

2005

# Montesa

# COTA 4RT

## INFORMAZIONI STAMPA

### Introduzione

Le competizioni di Trial, la cui storia è antica quasi quanto lo sport del motociclismo stesso, sono divenute ormai un evento internazionale del massimo rilievo che mette in luce soprattutto le capacità individuali dei piloti e la tecnica, piuttosto che la massima velocità delle moto e la potenza dei motori. Le gare di Trial, che vengono disputate sia su tracciati indoor noti per gli ostacoli sempre ardui da superare, sia su circuiti outdoor puntualmente realizzati su terreni dalle mille insidie con declivi scoscesi, curve impossibili e parti rocciose quasi insormontabili, sono considerati la prova più difficile che un pilota possa sostenere per via della saldezza di nervi e concentrazione che richiedono.

La Honda è da sempre in competizione in questa specialità, sia con il suo marchio che unitamente a uno dei più famosi e altisonanti nomi di questo panorama sportivo, la Montesa. Negli ultimi anni, grazie alla splendida intesa con la Honda, i piloti della Montesa - HRC (Honda Racing Corporation) hanno dominato i Trial ai massimi livelli e il futuro della Honda in questo sport appare quanto mai roseo.

Le moto da Trial, da tanti anni a questa parte, sono state sempre alimentate con motori 2 tempi il cui principale pregio consiste nel fornire tanta potenza all'interno di una configurazione compatta e relativamente semplice. Il dazio da pagare consiste a sua volta in un elevato livello di emissioni nocive,

nel forte consumo di carburante e nell'eccessiva rumorosità dei motori. Oggi, si profila finalmente all'orizzonte un cambiamento epocale.

Considerato per anni un settore piccolo e non rilevante del motociclismo, al punto da rimanere terra franca per quanto concerneva le normative internazionali sulle emissioni, anche il mondo così a lungo protetto del Trial deve ora assumersi maggiori responsabilità verso le problematiche sull'impatto ambientale, e per questa ragione l'utilizzo dei propulsori 2 tempi appare avviato sul viale del tramonto. Le nuove normative previste per la stagione di gara 2006, infatti, sono molto più restrittive sui valori delle emissioni, e la necessità di adeguarsi a tali valori decreterà senz'altro la fine dei 2 tempi attualmente utilizzati nei campionati mondiali Trial.

Per giocare d'anticipo e farsi trovare pronta a questo immancabile appuntamento, la Honda ha messo in campo le più avanzate tecnologie a sua disposizione. Chi conosce la filosofia Honda sa che l'obiettivo della casa giapponese non può consistere solo nell'adeguarsi suo malgrado ai valori richiesti dalle nuove normative, ma nel farlo meglio di chiunque altro, ottenendo dai nuovi propulsori prestazioni più competitive, con un livello d'innovazione eccelso che dimostri la capacità della Honda di guardare in modo sempre nuovo e moderno ai vecchi problemi.

Anziché arrovellarsi alla ricerca di soluzioni che consentissero di mantenere in qualche modo la vecchia configurazione, i tecnici Honda hanno orientato il loro progetto verso un motore a combustione interna e, soprattutto, verso una moto interamente nuova, che stravolgerà il panorama Trial così come già accaduto per altri settori sportivi e imprese commerciali in cui la Honda ha voluto giocare da protagonista. I risultati di tanto lavoro si concretizzano oggi in un nuovo modello da test che ha recentemente esordito nella stagione di gara 2004, e in una nuova generazione di moto Trial pronta a conquistare i circuiti di tutto il mondo: la nuova **Montesa COTA 4RT**.

## Progettazione e Sviluppo

Il 4° round del campionato mondiale Trial, disputato in Giappone al Twin Ring Motegi nel maggio 2004, ha visto il debutto della rivoluzionaria RTL250F, un modello con motore 4 tempi presentato da Honda e HRC destinato a cambiare

per sempre volto alle competizioni Trial. Alimentata da un compatto e silenzioso 4 tempi 4 valvole raffreddato a liquido, la RTL250F ha portato una ventata d'aria fresca nel mondo delle competizioni grazie a un'impressionante quantità di innovazioni ed alla sua prima uscita ha stupito tutti, non tanto per il forte impatto visivo che la caratterizza, ma soprattutto per i due round da top ten disputati in Giappone.

Oltre ad aver adottato un propulsore 4 tempi 4 valvole di nuovo sviluppo raffreddato a liquido, la RTL250F si caratterizza per l'utilizzo del primo sistema di iniezione elettronica mai montato su una moto destinata alle competizioni mondiali. Nella affascinante versione da test della RTL erano presenti inoltre numerose altre innovazioni, tutte debitamente messe a punto e finalizzate per il nuovo modello Trial commerciale che la Honda sta oggi presentando in Europa, la nuova **Montesa COTA 4RT** ("For Racing Trials") 250 cm<sup>3</sup>.

La nuova COTA 4RT, annunciatrice di una nuova epoca storica per le competizioni Trial, è alimentata da una versione superiore del 4 tempi con iniezione elettronica montato sulla RTL250F, grazie al quale si propone come futura regina dei campionati mondiali per le prossime stagioni, giocando su una combinazione di prestazioni e affidabilità che superano nettamente e senza riserve quelle dei 2 tempi.

Molto simile dal punto di vista estetico agli ultimi modelli Trial del team Montesa - HRC, la nuova COTA 4RT monta un avanzatissimo 4 tempi su un telaio a doppio trave in alluminio, ultraleggero ma di costruzione ugualmente robusta, con componenti delle sospensioni e dello chassis di classe mondiale e con uno styling che influenzerà generazioni di nuovi modelli del settore.

Queste caratteristiche, contrappuntate dalla volontà di Montesa e Honda di collaborare affinché ogni singola parte della nuova moto esprima le più avanzate tecnologie e la più elevata qualità di costruzione, mettono la COTA 4RT in grado di mutare radicalmente il panorama delle competizioni Trial, esattamente come la leggendaria RC211V Honda ha saputo fare nel MotoGP. Per il panorama mondiale Trial è iniziata finalmente una nuova epoca, quella dei propulsori 4 tempi, e contrariamente alle scettiche previsioni dei pessimisti, la nuova COTA 4RT ha già dimostrato che il futuro non potrebbe presentarsi sotto migliori auspici.

# Styling

Progettata per rielaborare completamente il design Trial, la splendida COTA 4RT fa mostra di una progettazione organica che realizza con la massima eleganza un perfetto equilibrio di forme e funzioni. Per ottimizzare la guida del pilota ed esaltarne le capacità, ogni superficie della moto, dal leggero telaio a doppio trave fino alla carrozzeria minimalista, è stata disegnata e conformata in modo da adattarsi perfettamente a ogni movimento del pilota, diventandone realmente l'estensione, e garantendo in ogni istante un feedback e una reazione sempre puntuali e precisi a ogni azione del pilota.

Il serbatoio del carburante e lo scarico, ottimamente integrati alle linee dello chassis e della sinuosa carrozzeria, garantiscono al pilota un controllo assoluto, assicurando un bilanciamento ideale per esprimere le massime prestazioni e dominare i circuiti Trial nei prossimi anni.

Per segnare quello che appare realmente come l'inizio di una nuova epoca nello sviluppo delle moto da Trial, la Montesa ha deciso di "marchiare" la rivoluzionaria COTA 4RT con un nuovo logo, la cui immagine appare più moderna e dinamica, assolutamente in linea con lo spirito pionieristico del nuovo modello.

## Scelta Cromatica

L'innovativa COTA 4RT sa come distinguersi grazie a una combinazione rosso e argento associata alla line-up di fama mondiale della Montesa, con l'ovvio intento di non lasciare dubbi su chi salirà sul podio quest'anno.

### Colorazioni

- Montesa Red

# Motore

La competitiva COTA 4RT indica quindi una nuova via per il futuro design del Trial, puntando su un leggero 4 tempi raffreddato a liquido le cui prestazioni potenti e affidabili sono l'ideale per fronteggiare e dominare le rivali sui tracciati del mondiale. Basato sull'avanzato 4 valvole sviluppato per la potente CRF250R, che con le sue prestazioni vincenti ha fatto collezione di premi sin dall'esordio del 2003 nel campionato giapponese All-Japan Motocross, questo nuovo propulsore è stato ampiamente modificato al fine di renderlo altamente competitivo in tutti i livelli delle competizioni Trial.

Per questa ragione la progettazione del motore è stata interamente basata sulle caratteristiche di potenza richieste dalla specificità del Trial. Le dimensioni compatte e il peso ridotto rappresentano un vantaggio indiscutibile nella creazione di una moto da Trial competitiva, e questi stessi fattori esercitano un ruolo a maggior ragione cruciale se si considera il caso di un nuovo propulsore 4 tempi che deve sostituire un vecchio 2 tempi a sua volta sempre vittorioso negli ultimi anni.

I tecnici hanno fatto quindi ogni sforzo possibile per alleggerire la nuova unità ovunque possibile, mantenendo tuttavia prestazioni competitive pur a confronto di motori 2 tempi più leggeri e tecnicamente più potenti. I carter sono stati modificati in favore di proporzioni più compatte e della maggiore altezza dal suolo necessaria per i Trial, mentre la base del contralbero è stata progettata al fine di ridurre il peso per quanto possibile.

## **Nuovo Design SOHC della Testata**

La configurazione della testata a 4 valvole è stato uno dei primi obiettivi in fase di modifica. Era necessario ottenere una forma più compatta mantenendo però la stessa efficienza combustiva della versione precedente, motivo per cui l'attuazione della valvola è ora svolta da bilancieri convenzionali a camma in testa anziché dal sistema Unicam utilizzato sulla CRF250R.

Le proporzioni del cilindro e le sue prestazioni sono state modificate con un alesaggio inferiore e una corsa più lunga, mentre il leggero pistone utilizza un design a 3 fasce anziché quello a 2 della CRF per una migliore tenuta rispetto all'uso competitivo per il quale è stato progettato.

Per compensare a una coppia ai bassi regimi inferiore rispetto a quella dei 2 tempi con i quali dovrà competere, il motore offre un'erogazione più potente e lineare ai regimi medi dimostrando un perfetto equilibrio fra potenza e controllo.

### **Nuovo Sistema Avanzato di Iniezione Elettronica per Off-Road**

Uno sviluppo che non è sbagliato definire come rivoluzionario nel design della COTA 4RT è rappresentato dalla prima applicazione al mondo di un sistema di iniezione elettronica su moto da Trial. Questo sistema di iniezione leggero e notevolmente semplificato, in grado di garantire una risposta istantanea e prestazioni sicure, è stato studiato appositamente per garantire alla COTA 4RT quella precisa erogazione del carburante necessaria per un controllo ottimale nelle applicazioni Trial.

Basato grosso modo sulla PGM-FI introdotta sul Pantheon Honda del 2003, questo innovativo sistema per off-road integra il corpo farfallato e tutti i controlli elettronici digitali della centralina in una singola unità di peso ridotto montata nella posizione solitamente occupata dal carburatore. L'iniettore è rappresentato da un'unità con 8 fori montata direttamente sulla testata del motore.

I sensori incorporati controllano variabili come la pressione della valvola d'aspirazione e la temperatura dell'aria, monitorando nel frattempo la velocità del motore all'emissione di impulsi dell'alternatore, eseguendo calcoli istantanei per garantire prestazioni sempre al top e un controllo istantaneo e preciso in tutte le condizioni operative, anche alle alte altitudini dove la messa a punto risulta sempre più difficoltosa per i motori con carburatori convenzionali. Inutile dire che l'oscura arte della scelta del getto appare oggi un retaggio del passato.

## **Avviamento Senza Necessità di Batteria**

La nuova COTA 4RT monta anche un sistema di accensione digitale ad alta precisione che mantiene una messa in fase sempre ottimale e prestazioni perfette a tutti i regimi, dall'avvio sino ai massimi picchi con i quali si superano i grandi ostacoli.

Una delle caratteristiche più rilevanti consiste nel funzionamento che non richiede energia dalla batteria, il sistema infatti viene avviato esclusivamente dal voltaggio generato dal calcio sulla leva dell'avviamento.

Il motore monta inoltre un alternatore di dimensioni e capacità superiori, la cui ampia erogazione è sufficiente per tutte le esigenze elettriche della COTA 4RT, e che incrementa inoltre la massa della manovella in favore di una maggiore fluidità e una migliore guidabilità. Un sistema semplice ma di grande efficacia devia l'erogazione elettrica dell'alternatore verso i sistemi di iniezione del carburante e dell'accensione durante l'avviamento a leva – per garantire una messa in moto sempre sicura – e una volta che il motore è stato avviato dirige l'erogazione elettrica verso altri strumenti che ne hanno necessità come la ventola del radiatore e le luci.

Primo al mondo nel suo genere, questo sistema di avviamento che sa fare a meno della batteria garantisce una messa in moto sempre sicura a tutte le altitudini e in tutte le condizioni atmosferiche, grazie a una scintilla potente, a una messa in fase ottimizzata all'istante e a una perfetta alimentazione che oltre a facilitare la messa in moto garantisce anche prestazioni ideali a tutti i regimi.

## **Equipaggiata per Grandi Conquiste**

Le speciali modifiche al propulsore della COTA 4RT tuttavia non si fermano qui. Una volta assicurate al motore alcune caratteristiche di potenza, diventa compito del cambio sfruttare al massimo questo vantaggio rendendo tanta potenza ampiamente utilizzabile. I rapporti del cambio intervengono quindi a compensare per la minore coppia del motore (in confronto a quella prodotta da un 2 tempi di simile cilindrata) massimizzando nel contempo l'erogazione ai regimi medi per ottenere le accelerazioni vigorose e il controllo fluido necessari per il Trial. Non è sempre facile arrivare a un buon mix di queste caratteristiche, ma con la nuova COTA 4RT questo risultato è stato ottenuto con grande successo.

Come gli appassionati di Trial ben sanno, i picchi massimi di velocità non fanno la differenza in questo sport. Ciò che conta è principalmente un'erogazione molto potente e fluida ai medi regimi che consenta ai piloti di superare i giganteschi ostacoli e le superfici scivolose che trovano sul percorso. La chiave per la vittoria nel Trial sono spesso le sottigliezze, non la forza bruta.

Il regime di giri leggermente più elevato della media ha consentito l'utilizzo di rapporti del cambio più bassi rispetto a quelli utilizzati mediamente in questa categoria, ottenendo così prestazioni di pari livello se non spesso superiori, come dimostrato dal micidiale testa a testa per il 9° posto che ha visto protagonista la RTL250F nel suo esordio giapponese al campionato mondiale Trial 2004.

Il cambio della COTA 4RT dispone inoltre di una frizione idraulica dall'azione leggera con un'attuazione decisamente fluida e lineare per un controllo assolutamente superbo. Anche la selezione dei rapporti è stata eseguita in funzione di un peso complessivo inferiore e di una manovrabilità ottimale su ogni genere di tracciato Trial immaginabile.

### **Elegante Sistema di Scarico Integrato**

L'ampia protezione dello scarico di grande volume della COTA 4RT, che a prima vista appare decisamente come un'estensione del suo elegante telaio in alluminio, si snoda verso l'alto e quindi verso la parte posteriore seguendo con le sue belle curve le linee del taglio di coda. Il grande volume del silenziatore massimizza la coppia prodotta dal motore ai bassi regimi favorendo l'erogazione dai bassi ai medi regimi.

Nel complesso è innegabile che la potenza espressa dal 4 tempi della COTA 4RT e soprattutto il range delle sue prestazioni siano qualcosa di mai visto nel mondo del Trial, e i raffronti con i tradizionali 2 tempi risultano pertanto difficili, sebbene la differenza di risposta del motore appaia da subito chiarissima ai piloti. Ma ciò che tutti noteranno in maggior misura, saranno comunque l'incredibile fluidità e le grandi prestazioni del motore ai medi regimi, che risulteranno sempre potenti e lineari ogni volta in cui si darà gas.

# Chassis

Il 4 tempi della nuova COTA 4RT è racchiuso in un sottile telaio a doppio trave in alluminio che stringe il motore in una configurazione romboidale per un bilanciamento ideale di rigidità e prestazioni. Anche il nuovo telaio con sezione composita, come l'intero chassis della COTA 4RT, è stato attentamente progettato in funzione di un peso minimo e di proporzioni che esaltassero manovrabilità e controllo della moto.

Benché il nuovo propulsore 4 tempi raffreddato a liquido della COTA 4RT — comprensivo dell'innovativo sistema di iniezione elettronica — risulti leggermente più pesante rispetto ai 2 tempi della stessa classe, grazie a un meticoloso lavoro di riduzione del peso che è stato operato su ogni singola parte o componente della COTA 4RT si è riusciti ad assorbire del tutto questa differenza. La riduzione del peso è stata infatti attuata ovunque, dalle sezioni del telaio più strette e con pareti più sottili sino alle dimensioni inferiori di ogni singola parte, ogni millimetro della COTA 4RT è stato studiato e rivisto una quantità di volte, solo il telaio, per esempio, è stato ridotto di peso di 1,6 kg rispetto alla Montesa COTA 315R. L'insieme di queste accurate riduzioni di peso ha portato la COTA 4RT a competere con le rivali 2 tempi anche sul peso.

Persino il piccolo serbatoio da 2 litri rivela un importante avanzamento tecnologico, la pompa integrata del carburante, molto compatta e leggera, inizia a inviare il carburante all'iniettore della PGM-FI esattamente nell'istante in cui si agisce sulla leva dell'avviamento. Non c'è bisogno di energia dalla batteria! Inutile dire che l'innovativo 4 tempi della COTA 4RT vanta un risparmio e una gestione del carburante che consentono alla moto di percorrere molta più strada con i suoi 2 litri sia rispetto alle rivali 2 tempi costrette a caricare molta più benzina che rispetto alla stessa COTA 315R.

## **Avanzate Sospensioni con Lunga Escursione**

I tanti anni di esperienza accumulati dalla Honda nello sviluppo di modelli da Trial hanno fatto sì che la COTA 4RT potesse disporre del migliore sistema di sospensioni di questa specialità sportiva. Un'avanzata forcella anteriore a cartuccia Showa da 39 mm completamente regolabile garantisce un controllo eccellente assorbendo ogni possibile contraccolpo, dalle asperità rocciose ai grandi salti. Al posteriore un sistema Pro-Link progressivo bilancia idealmente

la regolazione della molla e le prestazioni dell'ammortizzatore favorendo la guida del pilota nei test in verticale e mantenendo con tenacia una trazione ottimale nelle superfici scivolose. I settaggi delle sospensioni sono ovviamente perfettamente adattati alle innovative caratteristiche di design della COTA 4RT, e rendono confortevole la guida a piloti di diverse corporature e stili di guida.

### **Ruote Leggere, Pneumatico Posteriore Tubeless**

Anche le ruote della COTA 4RT sono state sottoposte ad attenta revisione per ridurre il peso, con modifica della configurazione da 36 a 32 raggi come sull'ultima Montesa, la COTA 315R, alla quale la COTA 4RT è in parte ispirata.

Come già visto proprio sulla COTA 315R, è presente l'innovativo design della ruota posteriore con raggi regolabili al centro montati da un lato su blocchi situati tangenzialmente che sporgono da un mozzo compatto, e ancorati dall'altro lato a solide piastre incorporate nel perimetro interno del cerchio. Questo tipo di design ha consentito l'utilizzo di un ampio pneumatico tubeless di peso ridotto le cui prestazioni sono realmente eccellenti.

### **Freni a Disco Leggeri e Sensibili**

Le ruote della COTA 4RT sono bloccate da efficaci freni a disco all'anteriore e al posteriore, con una pinza piccola ma potente con 4 pistoncini all'anteriore che blocca un sottile disco da 185 mm. La pinza del freno posteriore che stringe un disco da 150 mm con due pistoncini contrapposti, è montata in un'area dove non arreca disturbo, lungo la superficie interna della trave con sezione a scatola del forcellone anziché nella locazione usuale sopra o sotto il forcellone.

## **Dotazioni di serie**

### **Kit di Omologazione**

La COTA 4RT Montesa è equipaggiata con un kit completo da strada che comprende luce anteriore e posteriore, indicatori di direzione, tachimetro, clacson, bloccasterzo e staffa per la targa, consentendo così l'uso della moto sulle strade pubbliche. Questi componenti sono molto semplici da smontare per facilitare l'opera di chi desidera cimentarsi unicamente in applicazioni off-road.

# Accessori Disponibili a Richiesta

## Kit di Messa a Punto

Per i piloti più addentro alle competizioni che desiderano eseguire di persona la messa a punto elettronica dei sistemi di mappatura dell'accensione e dell'iniezione del carburante, la Honda Racing Corporation (HRC) fornirà come dotazione opzionale da gara uno speciale kit per l'iniezione del carburante. Il kit distribuito da Montesa Honda S.A, contiene:

- Nuovo corpo farfallato e modulo ECU
- Interfaccia
- CD-ROM
- Cablaggio

Questo kit consente a clienti e meccanici di riprogrammare la mappatura originale dell'accensione e dell'iniezione del carburante utilizzando un computer portatile.

Oltre a ciò la HRC ha anche sviluppato un sistema di autodiagnostica per l'iniezione del carburante, che consente a clienti e meccanici di eseguire la procedura di riparazione dei guasti tramite una spia di segnalazione con un codice di facile comprensione. Anche questo programma è distribuito da Montesa Honda S.A. Per maggiori informazioni contattare Montesa Honda S.A.

## Montesa e i Trial

Gli stabilimenti Montesa, fondati nel 1945, sono stati specializzati per anni nella progettazione e fabbricazione di moto alimentate con propulsori 2 tempi. La produzione Montesa è sempre stata incentrata su modelli da strada, e benché le gare Trial fossero diventate estremamente popolari in paesi come il Regno Unito, fu necessario attendere sino al 1967 perché la Montesa producesse il suo primo modello per la specialità: la Montesa Trial 250. Un anno dopo il modello fu sottoposto a completa revisione per essere poi ripresentato come la prima Montesa COTA della storia, la leggendaria Montesa COTA 247.

Da allora la Montesa non ha mai smesso di mettere in produzione versioni multiple del modello COTA, che accumulando un incalcolabile numero di vittorie in ogni tipologia di gara nazionale o internazionale, hanno portato nel tempo un enorme prestigio internazionale al marchio dell'azienda.

La vittoria più importante per l'azienda arrivò tuttavia nel 1980, quando Ulf Karlson vinse il campionato mondiale Trial alla guida di un prototipo della futura Montesa COTA 349, che un anno dopo portò alla Montesa sia un nuovo titolo mondiale che il titolo Costruttori.

Anche il 1983 fu un anno di grande importanza per la Montesa. Dopo anni di strenuo impegno in un difficile contesto economico, l'azienda firmò un contratto di collaborazione con la Honda Motor Co., per arrivare successivamente alla nascita di una nuova realtà aziendale, la Montesa Honda S.A. Il consolidamento del contratto arrivò nel 1986, contestualmente all'inizio della produzione di modelli Honda per il mercato nazionale e internazionale da parte dei nuovi stabilimenti Montesa Honda S.A.

Nel 1994 la Honda Racing Corporation (HRC) partecipò allo sviluppo della Montesa COTA 314R, un modello che segnava un punto di svolta nella storia delle moto Trial della Montesa. Il motore venne interamente sviluppato negli stabilimenti HRC in collaborazione con Montesa Honda, e benché avesse ottenuto alcuni risultati di rilievo nel campionato mondiale Trial, non arrivò a competere per il titolo. La base di sviluppo della COTA 314R rimaneva tuttavia molto buona, e portò alla creazione del modello che si sarebbe poi rivelato imbattibile, il prototipo COTA 315R che Marc Colomer condusse al titolo nel campionato mondiale Trial del 1996. Questa vittoria storica spinse la HRC, sempre in collaborazione con la Montesa Honda, a sviluppare un nuovo modello per gli appassionati di Trial, che fu pronto nel 1997.

Nel mani dell'eccezionale Dougie Lampkin, la Montesa COTA 315R collezionò un totale di quattro nuovi titoli mondiali Trial Indoor/Outdoor nelle stagioni '00, '01, '02, '03. E mentre questo testo va in stampa, il Repsol Montesa HRC team sta lottando per il suo quinto titolo Costruttori consecutivo nel campionato mondiale 2004.

La Montesa Honda è oggi una fabbrica moderna con un nuovissimo impianto di produzione, costruito nel 2000 a Santa Perpetua de la Mogoda, Barcellona, dove vengono attualmente prodotti 6 modelli fra cui la stupenda Varadero 1000, l'unica moto con ABS fabbricata in Spagna. In questi stessi

impianti verranno prodotte anche la nuova Montesa COTA 4RT e la Honda HRC RTL250, destinata esclusivamente al mercato giapponese, nonché altre future regine dei circuiti per gli anni a venire.

## **DATI IMPORTANTI**

### **PILOTI DELL'ATTUALE TEAM REPSOL MONTESA HRC**

- Dougie Lampkin
- Takahisa Fujinami
- Marc Freixa
- Laia Sanz

### **RECORD**

- 7 titoli mondiali Outdoor: '80, '81, '96 '00, '01, '02, '03 (e la possibile vittoria del titolo 2004)
- 5 titoli mondiali Indoor: '95, '96, '99, '00 e '01
- Vittoria nello Scottish Six Days Trial del 2002

## Caratteristiche Tecniche Montesa COTA 4RT (tipo ED)

### MOTORE

Tipo	Monocilindrico, 4 tempi, 4 valvole, raffreddato a liquido (SOHC)
Cilindrata	249,1 cm <sup>3</sup>
Alesaggio x Corsa	76,5 × 54,2 mm
Rapporto di compressione	10,5 : 1
Regime del minimo	1.800 min <sup>-1</sup>
Capacità totale olio	Motore: 0,6 litri; Cambio: 0,57 litri

### SISTEMA DEL CARBURANTE

Alimentazione	Iniezione elettronica con PGM-FI
Corpi farfallati (diametro)	28 mm
Filtro aria	Tipo viscoso in schiuma di uretano
Capacità serbatoio carburante	2 litri

### IMPIANTO ELETTRICO

Accensione	Digitale transistorizzata a controllo computerizzato con anticipo elettronico
Anticipo d'accensione	27° BTDC (minimo) ~ 45° BTDC (10.000 min <sup>-1</sup> )
Candela	CR6EH-9 (NGK)
Avviamento	A pedale
Alternatore	160 W

### SISTEMA DI TRASMISSIONE

Frizione	Lubrificata, multidisco con molle
Funzionamento frizione	Idraulico
Cambio	A 5 rapporti
Riduzione primaria	3.166 (57/18)
Rapporti del cambio	1 2.800 (42/15)
	2 2.384 (31/13)
	3 2.000 (30/15)
	4 1.272 (28/22)
	5 0.814 (22/27)
Riduzione finale	4.100 (41/10)
Trasmissione finale	Catena #520

## TELAIO

Tipo Romboidale; a doppio trave in alluminio

## DIMENSIONI CHASSIS

Dimensioni (L×L×A)	2.016 × 830 × 1.130 mm
Interasse	1.321 mm
Inclinazione canotto di sterzo	23°
Avancorsa	63 mm
Altezza della sella	650 mm
Altezza poggipiedi	390 mm
Altezza da terra	335 mm
Peso a secco	< Pending >
Peso in ordine di marcia	< Pending >

## SOSPENSIONI

Anteriore	Forcella telescopica del tipo a cartuccia Showa da 39 mm con regolazione della compressione (22 posizioni) e del ritorno (20 posizioni), escursione 175 mm
Posteriore	Pro-Link con monoammortizzatore Showa con regolazione micrometrica della compressione e regolazione del ritorno (12 posizioni), escursione 170 mm

## RUOTE

Tipo	Mozzi e raggi in alluminio
Cerchi	Anteriore 21 × 1.60
	Posteriore 18 × MT2.15
Pneumatici	Anteriore 2.75–21
	Posteriore 4.00–18
Pressione	Anteriore 39 – 44 kPa
	Posteriore 29 – 34 kPa

## FRENI

Anteriore	Disco da 185 × 3,5 mm con pinza a quadruplo pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco da 150 × 2,5 mm con pinza a doppio pistoncino e pastiglie in metallo sinterizzato

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.