

## Probamos el prototipo

# Montesa Crono 350

Una vez más, Alfonso Durán colaboró con MOTOCICLISMO en la prueba de una moto, recordando, en esta ocasión, la época en que puso a punto el prototipo de agua.

«La Competición de Agua» sirvió de referencia

DESDE el último Salón del Automóvil de Barcelona, estábamos impacientes, esperando el momento de subirnos a la Orono-350 para poder hacer una información al respecto; no en vano, muchos de nuestros lectores nos solicitan información y noticias del prodeso evolutivo de dicha Montesa, llamada a prolongar la brillante etapa de las fenecidas impala.

Ahora, en la misma semana de las 24 Horas de Montjuic, hemos probado el prototipo preserie de la Crono 350 y la única unidad de competición con motor de agua, que ha servido de base para llegar a este modelo de turismo-deportivo, del que se espera su comercialización en el próximo otoño, retraso producido por los problemas laborales que tuvo la fábrica en los últimos meses.

### LA IMPALA, UNA SAGA QUE DEBE CONTINUAR

Pensando en épocas pasadas y cerrando los ojos para volver a ver el ambiente motociclista de antaño, no podemos menos que evocar las preciosas Impala que polarizaron la atención de los «motards» de los sesenta. Aquel inimitable modelo Montesa sigue vivo en muchos corazones, no en vano la «Impala '80» fue un éxito total para los nostálgicos del modelo.

Ahora, al observar la Crono-350, nos damos cuenta que ni el diseño ni el nombre podrán jamás levantar tanta expectación como ocurrió entonces. La pureza y originalidad de líneas de la Impala le concedió un Delta de Plata Adi-Fad (diseño industrial).

Muchas marcas de automóviles están haciendo revivir nombres de antaño para sus modelos actuales. Evocan sus triunfales vehículos de hace diez, veinte años, en modelos de hoy, pero con el nombre de ayer. Por ejemplo, se ha relanzado el Alfetta, con gran éxito comercial, tras medio siglo de inutilización del nombre. y, a mayor escala, la marca Talbot.

Impala es un nombre con muchos fans. La calle siempre ha tratado con cariño este nombre y, en más de una ocasión, se ha hablado de esta 350, denominándola Impala-350.

Impala es sinónimo de Montesa y de moto de gran calidad, de moto apetitosa y polivalente. ¿Recordáis las mil utilizaciones que se le dieron a la Impala? Desde moto urbana a moto de Gran Premio, pasando por rallyes, todo terreno, cross, etc., era la polivalencia total. A mí, personalmente, me gustaría que esta Crono se llamase Impala. ¡Viva la Impala 350! La esperamos para septiembre.

### DE LA MOTO DE «AGUA», A LA ACTUAL 350

Hace aproximadamente un año, estuvimos también en Calafat para obtener la más amplia información

del prototipo de agua que saldría en las 24 Horas de Montjuic con Durán-De Juan a sus mandos. En aquel artículo, ya hice referencia a una posible prolongación de aquel «proto» encaminada a la serie; apunté la posibilidad de que todo el esfuerzo que hacía la fábrica con aquella moto sirviera de banco de pruebas de la futura 350 de serie. Ahora, con la prueba del prototipo preserie de esta moto, la fábrica nos desvela todo el proceso evolutivo, que empareja perfectamente la de «agua» con la esperada Impala-350, dándonos cuenta que todo aquel trabajo del pasado año desembocaba en la moto de calle y que nuestras suposiciones del momento pretérito eran totalmente fundadas.

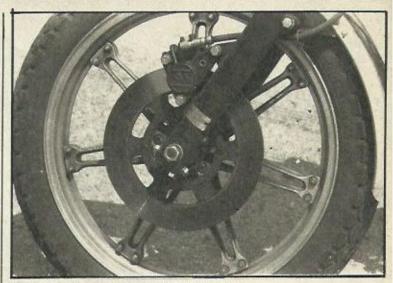
En Calafat hemos tenido ocasión de pilotar las dos motos, contando además con la valiosa colaboración de Alfonso Durán, el hombre que puso a punto la de «agua» para la competición. Alfonso ha pilotado asimismo la de «calle» y ha podido establecer comparaciones, que, cotejadas con nuestras propias impresiones, conforman una serie de opiniones y conclusiones, capaces de hacer la boca agua a los lectores que detengan su atención en esta prueba.

Si partimos de la base de que la de «agua» emplea un motor convencional Montesa, o sea, una derivación más de la Impala convencional, pero con cilindro refrigerado por agua, refinamiento que no persigue más que un mantenimiento de la potencia durante toda una carrera de larga duración, experimentar este sistema de refrigeración y aplicar una serie de técnicas encaminadas a reducir la polución, los ruidos, el consumo y estabilizar la carburación, además de ser un primer paso hacia algún modelo que pueda emplear este sistema refrigerante..., ¿cross, carretera?, el futuro lo dirá

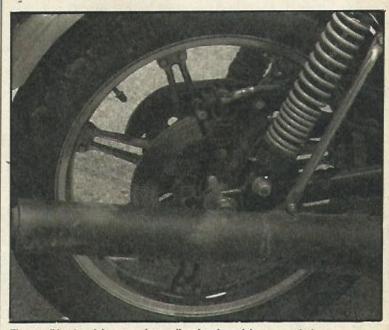
Con las enseñanzas de las 24 Horas '79 y la campaña del recién celebrado Nacional de Resistencia se ha confirmado la fiabilidad de este motor, y su derivación «alre» va a ser llevada a la serie utilizando la misma distribución esquemática, lo que significa que con buena orientación y un limador experto se puede lograr la misma potencia que en la de agua.

El bastidor de la «competición líquida» ha sido el patrón del que se montara en la de calle, salvo ligerísimas diferencias obligadas por las necesidades del depósito, asiento, estribos, etc.

Como es lógico, tanto el carburador como el escape difieren sensiblemente en ambas versiones. En



Horquilla Betor, frenos AJP y llanta de dos piezas.



El gran diámetro del escape (muy silencioso) se debe a que el sistema de resonancia va colocado de manera concéntrica.

la de competición, la alimentación se efectúa por medio de un carburador de 40 mm, mientras en la segunda es de 32... ¡El consumo también es un argumento! El escape, en la de carreras, sólo precisaba mantener un máximo de 110 dba., en tanto que esta cifra ha de ser netamente inferior en la turismo, pero en ambos casos se emplea el sistema de resonadores, siendo exterior y vertical en la «agua» e interno en la de serie, lo que explica, asimismo, el exagerado diámetro en la 350 «civilizada», en relación a la de competición, ya que aquélla lo lleva longitudinal, rodeando todo el perímetro del escape elemental.

En el apartado amortiguación se utilizan componentes totalmente distintos, ya que para las carreras se ha recurrido a la inevitable horquilla Marzzocchi de magnesio, cuestión de reducir peso y asegurarse el mejor rendimiento. Para la de serie, se han puesto a punto componentes Betor, siendo la horquilla de aire-muelle-hidráulico, y los amortiguadores traseros de gas, con muelle de paso variable.

Toda la geometría del bastidor, incluyendo lanzamiento de horquilla y de tija de dirección, son idénticos, lo que significa que el comportamiento ha de ser exacto, cosa que se comprobó en Calafat, a pesar de las diferencias de amortiguadores y distinta altura de ellos.

La respuesta del motor, a pesar de ser sensiblemente distinta, con más empuje en la de competición, tiene un campo de utilización muy parecido, iniciándose en ambos casos sobre las 3.000 r.p.m., para llegar a las 7.400 r.p.m. en la turismo y alcanzar las 8.000 r.p.m. en la de agua. El comportamiento del motor, a lo largo de la curva de potencia,



En Calafat tuvimos ocasión de fotografiar una unidad de las nuevas Crono 125, tal como se presentarán a la prensa esta semana, junto con la gama renovada.

Uno de los puntos a revisar es la anchura del depósito a la altura de las rodillas.

es muy similar y cortado por un patrón común. En la turismo no se experimenta el más mínimo tirón ni sobresalto de caballaje, siendo toda la curva muy progresiva, suave y dócil. En la de agua aparece un tirón en las 5.000 r.p.m. que sube progresivamente hasta el régimen máximo, debiendo decir que ésta es la mejor zona de utilización, aunque entre 3.000 y 5.000 r.p.m. hay asimismo una buena dosis de potencia perfectamente utilizable.

## CHASIS IGUAL, PERO DISTINTA CONDUCCION

A pesar de saber que el bastidor es idéntico y que la geometría no difiere tan siquiera en la distancia entre ejes ni lanzamientos, hemos podido constatar una notoria diferencia en la conducción de ambas



motos, debida, sin duda alguna, a la posición «racing» de la de agua, en contraste con la posición turística de la de aire.

Una moto de carreras, puesta a la medida de pilotos bajos, como Gil y Cardus —sus últimos corredores—, no encaja en personas de mayor envergadura; de todas formas, un esfuerzo y a la pista...

En pocas vueltas nos damos cuenta que es necesario llevar esta moto con el cuerpo, haciéndole dibujar la buena travectoria sin ejercer la más mínima presión sobre el manillar (demasiado cerrado y bajo para nosotros), precisando la trazada para no tener que rectificar a media curva y, en caso de ser necesario, dar un quiebro para levantarla y volverla a inclinar con una facilidad asombrosa, que sorprende desde la primera maniobra. La de agua calzaba un PZ-4 delante y un «slick» detrás, asegurando una adherencia fabulosa que jamás nos puso en aprietos, a pesar de tomar nuestras precauciones sobre una moto de tan peculiares características dentro de lo inhabitual que nos resulta probar motos de competi-

Con la turística, ya nos sentíamos mejor gracias al manillar alto, el asiento a la medida y los estribos convencionalmente puestos, quizá demasiado avanzados. Bien sentados v con K-81 delante v K-181 detrás, iniciamos los primeros giros de tanteo, dándonos cuenta de que este bastidor permite toda clase de piruetas, que es rígido como el que más y muy fácil de meter en las curvas, ya sea siguiendo la técnica de la de agua, o improvisando como en cualquier turismo que admite violencias, brusquedades y rectificaciones. La Crono nos hizo sentir muy identificados desde la primera vuelta, a pesar de tener una serie de puntos clave todavía poco definidos, como las enormes estriberas (demasiado anchas), el pedal de freno muy largo, el de cambio alejado, el manillar lejos del cuerpo del piloto y algo elevado, las manecillas poco actuales y un depósito demasiado ancho en el punto donde se apoyan las piernas. A pesar de ello, nos dimos cuenta de que esta moto será un aparato temible en carreteras sinuosas gracias a su estabilidad y manejabilidad, que invitan a atacar cuando se vislumbra el más mínimo viraie. Esta versión turismo es muy fácil de manejar y, en consecuencia, es una moto para ir muy rápido en curvas, aunque el conductor no sea un quemado de primera, ya que ella sola se introduce con tanta naturalidad y nobleza, que no hace falta esforzarse para

conseguir mantener promedios elevados en rutas retorcidas.

Los nuevos K-181, después de probarlos en Calafat, nos han entusiasmado, y si hasta la fecha éramos acérrimos fans de los K-81, hoy podemos decir que los 181 mejoran el comportamiento, esperando poder hacer una larga prueba para ver duración, resultado en agua, etc., y acabar de hablar de ellos ampliamente.

La amortiguación, en la turística, es sensiblemente más blanda que en la «racing»; no obstante, en ambas hemos encontrado unos amortiguadores algo duros, claro que al probar la moto en circuito siempre se tiene esta sensación, que desaparece al salir a la carretera abierta.

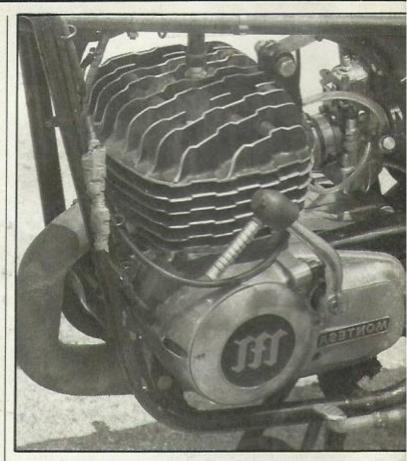
### IMPRESIONES DE CONDUCCION

En nuestra toma de contacto de Calafat, donde la moto se exprime al máximo, sacándole todo el jugo, nos hemos dado cuenta que es una moto con muchas posibilidades, no sólo ya en versión original, sino además en conversión racing, para participar el año próximo en las pruebas del nacional de resistencia en la F-TT-2, amén de las carreras en cuesta.

El motor, dócil por definición y potente por concepción, es de una sencillez de conducción asombrosa. Se puede decir que prácticamente jamás te encuentras en una zona sin potencia y ello es debido a la amplia curva de utilización, con muchos bajos, que permiten incluso bajar de las 3.000 r.p.m. sin temor a quedarse fuera de la zona utiliza-

En los tests realizados en Calafat, pudimos comprobar cómo negociando el ángulo en guinta (!) se salía perfectamente y con franca aceleración, a pesar de haber caído el régimen hasta extremos de dudosa respuesta. Con una definición pareja es fácil comprender que llevar esta moto no ocasiona el más mínimo problema de potencia, pero no por ello ha de omitirse un uso adecuado del cambio, momento en que nos dimos cuenta que la palanca está demasiado alejada del estribo y, a pesar de ser corta, queda lejos. Para solucionarlo, nada mejor que poner un sistema de reenvios y, de paso, poder retrasar algo los estribos, consiguiéndose mejorar la posición de conducción notoriamen-

El empuje de este monocilíndrico es progresivo y constante desde las 3.000 r.p.m., para llegar a 7.400 r.p.m. y dar su potencia máxima, aunque supera fácilmente este régimen, pero siempre es mejor cam-



biar en este punto para sacar el mejor rendimiento, aprovechándose integramente el caballaje sin llegar a 8,000 r.p.m.

El cambio, de seis relaciones, está bien escalonado a partir de la segunda, quedándose la primera algo corta para circuito, pero siendo muy útil en ciudad y carretera, para arrancar con dos plazas sin necesidad de castígar el embrague. Hablando del embrague, hemos de decir que es un poco durillo y esperamos que lo puedan suavizar para la serie definitiva, de lo contrario, las críticas serán reiteradas entre los «tifosi» de las nacionales de carretera.

En el apartado frenos encontramos un disco en cada rueda, con
pinza AJP y bomba de la misma
marca, pudiendo decir que el delantero es francamente bueno, potente, suave, progresivo, y que el trasero adolece del mal general; poco
tacto, bloqueo imprevisible, y escasísima sensibilidad en el primer
contacto. A pesar de todo, las frenadas «en catástrofe» son totalmente permisibles en circuito, lo
que ya nos indica que en carretera
no habrá problema para detener esta agradable y dócil 350.

En suma, es una moto que acelera, tiene buenos bajos, corre (160 kmºh. aprox.) frena, es estable y puede ser confortable en su versión definitiva

Para dar más datos, sirva la

orientación de los tiempos logrados por Durán en Calafat, sin esforzarse por la proximidad de las 24 Horas, y rozando continuamente el caballete en las curvas de izquierda, especialmente en las eses, donde dejaba oir desde boxes el continuo roce del hierro con el asfalto. En tales condiciones, se estabilizó en 1'25", tiempo que se puede bajar en cinco segundos tras eliminar la pata del caballete y montar un desarrollo adecuado a la pista en cuestión..., nada mal para una moto de serie, sumamente silenciosa y de porte turístico-deportivo, que en definitiva es lo que piden los motoristas españoles.

El motor de la «de agua» difiere del «de aire» sólo en el referido tirón que ofrece a partir de las cinco mil revoluciones, momento en que transforma su personalidad y depara la verdadera sensación de una moto de competición.

Esperamos, ya con ansia, el lanzamiento comercial de la que esperamos sea llamada Impala-350 para
poder hacer la prueba en carretera,
especialmente para analizar su
comportamiento en rutas sinuosas,
medir aceleraciones y velocidad
punta, así como verificar el consumo de este dos tiempos lubricado
con bomba independiente Mikuni,
igual a las empleadas por las motos
japonesas y la española Yankee.

Carlos DOMINGUEZ

El motor no puede negar su origen Impala.

La estética, aunque agradable, no es muy moderna y le falta cierta agresividad. El caballete se hallaba en experimentación y Durán lo «limó» como un estilete.

El chasis es el mismo en la de competición y en la de serie, variando la altura a causa de la diferente amortiguación.



