

ENSAYO: MONTESA ENDURO 74

www.motoclasicas80.com

motoclasicas

info@motoclasicas80.com

LA PEQUEÑA CAMPEONA: IMPRESIONANTE!

Ensayo realizado por Eduardo
Juan
José M.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



Tan pequeña, ¡y ya campeona! Esto podríamos decir de la nueva Montesa Enduro 74 c.c., la máquina que fue presentada en la pasada IFMA de Colonia y que fue comentada por toda la prensa europea con amplios elogios... y eso que aún no se la había visto en marcha.

Hoy, unos meses después de aquel "nacimiento" en el superfamoso Salón de Colonia, hemos podido por fin recoger una de las primeras unidades que han salido de las cadenas de montaje de la fábrica de Esplugas. Montesa ponía de esta forma en nuestras manos una auténtica "réplica" de la moto que ganó el pasado Campeonato de España de 74 c.c. en todo terreno. De esta máquina podemos decir, más que nunca, que es un auténtico derivado de la competición, una auténtica reproducción comercializada de los prototipos que en ese Campeonato se probaron en manos de expertos pilotos como Burés, Canto, Mitjans o Quesada. La frase que quizá podría definir inicialmente mejor este producto, es la que nos dijo Pedro Pi al recoger la moto. "Está tan conseguida, que ya no admite más mejoras o trucajes..."

Y es que la experiencia que Montesa ha sacado de este Campeonato de TT y también del de cross 74 c.c., le han permitido llevar a la "serie" unas mejoras, avances técnicos y ventajas, que pocas veces hemos podido hallar en una máquina de producción, y menos aún de 74 c.c., la cilindrada destinada al más joven...

El equipo de SOLO MOTO

encargado de efectuar esta prueba coincidió unánimemente en una cosa al estar frente a la máquina: ¡Quién la hubiera cogido en nuestra época de los 16 años...! Unas épocas en las que los escasos "engendros" que se veían en estas cilindradas eran lo menos atractivo y competitivo que se puede imaginar uno...

El estar dispuesto a efectuar un ensayo exhaustivo sobre este modelo, es fruto del interés que pensamos ha de tener sobre la juventud a la que va dedicada, e incluso, que esta máquina puede ser la "cuna" de esa generación nueva que surja de pilotos de todo terreno. Con esta máquina se podrá participar este año en la Copa Junior de esta especialidad. Así pues, el ensayo gozará de las dos vertientes: competición y "uso normal".

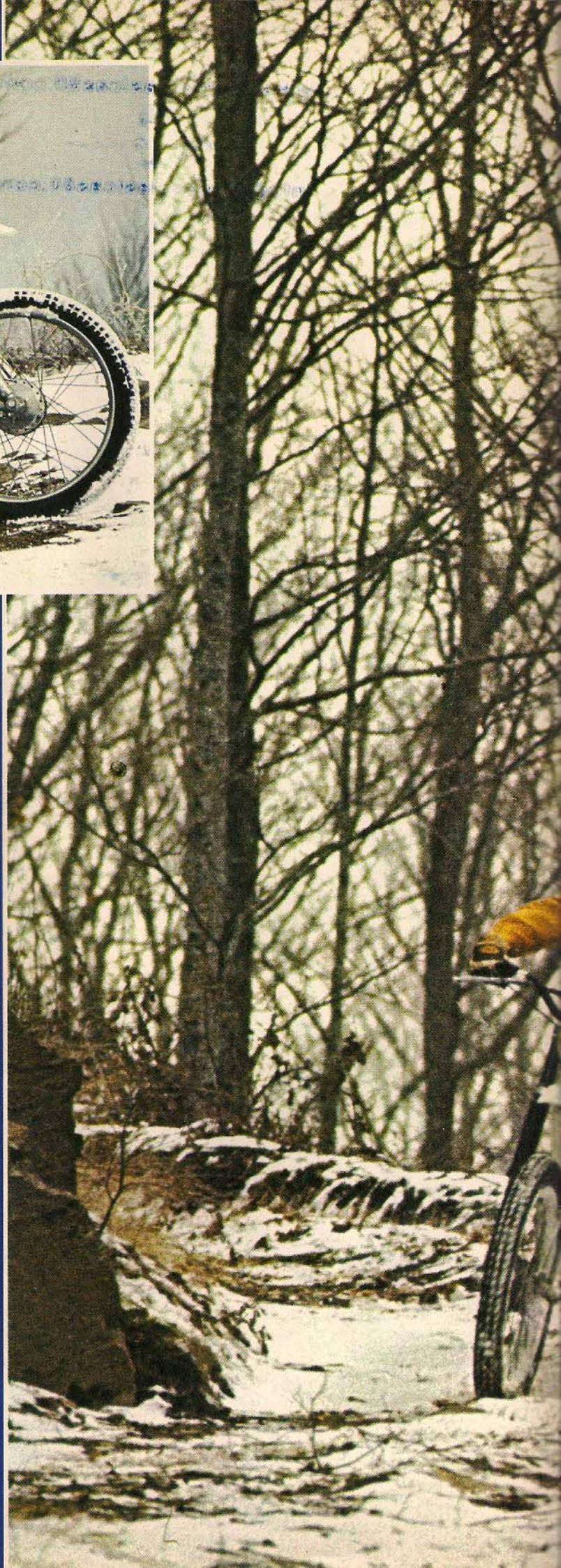
Hemos procurado desmenuzar la moto hasta el mínimo de sus detalles, de sus órganos. Hemos procurado sacar las máximas conclusiones posibles sobre ella. Desde las que van de la opinión personal de los probadores, hasta las "exactas" obtenidas a base de cronos, mediciones, bancos de pruebas, etc...

La colaboración de Montesa en este ensayo es punto a destacar, ya que en momento alguno han puesto obstáculo a someter la máquina a las múltiples "torturas" que pretendíamos. Gracias en nombre del lector, beneficiado único de todo esto. Ante vosotros, la Montesa "Enduro" 74 c.c. ¡una moto campeona!



LA MOTO AL DETALLE

Por el lado derecho podemos apreciar la palanca de puesta en marcha, la caja de herramientas, el motor completamente acabado en negro, la funda del filtro, etc. En la parte de atrás de la culata va atornillada la pieza metálica triangular que se fija al chasis, y que contribuye a dar rigidez al conjunto. Un poco más adelante cuelga el claxon.





La opinión sobre la estética de una moto es siempre algo muy subjetivo, pero de todas formas, no puede negarse que esta Enduro goza de un diseño notablemente acertado. Con el motor y chasis dominando en negro, el rojo depósito destaca con fuerza consiguiendo un conjunto muy atractivo. En este aspecto, los fabricantes españoles están consiguiendo cada vez más unir a la efectividad de sus motos de montaña, un diseño al mismo tiempo agradable a la vista; y es que hay que competir en todo. Muchas veces es el aspecto exterior lo que induce al cliente a decidirse por una marca u otra, y esto los fabricantes lo saben. De todas formas, las fotos deben ser en este caso el mejor elemento de juicio del lector sobre el atractivo exterior de la moto.

En cuanto a su acabado, también aquí se están esmerando cada vez más los españoles. Esta Montesa Enduro ofrece una serie de detalles a tener en cuenta, además de que puede observarse una calidad en su fabricación fuera de toda duda.

¿COMO ES LA MOTO POR FUERA?

El chasis tiene un diseño un tanto inusual. Aparentemente es simple cuna, pero

cima del basculante y con un fácil sistema de tensado.

En cuanto a la "carrocería", tenemos unos guardabarros blancos en plástico aparentemente irrompible, siendo el delantero de dimensiones bastante reducidas. El trasero tiene una forma especial para impedir las salpicaduras de barro o agua a la zona del filtro de aire. El depósito de combustible es en fibra, con la clásica forma de pepino de las últimas Montesa. El asiento muy amplio confortable.

La iluminación consiste en el típico faro delantero sujeto con una varilla metálica mientras que detrás se ha instalado el clásico aplique de plástico que sirve de soporte de la luz y también de la matrícula.

ACCESORIOS

La máquina lleva un completo equipo, destacando de todas formas una serie de accesorios que deben ser mencionados. De entrada, para que la moto pueda ser legalizada como biplaza, lleva las correspondientes estribas plegables para el pasajero, y en el asiento la correa de sujeción para éste. Naturalmente tampoco falta la "pata de cabra", y un bien estudia-



Por el lado izquierdo, la palanca de acción sobre el selector del cambio de marchas, el carburador, con el tornillo del ralentí en dorado y la palanca del stárter en el mismo color. El grifo de gasolina utiliza una bola dentro de un recipiente de goma, cerrando uno u otro paso.

al llegar a la mitad de su recorrido descendente, la barra que baja de la columna de dirección al motor se desdobra, convirtiéndose en doble cuna. Todo él está pintado en negro y lleva refuerzos por varios sitios, destacando el de debajo del motor, que al mismo tiempo sirve de soporte de éste. Las suspensiones, elementos de unión del chasis con las ruedas, son a base de una horquilla Betor delante, y basculante trasero con amortiguadores de la misma marca. Llantas sin perfil y, como calzado de origen, neumáticos Pirelli trial. Esto último puede parecer extraño, pero en la fábrica, cuando recogimos la moto, nos dijeron que el motivo no era otro que como esta máquina va destinada a utilizarse por todo tipo de terreno, incluido el asfalto, las ruedas de tacos son más bien peligrosas en este último. El que quiera utilizar la moto para competir ya se cuidará de utilizar los neumáticos según él más adecuados, pero en cuanto a uso múltiple, estos de trial ofrecen el mejor compromiso. Son bastante nobles en asfalto, y por montaña está por demostrar que en una moto de esta cilindrada responden mejor unos de cross o todo terreno.

Los frenos son de tambor, colocados éstos en el centro de las ruedas, y el trasero va mandado por varilla, situada por en-

do tensor-guía de la cadena que ofrece todas las garantías, aunque por su rigidez tememos por él en caso de un siempre posible fuerte golpe. También equipa el velocímetro-cuentaquilómetros, el típico antirrobo a base de bloquear la dirección, la también habitual caja de herramientas, que con pocos utensilios, (¡falta un destornillador en cruz!), y sin tener que preocuparse de llevarlos en el equipo personal, pueden solucionar muchos problemas imprevistos cuando uno se halla a bastantes kilómetros del taller. También lleva avisador acústico, y finalmente destacan las dos placas porta-número en plástico amarillo, y la funda de skai que cubre la zona del filtro de aire. En ella, un anagrama bien significativo "campeona de España TT 75, 1976".

En contrapartida, la ausencia de compresor, que para muchos es imprescindible.

LOS MANDOS

Empezando por el manillar, también pintado en negro y con una oportuna barra de refuerzo, tenemos las manetas de embrague y freno, las útiles Amal. Los puños de goma virgen de Montesa —en color indefinible— y el bloque del acelerador, en plástico. Por cierto, que las manetas van sujetas con tornillos en cruz, en lugar de Allen.

El pedal de freno es un simple tubo, en ángulo recto, solamente con un pequeño saliente en su extremo exterior. ¿Será suficiente para no resbalar sobre él? El pedal del cambio es el habitual de Montesa, bastante corto, mientras que para los pies tenemos las estribas dentadas y plegables (con muelles).



Los mandos. Manillar negro reforzado, puños de goma blanda, manetas Amal... y el inevitable interruptor de luces, paro y claxon.



La parte final del tubo de escape. Los gases salen hacia abajo. Puede verse la varilla del freno trasero, y los amortiguadores Betor.

La nota más negativa es el siempre antiestético bloque de mandos de luces, paro y claxon.

En el carburador hay la palanquita del stárter, mientras que el grifo de gasolina es del tipo de bola en tubo de goma, que hace de tapón-válvula. El pedal de arranque es también el de la casa.

Y EL MOTOR

En otro apartado profundizamos en los aparatos técnicos del grupo motriz. Aquí solamente va una descripción de todos los elementos que hacen que, con gasolina y

aire, este pequeño y maravilloso ingenio se mueva como un diablillo.

El aire necesario para la combustión entra a través de un estudiado filtro de aire. En plástico negro, ofrece seis canales de entrada con la forma oportuna para impedir el paso de todo tipo de elemento extraño, principalmente agua o barro. Finalmente habrá que superar el elemento filtrante que, como veremos después, es fácilmente desmontable para su limpieza. Después del filtro viene el carburador, el moderno Bing, con stárter y con mando manual del "ralentí". El cilindro y culata llevan el aleteado común a los otros modelos de la marca, también todo pintado en negro. Debajo, el bajo-motor, también todo pintado en negro. Todo este bloque va sujeto al chasis por cuatro puntos. Los dos típicos, por delante y detrás, más también por debajo, atornillado al refuerzo de



Estribera para el eventual pasajero, guía-tensor de la cadena, y leva para el tensado de ésta.

la doble cuna del chasis, y por encima, por medio de una pieza metálica triangular que une la culata con la columna superior del cuadro. Rígido a más no poder.

Las dos salidas del motor son, el escape, un tubarro negro muy estudiado de diseño, cuyo orificio final va dirigido hacia el suelo, y la cadena secundaria, que transmite la fuerza a la rueda. Esta va muy bien conducida por la guía-tensor que hemos mencionado antes, y por una goma-guía que está pegada a la parte superior del basculante. Para tensar la cadena en el eje de la rueda trasera hay dos levas dentadas.

MALA PROTECCION

Negativamente destaca la nula protección que hay sobre el escape, y que mucho nos tememos va a sufrir seriamente las consecuencias del todo-terreno, y la verdad, con su precio, no es como para ir cambiándolo muy a menudo. Tampoco hay ningún tipo de protección sobre los cárteres.

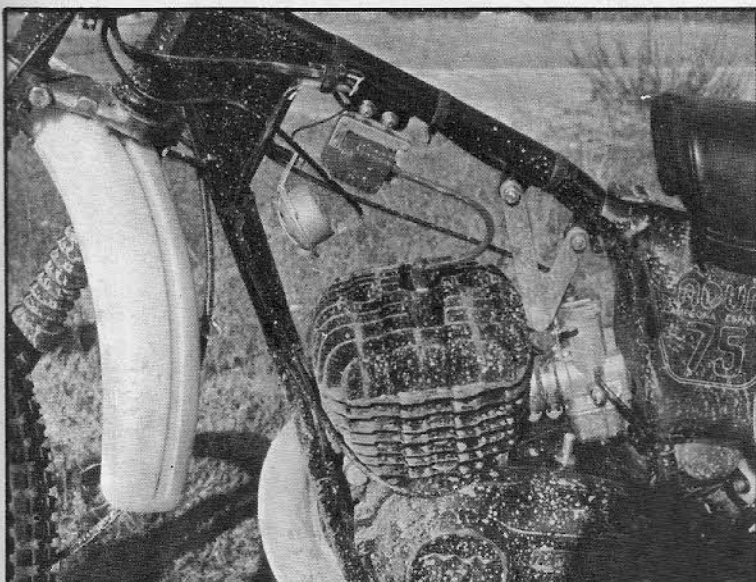
De todas formas, al ser muy corta la moto se hace más difícil que los obstáculos lleguen a tocar estos puntos sensibles.

Y POCO PESO

En cambio, la moto tiene un peso sensiblemente reducido. A pesar de que en la fábrica esperaban conseguir aún menos, los 80 kg. reales —pesada delante nuestro— se nos antoja una cifra muy buena. El chasis desnudo pesa alrededor de los 8 kg.

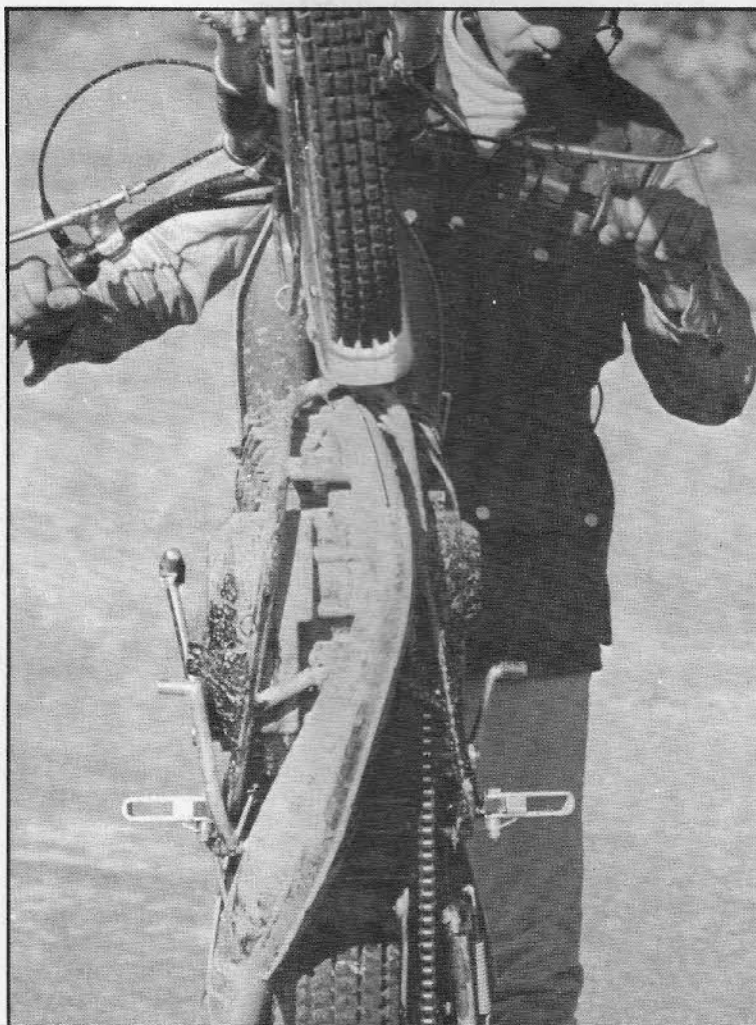
FUNCIONAMIENTO

Sin el depósito de gasolina, puede verse mejor el triángulo de unión de la culata al chasis, así como todos los demás elementos mecánicos.



Si hasta el momento hemos visto, "quién es" la Enduro 75 cuando está quieta, ha llegado ahora el momento de ver cómo es a la hora de movernos sobre ella. Empezaremos por el final, es decir, viendo cuál es la conclusión a la que hemos llegado tras un exhaustivo y largo ensayo, en condiciones muy malas —agua, nieve, barro, etc.— y sometiendo cada una de las partes vitales a esfuerzos de uso más duros de los normales.

La máquina nos ha hecho sentir sensaciones hasta el momento desconocidas —sobre una T.T. de tan poca cilindrada— en España. Hemos empezado a comprender mejor el cómo algunos corredores prefieren la máquina de pequeña cilindrada a la grande. El por qué, hay momentos en los que no se tiene que envidiar nada a una "dos y medio". La Montesa Enduro es una máquina casi ya a la altura europea de esta especialidad. Le falta, para igualarla, un poco más de madurez, de experiencia en este tipo de motores de pocos "c.c." en los que hay que aprovechar hasta el último de ellos para obtener un resultado final bueno. Y si le falta ese poco de madurez para igualar o superar a algunas de las "europeas" le sobra, en cambio, acabado y presentación para superarlas. La máquina nos ha gustado mucho, son unos centímetros aprovechados para que un joven —o menos joven—, a sus 16 años, tenga en sus manos una auténtica "arma" de montaña, capaz de desenvolverse perfectamente en cualquier tipo de terreno y con la cual, cualquier persona se puede inscribir en un T.T. (tal como viene de serie), con la seguridad de que la moto pasará por cualquier sitio. Y atreverse a asegurar esto en una 74 c.c. es muy poco corriente... veamos entonces por qué...



PUESTA EN MARCHA

La operación de puesta en marcha de esta máquina es sencilla en sí. El fabricante da una pequeña tarjeta con cada unidad en la que se explica el sistema. Cerrar el paso del aire que se encuentra sobre el carburador, y sin abrir nada el puño de gas dar una patada. La máquina —y lo hemos

comprobado a temperaturas de bajo cero— se pone enseguida en acción. Un par de golpes de gas, abrir el aire y tras un minuto de calentarla para "que aclare la voz", está lista para el uso. Muy cómoda la palanca de puesta en marcha, queda muy recogida sin molestar a la pierna y no hay que hacer fuerza alguna sobre la misma, ya que incluso con la mano hemos conseguido ponerla en marcha.

Lo primero que notamos, una vez ruge el motor, es el ruido. Pese a llevar un tubarro bastante tapado, tiene un "rugido" seco pero agradable. Había que comprobar el sonido del mismo, ver si sus decibelios no podían ocasionar problemas en un T.T. —en la prueba de ruidos— o en la simple circulación urbana. Y lo hicimos: estos son los resultados.

La medida estática —la que se usa en T.T.— nos dio un total de 93 decibelios, siendo el máximo

80 db. por el de la admisión. El máximo autorizado por las normas de tráfico de toda Europa es de 84 db. por lo cual la máquina tampoco causará problemas aquí.

Silenciosa y cómoda de poner en marcha, pero ¿se va cómodo encima de ella? Este es un punto que es muy interesante de tener en cuenta sobre una moto de montaña en general y de T.T. en particular. Máquinas que exigen un continuo esfuerzo de pilotaje es necesario que ofrezcan una comodidad lo más amplia posible a su piloto para que éste lleve a cabo todas las operaciones de conducción, llenas de brusquedades e improvisaciones, de la mejor manera posible.

Sentado sobre la Enduro, se ve enseguida que el asiento resulta comodísimo, muy mullido, sin resultar blando, y con una forma anatómica que se adapta perfectamente al cuerpo. Las piernas pueden ir cómodamente instaladas sobre los estribos sin que objeto alguno las moleste. Gracias a la poca altura del sillín al suelo —850 mm— las piernas se pueden lanzar rápidamente a tierra en caso de tener que "remar", o apoyar la máquina para un "derrape" violento.

Manillar de tamaño perfecto, cómodo de posición —que se puede regular a gusto— y en el que las manos caen bien sobre las manetas. Sentado, la moto se controla perfectamente, ya que tanto la palanca del selector como la de cambio se alcanzan bien con el pie en todo momento. En posición de pie sobre los estribos, nos sigue gustando la postura a excepción de la operación de frenado con el "trasero" en la que se agradecería una ligera elevación del pedal del mismo para que la puntera del pie llegase cómodamente al mismo. Un centímetro de altura más en ésta sería de agradecer.

Punto importante es la comodidad del pasajero. Dispone de los estribos anclados en el basculante, con lo que las piernas le "bailarán" algo, y de un asa de tapicería en el sillín que resulta prácticamente inútil ya que el cuerpo sentado impide su utilización. El sillín resulta amplio, sin

La moto vista por debajo. El tubo de escape aparece como un plato suculento para piedras y demás obstáculos contundentes, ante su falta de protección. Sin embargo, en nuestra prueba no recibió ningún golpe.

autorizado en carreras 115 db., por lo cual vemos ya que no tendremos problemas por este lado.

La medida de circulación se hace con la máquina en tercera, a una velocidad de 30 km/h. El aparato se coloca a siete metros de la moto y a unos veinte de altura del suelo. Los resultados obtenidos fueron de 82 db. por el lado del escape de la moto y de

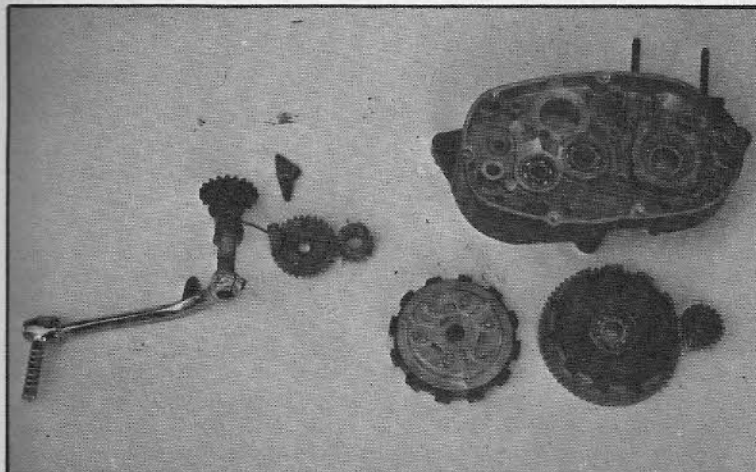
exagerar, para dos personas. En este punto no habrá problemas.

Buen radio de giro de la moto, que fácilmente dará la media vuelta en cualquier camino estrecho.

VEAMOS EL MOTOR

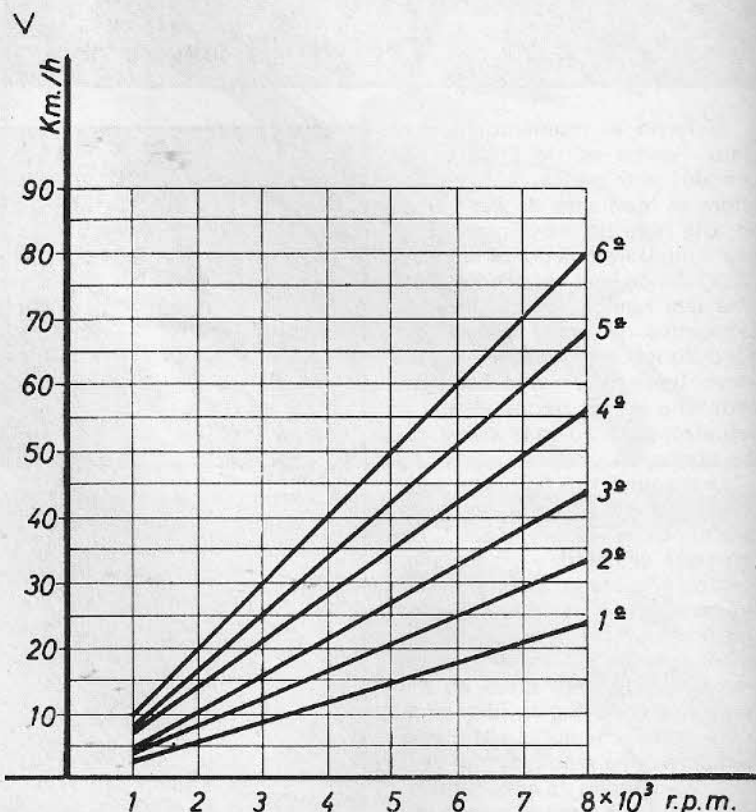
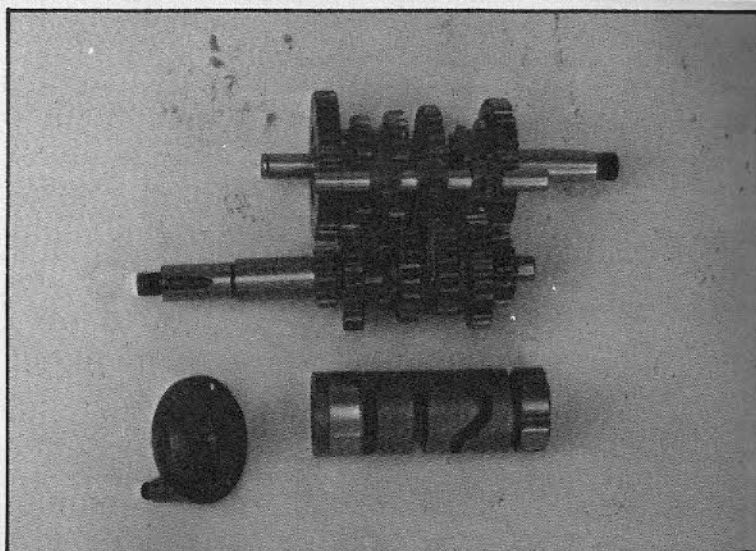
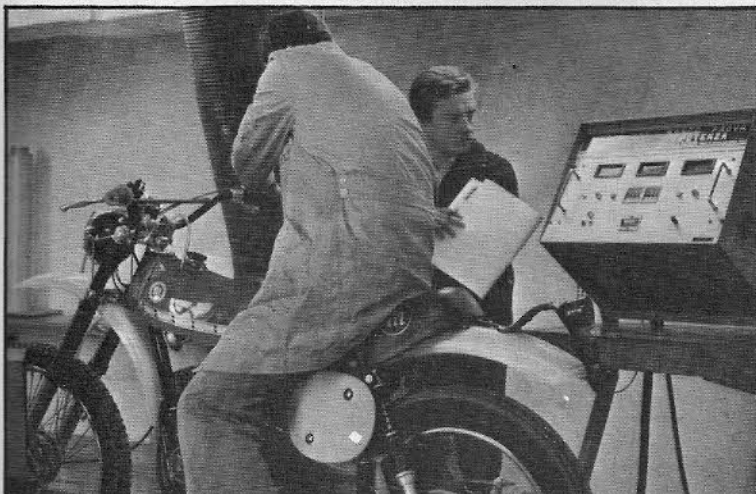
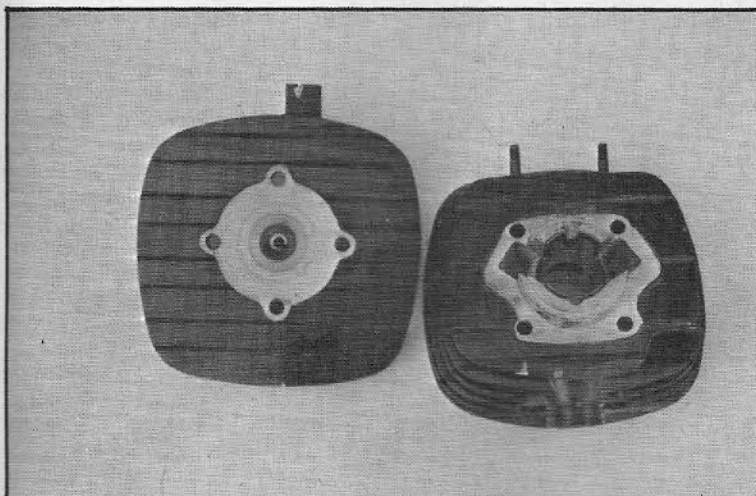
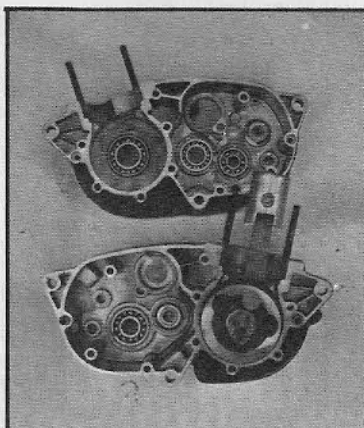
Mil veces hemos comentado el problema de los motores de poca

EL MOTOR VISTO POR DENTRO



Cuatro fotos que son ilustrativas del motor de la Enduro 75. En la primera de ellas vemos el embrague, el sistema de puesta en marcha, y el armazón central del motor con los cojinetes incluidos. En la siguiente, las dos tapas del cambio, con el cigüeñal, biela y pistón montados. Piñones del cambio en sus ejes respectivos y el selector pueden verse en la otra foto. Finalmente, cilindro y culata en su interior. En otra imagen podemos ver a la moto en el banco de pruebas. Medimos la potencia a la rueda, obteniendo un máximo de 6 CV entre 6.000 y 7.000 r.p.m. Se puso el motor hasta 8.000 r.p.m. pero ya bajaba la cifra de potencia. Sin embargo, pese a la poca cilindrada, y a partir de las 4.000 r.p.m. daba un buen porcentaje de su máximo.

En cuanto al cambio, las seis relaciones quedan perfectamente escalonadas, lo cual nos lo confirma el cuadro adjunto.



cilindrada y en este mismo ensayo, hablando de los resultados que dio el de esta máquina en el banco de pruebas hemos visto el resultado de que si hay caballos a muy alto régimen no los hay por "abajo" o viceversa. Pero en la Montesa Enduro nos encontramos con un equilibrio más que aceptable, y de esta forma este motor que estira sus seis marchas de una forma rabiosa y agresiva, conserva una muy aceptable dosis de "caballos" por su parte baja.

Podríamos decir que el terreno en el que se nos desenvolvió mejor la moto fue en el camino, pero no el camino exento de dificultades, en el que una moto cualquiera con darle al gas se defiende, sino el clásico camino "todo terreno" en el que hay que

sortear continuamente piedras, desniveles, barro, curvas rápidas o lentas, frenadas, etc.

Te exige llevarlo a una buena dosis de vueltas, atacando los obstáculos con decisión. En llano, un error de pilotaje, en el que te caiga de vueltas el motor, te permite enmendarlo aun con la misma marcha. Si este fallo lo cometes subiendo, será necesario reducir rápidamente de marcha, o marchas, para que el motor se haga con una buena "ración" de r.p.m. y se recupere fácilmente. Estirando las velocidades con rapidez, sin tocar el embrague, se alcanza enseguida velocidad. La relación de este cambio es perfecta, no cae de vueltas nunca, ni incluso cuando recibe la sexta, que por contra de lo que se piensa no es una "superdirecta" para



Midiendo el ruido de la misma forma que se hace en las carreras de todo terreno, es decir, siguiendo las normas de la Federación.

nes de lo más extremas. La segunda es una relación que nos gustó en gran manera. Da la potencia y dulzura necesaria sin llegar a la "corta estirada" de la primera que hace patinar el neumático en sitios de barro por ejemplo.

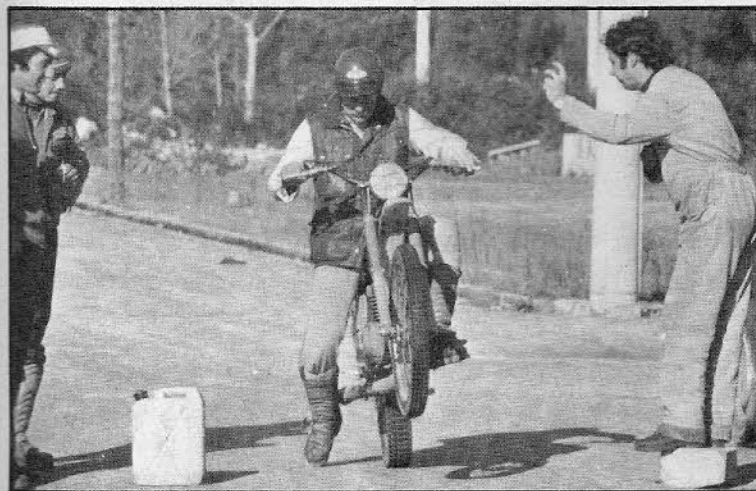
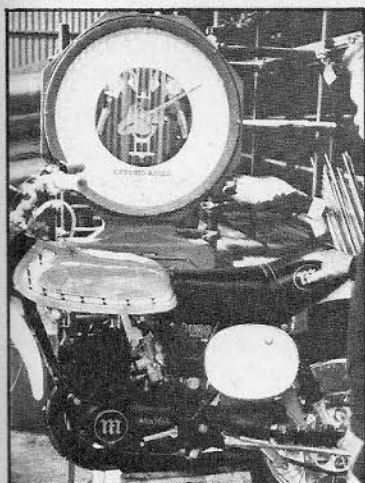
Decisión y motos con vueltas permiten superarlo todo, y cuando se quiere ir más deprisa y el motor ya no da más, aún nos queda una solución muy buena para ganar rapidez: ¡"abusar del chasis"!

El pesaje: exactamente 80 kg en vacío.

CHASIS Y SUSPENSIONES

Nos atreveríamos a asegurar que este chasis, derivado directamente del que utilizó Arcarons para ganar el Trofeo 74 Cross, y que luego fue destinado a las motos de Burés y Cantó en el Campeonato de España de T.T., es lo mejor que tiene la máquina.

Del original de cross se han variado únicamente los anclajes de los amortiguadores, que ahora van algo inclinados, y el lanzamiento de horquilla. Chasis corto, pequeño y recogido, de ligero peso, ya que no llega a los 8 kilos. Es asombroso.



llanear únicamente, sino que con ella, y decisión, se puede subir. El embrague no mostró fatiga en momento alguno, pese a un uso intenso en zonas donde se hacía necesario el accionamiento del mismo para superar piedras u obstáculos varios. Las marchas nunca se saltan, y entran todas con extrema facilidad a excepción del punto muerto que es difícil de encontrar.

En zonas trialeras, el auténtico "martirio" de las máquinas de poca cilindrada en las que los "bajos" no son excesivamente brillantes, se hace necesario el escoger bien la relación a utilizar. Segunda y tercera son las más adecuadas, guardándonos la primera únicamente para situacio-

Hemos llegado a inclinar con él todo lo que nos hemos atrevido, y donde ya el "respeto" a medir con la nariz el suelo nos ha detenido, aún quedaba más para los menos "respetuosos". Carece de reacciones extrañas y en ello influyen en sobremanera las suspensiones que monta: magníficas también. Una horquilla de diseño Montesa y fabricación propia, a excepción de las botellas que las hace Betor y unos amortiguadores traseros de la misma marca Betor, sin gas y de un solo muelle regulable.

Este conjunto es el que en verdad permite ir deprisa. Las curvas que por motor es más difícil abordar deprisa, se hacen a base de inclinar más. El chasis te permite

abordar un viraje cerrado dando gas, ya antes de entrar, es decir, al contrario que un dos y medio, en el que generalmente se abre el puño a medio viraje. Con esta Enduro se puede entrar ya con el puño abierto, inclinar a placer y salir perfectamente. La derrapada, cuando se produce, es noble y el poco peso y reducidas medidas, permiten recuperar la trayectoria fácilmente con un ligero esfuerzo sobre manillar.

Los caminos pedregosos, en los que uno se somete a una especie de "baile", son abordados con decisión mientras que las suspensiones absorben las irregularidades fácilmente. En bajadas trialeras, la moto no hace extraños, ni se mueve de detrás cuando se anda por terrenos ondulados. Siempre anda recta, como un tren.

Someter chasis y suspensiones a golpes secos y duros nos dio también un asombroso resultado. La horquilla absorbió todo sin problema, sin hacer "tope" nunca. Detrás lo mismo. Asombroso en verdad.

El comportamiento en todo tipo de terreno fue el mismo. Desde las zonas trialeras, en la que se agradece la manejabilidad del conjunto, y su ligereza de peso, hasta en los caminos rápidos, donde una repentina rodera nos puede hacer perder la trayec-

La aceleración en salida parada. Naturalmente se consiguen mejores tiempos si se evita la levantada de rueda.

toria (sin que esto sucediera nunca).

NEUMATICOS DE TRIAL: BUENA ELECCION

Buena parte también de este positivo comportamiento se le debe dar a los neumáticos. Monta los Pirelli de trial que sin lugar a dudas son más efectivos en este modelo que unos de tipo cross. En piedra y asfalto, sin lugar a dudas, es el neumático trialero el mejor y más seguro. En barro o camino arenoso, es donde el de cross quizá se muestre superior, pero esto sucede sólo en las máquinas de gran cilindrada, donde el tipo de taco más separado, del neumático cross, permite que la máquina se agarre mejor al suelo en las bruscas aceleraciones o derrapadas.

Pero en la 74 no existe la brusquedad y por ello es más práctico el uso del otro neumático, ya que con uno de cross lo que se conseguiría sería que la moto se agarrase más al suelo, perdiendo con ello aceleración y movilidad

FRENOS

Los frenos utilizados por esta máquina son ya de sobras conocidos, es decir, se montan los mismos que en la gama de la

Cota 74, 123, 172, 247. El delantero muy bueno. Progresivo, se puede utilizar a tope sin problema alguno y da al piloto un tacto muy agradable. En montaña mejor que sobre asfalto. Del trasero ya no nos mostramos tan satisfechos. Frena bien pero al final se clava. Quizás influya en ello el ir mandado por varilla en lugar del cable. Personalmente pienso que la varilla tiene el inconveniente de no ser práctica a la hora de llevar encima un recambio —punto muy importante— y de dar un tacto más brusco a la frenada. Un cable quizá solucionase este problema. Ambos se muestran muy estancos al agua y no acusan fatiga por el utilizamiento intenso de los mismos.

Sobre los frenos hicimos una serie de pruebas en dos escalas de velocidades, es decir, a 60 km/h y a 80 km/h. Se hicieron sobre asfalto y con un peso del piloto de 70 kg. Los resultados obtenidos, tras varias pasadas y tomando sólo el mejor fueron estos: a 60 km/h, 12, 40 metros; a 80 km/h, 22,20 metros. En ningún momento se utilizó el cambio de marchas.

ACELERACION

Una de las pruebas especiales de los T.T. es la de aceleración. Sobre una distancia de 200 metros de asfalto se tomó el mejor crono. El tiempo era bueno y despejado. No había aire y estábamos a una altura sobre el mar mínima, con una carburación perfecta.

La prueba la hicimos los dos pilotos, con unos pesos de 68 kg y 70 kg, se utilizó cronómetro manual y, tras varias pasadas, los mejores resultados de ambos pilotos se quedaron en 14,4 segundos.

Se arrancó en primera, cambiando sin embrague y a los setenta u ochenta metros ya se iba en sexta a fondo. El tiempo realizado estamos seguros de que se podría mejorar en un segundo más o menos, con pilotos algo menos pesados y más entrenados en este tipo de aceleraciones. De todas formas el tiempo es muy bueno en una 74 c.c.

CONSUMO

La medida de consumo se obtuvo tras llevar la moto en conducción de lo más extremo e incluyendo en su recorrido las pruebas de aceleración, zonas trialeras, camino de montaña, carretera, ciudad, etc. El consumo medio que dio fue de 5,8 litros a los 100 kilómetros.

Podemos pues fijar la autonomía de la máquina en casi 100 kilómetros, si se la lleva en conducción rápida y forzándola a tope, ya que dispone de un depósito con una cabida de 5,1 litros.

MANTENIMIENTO

Una baza fundamental a la hora de estar siempre seguros de nuestra moto, tanto en los desplazamientos que hagamos como en una posible carrera, será el buen cuidado que tengamos a la hora de conservarla. La vida de una moto depende en gran manera de su mantenimiento.

Montesa dota a todas sus unidades de un completísimo libro de instrucciones, modelo en su género, en el que el usuario podrá saber todo lo que le interesa sobre la misma, y lo que es mejor, el poder hacerse él mismo las pequeñas operaciones de cotidiano mantenimiento.

Hay una serie de operaciones que es bueno llevar a cabo después de cada salida por montaña o en su defecto carrera. Son éstas las de la limpieza general de la moto —agua y jabón— y secado rápido de sus partes. Limpiar luego el carburador desmontándolo y revisando los chicletes, aguja, etc., con cuidado de que no entren impurezas. Los surtidores de marcha lenta y el principal, así como la entrada principal de gasolina. En estas operaciones no emplear nunca alambres u objetos duros que puedan dañar las piezas. El filtro se debe lavar con gasolina y posteriormente dorarlo de una ligera capa de aceite SAE 20.

La cadena es un punto de vital importancia. Siempre controlar su tensado, así como su engrase con SAE 40. Cada 3.000 km, por ejemplo, se debe hacer una limpieza a fondo, sumergiéndola en petróleo y posteriormente en un baño de aceite.

En el embrague hay que tener también especial atención, comprobando siempre que tenga el mando un juego de 1 a 2 mm. Habrá que repasar este juego cada 1.000 km más o menos.

La bujía debe ser controlada como mínimo cada 500 km, limpiándola y comprobando el juego de los electrodos que debe ser de 0,5 a 0,6 mm. Cada 5.000 km se recomienda el cambio de la misma, según la fábrica, aunque nosotros nos atreveríamos a cambiarla cada 2.000 km, ya que un gasto de este tipo —mínimo— se agradece más en la moto y su rendimiento.

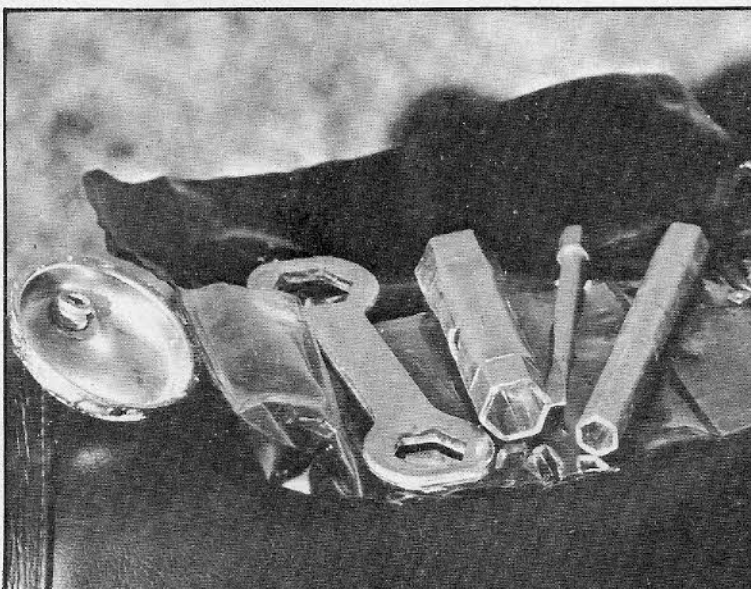
Limpiar los tambores y engrasar sus puntos de articulación con SAE 40. Comprobar el estado de los forros y limpiar el tambor con gasolina. Atención también al tensado del cable.

Un punto de especial interés es el apriete de la tornillería. Muy importante el juego de la dirección, que debemos comprobarlo de vez en cuando, así como el tensado de los radios. Todos los tornillos en general habrá que repasarlos de vez en cuando para evitar las pérdidas.

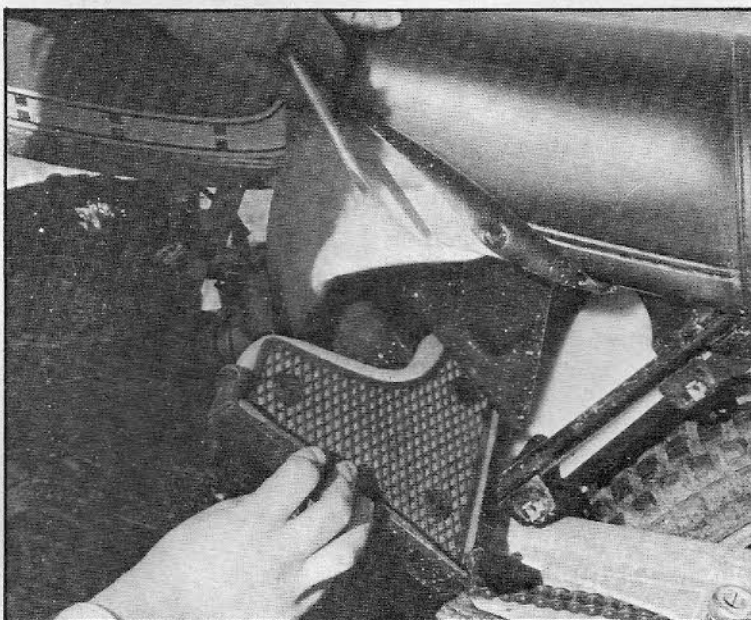
Comprobar también los aceites de la horquilla y cárter y cambiar este último periódicamente cada 3.000 ó 4.000 km. Engrasar los cables de freno, embrague, etc.

La realización periódica de todas estas operaciones será de sumo interés en el mejor funcionamiento de la máquina, así como en el de su duración final.

ACCESIBILIDAD MECANICA



Las cuatro herramientas que se sirven con la moto. Falta un destornillador pequeño.



El fácil acceso al cajón del filtro de aire. Sólo hace falta quitar, con dos tornillos, la placa lateral del número.

Aspecto éste muy importante en una moto de montaña. Estas máquinas, es sabido, están sometidas a una serie de malos tratos muy superiores a las motos de asfalto, donde sólo el motor es el más castigado. En montaña intervienen otros elementos, como el mal estado del terreno, los golpes violentos, los saltos, el barro, las frecuentes caídas. Total, que es muy importante que una serie de elementos de la moto estén a muy fácil alcance de la mano y que no tengan demasiadas dificultades en ser desmontados para poder sustituirlos o simplemente dejarlos en buen estado de funcionamiento.

También es interesante ver qué es lo que puede hacerse con las herramientas que se sirven con la moto. En este caso, la Enduro 75 lleva en su práctica caja, incorporada a la moto, cuatro útiles —ver foto—, con los que, aun-

que parezca mentira, puedan hacerse la mayoría de las operaciones más usuales. Sin embargo, como veremos, es inexcusable la falta de un destornillador en cruz.

El acceso a la bujía es facilísimo, lo mismo que el carburador, cuya cubeta va sujeta con un clip de acción manual. En caso de tener que sacar la tapa superior para cambiar el cable del acelerador, puede optarse por girar el carburador tras aflojar las sujeciones a cilindro y filtro, o quitar el depósito de gasolina, lo que se consigue quitando un único tornillo y soltando un tirante de goma.

Los cables son todos de fácil tensado, y se pueden cambiar con operaciones muy sencillas. El de embrague agradece la leva situada por encima del motor. Para la cadena secundaria, al ir totalmente descubierta, tampoco hay problema, lo mismo que para quitar las ruedas, lo que no requiere

más operaciones que en cualquier otro modelo de otra marca. Todo lo dicho puede hacerse con las herramientas que se sirven en la moto, exceptuando el accionar sobre el mando del acelerador, ya que éste va sujeto con tornillos de cruz, y sin el destornillador necesario, es imposible sacar el cable de su lugar.

El motor lleva un solo aceite. El tapón de llenado, es de plástico y se actúa manualmente, pero no así el inferior, que necesita de una llave distinta de las que lleva la moto.

Los amortiguadores traseros se sacan fácilmente. Llevan una tuerca arriba y un clip debajo. Igualmente es sencillo cambiar el aceite de la horquilla delantera. Todo ello puede hacerse con las llaves de la moto.

Para graduar la altura del manillar hay cuatro tuercas, pero en cambio las manetas de freno y embrague necesitan del destornillador antes citado.

El depósito de gasolina ya hemos dicho que se saca fácilmente, y aún más teniendo en cuenta que no hay tubo de conexión inferior, que siempre molesta mucho en la operación. El sillín va sujeto por dos tuercas en su parte inferior trasera. Operación también muy sencilla.

Finalmente, para llegar a la parte interesante del filtro de aire, que es el cajoncito —ver foto—, basta con retirar la placa portanúmero del lado correspondiente —dos tornillos grandes— y desplazar la funda que cubre el filtro. Queda entonces solamente que accionar manualmente el cajón donde está el elemento filtrante, que es lo que hay que limpiar frecuentemente. Extraordinariamente sencillo y práctico.

En resumen: los elementos que más a menudo hay que montar y desmontar son todos fácilmente accesibles, y sólo se echa en falta el pequeño destornillador en cruz. Lástima, porque por lo que vale y el sitio que ocupa... De todas formas, hay que calificar con muy buena nota en este apartado a la Montesa Enduro 75.

FICHA TECNICA

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

DIMENSIONES

Largo total:	1.930 mm
Distancia entre ejes:	1.285 mm
Radio mínimo de giro:	
Anchura máxima:	750 mm
Altura máxima:	
Altura del sillín:	800 mm
Altura de las estriberas:	
Altura mínima sobre el suelo:	350 mm
Peso en vacío:	80 kg

TRANSMISION

Primaria, tipo y relación:	Engranajes 19/65 seis
Cambio, número de relaciones:	1.ª 13/34 2.ª 16/31 3.ª 19/28 4.ª 21/24 5.ª 23/22 6.ª 26/21
Secundaria, tipo y relación:	Cadena 12/52
Embrague:	Multidisco en baño de aceite

DATOS MANUTENCION

Capacidad depósito gasolina:	5 litros
Capacidad cárteres:	900 c.c. SAE 10W 30
Bujía adecuada:	240 grados térmico
Distancia entre electrodos:	0,5 - 0,6 mm
Separación contactos ruptor:	0,4 mm
Avance chispa a p.m.s.:	2 mm (24°)
Surtidor principal carburador:	123
Surtidor piloto:	35
Computera:	N.º 58
Aguja:	N.º 4
Posición aguja:	Ranura n.º 1
Aceite horquilla (cada barra):	150 c.c. HIDROL 4
Aceite cadena secundaria:	SAE 40
Aceite mezcla combustible:	SAE 40 especial 2-T o SOPRAL
Presión neumático anterior:	0,55 - 0,75 kg/cm
Presión neumático posterior:	0,35 - 0,65 kg/cm

MOTOR

Ciclo:	2 tiempos
Tipo:	Monocilíndrico
Cubicaje exacto:	74,8 c.c.
Diámetro y carrera:	42 x 54 mm
Relación de compresión:	15:1
Potencia máxima y régimen:	
Potencia específica:	
Velocidad media máx. del pistón:	
Distribución:	Tres transfers
Encendido:	Volante alternador
Lubricación:	Mezcla al 3-4 %
Alimentación:	Carburador Bing 26 mm
Refrigeración:	Aire
Puesta en marcha:	Kick
Relación peso-potencia:	

PARTE CICLO

Cuadro:	Semi doble cuna
Suspensión anterior:	Horquilla Betor
Suspensión posterior:	Amortiguadores Betor
Freno anterior:	110 mm
Freno posterior:	110 mm
Ellantas:	De hierro
Neumático anterior:	Pirelli trial 2,50 x 20"
Neumático posterior:	Pirelli trial 3,75 x 17"

PRESTACIONES

Consumo:	Aproximadamente 90 km/h
Velocidad máxima:	
Aceleración 200 m salida parada en asfalto:	
Aceleración 400 m salida parada en asfalto:	
Aceleración 200 m salida parada en tierra:	
Distancia de frenado en asfalto a 60 km/h:	
Distancia de frenado en tierra a 60 km/h:	

PRECIOS

Moto completa franco fábrica:	64.898 ptas.
Moto matriculada sin seguro:	77.945 ptas.
Manillar:	588 ptas.
Maneta freno delantero:	450 ptas.
Maneta embrague:	483 ptas.
Puño acelerador:	164 ptas.
Tapa lado embrague:	1.086 ptas.
Tapa lado contrario:	
Tubarro completo:	2.365 ptas.
Depósito combustible:	6.262 ptas.
Palanca cambio:	346 ptas.
Cilindro:	8.582 ptas.
Cigüeñal:	7.176 ptas.
Biel:	2.780 ptas.
Neumático delantero:	881 ptas.
Neumático trasero:	1.024 ptas.
Filtro aire:	
Carburador completo:	2.850 ptas.
Guardabarros delantero:	207 ptas.
Guardabarros trasero:	886 ptas.
Faro delantero:	808 ptas.
Piloto trasero:	468 ptas.
Mordazas frenos:	183 ptas.
Cubrecadenas:	137 ptas.

Asiento cómodo, incluso con dos plazas. Buena tapicería y diseño.

Consumo normal en una moto de este tipo. Apretándola al máximo puede dar entre 5 y 6 litros a los 100 km.

Guardabarro delantero, totalmente insuficiente y corto, en barro, con lo que no protege nada al piloto.

Chasis derivado de la 74 cross, quizá lo mejor de la moto.

Horquilla delantera muy buena. Absorbe los golpes de todo tipo y confiere a la suspensión general una gran calidad.

Neumáticos de trial, muy efectivos en todo momento, en montaña, y mucho más seguros que los de cross, en asfalto.

Amortiguadores traseros muy efectivos en todo tipo de terreno.

Freno trasero excesivamente brusco, llegando a clavar en algún momento.

Velocidad máxima inferior. El freno de mano corta distancia. En montaña, puede no hacer falta.

Motor extraordinariamente elástico, con buenos bajos y potencia muy buena a régimen más elevado. Cambio de 6 relaciones perfecto.

