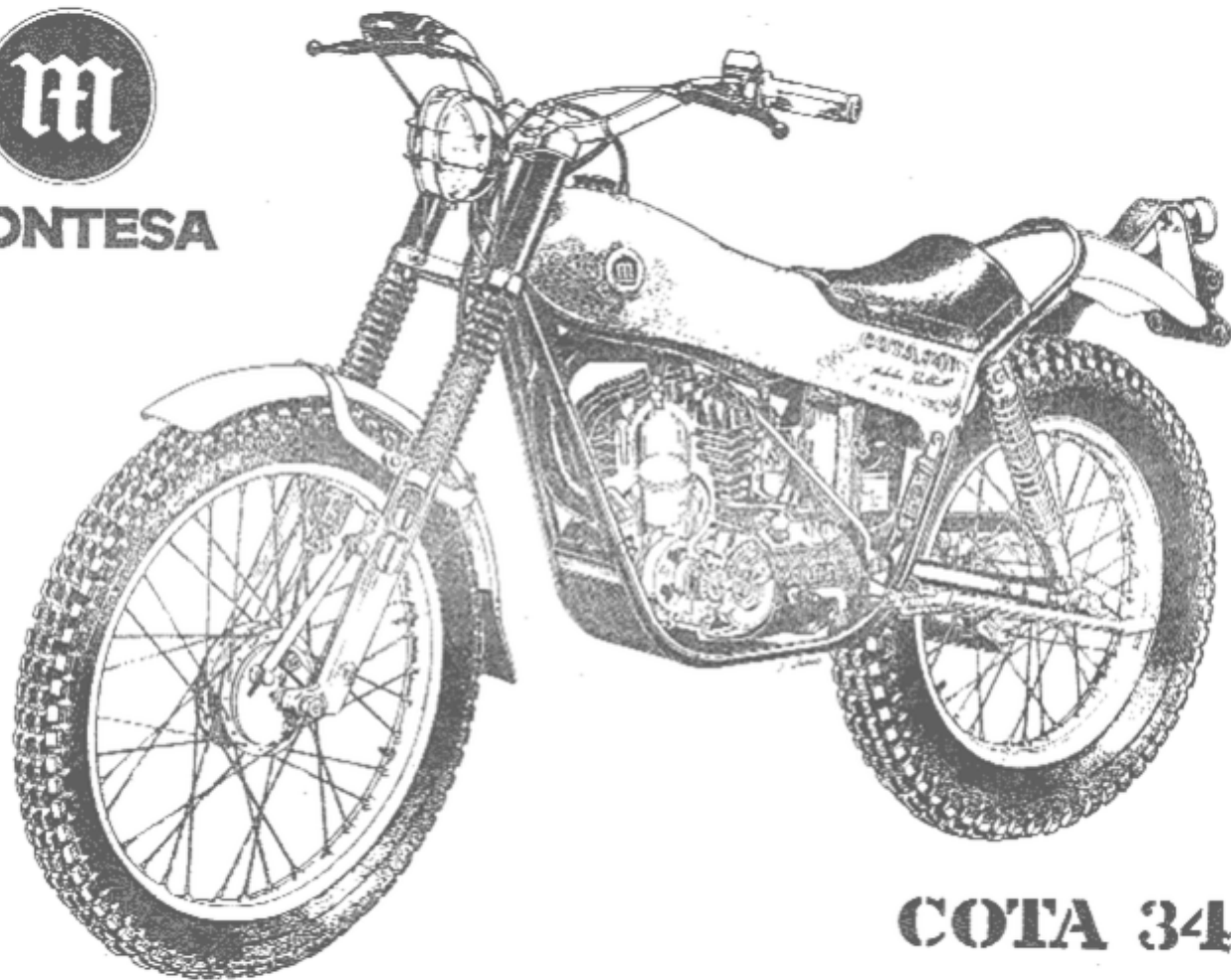




MONTESA



COTA 348



MOTOCICLETAS
MONTESA

=====

MANUAL DE INSTRUCCIONES
OWNER'S BOOK
MANUEL D'ENTRETIEN

=====

PERMANYER, S.A. -Motocicletas Montesa
Avd. Virgen de la Paloma, nº. 21-53
ESPLUGAS DE LLOBREGAT (Barcelona)- España

INDICE

		<u>Hoja nº</u>
PRESENTACION	.....	1
DESCRIPCION GENERAL	.....	2
UTILIZACION	.....	3
Carburante	.....	3
Presión de los neumáticos	.....	3
Puesta en marcha del motor	.....	3
Cambio de velocidades	.....	4
MANTENIMIENTO	.....	5
Cadena	.....	5
Embrague	.....	5
Bujía	.....	6
Frenos	.....	6
Carburador	.....	6
Filtro	.....	7
Ajuste del juego de la dirección	.....	7
CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES	.....	8
Motor	.....	8
Encendido-Bujía	.....	8
Carburador	.....	8
Reglajes y pares de apriete del motor	.....	8
Transmisión primaria	.....	9
Cambio de velocidades	.....	9
Transmisión secundaria	.....	9
Ruedas	.....	9
Gráfico velocidades	.....	10
Rodamientos	.....	11
Dimensiones Generales	.....	11
RECOMENDACIONES DE SERVICIO	.....	12
ENGRASE	.....	-
ESQUEMA INSTALACION ELECTRICA	.....	-
CATALOGO DE PIEZAS	.....	-

PRESENTACION

La motocicleta MONTESA, cuyo modelo presentamos, no requiere una atención excesiva; para su conservación basta un mínimo de cuidados para asegurarse un largo y perfecto período de servicios.

Con el presente manual pretendemos orientarle sobre estos mínimos cuidados y a la vez informarle de algunas características técnicas de su vehículo que, a no dudar, le interesarán.

PERMANYER, S. A.
Motocicletas MONTESA

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.

DESCRIPCION GENERAL

El motor, monocilíndrico de dos tiempos, cubica 305,8 c.c., con un diámetro de émbolo de 78 mm., y una carrera de 64 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 de doble cuna de gran resistencia y a la vez ligereza.

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

El carburador es concéntrico con un difusor de diámetro 27 mm., con estar- ter incorporado y toma de aire a través del filtro situado debajo del depós- ito en la zona del sillín.

El cambio es de seis velocidades, en cascada, con piñones de toma constan- te. La distribución de marchas está estudiada para poder adaptarse perfec- tamente a la práctica del trial y asimismo resultar utilizable con comodidad en desplazamientos.

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

Los frenos son de expansión interna con un diámetro de superficie de fric- ción de 110 mm.

El vehículo en conjunto, tanto por su línea, proporcionado, ligereza y ele- mentos de equipo es el resultado de una estudiada y experimentada labor de concepción en el campo del motociclismo deportivo de montaña.

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 lo equipado el motor con elementos de goma sintéticos.

PRESION 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:

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

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

- Abrir el grifo de gasolina.
- Si el motor está frío, pulsar la palanca estarter, situada en el lado derecho del carburador.
- Girar la palanca de puesta en marcha, situada en el lado derecho del motor, hasta que quede en posición de ser accionada.
- 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 ofrece mayor resistencia, la acción será mucho más efectiva).

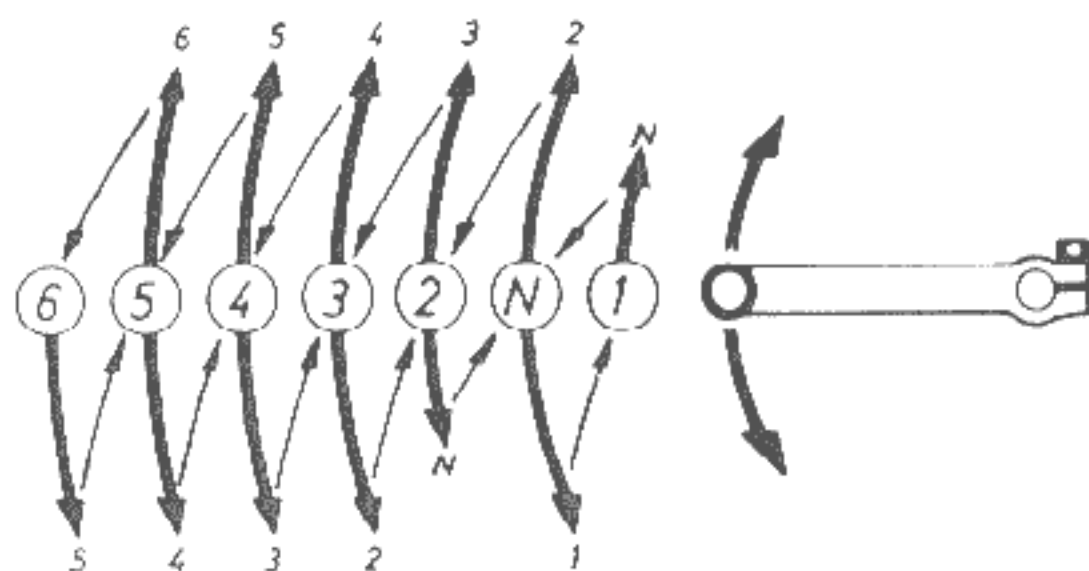
Con esto el motor se pondrá en marcha.

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

CAMBIO DE VELOCIDADES

El cambio de velocidades dispone de 6 relaciones, obtenidas mediante piones 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;



CADENA

El engrase de la cadena se efectúa mediante el engrasador alojado en el brazo de recho de la horquilla basculante. El aceite a utilizar ha de ser del tipo SAE-40.

Periodicamente será necesario, además, hacer una limpieza a fondo para lo cual, sáquese la cadena de los engranajes, dejando el enganche en la misma con el fin de que sirva de referencia para colocarla luego en la misma posición. Cepíllese con un cepillo duro y seco para librarla 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. Sacarla del baño de aceite, dejarla escurrir y montar 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 procédase de la siguiente forma:

Aflójense las tuercas del eje y anclaje sobre bastidor. Háganse 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 torma que en ningún punto quede demasiado tensa.

Es importante 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, periódicamente 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 guía.

BUJIA

Cada 250 Kms. debe procederse a su revisión y limpieza, verificando la separación de electrodos. Esta deberá ser de $0,5 \pm 0,6$ mm.

Se recomienda su sustitución cada 1.000 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 empiecen 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 del cable 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 conviene proceder al engrasado del eje de levas mediante el engrasador situado en el plato porta-zapatillas junto a dicho eje utilizando grasa consistente normal.

También periódicamente (después de cada competición), es conveniente sacar las ruedas, con el fin de poder limpiar el interior de los tambores, comprobar el estado de los frenos 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 la gasolina se encuentra en el cuerpo del racor 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.

cont. CARBURADOR

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 mis - mos, 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 carburan - te con las consiguientes alteraciones en el funcionamiento del motor.

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

Filtro entrada aire.

Es muy importante vigilar periódicamente (después de cada competición) la perfecta funcionalidad de este elemento, para lo cual deberá conservarse limpio el elemento filtrante del mismo.

Se tendrá accesibilidad sobre el filtro de aire levantando el depósito de ga - sofina, para ello basta con soltar los dos tentáculos laterales del fuelón y levantarlo por la parte posterior. Para que el depósito pueda sostenerse en posición elevada se apoyará sobre una varilla o similar que puede colo - carse en el tubo existente a tal efecto bajo el tirante superior del bastidor.

AJUSTE DEL JUEGO DE LA DIRECCION

Conviene revisar periódicamente el juego de la dirección, ya que las vibra - ciones de la marcha pueden ocasionar que la misma se afloje ligeramente, dando lugar, además de una conducción desagradable, a que sus rodamien - tos 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 que 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 que - dado correcto.

La operación de ajuste del juego de la dirección, requiere ciertas herra - mientas especiales por lo que, si no están en poder del usuario, es reco - mendable deje en manos de un taller especializado la realización de la mis - ma.

CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES

MOTOR

Ciclo	2 tiempos
Cilindros	uno
Diámetro	78 mm.
Carrera	64 mm.
Cubicaje	305,8 c.c.
Relación de compresión	9 : 1

ENCENDIDO

Volante alternador	MOTOPLAT 9600456
Separación contactos ruptor	0,4mm. (0,0157 in.)
Avance chispa a n.m.s.	1,8mm. (17°30's/volante)

BUJIA

Grado térmico Bosch	160 + 175
Distancia entre electrodos	0,5 + 0,6mm. (0,0216 in.)
Rosca	14M (x1,25) x 19

Tipos recomendados:

LODGE	CLNY
CHAMPION	N-12Y

CARBURADOR

Marca	AMAL
Tipo	2626/402
Diámetro	27 mm.
Surtidor principal	145
Surtidor mínimo	20
Valvula gas	3,5
Pulverizador	107
Aguja (posición)	U-3

REGLAJES Y PARES DE APRIETE DEL MOTOR

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

Pares de apriete recomendados:

	m. Kp.	ft-lbs.
- Tuercas fijación cilindro	2 a 2,5	14,5 a 18
- Tuercas fijación culata	3 a 3,5	22 a 25,5
- Tuerca piñón sobre cigüeñal	8	58
- Tuerca volante magnético	9	65,3
- 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	20 dientes
Rueda dentada de embrague	64 dientes
Relación de transmisión	3,20

CAMBIO DE VELOCIDADES

Número de Velocidades 6

PIÑON	PRIMARIO	SECUNDARIO	RELACION
1ª Velocidad	16-18-11 Dientes	21-23-23 Dientes	3,506
2ª "	18-18-11 "	19-23-23 "	2,820
3ª "	21-18-11 "	16-23-23 "	2,035
4ª "	16 "	21 "	1,312
5ª "	18 "	19 "	1,055
6ª "	21 "	16 "	0,761

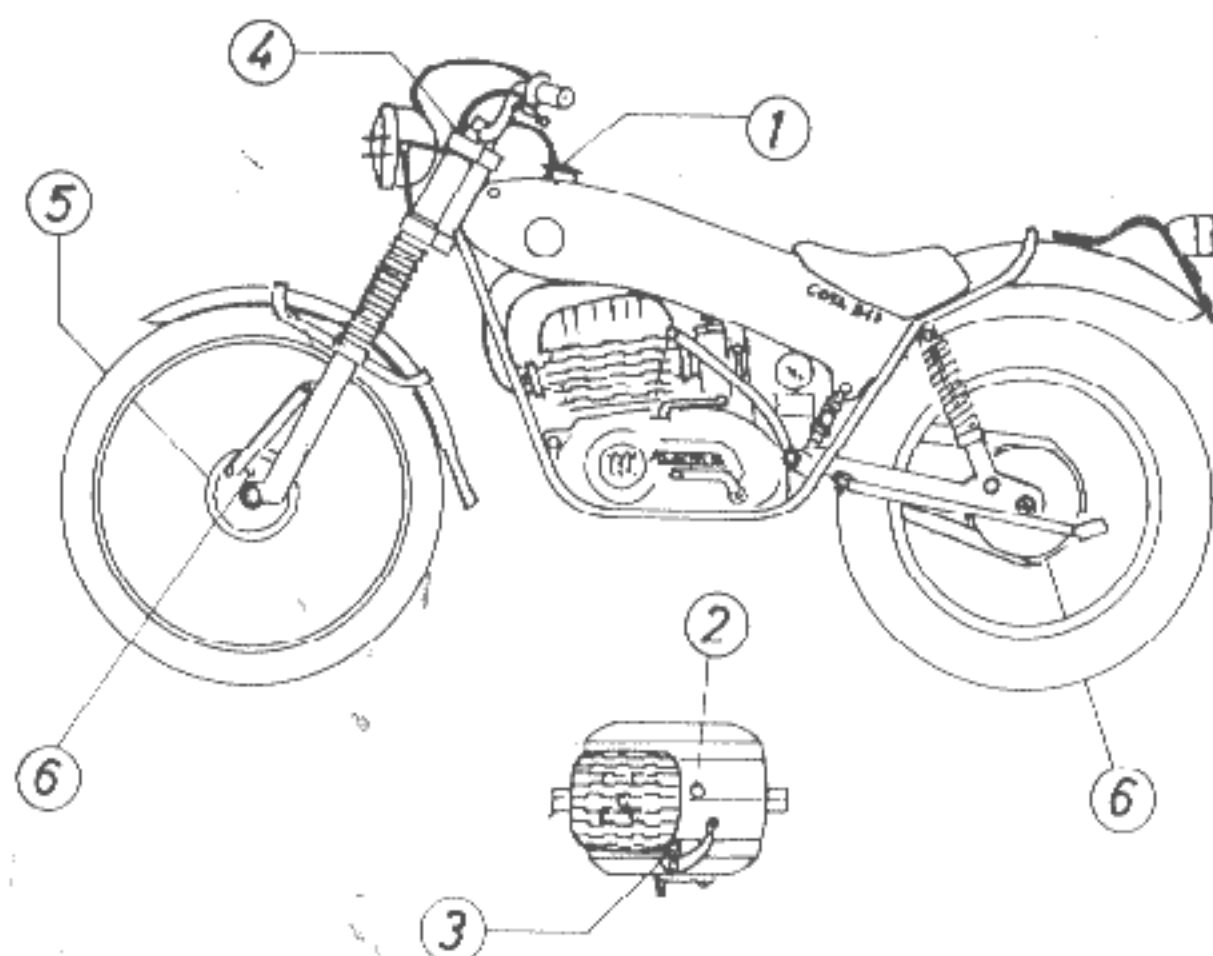
TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio	10 dientes
Rueda dentada sobre cubo trasero	33 dientes
Cadena (paso)	15,875 mm. (5/8")
-diámetro rodillos	10,16 mm. (0,400")
-ancho entre placas	6,48 mm. (0,255")

RUEDAS

	Llanta	Radios		Neumáticos	
		Cantidad	Dimensiones(mm)	tipo	Dimensiones
Rueda delantera	WM 1/1,6	36	3,5 x 231	trial	2,75" x 21"
Rueda trasera	WM 2/1,85	36	3,5 x 194	trial	4,00" x 18"

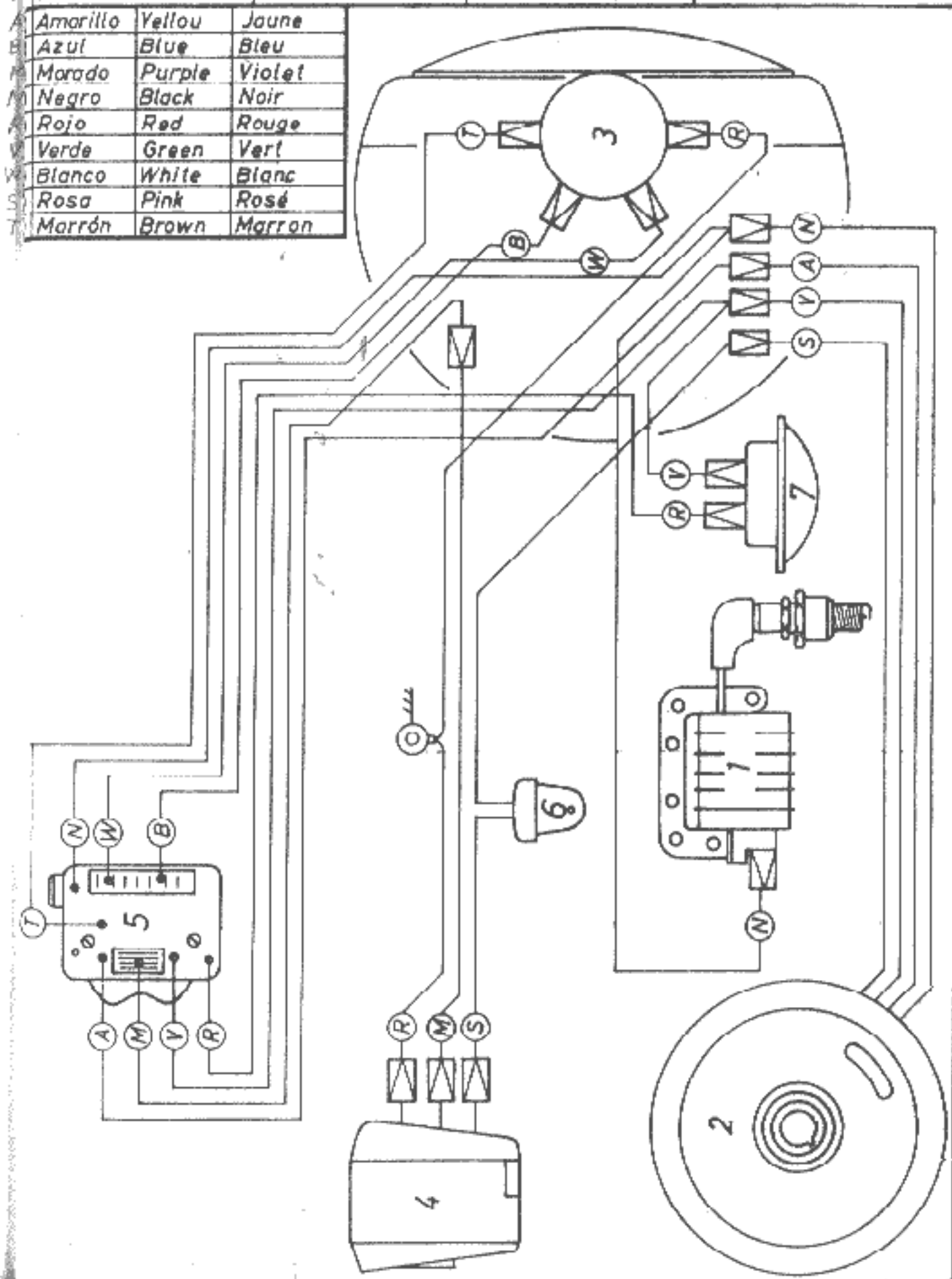
ENGRASE-LUBRICATION-GRAISSAGE

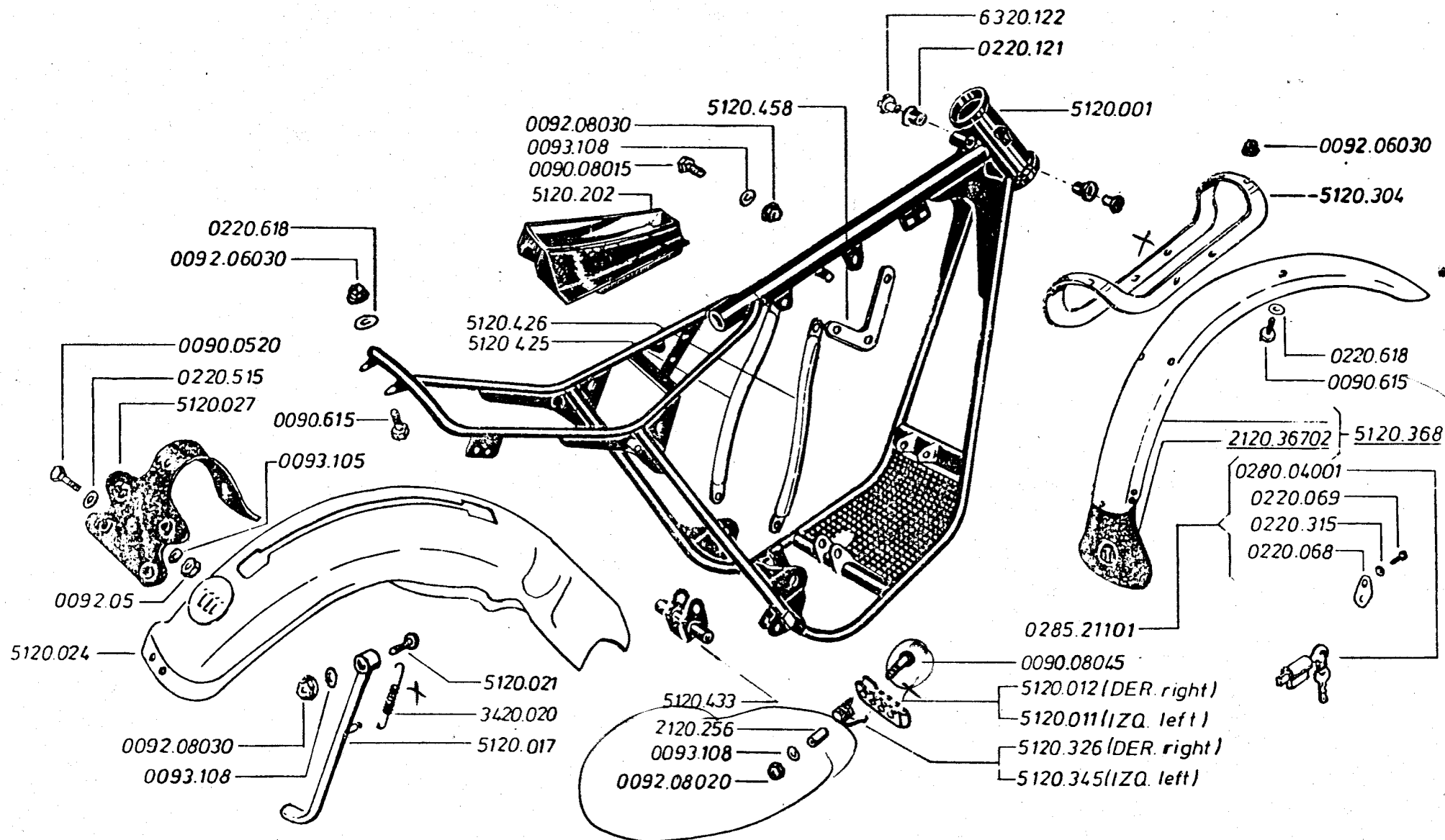


Lugar Point Sujet		Aceite - Oil - Huile				Renovacion Renewal Renovation
		Tipo Type	Cantidad - Quantity - Quantité			
			C.C.	USA fl.oz.	GB fl.oz.	
1	Motor Engine Moteur	SOPRAL T-2	3%	mezcla mixture		_____
		SAE-40 ESPECIAL 2T.	4%	melange		
2	Cambio Gearbox Boite de vitesses	SUPERGRAS 451	300	10	10 1/2	cada 2o3 competi- ciones o equivalente every 2o3 races or similar
		SAE-90				
3	Embrage y trans. primaria Clutch and primary drive Embrayage et trans.primaire	SAF-10W30	200	6 3/4	7	toutes les 2 ou 3 courses ou équiva- lent
4	Suspension delantera Front suspension Fourche avant	HIDROL-4	190	6 1/2	6 3/4	discrecional at discretion à discretion
per brazo - per leg - pour bras						
5	Reenvio cuentakilometros Speedometer hub gear drive Entraîneur du compteur	Grasa Grease Graisse	discrecional at discretion à discretion			
6	Eje leva freno Brake cam Came de frein					

Bobina A.T.	Ignition coil	Bobine d'allumage	
Volante magnético	Magneto flywheel	Volant magnétique	
Faro delantero	Head lamp	Phare	Lamp 6V. 25/25W-6V 4.5W
Faro piloto	Tail light	Lanterne arrière	Lamp 6V. 3W
Conmut. s/manillar	Handle switch	Interrupteur	
"Stop"	"Stop"	"Stop"	Lamp 6V. 15W
Avisador acústico	Horn	Avertisseur	

A	Amarillo	Yellow	Jaune
B	Azul	Blue	Bleu
M	Morado	Purple	Violet
N	Negro	Black	Noir
R	Rojo	Red	Rouge
V	Verde	Green	Vert
W	Blanco	White	Blanc
X	Rosa	Pink	Rosé
Y	Marrón	Brown	Marron





PERMANENTE S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º

2

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

51M4722

Modelo

COTA 348

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

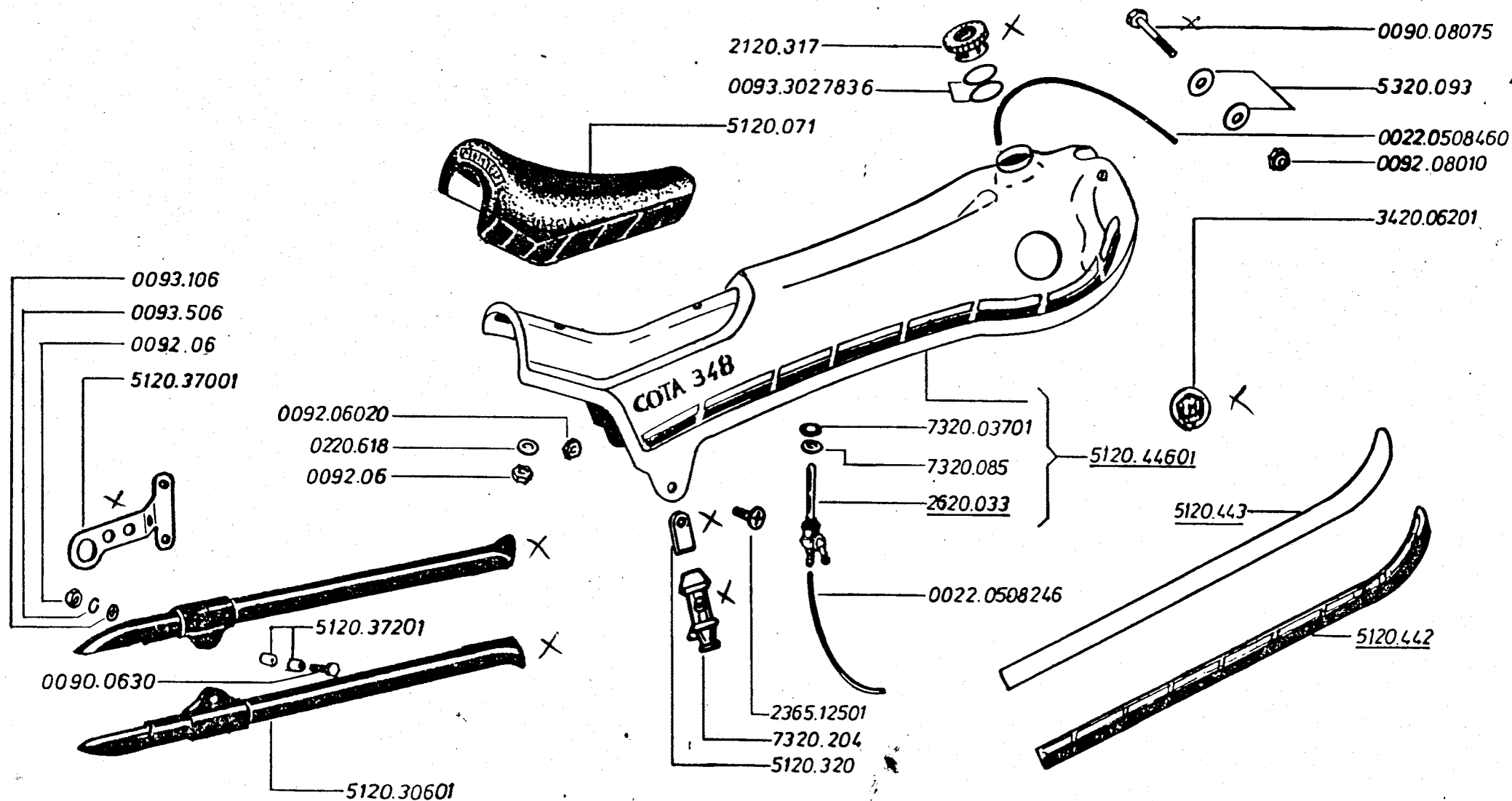


Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

GRUPO BASTIDOR I
FRAME GROUP I
GROUPE CADRE I





Montesa

MODIF. N.º

2

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

51M11307

Modelo

COTA 348

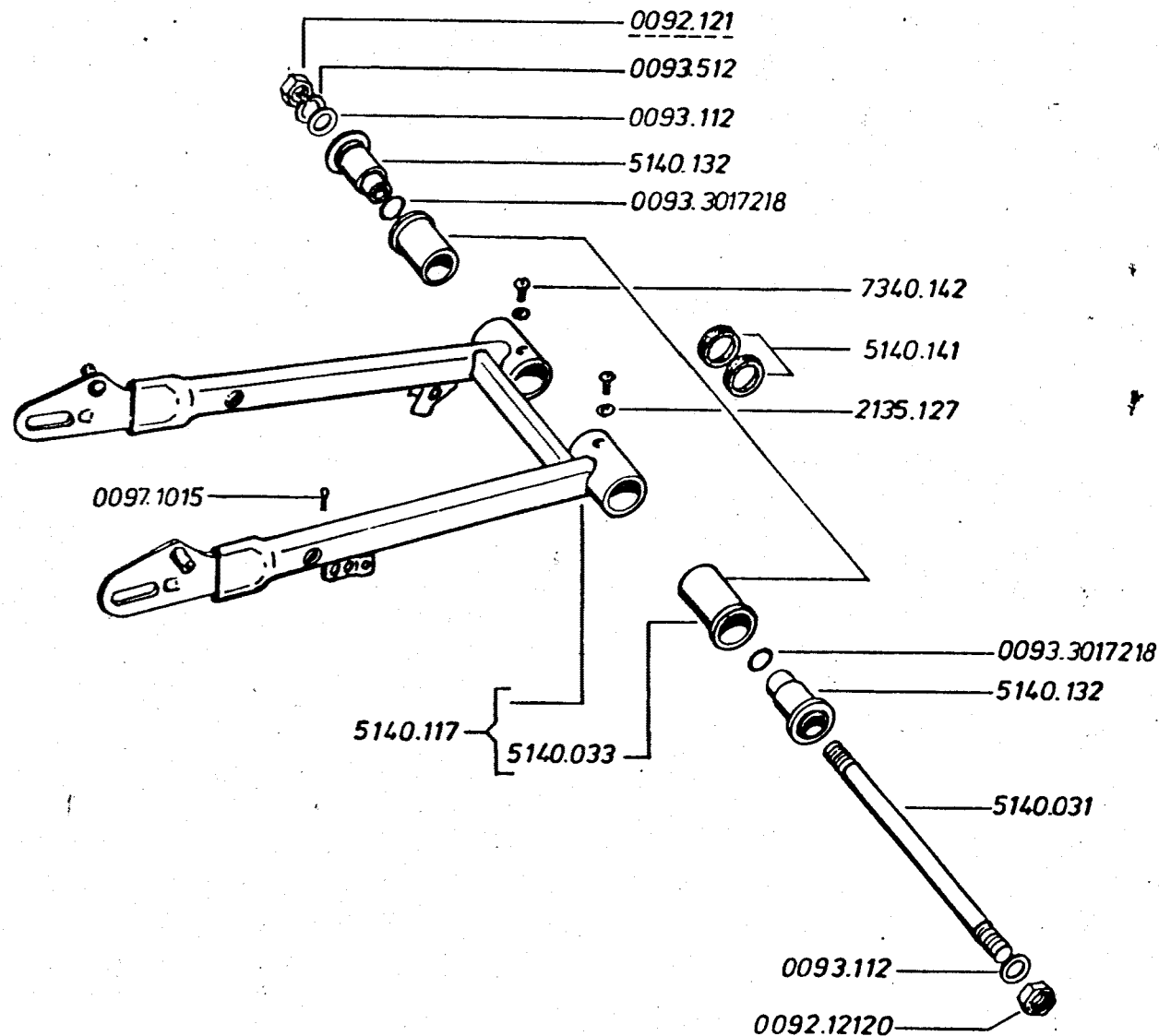
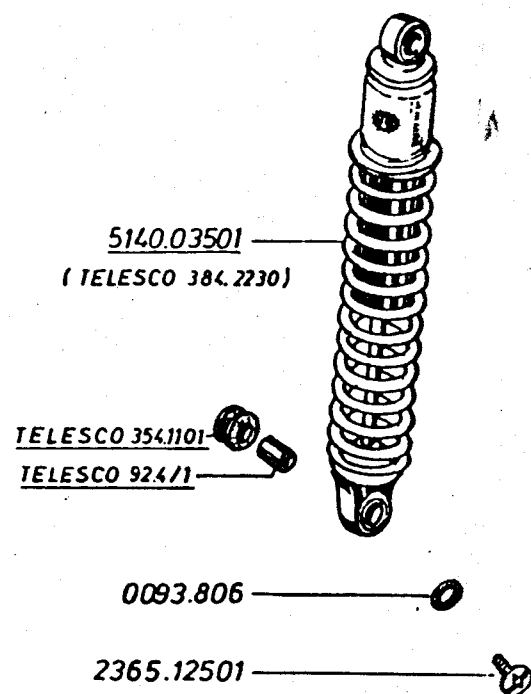
Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

—

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

GRUPO BASTIDOR II
FRAME GROUP II
GROUPE CADRE II



PERMANENTES, S. A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º

2

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

51M7200

Modelo

COTA 348

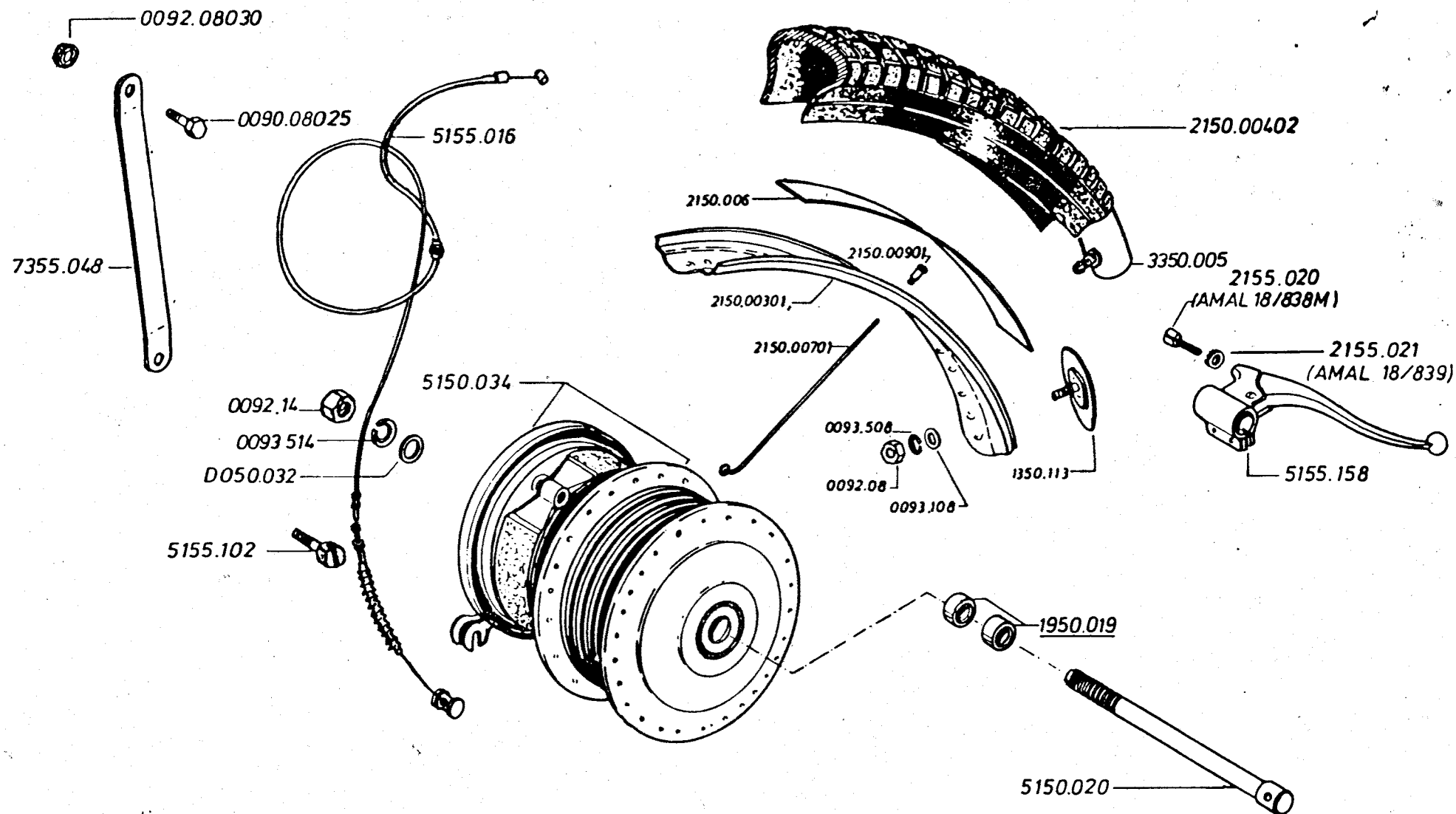
Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

9

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

GRUPO SUSPENSION TRASERA
REAR SUSPENSION GROUP
GROUPE SUSPENSION ARRIERE



PERMANET, S.A.
DE IND. MEC.

MODIF. N.º

1

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numéro de série

51M3699

Modelo

COTA 348

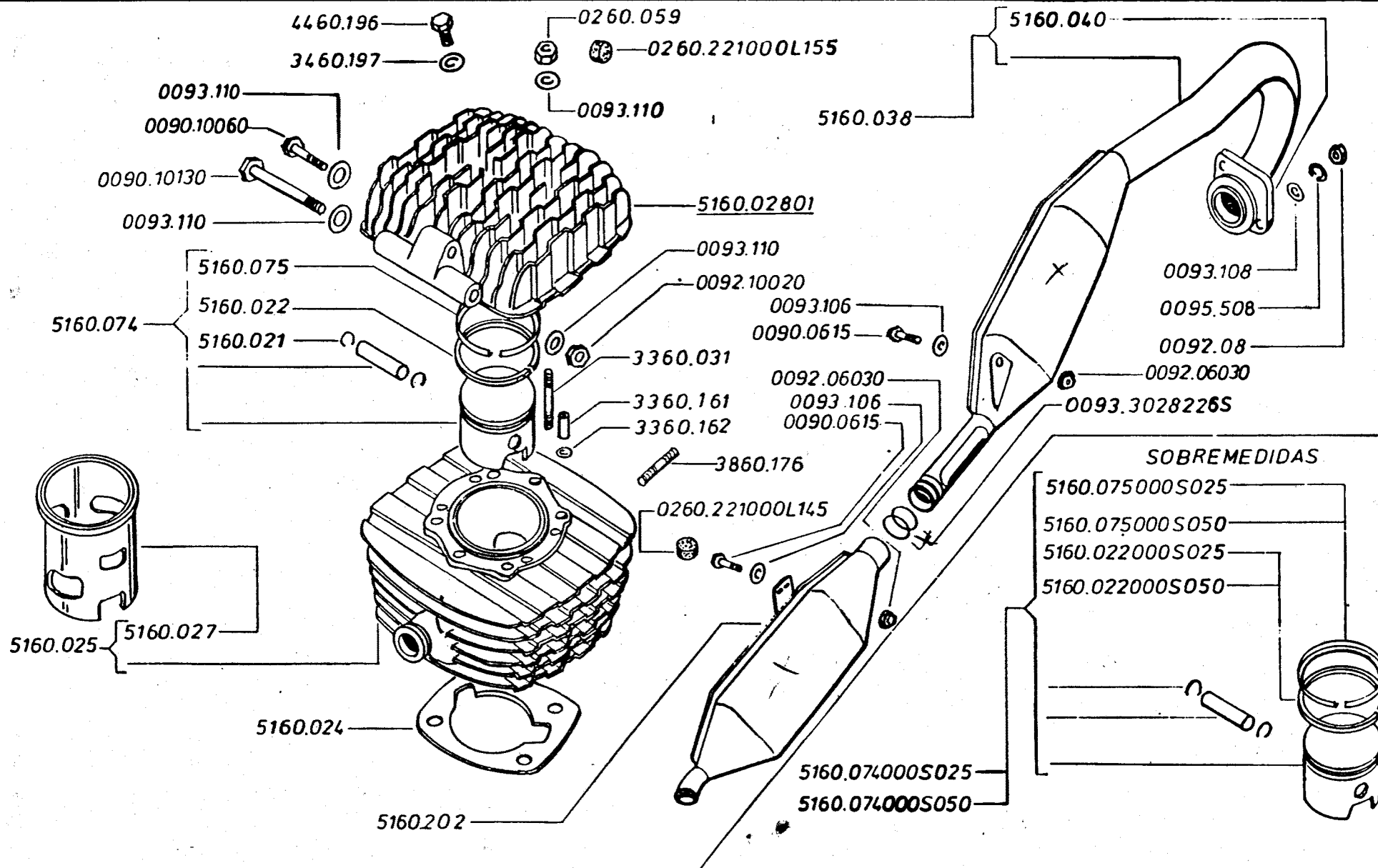
Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º

3

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from

51M3699

GRUPO RUEDA DELANTERA
FRONT WHEEL GROUP



PERMANENT, S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º

1

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º



Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

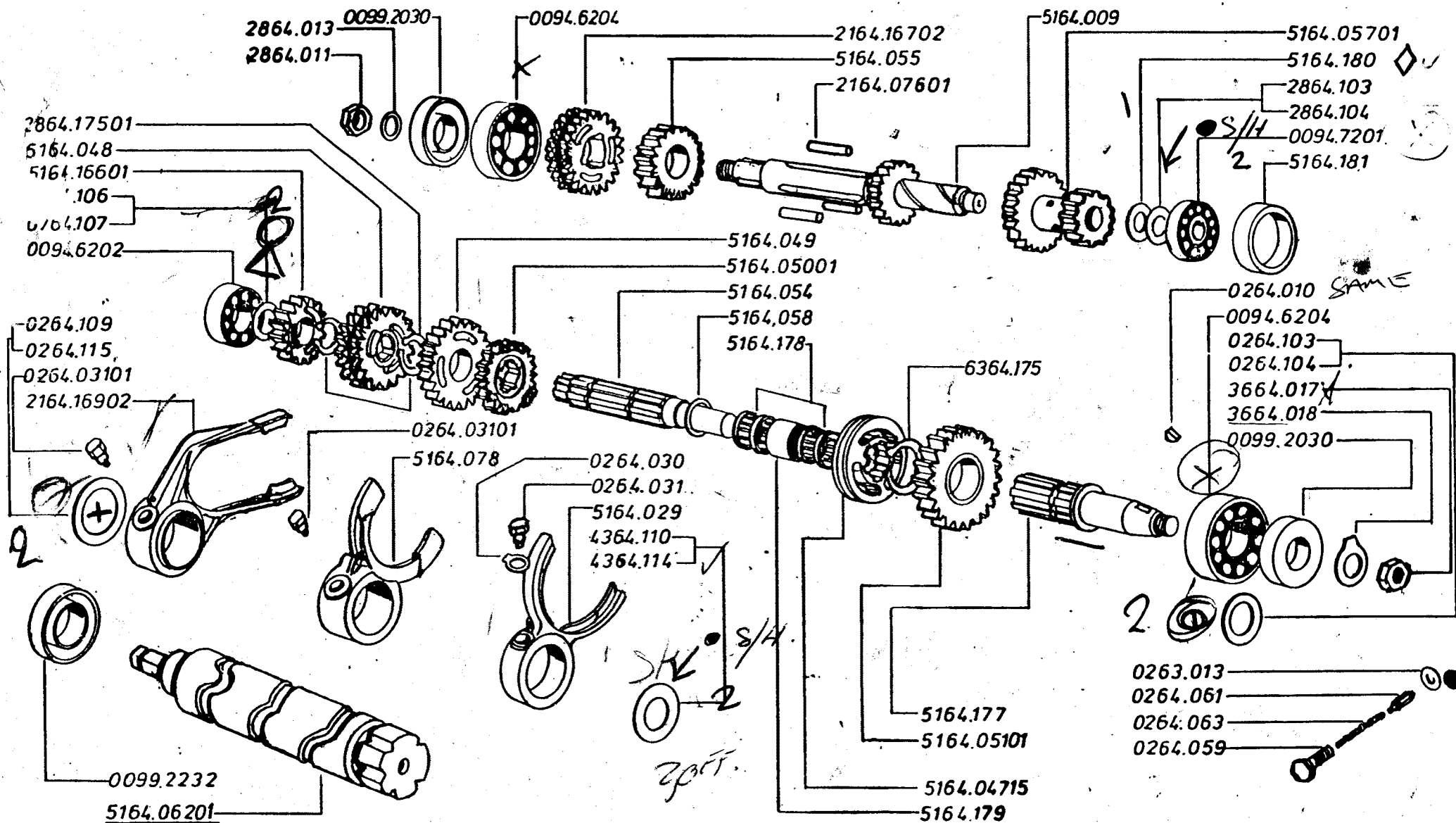
51M5025

51M0001

Modelo

COTA 348

GRUPO MOTOR I
ENGINE GROUP I
GROUPE MOTEUR I



Montesa

MODIF. N.°

3

Montado a partir de la motocicleta n.°
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numéro de série

51M11307

Modelo

COTA 348 79167

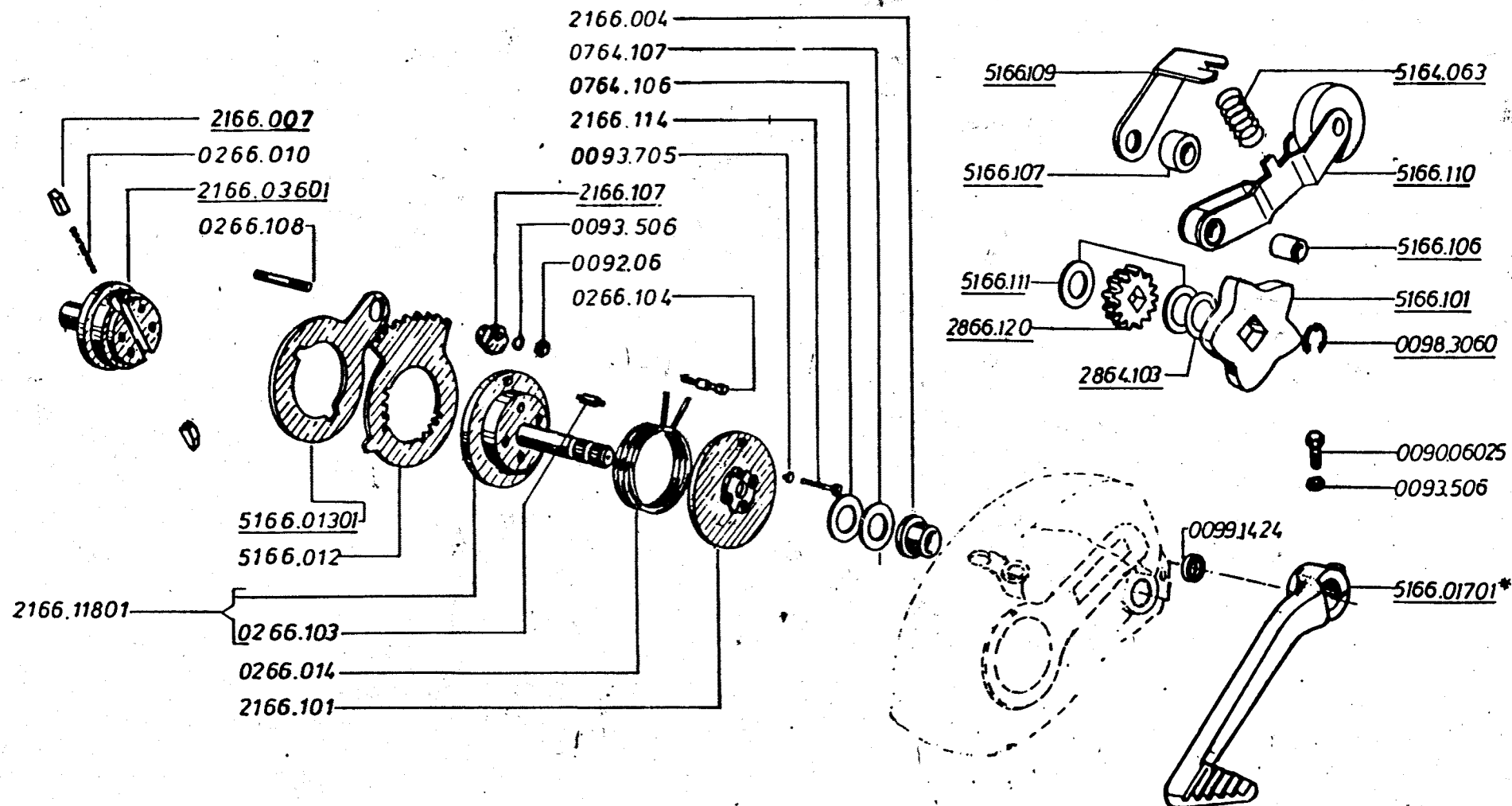
Comentarios de modif. - hoja n.°
Remarks on modif. - sheet n.°
Notice à la modif. - feuille n.°

16

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M11307

GRUPO CAMBIO DE VELOCIDADES
TRANSMISSION GROUP
GROUPE BOITE DE VITESSES



Montesa

MODIF. N.º

1

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

51M11307

Modelo

COTA 348

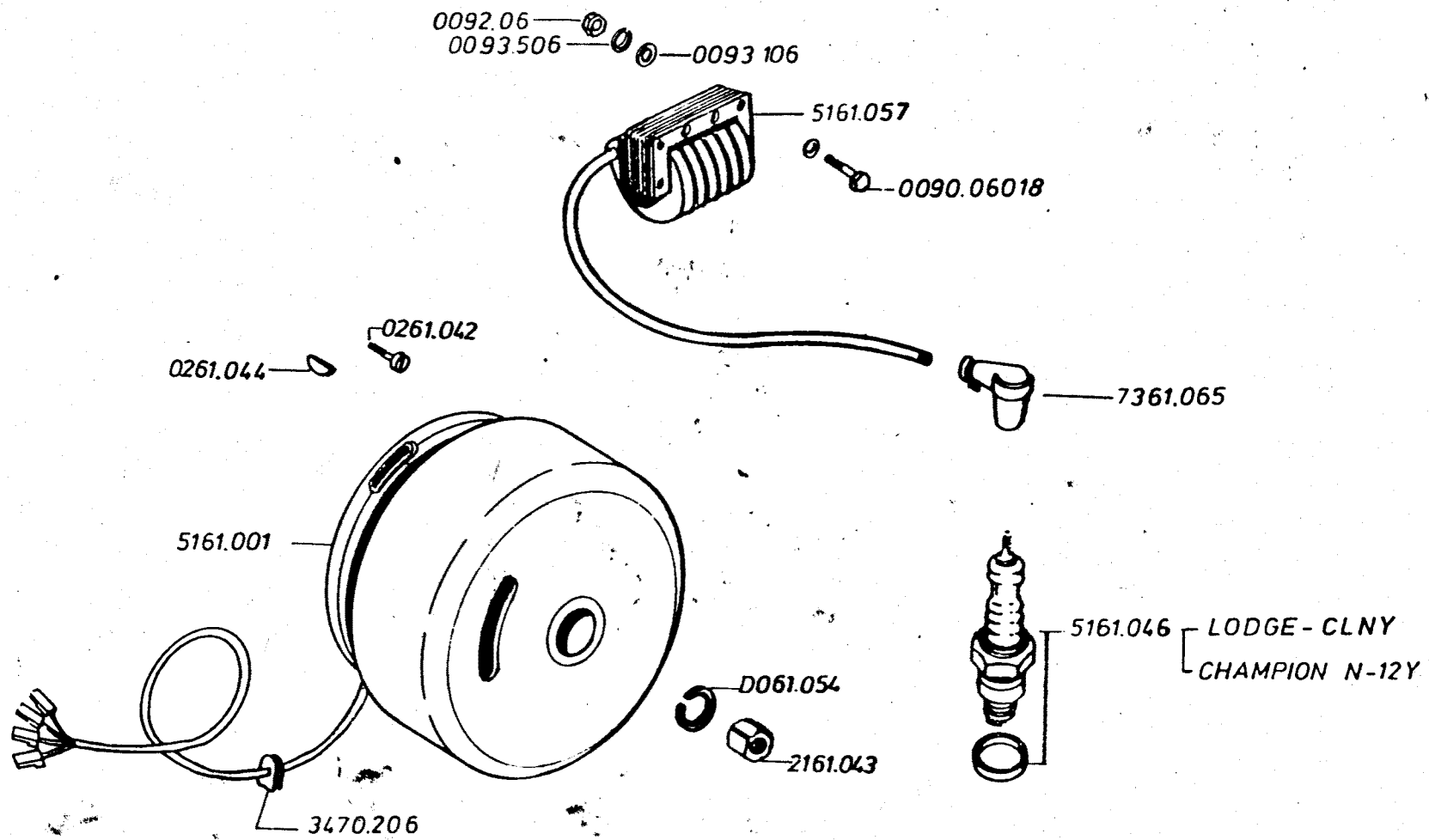
Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

14
16

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour échange depuis le

51M11307
*51M0001

GRUPO SELECTOR
SELECTOR GROUP
GROUPE SELECTEUR



PERMANENTE S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º



Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour rechange depuis le

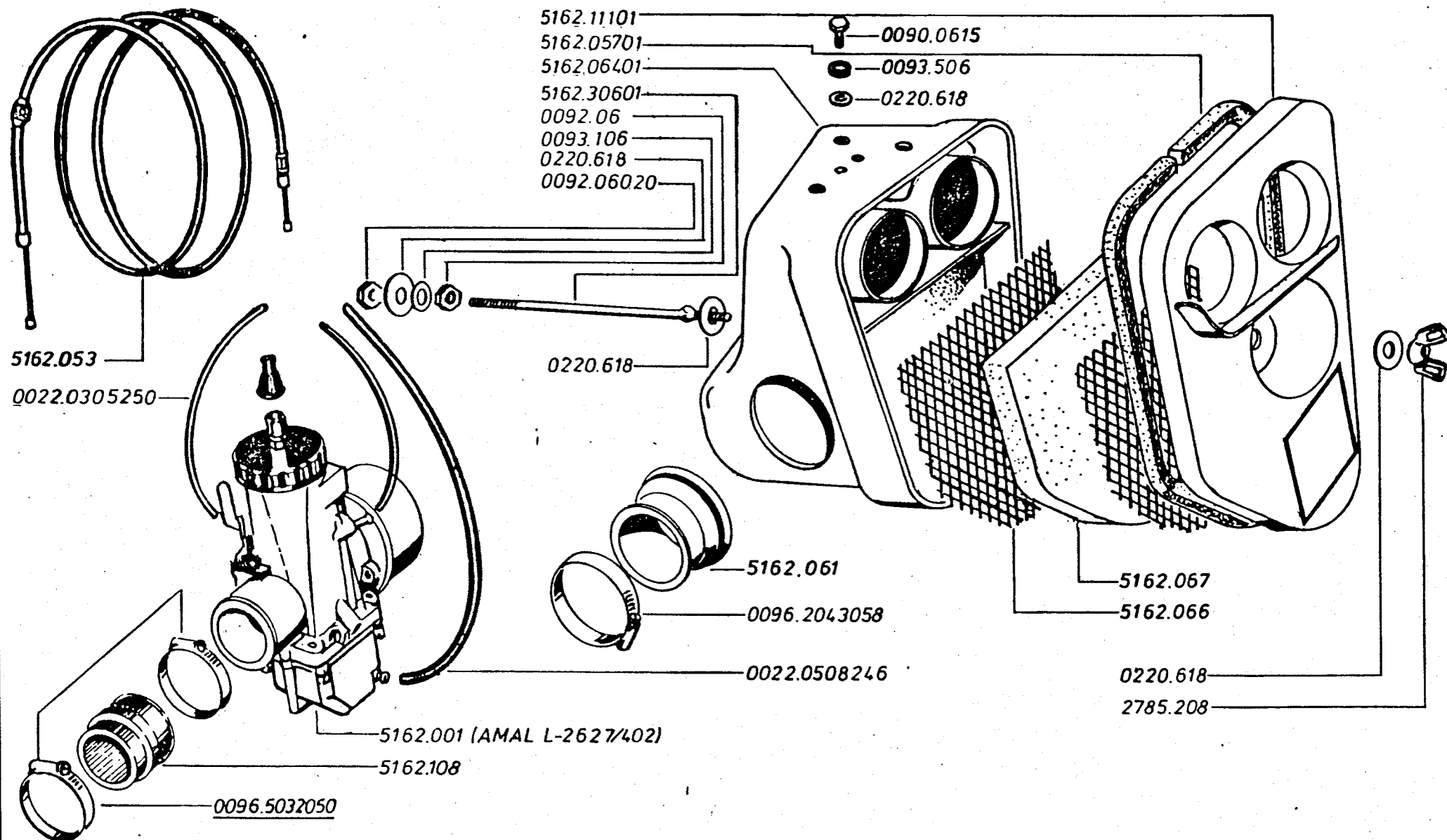
51M0001

51M0001

Modelo

COTA 348

GRUPO ENCENDIDO
IGNITION GROUP
GROUPE ALLUMAGE



Monte

MODIF. N.°

2

Montado a partir de la motocicleta n.°
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

51M11307

Modelo

COTA 348

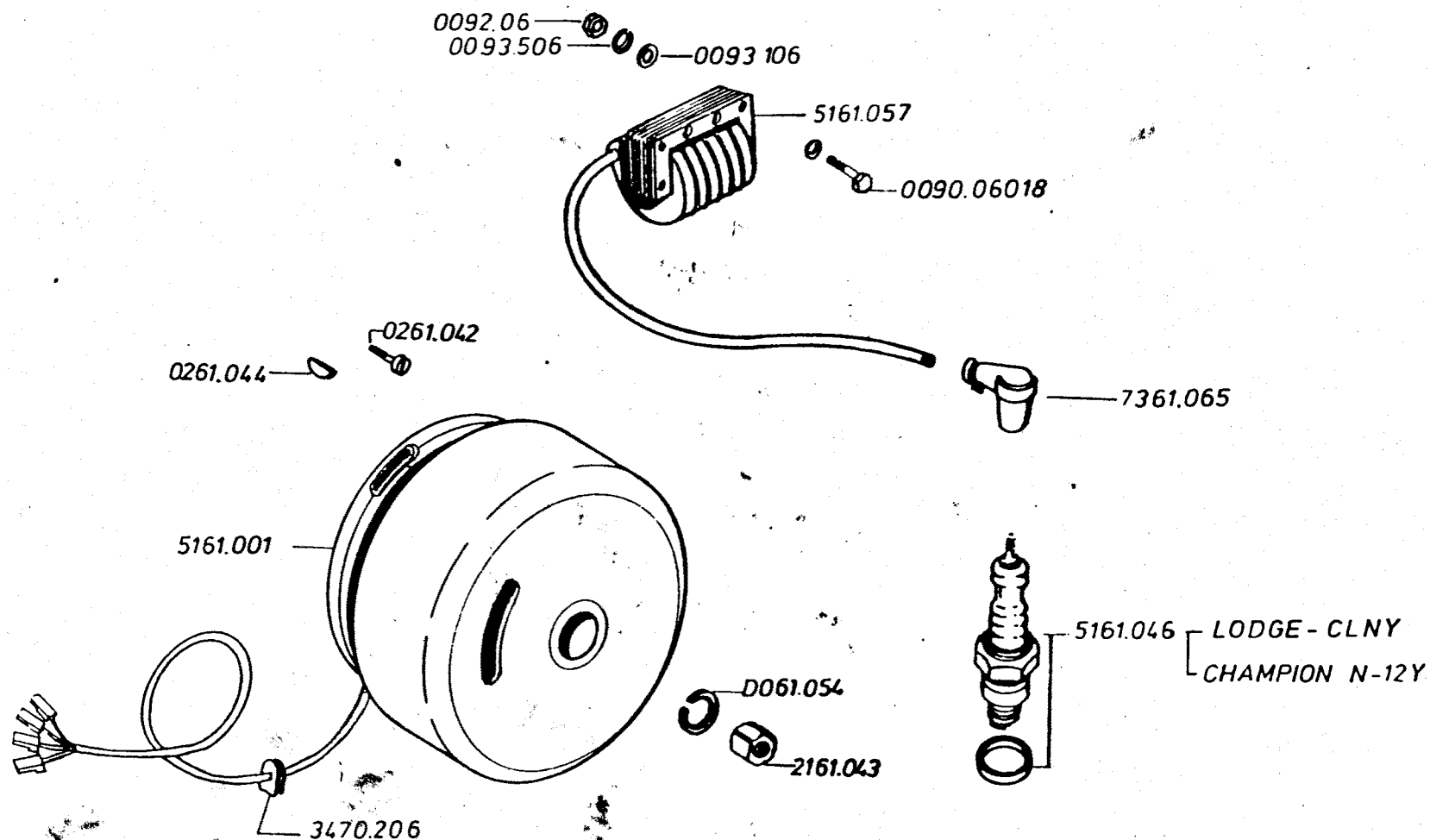
Cementarias de modif. - hoja n.°
Remarks en modif. - sheet n.°
Notice a la modif. - feuille n.°

—

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

GRUPO CARBURACION
CARBURETION GROUP
GROUPE CARBURATION



PERMANER S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º

—

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

51M0001

Comentarios de modif. . . hoja n.º
Remarks on modif. . . sheet n.º
Notice à la modif. . . feuille n.º

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

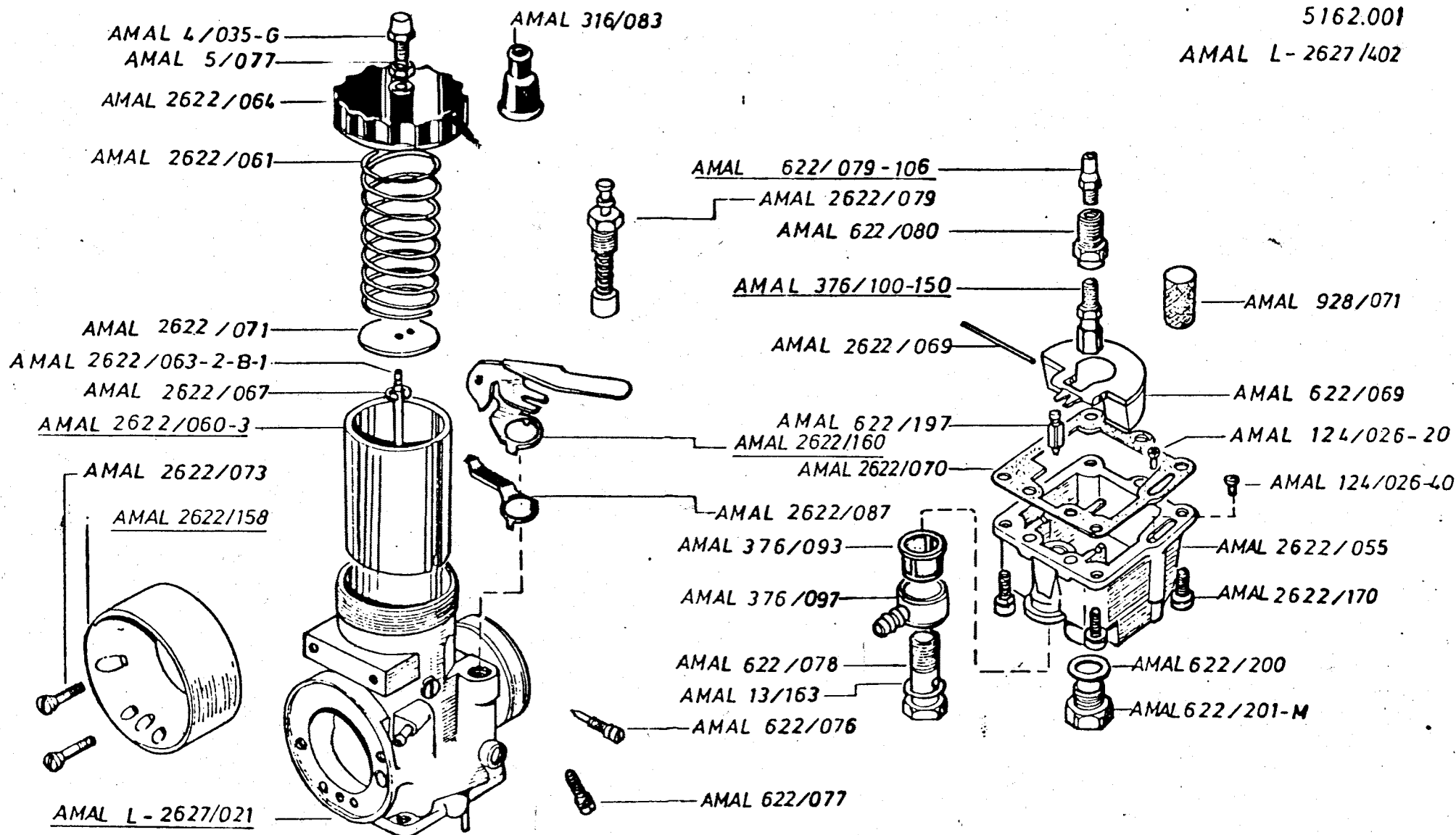
Modelo

COTA 348

GRUPO ENCENDIDO
IGNITION GROUP
GROUPE ALLUMAGE

5162.001

AMAL L-2627/402



PERMANENTE S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º

1

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

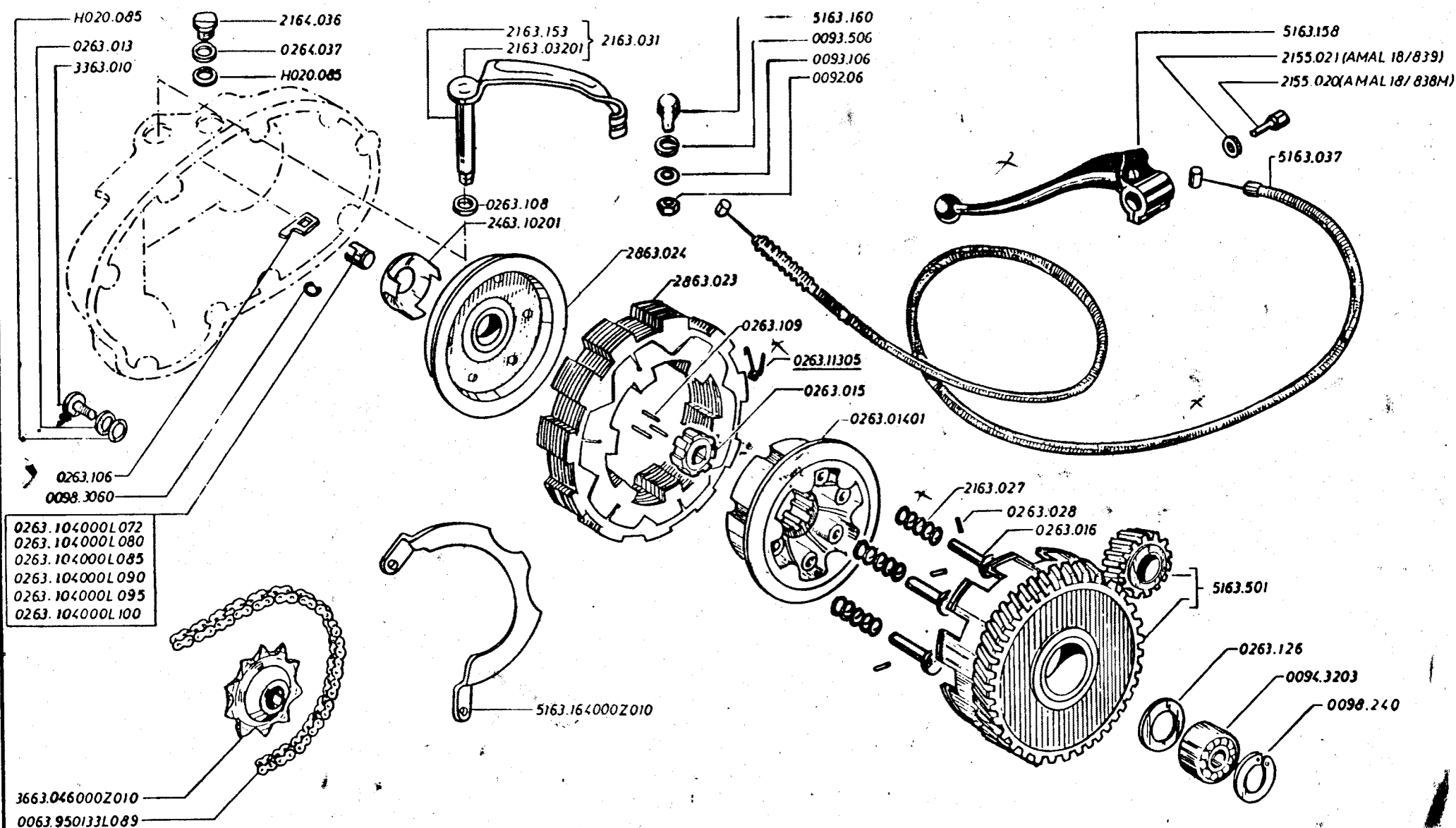
51M3790

51M0001

Modelo

COTA 348

DESPIECE DEL CARBURADOR
EXPLODED CARBURETTOR
ECLATE DU CARBURATEUR



FERNANDEZ S.A.
 DE INGENIERIA MECANICA
 Montesa

MODIF. N.º

2

Montado a partir de la motocicleta n.º
 Assembled starting from serial number
 Monté depuis le numero de serie

51M7200

Modelo

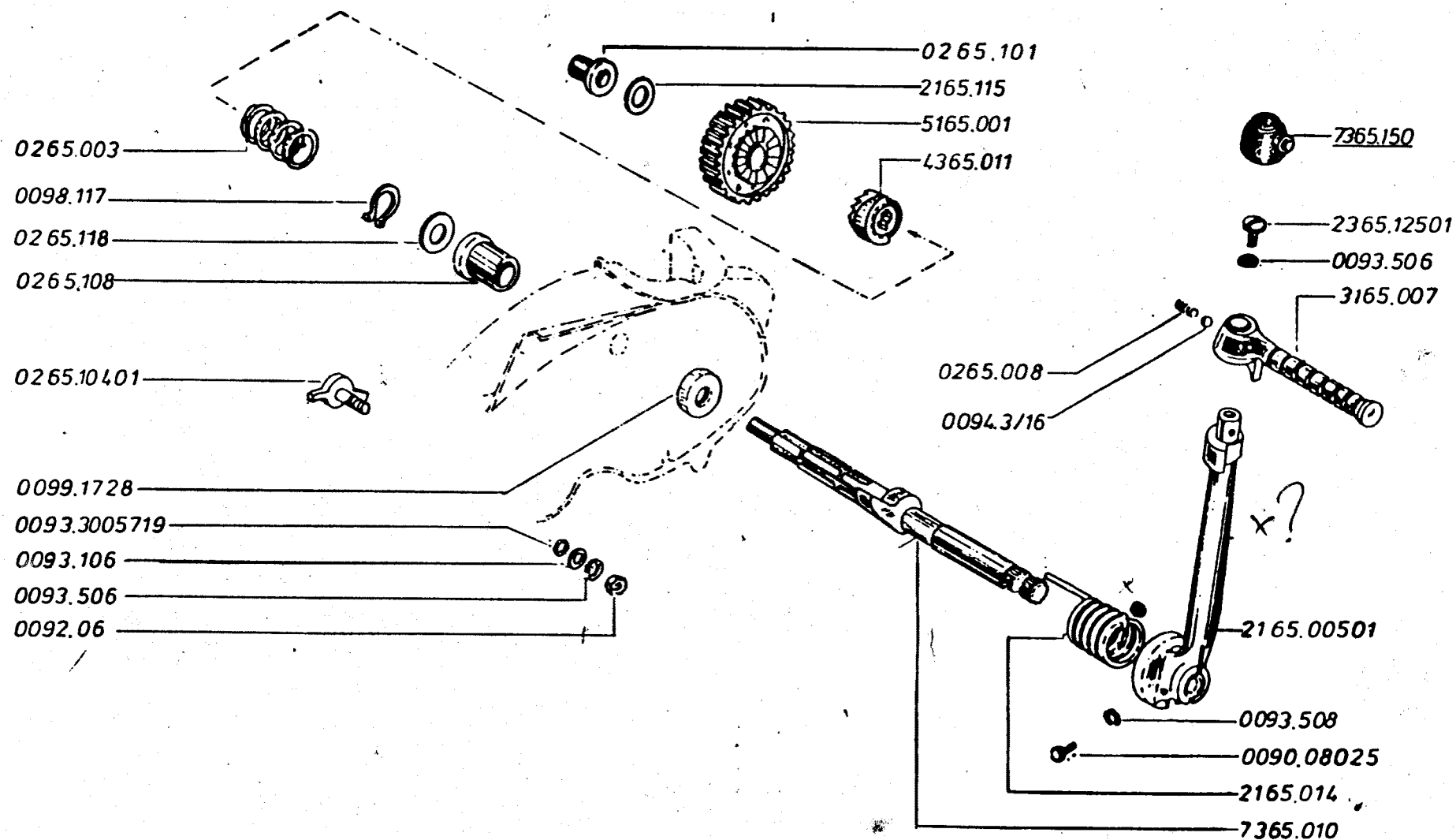
COTA 348

Comentarios de modif. - hoja n.º
 Remarks on modif. - sheet n.º
 Notice à la modif. - feuille n.º

Util para recambios desde
 Useful for spare-parts starting from
 Util pour réchange depuis le

51M0001

GRUPO EMBRAGUE Y TRANSMISIONES
 CLUTCH AND PRIMARY DRIVE GROUP
 GROUPE EMBRAYAGE ET TRANSMISSION PRIMAIRE



Montesa

MODIF. N.º

2

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numero de serie

51M10107

Modelo

COTA 348

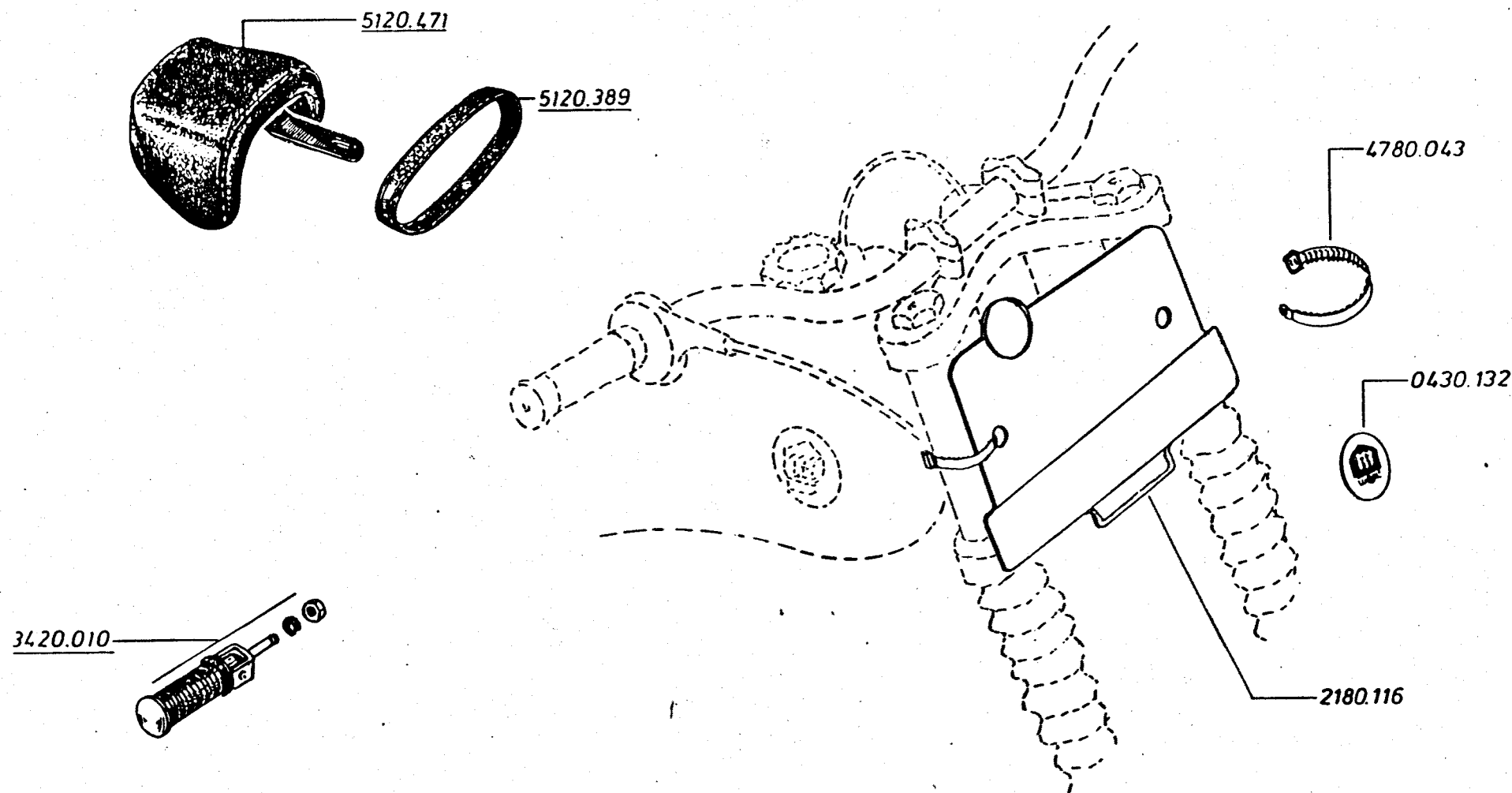
Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º



Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

GRUPO PUESTA EN MARCHA
KICK STARTER GROUP
GROUPE DEMARREUR



PERMANYER, S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º

1

Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numéro de série

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º



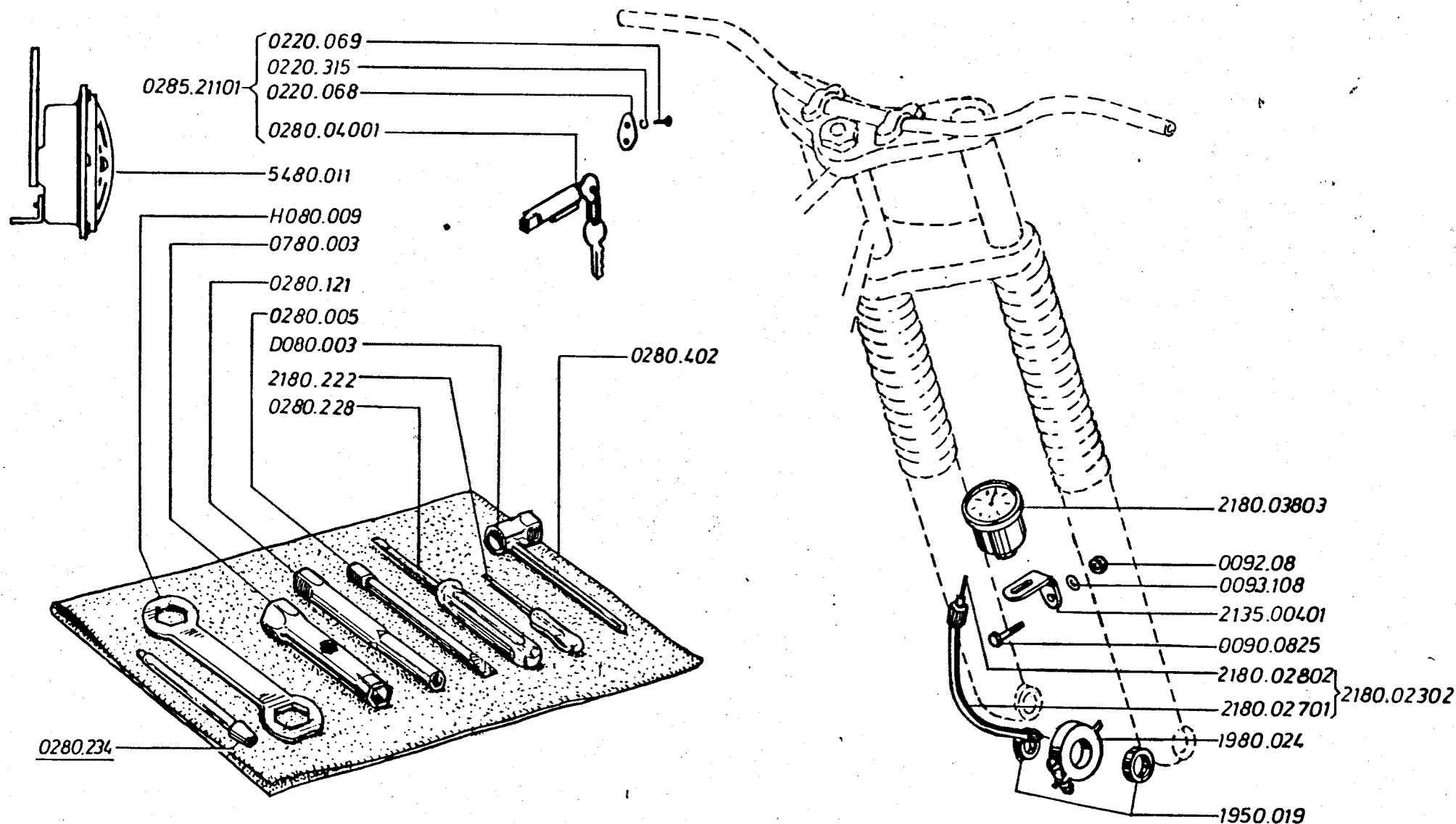
Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour réchange depuis le

51M0001

Modelo

COTA 348

GRUPO ACCESORIOS OPCIONALES
OPTIONAL ACCESSORIES GROUP
GROUPE ACCESSOIRES OPTIONNELS



Montesa

MODIF. N.º

4

Montado a partir de la motocicleta n.º
 Assembled starting from serial number
 Monté depuis le numéro de série

51M11307

Modelo

COTA 348

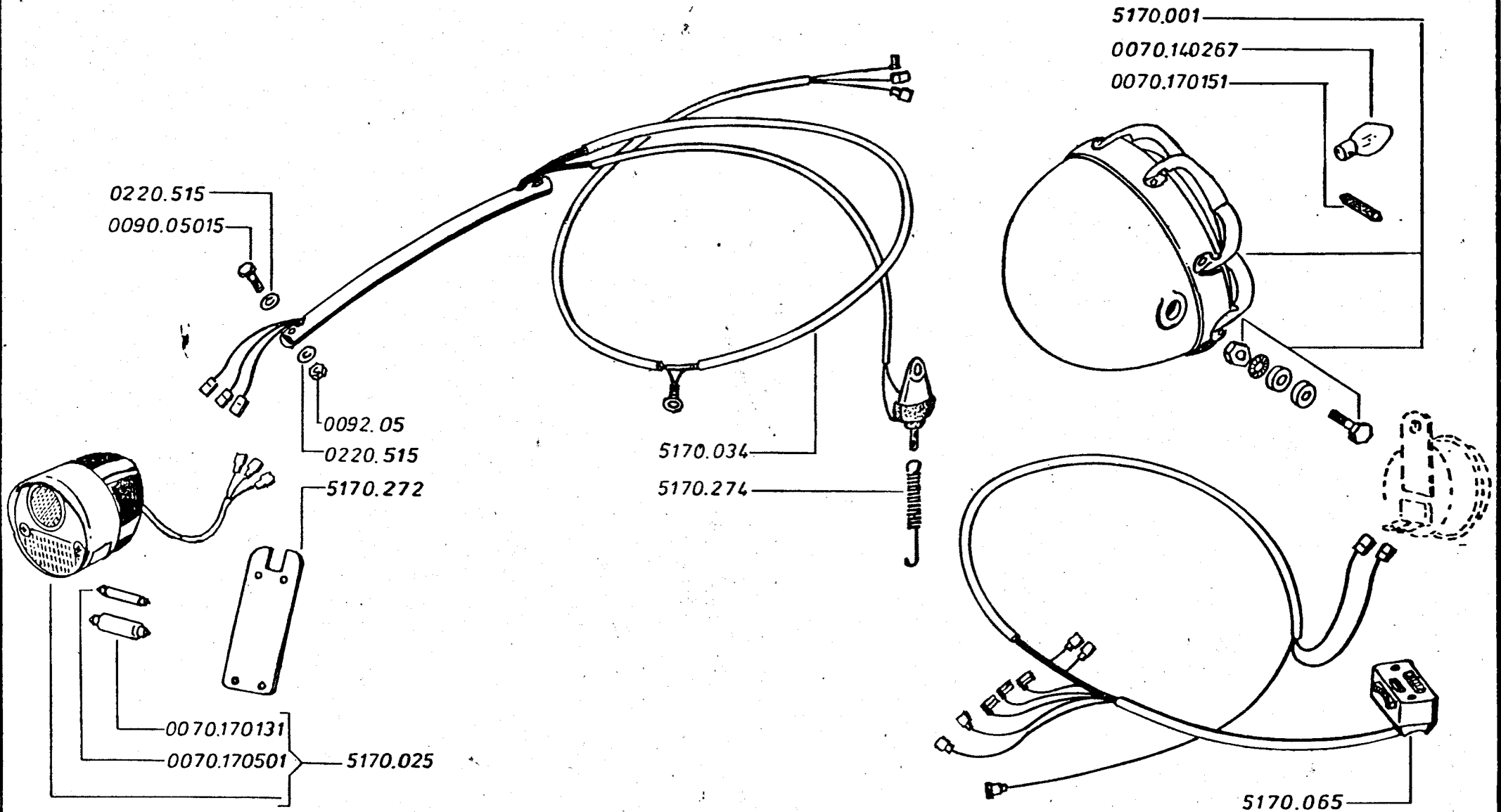
Comentarios de modif. - hoja n.º
 Remarks on modif. - sheet n.º
 Notice à la modif. - feuille n.º

18

Util para recambios desde
 Useful for spare-parts starting from
 Util pour réchange depuis le

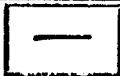
51M11307

GRUPO ACCESORIOS NORMALES
 STANDARD ACCESSORIES GROUP
 GROUPE ACCESSOIRES STANDARD



PERMANET S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º



Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks on modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º



Montado a partir de la motocicleta n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numéro de série

51M0001

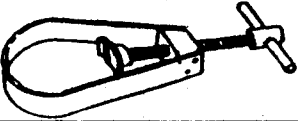
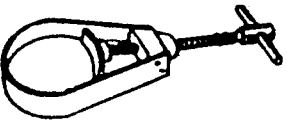
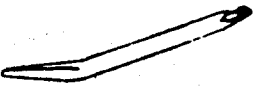
51M0001

Modelo

COTA 348

INSTALACION ELECTRICA
ELECTRICAL SYSTEM GROUP
GROUPE SYSTEME ELECTRIQUE

Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour échange depuis la

C. F.			
CROQUIS — SKETCH	ARTICULO—ITEM—ARTICLE	DENOMINACION UTILAJE—DENOMINATION OF THE TOOLING—OUTILS D'ATELIER	OBSERVACIONES — REMARKS
	0287.05001	Extractor piñón sobre cigüeñal. Crankshaft pinion puller. Extracteur pignon sur vilebrequin.	
	D087.055	Extractor volante magnético. Magnetic flywheel puller. Extracteur volant magnétique.	
	2887.066	Inmovilizador piñón sobre cigüeñal. Crankshaft pinion blocker. Immobilisateur pignon sur vilebrequin.	
	D087.067	Llave tuerca fij. rodamiento dirección y tapón tubo central. Wrench for the nut locking the steering bearing central tube cap. Clef écrou fixation roulement direction bouchon tube central.	
	D087.069	Inmovilizador volante magnético Holding tool for magnetic flywheel Outil bloqueur du volant magnétique	
	0287.084	Inmovilizador plato embrague. Clutch disc bloker. Immobilisateur plat d'embrayage.	
	D087.089	Punzón montador cojinete dirección s/bastidor. Punch for mounting the steering bearing on the frame. Poinçon monteur roulement direction sur châssis.	
	2887.091	Llave casquillo bloqueador cojinete dirección. Steering bearing holding bush wrench. Clef pour la bague bloqueuse du roulement direction.	
	0287.103	Extractor cojinete dirección sobre bastidor. Puller for the bearing on the frame of the steering. Extracteur roulement direction sur châssis.	



FERNANDEZ, S.A.
DE IND. MEC.
Montesa

MODIF. N.º

—

Montado a partir de la matrícula n.º
Assembled starting from serial number
Monté depuis le numéro de série

51M0001

Modelo

COTA 348

Comentarios de modif. - hoja n.º
Remarks en modif. - sheet n.º
Notice à la modif. - feuille n.º

—

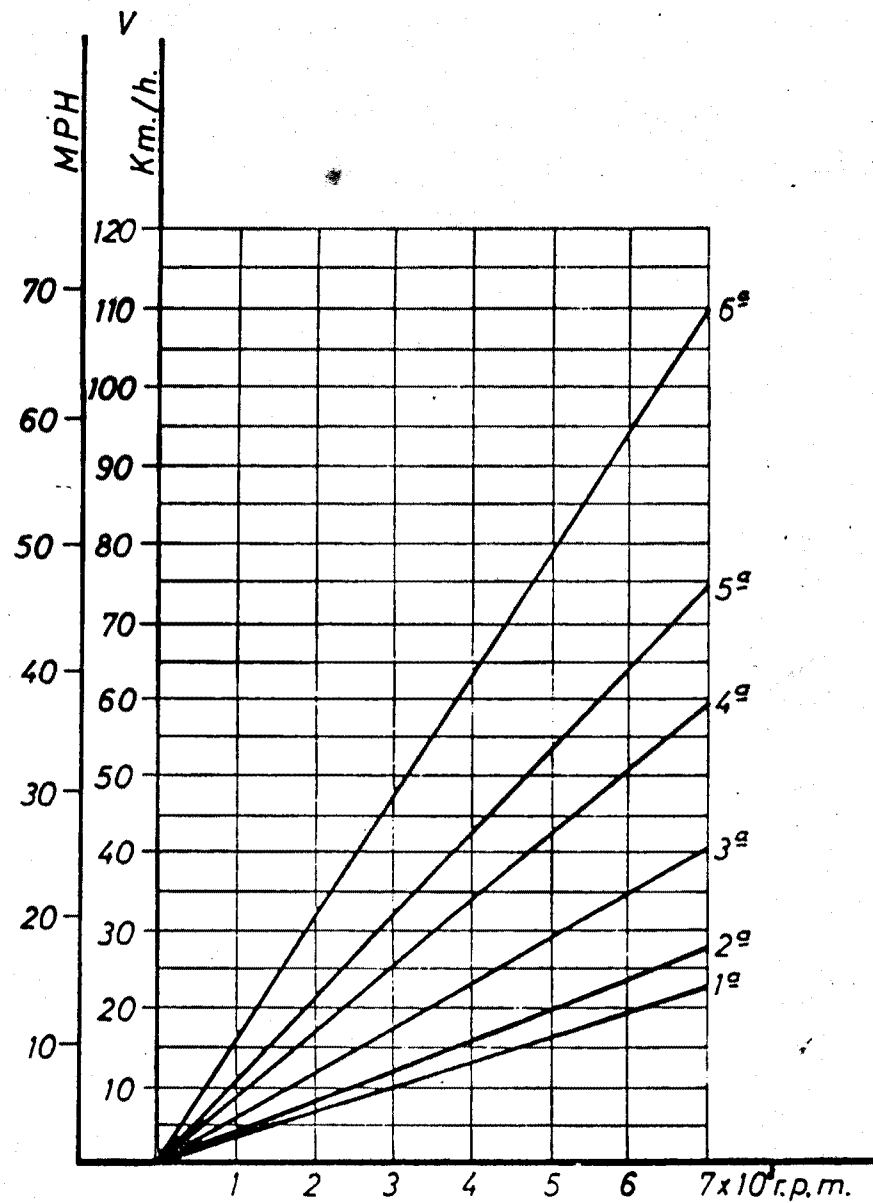
Util para recambios desde
Useful for spare-parts starting from
Util pour échange depuis le

51M0001

HERRAMIENTAS DE TALLER
TOOLS
OUTILS D'ATELIER

1ª

DIAGRAMA DE VELOCIDADES
SPEED DIAGRAM
DIAGRAMME DE VITESSES



MAINTENANCE

CHAIN

Periodically it will be necessary to thoroughly clean it. For so doing, - take out the chain from the gearing, leaving the hook on the chain as a - reference for placing it again in the same position. Brush it with a rough and dry brush to get out the dirtiness. Plunge the chain in a petroleum - and let it drain. It will then be in position to be lubricated again, which is to be done as follows: plunge the chain in a SAE-40 oil bath (the same as for the carburating compound), stirring it freely to assure the oil - penetrating into each joint. Take the chain out from the oil bath, let it - drain and mount it in the same sense and position as before.

The tension of the chain, must also be regularly controlled. For its - tensioning, act as follows:

Loosen the nuts of the axle and anchoring on the frame. Spin the cams until the chain has its correct tension.

Before adjusting the parts, check that tensioning of the chain is uniform at any position, this by spinning the wheel so that it is not too tense at - any point.

It is important that the rear wheel is perfectly centered in order to conserve a correct allineation of the two wheels. So, it is indispensable - that the two mentioned cams, which are used for tensioning the chain, - are in the same position, that is, their legs are equally inclined. Some defects or inconvenients can arise from a misplacement, such as the - rubbing of the chain against the protector, the chain jumping off, and so on.

CLUTCH

The clutch grip shall always have a clearance of 1 to 2mm. If this clearance is excessive you cannot properly declutch, and if it is minimal or null, it risks to slip. Therefore, periodically it will be advisable to check this - clearance and, should it is too large, it will then be necessary to tighten the cable by means of the tightener mounted to that effect at the end of the case near the handlebar or guide.

SPARK PLUG

Every 250 Km. It needs to be revised and cleaned, checking the electrodes gap. This must be of 0,5 + 0,6 mm. It is recommended to replace it every 1.000 Km. approximately.

BRAKES

To use the brakes with safety and efficiency, it is convenient that the respective commands have a short throw until they start to act; this is obtained by a correct regulation which enables to compensate the fret endured by the shoes.

Rear brake, or foot-brake, is tightened by means of the nut placed at the rear end of the acting cable.

To tighten the front brake, or hand-brake, it is necessary to act the tightener at the end of the cable, on the handlebar.

Once these rectifications have been made, it is necessary to check that the wheels can freely spin.

Periodically it is convenient to oil the cam shaft by the oiler located on the shoe-carrier plate. Also periodically (after each competition) it is suitable to take out the wheels, this enabling to clean the drums, to check the condition of the brake shoes and to slightly grease all the whirling points with SAE-40 oil.

CARBURETTOR

The handling of the carburettor by the owner, may consist in deobstruct any conduit of it, leaving any eventual variation of its adjustment to the specialized shop of the Montesa service.

The points which may easily be obstructed are: the petrol entrance filter and the slow speed and main jet.

Once the carburettor is removed out from the engine, the petrol entrance filter is on the coupler of the petrol entrance to the cask of the carburettor and for its dismantling, it is needed to unscrew the fixing bolt. Remove the filtering stuff ring from its inner part and clean it most gently for not to damaged it. Afterwards mount it again most carefully.

To deobstruct or to clean the slow speed and main jet, it will also be necessary to remove the carburettor from the engine. After so doing, remove the tank from the carburettor and you will gain access to the slow speed and main jet. To deobstruct them it is necessary to blow through their central hole, once they are dismantled.

GENERAL FEATURES AND DATA

ENGINE

Cycle	2 stroke
Cylinder	single
Bore	78 mm.
Stroke	64 mm.
Capacity	305,8 c. c.
Compression ratio	9:1

IGNITION

Alternator flywheel	MOTOPLAT 9600456
Points contacts gap	0,4 mm. (0,0157 in.)
Spark advance at t. d. c.	1,8 mm. (17°30' over flywheel)

SPARK PLUG

Bosch thermic grade	160 + 175
Electrodes gap	0,5 + 0,6 mm. (0,0216 in.)
Thread	14M(x1,25) x 19

Recommended types:

LODGE	CLNY
CHAMPION	N-12Y

CARBURETTOR

Make	AMAL
Type	2626/402
Diffuser diameter	27 mm.
Main jet	145
Low speed jet	20
Gas valve	3,5
Sprayer	107
Position needle	U3

ADJUSTMENTS AND TIGHTENING TORQUE

Minimum diametral clearance between piston and -cylinder	0,03 mm. (0,0012 in.)
Maximum whipping crankshaft ends mounted on - -the crankcase	0,03 mm. (0,0012 in.)

UTILIZATION

FUEL

Use fuel of not less than 90 octane-rating for the best engine performance.

Benzol should not be used as fuel as the engine is equipped with some synthetic rubber components.

TYRE PRESSURES

Owners can, to some extent, choose the tyre pressure according to the terrain an which thay are riding.

However, the normal pressures are given below as a guide:

	Trail		Road	
	Kg/cm2.	lbs. sq. in.	Kg/cm2.	lbs. sq. in.
Front wheel	0,55	8	0,75	11
Rear wheel	0,35 a 0,45	5 a 6	0,65	9

STARTING THE ENGINE

- Open the fuel tap.
- If the engine is cold, use the carburettor choke lever placed at the righthand side of the carburettor.
- Turn the kick starter lever located on the right hand side of the engine until it can be operated.
- Kick the lever strongly (the action will be much more effective if you position the lever so thak the piston is in its compression position).
- When the engine has warned up, raise the choke lever to its original position.

To effect this operation, never use either wires nor any other hard object, for they could modify or damage the little passage conduit of the carburent thereupon altering the working of the engine.

Have In mind that you must shut the entrance of the admission pipe while the carburettor is out, in order to avoid the entrance of odd objects in the interior of the cylinder.

AIR INTAKE FILTER

It is very important to periodically verify (after each racing) the perfect working of this element, therefore its filtering element must always be cleaned.

Easy access to air filter is possible by lifting the tank seat unit once the two rear elastic clamps are unfastened, thus said unit pivoting at the front and its lifted position being retained by inserting a cylindrical object - bolt pencil ect. - in a hole provided in the front.

STEERING ASSEMBLY CLEARANCE

It is convenient to periodically verify the steering assembly, since the vibrations while on working may cause a slightly loosening of it this resulting, further to an unpleasant handling, in having the ball bearings damaged.

Leaning the motorcycle so as the front wheel is lifted up and holding the low part of the fork, you will be able to check the steering clearance, - pulling frontwards and rearwards alternately.

If the clearance needs to be modified, when having the handlebar dismantled loose the upper clamp holding nut. Upon completion of this, tighten or loosen, as needed, the blocking nut of the steering bearing.

Tighten again the upper clamp holding nut and verify once more the steering clearance repeating the above operations if they are not correct.

To adjust the steering clearance, some special tools are required, it is therefore advisable, should you do not have same, to have a specialized shop repair it.

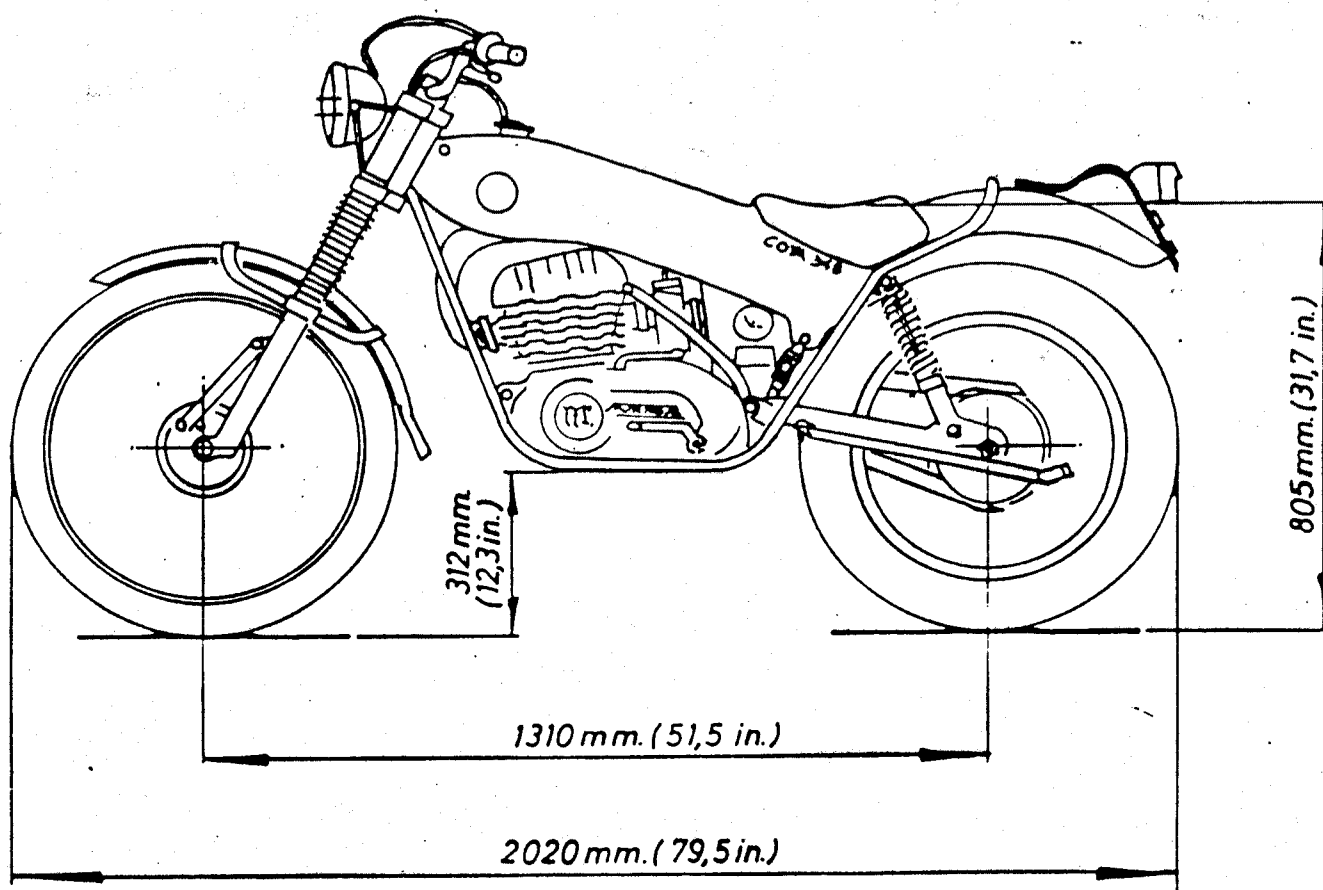
RODAMIENTOS

	Cantidad	Tipo	Dimensiones	Número
Cigüeñal	2	radial(juegoC-3)	25x52x15	6205/C-3
Rueda dentada de embrague	1	doble hilera bolas	17x40x17,5	3203
Eje primario l/derecho	1	contacto angular	15,35x11	7202
Eje primario l/izquierdo	1	radial	20x47x14	6204
Eje secundario l/derecho	1	radial	20x47x14	6204
Eje secundario l/izquierdo	1	radial	15x35x11	6202
Ruedas delantera	2	radial	17x35x10	6003RS/C3
Ruedas trasera	2	radial	17x40x12	6203RS/C3

DIMENSIONES GENERALES

Capacidad depósito 5 L. (1,32 USA gal.
(1,10 Imp. gal.)

Peso 89Kg. (196 lbs.)



Pares de apriete recomendados:

	m. Kp.	ft-lbs.
- Tuercas fijación cilindro	2 a 2,5	14,5 a 18
- Tuercas fijación culata	3 a 3,5	22 a 25,5
- Tuerca piñón sobre cigüeñal	8	58
- Tuerca volante magnético	9	65,3
- 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	20 dientes
Rueda dentada de embrague	64 dientes
Relación de transmisión	3,20

CAMBIO DE VELOCIDADES

Número de Velocidades 6

PIÑON	PRIMARIO	SECUNDARIO	RELACION
1ª Velocidad	16-18-11 Dientes	21-23-23 Dientes	3,506
2ª "	18-18-11 "	19-23-23 "	2,820
3ª "	21-18-11 "	15-23-23 "	1,908
4ª "	21 "	16 "	1,312
5ª "	19 "	18 "	1,055
6ª "	15 "	21 "	0,714

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio	10 dientes
Rueda dentada sobre cubo trasero	33 dientes
Cadena (paso)	15,875 mm. (5/8")
-diámetro rodillos	10,16 mm. (0,400")
-ancho entre placas	6,48 mm. (0,255")

RUEDAS

	Llanta	Radlos		Neumáticos	
		Cantidad	Dimensiones(mm)	tipo	Dimensiones
Rueda delantera	WM 1/1.6	36	3,5 x 231	trial	2,75" x 21"
Rueda trasera	WM 2/1.85	36	3,5 x 194	trial	4,00" x 18"