



MONTESA 348 TRAIL

LA DULCE 348

**ENFOQUE DISTINTO... MODIFICACIONES ACERTADAS....
RESULTADO SOBERBIO**

Sucede en ocasiones, al probar por primera vez una nueva moto, que ésta sorprende en primera instancia por una serie de detalles o por su carácter exclusivo. Otras veces, hay que llevar a cabo un ensayo muy exhaustivo para llegar a conclusiones más o menos válidas.

Sin duda alguna la 348 Trail que hoy nos ocupa queda encuadrada perfectamente dentro del primer grupo. Porque sucede además que de un análisis más profundo, sólo llegaríamos a la paradójica conclusión de que de una Cota 348 absolutamente especializada para el trial competición, se ha podido, con unas

pocas pero estudiadas y bien acertadas modificaciones, obte-

ner la moto Trail por excelencia, entendiendo por este engorroso



pero universal mote de Trail a este tipo de máquina de montaña, de uso tan mixto como generalizado, que no se han construido pensando exclusivamente en una especialidad, pero que sirven más o menos para todas. El concepto de Trail debería traducirse en algo así como "turismo montaña" y esto es precisamente lo que sabe hacer la 348 Trail, una moto capaz de superar los 120 km/h pero capaz también de ir al paso por un pedregoso riachuelo con medio metro de agua y también de ascender una pendiente de un porcentaje difícilmente calculable y en el que interviene más la pericia del piloto que no las po-



Las estriberas van en este modelo más adelante y abajo que en la máquina de trial. La palanca del cambio no es articulada.



La palanca del freno trasero es mucho más larga, hecha a base de tubo. Tampoco es plegable.

sibilidades de esta moto excepcional.

Luego, se limpia la moto del barro acumulado, se bajan las estriberas y el amplio y cómodo sillín permite el paseo y desplazamiento de dos personas sin que sea obligatoriamente por carretera.

Una moto que recomendaría, sin duda, a todos aquellos que deseen una máquina excursionista y montañera ciento por ciento, al mismo tiempo manteniendo unas posibilidades turísticas y utilitarias muy semejantes a las de otras máquinas de carretera.

MODIFICACIONES ACERTADAS

Tómese una Cota 348 trial recién salida de la cadena de montaje. Se recorta el manillar por ambos lados hasta reducir la anchura máxima de unos seis centímetros, se cambia el faro por otro de mayores dimensiones y por tanto de mayor potencia, y en este mismo manillar se instala un reloj velocímetro y cuentakilómetros, con parcial de retorno a cero.

Se quita el Kit depósito-sillín se cambia por otro, que proporciona mayor capacidad de combustible al mismo tiempo que el sillín se convierte en bi-plaza. De todas formas mantiene su exclusiva de ser basculante por el punto de sujeción delantero, con sólo soltar tres —en vez de dos— tirantes de goma, permitiendo entonces el acceso a la caja de herramientas y una accesibilidad mecánica excelente.

Se traslada el punto de anclaje de las estriberas adelantándolo y bajándolo con respecto a la Cota. Lógicamente la palanca de freno trasero y la del cambio son sustituidas por otras de más largas.

Se instalan estriberas para pasajero y se equipan unos amortiguadores traseros más adecuados para el peso de dos personas.

Finalmente, como único punto delicado, se varía totalmente la transmisión, ya que queda alterada tanto la relación primaria, como la secundaria y también las seis relaciones internas del cambio. Y ya está, ya tenemos la 348 Trail.



RESULTADO SORPRENDENTE

Apostaría a que cualquiera que pruebe esta máquina dudará de que la única variación en el grupo motriz se haya producido en las relaciones de la transmisión. Y es que parece poco normal que un motor que funcione tan comprobadamente bien como la Cota 348 en competiciones de trial pueda, con una simple variación de engranajes, transformarse en un motor de la docilidad y utilización de que hace gala la Trail.

Desde el punto de vista del usuario al que va destinado esta moto, la máquina ha ganado en algunos aspectos. Por ejemplo en el de la comodidad, en el de la agilidad para sortear obstáculos a la altura del manillar, en autonomía y en la facilidad de puesta en marcha, ya que al ser variada la transmisión primaria, la acción del pedal sobre el cigüeñal queda notablemente suavizada, diferenciándose ostensiblemente de la energía y dureza con que hay que actuar en la Cota.

El resto permanece invariable,

conservando pues la máquina lo bueno de sus suspensiones, la eficacia de sus frenos y las excelencias del motor. Así como el magnífico acabado. En cuanto a las nuevas relaciones, diremos que la 1.ª de esta máquina es ligeramente más larga que la 2.ª de la trial. La 2.ª un poco más larga que la 3.ª. La 3.ª lógicamente pasa a ser más corta que la 4.ª y las tres últimas son también más largas que las correspondientes en la moto de trial, llegando finalmente a una sexta con la que deben poderse superar en llano los 120 km/h...

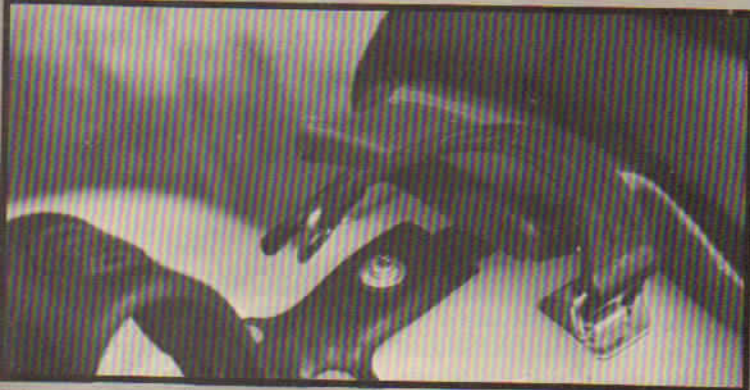
Con la primera y hasta segunda relación, no hay problemas para los tramos más o menos complicados, la tercera sirve de enlace hasta las tres últimas marchas, auténticamente todoterrenas, con una sexta cuya posible velocidad no tiene nada que envidiar a motos de carretera. En cuanto a la suspensión trasera, el aumento de resistencia al peso no es muy perceptible en las zonas trialeras, sin buscar, por supuesto, afinar al nivel de competición. Podríamos pues decir que la

348 Trail es una moto de trial domesticada y por consiguiente transformada en una versión mucho más adecuada para estos amantes del motociclismo de montaña y que no van a tener nunca necesidad de las incomodidades que supone una moto especializada de trial.

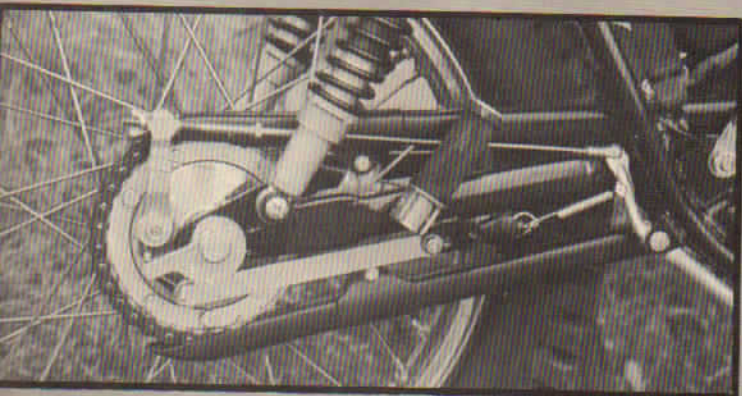
El kit biplaza. Mayor capacidad de gasolina en el depósito con una autonomía que debe acercarse a los 100 km.



Manillar más estrecho, faro más grande, un mayor y más efectivo reloj velocímetro-cuentakilómetros.



Este es el tercer tirante de goma que sujeta el "kit". Los otros dos van en idéntico sitio que en la máquina de trial.



triberas para el pasajero y unos amortiguadores con un reglaje algo más duro.

FICHA TECNICA

Motor

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

Encendido

Volante alternador: MOTOPLAT 9600456
Separación contactos ruptor: 0,4 mm (0,0157 in.)
Avance chispa a p.m.s.: 1,8 mm (17° 30' s/volante)
Bujía
Grado térmico Bosch: 160 + 175
Distancia entre electrodos: 0,5 + 0,6 mm (0,0216 in.)
Rosca: 14 M (x1,25) x 19

Tipos recomendados:

LODGE: CLNY
CHAMPION: N-12Y

Carburador

Marca: AMAL
Tipo: 2626/402
Diámetro: 27 mm

Transmisión primaria

Piñón sobre cigüeñal: 20 dientes
Rueda dentada de embrague: 53 dientes
Relación de transmisión: 2,65

Cambio de velocidades

Piñón	Relación
1.ª velocidad	3,354
2.ª "	2,421
3.ª "	1,825
4.ª "	1,312
5.ª "	0,947
6.ª "	0,714

Transmisión secundaria

Piñón salida cambio: 11 dientes

Características generales

N.º de asientos: 2
Capacidad depósito: 8,5 L. Peso en vacío: 91 kg.