

# Presseinformation

18. Juni 2015

## Neu für 2016:

## Montesa COTA 4RT260 und COTA 4RT Race Replica

### **Einführung**

Bereits zur Markteinführung der Montesa Cota 4RT zur Saison 2005 war der konzeptbedingte Wandel in der Trialwelt nicht mehr aufzuhalten. Davor dominierten Zweitakt-Trialmaschinen, die leichtgewichtig und einfach zu fahren waren, jedoch unter Umweltaspekten Wünsche offen ließen. In Einklang mit strengen Emissions-Vorschriften, die 2006 in Kraft traten, entwickelte Montesa in Zusammenarbeit mit Honda deshalb die Montesa Cota 4RT, ein Viertakt-Motorrad mit kompaktem Vierventil-Triebwerk und elektronischer PGM-FI Benzineinspritzung.

Das umweltfreundliche Trial-Bike setzte hinsichtlich der Fahrbarkeit mit perfekter Kraft- und Drehmoment-Entfaltung neue Maßstäbe. Auch beim Chassis wurden moderne Ideen umgesetzt, mit leichtem Aluminiumrahmen und Showa Federelementen. Die Konstruktion überzeugte von Beginn an, wobei das elastische Viertakterz mit 259 Kubikzentimeter Hubraum auch besonders kritische Naturen zu begeistern vermochte.

Die bis heute anhaltende Beliebtheit der Montesa Cota 4RT in Trial-Kreisen gründet auf überzeugenden Viertakt-Vorzügen sowie praxisgerechten Features. Dazu loben Cota-Käufer stets die erfreulich hohe Fertigungsqualität sowie die beispielhafte Zuverlässigkeit im Praxiseinsatz. Als sich jedoch auf einigen Weltmärkten die ökonomische Situation änderte, beeinflusste dies spürbar auch das Verhalten und die Wünsche der Käufer. Ein möglichst attraktiver Preis bei der Motorrad-Kaufentscheidung spielte auf einmal eine immer wichtigere Rolle.

So entwickelte Montesa Honda die Cota-Modelle für 2014 auch mit teils kostensparenden Neuerungen an Motor und Fahrwerk weiter. Nach Detailmodifikationen für 2015 präsentieren sich die Maschinen für den Jahrgang 2016 nun erneut optimiert, um den Führungsanspruch in der Trial-Szene aufrecht zu erhalten.

# Presseinformation

## **Montesa Cota 4RT260: Die Neuerungen für 2016**

Seit der Einführung behauptet Honda Montesa mit den aktuellen Modellen Cota 4RT und Race Replica erfolgreich seine Spitzenstellung im Trialsektor; beide bleiben auch 2016 im Programm.

Die Modellpflege für 2016 umfasst eine Benzinpumpe mit erhöhter Förderkapazität, die es erlaubt, die Kraftentfaltung im unteren und mittleren Bereich zu optimieren. Ebenso dazu gehört ein neues Mapping für die elektronische Steuereinheit (ECU) der PGM-FI Benzineinspritzung und der Zündung. Speziell in unteren und mittleren Drehzahlbereichen tragen die Maßnahmen dazu bei, die Leistungsentfaltung zu verbessern und spürbar fülliger zu gestalten.

Zur optimierten Motorcharakteristik gesellt sich eine weiter verbesserte Funktion der Motorbremse. Im Schiebetrieb bei geschlossenem Gas lässt sich das Motorrad damit noch einfacher kontrollieren und präziser punktgenau dirigieren. Am Chassis geändert wurde dazu die Positionierung der Fußrasten. Diese sind nun tiefer und weiter hinten befestigt, was eine Gewichtsverteilung bewirkt, mit der sich das Fahrzeug über das Vorderrad noch leichter und zielgenauer lenken und dirigieren lässt.

Neben weiteren Details tragen Änderungen im Bereich des Kühlerlüfters dazu bei, unerwünschtes Ansaugen von Gegenständen wie Steinchen oder Dreck zu unterbinden, die das Lüfterrad blockieren könnten.

Ein weiteres Ausstattungsmerkmal betrifft die Bereifung. Ab sofort sind beim Modell 4RT260 verbesserte Dunlop D803GP ab Werk montiert, die nicht nur mit exzellentem Gripverhalten aufwarten sondern auch bestens mit dem leichtfüßigen Fahrverhalten harmonieren und dieses vorteilhaft unterstützen.

Die 4RT260 erscheint weiterhin in rot, dazu sind einzelne Details nunmehr weiß ausgeführt, was den modernen Look vorteilhaft unterstreicht.

---

# Presseinformation

Die Race Replica wurde mit einem neuen, weiterhin voll einstellbaren Hinterrad-Stoßdämpfer von Showa aufgewertet, der einen größeren Verstellbereich der Federvorspannung bietet, um bei der Setup-Wahl mehr Alternativen anzubieten.

Wie bereits 2015 wird das Modell Cota 4RT260 mit einer alternativen Sitzbank ausgeliefert, die mehr Sitzkomfort bietet und sich für eher gemütliche Trial-Kurztrips anbietet. Diese Komfortsitzbank, die auch praktischen Stauraum bietet, lässt sich einfach mit wenigen Handgriffen montieren und gestattet es, das Einsatzspektrum der Maschine merklich zu erweitern.

## **Fertigung in Europa**

Die Modelle Cota 4RT260 and Cota Race Replica werden im Montesa Honda Werk in Santa Perpètua de Mogoda (bei Barcelona) gefertigt und über das Honda Vertriebsnetz weltweit vertrieben. Die Produktion dort umfasst alle Bereiche, angefangen von der Motorenfertigung über den Rahmen- und Schwingenbau bis hin zur Fertigung der Tanks und aller Kunststoffteile. Dabei wird auf vorbildliche Verarbeitungsqualität traditionell höchster Wert gelegt.

## **Modellkonzept**

Montesa Honda bietet Trial-Enthusiasten speziell entwickelte und im Sparteinsatz erprobte Motorräder mit Viertakt-Triebwerk, PGM-FI Benzineinspritzung sowie leichtem Aluminiumrahmen an. Der in Details stets weiter verfeinerte Einzylindermotor scheut keinen Vergleich mit anderen Motorkonzepten, die am Markt immer noch vertreten sind und übertrifft diese in allen wesentlichen Kriterien, die für Hobby- wie Wettbewerbsfahrer von Bedeutung sind.

Montesa Honda bietet seinen Kunden zwei Versionen der bewährten Cota 4RT zur Auswahl an: die 4RT260 und die Race Replica.

---

# Presseinformation

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

**Cota Race Replica:** Für Trialfahrer, die höchste Ansprüche an Qualität und Ausstattung stellen, ist die Cota Race Replica erste Wahl. Exklusiv und mit hochwertigen Bauteilen veredelt, entspricht diese Maschine weitgehend jener Spezifikation, mit der auch die Piloten des Repsol Montesa Honda Teams mit Toni Bou, Takahisa Fujinami und Jaime Busto in Wettkämpfe ziehen.

## Design

Beide Versionen der Cota 4RT, die 4RT260 und die Race Replica, glänzen mit schöner Optik und modernem Design. Die 4RT260 für 2016 wird in klassischem Rot angeboten – mit neuen Dekors mit schwarzen und weißen Schmuckelementen. Diese Farbgebung weckt Reminiszenzen an klassische Cota-Modelle. Rot schmückt auch die Naben der Speichenräder, was mit den schwarz eloxierten Aluminiumfelgen besonders harmonisiert. Unverändert in der Form präsentiert sich der schlank dimensionierte Tank. Die Race Replica im Repsol Design schlägt auf faszinierende Art eine optische Brücke zu den erfolgreichen Wettbewerbsmaschinen der Trial-Weltmeister.

Konstruktive Qualität, Verarbeitung und Finish gehören bei den 4RT-Maschinen von Montesa Honda seit jeher zum Besten, was am Markt erhältlich ist. An dieser Philosophie, die höchste Kundenzufriedenheit traditionell sehr bewusst in den Vordergrund rückt, wird festgehalten.

## Motor

Der Einzylinder-Viertaktmotor der Cota 4RT260 kommt weiter zum Einsatz. Die bereits für das letzte Jahr überarbeiteten Nockenwellen-Steuerzeiten bewirken ein nochmals verfeinertes Ansprechverhalten über das gesamte Drehzahlband. Eine neue

# Presseinformation

Benzinpumpe mit erhöhter Förderkapazität bewirkt beim Modelljahrgang 2016 einen spürbaren Kraftzuwachs, zusammen mit darauf abgestimmtem neuem Mapping der elektronischen Steuereinheit (ECU) für die PGM-FI Benzineinspritzung und die Zündung. Speziell in unteren und mittleren Drehzahlbereichen tragen die Maßnahmen dazu bei, die Leistungsentfaltung fülliger zu gestalten.

Die Techniker von Honda und Montesa ersannen bereits 2014 ein spezielles Kurbelgehäuse-Dekompressionssystem, mit dem die Wirkung der Motorbremse im Schiebetrieb reduziert werden konnte. Mit dieser Technik bleibt die Maschine besonders leicht und gut beherrschbar, auch wenn der Gasgriff gänzlich geschlossen wird. Für den Jahrgang 2016 konnte dieses Dekompressionssystem erneut verfeinert und die Wirkung der Motorbremse nochmals reduziert werden. Dank dieser technischen Weiterentwicklung lassen sich Cota 4RT und Race Replica vorbildlich leicht und sicher beherrschen und manövrieren.

Das neue Mapping der elektronischen Steuereinheit (ECU) für PGM-FI Benzineinspritzung und Zündung trägt auch dazu bei, das Traktionsverhalten zu optimieren. In der Kombination bewirken alle technischen Änderungen ein absolut begeisterndes Kontrollgefühl für den Fahrer. Je schwieriger das Terrain, desto mehr entfaltet die Cota 4RT ihr optimiertes Potential. Egal, ob die Drehzahl konstant gehalten werden soll oder ob beschleunigt oder verzögert wird – perfekte Dosierbarkeit der Leistung bei gleichzeitig angenehm kraftvollem Ansprechverhalten bieten optimales Feedback und unterstützen den Fahrer bei der Beherrschung seiner Maschine auf jedem Terrain.

Kontrollierbarkeit, Feeling und Fahrgenuss mit den neuen Cota 4RT-Modellen bewegen sich auf höchstem Niveau. Exakt dosierbare Power in allen denkbaren Fahrsituationen, optimale Motorcharakteristik im Schiebetrieb – das modellgepflegte Triebwerk der Cota 4RT Modelle entzückt in Kombination mit der optimierten Einspritztechnik sowie der weiter entwickelten elektronischen Steuerung mit perfektem Ansprechverhalten und exzellenter Verbindung zwischen Gasgriff und Hinterrad, was elementar ist beim Trialsport und das Fahrvergnügen spürbar steigern hilft.

# Presseinformation

## Chassis

Eine wichtige Verbesserung des 2016er Modelljahrgangs betrifft die Fußrasten-Positionierung. Diese sind nun tiefer und weiter hinten befestigt, wodurch mehr Gewicht auf das Hinterrad verlagert wird. Dies wiederum führt zu weniger Last auf dem Vorderrad, was zu verbesserter Lenkbarkeit und optimiertem Kontrollgefühl führt. Das Motorrad lässt sich leichter kontrollieren und noch präziser dirigieren, womit knifflige Sektionen sich leichter fehlerfrei absolvieren lassen.

Mit den Offroad-Fußrasten fällt es leicht, das Bike unter Kontrolle zu halten. In der großzügig dimensionierten Gitterauflage setzen sich Dreck und Schlamm nicht so leicht fest, was bei glitschigem Untergrund zu besserem Halt beiträgt. Praxisgerecht ist weiterhin, dass es durch einfachen Adaptertausch möglich ist, die Fußrasten bei Bedarf weiter nach vorne oder hinten zu positionieren. So kann sich jeder Fahrer die optimale Rastenposition einstellen.

Neu ist die Bestückung mit verbesserter Dunlop D803GP Bereifung, die außerordentliche Haftfähigkeit und beste Traktion gewährleisten und sehr gut mit dieser Maschine harmonieren.

Rahmen und Schwinge der Cota 4RT260 und der Race Replica sind unverändert aus leichtem Aluminium gefertigt und überzeugen mit perfekter Funktion und bewährter Dauerhaltbarkeit.

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 des Betrachters. Ein Blick auf die Verarbeitung mit perfekten Schweißnähten unterstreicht den Qualitätsanspruch der Cota 4RT-Reihe.

# Presseinformation

## Radaufhängungen

**Race Replica:** Bei diesem Modell stammen Teleskopgabel und Hinterraddämpfer unverändert von Showa, der weithin anerkannten Referenzmarke im Trialsport. Beim Modelljahrgang 2016 kommt am Hinterrad ein neues Federbein mit erweitertem Federvorspannungsbereich zum Einsatz, um Agilität und Stabilität weiter zu verbessern.

**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 sehr hohem Niveau performen, aber Kosten einsparen helfen. Die Teleskopgabel stammt von der Zulieferfirma TECH, für das Hinterrad wurde ein einstellbarer Monoshock-Stoßdämpfer der Marke R16V ausgewählt. Beide Hersteller verfügen über reichlich Erfahrung auf ihren Fachgebiet und rüsten auch Trial-Bikes anderer Hersteller aus.

In Zusammenarbeit mit Ingenieuren von TECH und R16V hat Amós Bilbao, der Testfahrer von Montesa Honda, die Federelemente nach Tests auf unterschiedlichen Trial-Pisten ausgewählt und final abgestimmt. So wurde sichergestellt, dass sowohl Handling, Ansprechverhalten und Federungs-Charakteristik der Cota 4RT260 perfekt funktionieren, um möglichst viele Fahrer zufrieden zu stellen.

In der Grundeinstellung glänzt die Cota 4RT260 mit einem Allround-Setup, das leichte Manövrierbarkeit und sicheres Handling in Kombination mit angemessenem Komfort für eine Vielzahl Fahrertypen ermöglicht. Da die Federelemente vorne wie hinten sowohl 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.

Basierend auf Praxiserfahrungen und Customer-Feedback wurden die Settings von Teleskopgabel und Stoßdämpfer bereits für den Modelljahrgang 2015 nochmals

# Presseinformation

überarbeitet. Für vorne wurden progressivere Federn ausgewählt, die das Ansprechverhalten optimieren bei gleichzeitiger Beibehaltung eines leichten Fahrfeelings. Hinten stehen seither weitere Verstellbereiche für Setup-Änderungen zur Verfügung. Dazu lassen sich nun die Einstellarbeiten an Dämpferzug- und Dämpferdruckstufe ohne spezielle Werkzeuge vornehmen.

## **Programmierbare ECU von HRC**

Elektronische Benzineinspritzungen können auf wechselnde meteorologische und klimatische Bedingungen automatisch reagieren. Dies ist im Alltagsgebrauch ein großer Vorteil. Im Wettbewerbseinsatz sind jedoch gezielte Anpassungen mitunter gewünscht. Deswegen ist für die PGM-FI Benzineinspritzung optional ein ECU-Kit von HRC erhältlich. Mit einem Laptop können ambitionierte Fahrer damit Zündkurven und Einspritzmappings speziell nach ihren Wünschen programmieren.

Der optional angebotene ECU-Kit von HRC umfasst eine programmierbare ECU, ein spezielles Drosselklappengehäuse, das PC-Interface und eine CD-ROM.

## **Bremsen**

Die Race Replica-Variante ist mit einer Vierkolben-Monoblock-Bremszange ausgestattet, die mit bester Verzögerung sowie optimaler Dosierbarkeit überzeugt. Für beide Honda Montesa, die Race Replica als auch die 4RT260, liefert der renommierte Hersteller Braktec die Bremskomponenten.

## **Qualitativ hochwertige Ausstattung**

Beide Modelle sind überdurchschnittlich hochwertig ausgestattet. So ist die Bordelektrik mit einer batterielosen Transistorzündung ausgelegt. Dazu ist ein Schräglagensensor an Bord, 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

---

# Presseinformation

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 weiter läuft.

Leichte Aluminium-Speichenräder verhelfen der Cota zu optimalem Abrollverhalten. Vorder- und Hinterrad sind nach unterschiedlichem Speichenmuster eingespeicht. An der Hinterradfelge sind die Speichen der Cota 4RT260 über einem Mittelsteg befestigt. Diese innovative Bauart hilft Gewicht einsparen, bietet Vorteile beim Nachspannen und erlaubt die Verwendung schlauchloser Bereifung.

## **Racing Kit Parts**

Für das Race Replica-Modell kann optional ein Racing Kit mit exklusiven Carbonteilen erworben werden. Dieser Kit umfasst Gabelschützer und Protektoren für Gabelbrücken, für die Kupplungshydraulik, Auspuffkrümmer sowie Auspuff. Außerdem noch einen Satz Aluminium-Fußrasten, einen Stickersatz im Team Repsol Montesa Honda Design plus eine Lampenverkleidung für Wettbewerbseinsätze.

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

## **Sport-Statistik**

Montesa Honda kann seine Erfolgsbilanz bereits mit 17 WM-Titeln schmücken. Die letzten 9 WM-Titel wurden von Fahrern auf Cota 4RT-Modellen erobert.

Auch in der Indoor-Trial-WM (13 Titel) sowie in der Trial-WM für Frauen (17 Titel) konnte Montesa Honda zahlreiche Lorbeeren gewinnen.

Diese Erfolge im Motorsport auf höchstem Level seit 2005 unterstreichen die außerordentliche Konkurrenzfähigkeit der sorgfältig entwickelten und dazu kontinuierlich verbesserten Technik der 4RT-Modelle von Montesa Honda.

# Presseinformation

Updated May 2015

## MONTESA WORLD TITLES (RIDERS & MANUFACTURERS)

OUTDOOR TRIAL WORLD CHAMPIONSHIP				
YEAR	RIDER	MANUFACTURERS' CHAMPIONSHIP	Model	Engine
17	2014	T.Bou	Cota 4RT	4 stroke
16	2013	T.Bou		
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	-	Cota 315R	2 stroke
8	2004	T.Fujinami		
7	2003	D.Lampkin		
6	2002	D.Lampkin		
5	2001	D.Lampkin		
4	2000	D.Lampkin		
3	1996	M.Colomer		
2	1981	-		
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	
13	2015	T.Bou	Cota 4RT	4 stroke
12	2014	T.Bou		
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	17 TITLES	8	9
INDOOR WORLD CHAMPIONSHIP	13 TITLES	4	9
WOMEN WORLD CHAMPIONSHIP	7 TITLES	1	6
	<b>37 TITLES</b>	13	24

---

# 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 überaus 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, um die Montesa Werke zusätzlich mit der Produktion kleinvolumiger Honda Modelle für den europäischen Markt auszulasten. Aus dieser erfolgreichen Kooperation sollte schließlich eine neue Gesellschaft entstehen – 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.

---

# Presseinformation

Montesa Honda festigte die führende Position in der Welt des Trial-Sports auch weiterhin. 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 Zweitakt-WM-Titeln 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 – Montesa Honda konnte damit insgesamt 8 Trial-WM-Titel mit Toni Bou als Fahrer erobern.

# Presseinformation

## Technische Daten Montesa Cota 4RT260 (MJ2016)

(Wettbewerbs Version, ohne Homologations-Kit)

### **MOTOR**

Typ	Einzylinder, Viertaktmotor, 4 Ventile, SOHC, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	259 cm <sup>3</sup>
Bohrung × Hub	78,0 x 54,2 mm
Verdichtung	10.5 : 1
Leerlaufdrehzahl	1.800 min <sup>-1</sup>
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)
Starter	Kickstarter
Lichtmaschine	160 Watt

# Presseinformation

## 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
Bodenfreiheit	335 mm
Gewicht (trocken)	73 kg

# Presseinformation

## RADAUFHÄNGUNG

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

## RÄDER

Typ	Vorne	Aluminium-Speichenräder
	Hinten	Aluminium-Speichenräder
Felgengröße	Vorne	21 x 1.60
	Hinten	18 x MT2.15
Reifengröße	Vorne	80/100-21 (Dunlop)
	Hinten	120/100-R18 (Dunlop)

## BREMSEN

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

Alle Angaben unverbindlich. Änderungen vorbehalten.

# Presseinformation

## Technische Daten Montesa Cota 4RT Race Replica (MJ2016)

(Wettbewerbs Version, ohne Homologations-Kit)

### **MOTOR**

Typ	Einzylinder-Viertaktmotor, 4 Ventile, SOHC, flüssigkeitsgekühlt
Hubraum	259 cm <sup>3</sup>
Bohrung × Hub	78,0 x 54,2 mm
Verdichtung	10.5 : 1
Leerlaufdrehzahl	1.800 min <sup>-1</sup>
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)
Starter	Kickstarter
Lichtmaschine	160 Watt

---

# Presseinformation

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

# Presseinformation

## RADAUFHÄNGUNG

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

## RÄDER

Typ	Vorne	Aluminium-Speichenräder
	Hinten	Aluminium-Speichenräder
Felgenreöße	Vorne	21 x 1.60
	Hinten	18 x MT2.15
Reifengröße	Vorne	80/100-21 (Michelin)
	Hinten	120/100-R18 (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.