

ENSAYO COMPARATIVO ESPECIAL 16 AÑOS

CINCO RAZONES PARA AMAR

EL PORQUE DE ESTE ENSAYO

Hace ya mucho tiempo que nos bailaba por la cabeza realizar un comparativo con las enduro de 75 c. c., y ello por varias y diferentes razones.

Primero, puesto que es la cilindrada idónea para iniciarse en el motorismo de montaña. El primer permiso que puede obtener un joven para pilotar legalmente le es dado a los dieciséis años, con autorización para una cilindrada de 75 c. c.

Segundo, por cuanto una enduro de 75 c. c. tiene unas prestaciones similares a una máquina de la misma cilindrada, pero de estricta carretera, con la ventaja de una mayor versatilidad para la enduro, con la que nos podremos desplazar tranquilamente por núcleos urbanos, hacer algo de carretera y disfrutar por los caminos en los que el asfalto está ausente.

La tercera razón —razón deportiva— es el auge que esta cilindrada ha registrado en el Campeonato nacional de enduro, siendo hoy por hoy la única que cumple con el mínimo de pilotos estipulado por la RFME para lograr puntuar, sin necesidad de recurrir a «inscripciones fantasmas» que, desgraciadamente, son tan comunes a las restantes categorías.

Las máquinas de enduro de 75 c. c. reúnen un compendio de cualidades que las hacen apetecibles para el gran público. Obviamente, su precio es un poderoso acicate frente a las 250 c. c. o 500 c. c.; su aspecto exterior, y sus reducidas dimensiones ofrecen confianza hasta al piloto menos experimentado, y si unimos a ello que es la primera máquina que caerá en manos del joven motorista, ya tenemos unos buenos argumentos como para apoyar esta pequeña cilindrada.

Nuestra intención inicial fue la de englobar en el presente ensayo todas, absolutamente todas las 75 c. c. de enduro que podían adquirirse en la Península, sin hacer excepciones entre las

nacionales y las de importación; las de estricta competición y las enduro para todo público. Un proyecto un tanto ambicioso por cuanto abarcaba una quinceña de máquinas, plenamente diferenciadas aunque con un punto en común: la montaña.

Este ambicioso proyecto fue pronto desechado basándonos en que resultaría poco claro para el gran público, un gran público al que la máquina de estricta competición no tendrá más atractivo que el

de un bello «purasangre» de los corrales. El incremento de prestaciones que registran las máquinas de estricta competición pudiera ser un dato positivo para las máquinas llamémosles «males», además de que las diferencias de precios y los argumentos antes dos hubieran confirmado una analogía de datos que, colocados en los planes de la balanza de nuestro ensayo, hubieran ofrecido un muy inestable equilibrio. Por decisión unánime desechamos



NES LA MONTAÑA



El choque de las
Enduro 75cc!

pues, las máquinas de estricta competición.

La segunda idea fue la de remitirnos únicamente a las máquinas de fabricación nacional, pero con ellas nos encontrábamos con un fuerte inconveniente. Las fábricas nacionales se han volcado en esta cilindrada que ahora ya no es sólo «privativa» de los «dieciseis-añeros». Los fabricantes españoles, conscientes del auge de los 75 c. c. han decidido bifurcar sus miras creando dos tipos de máquinas: Las meramente de serie, y unas cortas series que podríamos definir como «carreras clientes». Puch nos ofrecía de este modo su versión Cobra TT y también la Cobra TT «Monjonell Réplica», esta última en base a una competición directa; otro tanto hacía Rieju con su Marathon y Morathon competición. Derbi era otra de las firmas en ofrecernos dos versiones, pero la premura de nuestro ensayo les dejaba sin tiempo para ofrecernos la versión «competición cliente», y no sin un considerable esfuerzo nos ofrecían una de las primeras series de TT 8 recién salida de la cadena de montaje, con algunos «pecados de juventud» y sin experimentación alguna, una precipitada cesión que nos obliga moralmente a darles un voto de confianza que es recíproco. Montesa y Bultaco tan sólo podían adelantarnos un solo modelo, ya conocido de los aficionados, ya que se trataba, respectivamente, de la Enduro 74 H-6 y de la Frontera 74.

Nuevas dudas y una nueva y babilónica decisión, decisión que apartaba momentáneamente a las carreras clientes, reservándolas para mejor ocasión y para un ensayo comparativo (que realizaremos en un futuro próximo).

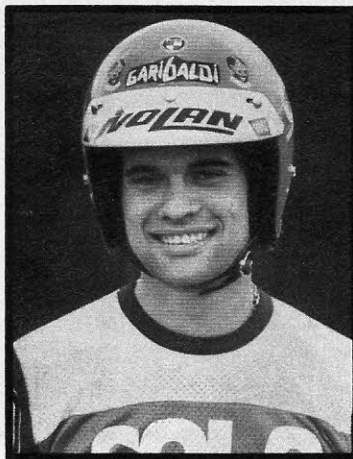
Bultaco Frontera 74 c. c., Derbi TT 8, Montesa Enduro 74 H-6, Puch Cobra TT y Rieju 74 Marathon, las cinco máquinas nacionales en esta cilindrada y que cualquier aficionado o simple amante de la moto de montaña podrá encontrar en cualquier tienda de nuestra «piel de toro» a sabiendas de que pocos o ningún problema se le va a presentar a la hora de pilotarlas.

La aguja de nuestro cómeto empezó a girar con su diabólico tic-tac, acercándonos inexorablemente a un nuevo e interesante comparativo y a una nueva carrera con la entrega de originales en nuestra imprenta, la eterna carrera que libramos semana a semana quienes trabajamos en SOLO MOTO.

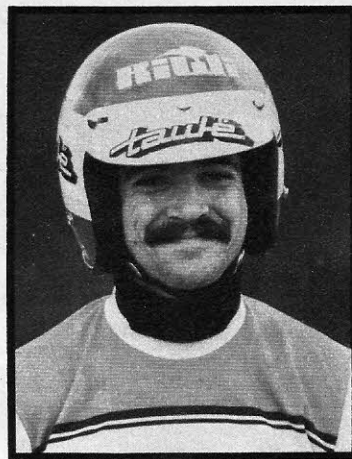
CUATRO EXPERTOS Y UN «PATATA»



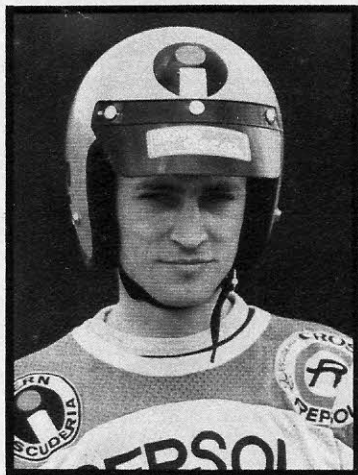
Ignacio Bultó, un hombre que no necesita presentación.



Jordi Monjonell, dos años vencedor de la clase hasta 75 c. c.



Jordi Piferrer, vencedor del pasado Trofeo Sénior hasta 75 c. c.



Juan Ciscar, un joven veterano del cross, ahora piloto de enduro 75.



Santi Roig, en representación de ese tanto por ciento de inexpertos.

Ahora llegó el momento de buscar a nuestros colaboradores y ello tampoco es tarea fácil, ya que encontrar cinco personas que puedan y quieran dejar su trabajo por unos cuantos días y venirse a pasar frío, a mojarse, a llenarse de barro hasta las orejas y, en definitiva, a colaborar incondicionalmente con nosotros en un comparativo no es, repito, tarea fácil, pero nuestras pesquisas tuvieron pronto su resultado.

Ignacio Bultó, nuestro habitual «figura» de los ensayos montañosos. Jordi Monjonell, actual campeón de España de la mínima cilindrada y al que Puch no opuso trabas para que nos ofreciera su colaboración. Jordi Piferrer, vencedor del pasado Trofeo 75 y al que su jefe, Pedro Taulé, desligó momentáneamente de sus obligaciones laborales (trabaja en Taulé Diagonal) para apoyar a los solomotos. Juan Ciscar, antiguo piloto de cross, actual todoterreno y que tampoco vaciló en dar cerrojazo a su taller de Rubí para echarnos una mano, y, por último..., un servidor de todos vos-

otros, que por un día abandonó la máquina de escribir y la cámara fotográfica para calzarse las botas con hebillas, vestirse el barbur y «romperse el alma» con los figurar por estos embarrados mundos de Dios.

A Ignacio Bultó no hace falta presentarlo, es nuestro ensayador habitual, un hombre que con los ojos cerrados y con sólo sentarse sobre la moto ya puede daros un dictamen muy aproximado de cómo se comportará una moto. Experto trialero, con un buen número de títulos nacionales de esta especialidad sobre sus espaldas; expertísimo crossista también, y con contactos importantes dentro del enduro (ISDT), era, sin duda, el hombre fuerte de nuestro ensayo, el de las decisiones salomónicas. El puntal sin el cual me hubiera resultado poco menos que imposible realizar la presente prueba.

Jordi Monjonell constituye en sí el mejor piloto actual (español) en la mínima cilindrada. Las victorias ininterrumpidas en el Trofeo Sénior 1979 y en el Campeonato

de España de 1980, además de encontrarse actual líder del Campeonato 1981, lo confirman. Si Ignacio Bultó debía ser el maestro del ensayo, Monjonell es el «Number One» de la especialidad, un broche de oro en nuestra prueba. Perfecto para un ensayo de 75 c. c.

En cuanto a Jordi Piferrer, la victoria en el pasado Trofeo Sénior, unida a la experiencia como trialero, eterno amante de la montaña y de las motos que se atreven a adentrarse en sus secretos, son argumentos más que convincentes como para incluirlo en nuestro ensayo.

¿Juan Ciscar? Quizá el menos conocido por títulos de nuestras cuatro figuras: un veterano corredor de cross, actual piloto de enduro de la escudería Isarn Repsol, un hombre con muchas horas de vuelo por cualquier terreno y de opiniones lacónicas y ecuanímes. El cuarto mosquetero, pues.

En cuanto a mí, me apunté por una razón muy sencilla. Posiblemente o casi seguro, el 90 por 100 de los posibles adquirentes de una de las cinco motos tendrá en ella y con ella su primera experiencia en la montaña; será un piloto inexperto que empleará su enduro casi siempre por carretera, algunas veces se adentrará por caminos y alguna vez se tirará la manta a la cabeza y conocerá en su propia piel lo que es agotarse con las botas patinando sobre el barro, las manos crispadas sobre el manillar y los ojos fijos en una «trialera» que no quiere terminarse nunca. Para ellos la opinión de un Bultó, Monjonell, Piferrer o Ciscar puede ser muy interesante, les causará envidia también, les llenará de tecnicismos también, pero no les parecerá una opinión propia. Así, pues, un inexperto a la cancha. El Santi, o sea, yo.

ASI SON NUESTRAS CINCO «ENDUROS»



BULTACO FRONTERA

Una máquina clásica, muy clásica, y que aparentemente no debería encontrarse a gusto en un comparativo de enduros, puesto que se trata simple y llanamente de una «trail Bike», es decir, una moto de todo uso sin pretensiones competitivas, capaz de desplazarnos sin poner inconvenientes. Sus ruedas calzadas con neumáticos de trail así lo demostraron; cumplen a la perfección en montaña hasta ciertas velocidades y son mejor compromiso entre el asfalto y la montaña que los de cross.

Una máquina, repetimos, clásica, con un robusto bastidor simple cuna en tubo de acero, desdoblada bajo el motor, en la que se halla anclado el clásico monocilíndrico de la firma de San Adrián, con un diámetro por carrera de 43 x 51,5, relación de compresión de 14:1, asistido por un carburador Bing de 26 mm. de difusor. La potencia ofrecida por este pro-

pulsor es de 8,64 CV. a 7.675 revoluciones por minuto.

Siguiendo el sistema de las últimas Bultaco, la transmisión primaria es por engranajes helicoidales, con embrague de discos múltiples en baño de aceite.

Suspensión delantera firmada por Betor, de nueva factura y con un recorrido útil de 160 mm.; en la trasera, asimismo, amortiguadores Betor-gas.

Ruedas en medidas de 2,50 x 20" delante (trial) y 3,50 x 17" detrás (trial); frenos de carrete cilíndrico y 125 x 25 mm.

Como dato curioso, es la única que utilizaba tubo de escape por debajo, bastante expuesto en zonas pedregosas, pero que cumple una finalidad «trail». No nos detendremos en aspectos que pueden verse en las fotografías y consultarse en el cuadro de características.



DERBI T 8

La máquina más novedosa del ensayo y una de las primeras unidades (seguramente la primera)

en salir de la cadena de montaje de Derbi Motor's y, como tal, con algunos «pecados de juventud». Se trata de una completa y total remodelación de la anterior C-6,

con un bastidor remodelado y un motor en el que se ha variado la distribución para conseguir una curva de potencia muy aprovechable. En este motor, la relación diámetro por carrera es de 44 x 48 mm., para una relación de compresión de 12:1 alimentado por un carburador Bing de 26 mm., y ofreciendo (a salida del cigüeñal) una potencia de 11,3 CV. a 8.500 r.p.m. Transmisión primaria por engranajes, embrague multidisco en baño de aceite y caja de cambios de seis relaciones. Escape variado con respecto al anterior modelo, sin cámaras de expansión intermedias, siendo mucho más silencioso y efectivo que en la C-6.

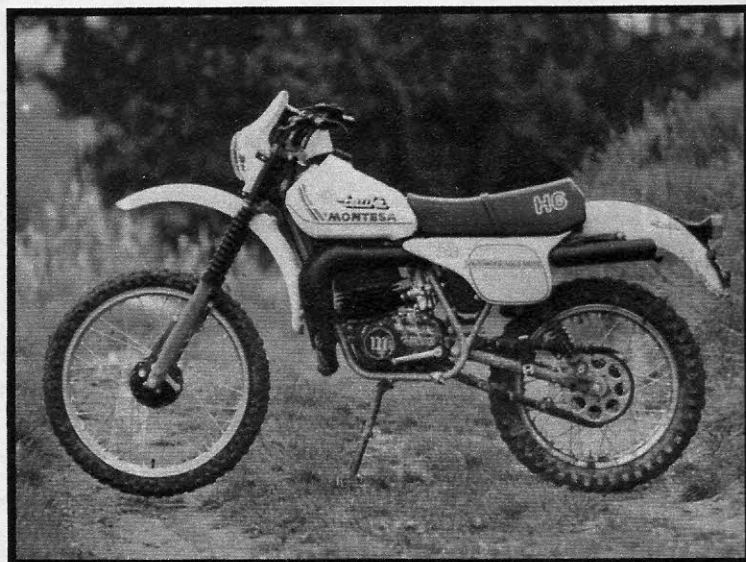
Suspensión delantera hidroneumática Betor, con guardapolvos de

protección en forma de fuelles de goma; el recorrido es de 200 mm., con eje avanzado. Detrás, amortiguadores Betor de doble muelle.

Frenos cónicos, siendo el delantero de 105 mm. y el trasero de 130 mm.

Nueva estética combinada en un llamativo color verde hasta ahora inédito en las Derbi; depósito inyectado, heredado de la CR-81, combinado con un voluminoso asiento (apto para dos plazas), guardabarros irrompibles y unas tapas laterales que obligan quizá a una excesiva anchura del conjunto. Neumáticos 2,50 x 21" Pirelli cross delante y 3,50 x 18" Pirelli cross detrás.

Una máquina de apariencia muy robusta, quizá en exceso compacta.



MONTESA ENDURO H-6

La segunda en novedad tras la Derbi, aunque se trata de un modelo ya conocido, pero con algunas mejoras.

Bastidor clásico, de doble cuna, con un lanzamiento de pipa un tanto vertical.

El clásico grupo propulsor de las «enduritos», con cilindro de aletas rizadas y dimensiones internas 42 x 54 mm., con una relación de compresión de 15:1; caja de cambios de seis velocidades y con un punto muy interesante que no presentó ninguna de las restantes comparadas: la posibilidad de ponerla en marcha con una velocidad engranada y el embrague apretado. El carburador es un Bing de 28 mm. de difusor. Embrague por discos múltiples en baño de aceite. Otro dato curioso es su horquilla delantera, siendo la única que ofrecía eje centrado. Amortiguadores Telesco Hidrobag. Pun-

to interesante también el práctico cubrecadena, muy útil sobre todo en terreno embarrado, frenos de tambor cónicos con ruedas de 2,50 x 21" la delantera y 3,50 x 18" detrás, calzadas con neumáticos Pirelli cross.

Una máquina también conocida de los aficionados y que no necesita mayor presentación, gozando además de gran aceptación en el mercado.

1er Aniversario
1 millón de cascos vendidos



www.motosclasicas80.com


motosclasicas


info@motosclasicas80.com





PUCH COBRA TT

Un modelo también muy clásico el presentado por Avelló, S. A., y para el que no parece pasar el tiempo.

La Puch tiene una apariencia muy ligera que se confirma con su funcionamiento.

Lleva un bastidor de doble cuna en tubo al cromomolibdeno, de aspecto muy ligero. El motor, con cilindro de aluminio encamisado, guarda unas dimensiones internas de 48 x 39,7 (supercuadrado), para una relación de compresión de 12:1 y una potencia anunciada, según fábrica, de 10,5 CV. a 9.400 r.p.m. El cilindro viene asistido en la carburación por un Amal de 25 mm.

Transmisión primaria también por engranajes, embrague multi-

disco en baño de aceite y caja de velocidades de seis relaciones.

La horquilla delantera es una Betor de eje avanzado, con un recorrido de 180 mm. En la parte posterior, unos Betor de doble muelle. A denotar la falta de caballete central.

Las ruedas son 2,50 x 21" delante y 3,50 x 18" detrás, calzados con unas incomprensibles (de comprender, no de compresión) gomas Firestone que es un atentado a la estabilidad en barro.

Freno delantero de buje cónico y diámetro de 120 mm., mientras que el trasero también cónico y de 120 mm. viene montado flotante.

Otro modelo clásico, ya conocido de los aficionados y que no necesita mayor presentación.



RIEJU MARATHON

Una máquina que ha pegado fuerte en nuestro mercado y en el Campeonato de España de Enduro, con una estética estilizada y agresiva.

El bastidor es un doble cuna en tubo de acero al cromomolibdeno, y anclado en él un grupo propulsor Minarelli P-6 de factura italiana (el único propulsor no nacional en nuestro ensayo), con cilindro de aluminio al cromo duro y culata radial; sus dimensiones internas son de 46,5 x 44 mm. (supercuadrado, al igual que la Puch), con una relación de compresión de 11:1 y dando, según catálogo, una potencia de 17 HP. a 11.500 r.p.m. La carburación se ha confiado a un Dell'Orto

PHBL de 25 mm. de diámetro difusor. Primaria por engranajes y embrague de discos múltiples en baño de aceite, elaborado especialmente para el «corsa corta». La caja de cambios es de seis relaciones.

En cuanto a las suspensiones, horquilla Betor delantera, de eje avanzado y 190 mm. de recorrido, con amortiguadores traseros Betor-gas de botella separada.

Freno delantero cónico, de 120 milímetros (así como el trasero, que es flotante). Ruedas de 2,50 x 21" delante y 3,50 x 18" detrás, calzadas con Pirelli cross.

Una estética muy competitiva y actual.

LO QUE OPINARON NUESTROS PROBADORES

BULTACO FRONTERA 74 C. C.

J. MONJONELL

Hemos de puntualizar en esta máquina que no se trata de una verdadera enduro, sino de una «trail», ideal como todo uso para ciudad y, sobre todo, para excursión, pero nunca como verdadera TT. Tiene un buen motor, un tanto voluminoso para una 75 c.c., pero con una buena potencia. En conjunto parece ser una máquina en la que se han aprovechado piezas de otros modelos, como el escape de la Streaker, el manillar de una trial, etcétera; tiene unos buenos frenos, con el delantero bueno y el trasero muy progresivo. La posición de conducción queda un poco comprometida por el manillar y el embrague es algo duro, pero, en definitiva, es una buena máquina de excursión.

J. PIFERRER

Opino igual que Monjonell: se trata de una buena máquina para excursión. Resulta un tanto incó-

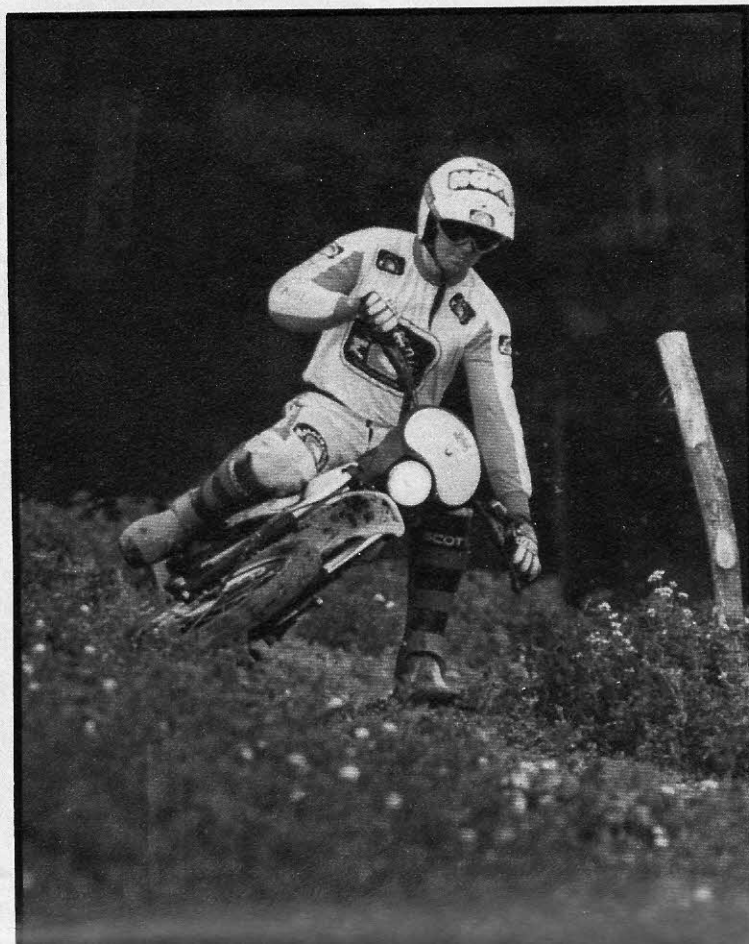
moda por el manillar, que es de trial; ello repercute en la dirección. Los neumáticos de trial son correctos dentro de este particular aspecto de moto de excursión.

Encuentro el cambio de velocidades poco preciso, y en cuanto a las suspensiones, mal la trasera y bien la delantera. Los frenos los encuentro correctos y me ha sorprendido la correcta puesta en marcha, un aspecto que se ha mejorado mucho. El embrague es progresivo, y el comportamiento de esta máquina, así como la estabilidad, muy noble. No me gusta en absoluto el escape, aunque lo encuentro muy silencioso.

J. CISCAR

Al igual que mis compañeros, yo la catalogaría como una moto de excursión, y en este aspecto es buena moto. El motor tiene bajos, pero para sacarle un rendimiento satisfactorio hay que apretarlo mucho.

En cuanto a las suspensiones



la delantera bien, y la trasera, con poco recorrido; claro que como máquina de «trail» está bien. No me gusta la frenada del freno delantero, que encuentro frena poco; el trasero es normal. La posición de conducción se resiente de un ilógico manillar de trial y tiene cosas raras, como el puño de gas con un recorrido gigantesco.

Como máquina de excursión cumple bien su cometido.

S. ROIG

Es, desde luego, una máquina de excursión, con la que ningún inexperto tendrá problemas a la hora de subir trialeras dada la bondad de su motor. Hay que enojarla como una «trail», y mirándola bajo ese prisma hay poco que objetar.

Es un anacronismo el manillar de trial, y el mero hecho de sustituirlo por uno de enduro mejoraría un ciento por ciento la posición sobre esta máquina.

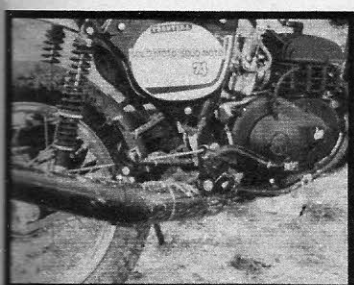
Olvidándonos del manillar, es cómodo y con un motor voluminoso, pero muy elástico y silencioso. Nada que objetar en cuanto a suspensiones y frenos, que en un uso tranquilo los encuentro más que suficientes.

Los acabados son regulares, sin estridencias, pero sin elogios. En favor de su comportamiento debo decir que fue la que menos problemas me dio al subir trialeras, ayudado, además, por los neumáticos de trial.

Únicamente con el cambio de manillar, la considero como una máquina idónea para «turismo montañero» y un empleo polivalente.

No dará problemas a nadie en su utilización.

I. BULTO

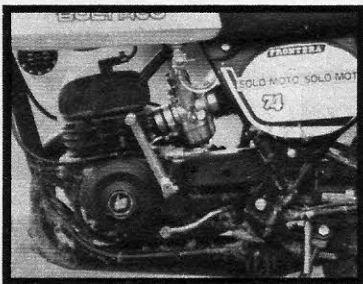


Suspensiones: La delantera, una Betor, es de eje centrado, siendo la que en la parte inferior de la botella estas barras de suspensión han sido montadas en unas bridas de cerraje y por ello se pueden deslizar arriba y abajo fácilmente, con lo que se logra variar la altura de la pipa a gusto del consumidor. Su funcionamiento es bueno y más que suficiente para las prestaciones del conjunto.

La trasera monta unos amortiguadores Betor-gas monotubo que, si bien cumplen su cometido, cuando se les exige fuerza llegan en seguida al final de sus posibilidades de absorción, pues su recorrido no es muy largo, aunque este corto recorrido se agradece en ciudad y en las trialeras, ya que la moto es la más baja de asiento al suelo entre las comparadas, cosa que ayuda mucho a la hora de remar.

El conjunto de ambas suspensiones está algo desequilibrado en favor de la delantera, puesto que es más rígida y tiene mejor funcionamiento.

Posición del motor: Para virar y como capacidad para inclinar y hacer cambios de viraje rápidos



me parece bastante bien. Lo único que me parece es que está algo demasiado adelantado con respecto a los ejes de rueda y por esto la moto pesa de delante a la hora de querer levantar su parte anterior para salvar algún obstáculo; así, pues: buena posición de motor que podría mejorarse intentando situarlo algo más atrás.

Posición de conducción: Bien y cómoda en cuanto a estribos y conjunto asiento-depósito se refiere; muy mal en cuanto a manillar, puesto que te hace llevar las muñecas en una posición muy forzada, cansándotelas inútilmente. Un manillar con las puntas más cerradas se agradecería.

Cambio de velocidades: Posición de la palanca, bien y fácil de encontrar. Funcionamiento, bien en cuanto a recorrido y dureza; mal en cuanto que al pasar las marchas muy rápidas te encuentras con una terrible tendencia a quedarse en punto muerto entre las que querías engranar y la inmediata superior. La relación, buena para la potencia que desarrolla esta moto.

Potencia y elasticidad: La potencia me ha parecido poca, aunque la curva parece muy plana y por ello hace que sea una moto fácil de llevar. Elasticidad: buenos bajos, medios algo lentos a la hora de subir de vueltas y pocos caballos a tope.

Embrague: Progresivo, dureza

normal y en ningún momento de la prueba dio sensación de fatigarse a pesar de que lo castigamos fuerte en alguna trialera.

Chasis: Me ha gustado su rigidez y el equilibrio del lanzamiento de la horquilla delantera es manejable, aunque algo pesado; la anchura del conjunto es buena, siendo, sin embargo, demasiado ancho a nivel del tubo de escape, que es por debajo del motor y sale muy separado por la parte derecha del eje de rueda trasera, con lo cual a veces quedas trabado en los canalones de las trialeras.

Frenos: Delantero, progresivo y suficiente para la velocidad que se alcanza. Trasero, progresivo y potente, además de ser fácil de

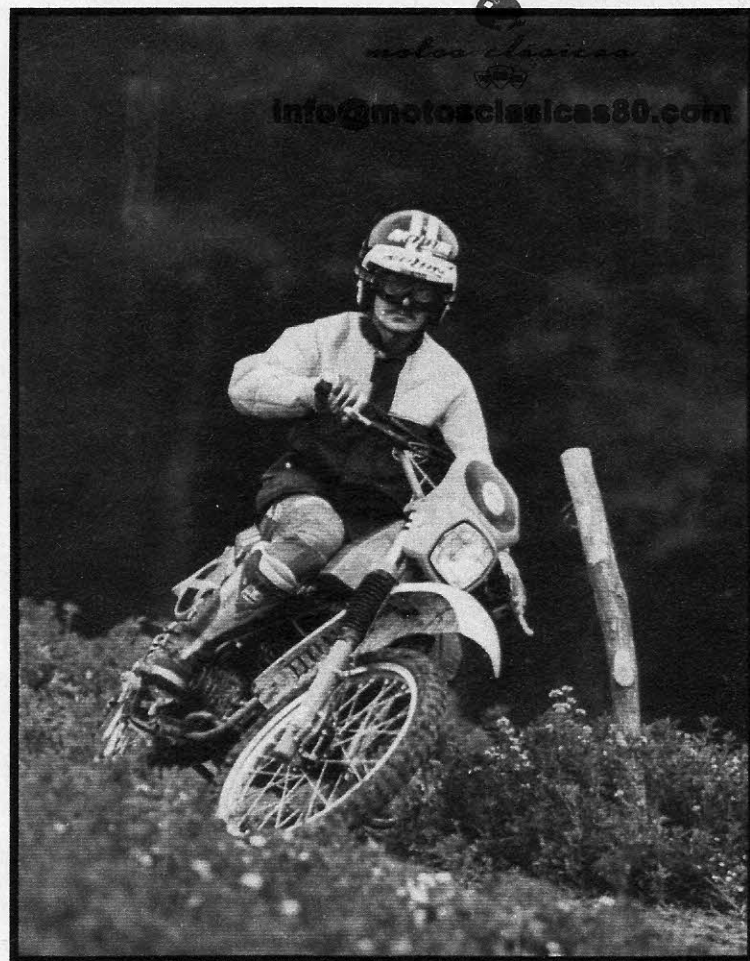
dosificar. Este apartado no viene muy ayudado por los neumáticos en los caminos de tierra, ya que son de trial, aunque esto suponga una ventaja a la hora de frenar sobre asfalto.

Estética: Algo anticuada, sin ser desagradable; mal el guardabarros delantero, que es demasiado corto y deja que la rueda delantera te ensucie cuando hay barro. El trasero cumple bien su función.

Definición moto: No es una todo terreno de competición, más bien debe tomarse como una máquina polivalente, capaz de ser utilizada durante la semana como transporte y el fin de semana como máquina que nos permita hacer una buena excursión por la montaña.

DERBI T-8

www.motosclasicas80.com



J. MONJONELL

Es una verdadera máquina de TT, pero con algunos inconvenientes que debemos achacar a la juventud de una primera serie. Pese a que soy un piloto de poco peso, he encontrado las suspensiones descompensadas, con el tren trasero excesivamente blando y, en cambio, la horquilla demasiado dura. Es cómoda, pero con un defecto que llegará a cansar las piernas del piloto: es demasiado ancha. El motor queda demasiado bajo con respecto al suelo y ello es motivo de que toque en algunos escalones (no olvidemos que la juzgo como una verdadera TT).

El cambio es muy bueno en cuanto a relación, pero tiene poco recorrido, además de que a mí me ha sido imposible localizar el punto muerto. Repito, yo no lo he sabido localizar.

Bien en potencia y elasticidad, casi muy bien, así como el embrague, muy progresivo. Bien también en cuanto a chasis, pero un punto negro en esta moto: los frenos; en este aspecto, mal, no frena.

En cuanto a la estética, mi opinión personal es que es «feita», claro que esto es cuestión de gustos.

Tiene cosas que no me explico, como los topes de dirección, incomprensibles para una fábrica.

Definiéndola, es una verdadera moto de TT.

J. PIFERRER

Tampoco soy un piloto de peso excesivo y al igual que Monjonell encuentro la suspensión delantera demasiado dura y, por contra, la trasera, blanda.

Hablando ahora de la posición de conducción, me encuentro demasiado bajo de atrás, además de que el conjunto es demasiado ancho y te molesta al trilear. El motor tiene el centro de gravedad demasiado bajo, así como las palancas, estribos, etcétera.

El cambio tiene una relación muy buena, pero es duro y tiene

poco recorrido. Para mí, el punto muerto estaba «inutilizado», porque no hubo forma de que pudiera encontrarlo.

El embrague es bueno y progresivo, y la potencia y elasticidad del motor son asimismo muy buenas.

El comportamiento del conjunto sería correcto con las suspensiones taradas a mi gusto, aunque un poco pesado. Los frenos los encuentro ineficaces, y estéticamente, muy compacta.

J. CISCAR

Empezaré con las suspensiones. La delantera va bien, pero peca quizá de excesiva dureza

para TT; la trasera es blanda. En cuanto a la posición de conducción, el conjunto es demasiado ancho y esto influye en las piernas, ya que te obliga a arquearlas al trilear, cansándolas. La palanca de cambio sobresale demasiado y toca en los virajes. Ya que hablamos del cambio, la relación es muy buena, pero tiene poco recorrido y es algo lento en aceleraciones, costando cambiar sin embrague. Cuesta mucho localizar el punto muerto.

En cuanto a potencia y elasticidad, muy bien en ambos aspectos, así como en precisión y constancia de embrague.

El chasis está bien, aunque da la sensación de ser para una máquina superior a una 75 c.c.

Los frenos, ambos mal.

Finalizando con la estética, la base es buena, aunque no me gusta su línea; el sillín es demasiado grande, y la placa delantera, muy rara, así como el soporte para el velocímetro. Los topes de horquilla son ciertamente muy raros.

S. ROIG

Quizá porque yo no llevo «marcha» de mis compañeros de ensayo, no he encontrado problemas con las suspensiones, aunque sí quizá la trasera algo blanda pero sin darme problemas. En cuanto a la moto me he encontrado muy a gusto, de no ser porque



demasiado ancha para conducir de pie.

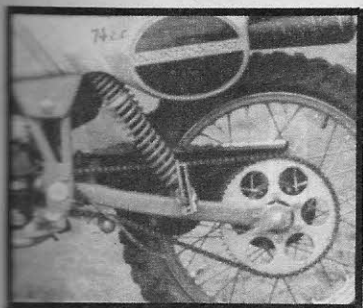
El motor es magnífico tanto «arriba» como en bajos, y permite disfrutar al inexperto como al experto, ya que la potencia no llegará de modo súbito, sino progresivo. Este motor tiene una muy eficaz ayuda en la relación de cambio, bien estudiada y para mí idónea, aunque su accionamiento es duro y cuesta localizar el punto muerto.

El embrague es magnífico, muy suave y preciso, y si yo no consigo quemarlo ni que desfalleciera en las trialeras dice mucho en su favor. La máquina se aguanta y es un «tiro» por caminos, aunque con una relación final un tanto corta para circular por carretera. Definitivamente, es una pena que el magnífico comportamiento del conjunto quede empañado por unos frenos que comprometen nuestra conducción, aunque no seas un experto.

La estética no me desagrada en absoluto y mejoraría considerablemente con un cambio en la placa portanúmero delantera.

Se la ve compacta y robusta y con muy buena base para TT. Con respecto a la anterior C-6, encuentro resaltante el trabajo que se ha realizado con los fonos, ya que no es nada escandalosa.

L. BULTO



Suspensiones: La delantera es una Betor mixta aire-muelle provista de fuelles (la única), que deben alargar mucho la vida de los retenes. Es de eje adelantado y su funcionamiento era demasiado duro, haciéndolo rebotona.

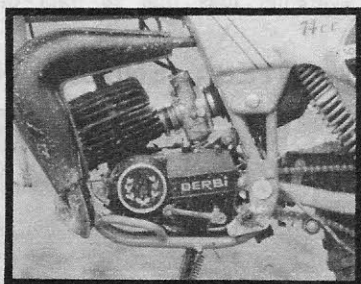
La trasera, también servida por unas Betor-gas Monoturbo-aire, demasiado blanda y hacia topes

por todas partes, además de desequilibrar el conjunto, dando una moto alta de pipa y baja de asiento. Me gustó la rigidez de la horquilla basculante trasera, construida en tubo rectangular.

El conjunto de ambas suspensiones, muy desequilibrado, bien ideadas, pero muy mal puestas a punto: la delantera, muy dura, y la trasera, muy blanda.

Posición del motor: Muy bien situado para dar mucha estabilidad una vez dentro del viraje, pero demasiado bajo para los cambios de peso rápidos y, sobre todo, porque la palanca de cambio se engancha por el suelo a la que inclinas fuerte o encuentras algún sitio estrecho para pasar. El peso del motor me pareció bien centrado con respecto a los ejes de rueda.

Posición de conducción: Estrí-



bos demasiado bajos, bien el asiento y algo demasiado cerradas las puntas del manillar, que te hacen sentarte más atrás de lo que deseas.

Cambio: Funcionamiento mal, puesto que es difícilísimo o casi imposible encontrar el punto muerto, es muy duro de accionar y tiene un recorrido corto e impreciso. La palanca está bien situada para accionarla, pero mal con respecto al suelo, pues toca si inclinas fuerte. La relación: La mejor de todas, ya que la primera es suficientemente corta para las «trialeras» y el resto tiene una relación muy cerrada y agradable que te ayuda a exprimir a tope la termodinámica.

Potencia y elasticidad: La potencia es muy buena y aunque tiene «dos grifos» no se hace difícil dosificarlos, ya que el segundo nunca entra de manera violenta.

Elasticidad: Muy buenos bajos, medios, que empujan fuerte y rápido, y muchos caballos a tope; una curva muy buena para un 74 c. c. de TT.

Embrague: Bueno, progresivo y en ningún momento dio señales de fatiga.

Chasis: Para mi gusto, es demasiado chasis para la potencia que tiene que encajar y, a pesar de ser agradable porque te sobra rigidez, te gustaría más movilidad y agilidad, pues las trayectorias con esta moto se convierten en casi inamovibles, no siendo bueno para sacarle todo el rendimiento posible al conjunto. Por otra parte, todo el conjunto es superancho, con lo que llevas las piernas muy separadas. Lo que, además de ser incómodo, hace más difícil de manejar la moto.

Frenos: Delantero, impreciso y

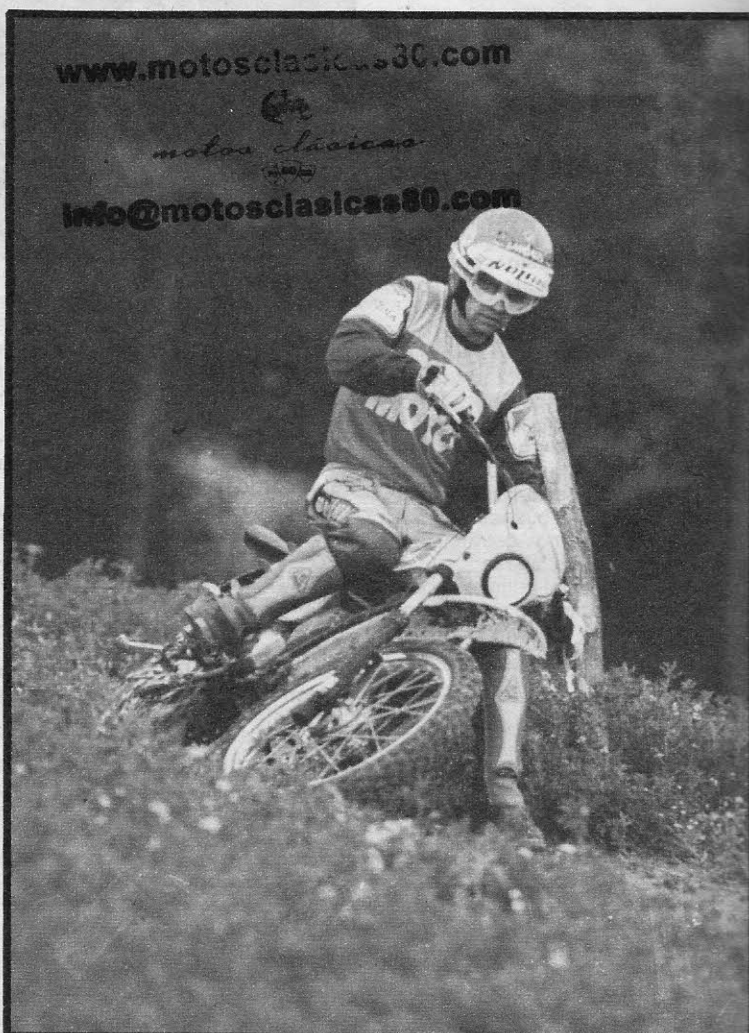
poco potente. Trasero, freno poco y, además, tiene el problema de tener situada la palanca de accionamiento mucho más arriba que la punta del pie en posición sentado, con lo cual has de levantar el mismo cada vez que quieras pisar dicha palanca.

Estética: La más moderna, pero muy pesada para una 74 c. c.; los acabados no me han gustado y sí, en cambio, el guardabarros de-

lantero, que es largo y ancho, protegiéndole muy bien de las proyecciones que lanza la rueda delantera. El guardabarros trasero, muy mal: en las franadas, la rueda trasera te embadurna desde la rabadilla al casco.

Definición moto: Tiene una excelente base como moto de todo terreno, tanto a nivel competición como paseo, pero le faltan muchas horas de puesta a punto.

PUCH COBRA TT



J. MONJONELL:

«Encuentro la suspensión delantera excesivamente dura, mientras que la amortiguación trasera podría mejorarse con unos amortiguadores de mejor calidad.

En la posición de conducción encuentro que el ángulo que forman asiento, estriberas y manillar es excesivamente abierto, quedando las estriberas algo altas. La estrechez del conjunto es destacable.

El cambio de velocidades: perfecto. Lleva la relación óptima para TT, es preciso y suave, por lo que da brillantez a un motor potente, pero poco elástico.

El embrague es poco progresivo, pero muy constante; en ningún momento hace «fadding», aunque abuses de él.

El bastidor es divertido para una excursión rápida, pero comprometido para competición (actualmen-

te el chasis de la «réplica» es la respuesta para los exigentes al respecto).

El freno delantero es excelente; el trasero es bueno.

De la estética debo decir que cumple con la función para la que ha sido diseñada. Los acabados son correctos.

La resumiría diciendo que es excelente para excursión, pudiéndose compaginar con la competición.»

J. PIFERRER:

«Bien en cuanto a suspensión delantera, pero insuficiente en cuanto a amortiguadores traseros.

La posición de conducción no me acaba de gustar. Nunca me he conseguido acoplar a la conducción de las Puch; me parece que voy encogido y que tiene los estribos demasiado altos.

La potencia es decadente en largo recorrido, es decir, baja de potencia con una utilización exigente. Tiene poca elasticidad.

El embrague es muy constante y no acusa fatiga.

En cuanto al bastidor, encuentro que tiene el centro de gravedad demasiado alto y que este bastidor es corto.

Bien en cuanto a frenos, pero con un tacto inconstante.

Estética poco estilizada, acabado regular y, en definitiva, una buena máquina para iniciarse.»

J. CISCAR:

«Suspensión delantera un poco dura; la trasera, bien.

En lo referente a la posición de conducción, me encuentro bien sobre ella, claro que estoy acostumbrado.

El cambio es suave y preciso, con una primera relación idónea para trialeras; el resto se adapta bien al rallye y cronos. La precisión, repito, es buenísima.

Hablando ahora de potencia, tiene bajos y altos, pero no tiene medios, por lo que precisa una conducción muy especial.

El embrague es bueno, pero si lo calientas mucho (he dicho mucho) se cansa. Chasis bueno, pero algo corto en la parte trasera (basculante), y muy buenos frenos, tanto delante como detrás. Bien en el apartado de acabados:

Escuetamente, la definiría como una máquina apta para correr en TT.»

S. ROIG:

«He dicho antes que tan sólo pude subir cómodamente por las trialeras con la Bultaco, mientras que con las restantes máquinas, poco más o menos, me derengué, poniéndome por sombrero dos máquinas: Montesa y Puch. Yo, personalmente, no me he conseguido hacer amigo de la Puch. La encuentro demasiado corta y pequeña, muy ligera y como un ciclomotor con cilindro de 74 c. c. La horquilla delantera es algo dura y me hacía rebotar, olvidándome de unos amortiguadores traseros a los que no encontré inconveniente.

La posición me hace el efecto de que soy demasiado grande, de que no quepo.

Me gusta el cambio, su relación, su precisión y su recorrido, pero no conseguí dosificar el gas con el embrague. O me caía de vueltas o bien me encontraba con la rueda delantera saludando a la visera de mi casco. No digo que no tenga potencia, todo lo contrario, sino que me cuesta dosificarla hasta llegar al equilibrio efectivo. Quizá parte de este problema reside en que no encontré progresivo el embrague, aunque sí muy suave. El comportamiento del chasis me gustó, pero lo encontré pequeño; eso sí, muy manejable. Muy bien en cuanto a frenos, y, finalizando, una estética que no me desagradó, pero en la que no encuentro armonía, aunque sí funcionalidad.

Creo que es correcta para ini-

ciarse en el enduro, pero hace falta entrenillo para sacarle partido.»

I. BULTO



«Suspensiones: delantera, Betor mixta aire-muelle de eje adelantado, es rígida, moderna, pero me pareció demasiado dura para el peso de la moto, con lo que tenía tendencia a rebotar de delante.

Trasera, servida por amortiguadores Betor gas monotubo, bien de recorrido, pero con una horquilla basculante demasiado corta que no mantiene nada bien las trayectorias cuando vas rápido. Además, el tarado me pareció excesivamente duro.

El conjunto de ambas suspensiones se complementan al ser ambas relativamente duras, pero no ayudan nada a la estabilidad precisamente por ello.

Posición del motor: para mí está demasiado alto, con lo que la moto es supermanejable, pero poco estable una vez está dentro del viraje. En cuanto a la situación con respecto a los ejes de rueda, me parece muy buena, pues ayuda a la motricidad posterior y permite levantar a placer la rueda delantera.

Posición de conducción: un poco comprimida para mí, dando, sin embargo, una gran movilidad sobre la moto, que viene ayudada por la ligereza del conjunto.

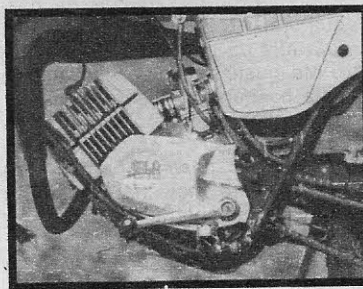
Cambio: palanca bien situada, aunque un poco larga, bien de funcionamiento, aunque me pareció un poco lenta la relación; creo que es un poco demasiado abierta para la potencia de su termodinámica.

Potencia y elasticidad: potencia bruta excelente, aunque viene muy de golpe, con lo cual, en según qué casos, no es muy controlable, sensación que viene ayudada por un neumático trasero que tiene muy poco agarre.

Elasticidad: muy pobre a bajos; medios superfuertes, que empujan mucho y rápido, siendo la caballería final muy importante para un motor de 74 c. c.

Embrague: bueno, suave de accionar y sin problemas, a pesar de utilizarlo repetidamente.

Chasis: su gran ventaja es su ligereza unida a buena rigidez, pero al ser tan corto a nivel de la horquilla basculante trasera so-



bre todo, lo hace difícil, pues se cruza y encabrita con gran facilidad. La anchura es buena y ayuda en la manejabilidad.

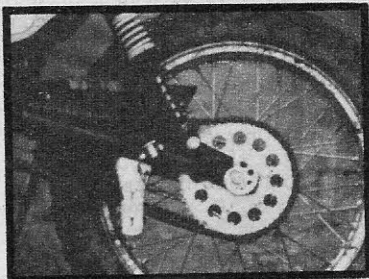
Frenos: delantero, bueno y potente.

Trasero, potente, pero poco dosificado con ligera tendencia a clavar.

Estética: con mucha personalidad, pero para mi gusto le falta aparentar más que se trata de.

una 74 c. c., ya que parece de menor cubicaje. El guardabarros delantero es el mismo que monta la Bultaco y, como es lógico, tiene el mismo problema; el trasero, muy bien.

Definición moto: máquina que se adapta mucho mejor a la competición que a la excursión, muy excitante y rápida, aunque hay que tenerla por la mano para sacarle todo el jugo.»



MONTESA ENDURO H-6



J. MONJONELL

Suspensión delantera, muy mal, con muy poca inclinación de la horquilla casi como en una moto de trial; esto da sensación de inseguridad cuando vas rápido; la amortiguación trasera pide unos amortiguadores más blandos.

La anchura, bien, y la posición de conducción es buena. La rela-

ción de cambio es buena, aunque la palanca tiene demasiado recorrido.

La potencia es buena, pero la elasticidad no. Tiene bajos y cuando necesitarías que se estirara se queda la potencia estancada. El embrague peca de excesiva brusquedad.

En cuanto al chasis, mal, y el responsable es el lanzamiento o.

mejor dicho, el poco lanzamiento de la horquilla, que te hace el efecto que he mencionado antes.

En cuanto a los frenos, bien el delantero y bien el trasero en cuanto a efectividad, aunque es poco progresivo.

Estéticamente es, desde mi punto de vista, la más bonita, con un MUY BIEN con mayúsculas por los acabados.

La definiría como una trial con mucha tendencia TT.

J. PIFERRER

Las suspensiones tienen el problema en el lanzamiento de la horquilla delantera, poco acusado, con poco ángulo; en cuanto a la trasera, es algo dura.

La posición de conducción, correcta.

El cambio, con una relación correcta, pero con un recorrido de palanca excesivo.

Hablando ahora de potencia y elasticidad, buena potencia en bajos, pero poca elasticidad; el embrague es brusco y poco progresivo, y en cuanto al chasis, la estabilidad es buena. Frena bien, aunque hay que prestar atención al tambor trasero, puesto que peca de poco progresivo.

Un diez a los acabados, en este aspecto es perfecta y creo que superior a sus cuatro oponentes.

La definiría como bastante competitiva para TT y una todo uso.

J. CISCAR

La suspensión delantera va bien, sin más; sin embargo, los amortiguadores traseros son un poco duros. Bien en cuanto a posición de conducción, cómoda.

En cuanto a la relación del cambio, acertada, pero con demasiado recorrido de la palanca; la relación me gusta, con una 1.^a y 2.^a muy cortas, e idóneas para trialear.

Bien también en cuanto a potencia; responde bien al primer golpe de gas, pero luego se estanca, no se estira. El embrague es bueno y progresivo. El chasis cumple también su función, pero tiene el defecto de que está poco lanzado de horquilla; una variación en este ángulo mejoraría considerablemente el comportamiento.

La frenada, muy buena, sobre todo el delantero (Ciscar está muy habituado a la conducción de las Montesa).

Estéticamente creo que es la más bonita, con unos muy buenos acabados.

Para definirla creo que es una moto con la que se puede correr, es competitiva, y con algunas pequeñas mejoras puede salir con aspiraciones en un TT.

S. ROIG

El lanzamiento de horquilla también es uno de los problemas que

he encontrado en la H-6; se muestra ágil, pero me da poca sensación de seguridad por caminos y me hace estar muy atento y con los brazos preparados a cualquier reacción extraña. Encontré que rebota un poco de atrás.

El cambio de velocidades me gusta, tiene una relación muy buena y es muy suave; encontrar el punto muerto es muy sencillo, tanto en marcha como en parado, estés en primera como en segunda relación; sin embargo, encuentro demasiado recorrido en la palanca, y esto me obliga a levantar el pie de la estribera o hacer un incómodo movimiento con el pie. La primera impresión de potencia es buena, quizá un tanto brusca al primer momento; sin embargo, esta potencia no tiene continuidad. Por esta razón no me encontré demasiado a gusto al encarar una fuerte pendiente. Tenía miedo a «ponérmela por sombrero». El embrague me gustó, así como los frenos, que encontré efectivos y potentes.

La posición sobre la máquina es muy cómoda y racional, con una línea muy armoniosa y unos acabados «made in Montesa», es decir, muy buenos.

Máquina muy apta para salidas entre «quemadillos», pero que no me acaba de «hacer el peso» por culpa del lanzamiento de horquilla, además de que tienes que ir esquivando el barro del que no te

protegerá el guardabarros delantero.

En conjunto la encuentro una máquina muy funcional, todo uso y divertida, con la que puedes hacer de la conducción por montaña algo muy divertido.

I. BULTO

Suspensiones: La delantera, de fabricación propia, muy mal, la he encontrado muy poco rígida, muy poco amortiguada en ambos sentidos y con un ángulo de pipa demasiado cerrado, lo que te da una extraordinaria sensación de inseguridad.

La trasera, algo dura, aunque para «enchufar» va bastante bien; los amortiguadores son unos Berton Gas monotubo.

El conjunto no me gustó, pues



Pasate en kms... Pasate a MOTUL

www.motosclasicas80.com
motos clásicas
info@motosclasicas80.com

El lubricante de los campeones

MOTUL



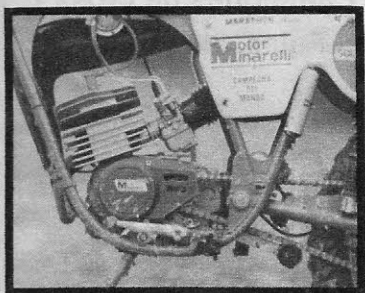
B.B.P. competición s.a. C/ Calabria, 255 - Tel. 250 39 45 - BARCELONA-29

Posición de conducción: Para mí muy buena, desde el primer momento me encontré muy a gusto y cómodo sobre esta moto.

Cambio de velocidad: La palanca está bien situada, su funcionamiento es bueno, pero algo duro y lo que no me gustó es que no se puede cambiar a largas sin cortar gas. La relación me pareció algo demasiado abierta para la potencia que desarrolla la termodinámica.

Potencia y elasticidad: La potencia me pareció poca y me sorprendió, puesto que yo recordaba un motor bastante más potente de cuando hice la prueba de esta moto hace unos meses.

La elasticidad: A bajos sin ser espectacular, no iba mal, unos medios donde se lo gastaba todo y



sin altos, prácticamente este motor daba la impresión de quedarse «cortado» antes de llegar a tope de vueltas.

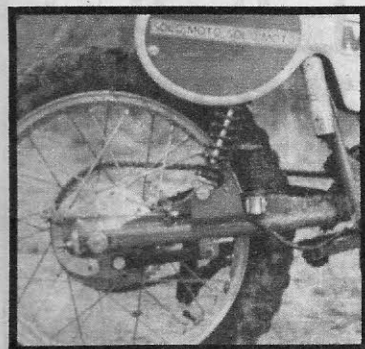
Embrague: Duro, con tacto bastante bueno, pero que denotaba mucho cansancio cuando se utilizaba repetidamente en alguna trialera; tanto es así que alguna vez nos llegamos a quedar sin. Por suerte, al dejarlo enfriar volvía a funcionar correctamente.

Chasis: Me ha parecido rígido y bien proporcionado para la potencia que tiene que encajar, siendo además su anchura nada excesiva, lo cual es ventajosa a la hora de pasar trialeras estrechas y dificultosas.

Frenos: Muy bien, tanto el delantero como el trasero, suaves y progresivos.

Estética: Muy al gusto de las máquinas de todo terreno actuales, estando provista además de unos guardabarros que cumplen muy bien su función tanto delante como detrás.

Definición moto: Muy dirigida hacia la competición, llamativa, pero que en el caso de lo que nosotros hemos probado el motor no está acorde con el aspecto exterior de la moto.



ACELERACION: PUCH LA MAS RAPIDA

La aceleración se realizó en un terreno completamente llano y en una longitud de 200 metros, efectuándolas siempre el mismo piloto, que para esta prueba fue Jordi Monjonell. Se realizaron dos pasadas, tomándose el mejor tiempo.

La sorpresa la dio Puch, con la mejor aceleración, cuando parecía que era la Derbi la que vencería en este apartado, sin embargo, la relación final más corta de la Derbi le hacía recorrer casi media aceleración con la sexta, ya engranada, mientras que la Puch, con el desarrollo más largo, conseguía colocar la sexta a unos 25 metros del final.

Los resultados fueron los siguientes:

1. Puch.	12"34
2. Derbi.	13"00
3. Montesa.	13"43
4. Rieju.	13"51
5. Bultaco.	14"10

VUELTA CRONOMETRADA: TAMBIEN PUCH

De nuevo, la sorpresa vino de la pequeña Puch, pese a llevar un neumático trasero francamente inestable, que costó más de una caída a nuestros probadores. El simple detalle de cambiar el mencionado neumático hubiera mejorado sensiblemente los resultados.

Del mismo modo, la Derbi, con el motor situado demasiado bajo, tenía tendencia a que la palanca del cambio tocara con el suelo, saltando la velocidad engranada. Las suspensiones, que se mostraron muy correctas en trialera, se mostraban aquí demasiado blandas.

La prueba se realizó en el embarrado circuito de Sant Celoni, y todos los pilotos realizaron cinco vueltas con todas las motos, tomándose el mejor tiempo obtenido por cada uno de ellos con cada moto.

La Puch, en manos de Monjonell, se mostró como, repetimos, la más rápida, y el mejor tiempo de cada moto fue el siguiente:

1. Puch (Monjonell).	1'41"20
2. (Monjonell).	1'43"50
3. Rieju (Ciscar).	1'45"00
4. Montesa (Bultó).	1'45"16
5. Bultaco (Bultó y Monjonell).	1'46"00

NIVEL SONORO

1. Bultaco
2. Derbi
3. Montesa
4. Rieju
5. Puch

COMPORTAMIENTO EN TRIALERA: DERBI LA MAS EFECTIVA, BULTACO LA MAS DOCIL

En una fuerte trialeraazonada con abundante barro y ramas, todos los pilotos efectuaron varias subidas con todas las máquinas con el fin de calificar cada máquina conforme a su comportamiento en zonas de extrema dificultad. Derbi fue la vencedora por unanimidad, con gran diferencia sobre sus oponentes. Sorprendentemente la «civilizada» Bultaco Frontera se alzó con el segundo puesto, lo que la confirma como una buena máquina para excursión.

La clasificación quedó como sigue:

1. Derbi
2. Bultaco
3. Rieju
4. Puch
5. Montesa

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



COMPORTAMIENTO EN CRONO: DERBI, VENCEDORA

Olvidando por un momento el comportamiento de la parte motriz, los pilotos probadores efectuaron una calificación sobre su adaptación y comodidad pilotando cada máquina en el circuito. Aquí fue poco menos imposible que todos se pusieran de acuerdo, aunque también establecemos la clasificación particular efectuada por cada uno, de la que desprendemos la clasificación final:

Monjonell: 1, Puch; 2, Rieju; 3, Derbi; 4, Bultaco; 5, Montesa.

Piferrer: 1, Derbi; 2, Rieju; 3, Montesa; 4, Bultaco; 5, Puch.

Ciscar: 1, Puch; 2, Derbi; 3, Rieju; 4, Bultaco y Montesa.

Bultó: 1, Derbi; 2, Rieju; 3, Bultaco; 4, Puch, y 5, Montesa.

1, Derbi 17 puntos.

2, Rieju 15 puntos.

3, Puch 13 puntos.

4, Bultaco 9 puntos.

5, Montesa 7 puntos.

¡IMPORTANTE! EL ENSAYO CONTINUA

Por las razones de espacio y tiempo que siempre nos condicionan únicamente os hemos podido ofrecer en el presente ensayo una parte literaria, asequible a todos los lectores, pero que tendrá una continuidad técnica para los que quieran saber el «todo técnico» de nuestras cinco encuestadas.

Así, pues, en el próximo número os ofreceremos los datos técnicos precisos que en esta primera parte del ensayo nos hemos visto obligados a omitir.

CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES

	BULTACO	DERBI	MONTESA	PUCH	RIEJU
MOTOR	MONOCILINDRICO 2 T.	MONOCIL. 2 T.	MONOCIL. 2 T.	MONOCIL. 2 T.	MONOCIL. 2 T.
Diámetro X carrera	43 x 51,1 mm.	44 x 48 mm.	42 x 54 mm.	48 x 39,7	46,5 x 44 mm.
Rel. de compresión	11,5 : 1	12 : 1	15 : 1	10,5 : 1	11 : 1
Potencia	8,81 a 8.300	11,3 a 8.500	—	10,5 a 9.400	17 a 11.500
Caja de cambios	6 v.	6 v.	6 v.	6 v.	6 v.
Encendido	Electrónico motoplat electrónico		Volante Motoplat	Electrónico Motoplat	
Susp. del.	Betor de 160 mm.	Betor 200 mm.	Montesa	Betor 190 mm.	Betor 190 mm.
Susp. tras.	Betor gas	Betor gas	Telesco	Betor gas	Betor gas
Freno del.	125 mm. Ø	Cónico 105 mm.	Tambor 105 mm.	Cónico 120 mm. Ø	Cónico 120 mm. Ø
Freno tras.	Cilíndrico 125 mm.	Cónico 105 mm. Ø	Tambor	Cónico 120 mm. Ø	Cónico 120 mm. Ø
Bastidor	Simple cuna	Simple cuna	Doble cuna	Doble cuna	Doble cuna
Peso (Rs. catálogo)	87 kg.	88 kg.	—	81 kg.	76 kg.

Un ensayo coordinado por: SANTI ROIG

Fotografías de: JOSE M.^a ALGUERSUARI

Con la colaboración de: IGNACIO BULTO
JORDI MONJONELL
JORDI PIFERRER
JUAN CISCAR
ALBERTO BOET

Y la cooperación de: MAQUINA MOTORS
MONTESA DIAGONAL TAULE
Y JORDI VILARO