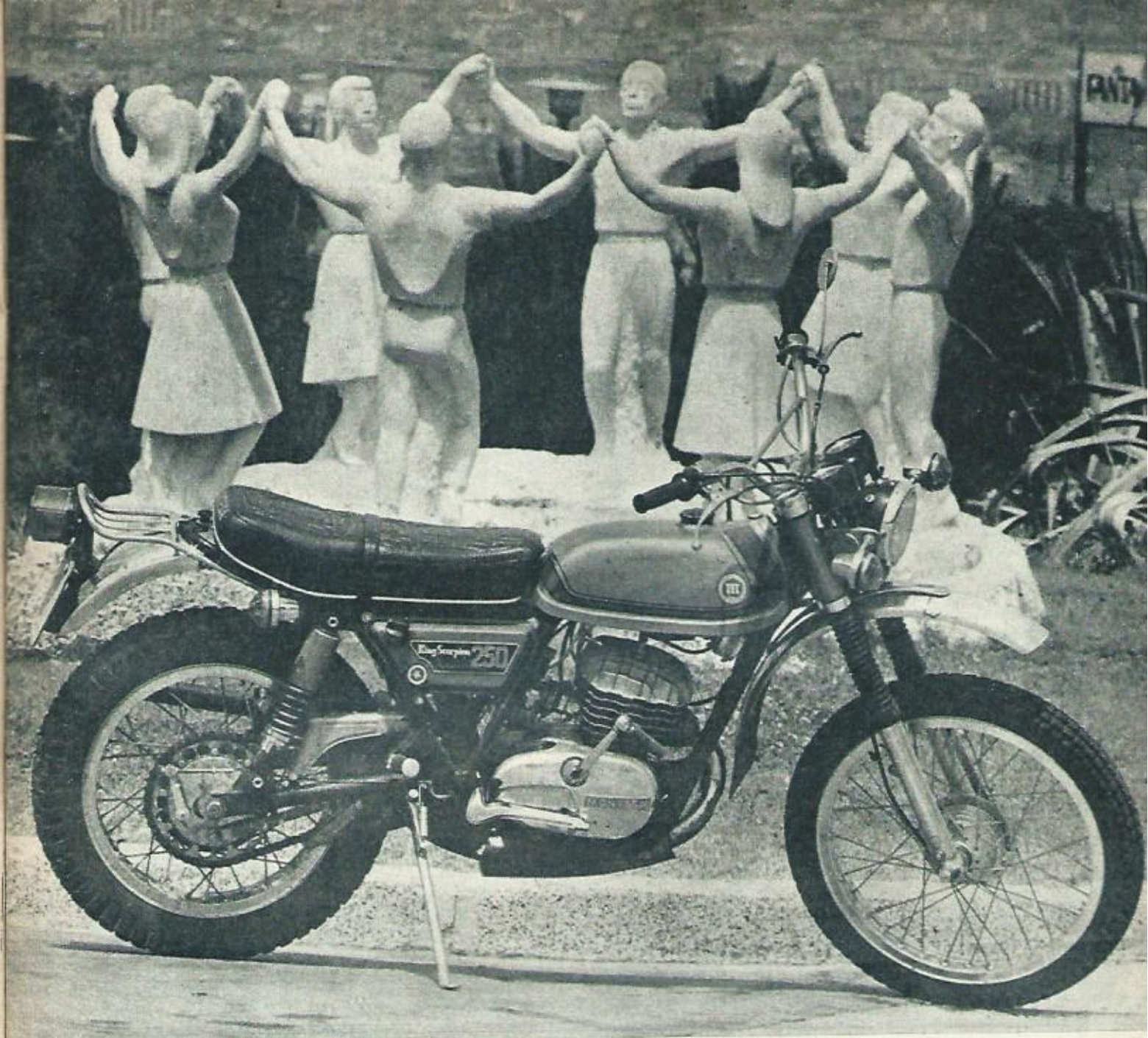




MONTESA KING SCORPION AUTOMIX ▶

KING SCORPION AUTOMIX

EN el pasado Salón de Barcelona fue presentada con toda clase de ceremoniales una nueva Montesa que llamó la atención por la gran cantidad de novedades y accesorios que presentaba; una pintura que se salía de todas las normas de la marca y una línea cuya elegancia era digna de todo elogio.

Esta máquina, que realmente llamó la atención, era algo distinto dentro de la fabricación de Montesa, que aunque no podemos decir que posea una gama austera, sí podemos decir que es de cierta sobriedad, siempre dirigida a obtener los mejores resultados de sus elementos, sin malgastar recursos, pero dirigiéndolos siempre a un fin concreto de sencillez, funcionalidad y belleza.

Esta nueva máquina era la King Scorpion Automix, en la que dentro de un estilo propio de la marca apreciamos ciertas tendencias japonesas, siempre dirigidas al mercado americano, tan propicio a absorber este tipo de máquinas. Así, pues, al hablar de este modelo debemos siempre mentalizarnos para pensar con los fabricantes el destino que se le ha querido dar, ya que si no es así encontraremos en la King una máquina sobrecargada de accesorios y detalles, por supuesto, todos ellos de buen gusto.

No vamos a intentar en este pequeño reportaje hacer una prueba exhaustiva de esta moto, sino simplemente comentar cómo es y dejar para otra ocasión un estudio más completo de su comportamiento, tanto en el campo como en la carretera.

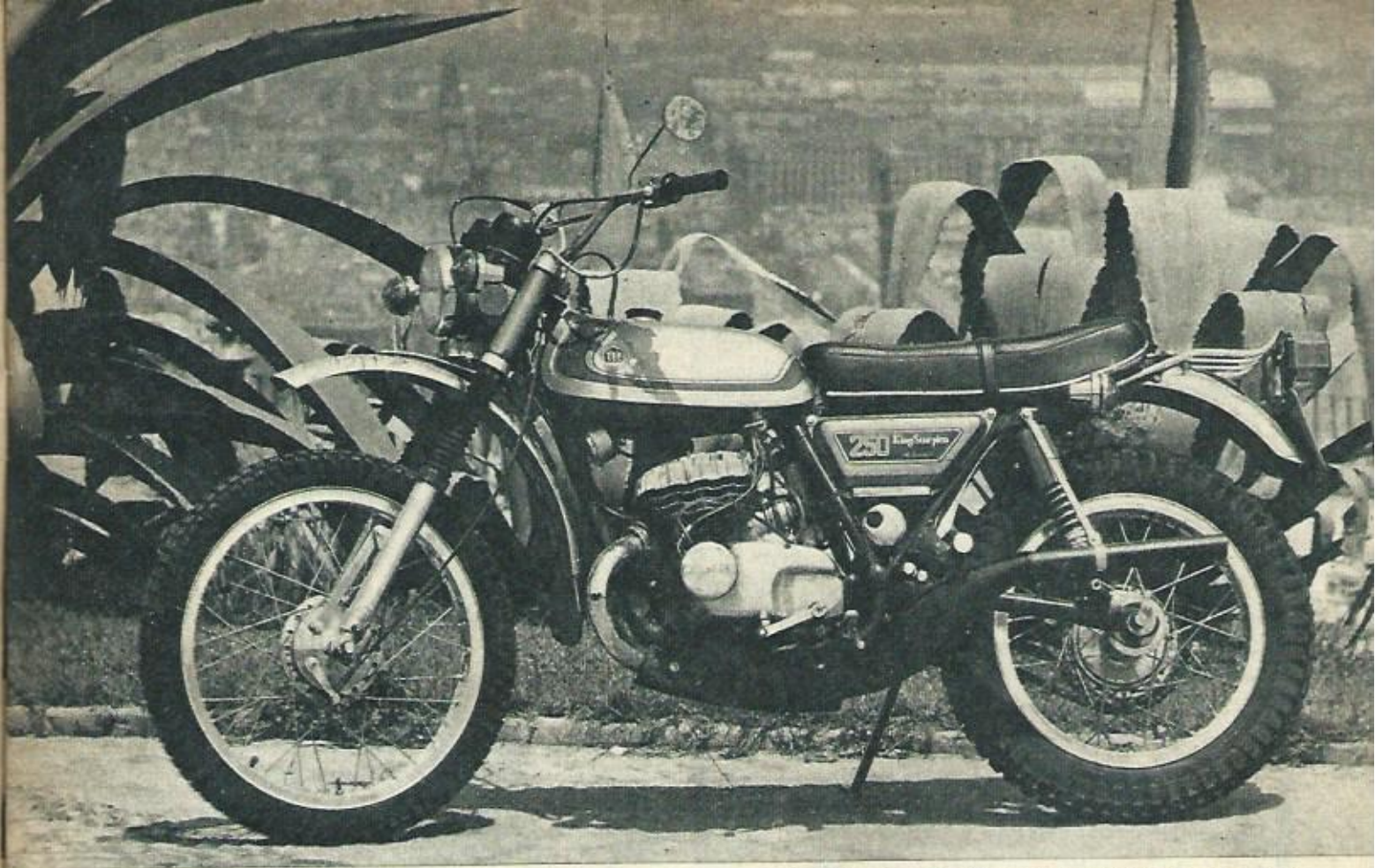
La novedad más interesante y, por supuesto, primicia en el mercado de las máquinas de fabricación nacional es el engrase del motor por aceite separado. Este sistema, que han introducido y puesto de moda los japoneses, es verdaderamente útil y práctico, ya que evita el engorro de formación de la famosa mezcla en los motores de dos tiempos, mezcla que, por otra parte, se realiza muchas veces sin las debidas garantías de seguridad, sobre todo cuando se utiliza en aparatos de mezcla automática existentes en muchas estaciones de servicio.

El sistema Automix, nombre con el que se ha designado al equipo que instala Montesa, consta de un depósito de aceite, instalado debajo del sillín, en el lado derecho, con un visor para controlar su



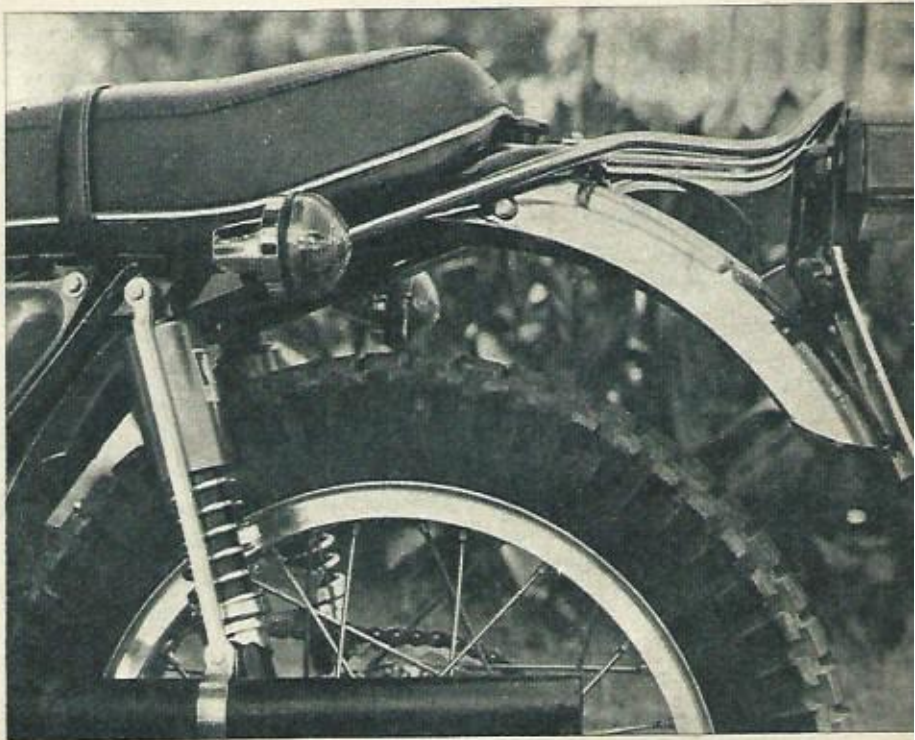
Vista de frente, la máquina es recogida, sobresaliendo solamente por su parte izquierda el mecanismo de mezcla automática del motor. Debajo, vista trasera. Los intermitentes son de fábrica.





Debajo, nuevo conjunto delantero de suspensión y freno.

La nueva Montesa King Scorpion 250 Automix representa el gran esfuerzo realizado por los técnicos de la fábrica para obtener una máquina con los últimos adelantos estéticos y técnicos.



Los amortiguadores traseros son de muelle regulable. El tubo de escape va colgado de la parte alta del bastidor. La pequeña parrilla portaequipajes trasera, además de ser un motivo de buen gusto, es práctica.

KING SCORPION AUTOMIX

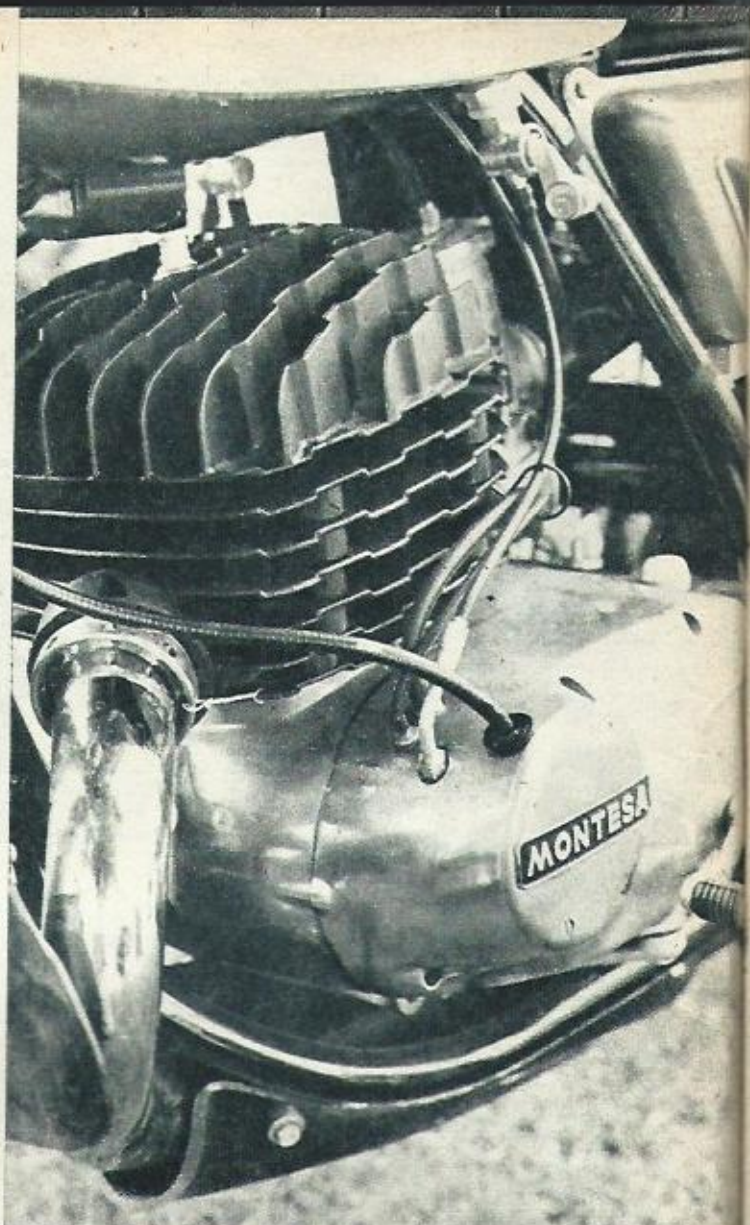
nivel y una bomba de dosificación con caudal automáticamente sincronizado con el mando de gas y el régimen de revoluciones del motor. Así, pues, a más abertura del puño de acelerador, más entrada de aceite al cilindro (momento de mayor esfuerzo), lo mismo que si el motor gira muy revolucionado, aunque el acelerador vaya cerrado (momento propicio para el gripado). Esta bomba de dosificación va situada en el extremo izquierdo del cigüeñal y completamente protegida. La dosificación de aceite se realiza directamente al carburador.

Este es un Bing con diámetro de difusor de 32 milímetros, sujeto elásticamente a la conducción de toma del cilindro. Un eficaz filtro de aire va situado debajo del sillín, en zona calma; la rumorosidad de la admisión queda prácticamente anulada.

El motor es de nuevo diseño; el cilindro y culata, con aletas serpenteantes, corresponden a la serie que se ha denominado VR (Vehkonen Réplica), aplicados asimismo en los modelos de moto-cross. Con una cilindrada de 246,3 c. c. (70 x 64 mm.), este motor supercuadrado desarrolla una potencia de 24 CV. a 6.800 r.p.m., con una relación de compresión de 10:1. Va equipado con un sistema electrónico Motoplat de encendido con batería situada debajo del asiento en su lado izquierdo.

Y en verdad que es necesaria la batería para poder atender a las necesidades de su completísimo sistema eléctrico, tan completo que puede parecer incluso complicado. El sistema constructivo de esta instalación sigue las técnicas utilizadas en el automóvil, en mazos de cables con sus terminales a cajas de conexión, de donde se distribuyen a los distintos servicios; todos los terminales de cables llevan su color correspondiente para una rápida identificación. El sistema de alumbrado y señalización, alimentado por la batería, cumple las exigencias de las homologaciones internacionales, estando provista de «stop» en ambos frenos, delantero y trasero, intermitencias, luz indicadora del punto muerto, etcétera. Sobre el panel de instrumentos delantero lleva la llave de contacto, teniendo, al mismo tiempo, cerradura de seguridad en la dirección.

Volviendo al motor diremos que va equipado con un embrague de discos en baño de aceite y con una caja de cambios de cinco velocidades. Con las relaciones finales de transmisión, piñón de salida de 12 dientes y rueda dentada sobre cubo trasero de 48 dientes, la velocidad máxima que se puede



El equipo mezclador automático de aceite va en el carter, en su lado izquierdo. Aquí se ve la salida de tubos y cables de mando. El cable más grueso corresponde al del cuentavueltas.



Motor de 250 c. c., con aletas onduladas, equipado con un carburador Bing de 32 mm., montado elásticamente.

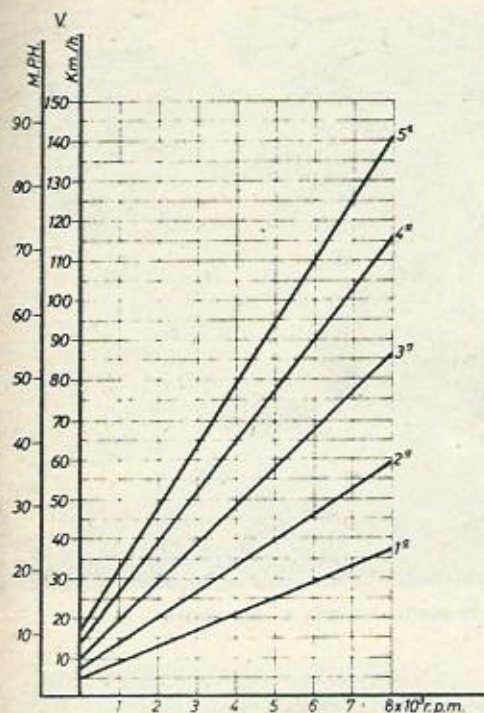


DIAGRAMA DE VELOCIDADES.



El tubo de escape va perfectamente acoplado por su parte inferior y protegido con una plancha contra los accidentes del camino,



La máquina sin su «carrocería». El bastidor es totalmente nuevo.

KING SCORPION AUTOMIX

alcanzar es del orden de los 124 km/h. Se aprecia en toda la construcción del motor un verdadero y cuidado estudio técnico del mismo, hasta en sus más pequeños detalles; de su calidad no podemos hablar con conocimiento de causa por no haberlo sometido todavía a nuestras habituales pruebas de duración; sin embargo, hemos encontrado en el mismo, durante la marcha, una vibración que no hemos conseguido localizar, si bien un anclaje diferente en el bastidor pudiera lograr eliminarla.

La puesta en marcha no ofrece ninguna dificultad, aun en tiempo muy frío, y el motor responde perfectamente a las solicitudes del acelerador, si bien la elasticidad no es su punto fuerte, siendo necesario hacer uso del cambio de velocidades siempre que el motor decae de revoluciones. Su sonoridad es escasa.

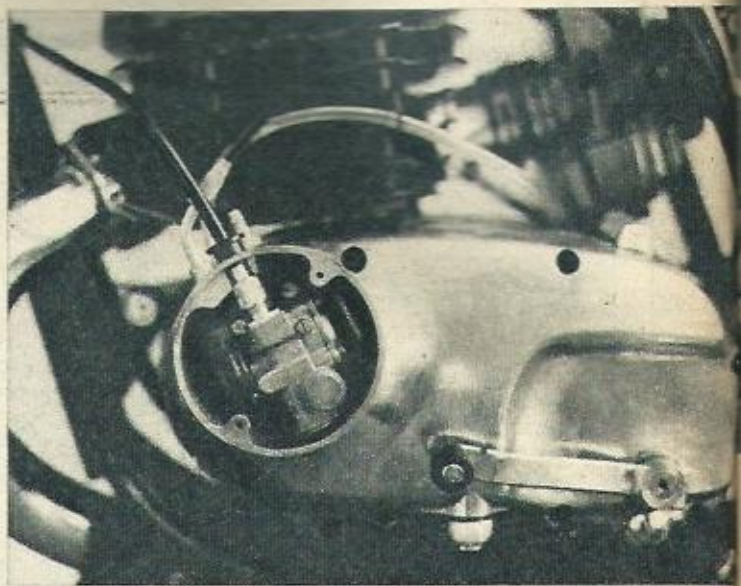
En el apartado de bastidor y elementos mecánicos podemos decir que las suspensiones, tanto delantera como trasera, y los frenos son excelentes. Los muelles traseros son regulables en su tensión inicial en cinco posiciones. El freno trasero va mandado por varilla.

El equipo de conducción es completo. Un cuentavueltas y un velocímetro con cuentakilómetros parcial y total, ambos de amplio diámetro, aparecen delante del manillar, muy a la vista del piloto; no así los pilotos testigo de intermitencia y luz larga, que van situados encima del faro y quedan tapados por los tacómetros antedichos; es necesario incorporarse hacia adelante para poder verlos. Gran parte de los aparatos eléctricos que se montan en la King Scorpion son de procedencia inglesa, marca Lucas, entre los que se encuentran los interruptores de luces e intermitencias montados en el manillar, por cierto, muy cómodos de accionar.

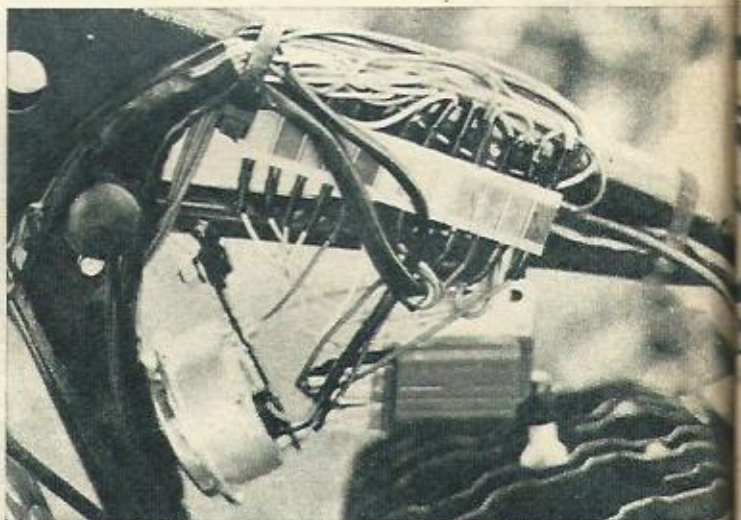
La posición del piloto sobre esta máquina es cómoda, con un sillín biplaza confortable, un manillar regulable con un nonius para indicar su posición y unas estriberas en lugar estudiado, abatibles, y desde las que se llega a los pedales de cambio y freno racionalmente.

Esta es, en resumen, una primera toma de contacto que hemos realizado con esta máquina. En cuanto a su comportamiento, manejabilidad y duración, será motivo de otro comentario, que realizaremos en otro número de nuestra revista.

Fotos: J. ALGUERSUARI



Bomba de aceite Automix al descubierto.



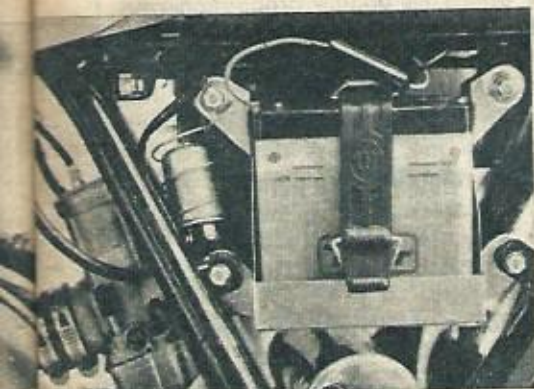
Maraña de cables del complicado equipo eléctrico, situado debajo del depósito.



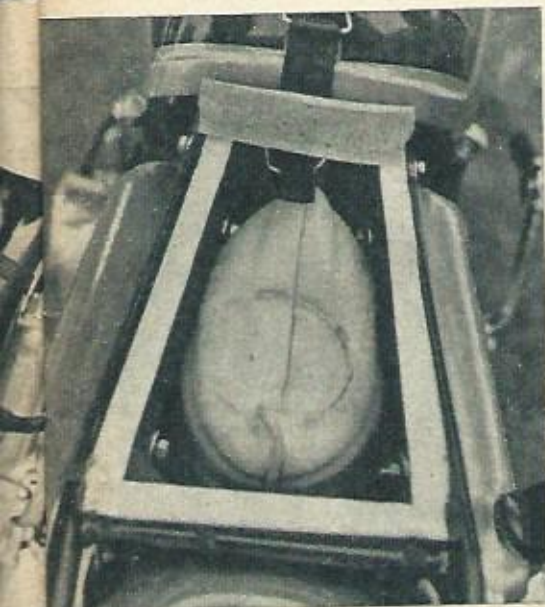
Del lado contrario a la batería va el depósito de aceite, con indicador de nivel.



Cuadro de instrumentos, con cuentavuel-
tas, y velocímetro con totalizador y parcial.
Los dos pilotos testigo, sobre el faro, no
son muy visibles.



La batería es transparente, para controlar
su nivel. Va instalada debajo del sillín, y
tiene acceso quitando la tapadera lateral.
Delante de ella vemos el cartucho de in-
termitencias Lucas.



El filtro de aire va situado debajo del si-
llín, en zona calma.

CARACTERISTICAS

MOTOR

Ciclo	2 tiempos
Cilindros	1
Diámetro	70 mm.
Carrera	64 mm.
Cubicaje	246,3 c. c.
Relación de compresión	10 : 1

ENCENDIDO

Volante alternador (electrónico)	MOTOPLAT
Avance chispa a p. m. s.	3 mm. (22° sobre volante)

BUJIA

Grado térmico Bosch	260
Distancia entre electrodos	0,5 mm.

Tipos recomendados:

— Champion	N-3
— Bosch	W-260 T-2
— N. G. K.	B-7 E

CARBURADOR

Marca	BING
Tipo	11500-32
Diámetro	32 mm.
Surtidor principal	148
Surtidor mínimo	40
Válvula gas	4
Pulverizador	6,5 × 1,5 (largo partido)
Aguja (posición)	ranura inferior

TRANSMISION PRIMARIA

Tipo	por engranajes helicoidales
Piñón sobre cigüeñal	20 dientes
Rueda dentada de embrague	53 dientes
Relación de transmisión	2,650

CAMBIO DE VELOCIDADES

Número de velocidades	5
-----------------------------	---

PIÑON	PRIMARIO	SECUNDARIO	RELACION
1.ª	10 dientes	26 dientes	2,600
2.ª	13 "	21 "	1,615
3.ª	17 "	19 "	1,117
4.ª	18 "	15 "	0,833
5.ª	22 "	15 "	0,681

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio	12 dientes
Rueda dentada sobre cubo trasero	48 dientes

Frenos: delantero, de Ø 130 mm.; trasero, de Ø 150 mm.
Neumáticos: delantero, 3 × 21" (cross) ó 2,75 × 21" (trial); trasero, 4 × 18".
Capacidad del depósito: 10 litros.
Longitud total: 2.130 mm.
Distancia entre ejes: 1.425 mm.
Peso: 110 kilogramos.
Velocidad máxima: 124 km/hora.