

MONTESA

ENDURO 360 H7

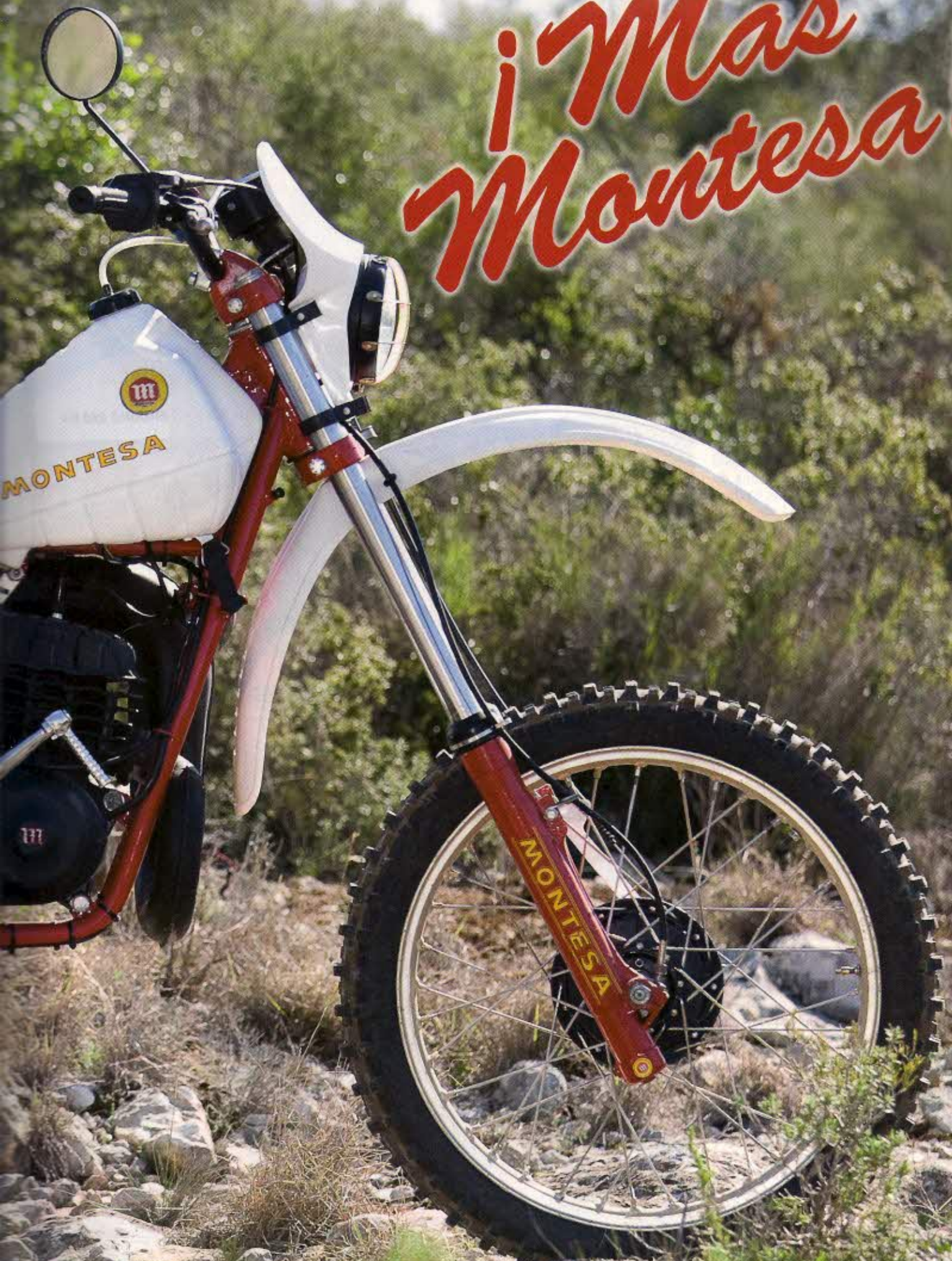
Una réplica exacta de la moto oficial campeona de España; así se presentó la Montesa Enduro 360 H7, de concepción clásica, espartana, efectiva y... muy alta. A sus mandos Carlos Mas obtuvo sus cuatro últimos títulos nacionales de Todo Terreno.

Texto: David Roman

Fotos: Ivan Sánchez



*¡Mas
Montesa!*



Bultaco-Casas vs Montesa-Mas: dos binomios claves en el TT nacional. Narcís O Rei Casas consiguió siete títulos, el último en 1978. Al año siguiente un joven Carlos Mas toma el relevo y se adjudica el campeonato. Era el primero de sus siete títulos consecutivos, todos ellos como piloto oficial de la firma de Esplugues. Mas fue el hombre a batir de principios de los ochenta, y su Montesa la máquina de referencia, a la que pilotos y aficionados podían acceder en forma de réplicas más o menos fiel en los concesionarios.

Pero antes de la era Mas ya existían las Montesa de todo terreno: la primera, basada en la Cappa VR de cross, se denominaba simplemente Enduro 250 y vio la luz en 1974. A ésta le sucederían las Enduro 250 A y K de 1976, básicamente para exportación a EE UU, y una versión para el mercado europeo llamada H. La popularidad de estas máquinas y el éxito de la especialidad provocaron la aparición en escena de las pequeñas de la familia: las Enduro 75 y 125, en versión L ó estándar.

En 1977 Montesa presenta la 250 H6, de la que deriva al año siguiente una versión dirigida a la categoría Superiores a 250, la 360 H6. A la primera versión de la mayor de las Enduro, todavía con el clásico depósito de fibra rojo, le siguió otra con depósito tipo *jumbo* pintado en amarillo en 1979, de apellido H6, que con escasos cambios entró en la *era blanca* en 1981. La laureada saga Enduro fue un éxito de ventas: en los concesionarios llegó a haber lista de espera y cada temporada se introducían mejoras técnicas o estéticas, siempre en función de los cambios que el equipo de competición incluía en sus motos.

Llega la H7

La siguiente de las grandes Montesa de Enduro apareció en marzo de 1982. Era una máquina totalmente nueva y, pese a estar muy relacionada con las Cappa VG no era ni mucho menos la endurezación de la moto de cross. Diseñada y concebida para la práctica del todo terreno, era una réplica de la moto con la que Carlos Mas se proclamó campeón de España de Enduro en 1981, lista para competir con sólo pegar los números en las placas. Para bautizarla Montesa lo hizo fácil: si el modelo precedente se apellidaba H6, la nueva lo haría como H7.

Partiendo del chasis doble cuna en acero al cromomolibdeno de la Cappa VG, se variaron la geometría de dirección y suspensiones situando el motor más alto y retrasado para obtener una configuración más acorde a las necesidades del todo terreno. En el equipamiento de esta moto de corte clásico se buscó la máxima efectividad y sencillez: horquilla delantera Marzocchi de 250



ENDURO 360 H7 / ENDURO 250 H7



En 1984 la Enduro recibe un freno de disco AJP y cambia ligeramente la decoración. El puesto de mando es extremadamente espartano y funcional. El clásico propulsor Montesa grande, en la H7 con un tubo de escape de bufanda y alimentado por un Bing de 32mm.



mm de recorrido (como mandaban en 1982 las normas FIM), y detrás una pareja de amortiguadores Betor de gas con botella separada actuando sobre un basculante de tubo de acero de sección oval. Los frenos, dos tambores: delante Montesa y detrás Nagesti Assimetric.

El motor era el fiable y conocido Montesa *grande*: cilindro casi vertical con las aletas rizadas, transmisión primaria por engranajes, embrague en baño de aceite y cambio de seis relacio-

nes. Gracias al nuevo cilindro de cinco transfers, desarrollado especialmente para la H7, rendía casi 40 CV a 7.000 rpm, con una curva de potencia plana y una contundente respuesta en bajos y medios. Pere Ferrer, del departamento técnico de Montesa, recuerda la influencia de Mas en el desarrollo del propulsor: "Carlos ya era un piloto de Enduro *moderno*, siempre nos pedía bajos y medios para afrontar las triaeras con garantías; entonces la altura de

la moto no suponía un problema para él, con un buen motor no era necesario ir remando constantemente. Esa era la impronta de Mas: una moto alta y con un motor elástico y dosificable". Respecto a la fiabilidad, los múltiples campeonatos de España y las numerosas medallas en los ISDE hablan por sí solo de esta planta motriz, sobradamente probada y con fama de indestructible.

La ligera vestimenta de la H-7 rea-

cordaba a las Cappra: ligeras tapas laterales (iguales que el modelo de cross) y un nuevo depósito tipo *jumbo* de plástico de formas redondeadas y 11 litros de capacidad. Las aletas delantera y trasera de plástico, blancas como el resto de la carrocería, contrastaban con el chasis, pintado en un llamativo color rojo, y el negro satinado para el motor y silencioso y el recogido escape, de tipo bufanda.

Alta pero equilibrada

A pesar de ser una moto de corte clásico y usar soluciones que en su día no representaban ninguna novedad, la H7 está bien resuelta y acabada, con numerosos detalles pensados para la competición: El asiento y depósito se desmontan sin necesidad de herramientas gracias a unas bandas de goma que los sujetan al bastidor, y se liberan sólo con retirarlas tirando con la mano. De este modo la H7 se desnuda en un minuto dejando la mecánica accesible y el nuevo filtro de aire de diseño antiagua al alcance de la mano. Los ejes de ruedas también llevan un pequeño tirador para poder desmontarlos retirando la tuerca del extremo roscado. La nueva todo terreno había pasado a ser la única máquina competitiva del mercado nacional; las Ossa Desert y Bultaco Frontera, diseñadas años antes, ya estaban técnicamente por detrás aunque seguían en catálogo. Entre las temporadas 82 y 83 se fabricaron algo más de mil unidades de la primera generación H7, hasta la aparición de la nueva 360 con freno de disco.

La familia Enduro vio nacer un nuevo miembro en 1983, tecnológicamente un paso más allá de su hermana mayor: la Enduro 250 H7 (ver el reportaje publicado en *Motos de Ayer* número 56) compartía la mayoría de componentes con la 360, pero su motor respiraba a través de una caja de láminas.

Un freno de disco

La técnica avanza, y para 1984 Montesa pone al día su campeona de España. Cambios en la decoración y un freno de disco delantero de 230 mm firmado por AJP con pinza de doble pistón opuesto son las novedades destacables en una moto que sigue vendiéndose con la inestimable ayuda de los éxitos de Mas sobre la máquina oficial. Pero la evolución de ésta desvirtuaba la condición de réplica del modelo de serie: en la temporada 85 la 360 del piloto barcelonés ya montaba monoamortiguador posterior y admisión por láminas, mejoras sustanciales que nunca tuvieron eco en la versión de calle. Pese a que la 360 H7 oficial era una máquina técnicamente por detrás de la competencia (los motores de agua ya empezaban a ser moneda corriente), en manos de Carlos Mas consiguió el campeonato de España de Enduro, y la 5ª posición absoluta en 500 (medalla de oro) en los ISDE de 1985.



Carlos Mas

Siete veces campeón de España (1979-1985) y cinco medallas de oro en los ISDE, Carlos Mas (Barcelona, 1947) es una de las grandes figuras del enduro en nuestro país. Su condición de hombre-moto le permitió demostrar su valía en varias especialidades del off-road: subcampeón de España de cross (1983) y asiduo en raids y rallyes, destacando una segunda posición en el Paris-Dakar (1990). Mas fue el pionero de una nueva hornada de pilotos profesionales y con plena dedicación a su tarea, que ponían especial cuidado en mantener una buena forma física, entrenando a diario en el gimnasio y sobre la moto. Recalar en Montesa fue una oportunidad, como nos cuenta él mismo: "Había un equipo con muchas ganas, comprometido con la marca y decidido a sacar adelante el producto. Llegar allí no sólo supuso madurar como piloto. Aprendí mecánica y puesta a punto, ya que yo mismo me encargaba de la máquina de entrenos. Este método supuso una formación decisiva en el desarrollo de la moto".



Pere Ferrer, ocasional mochilero de Mas, recuerda su paso por la firma de Esplugas: "Fue clave en el desarrollo de las enduro. Era un piloto completísimo: se cuidaba, tenía espíritu de sacrificio, conocimientos de mecánica, y su *feeling*, experiencia y consejo formaban parte del proceso de diseño. En carrera su estilo podía parecer relajado pero el crono certificaba que era un tío rapidísimo". Mas estuvo en el equipo Montesa hasta 1985, siendo los ISDE de la Cerdanya su última carrera, en la que obtuvo medalla de oro (5º en 500) con la versión de la H7 de láminas y monoamortiguador trasero. Tras dejar la competición siguió vinculado al enduro. Actualmente dirige la organización del Enduro Indoor de Barcelona, puntuable para el campeonato del mundo de la especialidad.

