MA (O) [N] 1 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





ultaco-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 Cappra 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 Cappra VG no era ni mucho menos la endurización 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.

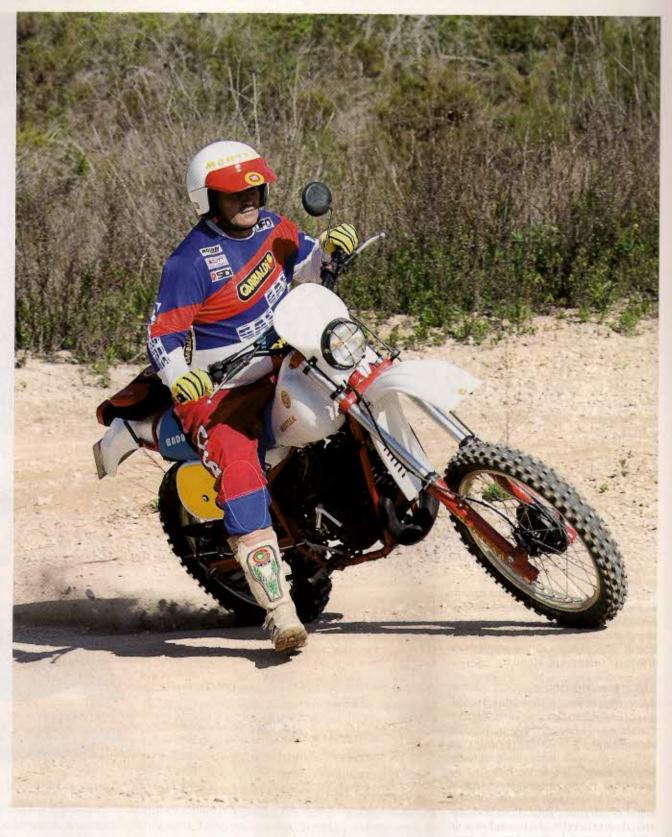
Partiendo del chasis doble cuna en acero al cromomolibdeno de la Cappra VG, se variaron la geometría de dirección y suspensiones situando el motor más alto y retrasado para obtener una configuración más acorde a las necesidades del todo terreno. En el equipamiento de esta moto de corte clásico se buscó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







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 allmentado 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 relaciones. 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 trialeras 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 re-

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.

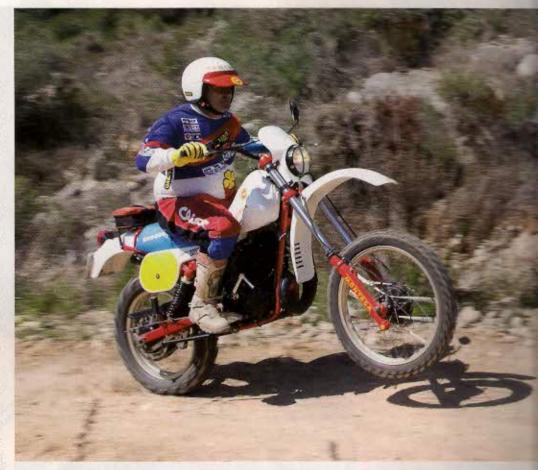
Alta pero equilibrada

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 pri-mera 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 5º 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 maguna 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, tena espíritu de sacrificio, conocimientos de mecánica, y su feeling, experiencia y conseptormaban parte del proceso de diseño. En carrera su estilo podía parecer relajado cero 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 uno (5º en 500) con la versión de la H7 de láminas y monoamortiguador trasero. Tras desar la competición siguió vinculado al enduro. Actualmente dirige la organización del Enduro Indoor de Barcelona, puntuable para el campeonato del mundo de la especialidad.







En competición, la H7 había llegado al límite de su desarrollo, especialmente en lo que se refiere al motor.

Pere Ferré, uno de sus responsables técnicos, nos lo cuenta así: "La evolución del todo terreno pedía motores con bajos y medios, que requieren embragues capaces de transmitir mucho par. En este apartado la última versión de la H7 oficial, con cilindro de láminas, llegó al límite con un embrague superreforzado de costoso accionamiento. Montar uno de mayor diámetro hubiese obligado a rediseñar el motor, inversión impensable por la situación económica de la empresa". El mismo Ferré apostilla, en relación al propulsor: "La gran distancia del piñón de salida al eje del basculante era otro de los hándicaps que arrastraba la Enduro: limitaba el funcionamiento de la suspensión trasera y sólo podía solucionarse con un nuevo motor"

En diciembre de 1989 salen de la cadena de montaje las últimas unidades de la 360 H7 con freno de disco. Tras cinco años en producción y 1.100 ejemplares fabricados (sin contar más de 500 unidades en versión militar), la H7 ya no era la réplica de la campeoLos potentes 349 cc traccionan con fuerza: es fácil acelerar la máquina... y más complicado pararia. Para ello cuenta con dos tambores: un Montesa delante, y detrás el popular Assimetric de Nagestí con la mordaza principal más grande que la secundaria. La protección del piñón de salida del motor es de plástico flexible.

na de España sino simplemente una moto superresistente, archiprobada y de precio bastante contenido gracias a un utillaje sobradamente amortizado. Pero ya no era una máquina válida para competición. Con la entrada en la década de los 90 cesa la producción de modelos de todo terreno y se pone fin a la brillante etapa endurera de la firma de Esplugues.

Labrando el huerto

La H7 nació como una máquina de competición diseñada sin concesiones y lista para correr, pero los años no pasan en balde. Es un aparato elemental y espartano, que impresiona por su descomunal altura y la sencillez de un diseño en el que todos los componentes encajan con holgura. Nada que ver con la compacidad de las motos actuales, cuyos elementos se montan como en un juego de Tetris. Antonio, propietario de este ejemplar de principios de 1982 que hemos sometido a ensayo, lleva años practicando enduro. Empezó con una Bultaco Frontera Mk 11 y ha recorrido infinidad de pistas y trialeras sobre las más diversas monturas. De la Montesa destaca el carácter de su

motor, potente pero dócil, muy distinto al de la explosiva y rabiosa Mk 11 que conducía hace 30 años. La curva de potencia, plana y sin vacíos, es la mayor virtud de la H7; deja trialear mejor y rodar más descansado que con un motor más potente y puntiagudo. Para Antonio la principal pega es el tambor delantero, algo escaso de mordiente, aun siendo una moto de los ochenta.

La Montesa es muy alta ¡muchísimo! Cuando apareció la prensa especializada ya hablaba de rebajar las suspensiones, sobre todo porque en las primeras series estaban limitadas a una carrera máxima de 250 mm como dictaban entonces las normas FIM. Encaramarse a lo alto de la H7 es como montar un caballo: con la moto sobre el caballete central, apoyar el pie izquierdo sobre el estribo y pasar la pierna derecha al otro lado. La posición es cómoda, y la visión, con el trasero a casi un metro de altura es... panorámica. De pie sobre los estribos se arranca el motor cómodamente, y con un ligero golpe de riñón tras engranar la primera velocidad, uno ya puede ponerse en marcha.

El rugido de la H7 es una delicia, como el tacto del motor, incluso para



La distancia entre la aleta y el neumático posterior es enorme y la altura del asiento de casi un metro. El depósito va fijado al bastidor mediante tres tirantes de goma que se desmontan sin necesidad de herramientas. ¡Acción! La Montesa sigue saltando en 2010 como lo hacia casi treinta años atrás.

Una buena restauración

¿En qué consiste la restauración de una moto? No creo que haya dudas al respecto: dejarla como nueva. A menudo hay quien, por ignorancia o por dejar tareas en manos no profesionales habla de restauraciones que son simple lavado de cara: desmontar, chorrear, repintar y montar. Luego patina el embrague, la cuarta no entra o el motor no arranca si no es cuesta abajo ¿ Está restaurada una moto porque de lejos y en la sombra parece nueva de trinca? ¡Pues no! Viene el comentario al caso porque la unidad que analizamos aquí, fabricada y matriculada a inicios de 1982, ha sido restaurada a conciencia, lo cual se agradece y es mérito de su propietario. Aunque haya alguna calca que falle, esta H7 arranca a la primera y funciona perfectamente. Nada de pistones que campanean, motores que suenan a cascajo y escapes descalabrados: a un trabajo bien hecho le corresponde un funcionamiento impecable. Antonio desmontó el motor de la 360 H7, y tras rectificar el cilindro, cambiar la biela, embraque y rodamientos, y ajustar los diversos elementos antes de cerrar el motor, tiene una moto que zumba y suena a gloria. Esto es una restauración correcta, porque la moto parece casí nueva, y funciona (y suena) si lo fuera.

FICHA TECNICA

MOTOR

Tipo: monocilíndrico 2 tiempos.

Refrigeración: aire.

Cilindrada: 349,6 cc.

Diámetro x carrera: 83,4 x 64 mm.

Relación de compresión: 12:1. Admisión: por falda de pistón.

Lubricación: mezcla.

Alimentación: carburador Bing 36

mm de difusor.

Encendido: electrónico Motoplat.

Potencia máxima: 39,5 CV a 7.000

rpm.

TRANSMISION

Primaria: engranajes.

Secundaria: cadena.

Caja de cambios: de 6 relaciones.

Embrague: multidisco en baño de

aceite.

BASTIDOR

Tipo: doble cuna tubular de acero al Cr-Mo.

Suspensión delantera: horquilla telescópica Marzocci de eje avanzado.

Suspensión trasera: basculante y amortiguadores de gas Betor con botella separada.

Freno delantero: tambor Montesa de 140 mm.

Freno trasero: tambor Nagesti Assimetric de 150 mm.

Ruedas: radios con llantas Akront de aluminio.

Neumáticos: 3'00 x 21 delante y 4,50 x 18 detrás.

Distancia entre ejes: 1.410 mm. Longitud total: 2.090 mm. Altura del sillín: 975 mm.

Peso en vacío: 114 kg.

Capacidad del depósito: 11 litros Velocidad máxima: 130 km/h.



quien no haya llevado nunca una moto con ruedas de tacos. Sube de vueltas sin titubeos y empuja firme y progresivo. Cuando el monocilíndrico gira alegre los caballos llegan a raudales pero de forma controlable. Las recuperaciones, perfectas: aunque caiga de vueltas, al abrir gas con decisión el motor empuja los 114 kg de plástico y hierro de la Montesa sin rechistar gracias a sus poderosos bajos. Aunque no se estira como un motor de láminas, el cambio perfectamente escalonado y de accionamiento preciso permite mantener el régimen adecuado en cualquier circunstancia.

Pese a ser una de las primeras veces que la sacaba a pasear después de haberla restaurado, Antonio demostró de lo que aún es capaz. Acelerando sobre una pista de tierra el grueso neumático escarba el piso y levanta polvo acompañado del rugir del poderoso 2T de aire, obligando a trabajar duro a la pareja de Betor traseros e intentando levantar el tren delantero. ¡Gas! ¡Más gas!... una pasada y otra buscando una buena foto y contemplar la estampa llenando los pulmones de salutísimo polvo mineral con delicado perfume a aceite de mezcla. Antonio evoluciona veloz, derrapando, frenando y saltando a lomos de este excelente ejemplar de técnica motorista firmado por Montesa. Una máquina que, casi treinta años después de ser concebida, tiene en su elemental sencillez e impecable currículum sus mayores atractivos.