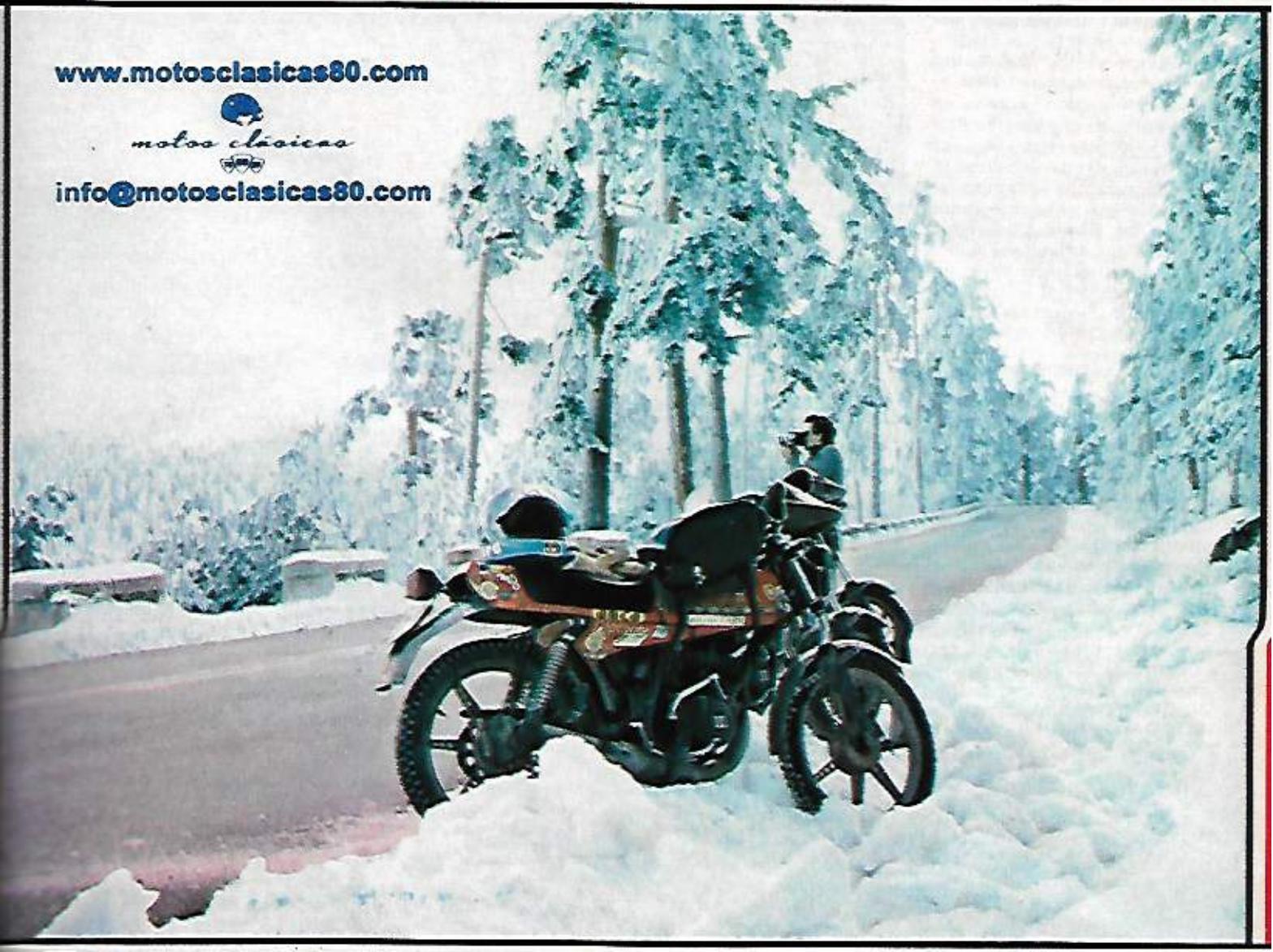


# OPERACION CRONO 75

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



En segundo plano podéis ver la catedral de Balaguer

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



*motos clásicas*

(1980-89)

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



# "OPERACION CRONO '75"

# ESPAÑA, CON CRONO, ES AUN MAS BONITA!

Vigo/Santiago · La Coruña · Lugo · Gijón · Torrelavega  
Santander · Bilbao · Vitoria · San Sebastián · Pamplona  
Huesca · Seo D'urgell · Puigcerda · Lérida...

Viernes, 10 de noviembre; nos  
nos levantamos más o menos  
como siempre (temprano) y bajamos  
a desayunar en la cafetería del hotel.  
Alrededor de las nueve nos presenta-  
mos en la agencia y dedicamos un  
parto de hora a engrasar cadenas y  
cambiar bujías tranquilamente. Una  
vez todo listo, nos ponemos los  
sombreros de agua (siempre por si aca-  
sa) y salimos de Orense con direc-  
ción a Vigo.

Sólo coger la carretera nos encon-  
tramos con algo mucho peor que el  
sol o la lluvia... la niebla.

Empezamos a subir y bajar puer-  
tos sin poder ver nada a partir de  
unos metros, hasta que al cabo de  
unos 20 kilómetros nos encontra-  
mos con algo raro al que no estamos  
acostumbrados... ¡sol!... sí, tal como  
lo digo, el primer sol que veo desde  
que me dedico a montar en Cro-

no. Ya con más moral, seguimos dán-  
dole al gas, y a medida que subimos  
bajamos los puertos de montaña  
nos vamos encontrando con nuestro  
viejo amigo, el sol o con vuestra  
hermana traidora, la niebla. Con éstas  
nos nos vamos acercando a Vigo, y  
por medio de una «quemada» nos  
encontramos con docena y media de  
señores haciendo signos de «Luis  
Cardo Stop ¡ya!». Resultan ser una  
banda de chavales que nos habían  
estado esperando. Entre ellos se  
encuentra Angel Carreral que es  
dueño de la agencia «Anca» en Vigo.

Una vez en la agencia y después  
de las fotos de «Crono», Angel nos  
acompaña hasta la Atalaya, desde  
donde vemos completamente impre-  
sionados lo bella que es la ciudad de  
Vigo. ¡Cómo no!, tomamos fotogra-  
fías y luego dirigimos nuestros can-  
didos cuerpos hacia (sinceramente)  
la mejor comida de la «Operación».  
Platos más grandes que los platos y  
cuchetas de cordero que no cabían  
en la mesa... para qué hablar... (sus-  
piro).

A las cinco en punto salimos de  
Vigo con destino a Santiago y en  
esta ocasión nos acompaña Eugenio  
divertidas que es sobradamente  
conocido en el mundillo júnior de  
motocross. Esta vez recorreremos las  
carreteras que bordean la costa y  
nos divertimos como «cosacos» con  
curvas muchas y variadas curvas que  
nos otorga la providencia. Poco  
antes de llegar a Santiago nos  
encontramos como ya es costumbre,



Engrasar, tensar cadenas, etc...

con el típico grupito motard que nos  
acompañaba hasta la agencia, que  
esta vez fue la de la viuda de Honori-  
no Méndez. En esta ocasión, Santi-  
ago de Compostela tenía dos motivos  
que celebrar; la llegada de la «ope-  
ración Crono» y una manifestación  
antiterrorista que hizo escasear  
periodistas para hacernos todo tipo  
de preguntas. Poco después de  
merendarnos un aperitivo, nos diri-  
gimos al hotel a ponernos «guapos» y  
en compañía del sobrino del dueño  
de la agencia, fuimos a cenar a un  
restaurante típico de allí, y que como  
nota anecdótica el «sobrino» en  
cuestión tuvo la amabilidad de in-  
vitarnos a almejas y diversos platos  
para que luego le tocase pagar a  
Luis... además de la discoteca. Ya os  
podéis imaginar el apodo que le  
otorgaríamos.

Antes de irnos a dormir realiza-  
mos un recuento mecánico del día,  
que ascendía a dos espejos retrovi-  
sores (rotos por Esteban) y dos bom-  
billas traseras. Las Crono se fueron a  
dormir con 2.812 kilómetros encima.

Salimos de Santiago a las 10 de  
la mañana con el «sobrino» pilotando  
la tercera Crono.

La carretera que nos separa de La  
Coruña, nos deleita con una buena  
dosis de curvas para que los «nenes»  
disfrutemos un rato hasta pocos kiló-

metros antes de llegar a nuestro des-  
tino, que nos encontramos los ya  
«inevitables» acompañantes que nos  
salieron a recibir. Entre ellos se  
encontraba nuestro compañero Gas-  
par Barrón y Pepe, gerente de la  
agencia Anca.

Una vez en La Coruña, Gaspar nos  
llevó a la emisora de radio donde él  
tiene un programa fijo se llama  
«tiempo para la moto» y por medio  
de la cadena SER nos invitó a hablar  
sobre las Crono y nuestro paso por  
esta ciudad. Al terminar el espacio,  
nos dio por eso de ir a comer y Pepe  
nos llevó a tomar unos «caldos galle-  
gos» la mar de sabrosos.

¡Ah!, casi olvidaba decirnos, que en  
el programa de Gaspar se está lle-  
vando a Cabo una votación sobre la  
mejor revista del país y de momento  
SOLO MOTO lleva una ventaja  
asombrosa sobre las demás revis-  
tas... tranquilos.

Por la tarde fuimos a visitar y  
fotografiar la torre de Hércules y  
otros lugares típicos que encontra-  
mos.

A las cinco salimos con dirección  
a Lugo que sería la última etapa del  
día.

De la carretera que nos lleva has-  
ta esa ciudad, no os puedo contar  
nada ya que el panorama está más  
que negro... rectas, muchas rectas y

un «atontao» con una Streaker  
intentó picarse con nosotros sin dar-  
se cuenta que nos quedaban muchos  
kilómetros por recorrer y no estamos  
para tonterías.

—Llegamos a Lugo, cuando ya se  
ha hecho prácticamente de noche y  
nos salen a recibir unos cuantos afi-  
cionados, el dueño de la agencia  
Donosti y «Carminha» (su mujer).  
Tomamos un aperitivo en la misma  
agencia y después de cambiarnos en  
el hotel, nos disponemos a «tapear»  
por las tabernas en plan «cogorza-  
moderada».

Por la noche, antes de acostarnos  
hacemos otro recuento de las  
averías del día, que resulta ascender  
a un espejo retrovisor destrozado por  
Esteban (ya van seis). El domingo  
por la mañana, el «führer» Luis Cantó  
nos deja compuestos y sin fiesta  
«castigándonos» a realizar otra tanda  
de kilómetros domingueros sobre el  
asfalto gallego.

Pasamos primero por una resbala-  
diza carretera comarcal que nos lle-  
vará a un lindo pueblecito llamado  
Vegadeo donde paramos a tomar  
unos cafés. Continuamos nuestra  
marcha por otra carretera comarcal,  
mucho más resbaladiza que la otra,  
donde al cabo de unos kilómetros un  
servidor «estrenaría» el asfalto, el  
Nava-2, el mono y todo lo «estrena-  
ble» después de una arrastrada con  
final estrellado. Esta experiencia me  
sirvió para elogiar la posición de los  
estribos que aguantaron perfecta-  
mente la arrastrada sin dejar que se  
dañase el cambio.

Bueno, continuamos dándole al  
gas sin parar hasta 27 kilómetros  
antes de Gijón donde reponemos  
energías (comida) y continuamos la  
marcha.

Al llegar a Gijón (ya es de noche)  
se me funde la bombilla trasera y la  
cambiamos. Miramos los cuentakiló-  
metros y marcan ya 3.315 kms. Nos  
vamos a dormir.

Lunes día 13. Nos levantamos  
temprano y al llegar a la agencia  
gijonense nos encontramos con la  
TVE y como ya os podéis suponer  
¡hala! a hacer el numerito...

Como ya habíamos perdido  
mucho tiempo, salimos hacia San-  
tander a todo tren por una carretera  
nacional que nos iba a acortar  
mucho camino. En el límite de la  
provincia nos esperan un furgón y varios  
coches (Ruiz hermanos y motos  
Saiz), que nos acompañan hasta

Torrelavega en medio de ambiente musical cedido por la furgoneta. Llegamos a Torrelavega y nos invaden cantidades masivas de niños que al grito de «los de la Crono» nos envuelven de banderitas y algún que otro envoltorio de caramelo.

Allí mismo, en la agencia Saiz, nos sirvieron un aperitivo y después de hablar de la «operación» hasta el más pequeño detalle, decidimos emprender la marcha siendo acompañados por el primer montesista de Santander, el simpatísimos Nani Campuzano. Llegamos de noche y nos hacen el recibimiento entre medio de aplausos, fotografías y apretones de mano. Aquí, en Ruiz hermanos, ha sido el lugar donde nos han recibido más gente ya que también se juntaba a nuestra llegada, la inauguración del nuevo establecimiento que habían adquirido. Al poco de obsequiar a los presentes con un vermuth (cuando entramos ya no quedaba nada), se amenizó la «fiesta» con las palabras que dedicaban miembros de moto-clubs, ex corredores (entre ellos Titín Sainz), los de la expedición Crono, hasta que llegó el turno al delegado de la RFME (señor Escayada) que desentonó de mala manera al intentar «sacar» trapos sucios y «malos recuerdos» dirigiendo palabras absurdas al personal en un afán de dar la nota. ¡Escayada!, ¡escayada!...

Después de este recibimiento, nos fuimos a cenar con las hijas del gerente de la agencia Castillo y luego (nos lo merecíamos) a dormir.

A la mañana siguiente cambiamos un espejo retrovisor, una bombilla trasera y un cable de cuentakilómetros que se había roto el día anterior.

Salimos de Santander, y por la nacional, nos dirigimos a Bilbao donde a 20 kilómetros de la ciudad nos espera el dueño de la agencia Tito para acompañarnos hasta su local y más tarde al taller para poder tensar las cadenas y engrasarlas además de cambiar por primera vez el aceite del motor con sus 3.500 Kms.

En Bilbao, no hubo demasiado «ajetreo» por lo que nos marchamos con la intención de comer a medio camino de Vitoria que sería nuestra próxima parada.

Una vez terminada la comida, cargamos con los bártulos y continuamos por una autopista que no se parece en nada a la que tenía vistas hasta ahora. Los paisajes que nos acompañan son preciosos y como no hay casi tránsito, nos permitimos el lujo de «despistarnos» alguna que otra vez yendo de carril a carril observando las bellezas de la Madre Naturaleza.

Vitoria a la vista. Nos reciben unos cuantos chavales que nos llevan a la agencia de esta ciudad donde conversamos con los asistentes. Como llevamos prisa, tomamos un café y... carretera y manta.

Esteban y yo notamos unos «bultitos» en nuestras gargantas después que nos explicasen que al llegar a San Sebastián encontrásemos en los cascos algún casquillo del nueve extraviado o una bomba de humo en la caja de herramientas. Es que no es para menos, la situación no está para bromas...

Para darnos más ánimos, a dos kilómetros escasos de San Sebastián encontramos una gran caravana de coches que esperaban turno para ser revisados por la policía (grisines) uno a uno. Nosotros, por si acaso, nos quitamos el pasamontañas. Al llegar nuestro turno, nos apuntaron con una linterna en la cara y (Uff) nos dejaron pasar.



Una parada en el pantano de Oliana. A la derecha, el Seat Supermotard que nos acompañaba

Al llegar a la agencia Ayerza nos recibieron primero los flashes y luego las típicas palmadas en la paletilla (vaya por Dios, donde más me duele). Aperitivo al canto, comentarios, y Xavier Ayerza nos entrega una placa conmemorativa de nuestro paso por San Sebastián.

Después de ducharnos en el hotel, he notado un fuerte dolor en el hombro, y es que todas las palmadas que he recibido durante el día, han sido precisamente en el lugar que más me duele. Así que he tomado la contundente decisión de que cualquier intento de «aplaudir» mi parte superior-izquierda del cuerpo, será recibida con constantes golpes de llave inglesa en la «tête»

Miércoles día 15. Hoy nos hemos levantado bastante tarde y hemos desayunado con Xavier Ayerza en el hotel. Después del café, hemos ido a buscar las Crono y antes de salir a San Sebastián, hemos pasado por la agencia Astrain donde hemos estado poco rato.

Nos encontramos, ya, en la carretera San Sebastián - Pamplona que nos divierte mucho por las curvas y el buen asfalto que vamos encontrando. Nos acompañan un grupo de motards que nos ayudan a hacer ambiente.

Llegamos a Pamplona al mediodía y paramos en la agencia Motoshop donde estamos un rato conversando con los mecánicos y con algunos chavales que se paran para hacernos preguntas. Después de comer partimos hacia nuestra próxima y última etapa del día: Huesca. (Nos vamos acercando).

En este recorrido nos acompaña un piloto senior de velocidad llamado Alberto Carrera y que pilota la tercera Crono.

Cuando ya llevamos unos 15 kilómetros recorridos, la Crono de Esteban empieza a emitir ruidos extraños y se para. Desmontamos la bujía y la bobina, pero la avería no parece ser de ninguno de los dos sitios. Para ganar tiempo, (el coche escoba se ha



Aquí las tenéis mirando hacia...

adelantado) decidimos remolcarlo entre Alberto y yo empujando por los estribos anteriores y así lo hacemos durante ocho kilómetros.

Por suerte viene en nuestra ayuda Luis Nonell con el coche y lo que es más importante, los recambios.

Esteban se dedica a desmontar el cárter y encuentra el fallo; volante magnético. (Se ha roto de una manera muy extraña por lo que deduzco que es fallo de fabricación). Cambiamos el volante, y enroscamos más de lo debido para poder llegar a la hora prevista.

La carretera que nos lleva hasta Huesca, es muy, pero que muy «serpenteada» pero a medida que nos vamos acercando se van convirtiendo en rectas muy, pero que muy largas. De todas maneras ya estamos en la agencia y después de bla, bla, bla... y del ñam, ñam, ñam nos fuimos a dormir.

Jueves día 16. Cargamos los depósitos de gasolina y partimos hacia Balaguer donde tenemos previsto comer. El paisaje que nos rodea es el de típico aburrimento. Rectas y algún que otro bache en plan despertador de morriñas.

Al llegar a Balaguer, nos sobraba bastante tiempo por lo que optamos

fotografiar la catedral y a monumentos. A unos cincuenta metros de Seo de Urgell comenciamos la marcha para ir al tiempo a la agencia Alfer.

Supongo que la mayoría de vosotros se habrá «quemado» algún día por la carretera que bordea el pantano de Oliana por lo que deduzco las «sacadas» de rodilla en Alguersuari a las que nos vemos sometidos. Una vez en la Seo de Urgell sólo un momento para desmontar los maletas en el hotel ya que queríamos pasar por la agencia de Puigcerdá que era la única que nos quedaba por aquella zona. Cuando llegamos a la agencia, empezamos a hacernos fotos y nos ofrecieron champán y galletas mientras testábamos a sus preguntas. Después de la visita volvimos a Seo de Urgell donde cenáramos (según Luis me dijeron gato en vez de conejo).

Viernes día 17. Nos despedimos de los componentes de la agencia Alfer y marchamos hacia lo que será la última de la semana: Lérida.

En el camino de vuelta nos vamos a divertir como el jueves anterior que cojemos otra vez la carretera del pantano y luego empalmamos otra parecida que nos volvería

var a Balaguer. En una de las paradas hemos tenido que parar a recoger el chico que nos acompañaba en la tercera Crono por culpa de una pasada de frenada con mucho polvo incluida en el «menú».

Cambiamos el guardabarros delantero, el espejo, el faro, y vamos a la carga sin ninguna incidencia más en el camino hasta Lérida. ¡No!... ¡Qué digo! Si no es una incidencia; en 4.000 y pico kilómetros recorridos con la Crono no había existido ningún problema con los «verdes» (civiles tráfico) para llegar a Cataluña, concretamente a Balaguer, 100 kilómetros de nuestro final de «periplo» ¡chóff! multa al canto por no llevar disco de 70... sin comentarios.

Esta ha sido mi parte de «Operación» y espero haber cumplido con mi obligación de informar de cualquier anécdota o problema surgidos a lo largo de estos recorridos. Sólo me resta agradecer a los compañeros de «aventuras» Esteban Soler, Luis Nonell y Luis Carrera por una buena armonía que han sabido mantener durante estas semanas.

Textos y fotos  
JAVIER CANA

OPERACION CRONO 75

# los "cronistas" que llegaron al frío

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas  
[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)

Lo mejor de la afición de Valladolid  
vino a recibimos



La operación Crono 75 es un reto organizado por la firma de Esplugas, para demostrar que con unas máquinas de 75 cc. se puede hacer carretera «a manta» y sin problemas. Las super-bikes ya no serán imprescindibles para salir a las nacionales. A partir de ahora los «teenagers» españoles podrán contar con una máquina capaz de hacer (hasta el momento) 7.000 km. sin averías y en todas condiciones de circulación (niebla, lluvia, carreteras en mal estado, polvo, etc.).

El itinerario de las Crono consiste en dar tres vueltas a España, en forma de espiral, hasta llegar a Madrid; para partir de allí hasta Valencia y después recorrer la zona catalana.

Tomé el relevo a nuestro Javier Canals, en Lerida. Salimos de la agencia Montesa de esta ciudad en dirección Alcañiz. Nunca había probado una Crono y a decir verdad tenía muchas ganas de hacerlo. La puesta en marcha me resultó de lo más sencillo; abrir el grifo de la gasolina, accionar el estérter, una patada y el pequeño monocilíndrico se pone en marcha. Arranco y la calo (pagué la novatada). Apretando el embrague doy otra patada a la palanca de puesta en marcha, y salgo.

Dejamos Lérida y a los pocos kilómetros de rodar por la general, se me para la moto. Rápidamente, el técnico, Esteban Soler viene en mi ayuda. Cambiamos la bujía (era la misma desde Málaga) y a rodar. Llegamos a Bujalaroz en donde tomamos otra carretera (en muy mal estado) que nos llevará hasta Alcañiz. Antes de llegar nos tenemos que parar pues Esteban tiene un dedo de la mano «amarillo» a causa del frío reinante. Después de unos previos «masajes» reemprendimos el viaje a toda velocidad.

Llegamos a Alcañiz y nos dirigimos al concesionario Montesa pero... ¡¡oh sorpresa!! tan sólo había dos máquinas de la marca en la agencia ¡el resto eran motocultores y tractores!

Poco a poco me voy adaptando a la rapidísima Crono. Circulábamos a una media de 85-90 km.-hora (6.000-7.000 r.p.m.) y al llegar a los tramos virados nos despegábamos fácilmente del Seat Supermirafiori (cedido por esta firma para la operación) que acompaña a las motos. A medida que pasan los kilómetros me voy dando cuenta de la increíble e inmejorable (todo elogios) estabilidad de esta moto. Esto me permite rodar más y más rápido en las curvas sin perder el endiablado ritmo marcado por Esteban.

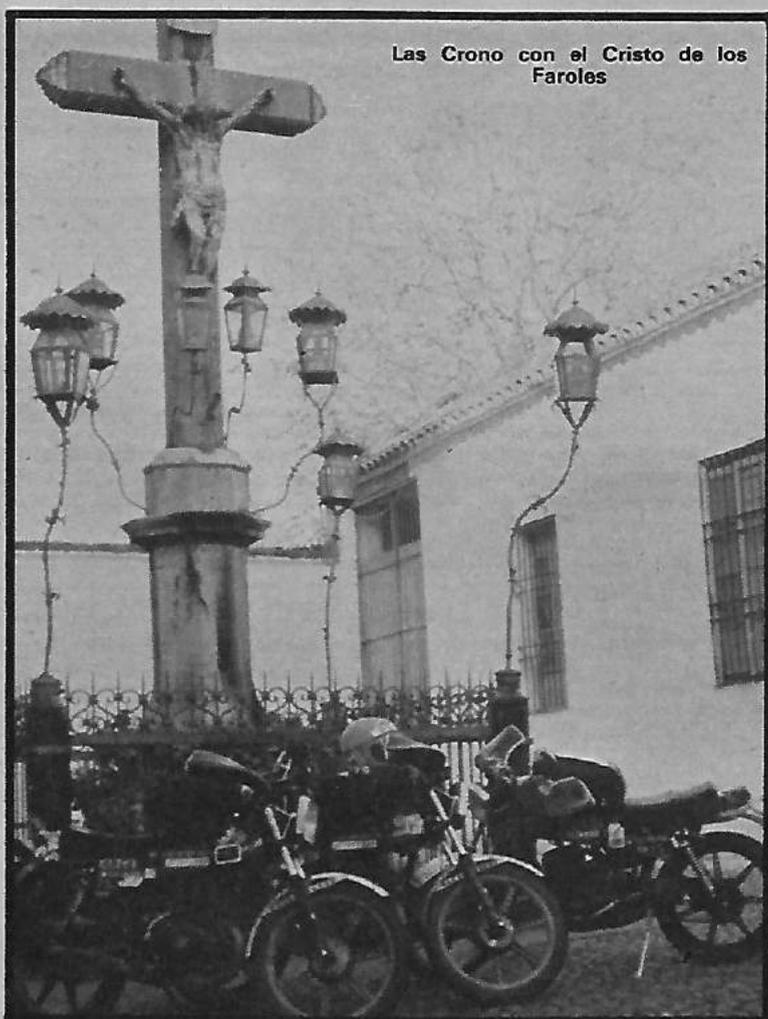
En Teruel, cambiamos las bombillas del faro por unas de 18/18w que nos dieron más luz y no se fundieron. (De fábrica las Crono salen con bombillas de 25/25 w. que son totalmente insuficientes.)

Desde Teruel, nos fuimos por comarcas hasta Requena (población a 70 km. de Valencia en el interior). Pero debido a que no teníamos un mapa detallado de la región y que las carreteras estaban muy mal señalizadas, nos perdimos. Para colmo la niebla hizo su fantasmagórica aparición y entonces la pérdida fue tal que yo ya me vela durmiendo en el Supermirafiori. Al final encontramos una especie de camino de cabras, con cantidad de piedras y grava, que nos condujo hasta Requena.

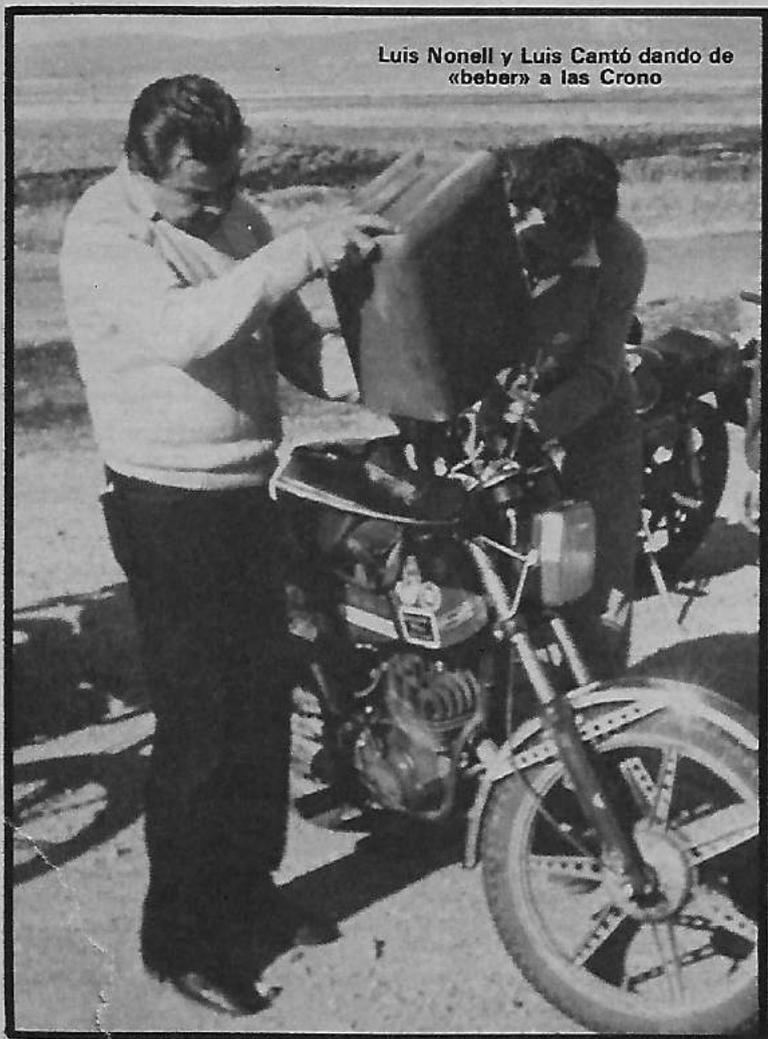
¡Cuando llegamos era ya la 1.30 de la madrugada!, inaudito.

Al día siguiente salimos de Requena en dirección Albacete; en donde hicimos una rápida visita a la agencia Montesa. Al poco rato salimos en dirección a Jaén. Hasta esta ciudad, la tercera Crono la llevó el flamante vencedor del Trofeo 75 cc. de cross, Manuel Coronil. Sin lugar a dudas, de todos los «Roberts locales» que conocí fue el que mejor llevó la moto y más partido le supo sacar ¡muy bien campeón!

La carretera se deslizaba entre las inmensas plantaciones de olivos pasando



Las Crono con el Cristo de los Faroles



Luis Nonell y Luis Cantó dando de «beber» a las Crono

por los Cerros de Ubeda hasta llegar a Jaén. Cinco kilómetros antes de arribar los mototristas aficionados de la ciudad, los parientes y fans de Coronil y sobre todo los miembros del reciente pero entusiasta Moto Club Yelmo, nos brindaron un caluroso recibimiento con pancartas, hogueras, aplausos y demás. Una caravana de coches y motos nos condujo hasta el local de dicho Moto club, en donde su presidente don Elías Riquelme nos hizo entrega de la «Oliva de plata» al tiempo que «nos despachábamos» unos «tacos» de jamón.

Ya de noche, reemprendimos la marcha, esta vez, hacia Córdoba en donde pernoctamos; no sin antes disfrutar de un fantástico aperitivo que nos ofrecieron en el hotel que nos hospedábamos. Los cordobeses, como siempre, simpatiquísimos no paraban de explicarnos chistes y animarnos la velada.

Por la mañana visitamos la maravillosa mezquita y la típica plaza del Cristo de los faroles. Hicimos las fotos de rigor y nos fuimos hacia Ciudad Real.

Decidimos tomar la carretera comarcal en vez de la nacional, pues había una diferencia de casi cien kilómetros. Era un tramo lleno de curvas y asfalto en mal estado, pero a su vez divertidísimo. Es en estas carreteras «tope ruterías» en donde la Crono se encuentra más a gusto y se les puede sacar el máximo rendimiento. ¡qué gozada!

El llegar a Ciudad Real nos dirigimos directamente al concesionario Montesa, allí estaba prácticamente toda la juventud de la urbe esperándonos. Después de otro opiparo vermut con las típicas berenjenas de la región, participamos en una rueda de prensa y hablamos en directo para radio Ciudad Real.

Nuestra próxima etapa era Talavera de la Reina. El tiempo apremiaba, así que salimos ¡cómo no! zumbando. Para ir a Talavera pasamos por Toledo (no estaba previsto pero Luis Cantó, «el mánager», decidió hacerlo así debido al estado de la carretera). En Talavera fuimos de nuevo gratificados con un increíble «aperitivo-merienda». Eran ya las 7.30 de la tarde cuando dejábamos Talavera de Reina. Hacía frío y era totalmente oscuro; el camino hacia Avila no se presentaba nada halagüeño. En efecto, el trecho hasta Avila fue bastante pesado pues tuvimos que superar la sierra de Gredos con su puerto «el Pico» (1.352 mts.) y el puerto de Menga (1.566 mts.) de la sierra de Paramera. A las 10.00 de la noche llegábamos a Avila.

Al día siguiente, después de inspeccionar la fantástica muralla de la ciudad nos fuimos en dirección a Valladolid. Esta vez la tercera Crono la condujo el simpático Simeón Martín, ya totalmente recuperado de su fuerte lesión en la rodilla, que se presentó con su magnífico furgón Mercedes para desplazarse a las competiciones.

El recorrido hasta Valladolid, se nos hizo un poco pesado pues la carretera es prácticamente toda una recta. Vimos las grandiosas plantaciones de remolacha azucarera y alguna fábrica de azúcar con más de cien camiones cargados hasta los topes de remolachas, esperando el turno de pesaje.

A doce kilómetros de Valladolid tuvimos un gran recibimiento con «mucho ambiente» por parte de los motards de dicha ciudad.

Paramos e hicimos unas divertidas fotos de todo el grupo. Como es norma nos dirigimos a la agencia Montesa, y de allí nos llevaron a un restaurante de las afueras de la urbe, en donde nos brindaron un completísimo vermut. Después de haber «cargado el estómago» a tope y llenar los depósitos de las motos, nos dirigimos hacia Palencia.

A la entrada de Palencia se produjo un incidente de lo más desagradable y que no puedo pasar por alto. Al igual que en Valladolid y otras ciudades, un grupo de

# "OPERACION CRONO '75"

motoristas nos esperaban a pocos kilómetros de la entrada en la ciudad; hasta ahora todo correcto. Se unieron a las Crono y circulamos juntos los kilómetros que faltaban hasta llegar a Palencia. De repente algunos de estos «motoristas» con Cappedras (sin matricular) se empezó a «desmadrar» lo que ocasionó un pique con las otras Cappedras del grupo. Como enfurecidos, y con el más alto grado de inconsciencia empezaron a conducir a toda velocidad pasando al resto de las motos ¡por el arcén derecho!, hasta que una Cappedra se encontró de cara con un ciclista que venía por el arcén, y una anciana que caminaba por éste a pocos metros del ciclista. Resultado: el «motorista» (si es que se le puede llamar así) de la Cappedra (iba a gran velocidad) pudo esquivar al ciclista pero no consiguió hacer lo propio con la anciana, tirándola al suelo después de que diese dos vueltas sobre sí misma. Gracias a Dios no pasó nada y todo quedó en el susto. Pero ¡por favor! ¿no os dais cuenta de que sucesos como éste no hacen sino que perjudicar a

la motocicleta? Espero que este hecho sirva de reflexión para todos.

Por la tarde viajamos hasta Burgos. Allí estuvimos en el Moto Club burgalés, en el que imperaba un gran ambiente además de una competición de mus la mar de divertida. Allí mismo nos entregaron la medalla del cincuentenario de la fundación de dicho moto club.

Al día siguiente partimos hacia Miranda de Ebro. En este recorrido la tercera crono fue llevada por una mujer. En efecto, la señorita Pilar Castillo nos maravilló conduciendo la Crono, y a decir verdad se defendía bastante bien. Llegamos a Miranda de Ebro, totalmente helados y con el mono lleno de escarcha debido al intenso frío que hacía (hoy me entero de que Burgos está totalmente nevado, ¡qué suerte tuvimos!). En Miranda, las «mises» de la ciudad nos entregaron unos magníficos ramos de flores. Al salir, volvimos a cambiar la bujía de una de las motos y proseguimos el viaje sin parar hasta Logroño. Comimos en esta ciudad en la llamada «senda de los elefantes»

(calle famosa por la cantidad de bares y tabernas, que son la causa del alto índice de «cogorzas» de la zona). Antes de dejarla cambiamos de nuevo las bombillas, esta vez por unas de 15/15 w. con las que la iluminación se podía calificar de bastante buena; ¡ah! las bombillas aguantaron perfectamente sin fundirse ¡atención señores de Montesa!

Hacia las 15.30 salimos en dirección a Soria. La carretera es muy bonita pues pasa por el puerto de Piqueras (uno de los primeros de la península en tener nieve). En Soria los miembros de Moto Club Numancia nos hicieron un recibimiento con motos de todos los tipos (incluso había una antiquísima BMW perfectamente conservada, ¡qué moto!). Aparte de esto, creo importante resaltar que todos los motoristas que nos recibieron

llevaban el casco puesto ¡muy bien los aficionados motoristas sorianos!

Después de cenar hicimos los 152 km que nos separaban de Zaragoza, en donde finalizó la etapa.

Por último, quisiera hacer mención a los componentes de la Operación Crono. Ellos son los grandes «culpables» de que la Operación marche tan felizmente. Luis Cantó, manager-dictador (Casen) que en todo momento está pendiente de que todo salga según lo previsto. Este Soler, ex piloto y ahora mecánico-productor de la firma de Esplugas, es el hombre que hará todo el recorrido sobre las Crono. Por último, el inmejorable compañero de viaje Luis Nonell. A todos un expresivo saludo.

Agustín RIVIERE

El «moto-rodillo»: nueva modalidad que está siendo experimentada por la fábrica de Esplugas y fue captada por nuestros informadores

Fotos: Agustín Riviere  
Luis Cantó  
Luis Nonell



## AGUSTIN RIVIERE, "NUEVO" EN LA CASA

La Operación Crono, se ha convertido a lo largo de muchas semanas en algo así como la marathon de la amistad motera. A través de la misma, Montesa ha acreditado plenamente la garantía y cualidades de su producto, el pequeño de carretera, y al mismo tiempo, nuestra revista ha sentado un lazo permanente de unión entre todas las provincias de España.

Lamentablemente, los «cronistas» y nunca mejor empleada la palabra, por la doble función que han desempeñado (la de pilotar y la de escribir) de nuestra revista, no han sido todos los que estaban previstos desde un principio; es decir, la redacción en pleno, desde el director, hasta el «jefe de recados y de asuntos varios». La falta de «personal», por sus diferentes compromisos para con la patria, nos ha obligado a limitar la actuación de nuestra redacción en la operación. En un principio, Eduardo Rubio, abrió el fuego de los primeros 1.000 kilómetros, explicando luego

con su proverbial simpatía el «contenido» de los mismos. Le sucedió Javi Canals, nuestro «jefe de recados y asuntos varios», que cubrió su singladura con un interesante resultado. Se nos ha revelado como un excelente y sagaz literato.

Como las semanas de Operación han sido muchas, hoy quiero presentaros al inestimable «relevo» en Sólo Moto, que ha representado Agustín Riviere. Agustín, nos explica aquí sus vivencias de forma clara y bien plasmada. Es de alguna manera un descubrimiento. Agustín ha sido, en este su primer trabajo para Sólo Moto, un digno representante de la revista. Sobre todo, porque Riviere, Solomotero como tú, que me estás leyendo, llegó no hace mucho a la redacción y dijo: ¡Jaime, quisiera hacer algo por Sólo Moto!

Y a fe que lo ha hecho bien.

Jaime ALGUERSUARI

# OPERACION CRONO 75

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



Zaragoza·Tarancon·Cuenca·Toledo·  
Avila· Segovia·Guadalajara·Madrid

Ya está la operación otra vez en marcha, y me ha vuelto tocar a mí, acompañar a Esteban por estos mundos de Dios montados en las Crono.

Salimos de Barcelona el

domingo por la tarde a bordo del «Supermirafiori» con dirección a Zaragoza, donde quedaron las Crono guardadas «a buen recaudo».

Esta noche hemos dormido

en un hotel de Zaragoza para que así, mañana más descansados podamos iniciar la primera etapa que será Cuenca.

Lunes día 27. Salimos de Zaragoza completamente equi-

pados ya que hace un frío sádico-invernal que nos deja con los gelados sólo coger la carretera. Hemos empezado a rodar por la nacional para ganar tiempo pero nos paramos a unos veint-

# "OPERACION CRONO '75"

te kilómetros de nuestra salida para cambiar las bujías (N-3) por unas más calientes (N-4). Continuamos por la nacional, y al poco rato nos adentramos por una carretera comarcal muy bacheada pero desde luego mucho más divertida. Sigue acompañándonos el frío pero no lo notamos tanto porque nos hemos puesto de complemento unos plásticos en las manos y en las botas. Ahora, vamos por una carretera ataviada con mil y una curvas y con también mil y una manchas de gas-oil pero no perdemos el ritmo marcado por Esteban.

Llegamos a un paraje que me es familiar y que lo recuerdo especialmente por su gran belleza... el monasterio de piedra. Luis y yo estamos contentos porque somos conscientes de las fotografías tan hermosas que se pueden hacer en un lugar como éste y con las Crono de «vedettes»... pero «puff»... sueño irrealizable. Cuando estamos entrando las motos dentro del recinto donde existen las famosas cascadas, nos sale un «mandao» y nos comunica que hace falta una orden expresa del administrador para poder obtener el derecho de «desvirgar» el «templo» de las truchas. Así que nos quedamos solos y descompuestos sin poder realizar unas tomas que hubiesen quedado estupendas.

Bueno, volvemos a coger carretera y manta y seguimos por las curvas aragonesas hasta que de pronto apreciamos unas manchas blancas a escasos kilómetros de donde nos encontramos, y a medida que nos acercamos notamos que es... ¡nieve...! sí, las Crono pisan nieve por primera vez y dentro de la euforia que nos envuelve, nos paramos para tomar unas fotografías y de paso hacemos un poco el «burro» para celebrar este acontecimiento que nos parece fenomenal.

Seguimos nuestro camino y la nieve hace que éste sea más distraído bordeando el asfalto por donde nos deslizamos. Al cabo de media hora, Luis nos comunica que debemos tomar un atajo, para ahorrarnos muchos kilómetros y cuál sería nuestra sorpresa cuando vemos que el «atajo» en cuestión, es una especie de «caminito» en plan T.T. Aquí es donde Esteban demuestra sus muchos años de «cross-man» y llega al final del camino con un cuarto de hora de ventaja sobre los que «intentamos» seguirlo.

Después de esta pequeña «quemada», paramos a llenar los depósitos y aprovechamos para tomar unos cafés que bu-

na falta nos hace... brrr... qué frío...

Seguimos nuestra marcha, y con tristeza nos despedimos de la nieve que a medida que rodamos se va quedando atrás. Se acerca la hora de comer y nos paramos en un pueblecito llamado Priego, donde nos engullimos unas sopas de verdura y unos chorizos de jabalí. Cuando ya nos damos por hartos, decidimos darle otra vez al gas con el propósito de no parar hasta Cuenca donde llegamos cuando todavía no ha oscurecido. Nos sale a recibir

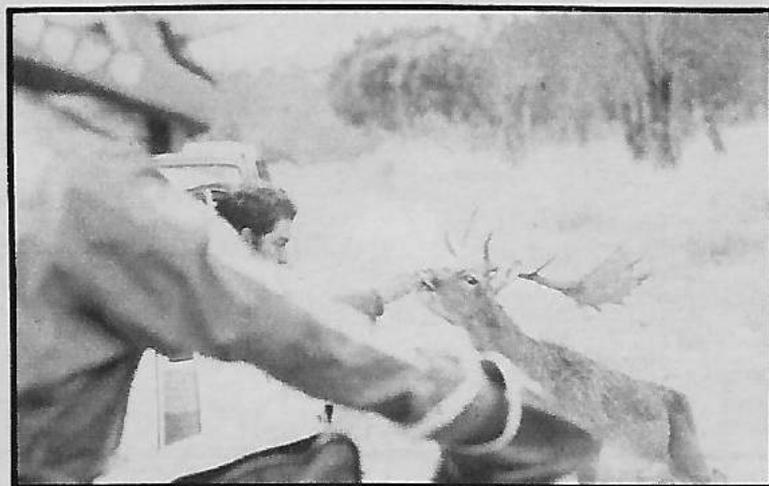
Luis, va delante con el coche para hacernos luz, aunque casi no hace falta ya que se han cambiado las bombillas de las Crono (antes llevaban 25x25) por unas de 15x15 y que aunque creíamos que se fundirían, todavía no ha pasado nada.

Llegamos a Tarancón y nos recibe una plaga de críos agitando banderines y chillando. El fotógrafo del pueblo no encuentra la manera de cumplir con su trabajo ya que los «angelitos» no paran de meterle los dedos dentro del

un alma menor de quince años a nuestro alrededor.

Cogemos las Crono, y acompañados de unos cuantos salimos de Tarancón con el propósito de llegar cuanto antes y sin problemas a Toledo. Pero el destino me juega una mala pasada, y a treinta kilómetros del final de etapa se me para la moto y los demás no se dan cuenta de mi desdicha, y siguen alejándose tran-

*Aquí tenéis a los representantes «imperiales» conversando con Luis Cantó*



*Esto es Riofrío, reserva natural en plan Yellowstone*

el representante de la agencia y unos cuantos «motards» que le siguen, y después de estar un rato charlando, nos regala unas manoplas a Esteban y a mí con las cuales no pasariamos ya más frío en lo que nos queda de viaje. Nos despedimos de Cuenca cuando ya es prácticamente de noche y nos dirigimos hacia Tarancón que será nuestra próxima parada.

objetivo. Una vez «libres» de los monstruitos, tomamos de nuevo café para reanimarnos y cuando ya nos notamos calentitos, comunicamos a nuestros amables anfitriones nuestro deseo de marcharnos lo más pronto posible hacia nuestra última etapa del día que será Toledo. Cuando salimos del bar, nos da la sensación de que ha pasado Herodes. No se ve ni

quilamente. La mala pasada resulta ser una simple perla y para colmo no llevo ninguna llave de bujías encima. Así que me encuentro tirado en medio de la carretera, de noche, y pasan menos coches que en la autopista Congo - Tamaraset. Lo veo muy negro. Con resignación agarro el manillar y me dedico a empujar la moto durante la tira de kilómetros hasta que distingo los faros del Supermirafiori que viene a recogerme. Después de contactarle a Luis mis angustias y momentos semi-epilécticos pasados en esos kilómetros, cambiamos la bujía y seguimos hacia Toledo.

Cuando llegamos a la agencia, la gente ya hace rato que nos espera. Tomamos unos canapés y refrescos, charlamos, posamos para los fotógrafos y luego nos vamos a dormir.

Martes día 28. Nos hemos

levantado temprano y salimos a la terraza de la habitación desde donde se ve gran parte de la ciudad. Hemos observado que no existen pisos (colmenas) en el interior de Toledo. Más tarde nos enteramos que está prohibido edificar este tipo de edificios ya que se intenta conservar la imagen de ciudad bien cuidada. Lo encontramos muy bien. Como tenemos tiempo, nos hemos ido a filmar y fotografiar las bellezas de esta provincia y para finalizar nos han invitado a un

cabo de una hora nos vienen a recoger los del motoclub, y nos llevan a cenar con ellos. Después de los postres, deciden llevarnos a tomar unos cafés irlandeses a un lugar típico de allí, donde nos entregan unas placas conmemorativas del viaje.

Miércoles día 29. Hoy tenemos toda la mañana para hincharnos de hacer fotografías y visitar todo lo «visible». Así que nos hemos dirigido al acueducto y otros monumentos, y luego nos han llevado al

instante, todo lo que era nieve, hielo y humedad se convierte en larguísima rectas completamente secas nos recibe un resplandeciente sol.

Seguimos tranquilamente hacia Guadalajara y llegamos cuando empieza a oscurecer. El recibimiento que nos otorgan es de entusiasmo y acude mucha gente ya que a la vez aprovechan la oportunidad para entregar unos trofeos de los campeonatos que organiza la agencia Montesa de esta ciudad.

da vez el Nava que cubre mi «testa».

Jueves día 30. Hoy es un día de descanso para nosotros ya que sólo hemos de recorrer cincuenta kilómetros que nos separan de la capital donde llegamos al cabo de una hora por culpa de las caravanas. En la tercera Crono va Florencio Ellices.

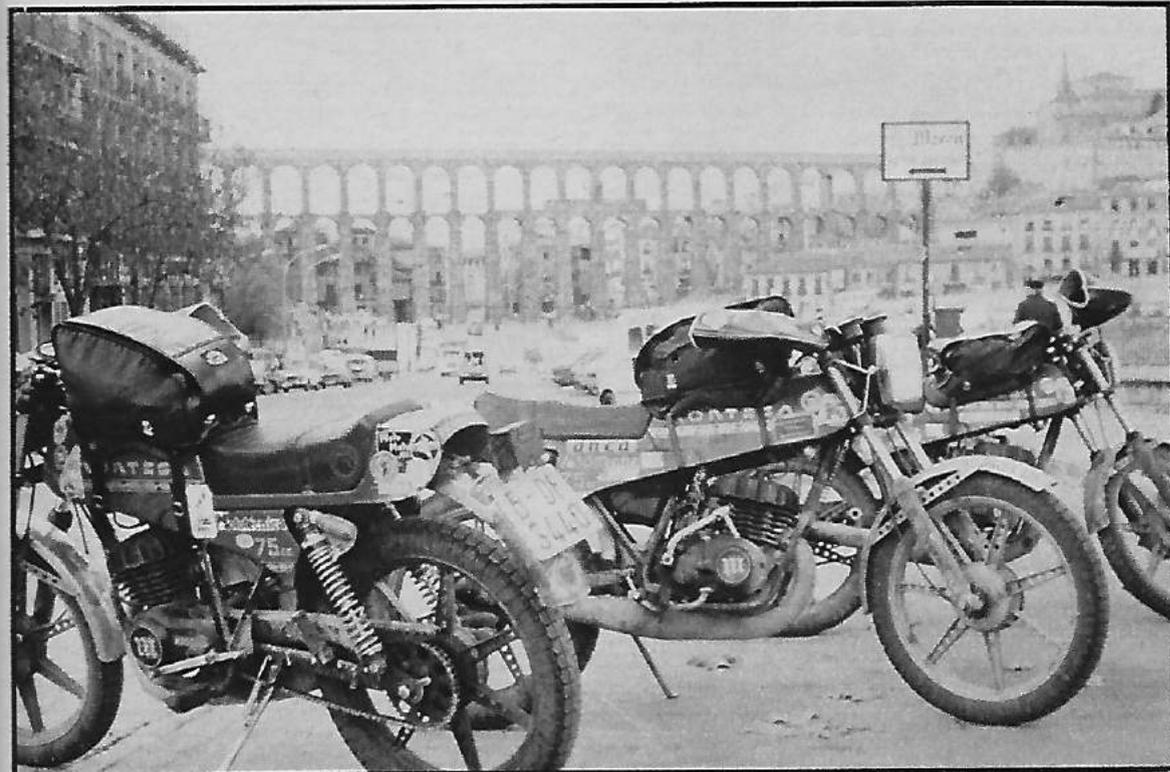
Al primer lugar donde nos dirigimos, es a la agencia Canto, S.A. Allí nos recibe mucha gente entre la que destacan dos personajes de «sobras» conocidos por todos: Adolfo Cabo de León y Luis Soriano. Conversamos con ellos y luego nos hemos ido a comer a un restaurante cercano a la agencia.

Por la tarde visitamos lo típico de la capital (La Cibeles, Puerta del Sol, plaza de Oriente, el Rastro, etc) y finalizamos la tarde asistiendo al famoso establecimiento motociclista denominado «La boutique de la moto» donde tomamos unos refrescos y charlamos con el «personal» asistente. Por la noche y una vez cambiados de ropa, nos vamos a cenar invitados por el señor Costilla el famoso restaurante «La Criolla».

Viernes día 1. Como ya hemos finalizado la etapa de esta semana, hoy nos hemos levantado a las doce y hemos asistido a la comida-reunión de todos los agentes Montesa de España y algunos miembros de Montesa-fábrica.

Esto ha sido todo lo que ha sucedido durante esta semana que como las otras, he disfrutado «de lo lindo» con mis estupendos acompañantes y mis nuevos amigos que he hecho por el centro de la península.

**Texto y fotos:  
Javier CANALS**



«lunch» en el parador del Conde Orgaz desde donde se divisa toda la ciudad y alrededores.

Salimos de Toledo con un día muy hermoso. Hace sol, no hay nubes y la carretera está completamente seca (ya era hora). Durante casi todo el trayecto hasta Avila hemos pasado por carretera prácticamente sin curvas. Eso sí, muy, muy bacheadas.

Después de comer, el tiempo ha cambiado y aparte de haber desaparecido el sol, notamos un ligero frío. La carretera que cogemos ahora es casi idéntica que la otra pero por lo menos nos distraemos observando los movimientos de los toros y caballos que nos rodean.

Llegamos a Segovia donde vamos a dormir esta noche, y nos reciben los miembros del Moto-club Eresma y los componentes de la agencia Gepper. Después de charlar un rato con ellos, nos trasladamos al hotel para adecentarnos un poco. Al

parque forestal de Ríofrío donde hemos podido dar de comer en nuestras propias manos a los ciervos que correteaban por allí. Una vez terminada nuestra sesión turística, nos hemos ido a comer ¡cómo no! el típico cochinillo segoviano.

Después del café, decidimos continuar el viaje, y esta vez nos acompaña en la tercera Crono, Antonio Hernando que fuera campeón de España de velocidad allá por los años cincuenta y pico.

Esta vez no nos vamos a aburrir ya que a pocos kilómetros de iniciar el viaje, empezamos a subir el famoso puerto de Navacerrada y allí nos encontramos otra vez con nuestra querida nieve.. y nuestro «no querido» hielo.

Hemos subido en plan «ice-racing» y por suerte no hemos tenido ningún percance que contar. La bajada ha sido más lenta aunque no menos divertida. Enseguida que llegamos al final de la bajada, en un

Una vez terminada la reunión, optamos por retirarnos a nuestros reales aposentos. ¡Ah! se me olvidaba... cuando vayáis a Guadalajara, tened mucho cuidado con los pasos a nivel ya que hoy me he pegado el gran susto de estar cruzando tranquilamente las vías y encontrarme que en un momento la segunda barrera por poco «estrena» por segun-



# CUANDO LAS CRONO SE MOSTRARON IRROMPIBLES

Considero que la Operación Crono 75 no es tan sólo una larga vuelta por España con el fin de demostrar la fiabilidad de un producto.

No. Para mí representa mucho más. La Operación Crono 75 es la contestación a un desafío, pero significa además la valiente puesta en marcha de una gesta que hace olvidar y rompe en pedazos el clásico esquema tan real en nuestro país de «fábricas arriba y motoristas debajo».

A las fábricas españolas se las acusa de no mantener un contacto directo con los motoristas que compran y usan sus realizaciones. La historia de todas las motos fabricadas en España, tan amplia y diversa, así lo demuestra. Algunos modelos nacionales han pasado sin más; otros han creado leyendas. Y otros han sido enormemente discutidos y polémicos.

Las corrientes de opinión entre los usuarios sobre tantos y tantos detalles de nuestras motos —referentes tanto a la fabricación de piezas o unos modelos determinados como a la política general de una fábrica— indudablemente han llegado hasta sus oídos, pero prácticamente nunca se han dignado dar una contestación, bien por una nota oficial, una circular entre los distribuidores, etc., a tanta inquietud viva y no satisfecha.

Recuerdo los recién pasados años del boom de la moto de montaña. Nuestras fábricas olvidaron la carretera. Eramos muchos los que no queríamos motos con ruedas de tacos, pero no nos quedaba más elección que la de aguantar y esperar a que la situación cambiase. Entre otros elementos de opinión, la prensa intervino, lográndose así que la moto de carretera resurgiese. Se consiguió tras mucho tiempo, pero los motoristas jamás tuvimos una explicación formal de lo que estaba pasando e iba a suceder.

Ahora Montesa ha dado un paso de gigante y se ha decidido a demostrar públicamente que su motor de 75 cc. no rompe, llevando a cabo este largo raid de manos de dos de sus técnicos—Luis Cantó y Esteban Soler— y otras personas cambiantes sobre tres modelos Crono 75 estrictamente de serie, sacados de la cadena y matriculados en el acto. Por eso, cuando Jaime Alguersuari me ofreció

na, no pude por menos que aceptar con una ilusión infinita. Y, además, porque una acción de este calibre se ha visto apoyada por otras empresas, como SEAT—cediendo el Supermirafiori— y Mototécnica, que nos equipó de pies a cabeza con sus monos de cuero, los confortables Nava 2, botas, barbour, monos de agua, etc.

## MI PRIMERA TOMA DE CONTACTO

Como se venía haciendo hasta Madrid, la 3.ª Crono sería llevada por personas pertenecientes a las próximas agencias a visitar en

de menos la iluminación de los relojes. El cuentavueltas funciona bien y resulta fiable, pero el cuentakilómetros oscila mucho. Ocasionalmente se me salta la sexta. El cambio es muy suave.

Hacemos varias paradas para repostar, cambiar la bujía de la moto de Parra y reponer una bombilla trasera. En Requena cenamos. Continuando para Valencia, los tres seguimos rodando juntos, con Nonell y Cantó detrás en el Supermirafiori. Circulamos a 80/90 de promedio, con un régimen continuo de 6/7.000 rpm. En bajadas superamos ese régimen y cogemos los cien por hora. La luz de los faros es suficiente para ir bien por la carretera si las pinturas

asiento. El depósito vibra escandalosamente, pero al ser tan estrecho las rodillas, por posición natural, nunca lo tocan. Las suspensiones van muy bien. La posición de conducción es cómoda.

Cerca de Valencia, Parra queda descolgado. Su moto se ha venido abajo y paramos para atenderle. Miramos la bujía. Observamos que el tubo de escape está parcialmente obstruido por la carbonilla. Lo limpiamos por encima con una rama y reemprendemos de nuevo la marcha. Dejamos para el día siguiente la resolución de este pequeño inconveniente.

Por la mañana a primera hora aprovechamos para pensar mandos y cadenas y limpiar la cola del escape de la moto de Parra, pero en la operación se rompe y Luis Cantó decide cambiar el escape entero.

Nos ponemos de nuevo en marcha y llegamos a Ibérica del Motor, la tienda de don Luis Franco Aledo, donde unas 30 personas nos deparan una bienvenida muy agradable. Saludos, presentaciones, comentarios, etc. Allí admiramos una de las primeras fabricaciones de Montesa, una bellísima B-74.318 de matrícula, de color negro y plata, cuyo primer propietario fue don Paco Bultó. La moto funcionaba, invitándonos el Sr. Franco a probarla. Yo me dí una vuelta a la manzana en ese trasto tan divertido, pero Esteban no pudo terminar la suya al quedarse sin gasolina.

Tras una comida en la playa, nos despedimos y partimos para Castellón. Nuevo relevo. Nos acompaña ahora el crossista Fernando Prades. Llegamos de noche a la ciudad, deteniéndonos en Auto Motor María Concepción Borraz. Otro simpático recibimiento, pero se nos hace tarde y debemos marcharnos. Ahora nos acompaña Manuel Arenós Domínguez, que llevará la 3.ª Crono hasta Tortosa. Partimos los tres juntos, quedándose Cantó y Nonell a repostar el 131.



nuestro recorrido. Yo llevaría la 2.ª hasta Barcelona. Esteban sería, por tanto, el único que realizaría en moto los ocho mil km. desde el principio.

Tras recoger las motos de la tienda de Guillermo Costilla, salimos para Valencia a las 16 h.. Antonio Hernández, el hijo de Luíke, lleva su Crono hasta Tarancón, donde se produce el primer relevo. Luíke padre e hijo vuelven para Madrid y toma su lugar Luis Parra.

Pronto oscurece. El cielo es amenazador, pero por suerte para todos, especialmente para Esteban, la lluvia no aparece. Empieza a hacer frío, pero los equipos de cuero nos protegen totalmente y rodamos muy confortablemente.

*Como en la mayoría de los concesionarios Montesa, Eduardo Carol nos esperó con una buena fiesta, en la cual cada uno comió y bebió lo que su cuerpo le admitió*

blancas de los arcones están en buen estado.

Las motos giran redondas. Mantenemos perfectamente la sexta incluso en subidas, teniendo incluso potencia de reserva en el puño para adelantar camiones o turistas más lentos. Los frenos se muestran perfectos: potentes, eficaces, progresivos y de buen tacto. Los mandos van muy suaves. Ninguna queja respecto a los castigados embragues. La marcha se hace muy agradable gracias a una ausencia casi total de vibraciones

## EL MOMENTO CLAVE DE LA OPERACION CRONO

Es noche cerrada. Hace mucho viento. La marcha es completa-

de Torrelblanca, noto que la moto se viene ligeramente abajo. No le doy importancia, pues el fuerte viento nos obligaba a reducir a 5.ª y a agacharnos para poder correr un poco más. Dos kilómetros después, la rueda trasera queda súbitamente bloqueada... Tiro del embrague y paro a oscuras, completamente abatido, junto al arcén. El desánimo me invadió: ¿había gripado la Crono?

Confieso que el mundo se me vino abajo. ¡No podía ser! Habíamos superado ya la barrera de los 8.000 km y cuando apenas faltaban unos días para terminar esta operación tan brillantemente llevada a cabo, ¿iba ahora un gripaje a tirar todo esto por tierra...? Ya me imaginaba los sarcásticos comentarios: «Mira, mira, qué fantasmas los de Montesa. Tanto rollo y las Cronos gripan».

Además, una frase me torturaba: «¡Yo no había hecho nada para que la Crono se rompiera! ¡Yo no la había roto!». De eso estaba completamente seguro. La marcha era completamente normal hasta allí. Entonces, ¿por qué había gripado la Crono?

Esteban y Manuel pararon, preguntando qué pasaba. Al ver esto, rápidamente nos pusimos atentos al paso del 131, pero no le vimos pasar. Media hora de atenta vigilancia fue infructuosa: el Supermirafiori no aparecía. A la vista de esto, decidimos que Manuel vuelva a Torrelblanca y llame a su agencia, pues nos temíamos que Cantó y Nonell ya estuviesen allí.

Para matar el tiempo, Esteban enciende al lado un fuego que sirve para calentarnos. Al rato aparece Manuel con bocadillos y bebida,

diciendo que el 131 estaba en Tortosa y que vanían a recogerlos.

Sentados alrededor de la hoguera, comemos y bebemos y pasamos uno de los mejores ratos de toda la Operación, e incluso Esteban me da mis primeras lecciones de catalán enseñándome eso de «Un tronc no fa foc, dos tampoc...».

«Mi mejor cena desde que empezamos», dice Esteban.

Por fin llegan Cantó y Nonell, que, contagiados de nuestro buen humor, no dan importancia al incidente. Esteban piensa que esto puede ser otra rotura del plato magnético, así que se desmonta la tapa. No era eso. Se desmonta

*Montados sobre nuestros «caballos de hierro» nos detuvimos en el Arco de Barà en las proximidades de Tarragona*

rápido el cilindro y el pistón y se comprueba, efectivamente que el motor había gripado... La extrañeza fue general, pues todos nos costaba creer lo que nuestros ojos estaban viendo a la luz de los faros del 131.

Pero Cantó, dijo: «Mirad la culata». Y ahí miramos todos. Y de pronto, una increíble sensación de alivio y alegría me invadió. La Crono había gripado, sí, pero había sido porque el electrodo central del aislante de la Champion N 4 que llevaba «se había desintegrado...».

Casi lloro de alegría. Empezamos a abrazarnos y saltar de puro gozo. ¡Había sido culpa de la bujía!, seguramente con un defecto de fabricación, pues había sido puesta en mi moto tan sólo 10 km antes. Decido ponerla a buen recaudo y guardarla como recuerdo para mostrarla a todo el mundo.

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



# Operación CRONO 75

El prestigio de Montesa estaba vivo. Eso era lo importante para

no había tiempo que perder. En esta semana nos estaban esperando y había que seguir. Un poco de lija en el pistón y en el cilindro y la moto se ponía de nuevo en marcha. Habíamos pensado en un principio sustituir ambos por unos nuevos, pero Cantó se niega rotundamente. La Operación Crono es una prueba de la máxima dureza y debe ser considerada. Me gusta, ante mi asombro, que no se haya realizado sobre ellas ninguna operación vital de mantenimiento como puestas a punto, carterización, limpietas de filtros, cambios de aceite, etcétera. Además, ni siquiera se las hizo bajar. Así pues, mi Crono debe equilibrar con el pistón y cilindro que salió desde el principio. Seguimos. El viento sigue molestándonos y nos impide rodar a la sexta. Como la carretera es accidentada y no quiero forzar al motor, me da la sensación de que me ha perdido apreciablemente la potencia.

A los pocos km paramos para descansar. Lo comento con Cantó y él decide que sea Esteban el que la lleve ahora para estudiar su comportamiento. Seguimos hasta Tortosa. Dejamos la carretera general y nos adentramos por una de 2.º orden, muy bacheada. Las suspensiones, pensadas para carreteras de buen firme, se muestran muy incorrectas, pero los riñones nos sostienen. Ahora que no hay rayas blancas en los bordes, la luz se muestra insuficiente.

Paramos brevemente en Ulldecona, donde vuelvo a coger el nuevo mi Crono. Aprecio, efectivamente, una ligera pérdida de potencia (calculo un 10 por 100), pero poco a poco se inicia una sorprendente recuperación.

Llegamos a Tortosa a las dos de la madrugada, recibiéndonos el señor Cantó. Los otros tienen sueño acumulado, por lo que nos vamos a dormir, dejando para el día siguiente el protocolo habitual. A partir de aquí iremos enseñando todos la famosa N 4.

## AGENCIA REUS Y TARRAGONA

Por la mañana, tras despedirnos del Sr. Cantó, reemprendemos el camino hacia Reus. La 3.ª Crono es llevada por Juan Gene, mecánico de Autorecambios Reus, nuestra próxima agencia a visitar. Hace un tiempo magnífico, pero el viento sigue azotándonos. Paramos al lado del circuito de Calfat para hacer unas fotos. Un R-12 de la tienda nos acompaña.

Llegamos a la una. Nos reciben más de 30 personas, entre ellos Pascual Martí, gerente de la tienda. Como en tantos otros sitios, pasamos un buen rato. Un aperitivo precede a una de las comidas más divertidas de toda la Operación. En ella surgió el comentario de que Juan Gené había construido una 50 cc. de velocidad llamada JFB, que yo ví correr hace más de 10 años en el Jarama en manos de Francisco Javier Berrocal contra Nieto y Federico Van der Hoeven. Y era cierto. En un pequeño garaje, allí estaba. La pusimos en marcha allí mismo y comprobamos lo que Juan había dicho: «coge 18.000 vueltas». Cierro, cierto...

El itinerario debe continuar. Ahora nos vamos a Tarragona, a ver a Busquets. La 3.ª Crono es pilotada ahora por Jorge Martí.

Mi Crono sigue mejorando lentamente, acercándose cada vez más a su anterior rendimiento. El consumo sigue estacionado: con Sopral al 2%, el gasto es de 3'5-4 litros.

Por la tarde llegamos a Moto Sport Busquets. Recorremos admirados su enorme tienda. José María nos enseña su enorme gran danés Impala, un bellísimo ejemplar tan manso como cariñoso.

Vemos allí la nueva Sanglas. Busquets nos invita a probarla. No nos negamos y aprovechamos para tomar nuestro primer contacto con la nueva bicilíndrica.

Estamos tan cerca de Barcelona que Nonell, Esteban y Cantó van a dormir con sus familias.

para Sitges. Nuevo relevo en la 3.ª Crono, que ahora es llevada por el trialero Ramón Viñola. Nos damos un paseo por este incomparable lugar y admiramos su iglesia. Simpático recibimiento, donde nos regalan un par de botellas de moscatel. Una copa en Tito's, el pub de nuestro amigo Valentín, pone punto final a nuestro paso por Sitges.

Ahora vamos para Gavá. Pablo Pérez nos lleva hasta Ciclos Alcázar. La carretera es un puerto precioso. Queremos ir de prisa, pero la luz de nuestros faros no nos permite esas alegrías. Una bombilla trasera se ha fundido, que es sustituida en Ciclos Alcázar, donde nos regalan una bonita placa conmemorativa. Las motos se quedan allí y nosotros dormimos en Barcelona.



Esta etapa fue una etapa netamente costera

Cuando al día siguiente emprendemos la marcha, Busquets nos sorprende con unas cajas de un delicioso rosado. Nuestra despedida y un «hasta pronto».

De nuevo en la carretera. Carlos Mateu lleva la tercera Crono. Paramos a cambiar mi bujía y a hacer fotos en el Arco de Bará.

Llegamos a Electromóvil, en Villafranca del Panadés. Varias motos nos acompañan a la entrada del pueblo. Un nuevo y agradable recibimiento. Nos regalan unas botellas de coñac Torres 10 años.

Seguimos a Vilanova i la Geltrú. Antonio lleva la 3.ª Crono. La carretera hasta allí es muy bonita: estrecha, buen piso, con muchas curvas cerradas. Es la ocasión adecuada para tantear la estabilidad. Perfecta. La Crono es muy noble y no se mueve ni baila en estos cerrados virajes empalmados.

Uno de nuestros acompañantes tiene la mala fortuna de caerse en una de ellas y rompe la llanta delantera de su moto, que es recogida y montada en una furgoneta que nos seguía.

Tras un divertido paseo en plan exhibición por la ciudad, llegamos a la agencia Montesa de la localidad. Nos vamos a hacer unas fotos junto a unas antiguas ruinas al borde del mar y luego comemos. Luis Nonell sigue cuidándonos maternalmente con las raciones diarias de Citrovit, mientras Luis Cantó sigue aguantando en pie como un jabato pese a un constipado, continuo dolor de cabeza y fiebre. Se hace de noche. Marchamos

## LA PRIMERA ATENCION CON UNA CRONO

Debido a que el cambio de mi moto no venía funcionando tan correctamente como los otros dos —demasiado suave, algo impreciso, la sexta se saltaba en ocasiones—, Cantó decide cambiar el aceite de mi motor para demostrarme que esos fallos eran debidos a que no se había cambiado el aceite. Lo hacemos... Salió negrísimo. A raíz de esto, y confirmando su opinión, el cambio mejoró sensiblemente, no volviendo a dar ninguna pega. Incluso ahora se podía poner el punto muerto en parado, algo que me había resultado imposible desde el principio. ¡Pobre embrague, que ni siquiera se quejó!

Nos vamos a Hospitalet, a Drug Moto. Nos acompaña Juan Ortiz. Un bocadillo y seguimos. Paramos en la tienda de Eduardo Carol, guiados por Alberto Badosa. La estupenda charla mantenida con Eduardo y su simpatísimas mujer sobre su sufrida carrera deportiva es interrumpida por las prisas. Los dos nos regalan unos pergaminos alusivos a la Operación Crono que nos hacen mucha ilusión. Unas fotos, un abrazo y un adiós. Nos vamos con pena.

Ahora vamos a Esplugas. Nos lleva hasta Ciclos Galtés José María, donde nos espera don Ramón Román, jefe de publicidad de Montesa. Tras un aperitivo, nos regalan cuatro maquetas de moto para construir Protar. Antes de continuar para Molins de Rei saludamos a la familia Ribó.

Juan Ortega, último relevo de esta semana, nos lleva hasta Motos Costa. Otro aperitivo y un simpático recibimiento. Nos entrevistamos para la agencia Efe.

Finalizada, pues, la misión de esta semana, llevamos las Cronos a la fábrica Montesa para que duerman allí.

Es de noche. Lluvia. Las únicas gotas de toda esta semana mojan nuestros monos de cuero. Con una pena profunda me despido de mis estupendos compañeros Luis Cantó, Luis Nonell y Esteban Soler, con quienes he pasado tan buenos momentos.

## CONSIDERACIONES FINALES

Al principio de mis razones para participar con tan ilusión en esta valiente iniciativa de Montesa. Ahora la apoyo aún más, puesto que la enorme cantidad de dinero invertida en esta empresa podía haber sido utilizada de otra manera indudablemente más rentable —como en el I.T. Internacional o los Campeonatos del Mundo de cross y trial—. Haberlo hecho así para intentar introducirse de lleno en el difícil mercado de la moto de carretera hasta 75 cc. puede parecer una locura. Quizá lo sea. Ahora bien, pienso que esto es auténticamente promoción deportiva y un loable «dar la cara» propio de una empresa muy responsable y profesional, y un gesto que debe sentar precedentes en las otras fábricas.

Cuando dejamos las motos para la semana siguiente, un vistazo nos confirmó que ninguna había perdido aceite (ni motor ni suspensiones). Tan sólo se había perdido un tornillo en este kilometraje.

Haciendo una consideración sobre la relación de cambio, pienso que el desarrollo es el adecuado. Me gustó mucho que no hubiera salto entre 1.ª y 2.ª si bien éste existía únicamente entre 5.ª y 6.ª. Mi gusto sobre este punto —muy personal— sería mantener como están la 1.ª y la 6.ª, escalonando sin saltos las otras cuatro. El tacto de este cambio es el habitual en Montesa.

Es por todo ello que la Crono me ha convencido y gustado mucho, resaltando, por encima de todo, su dureza mecánica.

La Operación Crono 75 continúa. Javier Canals, que la finalizará, y Montesa, en una futura y profunda revisión de las tres sufridas Cronos, tienen ahora la palabra...

JORGE ARTAJA DE NO

## NOTA DE LA REDACCION

Con respecto al problema con la bujía que afectó al buen comportamiento de una de las Cronos, nos creemos en la obligación de comentar la posibilidad de que la bujía no estuviera defectuosa, sino que quizá no era este el grado térmico adecuado para el ritmo al que se estuvo marchando durante todos esos miles de kilómetros la moto. Al principio todo parecía indicar que podía ser un defecto de fabricación de la bujía, pero tras algunas consultas hemos llegado a la conclusión de que probablemente fuera muy caliente.

SOLO MOTO

# BYE, CRONO, BYE, OPERACION ¡Se hizo camino al andar!

Y «cronolín», «cronolado», esta operación se ha acabado. Lo que empezó como un desafío, como una broma entre amigos, ha terminado en una bella aventura.

Dijo Machado, que «se hace camino al andar», y a fe que las nos, las «tres guerreras» de estos nueve mil y pico de kilómetros, han andado como relojes suizos.

Hicieron camino al andar, y en su camino, hilvanaron un extenso haz de amistades, de efusivos abrazos que no han tenido límite de regiones, comarcas o provincias.

Sólo Moto, reconoce hoy públicamente, el éxito de un desafío, ha ganado Montesa. Era un riesgo el aventurar tres 74 c.c. en un raid de casi 10.000 kilómetros con los ojos fijos y la presencia constante de un informador de nuestra «casa»; pero ya veis, los problemas que han tenido los «cronistas» han estribado en excesos gastronómicos que han ido sufriendo ahora aquí, ahora

Particularmente, me siento satisfecho de la operación porque ha sido una inigualable ocasión para decirlos... ¡Hola, España, qué bonito es esto, que es mucho más difícil de lo que parecer pueda, quiere rasgos de importancia cuando este saludo se ha mandado de tres pequeñas - grandes motocicletas de 74 c.c.

No podría dejar de mencionar a los hombres que han cargado con la responsabilidad de la operación; sin ninguna duda, Esteban

Soler ha sido la figura, la estrella de la «travesía». El, ha sido el único que se ha recorrido en su totalidad esa casi decena de miles de kilómetros. El frío, su amigo, el calor, sin importancia, las averías, un minuto de su tiempo; ése ha sido Esteban; Luis Cantó, a su vez, ha pilotado, ha conducido (el Supermirafiori que Seat tan gentilmente cedió a la operación) y ha coordinado con excelente precisión; y junto a ellos, Luis Nonell que no ha perdido ni uno sólo de los minutos en que ha estado junto a los hombres de la operación.

Eduardo Rubió, Javier Canals y Agustín Riviere, han sido nuestros tres hombres, en este evento. Ellos han comprobado «en directo» el buen hacer de las Crono. Nos hubiera gustado que cada uno de los componentes de la redacción de Sólo Moto pudiéramos decir: «Yo cubrí mi etapa en la operación», pero lamentablemente, Claudio Boet y Juan García Luque, han estado cumpliendo sus obligaciones militares, al igual que el hombre de los comics Javier Soler, y por lo tanto, la redacción «en cuadro» ha tenido que limitar su radio de acción.

Pero ellos, Eduardo, Agustín y Javier, sí podrán decir de por vida, que formaron parte de la Operación amistad, de la operación simpatía, en una palabra, de la Operación Crono.

Montesa, las Crono, sí pueden hacer 10.000 kilómetros...

JAIME ALGUERSUARI

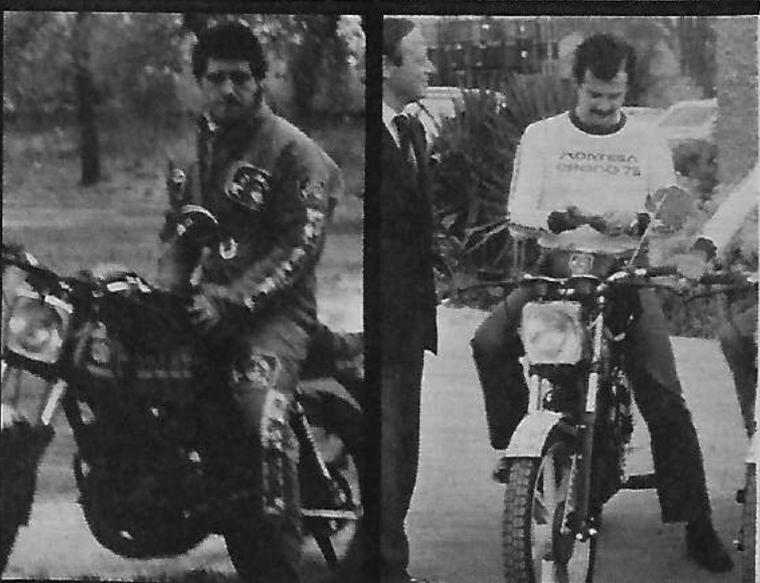
ESTEBAN SOLER LUIS CANTO



LUIS NONELL



AGUSTÍN RIVIERE



JAVIER CANALS

EDUARDO RUBIO

En el momento de escribir estas líneas, es cuando verdaderamente me doy cuenta de la importancia que ha tenido para mí, todo lo relacionado con la operación Crono. Ha sido tan real... he vivido tan intensamente junto a esta pequeña máquina, que he acabado por tenerle cariño. Han sido cuatro semanas en los que prácticamente no nos hemos separado, y que me ha llevado por casi toda España

encontraréis las típicas carreteras llenas, llenas de esto que nos gusta tanto... curvitas... poder parar para hacer una siesta, a fumarse un pitillo...

Esto que os cuento, no lo escribo para llenar una página más de la revista, lo hago porque también creía que era una «paliza» aventurarse en un viaje como éste, pero me he dado cuenta de que no es así. Sinceramente, si en verano o

Con las barrigas en plan embarazo avanzado, decidimos continuar aunque sin ninguna prisa ya que esta última semana nos moveremos por nuestra querida región.

Continuamos por carreteras menos divertidas que las anteriores y en muy poco tiempo llegamos a Abrera, y nos dirigimos a la agencia de allí (Trueba). Aquí, en la agencia, charlamos un rato y

bingo en el mismo hotel y nos faltaron piernas para entrar. Entramos y nos encontramos con mucha gente y casi todo el mundo enfadado o serio. Yo veía acabar mal la noche ya que teníamos muchas ganas de juerga y aquella gente que perdía el dinero no hacía cara de querer soportarnos mucho rato.

Martes, día 12. Esta mañana los del hotel nos la han jugado. Ayer



*Aquí tenéis a los integrantes de la operación a su llegada a Comercial Impala. Junto a ellos están Pedro Pi, Ramón Román y José M.ª Arenas y otros componentes de la fábrica de Esplugas*

conociendo gente y lugares, que en todo momento se ha portado bien... en fin, es la nostalgia la que me empuja a escribir en este tono pero al mismo tiempo me invade la satisfacción de saber que he cumplido bien mi pequeña parte.

Quisiera decirlos a todos vosotros, los que poseéis máquinas de poco cubicaje, que no es ningún riesgo el recorrer cinco mil kilómetros con una 74 c.c. (siempre que esté en buenas condiciones), sino todo lo contrario, precisamente cuando se va a realizar un viaje así con una pequeña motocicleta, se mira de recorrer todos los trayectos por carreteras comarcales que es donde está el ambiente que buscamos en esta ambición de viajar en moto. No es lo mismo ir de Barcelona a Málaga por autopistas que por carreteras comarcales o algunas nacionales. ¿Qué se va más rápido por autopista?: ya lo sabemos, pero no encontraréis el «ambientillo» de pasar por pueblos de todas formas y clases, no

invierno, cuando deseéis realizar un viaje, en vez de ir en tren o autocar, por qué no con vuestra 74 c.c.

## LOS ULTIMOS KILOMETROS

Lunes día 11. Después de llenar los depósitos de las tres Crono en el mismo poste de gasolina de la fábrica, salimos zumbando hacia nuestra primera etapa del día que será Manresa. Cogemos la autopista que nos conduce a Molins de Rei y el primer pueblo por donde pasamos es Corbera de Llobregat donde sólo nos sale a recibir un perro y que encima casi nos hace caer. A partir de Corbera, enfilamos por una carretera completamente adornada con curvas, la cual inspiraría nuestros más fieros instintos «Sheenísticos» con patinazos incluidos (estaba mojado). Llegamos a Gélida, pero no nos paramos porque nos esperan un grupo de gente en San Sadurní.

Como siempre, el recibimiento que nos otorgan es del más puro ambiente motard de aquella comarca, y después de las presentaciones nos invitan a un desayuno a base de ¡cómo no! butifarra con ensalada, champán, café, copa y... olé.

el dueño nos enseña una pequeña cota 25 completamente transformada por él y convertida en un «gran» juguete para su hijo.

Tras «devorar» una muy buena paella en este restaurante típico denominado «Els porrons» y nos despedimos de Trueba y sus «boys».

Esta vez nos deslizamos por la nacional con dirección a Igualada donde llegamos al cabo de tres cuarto de hora. En Igualada nos paramos un rato con los de la agencia de allí y escuchamos cómo nos cuentan historias sobre vuelos en globo y sus pormenores...

Al cabo de media hora, llega el chico de la agencia de Manresa que tiene que llevar la tercera Crono y nos da por irnos hacia Manresa que como os he dicho antes será nuestro lecho del día. (Perdón... de la noche.)

A Manresa, llegamos ya de noche y vamos directos a la agencia donde nos espera un grupo de aficionados con los que compartimos unos refrescos y una amenizada charla. Después de cenar decidimos jugar un rato a las máquinas tragaperras pero las acababan de desenchufar, así que decidimos ir a dormir, pero al pasar por el recibidor del hotel, nos dimos cuenta de que había un

Luis pidió, como de costumbre, al conserje que nos levantaran a las nueve y no se han acordado. Nos hemos despertado a las once y a la hora de pagar todo eran reverencias y mil perdones; desayunamos en el mismo hotel y nos vamos pitando hacia la agencia a recoger las motos.

Partimos a las once y media y cogemos una carretera muy divertida que nos llevará hasta Vic, después de subir y bajar un pequeño puerto. En un momento llegamos a esta pequeña ciudad y el chico que nos acompaña en la tercera Crono nos guía hasta la agencia Portus donde hace un rato ya que nos esperan. Después de presentarnos y charlar un rato sobre nuestras queridas monturas, optamos por dar una pequeña vuelta por la ciudad para tomar unas fotografías.

En la comida, aparte del señor Portus y sus muchachos, también hemos tenido en la mesa a nuestro querido amigo Juan Cross que al sentarse al lado de Esteban nos han amenizado con sus recuerdos de cuando eran juniors y hacían más de una trastada.

Una vez salimos del restaurante, el muchacho que nos había acompañado en la Crono, nos lleva a la radio para grabar nuestras inquietudes y anécdotas sucedidas



Los hombres de la Escudería Sastre también salieron a recibirnos

en nuestro viaje. Al salir de la emisora, hemos vuelto a pasar por la agencia para tensar y engrasar las cadenas y una vez listas, partimos hacia nuestra última etapa del día que será Gerona.

La carretera que nos lleva hasta la capital gerundense, tiene todos los síntomas de ser local ya que sólo cabe un coche a lo ancho del asfalto pero al mismo tiempo no nos hemos encontrado más que uno que se ha cruzado en plan rallye «patata - Smith» y que por muy poco no nos ha pintado las rodillas de color de su sofisticado ocho y medio racing (850 de luxe...). El tercer «cronista» esta vez resulta ser Pedro Auradell hijo, que nos guía a una marcha bastante rápida y divertida por la carretera (por lo que he visto hasta ahora) más curvada que hemos pasado. Llegamos a Gerona cuando ya ha oscurecido nos reciben en la agencia Auradell una gran cantidad de gente que nos acoge muy bien. Tomamos un «lunch» con los asistentes, charlamos, nos fotografiamos, nos preguntan cosas, respondemos hechos y nos vamos a cenar con la familia Auradell a un restaurante cercano donde a mitad de la cena nos regalan un reloj de cuarzo a cada uno con la inscripción de la operación y el nombre de la agencia..., no está nada mal, ¿verdad?...

Miércoles, día 13. Nos hemos levantado temprano y después de desayunar hemos aparecido en la agencia para recoger las Crono. Antes de partir, hemos estado un rato probando las Sanglas-Y y una vez listos hemos emprendido la marcha hacia la primera etapa del día. Nos acompaña en la crono



José Isern y su mujer Montse, reciben de manos de Luis Cantó un diploma concedido por Montesa

«number» tres, el menor de los hermanos Boquet. Salimos de Gerona por la nacional que nos llevaría a Mataró y a veinte kilómetros de nuestra marcha, la bujía de la Crono-Canals dice que está harta de mí y que quiere la jubilación, así que la cambiamos y ¡hala! otra vez en marcha.

Llegamos a Mataró y nos transportamos a la agencia Boquet. Nos hacen unas fotos en la entrada del local, y como tenemos el tiempo contado, salimos en seguida de Mataró con dirección a Granollers donde llegamos al cabo de un cuarto de hora. En la misma entrada de Granollers nos esperan

unos cuantos motards con sendas Enduros 360 completamente nuevas y que nos acompañan hasta la agencia Sastre después de haber dado una vuelta de ambiente por la ciudad. En la agencia conversamos con el simpático Salvador Sastre.

Por la tarde Salvador nos ha acompañado al circuito «Las Franquesas» que es de su propiedad y hemos estado tomando un café en el bar del circuito mientras él nos explicaba las mejoras que va a introducir en el recorrido de este bonito circuito de cross. Como ya estaba oscureciendo y amenazaba con llover, volvemos a la agencia y esperamos a que llegue Bartolomé Quesada que llevará también una de las de Crono.

Al llegar, Bartolo, nos acabamos de equipar y nos despedimos de Salvador Sastre que nos entre-

ga unos trofeos conmemorativos. En diez minutos nos presentamos en Mollet y como tenemos que dar la típica vuelta por la ciudad y es todavía pronto, Esteban, Bartolo y yo nos divertimos un rato montando en unos autochoques que habían por allí, vestidos con los monos, cascos y guantes... no sé por qué fuimos los que recibimos más golpes...

Una vez estaba preparado todo el tinglado, formamos una caravana larguísima compuesta de majorettes, niños de cinco y seis años en miniaturas de motos, un invento compuesto de una cota 247 con unos tabloncillos cruzados en los que cabían más de veinticinco personas y... en fin, un verdadero desfile (organizado por el inquieto José Isern and woman), que acabaría en el Ayuntamiento con entrega incluida de unas medallas de manos del alcalde. Poco después, arrancamos hacia la agencia Isern donde a parte de un «lunch» y la entrega de trofeos, nos pasaron unas diapositivas de la operación cedidas por nuestro querido amigo Luis Cantó. Cuando acabó el pase de películas y diapositivas, nos dirigimos invitados por José, a cenar.

Jueves día 14. Hemos ido a recoger las motos al monstruo edificio de Isern, y después de equiparnos, emprendemos el viaje hacia Sabadell acompañados del señor Burón, propietario de la agencia Montesa en aquella ciudad. A medio camino, nos han salido a recibir unos simpáticos chavales de la sub-agencia Work Shop que nos han acogido con una pancarta animándonos a seguir.

Llegamos a la agencia Burón y charlamos un rato sobre las incidencias del viaje y luego nos han hecho una entrevista para la radio. Salimos de Sabadell, y nos encaminamos hacia Tarrasa donde llegamos al cabo de muy pocos kilómetros. En Tarrasa, nos recibe un grupo de gente de la agencia Vilaplana.

Partimos de Tarrasa por la tarde y en la tercera Crono nos acompaña esta vez el simpático Manel de la agencia Impala. Hemos tenido suerte y Luis a trazado el programa para que pasemos por la carretera de Sant Cugat y luego por la de Vallvidrera con la que hemos acabado nuestros andares croneros al menos por carretera ya que es la última que nos toca pasar.

Llegamos a Comercial Impala cuando ya a oscurecido y como culminación de la operación, nos espera mucha gente. Entre ellos están Miguel Cirera, Subirá, Mañer, Luis Miguel Reyes, Pedro Pí, etc... además de mis queridos compañeros Santi Roig, Juan Porcar y el también «cronero» «Agus» Riviere. En fin, la flor y nata del mundillo motociclista barcelonés.

Antes de cerrar este artículo, me gustaría agradecer otra vez a mis compañeros de «faena» en esta operación, el haberse comportado en todo momento como verdaderos amigos. A Luis Nonell por sus consejos que nos han sido de utilidad, a Luis Cantó por su magnífica labor como jefe de equipo, y a Esteban Soler por haber sabido llevar con mucha sabiduría la pauta con la que nos teníamos que regir por estas carreteras de España. Gracias a todos.

Texto: JAVIER CANALS  
Fotos: JAVIER CANALS  
y SANTI ROIG

# OPERACION CRONO:

# DESPUES DE

# 9.000 KM.

# LA MOTO A EXAMEN

## CON EL OJO EN LA LUPA

Terminó la Operación Crono, pero de ella tan sólo hemos expuesto vivencias personales y la buena marcha de un vehículo que no ha dado problemas. Pero hemos considerado de interés pasar a una de las Crono, bajo la detenida mirada de una «lupa» y comprobar cuál ha sido la respuesta de la mecánica después de casi 10.000 kilómetros de rodar ininterrumpidamente.

Para ello, nuestro técnico Antonio Cobas, ha desarrollado un minucioso trabajo al desmontar y comprobar pieza por pieza, una de las tres motos que han cubierto en su totalidad la operación.

La descripción técnica de este artículo está expuesta de forma llana y creemos que asequible a un gran número de nuestros lectores.

Esperemos que os guste.

SOLO MOTO

Una vez finalizada la Operación Crono, cuyas incidencias habéis podido seguir a lo largo de las nueve semanas que ha durado, se puede obtener un buen juicio de los que pueden dar de sí estas Montesa Crono, por la simple observación de los diferentes problemas que han ido surgiendo y las opiniones personales de quienes las han conducido. Pero estas observaciones siempre serán subjetivas; de hecho, cualquier ensayo de una moto, será siempre subjetivo.

Entonces, como resultado de esta Operación-ensayo, tenemos la oportunidad de valorar una serie de cualidades o defectos de las mecánicas mediante un minucioso examen de todas las piezas que componen la moto. Este examen ya es totalmente objetivo, aunque más frío y concretado a la resistencia física de los materiales que componen el conjunto de la moto.

Evidentemente, no podíamos desaprovechar esta oportunidad, y hemos desmontando totalmente una de las motos que han participado en el viaje.

Este trabajo ha sido realizado totalmente en la fábrica Montesa, y siempre a la vista nuestra, entrando incluso en departamentos de la fábrica normalmente prohibidos a cualquier persona ajena a la empresa, como el laboratorio de verificación.

## EXAMEN PRELIMINAR

Al llegar a la fábrica Montesa para realizar este reportaje, el primer trabajo ha consistido en un examen visual de la moto, de todos los accesorios sustituidos o averiados, recopilación de datos de incidentes, kilometraje, averías, cambios de aceite, etc.

Ante todo, la moto escogida ha sido la más castigada de la Operación: la que ha ido cambiando de manos durante cada etapa, a cargo de los agentes de cada provincia de la marca. Es ya claro, que una moto que cambia frecuentemente de conductor es la más castigada que la que es conducida siempre por las mismas manos. La que lleva mucha gente, habrá sido cas-

tigada por el que hace patinar demasiado el embrague, por el que va continuamente alto de régimen sin cortar para engrasar, por el que la aprieta con el motor frío, por el que tiene el freno trasero con la bota siempre apoyada en la palanca, por el que cambia sin embrague... etc.

Como particularidad de esta moto, aclararé que es la única que sufrió una avería grave, que fue la rotura del plato magnético, además de una forma totalmente inhabitual, lo que hace sospechar que tal vez tuviera un defecto de fabricación. En el momento de realizar este reportaje, no tuvimos ocasión de fotografiar esta pieza rota ya que después de mandarla a fábrica al ser sustituido el volante y el plato del encendido durante el viaje por otro nuevo, desde Montesa se mandó a Motoplát, fabricante del encendido, para que lo examinen.

Respecto a las otras piezas averiadas de las tres motos, lo que llama la atención es el elevado número de bujías; pero todavía llama más la atención, el hecho de que buena parte de ellas son de rosca larga y las otras de ros-

ca corta... En efecto, el problema surgido a principios de viaje con la rotura constante de bujías se debió a que por un imperdonable error de la fábrica, estas Cronos se montaron con bujías de rosca corta, cuando deberían haber llevado de rosca larga, pero incluso las que se llevaron de recambio eran de rosca corta. Como explicación al error cabe decir que las Montesa 74 Cota, motor fabricado desde hace mucho tiempo en Esplugas, llevan bujías de rosca corta, y como este es un modelo nuevo...

Además de las bujías, gran cantidad de cables de cuenta kilómetros rotos; Esto, si constituye un defecto de la moto en cuestión, ya que todas las motos rompieron varios cables hasta que se decidió cambiarlos únicamente en una de ellas, para el control del kilometraje de la prueba, a la vista de que el stock de recambios de estos cables disminuía alarmantemente.

Montesa, lleva ya un tiempo intentando solucionar este defecto, buscando a otros proveedores y estudiando una curva de salida más suave, ya que todos los cables se par-



asfalto, y un buen montón de bombillas de piloto trasero. Esto último es otro fallo de estas motos, claro que al igual que ocurre con los espejos que casi ningún fabricante le monta de origen, aquí lo que ocurre es que los pilotos traseros de las motos de diferentes tiempos siempre se funden en todas las marcas, lo cual tan poco es excusa, por supuesto.

## ANTES DE DESMONTAR, AL BANCO DE PRUEBAS

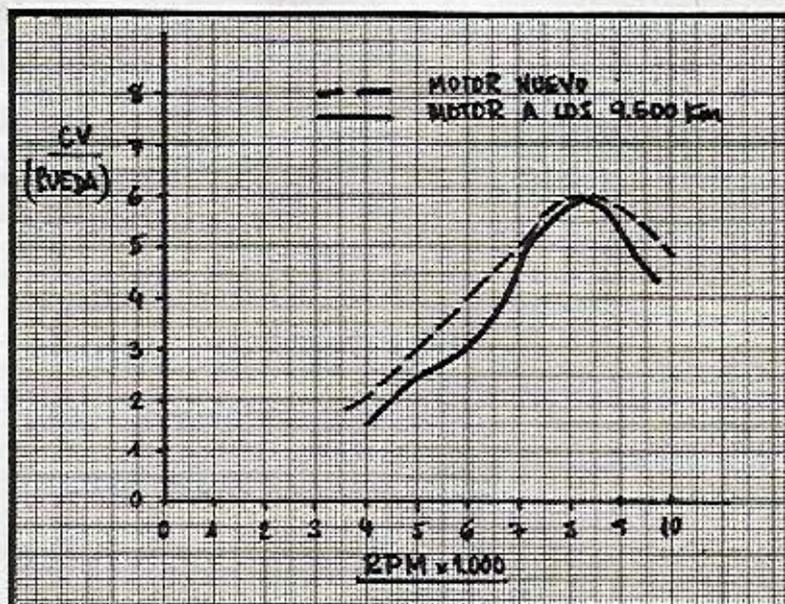
Antes de salir las motos

La Montesa Crono objeto de prueba antes de iniciar su total desmontaje

Medición de potencia en banco de rodillos

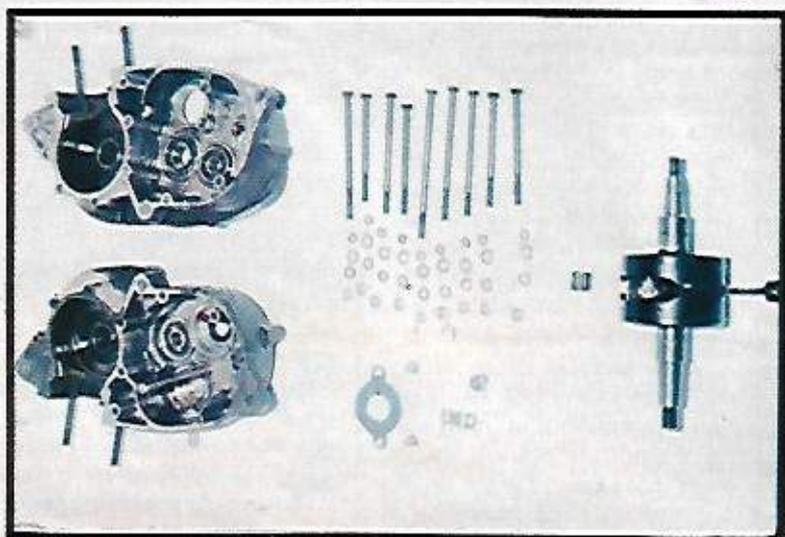
tieron por la parte superior. Este detalle demuestra que una prueba de este tipo tiene una doble utilidad para el posible comprador: Por una parte se informa de las características, cualidades y defectos de la moto, y por otra, la propia fábrica se preocupa por solucionar lo más rápidamente posible estos defectos, ya que se van a enterar de ellos sus posibles compradores (por supuesto en el caso de una fábrica seria).

Detalle del gráfico de potencia, en el que se aprecia la distinta curva obtenida, una vez cubiertos los casi 10.000 km.



Otro de los accesorios del «cajón de piezas rotas» que se hace notar por su número, son los espejos retrovisores. Pero claro, como la mayoría de las motos, las Montesas Crono se entregan sin espejos retrovisores, a pesar de que el circular sin ellos te hace candidato a una multa. En estas Cronos del viaje, se montaron unos de la antigua Montesa Rápita, que se rompían casi solos. Si bien en este caso, no se puede decir que la rotura de espejos retrovisores no es un fallo de las Cronos, es porque no los lleva de origen, lo cual es tan fallo como si se rompieran, pero en fin...

Por lo demás, tan sólo un juego de gomas de tobera de carburador que se desmon-



Semicarteros desmontados con sus accesorios

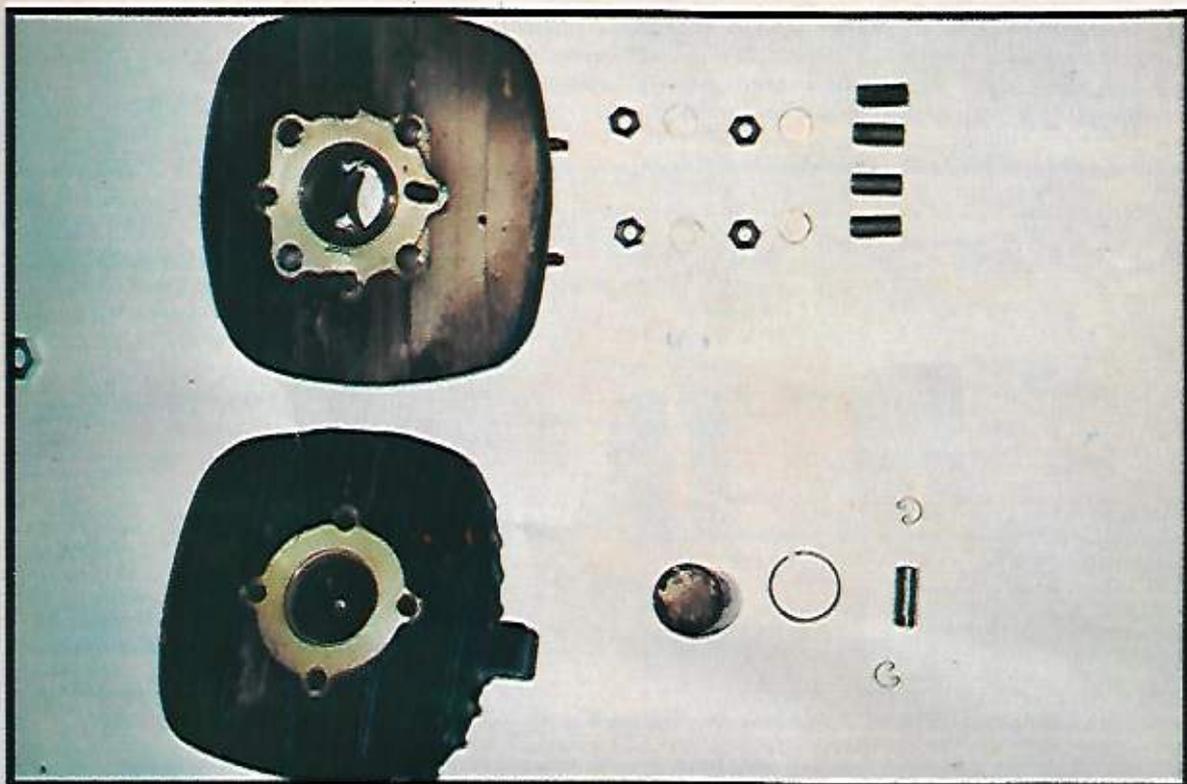
taron para ver si tenían toma de aire, y se rompieron al

Mecanismo de arranque

sacarlas; un faro de resultados de un aterrizaje forzoso en el



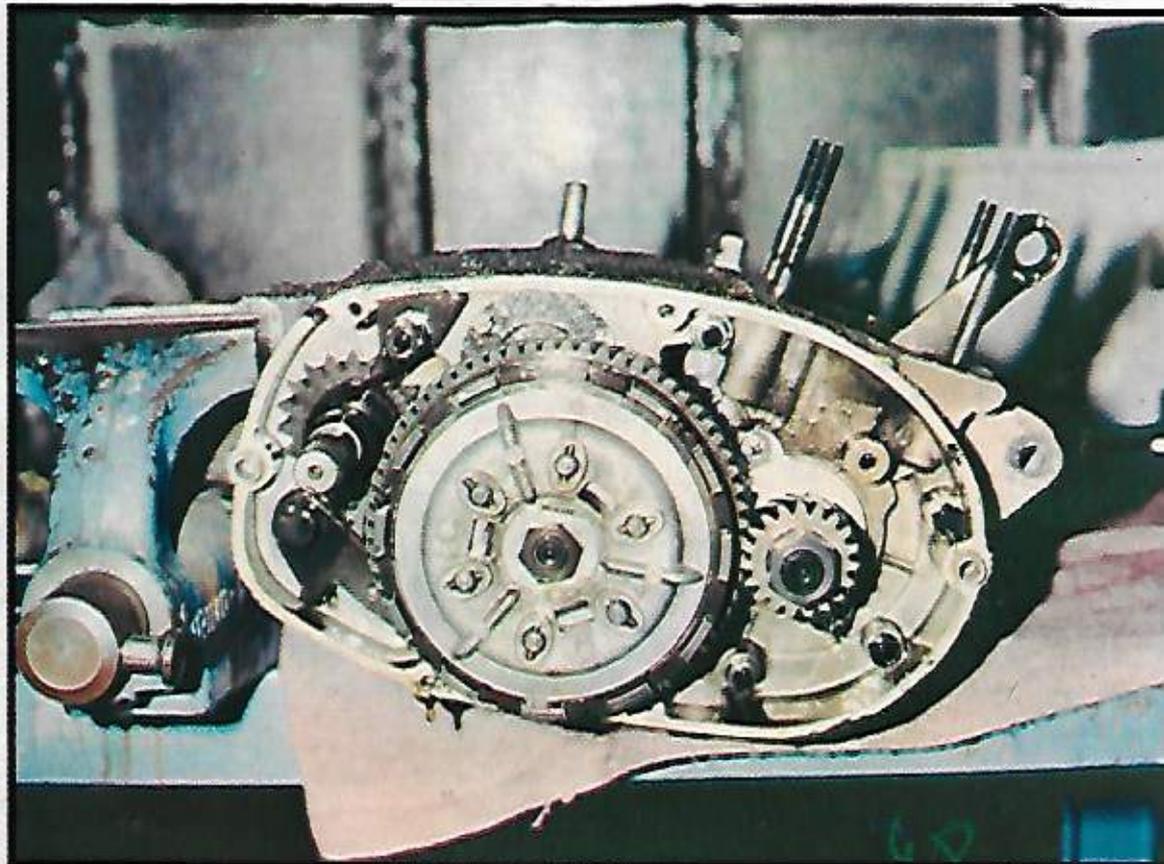
hacia la primera etapa de Operación Crono, todas pasaron por el banco de pruebas de rodillos de la fábrica



con el uso normal de un motor, debido al desgaste del pistón y cilindro. De cualquier forma, seguro que en los principios de la prueba, con el motor perfectamente rodado esta potencia sería mayor que la actual, para descender a cabo de algunos miles de kilómetros a la cota señalada, lo que es perfectamente lógico.

Esta curva más puntiaguada, indica que el motor necesita girar en una gama de régimen más ajustada para que dé su «buena potencia», o sea, que el motor ha perdido «bajos», circunstancia que un conductor sensible llega a notar, así como una sensación de estar el motor más «suelto» debido al menor roce del cilindro con el pistón y el segmento (uno solo en este caso). Por

Cilindro y culata



Vista del cárter por el lado del embrague

que cabía suponer que en una moto rodada convenientemente y con una buena puesta a punto, estas cifras aumentarían, pero nuestro interés estaba en ver la curva de potencia que daba la moto después de más de 9.000 kms. seguidos a tope de rendimiento. Hay que señalar que la moto se puso en el banco

sin tocar ni comprobar absolutamente nada de la moto, lo que era imprescindible para que esta prueba tuviera validez.

La comparación de los dos gráficos obtenidos, antes, y después de la prueba, están reproducidos en este artículo, y de su examen podemos deducir, que si bien la potencia máxima no ha variado, la curva se ha hecho más puntiaguada, como debe ocurrir

los menos esto es lo que dejaba suponer la curva antes de desmontar el motor y verificar con precisión el desgaste del cilindro y pistón, lo que confirmó estos hechos.

## DESMONTAJE DEL MOTOR

Una vez realizadas todas las operaciones anteriores,

para medir sus potencias a la rueda. Entonces, las motos apenas tenían unos pocos kilómetros de rodaje, por lo

lega el turno de desmontar por completo el motor pieza a pieza. Esta operación la realizó el propio Esteban Soler, el único piloto que se ha «tragado» absolutamente todos los kilómetros de la Operación Crono... Y encima esto.

Se saca el motor del chasis y se puede apreciar mejor la circunstancia ya notada de que no se observan fugas de aceite en las juntas ni por los retenes, lo que no es poco decir para una moto no japonesa ni BMW.

Una vez sacado el aceite del motor (lleva un único aceite para cambio y embrague), comienza a abrirse el motor. Carburadores fuera y se aflojan los tornillos de la culata. Culata fuera (con poca carbureta) y se aflojan los tornillos del cilindro: Cilindro fuera y a continuación pistón fuera.

Primera observación con sorpresa: El pistón lleva una pequeña gripada, con su consiguiente marca en la camisa del cilindro, a pesar de que nadie había dicho nada; alguno de los innumerables pilotos de esta moto tiró la piedra escondió la mano... De todas formas la enganchada ha sido verdaderamente muy pequeña. Las muestras de fugas por el segmento también están dentro de lo normal.

El sistema de selección de marchas, que apareció en un estado perfecto

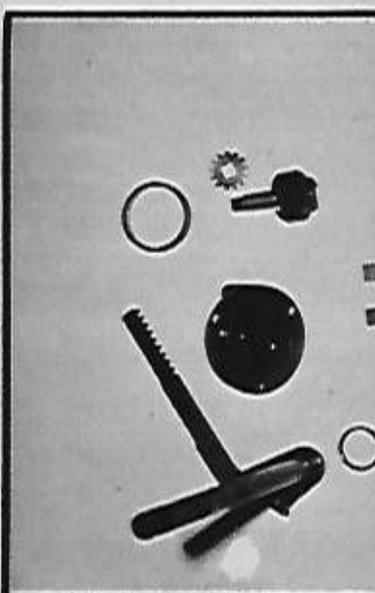
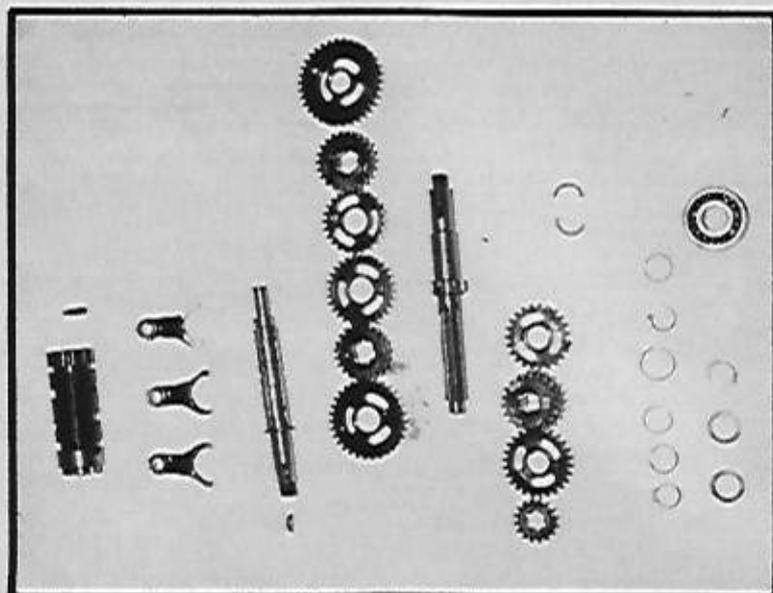
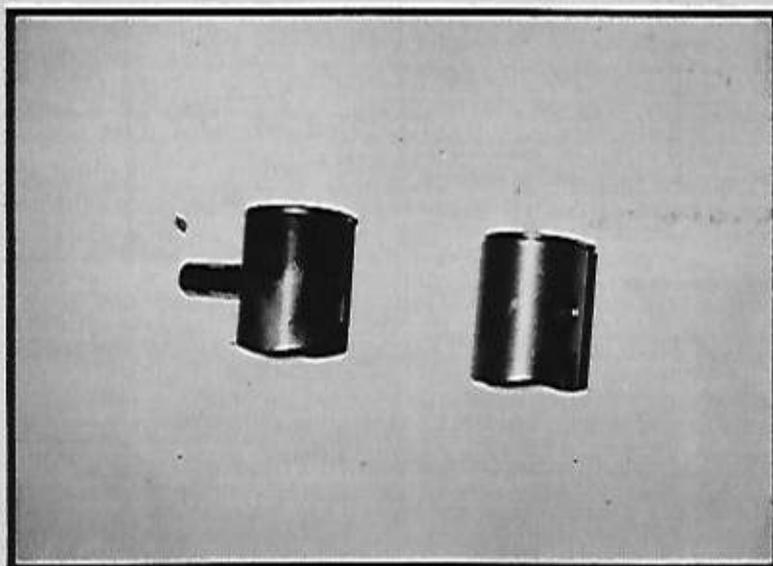
Se sacan ahora las tapas laterales y el encendido. El volante está bien, y un examen al plato y los platinos nos

hace ver que estos últimos tienen el contacto considerablemente gastado, sobre todo teniendo en cuenta que con

ocasión de la rotura del plato anterior se cambió todo el conjunto.

Al sacar la tapa del lado del embrague, aparece otra sorpresa. Uno de los 3 pequeños muelles que mantienen los discos con dentado en la campana hacia un lado de la regata, y que tienen como misión evitar ruidos, está roto. El asunto no tiene ninguna importancia (la mayoría de los motores no llevan estos muelles, pero Montesa los viene montando desde hace algunos años), pero por ser la única pieza rota aparecida

El pistón de la izquierda es el de la Crono de la Operación, que se puede comparar con uno nuevo. En el usado se pueden apreciar los síntomas de una pequeña gripada



Conjunto de ejes de cambio, piñones, tambor de selección y horquillas, todo ello impecable

Conjunto del encendido, una de las partes más flojas de la moto



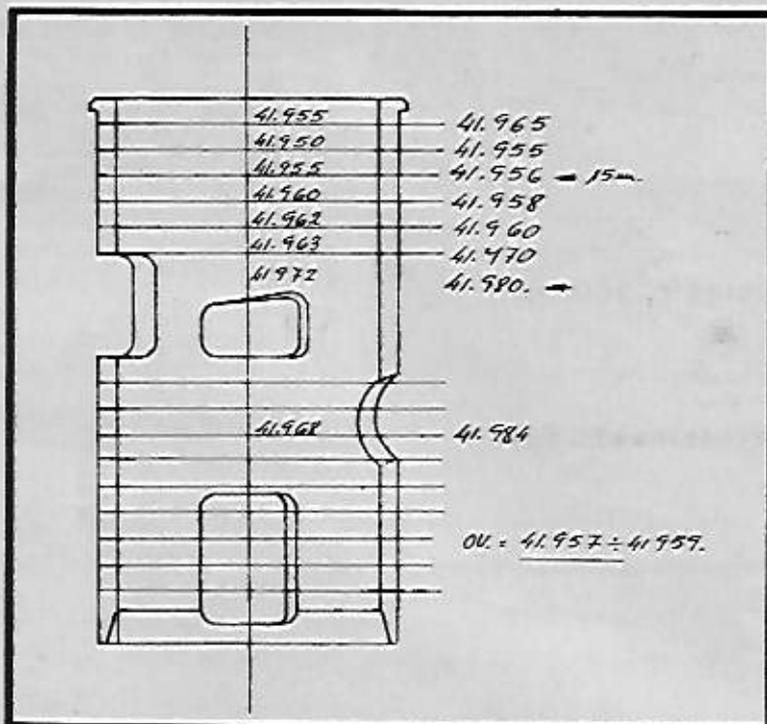
durante nuestro examen, es de reseñar el detalle.

Sacamos el mecanismo de selección de marchas, que está en un admirable buen estado. Al desmontar el embrague, hay que verificar el estado del tucho empujador —perfecto—, el estado de los discos y de los muelles. Los discos son todos metálicos y su estado es bueno, teniendo todavía muchos kilómetros de vida por delante. En cuanto a los muelles, todos conservan su longitud y tensión inicial, excepto dos de ellos, que han

cedido, uno 3 décimas y el otro, el más sufrido, 9.

Ya ha llegado el momento de abrir el carter, para lo que hay que sacar todos los tornillos transversales que los fijan, y los topes de retenes. Todo sale con bastante facilidad y se separan los dos semicarteros. El cigüeñal cuesta bastante de sacar del cojinete en el que ha quedado, lo que muestra que ha debido alcanzar una buena temperatura en sus innumerables palizas a tope. Está en perfecto estado, así como la biela y las jaulas de rodillos; todo el conjunto muy robusto para tratar de un motor de sólo 74 cc.

Sacamos ahora el mecanismo de arranque, sin ninguna cosa para señalar, el tambor de selección y las tres hor-



te de la moto ni al fabricante del encendido, sino tal vez al hecho de llevar un encendido de este tipo, poco apropiado hay día para motores que giran a elevado régimen, por lo que sería de desear, máxime teniendo en cuenta el precio de la moto, un encendido electrónico.

Un comentario aparte merece el estado de cilindro y pistón, en el que no basta una aproximación más o menos exacta de su desgaste, sino que es necesaria una verificación rigurosa.

Gráfico de cotas de verificación del cilindro. Las cotas de origen están entre 41, 960 y 41, 954 mm.

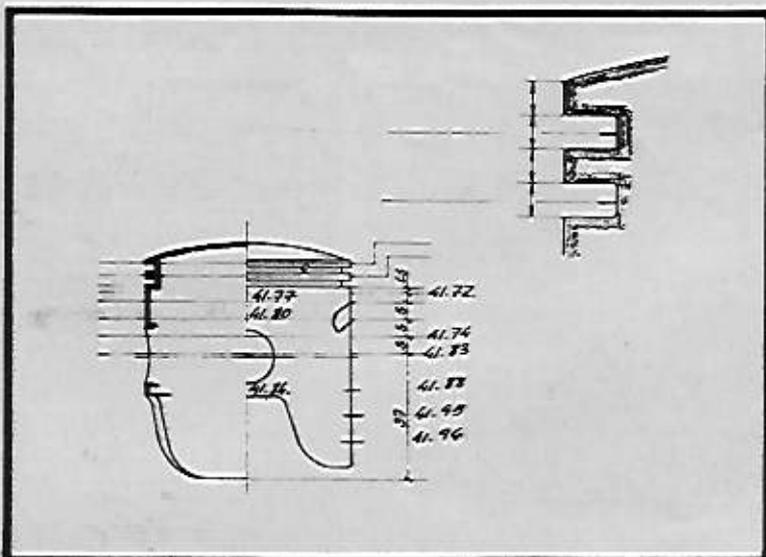
## VERIFICACION DE CILINDRO Y PISTON

Esta operación se realizó en el laboratorio de verificación de la fábrica, midiendo los diámetros en las cotas de verificación mediante calibradores neumáticos Etamic, de precisión de una milésima de milímetro; estas medidas, comparadas con las de

Este es uno de los pequeños muelles que se rompió, que sujetan lateralmente los discos de embrague



Gráfico de cotas de verificación del pistón. Se pueden comparar con las originales que son entre 41, 939 y 41, 934 mm.



tolerancia originales, dan la medida del desgaste sufrido por ambas partes.

Las medidas del cilindro estándar están dentro del campo 41,960 - 41,951 mm (medidas de su familia, marcada en el propio cilindro, en versión de pistón Tarabusi), siendo las del pistón de 41,939 - 41,934 mm. La holgura entre ambos, está pues en el campo 0,012 - 0,026 mm.

Las cotas obtenidas en el cilindro y pistón de la moto de la prueba están indicadas en el diagrama adjunto, y en ellas

quillas. Tanto el tambor como las puntas y las uñas de las horquillas están en un estado impecable. De todo el conjunto de selección de marchas, únicamente el tetón de engrane del selector está algo marcado; El resto parece nuevo.

Los ejes de cambio y piñones están también en perfecto estado, como era de esperar en este caso (aunque no tanto en el anterior).

Únicamente queda un examen a los cojinetes, tanto de cigüeñal como los de cambio, todos en perfecto estado de uso.

Así, podemos decir como resumen, que el motor se encuentra en un estado francamente bueno, con la excepción de muelle lateral de los discos de embrague, que

apareció roto y con la particularidad de un sistema de selección de cambio en estado excelente. También cabe

señalar el quizás excesivo desgaste de los contactos del encendido, lo que en principio no es imputable ni al fabrican-



de vida, tampoco está ya en su mejor momento.

## LOS ACCESORIOS

Finalizado el examen del motor, sólo queda comprobar el estado de la cadena, frenos, suspensiones y estado general del chasis.

El desgaste sufrido con la

Aquí se puede ver la diferencia entre la cadena usada y una nueva, acusando la primera un apreciable desgaste

ción teóricamente recta. Para ello le hemos colocado al lado de una nueva tal como se muestra en una de las fotos, según lo cual le puede quedar un período de vida igual al que lleva rodando.

Respecto a los frenos, ningún detalle a reseñar, excepto lo poco gastados que se encuentran los forros (lo que da la medida de su dureza), el buen estado de los tambores, de las levas y de los muelles.

Tampoco se ha encontrado ningún tipo de anomalía en las suspensiones ni en el chasis.

## CONCLUSIONES

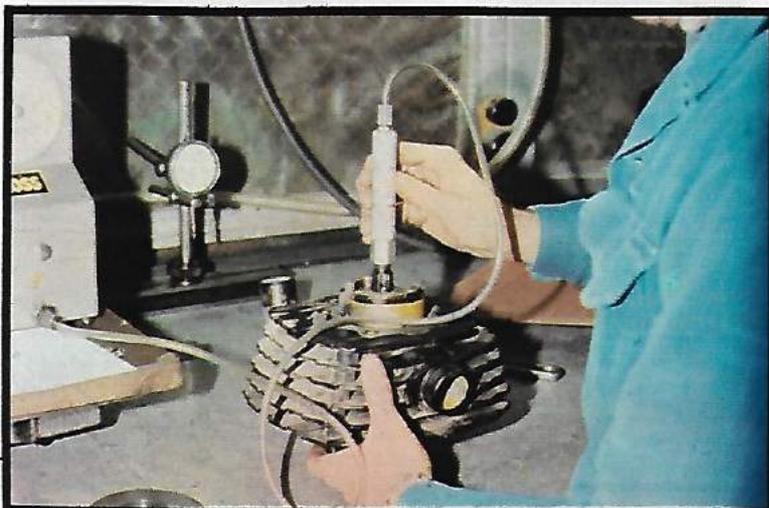
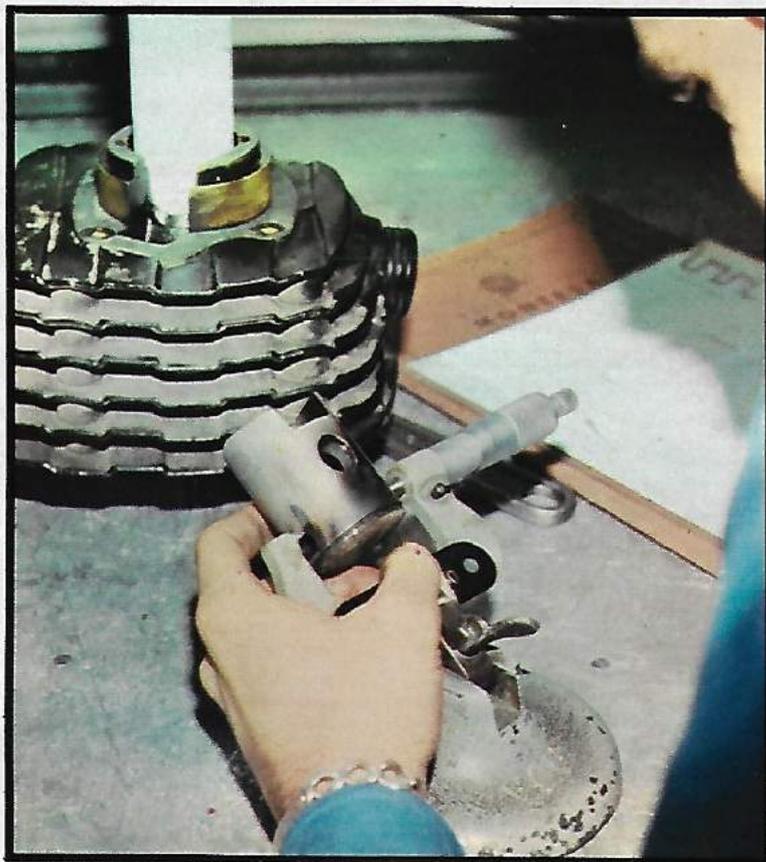
La conclusión que podemos sacar de este examen de los órganos de una moto después de haber recorrido casi 10.000 kms. y sobre todo en las circunstancias en las que lo ha hecho, es del todo satisfactoria, teniendo en algunos puntos un resultado excelente, normal en muchos y con los fallos detallados ya comentados en algunos puntos, como el encendido, el cable de cuentakilómetros, o el detalle del muelle de los discos de embrague, circunstancia que no deja de ser un detalle ya que puede tratarse de una rotura no producida en

Verificación de las cotas del pistón

Nada que objetar del estado de los frenos y tambores

podremos ver, que si bien el cilindro está muy poco ovalado, con apenas muestras de desgastes, no se puede decir lo mismo en cuanto al pistón, ya que justo debajo del segmento (donde se toman las medidas de tolerancia cilindro - pistón), el desgaste sufrido durante estos 9,500 km., ha sido de casi 2 décimas, con lo que la tolerancia ha pasado a ser de 2 décimas entre cilindro y pistón, valor, que si bien no es alarmante en condiciones de uso turístico, ha perdido buena parte de la eficacia debida a su ajuste, por lo que habrá perdido potencia el motor respecto a su tolerancia óptima (Esta tolerancia óptima, se puede considerar situada entre 0,5 y 1 décima en un motor de uso turístico de esta cilindrada).

Verificación de las cotas de cilindro mediante un calibrador neumático Etamic de gran precisión



Estos resultados se pueden considerar normales teniendo en cuenta el tipo de solicita-

ciones a que ha estado sometido el motor, y aunque le queda un considerable tiempo



cadena es fácilmente comprobable por la curva que toma al colocarla en su posi-

otras motos (además de su poca importancia por sí misma).