

# COTA, UN CLAN MUY SINGULAR

En 1968, Montesa, la marca española de motocicletas, inició la producción de una familia de motos de trial con la denominación Cota. Desde ese momento pasaría a ser sinónimo de fiabilidad, agilidad y equilibrio, cualidades que enseguida la posicionaron en la élite deportiva mundial. La 348 de 1976 de estas páginas, uno de los iconos dentro de esta familia con más de 30 modelos en su haber, ya tiene su lugar propio en el futuro Museo de la Automoción e Historia.

Por **Oscar Ayerra**

Para muchos, los comienzos de las competiciones off road, cuya traducción sería fuera del camino, coinciden con los inicios de la motocicleta en sí. A finales del siglo XIX, nace el punto A al B suponiendo un esfuerzo para hombre y máquina. Estos desplazamientos no resultaban ni fáciles, ni agradables. Barras, baches, roderas, polvo o piedras salpicaban los pocos caminos existentes, y en la mayoría de los casos el escampar a través era la única solución. Cruzar pequeños ríos, grietas del terreno o superficies rocosas se convertía en algo habitual para muchos pioneros de las dos ruedas. Ahí, para muchos, supone el comienzo de una disciplina denominada trial donde la velocidad no era lo importante, sino la limpieza con la que se rebasaba cada obstáculo.

Poco a poco, casi inherente al hecho de conducir una máquina, las diferentes formas de contrastar, diferenciar o comparar motocicletas van apare-

ciendo en forma de competiciones y carreras donde la destreza del piloto primero y, posteriormente, la fiabilidad de los fabricantes, suponía un reto muy atractivo en aquellos años, y el trial no era una excepción.

Aunque este uso de la motocicleta se desarrolló de manera simultánea en diferentes países, fue en Gran Bretaña donde aparecieron los primeros reglamentos que lo convirtieron en competición. En 2009 se crea la primera carrera de este tipo. Una disputa celebrada en Escocia donde pilotos y máquinas recorrieron, durante varios días, cientos de kilómetros por las montañas con infinitud de obstáculos. El éxito fue extraordinario, llegando a convertirse en una de las pruebas más famosas del mundo que todavía hoy se sigue celebrando. Tras la Segunda Guerra Mundial, este tipo de modalidad se fue extendiendo a otros países, surgiendo pruebas en toda Europa y creándose en los años 50 los primeros campeonatos a nivel internacional. En la década de los 70 y 80 se



convierte en una especialidad que atrae todas las miradas y es cuando aparece en escena el clan Montesa Cota, a la que pertenece nuestra protagonista.

La gran familia Cota surge como una necesidad de competir de la marca española en esta disciplina. Posicionarla en la competición como método de aumentar



**TRIAL** Esta disciplina pervive desde hace más de 100 años. Tanto en 1954 (arriba, izquierda) como en 1980 (derecha), la limpieza ya le pesa un obstáculo primario sobre la velocidad, un argumento que sigue sin cambios hoy en día.

ventas según siendo una estrategia eficaz. Es en este momento cuando va la luz la Montesa Trial 250, la antecesora de la Cota. Un prototipo diseñado exclusivamente para trial y del que solo se fabricaron 44 unidades en 1967. Además de piezas de nuevo diseño se utilizaron varios componentes de otros modelos de la marca ya existentes. Esta pionera sentaría las bases para la creación de la legendaria 247 en 1968, siendo la primera en llevar el apellido Cota. Un modelo que ya nació con un premio de diseño industrial bajo el brazo y que sería el inicio de una dinastía de trial que dura hasta nuestros días, convirtiéndose en la denominación más longeva de un vehículo fabricado en España, con 33 años de existencia.

Volviendo a sus inicios, con el gran auge de las competiciones internacionales en los años 70 comienzan a llegar los primeros éxitos de Montesa. Sus pilotos competían con unidades casi de serie a las que realizaban mínimas adaptaciones, desafiando cara a cara a fabricantes como Ossa o Bultaco, sus grandes rivales en aque-

llos momentos. Los éxitos comerciales, por tanto, no se hicieron esperar y la demanda de este tipo de montañas superó las expectativas. Tanto es así que incluso la marca barcelonesa produjo motos a pequeña escala para pilotos infantiles. Así nacieron la Cota 25 y la 48, dos ejemplos únicos en su especie por su tamaño reducido.

El conjunto depósito y asiento en una sola pieza, que permitía pivotar para el acceso al motor, unido a su color rojo con asiento en negro, asentaron una estética que definió la marca durante décadas. A pesar de la utilización del color blanco a mediados de los 80, esta estética ha quedado adherida a su imagen. Sus equilibradas y proporcionadas líneas básicas la han posicionado en la lista de los 100 mejores diseños de motocicletas del siglo XX; además, pertenece a la pequeña élite de vehículos de la exposición permanente del MoMA de Nueva York.

## 348, BELLEZA EFICAZ

En los primeros años de la dinastía Cota, cinco cilindradas abarcaban la oferta de venta al público. Además de las dos infantiles se encontraban la 174 y la 125, dos monturas que resultaban ser perfectas como motos escuela, dejando a la 247 en el escalón superior. En 1976, con el fin de conseguir una mayor competitividad en las pruebas internacionales, nace la 348, que junto con su sucesora, la 349, se convertirían en dos de los iconos de la marca por sus éxitos deportivos. Entre 1978 y 1982 representaron lo más alto del trial internacional. Con un chasis sobrio, además de aca-



El conjunto depósito/asiento en una sola pieza definió su estética a nivel mundial

respuesta de motor instantánea y un peso total muy contenido, fueron unas rivales imborrables que destacaban por su agilidad, equilibrio y aplomo. Durante estos años, este modelo estuvo bajo las manos de los mejores pilotos como Malcolm Rathmell, Rod Edwards o Ulf Karlsson, quien se proclamó ganador del campeonato mundial en 1980. La marca lo celebró fabricando una versión especial con el nombre del piloto sueco.

## SUPERVIVENCIA

Desde 1968 y bajo la denominación Cota se han creado más de 30 modelos de diferentes cilindradas. Con cientos de éxitos en su haber, también pasó por momentos muy duros. En 1980 los problemas económicos derivados de la crisis de los 70 y las fuertes huelgas del sector agravaron la situación financiera de muchas marcas. Entre ellas Ossa y Bultaco, que no pudieron evitar su desaparición. Montesa, sin embargo, consiguió sortear la crisis con un acuerdo con la marca japonesa Honda. Mediante la creación de una sociedad llamada Mon-

tesa Honda S.A. continuó su producción bajo la denominación MH.

A pesar de que en 1986 Honda absorbe a la marca española, decide sin embargo reactivar el nombre de Montesa Cota para todas sus nuevas creaciones. Hoy bajo la matriz Honda, Montesa sigue ondeando en esta división. Una marca que había nacido en 1945 de la mano de dos entusiastas de las dos ruedas, Permayter y Buló, quienes unieron sus fuerzas para crear Montesa. Consolidada en los años 50 gracias al éxito de modelos como la Brío o la Impala, sería con la Cota con la que pasarían a la historia deportiva con modelos como la protagonista de estas páginas. Una unidad perteneciente a la Fundación Jorge Jove desde hace más de diez años y que es conservada en un estado óptimo. Por supuesto será exhibida en el MAHII, futuro Museo de Automoción e Historia. Un centro que albergará un nuevo concepto didáctico para hacer llegar a todos la historia automotriz más nuestra.

