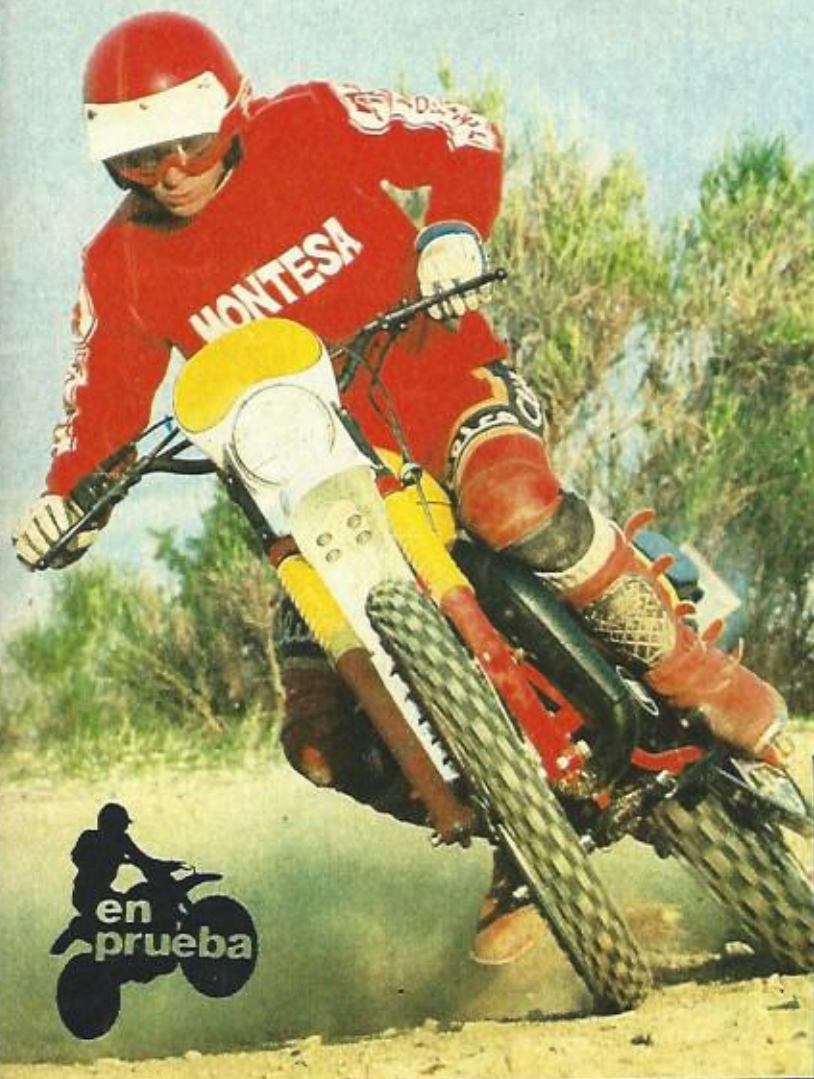


Montesa Enduro H-6 75 cc.



EN la difícil y competida clase de los 75 c.c., que equivale a decir la categoría de 16 años, aparece ya la nueva Montesa Enduro H-6, una moto realmente vistosa, juvenil, atractiva y capaz de hacer soñar al más difícil cliente de esta caprichosa edad. La «fauna» de las 75 c.c. está ya siendo amplia y variada, llegando a convertirse en uno de los puntales principales del mercado interior para la mayoría de fábricas que producen esta cilindrada.

La competencia registrada en los últimos años ha supuesto un beneficio importante para el cliente, ya que cada fabricante se ha movido para poder argumentar con realidades la superioridad de su producto en relación al de la competencia. De esta forma ha surgido la H-6, una verdadera ampliación de la 75 L, con los vistosos colores rojo-blanco-amarillo y negro en escape y motor. conjugados con un buen tino para satisfacer las querencias de los «teenagers» españoles. Añadamos que en Montesa, hoy, están totalmente convencidos que la seriedad cromática de antaño ya ha pasado a la historia y que se debe ofrecer el producto con

viveza y coquetería propias para satisfacer al cliente.

Tras la espectacularidad externa de la H-6 nos detenemos en la línea general, directamente inspirada por las más elitistas tendencias crossísticas mundiales. No en vano el depósito de línea «Jumbo Style» —como se le llama en Europa—, los guardabarros envolventes, el bastidor doble cuna, el escape «bufanda», la petaca silenciosa derivada de la 360, la mascarilla delantera con faro dimensionado, el puño del acelerador con salida lateral y ruedas de 21" y 18" pulgadas respectivamente, hacen que la H-6 sea una moto con suficientes argumentos propios como para



convencer al joven más escéptico.

UNA MOTO ENTERAMENTE NUEVA CON UN MOTOR EFICAZMENTE ACTUALIZADO

Con el continuo éxito de las «endurjito» «L», Montesa sabía perfectamente que tenía que lanzar una moto muy elaborada para poder superar los atributos de la

difundida «L». En consecuencia no se podía empezar a reutilizar los componentes de aquella para llegar a la H-6, ya que el público sólo podría admitir algo totalmente nuevo y vanguardista. Así pues se empezó por diseñar un chasis de doble cuna tomando como base de partida el que se utilizó en los Trofeos RFME de 74 y 125 c.c. Este bastidor, ya de por sí bastante rígido y robusto, dispone de todos los refuerzos y ti-

Montesa Enduro

rantes que fueron necesarios para aquella temporada, lo que ya nos da a entender que se trata de un bastidor suficientemente sólido para este motor de todo terreno cuya potencia no alcanza las cifras de aquella versión de moto cross, y su utilización jamás será tan exhaustiva en T. T. como pueda serlo en cross y en manos de un oficial.

En este chasis se ha calculado una dirección con la inclinación que merece la moto, montándose una horquilla «hidraulicomecanoneumática» de eje centrado que soportó perfectamente mis 85 kilos durante toda una jornada de T. T. en compañía de Carlos Mas, siempre a fondo (para no perderlo de vista) y sin lograr hacer tope a pesar de haberme metido en regueros plagados de piedras grandes, de haber saltado en varios cortaaguas en bajada, y haber pasado más de un badén largo a fondo en sexta. Un solo comentario: una horquilla fabulosa para esta moto y con cualquier piloto a sus mandos. Un defecto: cuando la rueda pierde contacto con el suelo y la horquilla cae, se aprecia un tope metálico que indica que la cantidad de aceite no era correcta o que el muelle está fuera de normas. Nos

inclinamos por el primer diagnóstico, a pesar de no haber tenido la posibilidad de verificarlo.

Los amortiguadores traseros (Telesco Hydrovag) están bastante cerrados, aunque se manifiestan algo duros en montaña. La razón está en un tarado de muelle que debe conjugar la utilización de la moto con una persona o dos personas, indistintamente, sin variar los amortiguadores. Como es lógico, la carga inicial se pierde con el peso de una sola plaza, mientras que la fase de trabajo activo empieza en un tramo del muelle con demasiada resistencia, motivo que repercute en la eficacia de la amortiguación y en consecuencia en el comportamiento de la moto sobre pisos irregulares, donde rebota y salta continuamente. Para practicar el T. T. creemos que lo mejor sería montar unos muelles más blandos, o cuanto menos probar otros amortiguadores tarados para una sola persona. Algo inexplicable me ocurrió durante la prueba en bajada rápida que pasábamos a fondo, en la que hice repetidos toques de amortiguadores traseros. No puedo explicarme como unos amortiguadores que encontré duros, pudieron llegar al final de su recorrido

(120 mm.) en una bajada con baches suaves y cortos; parece algo paradójico y contradictorio.

En tramos trialeros todo el conjunto de amortiguación es lo suficientemente eficaz para no ponernos en apuros, pero con más suavidad posterior se mejoraría el paso por los obstáculos y la conducción se haría más agradable.

Los guardabarros se han diseñado con mucha atención, pensando en la eficacia contra el barro, la protección en general, la irrompibilidad y la refrigeración del cilindro y escape gracias a unas rendijas practicadas en la parte posterior del guardabarros delantero.

Pasando a la posición de conducción, nos hemos dado cuenta que ha sido también punto de entretenidas pruebas, diseños y estudios, porque en una moto de las dimensiones de esta 75, encontramos inmediatamente la buena posición, con todo en su sitio y cerca de manos y pies, sin obligar a mover toda la pierna para frenar o cambiar, ni estar forzado a adoptar extrañas posturas irracionales para poder conducir correctamente o atacar en plan violento para marcar un buen tiempo o mantener un promedio acorde a los ritmos de

cualquier T. T.; en otras palabras, con esta H-6 nos hemos sentido identificados desde el primer momento, no hemos tenido problemas de adaptación ni de acoplamiento y más me parecía reencontrar una vieja amiga que estar descubriendo el último fruto de la fecundidad montesista.

El depósito y asiento tienen unas dimensiones adecuadísimas para el tamaño y volumen general, siendo grandes responsables de la excelente posición de conducción. El asiento, de líneas más estudiadas y anatómicas de cuantos habíamos visto en las series de esta marca, permite un fácil desplazamiento del cuerpo en todos los sentidos, incluso trialeando y en pie hemos tenido la máxima libertad de movimiento que jamás hayamos obtenido en una todo terreno de serie. El depósito «Jumbo Stile» coadyuva estas ventajas, especialmente en escaladas y derrapadas, al permitir subirse totalmente sobre él gracias a la forma de huso en su conjunción con el asiento y al labio de éste, que monta sobre el plano horizontal del depósito, de polietileno flexible.

Un detalle que apreciamos sensiblemente es el sistema de fijación de las placas laterales por

La horquilla, «hidraulicomecanoneumática», es sencillamente fabulosa.

La Boutique de la Moto

Mejía Lequerica, 16. Teléfono 4470039. Madrid-4

DISTRIBUIDOR
MONTESA
Recambios
originales

LAVERDA
Benelli

Las mejores
marcas en
prendas
deportivas

Tenemos una solución para cada problema

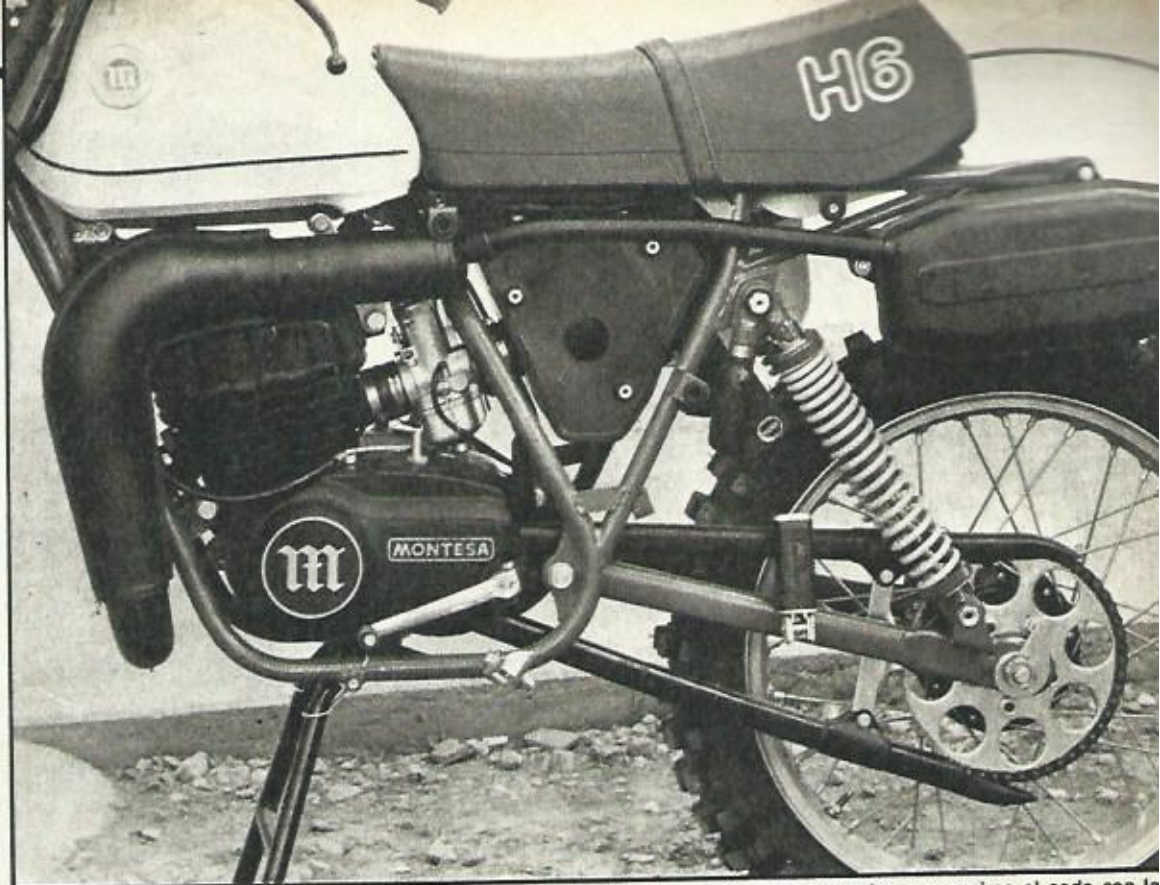
Visítanos y
comprueba nuestras **Facilidades**



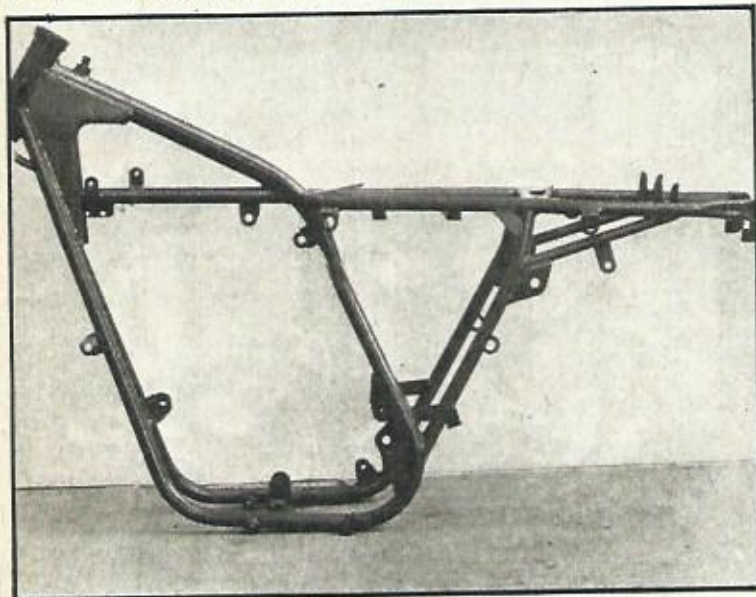
medio de unos tetones solidarios a las mismas tapas, que encajan en unos orificios forrados de caucho que oprimen cada tetón, manteniendo bien firme y sujeta cada tapa cerrada por simple presión de un dedo. Es un sistema que ya conocemos desde tiempo por verlo en muchísimas motos de importación y algunas españolas, pero en Montesa es la primera vez (si la memoria no nos engaña) que se utiliza tan simple y fácil método que desplaza los incómodos tornillos.

También es destacable recordar que el asiento se desmonta sin útiles, al utilizar la fijación de la hermana mayor (H-6, 360) por medio de elásticos de caucho, aunque en este modelo se han colocado con más cautela y discreción en el extremo posterior del sillín y en paralelo a las barras terminales del bastidor, siendo prácticamente inapreciables en la observación ocular de la moto.

Siguiendo con los detalles, merece la pena mencionar el caballete central del más puro estilo T.T., fijado el chasis por otro elástico similar al de la 360. También reencontramos una vez más los conductos protectores de cadena, montados flotantes, que tan buen resultado han dado en



El escape, rediseñado según las exigencias de la nueva distribución, es de salida superior, y ve unirse el codo con la petaca por un tubo dotado de dos juntas tóricas que aseguran la estanqueidad del mismo.



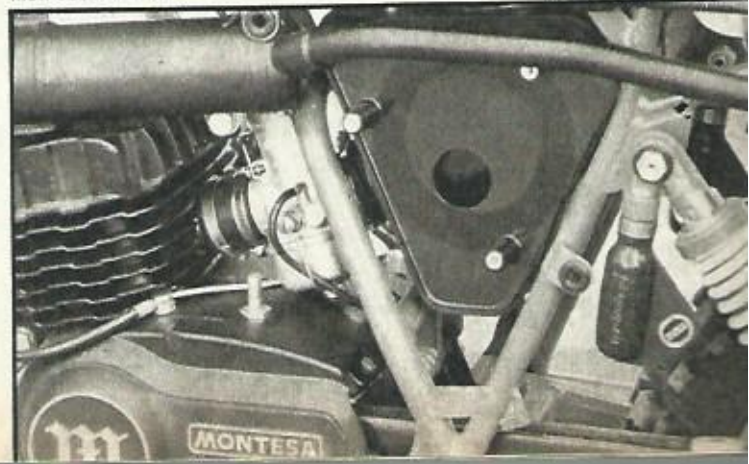
Chasis doble cuna, sencillo pero resistente.

El caballete central va fijado al chasis por un elástico similar al de la «360».



El depósito, siguiendo la nueva línea Montesa, en «Jumbo Style».

Las placas laterales han adoptado un nuevo sistema de fijación; unos tetones solidarios a las mismas encajan en unos orificios forrados de caucho que oprimen cada tetón.



Montesa Enduro

los modelos de la marca que ya lo han adoptado desde el lanzamiento de la Cota 348, aunque el rozamiento de la cadena con los tubos plásticos supone una pérdida de potencia sensible para este motor de 75 c.c. y potencia limitada. Hemos calculado que se puede llegar a perder entre medio y un caballo de potencia efectiva, lo que supone una cifra importante para quien desee participar en competiciones para la clase hasta 75 c.c.

La manejabilidad del conjunto queda fuera de toda duda o crítica. Tanto Carlos Mas como el abajo firmante, coincidimos en que era una verdadera bicicleta, muy dócil, fácil de pilotar y con una capacidad de reacción que permite corregir cualquier error, salvando situaciones delicadas que con otras motos podrían ser irreparables. Aquí intervienen la posición de conducción, el reparto de pesos, la estabilidad (fabulosa), la amortiguación que conforman este equilibrado conjunto.

En el aspecto frenada nos hemos sentido un poco defraudados por la sencilla razón que estos tambores no corresponden en rendimiento al resto de la moto. El delantero es suave, progresivo y con un tacto muy bueno, pero está algo falto de potencia, especialmente en asfalto. En tierra y de forma muy especial para trial en bajada es simplemente bueno. El trasero, como la mayoría de frenos posteriores en motos de fuera de carretera, falla por varios sitios; falta tacto, potencia y sobra recorrido del pedal, lo que no deja de tener su peligro sobre pisos con piedras, raíles o cualquier otro saliente del suelo que puede golpear la punta de la bota e incluso doblar el pie y hacerlo pasar debajo del estribo.

En un descanso tuve la precaución de volver a tensar el freno trasero, pero después de hacer un tramo rápido de 10-12 kilómetros, volvía a estar flácido y con tendencia al bloqueo. Imagino que debe tener parte de culpa la «juventud» de la moto y la lógica falta de adaptación de los forros al tambor, pero aquí pediría un freno algo mayor que pudiera mejorar el tacto, la progresividad y la potencia, porque con un cilindro de 125 el problema puede ser mayor.

EL MOTOR INVITA A LA «ESTRIPADA»

Conociendo el motor de la «L» nos esperábamos una nueva distribución muy agresiva y puntia-guda, difícil de mantener en el régimen de utilización y con respuestas violentas y dignas de un Schmider, pero, por fortuna, el criterio de Montesa ha sido de lo más acertado, ya que se ha planteado la curva de potencia bajo

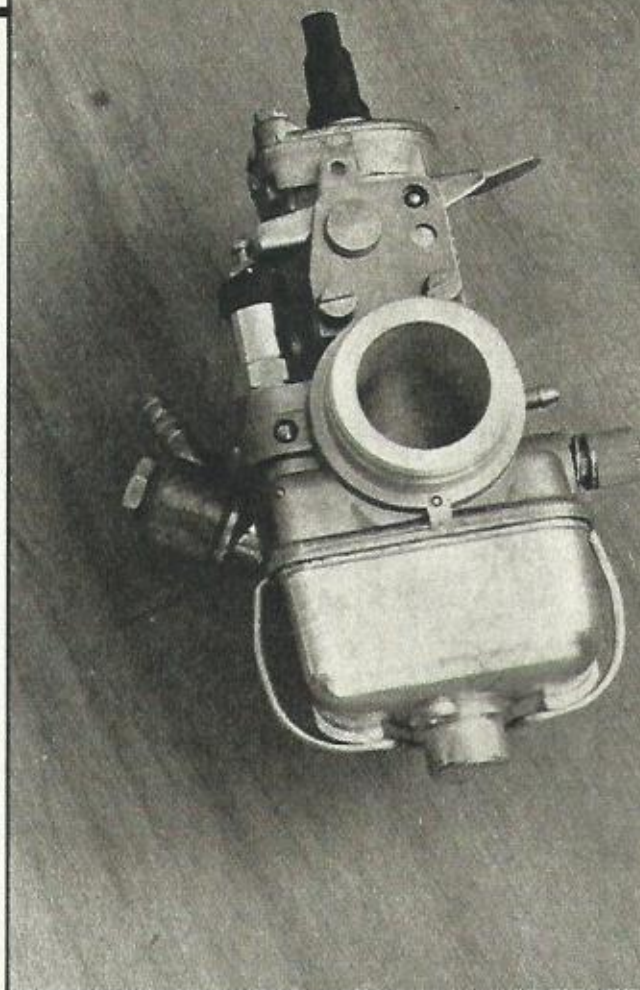
las mismas directrices que en la «L», o sea, con unos buenos bajos, una curva bastante amplia y sin tirones ni necesidad de estar buscando regímenes elevados para tener tracción y aceleración.

Con la remodelación de la distribución y cámara de combustión se ha logrado aumentar la potencia en unos 2-3 CV sin tener que subir el régimen, mientras las respuestas a bajo régimen son limpias, sin vacíos, progresivos, suaves y capaces de sortear los obstáculos de tramos trialeros sin penurias, pero utilizando de forma exclusiva la primera relación. Cuando el trecho trialero es cuesta arriba y se deben cortar gases para evitar fuertes impactos de la rueda delantera, la situación se complica, y es recomendable ayudarse con los pies y estar presto para dar alguna que otra caricia a la manecilla del embrague, pero sin exageraciones, porque la rueda delantera se levanta con cierta facilidad al tener el peso del piloto cargado en la trasera y muy libre la delantera. Esto nos pasó en una fuerte subida con escalones pronunciados y muy vivos, que obligaba a cortar para entrar en ellos sin golpear exageradamente la rueda directriz.

Este es el único punto débil del motor de 74 c.c., y deseamos dejar bien claro que para llegar a tales extremos es realmente necesario matar mucho el régimen y solicitarle también mucho en pocos centímetros de espacio. Uno de los tramos que hicimos estaba en una ladera de gran desnivel, cuyo sendero estaba formado por no menos de media docena de ángulos cerradísimos, como ya es norma en este tipo de caminos de pezuña. Entrando la primera horquilla pusimos primera, y sin tener que hacer ninguna otra operación, pudimos remontar toda la cuesta y salvar todos estos ángulos lentos sin que el gallardo motor diera el más mínimo síntoma de desfallecimiento o pidiera ayuda del embrague para salir de alguna curva; siempre tuvimos tracción y regularidad de giro-bamotor.

Donde en realidad nos sorprendió este motorcito fue en caminos y senderos llanos, con curvas de todo tipo, por la forma como mantiene el régimen y la potencia, a pesar de las cortadas en cada viraje y alguna que otra frenada tardía. Jugando con las tres últimas relaciones logramos mantener un promedio que Mas calificó como bastante suficiente para cubrir los controles de un T. T. sin penalizar, y ello es un buen aval para los jóvenes que piensan en empezar a correr en algún T. T. y no tienen en su programa un cambio de cilindro ni la tarifa de trucaje que les presentará su preparador.

Este motor, como el de la «L», tiene una curva bastante llana,



El carburador en un Bign-84 de 28 mm. de diámetro.

que se traduce en un campo muy amplio de utilización eficaz. El régimen no llega demasiado alto y en consecuencia es mejor hacer los cambios cuando se oye el motor cercano al régimen máximo, evitando llegar a este punto y naturalmente prohibirse superarlo, ya que de hacerlo se pierde tiempo y aceleración. Me di perfecta cuenta que cambiar sin cortar gases y apretando el embrague rapidísimamente era beneficioso para el rendimiento del motor, obteniéndose siempre un incremento tangible de aceleración.

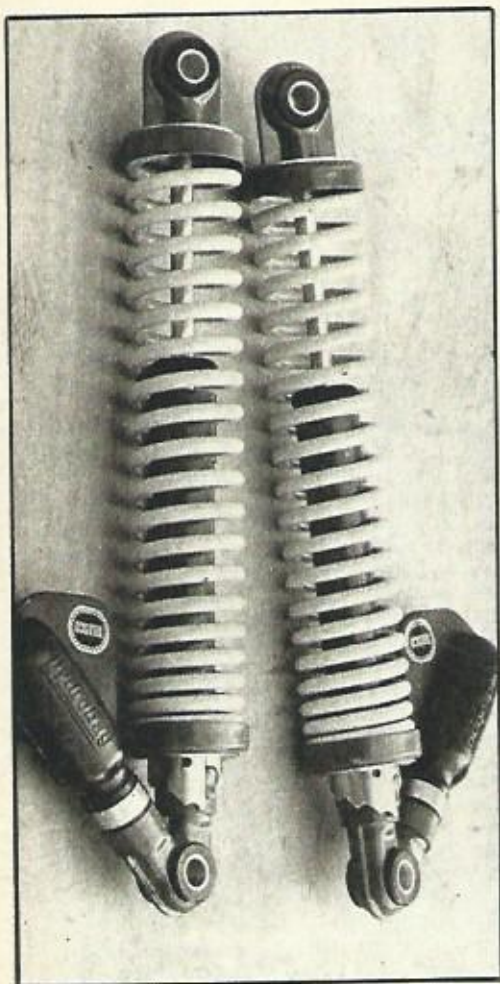
En bajadas es donde realmente nos dimos cuenta de las virtudes del bastidor y amortiguación, ya que al rodar en quinta y sexta alcanzábamos velocidades de cierta importancia que obligaban a entrar los virajes con una trazada muy precisa que se podía convertir en una salida de curva en derrapaje. Carlos Mas se empleó a fondo en una de estas bajadas sinuosas y vimos lo que es capaz de hacer una H-6 74 en buenas manos, y podemos decir que tiene cuerda para rato y que es una moto capaz de poner en serios apuros (repito, en bajada) a cualquier especialista de T. T. que pilote una 360. Más entraba ya cruzado, frenando de atrás y acelerando al unísono, para salir en derrapaje pero con el motor a

tope de vueltas y la rueda trasera liberada de la retención que le daba el freno es un espectáculo digno de ver desde atrás que demostró el equilibrio de esta acertada moto.

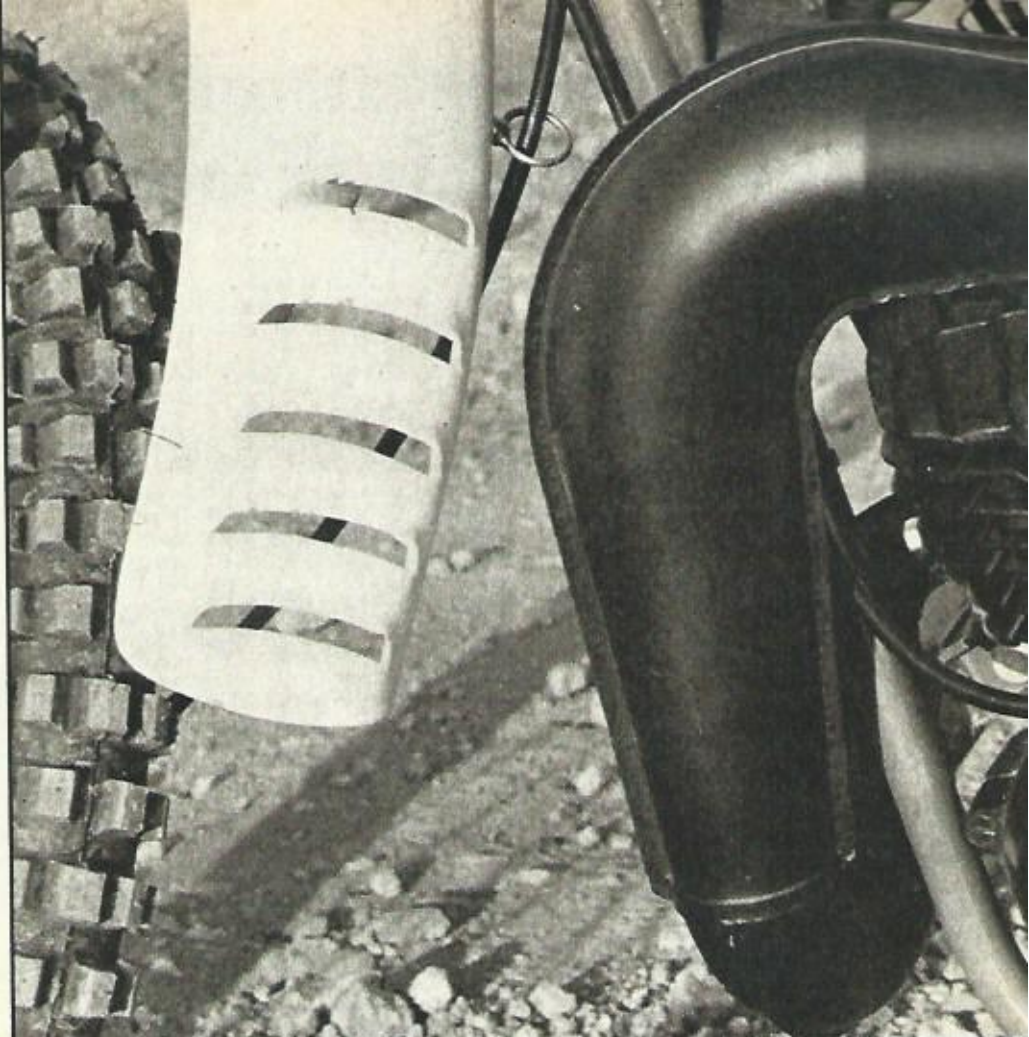
En las mejoras aportadas a este motor debe destacarse en primer lugar la elevada discreción sonora de todos sus componentes, y de una forma muy especial de admisión y escape.

Para la admisión se ha trabajado largamente en una caja de filtros bastante voluminosa llena de conductos y cámaras de expansión, que asegura el caudal de aire necesario para el carburador de 28 mm de diámetro sin que se manifieste la más mínima succión del aire ni se produzcan resonancias en el interior de la caja. El elemento filtrante queda accesible por el lado izquierdo sacando la tapa lateral, desatornillando tres pernos para liberar la tapa del filtro, que hace al mismo tiempo de sujeción del espumado filtrante.

El escape, rediseñado según las exigencias de la nueva distribución y en el banco de pruebas, es de salida superior y con un primer silencioso que recuerda en parte el tramo final de la «L», con la semiesfera terminal de salida angulada que conecta con un largo tubo dotado de dos juntas



Los amortiguadores, Telesco Hydrobag de 120 mm. de recorrido, se muestran algo duros en montaña.



El guardabarros delantero lleva unas ranuras que permiten la refrigeración del motor.

tóricas que aseguran la estanqueidad, el cual desemboca en la petaca silenciosa de estudiado laberinto interno de forma que el ruido sea prácticamente imperceptible por los viandantes, incluso en plena arrancada. También debe citarse la protección acústica alojada en toda la cámara de expansión del tubo y encerrada en una doble pared concéntrica, forrada con materiales ignífugos y aislantes termicoacústicos. Con todo ello resulta que la H-6 es una de las motos nacionales más silenciosas y hasta me atrevería a decir, sin riesgo de error, que es la más silenciosa de todas las actuales, sin límite de cilindrada pero con reserva de las peculiares trial.

Conviene asimismo decir que a pesar de lo tapado que está este motor, tanto en la admisión como en el escape, es loable la gama de potencia que ofrece y la eficacia general en montaña.

El cambio ha ganado en precisión de selección al incorporarse unos anillos y un muelle en el selector para reducir el rozamiento y mejorar la selección y fijado de cada relación. También merece su aplauso el conjunto de neumáticos Pirelli-Cross, con una mezcla bastante blanda de cauchos que le dan una adherencia fabulosa en cualquier terreno, incluyendo el asfalto húmedo, pizarras

bajo caudal de agua en pendiente, y como no sobre tierra batida, propia de caminos vecinales. En toda la prueba nunca hemos tenido el más mínimo desfallecimiento de las gomas, y en más de una ocasión nos han ayudado se-

riamente para remontar alguna cuestecilla trialera y para salir de alguna curva de aquellas rápidas que se cierran en la salida.

En síntesis, una moto que ofrece lo que aparenta, que no engaña al cliente y en caso de

progresar tanto el joven piloto de T. T., siempre puede mejorar la curva de potencia (en detrimento de los bajos) o montarse otro cilindro.

Carlos Domínguez

FICHA TÉCNICA

Motor: Monocilíndrico, dos tiempos.

Diámetro por carrera: 42 x 54.

Cilindrada total exacta: 74,8 c.c.

Relación de compresión: 15:1.

Carburador: Bing-84 de 28 mm. de diámetro.

Equipo eléctrico: Volante electrónico Motoplat.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Cambio (número de relaciones): Seis.

Bastidor: Doble cuna.

Suspensión delantera: aire/ms muelle de 190 mm.

Suspensión trasera: Hidrovag de 120 mm.

Frenos: De expansión interna de 110 mm. de diámetro.

Neumáticos: Delanteros: Cross 2.50 x 21. Traseros: Cross 100/ba 90 x 18.

Longitud total: 1.980 mm.

Distancia entre ejes: 1.315 mm.

Capacidad del depósito: 8,1 litros.

La caja del filtro, muy simple, práctica y efectiva. La sonoridad de esta moto es uno de sus muchos aciertos.

