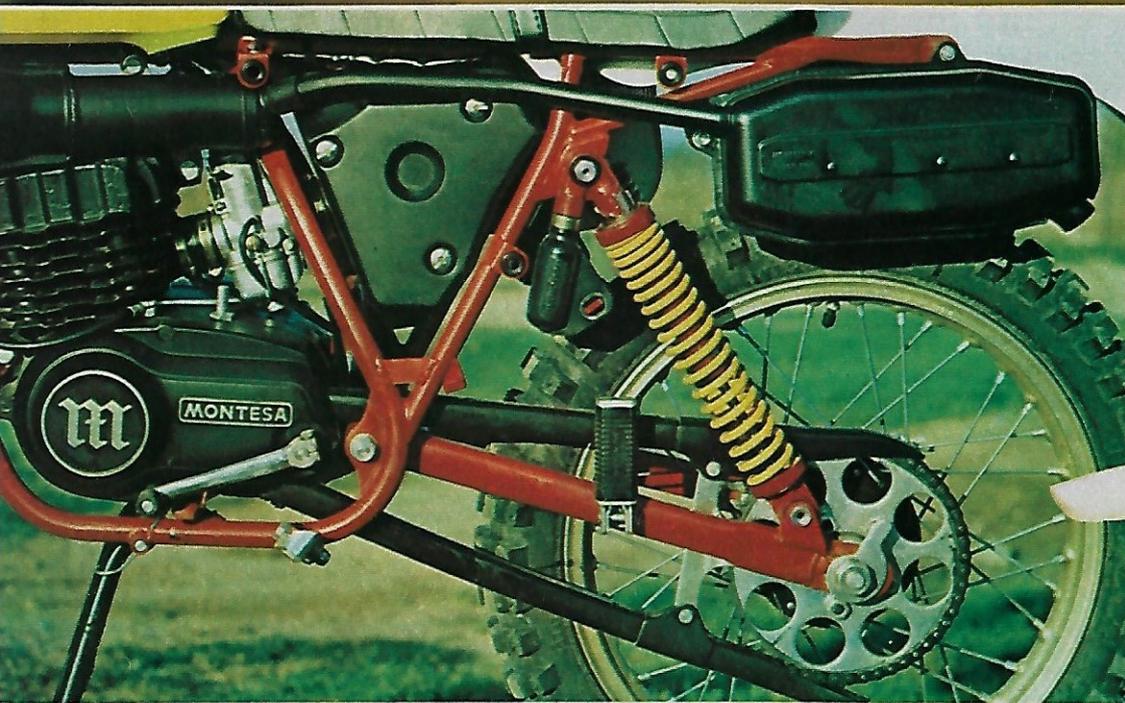


ENSAYO MONTESA ENDURO 74 H-6

# UNA PROPUESTA TENTADORA



Mi primera toma de contacto con esta nueva moto fue el mismo día de la presentación y, desde luego, no puedo negarlo, me atrajo su estética y me defraudó su motor. Su estética me atrajo por su línea actual, con el bastidor de doble cuna, el tubarro «bufanda», el depósito «jumbo» y, en definitiva, todo el conjunto. En cuanto al motor, en la misma fábrica di unas cuantas vueltas, y

buen argumento es el poco ruido del motor, conseguido a través de dos eficaces silenciosos que permiten circular con plena tranquilidad. Descubriendo la tapa lateral portanúmero tendremos acceso al filtro de aire, encerrado en una carcasa de plástico que contribuye a silenciar la admisión.



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)





El motor apenas ha sufrido modificaciones, y las novedades son: una nueva distribución interna, el selector mejorado y la adopción de escape tipo «bufanda».

La amortiguación trasera se ha confiado a unos Hidrobag de 120 mm. de recorrido, que acusan cierta irregularidad en los reboles.

La primera impresión que saqué era la de un motor muy silencioso, elástico, pero poco potente; quizá esta primera impresión de alta de potencia fuera motivada porque esperaba encontrarme con un motor «puntiagudo» y «superapepinado», cuando la realidad fue muy distinta. No pueden darse dos vueltas a un cuadrilátero de asfalto y sacar conclusiones totalmente válidas; tampoco puede bajarse uno de la moto y decir: «Es muy bonita, sí, pero no tira», y a lo largo del presente ensayo me he empezado a dar cuenta del porqué de un motor de estas características, de su gran versatilidad y utilidad en montaña, y de lo divertido que puede llegar a ser el rodar por caminos y trialeras con un juguete como es la Enduro 74 H-6.

## COMPLETAR, NO SUSTITUIR

Dada la constante evolución de las máquinas de montaña, y concretamente las TT 75 cc., con la aparición de nuevos modelos, nuevas marcas y nuevas mecánicas en el mercado, la Enduro 75-L empezaba a encontrarse un tanto anticuada. Recordemos que la fecha



de salida de esta máquina fue en diciembre de 1976, y tres años son mucho tiempo para mantener un modelo intacto. La Enduro 75-L seguía, sin embargo, a la cabeza de las preferencias, y la prueba de ello la debemos buscar en las ventas; aun siendo un modelo «anticuado», seguía cumpliendo con los gustos de los jóvenes de dieciséis años. La decisión de los responsables de Montesa fue no

retirar la 75-L, sino completarla, elaborando la 75 H-6, el motivo que hoy nos ocupa.

La base de la 75-L seguía siendo plenamente válida, una máquina versátil, económica y robusta, que cumplía dignamente en carretera, ciudad y montaña; claro que ahora hacía falta buscar algo más especializado y, sobre todo, variar la estética para dar una nue-

va imagen. A primera vista, la 75-L denota cierto parentesco con las Cappra VR, un parentesco lejano, pero describable; la H-6 necesitaba la línea actual de las VF, por ejemplo; es decir, parecerse a las «grandes», pero sin perder su funcionalidad, y así ha sido.

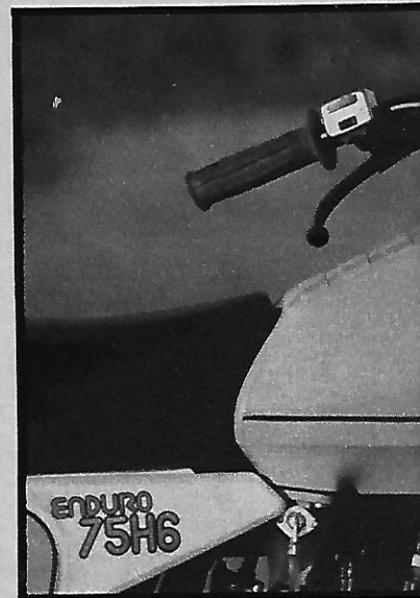
## UNA LINEA ACTUAL

La apariencia de esta H-6 denotará, a primera vista, el fin a que va a ser destinada; la H-6 no puede negar que su fin será el rodar sobre tierra, barro o piedras, y su estética todo terreno aflora por los cuatro costados.

El depósito es de polietileno, con forma «jumbo» y pintado en amarillo; no hace falta enumerar las ventajas del polietileno, ya de sobra conocidas. La capacidad es de ocho litros, más que suficiente para una moto de estas características. La reducida longitud del mismo permite un asiento largo, algo que agradece el conductor y, sobre todo, el posible pasajero. El ruido del mismo, aunque un poco duro al principio, es del todo correcto.

Las placas portanúmero, realizadas en plástico flexible, vienen fi-

**El depósito, realizado en polietileno irrompible, tiene una capacidad de ocho litros, adoptando la nueva línea «jumbo».**



jadas al bastidor por tres puntos, a presión. Al igual que en sus «hermanas mayores», la pintura de estas placas es blanca, con el portanúmero en amarillo, escondiendo en su interior la caja del filtro de aire, perfectamente silenciado. Como complemento de estas dos placas laterales viene una placa frontal, envolviendo su carcasa al faro delantero, con cristal protegido por una rejilla metálica.

Los guardabarros son también de nuevo diseño, en plástico flexible y color blanco. El trasero

es muy envolvente y efectivo, mientras que el delantero, pese a mejorar el del modelo 75-L, debería ser algo más largo, un aspecto que descubriréis cuando circuléis por zonas embarradas.

En cuanto a las suspensiones, un notable incremento en el recorrido. La delantera es una horquilla «aire-muelle», de 190 milímetros de recorrido, provista de fuelles de goma en color amarillo, resaltando sobre el rojo de las botellas. Los amortiguadores traseros son «Hidrobag», de 120 milímetros de recorrido.

Novedad con respecto al anterior modelo son también las ruer-

de aspecto fiable, que se confirma con el uso. Lleva un práctico caballete central, muy alto, permitiendo realizar cómodamente todas las operaciones de entretenimiento necesarias en una prueba de TT. Este caballete, una vez recogido, queda sujeto al bastidor mediante un elástico de goma.

Focas variaciones en el motor, pero sustanciales. El encendido es ahora electrónico, asegurándonos un arranque instantáneo a la menor sollicitación; en cuanto al cilindro, variaciones en la distribución, con el fin de lograr mejor elasticidad. La admisión viene asistida por un Bing de 28 milíme-

ta) llegó a superar los 80 kilómetros-hora.

Una vez en el circuito, me dispuse a rodar, y de allí extraje mis primeras impresiones. La puesta en marcha no entraña ninguna dificultad, y casi al instante el escape emite un sonido discreto. La puesta en marcha puede realizarse con una relación de cambio introducida, pero apretando el embrague. La primera relación es muy corta y solicita enseguida que coloquemos la segunda. Las seis relaciones del cambio, muy cerradas, tienen un escalonamiento bien buscado para circular por montaña, y el trabajo de los téc-

allí es donde nos hicimos buenos amigos.

Al principio he dicho que el motor, sin ser un «pepino», tenía la virtud de la elasticidad. Una máquina «puntiaguda» será aprovechada por un profesional, por un técnico en las cilindradas pequeñas, que sepa aprovechar la potencia en todo momento. No olvidemos que la H-6 va destinada a un público que muy probablemente tenga en esta Enduro su primera moto, la moto para sus desplazamientos diarios y la moto para divertirse el fin de semana con un tanto por ciento ínfimo que la dedicarán a competición



Levantando el asiento, sujeto mediante dos tirantes elásticos, tendremos acceso al filtro del aire y a una bandeja portaobjetos que contiene una correcta dotación de herramientas.

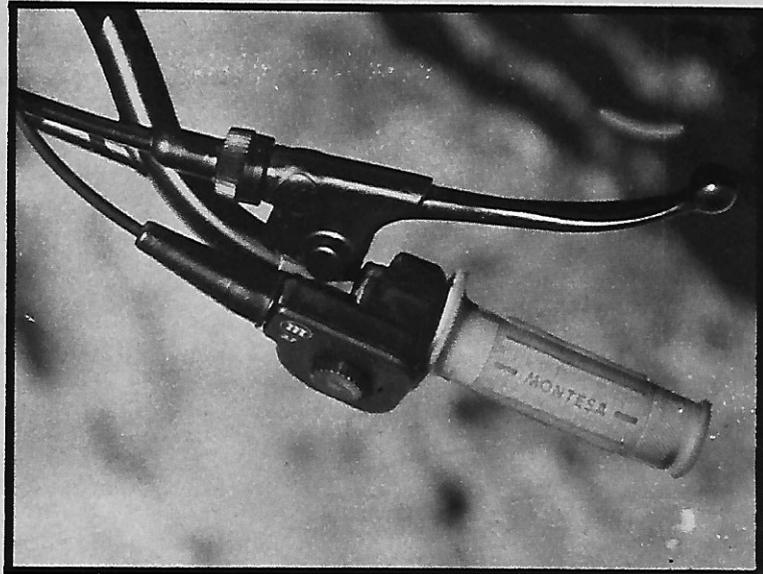
ros, provisto de «starter». El resto de las características permanecen invariadas, a excepción del selector del cambio, mejorado con el fin de conseguir una mayor suavidad y precisión.

Finalicemos citando el escape, tipo bufanda y provisto de dos silenciosos sumamente efectivos; el último de ellos es de estructura exterior, similar a los de las Cota 349, claro que con el interior variado. La combinación de estos dos silenciosos tendrá como resultado un imperceptible sonido de escape.

Hablemos ahora de su funcionamiento.

## UN TRACTOR DE 75 C. C.

Reconozco que mis primeras impresiones sobre esta H-6 no fueron muy esperanzadoras, ni para mí ni para ella. Sin conocerla de nada, y con el fin de hacer las fotos, José María me llevó al circuito de Carrefour. La H-6, obediente, arrancó a la primera, y camino del circuito, rodando por asfalto, su velocímetro (algo optimis-



El puño de gas, de salida lateral, viene firmado por Tecnomoto, con un comportamiento fuera de dudas.

nicos se deja notar en la suavidad de accionamiento de la palanca.

No rodé mucho rato en Carrefour; sinceramente, no me encontraba a gusto, pero tuve la primera toma de contacto sobre tierra. El motor, muy elástico, impulsa progresivamente; no tenemos aquella patada en el trasero, clásica en los motores con la potencia muy arriba, no. La potencia llega progresivamente y nos permite cortar gas en algún momento de titubeo, sin que por ello el motor se venga abajo o se ahogue; prácticamente, siempre hay respuesta.

La posición es cómoda, sin que la dureza del asiento sea un obstáculo para esta comodidad; las manos caen bien, y ahora me fijo en el puño de gas, de salida lateral y firmado por Tecnomoto: perfecto.

La estabilidad se muestra correcta, aunque las suspensiones no merecen todos los elogios; la delantera absorbe bien, pero los amortiguadores traseros rebotan constantemente. Evidentemente, no se trata de una máquina de cross, pero llega a ser divertido, con las lógicas limitaciones; claro que donde esta H-6 se encuentra a sus anchas es en la montaña, y

Un motor «puntiagudo» representará al «novato» el quemar un embrague, quedarse «tirado» en una trialera o, en el mejor de los casos, subir dando botes y agotándose. Un titubeo a la entrada de una curva conllevará el reducir automáticamente de marcha, so pena de ahogar el motor. Con la H-6, estos problemas no se presentan y convierte en un juego el circular por montaña. Subir una trialera no es dificultoso; la elasticidad del motor impulsa constantemente. Por caminos, la tarea es, asimismo, sencilla; claro que, si queréis obtener buenos resultados, es mejor emplear marchas largas que intentar que las cortas se estiren; vale la pena cambiar antes de que el motor llegue a su tope, eso sí, con una conducción más atenta. La estabilidad es francamente buena, salvo por los rebotes del tren trasero. En cuanto a la frenada, el delantero, perfecto, aunque el trasero adolece de falta de potencia. Por un camino tienes que tomar siempre la precaución de aflojar a la entrada de una curva con poca visibilidad, lo que en un 75 cc. representa el reducir para lograr una respuesta brillante en la salida; con la H-6 es suficiente con bajar el gas, insinuar el freno y entrar en la curva, ya que al salir de ella la elasticidad nos devolverá la respuesta del motor. Esta característica consigue una conducción descansada, permitiendo errores; erro-



das, de dimensiones 18" la trasera y 21" la delantera, medidas convencionales.

Un dato interesante, cara a la longevidad de la cadena, es que viene carenada, al igual que en los modelos de trial.

Veamos ahora el bastidor.

Se trata de un doble cuna en tubo de acero. El bastidor de la 75-L era un simple cuna abierto a la altura del escape, con el fin de permitir la salida central del mismo; en la H-6 se ha realizado un bastidor completamente nuevo,

## CARACTERÍSTICAS TECNICAS

**Motor:** Monocilindrico de dos tiempos.

**Diámetro por carrera:** 42 x 54 milímetros.

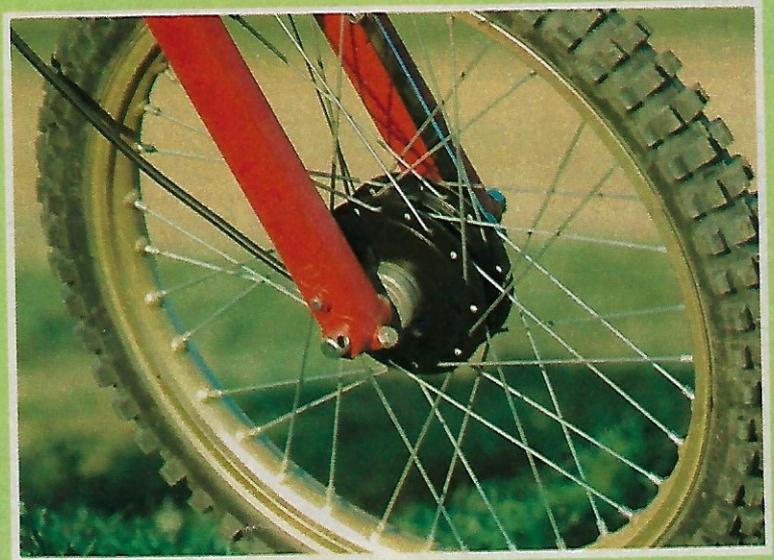
**Encendido:** Magneto-alternador a volante electrónico.

**Carburador:** Bing 28 mm. Ø difusor.

**Embrague:** Discos múltiples en baño de aceite.

La estética, renovada, se acerca a los «grandes» de la marca. La aparente agresividad contrasta con la bondad del motor, una bondad que se agradece en las «trialeras».

Nuevas ruedas, de dimensiones 21" delante y 18", dimensiones «convencionales» en las máquinas de montaña.



La combinación de colores es un tanto extremada, contrastando el rojo con el amarillo, negro y blanco, una combinación atractiva, pero de gustos dispares.

**Cambio de marchas:** De seis velocidades.

**Bastidor:** Doble cuna en tubo de acero.

**Suspensión delantera:** Horquilla telescópica «aire-muelle» de 190 milímetros de recorrido.

**Suspensión trasera:** Horquilla oscilante con amortiguadores y 126 mm. de recorrido.

**Ruedas:** 2,75 x 21" delantera y 3,50 x 18" trasera.

**Altura sillín:** 870 mm.

sistema de escape para inscribirnos en un TT con garantías de éxito. Como base de preparación puede transformarse en una máquina competitiva, y como máquina de serie es casi ideal para iniciarse en el motorismo de montaña y, concretamente, para iniciarse al todo terreno.

**Texto:**  
**SANTI ROIG**

**Foto:**  
**JOSE MARIA ALGUERSUARI**

**Depósito gasolina:** Polietileno, con 8,1 litros de capacidad.

res que serán lógicos en un principiante.

Resumiendo: pese a la apariencia profesional de esta moto, con una estética típicamente todo te-

rrenera, esconde una utilización versátil. Motor silencioso, con bajos, un conjunto plenamente fiable y con la posibilidad de realizar cambios mínimos en el motor y