

Presseinformation

9. September 2013

**Neue Trial Motorräder von Honda:
Erstmals Zubehör-Kits im Preis inklusive
Montesa Cota 4RT260 & Cota 4RT Race Replica**



Die neue Montesa Cota 4RT260

1. Einführung

Bereits zur Markteinführung der Montesa Cota 4RT war der konzeptbedingte Wandel in der Trialwelt nicht mehr aufzuhalten. In der Vergangenheit dominierten Zweitakt-Trialmaschinen, die zwar leichtgewichtig, kompakt und einfach zu fahren waren, jedoch unter Umweltaspekten Wünsche offen ließen. In Einklang mit strengeren Emissions-Vorschriften, die 2006 in Kraft traten, entwickelte Montesa in Zusammenarbeit mit Honda deshalb die Montesa Cota 4RT, ein fortschrittliches Viertakt-Motorrad mit kompaktem Vierventil-Triebwerk und elektronischer PGM-FI Benzineinspritzung. Das Trial-Bike überzeugte unter umwelttechnischen Aspekten und setzte auch hinsichtlich der Fahrbarkeit

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.mcvpo.honda-eu.com • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

Presseinformation

mit perfekter Kraft- und Drehmoment-Entfaltung neue Maßstäbe. Auch bei der Chassis konstruktion wurden moderne Ideen umgesetzt, mit leichtem Aluminiumrahmen, hochwertigen Showa Dämpferelementen sowie einer konstruktiv überzeugenden Hinterradaufhängung. Die Neukonstruktion überzeugte vom ersten Tag auf ganzer Linie, wobei das elastische Viertakter mit 250 Kubikzentimeter Hubraum auch besonders kritische Naturen zu begeistern vermochte.

Die Beliebtheit der Montesa Cota 4RT in Trial-Kreisen gründete über Jahre hinweg auf überzeugender Viertakttechnik sowie zahlreichen praxisgerechten Features. Dazu lobten Cota Käufer stets die bemerkenswerte Fertigungsqualität sowie die beispielhafte Zuverlässigkeit im Praxiseinsatz. In den letzten Jahren hat sich jedoch in vielen Ländern auf dem Weltmarkt die ökonomische Situation geändert, auch das Verhalten und die Wünsche der Käufer zeigten sich davon beeinflusst. Ein möglichst attraktiver Preis bei der Motorrad-Kaufentscheidung spielt inzwischen eine immer wichtigere Rolle.

2. Modellkonzept

Den Hintergrund kostenorientierter Kaufentscheidungen hat Montesa Honda bei der Weiterentwicklung der neuen Cota-Modelle mit einbezogen. Deswegen wird künftig neben einem Bike mit Hightech-Anspruch eine Variante mit Standard-Federelementen angeboten. Eckpfeiler der Trial-Konstruktion bleiben Viertakt-Triebwerk mit PGM-FI Benzineinspritzung sowie ein leichter Aluminiumrahmen. Dazu wurde das Triebwerk weiter entwickelt und der Hubraum auf 260 Kubikzentimeter vergrößert, um die Performance im Vergleich mit Blick auf Zweitakt-Mitbewerber nochmals zu optimieren.

Künftig werden für interessierten Kunden zwei Versionen der Cota 4RT zur Auswahl stehen: die **4RT260** und die neue **Race Replica**. Beide werden schon im September im Handel erhältlich sein.

Cota 4RT260: Diese 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. Preis für die Cota 4RT260: **6.335 Euro** (inklusive Fracht und **Wettbewerbs-Kit**).

Presseinformation



Die neue Cota als Race Replica

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

Die Montage beider neuer Cota 4RT-Modelle erfolgt im Montesa-Werk in Santa Perpètua de Mogoda bei Barcelona. Höchste Fertigungsqualität, wie von den vorherigen Cota 4 RT-Modellen bekannt, ist somit garantiert und sicher gestellt. Preis für die Cota Race Replica: **7.735 Euro** (inklusive Fracht und **Wettbewerbs-** und **Racing-Kit**).

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.mcvpo.honda-eu.com • [Facebook: Honda Deutschland Motorrad](#)

Presseinformation

Design

Beide Versionen der neuen Cota 4RT, die 4RT260 und die Race Replica, glänzen dank des neuen, schlankeren Benzintanks mit modernem Design. Auch die Formgebung des neuen Hinterradkotflügels präsentiert sich darauf abgestimmt. So ist neben der Funktionalität ein stylisher Auftritt aus jedem Blickwinkel gewährleistet.

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

Motor

Die Techniker von Honda und Montesa vergrößerten nicht nur den Hubraum des Viertakt-Einzyylinder-Triebwerks, modifiziert wurden auch die Nockenwellen mit neuen Steuerzeiten zugunsten nochmals verbesserter Kraftentfaltung aus allen Drehzahlagen. Dazu präsentiert sich auch die Elektronik überarbeitet. Neue Mappings in der elektronischen Steuereinheit (ECU) für die PGM-FI Benzineinspritzung und die Zündung tragen dazu bei, das Potential der Viertaktkonstruktion zu optimieren.

In der Kombination bewirken die technischen Änderungen ein verbessertes Traktionsverhalten und ein optimiertes Kontrollgefühl für den Fahrer. Je schwieriger das Terrain wird oder eine Sektion zu bewältigen ist, desto mehr entfaltet die neue Cota 4RT ihr optimiertes Potential. Egal, ob die Drehzahl konstant gehalten werden soll oder ob beschleunigt oder verzögert wird – absolut 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, Fahrgefühl und -genuss mit den neuen Cota 4RT-Modellen bewegen sich auf höchstem Niveau.

Zur Verbesserung der Performance trägt bei, dass die Wirkung der Motorbremse im Schiebetrieb reduziert werden konnte, und zwar mit Hilfe eines speziellen Kurbelgehäuse-Dekompressionssystems. Dank dieser Technik bleibt die Maschine immer leicht und gut beherrschbar, speziell auch wenn im Schiebetrieb der Gasgriff gänzlich

Presseinformation

geschlossen wird. Perfekt dosierbare und leicht zu kontrollierende Power in allen denkbaren Fahrsituationen, optimale Motorcharakteristik im Schiebetrieb – das optimierte Triebwerk der neuen Cota 4RT Modelle steigert das Trialvergnügen nochmals spürbar.

Chassis

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

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

Das Streben nach Perfektion spiegelt sich auch in Details wider. Beide Cota Modelle sind mit neuen, breiteren 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.

Radaufhängungen

Race Replica: Vorderradgabel 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 sehr hohem Niveau performen, aber trotzdem Kosten einsparen helfen.

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

Presseinformation

Hersteller aus.

Amós Bilbao, offizieller Testfahrer von Montesa Honda, hat die Federelemente in Zusammenarbeit mit Ingenieuren von TECH und R16V nach intensiven Testfahrten auf unterschiedlichen Trial-Pisten ausgewählt und sorgfältig final abgestimmt. So wurde sicher gestellt, dass sowohl Handling, Ansprechcharakteristik und Federungskomfort der Cota 4RT260 perfekt funktionieren.

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 zu modifizieren.

Programmierbare ECU von HRC

Ein Vorteil elektronischer Benzineinspritzungen ist, dass die Systeme auf wechselnde klimatische Bedingungen automatisch reagieren. Dies gilt vor allem im Alltag. Im Wettbewerbseinsatz sind jedoch gezielte Anpassungen mitunter gewünscht. Deswegen ist für die PGM-FI Benzineinspritzung optional ein programmierbarer ECU-Kit von HRC (Honda Racing Corporation) erhältlich. Mit Hilfe eines Laptops können besonders ambitionierte Fahrer damit Zündkurven und Einspritzmappings nach ihren Wünschen speziell konfigurieren.

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

Weitere neue Features

Ein weiteres Ausstattungsdetail der Cota Modelle sind die neuen Bremszangen von Hersteller Braktec. Zusätzlich wurde das System mit einem Bremszylinder mit kompakteren Abmessungen aufgewertet. Die Bremsanlage überzeugt mit besserer Verzögerung sowie optimierter Dosierbarkeit. Ebenfalls neu sind die Hydraulikleitungen sowie deren Verlegung, um eine bessere Integration an das Fahrzeug zu gewährleisten.

Presseinformation

Die Betätigung der Kupplung erfolgt unverändert hydraulisch. Der Hydraulikbehälter mitsamt Anschluss wurde durch ein leichteres und ebenfalls kompakteres Bauteil ersetzt, das ebenfalls von Hersteller Braktec zugeliefert wird. Das neue Arrangement trägt mit zur vorbildlich präzisen Dosierbarkeit der Kupplung bei.

Qualitativ hochwertige Ausstattung

Bei der Cota 4RT260 betreffen die wichtigsten Modelländerungen den Motor, das Bodywork und die Aufhängungen - insgesamt wurden 70 Details geändert. Beide Modelle bleiben qualitativ jedoch überdurchschnittlich hochwertig ausgestattet.

So ist die Bordelektrik mit der elektronischen Transistorzündung darauf ausgelegt, ohne Batterie auszukommen. Dazu 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. Diese Sicherheitsschaltung bewahrt auch die Mechanik vor Schäden, weil so ausgeschlossen ist, dass der Motor nach einem Umfaller unbeabsichtigt 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 der Speichen und erlaubt dazu die Verwendung schlauchloser Bereifung.

Straßenzulassung / Wettbewerbs-Kit

Cota 4RT260 und die Race Replica werden mit einer europäischen Betriebserlaubnis ausgeliefert, das heißt: Sie sind zulassungsfähig, mit Beleuchtung und Spiegeln. Ohne Aufpreis inklusive ist jeweils ein Wettbewerbs-Kit (mit Luftfilterkastendeckel, Nietensatz, Auspuffkrümmer-Hitzeschild, Krümmerrohr, Schalldämpferendkappe, Antriebskette, Kettenrad und Lampenverkleidung), das die Maschinen wettbewerbsfähig macht.

Presseinformation

Racing-Kit

Beim Race Replica-Modell ist zusätzlich ein Racing-Kit mit exklusiven Karbonteilen inklusive. Dieses Kit umfasst Gabelschützer und Protektoren für die Gabelbrücke, den Kupplungsdeckel, für den Auspuffkrümmer sowie für den Auspuff. Außerdem noch einen Satz Aluminium-Fußrasten, einen Stickersatz im Team Repsol Montesa Honda Design plus eine Lampenverkleidung für Wettbewerbseinsätze.

Sport-Statistik

Zu den Fahrertiteln hat Montesa insgesamt 15 Marken WM-Titel gewonnen. Die letzten sieben WM-Titel wurden mit der Cota 4RT erobert.

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. Aus dieser erfolgreichen Kooperation entstand schließlich eine neue Gesellschaft – die 1986 gegründete Montesa Honda S.A. mit Sitz in Barcelona.

Presseinformation

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 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 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 2013 – Montesa Honda konnte damit insgesamt acht Trial-WM-Titel erobern.

Presseinformation

Technische Daten Montesa Cota 4RT (Wettbewerbs Version)

(Wettbewerbs Version = ohne Homologations-Kit)

MOTOR

Typ	Einzyylinder, Viertakt, 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

KRAFTSTOFFSYSTEM

Gemischaufbereitung	PGM-FI Elektronische Benzineinspritzung
Drosselklappen-Ø	28 mm
Luftfilter	Urethan Schaumstofffilter, nass
Tankinhalt	1,9 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Elektronische Digital-Transistorzündung
Zündkerze	CR6EH-9 (NGK)
Starter	Kickstarter

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

Honda Deutschland

Presseinformation

Fußrastenhöhe	390 mm
Bodenfreiheit	335 mm
Gewicht (trocken)	73 kg

RADAUFHÄNGUNG

Typ	Vorne	39 mm TECH Cartridge-Teleskopgabel, Federvorspannung und Dämpfer Zugstufe einstellbar, 175 mm Federweg
	Hinten	R16V-Monodämpfer, Pro Link-Umlenkung, Federvorspannung und Dämpfer Zugstufe 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	2.75-21 (Dunlop)
	Hinten	4.00-18 (Dunlop)

BREMSEN

Typ	Vorne	185 x 3,5 mm Ø Scheibenbremse, Vierkolbenbremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-Beläge
	Hinten	150 x 2,5 mm Ø Scheibenbremse, Doppelkolbenbremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-Beläge

Alle Angaben unverbindlich. Änderungen vorbehalten.

Presseinformation

Technische Daten Montesa Cota 4RT Race Replica (Wettbewerbs Version)

(Wettbewerbs Version = ohne Homologations-Kit)

MOTOR

Typ	Einzyylinder, Viertakt, 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 Elektronische Benzineinspritzung
Drosselklappen-Ø	28 mm
Luftfilter	Schaumstoffelement
Tankinhalt	1,9 Liter

ELEKTRIK

Zündung	Elektronische Digital-Transistorzündung
Zündkerze	CR6EH-9 (NGK)
Starter	Kickstarter

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

Honda Deutschland

Presseinformation

Fußrastenhöhe	390 mm
Bodenfreiheit	335 mm
Gewicht (trocken)	73,5 kg (Wettbewerbs-Version)

RADAUFHÄNGUNG

Typ	Vorne	39 mm Showa Cartridge-Teleskopgabel, Federvorspannung und Dämpfer Zugstufe einstellbar, 175 mm Federweg
	Hinten	Showa Monodämpfer, Pro Link-Umlenkung, Federvorspannung und Dämpfer Zugstufe 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	2.75-21 (Michelin)
	Hinten	4.00-18 (Micheln)

BREMSEN

Typ	Vorne	185 x 3,5 mm Ø Scheibenbremse, Vierkolbenbremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-Beläge
	Hinten	150 x 2,5 mm Ø Scheibenbremse, Doppelkolbenbremszange, hydraulisch betätigt, Sintermetall-Beläge

Alle Angaben unverbindlich. Änderungen vorbehalten.