



FABRIQUE

MONTESA

MANUAL DE INSTRUCCIONES

OWNER'S BOOK

MANUEL D'ENTRETIEN

	<u>INDICE</u>	<u>Páginas</u>
PRESENTACION	5
DESCRIPCION GENERAL	7
UTILIZACION	8
Carburante	8
Presión de los neumáticos	8
Puesta en marcha del motor	8
Cambio de velocidades	9
MANTENIMIENTO	10
Cadena	10
Embrague	10
Bujía	11
Frenos	11
Carburador	11
Filtro entrada aire	12
Ajuste del juego de la dirección	12
CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES	13
Motor	13
Encendido	13
Bujía	13
Carburador	13
Regajos y pares de apriete del motor	13
Transmisión primaria	14
Cambio de velocidades	14
Transmisión secundaria	14
Ruedas	14
Diagrama de velocidades	15
Rodamientos	16
Dimensiones generales	16
RECOMENDACIONES DE SERVICIO	17
ESQUEMA INSTALACION ELECTRICA		
ENGRASE		
CATALOGO DE PIEZAS		

DESCRIPCION GENERAL

El motor, monocilíndrico de dos tiempos, cubica 74,8 cc., con un diámetro de 42 mm. y una carrera de 54 mm. produciéndose el encendido por medio de una magneto-alternador a volante con bobina A. T. exterior.

Está asentado sobre un bastidor formado por tubos de acero curvados y soldados entre sí eléctricamente. Tipo simple de gran resistencia y a la vez ligereza.

La suspensión delantera es de tipo de horquilla telescópica, y la posterior basculante, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto con carga inicial graduable.

El carburador es concéntrico con un difusor de diámetro 26 mm. con toma de aire a través del filtro situado debajo del sillín protegido por caja de insonorización.

El cambio es de seis velocidades, en cascada, con piñones de toma constante.

El pedal de cambio está situado en el lado izquierdo.

Este modelo incorpora un embrague de discos múltiples de acero en baño de aceite, con muelles de tensión constante, de notable rendimiento y efectividad.

La puesta en marcha se realiza por medio de palanca situada en el lado derecho; es de destacar que, al ser de acción independiente del cambio de velocidades, puede ser utilizada para la puesta en marcha del motor con cualquier velocidad del cambio engravada, con sólo apretar el mando del embrague.

Los neumáticos adaptados han sido especialmente estudiados para la adecuada finalidad del vehículo. Su dimensionado es: delantero, 2,50" x 20" - trasero, 3,75" x 17".

Los frenos son de expansión interna con un diámetro de superficie de fricción de 110 mm.

El vehículo en conjunto, tanto por su linea, proporcionado, ligereza y elementos de equipo es el resultado de una estudiada y experimentada labor de concepción en el campo del motociclismo deportivo.

UTILIZACION

CARBURANTE

Utilizar gasolinas no inferiores a 90 octanos con el fin de conseguir un funcionamiento y rendimiento del motor, más positivo.

No usar benzol como carburante por ir equipado el motor con elementos de goma sintética.

PRESIÓN DE LOS NEUMATICOS

La presión de los neumáticos es, hasta cierto punto, a elección del conductor y de acuerdo con las características del terreno.

No obstante pueden considerarse como normales las siguientes:

	Carretera		Montaña	
	Kg/cm ²	Ibs. sq. in.	Kg/cm ²	Ibs. sq. in.
Rueda delantera	0,75	11	0,55	8
Rueda trasera	0,65	9	0,35 a 0,45	5 a 6

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

- Abrir el grifo de gasolina.
- Si el motor está frío, bajar la palanca "STARTER", situada en el lado izquierdo del carburador.
- Girar la palanca de puesta en marcha situada en el lado derecho del motor hasta que quede en posición de ser accionada.
- Mantener el puño de gas completamente cerrado.
- Presionar con fuerza sobre la palanca puesta en marcha (si esta operación se realiza tanteando previamente, a través de la misma palanca, el momento en que el émbolo se encuentra en su fase de compresión, que será cuando ofreca mayor resistencia, la acción será mucho más efectiva).

Con esto el motor se pondrá en marcha.

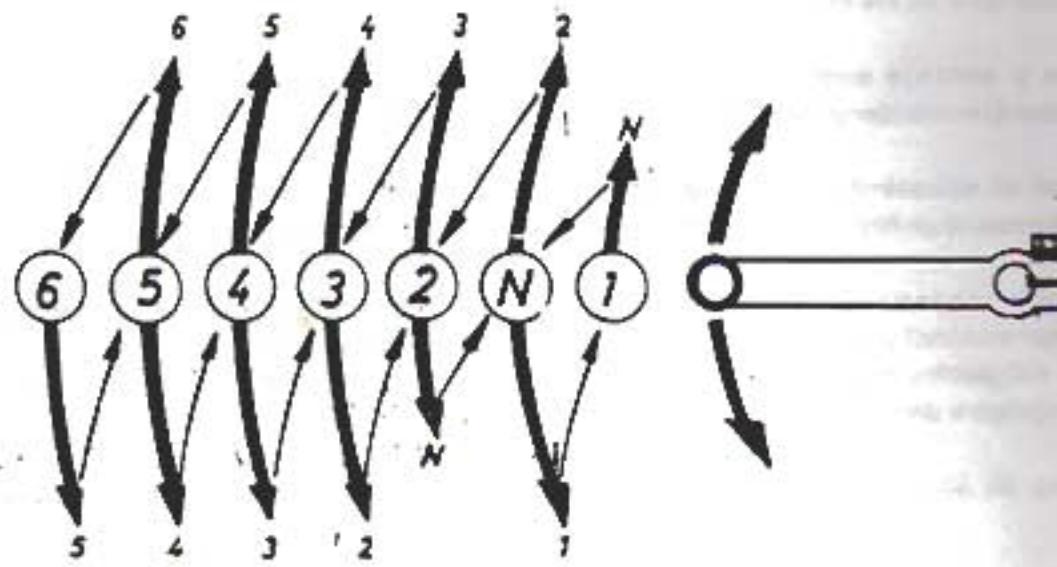
- Cuando el motor se encuentre en su régimen normal levantar la palanca del "STARTER".

Al estar dotado el motor de una puesta en marcha de acción directa sobre la transmisión primaria, o sea independiente del cambio de velocidades, la puesta en marcha del motor puede efectuarse tanto con el cambio en punto muerto como con cualquier marcha engranada oprimiendo el mando del embrague.

CAMBIO DE VELOCIDADES

El cambio es de 6 velocidades, obtenidas mediante piñones en toma constante.

El pedal del cambio se encuentra en el lado izquierdo del motor y su accionamiento es según se indica en la figura:



MANTENIMIENTO

CADENA

El engrase de ésta cadena es conveniente efectuarlo por el lado interior de la misma, con el fin de que sea más efectivo, con aceite SAE-40.

Cada 3.000 Kms. será necesario, además, hacer una limpieza a fondo para lo cual, séquese la cadena de los engranes, dejando el enganche en la misma con el fin de que sirva de referencia para colocarla luego en la misma posición. Cepílese con un cepillo duro y seco para libraria de toda suciedad exterior. Sumergir la cadena en un baño de petróleo, removiéndola hasta que todas las articulaciones queden bien lavadas y limpias. Finalmente enjuáguese en petróleo limpio y déjese escurrir. Estará entonces en posición de ser lubricada de nuevo, lo cual se hará como sigue: sumergirla en un baño de aceite SAE-40 (del mismo empleado en la mezcla carburante) removiéndola libremente para asegurar la penetración de aceite en las articulaciones de la misma. Sacaría del baño de aceite, dejarla escurrir y meter en el mismo sentido y posición que estaba antes de desmontar.

La flecha o tensión de la cadena, deberá controlarse también regularmente. Para el tensado de la misma procedase de la siguiente forma:

Aflójense las tuercas del eje y anclaje sobre bastidor. Hágase girar las excéntricas hasta conseguir que la cadena tenga, en su parte central una flecha de unos 20 mm. aproximadamente.

Comprobar, antes de proceder al ajuste de todas las piezas, el tensado uniforme de la cadena en todas sus posiciones, haciendo girar la rueda de forma que en ningún punto quede demasiado tensa.

Es importantísimo que la rueda trasera quede perfectamente centrada, para conservar correcta la alineación de las dos ruedas. Para ello es imprescindible que las dos excéntricas citadas, que sirven para el tensado de la cadena estén en la misma posición, es decir, que las patas de las mismas estén igualmente inclinadas. De su mala colocación también provienen otros defectos o inconvenientes como el roce de la cadena con el protector, el que salte la cadena etc.

EMBRAGUE

El mando del embrague deberá tener siempre un juego de 1 a 2 mm. Si este juego es excesivo no se puede desembragar perfectamente, y si es mínimo o nulo se corre el peligro de que patine. Por lo tanto, cada 1.000 Kms. convendrá repasar este juego y si es demasiado grande, será necesario tensar el cable por medio del tensor montado al efecto en el extremo de la funda junto al manillar o guia.

BILBAO

Cada 500 Kms. debe procederse a su revisión y limpieza, verificando la separación de electrodos. Esta deberá ser de 0,5 a 0,6 mm.

Se recomienda su sustitución cada 5.000 Kms. aproximadamente.

FRENOS

Para poder emplear los frenos con toda seguridad y eficacia, es conveniente que los mandos respectivos tengan un recorrido corto hasta que empleen a actuar, lo cual se consigue con una regulación correcta que permite compensar el desgaste que sufren las guarniciones del freno.

El freno trasero, o de pie, se tensa mediante la tuerca situada en el extremo posterior de la varilla de accionamiento.

El tensado del freno delantero, o de mano, se logra accionando el tensor situado en el extremo de la funda, sobre el manillar.

Una vez realizadas estas correcciones se debe comprobar que las ruedas puedan girar libremente.

Periódicamente, es conveniente sacar las ruedas, con el fin de poder limpiar el interior de los tambores, comprobar el estado de los forros de freno y engrasar ligeramente todos los puntos de rotación, con aceite SAE-40.

CARBURADOR

La manipulación del carburador por parte del usuario, puede consistir en desobturar algún conducto del mismo, dejando para el taller especializado del Servicio Montesa toda eventual variación de su reglaje.

Los puntos que pueden ser más fácilmente motivo de obstrucción son: el filtro de entrada de gasolina y los surtidores principal y de marcha lenta.

Retirado el carburador del grupo motor, el filtro de entrada de gasolina se encuentra en el cuerpo del recor de llegada de la misma a la cuba de aquél y para su desmontaje debe desenroscarse el tornillo que lo fija. Sacar el anillo de tela filtrante de su interior y limpiarlo con máximo cuidado a fin de no dañarlo. Después vuélvase a montar con el mismo cuidado.

Para desobstruir o limpiar los surtidores de marcha lenta y principal, deberá asimismo desalojarse el carburador del grupo motor. Realizada esta operación se retirará la cuba del cuerpo del carburador con lo que se tendrá accesibilidad sobre los surtidores de marcha lenta y principal. Para desobstruirlos debe soplarse a través del orificio central de los mismos, después de desmontados.

No emplear nunca alambres ni otros objetos duros para esta operación, ya que podrían modificar o dañar el pequeño conducto de paso del carburante con las consiguientes alteraciones en el funcionamiento del carburador.

Deberá tenerse muy en cuenta el tapar la entrada del tubo de admisión mientras el carburador esté fuera, para evitar la entrada de objetos extraños en el interior del cilindro.

FILTRO ENTRADA AIRE

De una positiva inspección y atención sobre este elemento, se obtendrá el necesario rendimiento y durabilidad del grupo motor.

Es por ello a destacar y de forma muy importante, se cuide en extremo su limpieza. Esta deberá realizarse utilizando gasolina.

AJUSTE DEL JUEGO DE LA DIRECCION.

Conviene revisar periódicamente el juego de la dirección, ya que las vibraciones de la marcha pueden ocasionar que la misma se afloje ligeramente, dando lugar, además de una conducción desagradable, a que sus rodamientos se perjudiquen.

Apoyando la motocicleta de forma que la rueda delantera quede levantada y sujetando la horquilla por su parte inferior, se podrá comprobar si existe juego en la dirección, empujando alternativamente hacia adelante y hacia atrás.

Si hubiera de corregir el juego y una vez desmontado el manillar, aflojese la tuerca fijación brida superior. Efectuado esto, apretar o aflojar, según convenga, la tuerca bloqueadora del cojinete de la dirección.

Volver a apretar la tuerca fijación brida superior y verificar nuevamente el juego de la dirección, para repetir estas operaciones si no hubiera quedado correcto.

La operación de ajuste del juego de la dirección, requiere ciertas herramientas especiales por lo que, si no están en poder del usuario, es recomendable dejar en manos de un taller especializado la realización de la misma.

CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES

MOTOR

Ciclo	2 tiempos
Cilindros	uno
Diametro	42 mm.
Carrera	54 mm.
Cubicaje	74,8 c.c.
Relación de compresión	15:1

ENCENDIDO

Volante alternador	MOTOPLAT 9600069
Separación contactos ruptor	0,4 mm. (0,0157 in.)
Avance chispa a p.m.s.	2 mm. (24° sobre volante)

BUJIA

Grado térmico Bosch	240
Distancia entre electrodos	0,5 + 0,6 mm. (0,02 in.)
Rosca	14M (x 1,25) x 3/4"
Tipos recomendados:	
CHAMPION	N-3
BOSCH	W240T2
N.G.K.	B-7E
LODGE	2HLN

CARBURADOR

Marca	BING
Serie	12,618/0
Diametro	26 mm.
Surtidor principal	423
Surtidor piloto	35
Compuerta	Nº 58
Aguja	Nº 4
Posición aguja	Renura Nº 1

REGLAJES Y PARES DE APRIETE MOTOR

Juego diametral mínimo, entre émbolo y cilindro	0,05 mm. (0,0020 in.)
Salto máximo extremos del cigüeñal, montado en los cárteres	0,03 mm. (0,0012 in.)

Pares de apriete recomendados:

	m. Kp.	ft-lbs.
- Tuerca fijación cilindro	2 a 2,5	14,5 a 18
- Tuerca fijación culata	3 a 3,5	22 a 25,5
- Piñón sobre cigüeñal	8	57,7
- Tuerca volante magnético	7	50,7
- Tuerca plato embrague	2 a 2,5	14,5 a 18
- Tuerca piñón salida cambio	7	50,7

TRANSMISION PRIMARIA

Tipo	por engranajes helicoidales
Piñón sobre cigüeñal	19 dientes
Rueda dentada de embrague	65 dientes
Relación de transmisión	3,421

CAMBIO DE VELOCIDADES

Número de velocidades

PIÑÓN	Primario	Secundario	Relación
1 ^a velocidad	13 dientes	34 dientes	2,615
2 ^a "	16 "	31 "	1,937
3 ^a "	19 "	28 "	1,473
4 ^a "	21 "	24 "	1,142
5 ^a "	23 "	22 "	0,956
6 ^a "	26 "	21 "	0,807

TRANSMISION SECUNDARIA

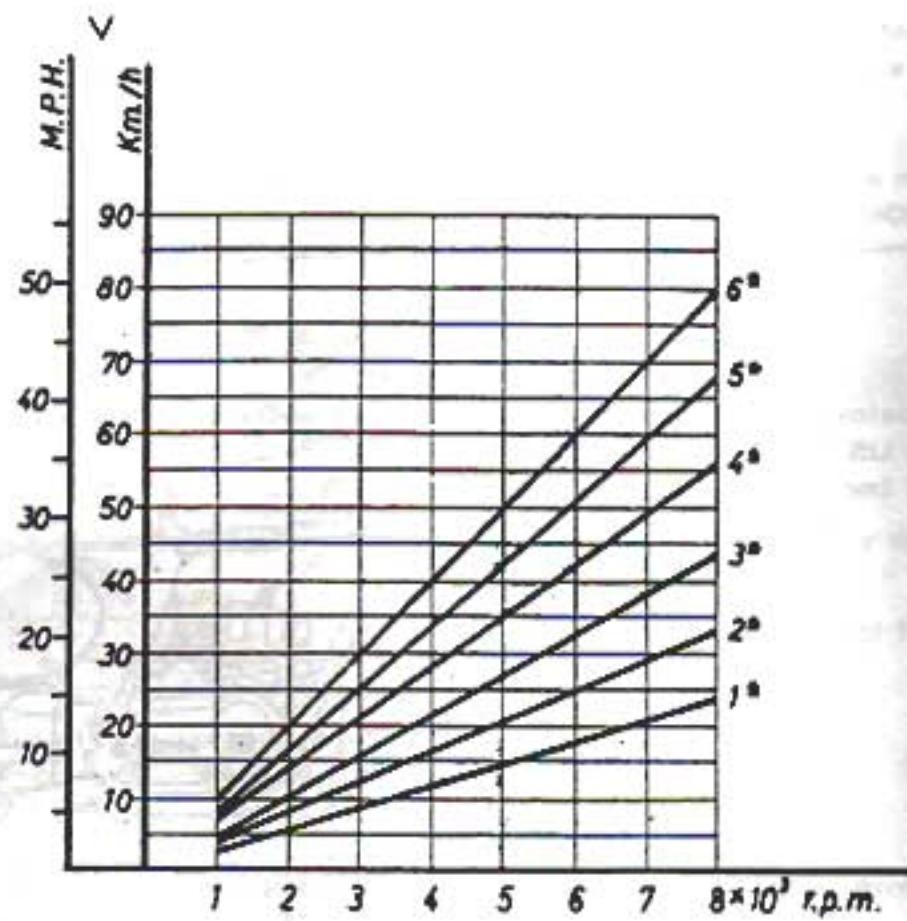
PIÑÓN SALIDA CAMBIO	12 dientes
Rueda dentada s/cubo trasero	52 dientes
Cadena (paso)	12,7 mm. (1/2")
- diámetro rodillos	8,51 mm. (0,335")
- ancho entre placas	7,75 mm. (0,305")

RUEDAS

	Llanta	Ruedas		Neumáticos	
		Cantidad	Dimensiones (mm.)	Tipo	Dimensiones
Rueda delantera	WM1/1.6	36	3 x 217	trial	2,50" x 20"
Rueda trasera	WM2/1.85	36	3 x 160	trial	3,75" x 17"

Volver a apretar la tuerca fijación brida superior y verificar nuevamente el juego de la dirección, para repetir estas operaciones si no hubiera quedado correcto.

La operación de ajuste del juego de la dirección, requiere ciertas herramientas especiales por lo que, si no están en poder del usuario, es recomendable dejar en manos de un taller especializado la realización de la misma.



RODAMIENTOS

	Cantidad	Tipo	Dimensiones	Número
Cigüeñal	2	radial (juego C-3)	25 x 52 x 15	6205/C-3
Rueda dentada de embrague	1	doble hilera bolas	17 x 40 x 17,5	3203
Eje primario l/derecho	1	radial	20 x 42 x 12	6004
Eje primario l/izquierdo	1	contacto angular	12 x 37 x 12	7301
Eje secundario l/derecho	1	radial	12 x 37 x 12	6301 NR
Eje secundario l/izquierdo	1	radial	17 x 47 x 14	6303
Ruedas:				
delantera	2	radial	17 x 35 x 10	6003
trasera	2	radial	17 x 40 x 12	6203

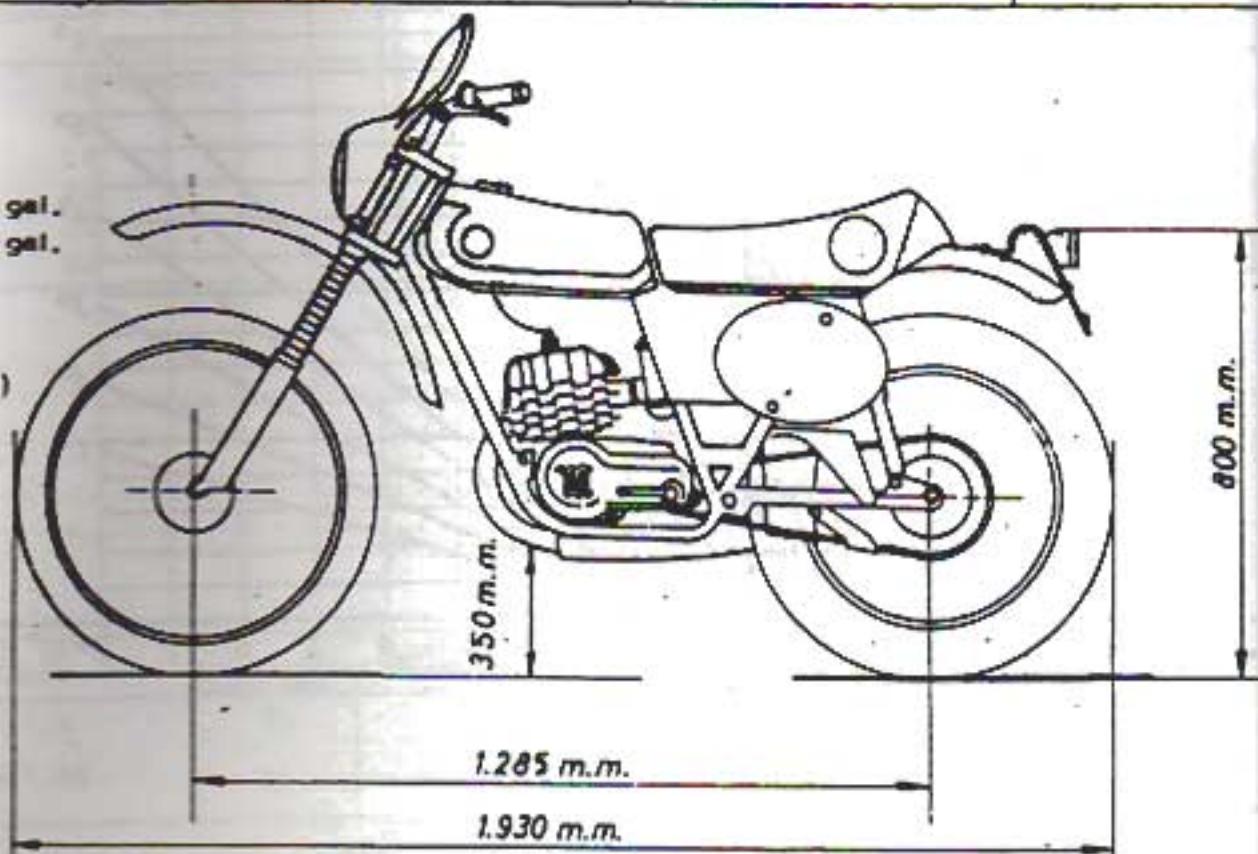
DIMENSIONES GENERALES

Capacidad depósito:

$$5,1 \text{ L.} \left\{ \begin{array}{l} 1,34 \text{ USA gal.} \\ 1,12 \text{ Imp. gal.} \end{array} \right.$$

Peso:

74 Kg. (163,1 lbs.)



RECOMENDACIONES DE SERVICIO

Aunque por las instrucciones facilitadas en este manual puede conseguirse un positivo mantenimiento de la motocicleta, hay que prever no obstante la necesidad de reparación que a su debido tiempo irá precisando. Para ello, es importante se tengan presente los siguientes puntos:

- Toda asistencia especializada o reparación debe ser efectuada por un Servicio Montesa debidamente autorizado. La Agencia Distribuidora en la zona informará de los Servicios Técnicos a donde puede recurrirse.
- Para garantizar el perfecto funcionamiento de todos los diferentes órganos de la motocicleta, debe recordarse que los recambios es preciso se efectúen siempre con las piezas originales MONTESA.
- En los pedidos de recambios será necesario detallar:
 - a/ Artículo de la pieza necesaria, fácilmente localizable en las hojas de despiece del presente manual o - catálogo.
 - b/ Número de la motocicleta, fácilmente localizable sobre los cárteres motor y sobre bastidor.

Observación:

Las instrucciones y datos técnicos que se dan en este manual lo son a título descriptivo, pudiendo sufrir variación algunas partes de la máquina durante la vigencia del mismo.

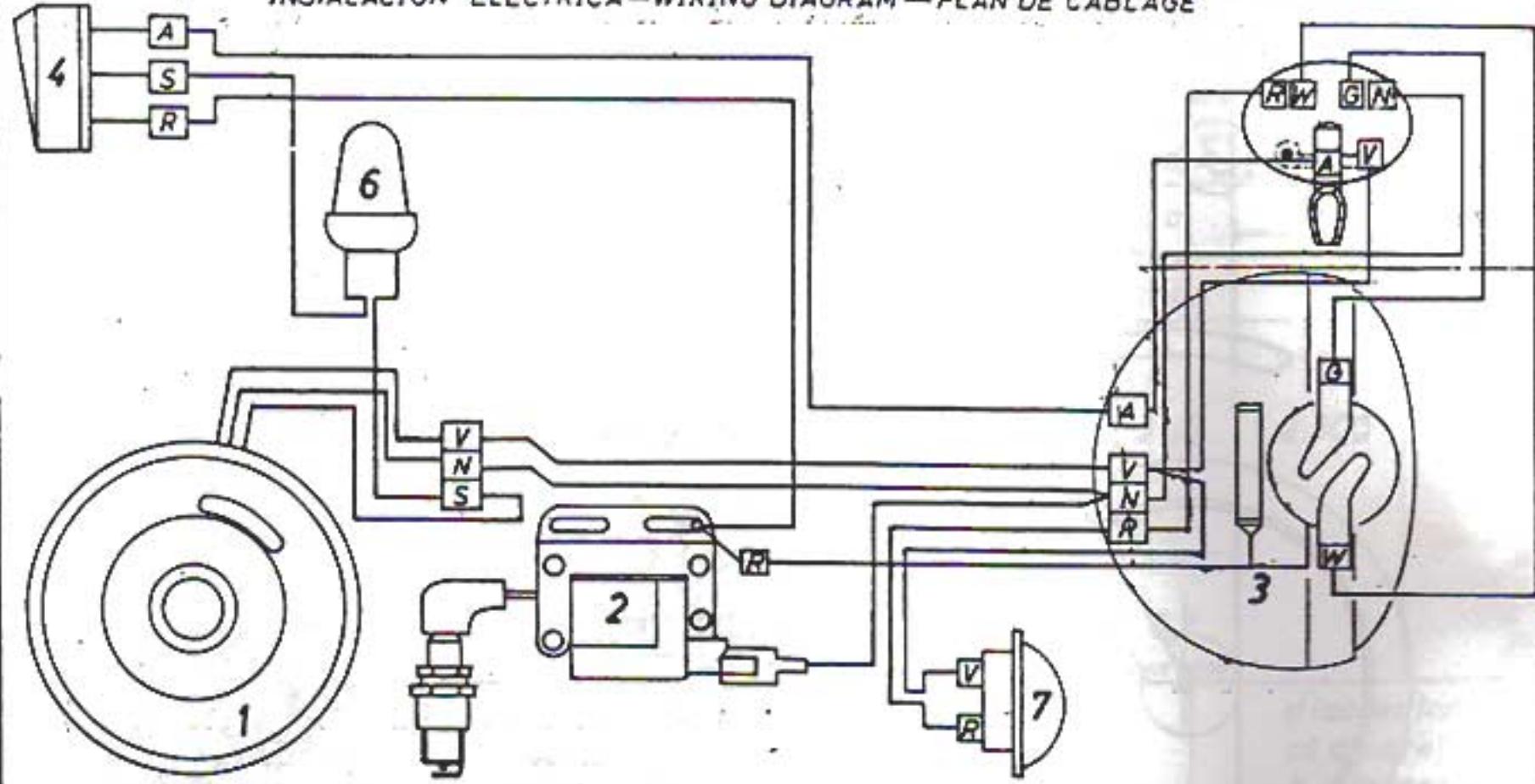
RECOMENDACIONES DE SERVICIO

Aunque por las instrucciones facilitadas en este manual puede conseguirse un positivo mantenimiento de la motocicleta, hay que prever no obstante la necesidad de reparación que a su debido tiempo irá precisando. Para ello, es importante se tengan presente los siguientes puntos:

- Toda asistencia especializada o reparación debe ser efectuada por un Servicio Montesa debidamente autorizado. La Agencia Distribuidora en la zona informará de los Servicios Técnicos a donde puede recurrirse.
- Para garantizar el perfecto funcionamiento de todos los diferentes órganos de la motocicleta, debe recordarse que los recambios es preciso se efectúen siempre con las piezas originales MONTESA.
- En los pedidos de recambios será necesario detallar:
 - a/ Artículo de la pieza necesaria, fácilmente localizable en las hojas de despiece del presente manual o catálogo.
 - b/ Número de la motocicleta, fácilmente localizable sobre los cárteres motor y sobre bastidor.



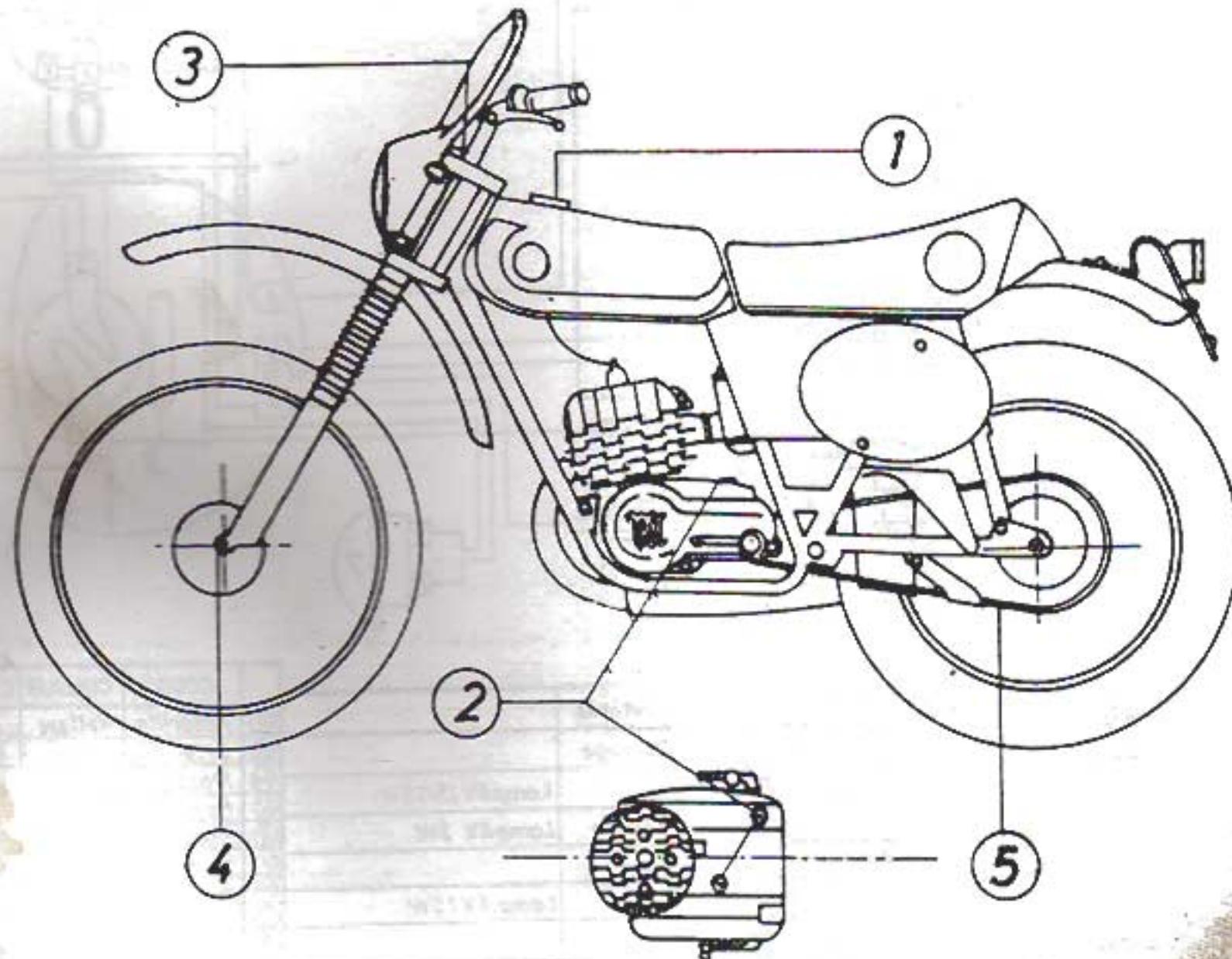
INSTALACION ELECTRICA—WIRING DIAGRAM—PLAN DE CABLAGE



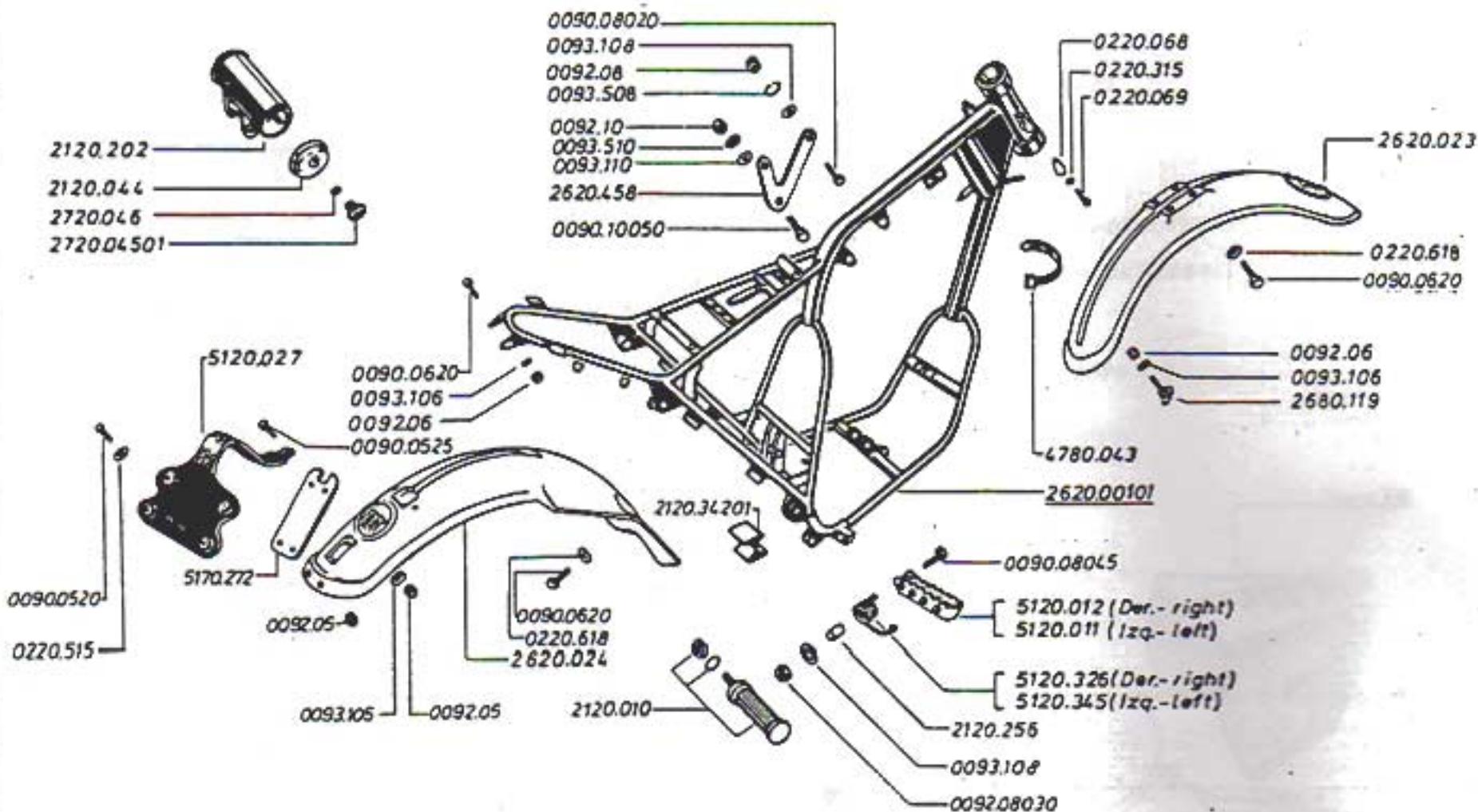
1	Volante magnético	Magneto flywheel	Volant magnétique	
2	Bobina A.T	Ignition coil	Bobine d'allumage	
3	Faro delantero	Head lamp	Phare	Lamp.6V.15/15W
4	Faro piloto	Tail light	Lanterne arrière	Lamp.6V. 3W.
5	Conmut.s./manillar	Handle switch	Interrupteur	
6	"Stop"	"Stop"	"Stop"	Lamp.6V.15W.
7	Avisador acústico	Horn	Avertisseur	

	COLOR	COLOUR	COULEUR
Ⓐ	Amarillo	Yellow	Jaune
Ⓖ	Gris	Gray	Gris
Ⓜ	Morado	Purple	Violet
Ⓝ	Negro	Black	Noir
Ⓟ	Rojo	Red	Rouge
Ⓠ	Verde	Green	Vert
Ⓡ	Blanco	White	Blanc
Ⓢ	Rosa	Pink	Rosé
Ⓣ	Marrón	Brown	Marron

ENGRASE - LUBRICATION - GRAISSAGE



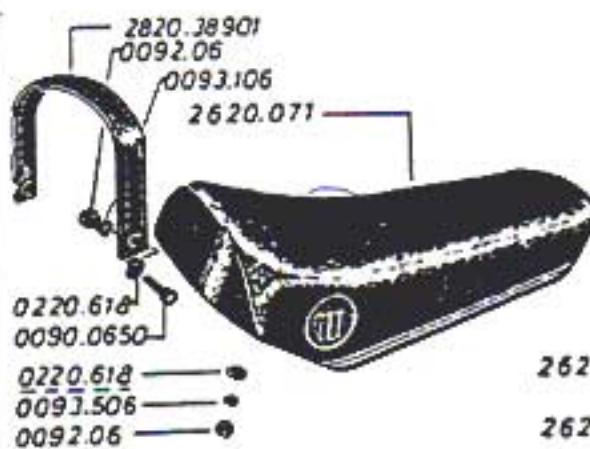
Lugar Point Sujet	Aceite - Oil - Huile					Renovación Renewal Renovation			
	Tipo Typo	Cantidad - Quantity - Quantité							
		C.C	USAT fl.oz	GB fl.oz					
1 Motor Engine Moteur	SOPRAL-T-2	3%	mezcla mixture melange	Km. —	Miles —	2.500	1500		
	SAE-40 ESPECIAL 2T	4%							
2 Cambio, embrague y transmision primaria. Gearbox, clutch and primary drive Boite de vitesses, embrague et trans. primaire.	SAE-10W30	900	30,5	31,5					
3 Suspension delantera Front suspension Fourche avant	HIDRALEX-04	170	5,6	6,2 por brazo - per leg - pour bras					
4 Reenvio cuenta kilometros Speedometer hub gear drive Entraîneur du compteur	Grasa Grease Graisse	discrecional at discretion à discréction			discrecional at discretion à discréction				
5 Cadena Chain Chaine	SAE 40	discrecional at discretion à discréction			discrecional at discretion à discréction				



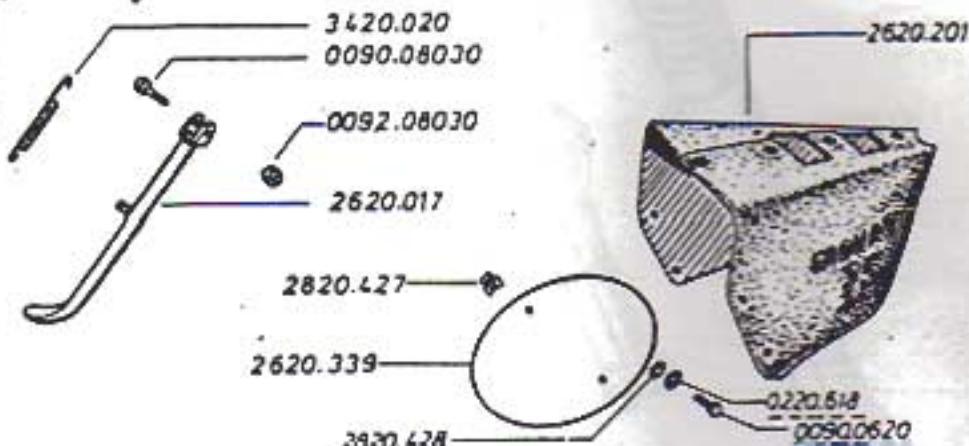
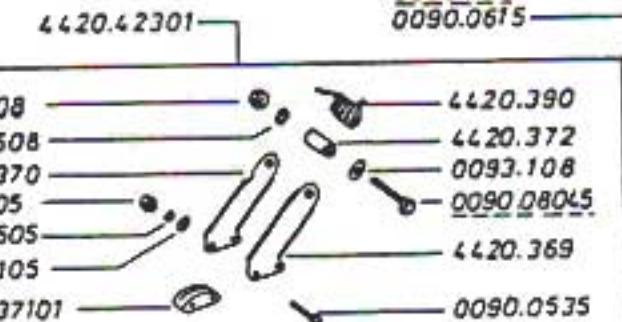
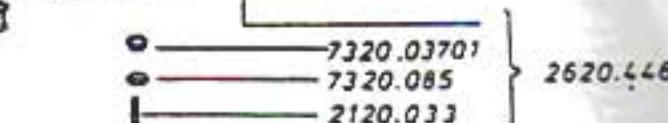
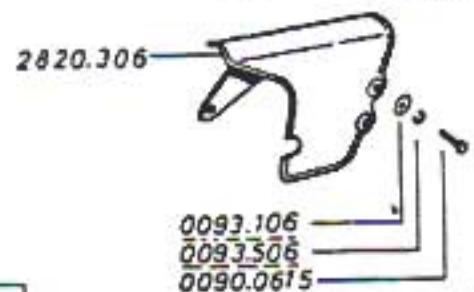
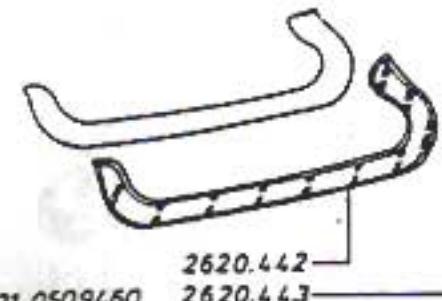
2

ENDURO 75

GRUPO BASTIDOR I
FRAME GROUP I
GROUPE CADRE I

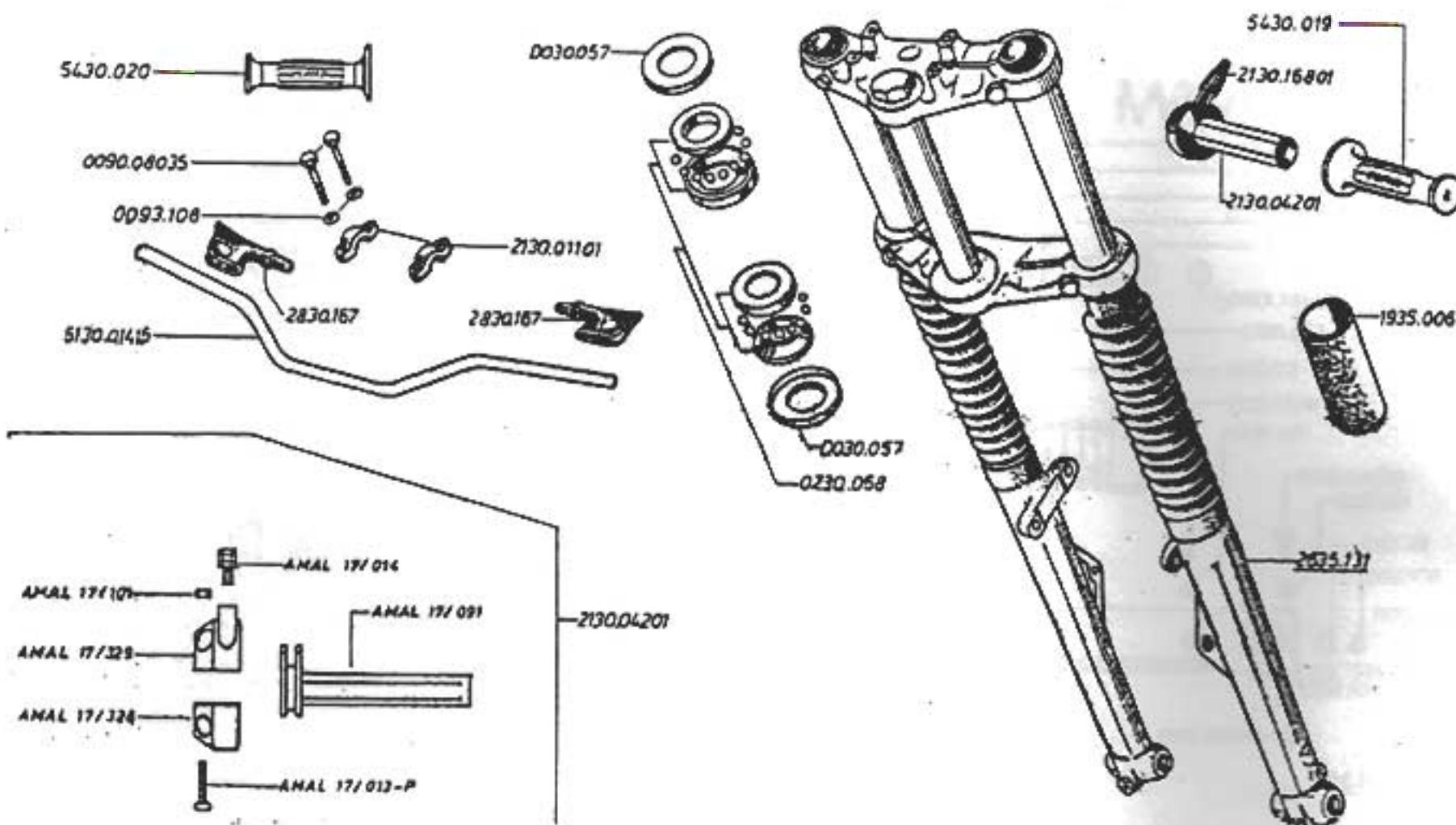


1 parte



ENDURO 75

GRUPO BASTIDOR II
FRAME GROUP II
GROUPE CADRE II

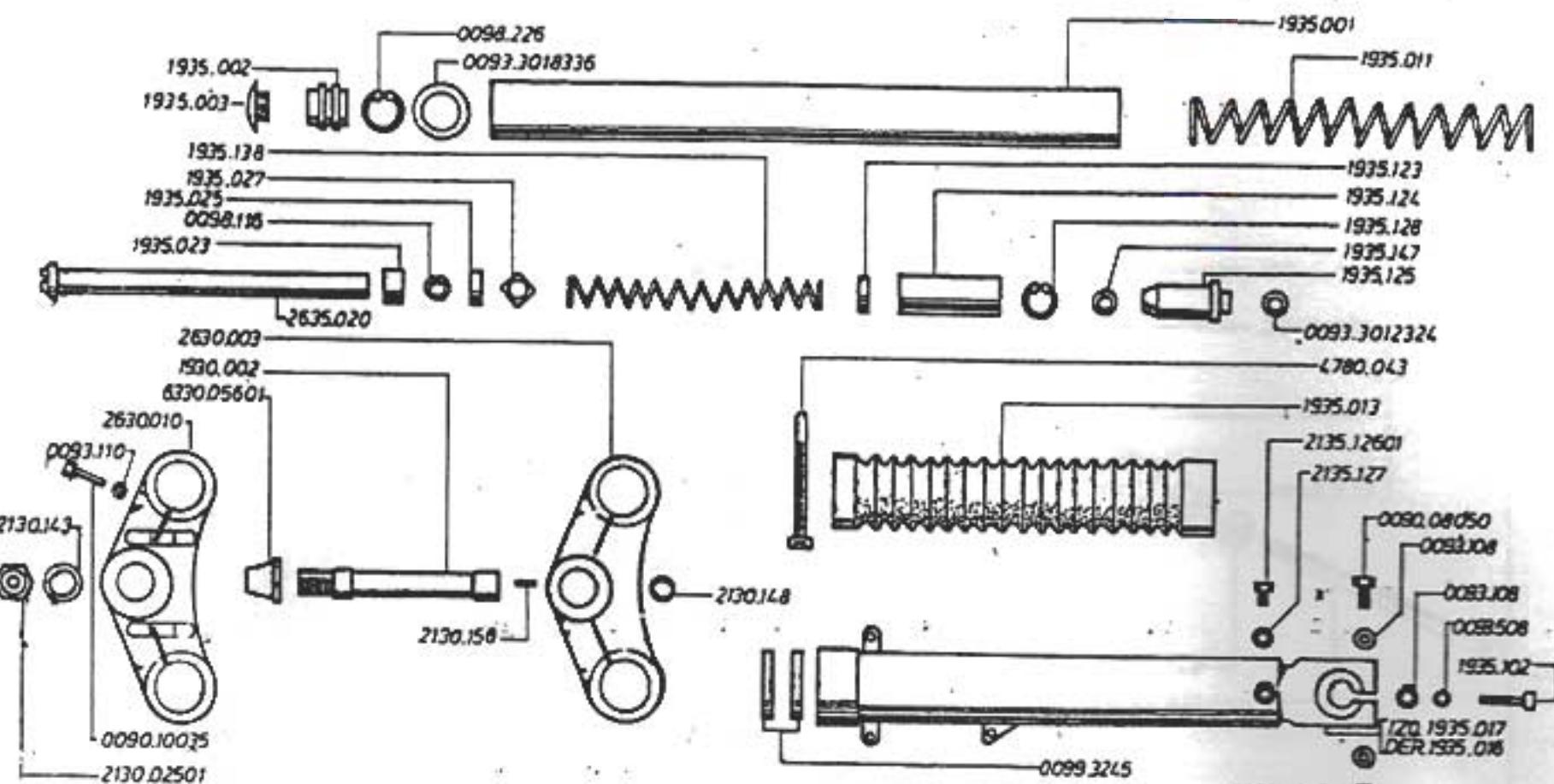


ENDURO 75

GRUPO DIRECCION Y SUSPENSION DELANTERA
STEERING AND FRONT SUSPENSION GROUP
GROUPE DIRECTION ET SUSPENSION AVANT



2



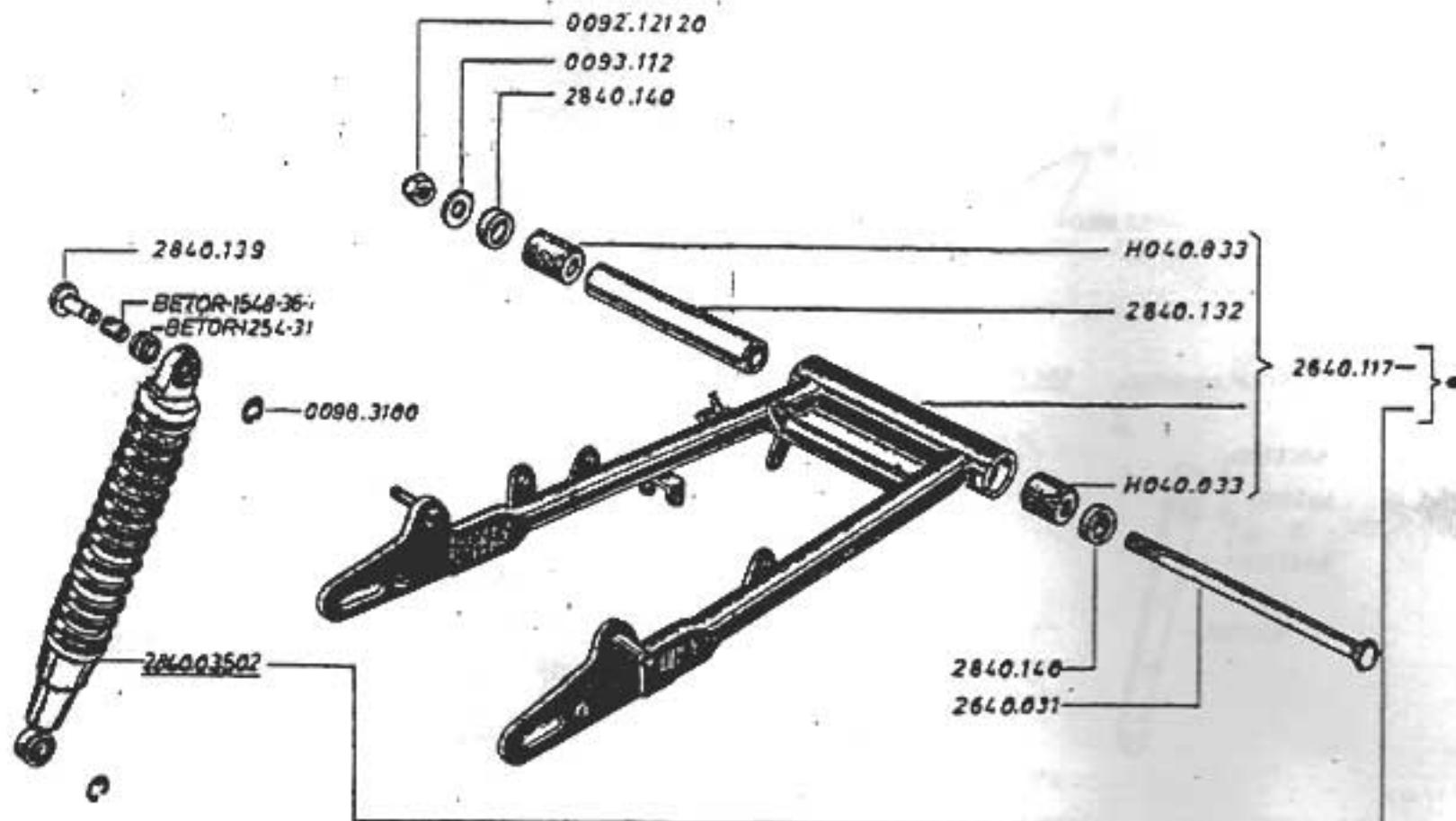
2635.131



2

ENDURO 75

DESPIECE SUSPENSION DELANTERA
EXPLODED FRONT SUSPENSION
ECLATE SUSPENSION AVANT

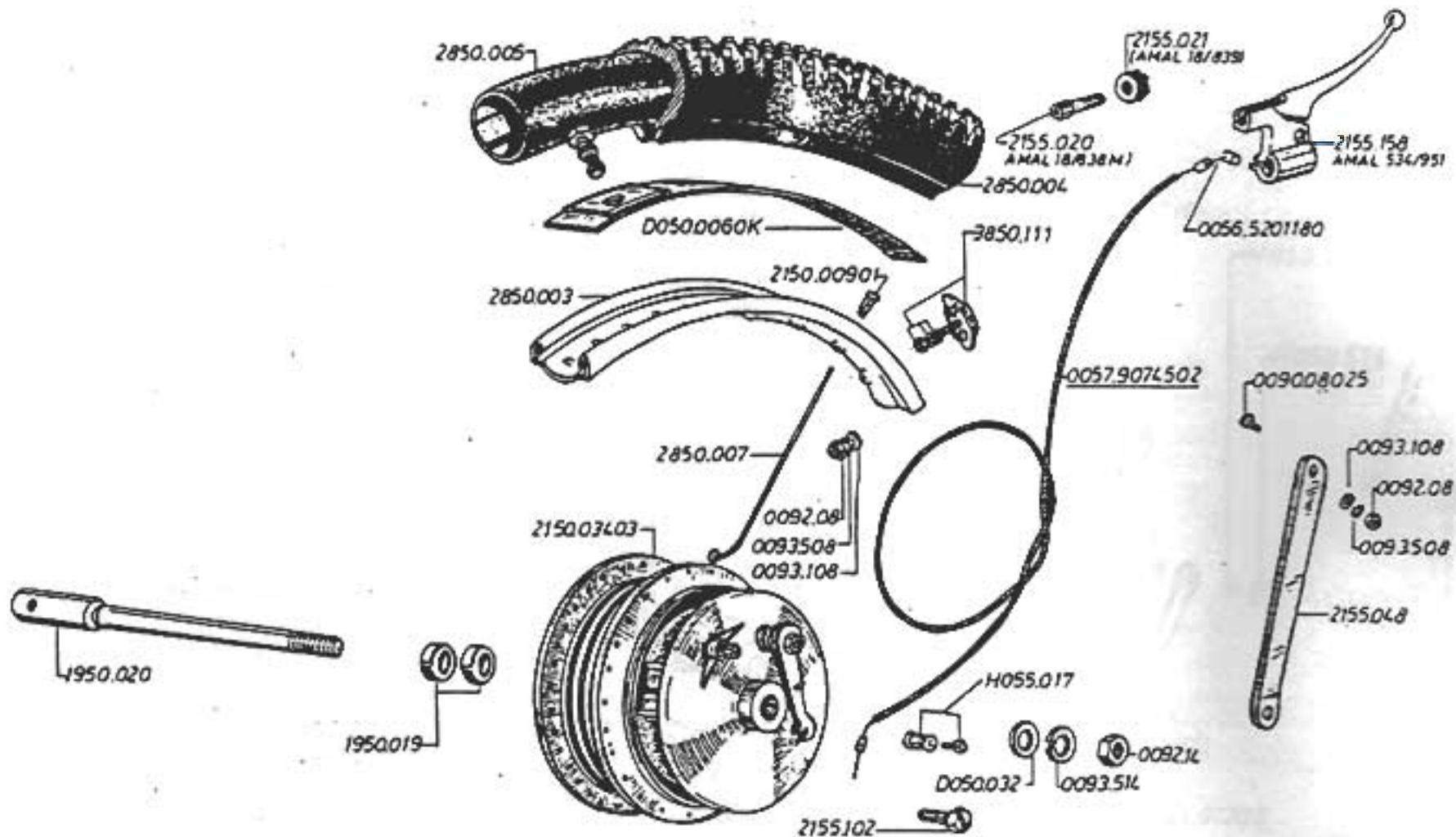


3



ENDURO 75

GRUPO SUSPENSION TRASERA
REAR SUSPENSION GROUP
GROUPE SUSPENSION ARRIERE

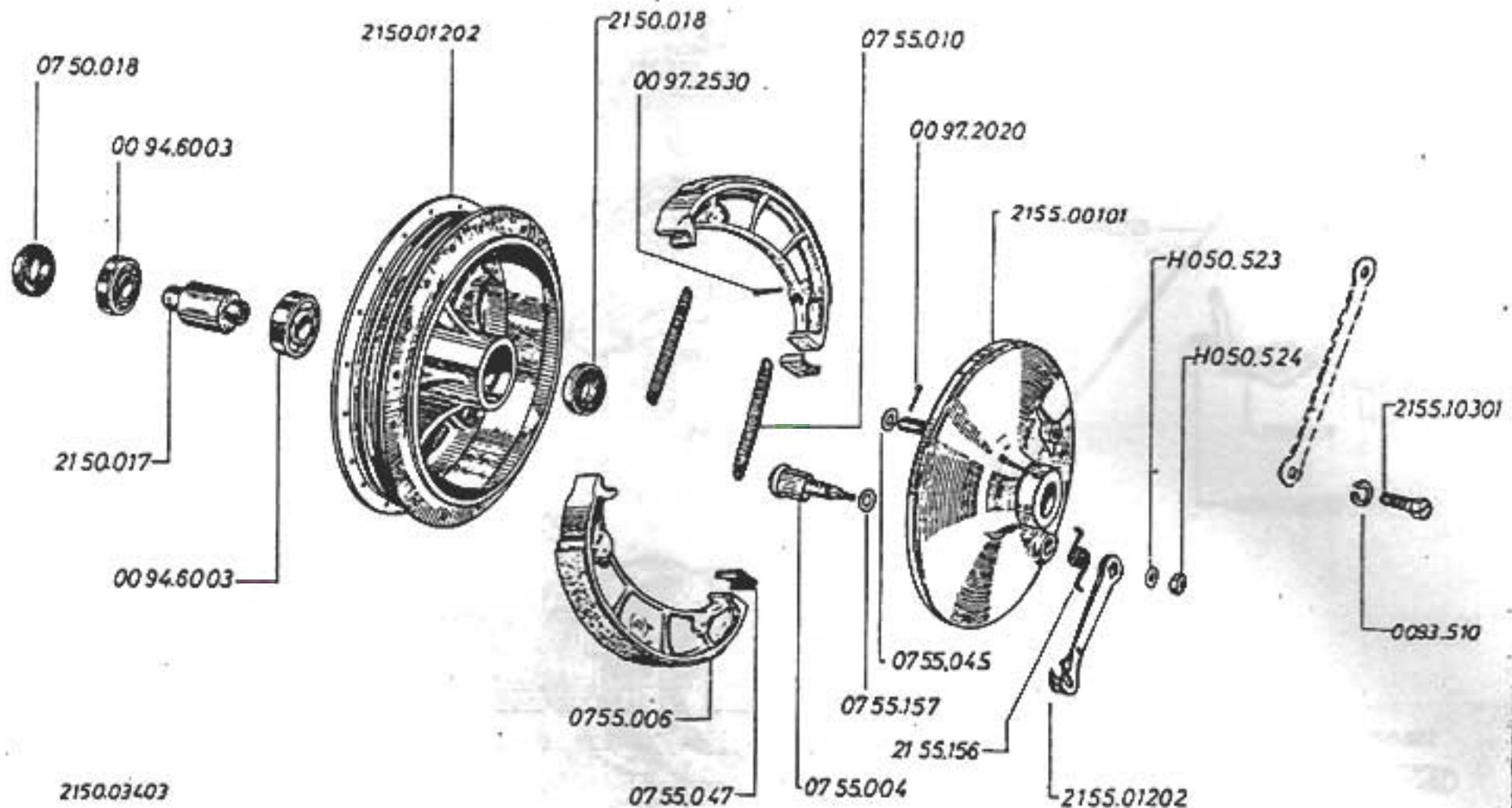


三

4

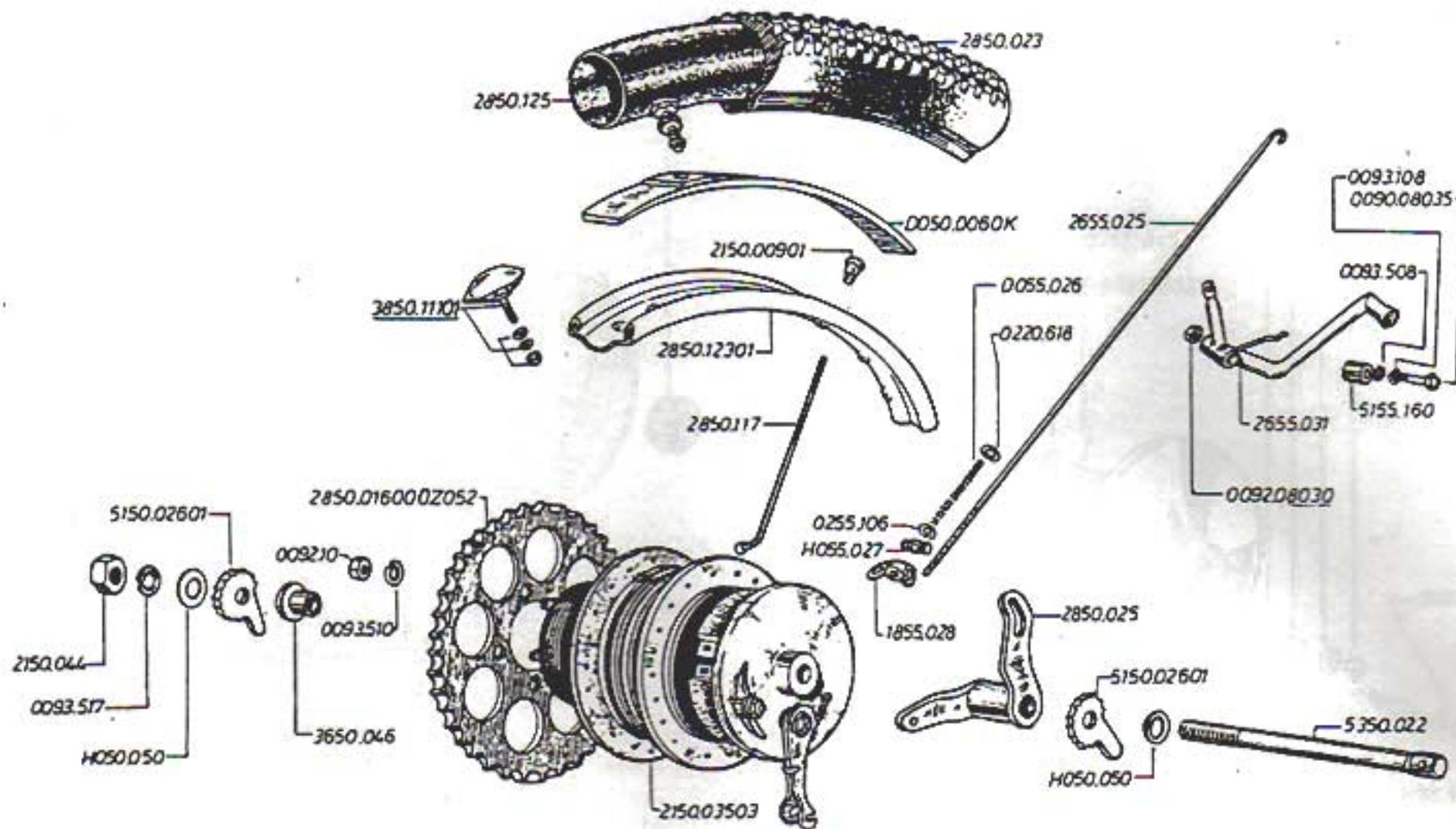
ENDURO 75

GRUPO RUEDA DELANTERA
FRONT WHEEL GROUP
GROUPE ROUE AVANT



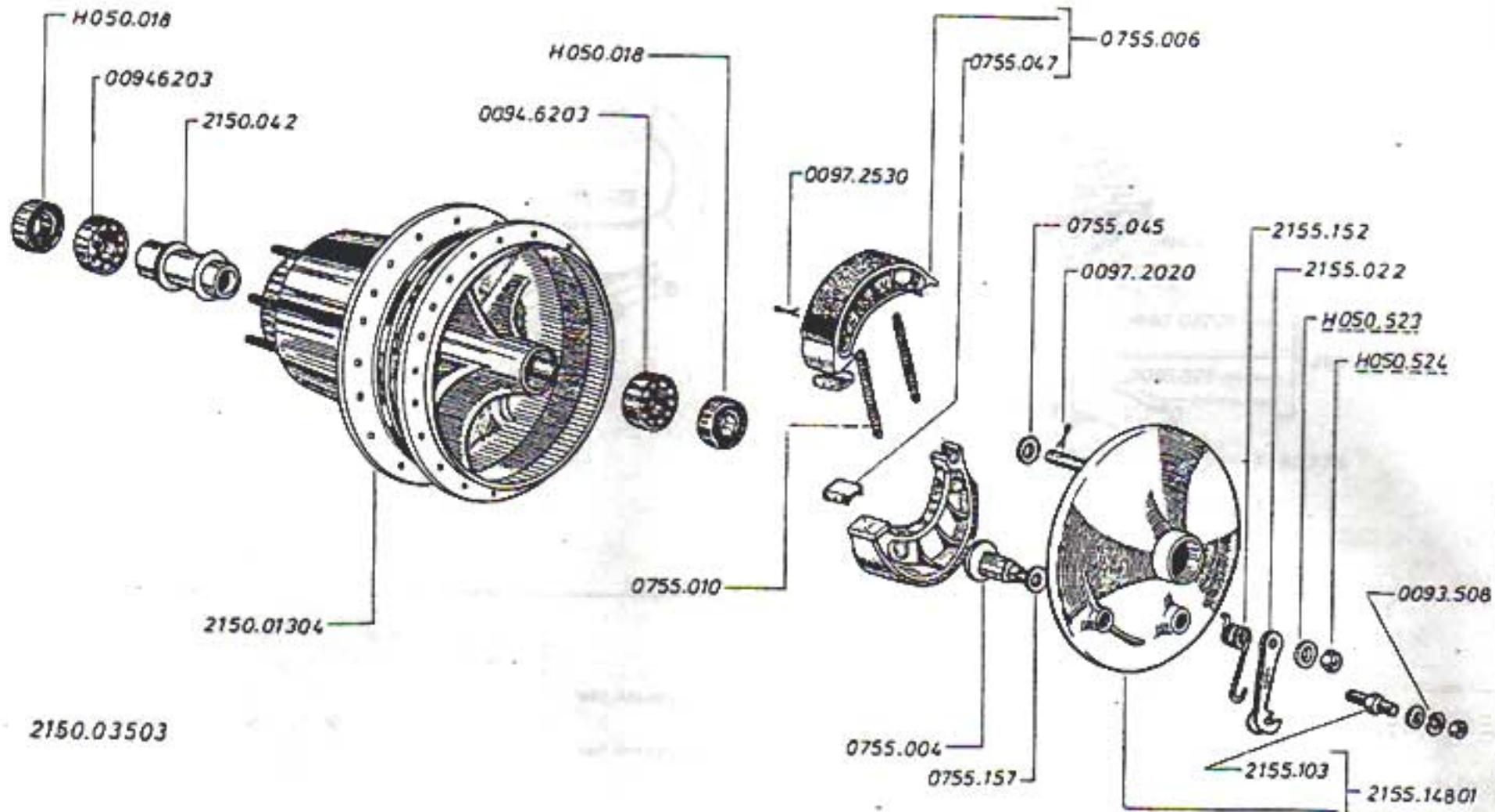
ENDURO 75

**DESPIECE CUBO RUEDA DELANTERA
EXPLODED FRONT WHEEL HUB
ECARTEMENT DU MOYEU DE ROUE AVANT**



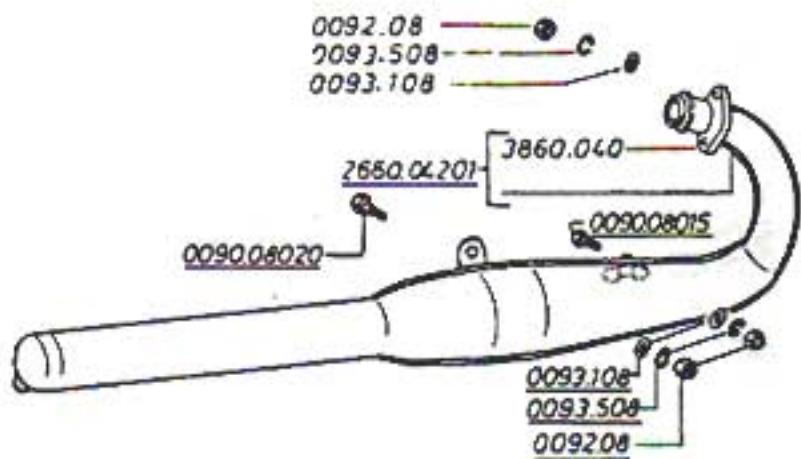
ENDURO 75

**GRUPO RUEDA TRASERA
REAR WHEEL GROUP
GROUPE ROUE ARRIERE**



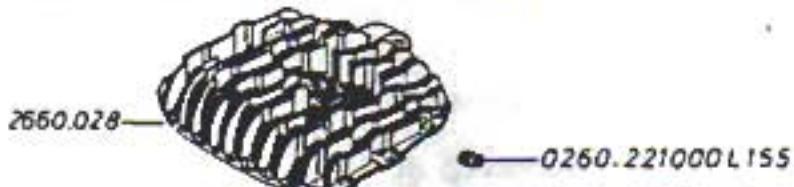
ENDURO 75

DESPIECE CUBO RUEDA TRASERA
EXPLODED REAR WHEEL HUB
ECARTEMENT DU MOYEU ROUE ARRIERE



0260.059
0093.110

0260.221000L200



2860.031
3360.161
3360.162
C.0060.021

1660.02201

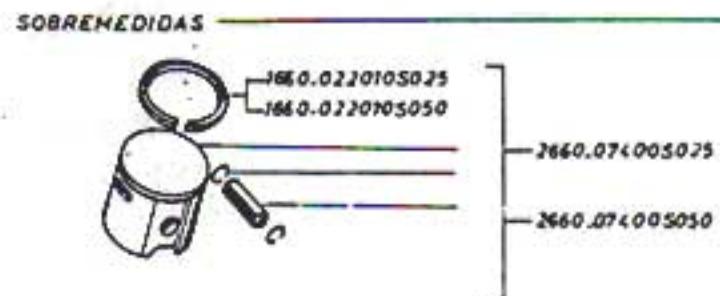
2660.07L

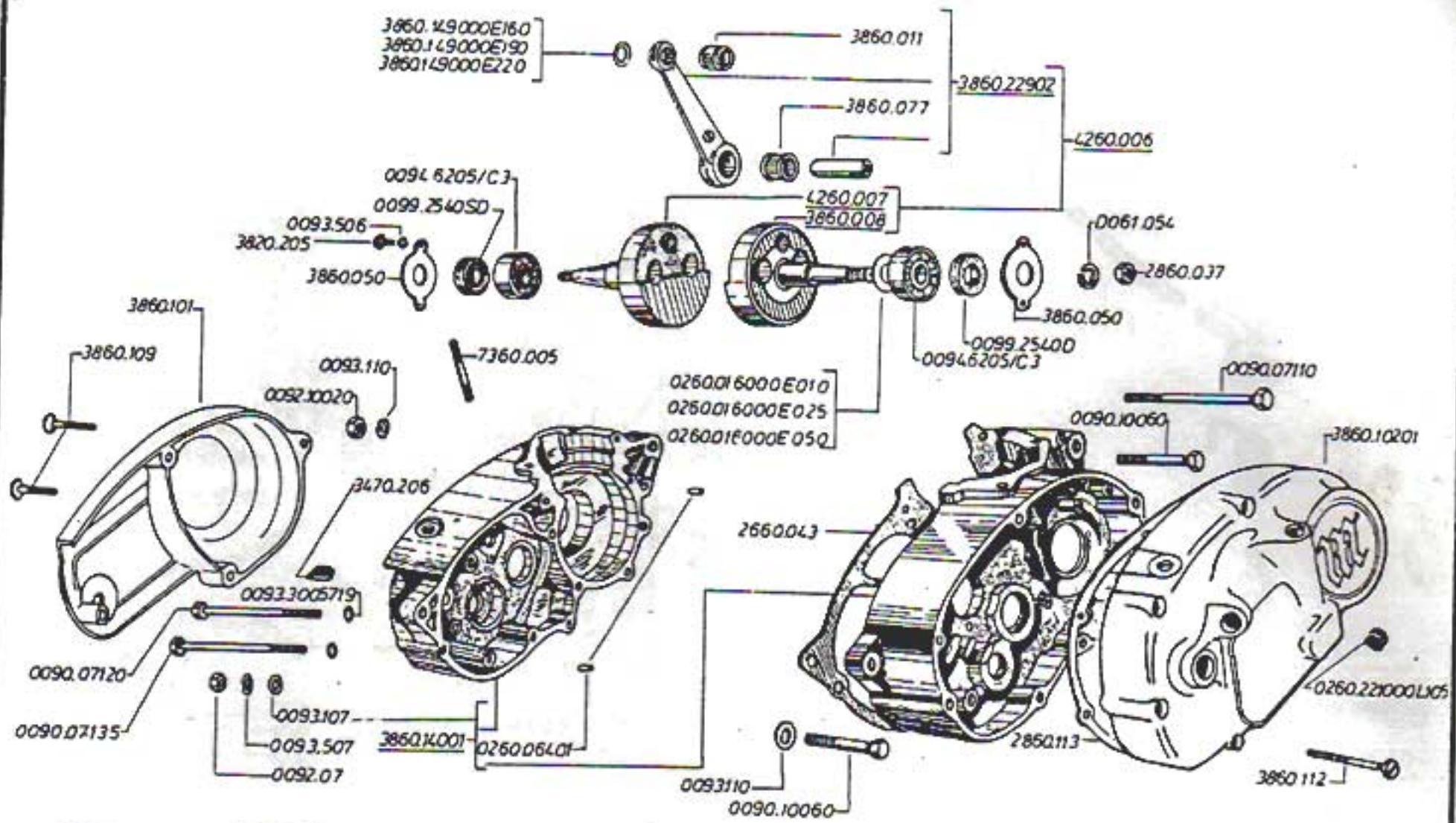
3860.176

2660.025

3860.024
0260.221000L145

2660.027

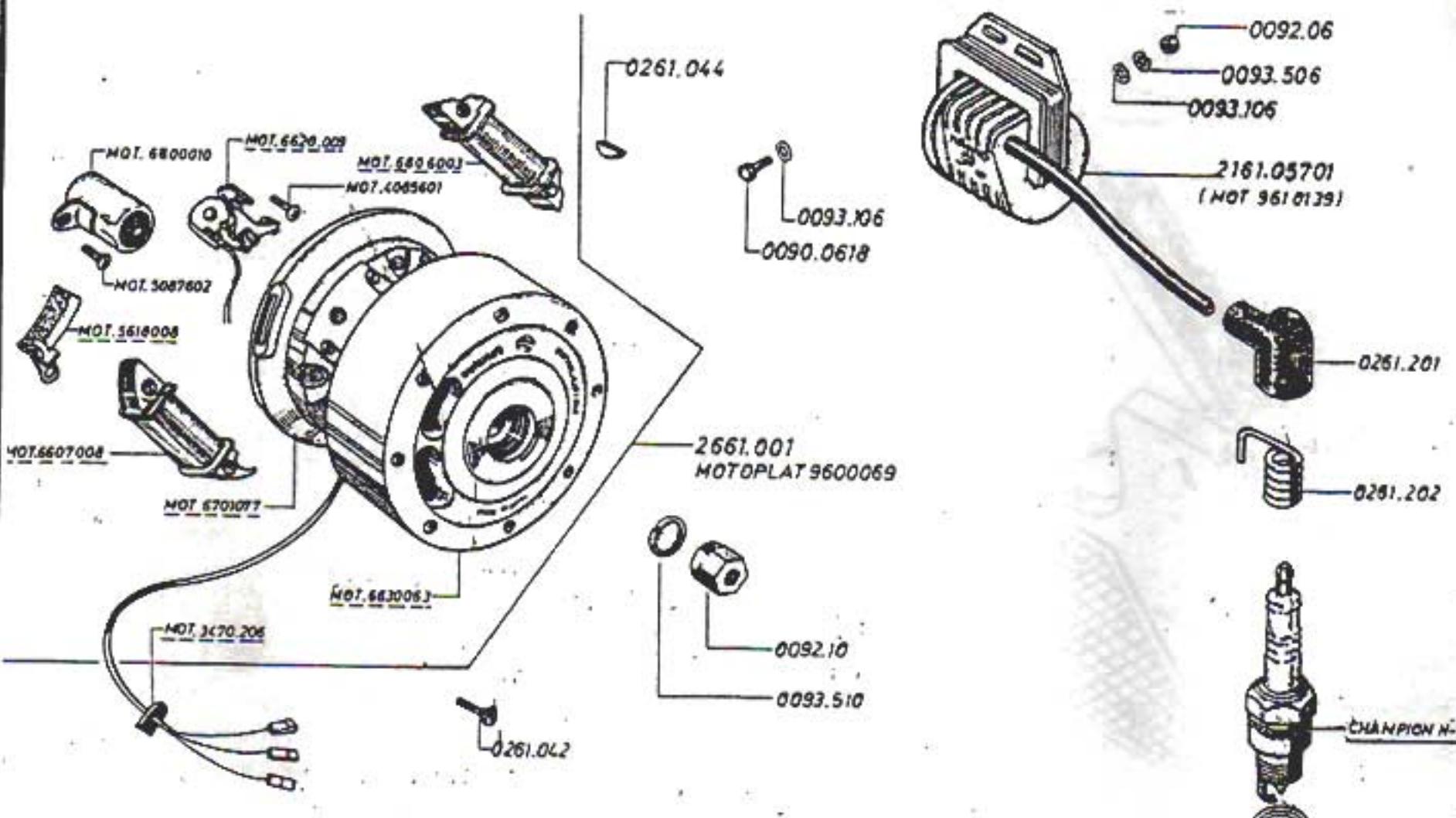




2

ENDURO 75

GRUPO MOTOR II
ENGINE GROUP II
GROUPE MOTEUR II

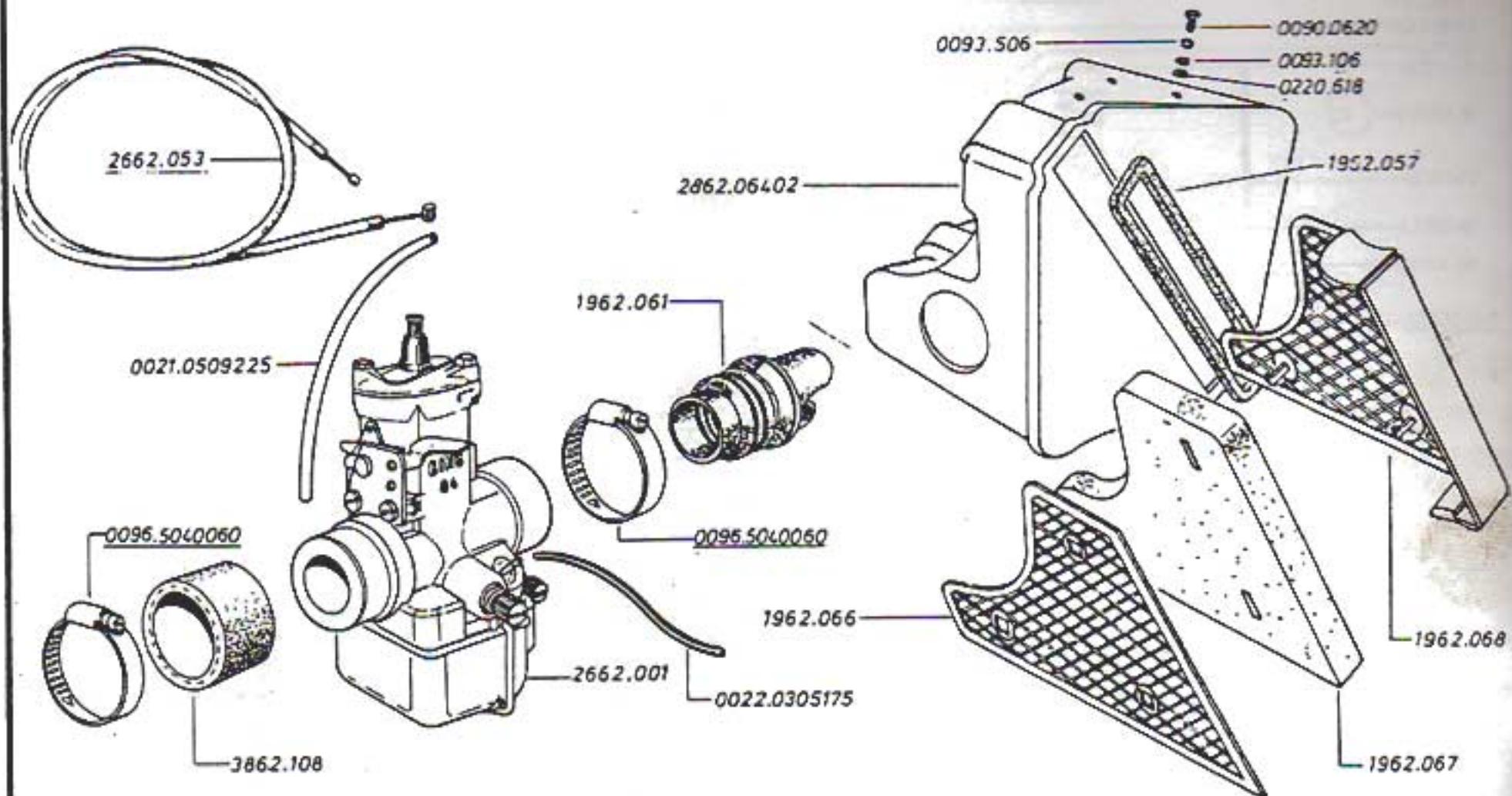


m

2

ENDURO 75

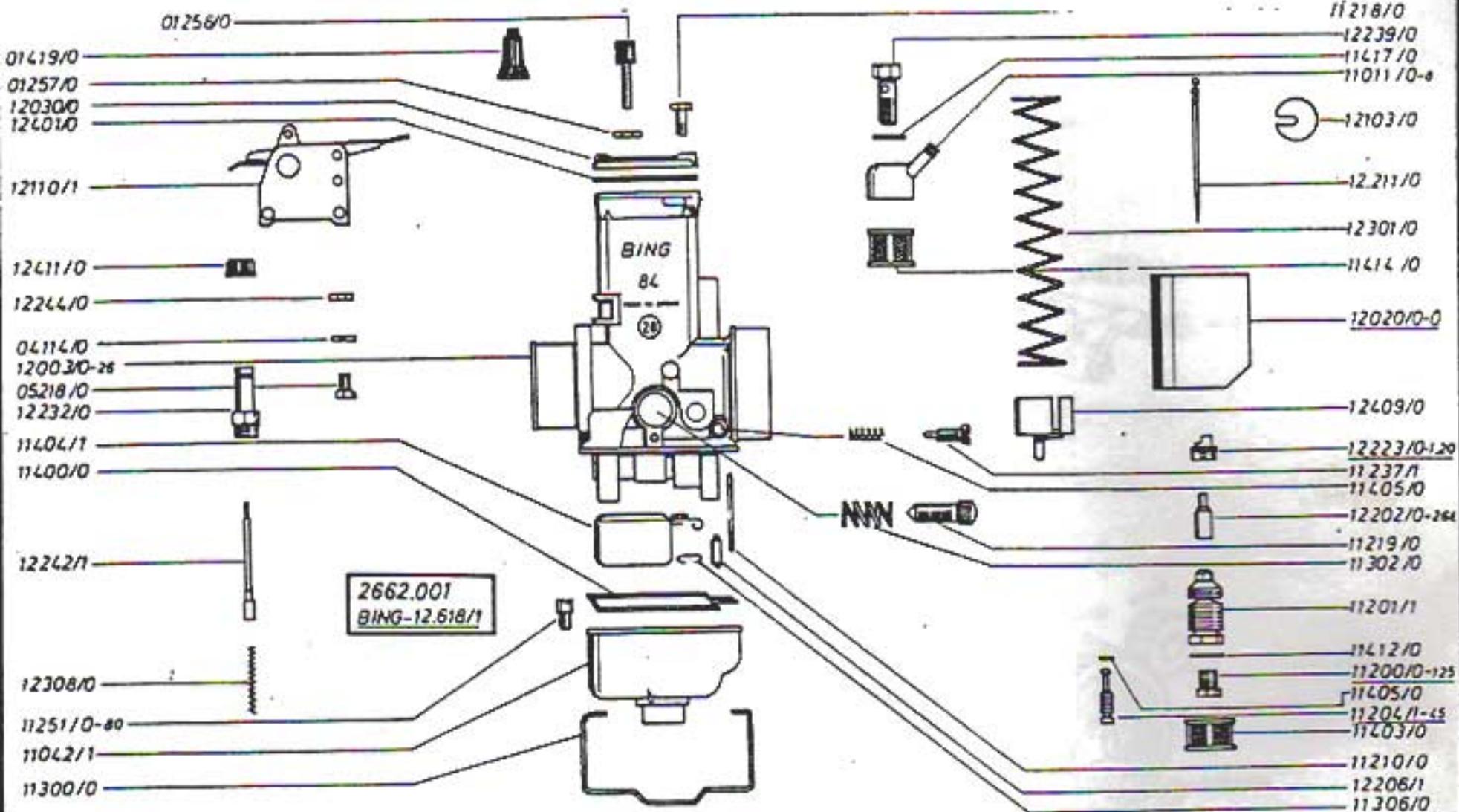
GRUPO ENCEÑIDO
IGNITION GROUP
GROUPE ALLUMAGE



1

ENDURO 75

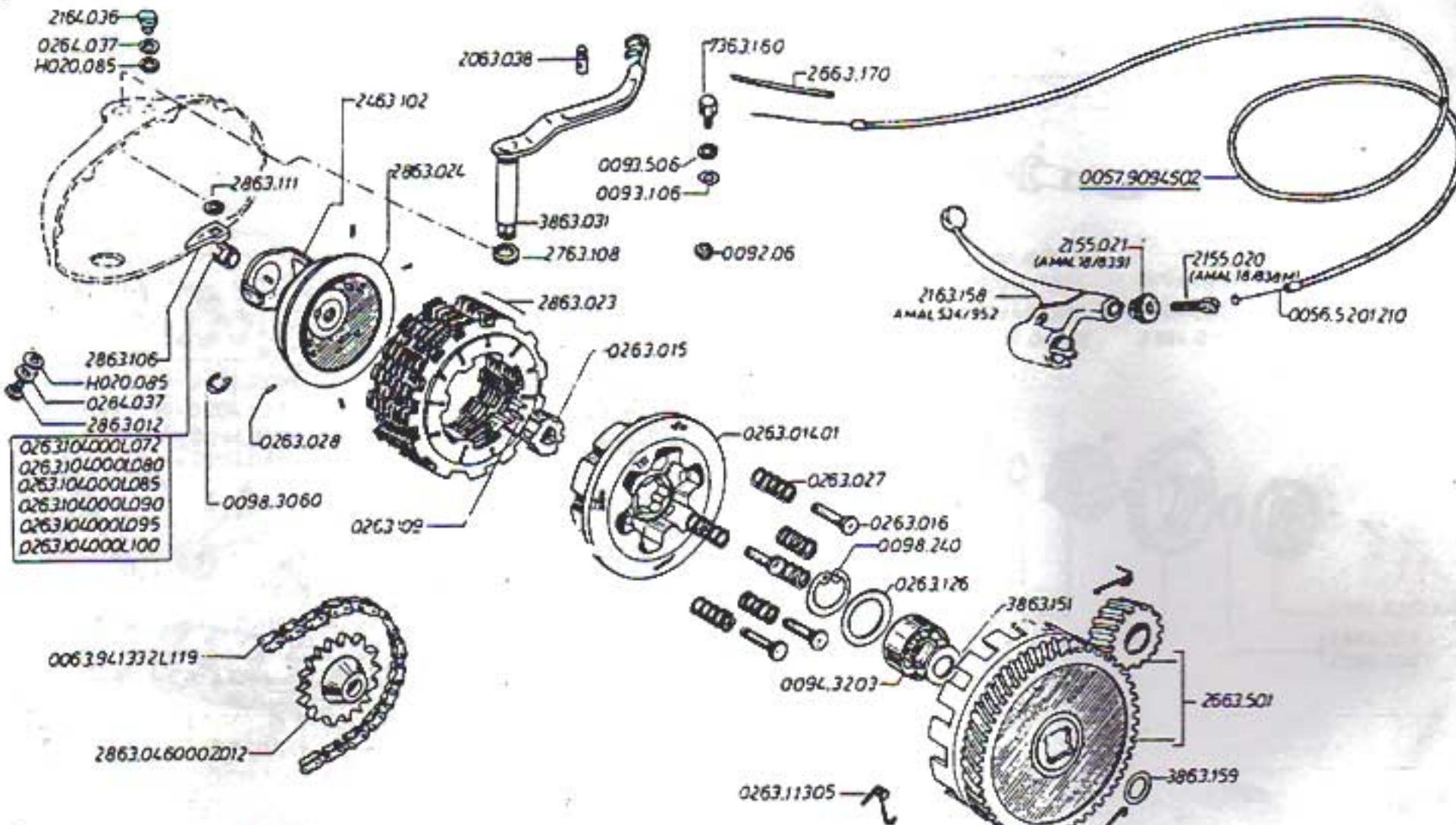
GRUPO CARBURACION
CARBURETION GROUP
GROUPE CARBURATION



1

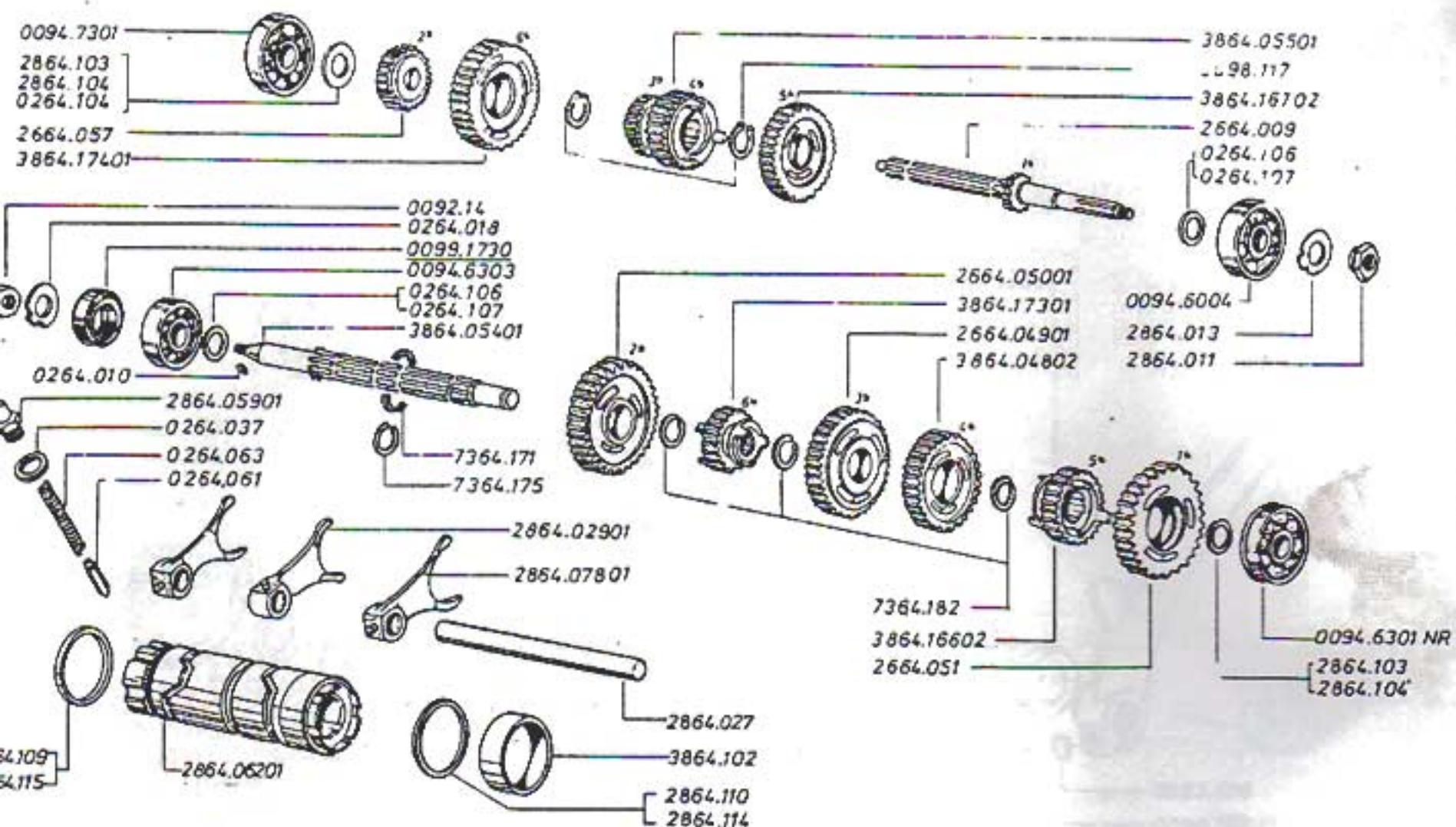
ENDURO 75

DESPIECE DEL CARBURADOR
EXPLODED CARBURETTOR
ECLATE DU CARBURATEUR



ENDURO 75

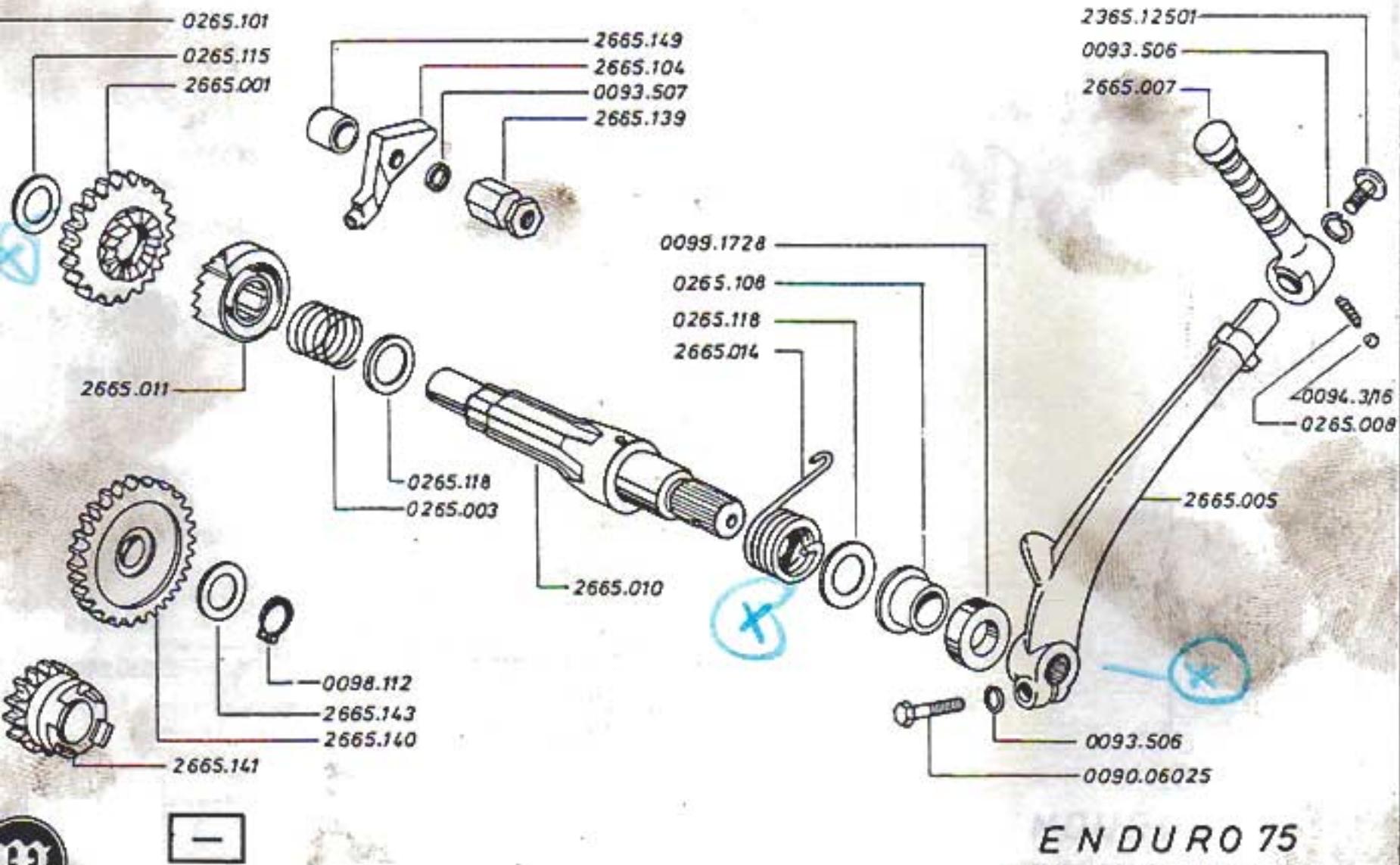
**GRUPO EMBRAGUE Y TRANSMISIONES
CLUTCH AND PRIMARY DRIVE GROUP
DUPE EMBRAYAGE ET TRANSMISSION PRIM**



ENDURO 75

GRUPO CAMBIO DE VELOCIDADES
TRANSMISSION GROUP
GROUPE BOITE DE VITESSES

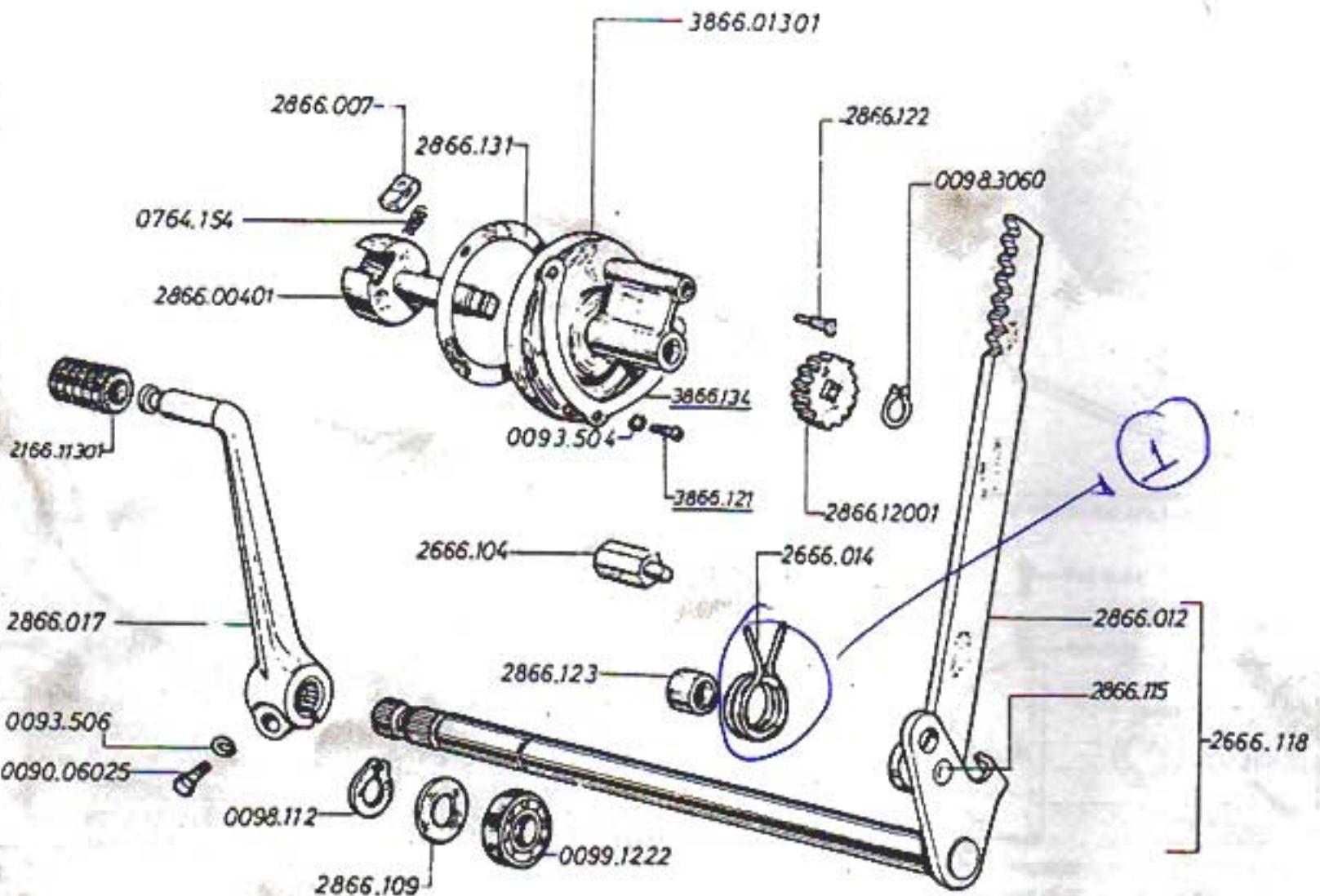




ENDURO 75

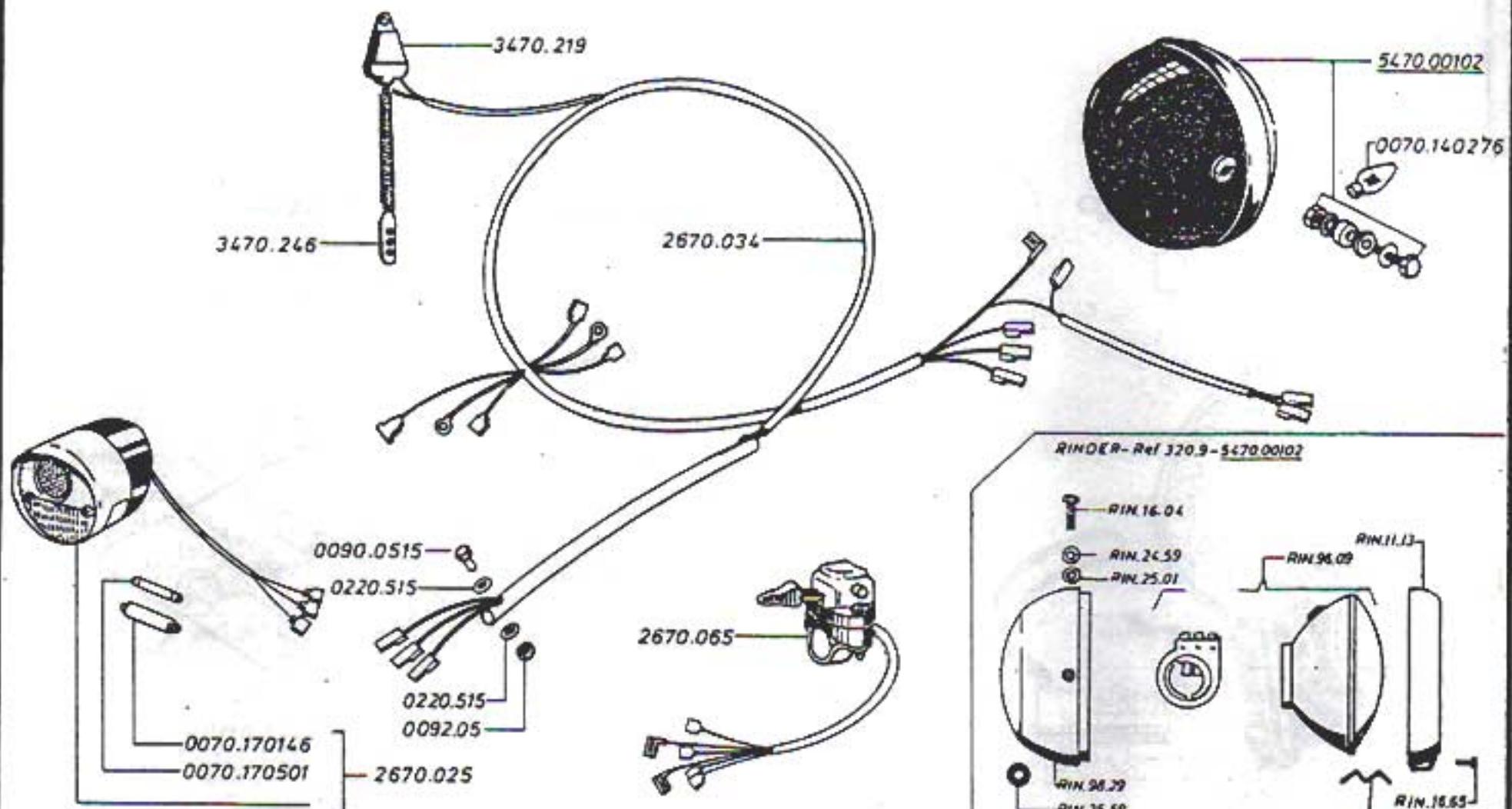
GRUPO PUESTA EN MARCHA
KICK STARTER GROUP
GROUPE DEMARREUR





ENDURO 75

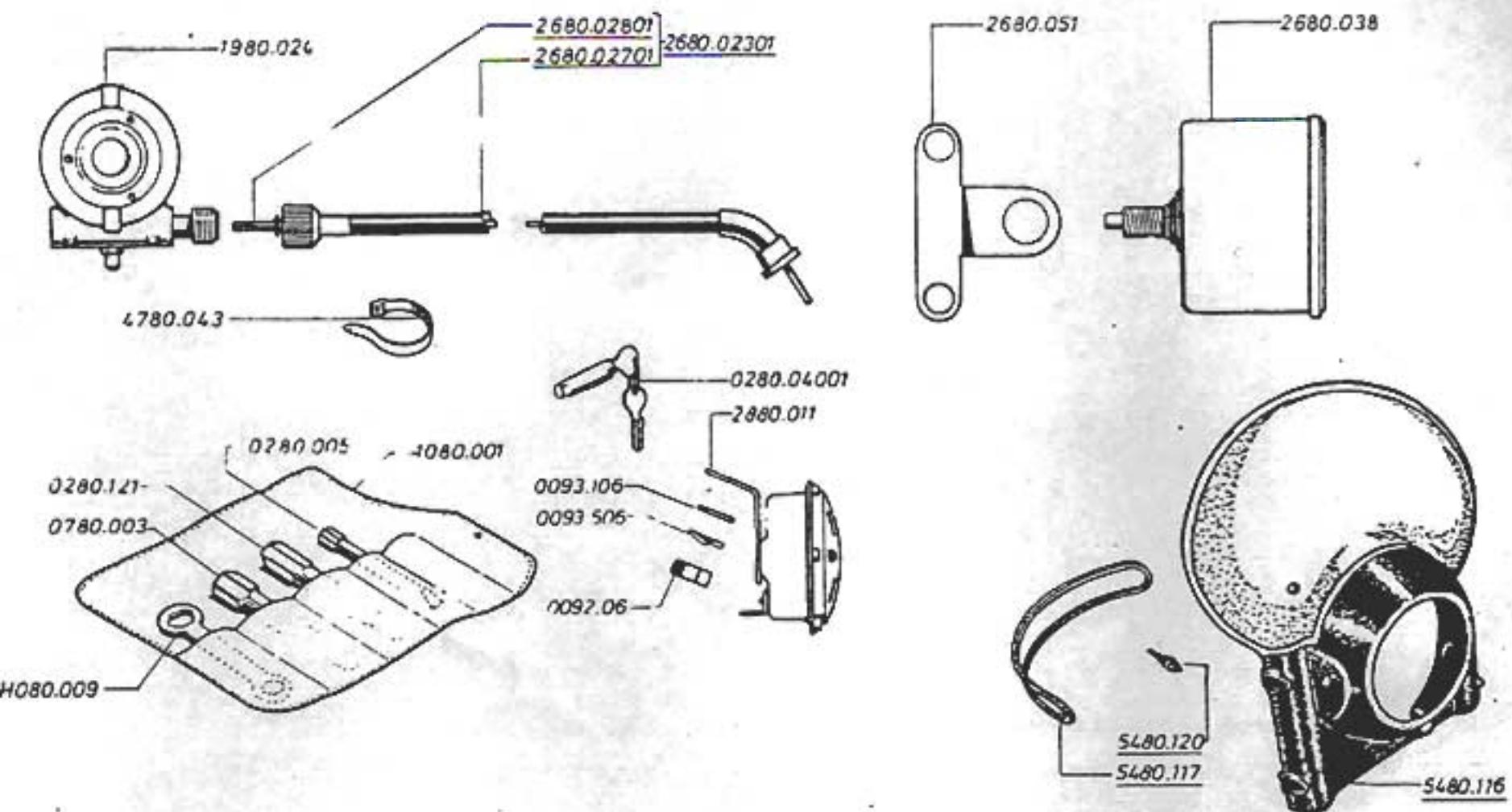
GRUPO SELECTOR
SELECTOR GROUP
GROUPE SELECTEUR



2

ENDURO 75

INSTALACION ELECTRICA
ELECTRICAL SYSTEM GROUP
GROUPE SYSTEME ELECTRIQUE



ENDURO 75

GRUPO ACCESORIOS NORMALES
STANDARD ACCESSORIES GROUP
GROUPE ACCESSOIRES STANDARD

