



www.motoclasica80.com

Info@motoclasica80.com

GAMBALDI

MONTESA



ENSAYO MONTESA ENDURO 360 H

El ensayo de la renovada Enduro Montesa presenta, al menos para mí, un doble interés: uno es ver y probar las reformas introducidas en la ya elaborada Enduro del pasado año; y otra es el poder pasearme con la moto que está dominando actualmente el panorama del todo-terreno español, en las manos de Carlos Mas.

Exteriormente se diferencia del anterior modelo en las placas portanúmeros laterales, adoptando ahora las de su hermana de cross, aunque pintadas en ne-

gro y blanco; el faro es de mayor diámetro: con el fin de cumplir las normas de tráfico alemanas, este faro está unido a las barras de suspensión mediante unos anclajes de goma que ajustan perfectamente y, pese a que se mueve mucho, los anclajes son muy seguros; por otra parte, el vaivén del plato porta-faro no debe influir en la vida de la lámpara, puesto que funcionaron durante toda la prueba sin fundirse. Con el fin de aligerar peso se ha montado la tapa del volante electrónico, construida en

magnesio, de forma más redonda y de tamaño más reducido con el fin de evitar impactos. Terminando con los detalles nuevos, se han montado unos nuevos amortiguadores Telesco Hydrovag de doble muelle y que confieren a la rueda trasera al más de recorrido.

Estéticamente, la moto, siendo atractiva, presenta el aspecto duro y sobrio típico de las motos de todo-terreno, con un acabado de pintura y soldadura digno de elogios. El motor, las barras de suspensión, escape y silencios acabados en negro muy resistentes; el chasis también en negro y las placas negro y blanco contribuyen a darle ese aspecto serio, siendo el depósito rojo vivo la nota alegre en esta moto.

Los guardabarros, blancos, contruidos de material flexible presentan una descompensación, pues el trasero es envolvente, está estudiado para llevar luz posición y placa de matrícula. Por el contrario, el delantero aunque bonito, es algo pequeño y en días de agua y barro tendrán que hacer inventos base de aletas y cinta para evitar que la rueda delantera se pique la cara del piloto. El guardabarros trasero tiende a rozarse con la acumulación de barro, por lo que un refuerzo no vendría mal.

El sillín, con el reglamento asidero para el pasajero, es cómodo de forma, pero es excesivamente duro, terminando molestar en largos recorridos.

El grupo motriz no ha sufrido cambio y sigue alimentado por un carburador Bing con «start» de 36 mm., la admisión es convencional. El chasis es un doble tubo construido en tubo de acero idéntico al de la cappra. La suspensión delantera, de eje centrado, firmada por Montesa, es oleoneumática y da un recorrido de 220 mm.; su comportamiento es excelente en trieleras y zonas fortuosas, permitiéndote girar con facilidad, aunque en baches profundos y saltos se hace notable su recorrido, relativamente corto. Los amortiguadores traseros, Telesco Hydrovag, y dan un recorrido a la rueda trasera de 240 mm.; su comportamiento es impecable en conducción defensiva, mostrándose suaves y progresivos, aunque en competición son blandos, haciendo tope frecuentemente. En frenada, al frenar ambos tambores, aunque tienen cierta tendencia a caer

UN ENSAYO DE
JUAN GUERGUE
FOTOS: JOSE
M. ALGUERSUARI





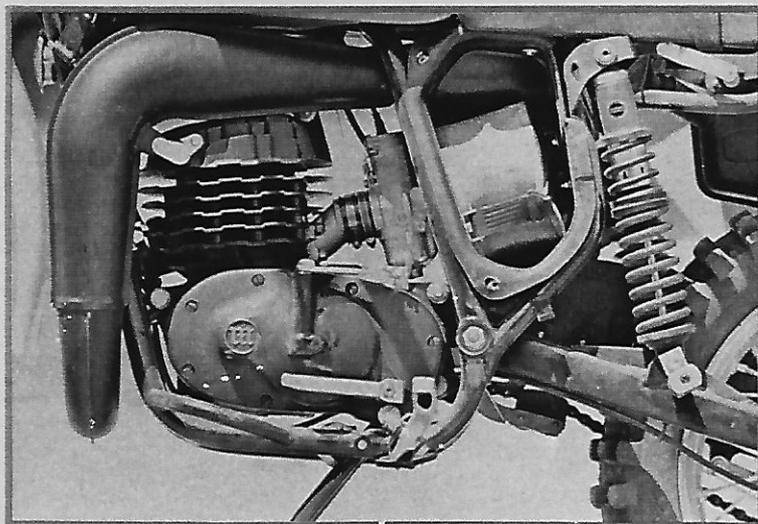
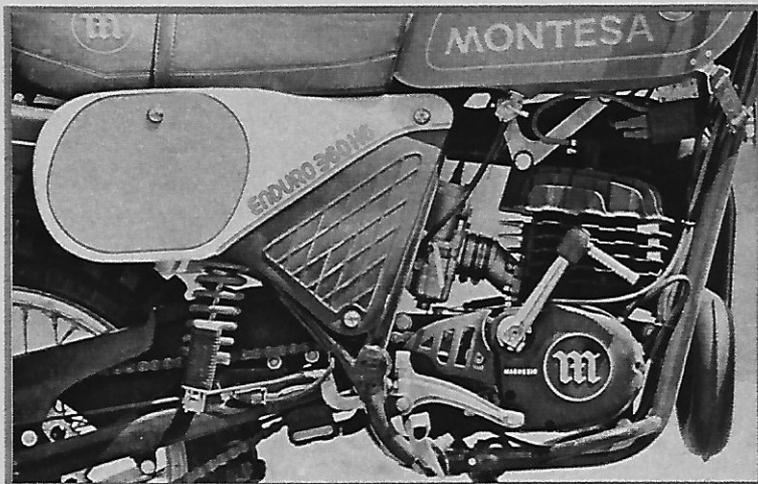
Una vez «aclimatado», las mordazas te permiten buenas apuradas de frenada. El freno trasero tiende a calentarse y, por tanto, a perder efectividad cuando se abusa de él en disminuciones fuertes de velocidad; por ejemplo, la frenada de pasar de carretera a camino ancho o a un desvío de trialera.

La Montesa Enduro 360 monta Pirelli Pentacros en ambas ruedas, 3,00 x 21 en la delantera y 4,50 x 18 en la posterior. Su comportamiento es bueno en terreno blando o arenoso, donde los tacos pentagonales se puedan hundir; en zonas rocosas o húmedas habrá que dosificar bien el gas y poner bien el cuerpo, si queremos evitar un susto.

jando como señal un leve rumor (es muy silenciosa). Un detalle a mejorar en el funcionamiento de la palanca de arranque es que al final del recorrido de bajada roza con la tuerca que fija el estribo al chasis, quedando la palanca atascada con dicha tuerca, posiblemente sólo con invertir el tornillo de posición quedará solucionado el problema.

Una vez el motor «aclara su voz» y efectuadas las fotos de rigor, escojo como escenario el recorrido del todo terreno de Garrraf para hacer mi ensayo. Para los que no lo conocen, diré que es un terreno duro, seco y pedregoso, donde abundan (aparte de domingueros) caminos de todo tipo, desde muy amplios y

En la foto podéis apreciar la nueva placa portanúmeros, similar a las montadas en la cappra. La tapa del plato electrónico ha sido construida en magnesio con el fin de aligerar peso.



Desmontando la placa lateral izquierda queda al descubierto el filtro de aire, de fácil manejo, gracias a ir fijando mediante gomas Montesa. Los amortiguadores Telesco Hydrovag, de doble muelle, dan algo más de recorrido a la rueda trasera, mostrándose satisfactorios siempre que no vayamos al límite.

EN MARCHA

La puesta en marcha de esta moto es óptima: a pesar de la presión que hay que hacer sobre la palanca, no hay más que ponerse de pie encima de la moto con el caballete puesto, bajar «starter» y sin dar gas dejarte caer sobre la palanca. El motor funciona al primer intento, de-

suelo duro como el asfalto, hasta largas y estrechas trialeras con continuas curvas de primera y maniobra incluida.

Entre las seis relaciones que te brinda su caja de cambios, siempre encontrarás la marcha ideal para superar cualquier obstáculo. El recorrido de la palanca de cambio es muy corto, permitiéndote realizar cambios ultra-



El faro de tamaño algo mayor que el del anterior modelo para cumplir las normas de tráfico alemanas, queda fijado por unos anclajes de goma que ajustan perfectamente. La placa lateral derecha sobresale excesivamente, molestando cuando hay necesidad de «remar» ampliamente.

rápidos, lo cual se agradece en las aceleraciones de un todo terreno, aunque con el motor parado hay que tener tacto para encontrar el punto muerto, debido precisamente a esta circunstancia.

El motor, muy potente, ha perdido aquella «patada» característica de Montesa, pero que te hacía ir cruzado innecesariamente; sube de vueltas rápido y empujando continuamente, así tenemos que la rueda delantera no se levanta bruscamente, sino que va perdiendo contacto con el suelo a medida que vamos abriendo gas, pudiéndose controlar perfectamente en esta posición.

En zonas lentas, trialeras difíciles y pedregosas, las suspensiones se comportan estupendamente, permitiéndote seguir trayectorias rectas por encima de toda clase de obstáculos; si añadimos a esto la gran potencia y suavidad de aceleración a bajo régimen de vueltas que da este motor, nos tacha a la nueva Enduro de ser una buena trialera; esto, unido a sus cortos recorridos de suspensión y a su eje centrado de suspensión delantera, confieren a este modelo

una extraordinaria manejabilidad en zonas tortuosas; en contrapartida, encontré la dirección algo dura, como rígida, quizá pesada sea la palabra más exacta. En caminos que se emplean, la segunda, tercera y cuarta relación es donde se nota más este efecto: inclinas, abres gas, controlas derrapaje y cuando recuperas el derrapaje encuentro dificultad en la dirección, pues reacciona algo lenta.

La posición de conducción es buena, las manos caen bien sobre el manillar, las rodillas no encuentran ningún obstáculo molesto gracias al recogido escape y al estrecho depósito de diez litros de capacidad, los pies se acomodan bien en las estriberas, aunque en este punto creo que si fueran más altas la posición sería más correcta, sobre todo al ir sentado, aparte de evitar golpes contra piedras. De pie sobre los estribos da una posición descansada, debido a la poca distancia que hay entre ir de pie o sentado, con el consiguiente descanso para las piernas en cada cambio de posición.

Tanto el chasis como los estribos rozan con el suelo al bajar o subir escalones o desniveles

fuerzas, pero creo que este detalle (provocado por los recorridos de suspensiones queda compensado de sobra con la manejabilidad y facilidad de remar que le confieren. Y hablando de remar diré que la placa portanúmeros de lado derecho queda algo salida, rozando con la pierna cuando hay que remar fuerte.

En caminos rápidos y sin mucha dificultad la estabilidad es francamente buena siempre y cuando no nos pasemos con el acelerador, pues el motor, como ya hemos dicho, tiene abundantes caballos.

Una vez acostumbrados a la frenada, adherencia de neumáticos, tacto de gas y a las respuestas de suspensiones y chasis podremos ir por los caminos rápidos y con toda seguridad. La nueva Montesa Enduro es amante de las trazadas suaves y abiertas y de ayudarse con los peraltes para llevarte siempre con una marcha larga que te dará una aceleración suave y progresiva a la salida de curvas sin necesidad de ir «abanicando» el camino.

Apurando frenada en terreno ondulado, la suspensión delantera hace tope, aumentando el esfuerzo de brazos en esta situación, al mismo tiempo la trasera tiende a rebotar, claro que todo no se puede tener; así, si para evitar este problema aumentamos presión de aire o usamos aceites más densos en las barras de suspensión delantera, absorberá mejor los baches en las frenadas, pero encontraremos que es dura en trialeras y zonas lentas. Por tanto, es una cuestión personal saber qué reacción es la más molesta.

Para el que desee esta máquina puramente para competición, la principal ventaja, aparte de su fiabilidad, será la accesibilidad mecánica, muy estudiada como más tarde relataré; al mismo tiempo es una excelente herramienta, pues su manejabilidad su silenciosa y fulgurante aceleración nos permitirá ir siempre en solitario y, salvando distancias y con un piñón de tala mayor, pocas monocilíndricas te podrán sobre el asfalto. En fin, una moto apta para todos los usos y para todos los públicos, capaz de transportar a 130 Km/h. sobre el asfalto como de subir a punta de lanza hasta el Turó de L'home.

Respecto a la accesibilidad mecánica, muy importante para el piloto que desee llegar a los controles horarios a cero a pesar de reparaciones, la Enduro Montesa aporta, con diferencia, un sinnúmero de ventajas, así tenemos que, sin necesidad de herramientas y con mucha rapidez podemos desmontar el sillín, el depósito y el filtro de aire (con tapa con destornillador o muelle), todo fijado mediante gomas. Montesa que ajustan perfectamente todos estos elementos. Confirmando el estudio sobre la accesibilidad mecánica, vemos que podemos cambiar aceites de suspensión delantera sin necesidad de desmontar o aflojar el manillar; el cambio de bujías es muy fácil permitiéndose maniobrar libremente con cualquier llave de bujías. El piñón de salida y la palanca de cambios son de fácil sustitución, pues van arosados por arandela, entre los que queda fijo la palanca o el piñón. El ballestín central permite reparar el pinchazo de ambas ruedas con mayor comodidad, y el puño de gas es de rápida sustitución, pues no hay necesidad de desmontarlo, aunque un puño de salida lateral de cable de freno quedaría más acorde con el resto de detalles todo-terrenos.

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR: monocilíndrico, dos tiempos, 349 c.c.

caja de cambios de seis relaciones, embrague múltiple, discos en baño de aceite.

CARBURADOR: Bing 36 mm., con «starter».

ENCENDIDO: Moto-plat electrónico.

RELACION DE COMPRESION: 12:1.

DEPOSITO: 10 litros de capacidad.

SUSPENSIONES: 220 m.m., delantera; 240 mm., trasera.

NEUMATICOS: Pirelli Pentacros: 300 × 21, delante; 450 × 18, atrás.

PESO: 108 Kg.

CHASIS: doble cuna en tubo de acero.

PROS

Excelente motor.
Óptima accesibilidad mecánica.
Buen comportamiento trialero.
Excelente adaptación a la carretera.
Muy buenos acabados.
Excelente relación de cambio.
Buena posición de conducción.

CONTRAS

Comportamiento del tren delantero un tanto lento.
Poco recorrido de amortiguadores.
Frenos (Fading).