

ENSAYO

MONTESA COTA 348

VERSION 77

¡AUN MEJOR!

Cuando hace tan sólo poco más de un año, la Cota 348 era presentada al público, no se puede negar que produjo una reacción de admiración por parte de

todos. Aficionados, corredores, incluso fabricantes rivales, comentaban con elogio el acierto de Montesa de lograr unir en una misma moto una máquina

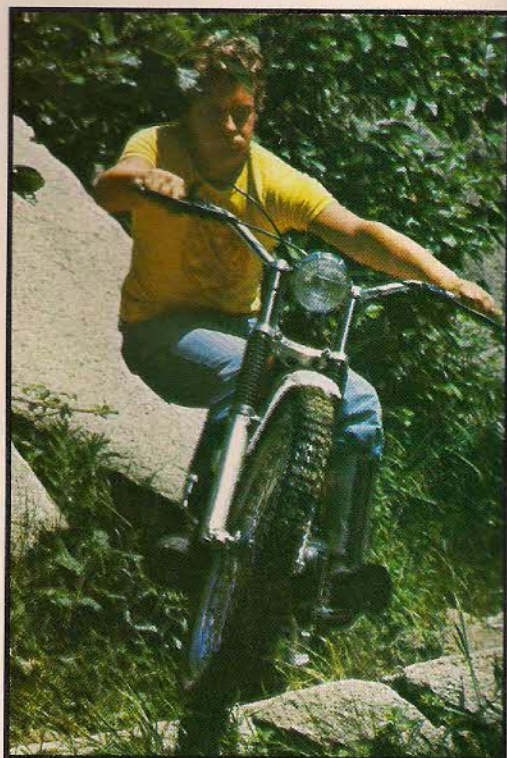
capaz de funcionar en trial al nivel más alto y al mismo tiempo unos acabados que pocas veces —mejor dicho nunca— se habían visto hasta entonces en una moto de fabricación nacional.

Parecía incluso una moto “demasiado bonita y armoniosa” para que pudiera funcionar correctamente en competición. Sin embargo, los continuos éxitos de sus pilotos, con Rathmell a la cabeza, han demostrado a los demás fabricantes que una cosa no está reñida con la otra y que el presentar una moto cuidada hasta el máximo detalle no entorpece para nada su utilidad en montaña incluso en la competición de más alto nivel.

Ahora, demostrando que el impacto inicial y el éxito posterior de la Cota 348 no ha hecho dormir en los laureles a sus creadores, se presenta esta nueva versión 77 en la que una serie de mejoras que afectan tanto al funcionamiento como a su acabado consiguen lo que parecía difícil de lograr: ¡superar el modelo anterior!

Texto: JUAN G. LUQUE
Fotos: JOSE M.^a ALGUERSUARI

(continúa pág. 31)





▲ Exteriormente la versión 77 de la Cota 348 no se diferencia. Sigue teniendo pues una línea agradable y ágil, pero al mismo tiempo consistente y con una apariencia de buen acabado que con un examen minucioso queda completamente confirmado.

Exteriormente el motor es idéntico. Por dentro, se ha mejorado el embrague y la tercera relación del cambio se ha acortado.

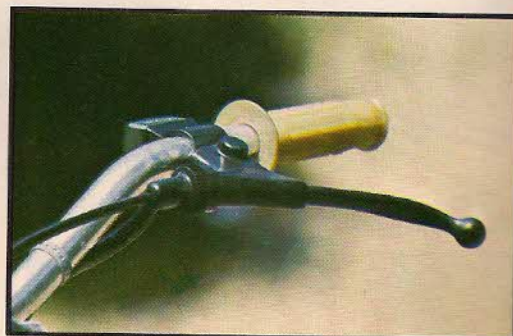
NOVEDADES Y MEJORAS

Conocida ya por todos desde nuestro anterior ensayo, creo que será suficiente con enumerar las modificaciones que se han hecho en este modelo con respecto al anterior, para hacerse una idea de como es la Cota 1977.

Veamos:

- La relación de la 3.^a marcha se ha acortado, consiguiendo con ello disminuir el salto existente entre la 2.^a y 3.^a. Esta modificación ha sido intensamente probada por los corredores de la marca.
- Se han montado unos pasos para los cables de freno en la brida inferior.
- Se ha modificado la pieza en forma de T que sirve de soporte a los ramales protectores de cadena, para evi-

El motor visto por el lado izquierdo, con la tapa del filtro de desmontaje totalmente manual, la palanca del cambio, articulada para los golpes, los tirantes de sujeción del motor cromados, etc.

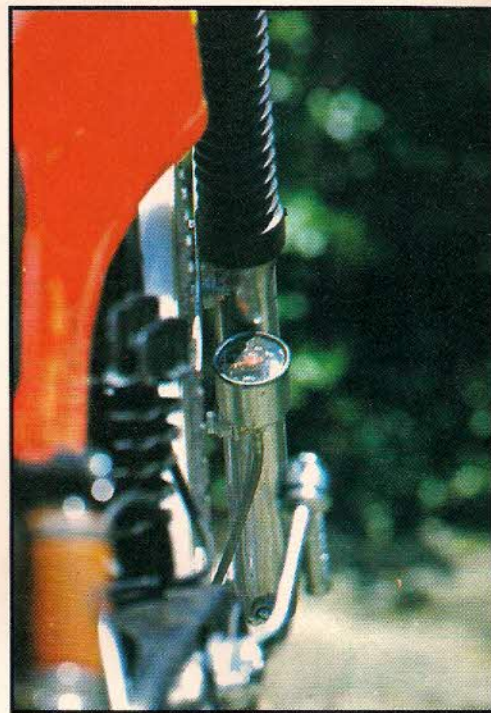


Un modelo de eficacia y acabado: las manetas que equipa la Cota 348 y los protectores, que permiten tensar con ellos puestos.

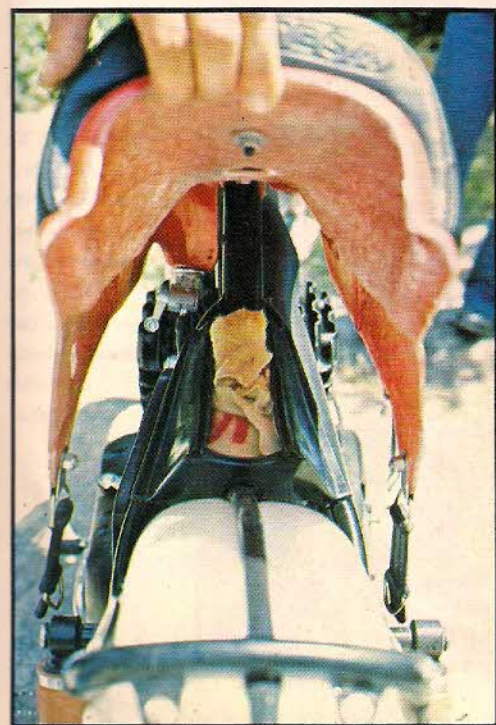


Los frenos son los mismos que en el modelo antiguo, sin reproche alguno para el anterior. Dentro de la horquilla ha habido algunas mejoras.

Los nuevos amortiguadores Telesco Hidrobag pueden ser el compromiso ideal entre la utilidad trialera y la duración que todo cliente desea de los componentes de una moto de cien mil pesetas.



El velocímetro va instalado detrás de la botella derecha de la horquilla delantera. Cerca de las rocas, piedras y agua que muchas veces abundan en el trial.



tar el desgaste que se venía produciendo en esta parte.

- La suspensión delantera se ha modificado interiormente, variando el muelle que ahora es de doble paso y el hidráulico, de forma que en la tercera última parte aumenta la amortiguación.
- Los protectores de las manetas, diseñados y patentados por Montesa, permiten la regulación de la tensión de los cables externamente. ¡Son auténticamente un modelo en su género!
- Las excéntricas tensoras de la cadena tienen un nuevo dentado que permite mayor precisión.
- Nuevos amortiguadores traseros Telesco, modelo Hidrobag, con muelle de doble paso.
- Muelles silenciadores del embrague tipo pinza.
- Al bastidor se le han aplicado dos cartelas laterales, consiguiendo con ello más rigidez en el apartado dirección.
- La moto puede adquirirse, opcionalmente, con el sillín biplaza, juntamente con estriberas para el pasajero y el correspondiente certificado de homologación.
- Se ha instalado una pieza protectora del cárter en el piñón de salida del

Debajo del super práctico sistema de levantamiento del depósito-sillín, se esconde una caja de herramientas anatómica, que encaja perfectamente en el lugar donde va enclavada y que lleva, de origen, un buen equipo. Perfecto.

cambio, al estilo de las máquinas de cross.

—Interiormente, en el cambio, el desplazable de la 4.^a se ha variado de diseño para ganar suavidad en la engranación de las marchas.

Como puede verse, pese a que la apariencia externa de la máquina no la distingue con respecto al anterior modelo, las variaciones son numerosas y sobre todo muy interesantes.

¿COMO ES EL RESTO?

Ha permanecido invariable el chasis doble cuna —con el refuerzo antes mencionado—, el basculante —todo ello en pintura negra de calidad— las ruedas, llantas, frenos, etc.

Las suspensiones, como ha quedado claro antes, son totalmente nuevas tanto delante —horquilla mejorada— como atrás —amortiguadores nuevos.

El motor es el mismo, a excepción de las modificaciones del cambio, quedando el resto idéntico, con el mismo cilindro, culata, carburador, filtro, transmisión primaria por engranajes, las seis marchas, etc.

En definitiva, que se han introducido modificaciones en aquellos puntos que, después de un año de experiencia, se han mostrado posibles de mejora.

EL ACABADO DEL MODELO ¡UN MODELO DE ACABADO!

Antes de probar la moto en su elemento no podemos seguir adelante sin elogiar su acabado. La Cota 348 sigue siendo un modelo en su género. Se puede elogiar desde la calidad de la pintura en todos sus componentes, hasta la interminable serie de detalles como son la caja de herramientas de diseño estudiadísimo y colocada en un lugar perfecto, por lo escondido y práctico, las palancas de freno y cambio articuladas, el sistema de sujección del kit asiento-depósito con la magnífica accesibilidad mecánica que ello supone... y sobre todo estos protectores de las articulaciones de los mandos de freno y embrague, que son "definitivos".

EL COMPORTAMIENTO

La verdad es que la Cota 348 no tiene ya ningún secreto. El comportamiento de esta última versión es prácticamente idéntico al del modelo anterior, con todas sus características que podríamos resumir así:

—Un chasis formidable para trial, que permite las acrobacias más forzadas e increíbles, con giros cerrados, inclinaciones vertiginosas y enfrentamientos con obstáculos impresionantes.

—Un modelo de respuesta inmediata. La poca "flecha" de la cadena pro-

porciona una reacción casi inmediata de la rueda trasera a la solicitud desde el mando del acelerador, transmitiendo fielmente la fuerza del motor. Este tiene la característica de ser bastante enérgico pero sin estar exento de suavidad. Tiene, desde luego, un "pronto" que permite acometer cualquier obstáculo, por impresionante que sea, sabiendo que dispondremos de unas buenas dosis de aceleración rabiosa.

—Unos mandos de funcionamiento y suavidad magníficos. Los dos frenos, el embrague y el acelerador son mágicos en este sentido, mientras que si bien el cambio requiere de cuidados especiales, de todas formas para el propietario de una Cota todo es cuestión de acostumbrarse al tacto especial que requiere. También necesita de cuidado especial la acción sobre los dos frenos, puesto que la moto tiene personalidad propia en este apartado.

—Las suspensiones actúan perfectamente. Creo que los amortiguadores traseros constituyen una solución perfecta con un equilibrio duración-efectividad. Los mismos pilotos oficiales de fábrica me han dicho que los utilizan, aunque variando algo el tarado de los muelles, con el fin de hacerlos más específicos para trial (pero menos duraderos). Para aquellos que utilizan la moto por montaña y también para sortear zonas, los que equipa ahora la Cota son idóneos.

Probamos la moto en varios tipos de terreno. Seco y poco consistente, mojado, agua, rocas, escalones... Y sigue sorprendiéndonos la facilidad con que se maneja la máquina, así como la nobleza de sus reacciones. Requiere quizás una atención especial la dosificación del acelerador, pero una vez adquirido el "toque de gas" oportuno, llevar una Cota por montaña y sobre todo introducirse en tramos delicados, es toda una delicia.

Por otra parte, el acertado cambio de seis relaciones le confiere una eficacia extraordinaria en los recorridos de montaña, donde disponemos de una amplia gama de marchas todas ellas utilizables, hasta llegar a una sexta que permite un merecido descanso al motor en la carretera.

La Cota 348, versión 77, es sin duda la máquina de trial de mejor acabado, conjugando además esto con un funcionamiento y eficacia que no tiene nada que envidiar a ninguna otra moto. Como todas las máquinas, tiene su carácter especial, que una vez dominado, permitirá a su poseedor los mayores placeres del motorismo de montaña, del trial, y del reto a uno mismo que significan las zonas "non stop".

ficha técnica

MONTESA COTA 348

Motor:

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

Carburador:

Diámetro: 27 mm, con stárter incorporado montado elásticamente.
Filtro aire: de espuma de poliuretano (Twin Air). Incorporado en grupo silenciado 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:

Núm. 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:

Telescópicas, 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.
Características: con cojinetes blindados.

Frenos:

Superficie de fricción: 110 mm Ø.
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. Reposapiés plegables.
Cierre dirección acústico.

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 mm.
Peso: 89 kg.