



RedMoto

MONTESA COTA 4RT260 & COTA 4RT RACE REPLICA MODELLO 2014



Cota 4RT260

Cota 4RT Race Replica

Introduzione

Sin dalla prima presentazione, la Montesa Cota 4RT ha iniziato una rivoluzione nel mondo del trial, una disciplina totalmente dominata dai motori a 2 tempi. Questi motori compatti e facili da usare, hanno però perso nel tempo il loro valore a causa dell'alto quantitativo di emissioni inquinanti. Anticipando gli standard di emissione fissati nel 2006, Montesa, in collaborazione con Honda Motor Co., ha sviluppato la Montesa Cota 4RT, una moto da trial avanzatissima, equipaggiata con un rivoluzionario motore compatto a 4T, 4 valvole con il sistema di iniezione elettronica PGM-FI. Ne risultò quindi una moto efficiente, con un basso livello di emissioni inquinanti e un significativo valore di potenza e coppia. Nella parte ciclistica furono inoltre introdotti grandi cambiamenti, con l'adozione di un leggero telaio in alluminio e le sospensioni Showa di altissima qualità, specialmente per il design avanzatissimo di quella posteriore.

Sin dall'inizio, le prestazioni del motore di 250cc, stupirono per la capacità di competere con i superiori (in teoria) motori a 2 tempi di cilindrata simile.

La Montesa Cota 4RT è stata apprezzata per le sue esclusive caratteristiche tecniche, ma anche per l'alta qualità del modello e per la migliore affidabilità, aspetti che sono chiaramente valutati dai clienti del marchio. E così, col passare degli anni, le preferenze dei "trialisti" sono cambiate proprio come la situazione economica. Questa valutazione è importante, considerando che la scala dei valori della grande maggioranza degli appassionati valuta il prezzo come uno dei fattori determinanti quando decide di acquistare una motocicletta.

Concetto di Sviluppo

Basato sulle nuove priorità degli appassionati, Montesa ha sviluppato il nuovo nome Montesa Cota, un marchio che mantiene le sue caratteristiche di identità originarie: motore tecnologico 4 tempi ad iniezione PGM-FI e leggero telaio in alluminio.

Allo stesso tempo, per incrementare le possibilità di competere con i popolari motori a 2 tempi, il team di sviluppo ha inserito un nuovo propulsore incrementando la cilindrata a 260cc per migliorare le prestazioni.

Per soddisfare le aspettative e le esigenze degli attuali clienti, Montesa ha pensato di introdurre nel mercato due nuove versioni del modello Cota 4RT: la 4RT260 e la Race Replica, con lo spirito di raggiungere la più ampia fascia di clienti.

Cota 4RT260: un modello di alta qualità sviluppato in stretta collaborazione con il Team Repsol Montesa Honda con prestazioni incrementate, dimostra di essere una buona alternativa economica alle moto con motore a 2T.

Cota Race Replica: per i clienti più esigenti che vogliono una moto di elevatissima qualità, la Cota Race Replica offre loro l'esclusività del suo allestimento di categoria superiore e la possibilità di guidare una moto in grado di primeggiare in tutte le Competizioni Mondiali: la Montesa Cota 4RT, guidata dai due piloti Repsol Montesa Honda, Toni Bou e Takahisa Fujinami.

Proprio come i precedenti modelli, la produzione di queste due versioni della Cota 4RT si svolgerà nei moderni impianti di Montesa Honda, situati a Santa Perpetua de Mogoda, Barcellona, assicurando che gli standard di qualità, sempre presenti nel modello Cota 4RT, siano conservati.

Disegno e Stile

Entrambe le versioni della nuova Cota 4RT, la 4RT260 e la Race Replica, trasmettono uno stile fluido e moderno con un nuovo disegno del serbatoio carburante, molto più snello e compatto ma con una capacità sufficiente per divertirsi una giornata intera.

Il nuovo parafango posteriore è stato anch'esso disegnato per armonizzarsi al nuovo stile del serbatoio dando alla moto un look più elegante.

Mentre la versione Race Replica eredita la nuova e potente immagine del Campione del Mondo, la 4RT260 torna all'originale e più classico colore rosso Montesa. Un rosso che è altresì presente nei mozzi ruota creando una perfetta combinazione con i cerchi anodizzati neri.

I modelli 4RT si sono resi famosi per le loro finiture e l'eccellente qualità dei componenti che mantengono le loro proprietà intatte nel corso degli anni. Questa è una particolarità che è stata mantenuta anche nelle nuove Cota con l'introduzione di adesivi con la miglior qualità presente sul mercato.

Motore

Mantenendo il compatto basamento della Montesa Cota 4RT, il già avanzato motore a 4 tempi ha subito vari cambiamenti, tra i quali l'incremento di cilindrata a 260cc.

Non solo la cilindrata è aumentata, ma, per raggiungere il miglior equilibrio di prestazioni dopo il cambiamento, il nuovo motore da 260cc usufruisce di un nuovo albero a camme ridisegnato per regolare i diagrammi di distribuzione per una miglior risposta del motore ad ogni regime di giri.

Inoltre, l'unità di controllo elettronica (ECU) è dotata di nuove mappe di iniezione e accensione per ottimizzare le modifiche apportate sulla termodinamica del motore. Con la nuova mappatura, la nuova Cota ottiene una migliore capacità di trazione in special modo sui terreni scivolosi, sia mantenendo l'acceleratore costante o, anche in situazioni più critiche, come quando si chiude e riapre il gas. Con questa funzione la moto è più efficiente e il pilota ottiene una migliore risposta che risulta in un miglior controllo.

Tutte queste modifiche si traducono in migliori prestazioni globali. Il motore ora spicca per le prestazioni agli alti regimi oltre che per l'incrementata risposta ai bassi per fornire al pilota una miglior percezione del motore. Il propulsore risulta ora più flessibile e molto più facile da usare ad ogni regime di giri, fornisce valori di coppia più elevati specialmente ai regimi medio-alti. Un'altra caratteristica che vale la pena sottolineare è la perfetta connessione tra l'acceleratore e la risposta in trazione, un aspetto di vitale importanza nel trial, per il quale il funzionamento preciso dell'iniezione elettronica PGM-FI è essenziale.

Infine, un altro importante miglioramento è la sensibile riduzione del freno motore, una caratteristica del motore a 4T che è stata intelligentemente risolta dagli ingegneri Honda inserendo un sistema di decompressione nel carter. Attraverso questo sistema, quando si chiude il gas, il freno motore è minimizzato dando al pilota la sensazione di guidare una moto più leggera e facile da controllare.

Con l'introduzione di queste nuove soluzioni, la Cota 4RT affronta tutte le zone più critiche con più potenza e più controllo per il pilota.

Telaio

Le nuove Cota 4RT260 e Race Replica sono dotate di un leggerissimo telaio e di un altrettanto leggero forcellone in alluminio sinonimo di grandi prestazioni e affidabilità.

Nel modello Race Replica, telaio e forcellone presentano lo stesso colore anodizzato nero come per le moto del Team Repsol Montesa Honda.

Tuttavia nella versione 4RT260 i due componenti sono dotati di una formidabile finitura alluminio lucido. Un trattamento che permette di vedere la bellezza delle linee e la perfezione di ogni saldatura che comprova ancora una volta la qualità del modello.

Un altro aspetto che è stato migliorato è l'adozione di nuove pedane poggiapiedi. Ora sono più larghe e permettono al pilota di avere più padronanza e controllo della motocicletta, conferiscono maggior aderenza allo stivale e scaricano molto meglio il fango.

Le pedane inoltre sono regolabili semplicemente cambiando gli adattatori che permettono al pilota di regolare a proprio piacimento la posizione in avanti e indietro incrementando il comfort di guida e il controllo del mezzo.

Sospensioni

Race Replica: il modello mantiene sia all'anteriore che al posteriore le prestigiose sospensioni SHOWA di altissima qualità che continuano ad essere un riferimento nel trial.

Cota 4RT260: consapevoli che non tutti gli appassionati di trial necessitano dell'eccellenza e della suprema qualità delle sospensioni Showa utilizzate nella Race Replica, la Cota 4RT260 è dotata di un nuovo set di sospensioni, sempre di alta qualità, ma più convenienti.

La sospensione anteriore è firmata dalla TECH, mentre la posteriore è dotata di un mono ammortizzatore pluri-regolabile R16V. Entrambi i produttori possiedono grande esperienza e forniscono questo tipo di sospensioni per diversi costruttori di moto da trial. Anche in questo caso, gli ingegneri di Tech, di R16V e Montesa Honda, in collaborazione con l'espertissimo pilota Amos Bilbao hanno lavorato insieme duramente per testare le sospensioni in diverse situazioni alla ricerca del miglior setting che confacesse alle caratteristiche della nuova Cota 4RT260.

La Cota 4RT260 è quindi dotata di un set di sospensioni che garantisce prestazioni eccellenti e una sensazione di guida molto leggera. Con queste sospensioni, la Cota 4RT260 è in grado di assorbire

facilmente le asperità del terreno e, con la possibilità di regolazione si può passare da un assetto da gara ad un assetto più confortevole.

ECU programmabile HRC

Se uno dei vantaggi dell'adozione del sistema di iniezione PGM-FI è l'auto-regolazione della carburazione a seconda delle condizioni meteorologiche, i piloti più esigenti saranno in grado di variare le mappature di benzina e iniezione attraverso lo strumento HRC (opzionale) da collegare al proprio PC.

Il kit offerto come dotazione opzionale per le competizioni è composto da:

Corpo farfallato e ECU, Interfaccia e CD-ROM

Altre nuove caratteristiche

Un'altra caratteristica che si evidenzia su entrambi i modelli è l'adozione di un nuovo gruppo frenante firmato Braktec. La pompa del freno è ora più compatta e leggera per migliorare le prestazioni. In particolare il nuovo impianto offre più potenza frenante e una maggiore sensibilità e precisione.

Nella stessa area, i tubi freno e il loro passaggi sono nuovi e creano un assieme più compatto.

Nello stesso modo, la frizione idraulica mantiene la stessa configurazione e conta su una nuova pompa prodotta da Braktec, più leggera, compatta e dall'azione più precisa.

Equipaggiamento di alta qualità

Mentre i più grandi cambiamenti si sono concentrati sul motore, scocca e sospensioni (Cota 4RT260), i modelli sono stati profondamente rinnovati con l'adozione di ben 70 nuovi componenti.

Anche con numerosi cambiamenti, entrambi i modelli mantengono la loro caratteristica dell'altissima qualità dei componenti, come l'avanzato sistema elettrico senza batteria che alimenta, tra gli altri, il sistema di iniezione e la bobina di accensione. Si evidenzia inoltre l'impiego di un sensore di inclinazione che spegne l'accensione quando la motocicletta è inclinata di oltre 65° per una frazione di tempo di 7 secondi. Con questo dispositivo si riduce notevolmente l'esposizione del pilota a rischi mentre il motore viene protetto, specialmente in situazioni dove lo stesso potrebbe rimanere accelerato.

Il cerchio della ruota posteriore mantiene il suo usuale disegno a 32 raggi con regolazione centrale che consente una riduzione significativa del peso, una facile manutenzione e il montaggio del pneumatico tubeless, tutto a vantaggio della riduzione delle masse.

Kit Racing

Solo per il modello Race Replica viene offerto un kit altamente esclusivo di componenti in fibra di carbonio.

Il kit è composto da:

- Para fodero forcella
- Archetto supporto parafango anteriore
- Coperchio carter frizione
- Protezione collettore di scarico
- Protezione silenziatore

Il kit include anche:

- Un set di pedane poggiapiedi in alluminio S3
- Un set di adesivi con l'immagine del Team Repsol Montesa Honda
- Un leggerissimo porta faro per uso esclusivo competizione

Per il modello Cota 4RT260 il porta faro è disponibile come parte opzionale.

Record Sportivi

Montesa è stata Campione del Mondo costruttori in 15 occasioni. Gli ultimi 7 titoli di fila sono stati conquistati dal modello Cota 4RT

Updated May 2013

MONTESA WORLD TITLES (RIDERS & MANUFACTURERS)

| OUTDOOR TRIAL WORLD CHAMPIONSHIP | | | | |
|----------------------------------|-------|-----------------------------|-----------|----------|
| YEAR | RIDER | MANUFACTURERS' CHAMPIONSHIP | Model | Engine |
| 15 | 2012 | T.Bou | Cota 4RT | 4 stroke |
| 14 | 2011 | T.Bou | | |
| 13 | 2010 | T.Bou | | |
| 12 | 2009 | T.Bou | | |
| 11 | 2008 | T.Bou | | |
| 10 | 2007 | T.Bou | | |
| 9 | 2006 | - | | |
| 8 | 2004 | T.Fujinami | Cota 315R | 2 stroke |
| 7 | 2003 | D.Lampkin | | |
| 6 | 2002 | D.Lampkin | | |
| 5 | 2001 | D.Lampkin | | |
| 4 | 2000 | D.Lampkin | | |
| 3 | 1996 | M.Colomer | | |
| 2 | 1981 | - | Cota 349 | |
| 1 | 1980 | U.Karlson | | |

E.Lejeune got 3 world trial titles in a row from 1982 to 1984 with an Honda RTL260, 4 stroke engine

| TRIAL INDOOR WORLD CHAMPIONSHIP | | | | |
|---------------------------------|-------|-----------|-----------|----------|
| YEAR | RIDER | Model | Engine | |
| 11 | 2013 | T.Bou | Cota 4RT | 4 stroke |
| 10 | 2012 | T.Bou | | |
| 9 | 2011 | T.Bou | | |
| 8 | 2010 | T.Bou | | |
| 7 | 2009 | T.Bou | | |
| 6 | 2008 | T.Bou | | |
| 5 | 2007 | T.Bou | | |
| 4 | 2001 | D.Lampkin | Cota 315R | 2 stroke |
| 3 | 2000 | D.Lampkin | | |
| 2 | 1996 | M.Colomer | | |
| 1 | 1995 | M.Colomer | | |

| WOMAN WORLD TRIAL CHAMPIONSHIP | | | | |
|--------------------------------|-------|-----------|-----------|----------|
| YEAR | RIDER | Model | Engine | |
| 7 | 2011 | LAIA SANZ | Cota 4RT | 4 stroke |
| 6 | 2010 | LAIA SANZ | | |
| 5 | 2009 | LAIA SANZ | | |
| 4 | 2008 | LAIA SANZ | | |
| 3 | 2006 | LAIA SANZ | | |
| 2 | 2005 | LAIA SANZ | Cota 315R | 2 stroke |
| 1 | 2004 | LAIA SANZ | | |

| MONTESA WORLD TITLES | TOTAL | 2 stroke | 4 stroke |
|----------------------------|------------------|----------|----------|
| OUTDOOR WORLD CHAMPIONSHIP | 15 TITLES | 8 | 7 |
| INDOOR WORLD CHAMPIONSHIP | 11 TITLES | 4 | 7 |
| WOMEN WORLD CHAMPIONSHIP | 7 TITLES | 1 | 6 |
| | 33 TITLES | 12 | 19 |

Montesa COTA 4RT260 specifiche tecniche (versione competizione)

(versione competizione = kit di omologazione non installato)

MOTORE

| | |
|--------------------------|---|
| Tipo | Monocilindrico, 4tempi, 4valvole, SOHC, raffreddato a liquido |
| Cilindrata | 258,9 cm ³ |
| Alessaggio x Corsa | 78 × 54.2 mm |
| Rapporto di compressione | 10.5 : 1 |
| Regime minimo di giri | 1,800 min ⁻¹ |
| Capacità olio motore | 0.6 litri; Trasmissione: 0.57 litri |

ALIMENTAZIONE

| | |
|-------------------------------|------------------------------|
| Carburazione | Iniezione elettronica PGM-FI |
| Corpo farfallato | 28 mm |
| Filtro aria | In spugna |
| Capacità serbatoio carburante | 1,9 litri |

IMPIANTO ELETTRICO

| | |
|---------------------|--|
| Accensione | Elettronica digitale transistorizzata |
| Anticipo | 27° BTDC (Minimo) ~ 45° BTDC (10,000 min ⁻¹) |
| Tipo candela | CR6EH-9 (NGK) |
| Avviamento | A pedale |
| Potenza alternatore | 160 W |

TRASMISSIONE

| | |
|------------------------|---|
| Frizione | Multidisco in bagno d'olio con molle elicoidali |
| Funzionamento frizione | Idraulica |
| Cambio | 5-rapporti |
| Rapporto primaria | 3.166 (57/18) |

| | |
|-----------------|------------------|
| Rapporti cambio | 1a 2.800 (42/15) |
| | 2a 2.384 (31/13) |
| | 3a 2.000 (30/15) |
| | 4a 1.272 (28/22) |
| | 5a 0.814 (22/27) |

Rapporto finale 4.100 (41/10)

Trasmissione finale A catena #520

TELAIO

Tipo Doppio trave in alluminio.

Dimensioni (L×L×A) 2,016 × 830 × 1,130 mm

Interasse 1,321 mm

Inclinazione canotto 23°

Trail 63 mm

Altezza sella 650 mm

Altezza pedane 390 mm

Altezza da terra 335 mm

Peso a secco 73 kg (versione competizione)

SOSPENSIONI

Anteriore Forcella telescopica TECH da 39mm a cartuccia, regolabile nel precarico e in estensione. Corsa 175 mm

Posteriore Pro-Link, con ammortizzatore R16V regolabile nel precarico e in estensione. Corsa 170 mm

RUOTE

Tipo In alluminio a raggi

Dimensione cerchi Anteriore 21 × 1.60

Posteriore 18 × MT2.15

Pneumatici

Anteriore 2.75–21 (Dunlop)

Posteriore 4.00–18 (Dunlop)

Pressione pneumatici

Anteriore 39 – 44kPa

Posteriore 29 – 34kPa

FRENI

Anteriore

Freno a disco con pinza a 4 pistoncini. Disco \varnothing 185 × 3.5 mm e pastiglie in metallo sinterizzato.

Posteriore

Freno a disco con pinza a 2 pistoncini. Disco \varnothing 150 × 2.5 mm e pastiglie in metallo sinterizzato.

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono essere cambiate senza preavviso.

Montesa COTA 4RT RACE REPLICA specifiche tecniche

(versione competizione)

(versione competizione = kit di omologazione non installato)

MOTORE

| | |
|--------------------------|---|
| Tipo | Monocilindrico, 4tempi, 4valvole, SOHC, raffreddato a liquido |
| Cilindrata | 258,9 cm ³ |
| Alessaggio x Corsa | 78 × 54.2 mm |
| Rapporto di compressione | 10.5 : 1 |
| Regime minimo di giri | 1,800 min-1 |
| Capacità olio motore | 0.6 litri; Trasmissione: 0.57 litri |

ALIMENTAZIONE

| | |
|-------------------------------|------------------------------|
| Carburazione | Iniezione elettronica PGM-FI |
| Corpo farfallato | 28 mm |
| Filtro aria | In spugna |
| Capacità serbatoio carburante | 1,9 litri |

IMPIANTO ELETTRICO

| | |
|---------------------|---|
| Accensione | Elettronica digitale transistorizzata |
| Anticipo | 27° BTDC (Minimo) ~ 45° BTDC (10,000 min-1) |
| Tipo candela | CR6EH-9 (NGK) |
| Avviamento | A pedale |
| Potenza alternatore | 160 W |

TRASMISSIONE

| | |
|------------------------|---|
| Frizione | Multidisco in bagno d'olio con molle elicoidali |
| Funzionamento frizione | Idraulica |
| Cambio | 5-rapporti |
| Rapporto primaria | 3.166 (57/18) |

| | |
|-----------------|------------------|
| Rapporti cambio | 1a 2.800 (42/15) |
| | 2a 2.384 (31/13) |
| | 3a 2.000 (30/15) |
| | 4a 1.272 (28/22) |
| | 5a 0.814 (22/27) |

Rapporto finale 4.100 (41/10)

Trasmissione finale A catena #520

TELAIO

| | |
|----------------------|---------------------------------|
| Tipo | Doppio trave in alluminio. |
| Dimensioni (L×L×A) | 2,016 × 830 × 1,130 mm |
| Interasse | 1,321 mm |
| Inclinazione canotto | 23° |
| Trail | 63 mm |
| Altezza sella | 650 mm |
| Altezza pedane | 390 mm |
| Altezza da terra | 335 mm |
| Peso a secco | 73,5 kg (versione competizione) |

SOSPENSIONI

| | |
|------------|---|
| Anteriore | Forcella telescopica SHOWA da 39 mm a cartuccia, regolabile nel precarico e in estensione. Corsa 175 mm |
| Posteriore | Pro-Link, con ammortizzatore SHOWA regolabile nel precarico e in estensione. Corsa 170 mm |

RUOTE

| | |
|-------------------|----------------------|
| Tipo | In alluminio a raggi |
| Dimensione cerchi | Anteriore 21 × 1.60 |

Posteriore 18 × MT2.15

Pneumatici

Anteriore 2.75–21 (Michelin)

Posteriore 4.00–18 (Michelin)

Pressione pneumatici

Anteriore 39 – 44kPa

Posteriore 29 – 34kPa

FRENI

Anteriore

Freno a disco con pinza a 4 pistoncini. Disco \varnothing 185 × 3.5 mm e pastiglie in metallo sinterizzato.

Posteriore

Freno a disco con pinza a 2 pistoncini. Disco \varnothing 150 × 2.5 mm e pastiglie in metallo sinterizzato.

Tutte le caratteristiche sono provvisorie e possono essere cambiate senza preavviso.

MONTESA COTA 4RT260



COTA 4RT RACE REPLICA

