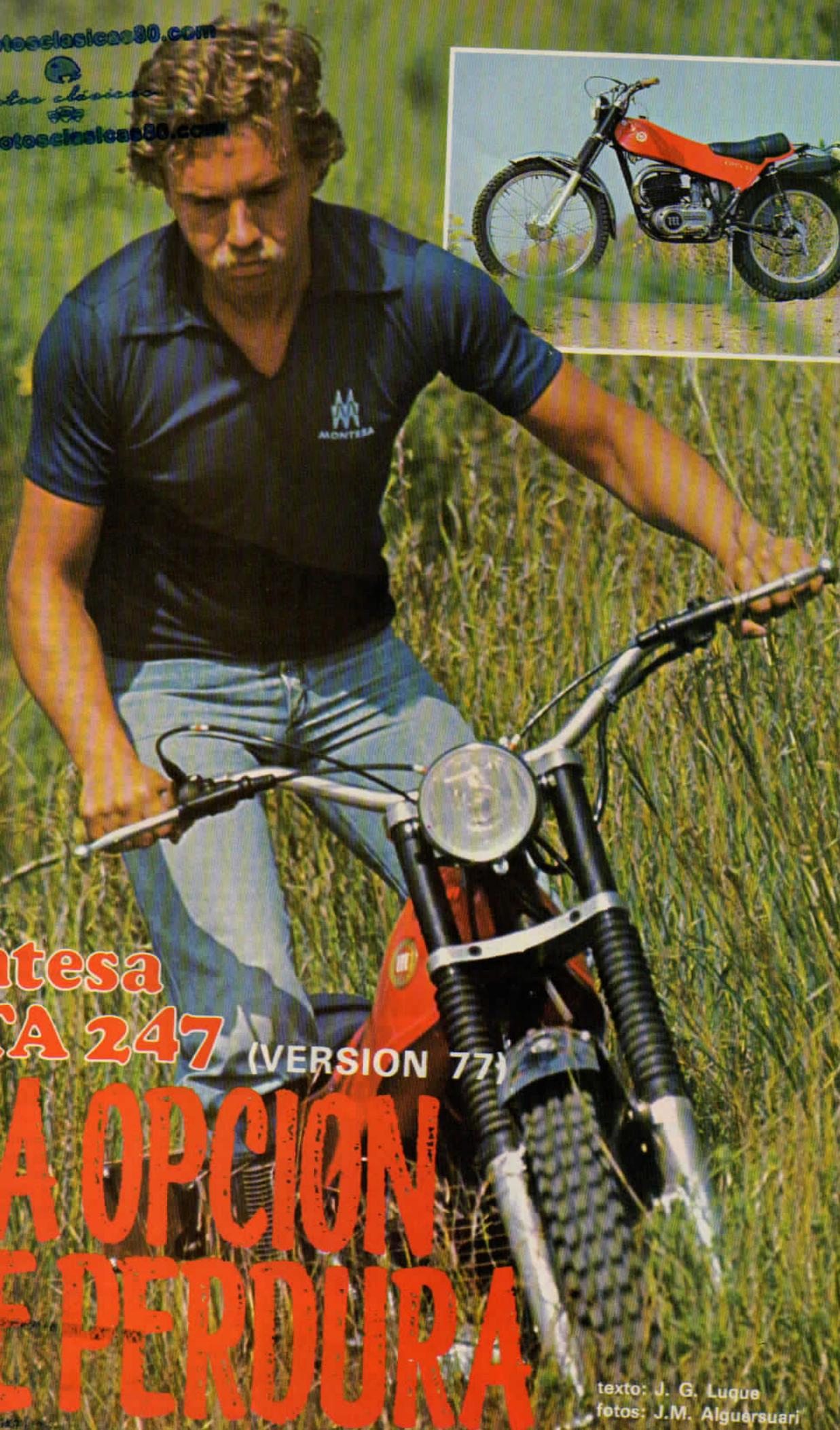


www.motoclasicas80.com

  
motoclasicas

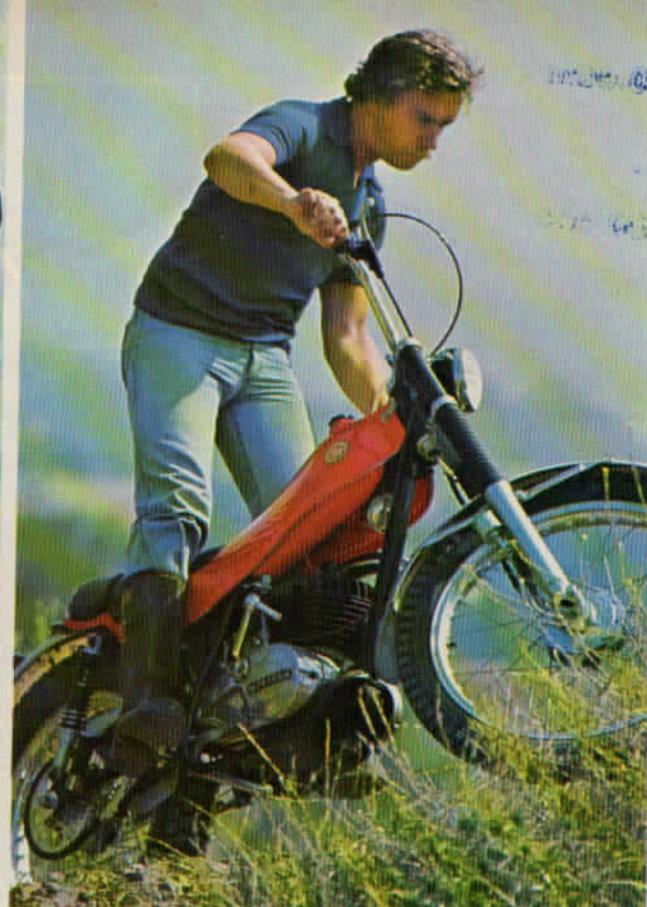
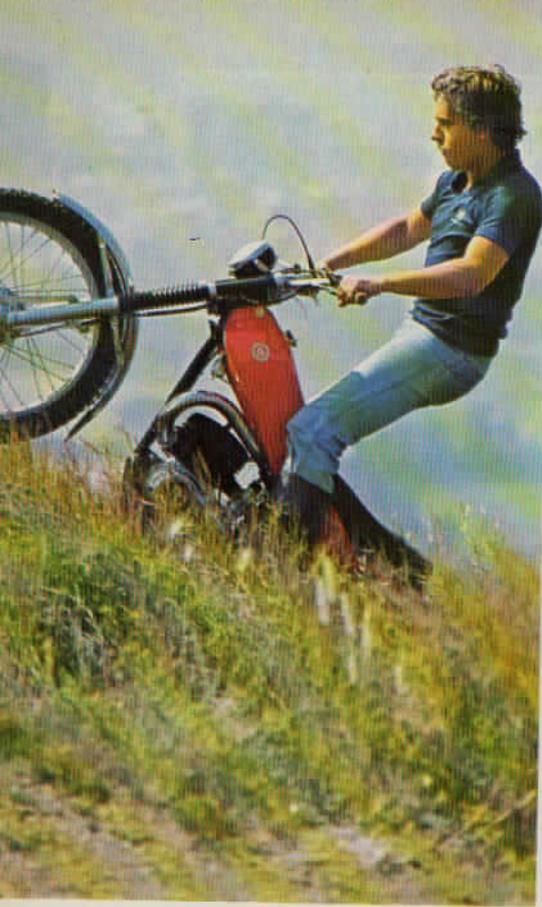
info@motoclasicas80.com



**Montesa**  
**COTA 247** (VERSION 77)

**UNA OPCION**  
**QUE PERDURA**

texto: J. G. Luque  
fotos: J.M. Alguersuari



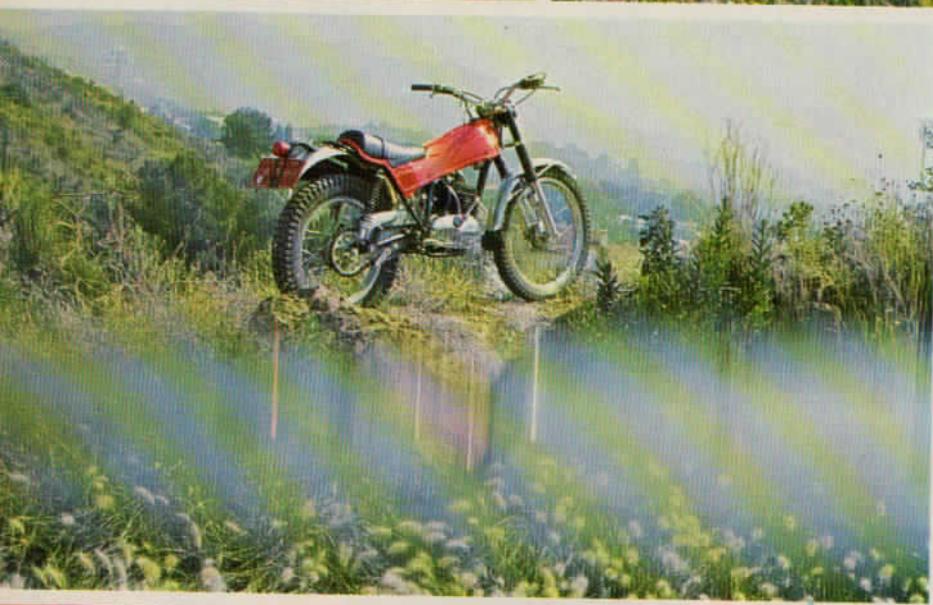
Cualquier buen aficionado, cuando evoca el nombre de Cota 247, no puede menos que recordar toda una época gloriosa. Pocas motos de competición pueden presentar un "currículum" de triunfos tan amplio como ésta, y estoy convencido que los responsables técnicos de Montesa debieron sentirse bastante apenados cuando tuvieron que enfrentarse con la forzosa papeleta de sustituir a la Cota 247.

Pero la renovación vino obligada por la evolución del trial-competición. La Cota 247 hubo de dejar paso a una máquina de mayor cilindrada, con seis marchas, con guardabarros irrompible, renovada desde la primera a la última pieza. Una moto en la que lo único que se mantuvo fue la palabra que indica toda una estirpe de motocicletas: COTA.

¿Debía desaparecer la 247? Evidentemente como máquina especialmente dedicada a la competición, SI; pero en Montesa han sabido encontrar la manera de hacerla subsistir. Por supuesto que vender una máquina del mismo diseño que la 348 pero con menor cilindrada hubiera sido bastante absurdo, por lo tanto con esta nueva versión de la Cota 247 se han pretendido, a mi entender, objetivos bastante distintos.

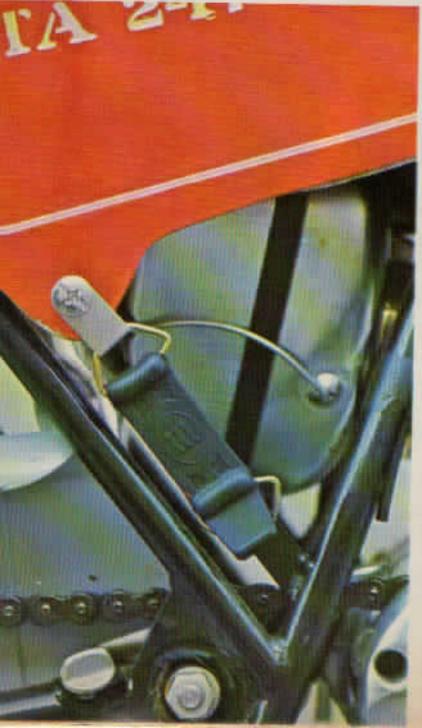
En primer lugar, mantener en el mercado una máquina del prestigio de la Cota 247. Luego, ofrecer una moto que, para el aficionado al excursionismo y al montañismo motorizado, tiene las ventajas de un funcionamiento sin problemas, una robustez conseguida a base de muchos años de experimentación, una docilidad y comodidad superiores y todo ello por un precio bastante inferior al de la 348.

Ahora, con las últimas innovaciones, la Cota 247 ha adoptado el estilo de todas las demás motos de la gama manteniendo, eso sí, su personalidad propia.



Con el nuevo kit de depósito y sillín, la Cota 247 se parece bastante a la 348. El asiento permite instalarse a dos personas.

Los mismos tirantes de goma sujetan al mencionado kit, que se levanta igual que en la 348. Debajo del sillín queda escondido el filtro, que no es precisamente de los últimos y mejores en diseño.



### ACTUALIZACION DE ESTILO

Siendo un modelo suficientemente conocido no creo que sea necesario extenderse demasiado en la descripción. Si acaso hacer incapié en las novedades que esta última versión aporta con respecto a la anterior.

El chasis sigue siendo el mismo, con la única variación de que se han instalado unos nuevos amortiguadores en la suspensión trasera, conservando todo lo de-

Nuevos amortiguadores traseros de marca Betor. Algo duros con una sola persona.

www.montesa.com  
  
 info@motociclistas80.com

más idéntico. En cambio, en cuanto a la "carrocería", su visible renovación le da un aire distinto. El depósito de combustible, solidario con el sillín, tiene ahora la misma línea que la 348, y la misma que adoptará también la 74-123. El kit se levanta de la misma forma, es decir soltando dos tirantes de goma y basculando sobre un eje situado en la parte delantera. Debajo aparece una amplia caja de herramientas, y puede así accionarse más fácilmente sobre la mecánica.

El sillín es bastante amplio, pudiéndose catalogar perfectamente de útil para dos personas sin que a una sola le moleste para ir fácilmente por montaña.

El manillar es ahora de dural, con los nuevos protectores de goma en las manetas y con la palanca de interruptores integrada en la de embrague.

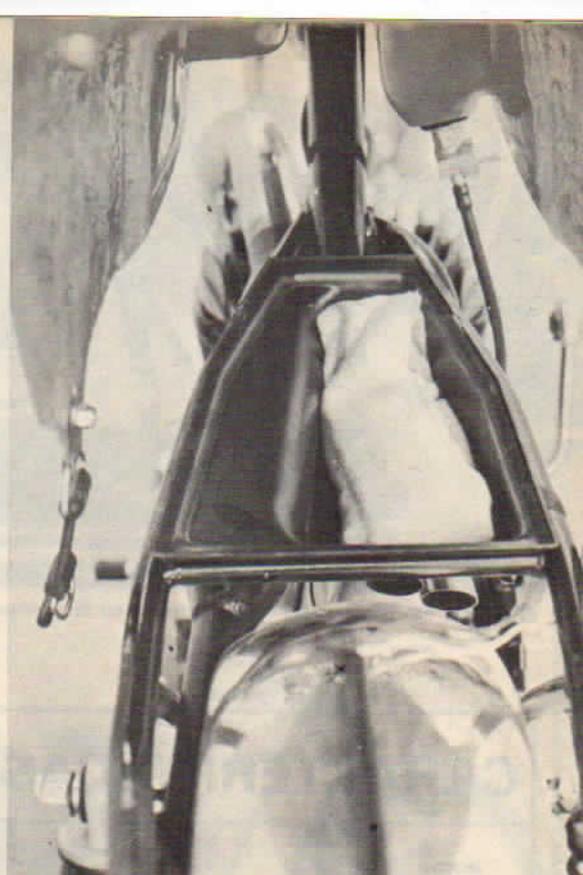
Se han mantenido los guardabarros metálicos de los que podemos decir lo mismo de siempre. Son vistosamente más lujosos, pero se abollan y rompen con facilidad. Claro que esta moto no va destinada al piloto de trial que compite frecuentemente y que expone su máquina a mayores violencias, sino al usuario más tranquilo que quizás prefiera la mejor presencia de unos guardabarros de este tipo. En caso contrario, con muy pocas pesetas suplementarias se pueden instalar los de plástico.

En el motor las variaciones son mínimas. Una principal es que la cilindrada ha sido rebajada a 37,5 c.c., con el objetivo de reducir los impuestos que gravan en Francia a las motos de más de 40 c.c. Esta "técnica" ha sido adoptada por muchísimos fabricantes, por lo que no sería de extrañar que en Francia estén ya pensando en poner otro límite.

El tubo de escape es de una sola pieza a excepción del último tramo, pero en cuanto a los demás, todo ha permanecido idéntico al modelo anterior.



Manillar de dural, y horquilla protegida por fuelles y fundas.



Levantando el depósito se tiene acceso a una voluminosa caja de herramientas.

## FUNCIONAMIENTO SOBRIO

Para hablar del comportamiento de esta moto, sólo habría que decir estas palabras: es la Cota 247.

En efecto, la máquina no ha perdido un ápice de su personalidad. Es la moto con la que hace dos o tres años competían los pilotos de la marca. Creo que con ello queda demostrada su validez y su eficacia. ¿Que hoy en día se han conseguido mejoras sustanciales? De acuerdo, pero estas mejoras que, por ejemplo, adopta la 348 se aprecian en una máquina de este tipo dedicándola exclusivamente a la competición y

estas mejoras son lo que contribuyen a encarecer una moto hasta llegar a estas veinte mil pesetas de diferencia.

A su favor la 247 tiene un motor robusto, un cambio muy resistente y un funcionamiento sin problemas. La carburación es quizás uno de sus mejores puntos, ya que el Amal, de tipo de cuba redonda, especial en este modelo al incorporar starter, es un tipo de carburador sencillo, eficaz y sin problemas, que surte perfectamente al motor de la Cota.

La máquina tiene una respuesta limpia y valiente, con el típico comportamiento, que no se ha perdido, de soltura y alegría en su aceleración o retención. Los "ba-

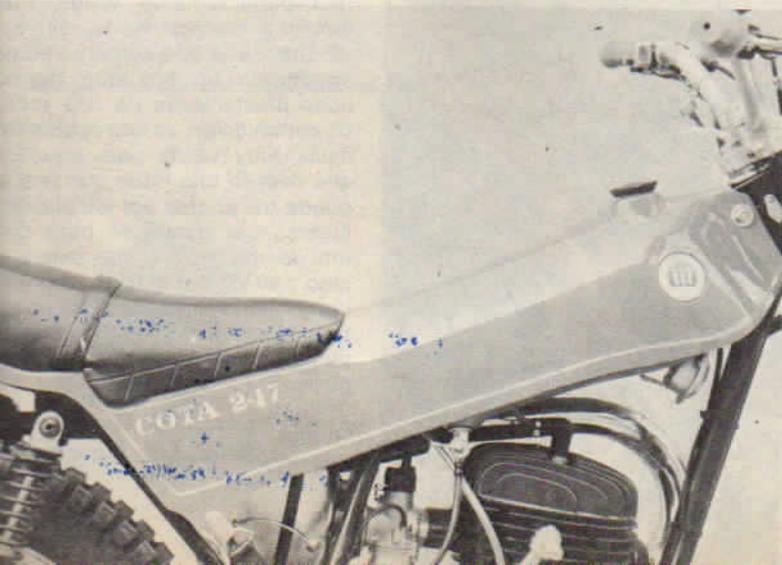
jos" no pueden ser los mismos que en una moto de mayor cubaje, pero llevándola de forma alegre, el motor responde adecuadamente.

Las suspensiones son quizás un poco duras, especialmente la horquilla delantera, aunque muy posiblemente ello sea debido al poco rodaje de la moto. En cuanto a los frenos, se comportan magníficamente, siendo el delantero útil en los tramos lentos apurados y el trasero por recorridos más o menos rápidos.

Por fin, de la manejabilidad de la moto tampoco hay nada que reprochar, sin que el doble asiento llegue a molestar en ningún momento.

En definitiva, la Cota 247 es

Con el nuevo kit de depósito y sillín, la Cota 247 se parece bastante a la 348. El amplio asiento permite que dos personas vayan bien instaladas.



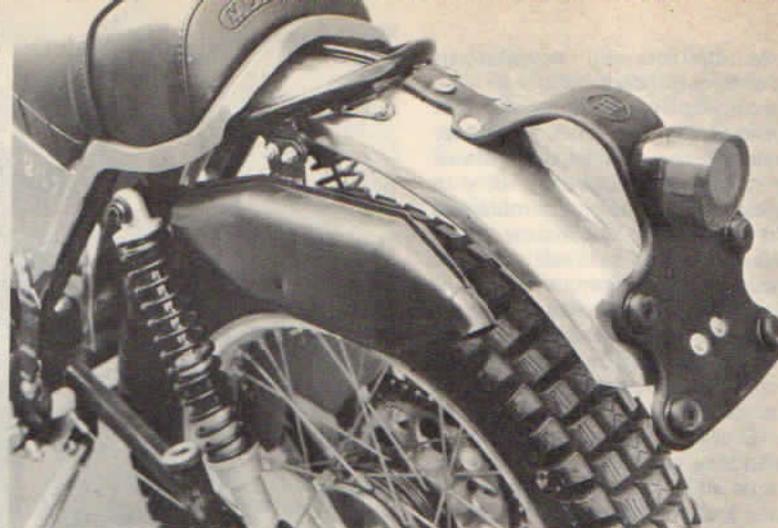
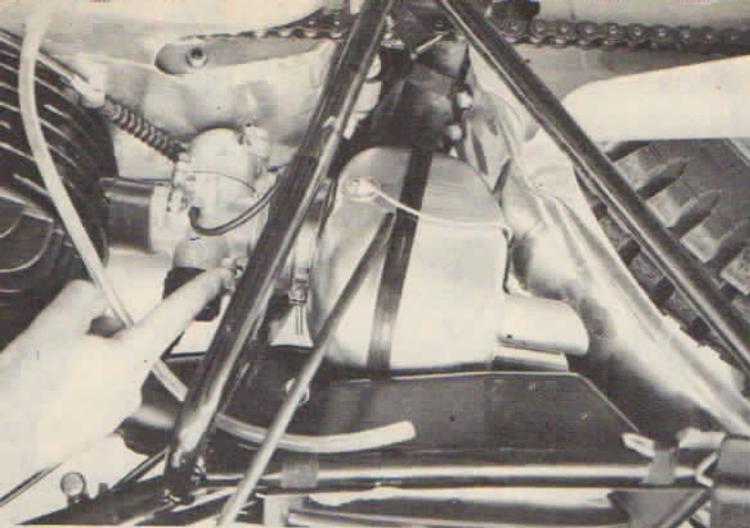
Protectores de goma en las manetas y bloque de interruptores incorporado a la de embrague.

[www.motoclasicas80.com](http://www.motoclasicas80.com)



[info@motoclasicas80.com](mailto:info@motoclasicas80.com)





El escape es todo de una pieza, excepto en la "banana" final.

El carburador es un Amal de cuba redonda, pero incorporando el estarter que señala el dedo.

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

## CARACTERISTICAS TECNICAS

*motos clásicas*

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

### MOTOR

Ciclo .....	2 tiempos
Cilindros .....	uno
Diámetro .....	71 mm.
Carrera .....	80 mm.
Cubicaje .....	237,5 c.c.
Relación de compresión .....	11:1

### ENCENDIDO

Volante alternador .....	Motoplát 9600460
Separación contactos ruptor .....	0,4 mm. (0,0157 in.)
Avance chispa a p.m.s. ....	2,1 mm. (19.º 15' sobre volante)

### BUJIA

Grado térmico Bosch .....	175
Distancia entre electrodos .....	0,5 + 0,6 mm.
Rosca .....	14M (x 1,25) x

#### Tipos recomendados:

CHAMPION .....	L-85
BOSCH .....	W 175 T1
K.L.G. ....	F-75
N.G.K. ....	B 6H

### CARBURADOR

Marca .....	AMAL
Tipo .....	L-627/450
Diámetro .....	27 mm.
Surtidor principal .....	140
Surtidor mínimo .....	35
Válvula gas .....	3
Pulverizador .....	106
Aguja .....	U-2

### TRANSMISION PRIMARIA

Tipo .....	por engranajes helicoidales
Piñón sobre cigüeñal .....	20 dientes
Rueda dentada de embrague .....	64 dientes
Relación de transmisión .....	3,2

### CAMBIO DE VELOCIDADES

Números de velocidades..... 5

Piñón	Primario	Secundario	Relación
1.ª velocidad	10 dientes	26 dientes	2,600
2.ª velocidad	12 dientes	25 dientes	2,083
3.ª velocidad	14 dientes	23 dientes	1,642
4.ª velocidad	17 dientes	20 dientes	1,176
5.ª velocidad	21 dientes	15 dientes	0,714

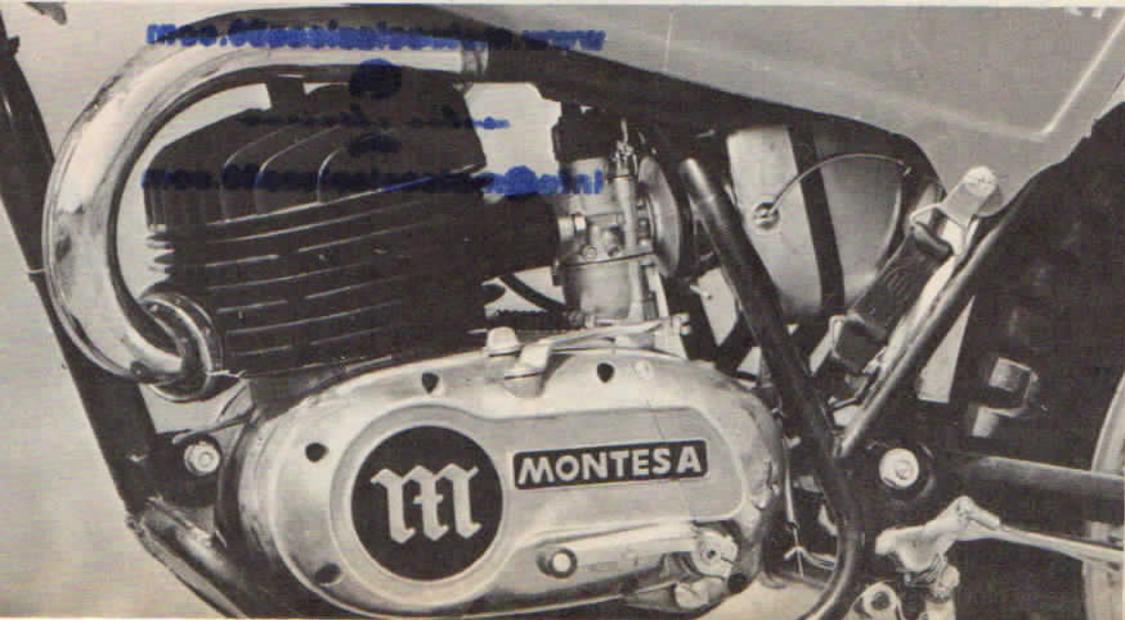
### TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio	12 dientes
Rueda dentada sobre cubo trasero	40 dientes

### DIMESIONES GENERALES

Capacidad depósito	6,5 l. 1,7 USA gal. 1,42 imp. gal.
Peso	91 kg (200 lbs)

motor no ha variado en nada. La moto sigue teniendo la auténtica personalidad de Cota 247.



en estos momentos una moto de trial perfectamente válida, que funciona correctamente, sin reproche y a la que, como en estos momentos no hay que buscar unas prestaciones de una moto de competición, es una opción todavía muy válida para aquellos que desean una moto con la que puede transitarse por los mismos lugares por donde se pasa con una de mayor cilindrada, pero con algo más de comodidad, con una herramienta más dócil y, sobre todo, habiendo pagado menos por ello. Es una opción que perdura...

texto: J.G. Luque  
fotos: J.M. Alguersuari