

# BLANCA Y RADIANTE

Texto: David Roman

Fotos: Ivan Sánchez / archivos Toni Arcarons y Albert Ribó

Con esta moto Montesa cerró la denominada *era blanca* en el cross, más prolífica en éxitos deportivos que comerciales. Réplica fiel de la campeona de 1980 en manos de Toni Arcarons, la Cappa VG fue la culminación de aquella saga. Albert Ribó, piloto del equipo de fábrica durante siete temporadas, la ha probado para los lectores de *MdA*.

**MONTESA CAPPRA VG 250**





Las principales novedades en la Montesa de cross para 1981 eran visibles a simple vista: suspensión trasera con amortiguadores inclinados y horquilla Marzocchi con barras de 38 mm. Abajo, Albert Ribó, siete temporadas piloto oficial Montesa sobre su Capra VF en 1979. A la derecha, en el buje trasero un Nagesti Assimetric de 150 mm asegura el frenado.

**T**al vez por ser la última de una dinastía (y por ello la más moderna y eficaz) la VG tenga algo especial. Alta, altísima, estilizada y vestida de blanco, hereda mucho de su antecesora VF pero al mismo tiempo es totalmente distinta. Fue la primera (y también la última) de las Capra que no tuvo que medir sus fuerzas con las Pursang de Bultaco, que rodaron de forma oficial por última vez en 1979.

### Un rebaño de cabras

Montesa fue una marca con vocación en el fuera carretera. Ya a mediados de los 50 desarrolló una derivada de la Brío 90 para pruebas de regularidad conocida como *Cabra* (ver MdA nº 103) por su inclinación a recorrer pistas y caminos. Fueron varias las *offroadizaciones* de las Brío: a la primera Cabra siguieron otras versiones, más tarde se desarrolló una moto de cross basada en la Brío 110 con la que Pi se adjudicó el campeonato de España de la especialidad en 1961. La aparición de la Impala dio lugar a las primeras máquina con ruedas de tacos fabricadas en serie: Impala Cross 175 y 250 (1963 y 1964), y Cross 66 (1966). En 1967 Montesa lanza la venta la primera de diseñadas

específicamente para el cross y la bautiza Capra, quizá para darle un toque más cosmopolita y exportable al apoyo de las primigenias *bríoderivadas*, o como apunta Pere Pi, "como simple referencia a la montaraz cabra salvaje, la cabra montesa".

Las Capra harían historia y llenarían de títulos las vitrinas de la firma de Esplugues. A ello contribuyó decisivamente Pi, auténtico hombre-moto de la casa: como piloto obtuvo 6 títulos nacionales de cross y uno de trial, y llegó a ser jefe del Departamento de Investigación y Desarrollo, participando en la gestación de las Cota, Capra y Enduro. A la primera Capra 250 de 1967 le siguieron las GP, DS, MX, VR, Still Better, VA, VB, VE, VF y finalmente VG, la protagonista de este reportaje, que Toni Arcarons puso a punto durante la temporada 80 y se comercializó al año siguiente como réplica de la máquina campeona de España.

### Temporada histórica

La temporada 1980 supone la desaparición del equipo oficial Bultaco de cross debido a los problemas económicos y laborales en la fábrica de Sant Adrià. El título conseguido por Toni Elias en 250 será, por tanto, el último para la firma del dedo rampante. En Montesa la





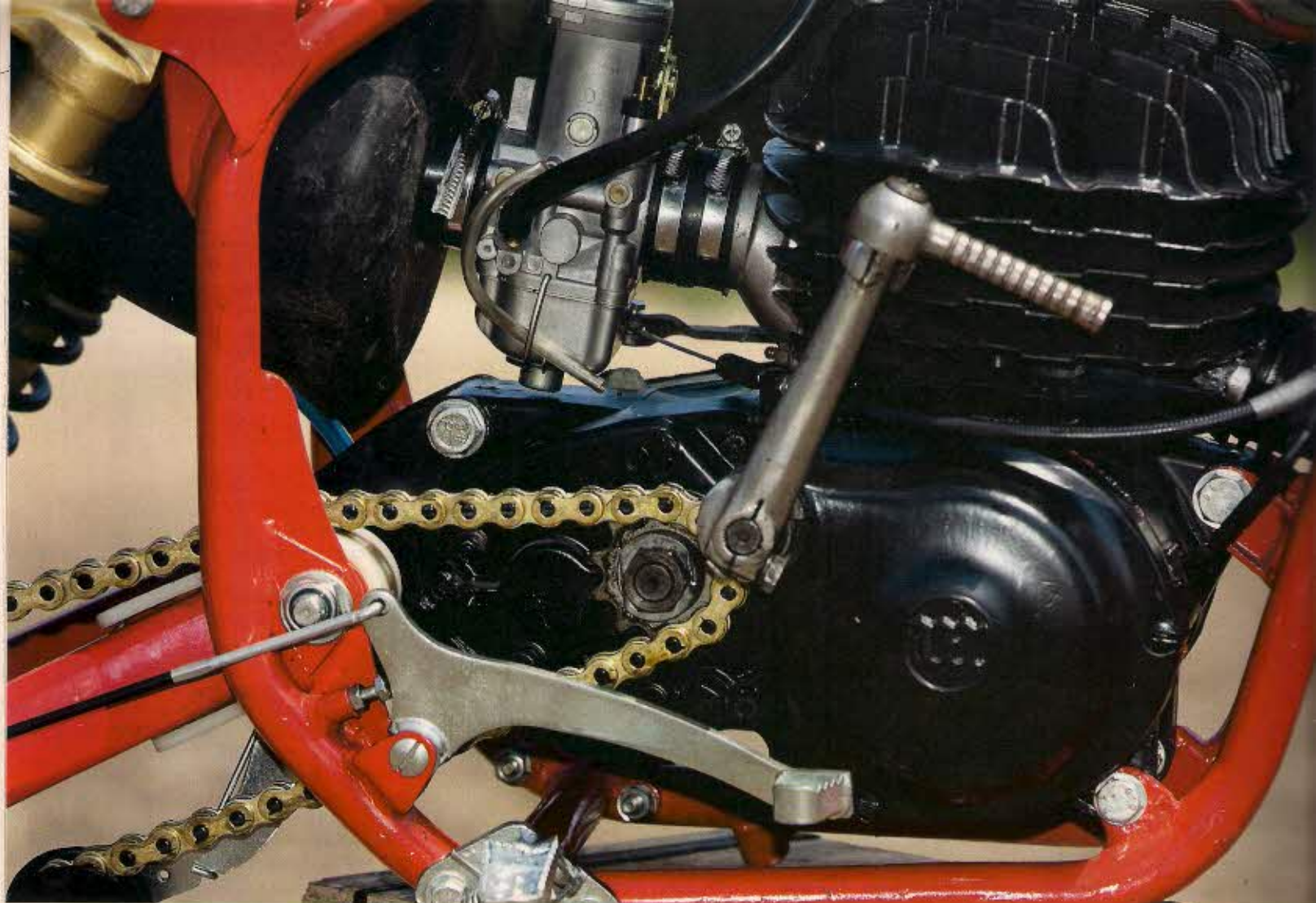
situación no es tan crítica y sigue con equipo oficial en todas las especialidades verdes. Las motos de cross mantienen los colores de la VF (rojo/amarillo), aunque en la de Arcarons se aprecian novedades a simple vista: chasis y basculante con los amortiguadores en posición inclinada, tapas laterales de nuevo diseño y freno Nagesti en la rueda trasera. Inapreciable desde el exterior, el grupo termodinámico es también nuevo y lleva cilindro de cinco transfers.

La nueva moto no supone una revolución ni mucho menos: su concepción general ya empieza a oler a rancio: Japón marca tendencias, motores de agua y suspensiones monoamortiguador se están convirtiendo en moneda corriente. Por norma general la moto de Arcarons incorporaba antes las mejoras creadas por el departamento de competición, que luego se extendían al resto de pilotos apoyados por la marca. Albert Ribó recibe el bastidor de amortiguadores inclinados a media temporada, y todavía recuerda su impresión al subirse a la moto: "Era un avance notable respecto a la VF de amortiguadores verticales. Suspensión mucho más progresiva, mejor freno y en conjunto una sensación de conducción muy distinta. Era sin duda la mejor de todas las Montesa de cross". La terminación era la propia de un prototipo: "Recuerdo que el filtro de aire tenía el acceso por la parte trasera. Parte de la caja se hizo a partir de una garrafa de plástico de 5 litros. Es sólo una anécdota: en Montesa no se hacían chapuzas. Era una firma seria y en todo momento tenías la sensación de contar con el apoyo de una fábrica. Eras piloto oficial en todos los sentidos, con un mecánico a tu disposición y la moto siempre afinada y a punto".

Además de Arcarons y Ribó, Juanjo Barragán, José Luis Mendoza y Carlos Mas cuentan con motos oficiales para luchar por el campeonato de una especialidad que vive un momento dulce con la llegada de marcas extranjeras (Maico, SWM) y novedades nacionales (Anvian). Tras una enconada lucha con la Derbi de Toni Elias (una 176 cc realizada a partir de la octavo de litro), Arcarons se adjudica el campeonato con el prototipo Montesa. En '500, donde las Cappra salen simplemente cambiando el motor por el 414, el piloto de Vic repite título con Ribó en segunda posición. Montesa cierra una brillantísima temporada con el título mundial de trial del sueco Ulf Karlsson y el nacional de Enduro para Mas.

### Llega la VG

La nueva Montesa Cappra VG llega a los concesionarios en 1981 tras ser presentada en el Salón de Colonia de 1980. Integrada en la *era blanca* que abrió la



Cota 348, las tapas laterales, visualmente más ligeras, y la nueva suspensión trasera le dan un aire más actual. Monta una robusta horquilla Marzocchi de 38 mm que pone fin a los problemas de flexión de los modelos precedentes. Detrás, la pareja de Betor GR trabaja sobre un nuevo basculante tubular de acero de sección rectangular, 20 mm más largo que el de su antecesora. La nueva caja de filtro es más estanca y con más pulmón, y detrás un potente Nagesti Assimetric asegura la frenada. Al igual que en las últimas series de VF, el manillar va montado a la tija superior sobre silentblocks para filtrar las vibraciones del motor. Este no difiere mucho del VF, excepto en el cilindro de 5 transfers que mejora la respuesta en todo el rango de utilización, sobre todo bajos y medios, sin perder la ni la patada ni la estridida de las anteriores versiones.

Montesa sabe que la VG es competitiva a nivel de campeonato nacional, pero también conoce la tecnología que se está empleando en el extranjero; por ello ya trabaja en un nuevo motor de cárteres pequeños y refrigeración líquida, y desarrolla un chasis con monoamortiguador que Arcarons usa esporádicamente sin resultados relevantes (ver recuadro). Mientras el relevo no esté listo seguirá luchando con la Cappa clásica, también protagonista en 1981 del Trofeo Montesa, copa de pro-

moción tradicionalmente reservada a las 125 pero que tras el abandono de la categoría por la firma de Esplugas pasa a correrse con las 250.

En el campeonato de España hay muchos aspirantes a la corona de la categoría reina: Elías con Derbi, Rany Muñoz con Gilera, Ribó con SWM (tras abandonar Montesa) y las Montesa oficiales en manos de Arcarons, Barragán, y también Mas cuando sus obligaciones en el Europeo y Nacional de Enduro se lo permiten. Elías aprovecha el irregular inicio de temporada de Arcarons para tomar una ventaja que administrará eficazmente hasta alzarse con el título, siendo Muñoz segundo, Arcarons tercero tras una gran remontada final y Barragán cuarto. En 500 Barragán y la VG 414 ganan con autoridad un campeonato algo deslucido por la baja inscripción y la supresión de dos pruebas.

#### Sin evolución

En el 82 Montesa vuelve a la carga con la moto del 81, sin apenas cambios. Las Cappa ya son definitivamente de otra época pero siguen dando guerra en manos expertas. Así lo recuerda Arcarons: "Era una máquina muy espartana y elemental, pero muy efectiva si la sabías llevar. Los mandos, la respuesta del motor sin láminas... muy ruda en conjunto. Cuando Montesa dejó el cross y corrí con Honda ¡vaya diferencia! Fue como pasar de un 124 a un Mercedes...

Nada nuevo en el propulsor: el clásico 2 y medio de la firma de Esplugues. Fiable, robusto... y pesado. En el interior del cilindro de aletas rizadas la nueva distribución mediante 5 transfers le da una respuesta más contundente en bajos. El aire llega al carburador Bing de 38 mm a través de un filtro de nuevo diseño.

#### VG 414

El modelo de serie de la Cappa VG 414 era simplemente una VF con decoración blanca y ligeras mejoras técnicas (frenos, etc.). El chasis VG no se fabricó para la 414 de serie, aunque en las carreras se corría con el motor grande montado en el chasis de la 250. Según Ribó, "se podía rodar más deprisa con la 250 que con la 414. El motor grande era muy brusco, algo frágil y vibraba más, lo que hacía la conducción más cansada. Una vez fuimos a correr a Francia, Gris y yo con la 414 y Muñoz con la Yamaha Cantilever prestada por Pascual Bernabé. Rand ganaba las dos mangas mientras Gris y yo tuvimos serios problemas para clasificarnos. No entendí esta diferencia (era más rápido que nosotros ¡pero no tanto!) hasta que probé la Yamaha. Era otro mundo: sin vibraciones, con un motor mucho más progresivo y suspensiones que no tenían nada que ver con las nuestras".



El silencioso Tecnomoto era un extra común en los ochenta. El depósito jumbo blanco cambia en la decoración respecto al de las VF. Toni Arcarons salta con el prototipo VG de depósito amarillo en una carrera de homenaje en el circuito de Somarriena, en Torelló, tras conseguir el doble campeonato de España de 250 y 500 en 1980.



Con ambas se podía ir muy rápido, pero sobre la Montesa era mucho más cansado".

Esta será la última temporada en la que Montesa está en el nacional de cross, con Arcarons y Barragán como pilotos oficiales, secundados ocasionalmente por Mas. Barragán sufre una grave lesión corriendo con la Gilera 125 en Montornès cuando era firme aspirante al título del cuarto de litro. Convaleciente, en una entrevista a *Motociclismo* habla así de su Cappra: "La Montesa es muy dura, con ella sabes positivamente que vas a acabar pues no se rompe, aunque en comparación con otras motos que corren el campeonato quizá haya perdido el tren respecto a la tecnología.(...) Yo he demostrado que con la Cappra se puede estar delante y ganar mangas". Pese al dominio de Randy Muñoz a lo largo de la temporada, la remontada de Arcarons y Elías hizo que el campeonato se terminase decidiendo en una emocionante prueba final celebrada en Salamanca, en la que el piloto de Derbi ganó las dos mangas y se alzó con el título. Muñoz fue segundo y Arcarons ocupó el tercer escalón del pódium, posición que el piloto de Vic repetiría en el medio litro con la VG 414.

### Treinta años no es nada...

La espléndida máquina protagonista de este reportaje pertenece a Pep Rossinyol, montesista acérrimo que de joven corrió la última edición del trofeo Montesa. Años después, para celebrar sus 40, su mujer le regaló esta VG (¡menudo regalo!) que con mucha paciencia ha restaurado hasta dejarla como muestran las fotos: un trabajo impecable que recrea las máquinas oficiales de la época: escape artesanal

y tambor Nagesti Assimetric delantero de 150 mm. La horquilla es Marzocchi, algo más moderna que la original, de idéntico diámetro de barras.

¿Y quien más adecuado para probar una Cappra que un ex piloto oficial? Albert Ribó accedió gustosamente a subirse de nuevo a la Cappra... ¡treinta años después! El reencuentro se materializó el circuito de Olvan, por gentileza del Moto Club Baix Berguedà y su presidente Rossend Soler. Rossinyol le entrega la Cappra petardeando con el ralenti inestable típico de los 2T rápidos. En vacío, el propulsor prácticamente sin estrenar sube de vueltas como un rayo. El silencioso Tecnomoto apenas apaga el rugido generado por el cilindro rizado. Música celestial para unos, estrépito insoportable para otros. Ribó llega vestido con la indumentaria de época: "Aún me entran los pantalones ¡esto ya es todo un mérito!", bromea. Se encarama a la Montesa, mete primera, da un par de golpes de gas y sale disparado. Evolucionaba por la pista con soltura (quien tuvo, retuvo), salta y derrapa como si nunca hubiese dejado de hacerlo. Un reencuentro tan feliz que casi hay que obligarle a bajarse de ella, mientras su sufrido dueño pone cara de circunstancias oyendo el trato inmisericorde al que Ribó somete al motor.

¿Qué sensación da subírte otra vez a una VG, Albert? "Por un momento creí tener veinte años de nuevo: la misma moto, la misma posición de conducción... Esta agradable sensación se desvanece al poco rato, cuando ves que no serías capaz de dar más de tres vueltas al circuito con el gas a fondo ¡Hay que estar fuerte para pilotar esta moto! Las sensaciones son buenas: sigue siendo la Cappra de siempre. Algo cerril,

## FICHA TECNICA

### MOTOR

Tipo: monocilíndrico 2T.  
 Refrigeración: aire.  
 Cilindrada: 246,3 cc.  
 Diámetro x carrera: 70 x 64 mm.  
 Relación de compresión: 14:1.  
 Admisión: por falda de pistón.  
 Lubricación: mezcla.  
 Alimentación: carburador Bing 54-2 de 38 mm.  
 Encendido: electrónico Motoplat.  
 Potencia máxima: 40 CV a 7.000 rpm.

### TRANSMISION

Primaria: engranajes.  
 Secundaria: cadena.  
 Caja de cambios: de 5 relaciones.  
 Embrague: multidisco en baño de aceite.

### BASTIDOR

Tipo: doble cuna en tubo de acero al Cr-Mo.  
 Suspensión delantera: horquilla telescópica Marzocchi de eje avanzado y barras de 38 mm.  
 Suspensión trasera: basculante y amortiguadores Betor GR de gas con botella separada.  
 Freno delantero: tambor Nagesti Assimetric de 150 mm (Montesa de 130 mm en la serie).  
 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: 1.470 mm.  
 Longitud total: 2.160 mm.  
 Peso en vacío: 100 kg.  
 Capacidad depósito: 8,1 litros.

Campeonato de España de 250 en Espulgues, 1981. Alfonso Simarra con SWM, Toni Arcarons con Montesa, escondido tras el la Montesa de Carlos Mas y con la Derbi Toni Elias.



de comportamiento en absoluto comparable a una moto actual, pero con potencial si sabes exprimirla y físico que te permita bregar con ella". Tras los pros, Ribó apunta algunos contras de la unidad de la prueba: "Se queda algo larga de desarrollo, lleva una corona de 56 dientes y nosotros montábamos una

de 56, o 58 en terrenos muy blandos. Las suspensiones están taradas demasiado duras, sobre todo el tren delantero que te escupe hacia afuera en los virajes". ■

Gracias a: Toni Arcarons, Albert Ribó, Pep Rossinyol y Rossend Soler



## Nº 1 en Recambio Montesa Impala, Cota y Brio

[www.vallmoto.com](http://www.vallmoto.com)

E-mail: [info@vallmoto.com](mailto:info@vallmoto.com)

Envios a toda España

Tel. 96 225 71 42 - Tel. 627 434 280

Fax. 96 225 81 07 - CIF. 48290567C



VALLMOTO es una empresa, dedicada en exclusiva, a la venta de recambio nuevo y usado, de Montesa Impala, Brio y Cota.

Teniendo en stock practicamente cualquier recambio que se necesite para la restauración de su Montesa

Ofrecemos más de 15 años de experiencia en la restauración de motos classicas, siendo el taller de referencia para todos los montesistas, por fiabilidad, calidad y rapidez en el servicio.

