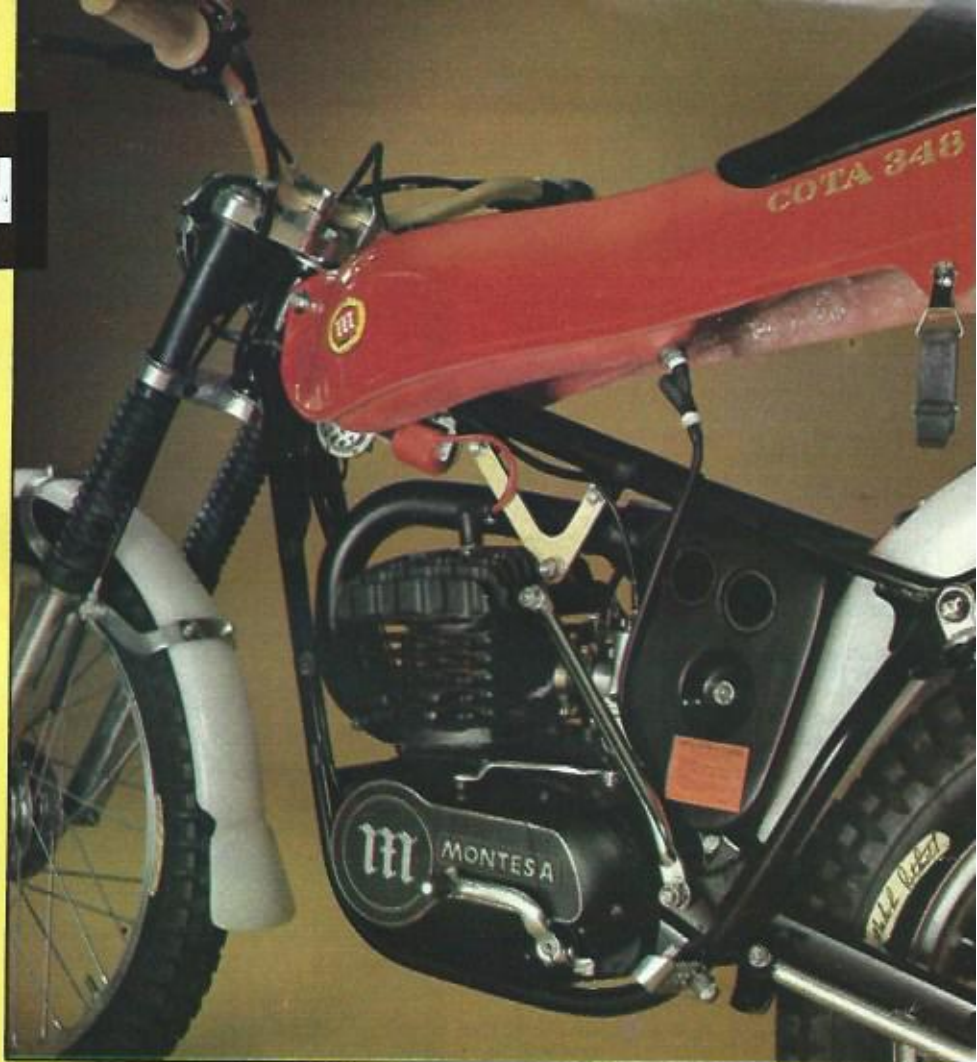


PRESENTACION

POR fin ha llegado. La moto más esperada de los últimos meses ha nacido el 8 de enero de 1976; está, por lo tanto, bajo el signo de Capricornio. La astrología podría decirnos su futuro, pero el éxito que le podemos predecir es fácil de imaginar y de comprender sin necesidad de consultar los astros, ni constelaciones, ni bolas de cristal. La Cota 348 ha nacido en el momento oportuno, o sea, entre dos temporadas de trial, lo que permitirá que todos los pilotos practicantes puedan hacerse con una de ellas antes de que se inicie el Campeonato.

La comercialización masiva está prevista para abril, pero, ¡joj!, no desesperéis si veis algunas unidades en manos de los pilotos oficiales o de algunos que tienen algo de apoyo de algún representante, ya que una pequeña serie se pondrá en marcha a fines de enero para poder calmar el ansia de los representantes e importadores, que están pidiendo esta moto con suspiros de dolor desde hace ya varios meses. Sí; la realidad nos hará ver a algunos afortunados cómo se exhiben con la moto, nos darán denteras, pero cuando nosotros podamos tenerla en abril, tendremos la compensación de estrenarla radiante cuando la suya ya esté en pleno uso; ¡alguna compensación han de tener los privados!



MONTESA COTA 348



MONTESA COTA 348

UN MOTOR SUAVE

Hace un par de meses tuvimos la ocasión de probar el prototipo de Jaime Subirá al término de un trial. Si bien en aquella ocasión la prueba que efectuamos fue solamente para satisfacer nuestra curiosidad, y de muy corta duración, pudimos darnos perfecta cuenta que el motor es muy suave y lleno de potencia a cualquier régimen. La sensacional respuesta a bajos y la docilidad aumenta progresivamente, hasta alcanzar su máximo régimen de giro, alargándose lo suficiente para remotar cualquier pendiente sin problemas ni titubeos. Con esta corta toma de contacto nos dimos cuenta que Montesa no había perdido el tiempo en los casi tres años que ha estado trabajando en la "300 y pico" de trial.

Estamos ante una moto que, según propias palabras de Malcolm Rathmell, es "really fantastic", y no es que este gran piloto esté de acuerdo en pilotar una moto que no le permite exprimir al máximo sus enormes cualidades de conducción.

UNA MOTO ETERNAMENTE NUEVA

Se podría pensar que la 348 es una modificación de la 247, pero no, estos dos modelos no tienen ninguna relación en común. La que presentamos hoy ha cambiado las líneas del clásico depósito-monocasco, el asiento y su posición—más blanda y más baja—, el chasis es un doble cuna con refuerzos laterales desde la culata al chasis. La suspensión también es distinta, mientras el freno trasero se ha construido a la medida y necesidades de la moto. El motor, entre algunas de sus interesantes novedades, tiene el escape central, un carburador Amal de 27 mm. de diámetro con starter incorporado. El filtro de aire (sistema Twin Air) es de gran volumen, debido a un eficaz sistema antiagua que deberá impedir que este elemento penetre por la admisión. El cambio es de seis relaciones, permitiendo seleccionar la adecuada para cada tipo de zona.

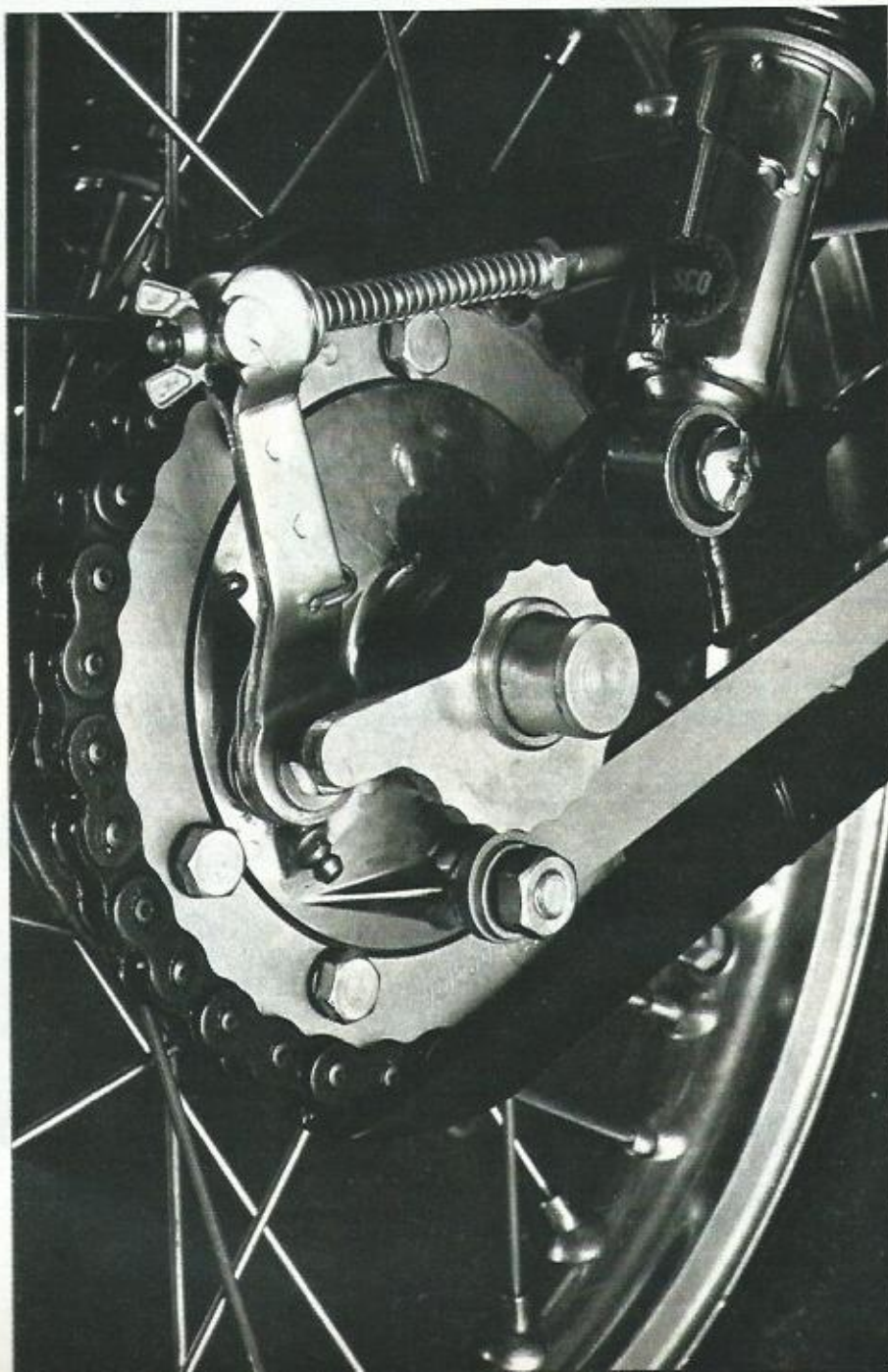
Otra novedad que llama fuertemente la atención es el rápido y práctico sistema de articulación del conjunto depósito-asiento, que bascula sobre el bulón frontal, dando una perfecta accesibilidad al filtro, carburador y bujía. El sistema de cierre de esta pieza articulada es sencillo y cómodo gracias a sus dos tirantes elásticos, situados uno a cada lado de la parte trasera inferior.

Al lado de estos detalles importantes citados de forma general hemos podido apreciar una serie de pequeñas elaboraciones de gran calidad que le dan un perfecto acabado a la moto y que nos dejan pensar que su conducción, entretenimiento y manejo serán un gran regalo para los nuevos poseedores de la 348.

Finalmente debemos decirles que esperamos con impaciencia que la fábrica nos pueda ceder una de sus primeras unidades para realizar una completa prueba de la moto más moderna de trial. ■ CARLOS DOMÍNGUEZ.

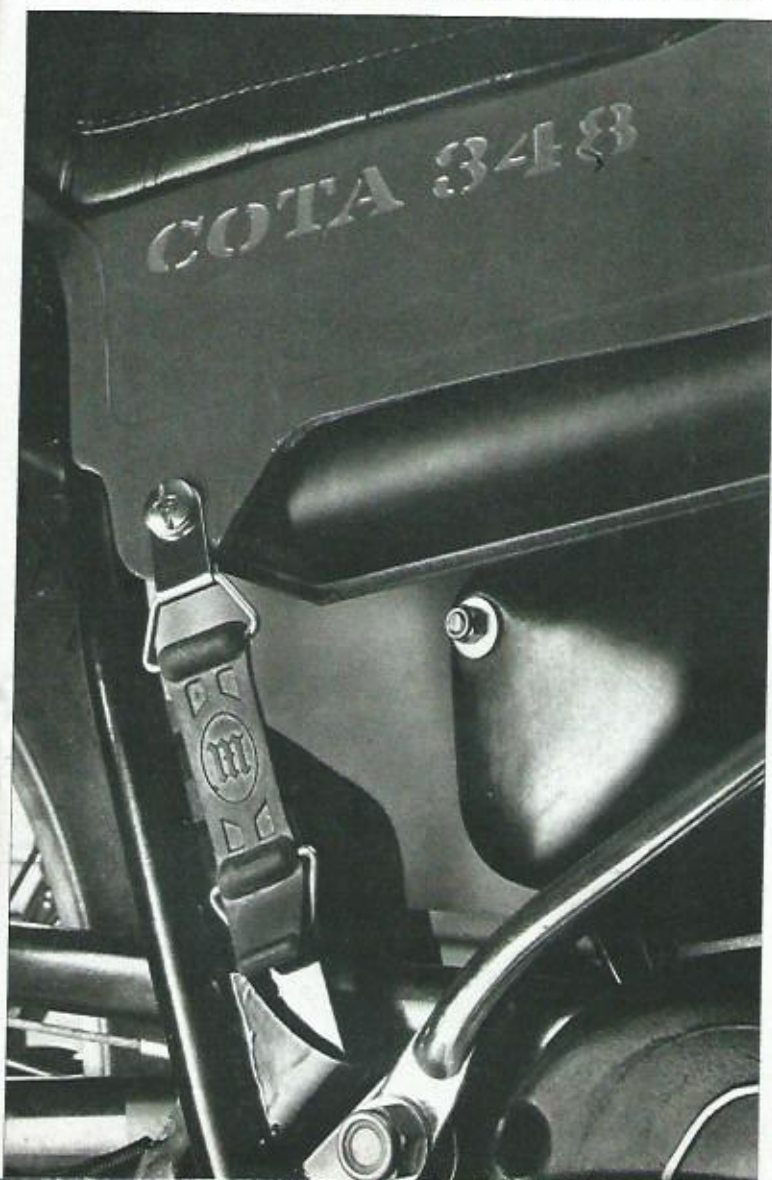


Vista del freno trasero. La corona es la más pequeña en motos de trial. Obsérvese el engrasador de la leva de freno y el final de los tubos de protección de la cadena.





Detalle de sujeción del depósito de combustible, lado derecho. Una sencilla maniobra permite levantar el kit depósito-sillón en esta nueva Cota.



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor: Ciclo: 2 tiempos. Cilindros: Uno. Diámetro: 78 milímetros. Carrera: 64 mm. Cubicaje: 305,8 c. c. Relación de compresión: 9 : 1.

Carburador: Diámetro: 27 mm., con starter incorporado montado elásticamente. Filtro de aire: De espuma de poliuretano (Twin Air). Incorporado en grupo silenciador admisión. Con toma de aire protegida contra entrada de agua.

Encendido: Tipo: Magneto alternador a volante.

Transmisión primaria: Tipo: Engranajes helicoidales de acero tratado.

Embrague: Discos múltiples de acero, en baño de aceite, con muelles de tensión constante.

Cambio: Número de relaciones: Seis. Características: En cascada, con piñones de toma constante. Con pedal de cambio en lado izquierdo.

Transmisión secundaria: Cadena de paso 5/8" estrecha, protegida completamente en ambos ramales por canales de paso independientes. Rueda dentada de diámetro reducido (33 Z).

Bastidor: De doble cuna, con pantalla protección motor incorporada.

Suspensión delantera: Telescópica, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto.

Suspensión trasera: De horquilla basculante con cojinetes a fricción de engrase constante, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto y tensión inicial graduable.

Ruedas: Neumáticos: Delantero, 2,75 x 21" trial. Trasero, 4,00 x 18" trial. Característica: Con cojinetes blindados.

Frenos: Superficie de fricción: 110 mm. Características: Con engrasadores en las levas de accionamiento. Rebabas de barrido en forros zapatas.

Depósito gasolina: Tipo: Monocasco integral. Capacidad: 6 litros. Características: Abatible longitudinalmente, dando accesibilidad al filtro, carburador y bujía.

Alumbrado y señalización: Faro delantero con luces carretera y de posición y rejilla de protección incorporada. Faro piloto con luz "stop". Avisador acústico.

Accesorios: Cuentakilómetros. Cierre dirección antirrobo.

Otros datos: Distancia entre ejes: 1.310 mm. Longitud total: 2.020 mm. Altura sillín (s/suelo): 805 mm. Altura a parte más baja bastidor: 312 mm. Anchura manillar: 820 milímetros. Peso: 89 kg.

Características adicionales a destacar: Caballete lateral. Reposapiés plegables. Manillar de duraluminio. Guardabarros de plástico. Pedales de duraluminio forjado con puntera plegable. Cables con engrasador, revestidos interiormente.