

14/11/2018



## LA COTA

En el 2018 se han cumplido 50 años de la creación de uno de los modelos más míticos de Montesa, la Cota, y es por ello que he querido hacer esta crónica con la amable ayuda de Pere Pi, Miquel Cirera y MONTESA HONDA España, por lo que aprovecho la ocasión, una vez más, para agradecerles su colaboración.

### **1945-1949 Los inicios de la marca. Fábrica en la calle Córcega. Época de posguerra marcada por las dificultades y por la escasez de materiales y de industria auxiliar. Modelos A-45 a B-46/49.**

Pere Permanyer inició su carrera profesional fundando, tras la Guerra Civil española, Construcciones Mecánicas, una empresa dedicada a la instalación de gasógenos para vehículos de cuatro ruedas.

En 1944, la creciente competencia en el negocio y la perspectiva de que cesaran las restricciones de suministro de gasolina, llevan a Permanyer a explorar nuevas alternativas industriales en un momento en el que las secuelas de la Guerra Civil aún estaban presentes, al mismo tiempo que el país empezaba a dinamizarse y a mostrar una creciente necesidad en medios de transporte de corte económico.



Así es como decide, al principio, fabricar motores auxiliares para bicicletas. Pero finalmente, Pere Permanyer se asocia con Francisco X. Bultó y acuerdan fabricar motocicletas.

Sin embargo, son tiempos difíciles, España vive aislada de Europa y padece una evidente escasez de materiales y de industria auxiliar.

Ante estas dificultades, abandonan la idea de partir de cero y toman la decisión de

simplificar el proceso de fabricación copiando un modelo ya existente, la Motobecane B1V2 que el propio Francisco X. Bultó le había regalado a su sobrino, y de la que aprovecharon todo excepto la horquilla, los guardabarros, los silenciosos de escape y poco más.

De esta forma nació la XX, un primer prototipo que dio paso a la A-45, el primer modelo en incorporar la marca Montesa. Con la A-45, Montesa iniciaba en 1945 su periplo industrial como fabricante en serie de motocicletas junto a una débil industria nacional representada por Soriano y un reducido número de marcas artesanales, como Gimson, Valsolet, o JV.

El origen de la marca Montesa toma su nombre de la orden de caballería fundada por el rey Jaime II de Aragón, asociando los nuevos jinetes motorizados a los por aquel entonces jinetes medievales. El primer escudo Montesa adopta la forma de un "sello de lacre" mostrando una "M" medieval.

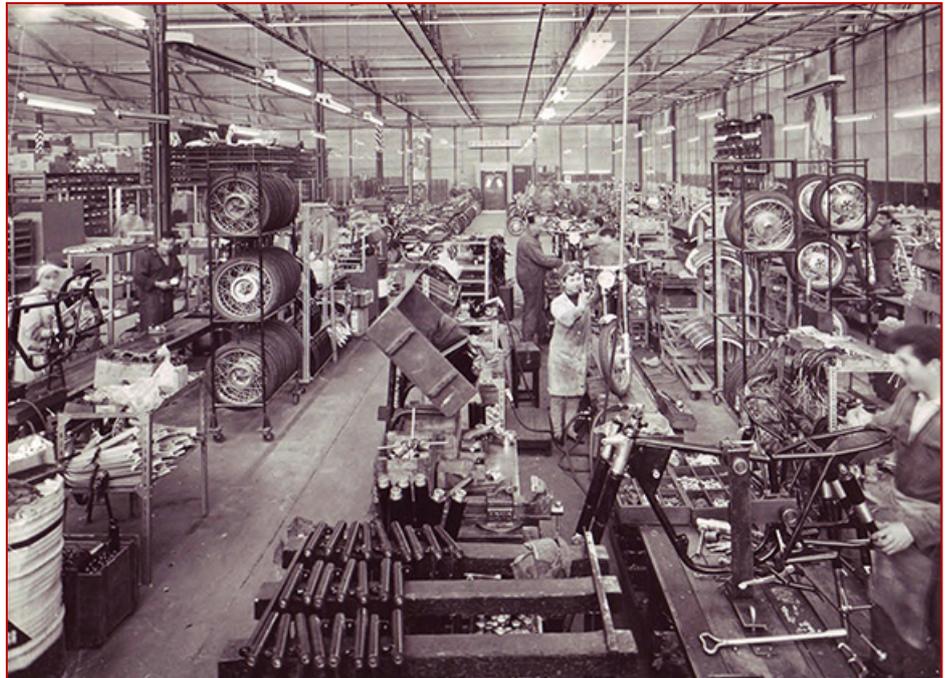
**1950-1961 Consolidación. Primeros modelos de éxito comercial, con la aparición de la D-51 y las diferentes versiones de la Brío. Fábrica en la calle Pamplona. En 1958, separación de F. X. Bultó.**

El país inicia un proceso de recuperación gracias a la inyección económica recibida de EE. UU.

En una época en la que el automóvil era sinónimo de lujo para unos pocos, la década de 1950 es el escenario de la proliferación de numerosas industrias del sector de la motocicleta. Sin embargo, los medios son aún muy precarios. La baja calidad de los materiales y una tecnología muy básica conducen a la rápida desaparición de muchas marcas emergentes, frente a la consolidación de las que acabarían formando el grueso de la industria nacional, como Montesa, Vespa, Rieju, Derbi, Ossa, Sanglas o Moto Guzzi.

En 1950, el éxito comercial de la A-45 y la B-46 obliga a Montesa a trasladarse a la nueva fábrica de la calle Pamplona. Durante estos años, Montesa obtiene destacables éxitos comerciales gracias a las diferentes versiones del modelo Brío. A su vez, inicia una frenética actividad promocional participando en numerosas competiciones y, gracias a su proyección internacional, se convierte en la primera marca española que participa en un salón Europeo, el Salón Internacional de Ginebra de 1953. Sin embargo, la implantación en 1958 del Plan de Estabilización Nacional promovido por el gobierno obliga a una reestructuración empresarial que requiere minimizar los gastos, lo que provoca desavenencias entre Pere Permanyer, focalizado en los procesos industriales y a favor de limitar los gastos estructurales, y F. X. Bultó, convencido de la necesidad de proyectar la marca en competición.

La ruptura fue inevitable y F. X. Bultó decide abandonar Montesa. Pocos meses más tarde, en marzo de 1959, F. X. Bultó presentaba el primer modelo de la recién creada Bultaco, marca con la que Montesa protagonizaría una intensa rivalidad comercial y deportiva. Pese a las dificultades del momento, Pere Permanyer reconduce la situación delegando el departamento técnico a Leopoldo Milà, futuro artífice de modelos tan populares como la Impala.



**1962-1968 Época de éxitos. Nueva fábrica de Esplugues. Nacimiento de la Impala y modelos derivados. Fabricación de ciclomotores. Consolidación de exportaciones a EE. UU. Triunfos deportivos.**

El país está inmerso en una etapa de marcado crecimiento económico e industrial. Se inicia el boom del turismo y se liberalizan las entradas de capital extranjero. El sector de la automoción también está en auge. Renault y Citroën inician la producción en España y el Seat 600 se convierte en el vehículo más popular de la época.

Para Montesa es una etapa de grandes éxitos, encabezados por la popular Impala y sus modelos derivados, que requieren una nueva expansión industrial con la puesta en marcha de una nueva fábrica en Esplugues del Llobregat, Barcelona. La mayor capacidad de producción permite a

Montesa expandir su gama de producto con la fabricación de ciclomotores a la vez que expandir nuevos mercados, como el de EE. UU., donde diversos modelos Montesa llegan a gozar de gran popularidad.

La fuerte rivalidad con Bultaco, a la que posteriormente se sumaría Ossa, se intensifica provocando un continuo lanzamiento de modelos por parte de cada una de las tres marcas. Esta etapa destaca por una intensa actividad deportiva y los éxitos en competición se suceden uno tras otro.

Los modelos comercializados son mayoritariamente de carretera, aunque destaca el lanzamiento de un micro scooter de 60cc. A finales de la década de 1960, partiendo de la base del exitoso motor de la Impala, Montesa inicia tímidamente su incursión en las motos de campo, que

culminaría con la producción de un nuevo referente de la marca, la Cota 247.

En este período la Operación Impala marcará el futuro de la marca.

En 1962, en una hazaña sin precedentes, cinco aventureros cruzaron toda África partiendo de Ciudad del Cabo a lomos de prototipos de Impala, y consiguieron llegar hasta Barcelona sin mayores contratiempos mecánicos.

La Impala se populariza con esta gran gesta y mantiene su reputación,



gracias a los resultados obtenidos en competiciones de diversa índole y a su refinado funcionamiento.

### **1969-1979 La época más prolífica. Producción de modelos trial, todoterreno y motocross. Se lanzan al mercado más de 65 modelos. Exportación a todo el mundo.**

La bonanza económica continúa hasta prácticamente mediados de los años 70, momento en que se desencadena una crisis económica mundial derivada de la crisis del petróleo. En España este efecto se ve aumentado por una posterior crisis política tras la muerte del dictador Francisco Franco en 1975, momento en que el país inicia un proceso de estancamiento a nivel productivo.

Sin embargo, para Montesa los inicios de la década de 1970 representan una época brillante, ya que aparte de la producción de ciclomotores, la actividad de la Empresa se centra en el continuo desarrollo de modelos de campo que rápidamente gozarían de gran prestigio, tanto nacional como internacional.

Al ya creciente éxito de los modelos de trial de la marca se suman nuevos modelos de motocross y todoterreno. La exportación no deja de crecer a



escala mundial y se lanzan al mercado más de 65 modelos. Sin embargo, la necesidad de mejorar los niveles de competitividad frente a la creciente competencia internacional encabezada por los fabricantes japoneses, conduce a la descentralización de los centros productivos de Montesa con el objetivo de conseguir mayor eficiencia y flexibilidad.

Se crean diferentes sociedades: Dentex S.A. para la fabricación de engranajes, Tonova S.A. para la fabricación y ensamblaje de motores, Comec S.A. para la producción de suspensiones delanteras y bastidores, Cyser S.A. que se ocupa de la comercialización y Motocicletas Montesa que, en la fábrica de Esplugues, efectúa el montaje final de las motocicletas.

A finales de la década de 1970, el grupo de empresas Montesa llega a tener 650 empleados.

### **1980-1985 Tiempos difíciles. Conflictividad laboral. Montesa sobrevive a una fuerte crisis económica y a una creciente competencia internacional.**

La política monetaria restrictiva para contener la inflación se acentúa. Se fomenta la moderación salarial y se devalúa la peseta. El nivel de desempleo es preocupante, crece la conflictividad laboral y la crisis económica se cierne sobre la industria de la motocicleta. Bultaco cierra definitivamente en 1983, poco después de que lo hiciera Ossa, mientras que Sanglas es absorbida por Yamaha.

Montesa, a pesar de llegar a la suspensión de pagos, consigue alcanzar un acuerdo con Honda para constituir la sociedad Montesa-Honda, todo un balón de oxígeno que impulsa nuevamente la capacidad productiva de la planta de Esplugues, con la fabricación de modelos Honda de pequeña cilindrada (MBX75) y una nueva gama de Cota denominada MH, que sería comercializada a través de la red de concesionarios Honda en toda Europa.



Paralelamente, en un intento de recuperar resultados comerciales, se lanzan nuevos modelos de carretera, destacando la Impala 2, una versión modernizada de la popular Impala, cuya producción había cesado casi 10 años antes.

En 1985, la necesaria mejora de la competitividad obliga a Montesa a llevar a cabo una importante reducción de la plantilla y a limitar al máximo su presencia en competición. Al mismo tiempo recibe la concesión de un crédito de la Generalitat de Catalunya que permite una nueva inversión para la posterior producción de

nuevos modelos Montesa, tanto de enduro como de trial, entre los que destaca la aparición de la primera Cota de la era moderna, la 304, con la que Montesa recupera parte de la hegemonía perdida en los últimos años.

### **1986-1999 El resurgir de Montesa. Incorporación de tecnología Honda a modelos de trial.**

El país inicia una fase de modernización y destina fuertes inversiones públicas para la celebración de grandes eventos internacionales, como la Exposición Universal de Sevilla y los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992. Crece la inversión extranjera, se mejoran las vías de comunicación, destacando la construcción de lo que acabaría siendo una extensa red de ferrocarril de alta velocidad.



El motociclismo se populariza a finales de la década de 1980 con los títulos mundiales de J. M. Aspar, A. Crivillé y Sito Pons. Sin embargo, la bonanza económica sufre un nuevo descalabro en 1993, con la entrada de una nueva crisis económica que se prolongaría hasta mediados de la década de 1990.

El 1 de julio de 1986, en un momento en el que Montesa había recuperado buena parte de su capacidad comercial gracias a una considerable mejora productiva y a la buena aceptación de la gama de modelos, Honda toma las riendas de Montesa y se convierte en el accionista principal de la compañía.

Meses después, el 20 de marzo de 1987, fallece Pere Permanyer. Sin lugar a dudas, la entrada de Honda significa un notable cambio de rumbo para la histórica Montesa, al consolidar la producción de modelos Honda en la fábrica de Esplugues. El primer modelo fabricado hasta entonces, la MBX75 acabaría siendo todo un éxito comercial, de la misma forma que las populares SH Scoopy y un largo número de modelos que seguirían a continuación.

De igual modo, la fabricación de modelos Montesa continúa pero centrada exclusivamente en modelos de trial que, al contrario de lo sucedido en los últimos años, evolucionarían constantemente año tras año, hasta el punto de que Honda se involucra cada vez más en el desarrollo. Como resultado, en 1996 Marc Colomer se proclama Campeón del Mundo de trial con un prototipo del modelo Cota 315. El motociclismo español está nuevamente en auge con los títulos mundiales de A. Crivillé y E. Alzamora en 1999.

### **2000-2014 Montesa en el siglo XXI. Fábrica en Santa Perpètua de Mogoda. Últimos modelos de trial de 2T y aparición de la Cota 4RT. Máxima potencia mundial de trial.**

Los buenos resultados comerciales, la reputada calidad de fabricación de Montesa Honda S.A. y los planes de continuar la producción de modelos de gran cilindrada, principalmente para el mercado de exportación, impulsan a cambiar la vieja fábrica de Esplugues por las modernas instalaciones de Santa Perpètua de Mogoda, donde se llega a fabricar el modelo de mayor cilindrada producido en España, la Honda XL1000 Varadero. Los modelos de trial se suceden uno tras otro hasta la aparición de la revolucionaria Montesa Cota 4RT, con la que Montesa prolonga su hegemonía como máxima potencia internacional de trial, con la obtención de diversos títulos mundiales.



España demuestra su buena salud industrial con la presencia de 12 fabricantes de motocicletas, con un nivel de producción de 250.000 unidades al año. Se trata de una industria reconocida internacionalmente que basa gran parte de sus resultados en las cifras de exportación.

La moto está de moda. Los éxitos deportivos se suceden, encabezados por los campeonatos mundiales obtenidos por Dani Pedrosa. España se convierte en el segundo mercado más importante de Europa justo por detrás de Italia. Sin embargo, la creciente competencia asiática y la aparición, a partir de 2007, de una nueva crisis económica de dimensión internacional, reducen

dramáticamente el interés por la motocicleta y muchos fabricantes nacionales acaban cerrando sus centros de producción, en una situación similar a la ya ocurrida en la década de 1980.

Frente a esta situación, en el año 2010 Montesa Honda S.A. reacciona y consigue mantener su capacidad industrial al reconvertir su fábrica de motocicletas en un centro de producción de componentes para las diferentes líneas de negocio de Honda, a la vez que mantiene la producción de modelos de trial de gran prestigio internacional por su reputada calidad y refinado funcionamiento.

### **El inicio de Montesa en el Trial**

En Abril de 1967 se presentó en la exposición del Sector de la Motocicleta, de Barcelona, la primera moto de Trial Montesa fabricada en serie. Se trataba de la 250 Trial pero solo se fabricaron 44 unidades.

Aquel verano se organizaron intensos entrenamientos en Viladrau, con el objetivo de llegar en las mejores condiciones al inicio de temporada.

La presentación en competición de este modelo se hizo en el I Trial de Sant Llorenç (Terrassa) el 1 de Octubre de 1967.

El vencedor fue Juan Soler Bultó, consiguiendo Pere Pi la tercera plaza, lo que constituyó un progreso alentador. A partir de entonces se desarrolló una frenética carrera liderada por Pi, como técnico-corredor, Jordi Ros y Leopoldo Milà, para desarrollar una moto que pudiera competir ventajosamente con la experimentada Sherpa T que había auspiciado Sammy Miller. Se ficha al experto corredor francés Christian Rayer, como piloto y probador, quien consigue vencer en el Campeonato de Francia.

En el año 1968 se celebró el primer Campeonato de España de Trial. Se disputaron tres pruebas, la primera en Valencia el 11 de febrero y el sorprendente ganador fue Pere Pi, que venció a la experimentada "escuadra" bultaquista. Pi ganó también las otras dos pruebas puntuables, el Trial de Primavera en Barcelona y el de Madrid, de manera que se proclamó el primer Campeón de España de Trial.

Montesa ya tenía una moto competitiva y su nombre comercial sería el de Cota 247.



Su innovador diseño con depósito y sillín integrados, obtiene el Delta de Plata al diseño Industrial del Adi-Fad.

Este mismo año se contrató al piloto británico Don Smith, que consigue alzarse con la victoria en el Campeonato de Europa, logrando derrotar al mítico Sammy Miller y su Sherpa. Su triunfo fue un duro golpe para los de Bultaco.

En mayo de 1968, Montesa hizo su debut oficial en los Seis Días de Escocia, con las Cota 247, pilotadas por Don Smith, Charlie Harris y Pere Pi.

Don Smith, en su primer contacto internacional con Montesa en los Seis Días, logró el tercer lugar de la clasificación general, lo que significó para todo el mundo un claro anticipo de las posibilidades de la nueva Montesa de trial.



En la segunda participación en los SSDT (6 Días de Escocia de Trial) en mayo de 1969, Montesa consigue la victoria en la clasificación por equipos con Don Smith, Gordon Farley y Lawrence Telling.



## El porqué del nombre Cota

Así me lo contó Pere Pi:

*Vale decir que yo, en el año 1967, era el jefe del departamento del DID (Departamento de Investigación y Desarrollo) y, entre otras cosas, me cuidaba de poner los nombres a las motos (Cappra, Ràpita, Crono, etc.).*

*Como tú sabes, hicimos una pequeña serie de motos de Trial (vendidas 44) con el nombre de Montesa Trial 250. Cuando vino la evolución de la Trial 250 y vi que sería un impacto en el mercado, decidí bautizarla.*

*A medida que la moto iba cogiendo aire de éxito comercial (depósito de una sola pieza, estribos plegables, etc. etc.) todos nos fuimos ilusionando y tomando más y más interés en aquella nueva moto de Trial, se veía a venir el éxito.*

*Cogí papel y lápiz y empecé a preguntar al personal del departamento del DID y la gente sugirió varios nombres, muchos de ellos “estrambóticos”, seguí por los encargados de la fábrica y de oficina técnica, conseguí 46 nombres.*

*Hice una segunda vuelta, les enseñé todos los nombres que habían sugerido y fui haciendo crucetas en los que gustaban más. Me quedé con los seis más votados, pero hice una tercera vuelta y solo quedaron dos.*

*Desde el primer momento el nombre de Cota ya apareció por lo que había que decidir entre DAINA y COTA.*

*Creemos que el nombre de Cota lo sugirió una persona de la oficina técnica que se llamaba Arturo Hernandez “el raicas”.*

*El nombre de Cota gustó a todos en el momento que Arturo explicó que el nombre de Cota quería indicar la altitud de una montaña con relación a una superficie de referencia determinada: cota 1200, cota 1800, etc.*



*Ya teníamos el nombre, ahora solo faltaba ponerle el apellido y como el motor cubicaba 247,7cc yo comenté sí, la Cota 247 por ejemplo, y, a partir de ese momento a todos nos gustó, y así se creó el nombre de Cota que con sus diferentes modelos ha perdurado hasta el día de hoy.*



## 2018 - Medio siglo de la Montesa Cota, la moto más longeva y exitosa de la historia de España

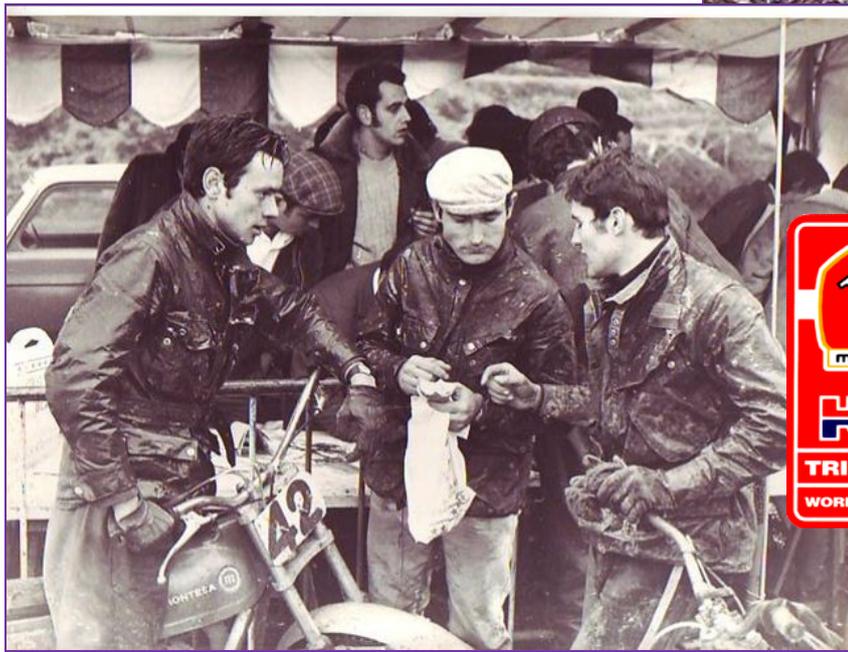
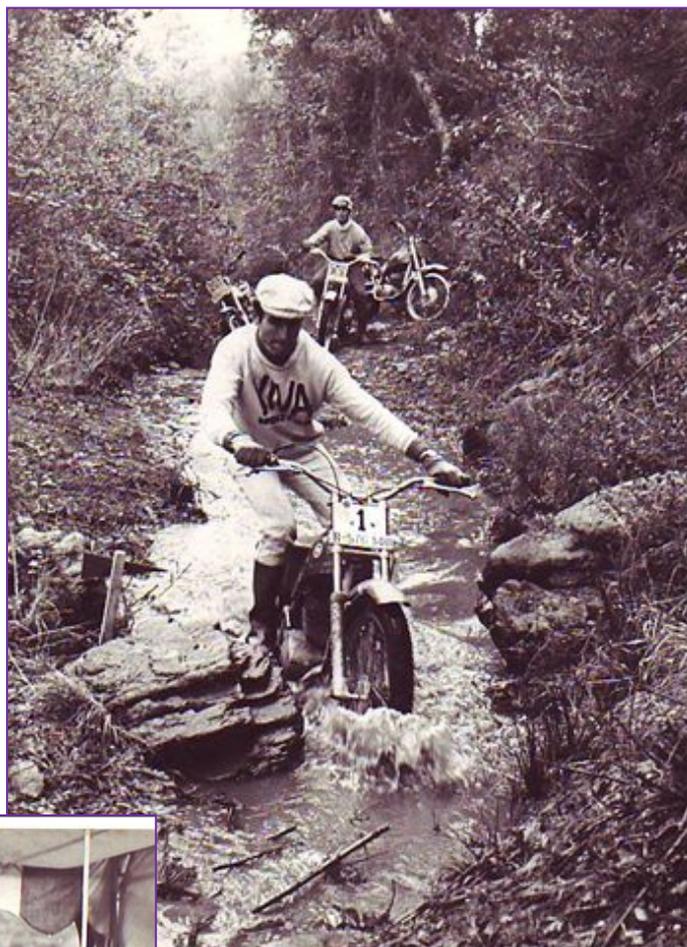
Montesa celebra por todo lo alto las bodas de oro de su modelo emblemático, la Cota. Y no es para menos, porque se trata del modelo más longevo y exitoso de la historia de la industria motociclista nacional. La industria de la moto en España disfrutó de una etapa gloriosa y brillante que ya forma parte del pasado.

En la actualidad, la producción de Montesa ha quedado reducida a un solo modelo, la Cota, una moto de trial que a lo largo de 50 años ha ido evolucionando y adaptándose a los tiempos. El trial es una especialidad minoritaria, pero el dominio que ejerce Montesa, impulsada por los éxitos del pluricampeón Toni Bou, dominador absoluto de la especialidad desde 2007, permiten que Montesa siga disfrutando de un reconocido prestigio.

La producción de la Cota ha representado un tercio del volumen total de motos fabricadas por Montesa a lo largo de su historia, que ha estado cerca del medio millón de unidades. Puede parecer poco, pero en realidad es una cifra elevada dada la limitada capacidad de la industria nacional. Como referencia, en el año de máxima producción, 1978, Montesa fabricó 22.000 motos.

La exportación fue otro de los éxitos de Montesa y su Cota. Desde el primer momento tuvo una excelente acogida fuera de España. La Cota 247 de 1968 tuvo una producción de 300 unidades, de las cuales solo 20 se quedaron en España. Al año siguiente se produjeron mil, pero sólo 300 se destinaron al mercado nacional. Montesa, como los grandes productores nacionales, tuvieron en la exportación el principal mercado para sus motos, especialmente a Estados Unidos.

Decía Pere Pi: **"La Cota no sólo era una moto de trial, se usaba para todo. Era bonita, era cómoda. Tenía un diseño guapo". "¡Y cinco velocidades!"**, destacando esa cualidad en una época de motos de cuatro marchas. Eso propició que el fenómeno Cota se extendiera más allá del Trial, haciendo de ella una moto habitual en el día a día.



**"Usar una moto de Trial por la ciudad era un disparate, pero es que no había nada más"**, indicó Joan Cañellas, director general de Montesa de 1977 a 1986 y presidente de Montesa-Honda de 1986 a 2002.

Aprovechando que se cumplen 50 años del lanzamiento de la Cota, Montesa-Honda lo ha celebrado con una versión especial de edición limitada de la que solo se van a realizar 50 unidades.



A lo largo de su historia, Montesa ha producido 160.000 unidades de su Cota en más de 40 versiones diferentes, desde la primera Cota 247, desarrollada por Pere Pi, uno de los pioneros del Trial en nuestro país, hasta la actual Cota 4RT, con tecnología de vanguardia y motor de cuatro tiempos que sirve de base para los éxitos de Toni Bou en el Mundial.

Estos son algunos de los modelos de Cota:

- COTA 247 \"68\"
- COTA 247 \"70\"
- COTA 247 \"71\"
- COTA 25
- COTA 49
- COTA 74 \"72\"
- COTA 123
- COTA 247 \"72\"
- COTA 25 A
- COTA 25 C
- COTA 74 \"74\"
- COTA 123 \"74\"
- COTA 123 T \"74\"
- COTA 247 \"74\"
- COTA 247 T \"74\"
- COTA 247 ULF KARLSON
- COTA 172
- COTA 247 T \"75\"



COTA 49 \"76\"  
 COTA 74 \"76\"  
 COTA 74 T \"76\"  
 COTA 123 \"76\"  
 COTA 247 T \"76\"  
 COTA 348  
 COTA 74 \"77\"  
 COTA 123 \"77\"  
 COTA 348 TRAIL  
 COTA 25 A  
 COTA 25 C

**Cota 25 (1971)**



COTA 49 \"78\"  
 COTA 74 \"78\"  
 COTA 123 \"78\"  
 COTA 247 C  
 COTA 348 \"78\"  
 COTA 123 TRAIL  
 COTA 348 TRAIL \"79\"  
 COTA 123 \"80\"  
 COTA MH 123  
 COTA 200 \"80\"  
 COTA MH 200  
 COTA 248

**Cota 49 (1972)**



COTA 349 \"80-81-82\"  
 COTA 348 TRAIL \"82\"  
 COTA 349 MH  
 COTA 350 \"83\"  
 COTA 242 \"84-85\"

**Cota 74 (1974)**



COTA 125  
 COTA 304  
 COTA 335  
 COTA 307  
 COTA 309  
 COTA 335 Trail  
 COTA 310  
 COTA 311

COTA 314 R \"94-95\"  
 COTA 315 R \"97-04\"  
 COTA 4RT \"05-13\"  
 COTA 4RT REPSOL \"05-13\"  
 COTA 4RT 260 \"14-actualidad\"  
 COTA 4RT 260 RP \"14-actualidad\"  
 COTA 300 RR \"16-actualidad\"

**Cota 247 (1974)**



**MONTESA**



COTA 247 "ULF KARLSON" (1974)



COTA 348 "MALCOM RATHMELL" (1976)



COTA 349 (1980)



COTA 242 (1984)



COTA 310 (1991)



COTA 311 (1993)



COTA 314 (1994)



COTA 315 (1997)



COTA 4RT (2004)



COTA 4RT "REPSOL" (2014)



COTA 4RT 260 (2014)



COTA 300RR (2016)



ULF KARLSON (Campeón del Mundo 1980 con la Cota 349)



MARC COLOMER (Campeón del Mundo 1996 con la Cota 315)



DOUGIE LAMPKIN (Campeón del Mundo 1999-00-01-02-03 con la Cota 315)



TAKAHISA FUJINAMI (Campeón del Mundo 2004 con la última Cota 315). Foto con la Cota 4RT)



LAIA SANZ (Campeona del Mundo 2004-05-06-08-09-10-11-12-13 con la Cota 4RT)



TONI BOU (Campeón del Mundo 2007-08-09-10-11-12-13-14-15-16-17-18 con la Cota 4RT)



50 AÑOS DE COTA

# 66 TÍTULOS MUNDIALES

- 21 Campeonatos de marcas 🏆
- 16 Mundiales Indoor 🏆
- 19 Mundiales Outdoor 🏆
- 8 Mundiales Femenas 🏆
- 1 Mundial Junior 🏆
- 1 Mundial TR2 🏆

1968 **COTA 247** Nace la Cota

El diseño rompedor y las innovaciones mecánicas de la primera Cota 247 significaron una auténtica revolución dentro del mundo del trial, introduciendo una conducción con mayor libertad de movimientos.



1980 **COTA 349** Nuestra primera campeona

(1) **ULF KARLSON**  
🏆 1980



1995-2004 **COTA 315** Empieza la leyenda

(3) **MARC COLOMER**  
🏆 1995, 1996 🏆 1996



(6) **DOUGIE LAMPKIN**  
🏆 2000, 2001 🏆 2000, 2001, 2002, 2003



(1) **TAKAHISA FUJINAMI**  
🏆 2004  
(1) **LAIA SANZ**  
🏆 2004



2004-2018 **COTA 4RT** La revolución del 4 tiempos

(24) **TONI BOU**  
🏆 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018  
🏆 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018



(1) **ALFREDO GÓMEZ**  
🏆 2011  
(7) **LAIA SANZ**  
🏆 2005, 2006, 2008, 2009, 2010, 2011, 2013



(1) **MATTEO GATTAROLA**  
🏆 2018



2018 **COTA 4RT** Special Edition 50 aniversario



Serie limitada conmemorativa de los 50 años del modelo Cota.



HONDA

PASIÓN POR EL TRIAL

