

EXCLUSIVITÉ

Présentation des nouvelles Montesa de Trial.

par Loulou, Blax, Paulo, Francesco, Vincenzo et les autres...

NOUVEAUTÉS MONTESA 1980: COTA 123, 200, 248 ET 349 «REPLICA»

Pourquoi ?

Montesa voulait réagir commercialement à deux attaques. La mauvaise image de l'industrie espagnole, ternie par la crise Ossa et la fermeture de Bultaco (voir encadré) ; Montesa est la seule usine qui n'avait pas eu de problèmes (sauf des grèves) mais a souffert des crises des copains. Ensuite, on s'est engagé, à Esplugas, siège de la firme, de la notoriété, de la percée des Fantic 125 et 200. Face au brio italien, fallait réagir !

Eh bien, c'est chose faite et bien faite. Cadre rouge et manteau blanc, une 80 (sortie en septembre, pas vue), une nouvelle 125 Cota, une 200 Cota, une 248 Cota, et la Cota 349 « new look », dérivée des machines de Karlson, Vesterinen et Soler. Tout ça, le v'la. Rien que pour vous, petits veinards !

Cota 123

L'ancien modèle avait dix ans. C'est vrai qu'on commençait à s'en lasser. Sa 3 « Trois quarantehuisation » récente (ensemble selle réservoir) n'avait rien d'époustouflant.

Depuis un an et demie, on gambergeait fort le sujet. Résultat ? Esthétiquement, pas mal. Garde boue, ensemble selle réservoir blancs et une casquette rigolote sur le phare avant, le tout monté-souple.

Le cadre rappelle un peu celui de la 349. Mais il plus menu, et il est continu ou le moteur. Double berceau. Amortisseurs Betor, fourche Montesa (fourreaux carrés, rouges... suivez mon regard !). Le moteur est beau côté droit. Carter de la 125 cross. Cylindre et culasse à ailetage en vaguelettes. Mais côté gauche, c'est l'ancien carter de la 123, tout rond, façon Europe de l'Est. Bon ! j'ergote. C'est franchement franchement réussi, à un carter près ! Sur le papier, c'est attirant. Compression importante (14 à 1), moteur carré, (alésage = course), filtre Twin air. Boîte 6 vitesses. Et on démarre vitesse engagée. Alleluia !

*Jantes légèrement colorées. La classe quoi ! Poids réduit (82 kilos à vide !). Belle finition. Reste plus qu'à l'essayer ! Ça viendra les mecs, ça viendra !

Cota 200

L'analogie avec la « doctrine Fantic » est encore

LES NOUVEAUTÉS 81.

Il y a quelques semaines, Moto-Revue vous présentait, en exclusivité mondiale, l'Italjet.

Cette fois-ci, en exclusivité encore, voici toutes les nouvelles Montesa 1981. Elles seront présentées en France, officiellement, le lendemain du jour où vous lirez ces lignes.

Mais les Espagnols et les Italiens, les ont vues avant. Aucune raison de les faire passer en premier, on a donc rétabli la justice !



Cota 349 « Replica ». Peut-être la moto championne du monde cette année.



Cota 200. Elle fera son entrée en championnat du Monde avec Colson et Birkett.

plus troublante lorsqu'on sait que c'est aussi une 125 montée à 175. Et que la machine sera confiée à des pilotes de renom dans le mondial, Colson et Birkett. Voilà donc la cylindrée intermédiaire sportive à l'espagnole.

Et en plus, on a pu l'essayer un petit peu ! La partie cycle est la copie conforme de celle de la nouvelle 123. Etant satisfaisante aux essais, on n'a pas jugé utile de faire autre chose. C'est une conception en vigueur chez SWM par exemple, (125-320 TL), efficace. Fantic a fait deux parties cycles différentes.

Bas moteur identique (vilain à gauche). Haut moteur passé à 175. Super carré (alésage plus important que la course), taux de compression moins important que sur la 125 ; carbu. identique, de 0 20. Pas de problèmes, on a visé la souplesse ! Mes espions espagnols m'avaient signalé que ça marchait fort. Et figurez-vous que je croise Manuel Soler, un de mes grands copains, et pilote officiel Montesa. Ex super essayeur chez Bultaco, super essayeur de Moto Revue. J'ai confiance en lui. Hop, il essaye...

Effectivement, souplesse phénoménale. Je le sens à le voir passer, il me le confirme. Les suspensions sont super bonnes, souples aussi. Montesa a bien joué. Ils jouent leur carte. Fantic, c'est chez brio moteur. Ici, c'est chez souplesse. Il y a moins de chevaux que dans une italienne, mais c'est plus pilotable. Vivement le comparé réel !

Cota 248

Fin de la 247 « Olf Karlson ». Fin de la 348 « Malcolm Rathmell ». 2 grandes, super épopées du trial.

Pour les remplacer, un modèle unique : la 248. Partie cycle de la 349. Et moteur de 239 cc. Faite surtout les marchés anglais et français. Blanche et rouge. Beau truc. A essayer aussi, ça a de l'avenir !

Cota 349 « Replica »

Elle sera probablement championne du monde cette année, Karlson et Vesterinen ayant les 2 premières places au provisoire.

On a déjà dit dans ce canard que la 349 client était assez différente de la machine d'usine, chose d'ailleurs rarissime en trial.

Cette « Replica », qui sera le modèle client 1980,



Au cours de la présentation à laquelle nous avons assisté (en pirates !) Manuel Soler a fait une démonstration de la 200.



Cota 200 : partie-cycle conforme à la nouvelle 123, recherche de souplesse avant tout. Le résultat ? Apparemment très intéressant, d'après notre essayeur Manuel Soler !

Fiche technique

Cota 123

Moteur

123,7 cc. Alésage x course : 54 x 54. Compression : 14 à 1.
Carburateur : Amal Ø 20.
Filtre : Twin Air. Superficie filtre 290 cm³.
Allumage : Volant magnétique.
Alternateur : Motoplatt.

Transmission

Primaire par engrenages hélicoïdaux.
Rapport : 65/19 : 3,421.
boîte à 6 rapports :
1^{er} : 2,833
2 : 2,285.
3^e : 1,611
4^e : 1,200.
5^e : 0,840.
6^e : 0,620.
Secondaire par chaîne : rapport 54/11.

Suspension

Fourche télescopique, Ø 35 mm, débattement 180 mm.
Bras oscillant et amortisseurs Betor, course 130 mm.
Roues alliage léger : AV 160 x 21, AR : 285 x 18.
Pneus Pirrai CR trial 2,75 21, 400 x 18.

Freins

Tambour Ø 10 mm.
Réservoir

Monocoque, capacité 5 litres.

Dimensions

Longueur : 1 990 mm.
Empattement : 1 305 mm.
Largeur : 895 mm.
Hauteur de selle : 770 mm.
Garde au sol : 322 mm.
Poids : 82 kg.

Fiche technique

Cota 200

Moteur

Type : 173,7 cc. Alésage x course : 64 x 54. Compression : 11,5 à 1.
Carburateur : Amal Ø 20.
Filtre : Twin air.
Superficie filtre : 290 cm².
Allumage : Volant magnétique alternateur Motoplatt.

Transmission

Primaire par engrenages hélicoïdaux.
Rapport : 65/19 : 3,421.
Boîte à 6 rapports :
1^{er} : 2,833.
2^e : 2,285.
3^e : 1,611.
4^e : 1,200.
5^e : 0,840.
6^e : 0,620.
Secondaire par chaîne, rapport 54/11.

Suspension

Fourche télescopique, Ø 35 mm, débattement 180 mm.
Bras oscillant et amortisseur Betor, course 130 mm.
Roues : alliage léger AV : 160 x 21, AR : 285 x 18.
Pneus : Pirelli CR Trial 2,75 x 21, 400 x 18.

Freins

Tambours Ø 110 mm.

Réservoir

Monocoque, capacité 5 litres.

Dimensions

Longueur : 1 990 mm.
Empattement : 1 305 mm.
Largeur : 805 mm.
Hauteur de selle : 770 mm.
Garde au sol : 322 mm.
Poids : 82 kg.

Cota 123 : la petite nouvelle. Heureusement : l'ancien modèle avait 10 ans ! Sur le papier, elle a l'air chouette : attendons de voir de plus près.

Fiche technique

Cota 248

Moteur

239,3 cc. Alésage x course : 69 x 64.
 Compression : 9 à 1.
 Carbu : Amal Ø 26
 Filtre : Twin air.
 Superficie filtre : 190 cm².
 Allumage : Volant magnétique - alternateur Motoplatt.
 Transmission : Primaire par engrenages hélicoïdaux. Rapport 64/20 = 3,2000.
 Boîte à 6 rapports :
 1. 3,000
 2. 2,410
 3. 1,730
 4. 1,277
 5. 0,863
 6. 0,600.
 Secondaire : par chaîne.
 Rapport : 40/10.

Suspension

Fourche télescopique, Ø 35 mm, débattement 180 mm.
 Bras oscillant et amortisseur Telesco, course 140 mm.
 Roues alliage léger AV 160 x 21, AR 285 x 18. Pneus Pirelli CR Trial 275 x 21, 400 x 18.

Freins

Tambours Ø 110 mm.

Réservoir

Monocoque.
 Capacité : 5,25 litres.

Dimensions

Longueur : 1 050 mm
 Empattement : 1 350 mm
 Largeur : 810 mm
 Hauteur de selle : 825 mm
 Garde du sol : 335 mm
 Poids : 95 kg.

Fiche technique

Cota 349

Moteur

349,6 cc.
 Alésage x course : 83,4 x 64.
 Compression : 8,5 à 1.
 Carbu : Amal Ø 27
 Filtre : Twin air.
 Superficie filtre : 190 cm².
 Allumage : Volant magnétique - alternateur Motoplatt.
 Transmission
 Primaire par engrenages hélicoïdaux.
 Rapport : 64/20 = 3,200
 Boîte à 6 rapports
 1. 3,000
 2. 2,410
 3. 1,730
 4. 1,277
 5. 0,863
 6. 0,600.
 Secondaire : par chaîne.
 Rapport : 40/10.

Suspension

Fourche télescopique, Ø 35 MM; débattement 180 mm.
 Bras oscillant et amortisseurs Telesco, course 140 mm.
 Roues alliage léger AV 160 x 21, AR 285 x 18. Pneus Pirelli CR Trial 275 x 21, 400 x 18.

Freins

Tambours Ø 110 mm

Réservoir

Monocoque,
 Capacité : 5,25 litres.
Dimensions : longueur : 2 050 mm
 Empattement : 1 350 mm
 Largeur : 810 mm
 Hauteur de selle : 825 mm
 Garde au sol : 335 mm
 Poids : 93 kg.



Cota 248 : l'avant très grosse. Elle marque la fin de la 247 « Olf Karlson », mais aussi de la 348 « Malcolm Rathmell ». Une belle époque. Partie cycle de la nouvelle 349, moteur 239 cm³.

est directement dérivée de la moto officielle. (Soler m'a dit qu'il avait trouvé des trucs à lui, on verra ça l'an prochain) !

Modifications ? Nouveau piston, nouveau cylindre, distribution totalement modifiée. Carburateur différent. Collecteur d'échappement plus large. Angle de fourche diminué d'1 degré (pour rendre la moto plus maniable, plus évolutive). Nouveaux amortisseurs. Boîte à 6 vitesses avec des rapports plus courts. Patin tendeur de chaîne. Selle plus basse.

Eh ben, tout ça, ça fait un paquet de modif non ? Et ça correspond bien aux griefs exposés contre la 349 « première mouture », trop stable, tirant trop long, à la puissance mal utilisée, mal répartie. Il manque une modif de taille, mais dont on sait qu'elle nécessite de redessiner tout un bas moteur : le démarrage avec vitesse enclenchée. Ça viendra ! Et encore une belle bête !

Conclusion

D'abord, faut dire que la 349 Replica et la 125 seront disponibles très prochainement. La 242 et la 200 aux alentours du salon, en octobre.

Ensuite, faut dire qu'on est bien contents. L'Espagne rend coup pour coup à l'Italie. Après Ossa, Montesa relève la tête. L'a-t-elle baissée d'ailleurs ? Disons que ça avait besoin de nouveauté et d'efficacité. Et le coup est carrément réussi, si l'on pense qu'il y aura en plus une 80 destinée à la France.

Faudra attendre les essais comparés pour savoir vraiment ce que ça vaut, mais on peut affirmer, d'avance, que ça marche super bien.

Le marché du trial reprend des dents. C'est bien. On ne gagne pas une guerre sans munitions. Ce n'est pas une guerre ? OK ! On ne séduit pas dans l'indifférence ! Allez mecs, je vous salue...