



Informazioni stampa

MONTESA COTA 4RT260 & COTA RACE REPLIC MODELLO 2017



Introduzione

Sin dalla prima presentazione, la Montesa Cota 4RT ha dato vita a una rivoluzione nel mondo del trial, una disciplina storicamente dominata dai motori a 2 tempi, compatti e facili da usare ma che nel tempo hanno perso il loro valore a causa delle elevate emissioni inquinanti. In quest'ottica, anticipando gli standard 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, con distribuzione a 4 valvole e alimentazione a iniezione elettronica PGM-FI. Nacque una moto performante, con un basso livello di emissioni inquinanti e un significativo valore di potenza e coppia. Nella parte ciclistica furono inoltre introdotti grandi miglioramenti, con l'adozione di un leggero telaio in alluminio e di sospensioni Showa di altissima qualità, in particolar modo per il design avanzatissimo di quella posteriore.

Sin dall'inizio, le prestazioni del motore 4T da 250cc, stupirono per la capacità di competere con i motori a 2 tempi di cilindrata simile, in teoria superiori in termini di potenza specifica.

La Montesa Cota 4RT è stata apprezzata per le sue esclusive caratteristiche tecniche, ma anche per l'alta qualità costruttiva, che si riflette sull'affidabilità, aspetti che sono presi in grande considerazione dai clienti del marchio. E così, col passare degli anni, le preferenze degli appassionati sono cambiate, rivolgendosi sempre più alla tecnologia del 4T per le loro moto da trial.

Tre anni fa Montesa ha introdotto una nuova gamma completamente rinnovata, con un motore ancora più efficace e componenti avanzate. Seguendo lo sviluppo della moto campione del mondo, Montesa ha ulteriormente sviluppato il progetto dando vita alle nuove Cota 4RT YM2017



Montesa Cota 4RT 260 e Race Replica YM2017

Montesa ha commercializzato la Cota 4RT 260 e la Cota 4RT Race Replica, apportando nelle versioni 2016 l'importante miglioramento dato dall'aumento della potenza grazie all'installazione di una nuova pompa carburante che garantisce al motore un maggior flusso di carburante. Questo elemento, insieme alla nuova mappatura della centralina ECU*, ha assicurato alla motocicletta una curva consistente di potenza specialmente a bassi e medi regimi. Oltre all'aumento della potenza, la riduzione del freno motore alla chiusura del gas ha donato alla motocicletta un feeling di leggerezza rendendola più facile da controllare. Anche il telaio è stato migliorato, riposizionando le pedane poggiatepiedi, ora più basse e arretrate per rendere l'avantreno più leggero.

Tra i miglioramenti, uno in particolare ha riguardato l'innovativo montaggio della ventola del radiatore, progettato per mantenere la ventola ancora più al sicuro, pulita e al riparo da polvere e fango, evitando così qualsiasi bloccaggio.

Un altro importante miglioramento apportato sulla versione 2016 della 4RT 260, è stata l'adozione delle gomme DUNLOP D803GP, capaci di un'incredibile trazione. Le caratteristiche di queste nuove gomme rendono la motocicletta ancora più reattiva, specialmente sull'asse anteriore che risulta essere ancora più leggero.

Il maggior cambiamento per il 2017 riguarda l'aspetto estetico della **COTA 4RT260**, caratterizzato da un elegantissimo bianco che si combina perfettamente con i dettagli in blu e rosso del serbatoio in alluminio, dando così alla moto un look sempre più sofisticato. Inoltre, la forcella TECH ha ora steli cromati e foderi di colore nero.

La **Cota Race Replica** è equipaggiata con una sospensione posteriore Showa, pensata per aumentare il livello di agilità e stabilità, incrementando la possibilità di regolazione del precarico molla.

La Cota 4RT 260 viene commercializzata con la possibilità di installare una sella supplementare (optional) per il trial leggero o per brevi trasferimenti, facile da rimuovere e dotata di un ampio spazio sottosella per poter contenere vari oggetti. Questo elemento, dà alla moto più versatilità, aumentandone le possibilità di utilizzo.

E inoltre possibile acquistare come optional una centralina con doppia mappatura attivabile tramite un tasto di selezione collocato sul manubrio che viene venduto insieme alla centralina. In questo modo, al pilota viene data la possibilità di selezionare una seconda mappa in condizioni di scarso grip. Tutte e due le mappe della centralina opzionale sono ulteriormente rimappabili usando l'apposito *HRC Setting Tool*.

Processo Costruttivo

Le Montesa Cota 4RT 260 e Montesa Cota Race Replica sono costruite nei moderni stabilimenti di Santa Perpetua de Mogoda, Barcellona. L'impianto produttivo integra i processi di saldatura, di costruzione del serbatoio della benzina, del forcellone e telaio in alluminio, assicurando uniformità produttiva per la massimizzazione degli standard qualitativi del marchio.



Concetto di Sviluppo

Basato sulle priorità degli appassionati, Montesa mantiene le sue caratteristiche originarie: tecnologico motore a 4 tempi da 260cc con iniezione elettronica PGM-FI e leggero telaio in alluminio. Le versioni sono due: la 4RT260 e la Race Replica, per raggiungere la più ampia fascia di clienti.

Cota 4RT260: un modello di alta qualità ad alte prestazioni sviluppato in stretta collaborazione con il Team Repsol Montesa Honda. Fin dal lancio ha dimostrato di essere una reale alternativa alle economiche 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, proprio come la Montesa Cota 4RT ufficiale, guidata dai piloti Repsol Montesa Honda, Toni Bou, Takahisa Fujinami e Jaime Busto.

Disegno e Stile

Entrambe le versioni della nuova Cota 4RT, la 4RT260 e la Race Replica, trasmettono uno stile moderno e accattivante.

Il maggior cambiamento riguarda l'aspetto estetico della **COTA 4RT260**, caratterizzato da un elegantissimo bianco che si combina perfettamente con i dettagli in blu e rosso del serbatoio in alluminio, dando così alla moto un look sempre più sofisticato. Inoltre, la forcella TECH ha ora steli cromati e foderi di colore nero.

Sulla **COTA RACE REPLICA** la "M" del logo Montesa si trova ora sulla parte posteriore del parafango, regalando così maggiore impatto visivo, ma sempre con il look della moto campione del mondo del Repsol Honda Team.

Dal punto di vista dell'equipaggiamento entrambi i modelli hanno la leva dell'avviamento più lunga, come sulla COTA 300R - il modello top di gamma - per facilitarne ancor più l'azionamento.





Motore

La Cota 4RT 260 YM2017 ha un motore da 260cc, aggiornato profondamente in occasione del modello 2016 con nuovo albero a camme per regolare i diagrammi di distribuzione in funzione di una miglior risposta del motore ad ogni regime di giri.

Le Cota godono di ottima potenza grazie all'adozione di una pompa benzina che assicura un elevato flusso di carburante. Questo elemento, insieme alla precisa mappatura della centralina, assicura alla motocicletta una curva consistente di potenza specialmente a bassi e medi giri di motore.

Un altro aspetto importante 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.

Le Cota hanno così la migliore capacità di trazione, in special modo sui terreni scivolosi, sia mantenendo l'acceleratore costante sia 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 contribuisce a migliorare il controllo.

Il motore offre una eccellente risposta ai bassi regimi per dare al pilota una miglior percezione di controllo del motore. Il propulsore risulta flessibile e facile da usare ad ogni regime di giri, fornendo valori di coppia elevati. 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.

Telaio

Le pedane sono posizionate in basso e arretrate, per consentire al pilota di guidare con il peso spostato indietro e avere un maggiore controllo. Le pedane sono inoltre larghe e permettono al pilota di avere più padronanza, conferendo grande aderenza allo stivale e scaricando molto meglio l'eventuale fango accumulato. Infine, le pedane sono regolabili semplicemente cambiando gli adattatori che permettono al pilota di spostare a proprio piacimento la posizione in avanti e indietro incrementando il comfort di guida e il controllo del mezzo. Le gomme DUNLOP D803GP offrono un'incredibile trazione. Le caratteristiche di queste gomme rendono la motocicletta più reattiva e rendono l'avantreno più leggero.

Le 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.

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: la sospensione anteriore è costruita da 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 delle migliori impostazioni.



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 iniezione attraverso lo strumento HRC (opzionale) da collegare al PC.

Il kit offerto come dotazione opzionale per le competizioni è composto da: Corpo farfallato e ECU, interfaccia e CD-ROM.

Freni

La Cota Race Replica adotta un impianto frenante anteriore firmato Braktec, con una pinza monoblocco a 4 pistoncini. La pinza, oltre ad essere robusta e precisa, rende la frenata efficiente e potente. Anche la Cota 4RT260 è equipaggiata con impianto frenante Braktec.

Equipaggiamento di alta qualità

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 il motore 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 è disponibile un kit esclusivo di componenti in fibra di carbonio 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 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.



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 cc
Alessaggio x Corsa	78 × 54,2 mm
Rapporto di compressione	10,5 : 1
Regime minimo di giri	1.800 giri/min
Capacità olio motore	0,6 litri; trasmissione 0,57 litri

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica Honda 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 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 cc
Alessaggio x Corsa	78 × 54,2 mm
Rapporto di compressione	10,5 : 1
Regime minimo di giri	1,800 giri/min
Capacità olio motore	0,6 litri; trasmissione: 0,57 litri

ALIMENTAZIONE

Carburazione	Iniezione elettronica Honda 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°
Avancorsa	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.