



MONTESA "ENDURO" 125 C.C.

Ensayo de: Eduardo RUBIO. Fotos: José M.^a ALGUERSUARI

Quando me disponía a escribir estas líneas, venían a mi memoria unas imágenes "divertidas", "excitantes". Hace pocos días, tenía en mis manos una moto para ensayar. Se trataba de la pequeña Campeona de España

de TT en la cilindrada de los 74 c.c. Aquella moto me hizo, por primera vez, disfrutar de verdad en una máquina de esa cilindrada. Borró de mí la imagen que los motoristas que ya hemos superado los "fatídicos" 16 años, tene-

mos de la pequeña cilindrada. Daba potencia, frenaba, tenía una estabilidad asombrosa, etc., etc. Con Juan G. Luque hicimos una larga salida una mañana por la montaña del Montseny sobre estas máquinas y disfrutamos los

dos lo indecible... pero una cosa nos quedó en duda en la mente: ¿Qué pasaría si en aquella magnífica máquina —chasis, frenos, suspensiones, etc.— se colocaba un motor algo más "gordo"?

La pregunta ha tenido su res-



puesta ante mí, hace apenas unas horas. He probado la Enduro "125". Su resultado... ¡sorprendente! No hace falta ya recurrir al invento que todos en nuestra juventud hicimos, de aumentar —"clandestinamente"— la potencia. La fábrica nos lo ha hecho de origen. Todo igual ¡pero con un cilindro mayor!

Claro, imagino que una pregunta obvia estará asaltándoos a todos cuando leáis esto. "Pero, ¿quién llevará esta moto?" Lo mismo le preguntaba yo a Pedro Pi, en la fábrica, al devolverle la moto...

"Sencillo, Eduardo. La moto como tú sabes no puede ser llevada en España por los motoristas de 16 años, que están limitados a los 74 c.c. En el extranjero es distinto y los 55 países que nos compran motos la van a recibir. De todas formas esta máquina sí puede ser llevada por aquellos usuarios de más de 18 años que desean la moto silenciosa, suave, cómoda y ligera para ir por montaña: mujeres, señores de edad, etc... y, por descontado, que la juventud de la edad que sea la puede llevar por sitios no públicos aunque no tengan el carnet..."

Esto me dijo Pi y ya conseguí aclarar en mí una duda de tipo "legal" o comercial. La "125" apenas difiere en nada de la 74 c.c. Me refiero exteriormente, claro. Sólo se la puede distinguir de la otra por llevar escrito en la protección del filtro la cifra de 125 c.c. Lo demás es todo idéntico exteriormente... y si tenemos en cuenta que se pondrán a la venta "kits" para transformarla de una cilindrada a la otra... yo no digo nada, pero...

LAS MODIFICACIONES

Lógicamente, las únicas modificaciones que ha sufrido esta máquina en su aumento de cilindrada, atañen solamente al motor. El resto de la máquina ha permanecido invariable en todos los aspectos.

Un cambio en el cilindro, con su pistón y encamisado, permaneciendo inalterable la biela y cigüeñal, junto a otra modificación en la carburación y el volante y la caja de filtros es lo primero que se aprecia.

El motor ha quedado ahora



Horquilla delantera de diseño Montesa.

"cuadrado" ya que manteniendo una carrera de 54 mm se adopta de diámetro los 54 mm también. El carburador es Bing 28 con starter y la caja de filtros es una de mayor amplitud derivada de la Cota 348. El volante es de mayor diámetro y en el escape también se han hecho transformaciones, quedando éste algo más largo.

Las modificaciones en la caja de filtros y escape han ido destinadas, principalmente, a la búsqueda de una menor sonoridad del conjunto motor, tanto en la admisión como en el escape. El objetivo ha quedado más que cubierto ya que el sonido de la moto en marcha, al ralentí o a "fondo" no resulta nunca molesto.

Aparentemente el motor es similar al de la 74 c.c., con la única variación del carburador y de la caja de filtros.



Otro punto a destacar es la colocación de la caja de herramientas, la clásica de la jarca, en un lugar poco agradable a la vista, pero como nos dijeron los técnicos de la marca, la necesidad obliga y la mayor amplitud del filtro de aire fuerza a ponerla en ese sitio...

Ya hemos visto, en esta breve descripción, las modificaciones que sufre la máquina para dejar de ser una 74 c.c. y convertirse en la 125 c.c. Quizá sea ahora interesante para nuestros lectores, y posibles compradores de esta nueva Montesa, recordar cómo es el resto de la moto, idéntico en su totalidad a la 74 c.c. ensayada por nosotros en el número 72 del pasado mes de enero. Haremos una breve descripción de la misma, que permitirá, a la hora de emitir un juicio final o más concreto de la máquina, el situarnos...

CHASIS, SUSPENSIONES, FRE-NOS

Nos encontramos aquí con el clásico chasis derivado de la máquina de cross que Arcarons utilizó para ganar el Trofeo 74. Sólo pesa 8 kilos escasos, es de cuna simple, desdoblándose algo a la altura del cilindro, para permitir la salida del escape. Tubo de acero al cromomolibdeno, pintado en negro. Muy corto y recogido. Las suspensiones están confiadas a una horquilla de diseño Montesa y fabricación propia a excepción de las botellas que son Betor y unos amortiguadores de la misma marca, sin gas y de un solo muelle regulable. Se puede decir de ambas que son más bien cortas, lo cual permite una buena altura con respecto al suelo, con la consiguiente comodidad que esto acarrea al conductor. Se me comentó también que muy pronto se piensa acortar unos milímetros la suspensión delantera —en el muelle— ya que ahora la máquina queda muy ligeramente levantada de su parte anterior.

Los frenos que utiliza esta máquina son los mismos que se monta en la gama de las Cota, a excepción de la 348. El trasero, que se clava muy ligeramente, va mandado por varilla. La frenada, que en la 74 c.c. se mostraba perfecta, quizás aquí y en condiciones muy extremas —dos personas

en la moto, cuesta abajo, etc.— se quedan algo cortos, o mejor dicho, acusan fatiga. Pero con una sola persona son muy buenos.

EQUIPO GENERAL Y ACABADO

No juzgaremos aquí la línea de la moto, que las fotos os muestran sobradamente y que es una cosa de gusto muy personal. Lo que sí diremos es que la máquina está muy cuidada en sus detalles de acabado y equipo. Sillín biplaza con asidero, estribas para el pasajero, "pata de cabra", tensor-guía de cadena muy bien hecho, "Velocímetro-cuentakilómetros", llave anti-robo, bocina eléctrica, etc.

Este equipo bastante amplio, completado con las herramientas, no muy numerosas pero suficientes, da a la moto una buena apariencia. Censurable la utilización del mismo guardabarros delantero que en la 74 c.c. el cual, en caso de lluvia, es muy molesto por la escasa protección que ofrece... pero Montesa trabaja y está a punto de aparecer otro, ya modificado ingeniosamente para evitar el agua en los ojos...

El manillar pintado en negro y de cómodo tamaño y posición —regulable— monta las manetas Amal, puños de goma virgen. El pedal de freno, de cómodo accionamiento resulta algo resbaladizo si hay barro, al no tener ninguna rugosidad.

Plásticos, fibras, gomas, cables, etc. son todos de buena calidad y bien estudiados. Si a esto se une el riguroso control al que son sometidas las máquinas al salir de la cadena, podemos estar seguros que el producto es bueno en este aspecto.

¡VAMOS ALLA!

¿Qué pasará al aumentar la cilindrada en una moto de resultado magnífico? Esta pregunta nos llega muy a menudo a nuestra sección del consultorio. Más de uno se pregunta si los aumentos de potencia —cilindrada— en una determinada máquina, cuyos demás elementos están estudiados para el motor que lleva, no afecta a esto. En este caso no.

En primer lugar podemos decir que el peso de la moto es prácticamente idéntico y no llega ni a medio kilo lo que excede de la 74



Amortiguador Beter de un solo muelle.

c.c. ¿Cómo es eso? Simplemente porque el peso que se aumenta en el pistón algo mayor, se disminuye en el encamisado del cilindro que ahora es de mayor espesor. Lo demás es todo igual. Tenemos pues una mayor potencia, con un menor peso.

Sobre el chasis esto no ha afectado nada. Se ha buscado que este "125" sea un "señor dó-

cil" manso, pero con su nervio de montaña. No sirve hablar aquí de la máquina que nos da los caballos a muchas vueltas. Una vez que se ha dado una ligera patada a la puesta en marcha —repito: ligera patada— la máquina demuestra enseguida que con sólo abrir el gas ya da potencia suave y dócil, sin necesidad de hacer juegos "malabares" sobre el em-

brague, cosa siempre molesta, sobre todo para los no expertos.

Puede parecer pues que tenemos ante nosotros el "milagro" de las 125 c.c. Potencia a pocas vueltas. Sí, eso sí, pero en contrapartida la máquina no "estira" tanto las marchas, no da ya tantos caballos por arriba.

Este cambio de cilindrada ha dado como consecuencia uno de desarrollo también y con 16 dientes en el piñón de salida-cambio, la máquina, empalmadas sus seis marchas rueda, incluso con dos personas, a una velocidad muy agradable: 70,80 km/h, que está muy bien.

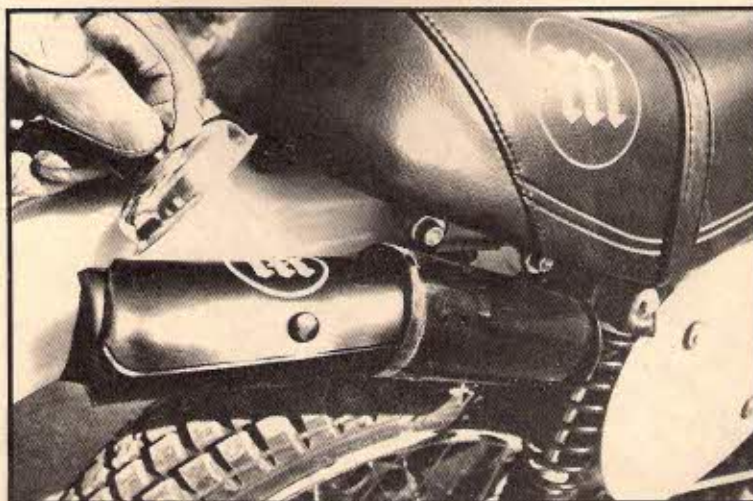
Así pues podemos resumir que si bien las marchas no se estiran tanto, no son tan alegres como en otras máquinas de esta cilindrada, en contrapartida da una potencia y "supersuavidad" en bajos increíble. Sobre chasis no notas ningún tipo de extraño con esta mayor cilindrada, al contrario: en virajes en los que se entre algo cruzado se dispone de más motor para poder salir bien de ellos, pero un motor que responderá a una leve insinuación del gas, no al clásico motor que te obliga a conducir pensando en las piedras que tienes delante, en el cambio, en el embrague y en no "romperte la cabeza".

LOS "PROS" Y LOS "CONTRAS"

Sin lugar a dudas, esta máquina, fruto de un aumento de cilindrada de una magnífica moto, como es la "Enduro" 75 c.c. sólo tiene en este nuevo aspecto "pros" o mejoras. Las contras son las que ya fueron señaladas en la otra máquina y que en general siguen sin haber sido mejorados: guardabarros delantero malo, poco recorrido de suspensión, y quizás añadir el poco "estirón" de las marchas.

En el aspecto positivo señalaría muy destacado, junto a la instantánea puesta en marcha del motor, en cualquier tipo de condición, una suavidad magnífica y una potencia a bajos asombrosa. La estabilidad es así mismo increíble, contribuyendo en gran manera a ello la adopción de neumático de trial, que en el uso mixto —ciudad, montaña— e incluso en mojado, tienen un muy superior comportamiento al neumático cross o TT.

Detalle de la caja de herramientas, colocada en un lugar poco "vistoso".



FICHA TECNICA

DIMENSIONES

Largo	1.930 mm
Distancia entre ejes	1.285 mm
Anchura máxima	750 mm
Altura sillín	800 mm
Altura mínima sobre suelo	350 mm
Peso en vacío	81 kilos

PARTE CICLO

Cuadro	Semi doble cuna
Suspensión anterior	Horquilla Betor
Suspensión posterior	Amortiguadores Betor
Freno anterior	110 mm
Freno posterior	110 mm
Llantas	De hierro
Neumático anterior	Pirelli trial 2,50 x 20
Neumático posterior	Pirelli trial 3,75 x 17

TRANSMISION

Primaria, tipo y relación: por engranajes, 16/65.
Cambio, número de relaciones seis:

- 1ª 13/34
- 2ª 16/31
- 3ª 19/28
- 4ª 21/24
- 5ª 23/22
- 6ª 26/21

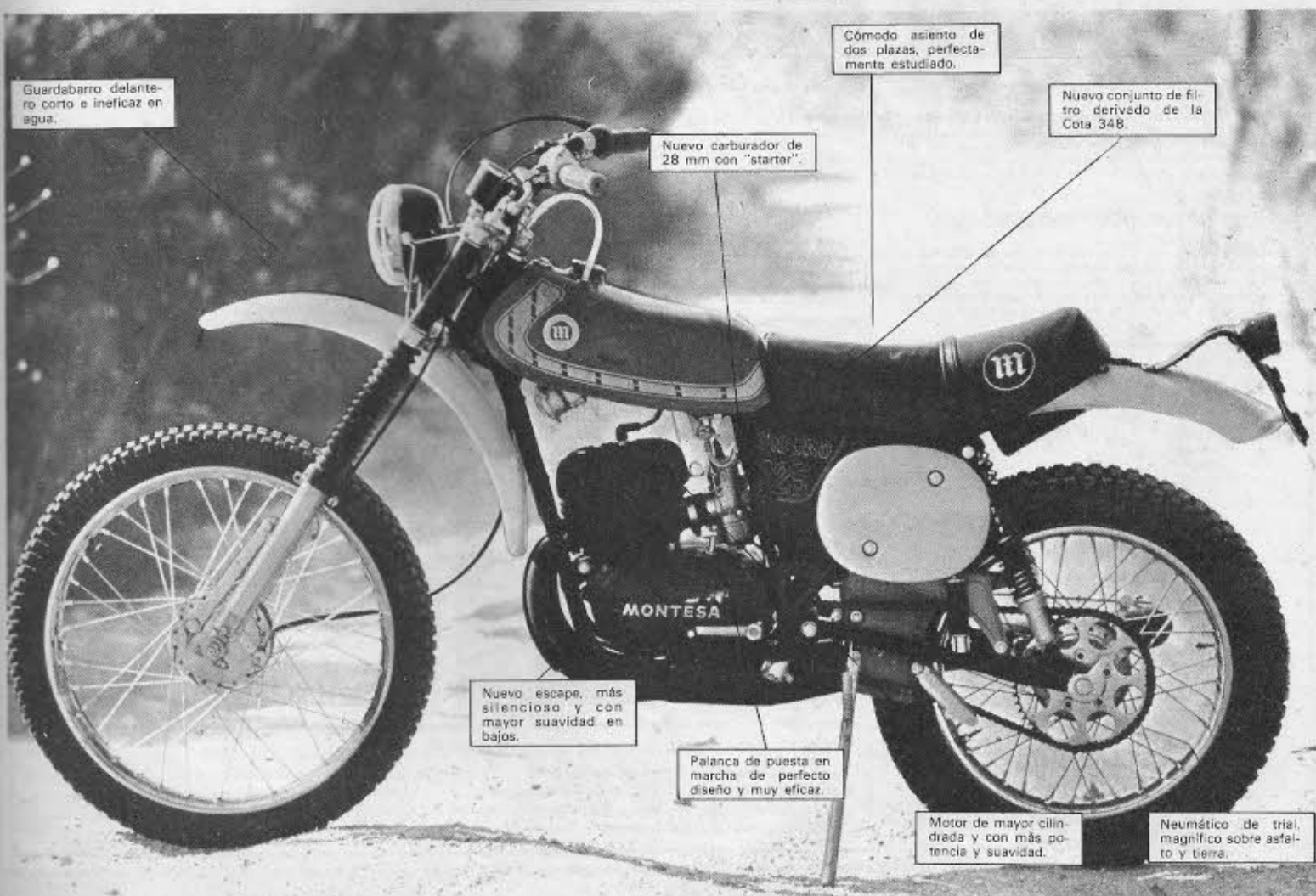
Secundaria, tipo y relación: cadena, 16/52.
Embrague: multidisco en baño de aceite.

MOTOR

Ciclo	Des tiempos
Tipo	Monocilíndrico
Cubicaje exacto	123,7 c.c.
Diámetro y carrera	54 x 54 mm
Compresión	14:1
Distribución	3 transfers
Encendido	Volante alternador Motoplus
Lubricación	Mezcla al 3-4 %
Refrigeración	Aire
Puesta en marcha	Kick
Alimentación	Carburador Bing-28

DATOS MANUTENCION

Capacidad depósito gasolina	5 litros
Capacidad cárter	900 c.c. de Sae 10W 30
Bujía adecuada	Champion N-3 o Lodge B-7E
Surtidor principal carburador	120
Surtidor piloto	45
Compuerta	N.º 2
Aguja	N.º 1
Aceite horquilla (cada berral)	150 c.c. Hidrol 4
Aceite cadena secundaria	SAE 40
Aceite mezcla combustible	SAE 40 especial 2 T
Presión neumático anterior	0,55-0,75
Presión neumático posterior	0,35-0,65



Guardabarro delantero corto e ineficaz en agua.

Cómodo asiento de dos plazas, perfectamente estudiado.

Nuevo conjunto de filtro derivado de la Cota 348.

Nuevo carburador de 28 mm con "starter".

Nuevo escape, más silencioso y con mayor suavidad en bajos.

Palanca de puesta en marcha de perfecto diseño y muy eficaz.

Motor de mayor cilindrada y con más potencia y suavidad.

Neumático de trial, magnífico sobre asfalto y tierra.