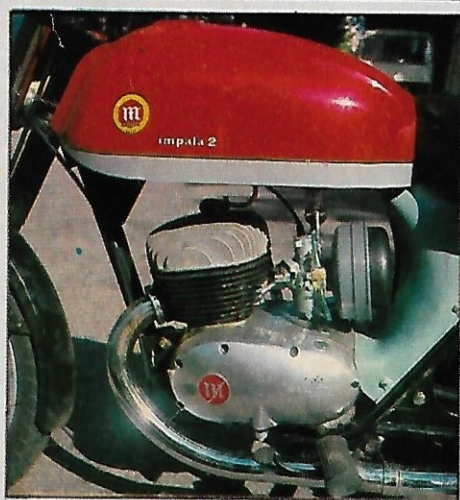


!Eureka!

Impala 2

Se presentó con ocasión de la Impalada '82

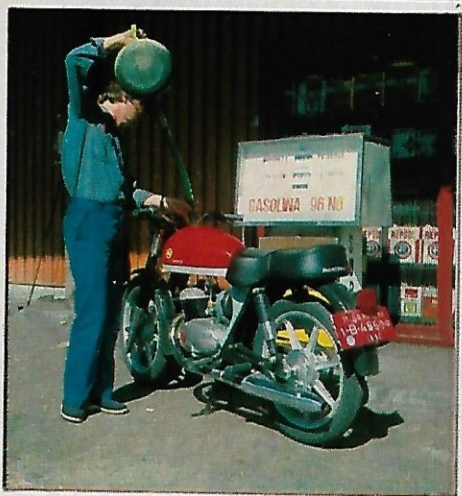
Montesa se ha dado mucha prisa para poder terminar unas cuantas unidades pre-serie de la nueva Impala 2 con el objetivo de presentar este «nuevo modelo» en la Impalada '82, donde concurren nada menos que 120 «impaleros» de solera, prestigio, raigambre y vocación.



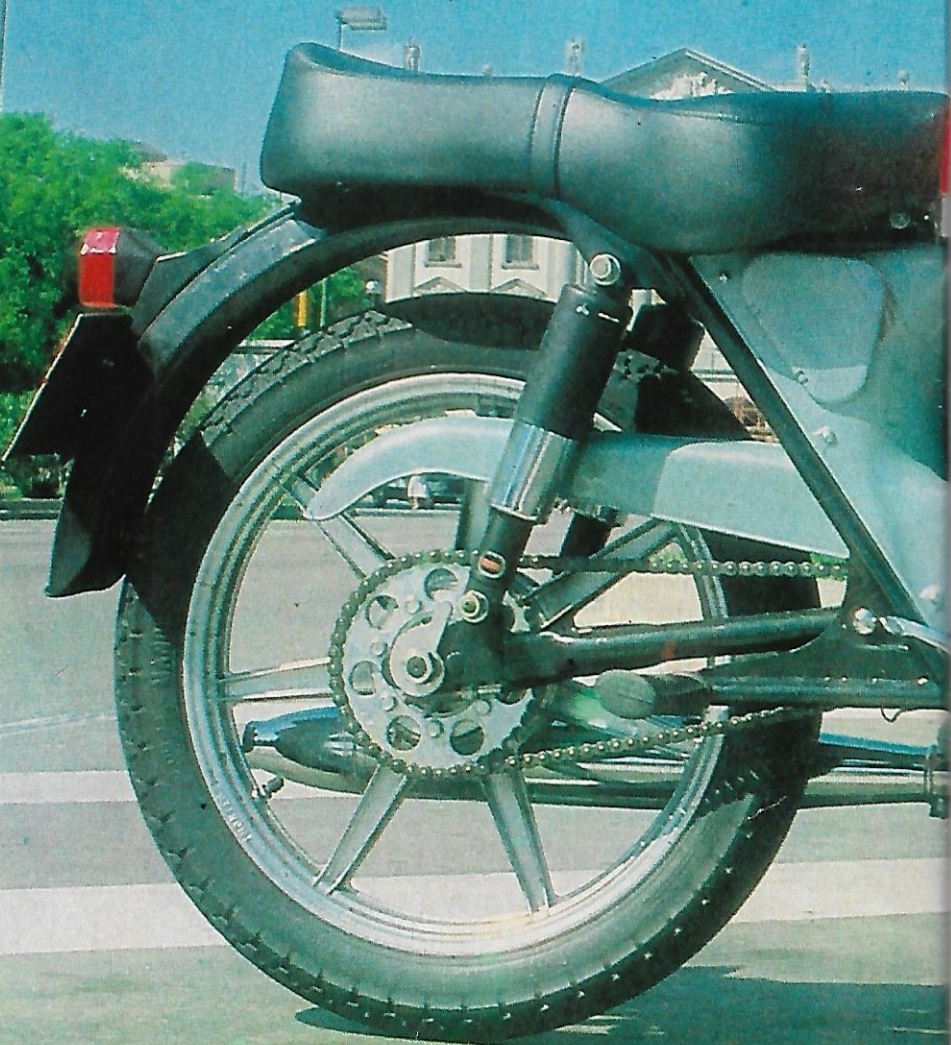
Resulta curioso contemplar esta imagen en 1982, pero el precio de la Impala 2 puede hacerla de nuevo realmente normal.



Este manillar nos evoca épocas gloriosas de nuestro motociclismo de carretera.



El consumo de la Impala 2 está por debajo de los cinco litros. Junto con el precio, un buen argumento de ventas.



www.motosclasicas80.com


motos clásicas

info@motosclasicas80.com



impala 2



«Impalada 82»

La prensa especializada fue invitada a participar en la Impalada '82 con dos de estas «Impala 2». Las cuatro restantes se cedieron a José M.^a Arenas, director general de Impala; Francisco Romeu «Kiku», patrón de Motos Kiku; Xavier Permanyer, director de fabricación de Montesa y representante de Montesa en el acto, conjuntamente a Leopoldo Milá, «padre» de las dos versiones de Impala.

Todas estas unidades salieron el viernes por la tarde de la fábrica de Eslugas. La que se nos cedió a MOTOCICLISMO marcaba tres kilómetros en el contador. A pesar de ello, salí de fábrica a fondo y terminé la «Impalada» a fondo, sin hacerle concesiones de rodaje ni nada parecido.

Con enorme orgullo debo decir que ni el más mínimo amago de gripaje, ni el más simple ruido se han manifestado tras la dura prueba que le he inflingido durante sus primeros 400 kilómetros de vida.

De la «Operación Impala 1962» a la «Impala '82»

Fue en 1962 cuando cinco jóvenes barceloneses decidieron emprender una travesía a África en moto, desde Ciudad del Cabo hasta las orillas mediterráneas. Montesa escuchó con atención la idea que habían madurado Oriol Regas, Rafa Marsans, Tey Elizalde, Enrique Vernis y Manolo Maristany (todos pilotos de la marca, a excepción de Manolo) y decidió

darles total apoyo técnico a condición de hacer la travesía con cinco prototipos de un nuevo motor «monobloque» de 175 c.c. destinado a reemplazar el ya vetusto motor de las Brío.

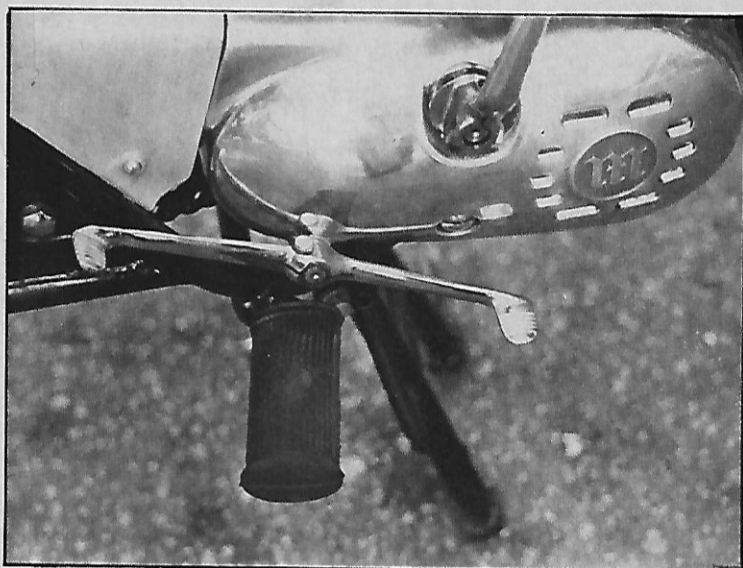
La travesía fue un verdadero éxito. La prensa nacional se hizo eco diario, repercutiendo la proeza en la mayoría de países europeos. Las motos aguantaron el tipo bravamente y pocos meses después nació la Impala, que tomaba el nombre de la operación africana como justo tributo y homenaje a la prueba de fuego del nuevo motor Montesa, que todavía hoy sigue vigente.

Han pasado veinte años y con ellos toda la historia moderna de Montesa, que podríamos resumir con nombres tan evocadores como Cappra, Cota y Enduro, por no recordar los de Kenya, King Scorpion, y algún otro que se me debe quedar en el tintero.

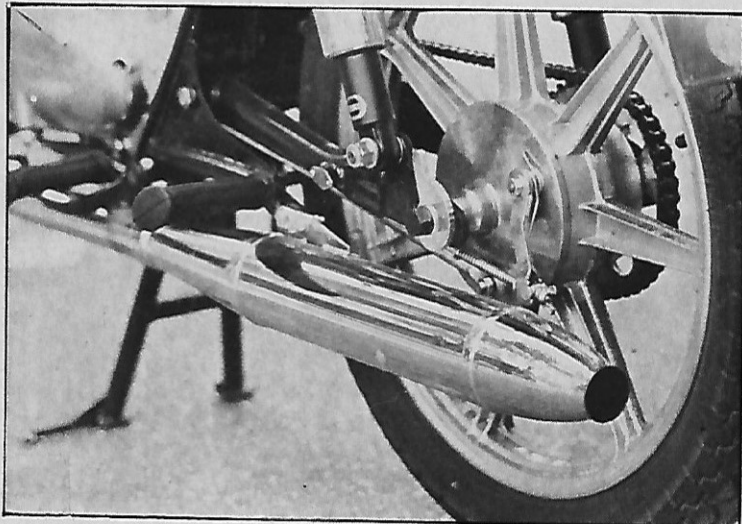
En estos veinte años se han vivido momentos de todo tipo y condición, pero como la historia es cosa antigua y lo que realmente nos interesa es el presente y el futuro, hemos de analizar la verdad actual. La Impala vuelve, la Impala ya está aquí, aunque me atrevo a decir que nunca ha dejado de estar entre nosotros, al menos en Cataluña y de forma más dominante en Barcelona.

Hay muchos detractores de la idea «Impala 2». Hemos leído opiniones de nuestros lectores en el correo abierto y nos chocó una frase que decía aproximadamente esto: «¿La Impala de 1982 es todo lo que sabe hacer Montesa en la actualidad?»

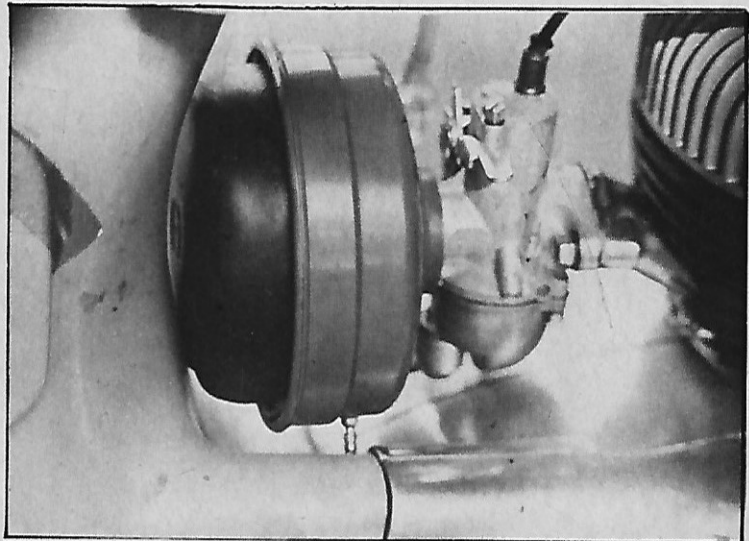
Montesa siempre ha tenido esta reacción durante el período de



Para la utilización del nuevo volante electrónico de carga constante desde bajo régimen, ha sido necesario taladrar la tapa protectora para evitar sobrecalentamiento en caso de fundir bombilla. La palanca de cambio es la de punta-tacón, muy práctica en uso ciudadano.



El silencioso es de cosecha actual, pero más eficaz, si cabe, que el original de las primeras Impala.



El filtro de aire incorpora un silencioso de admisión adosado al colector. En el inferior se aprecia el drenaje de residuos.

MERLIN

NUEVA MERLIN TRIAL DG-3.50

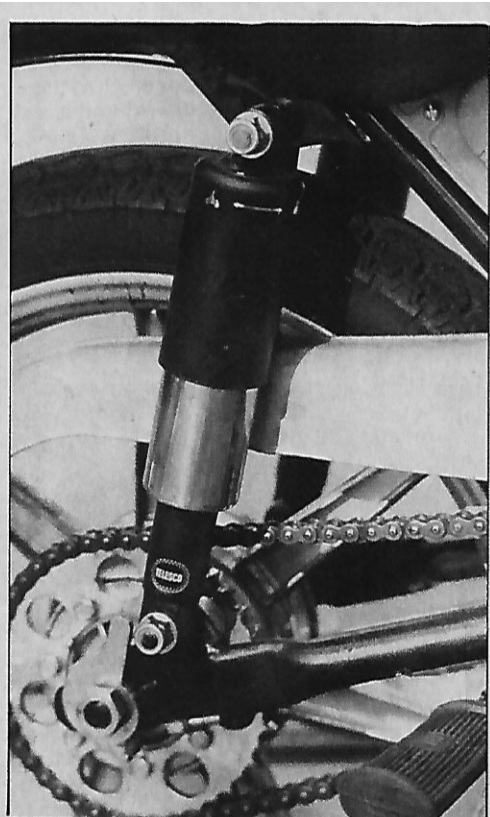
Ya está a la venta

Buscamos distribuidores

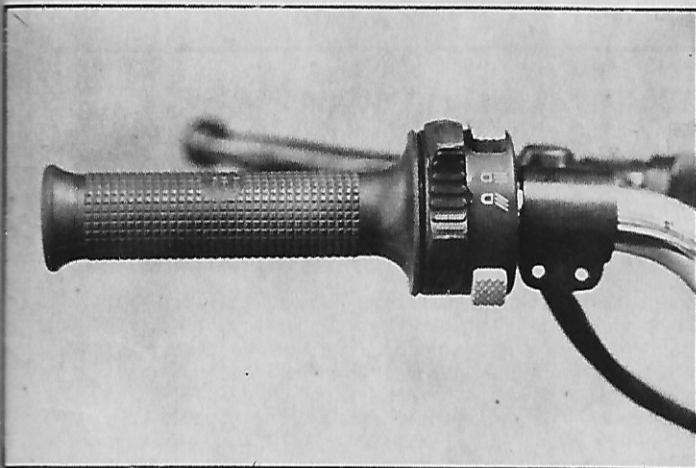
Merlin. General Mendoza, 1. Gerona
Teléfonos (972) 20 83 30-20 83 29



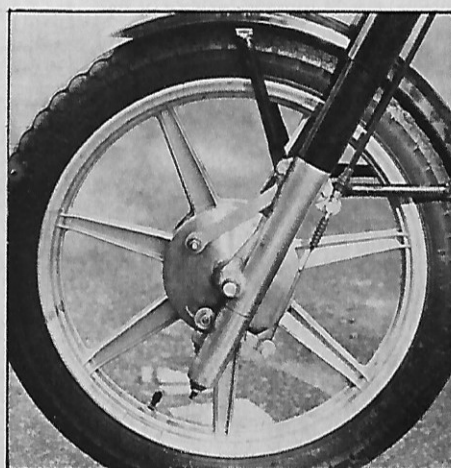
Los hermanos Milá, capitaneados por Leopoldo (Polín), fueron los responsables de aquella Impala de 1962 que causó impacto estético. Aquí les vemos frente a una de las unidades de la nueva «Impala 2».



Girando el guardapolvo superior de los amortiguadores traseros se regula la dureza para una o dos plazas.



Austero conmutador eléctrico, con corta, larga, claxon y pare.



Las ruedas de fundición son las mismas de la Crono pero sin el agujereado de los radios. El freno de tambor es de tacto muy suave, además de progresivo y potente para la Impala 2.

análisis y viabilidad industrial del revivido modelo, pero tras sondeos bastante acertados, llegaron a la conclusión que la mayoría tenía que aceptar con muy buen grado el relanzamiento de la Impala.

Una primera respuesta a los detractores podría ser en forma de pregunta: ¿Quién da algo más interesante por treinta mil duros?, lo que nos llevaría a la conclusión de que en el mercado español hace

falta gastarse mucho dinero para tener una moto ligera y sin problemas, capaz de asegurar el desplazamiento urbano diario sin prestarle muchos cuidados y entretenimientos, así que si en 1962 la Impala fue de las motos más solicitadas, de las más prestigias y lo mejor de la industria interior en cualquier sentido (deportivo, industrial, G.T...), hoy sólo pretende que se la considere como una moto utilitaria, económica y funcional, lo que ya es un gran

mérito teniendo en cuenta que han pasado veinte años.

¿Qué ha mejorado en la «Impala 2»?

Es evidente que al pensar en el resurgir de la Impala como producto industrial económico, se

planteara un rejuvenecimiento capaz de ponerla en la línea técnica que impera en la actualidad. Tras hacer listados de cada componente y analizar sus resultados recopilados en veinte años de historia, sólo se plantearon pequeñas modificaciones que repercuten directamente en pro del usuario.

En un repaso sinóptico haremos mención de las diferencias esenciales aplicadas a la «Impala 2» en relación al anterior modelo, digamos el original.

Volante electrónico: El volante electrónico que Leopoldo Milá buscaba para esta moto debía mantener la intensidad de la bombilla de iluminación de forma constante, como si estuviera alimentado por batería pero sin tener que recurrir a este elemento, que precisa entretenimiento, hace complicada la instalación eléctrica y encarece el conjunto.

Motoplát le suministró un volante de gran rendimiento a partir de 2.000 rpm (ralentí) que daba una generosa chispa para encendido, incluso con las luces conectadas como deseaba Leopoldo para cumplir con las normas actuales de circulación. El único proble-

ma que presentaba era la imperiosa necesidad de refrigerarlo para evitar un sobrecalentamiento en caso de fundir la bombilla del faro. Se hicieron unas pruebas practicando varias ranuras en la tapa derecha y se mantenía una temperatura ideal incluso con la bombilla fundida. El resultado definitivo nos permite disponer de una iluminación excelente, blanca, y de intensidad constante incluso al entrar en una horquilla con los gases cerrados y el motor muy bajo de régimen.

La puesta en marcha es impecable, siendo únicamente necesario cerrar el mando del aire en frío, y dar una patada sin tocar en absoluto el acelerador. Destacamos asimismo que el «Amal Concentric» deja de tener el excitador de otra para montar mando de aire.

Llantas de fundición: Los más puristas las repudian por no ser la fiel réplica de la convencional de radios girando en torno al tambor propio de la Impala. Se trata únicamente de una cuestión estético-sentimental, más digna de un coleccionista que de un cliente de modo urbano-diaria. Las llantas de fundición no necesitan entretenimiento de tensado de radios, son más rígidas y se comportan más gallardamente en baches y bordillos. Lo único que se podría criticar es la diferencia de frenado entre el tambor original y el que incorporan las actuales llantas en su buje central, pero debo recordar que el freno que nos maravillaba en las Impala era el de doble leva que vino con el modelo sport, y nosotros estamos con la primera versión turismo, de cuyo simple leva no es que guarde precisamente un buen recuerdo. El frenado de los actuales tambores es sensiblemente mejor que el simple leva de antaño; además tiene una suavidad y tacto realmente impresionantes, aunque no se los puede comparar con un buen disco cuando nos hemos decidido a buscarle las máximas posibilidades en carreteras sinuosas donde nadie dejaba hacer la más mínima concesión al «impalero» de delante.

Depósito de poliéster: El depósito no ha podido ser fabricado en chapa de acero por la sencilla razón de no encontrarse los moldes de estampación confiados a algún proveedor. El poliéster permite, en la actualidad, hacer verdaderas maravillas y ahorra enormes desembolsos cuando se habla de los moldes.

El depósito de la Impala 2 es exactamente igual al original, pero incorpora dos novedades que mejoran sus cualidades. Por un lado encontramos un tapón de sorprendente hermeticidad roscado directamente al depósito, cuya tronera de llenado se conforma desde el molde con una rosca en su cuello interior.

El grifo de gasolina también es nuevo, y además de ser muy accesible es práctico de manejo y extremadamente preciso.

Piloto trasero: Posiblemente sea el cambio menos agraciado de todos los que ha recibido la Impala, pero tiene la ventaja de ser semiflotante y funde raramente la bombilla trasera. Se trata del piloto que se monta en las Crono pequeñas y Enduro.

Conmutador: El conmutador eléctrico no es de nuestro agrado, pero es de lo mejor que hay en el sector auxiliar dentro de unos precios que se ajusten a la filosofía económica de la «Impala 2» y sus treinta mil duros en la calle. Polín Milá lo ha hecho adaptar a sus necesidades dándole únicamente dos puntos de contacto (cortas-largas) y eliminando incluso el interruptor general de alumbrado, sito en el centro del faro en las originales Impala.

Siendo únicamente utilizado para cambiar de larga a cruce, resulta accesible y útil, aunque no le iría nada mal un poco más de suavidad.

Manetas Amal: Felizmente las antiguas manetas de embrague y freno han dejado de existir y se han elegido las Amal de aluminio acabado en negro brillante. Es de agradecer la funda de plástico aplicada en el punto de articulación y la posibilidad de tensado del cable sin tener que levantarla. El manejo de estas manetas ya sabemos que siempre ha ofrecido mucho tacto y suavidad por el acertado brazo de palanca que tiene, pero en la Impala se superan todas las cotas gracias a un perfeccionamiento del cableado y palancas que hacen del embrague y freno delantero dos palancas de suavísimo mando.

Filtro silenciado: Los carburadores Amal y su caja de filtros incorporada siempre se han reconocido por el estruendoso ruido de succión, que en muchos casos ha llegado a sobrepasar el ruido del escape. Para evitar este desagradable y modesto ruido, Montesa

Impalada '82

La «Impalada» nació de la iniciativa de Titín Alomar, J. París y Francisco Romeu para reunir a los verdaderos apasionados de esta moto, quienes habían reconstruido viejos ejemplares con gran profusión de detalles y calidad. La «impalamanía» estaba en alza y había eco suficiente como para organizar una manifestación que llamase la atención de los «impaleros» barceloneses.

La primera edición (1980) fue un éxito total y difusorio que ganó adeptos hasta llegar a esta tercera convocatoria, en la que se han batido todos los records de participación, corrección, camaradería, buen humor y del más puro y electrizante ambiente moto.

A lo largo de toda la jornada y desde el parking de salida, veíamos como los «impaleros» se comunicaban entre sí con la mejor de sus sonrisas, dando muestras de una simpatía total y abierta.

La Impala es la única moto española que ha conseguido activar este tipo de nexos cordiales entre los motoristas. Parece como si tuvieran un «feeling» especial. En esta tercera «Impalada» hemos visto muchos motoristas de siempre que se han espabilado para conseguir una Impala con la que poder participar en este encuentro del más puro ambiente «monomodelo», nostálgico y evocador de tiempos pasados que jamás volverán.

La nostalgia, como dice José Luis de Vilallonga, es un error, pero tratándose de un error exclusivamente humano, debe dar gran satisfacción propia. El hombre gusta de nostalgias y «revivals», creyendo reiteradamente que cualquier tiempo pasado fue mejor. En la «Impalada 82» se revivieron páginas pasadas de la historia motociclista española. Nada menos que 120 Impala salieron del Tibidabo para dirigirse a Viladrau (Montseny) tras una detención-desayuno en Navarcles. La carretera era

- 120 Impala en ruta común
- Placa de reconocimiento a MOTOCICLISMO

un verdadero espectáculo que hacía detenerse a transeúntes y automovilistas. La chiquillería de los pueblos vitoreaba como si estuvieran viendo desfilar al mismo Rally de Montecarlo. Fue algo realmente emotivo y magnífico capaz de enorgullecer a quienes han tenido algo que ver con el proyecto Impala de 1962 y con el revival de la «Impala 2».

Desde estas líneas desearía rendir homenaje a Leopoldo Milá, «padre» de las dos versiones, por el éxito conseguido en este modelo que en cierta forma revolucionó el motociclismo español de los «sesenta».

Para hablar de la popularidad de la Impala, al menos en la Ciudad Condal, baste una pequeña anécdota. La primera mañana que fui al garaje para salir con la recién estrenada «Impala 2» encontré un pedazo de papel apriornado entre depósito y asiento que rezaba: «Viva los Milá y sus Impala».

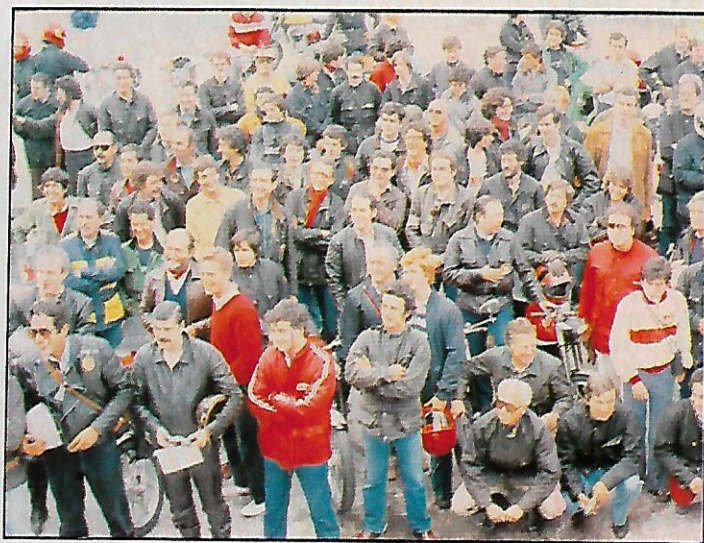
No cabe duda que un anónimo de este tipo es capaz de llenar de satisfacción a quien cree en las motos, amén de ser un gran homenaje para los autores de esta moto que renace a los veinte años del primer parto.

Entre los 120 impaleros hubo hombres de gran vínculo con la historia de la Impala, debiendo citar al equipo de resistencia Carne-Rocamora, a José M.^o Arenas y los hermanos Milá en pleno, Xavi Permanyer, Manolo Maristany (el único de la «Operación Impala» presente) y muchos otros nombres que harían prácticamente interminable la lista. Todos ellos dieron el brillo necesario para que la «Impalada 82» fuera un total éxito entre picadas y estripadas dignas de los rallies de antaño.

No querría terminar este comentario sin hacer hincapié en las virtudes y posibilidades del motor de la «Impala 2», que con una curva de potencia muy plana ofrece unas respuestas desde muy bajo régimen que



Aparcamiento de llegada de la Impalada '82 en Viladrau (Hostal La Gloria) donde se ofreció una comida de «hermandad impalera» en la que reinó un ambiente de cordialidad y buen humor.



Exito total en la Impalada '82.

recuerdan el comportamiento de un «cuatro tiempos». Para carreteras muy sinuosas, este motor es poco menos que un vicio placentero. No importa la relación engranada ni la velocidad para disponer siempre de tracción a la mínima solicitud del acelerador. Es un motor sano y noble capaz de satisfacer al mayor detractor de la técnica «dos tiempos». Únicamente se le podría criticar la falta de tirón en las postrimerías de la

curva de potencia, pero ya sabemos que en «dos tiempos» es más difícil conseguir bajos que espectaculares reacciones a alto régimen.

La «Impalada '82» fue un verdadero éxito. ¡Viva la impalada y a por la cuarta edición con las dos versiones de Impala!

C. D.



Esta serie de antiguas Impala van a tener continuación con la nueva Impala 2.

Los «impaleros» camino de Viladrau.



«Impalada 82»

ha diseñado un silenciador adosado al receptáculo del filtro que consigue disminuir en buen porcentaje el ruido de la succión.

Otro detalle, digno del cuidado de Leopoldo Milá, es una salida de drenaje del filtro hacia el suelo que vaciará todos los depósitos de gasolina y aceite que se puedan depositar con el tiempo.

Escape eficaz y en línea: Realmente no es el silencioso de la Impala 1962 conformado por unión de dos medias cañas y logrando un perfil regular sin intersecciones periféricas. Quiero decir que no es tan bonito de líneas, pero es más silencioso y tiene la particularidad de retener menos humos, aunque también debe influir en parte la utilización de aceite sintético en muy poco porcentaje de mezcla (2 por 100).

Tratando del ruido hemos de mencionar asimismo el montaje de tacos de caucho entre cada aleta de cilindro para evitar las vibraciones y el consecuente zumbido.

Ventajas actuales de la Impala

Por ser una moto que se nos ofrece de nuevo en el comercio, hemos de buscar las ventajas que ofrece como si se tratase de un modelo enteramente nuevo.

En primer lugar destacaríamos el confort general, la buena posición de conducción y el razonable equilibrio del triángulo determinante: manillar-asiento-estribas.

El asiento es una de las piezas antológicas para el buen confort de una moto. La forma anatómica de sillín, el espumado y tapizado hacen que tanto conductor como pasajero se sientan realmente bien instalados en el suave mullido de espuma. Las estribas están en un acertado punto intermedio que permite compaginar perfectamente la conducción turística y urbana con alguna «quemadita» por carreteras retorcidas. El pedal del cambio con talonera es también una pieza que agradece el motorista urbano, cuyo atuendo le exige un calzado correcto que no puede dañar en el empeine con el reiterado uso del cambio.

El manillar lo encuentro demasiado ancho para poder evolucionar entre los coches y sus promi-



Confort mítico el de este asiento de la Impala.

entes retrovisores. También es un poco bajo para conseguir la posición ideal, pero en el comercio hay mil formas y variedades, y la sustitución es sencilla y al alcance de cualquier bricoleador.

Otra enorme ventaja y cualidad es la adopción del volante electrónico, que sin asistencia de batería mantiene la intensidad de iluminación constante por encima de las 2.000 rpm.

El silencio que consigue la «Impala 2» es elogiado, especialmente cuando sabemos que está orientada hacia un público urbano, y el ruido de una moto en ciudad es realmente desagradable y va en detrimento de las pocas simpatías que gozan las motos entre los conciudadanos de anteriores generaciones.

La ligereza y agilidad la hacen comparable a un ciclomotor con pretensiones de moto, a lo que hay que añadir una estabilidad fuera de cualquier duda, a pesar

de algunos meneos característicos de Montesa. De todas formas, sólo se muestra reblandengue en curvas enlazadas, donde el balanceo continuo es imprescindible.

El consumo es otra de sus virtudes, especialmente cuando los datos de los primeros llenados me han dado un promedio de 4,55 l/100 km en conducción exhaustiva (siempre a fondo) sin ningún tipo de limitaciones. En conducción normal este consumo baja a tres y medio, cifra que raramente se supera en ciudad en utilización normal, o sea, sin «estripar» las marchas inútilmente.

Inconvenientes de la «Impala 2»

Es lógico que entre tanta virtud surja algún inconveniente, pero más que este calificativo deberíamos utilizar otro más ambiguo y de mayor latitud que permitiera incluirle algunos condicionantes

que el gran público ya considera obligados en una moto de los años ochenta.

Me refiero concretamente al arranque eléctrico, a su cúmulo de ventajas que ofrece, y también al incremento de precio final, tema a no olvidar.

El «demarrear» es hoy imprescindible cuando se habla de moto de asfalto, de moto utilitaria y de moto urbana. La «Impala 2» hubiera ganado adeptos entre un sector femenino, y también entre el neófito, si tuviera arranque eléctrico, pero para incorporarlo hubiera hecho falta pensar en batería, complicada instalación, relés, pulsador, etc.; en suma, el precio se hubiera ido arriba y hubiera perdido una de sus más grandes cualidades. Por si fuera poco, le tendríamos que añadir el entretenimiento de todo ello.

Los frenos podrían haber sido de disco, pero sólo en conducción al límite se apreciaría la diferencia y en ningún caso compensaría la diferencia de precio.

Quizá el único y verdadero inconveniente que le he podido encontrar a la «Impala 2» es la dureza de los amortiguadores traseros y la tendencia al rebote que tiene la horquilla. De todas formas puedo incluso pensar que pasado el período inicial de rodamiento y acoplamiento general, tanto los amortiguadores como la horquilla ganarán cualidades y rendimiento.

Resumiendo y haciendo balance, me doy perfecta cuenta que es una moto lógica, utilitaria y funcional. El vehículo sin problemas ni atenciones. En la «Impalada» me encontré con viejos amigos y conocidos que comentaban el gran rendimiento que les estaba dando su «vieja» Impala a diario, a pesar de dejarla en la calle y no gastarse jamás un duro para repararla.

Como claro ejemplo de esta gran virtud sirva el caso de Manolo Maristany, uno de los cinco protagonistas de la «Operación Impala», que utiliza a diario la misma moto que Montesa le regaló en 1962 en homenaje a su gesta africana. Creo que conocí a Manolo sobre su Impala de matrícula B-260.000 y me lo miraba con cierta envidia. Hoy no puedo menos que mirarlo con admiración cuando lo encuentro sentado sobre su original Impala en los semáforos de Barcelona.

Carlos DOMINGUEZ