



Texto: José R. Fernández y A. Borja
Fotos: José R. Fernández

El interés de Montesa por la moto fuera de asfalto, se remonta prácticamente a los inicios de las actividades en las diferentes disciplinas deportivas de la moto de campo. Ciertamente que en aquellas fechas, la mayoría de motos que participaban en las citadas actividades, no eran más que motocicletas de espíritu utilitario, a las que se incorporaban las más elementales transformaciones en la parte ciclo y neumáticos; y eso sí, una seña común de identidad: todas montaban un amplio manillar.

Una auténtica todo terreno

Dentro de Montesa, la figura de Pedro Pi como colaborador técnico, jugó un importante papel en el desarrollo de motocicletas específicas para estas actividades, a la vez que su capacidad como piloto de la firma, refrendaba con

sus victorias las bondades de las motocicletas de la marca de M gótica. Tras el éxito de ventas conseguido con la Impala, parece ser que en fábrica se amplió la perspectiva de la exportación de sus fabricados. Esta especialmente, se orientó hacia el



Montesa Enduro 360 H6



mercado norteamericano, que por aquellas fechas parecía tener debilidad por las motocicletas españolas. Con éste panorama, en 1965, de las instalaciones de Esplugues, salió el modelo Enduro 175. La motocicleta tuvo una producción reducida a 400

unidades, y en realidad es que no podía calificarse como una auténtica moto de todo-terreno, puesto que no dejaba de ser una variación de la Impala más o menos adaptada para circular por caminos sin asfaltar.

Pero las Montesas se vendían bien fuera de España, y en poco tiempo las exportaciones a Estados Unidos acapararon la mayor parte de la producción de la firma, y como es lógico se diseñaron motocicletas prácticamente específicas para

este mercado. Así vieron la luz los modelos King Scorpión y Rápita; máquinas pensadas para el popular Scrambler americano. A principios de los setenta en España, se están fabricando las mejores motocicletas de campo, las marcas punteras ofrecen en



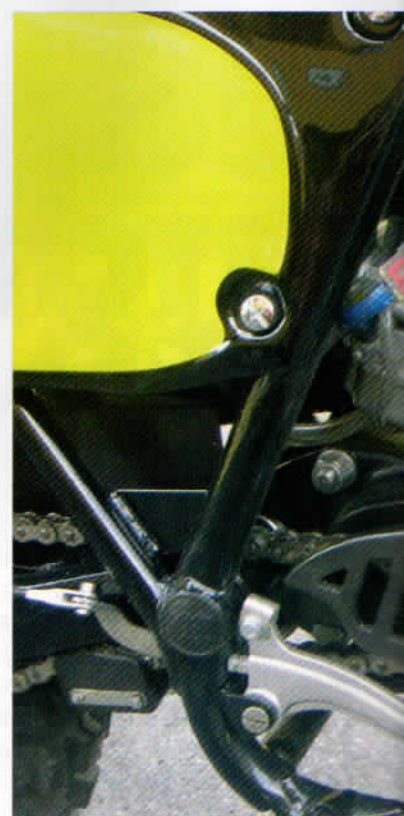
catálogo modelos específicos para las diferentes modalidades y Montesa ya ha saboreado el éxito de sus Cotas y Cappras. Parece ser que es el momento de lanzar al mercado una motocicleta de Enduro diseñada específicamente

para esta disciplina. Así en 1974 se presenta en el Salón del Automóvil de Barcelona, la Enduro 250. La motocicleta está pensada para el motorista que pretende desplazarse durante la semana con ella y el domingo

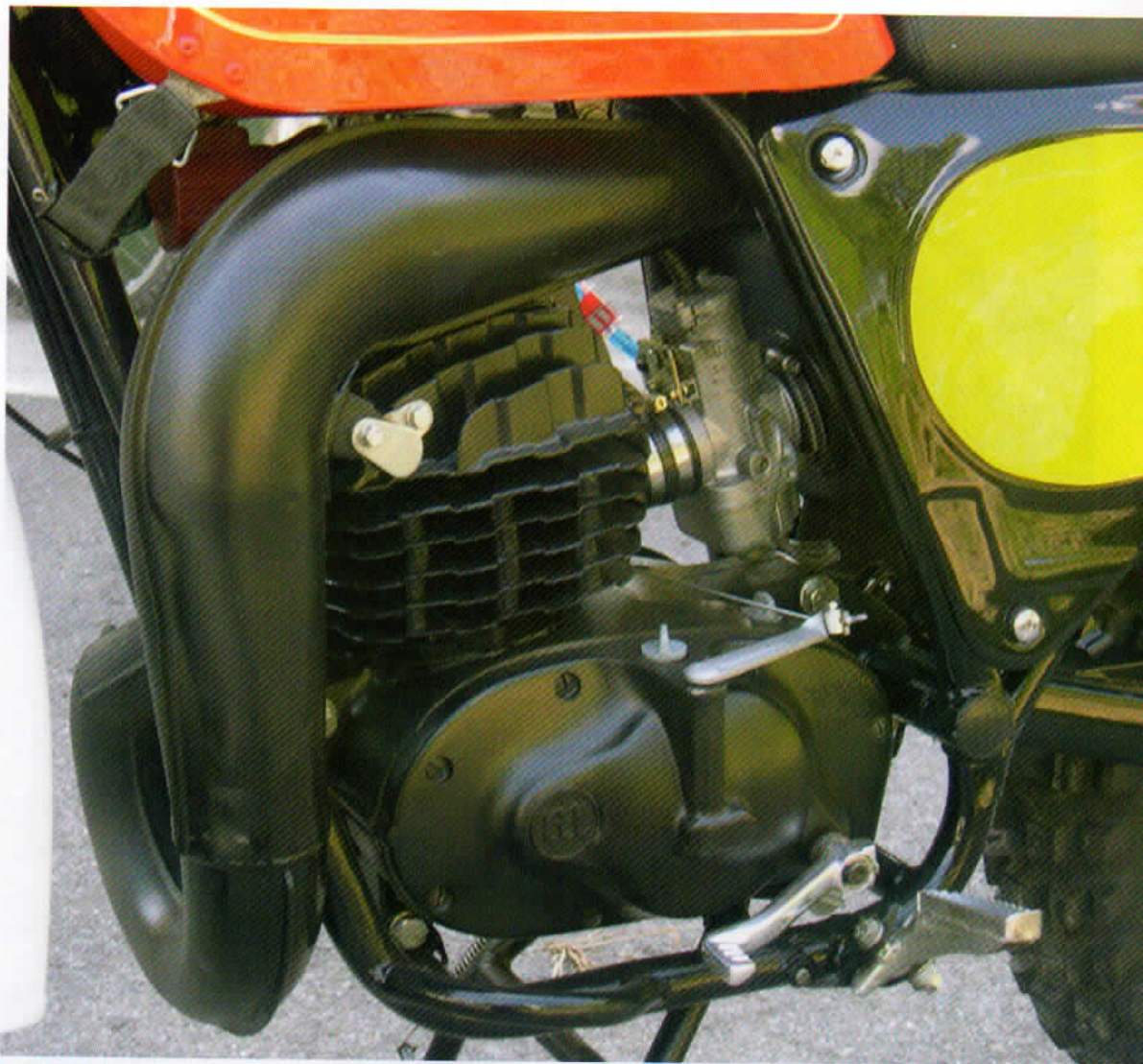
efectuar una excursión por el monte. La aceptación de esta motocicleta pronto se convierte en éxito de ventas y se inicia una saga de modelos Enduro que abarcan cilindradas de 75, 125, 250 y 360; vamos que la Enduro es una motocicleta apta para todos los públicos.



La motocicleta cuyas imágenes ilustran estos párrafos, comenzó su comercialización en 1978. Para ella la prensa del motor dedicó sus mejores elogios, releyendo la prueba que efectuó la revista Motociclismo, encontraremos que la define como la más fabulosa moto t.t. Jamás producida en serie. En un párrafo de la introducción de dicha prueba, se lee lo siguiente: Con todo ello, deseamos dejar bien claro que con la 360 se



puede conseguir el máximo de satisfacciones para pasear, ir rápido, trialear (dentro de lo que puede permitir una todo terreno), participar en cualquier t.t., sin discriminación de licencia, hacer tranquilamente carretera ó ciudad..., etc. En definitiva, la Enduro H-6 es la moto que sirve para todo y que todo lo hace bien.... ¡Un verdadero éxito! La visión del que esto escribe un cuarto de siglo después, es que el autor de aquel trabajo, C. Dominguez, no exageraba nada, simplemente describía las cualidades de la Enduro 360 H-6. Aunque la denominación H6 apareció por primera vez en el año 1977 con la 250, ésta era poco más que la Enduro 250 H dotada de un cambio de 6 velocidades, que daba nombre al modelo, no fue hasta el año 1978 cuando aparecieron en el mercado la 360 H6, verdadera revolución de la marca de Esplugas y que inició una saga, que con su posterior evolución H7, perduraría hasta el final de la existencia de la fábrica. En la nueva motocicleta se había primado la practicidad,



y se había puesto especial interés en facilitar al máximo las soluciones a esas engorrosas situaciones en que se encuentra un piloto por pequeñas roturas o averías. El depósito de combustible y el asiento se desmontan con suma facilidad y sin herramientas, en un alarde de ingenio el piñón de ataque y la palanca del cambio, se puede desmontar simplemente con las manos. El cable del acelerador se puede sustituir sin necesidad de desmontar el puño...,





en definitiva un conjunto de soluciones prácticas que facilitan la utilización de la motocicleta.

Llegados a este punto, realizaremos un repaso de las características de la Enduro: el motor se concibió para ésta motocicleta, quiero decir que no proviene de otros modelos; su elevada relación de compresión, 12:1 condiciona la puesta en marcha en frío, aunque la operación se simplifica bastante al montar un carburador Bing provisto de starter. Puesto en marcha lo primero que llama nuestra atención es el silencioso funcionamiento del motor; por otro lado el ruido de la admisión, se ha minimizado al máximo por la eficacia del filtro de aire. El escape dispone de un silencioso

de generosas dimensiones, con la particularidad de estar construido con una doble chapa y entre ellas un relleno de fibra de vidrio en conjunto resulta una motocicleta bastante silenciosa dentro de su categoría. Ya rodando, pronto se descubre que tiene una entrega de potencia suave y elástica, aunque el problema de las vibraciones se pone de manifiesto prácticamente en cuanto comenzamos a acelerar; ¡nada es perfecto!. Las seis velocidades de que dispone su caja de cambios, están muy estudiadas, sin saltos entre ellas, con capacidad de resolver cualquier situación en primera y circular por carretera a la máxima velocidad de 130 km/h. La robustez del embrague, permite hacerlo patinar para salir de alguna difícil situación, sin que ello merme a medio plazo su duración; por lo demás su tacto es suave y progresivo.

La parte ciclo está muy bien concebida, la buena estabilidad de la moto se manifiesta en todas las circunstancias, incluso en carretera abierta; se podría decir que sólo los neumáticos ponen el límite de adherencia en las curvas. La horquilla delantera, con las barras protegidas por eficaces fuelles de goma, rinde un

progresivo recorrido llegando a hacer tope en situaciones muy extremas. La suspensión trasera, aunque algo dura, se muestra a la altura de la eficacia de la horquilla delantera. En la Enduro 360 H6, se han estudiado una serie de pequeños detalles que la diferencian notablemente de otros modelos. Por ejemplo: el caballete central dispone de una goma que lo fija al chasis para evitar se abra en la conducción por montaña. A la parte baja del bastidor y frente a los mandos del freno y cambio, se han dispuesto unos adimentos de tubo que protegen eficazmente las tapas de los cárteres y las citadas palancas. En los acabados no se ha escatimado en la calidad, el velocímetro dispone de cuentakilómetros total y parcial, el faro incorpora una rejilla protectora a la vez que está cubierto por la carcasa de plástico del portanúmeros. Al desmontar el asiento, se dispone una bandeja de plástico que hace la función





de caja de herramientas...; resumiendo: un conjunto de pequeños detalles que ponen de manifiesto la calidad de la motocicleta.

La Enduro 360 H6 significó un éxito de ventas para Montesa, tanto fue así que en aquellos días se tenía que guardar una lista de espera para su compra. Animados por las cualidades de la máquina se llegaron a construir dos

versiones militares con la denominación de Enduro 360 L. Veamos una para la Guardia Civil, pintada de verde oliva a la que se había descafeinado un poco su motor, cambiado la posición del asiento y sustituido las tapas laterales. Y en buena lógica, incorporaba soporte porta armas, y un pequeño bidón de combustible, soporte para la radio, etc.. La versión para el ejército era muy similar y se

diferenciaba por el tono de verde de su pintura. Para terminar sólo quiero hacer una mención; la 360 H6, no es apta para bajitos.

La 360 de nuestro reportaje

Cuando José Ramón nos ofreció su motocicleta para el reportaje, dos cosas llamaron especialmente mi atención; la primera fue la

excelente restauración efectuada por Juanjo Blanco y la segunda el sueño de un adolescente por una máquina, que tuvo que esperar sus buenos años para convertirse en realidad. Así que, como siempre he pensado que cada moto tiene su historia, que ella no puede contar; es interesante conocer ese algo que hace que dos motocicletas nunca sean iguales, así como que, para dos motoristas la misma máquina no signifique lo mismo. Conozcamos pues la historia de nuestra 360.

Corría el año 78 y, como todos los fines de semana, puentes y vacaciones estaba a punto de llegar a mi pueblo, situado en el concejo asturiano de Villaviciosa, a escasos 40 km. de Oviedo, mi lugar de residencia. Pero aquel fin de semana iba a ser muy distinto, a Roberto, mi mejor amigo, le había sonreído la suerte en forma de Puch de campo. Yo no lo podía consentir, y a partir de ese momento la frase "yo quiero una moto también" se convirtió en la más habitual de mi repertorio. Así pasaron unos meses hasta que, ante mi gran insistencia mi abuelo sentenció "si apruebas el curso yo te la compro".

Ni que decir tiene que en Junio aprobé todas sin problema, pero mientras llegó el verano compré alguna revista especializada, y así, antes de Junio en mi habitación ya colgaban tres posters, dos de ellos de grandes pilotos de t.t. En acción (Buse y Gritti) y el tercero de una moto fabulosa, un sueño inalcanzable que acababa de salir al mercado: la Montesa 360 H6. Pasaron los años y llegó la universidad, el trabajo la mujer y los hijos, varios años sin moto hasta que en el 2001 volví a las dos ruedas con una custom, pero siendo totalmente desconocedor del apasionante mundo de las motos clásicas, echaba de menos aquellas motos de mi adolescencia. Pero en el año 2003, charlando con un compañero de trabajo



también motero de nuestros comienzos él me dijo "pues en la casa vieja yo tengo todavía una enduro 360, que lleva parada más de 10 años" A los pocos días la moto en cuestión estaba en mi poder. La moto estaba muy completa y en bastante buen estado, tal es así que después de cambiarle la bujía y echarle gasolina arrancó. La ilusión por restaurarla totalmente consiguió que me introdujera de lleno en el mundo de las motos clásicas. Del resultado final es responsable el especialista en Montesas de campo Juanjo Blanco.

El modelo 360 H6

La llegada al mercado del modelo 360 H6 "78", tremendamente esperada, supuso un salto cualitativo importantísimo, no sólo con respecto a los modelos anteriores de la marca sino también con los de la competencia nacional. Como reflejaba C. Domínguez en la prueba de la época de la revista Motociclismo "Para hablar de forma resumida de esta moto,

concebida especialmente para el todo terreno de competición sin por ello tener que olvidar al usuario anónimo, tenemos que anunciar que se trata de la más fabulosa moto t.t. Jamás producida en serie, por su rendimiento, acabados, detalles prácticos, versatilidad y funcionalidad".

La moto, a partir de un nuevo chasis de doble cuna más grande y robusto presenta importantes innovaciones. Entre ellas destaca la facilidad para desmontar las partes más fundamentales sin herramienta alguna, como es la palanca del cambio, cable del acelerador, piñón de salida del cambio. Del mismo modo, tres gomas elásticas fijan el depósito al chasis y sólo dos el asiento. El motor, alimentado por un carburador Bing 36 dotado de starter rinde una potencia de 37,5 CV, cifra muy importante para la época y que incluso en la actualidad es más que aceptable. El escape, de tipo bufanda, finaliza en un silencioso desmontable tipo petaca, que sería una de las señas de identidad de la saga H6. La horquilla

delantera, de eje centrado, es firmada por la propia Montesa, mientras que los amortiguadores traseros son de la casa Telesco, de doble muelle y anclados a la mitad del basculante. Para frenar la moto se confiaba en los habituales frenos de tambor de la época. Otros detalles característicos son las protecciones inferiores del chasis y el asa soldada en el lado derecho.

En Marcha

Para arrancar esta moto en frío hay que cumplir las instrucciones que ya daba el fabricante en el manual de la moto: tirar del starter y vencer la dureza de la palanca, eso sí, con el acelerador completamente cerrado. Reseñar que para una persona de constitución normal y altura de 1,77 m. la mejor forma de vencer la compresión del motor es subirse a la moto estando esta sobre el caballete. Con el motor ya caliente, la puesta en marcha se produce a la primera patada sin ningún

problema.

Una vez en marcha, la posición de conducción es bastante cómoda, a pesar de la considerable altura de la moto. Del comportamiento del motor, y gracias al fenomenal trabajo de Juanjo, coincide plenamente con lo expuesto en la prueba de la revista Motociclismo: a pocas vueltas es dócil y manejable incluso para el piloto más inexperto. Ahora bien, si seguimos girando el acelerador aparece la bestia, capaz de levantar la rueda delantera al mínimo descuido y acelerando sin fin. Las suspensiones y frenos se comportan correctamente, aunque no son comparables con lo que existe en la actualidad. Como nota negativa destacar las vibraciones en el manillar, sobre todo teniendo en cuenta que no se reproducen en otras partes de la moto.

En resumen una moto innovadora en su momento y que marcó una época.

Aunque convencionalmente se afirma que de la Montesa 360 H6 "roja" se fabricaron 4.600 unidades ésta afirmación es inexacta, ya que compartiendo el depósito rojo existieron dos series diferentes. De la primera serie, objeto de este reportaje se



FICHA TECNICA

Motor:	2 T.
Diámetro x carrera:	83,4 x 64 mm.
Cilindrada:	349,6 cc.
Compresión:	12:1
Potencia:	37,5 CV a 6.500 rpm.
Carburador:	Bing 14.607-36
Embrague:	Discos múltiples en baño de aceite
Cambio:	De 6 relaciones
Chasis:	Doble cuna tubular
Neumáticos:	Delantero 3,00 x 21" Trasero 4,50 x 18"
Frenos:	De tambor 130 y 150 mm.
Suspensión delantera:	Horquilla telescópica
Suspensión trasera:	Amortiguadores hidráulicos
Capacidad depósito:	9,8 litros
Velocidad máxima:	137 km/h.
Peso:	108 kg.

fabricaron 2.808 unidades. El segundo modelo de 360 H6 con depósito rojo se fabricaron de la unidad 2.809 a la 4.609, y este modelo se diferenciaba del anterior en pequeños detalles: nuevas placas laterales, parecidas a las de la Cappa Ve según las nuevas normas FIM, la tapa de cárter de magnesio, nuevos faro y portafaro de mayores dimensiones, puños tecnomoto.

Epílogo

El sueño inalcanzable de la adolescencia se cumplió casi treinta años después, y aquella fabulosa moto del poster está en mi garaje. Gracias a estyahistoria descubrí el mundo de la moto clásica, y aunque en la actualidad alguna más ocupa mis ratos de ocio, si tengo claro que jamás me desharé de mi H6.