

MOTOCICLETAS
MONTESA



impala

MANUAL DE INSTRUCCIONES



Sepa Ud. que el establecimiento que ostenta una placa de **SERVICIO MONTESA, con fondo amarillo**, indica la existencia de una Agencia Oficial, con stock completo de recambios de todos los modelos, así como de un mecánico que ha hecho un cursillo de prácticas en nuestra fábrica.

www.lamaneta.com



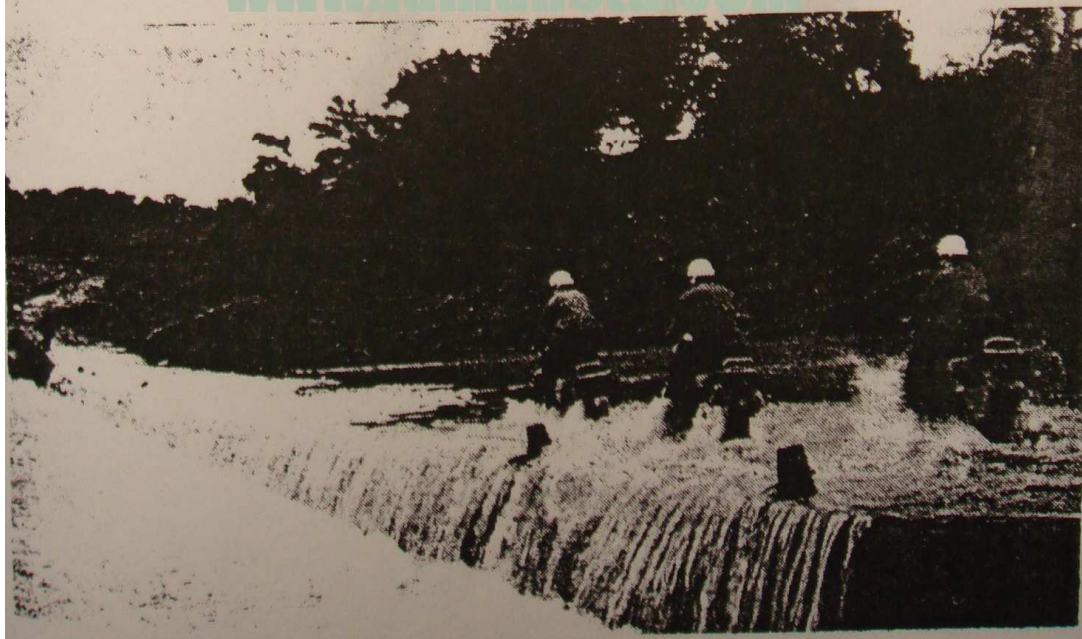
Si la placa de **SERVICIO** es **con fondo azul**, indica la existencia de un Sub-Agente, dependiente directamente de la Agencia Oficial. Su stock de recambios es extenso, pero puede no abarcar el surtido tan completo de la Agencia matriz. Dispone también de un mecánico que ha sido especializado en la Agencia Oficial.

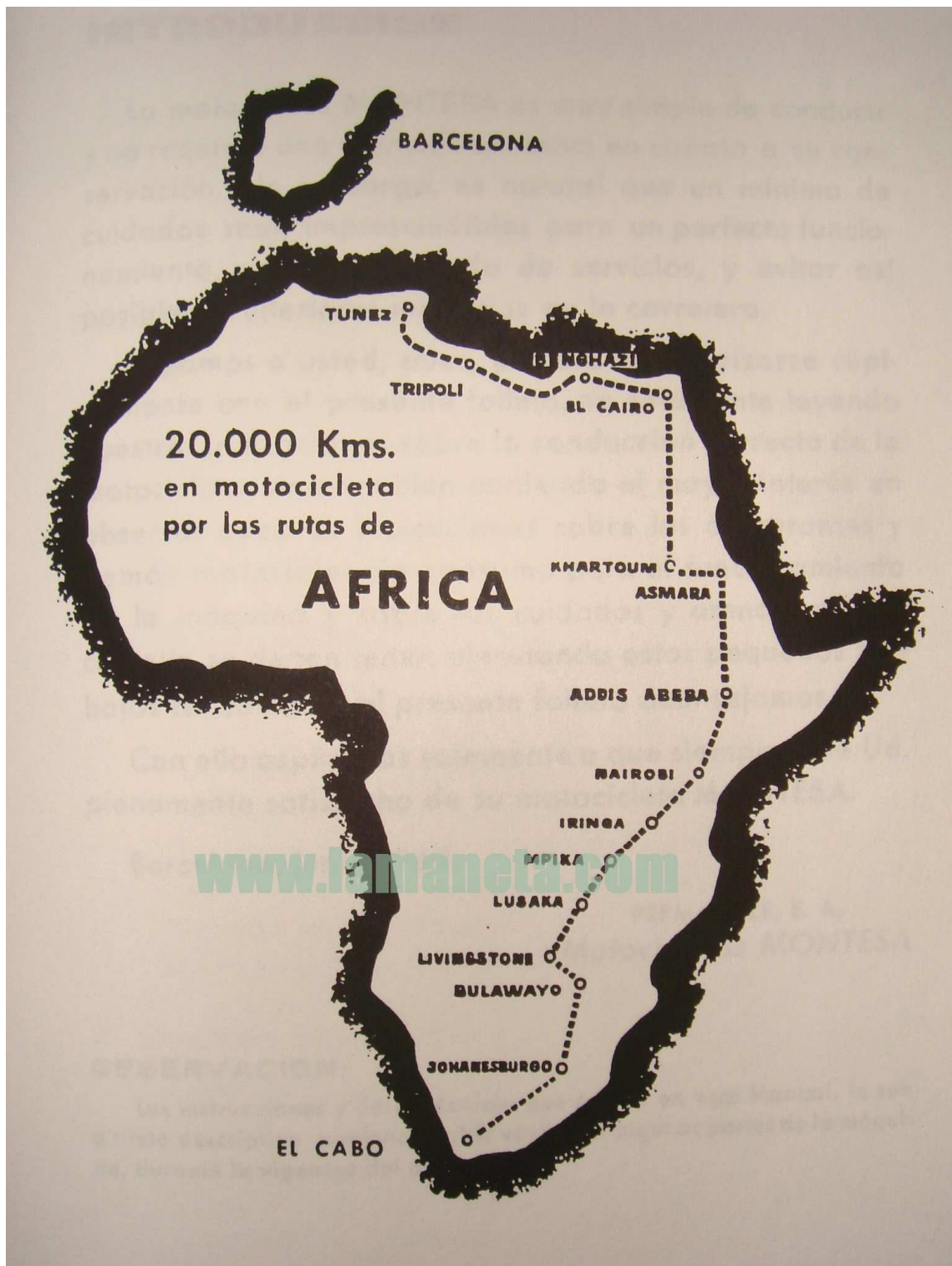
Operación *impala*

La denominada Operación "impala", travesía al Africa en motocicleta con 20.000 kms. de recorrido por las rutas más difíciles, donde durante 100 días hombres y monturas fueron sometidos a un esfuerzo continuo por toda clase de terrenos, fue la dura y demoledora prueba final a que los técnicos de Montesa quisieron someter este nuevo modelo antes de su aparición en el mercado.

El nuevo modelo "impala" superó ampliamente todas las dificultades, comprobándose la extraordinaria solidez y robustez mecánica que le caracteriza. Montesa ofrece una motocicleta cuyas altas cualidades han quedado plenamente confirmadas en la prueba de experimentación más dura a que jamás fue sometido prototipo alguno en España.

www.lamaneta.com





INTRODUCCION

La motocicleta MONTESA es muy simple de conducir y no requiere una atención excesiva en cuanto a su conservación. Sin embargo, es natural que un mínimo de cuidados sean imprescindibles para un perfecto funcionamiento, un largo período de servicios, y evitar así posibles y ulteriores molestias en la carretera.

Rogamos a usted, pues, procure familiarizarse rápidamente con el presente folleto, no solamente leyendo nuestras indicaciones sobre la conducción correcta de la motocicleta, sino también poniendo el mayor interés en observar nuestras indicaciones sobre los carburantes y demás materiales de consumo para el funcionamiento de la máquina y sobre los cuidados y atenciones que con ella se deben tener, ejecutando estos pequeños trabajos tal como en el presente folleto aconsejamos.

Con ello aspiramos solamente a que siempre esté Ud. plenamente satisfecho de su motocicleta MONTESA.

Barcelona, junio 1962.

PERMANYER, S. A.

Motocicletas MONTESA

OBSERVACION:

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.

INDICE DE MATERIAS

	<u>Págs.</u>
DESCRIPCION TECNICA	
● Grupo Bastidor	11
Bastidor y anexos	11
Dirección y suspensión delantera	12
Suspensión trasera	13
Ruedas y frenos	14
● Grupo motor	16
Generalidades	16
Motor	16
Conjunto cigüeñal - biela	17
Carburador	18
Transmisión primaria y embrague	18
Cambio de velocidades y selector	19
Sistema de arranque	20
Transmisión de motor a rueda	21
● Equipo eléctrico	22
Sistema de encendido	22
Equipo de alumbrado y señalización	22

● Accesorios normales	24
Cuenta - kilómetros	24
Avisador acústico	24
Otros accesorios	24

● **Láminas despiece**

MANDOS HABITUALES

● Mandos mecánicos	25
● Mandos eléctricos	27

PARA UTILIZAR BIEN LA MOTOCICLETA

● Combustibles	29
● Atención para el motor	29
● Presión de los neumáticos	30
● Puesta en marcha del motor	30
● Arranque	31
● Rodaje	32
● Uso del cambio de marchas en pendientes fuertes	33
● Uso de los frenos	34

● Paro de la motocicleta	35
● Para poner la máquina fuera de servicio	36

CUIDADOS NECESARIOS Y REGLAJES MAS IMPORTANTES

● Lo que es necesario hacer	36
● Como se efectuan las distintas operaciones	39
Cadena trasera	39
Embrague	40
Bujía	40
Frenos	41
Carburador	41
Limpieza de culata y escape	43
Aceite de los amortiguadores de la horquilla telescópica	44
Volante magnético	44
Ajuste del juego de la dirección	47
Desmontaje del depósito de gasolina	48
Engrase del reenvío cuenta - kilómetros	48

ANOMALIAS DE FUNCIONAMIENTO

● Si el motor no se pone en marcha y hay chispa en la bujía	49
--	-----------

● Si el motor no se pone en marcha y no hay chispa en la bujía	51
● Irregularidades durante la marcha	51
Si es debido al carburante	51
Si es debido al encendido	52
Si solamente sucede al conectar el alumbrado	52
Si el motor se gripa ("clava")	53
Si el motor "pica"	53
Si se producen explosiones en el carburador	54
● Si el motor ha perdido potencia	54
● Desmontaje y montaje de las ruedas	55

DATOS NUMERICOS	57
-----------------	----

FIGURAS ILUSTRATIVAS

ESQUEMA INSTALACION ELECTRICA

CUADRO DE ENGRASE

DESCRIPCION TECNICA

GRUPO BASTIDOR

BASTIDOR Y ANEXOS

(Lámina 1)

El bastidor o cuadro es del tipo de horquilla oscilante y está formado por tubos de acero curvados y soldados entre sí eléctricamente, constituyendo una estructura de gran rigidez y resistencia.

La cuna es de tubo único y cerrada completamente; asimismo está dotada de una doble cartela cerrada de chapa de acero, junto al soporte de la dirección, que viene a reforzar la sección, ya de por sí suficiente, del momento flector máximo.

Del triángulo o cuna parten los brazos que soportan el sillín y los amortiguadores telehidráulicos de la suspensión trasera, y soldados a los mismos están los soportes de articulación de la horquilla oscilante de la suspensión.

Sobre el tirante superior de la cuna del bastidor va apoyado y fijado elásticamente el depósito de gasolina.

Este es fácilmente desmontable, pues es mantenido en posición por un sólo tornillo, aislado completamente del bastidor por medio de casquillos elásticos, situados en la

parte inferior delantera del depósito, y por una brida, solicitada por dos muelles, en la parte posterior del mismo.

La capacidad del depósito es de 13 litros, incluida la reserva, y va provisto de un grifo de doble paso dando las tres posiciones: cerrado, abierto y reserva. El tapón de cierre es de maniobra automática y va fijado por sistema de cerraje al cuello del depósito.

La caja portaherramientas está situada debajo del sillín e incorporada al carenaje situado en este lugar. Tanto ésta como el citado carenado están fabricados en material plástico inyectado, resistente a los choques y al calor, e inalterable a los disolventes.

La motocicleta va equipada con un sillín biplaza de goma-espuma.

www.lamaneta.com

DIRECCION Y SUSPENSION DELANTERA (Lámina 2)

La dirección va montada sobre dos rodamientos especiales de contacto angular a 45° , tratados y rectificadas en todas las superficies de apoyo, situados a una distancia de 144 mm. entre sí, lo que constituye un empotramiento más que suficiente para soportar cualquier sacudida de la suspensión, motivada por las irregularidades del terreno, sin menoscabo de la suavidad de dirección.

A este último fin colabora el freno de fricción («steering») de que la dirección va dotada, y cuyo objeto es fijar o amortiguar las oscilaciones de la misma. Se acciona a mano mediante un pomo situado en el centro del manillar, fácilmente asequible al conductor, que puede regularlo a su gusto cuando lo considere necesario.

La motocicleta va equipada también con un dispositivo de cierre de seguridad anti-robo, que se aplica en la dirección, la cual queda así inmovilizada. En un ángulo del bastidor, debajo del depósito de gasolina, existe un alojamiento especial para guardar este dispositivo de cierre, donde queda situado siempre que no se utilice y evitando, de este modo, la incomodidad de llevarlo encima.

La suspensión delantera es del tipo de horquilla telescópica, de diseño especial Montesa, ampliamente reforzada respecto a los modelos anteriores de la misma marca. Va provista de dos resortes helicoidales, iguales y paralelos, uno en cada brazo, trabajando exclusivamente a compresión.

Al mismo tiempo están incorporados, en los tubos deslizantes de la suspensión, sendos limitadores de paso de aceite, de foronomía detenidamente estudiada, que actúan como amortiguadores hidráulicos, al mismo tiempo que, al introducirse en los émbolos de diámetro progresivamente creciente situados en el tapón inferior de los brazos de la suspensión, proporcionan un tope hidráulico progresivo al final del recorrido de la misma.

Todo ello colabora a obtener una estabilidad y comodidad de dirección realmente notables en todo tipo de terreno y en cualquier maniobra por forzada que ella sea.

SUSPENSION TRASERA

(Lámina 1)

Es del tipo oscilante con amortiguadores hidráulicos.

La horquilla oscilante es de tubo de acero de gran robustez y está rígidamente articulada en el bastidor sobre dos casquillos elásticos (silentbloc).

Tal como se ha dicho, la suspensión va provista de amortiguadores hidráulicos de doble efecto, regulables para una y dos plazas, y de características estudiadas para una perfecta suavidad de la misma.

RUEDAS Y FRENOS

(Lámina 3)

El cubo de rueda y tambor de freno forman una pieza única, fundida en molde metálico por inyección, a base de aleación ligera de aluminio al cobre, formando un grupo de gran rigidez y al mismo tiempo muy ligero de peso.

Cada una de las ruedas va montada sobre dos rodamientos rígidos de una hilera de bolas y junto a ellos unos retenedores de goma sintética impiden la salida de grasa del interior de los cubos.

Las ruedas son fácilmente desmontables de la motocicleta. Para la rueda delantera basta con extraer el eje pasante de la misma, y para la rueda trasera extraer el semi-eje izquierdo, lo cual, haciendo saltar el casquillo de distancia, permite desplazar la rueda lateralmente y extraer el cubo de los pitones de arrastre de la rueda dentada de la transmisión.

Esta rueda dentada no precisa ser desmontada, lo cual hace que la operación de desmontaje de la rueda sea sumamente fácil y rápida.

Los frenos son de expansión interna de gran dimensión, de un diámetro de 180 mm. en ambos.

Las zapatas de freno, de aleación ligera fundida a presión, llevan sus correspondientes forros adheridos a las mismas por procedimiento de vulcanizado.

Los platos portazapatas son también de aleación ligera y por su forma protegen a los frenos del agua y polvo exterior. Tanto el delantero como el trasero van anclados al bastidor por medio de un tirante de reacción.

La rueda trasera puede ser desplazada muy fácilmente para el teso de la cadena. Ello se realiza mediante un simple sistema de excéntricas que, al estar atravesadas por el eje de la rueda, la desplazan al girar. Basta con situar las excéntricas de ambos lados orientadas en la misma posición para que la rueda quede automáticamente alineada.

Los neumáticos son de 2,75" x 19", con estrías partidas el anterior y con pastillas estriadas el posterior.

La cadena de la transmisión va protegida por un cubrecadena envolvente de material plástico que, estando sujeto al brazo oscilante de la horquilla de la suspensión, la cubre completamente en cualquier posición, protegiendo de este modo tanto al pasajero o piloto de las salpicaduras de la misma, como a ella del polvo y barro del exterior.

GRUPO MOTOR

GENERALIDADES

La motocicleta está dotada de un motor monocilíndrico, de dos tiempos, de 174,77 cm³ de cubaje, y refrigerado por aire.

El diámetro interior del cilindro es de 60,9 mm. y la carrera del émbolo de 60 mm., obteniéndose una potencia máxima de 10,5 C.V. a 5.500 r.p.m. con una relación de compresión de 8,5: 1.

El engrase se efectúa por mezcla de aceite en el carburante.

MOTOR

(Lámina 4)

El cilindro es de aleación ligera, con camisa de fundición gris especial de altas características de resistencia al desgaste. En su parte delantera lleva una salida de escape progresivamente creciente y en su parte posterior el conducto de admisión y el carburador. Está dotado de abundantes y bien dimensionadas aletas para facilitar su refrigeración.

La culata es desmontable. Está fundida con una aleación ligera de aluminio-cobre y, al igual que el cilindro, va dotada de abundantes aletas de refrigeración. La cámara de

combustión es de forma especial antidetonante y la bujía va situada en el centro de la misma.

Tanto la culata como el cilindro van fijados al cárter por medio de cuatro espárragos pasantes, de acero de gran resistencia.

El pistón o émbolo es también de aleación ligera especial, con cabeza ligeramente convexa sin deflector; lleva dos aros de compresión de sección rectangular y dos ventanas en su falda para el paso de los gases del cárter a la parte superior del cilindro a través de los conductos de trasvasamientos de carga.

CONJUNTO CIGÜEÑAL BIELA

(Lámina 4)

El cigüeñal es del tipo desmontable. Está constituido por dos contrapesos circulares, que forman una sola pieza con los ejes de apoyo, unidos entre sí por medio de un eje muñequilla, sobre el que gira el rodamiento de la cabeza de biela.

Los contrapesos son forjados en acero al Cr-Ni de gran fatiga y tratados, y van dotados de taladros para el equilibrado de las masas móviles. El eje muñequilla es de acero de cementación y va montado a presión en los contrapesos.

La biela está forjada en acero al Cr-Ni de cementación y gira sobre el cigüeñal por intermedio de un rodamiento especial de rodillos con jaula de aleación ligera. El pie de biela desliza sobre el eje del émbolo por mediación de un cojinete de bronce autolubrificante de alta presión.

La estanqueidad del cigüeñal a la salida del cárter motor está asegurada mediante retenedores de goma sintética fácilmente desmontables.

CARBURADOR

(Lámina 4)

Esta motocicleta va equipada con un carburador de diámetro difusor 22, monobloque, con la cuba central.

Sujeto al filtro de aire del mismo, va situado un silenciador de admisión fabricado en material plástico que, cuidadosamente estudiado para este tipo de motor, complementa su función tranquilizadora de la onda de admisión con la de evitar las salpicaduras que puedan provenir del aceite que se acumula en la malla filtrante.

www.lamaneta.com

TRANSMISION PRIMARIA Y EMBRAGUE (Lámina 5)

La transmisión de movimiento desde el eje del cigüeñal al embrague y la caja de cambio, se efectúa mediante un juego de engranajes helicoidales en baño de aceite.

Uno de ellos va montado sobre el árbol cigüeñal y fijado al mismo mediante cono, y el otro gira sobre el eje primario del cambio por medio de un cojinete de doble hilera de bolas con contacto angular.

Sobre este mismo eje está montado el embrague que es del tipo de discos múltiples en el mismo baño de aceite de la transmisión.

Los discos toman el movimiento de la corona de la transmisión por medio de doce almenas que se introducen entre

otras tantas situadas en la periferie de la citada corona. Este movimiento es transmitido, cuando el embrague está conectado, a los discos intermedios que, montados sobre un cubo de aleación ligera, lo transmiten a su vez al eje primario del cambio.

La acción perfecta y suavidad de este embrague está asegurada por seis muelles de compresión, de tensión constante, y un juego de palancas que proporcionan una máxima ligereza y comodidad al mando del mismo.

Todo el conjunto del embrague forma un bloque independiente que puede ser montado y desmontado fuera de la motocicleta, con lo que se facilita en gran manera esta operación.

www.lamaneta.com

CAMBIO DE VELOCIDADES Y SELECTOR (Lámina 6 y 5)

El cambio está formando un bloque con el resto del motor y es del tipo de «cascada» con cuatro demultiplicaciones accionadas por el pie a través de un mecanismo selector.

Los piñones que forman el cambio están en toma constante y montados en sus ejes correspondientes sobre rodillos de arrastre los del eje primario y girando libremente sobre el mismo los del eje secundario.

Estos últimos son conectados al eje, para efectuar el arrastre, mediante dos desplazables accionados por sendas horquillas forjadas, que a su vez reciben el movimiento de un cilindro movido por el mecanismo selector y montado sobre casquillos de bronce.

Las relaciones de este cambio de velocidades son:

en 1.^a velocidad — 0,43: 1

en 2.^a velocidad — 0,72: 1

en 3.^a velocidad — 0,95: 1

en 4.^a velocidad — 1,26: 1

Todas las piezas componentes del cambio están fabricadas en acero Cr-Ni de cementación.

El mecanismo selector es del sistema de trinquetes y está relacionado con el cilindro mando horquillas por medio de un sector dentado.

Es accionado por el pie derecho del conductor, por medio de un pedal doble, y va montado sobre casquillos de bronce poroso autolubrificantes.

Las marchas quedan fijadas en su posición por un índice de extremo romo que penetra en unas muescas que, en número de cinco, tiene en su superficie el citado cilindro mando horquillas.

SISTEMA DE ARRANQUE

(Lámina 6)

Se efectúa la puesta en marcha mediante palanca accionada por el pie, situada a la derecha del conductor.

La palanca está unida al eje por un estriado y fijada al mismo por un tornillo que actúa por cerraje. Sobre este eje está montado un trinquete desplazable, con dentado frontal, que comunica el movimiento al piñón de la puesta en marcha, propiamente dicho. Este gira libre sobre el mismo eje, en toma constante con uno de los piñones del cambio.

El desplazamiento axial del trinquete de arrastre es producido por un diente fijo al cárter, que actúa sobre una rampa helicoidal situada en su periferie.

Todas las piezas de este mecanismo están fabricadas en aceros de alta resistencia y tratadas, y el eje del mismo va montado sobre casquillos de bronce poroso autolubricantes.

TRANSMISION DE MOTOR A RUEDA

Se efectúa por medio de una cadena de rodillos de 1/2 pulgada de paso.

La relación de esta transmisión es de 0,32: 1.

Esta cadena queda protegida del exterior por un cubrecadena envolvente, fabricado en material plástico, y puede tesarase cómodamente por el sistema de excéntricas descrito anteriormente al hablar de las ruedas.

www.lamaneta.com

EQUIPO DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACIÓN (Fig. 7)

La generación de corriente para el sistema de alumbrado y señalización es producida por la misma magneto-ohmógeno del motor.

La instalación de iluminación es a 6 V., con una potencia total de 25 W., que alimenta la lámpara del faro delantero para alumbrado principal y la cruz, la lámpara para

EQUIPO ELECTRICO

SISTEMA DE ENCENDIDO

(Lámina 4)

El encendido se efectúa mediante magneto alternador a volante, de rotación derecha e imán giratorio, montada en el extremo derecho del árbol cigüeñal.

La corriente para el encendido es de baja tensión a la salida de la magneto-alternador, pasando luego a una bobina transformadora a alta tensión, de la que parte el cable de alta que empalma con la bujía.

Esta bobina está situada encima mismo del motor y debajo del depósito de carburante, que la protege de las posibles influencias de los agentes externos.

www.lamaneta.com

EQUIPO DE ALUMBRADO Y SEÑALIZACION (fig. 7)

La generación de corriente para el sistema de alumbrado y señalización es producida por la misma magneto-alternador antes citada.

La instalación de iluminación es a 6 V., con una potencia total de 28 W, que alimenta la lámpara del faro delantero para alumbrado intensivo y de cruce, la lámpara para

la luz de ciudad, la lámpara del faro piloto, la lámpara para iluminación de la esfera del cuenta-kilómetros y el avisador acústico.

Como dispositivo de seguridad, este mismo volante magnético lleva incorporada una impedancia para lograr la tensión e intensidad adecuadas para las «luces de ciudad», que por consiguiente van conectadas a un circuito especial de menor potencia (7W), en proporción a su menor consumo, con lo que se logra una mayor duración de las lámparas conectadas al mismo.

El faro delantero lleva dos lámparas, una de tipo «plafonier» con filamento simple para la luz de «ciudad» y otra de doble filamento con cazoleta para las luces «intensiva» y de «cruce». Asimismo en su parte superior derecha va instalado un cristal reflector que se ilumina cuando la luz «ciudad» está encendida.

El aro del cristal del faro se prolonga en su parte superior en una cornisa antideslumbrante.

La maniobra del sistema de alumbrado se efectúa por medio de un conmutador central de tres posiciones (luces apagadas, luces ciudad y luces carretera) situado sobre el faro, y un pulsador conmutador, situado sobre el manillar, para efectuar el cambio de luces de intensiva a cruce y viceversa; al mismo tiempo este elemento está dotado de un doble pulsador para el avisador acústico y para «ráfagas» de luz de cruce que actúa en cualquier posición del conmutador central, incluso en la de «luces apagadas».

Todos los empalmes de la instalación se efectúan en cajas o regletas de conexión, perfectamente aisladas del bastidor.

ACCESORIOS NORMALES

CUENTA - KILOMETROS

El grupo cuenta-kilómetros con que va equipada la motocicleta está formado por:

- un reenvío acoplado al mismo eje de la rueda dentada sobre el cubo de la rueda trasera.
- una transmisión por cable que transmite el movimiento desde el citado reenvío al tacómetro.
- el tacómetro, incorporado sobre el faro, con esfera iluminada y de notable dimensión, en el que quedan indicadas la velocidad instantánea de la motocicleta en Km/h, y la distancia acumulada en Km., recorrida por la misma.

AVISADOR ACUSTICO

Está incorporado en el faro delantero y es accionado desde el pulsador situado en el lado izquierdo del manillar.

OTROS ACCESORIOS

La motocicleta va equipada además con:

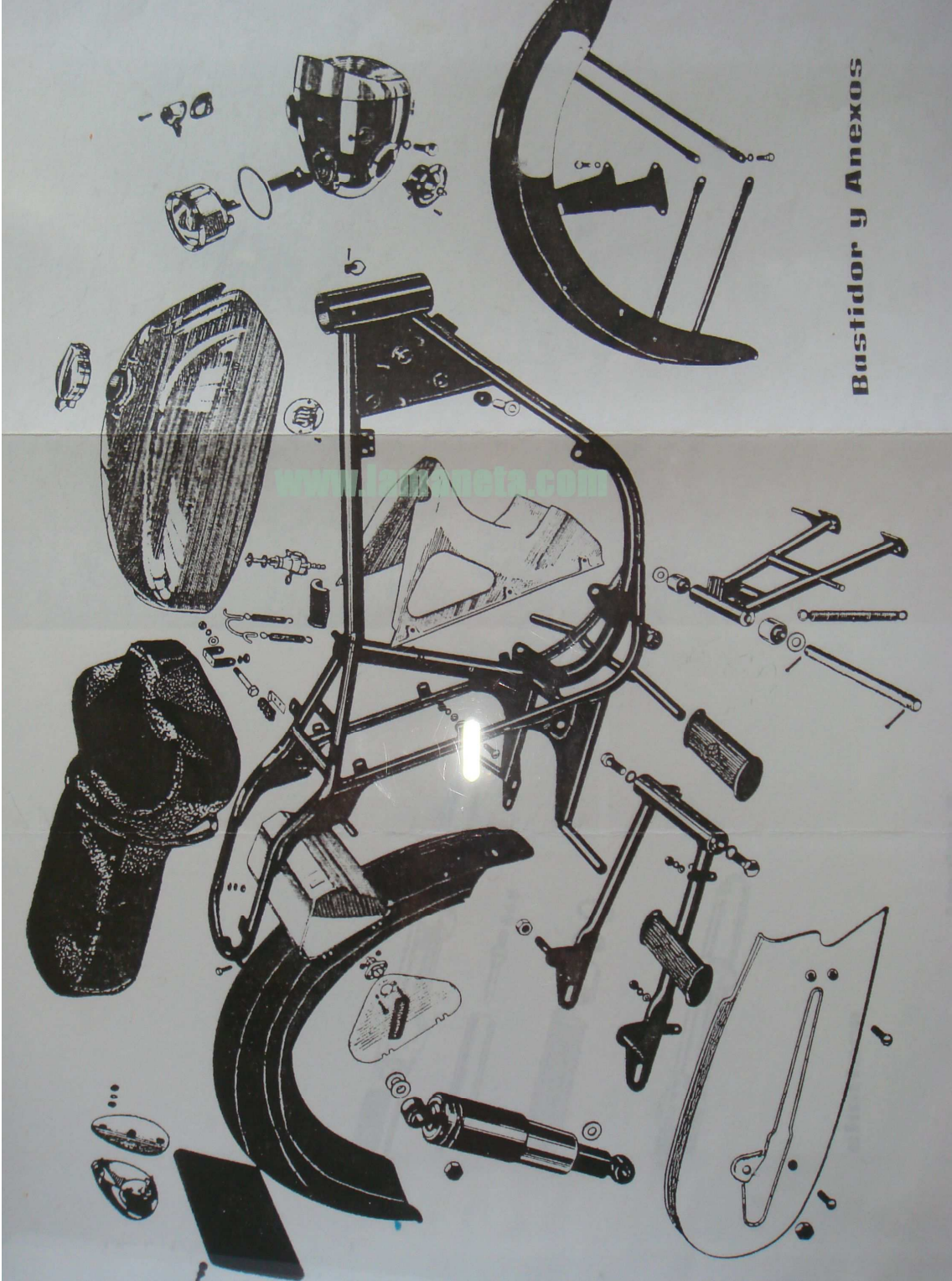
- cierre de seguridad anti-robo para inmovilizar la dirección y para cierre de la caja de herramientas.
- equipo de herramientas normales completo.
- bomba de aire.

Lámina 1

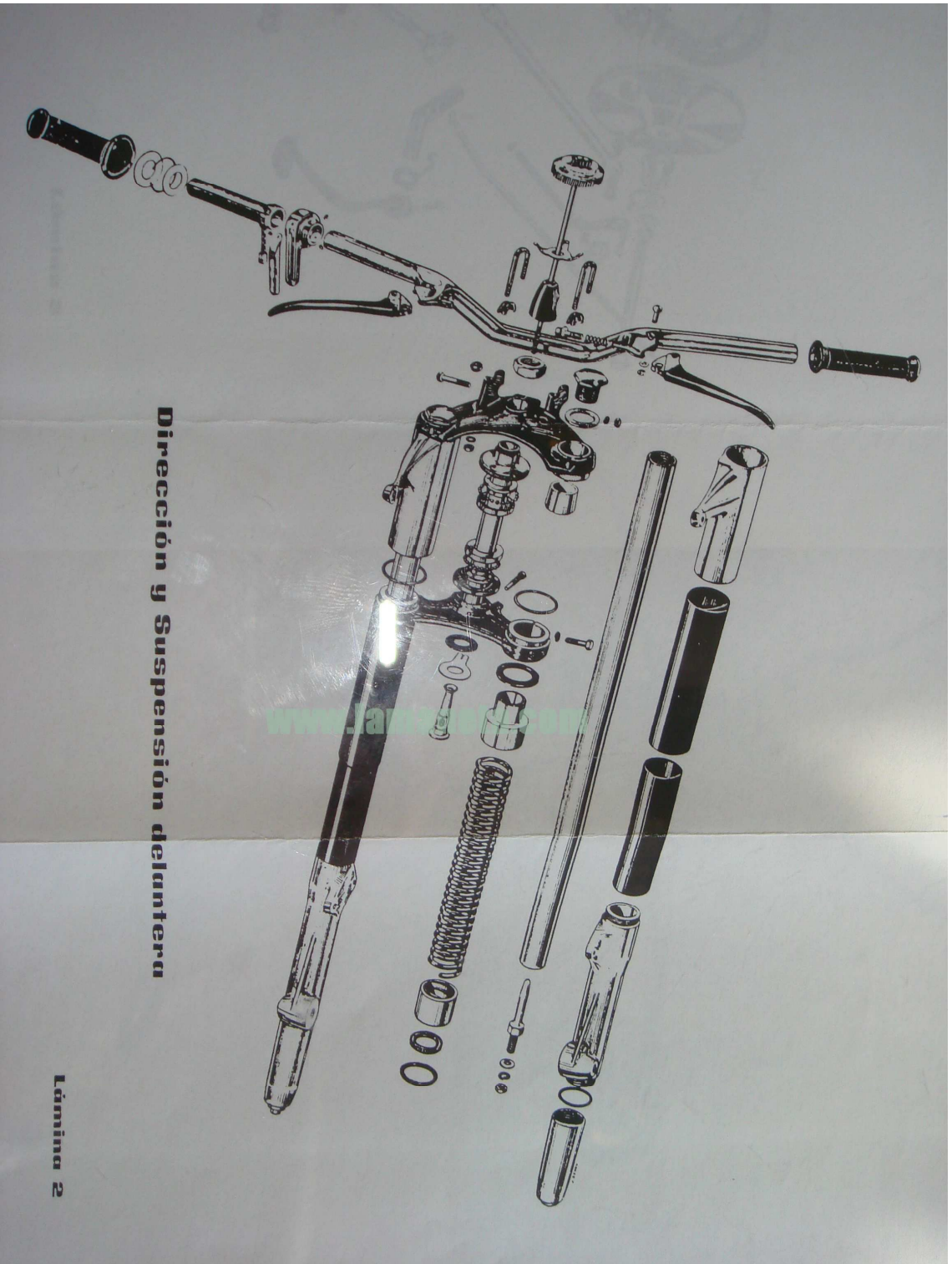
www.lamaneta.com

Bastidor y Anexos

Bastidor y anexos



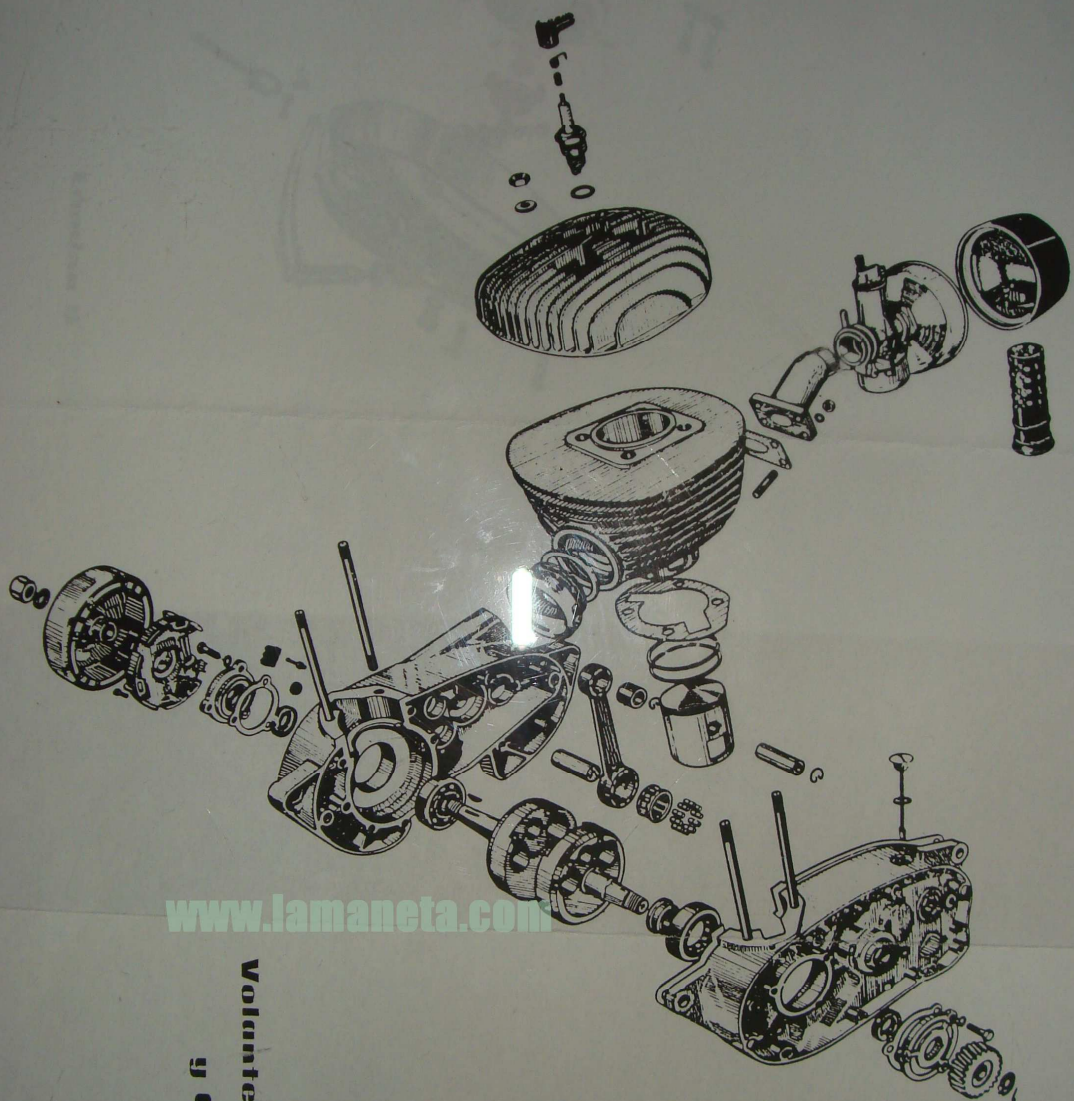
Bustidor y Anexos



Dirección y Suspensión delantera



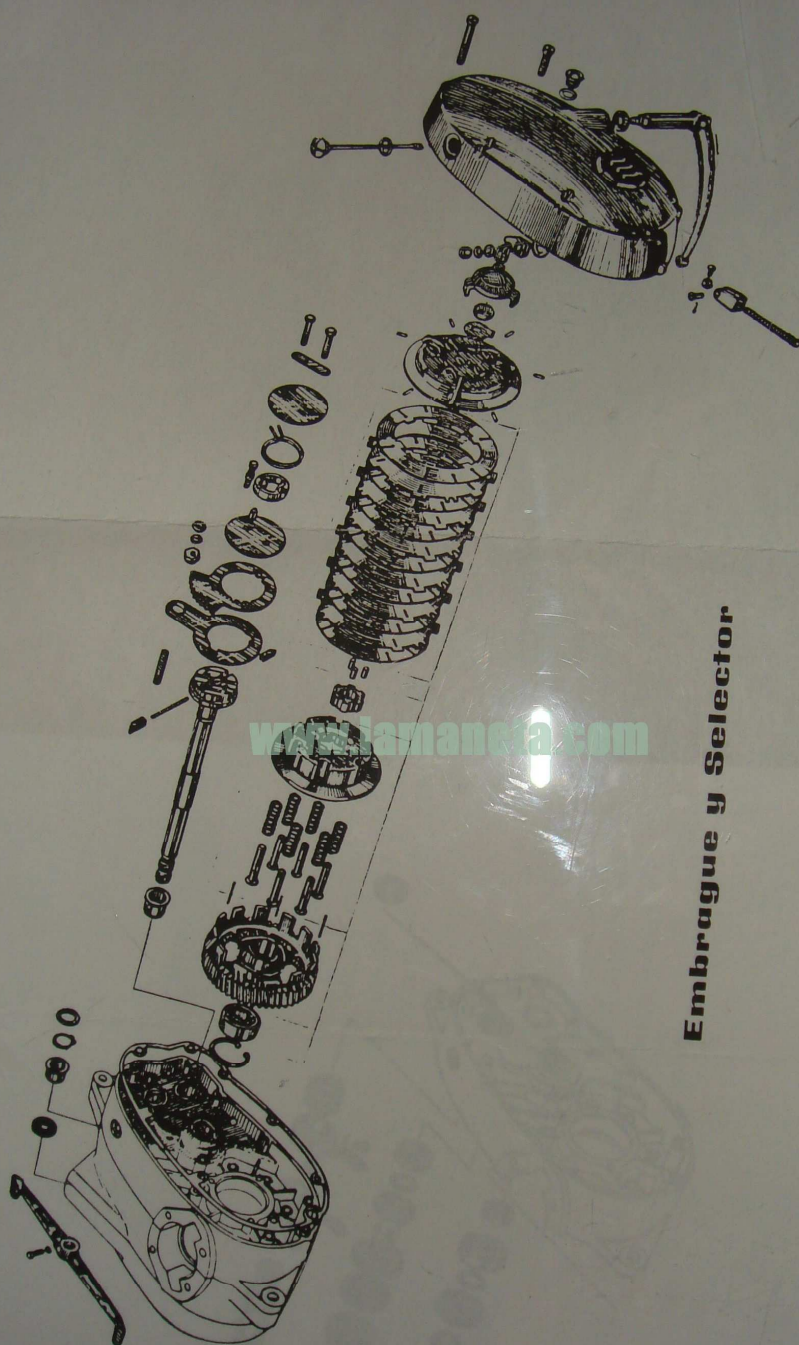
Ruedas y Frenos



www.lamaneta.com

**Motor,
Volante magnético
y Carburador**

Lámina 4



Embrague y Selector



Cambio y Puesta en marcha

MANDOS HABITUALES

MANDOS MECANICOS

Puño giratorio de gas Fig. 1 (1.1)

Situado sobre el manillar o guía, a la derecha del mismo; acciona la compuerta del carburador mediante un cable cuya tensión se regula por medio del tornillo situado sobre la tapa del cuerpo del carburador. Fig. 2 (2.1).

Mando del freno delantero Fig. 1 (1.2)

Situado a la derecha del manillar. Acciona el freno delantero mediante cable y su regulación se efectúa por medio del tornillo tensor situado en el soporte del mando, sobre el manillar. Fig. 1 (1.21).

Mando del embrague Fig. 1 (1.3)

Situado sobre el manillar, a la izquierda del mismo. Acciona el embrague mediante cable, que puede ser regulado, igual como el del freno delantero, mediante el tornillo tensor situado sobre el soporte del mando. Fig. 1 (1.31).

Pedal de puesta en marcha Fig. 3 (3.1)

Montado en el bloque motor, en el lado derecho del mismo. Es accionado por el pie del conductor y el sentido de giro para la puesta en marcha es el contrario al de las agujas del reloj.

Pedal del cambio de velocidades Fig. 3 (3.2)

Montado, al igual que el anterior, en el lado derecho del bloque motor. Es doble y se acciona, para efectuar el cambio de marchas, según se indica en la figura 4.

Excepto para colocar el punto muerto, el pedal debe llevarse hasta el tope para que entren las marchas con toda seguridad. Al manejar este mando, hacerlo con suavidad y nunca con fuerza excesiva.

Desembragar al cambiar de marcha.

www.lamaneta.com

Pedal del freno trasero Fig. 5 (5.1)

Está situado en el lado izquierdo de la motocicleta a la altura del reposapié del conductor. Acciona el freno trasero a través de una varilla de tracción, efectuándose la regulación del mismo por medio del pomo situado en su extremo junto a la palanca de accionamiento sobre el plato portazapatas. Fig. 6 (6.1).

Grifo de gasolina Fig. 5 (5.2)

Situado debajo del depósito de gasolina, en el lado izquier-

do del mismo. Tiene tres posiciones: «Cerrado», «Abierto» y «Reserva»; con la reserva se pueden recorrer aproximadamente 25 Km.

Conviene tener el grifo cerrado, cuando está parado el motor.

Excitador del carburador Fig. 2 (2.2)

Situado sobre la cuba del carburador, se actúa manteniéndolo oprimido hasta que empieza a desbordar la gasolina de la cuba del carburador. Sólo se utiliza para facilitar la puesta en marcha del motor cuando está frío, y no abusando de él pues de lo contrario se corre el riesgo de inundarlo.

www.lamaneta.com

Freno de dirección (steering) Fig. 1 (1.4)

Situado en el centro del manillar; su objeto es frenar o amortiguar las oscilaciones de la dirección cuando el conductor lo considera necesario y poder regularlo así a su gusto. Se actúa roscando el pomo para frenar la dirección y viceversa para dejarla más libre.

Es preferible llevarlo poco tenso en pisos lisos y sólo emplearlo rodando por carreteras en mal estado.



MANDOS ELECTRICOS

Interruptor central Fig. 1 (1.5)

Situado sobre el faro delantero; tiene tres posiciones: «lu-

ces apagadas», «luces ciudad» y «luces carretera». Se acciona según indica la figura 1.

Pulsador conmutador sobre manillar Fig. 1 (1.6)

Situado a la izquierda del manillar o guía; posee un mando para efectuar el cambio de luces de «intensivo» a «cruce» y viceversa, cuando se circula con las luces de «carretera» encendidas. Al mismo tiempo tiene un doble pulsador para el avisador acústico y para ráfagas de luz de cruce, respectivamente. Este último actúa en cualquier posición del interruptor central, incluso durante el día con las luces apagadas.

Botón de parada Fig. 1 (1.7)

Está situado sobre el faro, en el lado derecho del mismo. Se actúa pulsándolo.

El sistema de conexiones de todo el circuito eléctrico puede verse en el esquema de instalación que se adjunta al final de este manual (fig. 7).

PARA UTILIZAR BIEN LA MOTOCICLETA



CARBURANTES

La gasolina que se suministra actualmente en los surtidores, ya sea normal o supercarburante, es adecuada a su motocicleta MONTESA; no obstante le recomendamos la supercarburante cuando desee obtener el mayor rendimiento del motor.

Tanto si se utiliza este carburante como con otras gasolinas de aún mayor índice de octano, no deberá variarse el reglaje del carburador ni del encendido.

El empleo de la gasolina previamente filtrada no es indispensable, pero puede evitar posibles obstrucciones en los pequeños conductos del carburador.

AVISO IMPORTANTE. — Por ir equipados nuestros motores con piezas de goma sintética, NO utilizar BENZOL, como carburante.

www.lamaneta.com



ACEITE PARA EL MOTOR

La lubricación del motor se hace automáticamente por adición de aceite al carburante en la proporción del 5 por 100, es decir, **1/4 de litro de aceite por cada 5 litros de**