



en  
prueba

# MONTESA ENDURO 250-H



Con el lanzamiento de la Enduro, en 1974, Montesa ponía a disposición de los aficionados la primera todo terreno fabricada por la marca con aspiraciones netamente competitivas, dando con ello satisfacción al tipo de cliente que no sentía cubiertas sus aspiraciones con la King Scorpion, modelo de lanzamiento anterior que continuó en producción, ocupando el lugar que le correspondía como máquina más polivalente y sofisticada, pero poco adecuada para la competición.

La Montesa Enduro se presenta como directamente derivada del modelo Cappra de cross, agresiva, ligera... En su diseño se habían adoptado algunas soluciones que hasta entonces permanecían inéditas entre las motos de todo terreno nacionales fabricadas en serie, como, por ejemplo, su suspensión trasera de largo recorrido con amortiguadores inclinados. Con todo esto, la Enduro conseguía una excelente acogida por parte de los aficionados que le permitía mantenerse en el mercado durante dos años sin sufrir apenas variaciones.

El modelo que hoy ocupa nuestra sección "En prueba" no es otra cosa que una actualización del popular modelo de todo terreno Montesa. La Enduro, que al parecer mantiene su "juventud" en lo que a características básicas se refiere, recibe en esta nueva versión una serie de innovaciones que, sin variar su personalidad ya conocida, tienden a conseguir una mejora de su comportamiento en algunos aspectos, centrándose, de forma especial, en aquellos elementos que tienen influencia sobre la posición y el confort del piloto.

## PRIMERA IMPRESION

Al encontrarnos frente a un modelo que ya nos es conocido en su base, la atención se centra, lógicamente, en las modificaciones sufridas con respecto a la versión anterior. En este sentido lo primero que destaca en la Enduro es el nuevo depósito de gasolina, cuyas renovadas formas consiguen variar considerablemente la estética general de la máquina. El motivo de este cambio debemos buscarlo en el aspecto funcional, ya que con él se ha tratado de reducir la anchura con el fin de permitir mejorar la postura de piernas y la movilidad del piloto sobre la máquina. Estéticamente, cada cual juzgará lo que se ha ganado o perdido con este cambio; personalmente opinamos que el nuevo depósito le da a la Enduro un aire más "profesional" y especializado, aunque, como contrapartida, pierde originalidad al acercarse su diseño al de algunas todo terreno europeas ya conocidas.

También el asiento ha sido rediseñado, adoptando unas formas

de cross, lo que contribuye a reforzar aún más la línea agresiva que ofrece el nuevo depósito. Este asiento, que está muy bien realizado, lleva incorporado el asa obligatoria para que la máquina pueda ser autorizada por Industria para dos plazas. En la parte trasera de sus laterales se ha grabado el anagrama Montesa en color amarillo. Continuando con el puesto de conducción, encontramos el nuevo manillar, más estrecho y con distinta forma que el anterior.

El piloto trasero ha sido sustituido por uno rectangular, más ligero y reducido de tamaño. Los amortiguadores son ahora de doble muelle, cambio del que ya se habían beneficiado las últimas series del modelo anterior. También han sido variadas las tijas de la horquilla delantera, para permitir el desplazamiento de las barras con el fin de reducir la altura general de la moto, reforzando la sujeción de las mismas con tijas de dos tornillos por lado. Para conseguir la reducción de altura en la suspensión trasera, el bastidor lleva ahora un segundo anclaje superior para los amortiguadores, que, en su posición normal, mantienen la misma inclinación que en el modelo anterior.

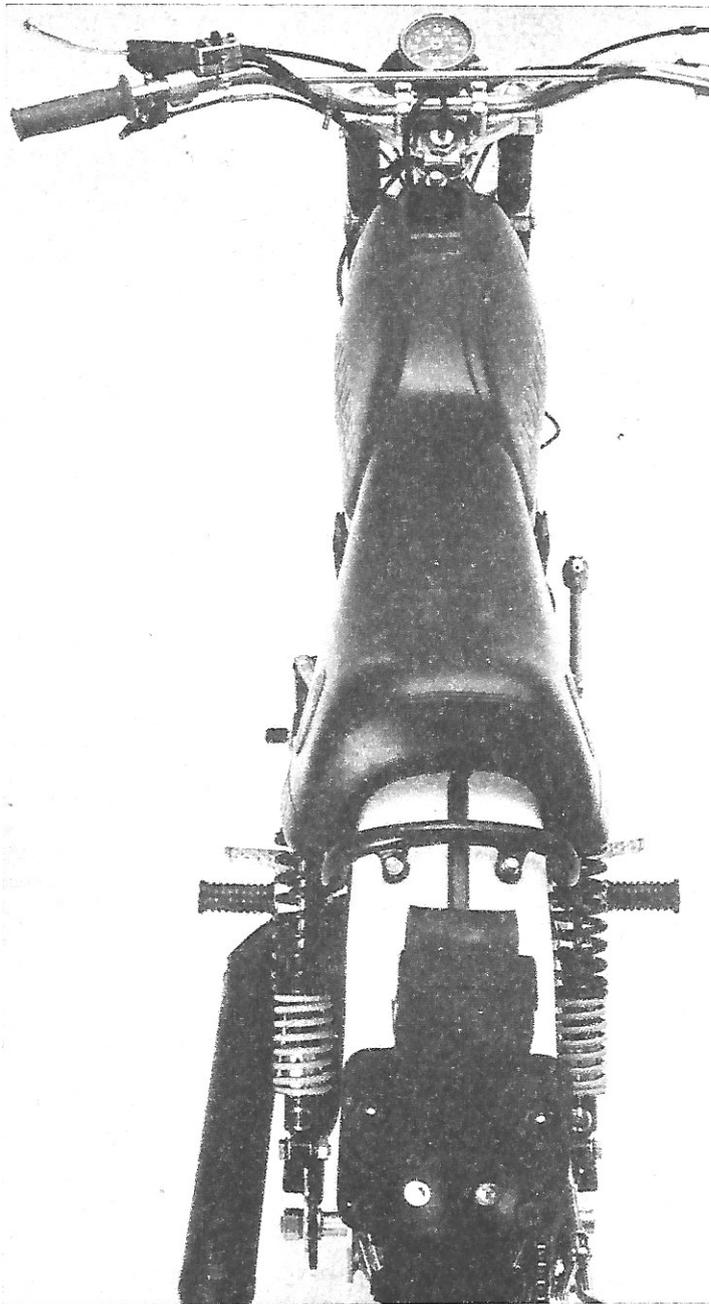
Como últimos cambios, la corona es ahora de mayor diámetro y la parte central del cárter motor va terminada en negro mate, formando conjunto con las tapas laterales.

## PUESTA EN MARCHA Y RUIDO MOTOR

La palanca de arranque es la clásica Montesa; o sea, corta y colocada a la derecha del motor en posición bastante elevada. La forma más cómoda de actuar sobre ella es montándose sobre la moto y utilizando la pierna derecha para dar la "patada".

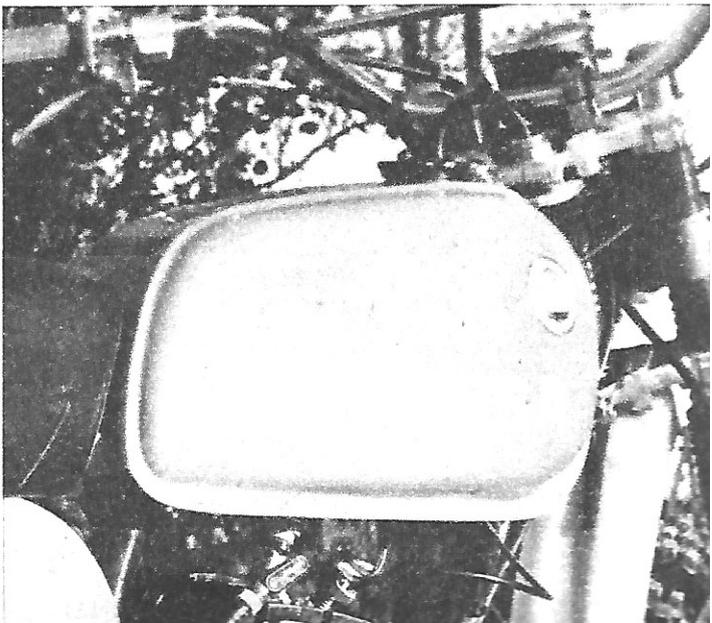
En frío es necesario bajar la palanca del starter —situada en el carburador—, y, manteniendo el acelerador en su punto mínimo de apertura, dar una pedalada seca y enérgica. Cumpliendo estos requisitos el motor se pone en marcha a la primera o, como mucho, a la segunda solicitud, incluso en el caso de que la temperatura ambiente sea muy baja y el motor lleve horas sin funcionar. En caliente, el motor cobra vida a la primera bajada de pedal, sin necesidad de cumplir otro tipo de trámite.

El sonido del escape no ha variado con respecto al modelo anterior de Enduro, manteniendo su tono reducido y discreto. También la admisión da muestras de estar muy bien silenciada, consiguiendo que su sonido pase inadvertido para el piloto. No ocurre lo mismo con los ruidos mecánicos, que son claramente perceptibles desde el puesto de conducción, especialmente cuando el motor gira a bajo o

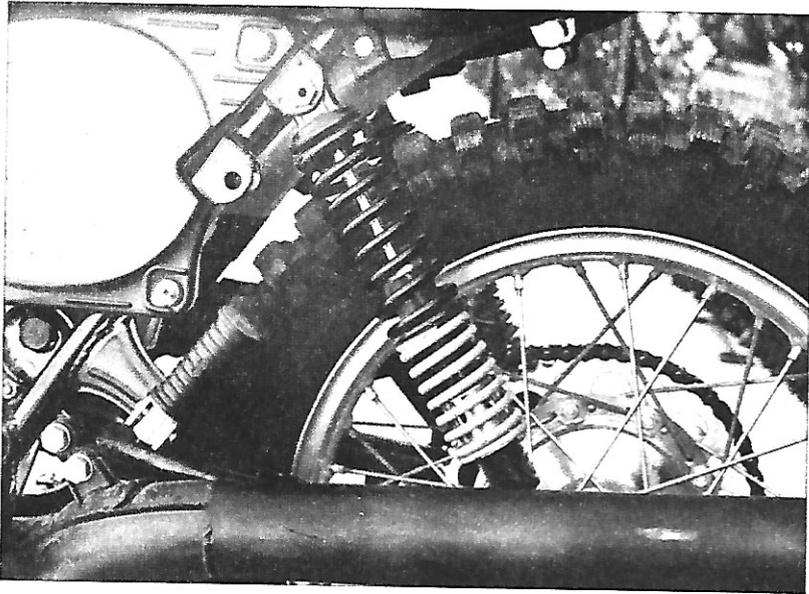


El puesto de conducción ha mejorado notablemente con las modificaciones introducidas. El conjunto es menos voluminoso, ofreciendo al conductor la sensación de encontrar una máquina más ligera y manejable.

El depósito de la Enduro H es más estrecho que el que se montaba en el modelo anterior. Sus laterales presentan una superficie lisa que ofrece un excelente apoyo para las piernas. La capacidad del tanque ha disminuido hasta 9,5 litros. Para los que deseen mayor capacidad, se montarán unas series con el depósito antiguo, que tiene capacidad para 12 litros.



# MONTESA ENDURO 250-H



Los amortiguadores traseros son los Telesco de doble muelle que ya se montaron en las últimas series del modelo anterior de Enduro. La eficacia de la suspensión trasera es, en conjunto, excelente.

lo cual contribuye favorablemente a la rapidez en los cambios.

El escalonamiento de las distintas relaciones es correcto para el uso que se pretende dar a la máquina, con una caída de vueltas al realizar los cambios que va en ligera disminución según se va pasando a marchas más largas, y, en cualquier caso, sin que exista ningún vacío apreciable entre relaciones, lo que permite mantener el motor girando continuamente dentro del campo de revoluciones en donde se encuentra la mejor respuesta.

El desarrollo final se ha visto ligeramente acortado con relación al modelo anterior. La Enduro-H monta una corona con seis dientes más, y, aunque el piñón de salida tiene también un diente más, el resultado final es una reducción de aproximadamente el 3 por 100 en todas las relaciones. Desconocemos el motivo de este cambio, aunque suponemos que se ha efectuado con el fin de aumentar el diámetro de la corona y del piñón para, con ello, alejar la cadena de transmisión del eje del basculante, ya que en el modelo anterior se producía con facilidad el roce en este punto y era necesario sustituir con demasiada frecuencia la goma que protege al basculante contra este rozamiento, pues se desgastaba con excesiva rapidez.

## CHASIS, SUSPENSIONES Y FRENOS

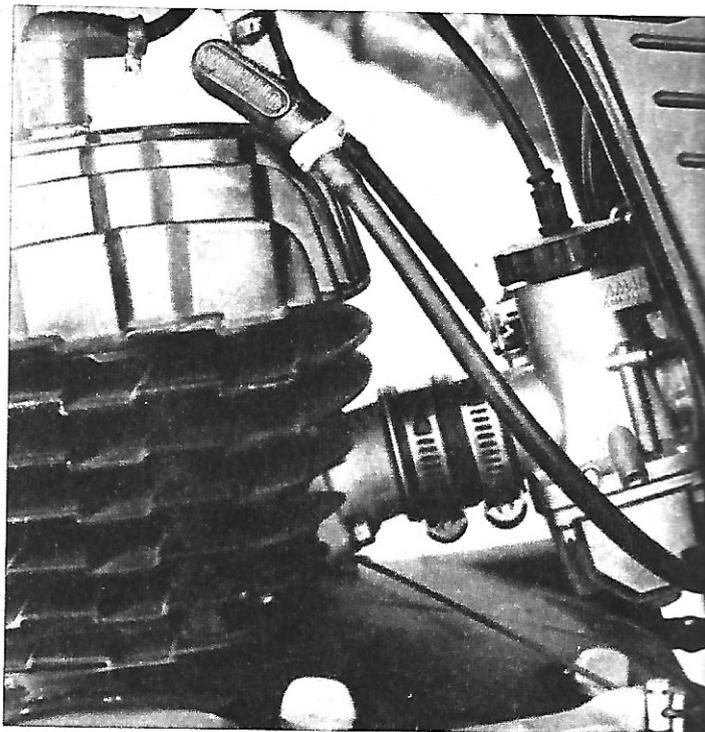
El chasis ha sufrido muy pocas variaciones con relación a la anterior Enduro. La más destacada es, sin lugar a dudas, la incorporación de dos nuevos anclajes para los amortiguadores traseros con los que se consigue que el usuario de la máquina pueda modificar la posi-

ción de éstos, y, como consecuencia, la altura total de la máquina, que puede variar en tres centímetros aproximadamente de un punto a otro. Para compensar esta variación de altura en la suspensión trasera, las barras de la horquilla delantera deben —y pueden— desplazarse sobre las tijas en la misma proporción que se sube o baja la parte trasera, quedando así siempre la máquina equilibrada.

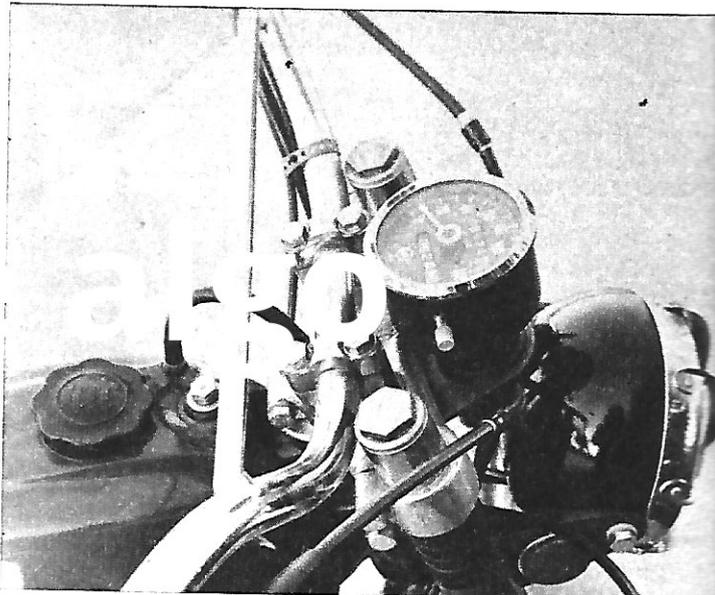
Aparte de esta nueva configuración de la Enduro —derivado, como el motor, de los modelos de cross— mantiene las virtudes de estabilidad y rigidez que hacen posible circular con rapidez sobre cualquier tipo de terreno, a lo cual contribuye, de forma importante, el buen funcionamiento de las suspensiones.

La horquilla delantera, telescópica, hidráulica, tiene un recorrido de 190 mm. y un funcionamiento suave y progresivo que permite absorber cualquier irregularidad del camino sin llegar a hacer tope, incluso en circunstancias extremas.

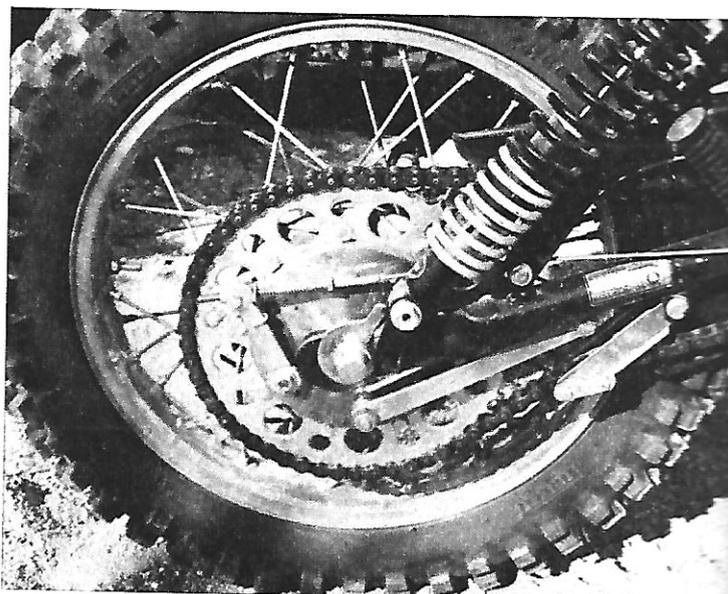
La suspensión trasera, de 160 mm. de recorrido, se sirve de amortiguadores hidráulicos Telesco de doble muelle, iguales a los que se montaron en las últimas series de la anterior Enduro. Con respecto a los que equipaban las primeras unidades de este modelo, la incorporación de doble muelle se traduce en una mayor suavidad en la primera parte de su recorrido, consiguiendo con ello que las pequeñas irregularidades del camino, que anteriormente se transmitían íntegras al piloto, pasen casi inadvertidas. Frente a obstáculos de mayor importancia, se pone de manifiesto la excelente capacidad de absorción del sistema de amortiguación, que hace posible mantener la velocidad en tramos accidentados sin



El motor no ha variado nada con respecto al modelo anterior. El carburador sigue Amal de 32 mm. con starter.



Para reducir la altura de la moto, se deben desplazar las barras de la horquilla en el mismo sentido. Para permitir este desplazamiento, el anclaje del manillar ha sido ligeramente modificado.



La corona ha sido aumentada de diámetro —6 dientes— con lo cual se evita que la cadena roce en el eje del basculante con la facilidad que lo hacía en el modelo anterior.

que la máquina pierda su trayectoria ni los amortiguadores lleguen al final de su recorrido.

La frenada está confiada a dos tambores de distinto diámetro. El delantero, de 130 mm., ofrece una respuesta suave, progresiva y con la potencia necesaria para detener la máquina en cualquier circunstancia. Es de fácil dosificación, y nos atreveríamos a decir que se encuentra muy cerca del ideal para circular por campo.

El trasero, por el contrario, tiene una potencia excesiva que hace que la rueda clave con excesiva facilidad.

La dosificación de la frenada debe hacerse, en este caso, tomando como referencia el recorrido de la palanca en lugar de la presión ejercida sobre la misma, ya que se llega al punto de máxima eficacia sin apenas acusar la resistencia del pedal en el pie.

Este problema se reduce ligeramente destensando el cable y aumentando con ello el recorrido de la palanca, aunque en ningún caso se obtiene un freno realmente dócil.

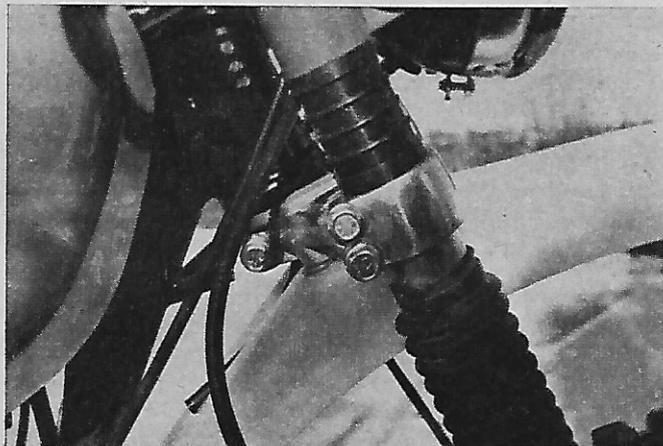
Durante la prueba, los dos tambores dieron pruebas de buena estanqueidad, pues, tras atravesar en varias ocasiones riachuelos o charcos de cierta profundidad, no sufrieron grandes alteraciones en su capacidad de frenado, si bien es verdad que, cuando el agua se introduce, es necesario actuar con insistencia sobre las palancas para que recuperen su eficacia normal.

## EN MARCHA

Durante el recorrido que hemos realizado sobre distintos tipos de terreno, la Enduro nos ha ido definiendo su verdadero carácter. Su mejor comportamiento lo hemos encontrado en caminos rápidos, con obstáculos que, aun siendo de importancia, no obliguen a reducir exageradamente el ritmo de marcha. Curvas, zanjas, ondulaciones, etc., pueden ser superadas por la Enduro sin apenas aminorar la velocidad, siempre que se ataquen con decisión y seguridad por parte del piloto. Lógicamente, la Enduro tiene su límite, por lo que este tipo de conducción no es recomendable para los que no cuenten con la experiencia necesaria en la circulación sobre esta clase de terreno.

Los obstáculos lentos, de corte trialero, deben ser abordados con decisión, para que el motor no caiga de vueltas. En caso contrario, es necesario hacer uso del embrague si se quiere evitar la posibilidad de calar el motor.

Tampoco es conveniente pasarse a la hora de abrir el puño de gas, pues un exceso en este sentido puede terminar por desmontar al piloto de la máquina, con lo cual queda claro que este tipo de pasos no son precisamente los favoritos de la Enduro, especialmente si es conducida por un piloto poco



Con el fin de garantizar una buena sujeción de las barras de la horquilla, las tijas van dotadas de doble tornillo.

## FICHA TECNICA

### Motor

Número de cilindros: Uno.  
Ciclo: Dos tiempos.  
Diámetro v carrera: 70 x 64 mm.  
Relación de compresión: 12 : 1  
Cilindrada exacta: 246,3 c.c.  
Carburador:

Marca y diámetro: Amal con starter 32 mm.  
Gicleur principal: 210  
Gicleur secundario: 30.  
Posición aguja: 3.ª ranura.  
Bujía, marca y tipo: Champion N-3.  
Encendido: Volante electrónico Motoplat.  
Caja de cambios, número de relaciones: 5.  
Desmultiplicaciones: 1.ª 1 : 2,6; 2.ª 1 : 1,62; 3.ª 1 : 1,12; 4.ª 1 : 1,83; 5.ª 1 : 0,68.

Velocidad en 5.ª a 1.000 r.p.m.: 15,78 km/h.  
Embrague: Discos múltiples en baño de aceite.  
Número de dientes piñón: 12.  
Número de dientes corona: 54.

### Chasis

Tipo: Simple cuna desdoblado bajo el motor.  
Material de construcción: Acero cromo-molibdeno.  
Frenos, tipo: Tambor.  
Diámetro delantero y trasero: 130 y 150 mm.  
Suspensión, tipo: Hidráulica.  
Marca amortiguadores: Telesco.  
Recorrido delantero y trasero: 190 y 160 mm.  
Marca y tipo neumáticos: Pirelli cross.  
Medidas delantera y trasera: 3,00 x 21 y 4,50 x 18.  
Altura estribos: 360 mm. en posición normal de amortiguadores.  
Altura mínima suelo: 240 mm. en posición normal de amortiguadores.  
Anchura manillar: 825 mm.  
Capacidad del depósito: 9,5 litros.  
Peso: 102 Kg.

En carretera la Enduro se define honorablemente, teniendo siempre en cuenta la limitación que supone el uso de neumáticos de cross, cuya adherencia sobre asfalto queda muy por debajo de las posibilidades de la máquina en cuanto a estabilidad y frenado. La velocidad máxima está por encima de los 110 Km/h. con el piloto tumbado, y el cruceo, alrededor de los 90 Km/h.

La Enduro-H está preparada para ser utilizada con dos plazas. El pasajero dispone de un confort suficiente siempre que el piloto se desplace hacia delante todo lo posible, ya que el asiento resulta algo corto para la utilización a dúo. Los reposapiés traseros quedan

mantener una postura encogida de piernas.

## CONCLUSION

La Montesa Enduro ha recibido unas cuantas mejoras, cuyo objetivo ha sido el de rejuvenecer su aspecto, consiguiendo de paso un puesto de conducción más confortable, cosa que se ha conseguido sobradamente. Como detalle interesante, se ofrece la posibilidad de disponer de una segunda altura más reducida de la moto, lo cual hará cómoda la utilización de esta máquina a los pilotos de media o baja estatura.

Posiblemente, desde el punto de vista de los que utilizan la moto exclusivamente en el campo,

## FICHA DE ENSAYO

	Muy mal	Mal	Regular
MOTOR			
Potencia			
Elasticidad			
Suavidad			
Vibraciones			
Arranque			
Embrague			
Cambio			
Accesibilidad al:			
Filtro aire			
Bujías			
Carburadores			
Cables:			
Embrague			
Gas			
FRENOS			
Delantero:			
Potencia			
Suavidad			
Progresividad			
Trasero:			
Potencia			
Suavidad			
Progresividad			
"Fading"			
AMORTIGUADORES			
Delanteros:			
Eficacia			
Suavidad			
Traseros:			
Eficacia			
Suavidad			
CHASIS			
Estabilidad			
Altura			
Rigidez			
Asiento			
Manillar			
Estriberas			
Palancas:			
Frenos del.			
Freno tras.			
Embrague			
Cambio			
Mandos:			
Luces			
Claxon			
Pedal de arranque			
Caja herramientas			
Herramientas			
Capacidad depósito			

tución del tubo de escape por uno elevado que asegure este elemento contra el riesgo de golpes, permitiendo, a la vez, aumentar la distancia mínima al suelo. Pero parece ser que la Montesa ha pensado que esta solución podría presentar ciertos inconvenientes para los que pretenden un uso más polivalente de su moto.

Bajo nuestro punto de vista, los últimos retoques, la Enduro mantiene como un excelente ejemplo de compromiso para los que quieren emplear la moto en todo terreno sin renunciar a su utilización deportiva como medio de transporte. En definitiva: los que buscan una máquina civilizada pero con carácter, esta casta deportiva.