

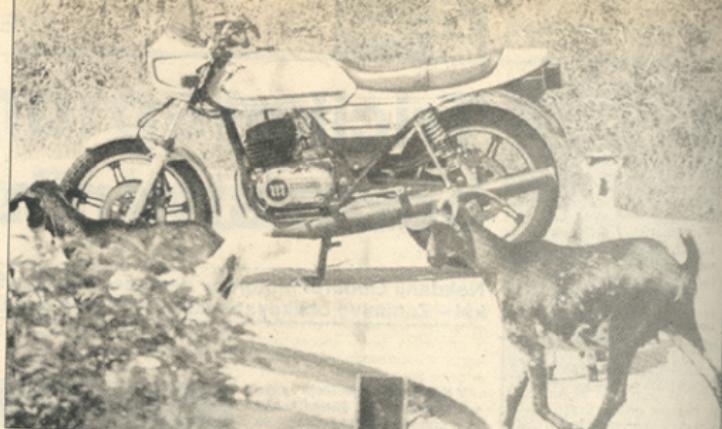
(Mig) – O španskih motociklih bolj malo poročamo. zadnja leta je namreč španska motociklistična industrija zašla v težave, pa čeprav so bili njihovi trial in enduro motocikli nenadkriljivi. Toda prodr Japoncev, ki so svoje znanje in tehnično premoč usmerili tudi v terenske motocikle, je opravil svoje. Španske tovarne so na kolenih in Yamaha že z veliko žlico utrujujo svoj položaj v Španiji.

Montesa je tako znana po svojih terenskih motociklih, da je verjetno za prenakanatega motorista presenečenje cestni motocikel iz te priznane španske tovarne. Toda poznavalci se še vedno spominjamajo športno nabritega motocikla impala 175 iz šestdesetih let, ki je Montesi prinesel velik uspeh. Najnoviji model, imenovan crono 350, kaže, da je Montesa sklenila obudit staro slavo – z novim motociklom seveda.

Prvi prototip tega motocikla je bil predstavljen v Barceloni pred tremi leti in že takrat je nakazoval športna naprednjaka. Kajti na moč je bil podoben Montesinemu endurance motociklu, ki pa je imel vodno hlajeni motor.

Motor, ki poganja motocikl crono 350, je že dobril dvajset let znan enovaljni dvotaktnik klasične zasnove. Seveda je v tem času služil terenskim motociklim, toda pomajevalna kura se je, kot kaže, obnesla. Ojačali so karterje motorja, saj je enovalnik s prostornino 349,6 kubika bil pravo leglo vibracij. Ojačali so sklopko, menjalnik je postal šeststopenjski. Izredno pozornost so namenili izpušnemu sistemu, tako dosegli, da motor med 2500 in 7500 vrtljaji v minuti razganja od moči. Ocene kažejo, da je najboljši del tega motocikla prav motor, pa čeprav med 5000 in 7500 vrtljaji tudi tako vibrira, da voznika daljše priganjanje po avto cesti spominja na nezaželeno »masazo«. No, kot posebnost tega motorja velja omeniti, da ga ne maže olje, pomešano z bencinom, temveč, da za mazanje skrbi Mikunijeva črpalka, ki potrebno olje dovaja v karter motorne gredi.

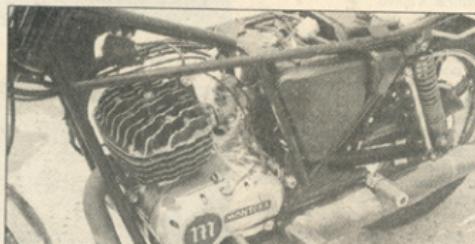
Motor je vpet v dvojen cevni okvir, ki pa so mu testniki počitali zgredeno geometrijo. V zaporedno nianziranih ovinkih je motocikel neposlušen, trdo sledi zahtevani krivulji. Zato pa je v dolgih ovinkih razveseljivo miren. Vzmetenje je vsekakor boljše od okvira. Prednja vilica je Betorjeva s krami Ø 35 mm in hodom 125 mm, zadnja blažilnika pa sta nastavljiva in prav tako izdelek firme Betor. Zanimivi sta kolesa, ki po zasnovi močno spominjata na Hondine Comstar, izdeluje pa jih priznana firma Akront, na aluminijast obroč je pritrjena sedemkraka zvezda iz magnezija. Pohvaljen je izbor gum. Kupec namreč lahko izbera med gumami Dunlop TT 100 ali pa Pi-



Montesa crono 350 – končna izdelava je površna, kar pa motociklu zaradi športnih lastnosti ne zblja

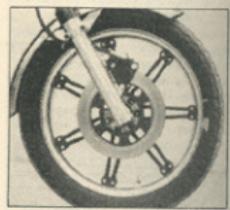
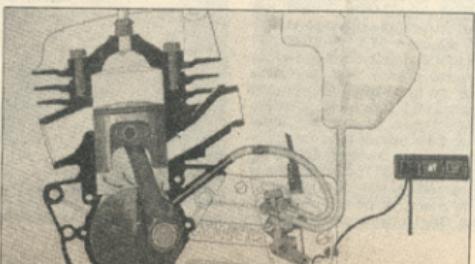
Novost iz Španije – montesa crono 350

Montesa je odličnim enduro in trial motociklom dodala nekoliko nedodelan cestni motocikel – Motor je odličen, splošna kvaliteta pa ni zavidiljivi ravni



Zračno hlajen enovaljni dvotakten motor z vrtino in gibom 83,4 x 64 mm in prostornino 349,6 kubika je kljub vibracijam zaslužil visoko oceno

Motor maže olje, ki ga iz ločenega rezervoarja dovaja Mikunijeva črpalka



Razstavljeni kolesni obroč so izdelek firme Akront, ki je močno cenjen predvsem med ljubitelji terenskih motociklov

reilijevimi mandrake. Na vsakem kolesu je po en 260 mm zavorni kolci.

Tudi na oko je motocikel privlačen. Ocitajo mu sicer, da je sedež z višino 80 cm od tal previsok za razred motociklov, toda s prevoženimi kilometri je to le še lepotna napaka. Seveda, če niste prav prilikave rasti. Športnemu izgledu motocikla se pridružujejo tudi zmogljivosti:

Tehta je 128 kilogramov in zmore v šesti prestavi okroglo 160 km na uro. Na 400 metrov pospeši v 14 sekundah in širih desetihkah. Pri konstantni hitrosti 130 km na uro pa popije okroglo šest litrov bencina.