

# MONTESA CRONO 75

## Operación Crono

### 75... E ILUSION PARA RECORRER 8000 KM.



LA OPERACION CRONO 75 YA ESTA EN MARCHA

En el momento de escribir estas líneas, Tomás Soto, Luis Corral y Eduardo Muñoz están en el momento de preparar el primer tramo de la ruta de 8000 kilómetros que se ha de realizar a lo largo de la península ibérica. El primer tramo de la ruta de 8000 kilómetros se ha de realizar en el momento de escribir estas líneas. El primer tramo de la ruta de 8000 kilómetros se ha de realizar en el momento de escribir estas líneas.



El caso es un desafío, una hazaña que se ha de realizar en el momento de escribir estas líneas. El primer tramo de la ruta de 8000 kilómetros se ha de realizar en el momento de escribir estas líneas.

El primer tramo de la ruta de 8000 kilómetros se ha de realizar en el momento de escribir estas líneas. El primer tramo de la ruta de 8000 kilómetros se ha de realizar en el momento de escribir estas líneas.

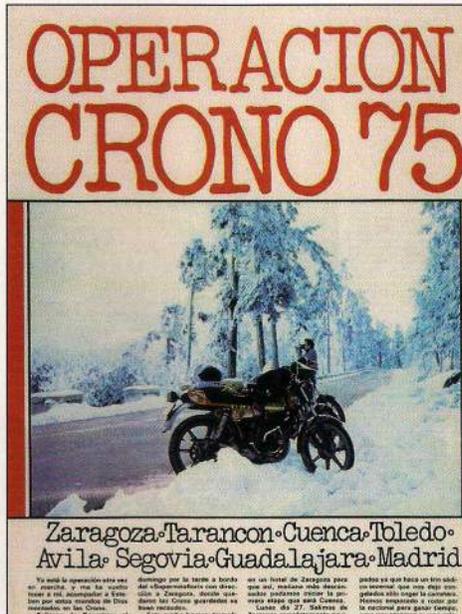
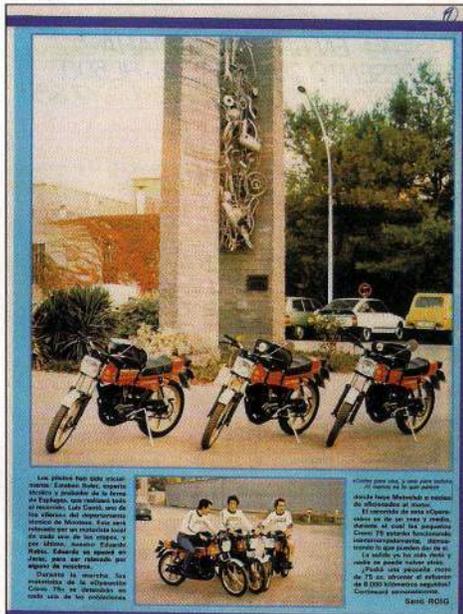
## PROBADA A CONCIENCIA

Para el lanzamiento de su Crono 75, Montesa decidió lanzar una de sus famosas "Operaciones" que tanto éxito le dieran años atrás, cuando se trataba de dar a conocer la Impala. Dada la naturaleza de la moto a lanzar, una 74, finalmente se optó por una rápida vuelta a nuestro país, en la que se mantuvo la estructura de anteriores operaciones: tres motos y un coche de apoyo, con la diferencia de cambios de pilotos, ya que una de las máquinas sufrió el relevo constante a medida que se sucedían los concesionarios de la marca. Las Crono aguantaron bastante bien el desafío, y hoy "Motociclismo Clásico" tiene el privilegio de traer hasta sus páginas una de las tres protagonistas.

Texto: Carlos Polo - Fotos: Kike Mayor



# MONTESA CRONO 75 "OPERACION CRONO"



La revista Solo Moto dedicó una serie de reportajes en los que hacía un seguimiento etapa a etapa de la Operación Crono.

Lo que se dado en llamar "el retorno al asfalto" de las marcas españolas llegó como consecuencia de la Crisis del Petróleo de 1973. La moto de montaña comenzó a decaer, las ventas se resintieron, y las marcas españolas más grandes —exceptuando, Derbi, por supuesto— tuvieron que echar la vista atrás para tener la una esperanza de futuro. Quizá, como algunos señalan, ya era tarde. O quizá se hizo mal. Sea como fuere, este periodo nos dejó algunas máquinas excelentes, y entre ellas podemos hablar de la saga de las Crono.

Montesa, centrada en sus Cappedas y Cotas y Enduros no tenía mucho que ofrecer a los amantes del asfalto cuando empezó la década de los setenta. La última representante de la saga Impala cayó en 1972. Diez años en el mercado, en una década en la que la técnica había avanzado a toda pastilla, parecían demasiados. Sin embargo, su permanencia en el catálogo había venido dada por el virtual descuido que Montesa —como Bultaco u OSSA— le habían dedicado a las motos de carretera, y por la fidelidad expresada por los usuarios más tradicionales, en especial, las gentes del campo, a quienes inicialmente no convenían demasiado las nuevas motos de ruedas de tacos y se sentían

cómodos sobre motos que conocían de "toda la vida". Tan es así que cuando las Crono desaparecieron, Montesa hubo de resucitar sus viejas Impalas, apenas remozadas, y que constituyeron todo un éxito de ventas. Paradojas de las dos ruedas.

Para solucionar el problema de las motos de carretera, Montesa hizo un peculiar ensayo de retorno al asfalto reconviertiendo una enduro, y poniéndole neumáticos de carretera y otros componentes. Así "inventó" la Rápita 250 Automix, una excelente máquina que ya trajimos en su momento hasta las páginas de esta revista. Una moto que hoy podríamos considerar antecedente directo de las hoy conocidas como "supermotard". El intento fracasó, por diferentes razones entre las que cabe destacar el alto precio y las reticencias del usuario hacia el sistema

**"Montesa, centrada en sus Cappedas y Cotas y Enduros no tenía mucho que ofrecer a los amantes del asfalto cuando empezó la década de los setenta."**



de mezcla automático, bautizado con el poco sugerente nombre de Automix, más apropiado para un modelo de batidora.

El problema, como hemos mencionado, llegó cuando los mercados exteriores —especialmente norteamericanos y europeos—, redujeron drásticamente sus compras de motos de campo. Fue entonces cuando Montesa y los otros fabricantes se acordaron de su vieja y fiel clientela española. Y se dieron cuenta, además, de que existía un importante mercado potencial de jóvenes de entre 16 y 18 años, que podían conducir mo-

tos gracias al carnet A-1. Esta clientela venía ya siendo atendida desde el lanzamiento del Reglamento de Tráfico de mediados de los sesenta, el mismo que había acabado con los ciclomotores “de carreras” y extinguido a la Guzzi 65. Basta echar un vistazo a los catálogos de motos nacionales del segundo lustro de los sesenta para ver una buena representación de motos de campo con esta cilindrada, e incluso algunas de asfalto, como las Bultaco Junior. Pero en cuanto a máquinas de asfalto no había mucho que elegir, y la mayoría era vetusta y anticuada.

# MONTESA CRONO 75 "OPERACION CRONO"



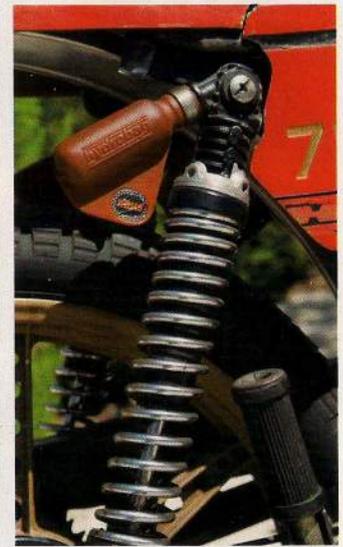
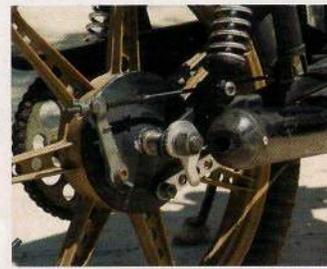
**“Montesa y los otros fabricantes se acordaron de su vieja y fiel clientela española. Y se dieron cuenta, además, de que existía un importante mercado potencial de jóvenes de entre 16 y 18 años”**

En el caso de Montesa ya tenían mecánicas fiables de 74, y echando un vistazo a sus catálogos encontramos una renovación iniciada en 1974, cuando nació la Cota 74 T, en el 76 llegó la nueva Enduro 74 –con la que además Bartolomé Quesada logró el Campeonato de España– y finalmente, en 1977, la moto que marcó el retorno de la marca de Esplugas al asfalto, la Crono 74. Presentada en el Salón de Barcelona de 1977, rápidamente despertó el entusiasmo de la prensa especializada, y de los jóvenes motoristas. Como muestra, estas palabras de la revista “Solo Moto”: “En el última edición del Salón del Automóvil hubo una máquina que causó auténtica sensación: Una Montesa de carretera con llantas de aleación y dotada de un motor de 74 cc...”

Lo cierto es que existía demanda para estas motos, y prueba de ello son las 1.400 Cronos 75 vendidas en su corta existencia. Para el tiempo que estuvo en producción, y para el público

al que estaba dirigida, la verdad es que no está nada mal. Y más aún si tenemos en cuenta que el mismo año de su nacimiento Bultaco puso en el mercado una competidora directa, para muchos dotada de una estética más atractiva: la Streaker.

En esta excelente acogida tuvieron mucho que ver las buenas críticas de la prensa y la buena fama transmitida boca a boca. De nuevo hemos de mencionar a la revista “Solo Moto”, que contaba con entonces con una sección titulada “Vuestro veredicto sobre la ...”, en la que tuvo cabida la Crono 75. No se le escapaba a los editores que el público joven suele ser un buen comprador de revistas, y que además el cliente joven de hoy es, en muchas ocasiones, el cliente pudiente de mañana. Continuando con el asunto de la Crono 75, el resumen de las cartas recibidas se transmitía del siguiente modo: “En cuanto a los aspectos más sobresalientes, creo que pocas motos han

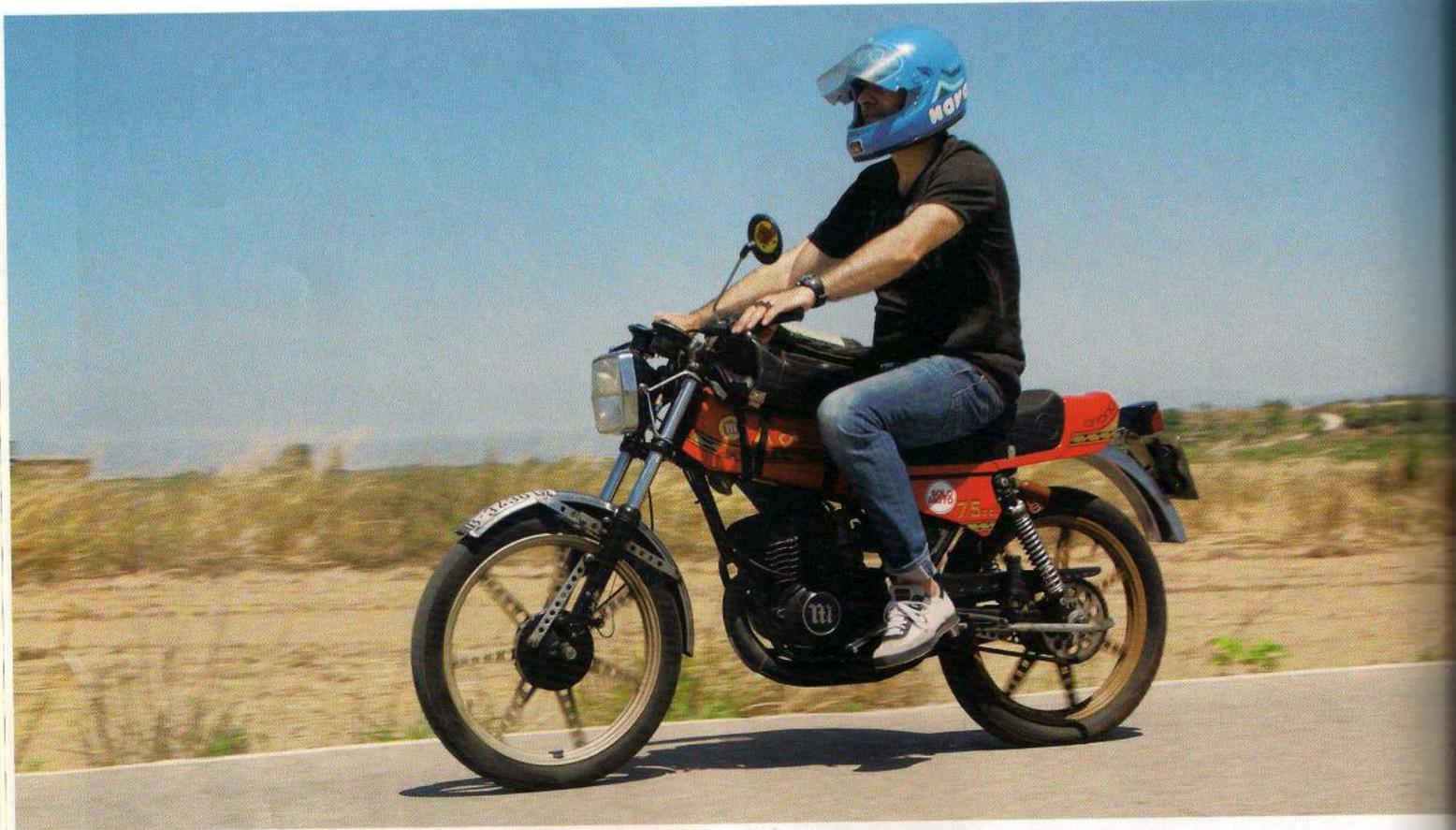


recibido mejor trato en esta sección; prestaciones, estabilidad, accesibilidad mecánica y arranque son las principales cualidades que el usuario pide a la moto, y por lo visto en vuestras opiniones, la Crono las tiene". Cerraremos este asunto con la conclusión publicada de uno de los usuarios, un tal Rafael Tormo, que terminaba su carta diciendo: "En fin, yo la califico como muy buena, conforme a como me ha salido a mí. A parte de los pocos defectos que me han salido, estoy contento de tener una buena pieza".

Pero para tiempos difíciles, tocaba tomar medidas audaces. Montesa no pasaba por sus mejores momentos, y el coste de una aventura como la Operación Impala resultaba difícil de asumir. Aunque nadie ha citado esto, cabe especular que en el ánimo de los organizadores pesara también los cambios que había sufrido el continente africano en estos dieciséis años; trágicos nombres como los de Idi Amin, Mobutu, Massamba-Delba, Bokassa o Gadafi aparecieron en estos años, en los que las guerras, los golpes de estado se sucedían, escapando de estos muy poco de los nuevos países nacidos de la descolonización.

Así pues, se planteó una aventura lógica, con infinitas posibilidades de apoyo si eran necesarias, con visitas a los conce-

# MONTESA CRONO 75 "OPERACION CRONO"



sionarios de la marca que despertaran la atención de los medios de comunicación, y con carreteras mejor o peor asfaltadas, pero asfaltadas. Desde el principio se contó con la plena colaboración de "Solo Moto", una revista nacida tres años atrás pero plenamente consolidada. Uno de los pilotos fue un hombre "Solo Moto", que además escribió semanalmente las crónicas de lo acontecido. Los pilotos elegidos de inicio fueron Esteban Soler, Luis Cantó y Eduardo Rubio, seguidos por un Seat 131 "Supermirafiori" cedido por la propia firma automovilística, y que venía a hacer las funciones de coche taller. El 27 de octubre dio comienzo el periplo, si bien en su primera etapa no sería de demasiado esfuerzo para las motos, ya que se embarcó en el puerto de Barcelona con destino a las islas Baleares. Tras recorrer las tres islas principales sin más incidentes que la sustracción de los velocímetros de las motos y su posterior recuperación por el "método antiguo", los expedicionarios pasaron a la Península para recorrer todo el levante. Las motos llevaban un cruceo de entre 70-90 km/h, manteniendo un régimen de entre 6.000 y 7.000 rpm, aceptable para la buena salud de la mecánica. El único problema que surgía constantemente era el de la bujía, especialmente en la moto de Eduardo Rubio, necesitando sustituirla cada pocos kilómetros. Y también las bombillas del piloto trasero, que a causa de las vibraciones se fundían cada dos por tres. Evidentemente problemas menores ante una aventura como la narrada. Y más aún cuando el problema de las bujías se solucionó con una llamada de teléfono y una posterior explicación: las bujías que llevaban en el coche escoba no eran las adecuadas, alguien se había confundido, y por eso no duraban nada.

**"se planteó una aventura lógica, con infinitas posibilidades de apoyo si eran necesarias, con visitas a los concesionarios de la marca que despertaran la atención de los medios"**

Tras recorrer Valencia y Alicante, continuó el viaje por tierras andaluzas, con etapas en Almería, Granada, Málaga y Jerez. Por primera vez sufrieron la lluvia, aunque esta no hizo mella en las máquinas. En cada parada en los concesionarios un nuevo piloto se subía a la tercera moto, de modo que a estas alturas ya había pasado por unas cuantas manos, y no era nada comparado con lo que le esperaba. En Jerez Eduardo Rubio fue sustituido por otro miembro del equipo de redacción de "Solo Moto", Javier Canals, que continuó viaje asombrado por las comitivas que les recibían a la entrada de cada ciudad, y las atenciones que les prodigaban cada uno de los distribuidores. En verdad, este empujón publicitario hizo bien a gente que lo necesitaba, y ver los concesionarios llenos de fotografías resultaba gratificante. A esto se sumaba la esporádica aparición de la televisión y las charlas en las diferentes radios. La "Operación Crono" se estaba saldando con una repercusión mediática más que razonable.

La segunda semana se afrontó una zona más dura de nuestro país, habida cuenta las fechas en las que se estaba desarrollando la epopeya: tras abandonar la cálida Andalucía, se encaminaron hacia el norte por Extremadura y, cruzando Castilla la Vieja, se llegó hasta Galicia. La lluvia y sobre todo el frío se hicieron compañeros inseparables de los viajeros, mientras las motos continuaban aguantando el tipo, con 2.000 km a sus espaldas. Tras recorrer Galicia, con abundantes paradas gastronómicas, los miembros de la expedición afrontaron Cantabria, el País Vasco —en aquellos años muy revuelto—, Navarra, el norte de Aragón y finalmente Lérida. Durante esta semana se produjo el primer incidente de importancia, al romper el plato magnético de una de las motos. Afortunadamente Luis Nonell llevaba en el coche escoba recambio para cualquier contratiempo, y se reparó rápidamente. ¿Defecto de fábrica?, en realidad, y a pesar de que el plato se envió a Motoplát, la revista nunca llegó a concluir nada con rotundidad.

Tras una breve parada en Barcelona, el lunes 27 se iniciaba la "ronda interior" con salida en Zaragoza, en dirección a Tarancón, Cuenca, Toledo, Ávila, Segovia, Guadalajara y Madrid. Con

# OPERACION CRONO: DESDUES DE 9.000 KM. LA MOTO A EXAMEN

CON EL OJO EN LA LUZA

Tanto el Operación Crono, como de ella sus autores, han estado sometidos a una dura prueba. Pero hemos querido contar con la opinión de un experto, para que nos ayude a comprender qué ha sido la experiencia de la conducción después de casi 10.000 kilómetros de motor contrarrevolucionario.

Para ello, nuestro lector, Antonio Calvo, ha desarrollado un procedimiento de diagnóstico y diagnóstico por piezas por parte de los tres motores que han cubierto su totalidad la operación.

La distribución idéntica de esta artículo está sujeta de forma libre y gratuita a que se suscriba a un primer número de nuestro boletín.

Esperamos que le guste.

SOLD MOTO

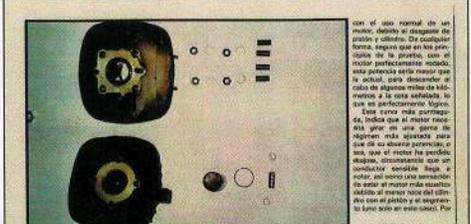
Una vez finalizada la Operación Crono, como hicimos saber, había podido seguir la larga de los tres motores que se han desmontado en un buen número de los que quedan por desmontar. Como, por la propia naturaleza de los diferentes sistemas que han sido sometidos y las diferentes partes de que están hechos, los tres motores se han desmontado de forma sucesiva.

### EXAMEN PRELIMINAR

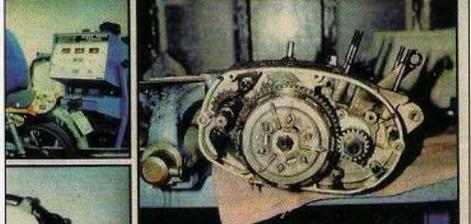
Al llegar a la fábrica Montesa, se realizó una inspección preliminar de los tres motores. Como resultado de esta inspección, se detectó un problema de lubricación en el motor de la izquierda, que se resolvió cambiando el aceite. En el motor de la derecha, se detectó un problema de lubricación en el eje de la válvula de escape, que se resolvió cambiando el aceite. En el motor de la izquierda, se detectó un problema de lubricación en el eje de la válvula de escape, que se resolvió cambiando el aceite.

Como resultado de esta inspección, se detectó un problema de lubricación en el motor de la izquierda, que se resolvió cambiando el aceite. En el motor de la derecha, se detectó un problema de lubricación en el eje de la válvula de escape, que se resolvió cambiando el aceite. En el motor de la izquierda, se detectó un problema de lubricación en el eje de la válvula de escape, que se resolvió cambiando el aceite.

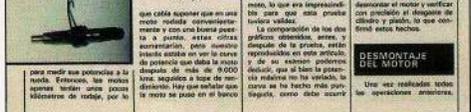
Como resultado de esta inspección, se detectó un problema de lubricación en el motor de la izquierda, que se resolvió cambiando el aceite. En el motor de la derecha, se detectó un problema de lubricación en el eje de la válvula de escape, que se resolvió cambiando el aceite. En el motor de la izquierda, se detectó un problema de lubricación en el eje de la válvula de escape, que se resolvió cambiando el aceite.



Cilindro y pistón.



Pistón y biela.



Pistón y biela.



Pistón y biela.



Pistón y biela.



Pistón y biela.

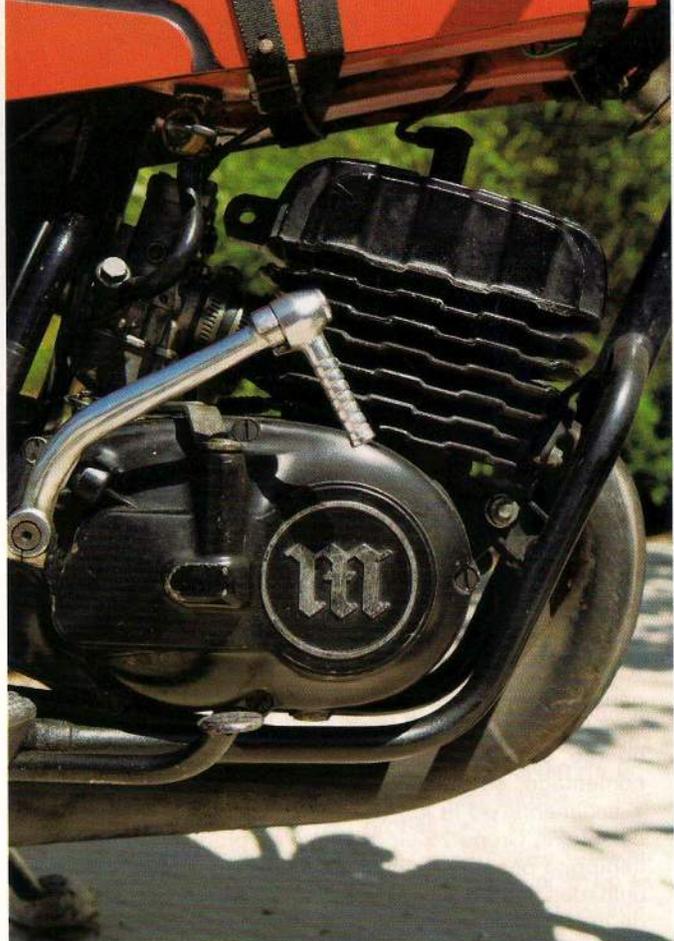
**“Cantó reparó el cilindro y el pistón con una pasada de lija, y se negó a sustituirlo, puesto que para él significaba que la moto no se hubiera mantenido en las condiciones necesarias para demostrar la dureza de las Crono 75”**

la nieve como compañera de ruta, y el hielo en ocasiones, la ruta se hizo más dura por momentos. Las bujías continuaron jugando malas pasadas, aunque no con la frecuencia de antes.

En Madrid se produjo el tercer relevo en la moto de los periodistas, entrando en acción Jaime Artajo. Y fue precisamente a él, durante su primera jornada, al que vino a ocurrirle el incidente mecánico más grave de toda la travesía: un gripado serio, que hizo que la moto se parara en seco. Tras el desmontaje y la revisión pertinente, se encontró que se había debido a un trozo de la bujía que se desprendió y cayó dentro del cilindro. Una bujía con 125 km que se deshizo literalmente. Cantó reparó el cilindro y el pistón con una pasada de lija, y se negó a sustituirlo, puesto que para él significaba que la moto no se hubiera mantenido en las condiciones necesarias para demostrar la dureza de las Crono 75. Nueva salida hacia Tortosa, para pasar después por Reus y Tarragona, con destino final en Barcelona.

Finalmente se hizo un periplo por Cataluña, con el fin de visitar las últimas agencias Montesa: Abreña, Manresa, Girona, etc. Hasta acabar en comercial Impala, con casi 10.000 km y un saco de trofeos, placas conmemorativas y regalos a sus espaldas.

Tras concluir la Operación Crono, tanto la fábrica como “Solo Moto” optaron por el desmontaje completo de una de las tres máquinas –la que más había sufrido en teoría, es decir, la que pasó de mano en mano– para comprobar su estado. Para empezar, el examen reveló el misterio de las decenas de bujías, puesto que, aparte de un errado grado térmico en algunos momentos, durante toda la aventura se montaron bujías de cuello corto, cuando debían montar las de cuello largo. Aparte de eso, otro elemento problemático fueron los cables del cuentakilómetros, que bien por la cerrada curva con la que se montaban, bien por una deficiente fabricación, necesitaron constante sustitución. Los espejos retrovisores constituyeron otro quebradero de cabeza para los expedicionarios, pero en este caso la excusa es que Montesa entregaba las Crono sin tal componente, y para la



“Operación” montaron unos que habían sobrado de sabe dios cuando. Es decir, que cada cual monte el espejo que mejor le vaya y ¡la suerte le acompañe!

Por lo demás, hay que reseñar un desgaste normal de cilindro y pistón– es decir, que la moto aún podía tirar muchos kilómetros más– platinos muy gastados y la rotura de uno de los muelles del embrague. En definitiva, un limitado registro de daños teniendo en cuenta la paliza de un mes ininterrumpido de trabajo en malas condiciones, y sin un adecuado rodaje.



"La Operación Crono" demostró la fiabilidad de las nuevas Montesa, nada sorprendente si tenemos en cuenta la tradición de la casa de incidir en ese aspecto de sus máquinas. A este gran golpe de mercadotecnia se sumó el "Criterium Crono" para lanzar nuevos pilotos, y cuyo primer ganador fue nada menos que Carlos Cardús.

Por otro lado la casa estaba trabajando en una Crono 125, un desarrollo sencillo puesto que, como ya se ha comentado, se contaba con una buena base de partida. Y finalmente vio la luz en 1978. Pese a ser una moto excelente, la Crono 75 se mantuvo en producción muy poco tiempo, a pesar de lo cual sus cifras de ventas, con 1.400 unidades vendidas, demuestran lo acertado de su diseño, de la "Operación Crono" y del resto de las actividades de su lanzamiento. Lo malo es que Montesa estaba entonces demasiado ocupada en sobrevivir, dando algún que otro palo de ciego, reuniéndose con distribuidores y trabajando en una solución que, como todos sabemos, acabó por llegar de manos de Honda. Pero tampoco hay que olvidar que Honda se fijó en Montesa porque dentro del desastre nacional de las dos ruedas, la firma de Esplugas era la que mantenía más saneadas las cuentas y más fría la cabeza. Y así, pese a la tormenta que acabó con casi toda nuestra industria, la nave guiada por Permanyer consiguió llegar a buen puerto.

## LA PRUEBA

Ya hemos mencionado que la Crono que Xavi León nos ha prestado para esta prueba fue una de las tres protagonistas de la "Operación Crono", o como demostrar que se podían hacer miles de kilómetros con una 74. Se encuentra en perfecto estado, y lista para la acción

La primera impresión es la de que la Crono es pequeña, muy pequeña. Y ligera. Contrastan y resaltan los rojos y negros de sus acabados, muy marca de la casa. Y su estética, que hoy nos parece "regular" —a mí por lo menos— encandiló en su momento precisamente por aquello que menos me gusta: las llantas "de palos" y el faro cuadrado. Pero, amigo, una moto de aquellos años sin ambos elementos inmediatamente era tildada de "estética anticuada", y Montesa quería vender motos, y además al sector más progresista de la sociedad, los jóvenes de entre 18 y 20 años.

Resulta sencillo acoplarse a la Montesa, ya que la posición de conducción es bastante buena, tirando a deportiva. Las

**"A este gran golpe de mercadotecnia se sumó el "Criterium Crono" para lanzar nuevos pilotos, y cuyo primer ganador fue nada menos que Carlos Cardús."**

**RIEJU 175 AE****MOTOR**

**Tipo:** monocilíndrico, a ciclo de dos tiempos, refrigerado por aire

**Diámetro x carrera:** 42 x 54 mm

**Cilindrada:** 74,8 cc

**Relación de compresión:** 15:1

**Encendido:** volante alternador

**Alimentación:** carburador Bing 26 mm

**TRANSMISIÓN**

**Primaria:** engranajes helicoidales

**Secundaria:** cadena

**Cambio:** de seis velocidades con mando al pie

**Relaciones:**

I 13/34

II 16/31

III 19/28

IV 21/24

V 23/22

VI 26/21

**BASTIDOR**

**Tipo:** cuna simple desdoblada altura del cilindro

**Suspensión del:** horquilla telehidráulica Montesa

**Suspensión tras:** horquilla oscilante con amortiguador hidráulico Telesco gas

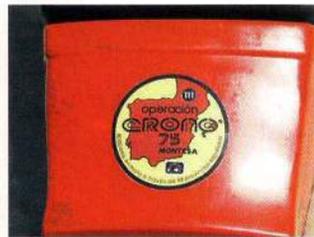
**Frenos del / tras:** de expansión interna, leva simple

**Neumáticos del/tras:** Pirelli 2,75 x 18 / Pirelli 3,00 x 18

**PRESTACIONES**

**Velocidad máxima:** 102 km/h

**Capacidad del depósito:** 9,5 litros



piernas quedan bastante recogidas, algo que era de esperar, pero el manillar queda a una distancia apropiada y a la altura justa. La postura de conducción no exige inclinar apenas el tronco, es decir, permite una conducción tipo turismo. Aunque también podemos "echar el culo para atrás" y acoplarnos, a la búsqueda de una mayor efectividad aerodinámica y algún que otro kilómetro por hora más, tal y como hacíamos entonces.

El equipamiento que encontramos delante de nuestros ojos fue definido en su momento como "correcto", con velocímetro y cuentavueltas. El arranque es muy sencillo, como es habitual en la casa; basta un par de patadas enérgicas (muy enérgicas, dada la alta relación de compresión) a la palanca para que el motor se ponga en marcha. Y de nuevo, el cuidado de Montesa en la manufactura de sus productos se hace patente, cuando escuchamos poco más que un murmullo en lugar de un escandaloso petardeo. No tenemos otro remedio que reconocer que el silencioso de esta moto es, ciertamente, muy efectivo.

El embrague es muy suave y agradable, y el cambio funciona perfectamente, con precisión. Tuvimos la sensación de que el motor empuja muy bien desde abajo, y le resulta sencillo llegar a un régimen en el que se muestra cómoda, y que situamos entre las 6.000 y las 7.000 rpm.

En conducción rápida es mejor tomar algunas precauciones, ya que el lanzamiento de la horquilla, heredado del

todoterreno, hace que el tren delantero sea muy ligero, y esto hace que exista la posibilidad de que aparezca el desagradable "sheeme". En conducción turística se muestra francamente agradable, ayudada por una horquilla un pelín blanda y una amortiguación trasera verdaderamente cómoda y efectiva.

Las curvas son un terreno en el que se desenvuelve perfectamente. Su ligereza y longitud, junto a la rigidez del chasis forman un conjunto que permiten divertirse enlazando una curva con otra. La Crono responde a la más ligera insinuación, y si no nos propasamos con ella, nos perdonará los errores y nos permitirá corregir la trazada. Enlazar una curva con otra no exige apenas esfuerzo; no es una moto de "ir a saco", pero sí muy ágil y bien diseñada. Los frenos, de tambor, son correctos y suficientes, si bien a estas alturas echamos de menos unos de disco que sí se llegaron a montar en las 125. De todos modos, los tambores que monta son efectivos y progresivos, con buena mordiente y tacto.

Así concluimos la presentación de hoy, recordando una de las últimas gestas de la industria nacional de las dos ruedas. La moto que ilustra este reportaje es realmente una de las tres que completaron la "Operación Crono", y ha sido puesta a nuestra disposición amablemente por su propietario, Xavi León.