

SENCILLAMENTE EXTRAORDINARIA

La Montesa Cota 348 ya está en la calle. Presentada al público en su versión definitiva hace poco más o menos dos meses, ya está ahora como producto de una cadena de montaje. Una cadena que puede producir muchas, muchísimas Cota 348... Porque esta máquina tan esperada por los aficionados al trial y a la moto de montaña deberá satisfacer todas las exigencias. Tal como dijimos en el momento de su presentación, en que sólo nos fue dado observar la moto exteriormente, ésta es producto de una cuidadísima elaboración y de un largo y cuidadoso periodo de perfeccionamiento y puesta a punto. Se han cuidado muchos detalles hasta un punto casi refinado. Lo único que ocurrirá, en el aspecto competitivo con esta máquina, es que exigirá mucho más de los pilotos. Con ella, y en general con las motos de trial de hoy en día, las dificultades más inverosímiles, hasta hace poco imposibles, son ahora superables. Para el simple aficionado a practicar el motorismo de montaña, esta moto le dará indudablemente unas posibilidades grandiosas y le proporcionará momentos muy agradables. Para el que tenga un interés competitivo, el hecho de poder pilotar una moto que está en primera línea mundial y que es idéntica a la que utilizan los pilotos oficiales de la marca, le obligará a desarrollar todas sus facultades trialeras. La Cota 348 es una moto hecha por expertos, pero de la que no sólo se podrán servir los expertos, sino también todos aquellos que sientan una especial predilección por este tipo de máquinas, y que, de paso, podrán gozar con la conducción de la mismísima moto de Malcolm Rathmell...



www.motosclasicas80.com



motos clasicas



info@motosclasicas80.com



TOMA DE CONTACTO

El ensayo de un nuevo modelo exige una primera toma de contacto. Una primera "sesión" en la que observar detenidamente todos y cada uno de los detalles de fabricación de la máquina. No es necesario utilizarla todavía, únicamente hay que escudriñar punto por punto y poner especial atención en aquellos en que la experiencia nos dice que más hay que fijarse.

Por esta vez no creemos necesario extendernos mucho en este primer proceso.

En nuestro número 23, del 16 de enero, dábamos una amplia visión descriptiva de la Cota 348 como resultado de la primera toma de contacto que la prensa especializada tuvo con el modelo. Repetir todas aquellas observaciones sería ilógico. Únicamente recordemos el gran número de detalles que hacen de esta moto una de las mejor acabadas que jamás hayamos presenciado.

Estéticamente la máquina tiene un aire completamente nuevo, muy moderno, pero al mismo tiempo muy en la línea "Cota". Su diseño es muy agradable al mismo tiempo que funcional. Así pues, los aspectos externos de estética y acabado son excelentes.

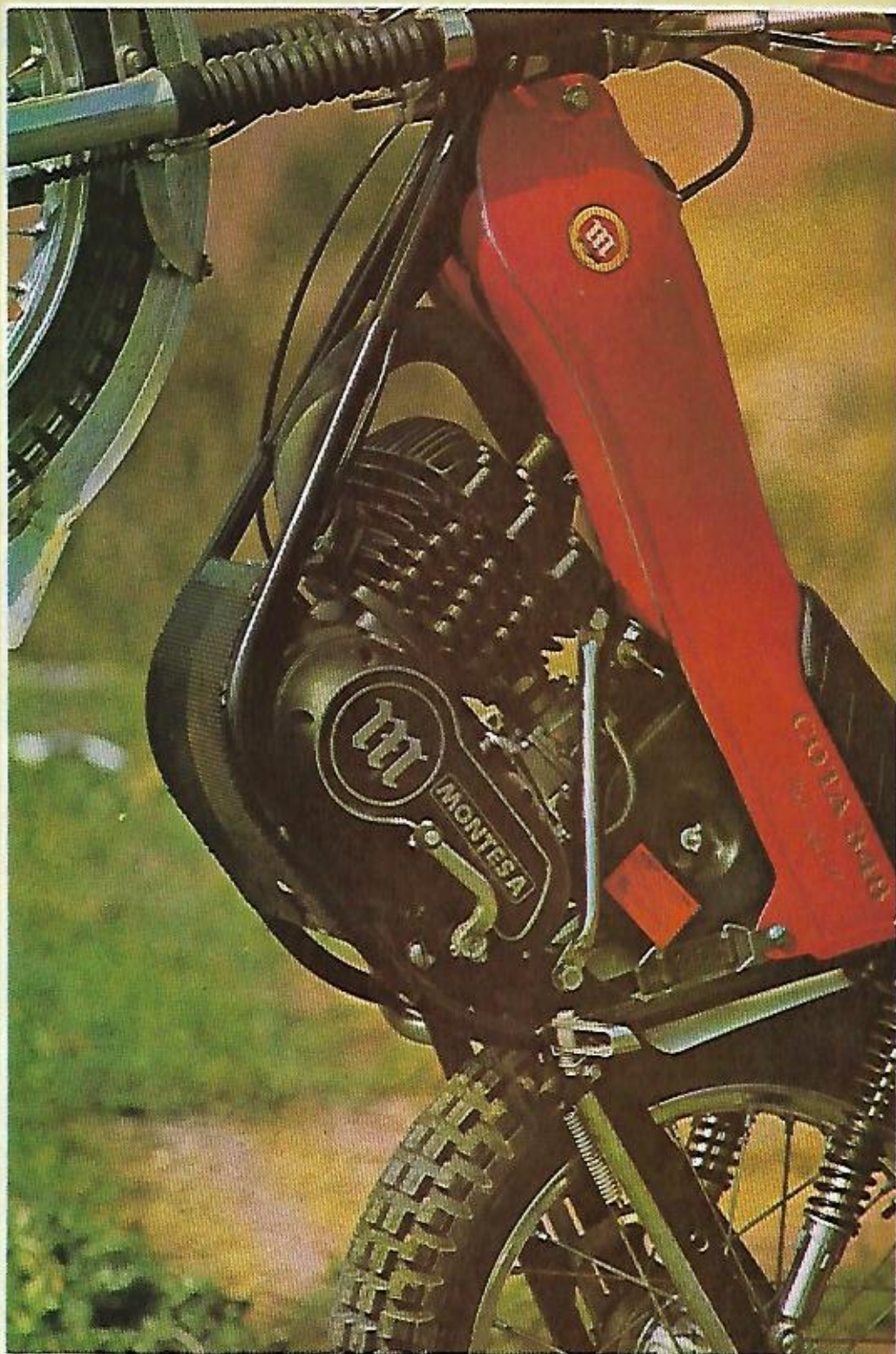
En cuanto al equipamiento, éste es el correcto de una máquina de Trial. Un bloque de mandos para las luces, bocina y paro, un pequeño cuentakilómetros, velocímetro sujeto a la horquilla delantera y basta. Todo ello posiblemente será suprimido por aquel que quiera utilizar la moto exclusivamente para la montaña.

La accesibilidad mecánica es insuperable. Con el artificio de poder levantar el conjunto depósito-sillín sin necesidad de ninguna herramienta, todo queda al acceso más directo: bujía, carburador, cable de gas, embrague...

Los mandos se muestran suaves y precisos. Las nuevas manetas en color negro dan una nota de novedad, y las palancas de freno y embrague, articuladas ambas, ofrecen mayor seguridad en caso de golpe con algún obstáculo. También las estribas son abatibles. En cuanto a la protección de la cadena esto ya supera todo lo hecho hasta ahora: queda completamente protegida. No así el motor, cuyos cárteres laterales quedan aún bastante al descubierto, pero como la altura del motor sobre el suelo es tan grande, no ofrece ello demasiada importancia.

En principio está todo, todo excelentemente colocado y todo con un funcionamiento ideal.

Vamos pues a poner en marcha el motor.



La leva para regular la tensión de la cadena lleva un dentado que facilita su fijación. Vemos también el completo cubrecadenas, la pequeñez del plato de arrastre y una pieza dorada que sujeta a este cubrecadenas.



El amplio y cómodo sillín integrado a la estructura de fibra que forma el depósito. Debajo, el anagrama de la moto: Cota 348 y Malcom Rathmell.



El motor visto por su parte izquierda. Levantado el conjunto depósito-sillín, la accesibilidad es total. Destaca el tirante de refuerzo y anti-vibraciones que va desde la culata hasta la parte inferior del chasis. También hay otra pieza de sujeción de la culata a la parte superior del chasis. El voluminoso filtro cumple su cometido eficazmente.



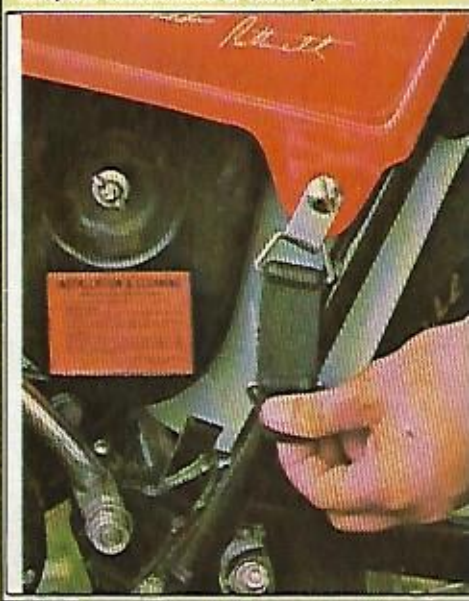


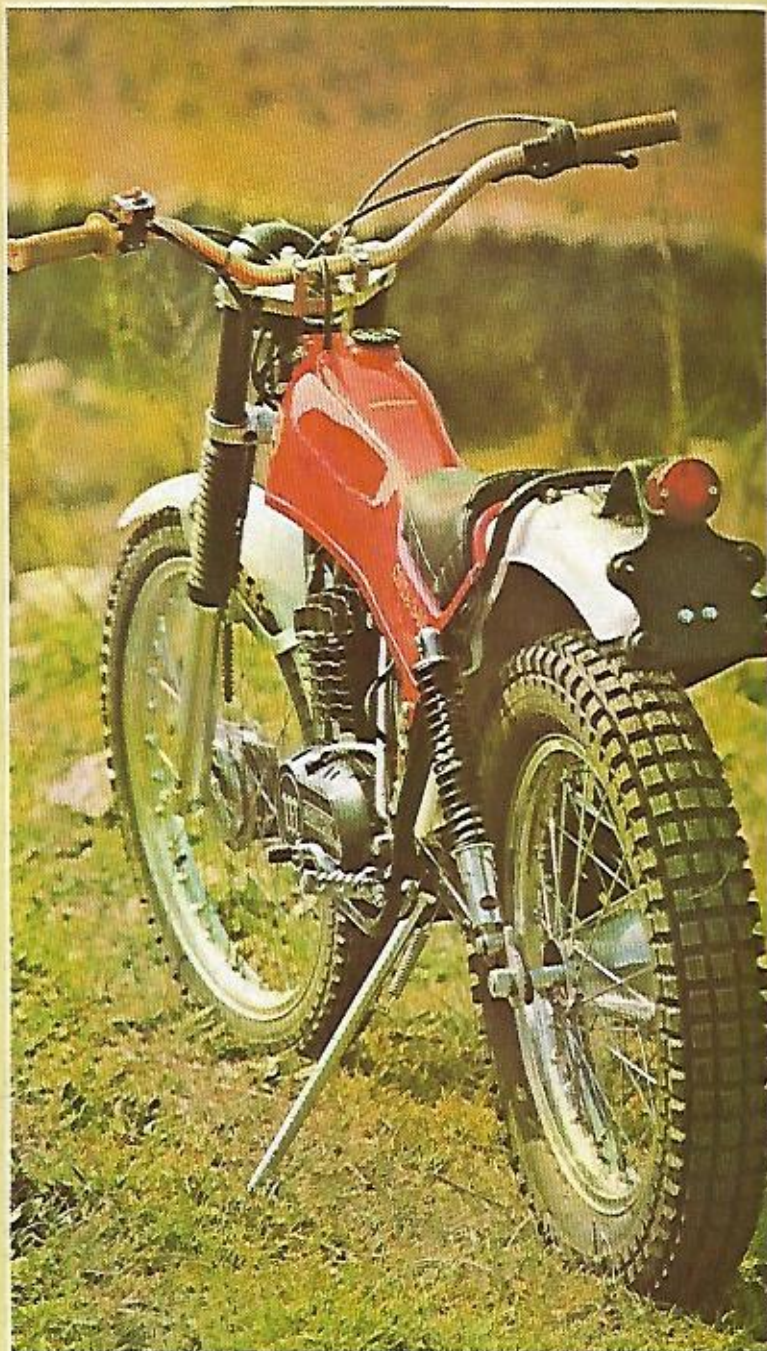
El faro, sujeto por dos varillas metálicas que le confieren rigidez y flexibilidad al mismo tiempo. Las barras delanteras van protegidas por una goma lisa en la parte superior y por el clásico fuelle en la inferior.



El protector del motor no es completamente envolvente, pero la parte que queda sin cubrir queda muy lejos del suelo.

Uno de los dos tirantes de goma que sujetan al conjunto depósito-sillin. Basta con soltar los dos para tener completa accesibilidad al motor y al filtro.

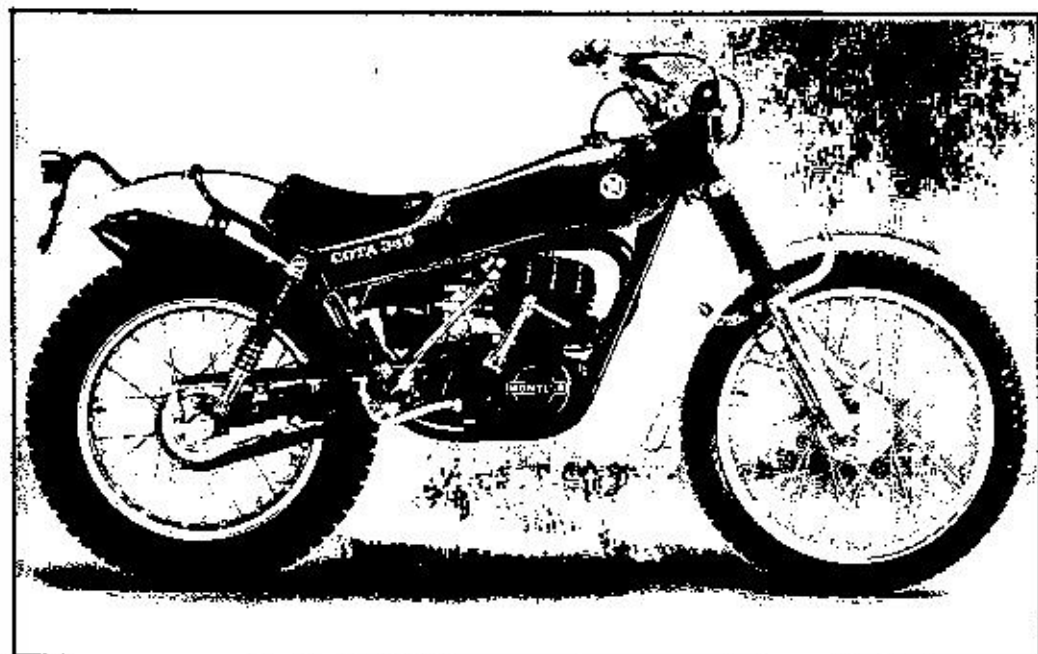




Detalle del lugar de ubicación del velocímetro y cuentakilómetros. El guardabarras delantero es de plástico muy blando

Los puños son de goma virgen. Las manetas de nuevo diseño en color negro. Los cables llevan todos su engrasador, y el bloque de mandos es pequeño y comprende a los de luces, paro, bocina... El manillar es más ancho y fuerte en su parte central





MOMENTO ESPERADO

No voy a negar que esperaba ansioso el momento de poner en marcha la Cota 348. Cuando un producto ha sido tan elaborado y cuidado se espera de él lo mejor y se espera que ofrezca un funcionamiento que supere a lo ya probado hasta ahora. Como si de un test de respuesta rápida se tratara, ahí va la mía: la Cota 348 lo ofrece.

Empezando quizás al revés, con la conclusión final, la Cota 348 ofrece un funcionamiento extraordinario, sencillamente aquello que creo que todos estaban esperando de este ansiado modelo. Su comportamiento, exigiéndole las más duras prestaciones, incluso competitivas, está en primera línea mundial. Con esto creo que queda bien claro que la moto es una auténtica maravilla. Tiene sus "cosillas", como todo, pero la verdad es que funciona realmente muy bien.

La puesta en marcha se hace a través de la clásica palanca Montesa, cuyo corto brazo obliga a un esfuerzo considerable que es lógico teniendo en cuenta las características de compresión y cilindrada del modelo. La respuesta del motor es inmediata y agradable. Nada de ruido molesto, y una sonoridad mecánica normal incluyendo el ligero ruido de pistón lógico en una máquina monocilíndrica de gran cubicaje. En este tipo de motores hay que dejar una cierta holgura pues de lo contrario las "clavadas" estarían a la orden del día. Basta observar que, en caliente, con los órganos mecánicos dilatados, lo único que se oye es el suave petardeo del escape, y únicamente subiendo el motor a muy alto régimen éste puede empezar a emitir más ruido mecánico.

Los mandos, como ya he dicho, funcionan bien todos con extrema suavidad, y una vez colocado manillar y manetas en la posición preferida ya estamos dispuestos a ensayar la moto.

Con ella he hecho casi 200 km., un 95 % por montaña, sometiendo a un trato exhaustivo, recorrido del trial de Sant Llorenç

incluido. He probado zonas de variada conformación, agua, rocas, violentas subidas, bajadas, en fin, todo aquello que maltrata a la moto tanto por dentro como por fuera. Después de esta prueba, quizá de no mucha duración, pero sí exhaustiva en cuanto a la variedad de las pruebas, pueden extraerse conclusiones. Yo tengo especial predilección por las "primeras impresiones" y mucho más si éstas se confirman después de bastantes horas de utilización de la máquina. En este caso, la "primera impresión" más destacada fue la de la excelente manejabilidad de la moto. No sé qué demonios han hecho los de Montesa, pero da la impresión de que llevas una 123. Su facilidad de manejo, junto con su magnífica estabilidad en todo tipo de terreno es lo más destacado de esta moto.

En cuanto al motor, yo lo definiría como "un 310 estilo Montesa", porque efectivamente se ha hecho un motor cuyo funcionamiento es del estilo de la casa, pero con las indudables ventajas de elasticidad, suavidad y bajos que ofrece una mayor cilindrada. La moto tiene una "patada" excelente para cuando se necesite, por ejemplo si se nos presenta, después de una curva cerrada, un escalón de dimensiones respetables, y tiene suavidad a muy baja velocidad aunque en estas situaciones, sin necesidad del embrague, la moto no vaya tan lenta como otras de quizá desarrollo o inercia distintas. La aceleración es rápida y efectiva, de esta forma tenemos un motor que ofrece una zona de utilización amplísima.

Un acierto indudable es la sexta velocidad. Esta permite circular por caminos rápidos, e incluso carretera, a una velocidad de crucero más que notable sin que el motor, al que podemos llevar a una revolución media, se sienta inquietado en nada. Es algo que están necesitando todas las máquinas de trial, ya que tarde o temprano se presenta el tramo en el que se presta el ir rápido.

Los frenos son efectivos. Quizás al de

atrás le falte un poco de progresividad, pero desde luego es efectivo, y el pedal queda perfectamente debajo del pie. El delantero lo encontré demasiado esponjoso y con distinto tacto según la suspensión delantera estuviera comprimida o desplegada. De todas formas, cogiéndole el tranquillo se consiguen los efectos deseados. Las suspensiones han que calificarlas como muy trialeras. En el tipo de máquina como ésta totalmente especializada para trial, que nadie encuentre por caminos o saltos, en pilotaje de todo-terreno la efectividad de los amortiguadores que equipan estas máquinas. En zonas, es decir, en terreno muy difícil, las suspensiones —quizá la de delante un poco propensa a hacer "tope"— son efectísimas y dan a la máquina una adherencia y estabilidad que "suprimen" las irregularidades del terreno por donde circula.

El cambio, quizá por la juventud de la máquina, lo encontré un poco duro de manejar, hay que acostumbrarse al recorrido largo del pedal para llegar a engranar perfectamente cada una de las seis relaciones. Su escalonamiento es perfecto, con tres primeras velocidades que permiten negociar cualquier trazo difícil.

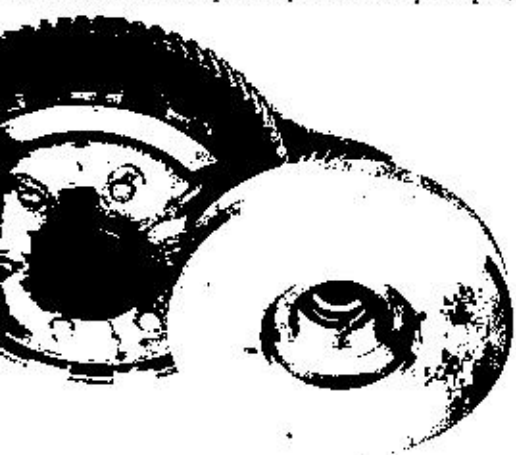
Otro de los puntos más destacados de la moto es la comodidad. Ya sé que la mayor parte del tiempo se va de pie en una moto trial, pero es de agradecer que cuando sientas —por ejemplo por carretera o camino llano— encuentres algo mullido, y en este caso el envolvente asiento de la Cota 348 cumple perfectamente su cometido.

Un acierto es el manillar más grueso en la parte central. Posiblemente esto aligere mucho el presupuesto de los "trialeros", pero como el que se hayan reforzado las partes más débiles en estas motos (suspensión delantera, basculante, sujeción del motor), la moto no vibra en absoluto, y circulando por carretera a alta velocidad, excepto por la posición de los pies, puede parecerse que vas en una moto de turismo.

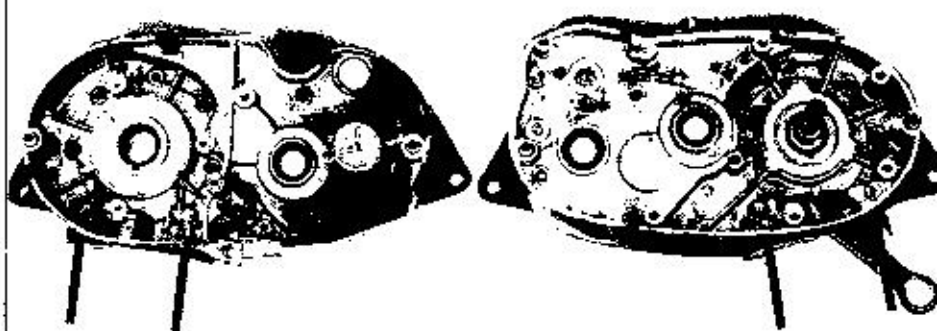
El consumo no es nada elevado, y con depósito lleno (poco más de cinco litros de mezcla), se pueden hacer perfectamente sesenta kilómetros, aunque esta cifra es muy relativa en este tipo de motos y varía mucho según la utilización a que sea sometida.

Volviendo al principio, a la conclusión final, no creo que pueda decir nada respecto a la competitividad de la máquina como moto trial. Malcolm Rathmell y sus secuaces pueden demostrar mejor que yo de lo que es capaz la Cota 348. Para aquel que la quiere como instrumento de disfrute y distracción la Cota 348 le dará momentos memorables al mismo tiempo que le exigirá mucho más. Con ella ya se podrá subir a aquella montaña a que antes no nos atrevíamos, o se podrá correr sin miedo aquel paso difícil. Este modelo, como muchos otros salidos de las fábricas españolas, han conseguido su evolución y perfeccionamiento a base de la competición, y con ello se ha conseguido ofrecer al público unas herramientas con las que puede realizarse el mejor y más deseado de los proyectos.

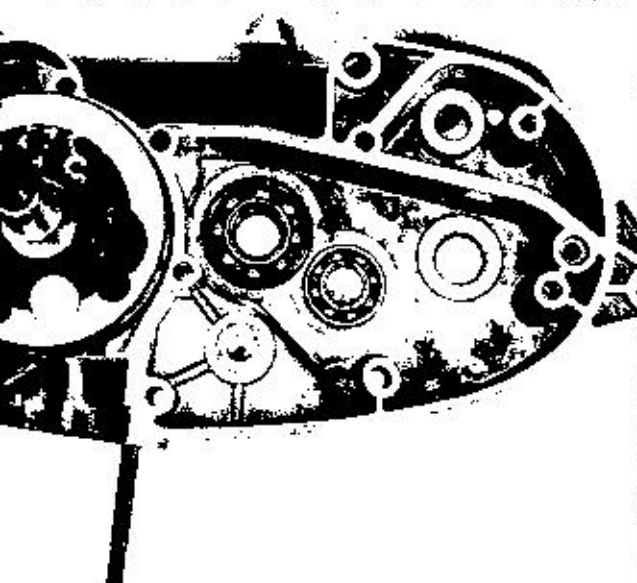
El conjunto de embraque, casi completamente montado, en su sitio correspondiente.



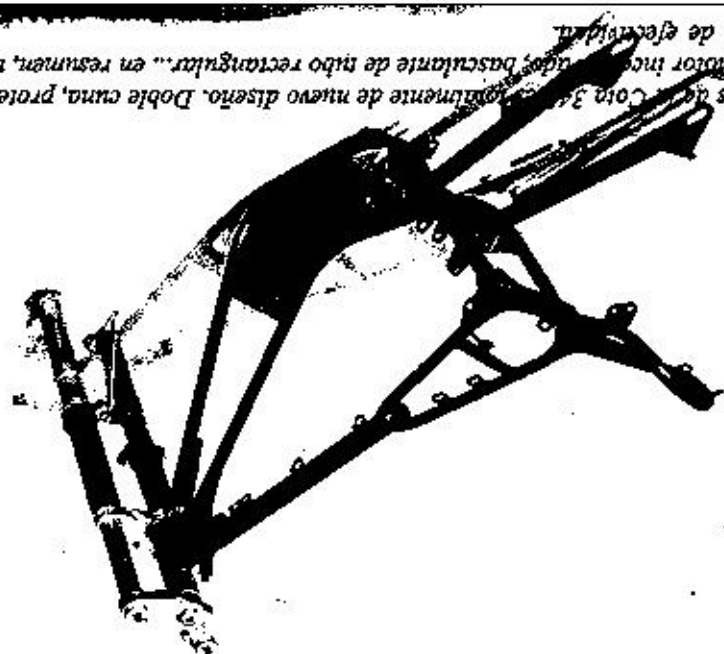
El motor abierto. Cuidada construcción y acabado en todos los orificios con sus correspondientes retenes.



El interior del motor. Puede verse el cigüeñal y biela que pujan el embolo al eje principal.



El chasis de la Moto 340. Continuante de nuevo diseño. Doble cuna, protector del motor inclinado, basculante de tubo rectangular... en resumen, un prodigio de eficiencia.



El bajo-motor visto desde el lado izquierdo. Puede verse la larga palanca-leva del embrague, y en la parte superior la larga palanca-leva del embrague, articulada. Puede verse también el lateral.



ficha tecnica

MONTESA COTA 348

Motor:

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

Carburador:

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

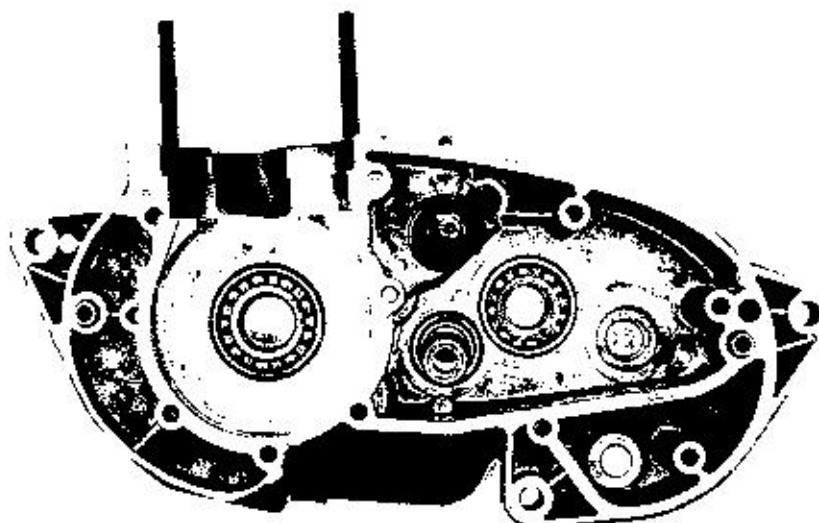
Cuentakilómetros. Reposapiés plegables. Cierre dirección acústico.

Otros datos:

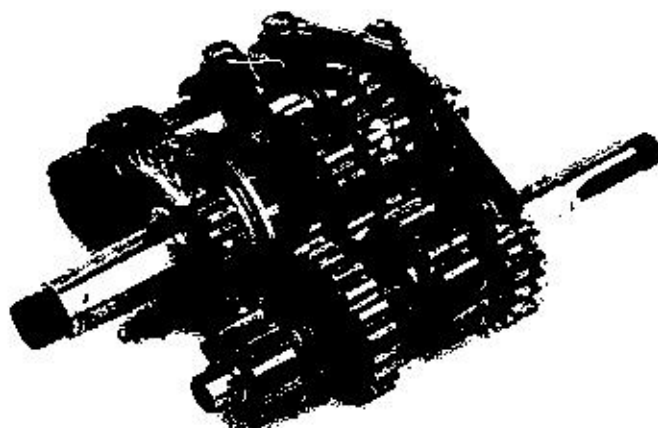
Distancia entre ejes: 1.310 mm.
Longitud total: 2.020 mm.
Altura sillín (s/suelo): 805 mm.
Altura a parte más baja bastidor: 312 mm.
Anchura manillar: 820 mm.
Peso: 89 kg.



Corte que permite separar esta parte de tapa sin necesidad de desmontar todo el grupo.



La otra mitad que encierra al cigüeñal; pueden apreciarse los cojinetes que deben velar por la suavidad del funcionamiento de todo el motor.



El cambio de seis velocidades, una de las características más atractivas de la Cota 348.