



CRONO 350

MONTESA

www.lamaneta.com

MANUAL DE INSTRUCCIONES

OWNER'S BOOK

MANUEL D'ENTRETIEN



MOTOCICLETAS
MONTESA

www.lamaneta.com

MANUAL DE INSTRUCCIONES

MOTOCICLETAS MONTESA, S. A.

Avda. Virgen de la Paloma, nº. 21-53

ESPLUGAS DE LLOBREGAT (Barcelona)- España

INDICE

Página nº

"CRONO 350"	5
Presentación	5
UTILIZACION	7
Carburante y aceite	7
Presión de los neumáticos	7
Puesta en marcha del motor	7
Cambio de velocidades	8
Rodaje	9
Puesta en servicio de la batería	10
Acceso a la caja herramientas	10
DESCRIPCION Y MANTENIMIENTO DE LAS PARTES DE LA MOTOCICLETA	11
Bastidor	11
Motor	11
Carburador - Filtro aire	11
Encendido	12
Sistema de escape	12
Engrase motor	12
Embrague	13
Cambio de velocidades	14
Suspensiones	14
Ruedas y frenos	15
Cadena de transmisión	16
Cables	16
Alumbrado y señalización	16
Cuadro de indicadores y mandos sobre manillar	17

CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES	19
Motor	19
Encendido	19
Bujía	19
Batería	19
Regulador electrónico	19
Recorrido suspensiones	19
Carburador	19
Reglajes y pares de apriete	20
Transmisión primaria	20
Cambio de velocidades	20
Transmisión secundaria	21
Ruedas	21
Rodamientos	21
Diagrama de velocidades	22
Dimensiones generales	23

RECOMENDACIONES DE SERVICIO

ESQUEMA INSTALACION ELECTRICA

ENGRASE

CATALOGO DE PIEZAS

HERRAMIENTAS DE TALLER

" CRONO 350 "

PRESENTACION

La "CRONO 350" es una motocicleta que ha tenido una larga experimentación en competiciones deportivas, fundamentalmente en carreras de resistencia de larga duración.

Esta actividad ha servido para contrastar la fiabilidad de su mecánica, para definir una geometría de bastidor - que le confiere gran manejabilidad y estabilidad y para desarrollar, en las más duras condiciones de utilización, la eficacia de sus frenos. De esa actividad deriva también en gran parte las prestaciones de su motor.

En el desarrollo industrial de la "CRONO 350" sin embargo, MONTESA ha tenido muy presente que una motocicleta de carretera tiene una serie de exigencias en aspectos como la seguridad, el confort, el mantenimiento y lo que podríamos llamar la ecología, que están muy por encima de las que plantea un vehículo meramente deportivo.

Es preciso señalar que el mismo énfasis que se ha puesto en construir un vehículo que proporcione la mayor satisfacción a su usuario, se ha puesto en evitar que de ello puedan derivarse molestias a terceros. En este sentido se ha cuidado la realización de los sistemas de admisión y escape, a fin de reducir la sonoridad de la "CRONO 350" a límites absolutamente discretos a pesar de las elevadas prestaciones de su motor. También el diseño del tubo de escape, junto con la mejor dosificación de aceite que permite el sistema de engrase separado, hace que la emisión de humos resulte mínima.

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.

UTILIZACION

CARBURANTE Y ACEITE

Llenar total o parcialmente los depósitos de gasolina y aceite con gasolina de 96 ó más octanos y con aceite - SOPRAL 2-T ó CASTROL TT-100 respectivamente.

Acceso al depósito de aceite motor.

Retirando el sillín queda al descubierto el tapón depósito aceite motor. Para retirar el sillín, deberá abrirse la cerradura alojada en la parte posterior de la base del sillín y tirar de él hacia atrás.

PRESION DE LOS NEUMATICOS

Rueda trasera: 1,9 Kg./cm.²

Rueda delantera: 1,7 Kg./cm.²

Para rodar con pasajero, añadir 0,2 Kg./cm.² a la rueda trasera.

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

- Girar la llave de contacto.
- Abrir el grifo de gasolina.
- Si el motor está frío, pulsar 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 ofrece mayor resistencia, la acción será mucho más efectiva).

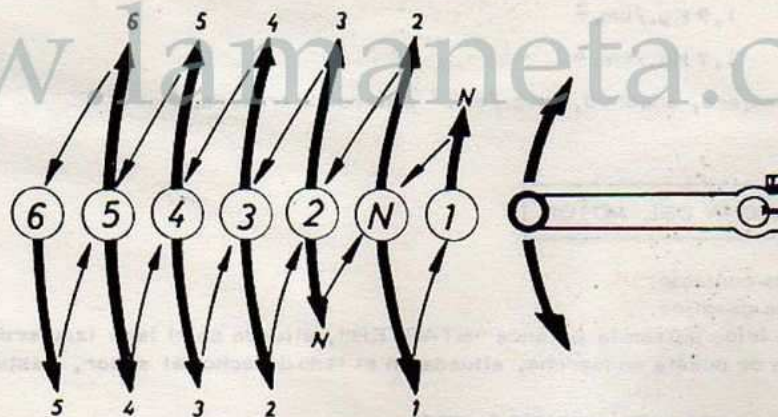
Con esto el motor se pondrá en marcha.

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

CAMBIO DE VELOCIDADES

El cambio de velocidades dispone de 6 relaciones, obtenidas mediante piones en toma constante.

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



RODAJE

Para permitir un correcto ajuste de las piezas cuando el motor es nuevo, es necesario efectuar un rodaje del mismo observando las siguientes instrucciones:

RECORRIDO	r.p.m. MAXIMAS	VELOCIDAD MAXIMA
0 a 500 Kms.	4000	85 Km./h.
500 a 1000 Kms.	4500	95 Km./h.
1000 a 1500 Kms.	5000	107 Km./h.
1500 a 2000 Kms.	5500	117 Km./h.
2000 a 2500 Kms.	6000	128 Km./h.

A partir de los 2500 Kms. el motor puede subir a 7500 r.p.m. (tenga presente sin embargo que la máxima potencia se encuentra a 7000 r.p.m.).

PUESTA EN SERVICIO DE LA BATERIA

Con la batería retirada de la motocicleta, proceder según las siguientes instrucciones:

- Llenar cada uno de los elementos de la batería con electrólito de 1,28 de densidad, hasta el nivel superior (upper) indicado en la misma. Debe procurarse que la temperatura del electrólito se halle comprendida entre 20 y 25°C.

Es preciso que la batería tras la operación de llenado permanezca en reposo durante un período de 30 minutos. Transcurrido este tiempo, debe rellenarse hasta el nivel indicado.

- Cargar la batería con una intensidad de 1,2 Ah. durante un período de 15 a 20 horas.

Si el nivel de electrólito ha descendido después de la carga, rellenar únicamente con agua destilada, hasta alcanzar el nivel superior (upper).

- Tapar la batería, procediendo a limpiarla con agua y secarla perfectamente.
- Fijar firmemente la batería en su alojamiento.
- Acoplar el tubo de plástico a la salida del colector de gases.
- Conexionar atendiendo a la polaridad de los bornes.

(No presionar el tubo colector de gases a fin de que pueda cumplir su función. La obturación del mismo podría provocar la explosión de la batería).

ACCESO A LA CAJA HERRAMIENTAS

La caja de herramientas está ubicada en la parte posterior de la base del sillín. Para retirar el sillín se seguirán las mismas instrucciones facilitadas en el "Acceso al depósito de aceite motor" (pag. nº)

DESCRIPCION Y MANTENIMIENTO DE LAS PARTES DE LA MOTOCICLETA

BASTIDOR

- Descripción: Es del tipo doble cuna, construido con tubos de acero estirados en frío sin soldadura. Dispone de caballete central, estribas abatibles, asidero lateral, y alojamiento cierre dirección.

MOTOR

- Descripción: Tipo conjunto monoblock, monocilíndrico de ciclo dos tiempos, por engrase separado, supercuadrado (83,4 x 64) de un cubicaje de 349,6 c.c.
- Mantenimiento: Se limitará al cuidado de su lubricación, según lo indicado en el mantenimiento de la bomba de engrase.

CARBURADOR - FILTRO DE AIRE

- Descripción: El carburador es de cuba central, marca BING de diámetro difusor de 32 mm., provisto de "starter".
La toma de aire se efectúa a través de un filtro de poliuretano contenido en una caja de insonización.
- Mantenimiento: Limpiar periódicamente el filtro de entrada de gasolina al carburador y el filtro del surtidor principal.
Para obtener el necesario rendimiento y durabilidad del motor es muy importante que cada 5000 Kms. se efectúe la limpieza del filtro de aire. Emplear agua y jabón líquido (no detergente),

y procurararle una impregnación de aceite especial antes de emplazarlo en su alojamiento.

Acceso al filtro de aire.

Se accede al mismo retirando el protector lateral izquierdo, sujeto mediante dos cierres a presión en su parte delantera y un tornillo en la posterior.

ENCENDIDO

- Descripción: Ubicado en cárter exterior derecho se halla un alternador de tipo volante magnético - (12V - 130W) que suministra la tensión necesaria para la carga de la batería y encendido electrónico.

- Mantenimiento: El sistema de encendido, de tipo electrónico, no requiere de ningún mantenimiento salvo por lo que se refiere a la bujía. No obstante es aconsejable revisar periódicamente el apriete de las fijaciones del rotor y stator.

Conviene revisar también periódicamente la bujía al objeto de verificar su limpieza y separación de electrodos (ver CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES).

SISTEMA DE ESCAPE

- Descripción: El tubo regulador de escape es del tipo cono-contracono silenciado, con la particularidad de que los gases se conducen por troneras practicadas al final de la zona cilíndrica, lo que permite una mayor longitud y eficacia del silenciador (sistema patentado).

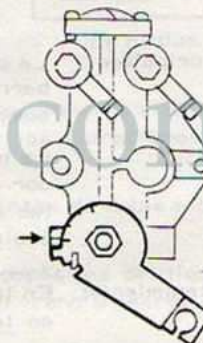
ENGRASE MOTOR

- Descripción: Ubicada en la parte posterior del cárter exterior izquierdo y en alojamiento independiente, se

encuentra la bomba dosificadora que inyecta el aceite para el engrase de la parte alternativa del motor (cigüeñal, biela y pistón) en función del régimen de giro y de la apertura de la compuerta del carburador. El aceite penetra en el cárter central a través de una tobera. En el conducto de alimentación está intercalada una válvula antirretorno.

El depósito de aceite está situado debajo del sillín. Su nivel debe de inspeccionarse mediante una mirilla prevista al efecto y situada en el protector lateral izquierdo.

- **Mantenimiento:** La bomba dosificadora no requiere de un mantenimiento específico, únicamente deberá comprobarse periódicamente su puesta a punto que se logrará por el tensado de su cable mando haciendo coincidir las muescas según se indica en figura:



(Esta operación se realizará teniendo el mando de gas en posición cero).

EMBRAGUE

- **Descripción:** Ubicados en cárter exterior izquierdo se hallan la transmisión primaria, por engranajes helicoidales, y el embrague de tipo de discos múltiples en baño de aceite con muelles de tensión constante. El embrague está diseñado, además, con el fin de reducir el máximo de ruidos.
- **Mantenimiento:** El mando del embrague deberá tener siempre un juego de 1 a 2 mm. (0,04 a 0,08 in.). 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.
Para lubricación ver tabla de engrase.

CAMBIO DE VELOCIDADES

- Descripción: Es de seis velocidades en cascada con piñones de toma constante.
- Mantenimiento: Se limitará a cuidar su lubricación. Ver tabla de engrase.

SUSPENSIONES

- Descripción: La delantera, está constituida por una horquilla telescópica del tipo muelle - aceite, con barras de 35 mm. de diámetro y recorrido de 125 mm. Dispone de tope hidráulico tanto a compresión como extensión.

La trasera, se compone de una horquilla basculante y dos elementos telescópicos, amortiguador - muelle. El muelle es de paso variable y de precarga graduable en cuatro posiciones (se adjunta una llave para facilitar esta regulación). El amortiguador es de doble efecto y el aceite está confinado con gas a presión, su recorrido es de 70 mm.

- Mantenimiento: En la delantera, se limitará a la periódica sustitución del aceite hidráulico, según se indica en tabla de engrase.

En la trasera, controlar el contenido de aceite que lubrica los cojinetes de fricción en horquilla basculante. El control se efectuará a través de los orificios que a tal efecto están practicados sobre los casquillos de la horquilla.

Ajuste del juego de la dirección:

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 corregirse el juego y una vez desmontado el manillar, aflojese la tuerca fijación brida superior y los tornillos de cerraje de ésta sobre los brazos de la suspensión. Efectuado esto, apretar o aflojar, según convenga, la tuerca bloqueadora del cojinete de la dirección.

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

RUEDAS Y FRENOS

- Descripción: Las ruedas, de 18" son de estructura mixta, con el núcleo y los radios de magnesio y la llanta de duraluminio laminado.

El arrastre de la rueda trasera se realiza a través de un elemento elástico de acoplamiento entre ésta y la corona de transmisión a fin de reducir las vibraciones generadas por el par motor y prolongar la durabilidad de la cadena.

Los frenos son del tipo a disco (diámetro 260 mm.) con pinzas de doble accionamiento mediante sistema hidráulico.

Las bombas hidráulicas incorporan en ambos casos los depósitos del líquido y se hallan situadas, la del freno delantero, sobre el manillar, y la del freno trasero, oculta en el bastidor bajo la base sillín.

- Mantenimiento: Periódicamente se controlarán los niveles en los depósitos de aceite a efecto de mantenerlos.

También se vigilarán las pastillas de freno para cambiarlas cuando el forro se haya reducido a menos de la mitad. Para sustituir las pastillas se procederá del modo siguiente:

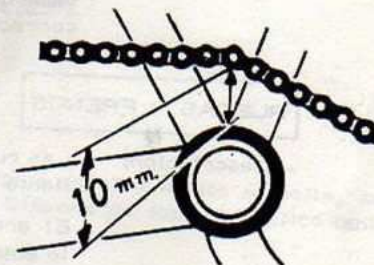
- Quitar la pinza de su anclaje (NO accionar las palancas de las bombas mientras las pinzas estén fuera de sus anclajes pues al no estar el disco interpuesto entre las pastillas los bombines serían expulsados de sus alojamientos).
- Introducir un destornillador de boca ancha entre las pastillas y entregarlo para obligar a los bombines a retroceder hasta el fondo.

Ambas bombas hidráulicas están provistas de tornillos de reglaje para fijar el juego de las palancas de mando. (Para acceder al tornillo de reglaje de la bomba del freno trasero, es preciso quitar el protector lateral derecho).

- En la rueda y suspensión delanteras están previstos los mecanizados y anclajes necesarios para incorporar sin dificultad un segundo disco de freno.

CADENA DE TRANSMISION

- Mantenimiento: Se procederá sobre este elemento a la necesaria inspección regulando su tensión hasta conseguir una flecha de 10 mm. en el punto de cruce con el eje de la horquilla. (ver figura).



CABLES

- Mantenimiento: Por disponer las fundas de los cables de transmisión a freno, embrague y acelerador de un revestimiento interior especial antifricción, no requieren ser engrasados para conservar su suavidad de deslizamiento. De notarse alguna anomalía en este sentido es recomendable proceder a su sustitución.

ALUMBRADO Y SEÑALIZACION

- Descripción: La alimentación eléctrica viene suministrada por una batería de 12V/12 Ah. que a su vez recibe la carga del alternador ya descrito. Esta carga está controlada por un regulador electrónico.

Dispone:

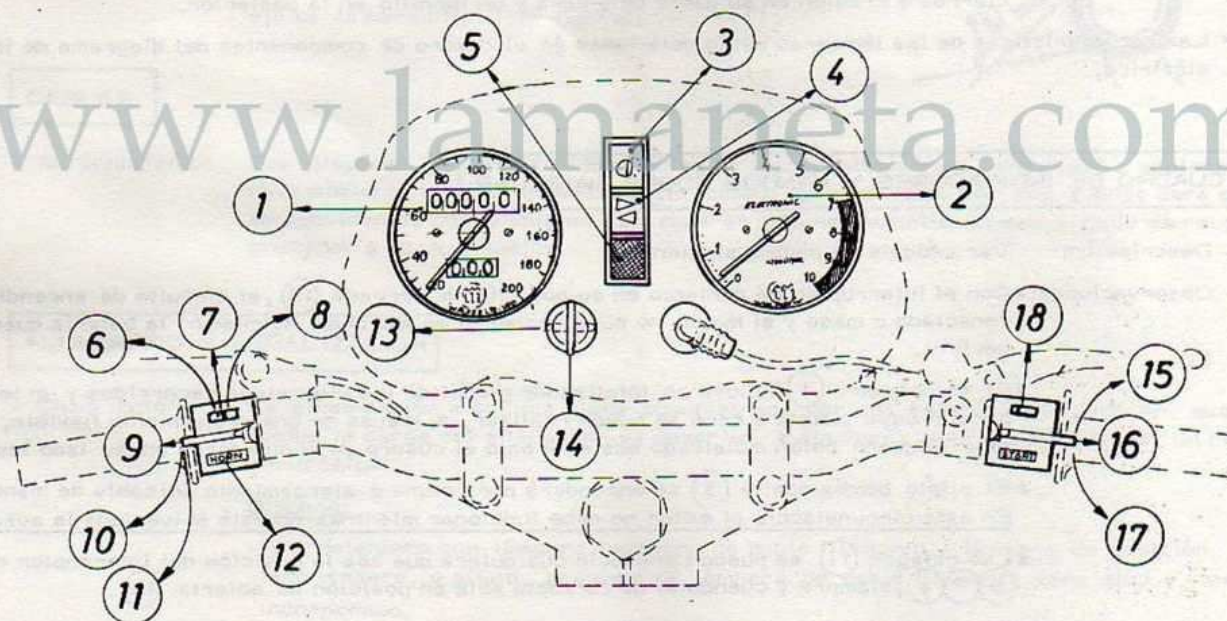
- faro delantero con lámpara halógena de doble filamento y lámpara de posición.
- faro trasero, o piloto, provisto de lámpara de doble filamento para stop y catadióptrico incorporado.

- faros intermitentes delanteros y traseros regulados por un relé térmico.
 - avisador acústico.
 - fusible (15A) protector del equipamiento, ubicado junto a la batería.
 - encuadro de indicadores sobre carenado faro:
 - . cuenta-revoluciones electrónico.
 - . interruptor de contacto (con llave).
 - . piloto luz larga.
 - . piloto intermitentes.
 - . piloto bomba aceite.
 - Mantenimiento: **Batería:** Comprobar el nivel de electrolito una vez al mes. De hallar el nivel por debajo de la indicación inferior sobre batería (LOWER), añadir agua destilada.
- Para acceder a la misma, basta retirar el protector lateral derecho, sujeto mediante dos -cierres a presión en su parte delantera y un tornillo en la posterior.
- Las características de las lámparas están detalladas en el cuadro de componentes del diagrama de instalación eléctrica.

CUADRO DE INDICADORES Y MANDOS SOBRE MANILLAR

- Descripción: Ver croquis en página siguiente.
- Observaciones:
 - * Con el interruptor de contacto en su posición de cerrado (14), el circuito de encendido queda conectado a masa y el motor no puede ponerse en marcha. Asimismo, la batería queda desconectada.
 - * El velocímetro (1) incluye un totalizador global de los kilómetros recorridos y un totalizador parcial cuya puesta a cero se puede realizar, a través de una transmisión flexible, mediante un pequeño botón moleteado que está bajo el cuadro de indicadores en su lado izquierdo.
 - * El piloto bomba aceite (5) se encenderá por rotura o alargamiento del cable de mando bomba. En esta circunstancia el motor no debe funcionar mientras no esté solventada la avería.
 - * Las ráfagas (11) se pueden producir cualquiera que sea la posición del interruptor de luces (6) (7) (8), siempre y cuando el de contacto esté en posición de abierto (13).

1	Velocímetro - Cuenta Kilometros	10	Luz de cruce
2	Cuenta revoluciones	11	Rafagas
3	Piloto luz larga	12	Avisador acústico
4	Piloto intermitentes	13	Interruptor de contacto (posición llave abierto)
5	Piloto bomba aceite	14	Interruptor de contacto (posición llave cerrado)
6	Luces apagadas	15	Intermitentes giro izquierda
7	Luces de posición	16	Intermitentes posición neutra
8	Luces de carretera	17	Intermitentes giro derecha
9	Luz larga	18	Pulsador de paro



CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES

MOTOR

Ciclo 2 tiempos
 Cilindros uno
 Diámetro 83,4 mm.
 Carrera 64 mm.
 Cubicaje 349,6 c.c.
 Relación de compresión 10:1

BATERIA

Marca TUDOR - 6 H3 12V. - 12A.

REGULADOR ELECTRONICO

Marca Motoplat - 9630007 12V. -14A.
 Compensación de carga con luz larga a 2500 r.p.m.

ENCENDIDO

Volante alternador (electrónico) Motoplat 0615012
 Avance chispa a p.m. s. 3 mm. (22°s/volante)

RECORRIDO SUSPENSIONES

Delantera 125 mm.
 Trasera 70 mm.

BUJIA

Grado térmico 240
 Distancia entre electrodos 0,5 + 0,6 mm.

CARBURADOR

Marca BING - 84
 Serie 12643/1
 Diámetro difusor 32
 Surtidor principal 160
 Surtidor piloto 50
 Surtidor starter 105
 Compuerta nº 0
 Aguja 8H1
 Posición aguja Ranura 2ª

Tipos recomendados:

CHAMPION	N-3
BOSCH	W240T2
N.G.K.	B-7E
LODGE	2HLN

REGLAJES Y PARES DE APRIETE

Juego diametral mínimo entre
-émbolo y cilindro. 0,06 mm.

Salto máximo extremos del -
-cigüeñal, montado en los -
-cárteres. 0,03 mm.

Pares de apriete recomendados:

	m.	Kp.
Tuerca fijación cilindro	2	a 2,5
Tuerca fijación culata	3,5	a 4
Tuerca fijación tubo admisión	2	
Tuerca piñón sobre cigüeñal	8	
Tuerca volante magnético	9	
Tuerca plato embrague	2	a 2,5
Tuerca piñón salida cambio	8	

TRANSMISION PRIMARIA

Tipo por engranajes
Piñón sobre cigüeñal 20 dientes
Rueda dentada de embrague 53 dientes
Relación de transmisión 2,65

CAMBIO DE VELOCIDADES

Número de velocidades 6

Piñón	Primario	Secundario	Relación
1ª velocidad	10 dientes	26 dientes	2,600
2ª "	12 "	22 "	1,833
3ª "	15 "	21 "	1,400
4ª "	16 "	18 "	1,125
5ª "	17 "	16 "	0,941
6ª "	18 "	15 "	0,833

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio	.....	13 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")

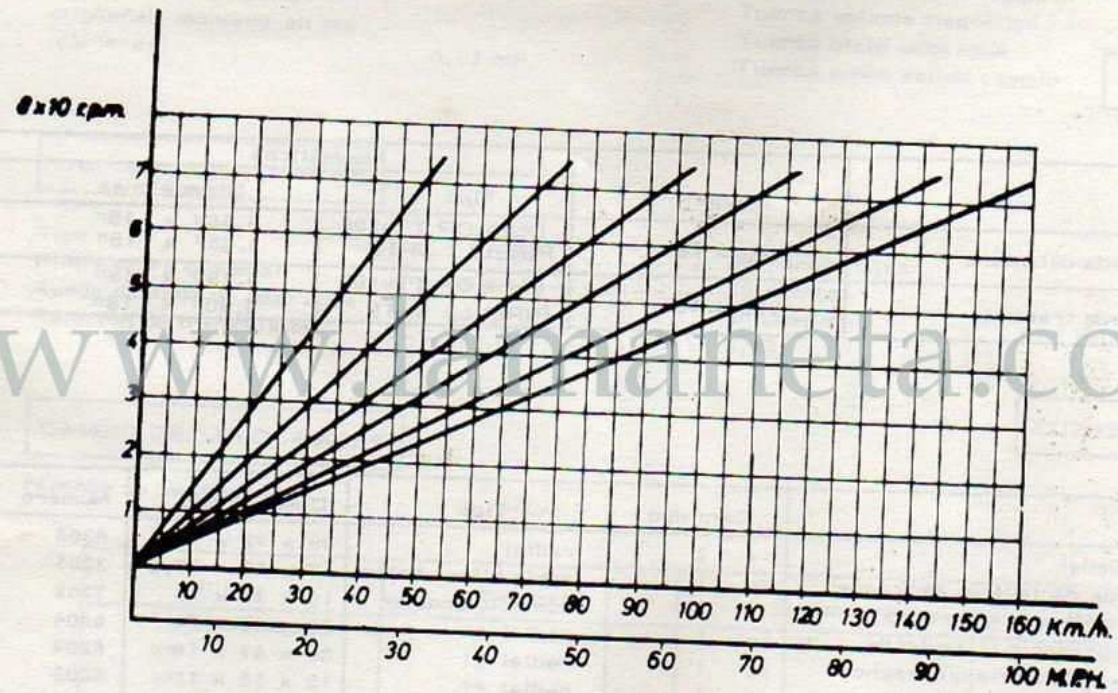
RUEDAS

	Llanta	Neumáticos	
		Tipo	Dimensiones
Rueda delantera	WM2 - 18	DUNLOP TT-100 PIRELLI M-15	3,60" x 18" 3,25" x 18"
Rueda trasera	WM3 - 18	DUNLOP TT-100 PIRELLI M-15	4,10" x 18" 3,50" x 18"

RODAMIENTOS

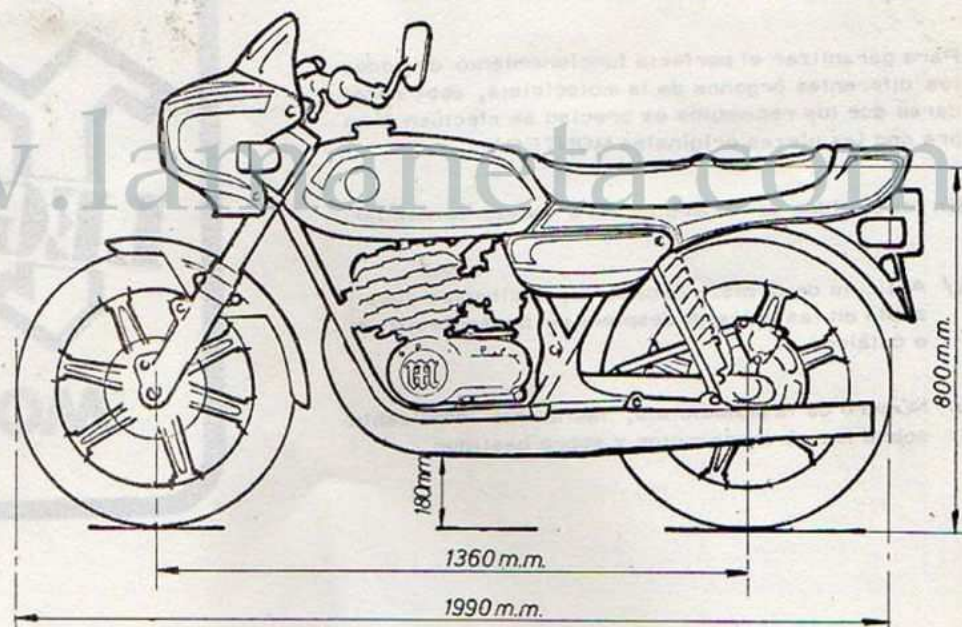
	Cantidad	Tipo	Dimensiones	Número
Cigüeñal	2	radial	30 x 72 x 19	6306
Rueda dentada de embrague	1	doble hilera bolas	17 x 40 x 17,5	3203
Eje primario l/derecho	1	contacto anular	15 x 35 x 11	7202
Eje primario l/izquierdo	1	radial	20 x 47 x 14	6204
Eje secundario l/derecho	1	radial	20 x 47 x 14	6204
Eje secundario l/izquierdo	1	radial	15 x 35 x 11	6202
Rueda delantera	2	radial (juego C-3)	17 x 40 x 12	6203/C-3
Rueda trasera	2	radial (juego C-3)	17 x 40 x 12	6203/C-3

DIAGRAMA DE VELOCIDADES



DIMENSIONES GENERALES

- Capacidad total depósito gasolina	....	17 Litros
- Reserva	....	3 Litros
- Capacidad depósito aceite	....	1,9 Litros
- Peso sobre rueda delantera	....	58,5 Kgs.
- Peso sobre rueda trasera	....	69,5 Kgs.
- Peso total	....	128 Kgs.



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.

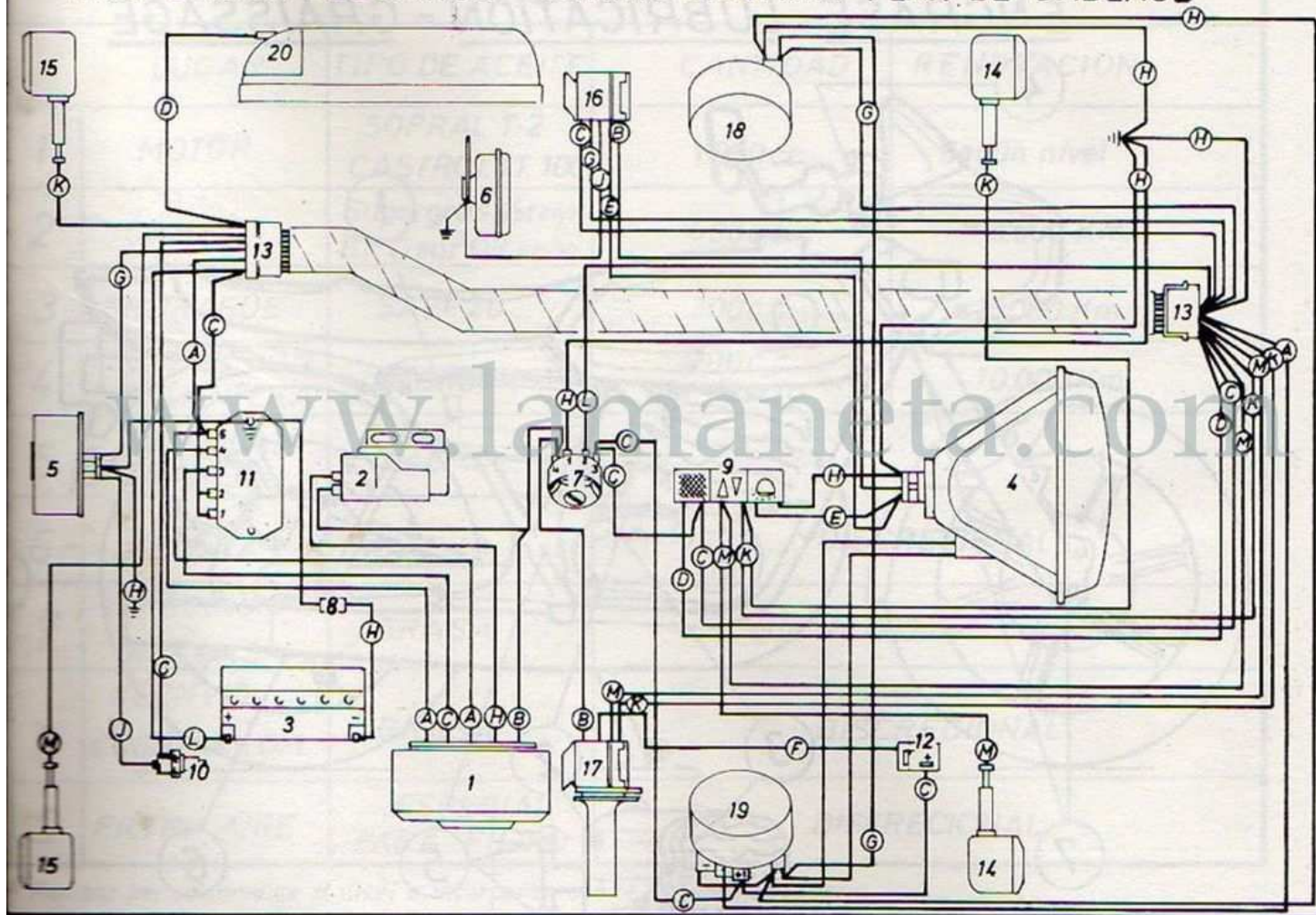


1	Volante magnetico	Flyheel magneto	Volant magnétique	
2	Bobina A.T.	Ignition coil	Bobine d'allumage	
3	Bateria	Battery	Batterie	
4	Faro delantero	Head lamp	Phare	Lamp. 12V 60/55W
5	Faro piloto	Tail lamp	Lanterne arrière	Lamp. 12V 18/5W
6	Avisador acustico	Horn	Claxon	
7	Llave contacto	Main switch	Clé de contact	
8	Fusible	Fuse	Fusible	
9	Cuadro indicadores	Indicative switch	Indicateur carré	
10	Interruptor stop	Stop light switch	Commutateur du feu stop	
11	Regulador electrónico de tensión	Voltage regulator	Régulateur de tension	
12	Unidad intermitencia	Blinker unit	Dispositif clignotant	
13	Caja conexiones	Connection box	Boîte de connexions	
14	Intermitentes delanteros	Signal lamps (front)	Indicateur avant	Lamp. 12V 21W
15	Intermitentes traseros	Signal lamps (rear)	Indicateur arrière	Lamp. 12V 21W
16	Interruptor cambio luces y claxon	High-low beam and horn controls	Commutateur code-route et claxon	
17	Interruptor intermitentes y paro	Turn signal and engine stop controls	Commutateur des clignotant et stop moteur	
18	Velocímetro	Speedometer	Compteur de vitesse	Lamp. 12V 2W
19	Cuenta-revoluciones	Revs counter	Compte-tours	Lamp. 12V 2W
20	Carter exterior lado izquierdo	Links exterior gear	Cárter extérieur gauche	

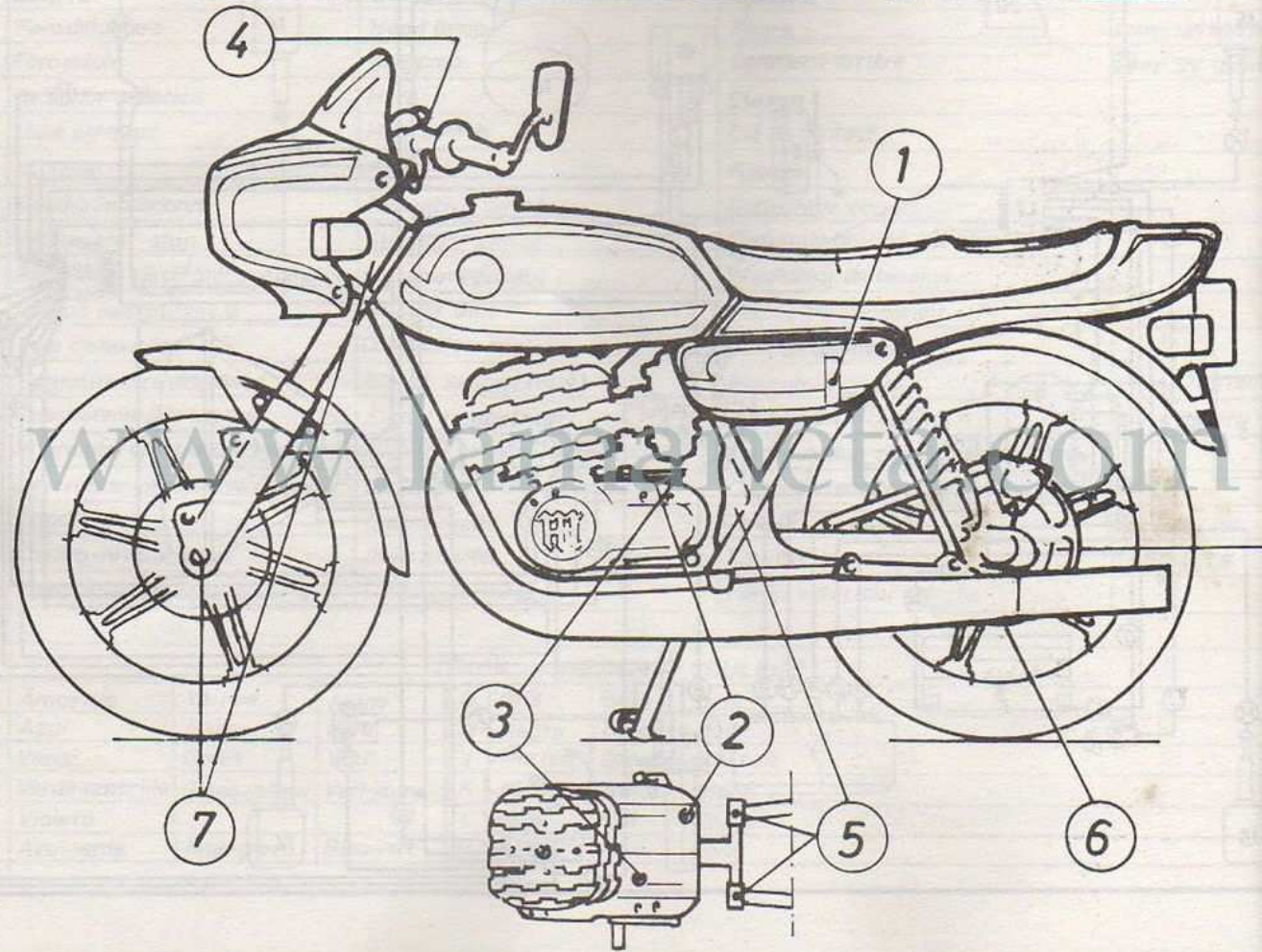
COLOR — COLOUR — COULEUR

A	Amarillo	Yellow	Jaune	G	Gris	Gray	Gris	
B	Azul	blue	Bleu	H	Negro	Black	Noir	
C	Verde	Green	Vert	J	Marron	Brown	Marron	
D	Verde-amarillo	Green-yellow	Vert-jaune	K	Blanco	White	Blanc	
E	Violeta			L	Rojo	Red	Rouge	
F	Azul-verde	blue-green	Bleu-vert	M	Rosa	Pink	Rosé	

INSTALACION ELECTRICA - WIRING DIAGRAM - PLAN DE CABLAGE



ENGRAISE - LUBRICATION - GRAISSAGE



ENGRASE				
	LUGAR	TIPO DE ACEITE	CANTIDAD	RENOVACION
1	MOTOR	SOPRAL T-2 CASTROL T.T. 100	1.900 cc.	Según nivel
2	CAMBIO	Supergras 451 EP/F B.P. Gear Oil EP/90	500 c.c.	* 5.000 Km.
3	EMBRAGUE	SAE - 20	300 c.c.	* 10.000 Km.
4	SUSPENSION DELANTERA	HIDROL-4	200 c.c. por brazo	10.000 Km.
5	HORQUILLA TRASERA	SAE-40	DISCRECIONAL	
6	CADENA	SAE-40		
7	DIRECCION y RUEDAS	GRASA	Cada 20.000 Km.	
8	REENVIO CUENTAKILOM.	GRASA	DISCRECIONAL	
9	FILTRO AIRE	ESPECIAL PARA FILTRO	DISCRECIONAL	

* Revisar periodicamente el nivel e incorporar aceite si fuese necesario



PRINTED IN SPAIN - a. g. bolix

MOTOCICLETAS MONTESA

VIRGEN PALOMA, 21

ESPLUGUES - BARCELONA - SPAIN