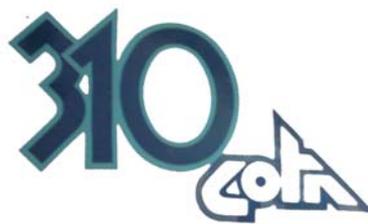




### DIMENSIONES GENERALES

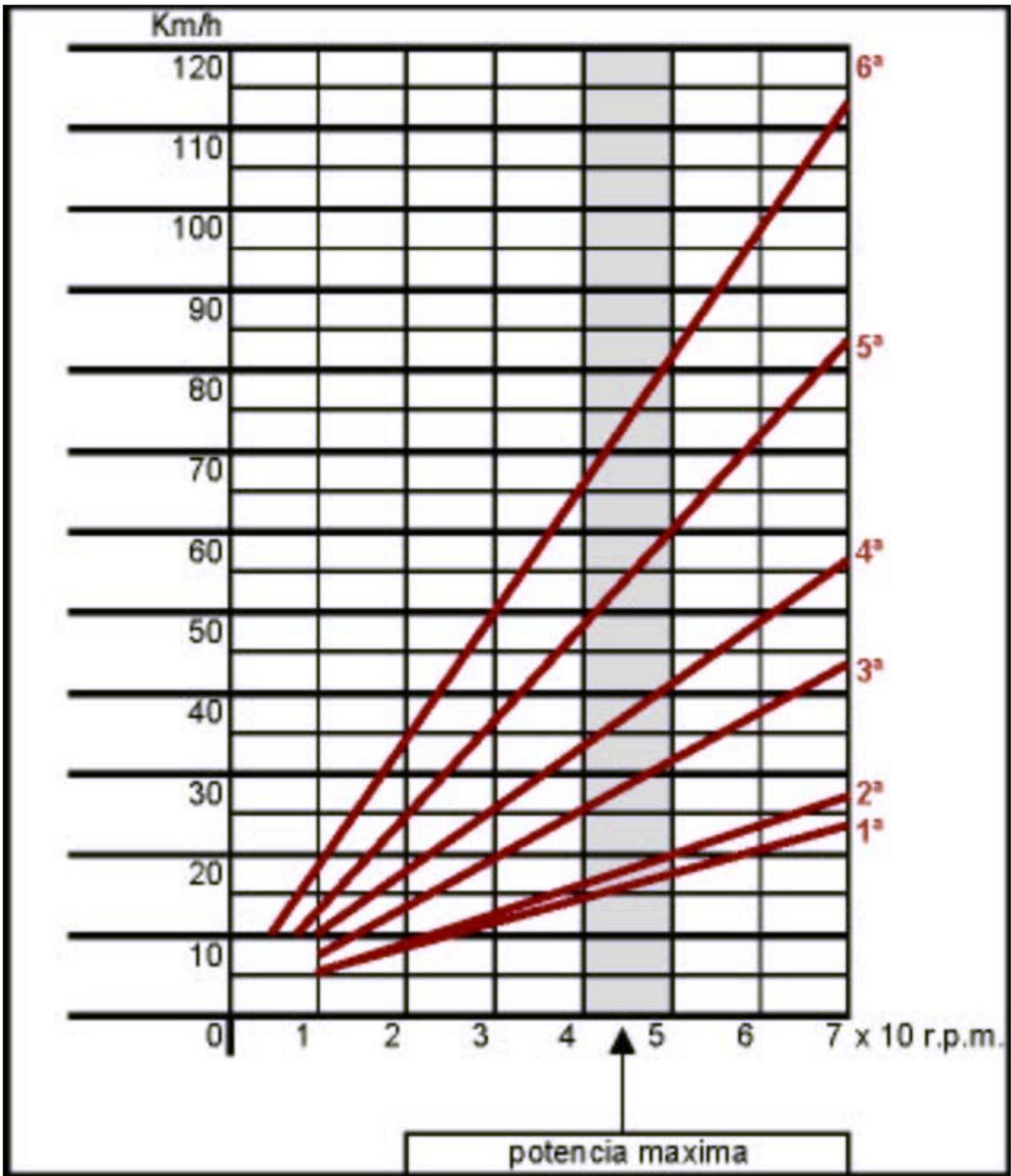




<b>ESPECIALIDAD:</b>		Trial																											
<b>MODELO BASE:</b>		COTA																											
<b>TIPO MODELO:</b>		310																											
<b>CÓDIGO:</b>		NT01																											
<b>AÑO SALIDA:</b>		1990																											
<b>MOTOR:</b>	<b>DIÁMETRO</b>	74 mm.																											
	<b>CARRERA</b>	60 mm.																											
	<b>CILINDRADA</b>	258 cm <sup>3</sup>																											
	<b>RELACIÓN COMPRESIÓN</b>	10/1																											
	<b>POTENCIA</b>	14,5 Kw (20 C.V.) / 4.500 R.P.M.																											
<b>CARBURADOR:</b>	<b>MARCA</b>	Dell'Orto																											
	<b>TIPO</b>	PHBH26ZS																											
	<b>SURTIDORES</b>	Principal 92																											
	<b>Válvula Pulverizador Aguja</b>	Mínimo 58 Válvula DE GAS Nº 45 Pulverizador 2.64 BN Aguja (Posición) 2ª (x 32)																											
<b>ENCENDIDO:</b>	<b>MARCA</b>	MOTOPLAT ELECTRÓNICO																											
	<b>AVANCE A PMS</b>	2,2/2,4 mm																											
	<b>BUJÍA</b>	Grado térmico Bosch 160/175 Distancia entre electrodos 0.5 / 0.6 mm Rosca 14 M (x1.25) x 19 Tipos Recomendados: LODGE.....OLNY N.G.K.....BP-7ES (MEJOR SI ES TIPO "R")																											
	<b>SEPARACIÓN</b>	- / no																											
	<b>PRIMARIA</b>	Por engranajes helicoidales de acero tratado. Piñón sobre cigüeñal 19 dientes Rueda dentada de embrague 65 dientes Relación de transmisión 3.42																											
<b>TRANSMISION:</b>	<b>SECUNDARIA</b>	Por cadena. Piñón salida cambio 10 dientes Rueda dentada sobre cubo trasero 38 dientes Cadena (paso) 15.876 mm - Diámetro rodillos 10.16 mm - Ancho entre placas 3.48 mm																											
	<b>CAMBIO</b>	6 velocidades. El motor puede ponerse en marcha desde cualquier velocidad, sin necesidad de localizar el punto muerto.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>PIÑÓN</th> <th>PRIMARIO</th> <th>SECUNDARIO</th> <th>RELACION</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>12 dientes</td> <td>35 dientes</td> <td>2.91</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>13</td> <td>33</td> <td>2.53</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>18</td> <td>30</td> <td>1.66</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>20</td> <td>24</td> <td>1.20</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>25</td> <td>21</td> <td>0.84</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>29</td> <td>18</td> <td>0.62</td> </tr> </tbody> </table>	PIÑÓN	PRIMARIO	SECUNDARIO	RELACION	1	12 dientes	35 dientes	2.91	2	13	33	2.53	3	18	30	1.66	4	20	24	1.20	5	25	21	0.84	6	29	18
PIÑÓN	PRIMARIO	SECUNDARIO	RELACION																										
1	12 dientes	35 dientes	2.91																										
2	13	33	2.53																										
3	18	30	1.66																										
4	20	24	1.20																										
5	25	21	0.84																										
6	29	18	0.62																										
<b>EMBRAGE:</b>		Discos múltiples en baño de aceite.																											
<b>VELOCIDADES:</b>		6 velocidades																											
<b>FRENOS:</b>	<b>DEL.</b>	Disco de 185 mm. Bomba y pinza BREMBO.																											
	<b>TRAS.</b>	Disco de 150 mm. Bomba y pinza AJP.																											

<b>NEUMÁTICOS y LLANTAS</b>	<b>DEL.</b>	2,75 x 21 MICHELIN. LLANTA WM 1/1.6
	<b>TRAS.</b>	4,00 x 18 con tubeless MICHELIN. LLANTA WM2/1.85
<b>SUSPENSIONES:</b>	<b>DEL.</b>	MARZOCCHI "UP-SIDE DOWN" tipo "REVERS CONTROL" con sistema de deslizamiento por casquillos de "teflón". Diámetro 35 mm. Carrera 170 mm.
	<b>TRAS.</b>	Nuevo sistema "PRS2" de mayor progresividad. Horquilla de duraluminio. Amortiguador central MARZOCCHI "DUO SHOCK" regulable en extensión y compresión, con regulación de precarga de muelle. Carrera 175 mm.
<b>DEPÓSITO:</b>		4 litros. De resina termoplástica.
<b>VELOCIDAD MÁXIMA:</b>		Ver cuadro diagrama de velocidades
<b>EQUIPO ELÉCTRICO:</b>		-
<b>OTRAS CARACTERÍSTICAS:</b>		Motor monocilíndrico de 2 tiempos y refrigerado por aire. Carburante con mezcla de gasolina Súper con aceite 2T al 2% MOTUL 400 T2. Bastidor de doble cuna abierta, con protector de motor en aluminio "bonificado". Cuna trasera de aluminio tratado, para mayor rigidez y menor peso. Peso 86 Kg. Manillar DOMINO con aleación de "AVLONAL". Tratado de mayor rigidez. Mandos DOMINO. Eje de las ruedas de menor peso, con aleación de TITANAL. Nuevos sistemas de escape y admisión con sensible mejora del rendimiento del motor en toda su curva de potencia.
<b>REGLAJES Y PARES DE APRIETE DEL MOTOR.</b>		Juego diametral mínimo entre émbolo y cilindro 0.045 mm Salto máximo extremos del cigüeñal, montado en los cárteres ..... 0.030 mm
<b>Pares de apriete recomendados</b>		Tuerca fijación cilindro 2 a 2.5 m.Kp Tuerca fijación culata 3 a 3.5 Tuerca piñón cigüeñal 8 Tuerca volante magnético 12 Tuerca plato embrague 2 a 2.5
<b>Presión de Neumáticos</b>		TRIAL DELANTERA 0.55 Kg/cm2 TRIAL TRASERA 0.35 a 0.45 Kg/cm2 DESPLAZAMIENTOS DELANTERA 0.75 Kg/cm3 DESPLAZAMIENTOS TRASERA 0.65 Kg/cm3
		-
		-

<b>RODAMIENTOS</b>	<b>CANT.</b>	<b>TIPO</b>	<b>DIMENSIONES</b>	<b>Nº</b>
Cigüeñal	2	Radial (juego C-3)	25x52x15	6205/C-3
Rueda dentada embrague	1	Doble hilera bolas	17x40x17.5	3203
Eje primario lado derecho	1	Contacto angular	20x42x12	6004
Eje primario lado izquierdo	1	Radial	12x37x12	7301
Eje secundario lado Dcho.	1	Radial	15x42x13	6302
Eje secundario lado Izqdo.	1		17x47x14	6303
Ruedas:				
- Delantera	2	Radial	17x40x12	6203RS/C-3
- Trasera	2	Radial	17x40x12	6203RS/C-3





---

MANUAL DE INSTRUCCIONES  
OWNER'S BOOK  
MANUEL D'ENTRETIEN  
MANUALE DI ISTRUZIONI

---

Motocicletas MONTESA

Avd. Virgen de la Paloma, nº 21 - 53

ESPLUGUES DE LLOBREGAT - (Barcelona) Espagne

## **DESCRIPCION GENERAL**

“El motor monocilíndrico de dos tiempos, cubica 258 c.c. con un diámetro de émbolo de 74 mm, y una carrera de 60 mm, produciéndose el encendido por medio de un magneto-alternador a volante con bobina A.T. exterior.

Este motor, incluye la novedad de un cilindro sin camisa y con recubrimiento de NIKEL-SILICIO que suple la camisa, con notable beneficio en cuanto a capacidad de refrigeración se refiere. Así mismo, incorpora un nuevo sistema de admisión por válvula de láminas.

Esta 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. Incluyendo una placa de dural desmontable y una pieza de goma para el motor.

La suspensión delantera es del tipo de horquilla telescópica y la posterior basculante, con un solo amortiguador central.

El carburador montado elásticamente, dispone de un difusor ovalado equivalente a diámetro 26 mm, con starter incorporado, toma de aire a través del filtro de poliuretano situado debajo del depósito en la zona del sillín y protegido por caja de insonorización.

El cambio es de 6 velocidades, en cascada, con piñones de toma constante. La distribución de marchas está estudiada para poder adaptarse perfectamente a la práctica del trial, y asimismo resultar utilizable con comodidad en desplazamientos. La transmisión primaria se efectúa por medio de engranajes helicoidales.

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

Los frenos son de disco con pinza de doble accionamiento hidráulico, de  $\Phi$  185 el delantero y  $\Phi$  150 el trasero.

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 de motociclismo deportivo de montaña.

## **UTILIZACIÓN**

### **CARBURANTE**

Utilizar gasolina no inferior a 96 octanos con el fin de conseguir un funcionamiento y rendimiento del motor mas positivo.

No usar benzol ni mezcla a base de alcohol como carburante por ir esta máquina con elementos de goma sintética y poliéster.

### **PRESION DE NEUMÁTICOS**

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)
Rueda delantera	0.55 Kg./cm <sup>3</sup>	0.75
Rueda trasera	0.35 a 0.45	0.65

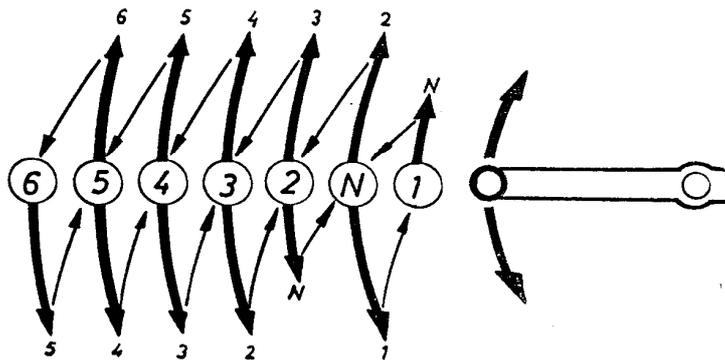
## PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

- Abrir el grifo de gasolina
- Si el motor esta frío, levantar la palanca "STARTER"
- 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. La acción será mucho mas efectiva si se realiza tanteando previamente, a través de la misma palanca, el momento en que el émbolo se encuentra en su fase de compresión, o sea cuando ofrece mayor resistencia.
- Con esto el motor se pondrá en marcha.
- Cuando el motor se encuentre en su régimen normal, bajar la palanca "STARTER".

## CAMBIO DE VELOCIDADES

El cambio de velocidades dispone de 6 relaciones, obtenidas mediante piñones 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.



## MANTENIMIENTO

### CADENA

El engrase de la cadena es conveniente efectuarlo por el lado interior de la misma, con el fin de que sea mas efectivo. Utilizar aceite especial para cadenas, o en su defecto del tipo SAE-40

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

Aflójense las tuercas del eje y anclaje sobre bastidor. Háganse girar las excéntricas hasta conseguir que la cadena quede correctamente tensada, comprobando antes de proceder al ajuste de todas las piezas, el tensado uniforme de la cadena en todas sus posiciones, haciendo girar la rueda.

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 ambas estén en el mismo punto de posicionado.

## **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 reparar este juego y si es demasiado grande, será necesario tensar el cable por medio del tenso montado al efecto en el extremo de la funda junto al manillar o guía.

## **BUJÍA**

Cada 250 Kms. debe procederse a su revisión y limpieza, verificando la separación de electrodos. Ésta deberá ser de 0.5 a 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 de los mismos, mediante los respectivos tensores.

Debe controlarse el espesor de la pastillas, sustituyéndolas poco antes de su desgaste total. Asimismo, se controlará periódicamente el nivel del líquido de ambos depósitos de freno.

## **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 mas 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 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 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 de carburante con las consiguientes alteraciones en el funcionamiento del motor.

Deberá tenerse muy en cuenta tapar la entrada del tubo de admisión mientras el carburador está fuera para evitar la entrada de objetos extraños 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, utilizando para ello solución jabonosa (no utilizar gasolina ni disolventes por afectar al material filtrante).

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

### 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 delante y hacia atrás.

Si hubiera de corregirse el juego y una vez desmontado el manillar, aflójese 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.”

LUGAR	ACEITE		RENOVACION
	TIPO	CANTIDAD	
1	MOTOR	RACING 2T SINTETICO Sopral T-2	3%
		Castrol Super T.T. Especial 2T	4%
2	CAMBIO	SAE-10/30 SOPRAL -H90	700 + 50
3	SUSPENSION DELANTERA	CEPSA HLC-32 HYDRAULIC 150	240 por brazo
4	REENVIO CUENTA KILOMETROS	GRASA	Discrecional
5	CADENA	SAE-40 HD	
6	FILTRO AIRE	Especial para filtro	



---

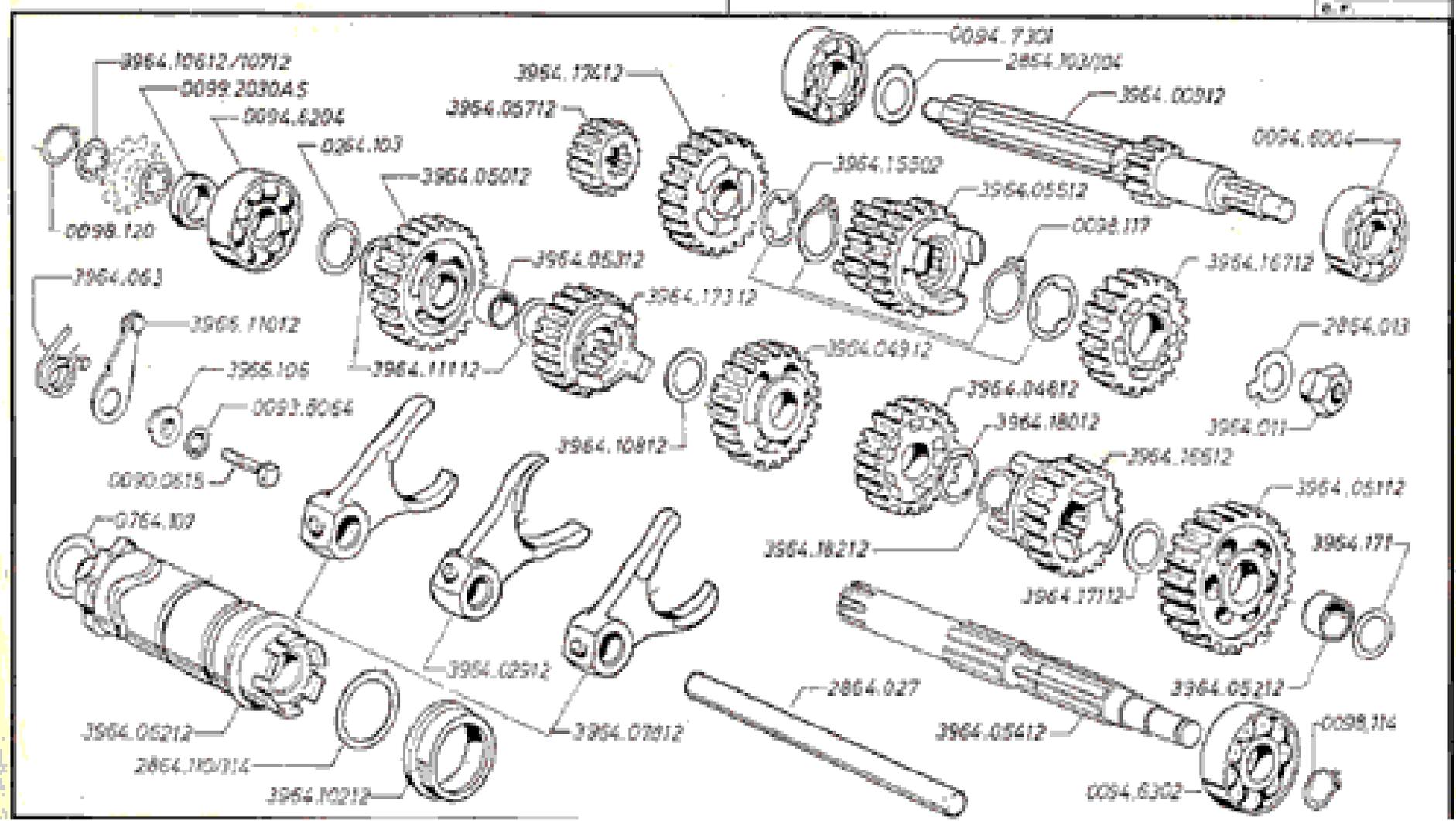
CATALOGO DE PIEZAS  
PARTS BOOK  
CATALOGUE DE PIECES  
CATALOGO DELLE PARTI DI RICAMBIO

---

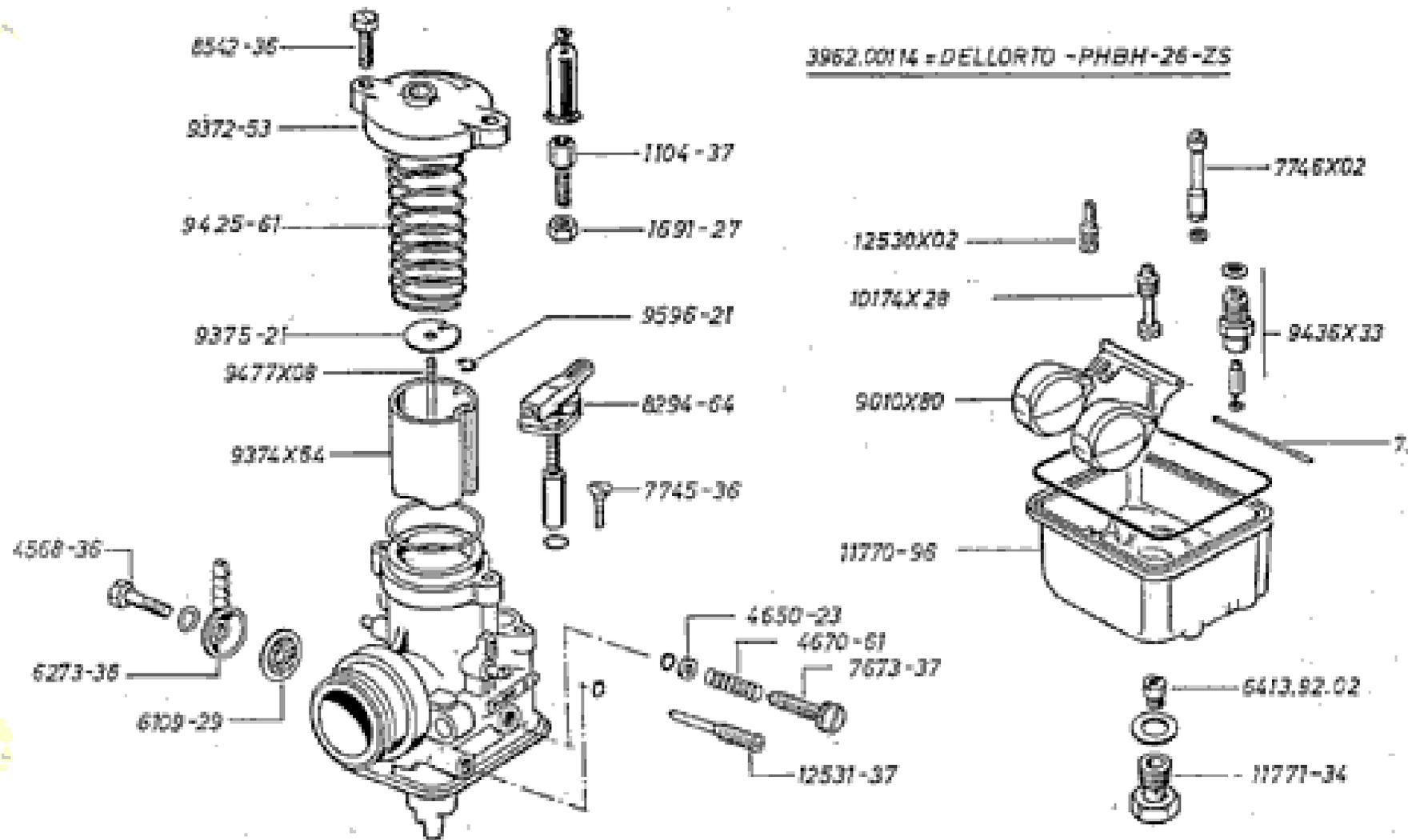
Motocicletas MONTESA

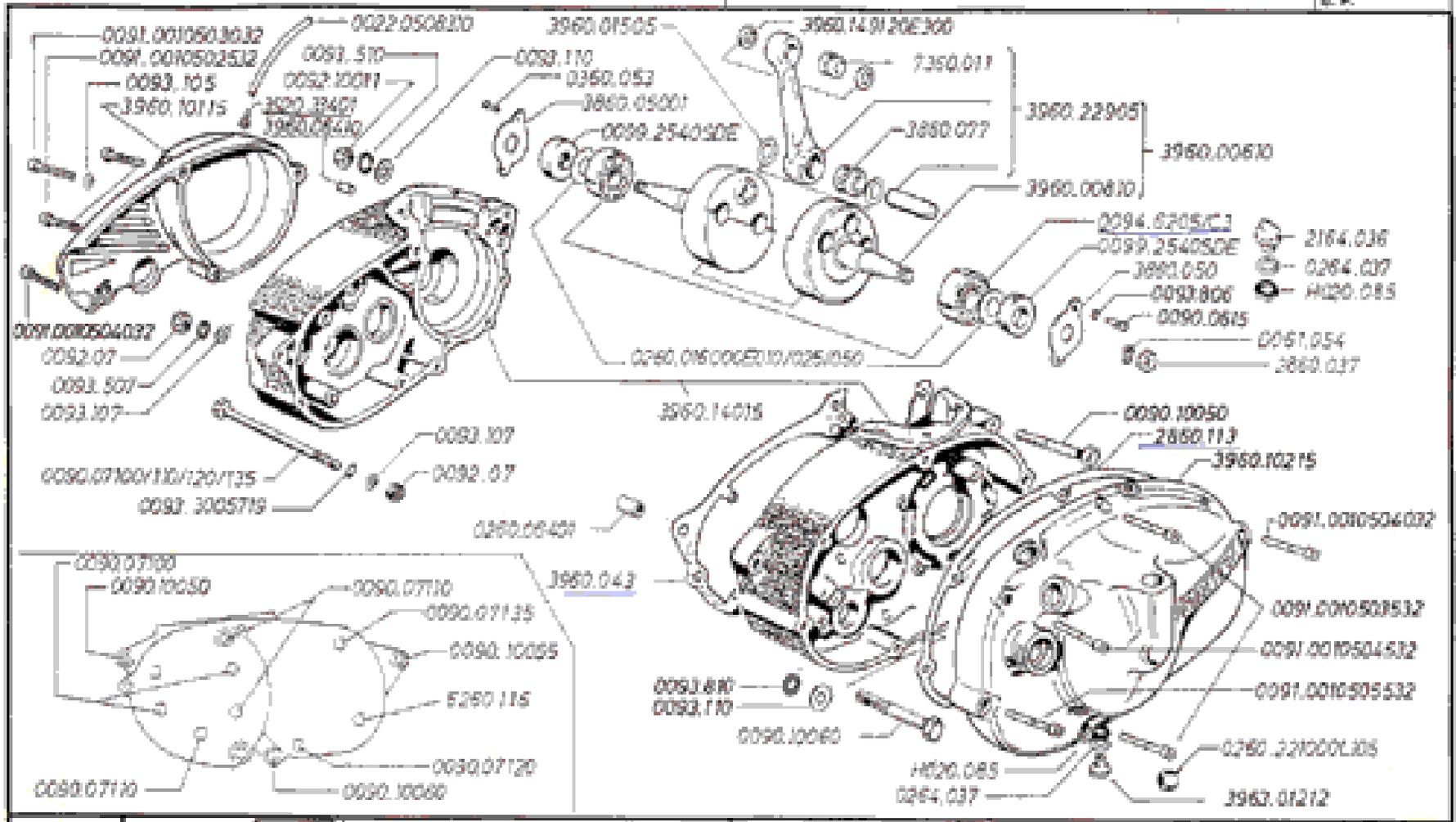
Avd. Virgen de la Paloma, nº 21 - 53

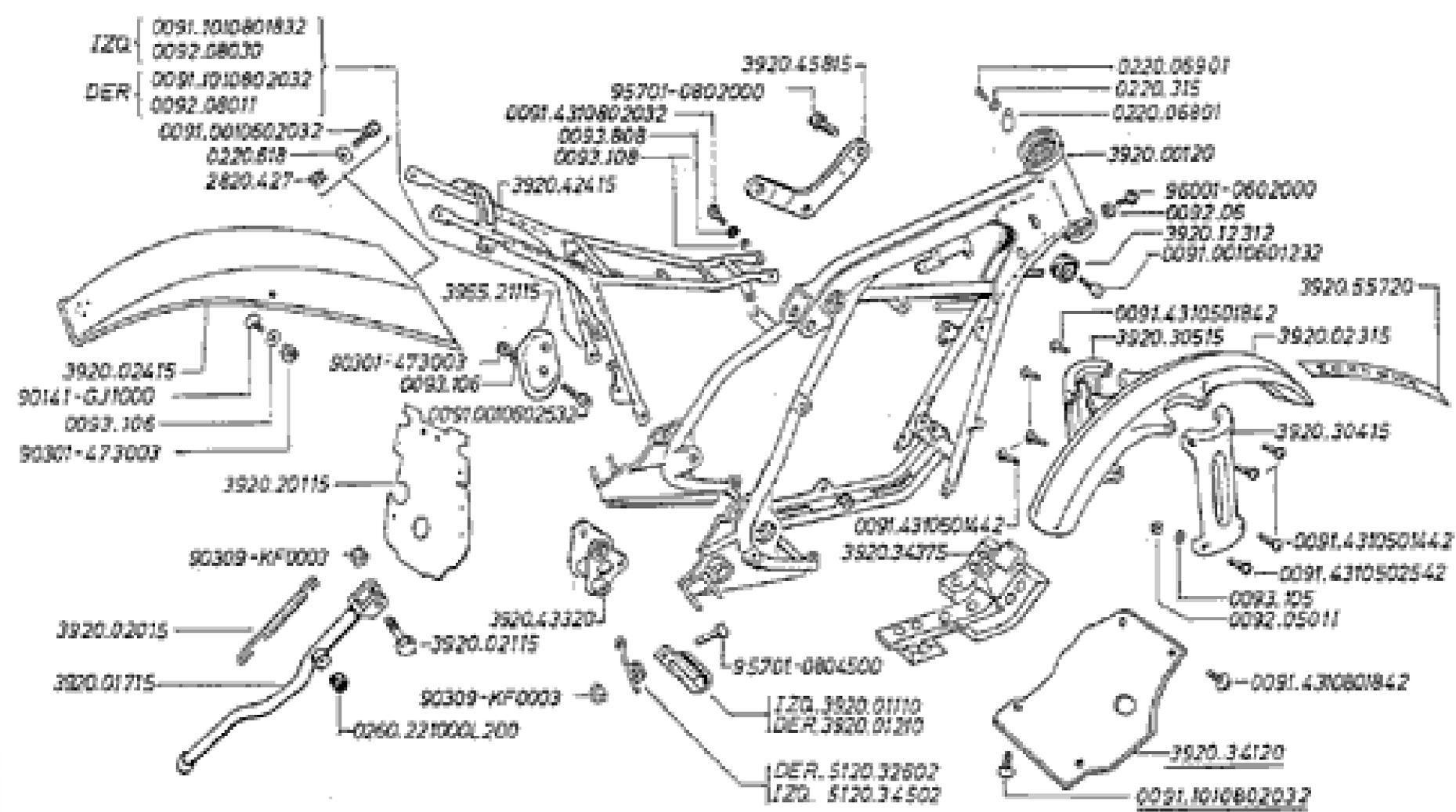
ESPLUGUES DE LLOBREGAT - (Barcelona) España

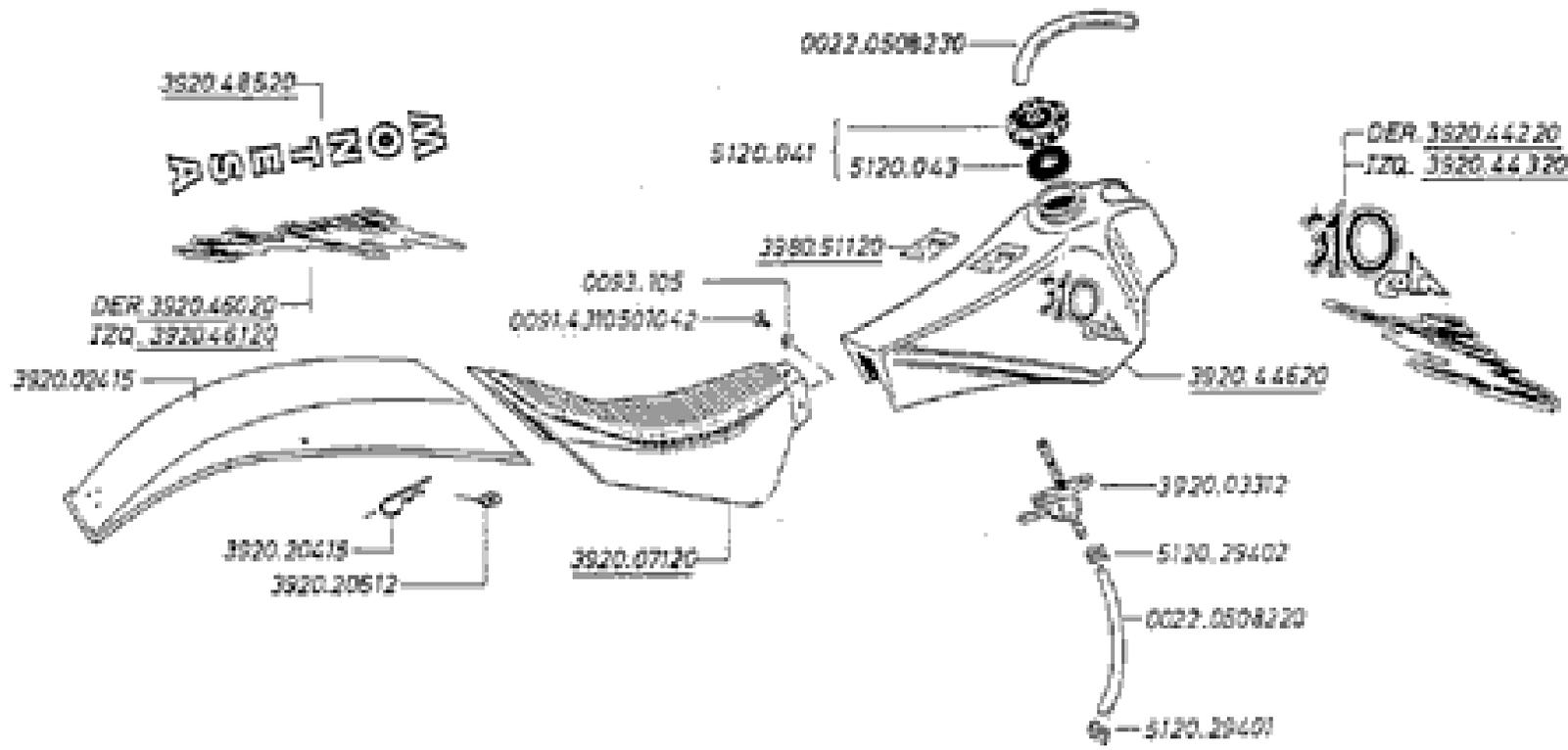


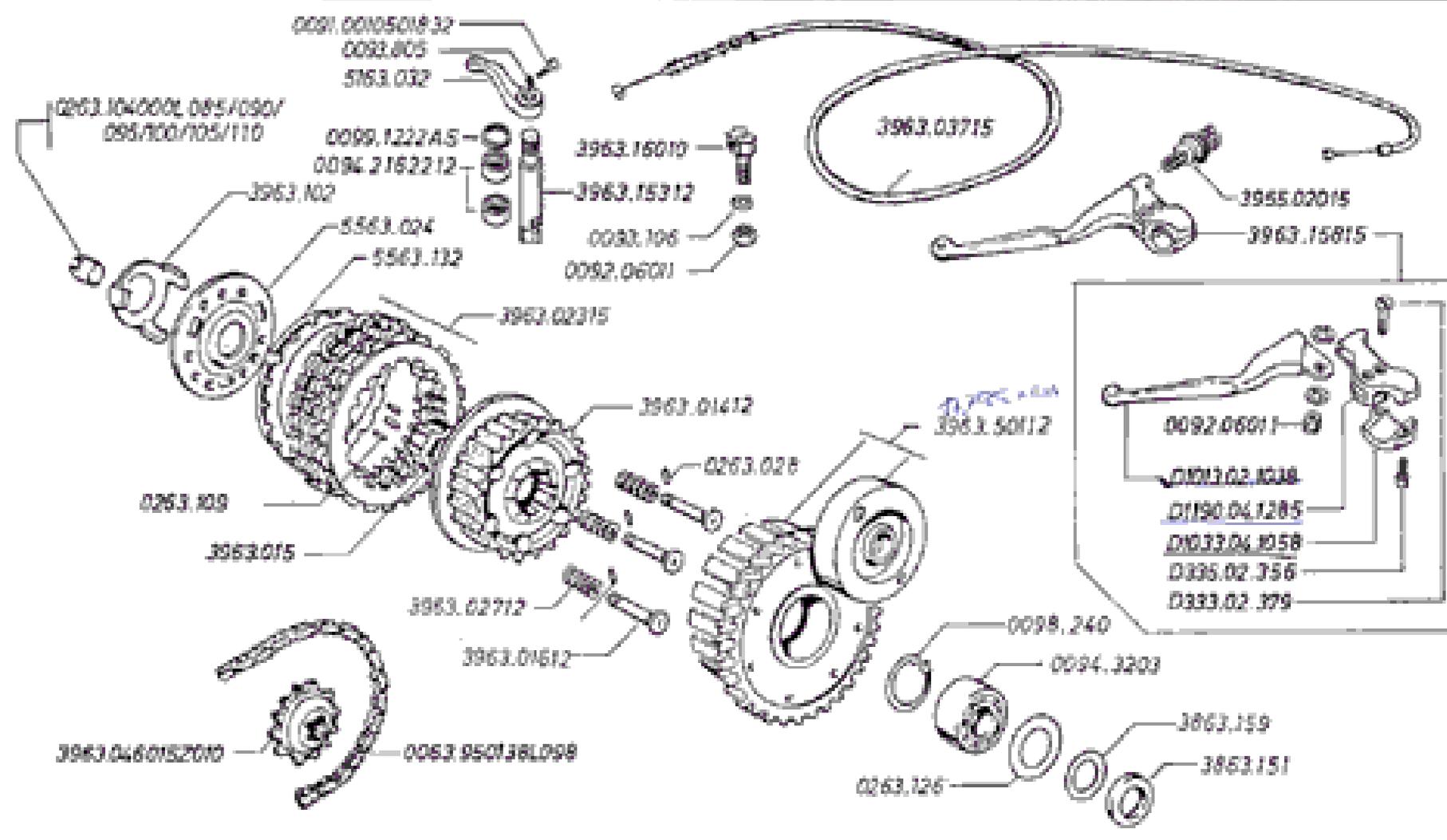
3962.00114 = DELLORTO - PHBH-26-Z5

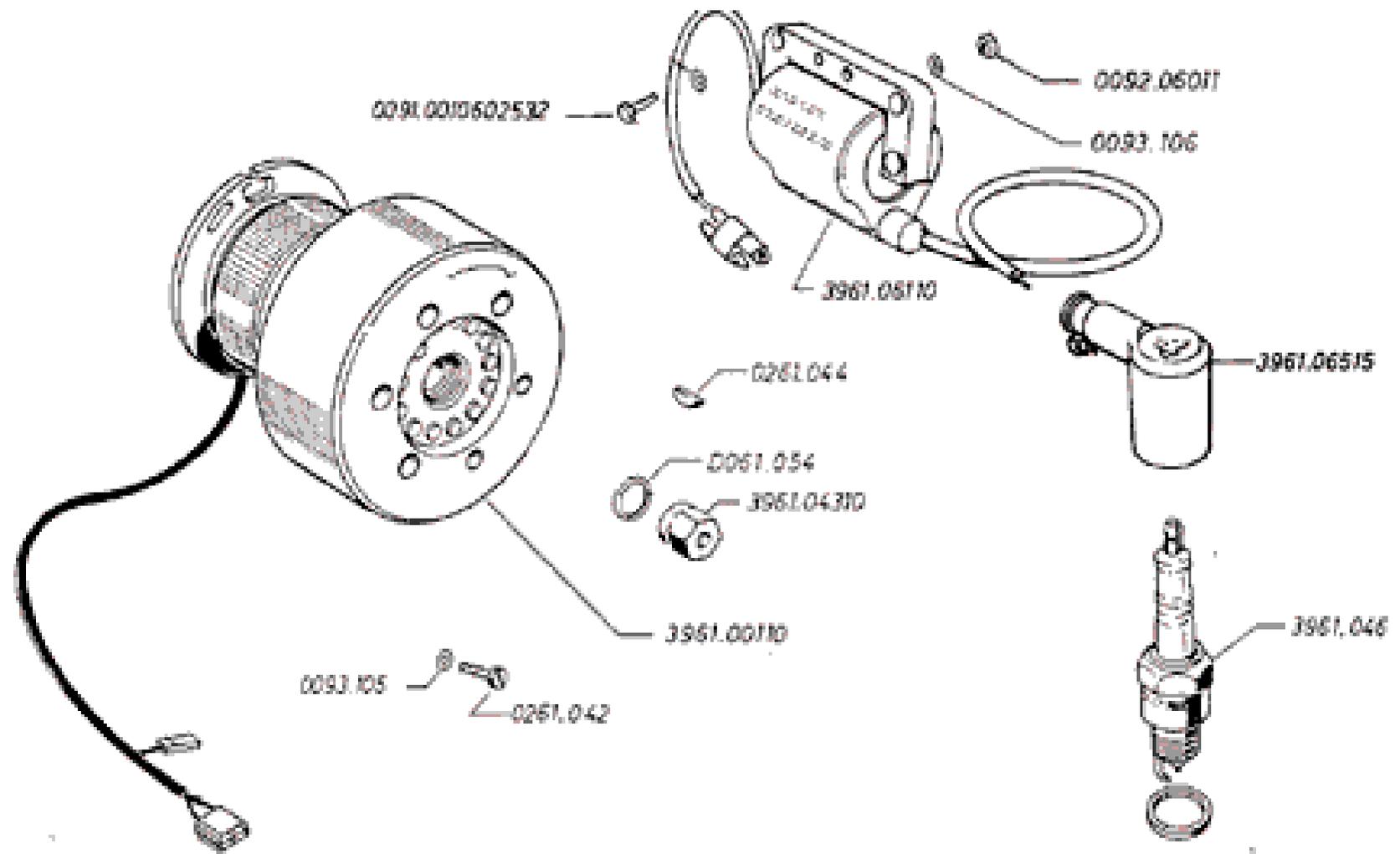


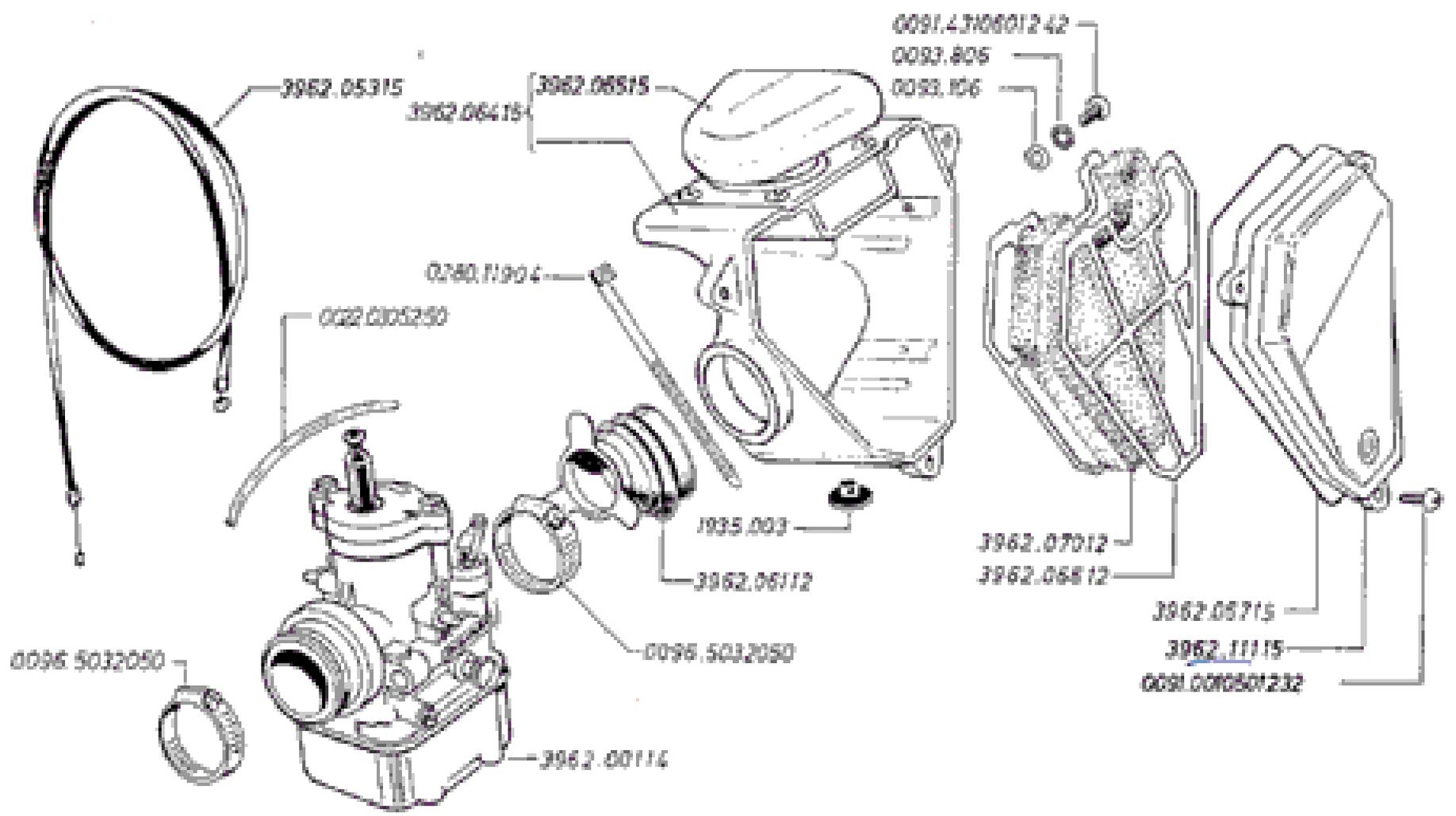


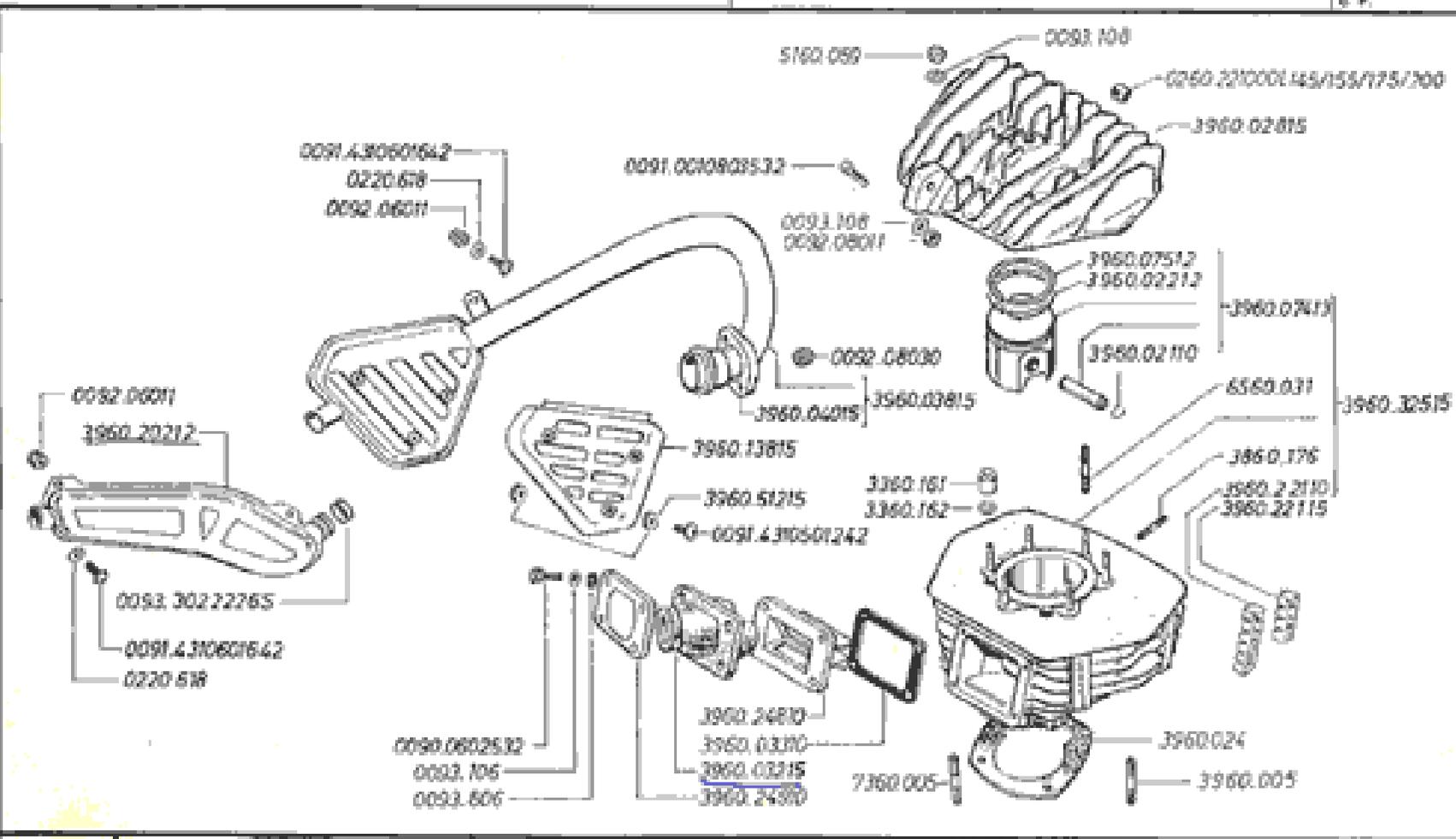


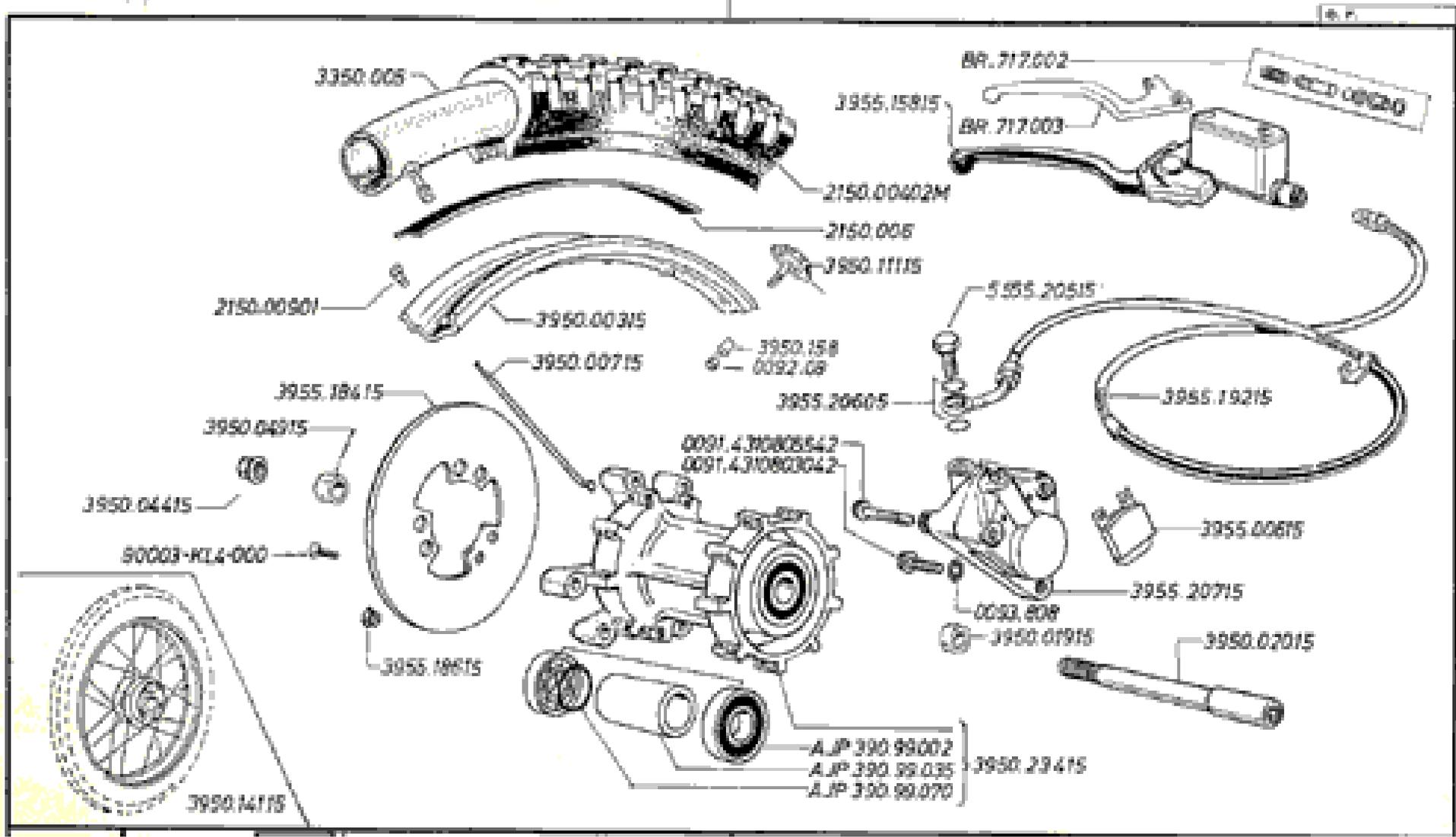


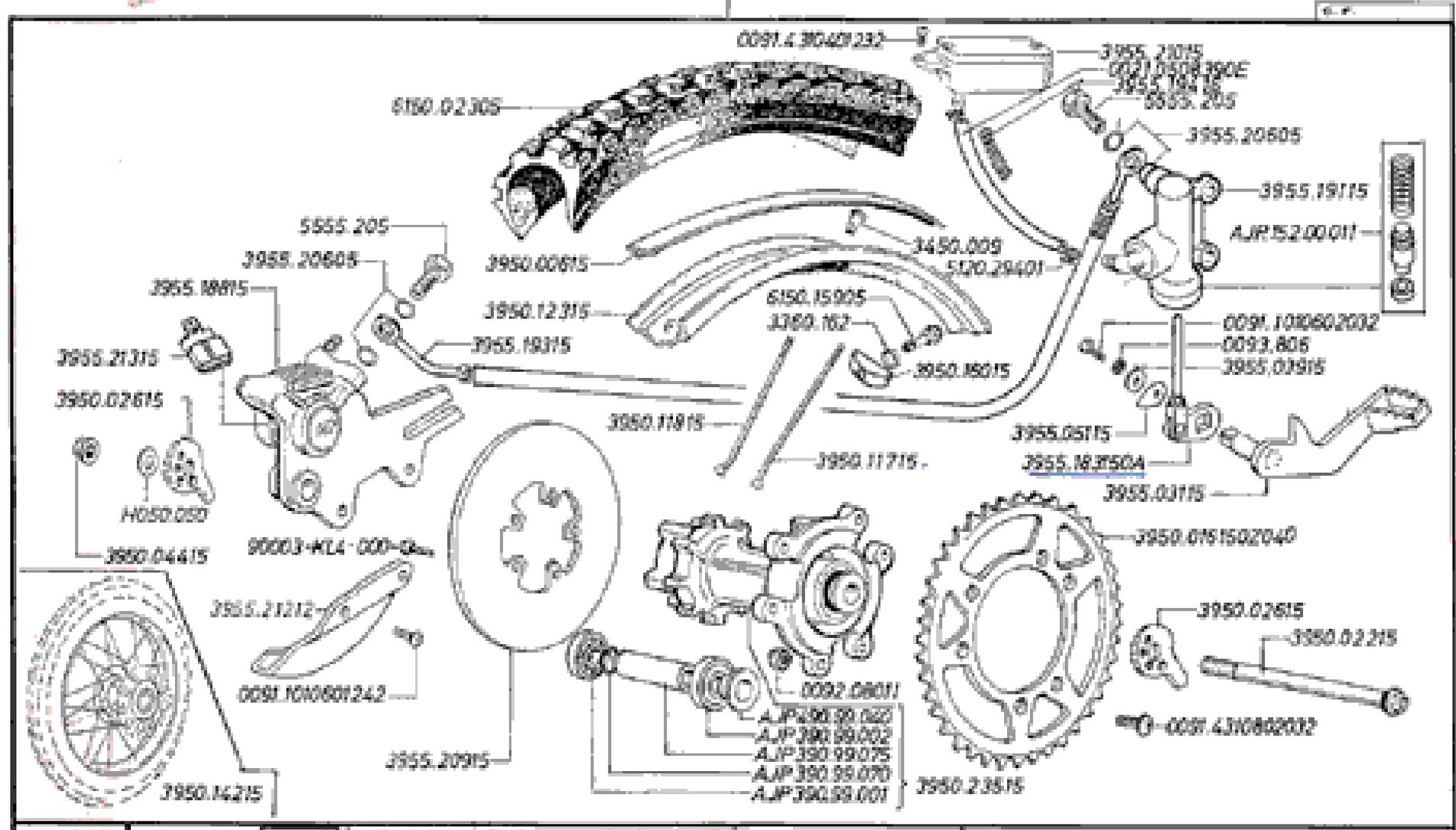


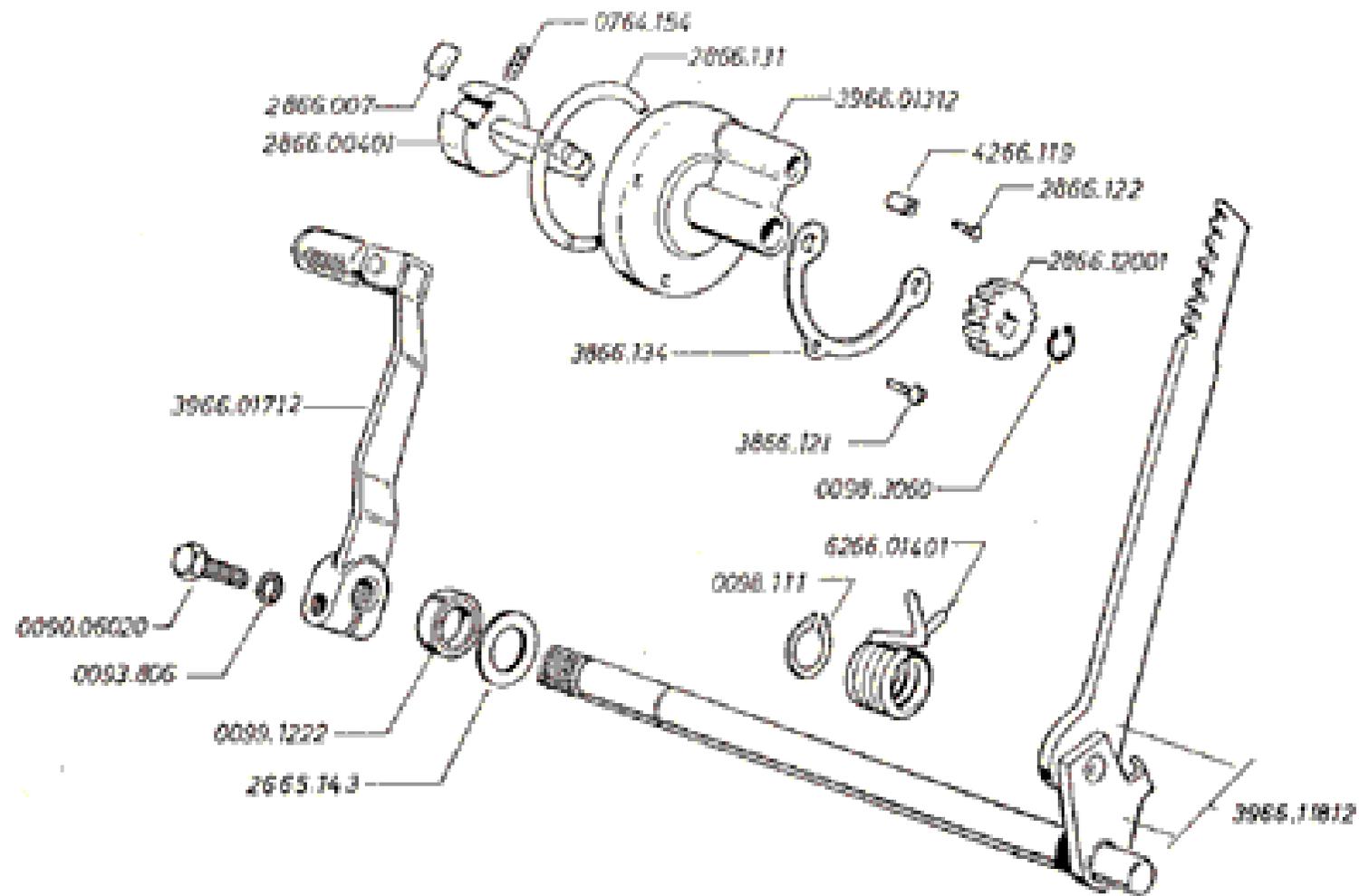


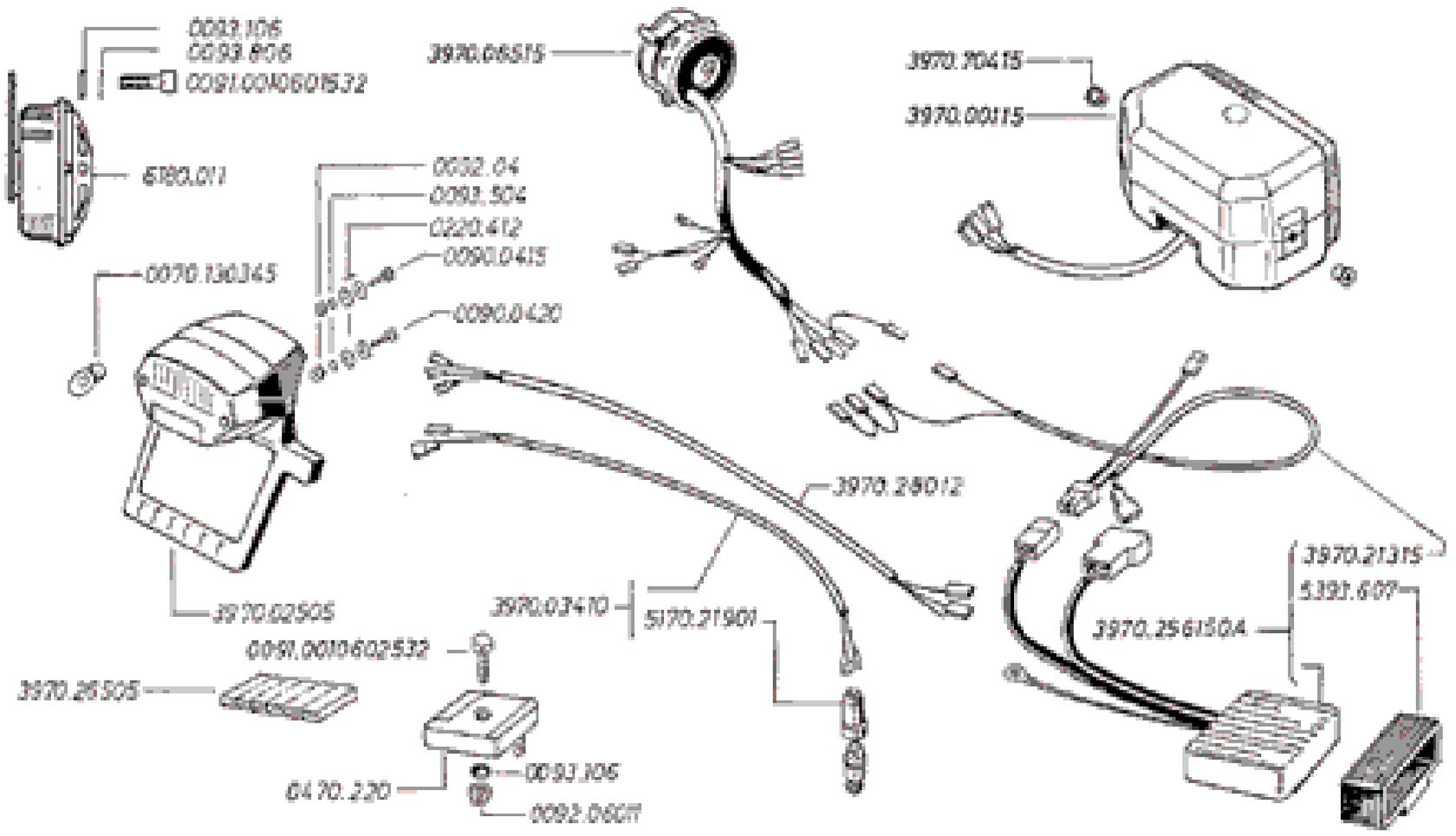


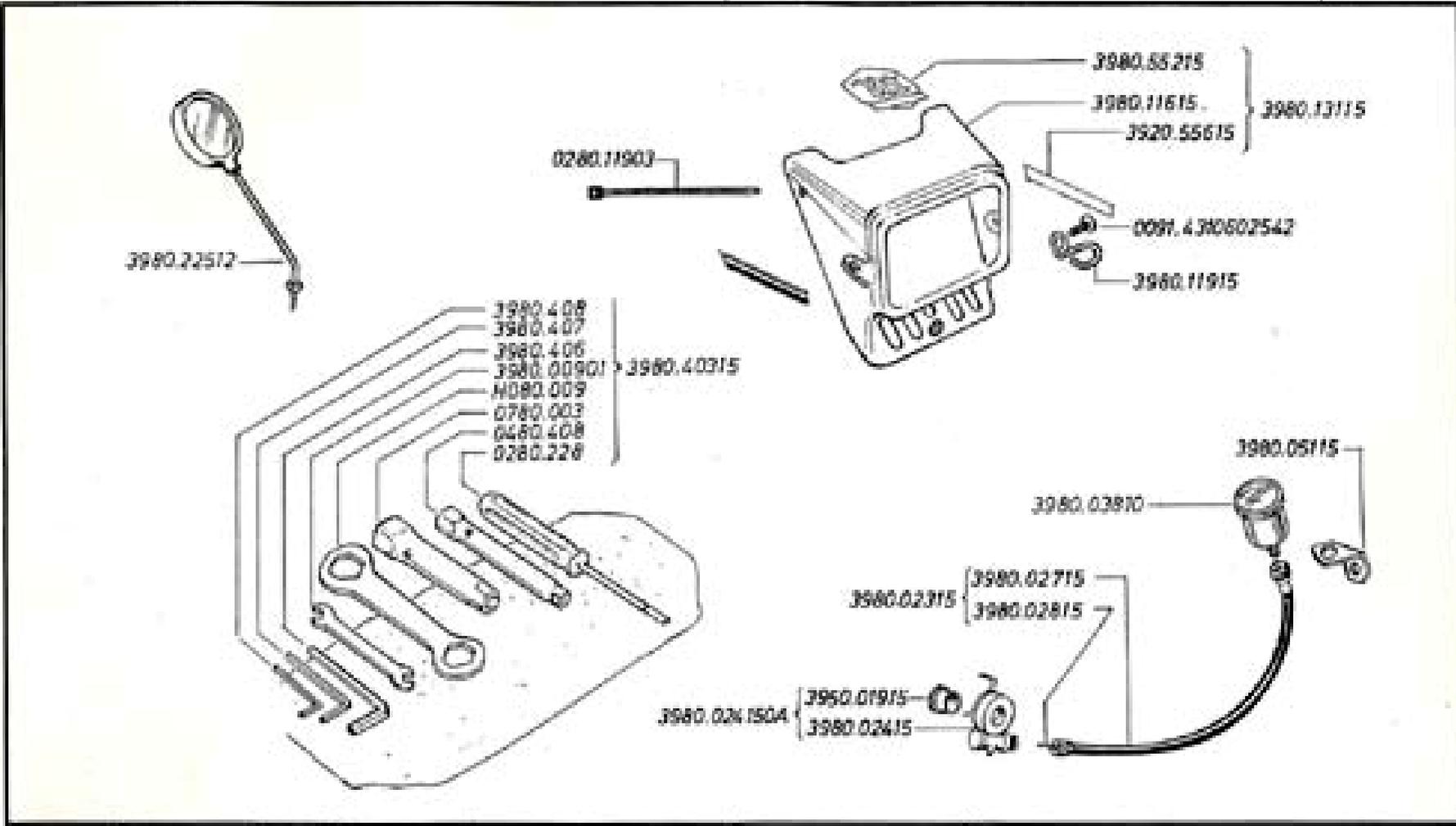


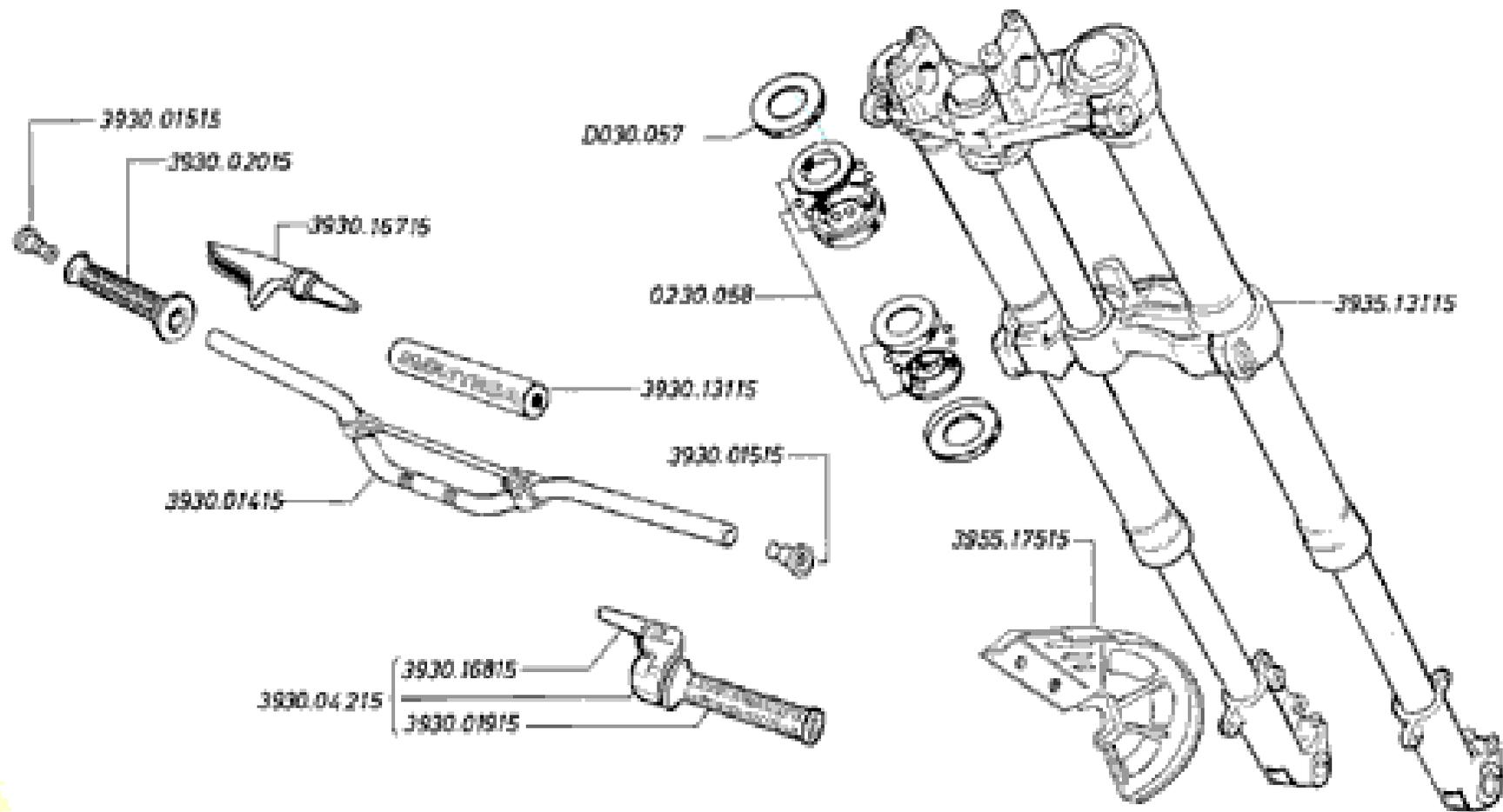












			17	18			19	20	
1	51400-NN2-010	HORQUILLA DERECHA.....	1	—	15	51432-NN2-000	RETEN, pistón inf.....	2	2
	51400-NN2-700	HORQUILLA DERECHA.....	—	1	16	51441-NN2-000	TORNILLO CENTRAL.....	1	1
2	51410-NN2-000	BOTELLA.....	2	—	17	51442-NN2-000	ARANDELA.....	1	1
	51410-NN2-700	BOTELLA.....	—	2	18	51450-NN2-000	TORNILLO DE HORQUILLA, derecha.....	1	1
3	51414-NN2-000	GUIA DEL BUJE.....	2	2	19	51458-NN2-000	ARO TORICO.....	2	2
4	51415-NN2-000	BUJE, deslizador.....	2	2	20	51461-NN2-000	TORNILLO DE DRENAJE.....	2	2
5	51420-NN2-000	BARRA DERECHA.....	1	1	21	51462-NN2-000	ARANDELA DE DRENAJE.....	2	2
6	51421-NN2-000	SOPORTE, retén.....	2	2	22	51500-NN2-600	HORQUILLA IZQUIERDA.....	1	—
7	51422-NN2-000	GUARDAPOLVO.....	2	2		51500-NN2-610	HORQUILLA IZQUIERDA.....	—	1
8	51423-NN2-000	ARO TORICO.....	2	2	23	51501-NN2-000	MUELLE, horquilla.....	1	1
9	51424-NN2-000	ARO DE TOPE.....	2	2	24	51520-NN2-900	BARRA IZQUIERDA.....	1	1
10	51425-NN2-000	RETEN, botella.....	2	2	25	51530-NN2-000	VARILLA DE EMPUJE.....	1	1
11	51426-NN2-000	ARO AUXILIAR, retén.....	2	2	26	51550-NN2-000	TORNILLO DE HORQUILLA, izquierda.....	1	1
12	51427-NN2-000	GRUPILLA, retén.....	2	2	27	99900-09020-00	PERNO, allen 6 x 20.....	2	2
13	51430-NN2-000	AMORTIGUADOR DE HORQUILLA, derecha.....	1	1	28	99900-09025-00	PERNO, allen 6 x 25.....	2	2
14	51431-NN2-000	RETEN, pistón sup.....	2	2					

