Es la misma unidad con la que realizamos una prueba de 10.000 km en 1978

Sueños de **juventud**

La pequeña Montesa Crono 75 fue una apuesta de Montesa por una moto de carretera propulsada por un motor de dos tiempos con la que conquistar al público joven. Y tratar de demostrar que no hacía falta una dos y medio para disfrutar de una moto de turismo. La moto soñada por muchos.

Montesa Crono 75 (1978)

Potencia
12 CV

Peso
82 kg

Carnet
A1

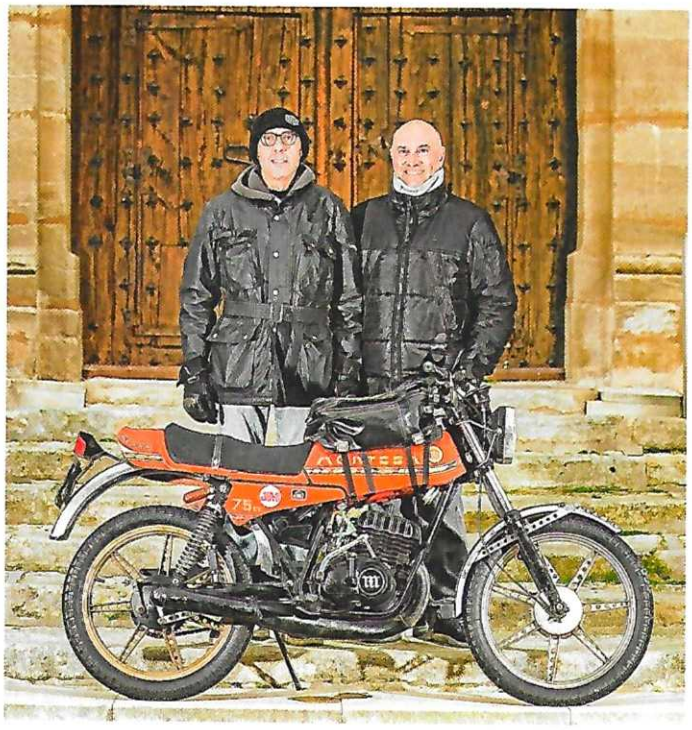
Precio
115.315

pesetas (1980), 690 € al cambio

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

Álex Medina
Fotos: **Nicki Martínez/SM**

A finales de los años setenta, Montesa, al igual que Bultaco u Ossa, tenía problemas para seguir adelante. Su gama de producto se basaba en las motos de campo, motocross, trial y enduro. Después de algunos intentos poco exitosos con modelos de carretera como la Rápita 250 (1974/1976), se comercializó la pequeña Crono.
La Montesa Crono 75 se presentó en sociedad en el Salón del Automóvil de 1977 y salió al mercado al año siguiente. Se fabricó hasta 1983 con un total de 1.400 unidades. También se hizo en versión de 125, aunque solo 400 unidades. La apuesta por la juventud trajo consigo fórmulas de promoción como el Trofeo Montesa de Motocross con las Cappra 125 o la Copa Crono, una alternativa para el asfalto que rivalizaba con la Copa Streaker de Bultaco.
La pequeña Crono salió poco más tarde que la revolucionaria Streaker, uno moto más avanzada que la Montesa en ciertos aspectos. Pero en Montesa, al igual que en Bultaco, apostaron por la modernidad con una carrocería original y vanguardista que no convenció a todo el mundo. Heredó el concepto del conjunto depósito asiento abatible de una sola pieza realizado en fibra de vidrio, heredado de las Cota de trial.
Destacaba un enorme pero poco efectivo faro rectangular, amortiguadores Telesco Hidro-Bag con depósito separado, llantas de aleación perforadas por aquello de ganar peso y frenos de tambor. Entre otras cosas, algo poco habitual en motos de esta cilindrada, presentaba una instrumentación que incluía un cuentarrevoluciones electrónico, además del velocímetro, ambos de la histórica firma VDO. Y el tapón del depósito de combustible con llave.
Sin modelos de carretera en el catálogo de finales de los años ochenta, chasis y motor se heredaron de la Montesa Enduro 75 c.c. El bastidor era un simple cuna de tubo de acero desdoblado a la altura del escape. El propulsor de dos tiempos era de carrera larga, con tres transfer de carga y un generoso carburador de 26 mm. El cambio de seis velocidades era de relación cerrada. El pequeño monocilíndrico supo compaginar una suave respuesta abajo y un carácter fuerte entre las 5.000 y las 8.500 rpm, para hacer las delicias de los quinceañeros.



Su actual propietario es Xavi León, quien amablemente nos la cedió para recordar viejos tiempos.

La Crono 75 fue la primera de una familia que creció con una 125 y una gran 350, la última gran creación de la firma

UNA MOTO EXCLUSIVA

Esta nuestra/vuestra revista que es Solo Moto organizó a finales de 1978 una original prueba con la entonces recién salida Montesa Crono 75. Se denominó Operación Crono y sobre ella os hablamos en estas mismas páginas: un recorrido por España de casi 10.000 kilómetros en 45 días.
Cuando se acabó la Operación Crono, las tres motos que la protagonizaron volvieron a la fábrica Montesa. Se desmontaron por completo para comprobar el desgaste de sus componentes, un trabajo a conciencia: desde el cigüeñal hasta la cadena, pistón etc.
Se volvieron a montar y se pusieron a la venta. Dos de ellas se las quedaron gente de fábrica y una tercera unidad, la protagonista de este reportaje, se la quedó un miembro de la familia Permanyer. Posteriormente fue a parar a manos de un médico de Barcelona. Xavi León, su actual propietario, se la compró

Solo+
Muy ligera
Estrecha y manejable
Diseño diferente
Motor de buena respuesta

Solo-
Ergonomía extraña
Suspensiones blandas
Consumo

Con un chasis y motor heredados de la Enduro 125, era una sport-turismo muy original y diferente, con un aire de modernidad

y curiosamente también se quedó uno de los cascos que se utilizaron en la famosa Operación Crono.
La moto estaba en perfecto estado, prácticamente como el modelo original con la bolsa sobre depósito de la Operación Crono. La llanta trasera no es del color dorado de las originales, pero lo cierto es que muy pocas unidades, excepto las primeras y las de las fotos de los catálogos, conservan el dorado original. Los adhesivos se han hecho de nuevo y no conserva todas las pegatinas que acumuló durante la larga prueba de Solo Moto: al paso de cada uno de los concesionarios que se visitaron, ¡le colocaron un adhesivo! Las motos quedaron empapeladas. Es decir que esta versión está como en el inicio del largo periplo por España.
Su estado es tan fiel a como acabó la Operación Crono que conserva una rayada en el faro a causa de una caída.
Arrancó sin problemas y de su escape se emite un sonido que inevitablemente nos traslada a otros tiempos.
Es una moto pequeña tanto de cilindrada como de tamaño y la posición de conducción es curiosa, pues las rodillas quedan prácticamente a la misma altura que el manillar. Bajita de asiento, corta entre ejes, apenas 86 kg de peso...
La palanca de cambio hereda la talonera que la propia Monte-

El diseño anguloso fue innovador y discutido, con llantas de aleación, faro cuadrado y un kit de depósito-asiento abatible realizado en fibra de vidrio

sa montaba en su Impala y me sorprendió la suavidad tanto del embrague y del cambio.
El pequeño monocilíndrico sube de vueltas con alegría. Por debajo de las 5.000 rpm tiene una respuesta suave y hay que trabajar con la caja de cambios, pero a partir de esas mágicas 5.000 vueltas sube de régimen con alegría.
En una conducción deportiva a la que esta pequeña Crono te invita, hay que mantener el motor en la zona alta del pequeño cuentavueltas, es decir, entre las 7.000 y las 9.000 rpm.
En cuanto a la parte ciclo es una moto fácil, pequeña y manejable. La frenada me pareció suficiente para las prestaciones de la pequeña Crono, pero siempre teniendo en cuenta que hablamos de una moto muy moderna en su momento, pero que de eso hace... ¡45 años!
Con sus limitaciones en las suspensiones, ya que la horquilla me pareció muy blanda, el chasis permite errores o modificar la trazada. Tan cierto como que los neumáticos, unos Michelin M-38 de la época en sus llantas de 18", me hicieron ser prudente en una prueba muy emocionante.
Una prueba que en estas mismas páginas de Solo Moto se hizo durante casi 10.000 km. Y que el destino o, mejor dicho, las ganas que tenemos de ofreceros algo diferente en el Solo Moto Magazine del siglo XXI, la han traído de nuevo a estas páginas.

Sí, es la misma bolsa sobredepósito que se utilizó en la Operación Crono de 1978...

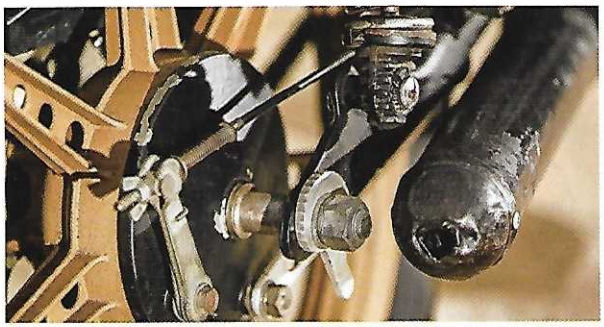
El colín es hueco pero no se aprovecha su espacio. El asiento es de gomaespuma termoformada, sin tapizado.

El faro de forma cuadrada aún es el original, ya que todavía conserva la rotura que sufrió en la Operación Crono.

El cuadro de instrumentos incluye un cuentarrevoluciones electrónico y un velocímetro, ambos de VDO.

El par de amortiguadores traseros son unos de Telesco Hidro-Bag, con ese característico depósito separado de goma.

El pequeño propulsor monocilíndrico de ciclo 2T de carrera larga, entrega doce buenos CV.



Las llantas de aleación de color dorado están aligeradas con múltiples perforaciones. Los frenos son de tambor.

Equipa un curioso y novedoso kit de depósito-asiento-colín abatible realizado en fibra de vidrio, un concepto heredado de las Montesa Cota de trial.

Motor tipo: Monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por aire
Diámetro x carrera: 42 x 70,6 mm
Cilindrada: 74,8 c.c.
Potencia máxima: 12 CV
Alimentación: Carburador 24 mm
Cambio: 6 velocidades
Embrague: Multidisco en baño de aceite
Transmisión secundaria: Por cadena
Tipo chasis: Simple cuna en tubo de acero, desdoblado bajo el motor
Basculante: Doble brazo en tubo de acero
Suspensión delantera: Horquilla telescópica 130 mm
Suspensión posterior: Dos amortiguadores Telesco de 107 mm
Freno delantero: Tambor de 150 mm
Freno trasero: Tambor de 150 mm
Neumáticos: 2,75 x 18" (del) 3,00 x 18" (tras)
Largo total: 1.870 mm
Anchura máxima: 615 mm
Distancia ejes: 1.240 mm
Altura asiento: N.d.
Depósito: 9,5 litros
Consumo medio: 5,23 l
Autonomía teórica: 180 km

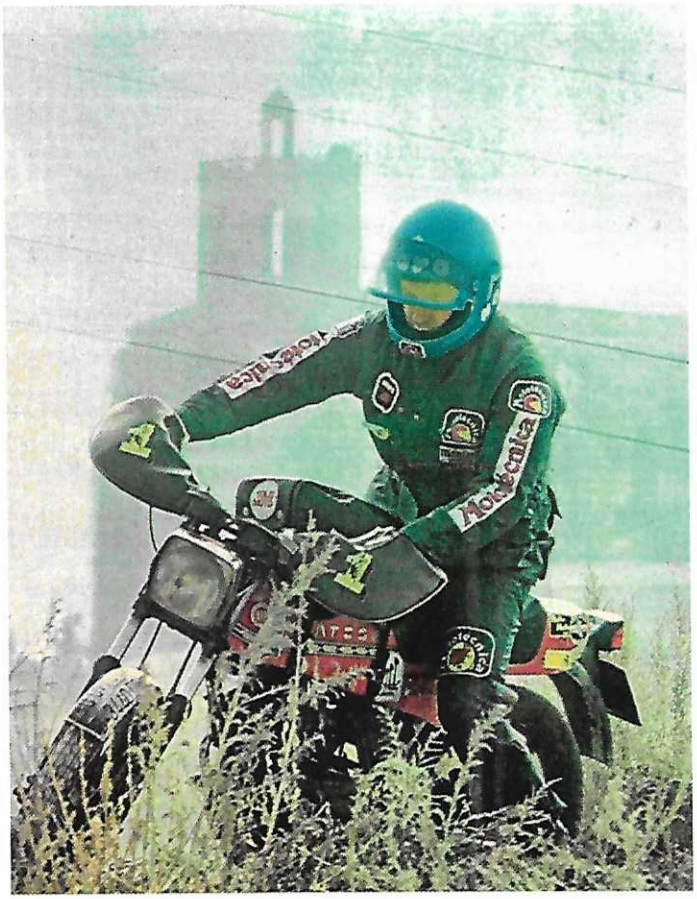
Fue un evento que movió a aficionados, concesionarios y autoridades

Una fiesta **nacional**

Solo Moto, que en 1978 contaba con tres años de vida, ya se caracterizaba por su imaginativa forma de hacer periodismo. Y lejos de hacer una prueba convencional, organizó una prueba/ensayo de 10.000 km de la Crono 75 recorriendo la geografía nacional.

Álex Medina
Fotos: **SM**

La Operación Crono fue todo un reto para el entonces nuevo modelo de Montesa. Tres vueltas a España en forma de espiral para acabar en Madrid, después de recorrer las 48 provincias españolas. La expedición la formaron miembros de Solo Moto, que se turnaban sobre una de las motos; Esteban Soler, de Montesa, y la tercera moto la alternaron diferentes pilotos que se intercambiaban a medida que la expedición iba llegando a los diferentes concesionarios oficiales de Montesa de las ciudades por las que pasaban. En un Seat 131 Supermirafiori que hizo de asistencia, viajaron Luis Cantó y Luis Nonell. Más allá del valor periodístico de una prueba de larga duración, en la que al acabar se desmontó una de las motos (la más castigada...) para someterla a un examen y analizar con detalle el estado de los diferentes componentes, la Operación Crono fue todo un acontecimiento.
Los concesionarios locales recibieron a los expedicionarios como héroes. Montaron comitivas de bienvenida. Reunieron



A finales de los años setenta, en Solo Moto hicimos una prueba de casi 10.000 km recorriendo concesionarios de la marca por España

a cientos de motoristas para acompañar a la expedición. Los agasajaron con cocina autóctona y buenos caldos; en definitiva, hicieron de esta experiencia una gran fiesta en cada una de las provincias visitadas.

UNA AVENTURA INOLVIDABLE

Comenzó en Barcelona en el mes de noviembre del año 1978, para embarcar en el puerto de Barcelona con destino a la isla de Menorca. Eduardo Rubio (Solo Moto); el piloto Ramón Burés, como invitado especial, y Esteban Soler fueron los expedicionarios. Antes de embarcar y en dirección al puerto, bajando por Las Ramblas, tuvieron que esquivar una manifestación y las bolas de goma que lanzaba la Policía Nacional (los grises), en una época muy convulsa...

Breve paso por Menorca, apenas unas horas, y embarcaron a Mallorca. Recibimiento multitudinario, robo de los cuentakilómetros de las Crono y una larga historia para recuperarlos a las tantas de la noche en una *boite* (discoteca).

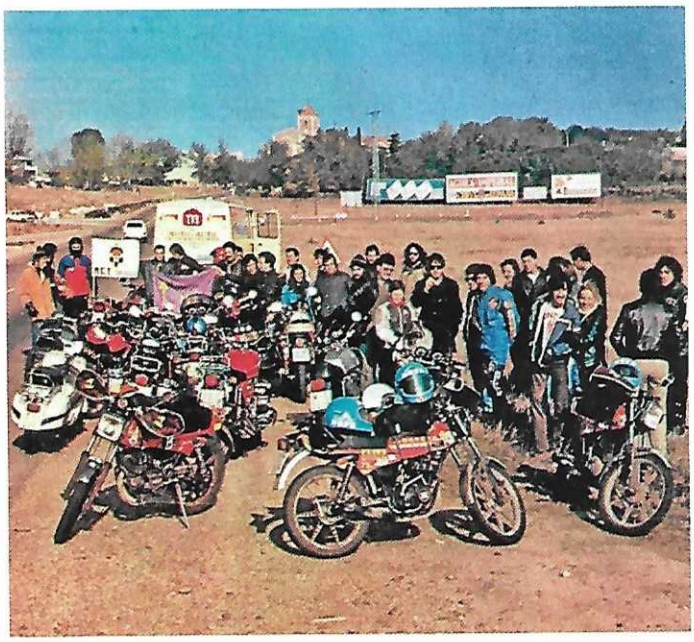
Ibiza fue el siguiente destino. Una estancia muy intensa, desde las nueve de la noche que llegaron, hasta las 12 del mediodía del día siguiente, que zarparon en dirección a Alicante.

Aquí se unió el Seat Supermirafiori para hacer la asistencia hasta el final. Recibimiento a todo trapo, con motoristas y dos furgonetas con megafonía, hasta el concesionario. En esta ocasión, el piloto Joaquin Orts comenzó la rotación de una de las motos. La otra la llevó todo el viaje Esteban Soler y la de Solo Moto (Eduardo Rubio) cambiaría de manos más adelante.

Entre Almería y Murcia, dos de las motos tuvieron problemas con las bujías. Ante los persistentes problemas y cambio en la moto de Eduardo Rubio, se cambió el carburador, que presentó la goma de admisión agrietada con 692 km en el cuentakilómetros felizmente recuperado de la boite...

Los problemas persistieron, se cambió la bobina y se decidió cambiar las bujías originales Champion N-4 por unas NGK con otro grado térmico.

Hasta Granada llegaron con mucha lluvia, frío y niebla. Descubrieron lo que es rodar durante la noche con la luz de una dos tiempos...



Final de etapa en Jerez con el recibimiento de Pedro Pacheco, presidente del histórico Moto Club Jerez, y García Jarana, concesionario de Montesa.

Las motos estaban funcionando bien y, pese a las limitaciones de su cilindrada y prestaciones (12 CV...), la sensación de los tres probadores fue de que con ella se podían hacer muchos kilómetros de forma relativamente cómoda y pasándolo muy bien en carreteras reviradas. El régimen de giro ideal estaba, según los aventureros, entre las 4.500/5.000 rpm. Destacaron, a estas alturas del viaje, la facilidad de conducción y la buena frenada, tanto en progresividad como en potencia, de los pequeños frenos de tambor.

El día 3 de enero, Eduardo Rubio se vuelve a Barcelona en avión, pues tenía que ir a Cuba a cubrir unas carreras de moto-

Las bujías fueron el problema más frecuente en nuestro viaje; fue todo un acontecimiento a su paso por los concesionarios de Montesa

cross. Así que Javier Canals tomó su puesto.
Desde Sevilla y con algún encuentro en ruta curioso, como un loco con una Ossa Yankee, se fueron a Badajoz. Y durante cuatro días, no se libraron de una molesta lluvia.
Desde Badajoz se fueron a Cáceres, para acabar etapa en Plasencia. Rumbo a Salamanca al día siguiente, siempre bajo la lluvia, Zamora, León, Ponferrada. A estas alturas y con tanta agua decidieron improvisar unas manoplas con bolsas de plástico. Se rompió, no era el primero, un cable del cuentakilómetros.
La expedición se dirigió al norte, hacia Orense, pasando por Monforte.
Entre Vigo y Santiago, además de la lluvia, la niebla hizo el viaje especialmente pesado, en este caso acompañados por un piloto de motocross local.
Los retrovisores de las Crono, que no se montaban de origen a pesar de ser obligatorios, seguían cayendo: Esteban Soler montó el sexto en su moto...
Los aficionados seguían esperando a los miembros de la Operación Crono, en algún punto del recorrido, para escoltarlos hasta el concesionario de turno.
Los medios de comunicación se hacían eco de la llegada de los miembros de la expedición y en La Coruña fueron agasajados a base de mariscada y también protagonistas de un programa de radio del periodista Gaspar Barron.
En Santander, y muy bien atendidos por Motos Saiz, TVE le dedicó un espacio a los chicos de las Crono.
Susto en Pamplona: la moto de Esteban se paró. Cambio de bobina y del plato magnético, que se rompió.
Pamplona, Huesca y llegada a Cataluña: Balaguer, la Seu D´Urgell, Oliana y... ¡caída! La tercera Montesa Crono, la más maltratada, pues pasó por muchas manos, se fue al suelo. Precisamente esta es la unidad que tuvimos oportunidad de probar, con su herida de guerra en el faro y guardabarros delantero.
En Lérida, Agustín Riviere, sustituye a Javier Canals. Agustín es de una familia muy motorista de Barcelona y este fue su primer trabajo en Solo Moto, donde demostró pasión y rigor en su trabajo... ¡buen fichaje!
Esto no hay quien lo pare: Teruel, Requena, Cerros de Úbeda, Jaén, Córdoba, Ciudad Real, Talavera de la Reina, Toledo, Ávila y Valladolid, con la incorporación, entre otros, del piloto de motocross Simeón Martín.
En la entrada de Palencia se produjo una situación muy desagradable, pues unos inconscientes a los mandos de una Montesa Cappra se calentaron más de lo debido acompañando a la expedición. Carreras entre ellos con motos sin matricular y situaciones absurdas que acabaron dándole un buen susto a

El equipo: Eduardo Rubio, Javier Canals y Agustín Riviere fueron los periodistas de Solo Moto. También formaron parte Esteban Soler, piloto de fábrica, mecánico; Luis Cantó, al volante del Seat Supermirafiori, y Luis Nonell.

una anciana que circulaba por el arcén. Afortunadamente todo quedó en un susto, pero lo que representaba una muestra de apoyo y de bienvenida a los chicos de la Operación Crono pudo acabar en drama.
Hasta Miranda de Ebro, Pilar Castillo se turnó con la tercera Crono. Logroño en dirección a Soria y final en Zaragoza, donde de nuevo Javier Canals se incorporó a la aventura.
Tras retomar fuerzas y con el frío invierno muy presente en forma de bajas temperaturas y mucha nieve, se cambiaron las bujías por unas más calientes (N-4).
Cuenca, Toledo, Ávila, Segovia, Guadalajara y llegada a Madrid. El recibimiento de Cantó, concesionario de Montesa, fue inolvidable. Hubo tiempo de descansar un poco y visitar la ciudad y fueron recibidos por Luis Soriano, presidente de la RFME, y Adolfo Cabo de León.
En Madrid se incorporó Jaime Artajo de No y hasta Valencia el acompañante fue Antonio Hernández, hijo de Luike, es decir, de la revista Motociclismo, competencia de Solo Moto... ¡buen rollo!
En Castellón le tomó el relevo Fernando Prades *Picolo*, toda una institución en el mundo del off-road y los raids africanos. Con 8.000 km en sus entrañas, una de las motos se paró a causa de una gripada. Se solucionó sobre la marcha: un poco de papel de lija en el cilindro y el pistón, ligera pérdida de potencia y adelante. La causa de esta gripada fue porque se desintegró un electrodo de la bujía y, por tanto, "el prestigio de Montesa estaba a salvo", contaba la crónica de aquel ejemplar de Solo Moto de 1978...

VUELTA A LA CASILLA DE SALIDA

De nuevo la Operación Crono entraba en Cataluña. Parada en Reus, cambio de aceite de una de las motos, ya que el cambio iba algo más duro de lo habitual. Visita a Motos Busquets y a Villafranca del Penedès en dirección al norte, Gavà, Hospitalet, donde Juan Ortiz se hizo cargo de la tercera Crono. Esplugues de Llobregat, con parada en Ciclos Galtés y la presencia de Ramón Román de Montesa.
Llegada a la fábrica Montesa y repostaje en el mismo punto donde se inició esta loca aventura. Una *tournè* por Cataluña subiendo hasta Gerona y pasando por concesionarios históricos como Boquet, Sastre, Burón o Isern, para acabar en Comercial Impala de Barcelona y, como escribió Javier Canals en la crónica, con la presencia de "la flor y nata del mundillo motociclista barcelonés".
Atrás quedaban casi 10.000 km y 45 días de aventura, donde Montesa demostró su confianza en su producto y Solo Moto, imaginación y otra forma de hacer periodismo.

La Montesa Crono, **a examen**

Una vez finalizada la Operación Crono, una de las unidades, precisamente la que pasó por más manos y que ilustra este reportaje, se sometió a un profundo examen en la fábrica Montesa. Un meticuloso trabajo dirigido por Antonio Cobas, director técnico de Solo Moto. Cobas se convirtió en el futuro en unos de los ingenieros más brillantes de la era moderna.

Las conclusiones:

-Las motos aguantaron muy bien en lo que se denominó una operación-ensayo.

-El problema de las bujías se debió a un error imperdonable de la fábrica, pues se montaron bujías de rosca corta, que deberían de haber sido de rosca larga. Incluso las de recambio eran de rosca corta.

-Los cables de cuentakilómetros que se rompieron (muchos) tenían su recorrido mal diseñado, al formar prácticamente un ángulo recto que propició las roturas.

-Los retrovisores de Montesa Rápita que se rompían casi solos. Las Crono... ¡no montaban de origen!

-Sustitución de la tobera carburador agrietada.

-Sustitución de un faro tras caída.

-En el banco de pruebas se comprobó que la potencia máxima no varió tras la Operación Crono. La curva, sí, pues se mostró más puntiaguda a causa del desgaste de pistón y cilindro.

Al desmontar el motor se apreció una pequeña gripada en el pistón, una enganchada sin más consecuencias. Y un muelle de embrague roto. El cigüeñal, cojinetes, biela y jaula de rodillos estaban en buen estado.
Cuando se verificaron las cotas del cilindro, se apreció un desgaste cilindro/pistón de 2 décimas. Se consideraba una tolerancia óptima por desgaste de entre 0,5 y 1 décima. El resto de la moto, incluyendo cadena, frenos y demás, estaba en muy buen estado.