

Updates für die Honda Trial Motorräder 2015: Montesa Cota 4RT260 und Cota 4RT Race Replica



Die Honda Trial Motorräder für 2015

Frankfurt – Bereits zur Markteinführung der Montesa Cota 4RT war der konzeptbedingte Wandel in der Trialwelt nicht mehr aufzuhalten. In der Vergangenheit dominierten Zweitakt-Trialmaschinen, die simpel konstruiert, leichtgewichtig und einfach zu fahren waren, jedoch unter Umweltaspekten Wünsche offen ließen. Als 2006 verschärfte Emissionsvorschriften in Kraft traten, entwickelte Montesa in Zusammenarbeit mit Honda die Montesa Cota 4RT, ein Viertaktmotorrad mit modernem Vierventil-Triebwerk und elektronischer PGM-FI Benzineinspritzung.

Die Montesa Cota 4RT überzeugte unter umwelttechnischen Aspekten und setzte bei der Fahrbarkeit mit perfekter Kraft- und Drehmoment-Entfaltung neue Maßstäbe. Auch beim Chassis wurden moderne Ideen umgesetzt – mit leichtem Aluminiumrahmen, hochwertigen Showa Dämpferelementen sowie einer konstruktiv überzeugenden Hinterradaufhängung. Die Neue überzeugte vom ersten Tag auf ganzer Linie, wobei das elastische Viertakterz mit 250 Kubikzentimeter Hubraum auch besonders kritische Naturen zu begeistern vermochte.

Die bis heute ungebrochene Beliebtheit in Trial-Kreisen gründet auf überragender Viertakttechnik sowie funktionell überzeugenden Features. Dazu loben Cota Käufer stets die vorbildliche Fertigungsqualität sowie die beispielhafte Zuverlässigkeit im Praxiseinsatz. In den letzten Jahren

Honda Deutschland

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Hanauer Landstraße 222 - 224 • 60314 Frankfurt am Main
Telefon 069-8309-323 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: oliver.franz@honda-eu.com
www.hondanews.eu • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

1/17

Presseinformation

hat sich jedoch auf dem Weltmarkt in einigen Ländern die wirtschaftliche Situation geändert, was das Verhalten und die Wünsche der Käufer beeinflusste. Ein möglichst attraktiver Preis spielt bei der Motorrad-Kaufentscheidung eine immer wichtigere Rolle.

Vor einem Jahr präsentierte Montesa eine überarbeitete Cota 4RT-Generation mit neuem Triebwerk und zahlreichen neuen Anbauteilen. Für das Modelljahr 2015 wurden nun weitere Modifikationen durchgeführt, die den optischen Auftritt sowie die Chassis-Qualitäten weiter verbessern helfen.

Montesa Cota 4RT260: Verbesserungen am 2015er Modell

Besonders leichte Fahrbarkeit ist unverändert eine herausragende Qualität der Montesa Cota 4RT260. Modifiziert präsentieren sich dazu für das neue Modelljahr die Radführungselemente. Ziel war, die Fahrzeugbeherrschung, den Komfort sowie die Bedienung bei Setup-Arbeiten weiter zu verbessern.

Dafür wurde die Teleskopgabel mit progressiveren Gabelfedern ausgestattet. Am Hinterrad-Stoßdämpfer wurden die Einstellmöglichkeiten feiner unterteilt, um eine sensiblere Einstellung vornehmen zu können. Umgestellt wurde ebenso die Einstellungsart. Für Änderungen an der Dämpfung ist sowohl bei der Zug- als auch bei der Druckstufe kein Werkzeug mehr notwendig. Beide können nun über Drehköpfe mit der Hand eingestellt werden.

Das 2015er Modell ist dazu mit einem neuen Lenker bestückt. Die geänderte Rohrführung trägt dazu bei, die Belastung der Armmuskulatur in besonders anspruchsvollen Sektionen zu reduzieren.

Der Vorderrad-Bremszylinder erhielt überarbeitete Innereien, die die Bremsperformance stabilisieren helfen und dazu generell das Feedback für den Fahrer am Bremshebel verbessern.

Beim Antriebsstrang ist nun ein Kettenrad mit 41 Zähnen serienmäßig montiert. Damit dürfte für zahlreiche Fahrer ein Umbau entfallen, wenn Sektionen anstehen, die ein Abrufen der vollen Motorleistung erfordern.

Die Cota 4RT260 wird weiter in der Farbe „Montesa Red“ ausgeliefert, allerdings mit neuen Dekors und Graphics. Auch obere und untere Gabelbrücke sind nun schwarz gehalten.

Honda Deutschland

Presse und Öffentlichkeitsarbeit • Hanauer Landstraße 222 - 224 • 60314 Frankfurt am Main
Telefon 069-8309-323 • Fax 069-8309-839 • E-Mail: oliver.franz@honda-eu.com
www.hondanews.eu • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

Presseinformation

Ein überarbeiteter Vorderrad-Kotflügel fällt schmaler und leicht kantig aus, was dazu beiträgt, die Optik des Fahrzeugs sportlicher und graziler zu gestalten. Ebenfalls neu ist der Schalthebel, der schlanker ausgeführt ist und dazu leichter wurde.



Die neue Cota 4RT260 wird mit einem zweiten Sitz ausgeliefert, der komfortabler ist und sich für Trial-Touren sowie leichtere Sektionen empfiehlt. Der Sitz, der mit zusätzlichem Stauraum ausgestattet ist, lässt sich einfach mit wenigen Handgriffen austauschen bzw. montieren. Diese Zusatzausstattung trägt dazu bei, das Einsatzspektrum der Trial-Maschine praxisgerecht und sinnvoll zu erweitern.

Montesa Cota 4RT Race Replica: Verbesserungen am 2015er Modell

Die wichtigste Änderung betrifft das Vorderrad-Bremssystem, welches mit einer neuen Vierkolben-Monobloc-Zange bestückt ist. Monobloc-Bauweise bedeutet, dass das Bauteil aufwändig aus einem Stück gefertigt ist (anstatt aus zwei Hälften, die verschraubt werden). Dieses Design verhilft der Bremszange zu mehr Stabilität und höherer Formfestigkeit, speziell unter starker Belastung. Positive Folge sind bessere und konstantere Bremsleistung sowie ein präziseres Feeling am Handhebel.

Neu präsentiert sich die Optik der 4RT Race Replica. Farbgebung und Grafik sind angelehnt an den jüngsten, aktuellen Look des offiziellen Honda Repsol Team mit den Fahrern Toni Bou and Takahisa Fujinami. Lenker und beide Gabelbrücken sind dazu beim neuen Modelljahrgang schwarz gehalten.

Presseinformation

Ein neuer Vorderrad-Kotflügel ist schmaler und leicht kantig geformt, was die Optik des Fahrzeugs sportlicher und graziler gestaltet. Ebenfalls neu ist der Schalthebel, der schlanker ausgeführt ist und auch leichter ausfällt.

Beim Hinterradantrieb ist nun ein Kettenrad mit 41 Zähnen montiert. Damit dürfte für zahlreiche Fahrer ein Umbau entfallen, wenn Sektionen anstehen, die ein Abrufen der vollen Motorleistung erfordern.

Fertigung und Montage

Fertigung und Montage beider Cota 4RT-Modelle erfolgen im Montesa Werk in Santa Perpètua de Mogoda bei Barcelona in Spanien. Von hier aus werden die Maschinen in alle Weltmärkte exportiert. Mit Einführung der 2015er Modelle wurden auch produktionstechnische Änderungen umgesetzt. Neben den Aluminiumrahmen werden im Werk nun auch die Schweißarbeiten für die Schwinge sowie die Tanks durchgeführt. Höchste Fertigungsqualität, wie bei Honda und Montesa gewohnt, ist somit in allen Bereichen garantiert und sicher gestellt.

Entwicklungskonzept

Vor dem Hintergrund kostenorientierter Kaufentscheidungen bietet Montesa Honda die Cota Modelle in zwei Ausführungen an. Zu einer Maschine mit absolutem Hightech-Anspruch wird auch eine preisgünstige Variante angeboten. Eckpfeiler der Trial-Konstruktion sind ein moderner Viertaktmotor mit PGM-FI Benzineinspritzung sowie ein leichter Aluminiumrahmen. Das Triebwerk mit 259 cm³ Hubraum läuft vorbildlich kraftvoll, zivilisiert und leise, wobei die Vorteile speziell im Vergleich mit den Zweitakt-Mitbewerbern überzeugen.

Zwei Versionen stehen zur Auswahl: die Cota 4RT260 und die Cota 4RT Race Replica.

Cota 4RT260: Die qualitativ hochwertige Viertakt-Trialmaschine, die in enger Zusammenarbeit mit dem Repsol Montesa Honda Trial Team entwickelt wurde, stellt dank gezielter Modifikationen eine preisgünstige Alternative zu Angeboten mit Zweitakt-Technik dar.

Cota 4RT Race Replica: Für Trialfahrer, die höchste Ansprüche an Qualität und Ausstattung in den Vordergrund stellen, ist die Race Replica die erste Wahl. Exklusiv und mit hochwertigen Bauteilen veredelt, entspricht diese Maschine bei der Ausstattung weitgehend jener Spezifikation,

Presseinformation

mit der auch die Piloten des Repsol Honda Teams, Toni Bou und Takahisa Fujinami, in sportliche Wettkämpfe ziehen.

Design und Style

Beide Versionen der Cota 4RT, die 4RT260 und die Race Replica, glänzen mit gefällig durchdesignter Optik. Die Neugestaltung der Farben und der Dekor-Elemente lässt den Auftritt modern und sportlich anmuten. Dazu trägt der neue Vorderrad-Kotflügel bei, der schmaler und leicht kantig gestaltet wurde. Unverändert blieb der hintere Kotflügel, der die vom Tank bestimmte Linienführung harmonisch fortführt. Der schlanke Tank, der erst im Vorjahr überarbeitet wurde, trägt zu ergonomisch vorteilhafter Sitz- und Fahrposition bei, so dass auch längerer Trial-Ausflüge Freude bereiten, anstatt in Stress auszuarten.

Während die Race Replica in Repsol Lackierung eine optische Brücke zu den Wettbewerbsmaschinen der Trial-Weltmeister schlägt, ist die 4RT260 einfarbig in Montesa Rot erhältlich. Diese Lackierung weckt Reminiszenzen an klassische Cota Modelle. Dazu setzen die rot Radnaben in Verbindung mit den schwarz ausgeführten Speichen und Felgen dezent geschmackvolle Akzente.

Zuverlässige Funktion, erstklassige Verarbeitungsqualität und hochwertige Komponenten waren immer ein Markenzeichen der Cota 4RT-Modelle. Jede Montesa ist dazu bestimmt, ihrem Eigner problemfrei jede Menge Fahrvergnügen zu bereiten, und dies über Jahre hinweg. An dieser Produktphilosophie, die die Qualität in den Vordergrund stellt, hält Montesa auch bei den jüngsten Modellen fest.

Motor

Die Montesa Cota 4RT ist mit einem 259-cm³-Triebwerk ausgestattet, bei dem die Techniker von Honda und Montesa erst im Vorjahr den Hubraum vergrößert hatten. Dazu erhielten die Nockenwellen neue Steuerzeiten zu Gunsten nochmals verbesserter Kraftentfaltung aus allen Drehzahlagen. Überarbeitet präsentiert sich auch die Elektronik. Neue Mappings in der ECU-Steereinheit für die PGM-FI Einspritzung und die Zündung tragen dazu bei, das gesteigerte Potential des Einzylinder-Viertaktmotors optimal auszunutzen.

In der Kombination bewirken die technischen Änderungen ein brillantes Traktionsverhalten und ein optimales Kontrollgefühl für den Fahrer. Je schwieriger eine Sektion zu bewältigen ist, desto

Presseinformation

mehr zeigt sich die Montesa Cota 4RT von ihrer besten Seite. Egal, ob die Drehzahl konstant gehalten werden soll oder ob beschleunigt oder verzögert wird – perfekte Dosierbarkeit der Leistung und weiche Gasannahme bei gleichzeitig kraftvollem Ansprechen bieten optimales Feedback und unterstützen die Beherrschung der Maschine auf jedem Terrain. Die Abstimmung der PGM-FI Einspritzung überzeugt auf höchstem Niveau, so dass der Fahrer in die Lage versetzt wird, das perfekte Gefühl am Gasgriff in Verbindung mit bestem Traktionsverhalten zu seinem Vorteil auszuspielen. Kontrollierbarkeit, Feeling und Fahrgenuss mit den neuen Cota 4RT-Modellen bewegen sich auf höchstem Niveau.

Zur Verbesserung der Performance trägt ein weiterer Aspekt bei: Die Honda und Montesa Techniker erreichten mit Hilfe eines speziellen Kurbelgehäuse-Dekompressionssystems, dass die Motorbremse im Schiebetrieb reduziert wird. Dank dieser Technik bleibt die Maschine immer angenehm leicht und gut beherrschbar, speziell auch wenn im Schiebetrieb der Gasgriff gänzlich geschlossen wird. Perfekt dosierbare und leicht zu kontrollierende Power in allen Fahrsituationen, optimale Motorcharakteristik im Schiebetrieb – das optimierte Triebwerk der neuen Cota 4RT Modelle steigert das Trialvergnügen nochmals spürbar.

Chassis

Der Rahmen als auch die Schwinge der Cota 4RT260 und der Race Replica sind aus leichtem Aluminium gefertigt und überzeugen punkto Dauerhaltbarkeit ebenso wie mit perfekter Funktion.

Bei der Race Replica präsentieren sich Rahmen und Schwingarm schwarz eloxiert, wie bei den Maschinen des offiziellen Repsol Montesa Honda Teams. Bei der 4RT260 erfreut hingegen poliertes Aluminium das Auge. Ein Blick auf die Verarbeitung mit perfekten Schweißnähten unterstreicht den Qualitätsanspruch der Cota 4RT-Reihe, den die aktuellen Modelle weiter führen.

Das Streben nach Perfektion spiegelt sich auch in Details wider. Beide Modelle sind mit verbreiterten Offroad-Fußrasten ausgestattet. Dank vergrößerter Kontaktfläche zu den Stiefelsohlen fällt es dem Fahrer damit leichter, das Bike unter Kontrolle zu behalten. Dreck setzt sich im vergrößerten Gitterraster weniger leicht fest, was bei glitschigem Untergrund zu besserem Grip beiträgt. Praxisgerecht ist weiterhin, dass es mittels einfachem Adaptertausch möglich ist, die Raster weiter nach vorne oder hinten zu positionieren. So kann sich jeder Fahrer die für ihn optimale Rastenposition einstellen.

Honda Deutschland

Presseinformation

Beide Cota 4RT-Modelle sind weiterhin mit einem neuen Schalthebel ausgestattet, der schlanker und leichter ist.

Radführungselemente

Race Replica: Vorderrad-Teleskopgabel und Hinterraddämpfer stammen unverändert von Showa, der weithin anerkannten Referenzmarke im Trialsport.

Cota 4RT260: Da es auch Trial-Enthusiasten gibt, die ihr Hobby lieber etwas preiswerter ausüben, wurde die Cota 4RT260 vorne und hinten mit Federelementen ausgestattet, die auf hohem Niveau performen, aber trotzdem Kosten einsparen helfen. Diese Federelemente wurden für den Modelljahrgang 2015 nochmals verbessert.

Die Vorderradgabel stammt von der Zulieferfirma TECH, für das Hinterrad wurde ein mehrfach einstellbares Monoshock-Stoßdämpfer der Marke R16V ausgewählt. Beide Hersteller verfügen über reichlich Erfahrung auf ihrem Fachgebiet und rüsten bereits Trial-Bikes anderer Hersteller aus.

Amós Bilbao, renommierter Testfahrer von Montesa Honda, hat die Federelemente in Zusammenarbeit mit Ingenieuren von TECH und R16V nach Testfahrten auf unterschiedlichen Trial-Pisten ausgewählt und sorgfältig abgestimmt. So ist sicher gestellt, dass sowohl Handling, Ansprechverhalten und Federung der Cota 4RT260 perfekt funktionieren, um die Ansprüche möglichst viele Kunden zufrieden zu stellen.

Bereits in der Grundeinstellung glänzt die Cota 4RT260 mit einem Setup, das leichte Manövrierbarkeit und sicheres Handling in Kombination mit angemessenem Komfort ermöglicht. Da die Federelemente vorne wie hinten bei der Federvorspannung wie bei der Dämpfung zusätzliche Einstellmöglichkeiten bieten, bleibt es jedem Kunden freigestellt, die Federungscharakteristik seinem Geschmack entsprechend in Richtung hartem Wettbewerb oder eher relaxtem Freizeitvergnügen zu modifizieren.

Für das 2015er Modell der Cota 4RT260 wurde das Setting vorne wie hinten überarbeitet. Die Vorderradgabel ist mit neuen, progressiveren Federn ausgestattet, die das Ansprechverhalten optimieren, ohne die Leichtigkeit der Lenkung und damit des Fahrverhaltens zu beeinträchtigen.

Presseinformation

Bei der Hinterradaufhängung kann neu sowohl die Dämpfung der Zugstufe als auch der Druckstufe ohne Werkzeug verstellt werden.

Programmierbare ECU von HRC

Ein Vorteil elektronischer Benzineinspritzsysteme ist, dass automatisch auf wechselnde meteorologische und klimatische Bedingungen reagiert wird. Im Wettbewerbseinsatz sind gezielte Anpassungen der Abstimmung jedoch mitunter gewünscht. Dafür ist für die PGM-FI Einspritzung optional ein ECU-Kit von HRC erhältlich, der eine individuelle Abstimmung ermöglicht. Mit Hilfe eines Laptops können damit Zündkurven und Einspritzmappings speziell konfiguriert werden, ganz nach Wunsch des Fahrers. Der optional angebotenen ECU-Kit von HRC umfasst ein spezielles Drosselklappengehäuse, ein PC-Interface sowie eine CD-ROM mit der Steuerungs-Software.

Bremsen

Die Race Replica präsentiert sich mit neuer Vierkolben-Monobloc-Vorderradbremzange des Herstellers Braktec, die zu verbesserter Bremsleistung und Dosierbarkeit beiträgt. Bei der 4RT260 wurde die Bremshydraulik der Handbremse überarbeitet, um sowohl die Bremsperformance als auch die zuverlässige Funktion weiter zu optimieren.

Qualitativ hochwertige Ausstattung

Beide Cota 4RT-Modelle sind qualitativ überdurchschnittlich hochwertig ausgestattet.

So ist die Bordelektrik mit der elektronischen Transistorzündung darauf ausgelegt, ohne Batterie auszukommen. Weiter ist die Maschine mit einem Schräglagensensor ausgestattet, der die Zündung nach einem Sturz automatisch abschaltet. Der Sensor wird aktiviert, wenn das Bike länger als sieben Sekunden mit einem Winkel von über 65 Grad auf der Seite liegt. Die Sicherheitsschaltung erhöht nicht nur den Schutz des Fahrers in prekären Situationen, sondern bewahrt auch die Mechanik vor Schäden, weil so ausgeschlossen ist, dass der Motor nach einem Umfaller unbeabsichtigt weiter läuft.

Leichte Aluminium-Speichenräder (mit 32 Speichen) verhelfen der Cota zu optimalem Abrollverhalten. Vorder- und Hinterrad sind nach unterschiedlichem Muster eingespeicht. An der Hinterradfelge sind die Speichen der Cota 4RT260 über einem Mittelsteg befestigt. Diese

Presseinformation

innovative Bauart hilft Gewicht einsparen, bietet Vorteile beim Nachspannen der Speichen und erlaubt dazu die Verwendung schlauchloser Bereifung.

Racing Kit

Für das Race Replica-Modell kann optional ein Racing Kit mit exklusiven HRC-Carbonteilen erworben werden.

- Gabelschützer
- Gabelbrücken-Protektoren
- Kupplungsdeckel-Protector
- Auspuffkrümmer-Protector
- Auspuffdämpfer-Protector

Der Racing Kit umfasst außerdem:

- ein Satz Aluminium-Fußrasten
- einen Stickersatz im Design des Repsol Montesa Honda-Teams.
- eine Lampenverkleidung für Wettbewerbseinsätze.

Für das Modell Cota 4RT260 ist ebenfalls optional eine Lampenverkleidung (nur für Wettbewerbseinsätze) erhältlich.

Sport-Statistik

Zu den Fahrertiteln hat Montesa insgesamt 16 Marken WM-Titel gewonnen. Die letzten acht WM-Titel wurden mit der Cota 4RT erobert. Montesa hat seine überragenden Qualitäten als Motorradhersteller auch in anderen Disziplinen unter Beweis gestellt. Zwölf Titel konnten zum Beispiel in der Trial Indoor-Weltmeisterschaft gewonnen werden, weitere 17 Titel in der Trial-WM der Damen.

Diese Erfolge unterstreichen beeindruckend die technische Kompetenz als auch die Konkurrenzfähigkeit der Montesa Cota 4RT im Spitzensport, in dem die Maschine seit bereits 2005 tonangebend ist.

Presseinformation

Updated July 2014

MONTESA WORLD TITLES (RIDERS & MANUFACTURERS)

OUTDOOR TRIAL WORLD CHAMPIONSHIP				
YEAR	RIDER	MANUFACTURERS' CHAMPIONSHIP	Model	Engine
16	2013	T.Bou	Cota 4RT	4 stroke
15	2012	T.Bou		
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	
12	2014	T.Bou	Cota 4RT	4 stroke
11	2013	T.Bou		
10	2012	T.Bou		
9	2011	T.Bou		
8	2010	T.Bou		
7	2009	T.Bou		
6	2008	T.Bou		
5	2007	T.Bou	Cota 315R	2 stroke
4	2001	D.Lampkin		
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	16 TITLES	8	8
INDOOR WORLD CHAMPIONSHIP	12 TITLES	4	8
WOMEN WORLD CHAMPIONSHIP	7 TITLES	1	6
	35 TITLES	13	22

Presseinformation

Montesa im Trialsport

Montesa wurde 1945 gegründet und erwarb sich als Motorradhersteller rasch den Ruf, qualitativ hochwertige Maschinen herzustellen. Das 1962 präsentierte Modell Impala, das sich großer Popularität erfreute, trug mit dazu bei, Montesa zu einer der führenden Marken Spaniens aufsteigen zu lassen.

Der kommerzielle Erfolg erlaubte der Firma, neue Modelle für Offroad-Marktsegmente zu entwickeln, zunächst für Trial, anschließend für Motocross und Enduro. Das Trial-Engagement nahm seinen Lauf im Jahr 1967, als Montesa die revolutionäre 250 Trial auf den Markt brachte. Diese Neukonstruktion unterschied sich von den Wettbewerbern durch einen Zweitakt-Motor, der effizient funktionierte, durch niedriges Gewicht beeindruckte und in der Praxis sehr überzeugte.

Ungefähr zur selben Zeit entwickelte Honda die technisch herausragende RTL260. Diese neue Trialmaschine, die direkt bei der für Rennsport zuständigen Honda Racing Corporation (HRC) entstand, war mit einem speziellen Viertakt-Triebwerk ausgestattet. Mit diesem Modell gewann der Belgier Eddie Lejeune drei Trial-WM-Titel in Folge, von 1982 bis 1984.

1983 verständigten sich Honda und Montesa auf eine Zusammenarbeit. Aus dieser erfolgreichen Kooperation entstand schließlich eine neue Gesellschaft – die 1986 gegründete Montesa Honda S.A. mit Sitz in Barcelona. 1994 präsentierten HRC und Honda Montesa das Modell Cota 314R, das entwicklungstechnisch einen Wendepunkt in der Geschichte der Trialmaschinen darstellte. Mit der Cota 314R konnten mehrere Trial-WM-Titel erobert werden. Darauf basierend wurde später der erste Prototyp der Cota 315R auf die Räder gestellt, mit dem Marc Colomer schließlich die Weltmeisterschaft 1996 gewinnen sollte.

Montesa Honda festigte weiter die führende Position in der Welt des Trial-Sports. Dougie Lampkin, für seine artistische Fahrkunst bekannter Brite, der eine Montesa Cota 315R steuerte, konnte sich die Trial-WM-Titel in den Jahren 2000, 2001, 2002 und 2003 sichern. 2004 ließ sich dann Montesa Pilot Takahisa Fujinami als erster Japaner die Trial-WM-Krone aufsetzen.

Nach fünf WM-Titeln auf Zweitakt-Maschinen entwickelten Honda und Montesa gemeinsam ein Viertaktmodell, die Cota 4RT. Im Motorsport debütierte die Neue 2004, der Verkauf an Endkunden begann schließlich 2005. Die Erfolgsgeschichte der Cota 4RT mit Viertaktmotor reicht inzwischen von 2006 bis 2014 – insgesamt acht Trial-WM-Titel konnte Montesa Honda damit erobern, wobei Toni Bou die letzten sieben Titel beisteuerte.

Presseinformation

Technische Daten Montesa Cota 4RT260

(Wettbewerbs Version, ohne Homologations-Kit)

MOTOR

Typ	Einzylinder-Viertaktmotor, 4 Ventile, SOHC, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	258,9 cm ³
Bohrung × Hub	78 x 54,2 mm
Verdichtung	10.5 : 1
Leerlaufdrehzahl	1.800 min ⁻¹
Ölinhalt	0,6 Liter (Getriebe 0,57 l)

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Drosselklappen-Ø	28 mm
Luftfilter	Schaumstoffelement
Tankinhalt	1,9 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Digitale Transistorzündung
Zündkerze	CR6EH-9 (NGK)
Starter	Kickstarter

Honda Deutschland

Presseinformation

Lichtmaschine

160 Watt

ANTRIEB

Kupplung

Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt

Getriebe

5-Gang

Primärübersetzung

3.166 (57/18)

Gangstufen

1. 2.800 (42/15)
2. 2.384 (31/13)
3. 2.000 (30/15)
4. 1.272 (28/22)
5. 0.814 (22/27)

Endübersetzung

4.100 (41/10)

Endantrieb

Kette (#520)

Chassis

Rahmen

Diamond Aluminium-Brückenrahmen

Abmessungen

(LxBxH)

2.016 x 830 x 1.130 mm

Radstand

1.321 mm

Lenkkopfwinkel

23°

Nachlauf

63 mm

Sitzhöhe

650 mm

Fußrastenhöhe

390 mm

Honda Deutschland

Presseinformation

Bodenfreiheit 335 mm

Gewicht (trocken) 73 kg

RADAUFHÄNGUNG

Typ Vorne 39 mm TECH Teleskopgabel, Dämpfer-Zugstufe und Druckstufe stufenlos einstellbar, 175 mm Federweg
Hinten R16V-Monodämpfer, Pro Link-Umlenkung, Dämpfer-Zugstufe und Druckstufe stufenlos einstellbar, 170 mm Federweg

RÄDER

Typ Vorne Aluminium-Speichenräder
Hinten Aluminium-Speichenräder

Felgenreöße Vorne 21 x 1.60
Hinten 18 x 2.15

Reifengröße Vorne 2.75-21 (Dunlop)
Hinten 4.00-18 (Dunlop)

BREMSEN

Typ Vorne 185 mm Ø Einscheibenbremse, Vierkolbenbremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-Beläge
Hinten 150 mm Ø Einscheibenbremse, Doppelkolbenbremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-Beläge

Presseinformation

Technische Daten Montesa Cota 4RT Race Replica

(Wettbewerbsversion, ohne Homologations-Kit)

MOTOR

Typ	Einzyylinder-Viertaktmotor, 4 Ventile, SOHC, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	258,9 cm ³
Bohrung × Hub	78 x 54,2 mm
Verdichtung	10.5 : 1
Leerlaufdrehzahl	1.800 min ⁻¹
Ölinhalt	0,6 Liter (Getriebe 0,57 Liter)

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Benzineinspritzung
Drosselklappen-Ø	28 mm
Luftfilter	Schaumstoffelement
Tankinhalt	1,9 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Digitale Transistorzündung
Zündkerze	CR6EH-9 (NGK)

Honda Deutschland

Presseinformation

Starter	Kickstarter
Lichtmaschine	160 Watt

ANTRIEB

Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt
Getriebe	5-Gang
Primärübersetzung	3.166 (57/18)
Gangstufen	1. 2.800 (42/15) 2. 2.384 (31/13) 3. 2.000 (30/15) 4. 1.272 (28/22) 5. 0.814 (22/27)
Endübersetzung	4.100 (41/10)
Endantrieb	Kette (#520)

Chassis

Rahmen	Diamond Aluminium-Brückenrahmen
Abmessungen (LxBxH)	2.016 x 830 x 1.130 mm
Radstand	1.321 mm
Lenkkopfwinkel	23°
Nachlauf	63 mm
Sitzhöhe	650 mm
Fußrastenhöhe	390 mm

Presseinformation

Bodenfreiheit	335 mm
Gewicht (trocken)	73,5 kg (Wettbewerbs-Version)

RADAUFHÄNGUNG

Typ	Vorne	39 mm Showa Teleskopgabel, Dämpfer-Zugstufe und Druckstufe stufenlos einstellbar, 175 mm Federweg
	Hinten	Showa Monodämpfer, Pro Link-Umlenkung, Dämpfer-Zugstufe und Druckstufe stufenlos einstellbar,, 170 mm Federweg

RÄDER

Typ	Vorne	Aluminium-Speichenräder
	Hinten	Aluminium-Speichenräder
Felgenreöße	Vorne	21 x 1.60
	Hinten	18 x 2.15
Reifengröße	Vorne	2.75-21 (Michelin)
	Hinten	4.00-18 (Micheln)

BREMSEN

Typ	Vorne	185 mm Ø Einscheibenbremse, Vierkolbenbremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-Beläge
	Hinten	150 mm Ø Einscheibenbremse, Doppelkolbenbremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-Beläge

Alle Angaben unverbindlich. Änderungen vorbehalten.