

La Montesa Cota 247 sigue fiel a su estampa, que la hizo tan popular.

# ANALISIS DE LA MONTESA COTA 247

(VERSION 71)

**E**S curioso observar cómo nuestros más importantes fabricantes de motos de trial se resisten a realizar modificaciones profundas a sus modelos más representativos de esta modalidad.

Por supuesto, este modo de actuar viene condicionado por varios factores de peso; en principio, la enorme acogida que ambas monturas han tenido allende de nuestras fronteras y, por otra parte, ese rosario ininterrumpido de victorias que nos ha llevado a ganar el Campeonato de Inglaterra de Trial, que prácticamente equivale a decir del mundo, y por si fuera poco, el continuo esfuerzo de casi todas las marcas mundiales, y en especial las japonesas, en ceñirse a esa línea, que los constructores hispanos han implantado en esta modalidad deportiva. Por lo expuesto no es difícil deducir que sería absurdo pre-



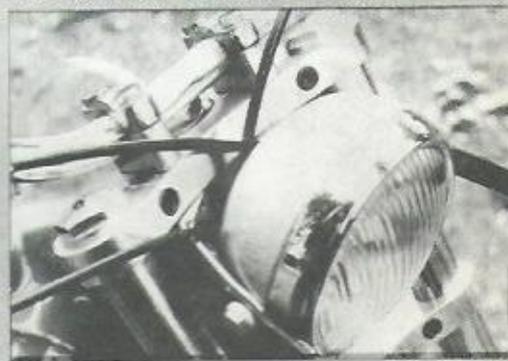
Nuevas empuñaduras de la Cota.

Vista del carter izquierdo con su hendidura para alojar el pedal de freno. El silencioso corre paralelo por debajo del sillín.

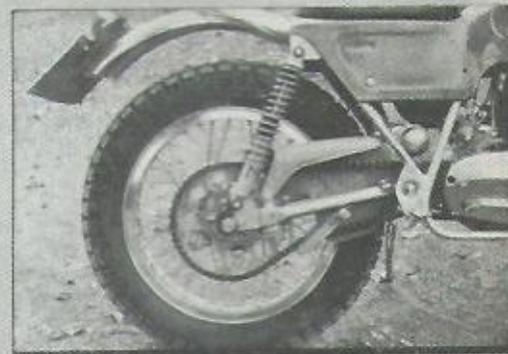
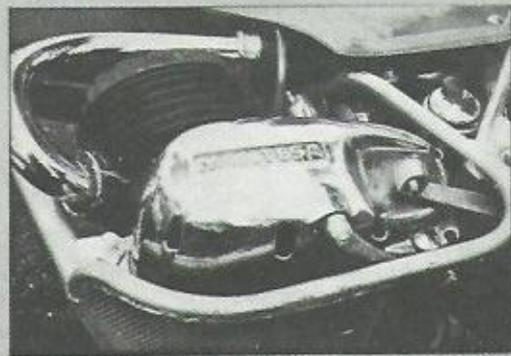
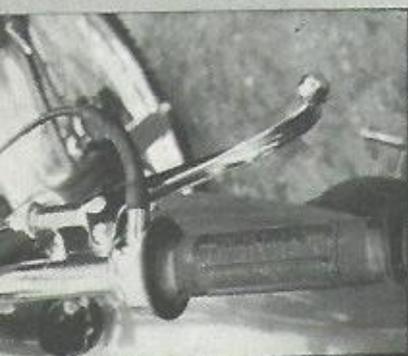
El comportamiento en montaña está fuera de toda duda; tan sólo los frenos acusan el paso de ríos y torrentes, ya que su estanqueidad deja bastante que desear.

Una de las mayores novedades es la incorporación de este pequeño silencioso para rodar en zona urbana; el sistema de unión al semitubarro es muy sencillo. Se puede también ver la unión del nuevo amortiguador trasero al bastidor mediante una arandela de presión. La tuerca que sujeta el eje de la rueda va asegurada con una grupilla.

Los soportes o platinas de suspensión son muy robustas y de una fina terminación.



Nuevos amortiguadores traseros, nueva corona y estriberas más bajas. En la barra de la horquilla de suspensión un depósito de aceite de engrase de la cadena como otros modelos.



tender cambiar algo que, por el momento, no necesita cambio alguno.

Pero por supuesto, y siguiendo al pie de la letra el dicho de «renovarse o morir», a estas monturas había que darles un aire más joven, más dinámico; en pocas palabras, poner a disposición del cliente las mejoras que los «oficiales» de las marcas (Gordon Farley, Samy Miller, Mike Andrews y, en especial, Ignacio Bultó y Pedro Pi) habían descubierto a lo largo de la anterior temporada.

Hoy traeremos a nuestras páginas las novedades de la Montesa Cota 247 (versión 71).

Por supuesto, esta Cota no tiene aparentemente ninguna diferencia con respecto a su anterior, respetando esa personalidad propia que la ha hecho famosa; las mejoras de

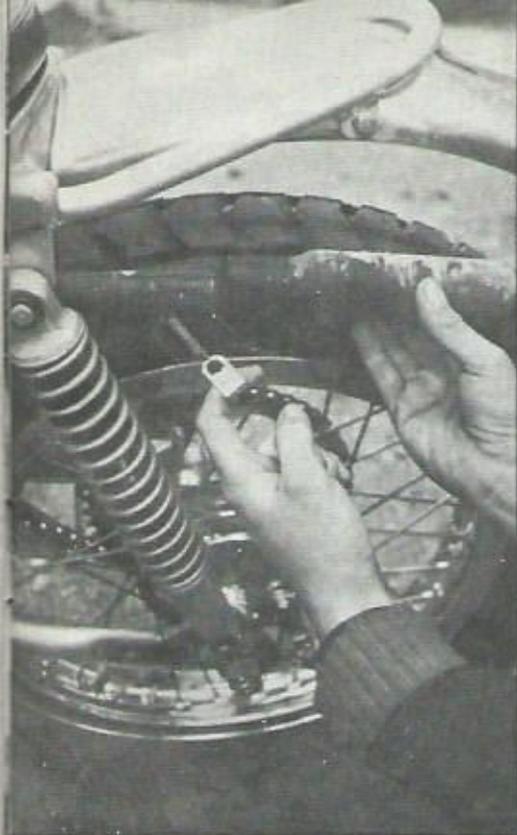
esta versión 71 son muchas y sustanciosas, sobre todo en lo que respecta a la parte motriz, por lo demás son detalles que afectan, principalmente, a la presencia de moto y, sobre todo, a su ligereza.

#### MOTOR PRACTICAMENTE NUEVO

Lo verdaderamente importante de la moto es, sin duda, el nuevo motor, y digo nuevo porque, aunque conserva ese aire que lo hace inconfundible de los fabricados por Montesa, es prácticamente diferente del utilizado hasta ahora en este modelo.

A primera vista, lo más notable son las nuevas tapas de carter y, sobre todo, el nuevo cilindro más dimensionado (el aleteado de la

King Scorpion), aunque, a decir verdad, toda la parte motriz y adyacentes que quedan a la vista son notablemente diferentes: la culata, también de amplia sección, está provista de dos orificios de bujía, para montar descompresor o doble encendido (o bujía de repuesto). En lo que se refiere al silenciador, también tenemos novedad; el sistema de escape está relativamente variado con la interesante novedad de incorporar un silencioso adicional para circular por ciudad, ya que el nuevo escape sin el silencioso queda como semitubarro, con lo que, lógicamente, en montaña se consigue una mejor potencia (aunque nosotros no notamos una diferencia notable). El carburador es un 27 milímetros Amal, provisto de junta de «celotex» y, sobre todo, de un nuevo

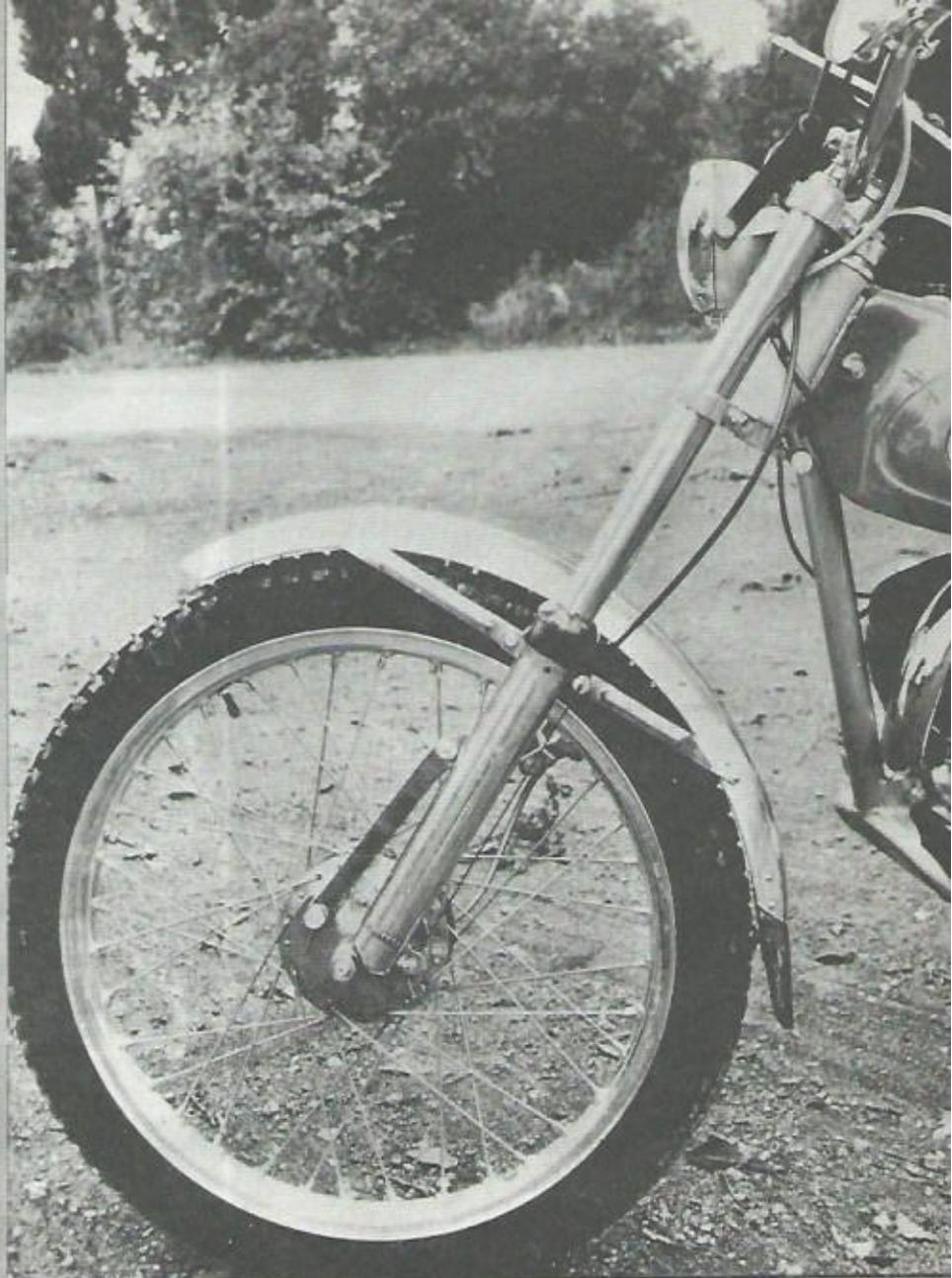


Estéticos los nuevos carter; véase la hendidura para alojar la palanca de cambio y evitar salientes. El filtro de aire va debajo del sillín. El aleteado del cilindro más dimensionado.



filtro de aire, completamente protegido y estanco.

Hasta aquí, las variaciones del motor que podemos observar a simple vista, pero aún nos queda lo más interesante: las novedades interiores. Por de pronto, el cilindro monta una camisa de tres transfers (simplemente con eso se consigue una notable mejora); el cigüeñal está equipado de un nuevo contrapesado, variando totalmente el sistema de volantes de inercia; mejora esta que repercute muy directamente en la curva de potencia (esta característica se hace notar, sobre todo, en montaña, que es donde verdaderamente se le exige al motor). Sobre todo esto, lo más sobresaliente de destacar es la adopción de un nuevo cambio rediseñado, mucho más robusto, sin perder ni un ápice de



Tanto las vainas de la horquilla delantera como los tambores de freno han sido más cuidados en su terminación exterior.

la suavidad que caracterizaba al antiguo que, bien es sabido, era francamente débil, siendo muchas las quejas que por este motivo recibió Montesa.

Los amortiguadores, de nuevo diseño, son superiores a los antiguos y, sobre todo, más ligeros, con la nota interesante de haber suprimido las tuercas que los unían al chasis, al sustituirlas por arandelas de presión con lo que se elimina un relativo peso y se consigue una mayor facilidad para desmontarlos. Se han incorporado nuevos soportes de la suspensión delantera, auténticamente robustos y de muy cuidada presentación.

Ya por último mencionaremos algunos detalles de menor importancia, pero que contribuyen a conseguir esa definición de nueva ver-

sión; los cubos de los frenos están ahora mejor acabados, así como los estribos que quedan en una posición más baja; por lo que respecta al chasis, no hay que resaltar ninguna novedad, a excepción del nuevo tono con que sale pintado de fábrica, un gris metalizado.

El cubrecadenas es ahora de plástico inyectado, con lo que se consigue una mejora de peso, a la vez que una gran flexibilidad; también la palanca de cambio a sufrido variaciones, así como las botellas de la horquilla delantera, que en vez de ser pintadas vienen pulidas de fábrica. Como último detalle mencionaremos los nuevos puños de goma originales Montesa, inspirados claramente en los «Doherty» ingleses.

J. A.