

UNA T.T PARA EL GRAN PÚBLICO

www.motosclasicas80.c



info@motosclasicas80.c

MONTESA ENDURO 250 H

do y se obtuvieron notables resultados; pero conforme pasaba el tiempo las motos se volvían menos competitivas. Por aquellas fechas en el departamento de carreras de Montesa crecía el interés por esta especialidad y no tardaron en aparecer los primeros prototipos. Eran derivados directamente de las motos de cross, con las modificaciones necesarias para adap-

tantes victorias en las carreras de larga duración.

Todo este período de carreras y pruebas fueron perfilando lo que más tarde sería la Enduro, una moto nacida de las carreras en España, que destacaba por su sencillez cien por cien utilitaria y a prueba de los más exigentes. Sobre esta sólida base Montesa, nos ofrece su nuevo mode-

dad e incluso cumple su cometido en carretera pero donde se desenvuelve con mayor soltura es en la montaña en este medio la Enduro saca a relucir su gran personalidad de todo terreno.

¿QUÉ NOVEDADES INCORPORA?

La 250 H está pensada para el gran público y aporta unos detalles que reflejan el interés puesto por Montesa a la hora de terminar su producto, así pues nos encontramos con un equipo de suspensiones de los



MIRANDO HACIA ATRAS

A mediados de 1972 un grupo de entusiastas del todo terreno amparados por la Escudería Impala, decidieron participar en todas las pruebas de la especialidad, para ello partieron de las Montesas King-Scorpion, a las que tuvieron que hacer algunas modificaciones, pues las motos estaban pensadas para el mercado americano; poco a poco fueron perfeccionan-

La primera impresión que nos da la nueva Enduro H es de gran calidad en su acabado.

tarse a los reglamentos del T.T., cambio de marchas especial, instalación de luces, depósito de más capacidad, etc., etc.

Los primeros resultados no se hicieron esperar y en manos de la Escudería Isern, se consiguieron aplas-

lo denominado Enduro H, que aporta notables mejoras.

COMO UTILIZAR UNA ENDURO H

Este modelo en contra de lo que pudiera parecer por lo anteriormente dicho no es un "pura sangre" pensado para competición como único fin, la Enduro posee una gran versatilidad, se muestra muy cómoda en ciu-

más eficaz y que incorpora como novedad la posibilidad de variar la altura total de la moto; para ello en la parte posterior del chasis lleva dos anclajes en distintas posiciones del amortiguador; para nivelar la moto debemos realizar una pequeña operación que consiste en aflojar los cuatro tornillos que sujetan la barra de la suspensión delantera y hacerla sobresalir por la parte superior de la platina de dirección, hasta una muesca que es

grabada en la misma barra a 30 mm del tapón, esta operación en contra de lo que pudiera parecer no reviste ninguna complicación y podemos hacerla nosotros mismos sin necesidad de ir al taller, esta solución aporta numerosas ventajas así pues para los que utilicen la moto a diario en la ciudad o carretera, ganarán comodidad y estabilidad en el asfalto llevando la moto en posición baja en contrapartida los que la usen con más frecuencia por montaña ganarán mucho con el recorrido más largo, de este sistema también pueden beneficiarse los pilotos de menor estatura.

Otro detalle digno de resaltar es el de los estribos del pasajero, estos están anclados al chasis no como otros modelos que los montan en el basculante repercutiendo todos los movimientos de éste en las piernas del pasajero. Siguiendo con las novedades nos encontramos con un conjunto depósito-sillín de nuevo diseño mucho más anatómico que el ante-

rior, el depósito es más estrecho lo que permite una mayor movilidad en caminos trialeros además está unido al chasis elásticamente lo que evita posibles vibraciones en las piernas. El sillín recuerda un poco a la línea de la Cota 348 c.c.; lleva grabada una M amarilla en los laterales, el mullido es adecuado para una moto de montaña, es más bien duro y a la larga se muestra más confortable que los blandos utilizados antiguamente.

ACABADO MONTESA

A primera vista la impresión que nos da la 250 H es favorable cien por cien, la calidad de la pintura es inmejorable, los guardabarros son de material plástico irrompibles de gran calidad, los cromados y pulidos son objeto de una gran verificación antes de salir la moto al público.

El motor viene pintado todo él en negro mate, el protector del tubo de escape de material plástico está perfectamente adaptado al chasis, el so-

La manejabilidad de esta moto es una de sus principales virtudes.

porte de la placa de matrícula tiene el refinamiento de llevar unos tetones de goma a fin de que la placa no toque los tornillos y se agriete, el faro piloto es de nuevo diseño de líneas futuristas incorpora luz de stop muy necesaria en ciudad.

Los mandos son las clásicas manetas Amal de aluminio que si bien no tienen nada de nuevo dan un tacto muy agradable sin embargo debemos criticar la posición del conmutador de luces el cual queda muy alejado del puño debiendo soltar la mano cada vez que deseamos cambiar de luces.

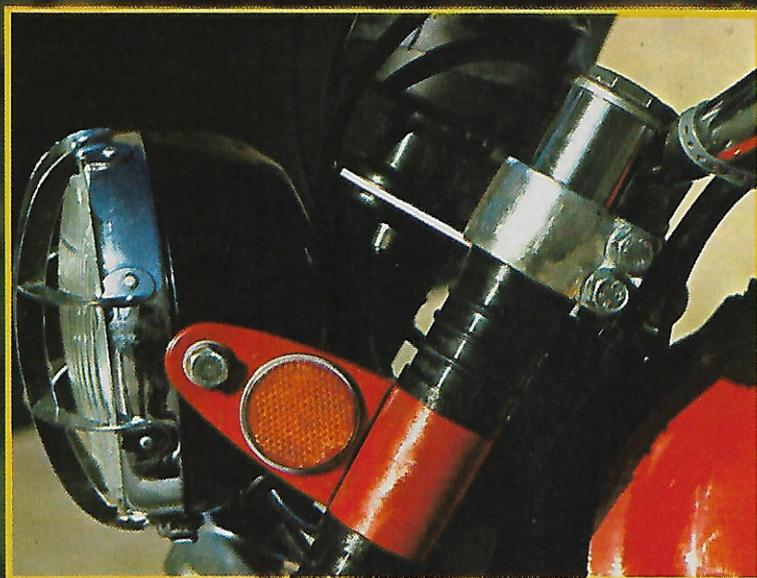
La pipa de la bujía es de nueva factura especial para protegerla del agua y la humedad.

La caja de herramientas es muy pequeña y poco accesible.

El manillar es de nuevo diseño muy anatómico, cerrado de las puntas.

MOTOR

Clásico Montesa con una cilindra de 246,3 c.c. y una compresión de 12:1 equipa un volante electrónico Motoplat y un carburador Amal de 32 mm de difusor con starter, una particularidad de este motor es que para ponerlo en marcha no hay que dar gas en absoluto; cerrando el aire si está frío a la primera patada se pondrá en marcha; la bujía adecuada es del tipo Bosch 240 o Champion N-3. El embrague es Made in Montesa es de lo mejor de la moto por mucho que se le solicite no da muestras de fatiga es el mismo que se utiliza en las Montesas de velocidad en las 24 H de Montjuich, la transmisión pri-



maria se realiza por medio de engranajes de esta manera se evitan los problemas de desgaste de las cadenas primarias.

CHASIS

Realizado con tubo de acero, estirado en frío.

Su principal característica, es la facilidad de adaptación a cualquier terreno es de simple cuna desdoblado bajo el motor, la altura y lanzamiento de la pipa de dirección está muy lograda dando una gran manejabilidad al conjunto, los estribos son los clásicos Montesa abatibles que cumplen su misión perfectamente. El tubo de escape queda escondido en la doble cuna bajo el motor sobresaliendo el silencioso junto al estribo del pasajero. Bajo el sillín se encuentra la caja de filtro muy bien adaptada al chasis no sobresaliendo por los lados. El basculante lleva incorporado una guía tensor y un guarda cadenas de material plástico. Las ruedas equipan neumáticos de tacos delante 3 x 21 y detrás 4,00 x 18 las llantas son Akront de aluminio los frenos son los mismos que en el modelo anterior.

SOBRE LA MOTO

Lo primero que apreciamos es la gran altura de la máquina; el manillar cae muy natural a las manos quizás en mi opinión tendría que ser un centímetro más corto por cada lado, pero

ésto es muy personal y cada uno debe ponerse la moto a su gusto; en la mano izquierda junto al embrague tenemos una pequeña palanca que accionándola con el pulgar abre el descompresor un poco alejado del conmutador de luces, en el centro tenemos un cuentakilómetros muy visible con contador parcial retornable a cero. El puño de gas es Amal de nylon recorrido medio.

Las piernas quedan muy juntas gracias a la estrechez del depósito y con los pies en los estribos las piernas adoptan una forma muy natural.

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



La 250 H se muestra muy ligera y es agradable afrontar caminos trialeros con ella.



Detalle de las suspensiones; éstas son regulares en dos posiciones que tienen como objeto variar la altura total de la moto.



mos rápidamente a segunda y así sucesivamente hasta la quinta relación; lo primero que se aprecia es una sensación de flotabilidad producida por los neumáticos de tacos.

La 250 H se muestra perfecta para el uso diario en ciudad es idónea para ir a la escuela y al trabajo, una de sus virtudes es que es muy silenciosa y uno no se siente incómodo cuando para en un semáforo, así mismo tampoco produce excesivos humos.

Un gran defecto común a todas las

El consumo motor ha ganado estéticamente ya que viene todo el pintado en negro mate.



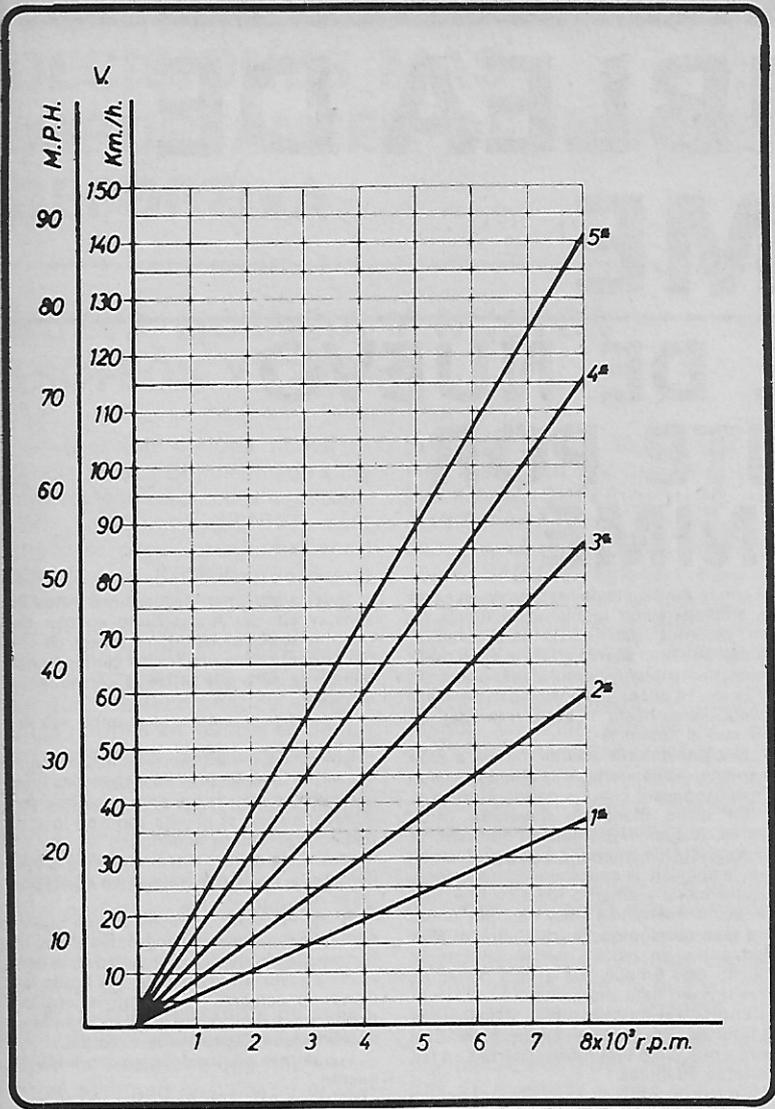
motos de estas características es el alumbrado la luz que proyecta el faro si bien es correcta para circular por ciudad queda muy lejos de lo que se necesita para carretera, pero esto parece irremediable ya que la solución estaría en acoplar una batería y un encendido electrónico que la cargase con el consiguiente aumento de peso inútil para los que la vayan a utilizar en montaña.

Después de haber recorrido unos km por ciudad nos dirigimos a las afueras. En carretera apreciamos que la aceleración es fulgurante; y alcanza fácilmente los 130 km/h según su

Las innovaciones que saltan a la vista son el conjunto depósito-sillín de líneas muy agradables.

"EN MARCHA"

Abrimos la gasolina, mediante dos grifos de bolita si bien son un tanto incómodos de accionar suministran más caudal de combustible que los de llave normal, cerramos el aire y accionamos el Kick starter situado en el lado derecho como ya es clásico en la marca y la moto se pone en marcha, esperamos unos segundos y después de abrir el aire introducimos a primera, ésta es muy corta pasa-



reloj, pero esta velocidad no la podemos mantener mucho rato pues el motor va muy alto de vueltas; su marcha de crucero, los 100 km/h, para los que deseen utilizar la moto en recorridos muy largos por carretera pueden sustituir el piñón delantero por uno de 13 dientes con lo que conseguirán un promedio más alto a menos revoluciones. Siguiendo nuestro itinerario a 20 km de Barcelona nos adentramos en un camino forestal y es aquí donde la Enduro H muestra sus grandes dotes de montaña, lo que más destaca es su manejabilidad se puede andar muy deprisa en los caminos de carro, incluso os diré que cuesta hacerla derrapar llevando una trayectoria normal, cuando lo hace derrapa de atrás mientras la rueda delantera sigue en su sitio; el camino se va estrechando y nos encontramos con una subida llena de piedras sueltas y rocas, aquí me doy cuenta de que hay un gran salto entra la primera y la segunda relación, en primera lo sube todo con ganas mientras que en segunda se requiere bastante experiencia pues la moto exige subir deprisa sinó el motor se viene abajo y tenemos que recurrir otra vez a la primera. El resto de las marchas están bien escalonadas de cuarta a quinta existe otro salto que apenas se acusa, ya que esta relación sólo se usa en caminos llanos.

El robusto cambio permite seleccionar las marchas sin apretar el embrague ya que cuando se va deprisa

por un camino es peligroso abrir la mano para accionarla.

Las suspensiones absorben bien las irregularidades del terreno, la horquilla delantera es muy sensible y soporta bien las frenadas, es muy difícil que la rueda delantera derrape por una frenada enérgica. No ocurre lo mismo en los primeros km, con el freno trasero, éste requiere un tiempo para acoplarse si bien se muestra perfecto en carretera es un poco enérgico en tierra hasta que se sabe dosificar la fuerza que debemos aplicarle.

Con pocos kilómetros se le coge confianza a la Enduro, y si te vienen ganas de hacer el Mikkola, es muy fácil andar con la rueda delantera levantada, en tercera el motor suministra una fuerza considerable y con algo de práctica se pueden recorrer muchos metros sólo con la rueda trasera.

Los que deseen iniciarse en el todo terreno tienen en la Enduro H una buena herramienta de trabajo; sinceramente creo que hay poca gente que acabe el motor de esta moto por un camino de montaña; ya he dicho anteriormente que no es una pura sangre, con un motor apretado y con cantidad de detallitos exclusivos de una moto de competición pero los que quieran probar suerte con esta moto y buenas manos pueden dar mucha guerra.

¡OJO CON LOS NEUMATICOS!
En mi opinión la gente va un poco

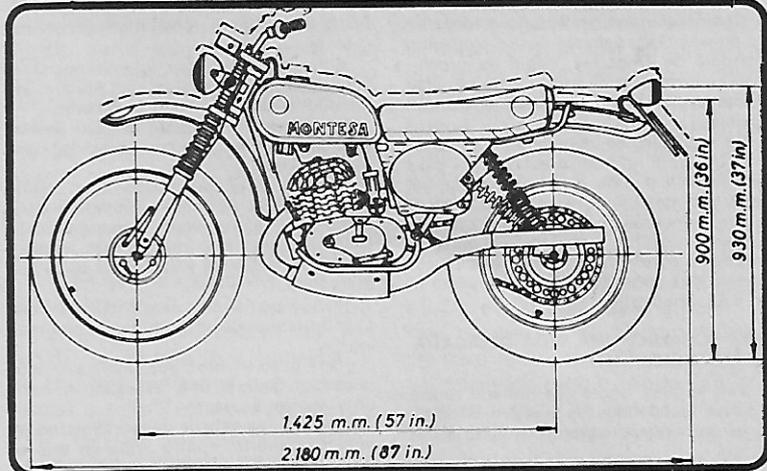
desorientada a la hora de elegir los neumáticos de su motocicleta, con las ruedas de cross, sobre asfalto seco y con una técnica muy especial se puede andar muy deprisa en carretera, a base de derrapadas, conducción lógica en carreras con las carreteras cerradas al tráfico pero son extremadamente peligrosos y para uso cotidiano sobre todo si el suelo está mojado; la superficie de contacto de los tacos con el suelo es mínima y si tenemos que frenar bruscamente sobre piso mojado la cruzada de la moto es inevitable.

Los tacos son fantásticos para tierra y sobre todo para barro pero en asfalto no merecen confianza al principio de este comentario ya os hago notar que la primera impresión que nos da la moto es de flotabilidad, debido sin duda a este tipo de neumáticos, personalmente para los que vayan a utilizar la moto a diario les aconsejo el neumático de trial, quizá la moto estéticamente pierda agresividad pero los resultados valen la pena, cuando vayáis por asfalto hinchad las ruedas a 1,5 kgr. delante y 1,8 kgr. detrás aproximadamente, según peso y gustos de cada uno por montaña debéis bajar las presiones. El neumático de trial cumple perfectamente su cometido en tierra y es la solución ideal para los que no vayan a participar en competiciones de T.T. así mismo os diré que dura más km que uno de tacos.

En estos momentos las cadenas de montaje están a plena producción del modelo 250 H y las primeras unidades ya están en manos de los distribuidores.

Una de las cosas que más me gustó en mi visita a la fábrica Montesa es el interés que se pone en la verificación final de cada moto, para ello existe un departamento al final de la cadena, que verifica exhaustivamente cada motocicleta.

Texto: José Coronilla



FICHA TECNICA MONTESA ENDURO 250 H

- MOTOR**
Ciclo: 2 tiempos.
Cilindros: uno
Diámetro: 70 mm
Carrera: 64 mm
Cubiceaje: 246,3 c.c.
Relación de compresión: 12:1
- ENCENDIDO**
Volante alternador (electrónico): MOTOPLAT 9600186-1
Avance chispa a p.m.s. 2,5 mm (20° sobre volante)
- BUJIA**
Grado térmico: 240
Distancia entre electrodos: 0,5 mm (0,02 in.)
Rosca: 14M (x 1,25) 3/4".
- TIPOS RECOMENDADOS**
CHAMPION: N-3
BOSCH: W 240T2
N.G.K.: B-7E
LODGE: 2HLN
- TIPOS RECOMENDADOS PARA COMPETICIONES**
Grado térmico: 270
BOSCH: W 270 T17
N.G.K.: B-8 ENP
CHAMPION: N 60R
- CARBURADOR**
Marca: AMAL
Serie: 2.900
Diámetro: 32 mm
Surtidor principal: 210
Surtidor piloto: 30
Compuerta: 2928/060 (tipo 3,5)
Aguja: 2-D-1
Posición aguja: ranura n.º 3
- Suspensiones: delantera Montesa de 190 mm de recorrido. Trasera Telesco de doble muelle y tres posiciones, de recorrido 180 mm.
Cambio: de cinco velocidades, con relaciones: 1.º 2.600; 2.º 1.615; 3.º 1.117; 4.º 0.883; 5.º 0.681.
Frenos: de expansión interna y simple leva. Delantero 130 mm de diámetro y X 30 de ancho; trasero de 150 mm de diámetro y 30 mm de ancho.
Peso en vacío: 102 kilogramos
Neumáticos: delantero de 3.00 x 21" y trasero de 4.50 x 18"
Capacidad del depósito: 9,5 litros (se fabrica también con el depósito del anterior modelo, con una capacidad de 12,5 litros)
Precio F.F.: 81.000