



ENDURO 75 H6

MONTESA

MANUAL DE INSTRUCCIONES

OWNER'S BOOK

MANUEL D'ENTRETIEN



MANUAL DE INSTRUCCIONES

MOTOCICLETAS MONTESA, S. A.
Avda. Virgen de la Paloma, nº. 21-53

ESPLUGAS DE LLOBREGAT (Barcelona) - España

	<u>INDICE</u>	<u>Página</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
SUSPENSION DELANTERA - Tipo aire-muelle		13
CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES		15
Motor		15
Encendido		15
Bujía		15
Carburador		15
Reglajes y pares de apriete del motor		15
Transmisión primaria		16
Cambio de velocidades		16
Transmisión secundaria		16
Ruedas		16
Diagrama de velocidades		17
Rodamientos		18
Dimensiones generales		18
RECOMENDACIONES DE SERVICIO		19
ESQUEMA INSTALACION ELECTRICA		
ENGRASE		
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.

Motocicletas MONTESA, S. A.

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 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 electrónico.

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 sistema aire-muelle y la posterior basculante, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto con carga inicial graduable.

El carburador es concéntrico con un difusor de diámetro 28 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 oprimir el mando del embrague.

Los neumáticos adaptados han sido especialmente estudiados para la adecuada finalidad del vehículo. Su dimensionado es: delantero, 2,50" x 21" - trasero, 100/90 x 18" .

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

El vehículo en conjunto, tanto por su línea, 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.

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:

	Carretera		Montaña	
	Kg/cm ² .	lbs . sq. in.	Kg/cm ² .	lbs. 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 ofrece mayor resistencia, la acción será mucho más efectiva).

Con esto el motor se pondrá en marcha.

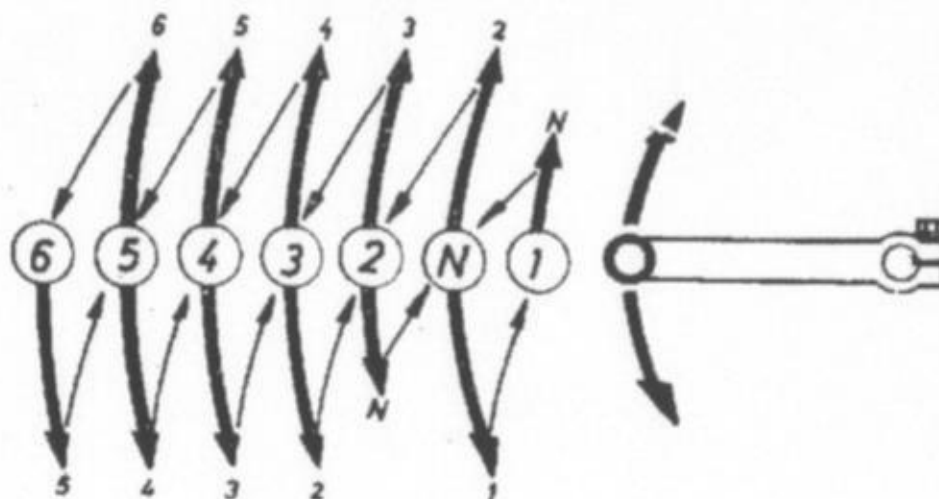
- Cuando el motor se encuentre en su régimen normal levantar la palanca del "STARTER".

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 engravada 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 esta 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, 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. Cepílese 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. 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 guía.

BUJIA

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 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 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; de jando 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 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.

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 simplemente agua y jabón líquido. Efectuada la misma, se procurará una impregnación con ACEITE ESPECIAL PARA FILTRO antes de que éste sea alojado de nuevo en la caja contenedora debajo del sillín.

El período óptimo para realizar esta inspección o limpieza vendrá dado según la utilización del vehículo y con más frecuencia que el aplicado para carburador.

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 los tornillos cerraje y verificar nuevamente el juego de la dirección, para repetir estas operaciones si no hubiera quedado correcto.

SUSPENSION DELANTERA

Tipo aire-muelle

Los brazos de la suspensión delantera tienen presión interior de 8 psi. (0,6 Kg/cm².), que puede ser ajustada entre 10 y 12 psi. (0,7 a 0,8 Kg/cm².) a gusto del conductor, por medio de las válvulas situadas en los tapones superiores de los brazos.

Para la carga de los mismos emplear aire o nitrógeno (NO UTILIZAR NINGUN OTRO GAS posiblemente inflamable) hasta la presión indicada.

Por condiciones de seguridad nunca debe sobrepasarse la presión de 35 psi. (2,5 Kg/cm².).

CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES

MOTOR

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

ENCENDIDO

Volante alternador	MOTOPLAT 0616015
Separación contactos ruptor	0,4 mm. (0,0157 in.)
Avance chispa a p.m.s.	2 mm. (24º 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-4
BOSCH	W225T2
K.L.G.	FE80
LODGE	2HLN

CARBURADOR

Marca	BING - 84
Serie	12.639/0
Diámetro	28 mm.
Surtidor principal	123
Surtidor piloto	45
Compuerta	Nº 32
Aguja	Nº 1
Posición aguja	Ranura Nº 3

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
- Tuerca piñón sobre cigüeñal	8	57,7
- Tuerca volante magnético	8,5	61,6
- 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 6

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

TRANSMISION SECUNDARIA

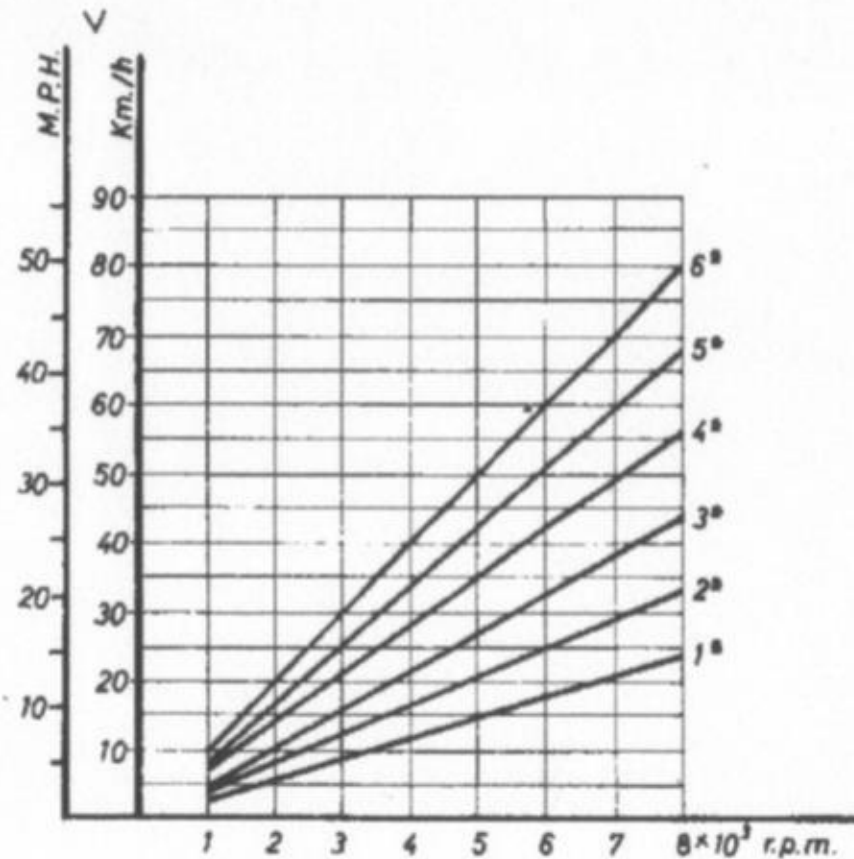
Piñón salida cambio	12 dientes
Rueda dentada s/cubo trasero	52 dientes
Cadena (paso)	12,7 mm. (1/2")
- diámetro rodillos	8,51 mm. (0,335")
- ancho entre placas	7,75 mm. (0,305")

RUEDAS

	Llanta	Radios		Neumáticos	
		Cantidad	Dimensiones (mm.)	Tipo	Dimensiones
Rueda delantera	WM1/1.6	36	3 x 217	cross	2,50" x 21"
Rueda trasera	WM2/1.85	36	3 x 160		100/90 x 18"

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 deje en manos de un taller especializado la realización de la misma.

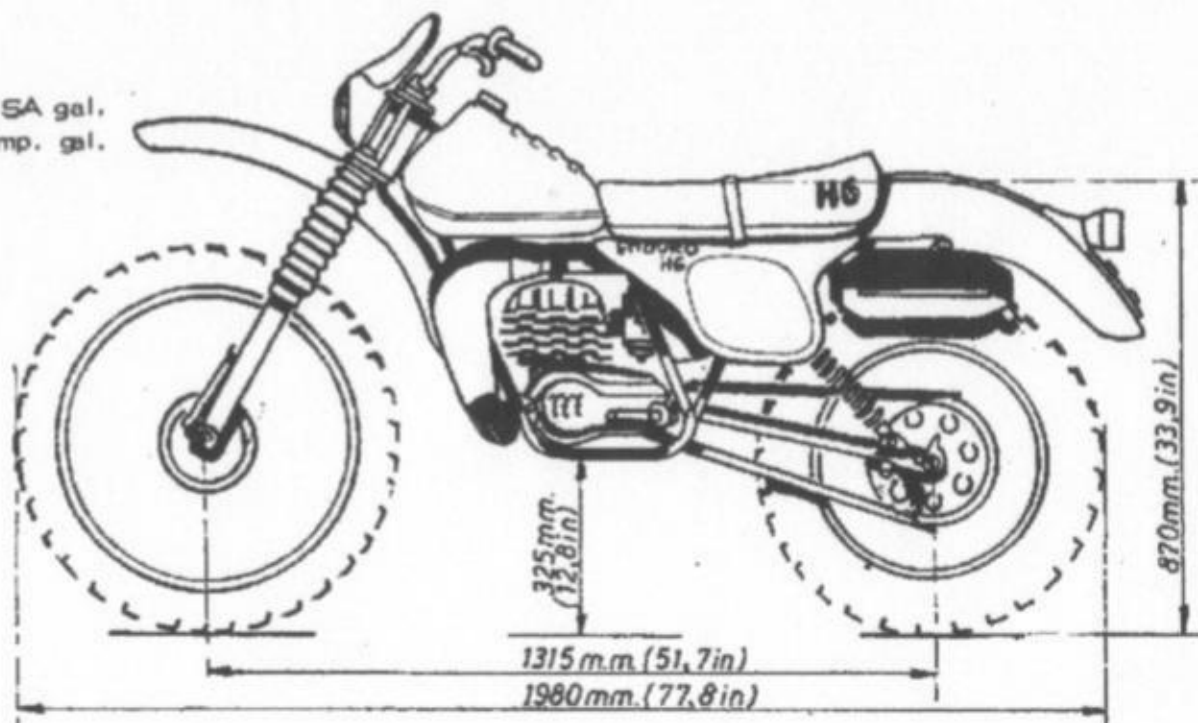


RODAMIENTOS

	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	6301NR
Eje secundario l/izquierdo	1	radial	17 x 47 x 14	6303
Ruedas delantera	2	radial	17 x 35 x 10	6003
Ruedas trasera	2	radial	17 x 40 x 12	6203

DIMENSIONES GENERALES

Capacidad depósito 8,1 L. 2,13 USA gal.
1,99 imp. gal.



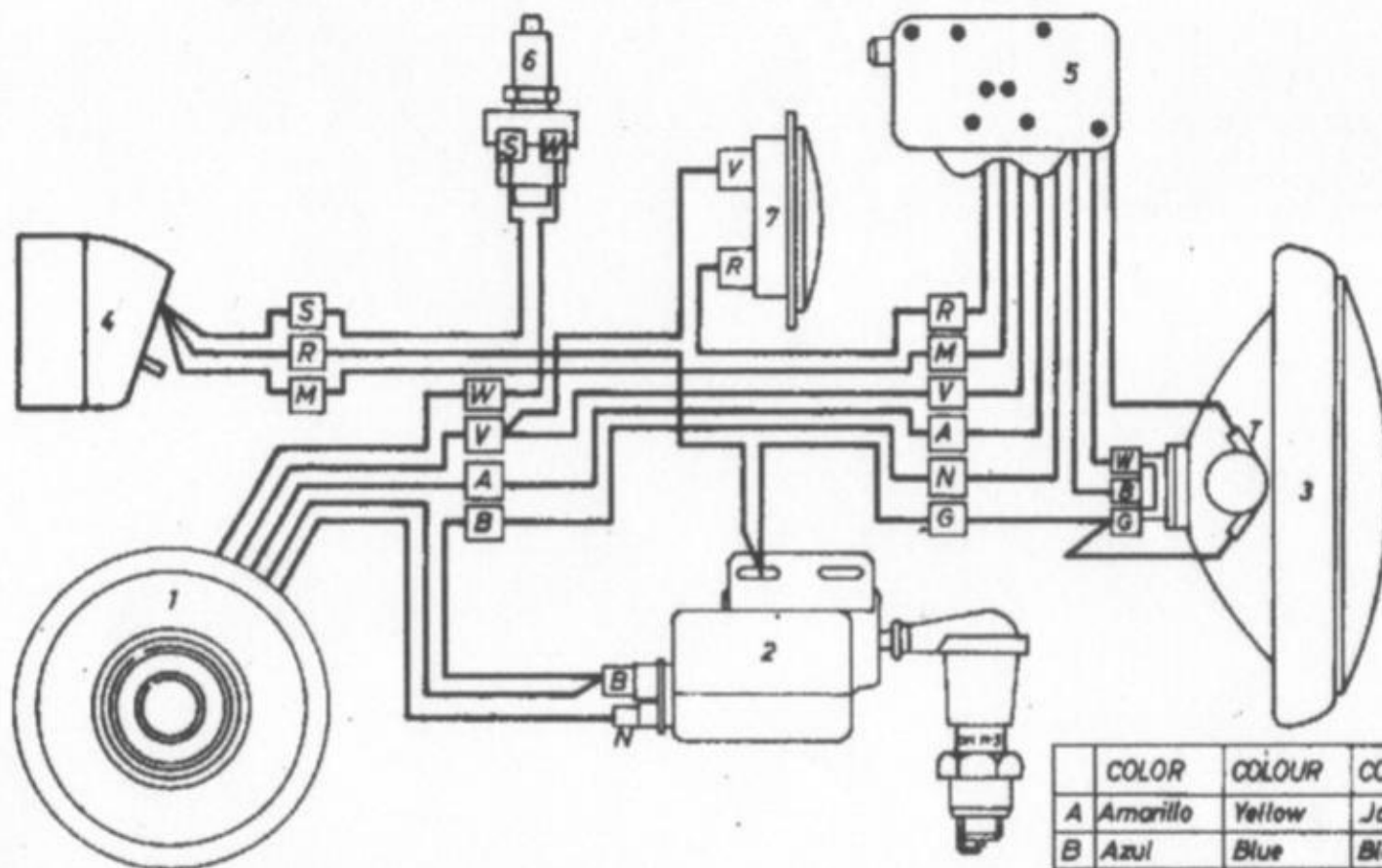
RECOMENDACIONES DE SERVICIO

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.



INSTALACIÓN ELECTRICA—WIRING DIAGRAM—PLAN DE CABLAGE

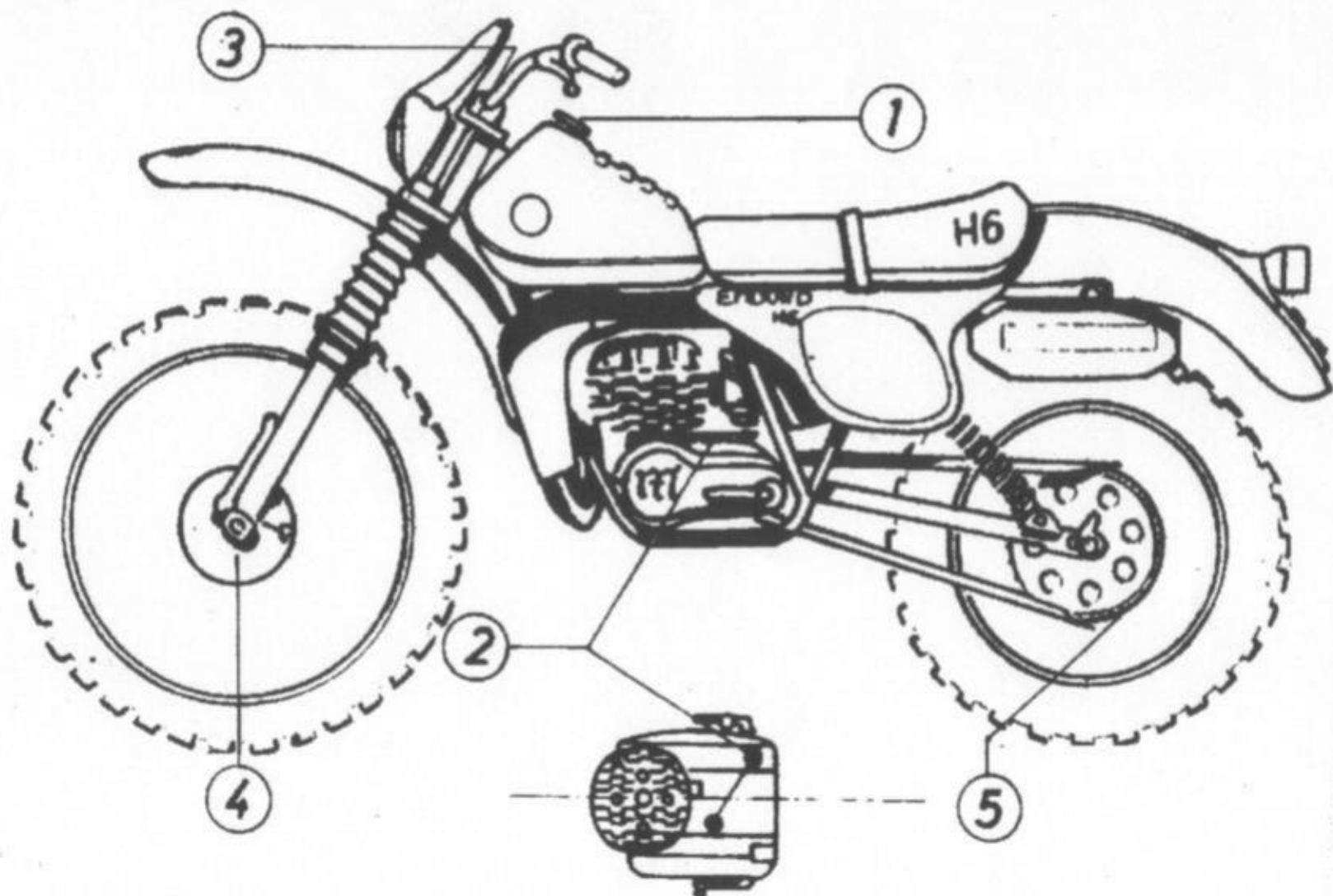


	COLOR	COLOUR	COULEUR
A	Amarillo	Yellow	Jaune
B	Azul	Blue	Bleu
G	Gris	Gray	Gris
M	Morado	Purple	Violet
N	Negro	Black	Noir
R	Rojo	Red	Rouge
S	Rosa	Pink	Rosé
T	Marrón	Brown	Marron
V	Verde	Green	Vert
W	Blanco	White	Blanc

ENDURO 75 H6

1	Volante magnético	Magneto flywheel	Volant magnétique	
2	Bobina A.T.	Ignition coil	Bobine d'allumage	
3	Faro delantero	Head lamp	Phare	Lamp. 6V25/25W-6V.4W
4	Faro piloto	Tail light	Lanterne arrière	Lamp. 6V21/5W (stop)
5	Conmut. s/manillar	Handle switch	Interrupteur	
6	"Stop"	"Stop"	"Stop"	
7	Avisador acústico	Horn	Avertisseur	

ENGRASE - LUBRICATION - GRAISSAGE



Lugar Point Sujet		Aceite — Oil — Huile				Renovación Renewal Renovation	
		Tipo Typo	Cantidad-Quantity-Quantité				
			C.C	USA fl.oz	GB fl.oz		
1	Motor Engine Moteur	SOPRAL-T-2	3%	mezcla mixture		Km.	Miles
		SAE-40 ESPECIAL 2T	4%	melange		—	—
2	Cambio, embrague y transmisión primaria. Gearbox, clutch and primary drive Boite de vitesses, embrague et trans. primaire.	SAE-10W30	900	30,5	31,5	2.500	1.500
3	Suspensión delantera Front suspension Fourche avant	HIDROL-07	170	5,6	6,2 por brazo - per leg - pour bras		
4	Reenvío cuentakilómetros Speedometer hub gear drive Entraîneur du compteur	Grasa Grease Graisse	discrecional at discretion à discrétion			discrecional at discretion à discrétion	
5	Cadena Chain Chaine	SAE 40	discrecional at discretion à discrétion			discrecional at discretion à discrétion	

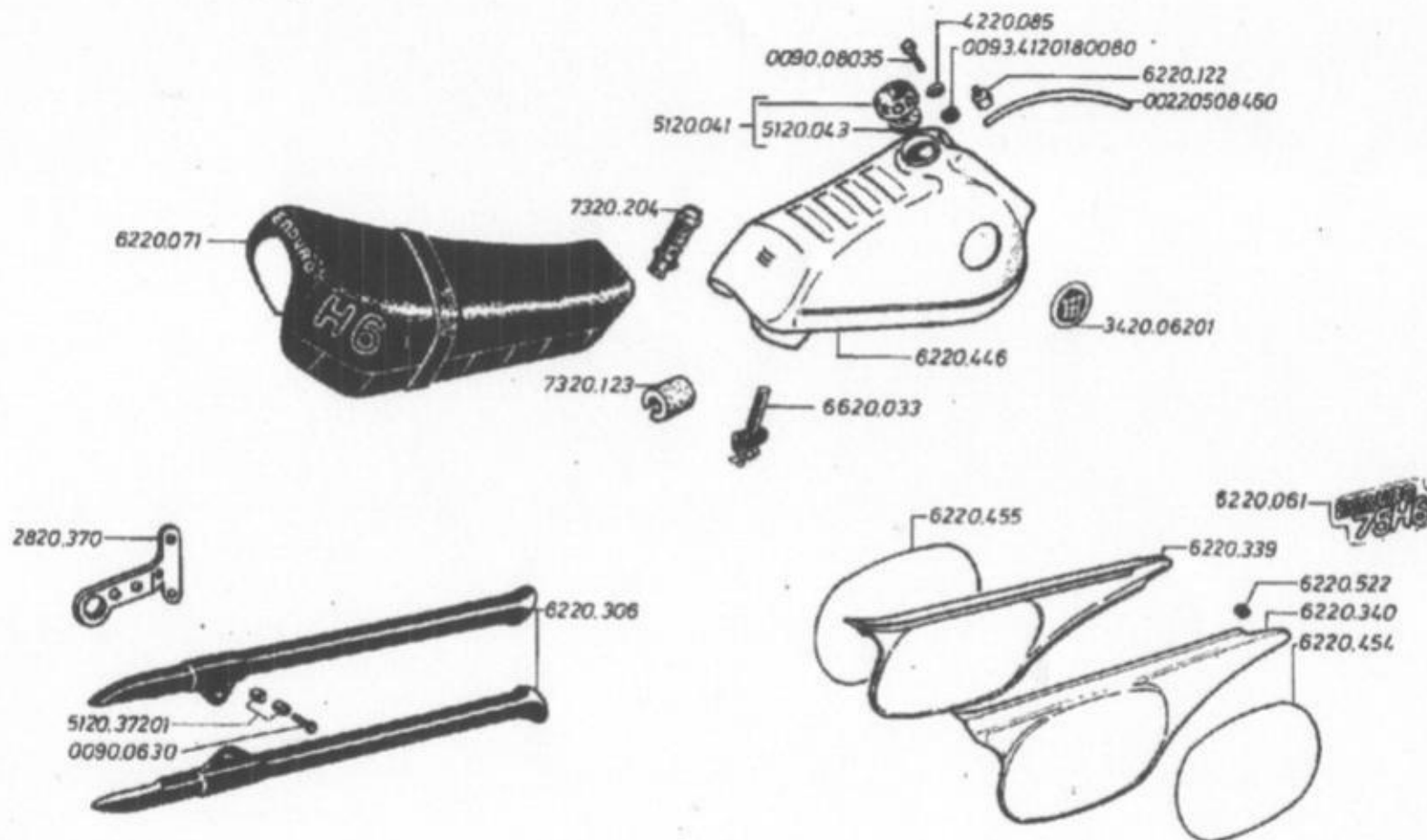


CATALOGO DE PIEZAS

Motocicletas MONTESA

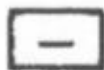
Avd. Virgen de la Paloma, nº 21 - 53

ESPLUGUES DE LLOBREGAT - (Barcelona) España



ENDURO 75H6

GRUPO BASTIDOR II
FRAME GROUP II
GROUPE CADRE II

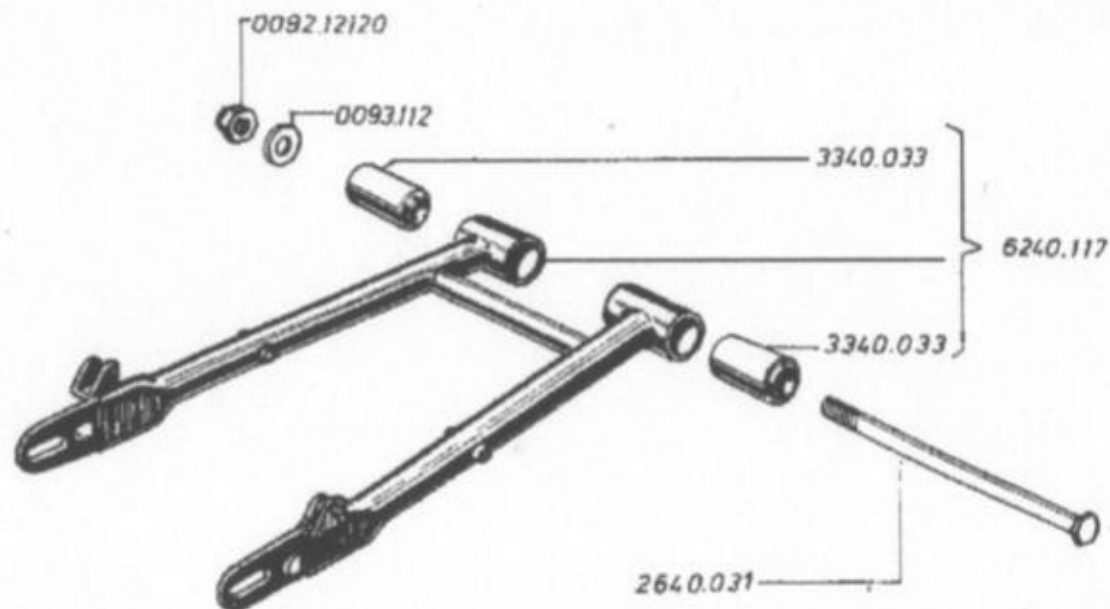
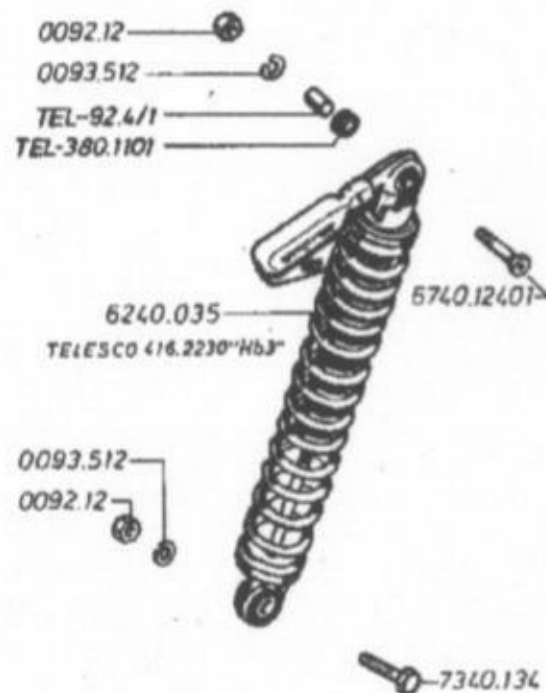


ENDURO 75H6

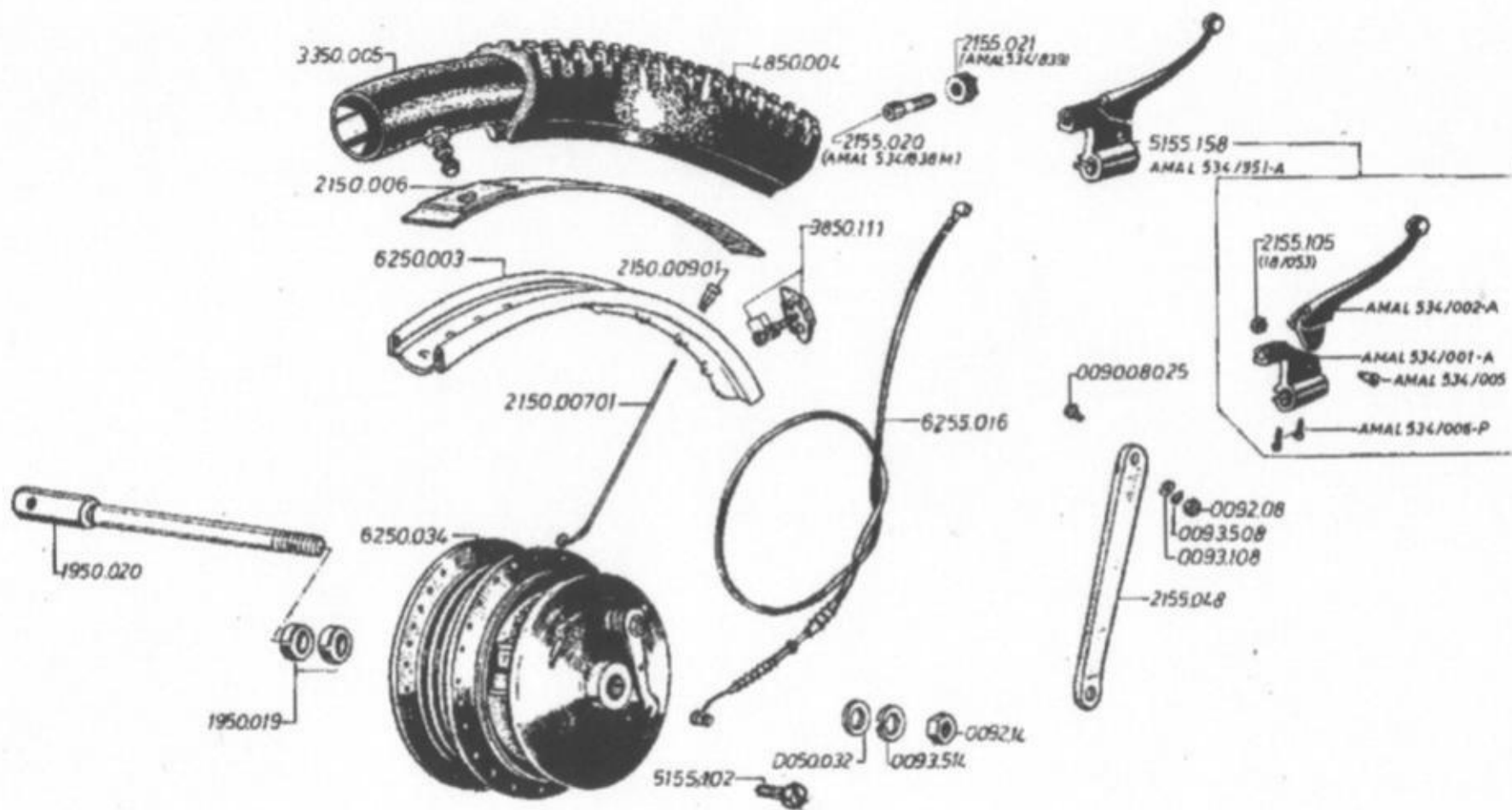
GRUPO DIRECCION Y SUSPENSION DELANTERA
STEERING AND FRONT SUSPENSION GROUP
GROUPE DIRECTION ET SUSPENSION AVANT



DESPIECE SUSPENSION DELANTERA
EXPLODED FRONT SUSPENSION
ECLATE SUSPENSION AVANT

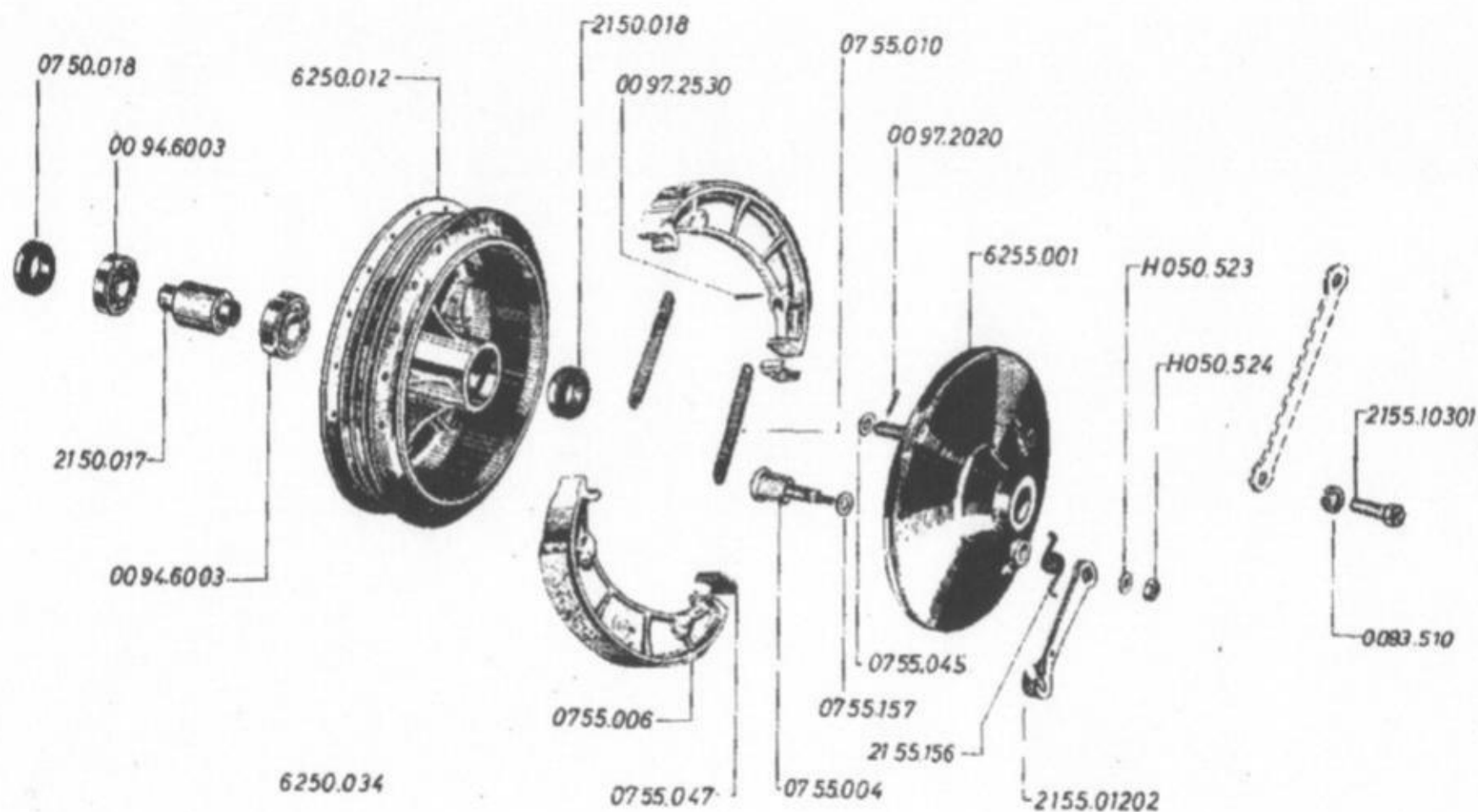


ENDURO 75H6
 GRUPO SUSPENSION TRASERA
 REAR SUSPENSION GROUP
 GROUPE SUSPENSION ARRIERE



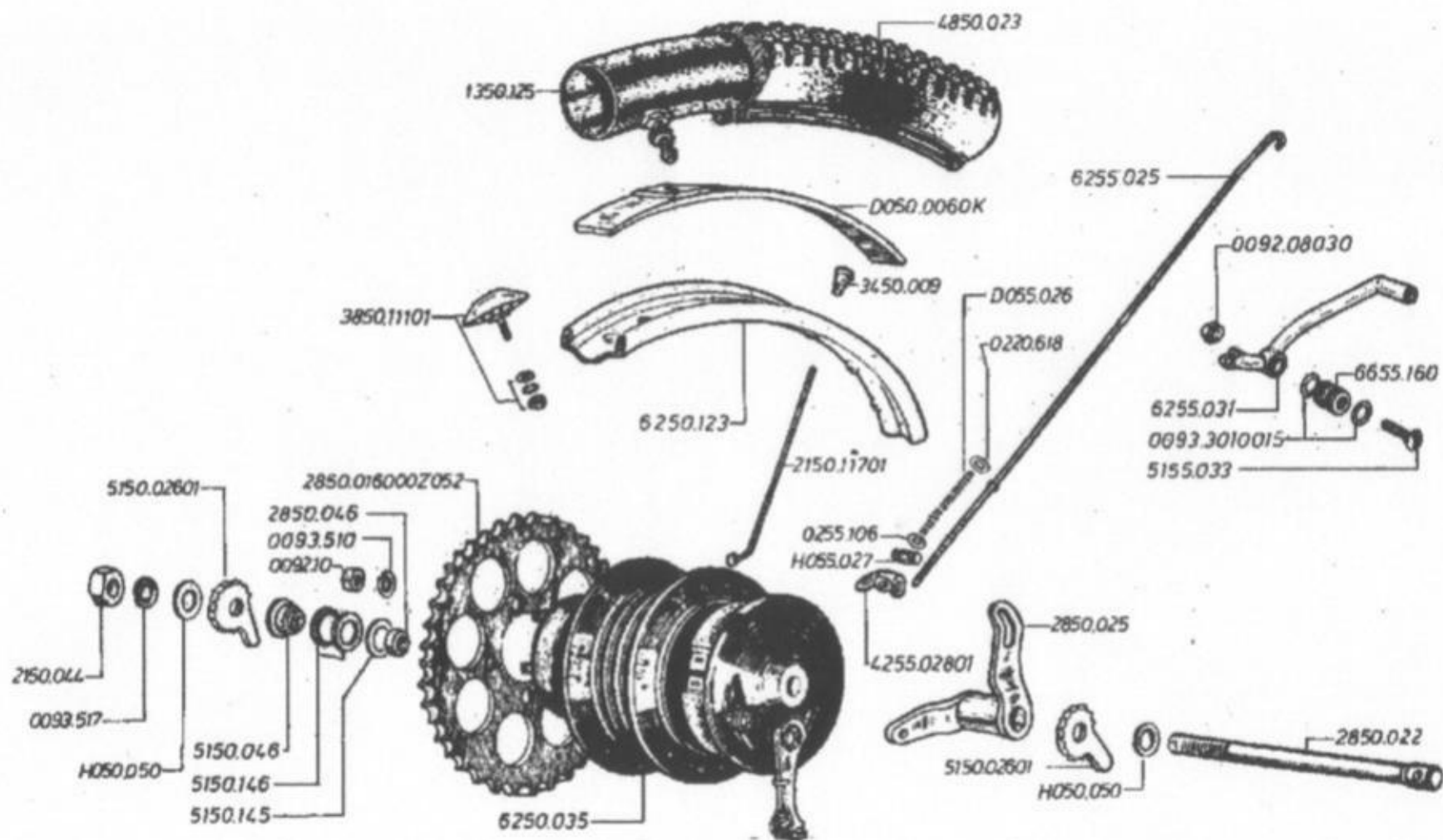
ENDURO 75H6

GRUPO RUEDA DELANTERA
FRONT WHEEL GROUP
GROUPE ROUE AVANT



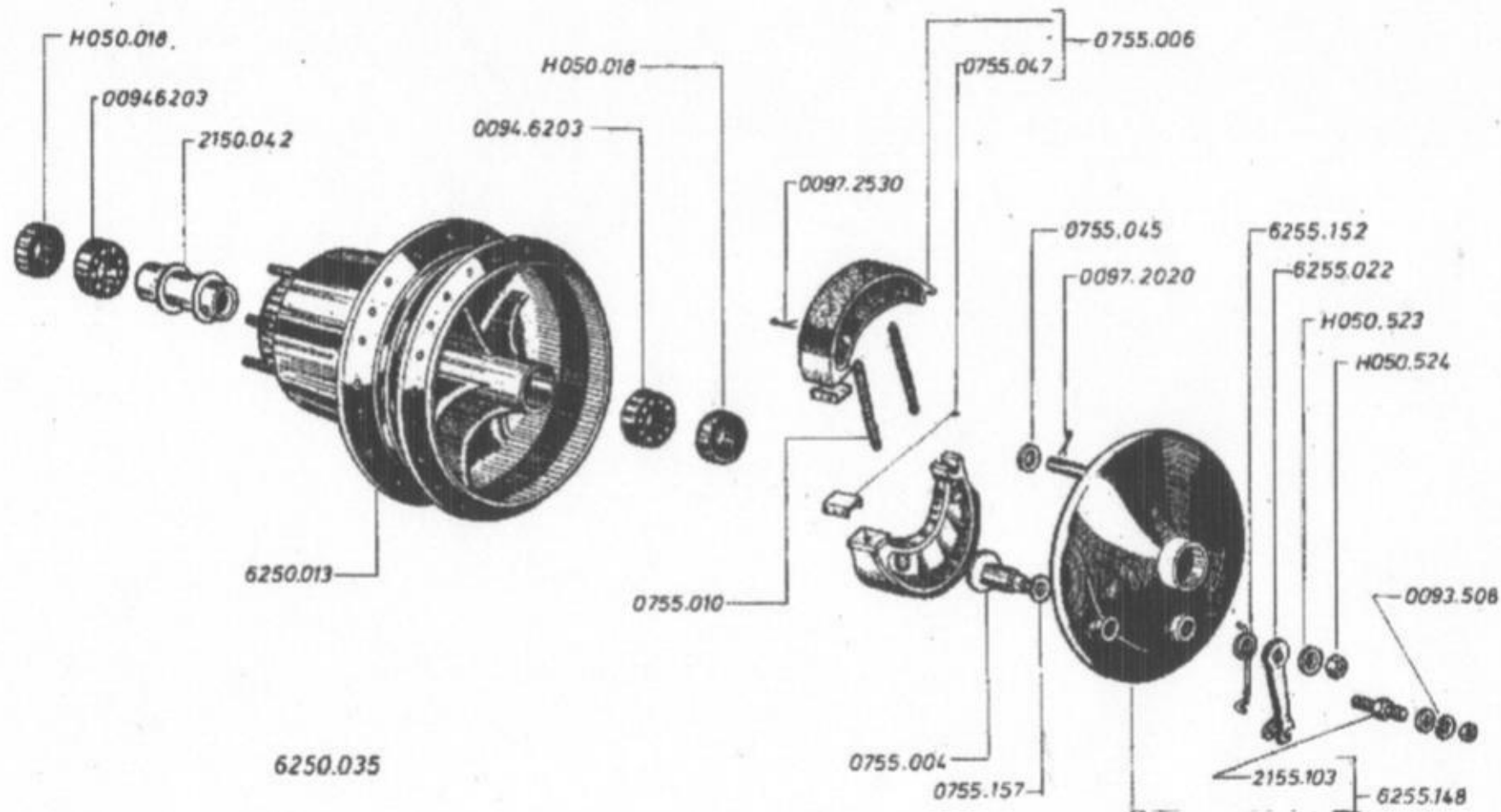
ENDURO 75H6

ESPIECE CUBO RUEDA DELANTERA
EXPLODED FRONT WHEEL HUB
CARTEMENT DU MOYEU DE ROUE AVANT



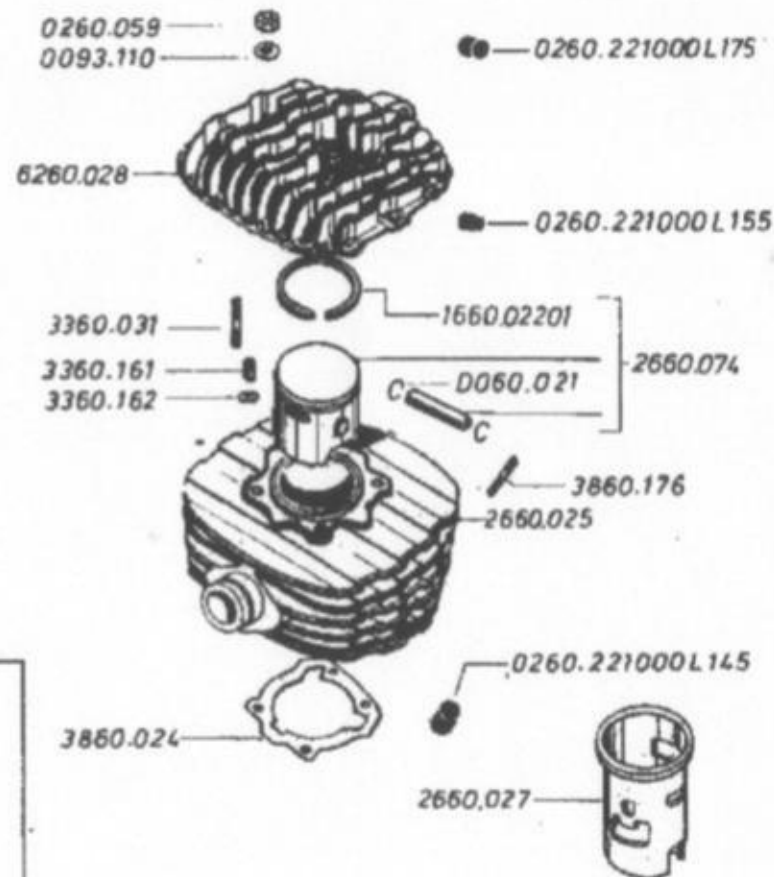
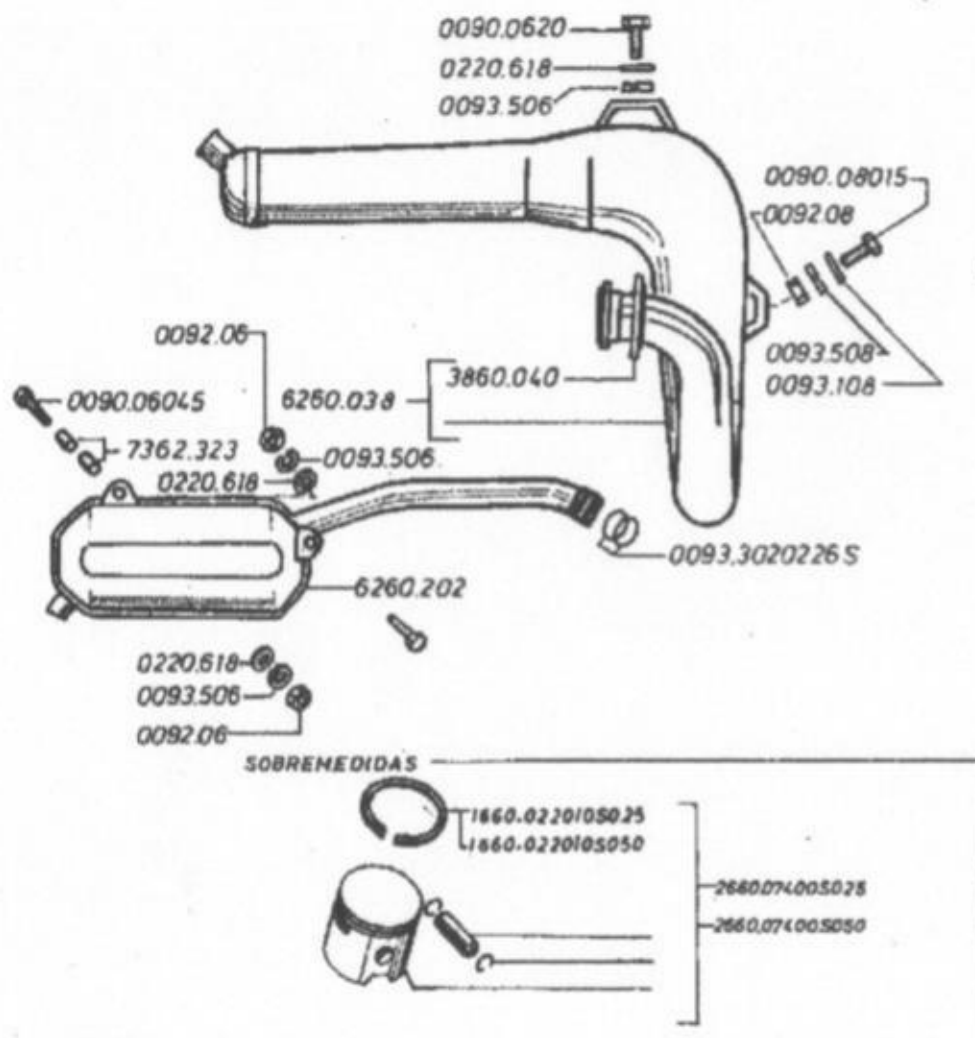
ENDURO 75H6

GRUPO RUEDA TRASERA
REAR WHEEL GROUP
GROUPE ROUE ARRIERE



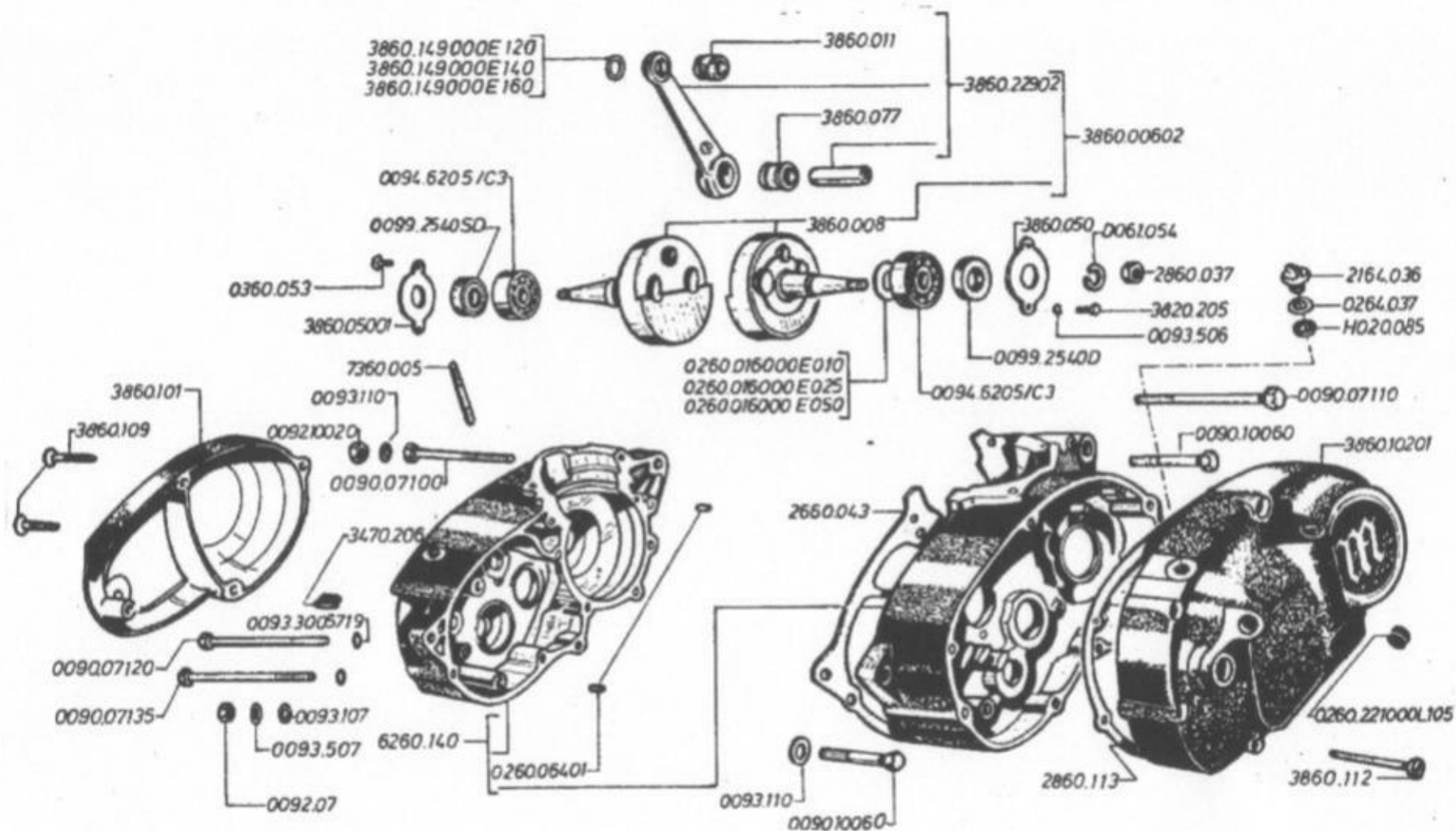
ENDURO 0.75 H6

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



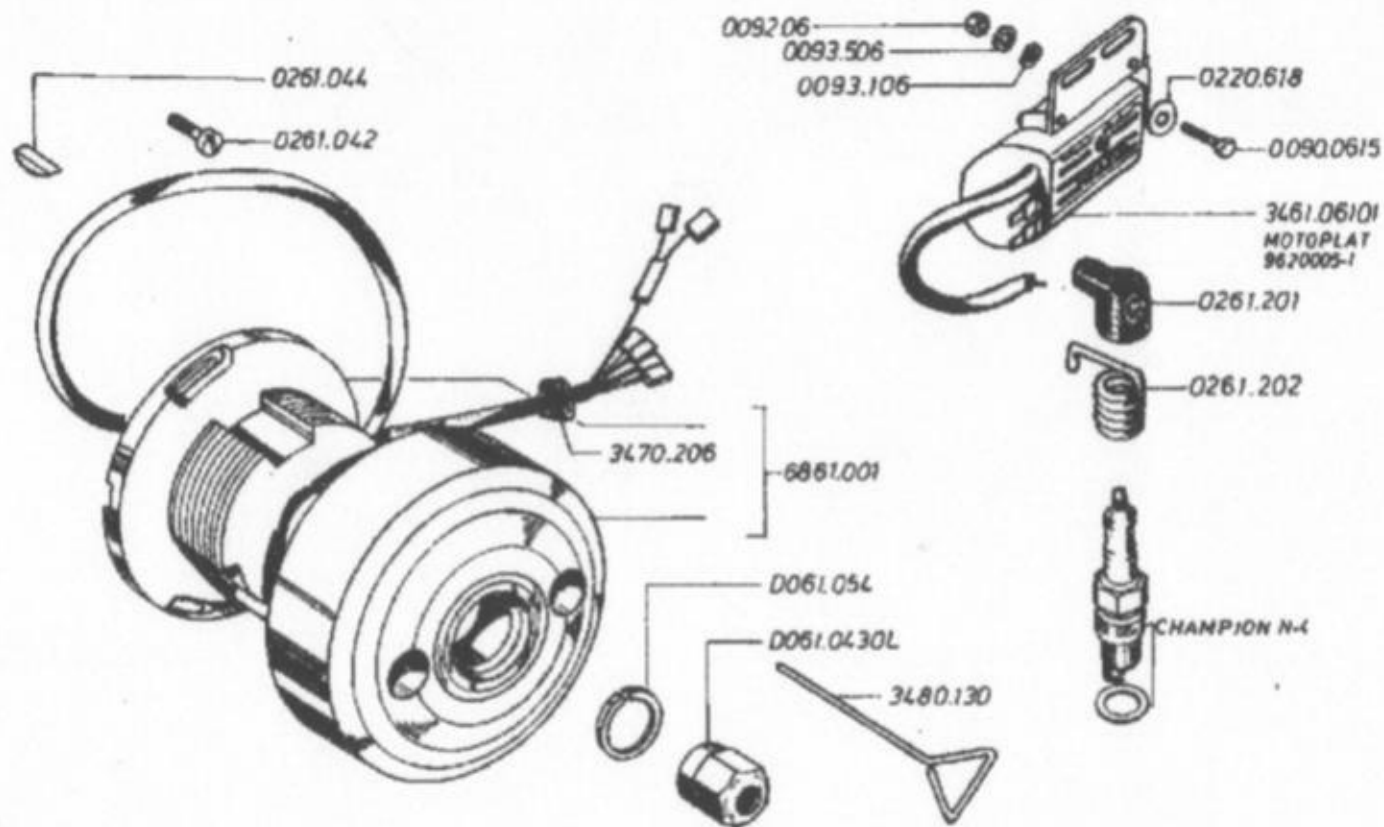
ENDURO 75H6

GRUPO MOTOR I
ENGINE GROUP I



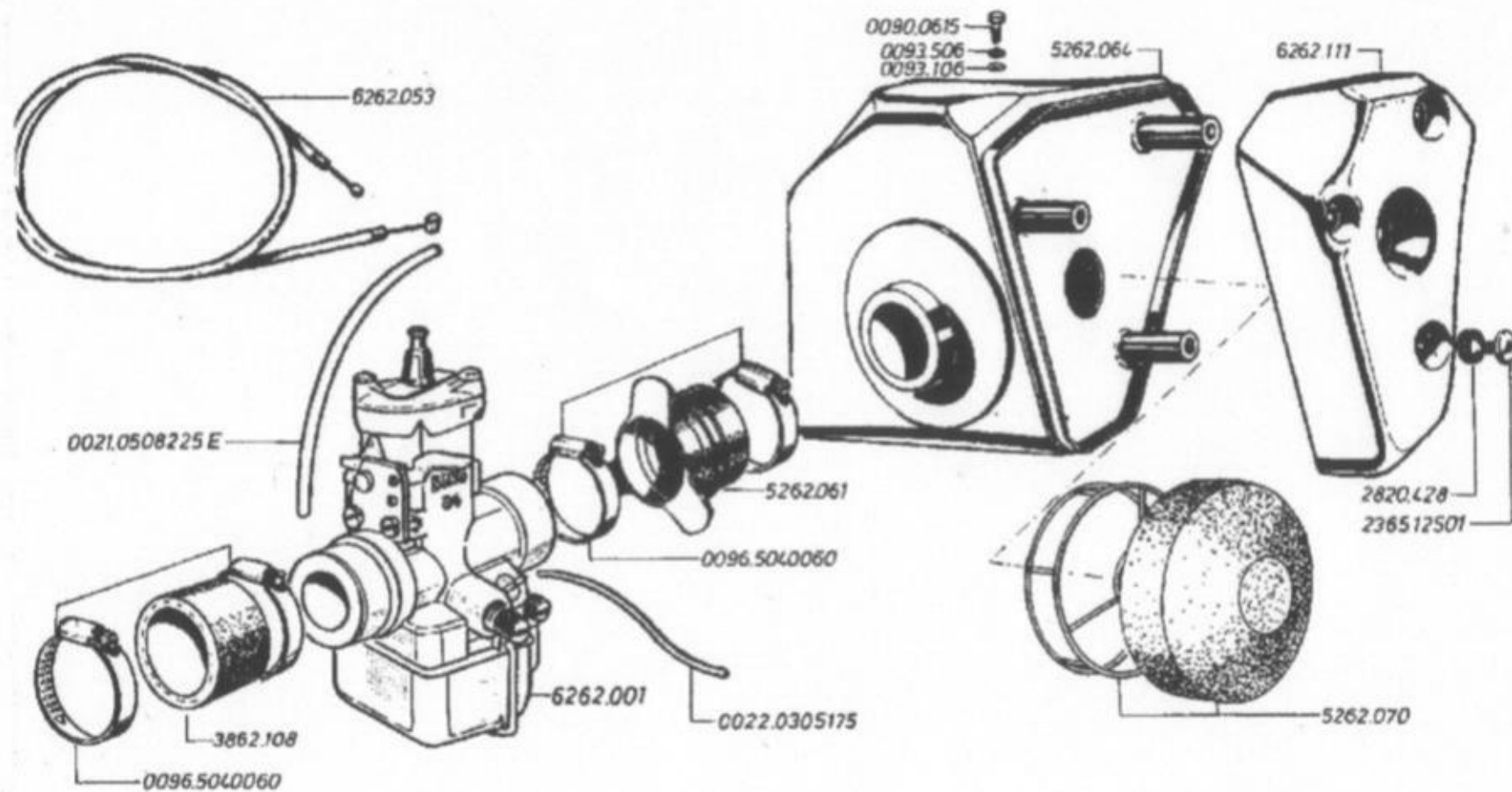
ENDURO 75H6

GRUPO MOTOR II
ENGINE GROUP II
GROUPE MOTEUR II



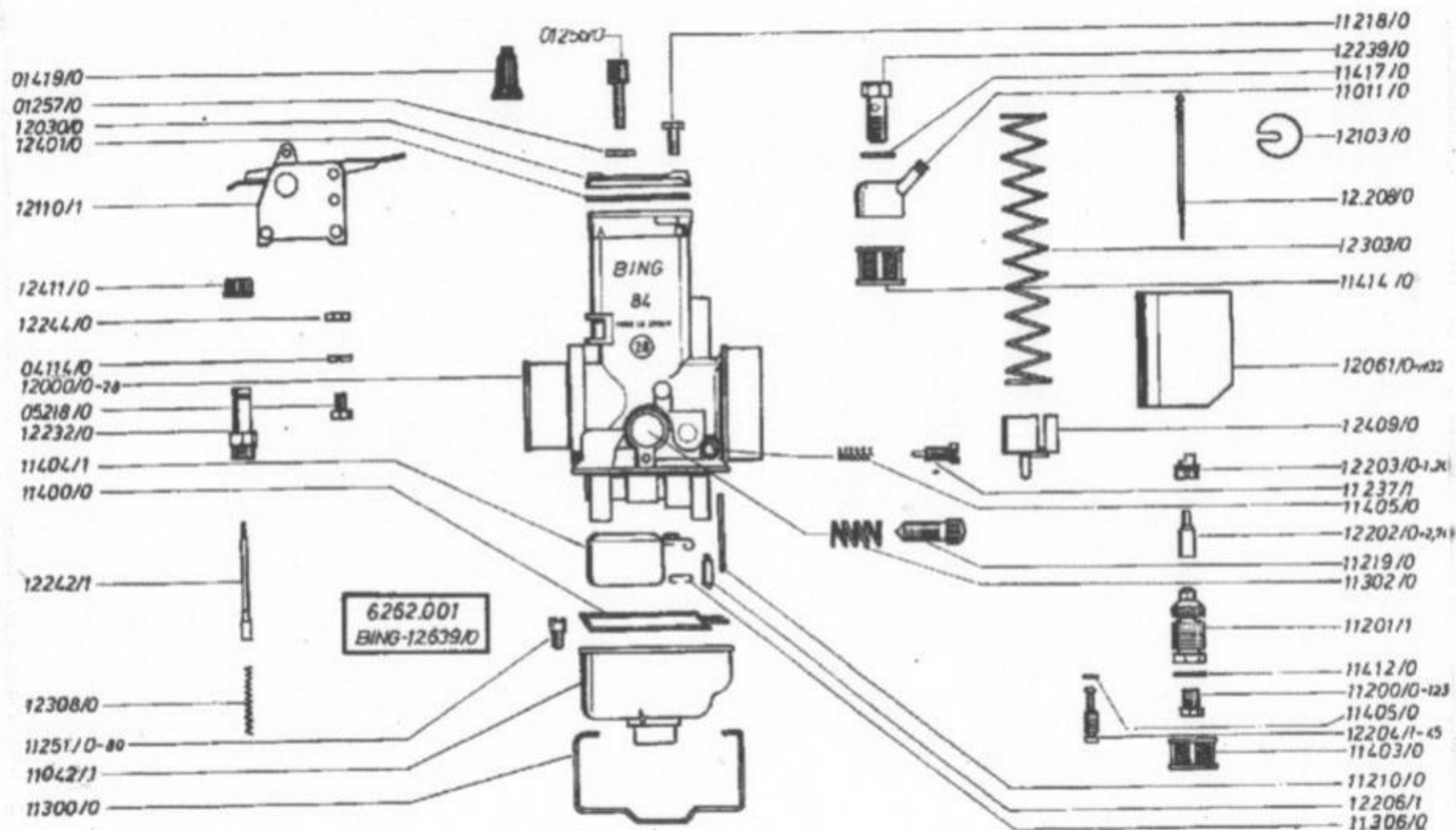
ENDURO 75H6

GRUPO ENCENDIDŌ
IGNITION GROUP
GROUPE ALLUMAGE



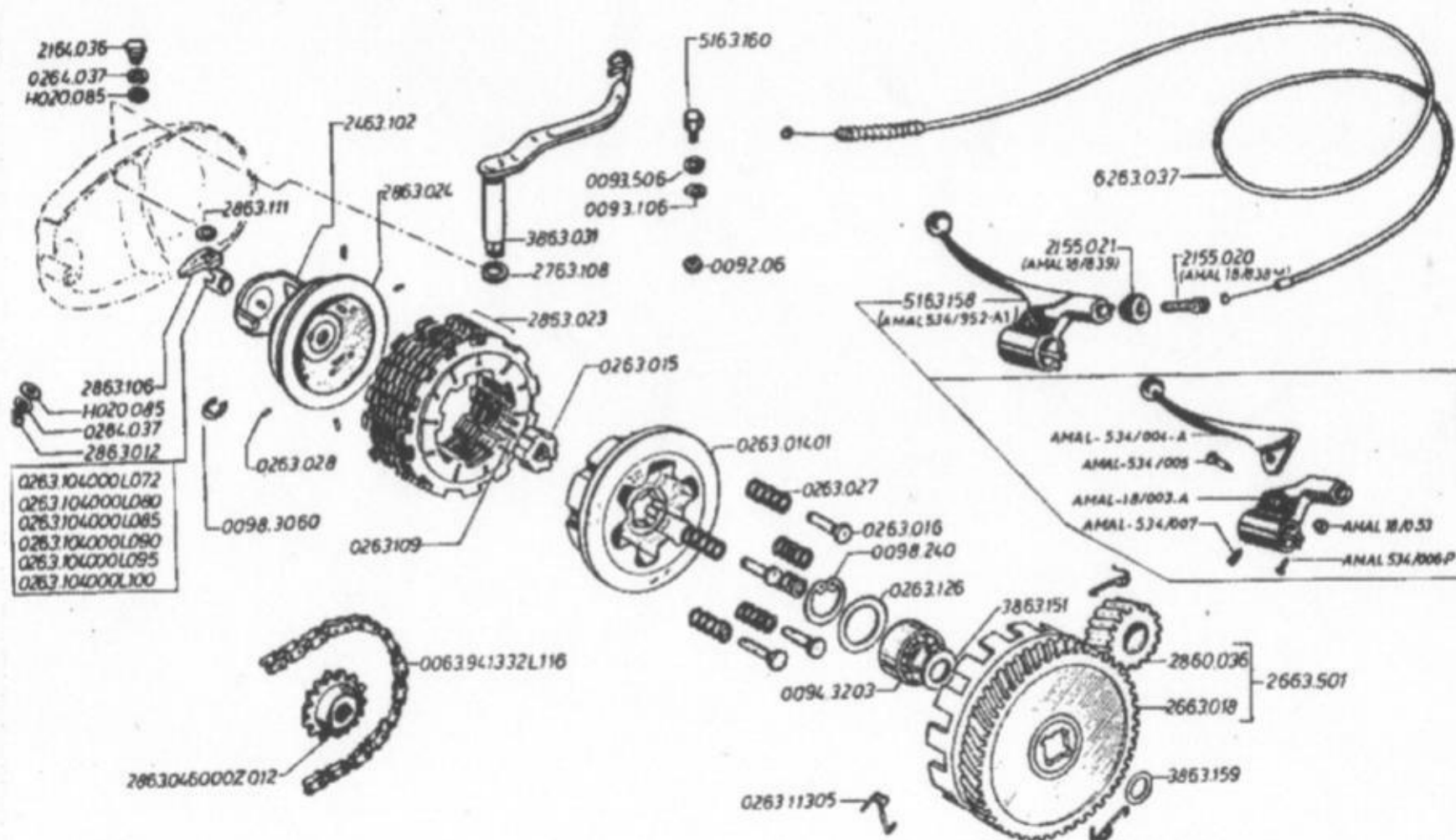
ENDURO 75H6

GRUPO CARBURACION
CARBURETION GROUP
GROUPE CARBURATION



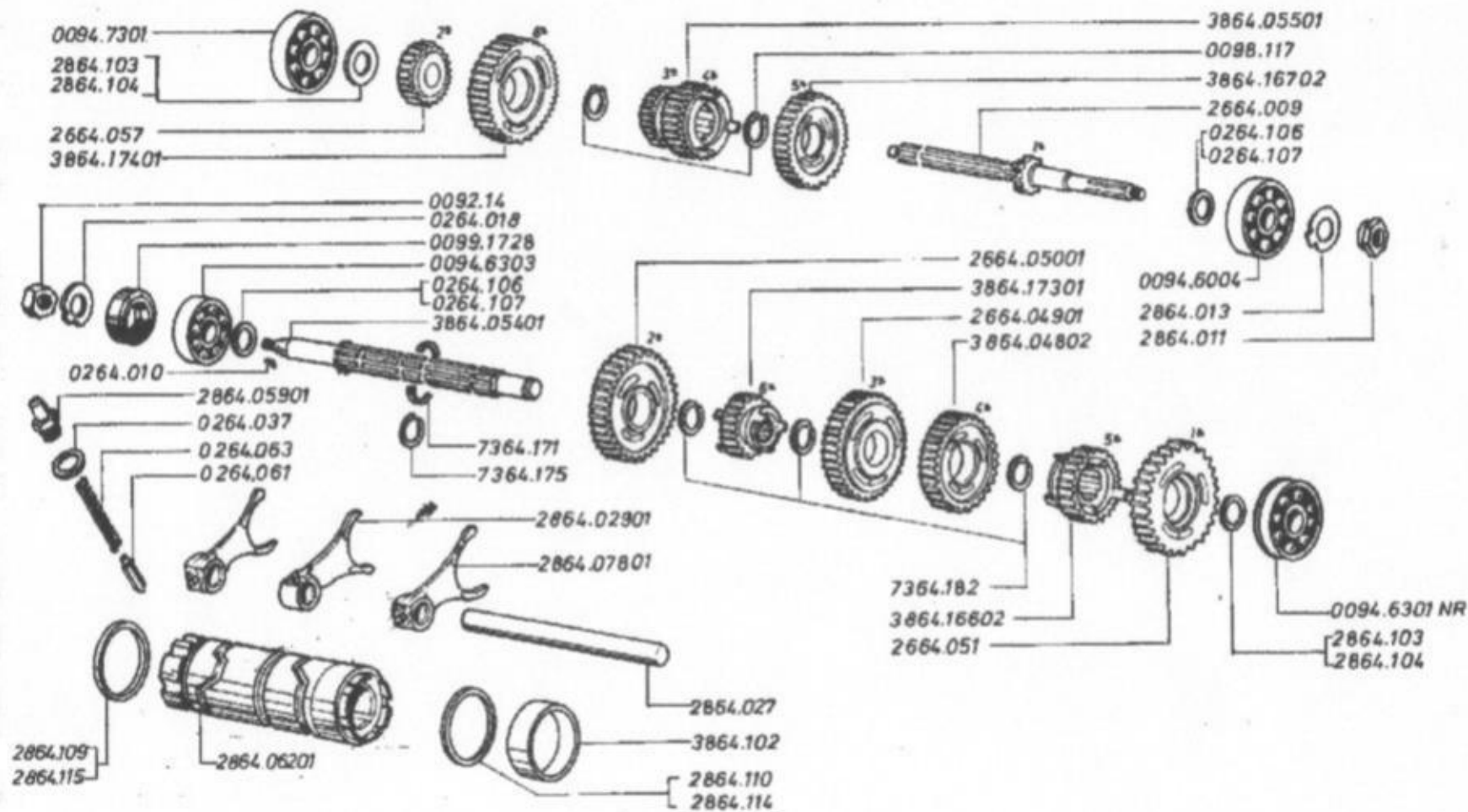
ENDURO 75H6

DESPIECE DEL CARBURADOR
EXPLODED CARBURETTOR
ECLATE DU CARBURATEUR



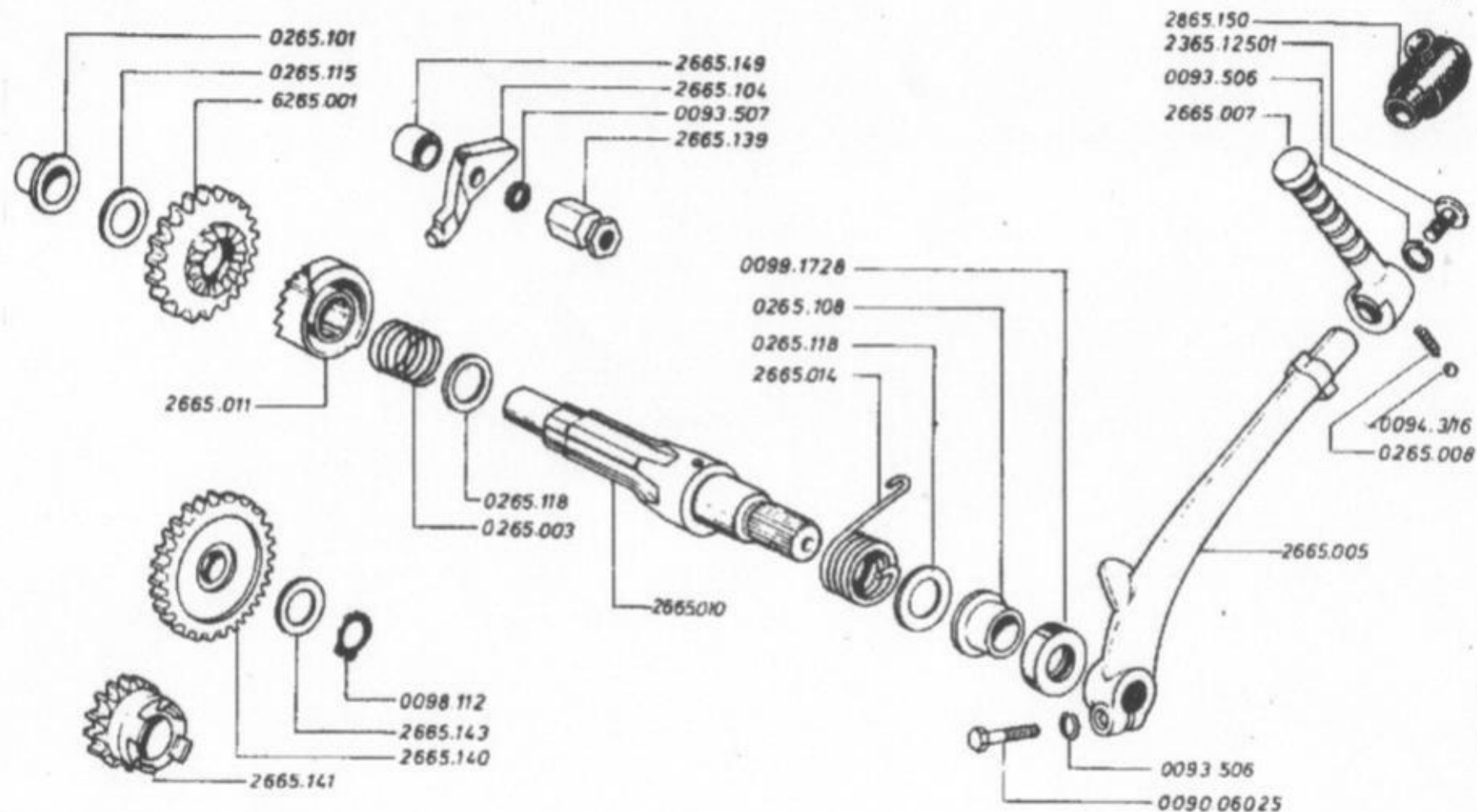
ENDURO 75H6

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



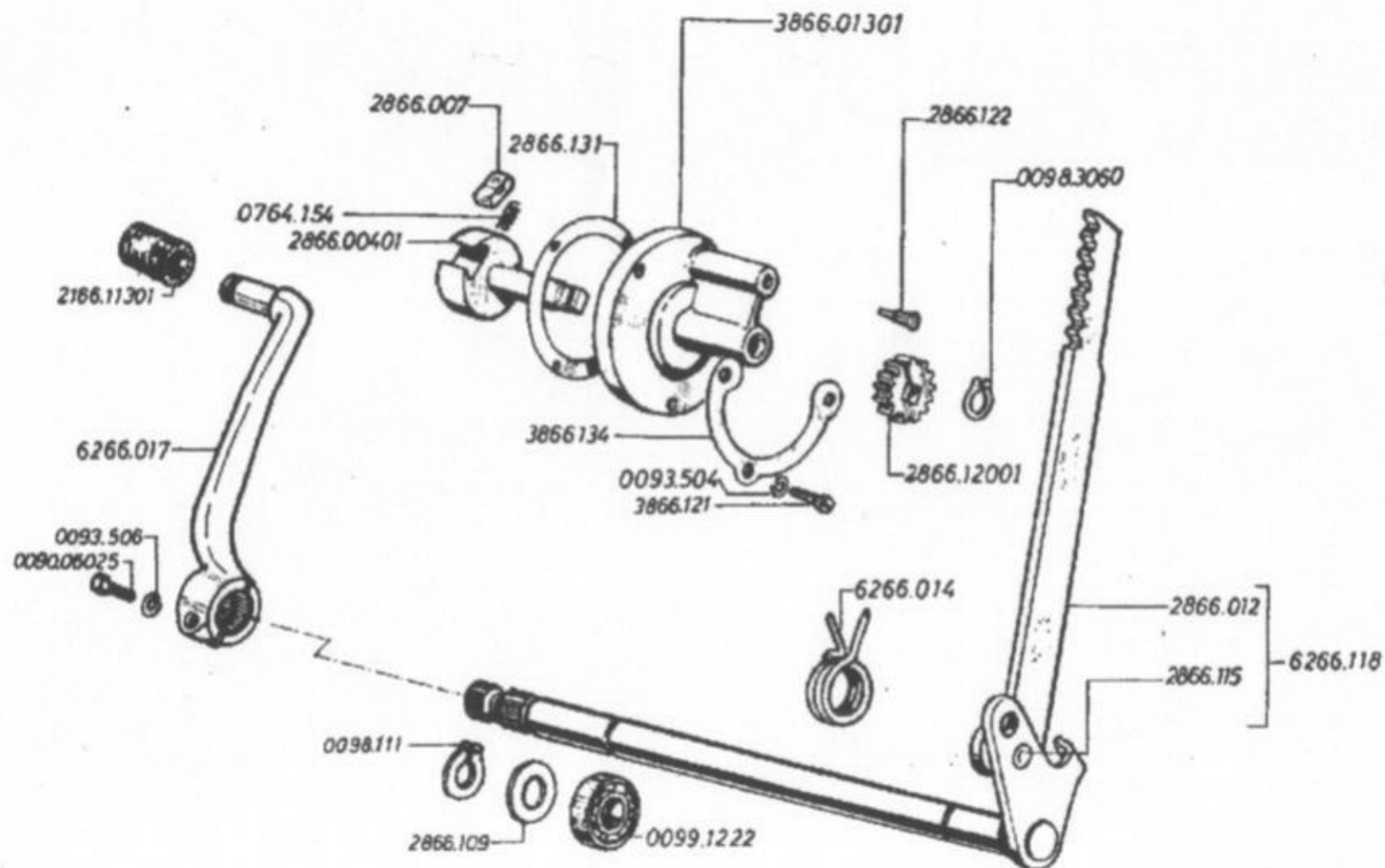
ENDURO75H6

GRUPO CAMBIO DE VELOCIDADES
TRANSMISSION GROUP
GROUPE BOITE DE VITESSES



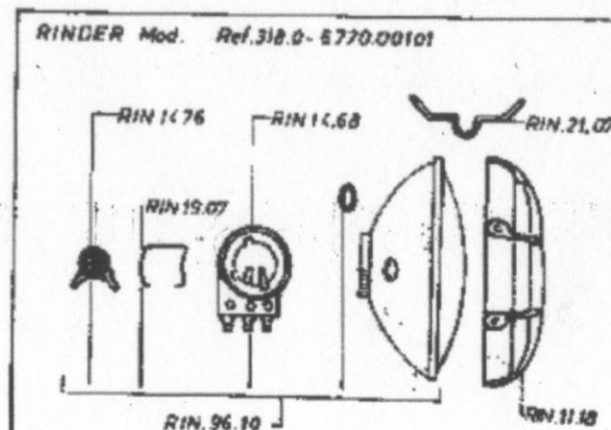
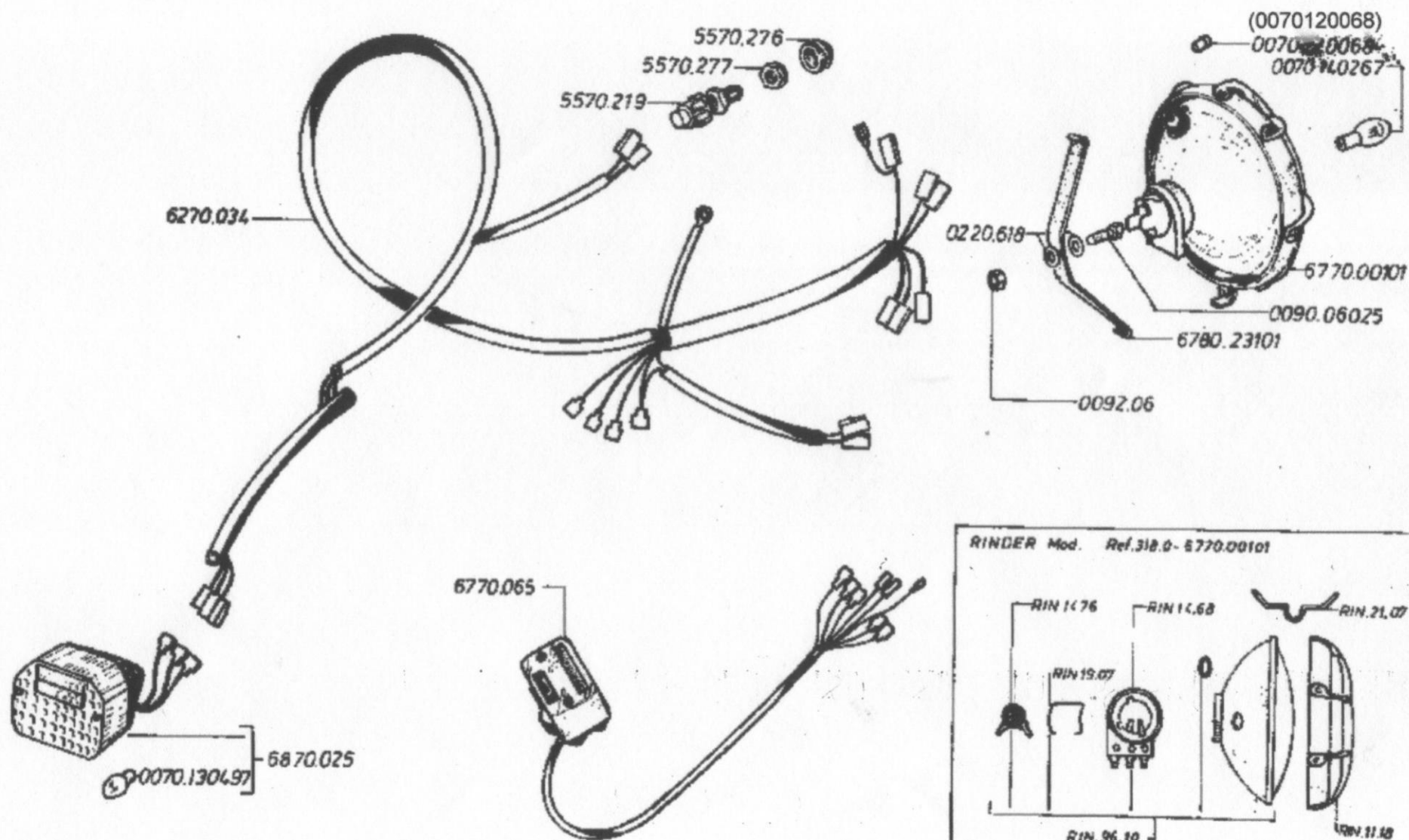
ENDURO 75H6

GRUPO PUESTA EN MARCHA
KICK STARTER GROUP
GROUPE DEMARREUR



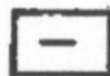
ENDURO 75H6

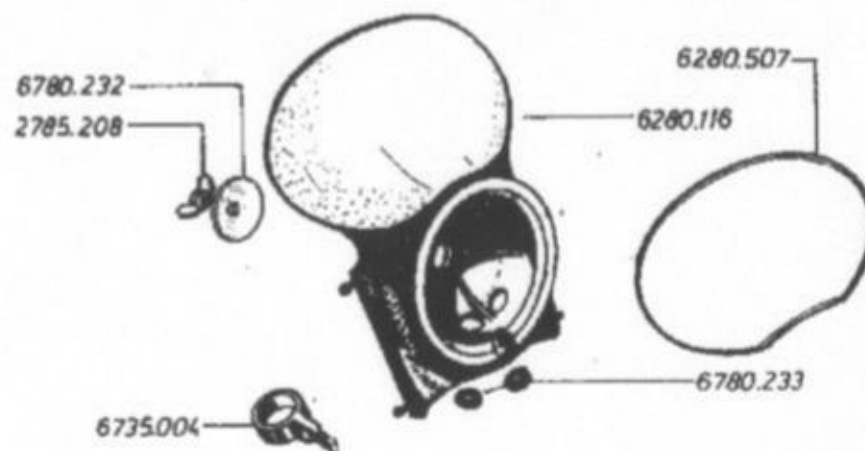
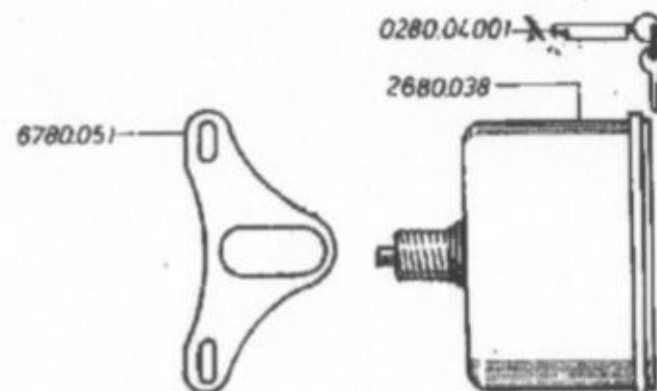
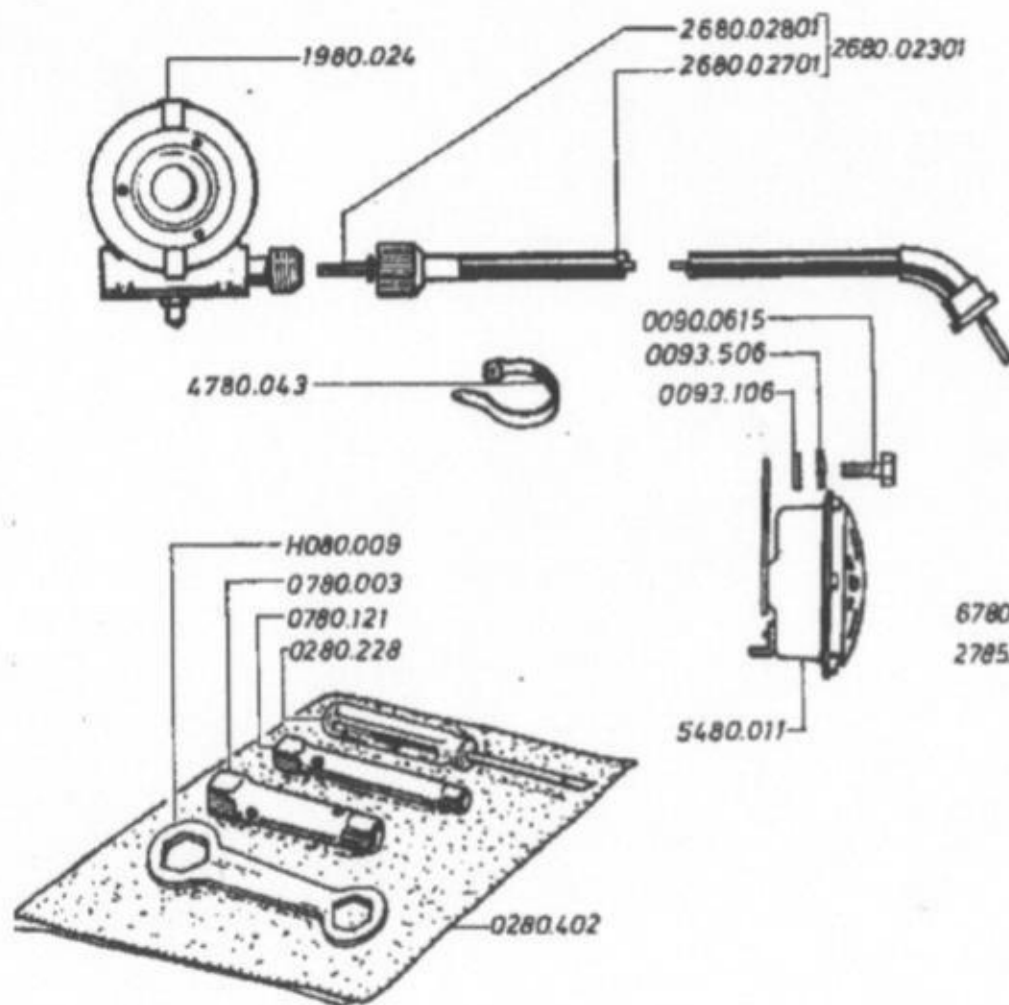
GRUPPO SELECTOR
SELECTOR GROUP
GROUPE SELECTEUR



ENDURO 75H6

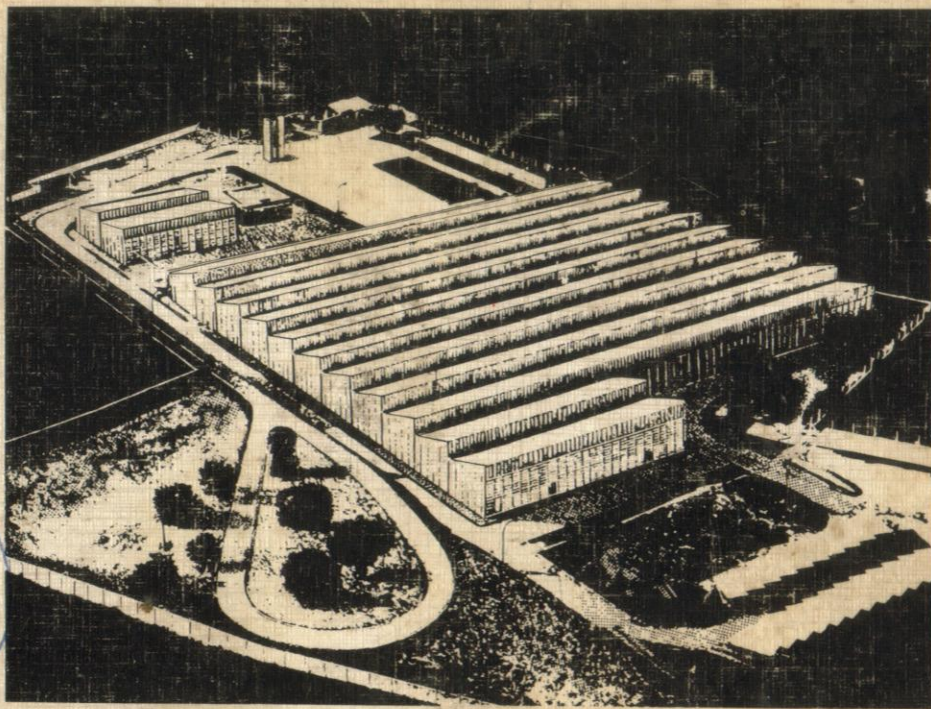
INSTALACION ELECTRICA
ELECTRICAL SYSTEM GROUP
GROUPE SYSTEME ELECTRIQUE





ENDURO 75H6

GRUPO ACCESORIOS NORMALES
STANDARD ACCESSORIES GROUP
GROUPE ACCESSOIRES STANDARD



MOTOCICLETAS MONTESA

VIRGEN PALOMA, 21 · · ESPLUGUES - BARCELONA - SPAIN