

MONTESA COTA 74 c.c.

"LAS COSAS BIEN HECHAS"

(Texto y Fotos: EDUARDO RUBIO)

www.motoclasicas80.com



Montesa Clásicas



info@motoclasicas80.com



El que Montesa haya conseguido un nivel de acabados, no sólo comparable al de las motos niponas, sino incluso superior en algunos modelos es algo que por derecho debe de enorgullecernos; la Cota 348, es un ejemplo vivo de esta afirmación.

La factoría de Esplugas no está haciendo otra cosa que recoger los frutos de muchos años, los últimos cinco, de esfuerzo callado y preparación para poder ofrecer una calidad, unida a un precio y por supuesto un producto.

Toda la gama actual de Montesa, sale de la cadena rayando en la perfección en cuanto a brillantez de acabado.

La Cota 74, la última obra de la firma, es un eslabón más de esa cadena, programada hace un lustro, en la que el departamento de investigación, creación y fabricación han conseguido un 0 sin discusión en la difícil "zona de la producción de motocicletas".

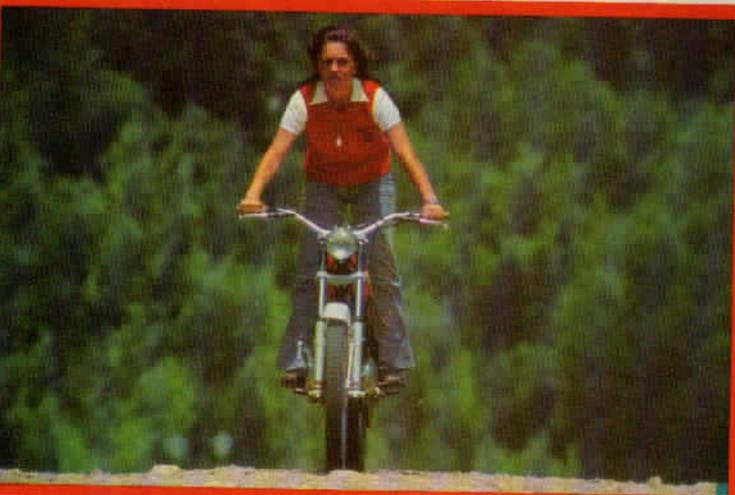
Una moto dirigida directamente a esa mayoría "silenciosa" que son los solomotoseros del A-1; una moto renovadora en su concepto y que quiere parecerse a su hermana mayor la 348. Quiere parecerse, y lo consigue con creces.

Consideramos que la palabra que mejor encaja para definir a la nueva Cota 74 c.c. es la de equilibrio.

Toda ella, en chasis, suspensiones, posición, acabado y sobre todo motor está al límite de la perfección; de esa perfección que se consigue cuando los hombres que han trabajado en el producto han disfrutado haciéndolo.

Y se puede asegurar, sin riesgo al equivoco que en la Cota 74 se han invertido muchas, muchas horas, para que tú, mañana mismo, puedas tener en tus manos la perfecta herramienta para entrar en el especializado mundo del trial, a los 16 años.

Jaime Alguersuari



¡AHORA TRIAL!

Sin duda, la expresión adecuada para calificar a esta pequeña máquina recién salida de la factoría de Esplugas es: "¡Ahora, trial!". Sí, porque no hace aún un año que teníamos en nuestras manos los "74 c.c." de la marca destinados al público "joven-todoterreno", la "Enduro 75". Ahora los "agraciados" han sido los "jóvenes-trialeros", ya que si en la Enduro 75 el poseedor del "fatídico A-1" se encontraba con la máquina ideal para ir rápido por caminos y asfalto, ahora dispondrá de la máquina ideal para iniciarse en el trial...

Sustancialmente, y a modo de pequeña introducción, conviene aclarar al lector que los amantes de "ir deprisa", del "derrapaje", de la conducción "acción", deberán abstenerse de la Cota 74 c.c. ¿Por qué?

No hace muchos años, las fábricas lanzaban sus modelos de 74 c.c. destinados a los jóvenes, con la única idea de cubrir ese campo del mercado, sin darle mayor importancia y

haciendo unas motos de "uso mixto", es decir que servían a un mismo tiempo para "hacer trial, cross, TT, velocidad, o para pasear a la niña". Hoy, afortunadamente para todos, el panorama ha cambiado y cada uno tiene modelos para lo que quiere. Todas las fábricas, sin excepción, lanzan ahora sus modelos de trial, de cross, de TT, etcétera... y con esto se ha conseguido que el poseedor de cada moto se pueda iniciar perfectamente y con una "buena herramienta" en la modalidad que ha escogido, viéndose por contra "en peor condición" para el uso mixto de la máquina... Montesa lanza hoy su Cota 74 c.c. y, como la palabra "Cota" indica, estamos hablando de TRIAL.

¡MODELO NUEVO CON ASCENDENTE PRESTIGIOSO!

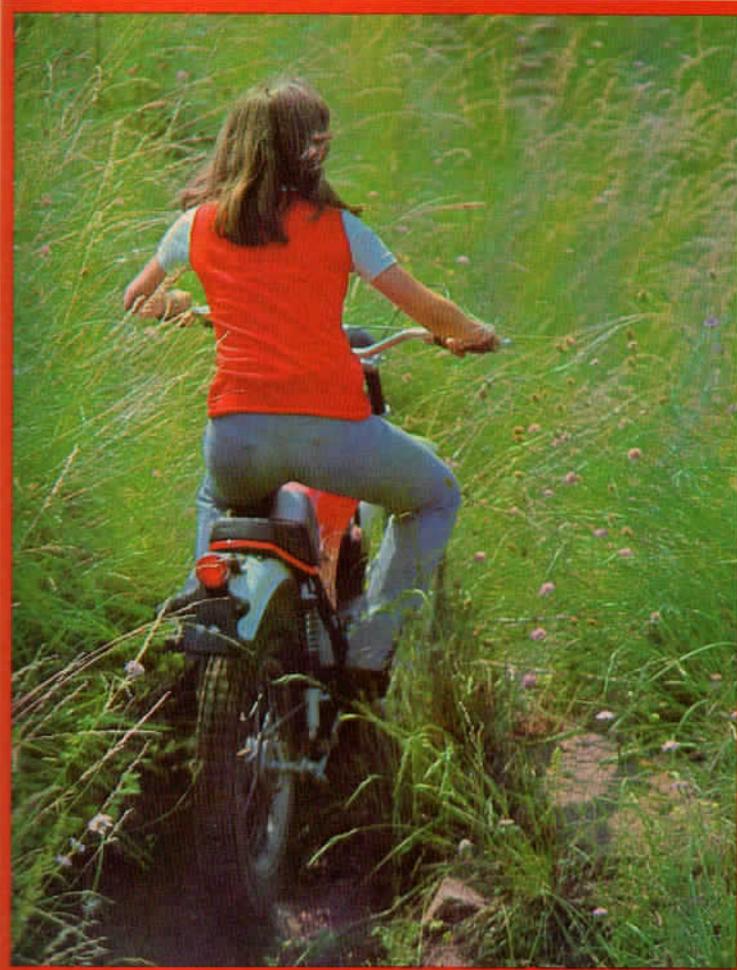
La máquina que hoy ocupa las páginas de nuestra revista es quizás una de las más vendidas por Montesa, ya que el



www.motoclasicas90.com

motoclasicas

info@motoclasicas90.com

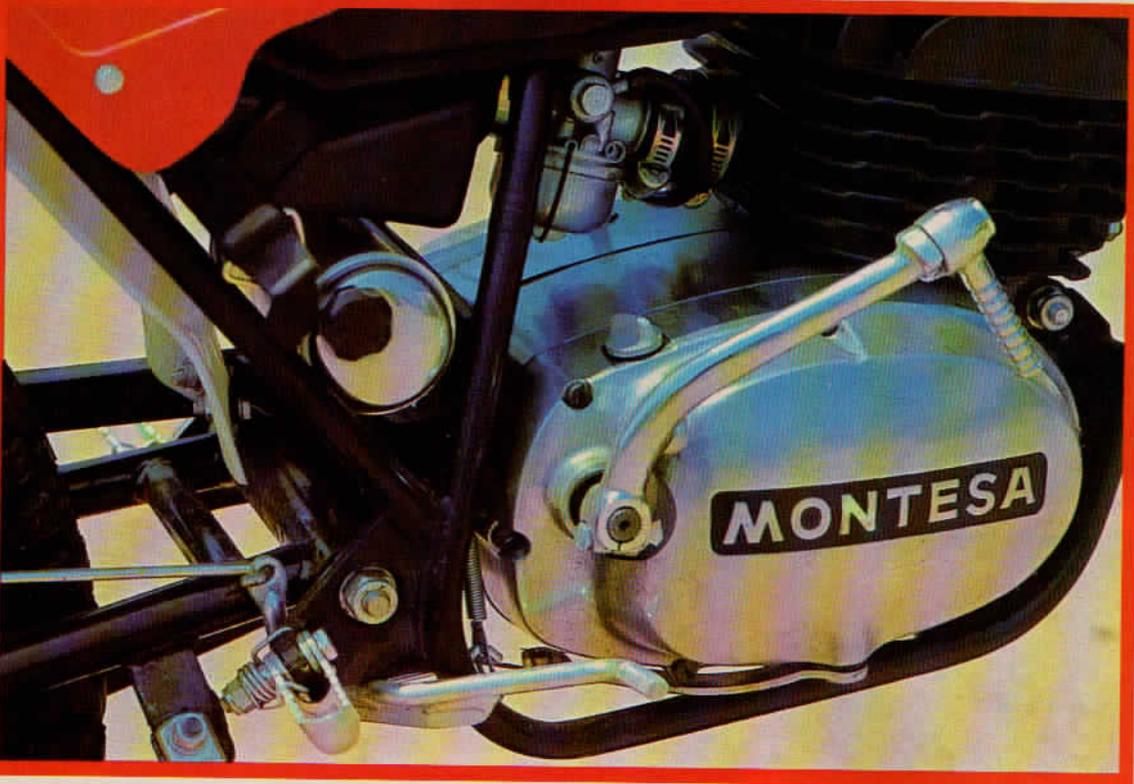


público joven está demostrando es el más numeroso. Esta Cota 74, última versión, es una máquina bastante nueva en sus diversos órganos, pero con un ascendente común: la gama de las Cota.

Hace varios años, se lanzó la primera 74 c.c. Una máquina que si en su tiempo fue ideal para hacer trial y dejó maravillados a los jóvenes que la deseaban, hoy estaba ya un poco, no desfasada, sino más bien "anticuada". Y por ello,

cogiendo entre las manos una máquina que ha dado un rendimiento magnífico se la ha ido a mejorar en todo: una "carrocería" más moderna y funcional, un motor más triale-ro, menos humeante, más cómodo de poner en marcha, unas mejores suspensiones, etcétera. El fruto: la nueva Cotta 74.

Sin lugar a dudas, esta máquina que de vista nos recuerda más ahora a la "hermana mayor", la "348", va a ser una



La cadena va cubierta con los tubos-guía de materia plástica que tan buen resultado están dando.

Detalle del guardabarro trasero en fibra plástica, silenciador adicional y asiento biplaza.

todo, pero a "escala": un chasis ligero y muy manejable, un motor suave, con buenos bajos y con un cambio de seis relaciones perfectamente estudiado para el trial, etcétera, pero veamos a fondo todo.

En primer lugar nos encontramos con un bastidor de tubo de acero, soldado eléctricamente. Es de tipo simple que se desdobra bajo el motor y que permite la adopción de un escape central. Muy ligero en su conjunto y sobre todo manejable por resultar muy corto y bajo.

Este chasis aloja un monocilíndrico nuevo de diseño. El cilindro es ahora como los de casi toda la gama, es decir de aletas rizadas, llevando en la culata un tirante antivibraciones. Interiormente se ha cambiado la distribución al adoptarse el escape central, llevando ahora tres transfers y una biela más corta (de 116 a 110 mm). Se adopta un carburador con "starter" de la marca "Amal", montado elásticamente, con cubeta sujeta por "clip" lo que facilita el desmontaje y el reglaje.

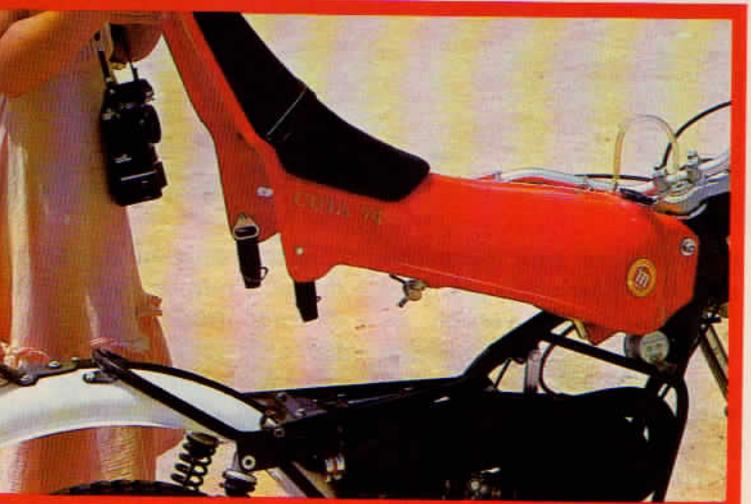
El escape, que ahora es central, como hemos dicho, va dotado en su parte final de un pequeño silencioso muy eficaz. ¡Ah! Se ha conseguido eliminar casi totalmente la salida molesta y siempre espectacular de humos por el mismo.

La puesta en marcha ha sido diseñada de nuevo y ahora es de cómodo accionamiento, pudiendo accionarse incluso con una marcha engranada.

SU TECNICA

Decir que esta máquina es una reproducción casi exacta de la máquina de Rathmell, en el Mundial, sería un error de bulto. De la una a la otra, hay un gran abismo... lo que sí se puede afirmar sin incurrir en error es que esta máquina, dentro del público al que va destinado y dentro de las lógicas limitaciones que imponen las pequeñas cilindradas, puede convertir a su piloto en un auténtico "trialero".

La máquina nos ofrece



Como en los modelos "mayores", el conjunto depósito-asiento se levanta verticalmente para facilitar el acceso al motor, bujías y filtro.

máquina que podrá luchar en la Copa Junior de la RFME de Trial y que va a iniciar a mu-

chos jóvenes en la cantera de los "trialeros montesistas": Cibera, Subirá, etcétera.

El guardabarro delantero es de fibra plástica inyectada, de nuevo diseño, incorporando aleta de goma protectora.



Otro punto que ha sufrido una importante mejora es el de la puesta en marcha, que ahora se puede hacer con una gran facilidad, gracias a una doble desmultiplicación que imprime mayor recorrido angular al cigüeñal.

Uno de los puntos que saltan a la vista antes, al ver esta nueva máquina, es el del "Kit" de fibra de la moto. De aires totalmente inspirados en la "348", se levanta como en aquella gracias a los dos "tirantes de goma" lo cual facilita el trabajo sobre bujía, carburador, filtro, etc. Asimismo va dotado de un cómodo sillón biplaza que no molesta a la hora de hacer trial.

EL ACABADO: ¡PERFECTO!

En contra de lo que puede parecer, para ser una máquina de pequeña cilindrada, nos encontramos con una larga serie de detalles que no se suelen ver en máquinas de otras cilindradas. La cadena va cubierta con las guías de plástico de la "348", cuya eficacia está más que probada. Guardabarro delantero inyectado en plástico con faldón de goma incorporado de nuevo diseño. Soportes del faro delantero más resistentes y ligeros. Protectores de los mandos de freno y embrague fabricados por Montesa muy resistentes. Interruptor de luces en el manillar idéntico al de la Cota "grande". Se ha mejorado también el conjunto de herramientas, placa matrícula y faro de la Cota 348, son éstas algunas de las cosas que

incluye la máquina en su equipo. Si a esto unimos un perfecto acabado en el aspecto soldaduras, plásticos, gomas, cables, etcétera, podemos decir... ¡vale!

ACCION

La moto ya la hemos visto al detalle, en lo que se refiere a sus nuevas partes. Omitimos el destacar como detalles nuevos las llantas de aluminio, el manillar en duraluminio, la caja de filtros insonorizada, amortiguador hidráulico, etc., que ya los tenía el anterior modelo.

Cargando en el remolque la máquina, no se pasa por alto que la máquina es de suma ligereza tanto en peso como en tamaño y medidas. Indiscutiblemente con un piloto de 16 años se verá mucho más compensada la relación "peso-potencia" que con una algo más "grande", pero pese a que colaboraron con nosotros a la hora de hacer las fotos un simpático grupo de "trialeras", son mis impresiones sobre la moto las que traslucen aquí a la hora de hablar de ella. Repito que mi tamaño y peso —¡no soy Tarzán, desde luego!— no es el más adecuado para una Cota 74, pero veamos...

La puesta en marcha no representa ahora problema alguno. La acción conjunta de cerrar aire y actuar sobre la "puesta en marcha" —no importa que haya una marcha engranada— es rápida e instantánea. La máquina emite rápidamente su suave sonido y sólo bastará abrir el aire.



Detalle del nuevo motor en el que se acorta la biela y se adopta el escape central. El carburador es un Amal con starter.

Sobre la máquina se nota enseguida una comodidad poco usual en máquinas de trial y de pequeña cilindrada, a ello contribuye en gran manera el cómodo asiento biplaza. Lógicamente es más fácil de dominar y conducir puesto de pie.

¿Las primeras conclusiones? Que la máquina no es la "Enduro 75" en caminos. Se nota que al llevar un cambio y desarrollo distintos, las marchas no estiran igual, y tanto la posición de conducción como el chasis no responden igual en curvas y caminos rápidos. Por el contrario, en zonas lentas, en piedra, en caminos trialeros, esta máquina se muestra muy superior a su "hermana" de marca, pero no de especialidad.

Motor muy suave, muchísimo y sobre todo progresivo y facilitando una dosis de potencia muy buena para poder superar secciones difíciles. Se nota naturalmente que a la máquina le es necesario llevar un poco de inercia antes de atacar una subida fuerte o un

giro brusco, ya que no es lo mismo desenvolverse por una zona, haciendo giros de "cero" con una "348" que con una 74 c.c.

El capítulo frenos lo encontré desigual de comportamiento: el trasero se mostró muy cómodo, progresivo y eficaz. El delantero, quizá por nuevo, era brusco y llegó a clavar en muchas ocasiones. Suspensiones perfectas en todo momento, incluso con dos plazas encima y actuando por caminos pedregosos. Resumen: máquina ideal para iniciarse en trial. Muy cómoda de chasis, muy suave y "trialera" de motor y con un equipo y acabado perfecto. Pero a la hora de decidirse por ella el futuro usuario tendrá que saber qué es lo que quiere hacer, para qué la quiere comprar, es decir, a qué uso la va a destinar.

No es lo mismo ir con esta máquina entre las manos que con la "Enduro 75". Con la Cota 74 c.c., Montesa te ofrece la posibilidad de conocer a fondo lo que es el trial.

FICHA TECNICA

MOTOR:

Ciclo: dos tiempos
Cilindros: uno
Diámetro: 42 mm
Carrera: 54 mm
Cubicaje: 74,8 c.c.
Relación de compresión: 12:1

CARBURADOR:

Marca: Amal
Diámetro: 20 mm con starter
Filtro: de espuma de poliuretano con toma de aire protegida contra el agua.

ENCENDIDO:

Tipo: volante alternador Motoplát

TRANSMISION PRIMARIA:

Tipo: engranajes helicoidales
Piñón cigüeñal: 19 dientes
Rueda embrague: 65 dientes

EMBRAGUE:

Discos múltiples en baño de aceite.

CAMBIO:

Número de relaciones: 6

TRANSMISIÓN SECUNDARIA:

Cadena de paso 12,7 mm protegida por canales de paso plásticos.
Rueda dentada de 52 dientes.

SUSPENSION DELANTERA:

Telescópica con amortiguadores hidráulicos de doble efecto.

BASTIDOR:

Tubo de acero al cromo

molibdeno.

Tipo simple de gran resistencia.

SUSPENSION TRASERA:

De horquilla basculante, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto regulable.

RUEDAS:

Neumático delantero: 2,50 x 20 trial

Trasero: 3,75 x 17 trial

FRENOS:

Superficie de fricción: 110 mm

DEPOSITO GASOLINA:

Tipo monocasco integral
Capacidad: 5,7 litros
Abatible longitudinalmente

facilitando acceso a filtro carburador y bujía.

ALUMBRADO:

Faro delantero, piloto trasero, de posición y "stop". Avisado acústico.

ACCESORIOS:

Cuentakilómetros, reposapiés plegables, cierre dirección.

MEDIDAS:

Distancia ejes: 1.260 mm
Longitud total: 1.900 mm
Altura sillín: 720 mm
Altura mínima: 295 mm
Peso: 71 kg



www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com