



ENDURO - 125 H

Si la evolución de la moto de velocidad ha sido asombrosa y revolucionaria en estos últimos años, a la vez que casi inaccesible para el público español, en lo que afecta al motorismo de montaña, por fortuna no podemos decir lo mismo y sentirnos marginados del resto de Europa, tenemos a nuestro alcance lo mejor.

Recuerdo todavía, no hace mucho, cuando el aficionado al todo terreno tenía que prepararse una moto casi de turismo para correr por la montaña, por supuesta en una única y universal cilindrada y con unas posibilidades realmente limitadas. Por todo esto envidio a los que ahora empiezan, no sólo por las distintas categorías de licencia sino también por lo que es más importante: la opción de escoger una cilindrada adecuada a las propias características y gustos, además de poder ser verdaderamente competitiva.

¿Quién no ha soñado alguna vez con tener una moto de cross legalizada y apta para circular?

Este nuevo modelo viene a llenar una importante laguna y por sus particularidades se convierte en una moto, además de extraordinariamente divertida, perfecta para un aprendizaje o escuela de "Gran Premio" (trasladando este término al campo del todo terreno). El grupo motriz es el de su hermana, casi gemela, la Cap-



En acción, la pequeña 125

pra 125 c.c. Únicamente ha sido necesaria la colocación de un volante magnético y sistema eléctrico para cumplir con la Ley y la reglamentación de todo terreno; también, naturalmente, un silenciador más eficaz, pero aun así algo ruidoso para circular por vías urbanas. Claro que aquí siempre está la prudencia del que conduce. A pocas vueltas se oye muy poco, revolucionada es otra cosa, es la sensación de estar con una verdadera moto de carreras. Así pues, cabe esperar en el buen sentido de los futuros usuarios de esta moto, que le dan el gas donde lo tienen que dar: en las carreras o en el campo donde no pueden molestar.

Afortunadamente la legislación sobre los ruidos en nuestro país aún no es muy estricta y las fábricas, apurando el límite, nos dan siempre unos pocos caballos más confiando en la conciencia cívica y social del motorista. En definitiva es el conductor quien ha de saber dosificar en cada momento el ruido que puede permitirse. Es una pena que por unos pocos tengamos que pagar luego todos. (Véase por ejemplo EE.UU. y sus severísimas normas.) Por supuesto que lo dicho sobre el ruido cabría extenderlo a casi todas las motos de montaña que luego circulan por la ciudad.

¡Qué delicia la puesta en marcha!, tanto en frío como en caliente, y cómo se agradece cuando te quedas estancado en un lugar, donde es difícil maniobrar o empujar la moto, que con una suave patada te responda; parece como si no existiese compresión... pero qué sorpresa cuando empiezas a empalmar marchas. Sí estás encima de una moto de carreras.

Creo que si ahora tuviera dieciséis años encabezaría una manifestación para reivindicar el derecho a conducir esta 125 c.c.

Particularmente me gustan los motores alegres. En éste, cuando estiras las marchas y coge "la punta" es cuando camina de verdad. Hay que ser rápido, y sobre todo no dormirse, atento a las revoluciones y especialmente saber jugar con el cambio.

Con sus seis marchas se pueden hacer maravillas, pero hay que saber ponerlas y dosificar el gas, por esto decía antes que es una buena escuela de pilotaje, porque exige atención y un poco de sensibilidad.

Al que le guste oír un zumbido agudo desde dentro del casco e ir cambiando de marchas sin bajar de vueltas, sentirá la excitante sensación de ir realmente deprisa. Es un magnífico cóctel entre una relación cerrada de cambio y un adecuado desarrollo para el todo terreno.

Se llega a una zona más trialeara; una, dos, tres marchas fuera, revoluciones y hacia arriba. Su li-

ligereza y un robusto embrague te permiten pasar por donde también lo hace una 250 c.c., eso sí, con alegría. Después otra vez camino rápido y que te siga el que pueda.

¡Qué tiempos aquellos de los trucajes, cuando con mi vieja 74 c.c. pasada a 125 c.c. sólo conseguía correr en las bajadas!

En cuanto a la suspensión, estabilidad y frenos vale como muestra el resultado de la Cappra 125 c.c. en las carreras. El placer de no notar apenas un terreno rugoso, saltar y que no hagan tope los amortiguadores son cosas que sabrá apreciar el que ya sea veterano.

El largo recorrido de la suspensión obliga a que la moto sea un poco alta, pero una vez en marcha se agradece. El mullido asiento, benefactor de los riñones tras una larga travesía y esa excepcional estabilidad... no era exagerado lo de sentirse en un gran premio".

Una racional postura completa el conjunto y te identifica con la moto a los pocos minutos de llevarla. Se elogian detalles de la casa como las compactas protecciones de las manetas y terminales de los cables, una pequeña bolsa de herramientas adherida al depósito, cuentaquilómetros protegido y de fácil localización tras una placa incorporada al faro delantero, etc.

Ninguna pega para los frenos, únicamente conviene rodarlos un poco, especialmente el trasero para que ajusten perfectamente las mordazas y tengamos excelente tacto. Detalle importante ahora que los árabes y los impuestos indirectos nos están amargando con



Y ahora, ¡la "dos y medio...!"

la gasolina: el consumo. Sorprendentemente no es elevado, sobre 7'5 litros conduciendo sin ningún tipo de contemplación. Es otro tanto más a su favor.

Por último la capacidad del depósito de gasolina resulta un poco justa si se quieren hacer excursiones sin tener que repostar. Claro

que hay quien prefiere sentir las rodillas apretadas contra un depósito estrecho, pero, de todas formas, es un problema de sencilla solución acoplado cualquier otro de la marca. Allá cada cual con sus exigencias. Lo único que falta ahora es que los motoclubs se aventuren al todo terreno, sería

una lástima que contando con motos como ésta, se convirtiera en una especialidad casi casi romántica sólo por problemas económicos y de organización.

El que quiera hacer excursiones, poder correr y enseñarle la rueda a una dos y medio, ¡que no se lo piense dos veces!

FICHA TECNICA

MOTOR		2 tiempos	
Ciclo		uno	
Cilindros		70 mm	
Diámetro		64	
Carrera		246,3 c.c.	
Cubicaje		12:1	
Relación de compresión			
ENCENDIDO: Volante alternador (electrónico)		MOTOPLAT 9600186-1	
BUJIA		240	
Grano térmico		0,5 mm (0,02 in)	
Distancia entre electrodos		N-3	
Tipos recomendados:		W 240 T2	
		B-7E	
		2HLN	
Tipos recomendados para competiciones:		270	
		W 270 T17	
		B-8 ENP	
		N 60R	
CARBURADOR		AMAL	
Marca		34 mm	
Diámetro		230	
Surtidor principal		35	
Surtidor piloto			
DIMENSIONES GENERALES:		Capacidad depósito	
		9,5 l = (2,37 USA gal)	
		(2,10 imp. gal)	
		Peso	
		102 kg = (224,7 lbs)	
TRANSMISION PRIMARIA:		Por engranajes	
Tipo		20 dientes	
Piñón sobre cigüeñal		53 dientes	
Rueda dentada de embrague		2,65	
Relación de transmisión			
CAMBIO DE VELOCIDADES:		Número de velocidades	
		6	
Piñón	Primario	Secundario	Relación
1.ª velocidad	10 dientes	24 dientes	2,400
2.ª velocidad	13 dientes	21 dientes	1,615
3.ª velocidad	15 dientes	18 dientes	1,200
4.ª velocidad	17 dientes	16 dientes	0,941
5.ª velocidad	19 dientes	15 dientes	0,789
6.ª velocidad	20 dientes	13 dientes	0,650
TRANSMISION SECUNDARIA		12 dientes	
Piñón salida cambio		54 dientes	
Rueda dentada sobre cubo trasero			

FICHA TECNICA (Enduro 125 H)

MOTOR		2 tiempos	
Ciclo		uno	
Cilindros		54 mm	
Diámetro		54 mm	
Carrera		123,7 c.c.	
Cubicaje		16:1	
Relación de compresión			
ENCENDIDO Volante alternador (electrónico Motoplát)			
BUJIA		310	
Grado térmico		Bosch	
Distancia entre electrodos		0,5-0,6 mm	
Tipo recomendado		Para ciudad	
		CHAMPION N 57R	
		LODGE RL 49	
CARBURADOR:		BING	
Marca		36 mm	
Diámetro		155	
Surtidor principal		45	
Surtidor piloto			
DIMENSIONES GENERALES:		Capacidad de depósito	
		7 litros	
		Peso	
		93 kg	
TRANSMISION PRIMARIA:		Por engranajes	
Tipo		19 dientes	
Piñón sobre cigüeñal		65 dientes R	
Rueda dentada embrague		3,421	
Relación de transmisión			
CAMBIO DE VELOCIDADES:		Número de velocidades	
		6	
TRANSMISION SECUNDARIA		12dientes	
Piñón salida cambio		48 dientes	
Rueda dentada sobre cubo trasero			