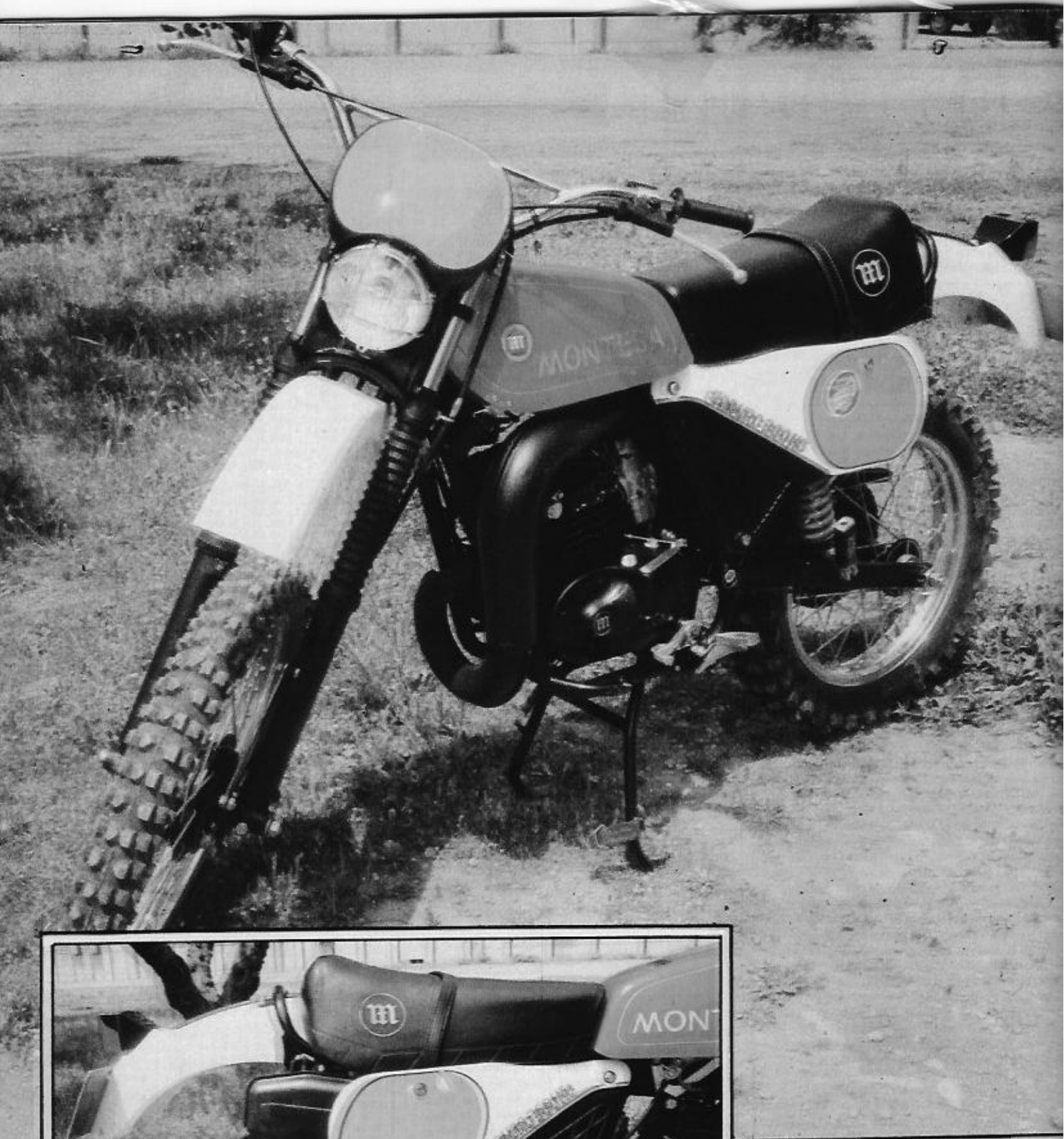


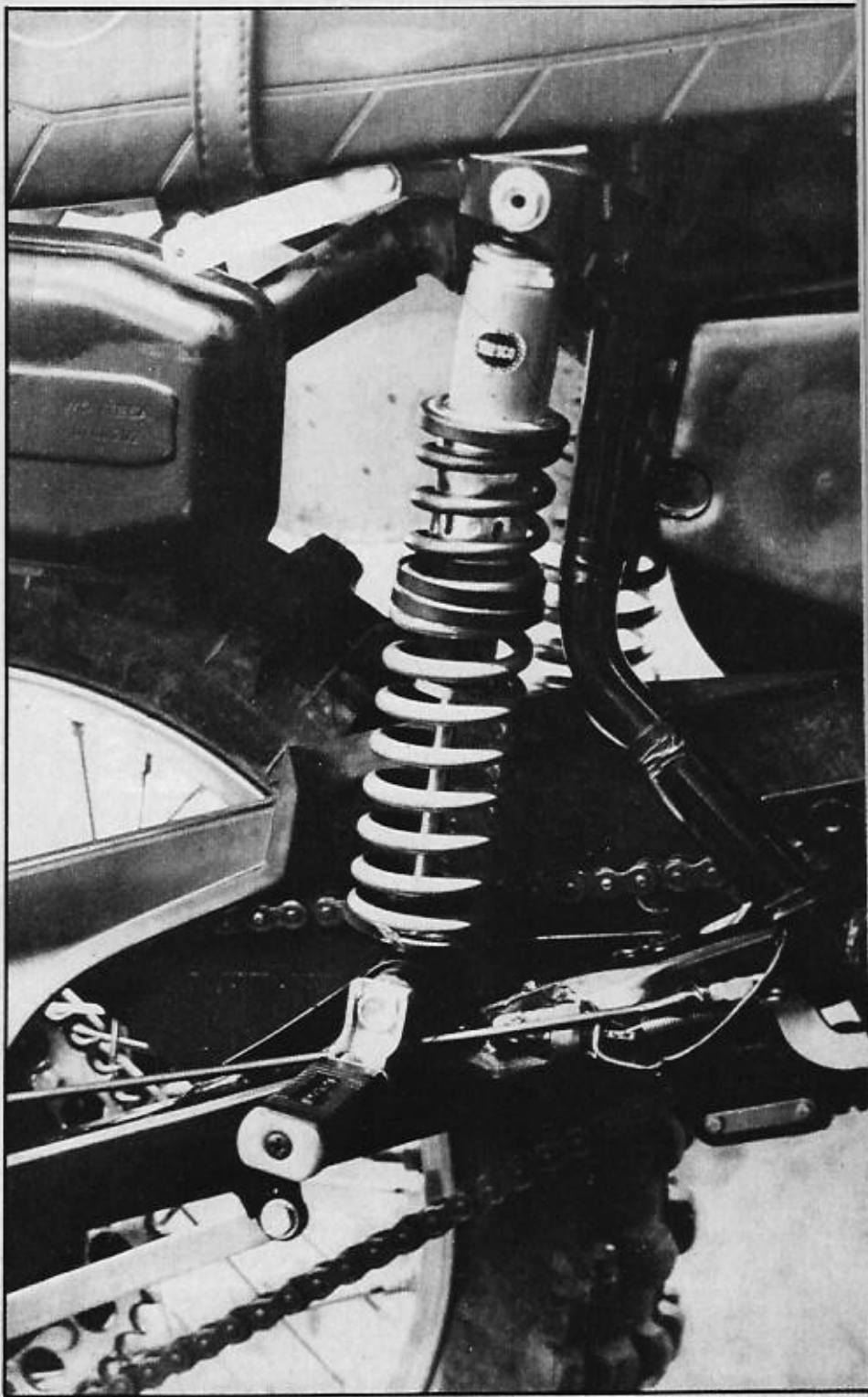


YA vista y comentada someramente en los artículos del recién clausurado Salón de Barcelona, la nueva Montesa Enduro 360 vuelve a nuestras páginas con motivo de su lanzamiento comercial. Ha sido un modelo de rápida asimilación en las cadenas de montaje y ello en parte, debido a la enorme similitud con la versión precedente, aunque recoge y aplica muchas de las mejoras experimentadas por este nuevo tro del motociclismo nacional. Carlos Mas, un piloto que ha logrado rivalizar estrechamente



guardabarros, inyectados, se han fabricado con una nueva mezcla de materiales plásticos que ha dado grandes satisfacciones en cuanto a fiabilidad y resistencia a las fisuras, por lo que creemos que se habrá terminado el eterno problema de roturas y constante sustitución de estas piezas tan frágiles y expuestas a cualquier colisión con piedras, troncos, raíces o el mismo suelo.

Nueva Montesa Enduro 360 H-6



Los amortiguadores traseros, del sistema hydrovag de Telesco con depósito central, reciben unos nuevos muelles de doble paso para mejorar la absorción de impactos por irregularidad del piso, resultando que, en tramos rizados o exageradamente bacheados, pueden ofrecer un comportamiento envidiable en todo terreno.

tocable Narciso Casas, a pesar de los pesares de las lesiones y de cualquier otro comentario o leído.

Montesa no se ha querido aprovechar de este momento de Mas, ni utilizar su brillante campaña deportiva para añadir mejoras a la moto sino todo lo contrario; ha deseado aprovechar la coincidencia de una nueva serie, programada desde inicios de año, para actualizar el modelo y mantenerlo en el candelerio del sector

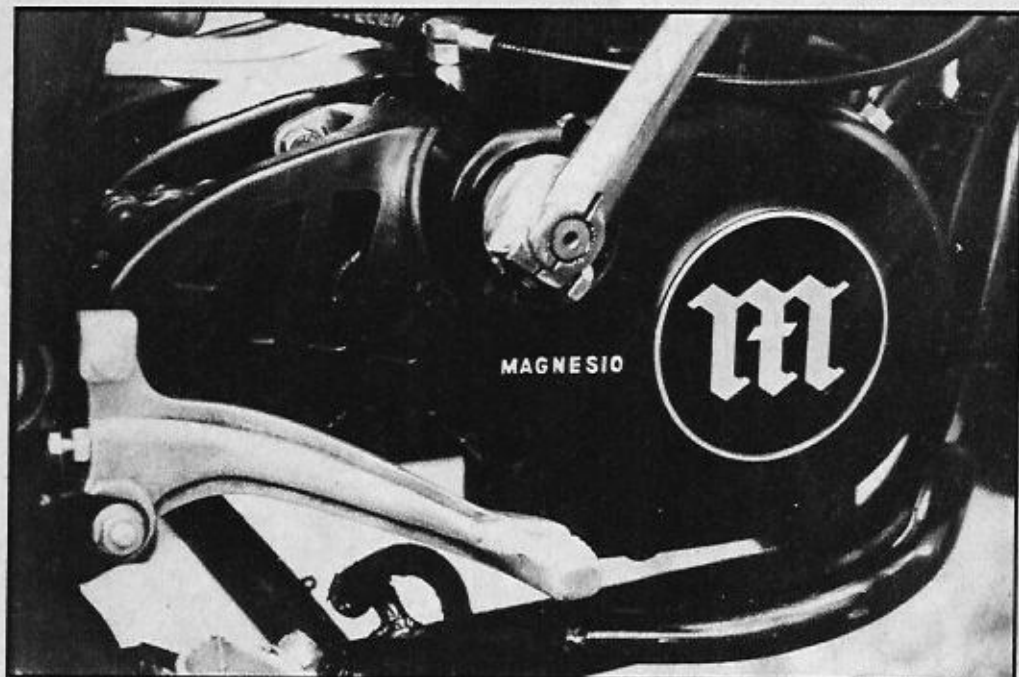
«todo-terreno» español gracias a sus cualidades propias desde el día de su concepción. En consecuencia, no se trata de una novedad integral, sino de una interesante mejora de la fantástica H-6, modelo concebido para el todo terreno de competición o deportivo, aunque con más pena que alegría veamos una profusión de estas motos levantando rueda en los semáforos de las ciudades...

Volviendo sobre la moto que hoy presentamos, especificando el detalle del refinamiento clásico

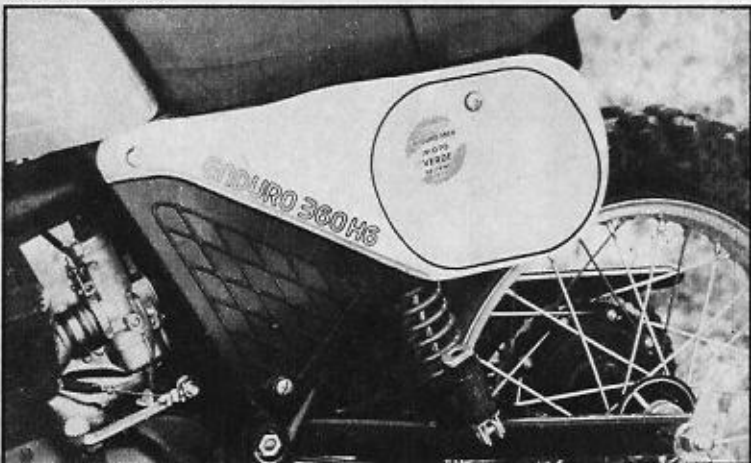
de Montesa, que en definitiva es la mayor aportación hacia la Enduro H-6 actual, tenemos que reconocer y alabar la preocupación de la firma de Esplugas por actualizar y refinar constantemente sus productos, de forma que sigan mereciendo la admiración general y despertando nuevas apetencias en este público, cada día más exigente y conocedor del progreso industrial extranjero.

C. DOMINGUEZ

NUEVA MONTESA ENDURO 360 H-6



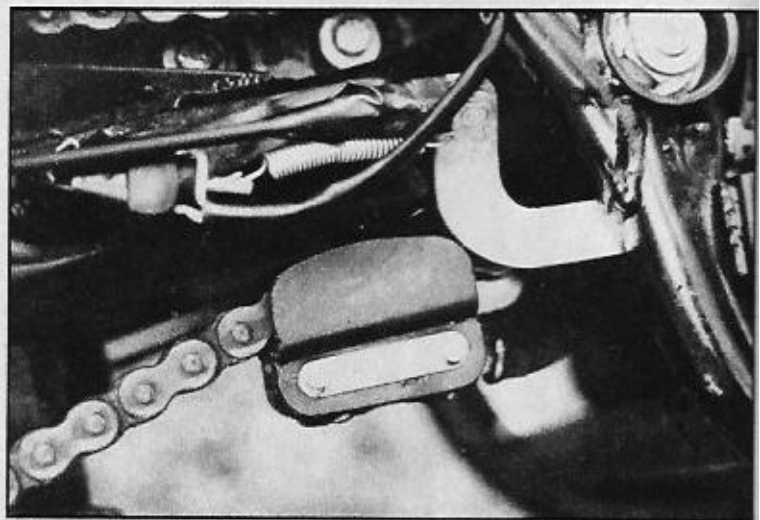
Las tapas laterales reciben el mismo componente de la Cappra VE, o sea, con óvalo portanúmeros según las normas FIM de motocross. El acabado de pintura es distinto al del cross y mucho más vistoso y acorde con el decorado general de la motocicleta.



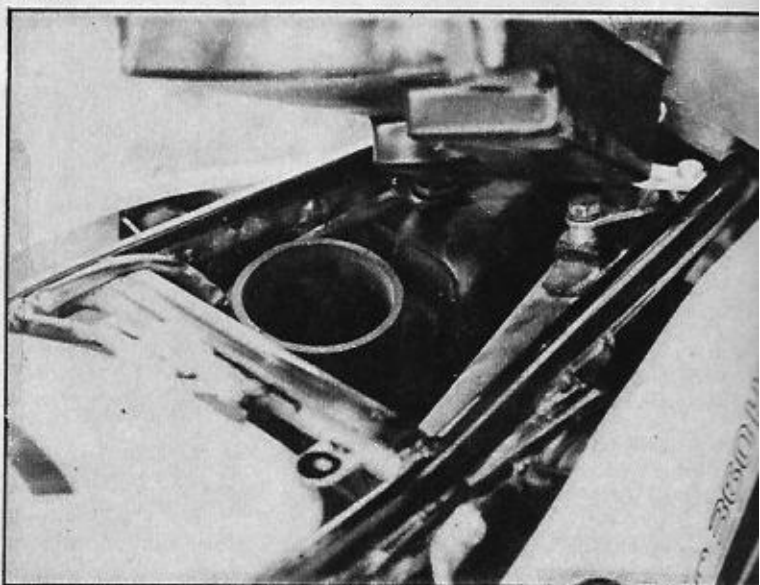
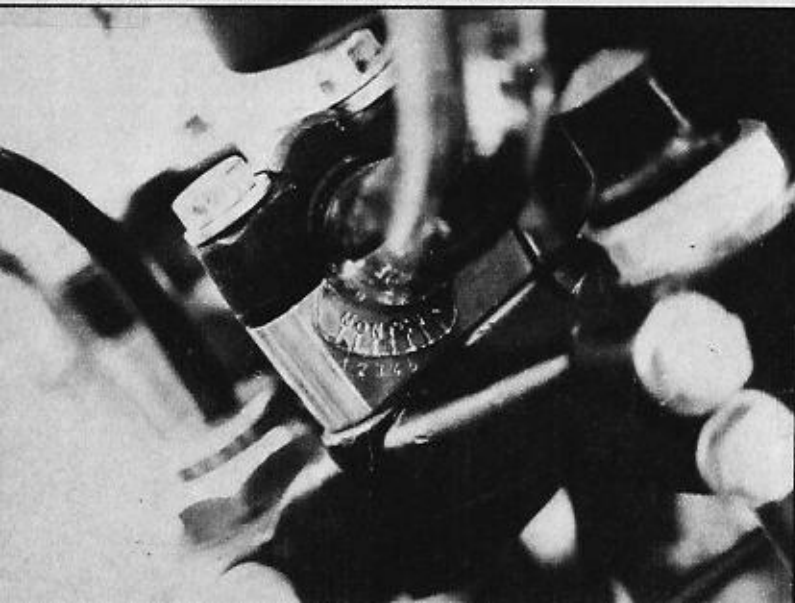
Un detalle muy típico de Montesa desde el lanzamiento de la Cota 348 es el «nonius» sito bajo el manillar para regular el ángulo de inclinación del mismo, permitiendo una posición exacta según los gustos de cada piloto. No deja de ser un «gadget» superfluo, pero realmente útil cuando se ha de desmontar el manillar para efectuar cualquier reparación o ajuste en la horquilla o dirección; con este adminículo el propietario de la H-6 siempre volverá a tener el manillar exactamente donde lo desea y está habituado a tenerlo.

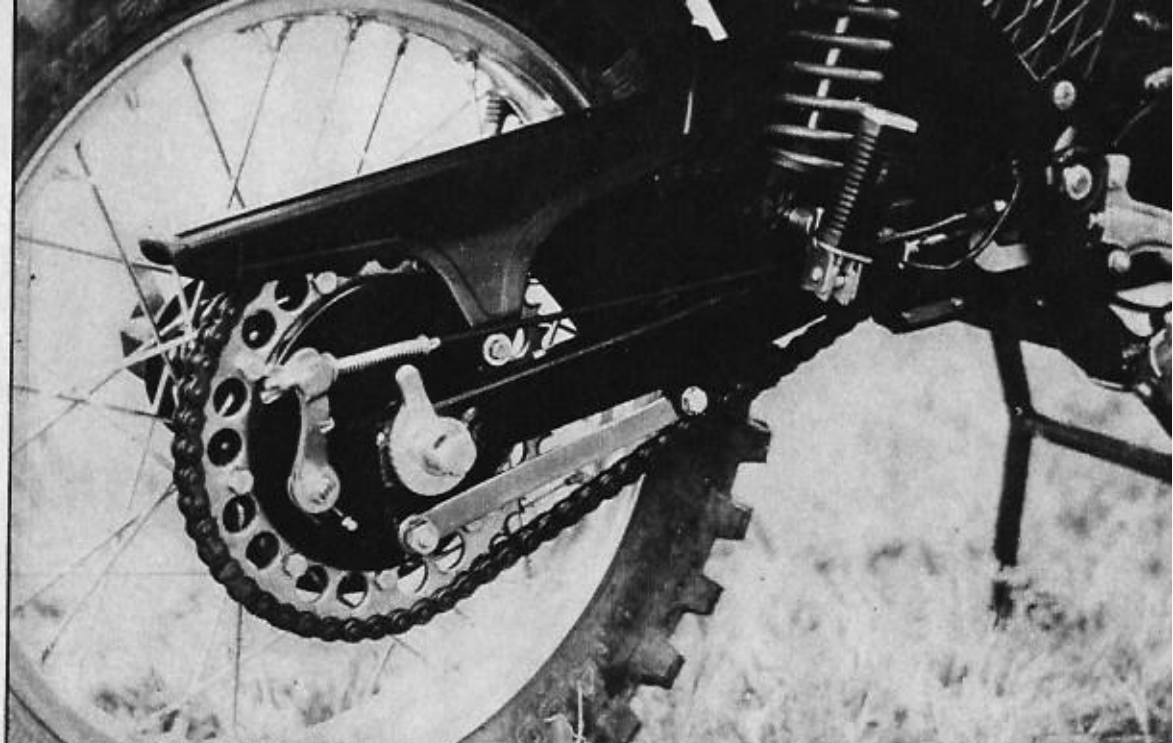
Por último, debemos mencionar un ingenioso sistema de fijación del dorsal delantero y faro por medio de abrazaderas elásticas y cierres de presión simplificándose el desmontado-montado del conjunto, además de evitar fundir fácilmente las bombillas o romper el plástico de toda la carcasa por causa de vibraciones e impactos violentos en terrenos muy bacheados.

En la lucha contra el peso, Montesa empieza a utilizar componentes muy ligeros para el motor, lo que significa que, tras una total y absoluta aplicación del cromo molibdeno en el bastidor, el dural, en adminículos adyacentes, y el plástico en la carrocería, se pasa al siguiente nivel, mucho más costoso y delicado del magnesio. La tapa del volante magnético se ha fundido con este liviano material y, para dar más difusión al esfuerzo, no se ha omitido reflejarlo en un vistoso rotulado sobre la misma tapa lateral derecha. Esto no es más que un primer paso encaminado hacia la total construcción del motor Montesa en magnesio y que será utilizado en los diversos modelos de la marca que requieran una reducción de peso, o sea, los de cross, trial y todo terreno... las modalidades eminentemente deportivas. ¿Veremos el motor de la Cappra VF con carter de magnesio? En otoño lo averiguaremos, pero creemos que esta será una de las novedades de las cross Montesa.



El tensor de cadena es la típica pieza que todo el mundo desprecia, pero que en realidad tiene muchísimo más «intrínseco» de lo que el público se imagina, llegando a crear serios problemas en el comportamiento de la cadena cuando no está adecuado al conjunto de transmisión. Por ello, Montesa está siempre variando y mejorando este simple «patín» de caucho que hace de tensor de cadena, llegando a ofrecer unos resultados plenamente satisfactorios en su cometido mecánico y en la longevidad del caucho sin por ello lastimar la cadena.





El conjunto delantero de placa-dorsal aloja un nuevo faro de mayores dimensiones y que, en consecuencia, ofrece mejor iluminación, además de cumplir con las normas de homologación alemanas, las más estrictas de Europa y quizá incluso junto con las australianas.

El asiento, de fácil desmontaje y a la sujeción por tensores de caucho, encontramos una práctica caja de herramientas, en forma de maleta, con un amplio surtido de útiles para resolver cualquier avería en plena montaña.

Bajo de la caja de herramientas se accede a la entrada del silenciador, realmente eficaz, regulada por medio de un ducto de caucho cuya terminación es totalmente vertical, lo que permite un mejor alejamiento del escape cuando se utiliza bajo iluminación.



Los cubrecadenas de la nueva Enduro H-6 son ya de plástico flexible, prácticamente irrompible y elástico, lo que amortigua los ruidos provocados por los «pandeos» de la torturada cadena al colisionar con esta pieza normalmente olvidada por los fabricantes pero de gran preocupación entre los usuarios.

El caballete central, que en la prueba realizada en estas mismas páginas fue criticado por la ausencia de muelle, ha recibido por fin el esperado resorte de recuperación y, si en realidad no es de tensión suficiente para mantenerlo totalmente cerrado y «trincado», permite una utilización correcta en uso urbano o rutero, mientras para fuera de carretera debe utilizarse la goma de sujeción ya vista en el primer modelo de H-6.

