

La potencia de esta moto lleva a una conducción suave y de marchas largas y no te da la sensación de ir rápido hasta que entras confiado en un salto y aquí empieza el desmadre.



¿C

# ENSAYO CAPPRA 414 VF

# ¿BIEN SE ATREVE A DOMARLA?



Tras el deslucido Campeonato de España de motocross, válido únicamente para la categoría de 250 c. c. en la pasada temporada, el 1980 presentará la novedad con la inclusión de las clases 125 c. c. y 500 c. c. Hoy traemos a estas páginas el ensayo de la representante de Montesa en el "medio litro", la categoría grande que este año no ha visto la luz.

Básicamente en poco difiere la VF de la anterior VE; en la estética están las principales diferencias. El color, el nuevo depósito, un basculante más alargado, el tubo formado por conos en lugar de chapa estampada; amortiguadores traseros, guía de cadena y pocas cosas más. Es en definitiva el mismo modelo pero con la estética actualizada y con un motor que bien ha valido el presente titular, a sabiendas de que pocos, muy pocos podrán llegar al límite del poderoso monocilíndrico...

## ASI ES LA VF 414

La mayor de las nuevas Montesa cross presenta el aspecto de la ya conocida 250 VF. El depósito, fabricado en lupolen sin soldaduras y en amarillo, sigue la nueva tendencia en el mundo del motocross; parece

que se le llama «jumbo». Y se consigue con esta forma la misma capacidad, pero acortando ostensiblemente su longitud.

El asiento, alargado y de forma anatómica, lleva grabado en su parte trasera el anagrama de la marca de Esplugas, y es solidario al guardabarros trasero blanco y de gran flexibilidad; es, a mi juicio, algo largo, siendo una novedad la aleta delantera, firmada por Nonfango,

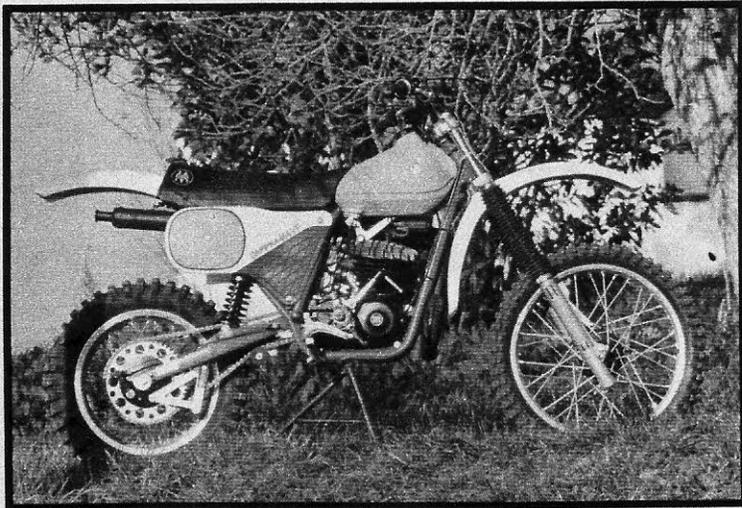
de forma muy envolvente y atractiva, también en blanco, y de probada longevidad, gracias a su flexibilidad y resistencia a los golpes o al peso del barro que se acumula en él cuando se rueda «rebozado».

El manillar, acabado en negro mate, es fiel a la marca, al igual que manetas, fundas y gomas. A destacar el nuevo puño de salida lateral del cable acelerador.

El chasis, de color rojo vivo, está construido en cromo-molibdeno. Es un doble cuna perfectamente acabado y de apariencia ligera. El basculante ha sido alargado algo con el fin de mejorar su estabilidad.

Sobre su unión con el chasis ha sido incorporada una gruesa chapa de nailon con el fin de evitar roces de la cadena con el basculante.

En suspensiones se mantiene



Estética renovada y llamativa para este nuevo modelo. A destacar la petaca silenciosa más eficaz que en el anterior modelo. Los nuevos amortiguadores dan unos 290 mm. de recorrido a la rueda posterior. El depósito de 8,1 litros de capacidad construido en lupolen y sin soldaduras.

sin variación la horquilla delantera, sufriendo la amortiguación trasera un ligero pero sustancial cambio.

La suspensión delantera es una horquilla telescópica de eje avanzado y cuya acción la aseguran el aceite, los muelles y el aire a presión.

Las barras tienen un diámetro de 38 milímetros y dan un recorrido a la rueda delantera de 270 milímetros. Con el fin de asegurar la vida de los retenes, esta horquilla incorpora unos gruesos fuelles de goma negra. Las barras van fijadas a unas tijas planas y rectangulares, también Marzocchi, y sobresalen unos centímetros de éstas. Lleva unas marcas con el fin de poder regular su altura.

Los amortiguadores traseros Corte. Cosso son de mayor recorrido. Montan doble muelle y son de acción combinada gas y aceite. Los depósitos de gas separado están anclados al chasis a la altura del filtro de aire.

El neumático delantero es un Pirelli Pentacross de dimensiones 300 x 21 y está montado sobre una llanta Akront de perfil reforzado.

El neumático trasero es un enorme Pirelli «Campeonato Español Sevilla» ¡¡¡500 x 17!!!, montado también sobre una Akront de perfil reforzado.

Los frenos son los característicos de la marca, iguales a los del anterior modelo. Son tambores de cubos cónicos acabados en negro mate.

El motor es un monocilíndrico dos tiempos refrigerado por aire. El cilindro de tres transfers es de nueva distribución, dando ahora una curva de potencia más uniforme y suave, pero siempre con fuerza.

Su cubicaje exacto es de 413,5. El émbolo, de 88 milímetros de diámetro y 68 milímetros de carrera monta un solo aro. El conjunto queda alimentado por un carburador Bing con starter de 40 milímetros de diámetro difusor principal. La admisión se realiza de forma convencional y el carburador está fijado al cilindro elásticamente por una goma. Este carburador respira a través de la caja de filtros situada bajo el sillín.

La caja de cambios sigue siendo de cuatro velocidades, aunque las dos últimas relaciones han sufrido variaciones con el fin de facilitar y asegurar su engrane.

El motor realiza el escape de gases por un tubarro tipo bufanda acabado en negro mate y construido por conos soldados en lugar de chapa estampada como era habitual. Finaliza en una petaca, que ha sido mejorada en cuanto a su efectividad.

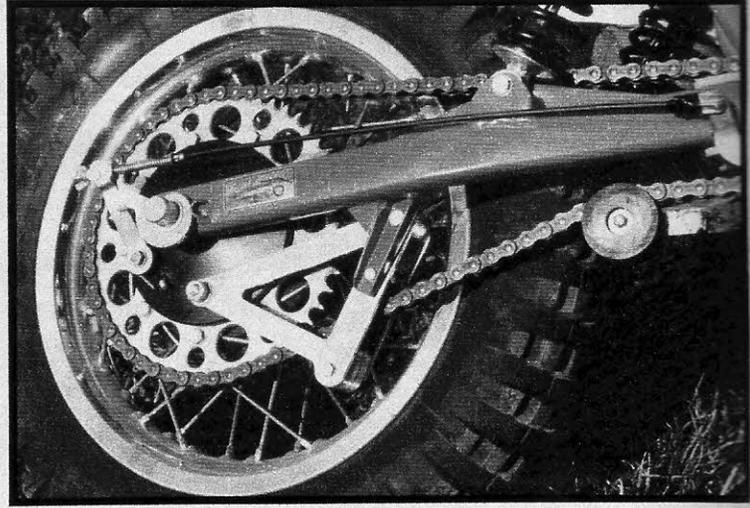
La transmisión primaria la realiza por un embrague multidisco en baño de aceite, mientras que la transmisión secundaria la realiza una cadena Joresa, de cuya tensión se encarga, otra vez, un rodillo montado en el basculante.

El conjunto de todos sus elementos dan a esta máquina una estética muy llamativa y actual.

#### CON LOS PIES EN LOS ESTRIBOS... CUANDO SE PUEDE

Sobre la moto, y ya vestido de «prueba», abro grifos de gasolina, cierro starter y sin nada de gas busco, mediante la palanca, el momento óptimo de compresión del émbolo y, al primer intento, brrroooooommm, brrroooooom. Me quedo atónito. ¡Qué sonido! Personal y grave me hace temblar las tripas y ya te hace notar la potencia de este motor.

Pocos segundos después entro la primera relación y empiezo a rodar sobre el circuito de Granollers «Las Franquesas». El estado del terreno es muy duro y seco alternándose con zonas encharcadas y, eso sí, todo, ab-



El basculante ha sido alargado mejorando ostensiblemente la estabilidad de la moto. El tensor de cadena vuelve a ser por rodillo. Otra novedad es la guía de cadena.

solutamente todo, su recorrido lleno de baches.

Excepto la rueda delantera, que va algo cuadrada de un «anterior» ensayo. Todos los demás elementos parecen funcionar correctamente. El embrague no arrastra, y el motor carbura y anda bien, a pesar de estar todavía frío. Las suspensiones, aún algo frías, aunque con este circuito no tardarán en coger temperatura. Como además encuentro la posición de manetas y palancas graduadas a mi gusto y en buena posición. Pues miel sobre hojuelas, hoy empieza bien mi ensayo.

Ya con todo en orden de marcha, empiezo a buscar las trazadas que más convengan a mí y a la moto. A pesar de lo bacheado y encharcado del terreno, procuro escoger trazadas amplias, suaves y uniformes que me permitan utilizar la potencia de sus 413,5 c.c. y su buena estabilidad. Proporcionada por el mencionado alargue del basculante y el buen comportamiento de sus neumáticos. Que si bien el delantero Pentacross ya lo había probado, satisfactoriamente, pocas son las ocasiones que pruebo un Pirelli «Campeonato Español Sevilla» y más pocas aún en las medidas de 500 x 17. (Sobre llanta de 17 pulgadas.)

Este neumático, a una presión de 0,8-0,9 kg/cm., proporciona un agarre excelente. Dando un derrapaje controlable, a pesar de la gran potencia que ha de transmitir al suelo.

La posición de conducción es muy avanzada respecto al manillar, cayendo muy bien los pies sobre los estribos (bien dentados). La palanca de arranque molesta algo la espinilla derecha, aunque es de fácil arreglo, pues se puede variar su posición.

Como viene siendo costumbre en estos escapes en plan

bufanda, te quemas la rodilla izquierda, pues el tubarro sobresale algo, y debido a lo avanzado de su posición de conducción, es inevitable el roce de la rodilla con él.

El manillar, algo ancho, no tiene forma muy cómoda. Las muñecas quedan algo forzadas. Paciencia. De momento no lo puedo torcer a mi gusto.

Después de probar varias salidas, encuentro muy acertada la protección de espuma de la barra central del manillar. La potencia de este motor es tal que saliendo con la segunda relación y sin pasarse nada con el gas. La 414VF se encabrita inevitablemente, aunque te apoya con fuerza sobre el manillar acolchado.

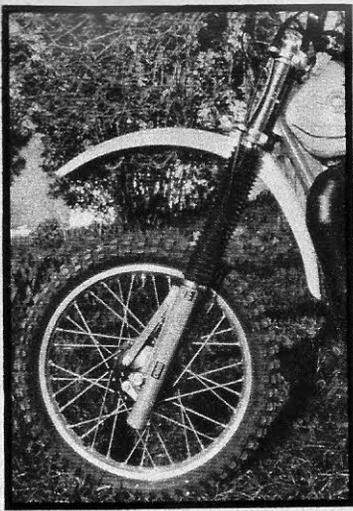
El puño de gas es muy suave, de recorrido ideal y de un tacto extraordinario. Contribuyendo a esto la ausencia total de juego muerto de cable. El más pequeño giro del puño es transmitido fielmente hasta el carburador.

La manejabilidad, siempre buena en las últimas Cappras, es excelente. Su ligereza y su chasis te permiten un buen manejo de la máquina.

Aunque la manejabilidad, y debido al alargue del basculante, ha quedado algo mermada. Al ser la moto algo más larga, cuesta más de variar trayecto o moverla. Por tanto, algo menos de manejabilidad para la nueva Montesa, pero paliada de sobras por el incremento de estabilidad que ha sufrido este modelo.

Lo que me faltaba por ver en una Montesa. Hacía rato que lo notaba, pero no lo podía creer. Ahora, al final de la recta de salida, me convenzo. El freno trasero va bien, ¡sí, sí, no clava! De verdad. Será por cambio de pastillas, neumático, llanta... no sé, pero no alucinó. Este tambor se muestra potente y con tacto. Te permite unas frenadas excelentes, intuyendo en todo momento el límite del bloqueo de la rueda posterior.

Al mismo tiempo, es una excelente ayuda en curvas contraperaltadas, arenosas o resbaladizas, accionándolo te ayuda a



**La horquilla Marzocchi de eje avanzado y de acción combinada aire aceite da un recorrido a la rueda delantera 270 mm. El guardabarros delantero, Nonfango, muy envolvente y resistente a los golpes.**

domesticar la caballería de este motor.

Después de comprobar en la recta las excelencias del freno trasero y el buen rendimiento del tambor cónico delantero, que permite parar la moto con seguridad y potencia. Entro en segunda la curva a izquierdas de meta y, en lugar de extenderme en un divertido derrape, procuro encaramarme bien y abrir gas en seguida. Segunda, tercera y cuarta, dándole al mango. ¡Qué velocidad! Con cuatro marchas hay más que suficiente. Cualquier desnivel del suelo se transforma en un salto, dada la potencia de esta moto.

Curva abierta a izquierdas, recta y curva a derechas con cortado incluido. Vuelo en segunda para en cuanto aterrizo abrir algo el gas.

La absorción del golpe es suave, endureciéndose la amortiguación progresivamente y sin llegar al tope de su recorrido.

Los amortiguadores traseros, más largos, dan un mayor recorrido a la rueda trasera (290 milímetros) y son los responsables de este buen comportamiento. Por el contrario, la siempre elogiaba horquilla Marzocchi, y seguramente por problemas de puesta a punto, recupera demasiado rápido. Por lo que en zonas bacheadas acusa rebotes que te impiden un perfecto control de la situación.

No obstante, estas barras, a una presión que puede oscilar de 0,6 a 0,8 kilogramos por centímetro. Y con aceite de grado y cantidad adecuada debe comportarse como es habitual. La mejor.

Unos cuantos baches más y llego a una ese con dos saltos en medio que dificultan trazar bien. La ligereza de esta moto y su estudiado reparto de pesos permiten cambiar la trayectoria de esta máquina en el aire, por

lo que puedo ir sobre la trazada deseada.

Lo sinuoso y duro del trazado requieren una conducción exenta de brusquedad y siempre en buena trayectoria. La curva de potencia de este motor te permite una conducción, de marcha larga, sin mostrar ningún problema y dándote así una aceleración más suave y, por tanto, con menor riesgo de derrapajes y cruzadas inútiles.

Sólo nos damos cuenta de lo rápido que avanzamos cuando entramos en un salto, quizá confiados por el descansado sonido de su motor, y nos encontramos con un vuelo sorprendentemente superior al esperado.

Y ya llegamos al famoso salto de este circuito, llamado «el cuatro», por su forma. Es un salto doble en bajada y que, vencido el respeto inicial, encontraréis que es el salto de caída más suave del circuito. No hay impacto ni brusquedad. Es un aterrizaje perfecto. Las suspensiones de esta moto se encargan de amortiguar tan dulcemente en este salto que, creo, es el único sitio, actualmente, donde puedes respirar y relajarte un poco. El resto del circuito, todo baches en plan histérico, aferrado al manillar y botando como un indio.

Entro al cuatro en segunda velocidad, cambiando a tercera en el aire. Pues es la marcha adecuada a mi velocidad de caída. Abro gas en cuanto la nueva 414 VF toca al suelo. Coge tal velocidad que después de atravesar unos baches como un avión, con los ojos cerrados y descontrolado, me paso de frenado en la siguiente curva.

Después de esta «colada», decidido descansar y fumar un cigarro. ¡Qué cansancio! O estoy hecho «un carroza» o esta máquina precisa de muy buena forma física. (Lo último, a pesar de lo que diga Santi.)

Después de comentar incidencias y revisar la máquina (pierde por los grifos del depósito y precisa engrase de cadena), vuelvo al rodeo a intentar domar los desconocidos pero abundantes caballos que da este motor.

Si bien la curva de potencia de este motor es uniforme y sin altibajos y empuja a todo régimen. Encuentro un punto criticable, y es su primera respuesta del motor. A bajas vueltas. Demasiado brusca. Esta respuesta, unido al mal estado de la rueda delantera, tienden a sacarte hacia fuera de la curva; cuando tumbas y abres gas, la primera sensación es que te abres demasiado, debido a esta respuesta brusca a bajas vueltas. Que quede claro que este motor posee unos bajos excelentes y sólo es criticable esta patada inicial.

Un error de trabada me permite comprobar la buena envoltencia de sus guardabarros al tener que atravesar un charco. La aleta delantera recogió todas las proyecciones de barro

y agua destinadas a mi cara.

El cambio de accionamiento rápido y muy preciso no exige una utilización constante, como en motores de inferior cilindrada. Debido a su potencia y bajos permite holgadamente este cambio de cuatro relaciones.

No obstante, lo encontré algo duro de accionamiento, doliéndome el empeine al final de mi ensayo. Una goma protectora sobre la palanca o unas formas más dulces de ésta mejorarían este aspecto.

Llego a la subida más bacheada del circuito, una vez subo ceñido a la derecha, otras a la izquierda y otra por el centro. Suba como suba, baches en cantidad. Al final fijo mi trazada en subir inicialmente muy ceñido a la derecha para diagonalizar hacia el centro. El comportamiento de sus suspensiones y la posición de conducción, que te permite mover con soltura, te llevan a subir esta bacheada rampa en una exhalación, aunque debo decir que pocas veces me salió perfecta, pues los brazos acusan desentreno.

La recta de la masía me deja

ver sus delicias, más que baches, trampas para elefantes. He subido en segunda y antes de entrar en esta zona bacheada pongo tercera, doy gas y desplazo mi cuerpo hacia atrás con el fin de descargar esfuerzo a la horquilla delantera.

Los amortiguadores Corte cosso siguen sorprendiéndome por su buen comportamiento y ausencia de topes y rebotes.

El conjunto chasis, basculante, suspensiones y neumáticos dan una estabilidad elogiada en curvas rápidas, lo que sigo en tercera hasta enlazar con la recta de partida.

En fin, una moto superpotente y apta sólo para personas fuertes. Os puedo asegurar que después de llevar esta moto, coger una 250 es un juego de niños. Lo más sorprendente para mí es el buen comportamiento del freno trasero, así como el rendimiento de su motor y amortiguadores. Como contrapartida, también me sorprendió la horquilla delantera, que acusa falta de puesta a punto.

**Texto: Juan GUERGUE  
Fotos: Santi ROIG**

## CARACTERISTICAS

**MOTOR:** Monocilíndrico, dos tiempos, refrigerado por aire.  
Diámetro por Carrera, 88×68.  
Cubicaje, 413,5.  
Relación de compresión 104:1.  
Encendido Motoplat electrónico.

**CARBURADOR:** Bing, con estáter de 40 mm. de difusor principal.

**TRANSMISION PRIMARIA:** por engranajes helicoidales en baño de aceite.

**TRANSMISION SECUNDARIA:** Por cadena, marca Joresa.

**CAMBIO:** De cuatro velocidades en toma constante.

**RUEDAS:** Delantera, Firelli. Pentacros 300×21, montada sobre llanta en aleación y de perfil reforzado marca Akront. Trasera, Firelli. Campeonato español Sevilla en medidas de 500×17, también montada sobre llanta Afront.

**Capacidad del depósito:** 8,1 litros.

**Suspensión delantera Marzocchi de eje avanzado que da un recorrido de 270 mm. a la rueda delantera. El diámetro de las barras es de 38 mm.**

**Amortiguación trasera, dos. Corte cosso de depósito de gas separado y doble muelle que dan 290 mm. de recorrido a la rueda posterior.**

**PESO:** 108 kg.

## PROS

**MOTOR MUY POTENTE Y DE CURVA UNIFORME.**

**¡¡¡FRENO TRASERO, BIEN!!!**

**BUENA POSICION DE CONDUCCION.**

**EXCELENTE ESTABILIDAD.**

**ALETA DELANTERA DE IMPORTACION, DE EXCELENTE RENDIMIENTO.**

**BUEN EQUIPO DE NEUMATICOS.**

## CONTRAS

**TUBARRO, QUEMA EN LA RODILLA.**

**GRIFOS DE GASOLINA, PIERDEN.**

**PRIMER GOLPE DE GAS, BRUSCO.**

**CUESTA PONER EN MARCHA EN CALIENTE.**

**FOCO ANGULO DE GIRO.**