



Desio, 23 ottobre 2014

Comunicato stampa

RedMoto presenta i Model Year 2015 Montesa Cota 4RT260 & Cota 4RT Race Replica

Informazioni stampa

MONTESA COTA 4RT260 & COTA 4RT RACE REPLIC

MODELLO 2015





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.

Lo scorso anno 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 YM2015.





Montesa Cota 4RT 260 YM 2015

Mantenendo la sensazione di leggerezza caratteristica dei modelli Cota 4RT 260, le sospensioni sono state migliorate per garantire al pilota un maggior controllo e un minore affaticamento. Per raggiungere questo obiettivo, la forcella ha molle più progressive, mentre la sospensione posteriore è stata modificata per migliorare la sensibilità permettendo una regolazione più precisa.

Inoltre sono state sostituite le valvole di regolazione della compressione e del ritorno con dei regolatori manuali che eliminano l'utilizzo di chiavi. Il manubrio dal nuovo disegno riduce la pressione sugli avambracci del pilota. Le pompe freno sono state rimodellate internamente per regolarizzare le prestazioni e per una migliore risposta in ogni occasione. Il rapporto di trasmissione finale ha ora una corona da 41 denti che elimina la necessità di sostituire questo componente o la guida catena quando la moto è settata con il *full power kit*. Viene mantenuto il colore standard rosso Montesa con una nuova grafica. Le piastre forcella sono ora anodizzate nere. Il parafango anteriore ha un nuovo design angolare che dà un'immagine della moto più sportiva e più snella. Anche la leva del cambio ha un nuovo design più filante ed elegante.

La nuova Cota 4RT 260 offre in opzione una nuovissima sella supplementare per il trial leggero o per brevi tragitti, facile da rimuovere e con un pratico spazio sottosella per contenere vari oggetti. Questo nuovo elemento, dà alla moto più versatilità, aumentandone le possibilità di utilizzo.

Montesa Cota 4RT 260 Race Replica YM2015

La principale innovazione del modello riguarda l'impianto frenante anteriore che è stato sostituito con una nuova pinza monoblocco a 4 pistoncini. La nuova pinza, oltre ad essere più robusta e precisa, rende la frenata più efficiente e potente.

La grafica è stata completamente rinnovata seguendo la colorazione del Team Honda Repsol per le moto di Toni Bou e Takahisa Fujinami. Il manubrio e le piastre sono ora di colore nero. Il parafango anteriore ha un nuovo design angolare che dà un'immagine della moto più sportiva e più snella. Anche la leva del cambio ha un nuovo design più filante ed elegante. Il rapporto di trasmissione finale ha ora una corona da 41 denti che elimina la necessità di sostituire questo componente o la guida catena quando la moto è settata con il *full power kit*.





RedMoto
MOTOCROSS . ENDURO . SUPERMOTO . TRIAL



Processo Costruttivo

Le Montesa Cota 4RT 260 e Montesa Cota Race Replica sono costruite nei moderni stabilimenti di Santa Perpetua de Mogoda, Barcellona. La novità principale, che coincide anche con il lancio dei modelli 2015, è che l'impianto produttivo ora 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 nuove priorità degli appassionati, Montesa mantiene le sue caratteristiche originarie: motore tecnologico a 4 tempi con iniezione elettronica PGM-FI e leggero telaio in alluminio. Allo stesso tempo, per incrementarne la competitività, il team di sviluppo ha realizzato nel 2014 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, dalle prestazioni incrementate.



montesa
Trial



Cota 4RT260 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, come la Montesa Cota 4RT, guidata dai due piloti Repsol Montesa Honda, Toni Bou e Takahisa Fujinami.

Disegno e Stile

Entrambe le versioni della Cota 4RT hanno linee fluide e moderne, determinate dal disegno del serbatoio carburante, snello e compatto ma con una capacità sufficiente per divertirsi una giornata intera. Il 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 potente immagine del Campione del Mondo, la 4RT260 mantiene l'originale 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

La Cota 4RT 260 eredita il motore 260cc introdotto per i modelli da competizione, con albero a camme disegnato per regolare i diagrammi di distribuzione in funzione di una miglior risposta del motore ad ogni regime di giri.

La centralina elettronica (ECU) è dotata di mappe di iniezione e accensione ottimizzate in funzione dell'eccezionale termodinamica del motore. Le Cota 4RT hanno una eccezionale trazione in special modo sui terreni scivolosi, sia mantenendo l'acceleratore costante sia in situazioni più critiche, come quando si dosa il gas con maggiore decisione. Ne risulta una moto efficiente grazie a una risposta perfettamente controllabile.





Il motore offre una eccellente risposta ai bassi regimi, che lo rende flessibile e facile da usare grazie a valori di coppia elevati su tutto l'arco di giri. 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 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 regalando al pilota la sensazione di guidare una moto più leggera e facile da controllare.

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.

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. Le larghe pedane poggiapiedi permettono al pilota di avere più padronanza e controllo della motocicletta, conferiscono maggior aderenza allo stivale e scaricano molto meglio l'eventuale fango accumulato. 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. Entrambi i modelli 2015 sono dotati di una nuova leva del cambio più leggera e sottile.





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 sospensioni, sempre di alta qualità, ma di tipo differente.

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 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.

Nella versione 2015 entrambi i settaggi di forcella e monoammortizzatore sono stati rivisti. All'anteriore le nuove molle sono più progressive fornendo una miglior risposta e comfort senza perdere la sensazione di leggerezza. Al posteriore, la sensibilità dell'ammortizzatore è stata migliorata raggiungendo un settaggio ottimale. La regolazione dell'ammortizzatore avviene manualmente senza il bisogno di attrezzi.

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 proprio PC.

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

Freni

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

Per quanto riguarda la Cota 4RT 260, le pompe frano Braktec sono state rimodellate internamente per regolarizzare le prestazioni e per una migliore risposta in ogni occasione.





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 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 16 occasioni. Gli ultimi 8 titoli di fila sono stati conquistati dal modello Cota 4RT

Montesa ha dimostrato la sua superiorità come marca in altre specialità come il Campionato del Mondo Trial Indoor e il Campionato del Mondo Femminile dove si è imposta rispettivamente per 12 e 17 volte.





RedMoto
MOTOCROSS . ENDURO . SUPERMOTO . TRIAL

Il raggiungimento di questi traguardi dimostra la superiorità della Montesa Cota 4RT nelle competizioni di alto livello, dove è leader dal 2005.





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 (LxLxA) 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





RedMoto
MOTOCROSS . ENDURO . SUPERMOTO . TRIAL

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 Ø 185 × 3.5 mm e pastiglie in metallo sinterizzato.
Posteriore	Freno a disco con pinza a 2 pistoncini. Disco Ø 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 (LxLxA) 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.

Per ulteriori informazioni:

RedMoto – Relazioni esterne & Ufficio Stampa

Responsabile: Alberto Terraneo

press@redmoto.it

