

DOSSIER COTA 25

Más que un Juguete



Tras una década de prosperidad en toda Europa, la moto como objeto lúdico pasó a tener un nuevo segmento de clientes: los niños. Y Montesa inauguró esta moda con una de las motos más eficaces y mejor diseñadas de cuantas surgieron específicamente para la infancia, demostrando el acierto de su concepto con más de una década en las cadenas de producción y con unas cifras de ventas realmente sobresalientes.

Texto: Carlos Polo - Fotos: Ángel de la Maza / Kike Mayor
Colaboración: Colección Hnos. Lozano / Ralael Llopart



Tras un decenio completo ocupado en la reconstrucción de buena parte de los países civilizados, en los sesenta se pudo disfrutar finalmente del gran esfuerzo realizado, y la economía creció de modo sostenido. Pero no sólo eso, ya que gracias a las teorías liberales keynesianas sobre el desarrollismo y el Estado del Bienestar, muchos de los beneficios de ese crecimiento fueron a parar a las clases medias y bajas, reforzando a las primeras y haciendo que las segundas dejaran atrás la pobreza. Como consecuencia de ello el

mundo occidental se transformó, reduciendo significativamente la parte de los ingresos dedicados a la mera subsistencia –que para millones de personas había sido la totalidad– y dejando un dinero extra para hacer la vida más agradable. La diversión, en todas sus formas, pasó a ser una parte sustancial de la sociedad y la economía.

Los más importantes fabricantes españoles supieron ver a tiempo este cambio, y en una rápido proceso fueron capaces de centrar su atención y su producción en motos en lo que lo lúdico, lo divertido o lo deportivo

primaba sobre la mera necesidad de transporte. La moto de campo, sobre todo, elevó el prestigio y los ingresos de Bultaco, Montesa y OSSA gracias a sus efectivas y avanzadas motos de trial, motocross y enduro. Especialmente en las primeras nuestros industriales trabajaron con dedicación y acierto, de modo que en menos de un lustro –es de 1965– barrieron a la anticuada competencia hasta su extinción.

Las motos de trial salieron de nuestro país en todo tipo de cilindradas y niveles de especialización, pero dedicadas a adultos o, como mucho, ado-





escentes. A finales de la década de los sesenta el trial era un deporte popular en todo el mundo occidental, y esto resulta fácil de comprender: su bajo nivel de peligrosidad en su práctica amateur, lo reducido de su coste –no era necesario un gran equipo incluso para competir– y agradable combinación de naturaleza y motor, que permitía adentrarse en zonas casi vírgenes y disfrutar de parajes casi inaccesibles y poco frecuentados.

A todo esto los niños comenzaban a recibir una atención diferente. Poco a poco, gestos como la Declaración de los Derechos de los Niños, aprobada por la Asamblea de Naciones Unidas en noviembre de 1959 fueron surgiendo efecto. La generación de Mayo del 68, del movimiento "hippie" y de la guerra del Vietnam

eligió ser un tipo de padre distinto. En España, por ejemplo, la mayoría dejó de exigir el tratamiento de "usted" cuando su hijo se dirigía ellos, y decidió darle aquellas cosas que hubieran deseado tener en su infancia y no tuvieron. Las bicis, por ejemplo, pasaron de ser un medio de transporte para pobres a un juguete infantil, multiplicándose por todos los confines.

No había, en aquel tiempo muchas motos infantiles. La mayor parte de las que podían encontrarse eran realizaciones artesanales construidas por padres ingeniosos. Es decir, cuando Montesa lanzó su Cota 25 y Bultaco su Chispa no existía como tal una demanda de motos infantiles. Algunas marcas ofrecían minimotos, pero estas no habían sido concebidas como ve-

hículos para niños, sino como motos fáciles de transportar en maleteros de automóviles o en barcos. Es el caso, por ejemplo, de las Mini Marcelino

“No había, en aquel tiempo muchas motos infantiles. La mayor parte de las que podían encontrarse eran realizaciones artesanales construidas por padres ingeniosos.”

EN QUÉ FIJARSE: Suspensiones, cubiertas, frenos, cilindro redondo, codo escape por abrazadera y sin rejilla, sujeción guardabarros trasero por una orejeta central, depósito tapón lateral, puños goma, asiento más plano y sin la palabra Montesa y pedal de arranque rígido derivado de la palanca de cambios de la impala cortada. Dentro de las primeras series también hay unidades con rejilla de escape (a partir de la ud. 401).





producidas por Mototrans en España, y que en su versión original italiana se ofertaba incluso con una bolsa de transporte. Pero en esencia, y esto es lo que queremos recalcar, nadie había construido en serie una moto pensada para los niños.

Así no es de extrañar que dos "mini motos" fueran la sensación del Salón del Automóvil de Barcelona de 1971. Con la presentación de la Cota 25 y de la Bultaco Chispa –no deja de

resultar paradójico que los dos constructores más fuertes de este país presentaran el mismo tipo de máquina absolutamente innovadora a la vez– se abrió un nuevo segmento en el mundo de la moto. La idea era satisfacer tanto a los que buscaban un juguete sofisticado como a aquellos que querían un "vehículo escuela" con el que sus hijos comenzaran a formarse como pilotos y le acompañaran en las excursiones, en un tiempo en el que no había libertad,

pero la policía no te perseguía por el monte cuando salías en moto. Los niños podían circular por sendas y veredas sin necesidad de carnets, seguros ni otros trámites previo pago. De este modo, y desde niños, podían aprender a pilotar y formarse sin necesidad de acudir a una escuela infantil, ni federarse, ni nada. ¡Qué tiempos más duros!

La Cota 25 partía en inferioridad de condiciones respecto a su rival: fundamentalmente su horquilla delan-

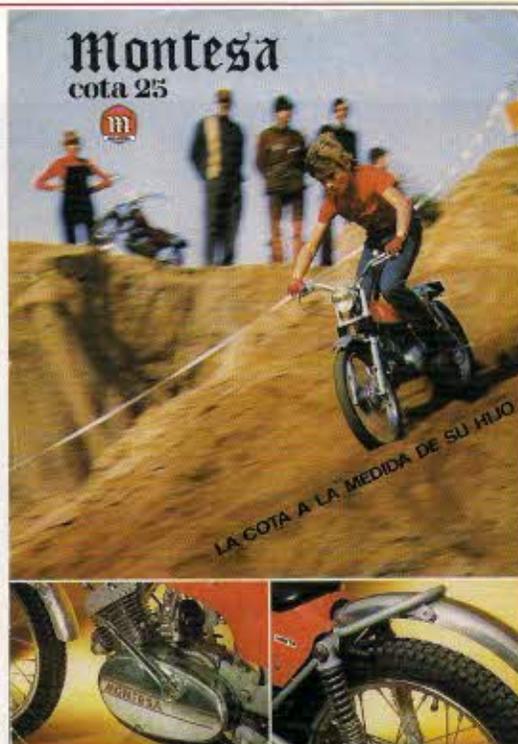


“Para construir este absoluto éxito comercial los técnicos de Montesa partieron del mismo motor que empleaban en sus otros ciclomotores, el alemán Jlo, que tras pasar por el departamento técnico de la casa ganaba en prestaciones”

tera era poco más que una horquilla de bici. Y las ruedas, lisas, fallaban estética y funcionalmente en una tria- lera. Por lo demás, las geometrías del bastidor y el resto del cuidado trabajo de desarrollo dieron como resultado una verdadera Cota a escala, pensa- da para niños y probada por dos in- fantes de las familias Milá y Arenas, ambas incondicionales de la marca. Pese a los fallos mencionados, las solicitudes no tardaron en sobrepasar

la capacidad de producción prevista, acumulándose los pedidos desde su comercialización en verano de ese mismo año, de modo acabaron por formar una lista de espera que en algunos casos hizo que los ansiosos muchachos hubieran de esperar me- ses antes de subirse a su Cota 25.

Para construir este absoluto éxi- to comercial los técnicos de Montesa partieron del mismo motor que em- pleaban en sus otros ciclomotores, el



EN QUÉ FIJARSE: Nuevas suspensiones, cubiertas de tacos, codo escape con rosca y rejilla escape, sujeción guardabarros trasero por dos orejetas en los laterales, cambian los anclajes de la placa porta número y distancia de los agujeros de la placa. modificación en el anclaje del freno trasero, la varilla ahora por arriba, pero en este grupo también las hubo con el pedal de freno por lado izquierdo, incorporación de clausor en la dirección, el tambor de freno delantero ahora es por eje pasante y pasa al lado izquierdo, el guardabarros delantero cambian los soportes (varía la distancia de los agujeros) nuevo descompresor con muelle exterior, nuevos fuelles de horquilla. Nuevo carburado SHA 14-14.





alemán Jlo, que tras pasar por el departamento técnico de la casa ganaba en prestaciones sin perder ninguna de sus otras cualidades. Con unas cotas internas de 38x43 mm, cubicaba 48,7 cc y entregaba una potencia de 1,6 CV.

El cambio era automático, puesto que se empleó la misma versión que en la Mini Montesa, con embrague centrífugo y dos velocidades preseleccionables.

Para la parte ciclo se construyó un bastidor nuevo, del tipo "espinas de pes-

cado", sólido y accesible. La horquilla delantera, como ya se ha mencionado, era del tipo telescópico, de aspecto tosco y escasamente efectiva. Los amortiguadores traseros eran específicos, y mejoraban la suspensión delantera. Los



neumáticos eran de carretera, los mismos utilizados en las Mini Montesa.

Esta mini moto estaba vestida con un agradable y acertado conjunto depósito-sillín en poliéster que reproducía de modo bastante fiel el empleado en las cotas de mayor cilindrada. El tapón de llenado estaba ubicado, en estas primeras versiones, descentrado hacia un lateral. Las aletas eran de aluminio pulido.

Por lo demás la Cota 25 estaba bien acabada: uno de los mayores aciertos de la casa de Esplugas fue el emplear mandos reducidos a escala, que no sólo facilitaban el manejo a los infantes, sino que contribuían a una apariencia homogénea del conjunto.

Mientras las ventas se sucedían de modo más que satisfactorio, en Montesa no se durmieron en los laureles y permanecieron atentos a las críticas recibidas, de modo que en la larga existencia de este modelo, se dieron infinidad de evoluciones e incluso variantes, lo que no deja de ser singular en un producto tan específico. Así, al año de ser lanzada, la Cota 25 recibió el conjunto termodinámico de la Cota 49 y un carburador de 14 mm de difusor, con lo que su potencia pasó de los ya citados 1,6 a 2,2 CV. En realidad se estaba trabajando ya en una evolución más profunda de toda la moto.

Y ésta llegó en 1973. Por supuesto, en esta renovación se sustituyeron aquellas partes que más críticas habían suscitado; la horquilla fue susti-

“la Cota 25 estaba bien acabada: uno de los mayores aciertos de la casa de Esplugas fue el emplear mandos reducidos a escala, que no sólo facilitaban el manejo a los infantes”



EN QUÉ FIJARSE: Nuevo depósito en forma y con tapón centrado, nuevo asiento con logo, nuevas escudos de mayor diametro y en plástico rígido, antes eran calcas, guardabarros trasero cambia la forma es más ancho y menos redondeado, manetas del manillar de chapa estampada (antes de mayor rigidez) Nuevas pegatinas laterales ahora cota 25 A o C sobre fondo amarillo, antes solo cota 25 sobre fondo blanco, los cubre carter del motor zincados antes pintados en plata, con los cilindros rizados también cambian los escapes, ahora de una sola pieza y con la rejilla más pequeña, también varía la curva del codo.





tuida por otra telehidráulica, con tubos de mayor diámetro y guardapolvos en las barras. Los amortiguadores traseros también se cambiaron por otros más efectivos. Los neumáticos lisos dejaron paso a unos Pirelli de trial, en medidas 2x16 delante y 2 1/4 x 15 detrás y con buenos tacos que mejoraban el agarre sobre tierra.

Pero además de lo citado, se trabajaron muchos más aspectos de aquella pequeña estrella del catálogo Montesa: fueron sustituidos los puños, el escape dejó su antigua fijación al cilindro

por abrazadera para montar una tuerza roscada, se sustituyeron los frenos (en la primera versión con el portazapatas a la derecha) y la varilla de mando, así como el sentido de accionamiento del freno trasero. La aleta trasera dejó su antigua fijación de una única pletina en el centro para montar dos soportes a los lados, se incorporó una rejilla protectora al escape y, por último, se montó un descompresor con muelle exterior que mejoraba netamente su funcionamiento.

Como consecuencia la Cota 25 mejoró notablemente, situándose a la

altura de cualquier competidor, que en aquella época podríamos limitar a la ya mencionada Bultaco Chispa, aunque ésta mantenía la ventaja de su cambio de tres velocidades.

Este problema se solucionó en 1974, cuando la Crisis del Petróleo iniciada en octubre de 1973 comenzaba a apretar. Antes de acabar el año el precio de la gasolina se situó en 11,1 pesetas, cuando a finales de 1973 su precio era de 7,8 pesetas. Por aquel entonces el salario mínimo era de 225 pesetas al día, y una de nuestras Cotas costaba 17.500 pesetas. En comparación, una Montesa Scorpion 50 costaba lo mismo, un Vespino Lujo venía a costar 12.850 pesetas y una Derbi AnTORcha Tricampeona 15.950. Es decir,

“la larga existencia de este modelo, se dieron infinidad de evoluciones e incluso variantes, lo que no deja de ser singular en un producto tan específico.”





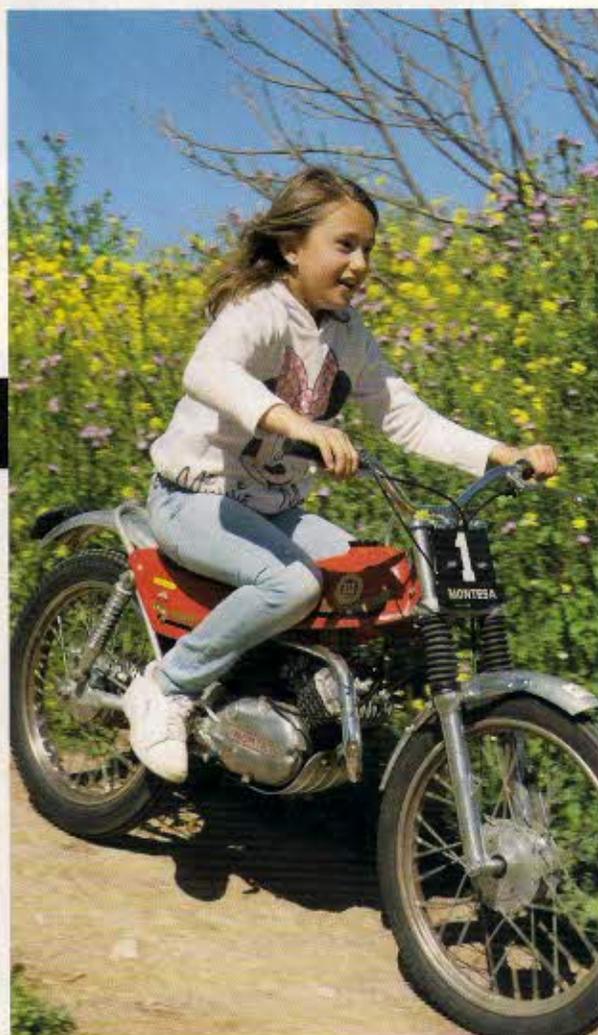
la Cota 25, a pesar de su tamaño, no dejaba de constituir un lujo en la España del atentado a Carrero Blanco y de la fiebitis (palabra que muy pronto aprendió todo el mundo) de Franco.

Continuando con la evolución de la Cota 25, a finales de 1974 se desdobló el modelo en dos versiones denominadas Cota 25 A y Cota 25 C. La diferencia entre ambas era que la C incorporaba el motor de la Cota 49, con su cambio de marchas de tres ve-

locidades. Con ello se conseguía ofrecer una moto automática y otra con cambio al pedal, para aquellos padres que querían que sus hijos aprendieran desde niños a manejar una moto con todas las de la ley.

El motor de la Cota 49 no era el tradicional Jlo, sino una nueva versión de cilindro y culata rizados. Esta novedad técnica trajo consigo un cambio en la colocación de las palancas (por la modificación en el motor para intro-

EN QUÉ FIJARSE: Franjas decorativas en oro y negro y el asiento es igual que la anterior coincide con la ud. 6000.



“Se había situado como una de las dos mejores motos infantiles del momento, siendo indiscutiblemente la más popular”



ducir el cambio de tres velocidades), quedando al final el pedal del freno en el lado derecho del motor, y la palanca de cambios en el izquierdo. De paso se redujo la potencia del motor a 2 CV, y las medidas del neumático trasero pasó a 2 1/2 x 15.

En ambas versiones se remodeló también el conjunto de depósito-asien-

to, y el nuevo montó un tapón de llenado central. También se cambió la placa portanúmeros, que hasta esta versión había sido de chapa, por una de plástico negro. Por último se montó una rejilla de escape más pequeña, y se cambiaron de nuevo los anclajes de la aleta trasera.

Con esta última remodelación la Cota 25 quedó preparada para competir en los siguientes tres años, sin que fuera necesario tocar nada. Se había situado como una de las dos mejores motos infantiles del momento, siendo indiscutiblemente la más popular, circunstancia a la que sin duda contribuyó la posibilidad



placa
versión
ástico
la de
biaron
asera
ón la
mpetir
fuera
tuado
os in-
discuti-
ncia a
ntidad



de elegir entre sus dos versiones. Así las cosas, y a pesar de la crisis económica, en 1978 Montesa ya había vendido 6.000 Cotas 25, una cifra que indica claramente la popularidad del modelo. Sin embargo, y como siempre que a la gente le da por regular lo que ya funciona bien por sí solo, el año 78 comenzaron los problemas para las "minimotos". ¿Por qué hablamos ahora de reglamentos? En este año la Real Federación Motociclista Española decidió "arreglar" el reglamento de competiciones infantiles, y consiguió que en poco tiempo prácticamente desaparecieran las carreras para niños.

Las dificultades se reflejan en la atención que la firma prestó al modelo, que tras siete años en el mercado y tres sin ninguna mejora, solamente recibió una nueva decoración –es decir– unas pegatinas, inspiradas en las de la Cota 348. Y así se consideró que estaba lista para un par de años más.

En 1981 se decidió poner al día la

pequeña Cota 25, aunque de nuevo la revisión se limitó a unos cambios estéticos obligados, de alguna manera, por el abandono de los acabados tradicionales en las trialeras de mayor cilindrada, concretamente la Cota 200. El chasis y otros componentes cambiaron el tradicional gris por el rojo, y en el depósito se abandonó el rojo para dar paso al blanco. La placa portanúmeros negra pasó a ser amarilla, y la rejilla protectora del escape se pintó en negro. Es decir, el mismo perro pero con distinto collar. De todas maneras, la Cota 25 continuaba siendo una de las mejores opciones para cualquier padre que quisiera iniciar a su hijo en el arte del pilotaje, y el paso del tiempo no había hecho mucha mella en su calidad y prestaciones, especialmente tras las mejoras recibidas en la segunda y tercera versiones.

Así continuó en catálogo hasta 1983, año en el que Montesa, seriamente agobiada en lo económico, cesó en su

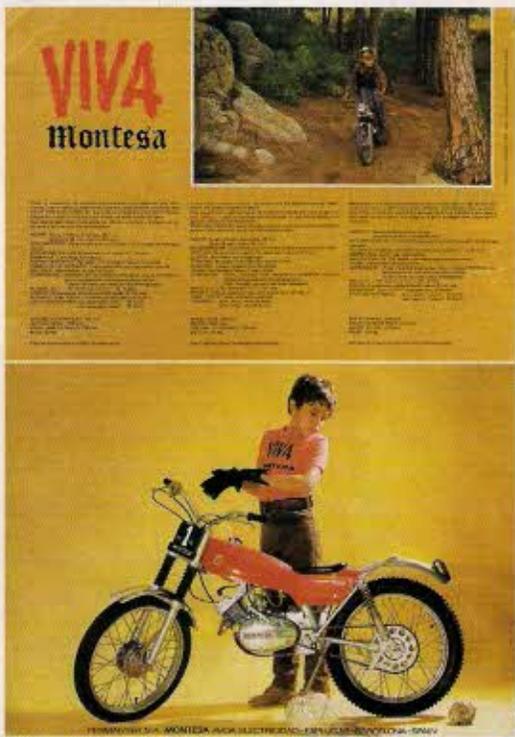
producción, para centrarse en las motos que eran bandera de la marca. Aún existía demanda, como prueba el hecho de que el importador italiano de Montesa, al quedarse sin un producto que debía vender muy bien, decidió fabricar sus propias Cotas para niños, bautizadas como Cota 50/321. Montada con los mejores componentes que la industria auxiliar podía suministrar (Marzocchi, Akront, AJP), la Cota italiana incluso se importó a España.

La Cota 25 fue una concepción audaz de una empresa que demostró que

“continuó en catálogo hasta 1983, año en el que Montesa, seriamente agobiada en lo económico, cesó en su producción, para centrarse en las motos que eran bandera de la marca.”

EN QUÉ FIJARSE: Color del chasis rojo (también en negro), los muelles de los amortiguadores y pata lateral, algunas también montaban la rejilla cromada y es posible que otras la montaran en negro porque en algunas bicicletas monty la montaban como protector del plato, los soportes de la placa delantera son diferentes y sujetan la placa con remaches de plástico y botellas suspensión delantera ahora en rojo.





“A la Cota 25 y a su rival, la Bultaco Chispa, les correspondió el honor de inaugurar un nuevo concepto de moto que muchos no podemos olvidar.”

podía serlo cuando tocaba. Más de una generación aprendió a montar en moto sobre las Cotas 25, capaces de soportar el duro castigo de ser vehículo escuela para un niño de entre cinco y doce años. Y por lo general de más de uno, porque al primero le sucedía su hermano, o un amigo, de modo que en ocasiones a estas pequeñas campeonas se les exigió más que a sus hermanas mayores, y cumplieron su cometido sin desfallecer. A la Cota 25 y a su rival, la Bultaco Chispa, les correspondió el honor de inaugurar un nuevo concepto de

moto que muchos no podemos olvidar. Pero cuando la producción de ambas finalizó, de la Chispa apenas se habían vendido mil unidades, mientras que la Cota 25 alcanzó las 7.100 unidades, de modo que su contribución a la difusión del motociclismo fue mucho mayor. Hoy, gracias a los hermanos Lozano hemos podido rendir sentido homenaje a estas infatigables compañeras de infancia. Y más aún, por primera vez hemos podido analizar cada uno de los detalles que las diferencian en un dossier que comprende todas las versiones.



FICHAS TÉCNICAS DE LOS DIFERENTES MODELOS DE MONTESA COTA 25

COTA 25 (1971-1973)

MOTOR

Tipo: monocilíndrico, a ciclo de dos tiempos refrigerado por aire

Cilindrada: 48,7 cc

Diámetro x carrera: 37,95 x 43

Relación de compresión: 9: 1 (1971) 10: 1 (1972)

Potencia: 1,6 CV a 4.500 rpm (1971) 2,2 CV a 4.800 rpm (1972)

Alimentación: Carburador Dell 'Orto SHA 14/10 (1971) Dell 'Orto SHA 14/14 (1972)

Encendido: Volante magnético Motoplat

9600054

TRANSMISIÓN

Embrague: monodisco centrifugo automático

Primaria: cadena

Secundaria: cadena

Caja de cambios: dos velocidades con mando a la mano

Relaciones:

1ª: 17/55;

2ª: 25/63

BASTIDOR

Tipo: de espina de pescado en tubo de acero

Suspensión delantera: horquilla telescópica (1971) Horquilla telehidráulica (1972)

Suspensión trasera: horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos

Frenos del/tras: de expansión interna, 100 mm de diámetro.

Ruedas del/tras: 3,00 x 150 / 3,00 x 158

Neumáticos del/tras: 2 ¼ x 15, 2 ¼ x 15 (1971) 2 x 16 trial / 2 ½ x 15 trial (1972)

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 40 km/h aprox.

COTA 25 A (1974-1983)

MOTOR

Tipo: monocilíndrico, a ciclo de dos tiempos refrigerado por aire

Cilindrada: 48,7 cc

Diámetro x carrera: 37,95 x 43

Relación de compresión: 10: 1 (1972)

Potencia: 2 CV a 4.800 rpm (1972)

Alimentación: Carburador Dell 'Orto SHA 14/14

Encendido: Volante magnético Motoplat 9600054

TRANSMISIÓN

Embrague: monodisco centrifugo automático

Primaria: cadena

Secundaria: cadena

Caja de cambios: dos velocidades con mando a la mano

Relaciones: 1ª: 17/55; 2ª: 25/63

BASTIDOR

Tipo: de espina de pescado en tubo de acero

Suspensión delantera: horquilla telescópica (1971) Horquilla telehidráulica (1972)

Suspensión trasera: horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos

Frenos del/tras: de expansión interna, 100 mm de diámetro.

Ruedas del/tras: 3,00 x 150 / 3,00 x 158

Neumáticos del/tras: 2 x 16 trial / 2 ½ x 15 trial

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 40 km/h aprox.

COTA 25 C (1974-1983)

MOTOR

Tipo: monocilíndrico, a ciclo de dos tiempos refrigerado por aire

Cilindrada: 48,7 cc

Diámetro x carrera: 37,95 x 43

Relación de compresión: 10: 1 (1972)

Potencia: 2 CV a 4.800 rpm (1972)

Alimentación: carburador Dell 'Orto SHA 14/14

Encendido: volante magnético Motoplat 9600054

TRANSMISIÓN

Embrague: discos múltiples en baño de aceite

Primaria: cadena

Secundaria: cadena

Caja de cambios: tres velocidades con

mando al pie

Relaciones: 1ª: 12/70; 2ª: 17/65; 3ª: 25/57

BASTIDOR

Tipo: de espina de pescado en tubo de acero

Suspensión delantera: horquilla telescópica (1971) Horquilla telehidráulica (1973)

Suspensión trasera: horquilla oscilante con amortiguadores hidráulicos

Frenos del/tras: de expansión interna, 100 mm de diámetro.

Ruedas del/tras: 3,00 x 150 / 3,00 x 158

Neumáticos del/tras: 2 x 16 trial / 2 ½ x 15 trial

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 40 km/h aprox.

