

Línea ágil y todo-terreña en la nueva Enduro 250 H6. Buen aspecto y acabado Made in Montesa.

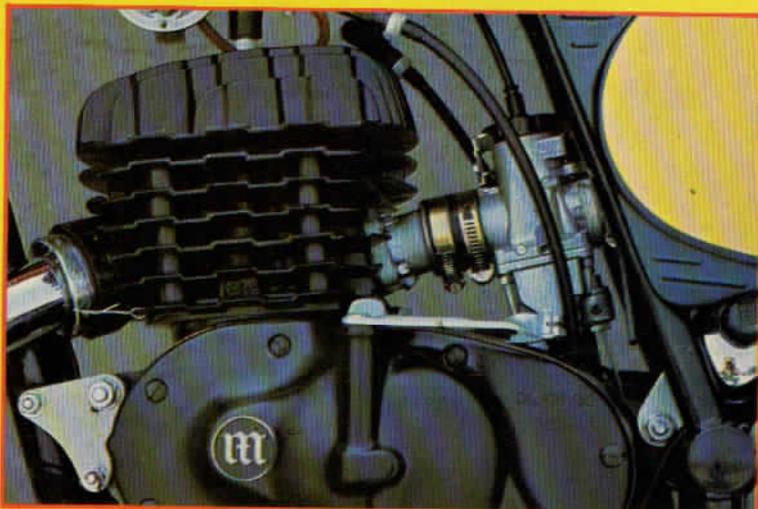


Montesa Enduro 250 H6

UNIFICACION DE LA GAMA

Posiblemente el aficionado "todo-terreño" andaba últimamente un poco desistado en cuanto a la producción de Montesa en máquinas de este tipo. En corto espacio de tiempo, la fábrica de Esplugas puso en producción varios modelos distintos, si bien iban dotados de motores de la misma cilindrada y parecidas prestaciones.

Ahora, con esta Enduro 250 H6, toda confusión



queda eliminada ya que a partir de principios de este mes éste constituye el único modelo que la marca fabrica en esta cilindrada y modalidad.

Se ha unificado pues la gama y se han incluido en esta máquina detalles de los modelos anteriores, consiguiendo una moto que reúne todo lo que de bueno

Un motor cuya eficacia está más que comprobada...

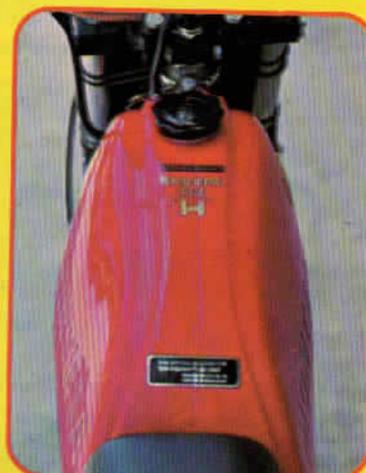
han encontrado los técnicos de Montesa en su gama de motos de todo-terreno.

Añadamos también, antes de empezar la descripción, que no se pretende que sea una máquina super-competitiva, ya que la verdadera "arma" de Montesa en esta especialidad será la Enduro 360 —que se espera esté a la venta a principios del año próximo—, aunque por supuesto, por lo menos en su aspecto, esta 250 H6 tenga todas las características de una "pura-sangre" todo-terreno.

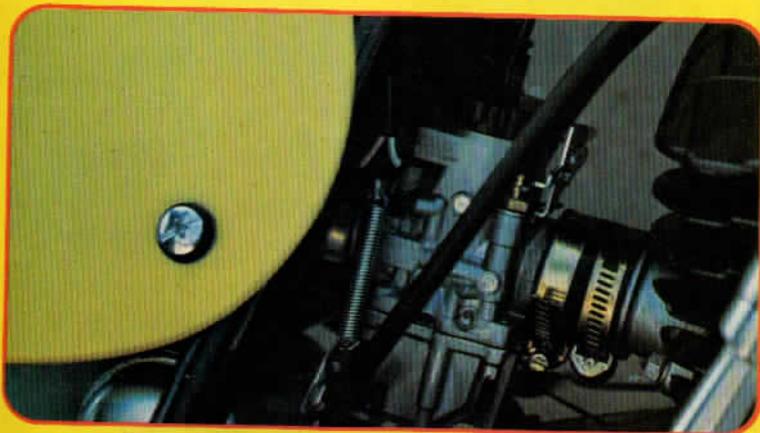
En esta ocasión, al coincidir la salida de la cadena de montaje de las primeras unidades de este modelo con el inicio de las vacaciones en Montesa, no ha sido posible hacer un ensayo de la máquina y tan sólo nos limitaremos a hacer una descripción somera, resaltando los puntos en que se han aplicado novedades importantes.

LA 250 H MEJORADA

Básicamente se trata de la Enduro 250 H a la que se le han adaptado una serie de mejoras. No hace falta pues describir exhaustivamente la constitución de esta moto, pues la suponemos conocida y familiar para nuestros lectores. Lo que sí es imprescindible es reseñar las modificaciones a que hemos hecho alusión:

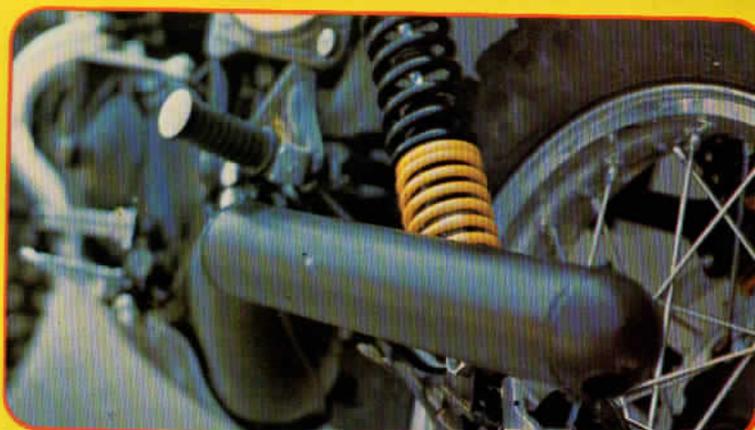


El depósito con el anagrama Enduro H, que indica el origen de este modelo.



El carburador sigue siendo un Amal, pero ahora de 34 mm.

Horquilla Betor de eje avanzado.

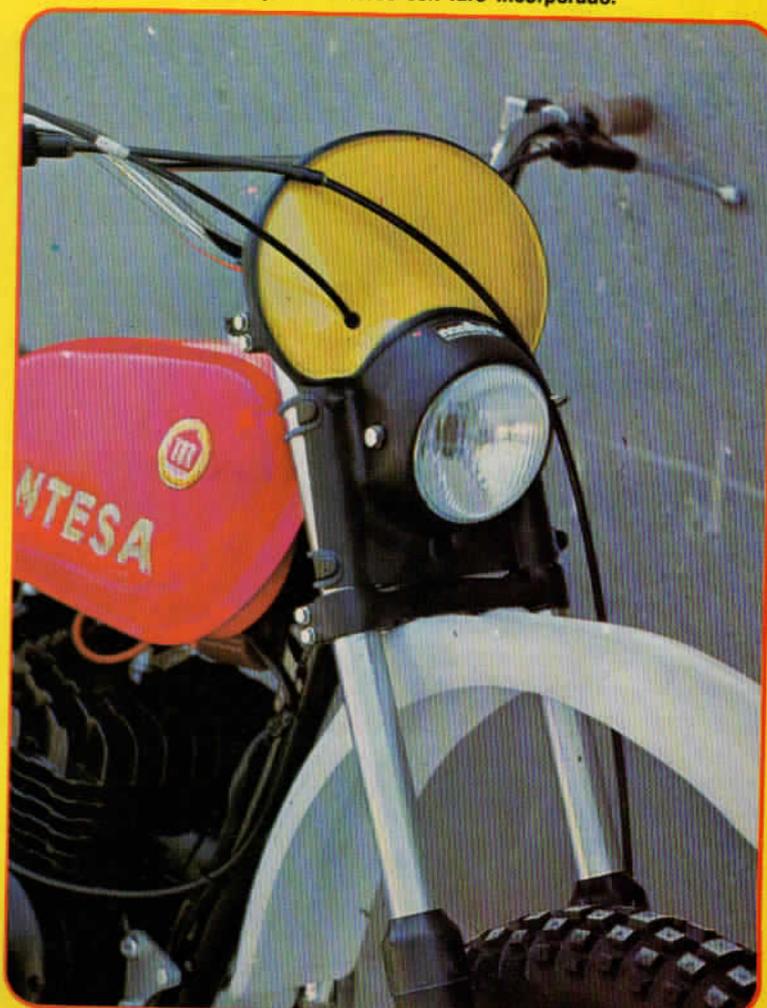


Excéntrica de precisión para el tensado de la cadena. Como en otros modelos, la salida de los gases va dirigida hacia abajo.



Obsérvese cómo las piezas que sujetan al manillar han adoptado una postura inclinada, permitiendo así sacar los tapones de las barras de la suspensión sin mayor problema, al quedar atrasado el manillar.

El aspecto frontal de la moto, muy profesionalizado con la incorporación de la máscara portanúmeros con faro incorporado.



—Suspensión delantera Betor de eje avanzado.

—Incorporación de la máscara portafaro y con placa para número.

—Incorporación de tubos protectores de la cadena secundaria.

—Reenvío del velocímetro sobre la rueda trasera.

—Excéntricas de tensado de la cadena de dentado preciso.

—Adopción de los nuevos protectores de los mandos de freno y embrague de la marca, que permiten regulación externa.

—Supresión del descompresor.

—Cambio de seis velocidades.

—Eje secundario estriado, para mayor facilidad de desmontaje del piñón de salida del cambio.

—Carburador de 34 mm Amal.

—Interruptor sobre el manillar, el mismo que en los otros modelos de la marca.

El resto de la moto permanece invariable, con el chasis simple-cuna, desdoblado bajo el motor, el grupo motriz idéntico —exceptuando carburador y cambio—, las mismas ruedas, frenos, escape, depósito, etc., conjuntándose todo ello en una moto de aspecto muy profesional. El acabado, si bien no es en esta moto tan metódico y refinado como en otras de la misma marca, sigue teniendo un nivel excelente, lográndose una máquina que promete unas felices y satisfactorias jornadas de todo-terreno.



El motor por el lado derecho. Puede verse la palanca del freno... ¿frágil?, y el protector del escape.



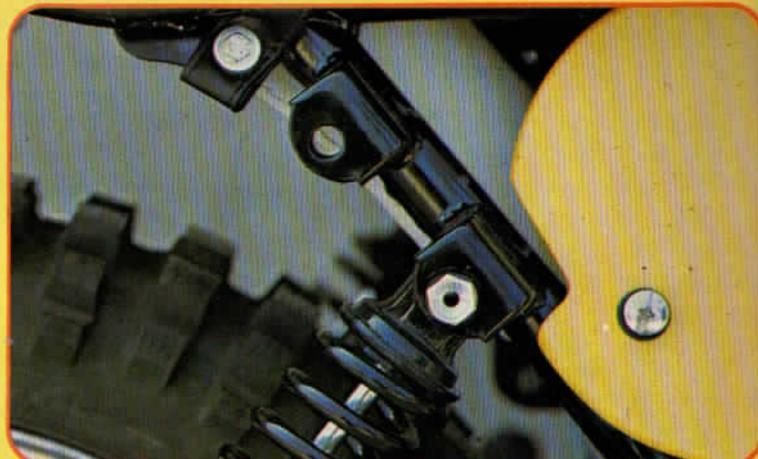
Detrás de la máscara queda el reloj velocímetro-cuentakilómetros, que recoge los datos de la rueda trasera, donde las flexiones del cable son mucho menos notables.



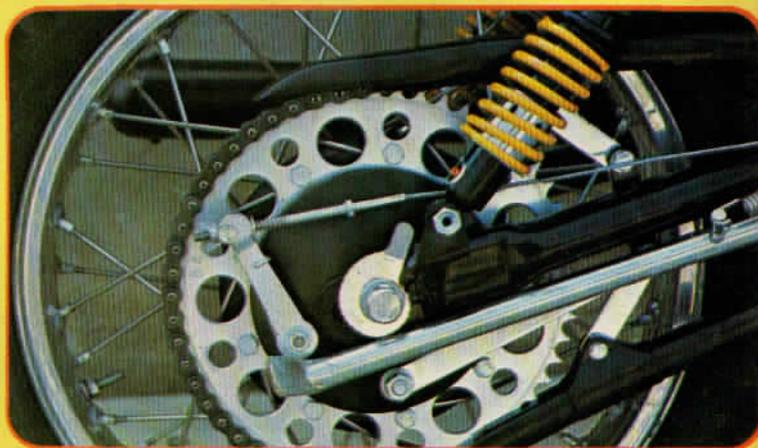
El piloto trasero, con la goma para la matrícula.



El nuevo interruptor de luces, claxon y paro, que se ha incorporado a todos los modelos de la marca.

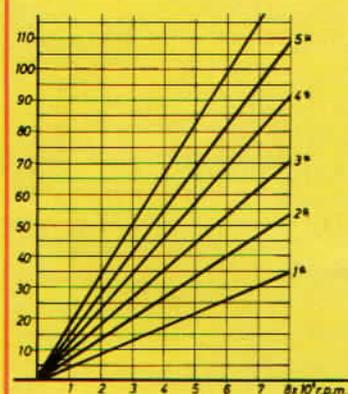


Doble posibilidad de montaje para los amortiguadores traseros.



Doble muelle en los amortiguadores.

DIAGRAMA DE VELOCIDADES



Texto y fotos:
Juan G. Luque

FICHA TECNICA

MOTOR			
Ciclo		2 tiempos	
Cilindros		uno	
Diámetro		70 mm	
Carrera		64 mm	
Cubicaje		246,3 c.c.	
Relación de compresión		12:1	
ENCENDIDO:	Volante alternador (electrónico)		MOTOPLAT 9600186-1
BUJIA			
Grano térmico		240	
Distancia entre electrodos		0,5 mm (0,02 in)	
Tipos recomendados:	CHAMPION	N-3	
	BOSCH	W 240 T2	
	N.G.K.	B-7E	
	LODGE	2HLN	
Tipos recomendados para competiciones:	Grado térmico	270	
	BOSCH	W 270 T17	
	N.G.K.	B-8 ENP	
	CHAMPION	N 60R	
CARBURADOR:	Marca	AMAL	
	Diámetro	34 mm	
	Surtidor principal	230	
	Surtidor piloto	35	
DIMENSIONES GENERALES:	Capacidad depósito	9,5 l = (2,37 USA gal)	
		(2,10 imp. gal)	
	Peso	102 kg = (224,7 lbs)	
TRANSMISIÓN PRIMARIA:	Tipo	PIÑÓN sobre cigüeñal	
	Rueda dentada de embrague	20 dientes	
	Relación de transmisión	53 dientes	
		2,65	
CAMBIO DE VELOCIDADES:	Número de velocidades	6	
	Piñón	Primario	Secundario
	1.ª velocidad	10 dientes	24 dientes
	2.ª velocidad	13 dientes	21 dientes
	3.ª velocidad	15 dientes	18 dientes
	4.ª velocidad	17 dientes	16 dientes
	5.ª velocidad	19 dientes	15 dientes
	6.ª velocidad	20 dientes	13 dientes
			Relación
			2,400
			1,615
			1,200
			0,941
			0,789
			0,650
TRANSMISIÓN SECUNDARIA			
	PIÑÓN salida cambio		12 dientes
	Rueda dentada sobre cubo trasero		54 dientes