

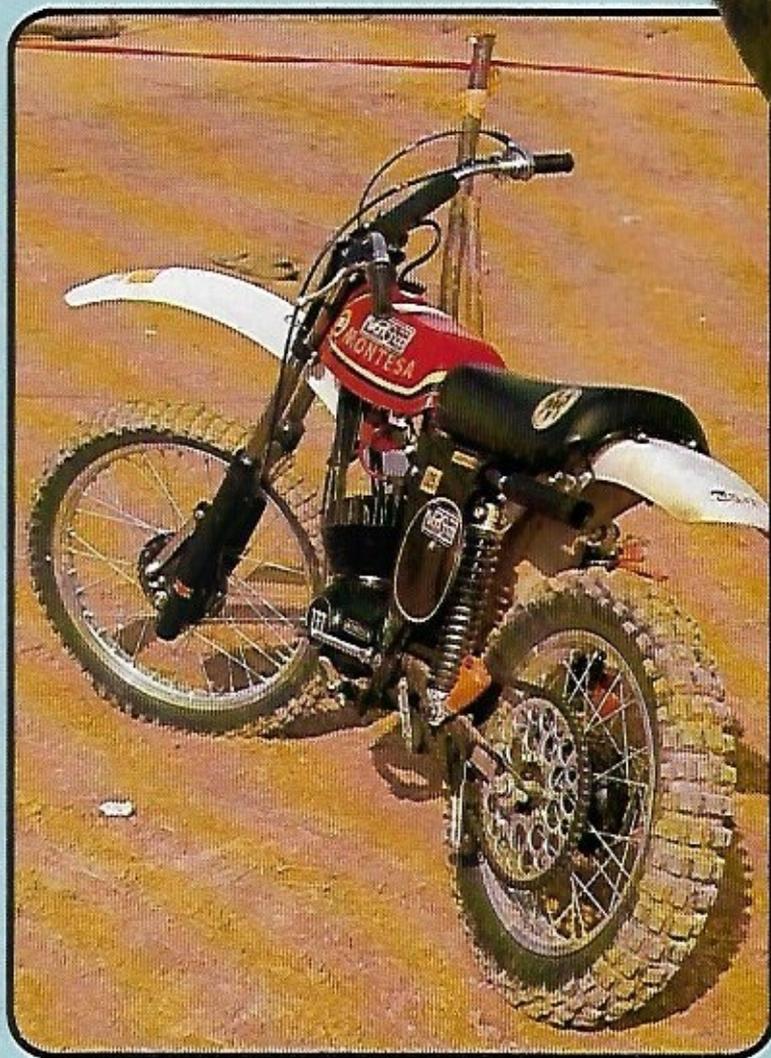
la nueva capra



He aquí la moto con la que sueñan muchos "juniors" ya que en el Trofeo Montesa va a hacer su primera aparición en competición. No olvidemos que este año habrá también Campeonato "Senior"...

Muchas veces las noticias surgen cuando menos se las espera. Y de esta forma, cuando me desplazaba al circuito de Mollet (los Gallechs), para asistir al primer día del cursillo de motocross, que la Escudería "WORKSHOP" de Sabadell, en colaboración con el mismo Club ha organizado, me dio ante mí una sorpresa...

Sí, entre las máquinas de los 25 participantes, de toda España, y los monitores, Luis Sánchez y Esteban Soler, veía ya algunas unidades de último y esperado modelo de la "25 Montesa". ¿Cómo podía ser eso? No hacía muchas horas aún que había estado en contacto con el departamento de Prensa de la fábrica, en el cual se me había comunicado que en pocos días tendríamos los "cámaras de la prensa" la moto en nuestras manos para realizar los oportunos ensayos y pruebas. Pero la cadena de montaje estaban saliendo ya algunas unidades que se habían entregado a unos pocos pilotos. Llegados de fuera de Barcelona (Valladolid, San Sebastián, etc.), para que pudieran realizar así este cursillo y su vez acostumbrarse a la máquina de cara a la primera carrera del Trofeo Montesa, lista ya en Gerona. De esta forma, y a modo de adelanto de lo que será la próxima semana un ensayo más exhaustivo y con los datos y detalles técnicos, os adelantamos hoy esta primicia informativa, a base de fotos y de los oportunos datos técnicos que se han podido obtener viendo la moto (la fábrica no ha facilitado aún ninguno, a la espera de entregarnos una moto para el ensayo definitivo), y que servirán



Exteriormente la nueva Capra se diferencia por el guardabarros delantero, la protección del manillar y los amortiguadores "Telesco". En el motor están las mejores novedades.

125 VB



www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com



La horquilla Betor de eje avanzado se refuerza ahora en la parte frontal de las botellas, consiguiendo así una mayor resistencia a los golpes. El freno delantero es similar al de la "dos y medio".

En el chasis se han incorporado o mejorado algunos refuerzos, como éste que vemos en la parte inferior del depósito. Se ha conseguido una mayor rigidez en general sin que aumente el peso.

ya de orientación, de cara a los posibles compradores de la misma que se encuentran con el Trofeo Montesa "a la vuelta de la esquina".

Básicamente lo nuevo es la misma que el anterior modelo, en el que se refiere a su parte exterior. Se ha cambiado el guardabarros delantero que es como el de la "dos y medio", más envolvente y efectivo, se ha incorporado la protección de goma en el manillar y poca cose más. Pero si nos fijamos con más detalle vemos ya algunas novedades importantes.

En el chasis se han incorporado algunos refuerzos en puntos que resul-

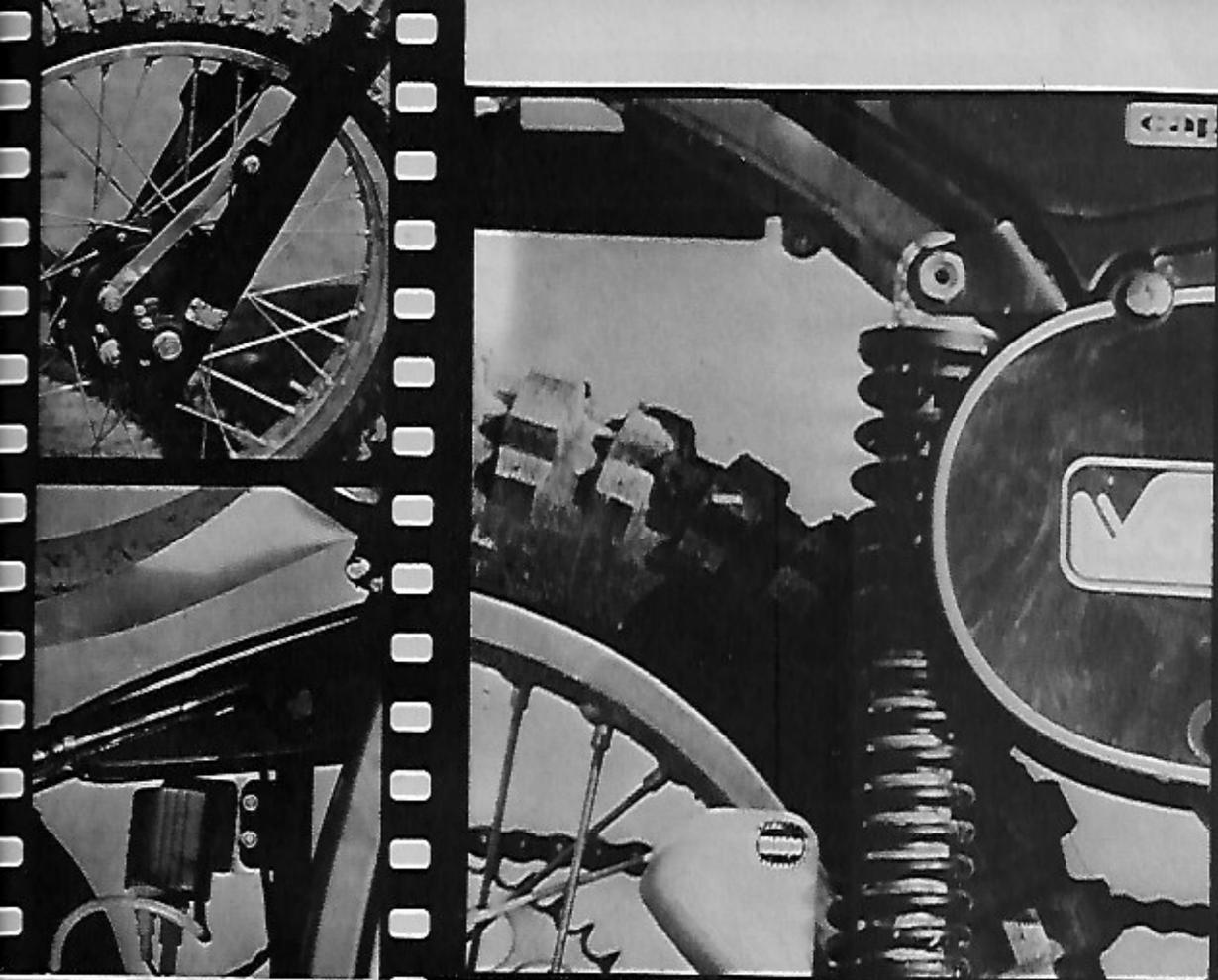
taban débiles, como bajo la espina de dirección o tras el carburador. Se ha acoplado la nueva guía tensor de cadena, de ocho como en la 250. En el apilado de las suspensiones. Aunque parecemos de las nuevas medidas, saltó consiguientemente la adopción de los nuevos amortiguadores telescópicos "Hi-Road", así como la horquilla delantera que sigue siendo la Betor, pero ahora lleva las nuevas botellas reforzadas en su parte delantera.

Los frenos cambian en la parte delantera donde se ha incorporado el mismo que en la 250.

Pero donde en toda nos encontramos con el capítulo de novedades más importante es en el motor. Y también aquí es donde os podemos adelantar ahora pocos datos técni-

cos, pero sí algunas novedades. Se han fundido nuevos cárteres con algunas modificaciones interiores con respecto a los anteriores. El conjunto de biela, cigüeñal, etc., se ha modificado reforzando algunos elementos como la biela. La culata va fijada al chasis por una "lámina" lo frente de durul para evitar vibraciones excesivas. El tubo de escape ha sido modificado y su diseño es un "Bing 36" que sigue su diseño de una forma muy similar, tiene ahora una parte del mismo hecha a mano. La carburación se confía a un "Bing 36" etc.

Según nos explicaban los "afortunados" poseedores de estas nuevas motos, la mayor diferencia con respecto al anterior modelo es la gran cantidad de "bajos" que tiene ahora, influyendo en orden directo el nuevo tubo, pero sin que estos bajos im-



Detrás se han incorporado los nuevos amortiguadores Telesco Hidrobag. Según las primeras impresiones, estos amortiguadores que ya son utilizados en la 250, están dando un magnífico resultado también en esta máquina.

trasera, con la adopción de la nueva amortiguación "Telesco".

Como ya decía al principio, puedo adelantar más datos técnicos o impresiones de manejo. Los usuarios por no haber sido facilitados aún en la fábrica, los otros por no haber estado sobre la máquina. La próxima semana espero poder completar este reportaje con la prueba de la moto, a fondo y en un circuito y poder tener una idea más exacta de lo que es esta "125", una de las motos de más venta actualmente que ha servido para forjar y descubrir a grandes pilotos y campeones como los Arcarons, Ramón, Martínez, Aragán, Riera, Vila, Torrente, Puig, Ménech, Simeón, etc.

EDUARDO RUBIO

El manillar incorpora la protección de caucho negro que ya vimos en la "hermana mayor". Los tensores plásticos son los ya clásicos en la marca.

Un detalle de la nueva "guía tensora" de cadena que se ha incorporado en la "125", muy similar al de la "dosier medio". Las llantas siguen siendo "Akront" de aluminio, y el neumático Pirelli.

pidan que la máquina se estire en todas las marchas lo justo y suficiente, aunque quizás un poco, muy poco, menos que la anterior. La potencia es

mayor también y otro aspecto que nos han comentado los "pilotos" es que se nota un mejor comportamiento del chasis, sobre todo en su parte

Nuevas cárteres —en la parte interior—, biela, cigüeñal, etc. Incorpora la máquina, junto al tubarro que ha sido variado en alguna de sus partes, una "dois de bajos" magnífica. El carburador es un Bing 36.

