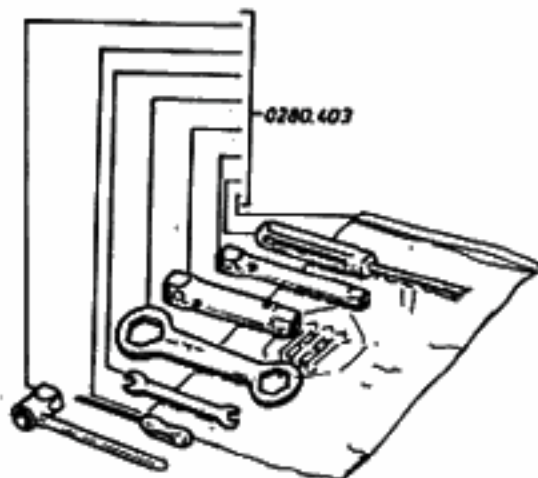


10

COTA 349

GRUPPO ACCESSORI NORMALI
 STANDARD ACCESSORIES GROUP
 GRUPPE ACCESSORI STANDARD



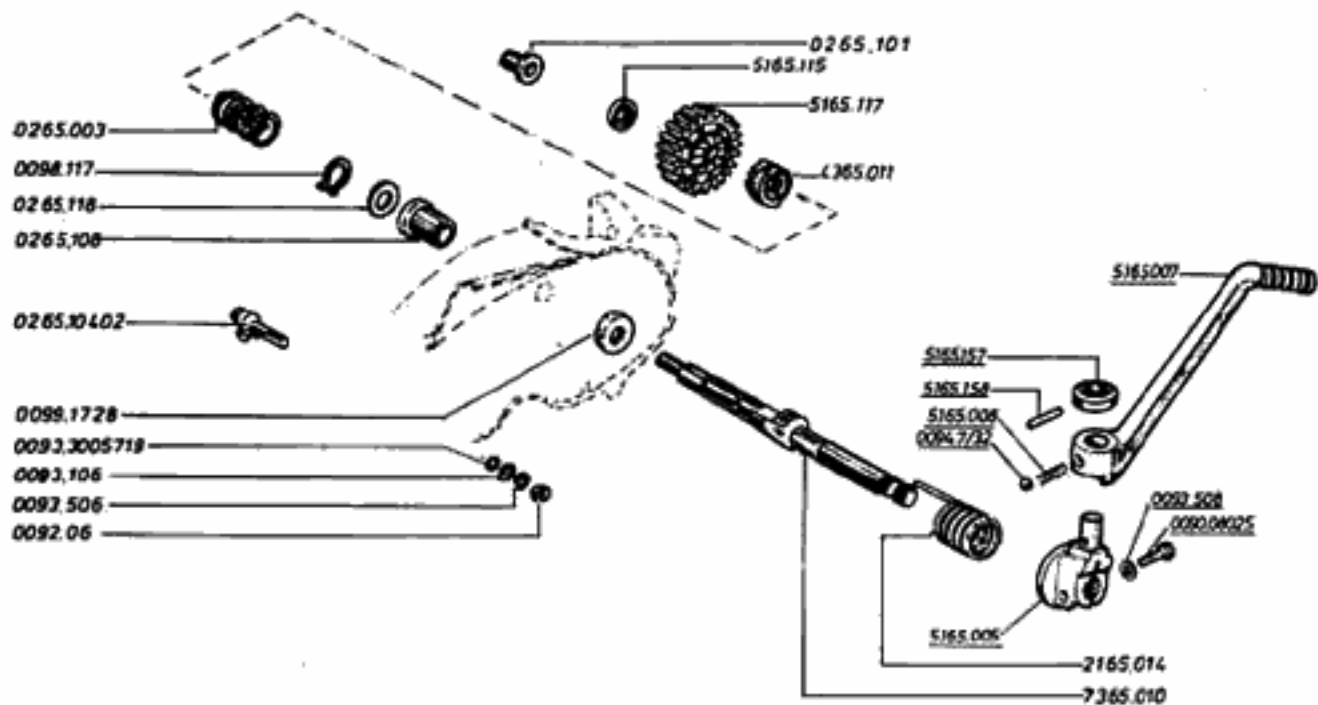
3863.04.6000Z01



4

COTA 349

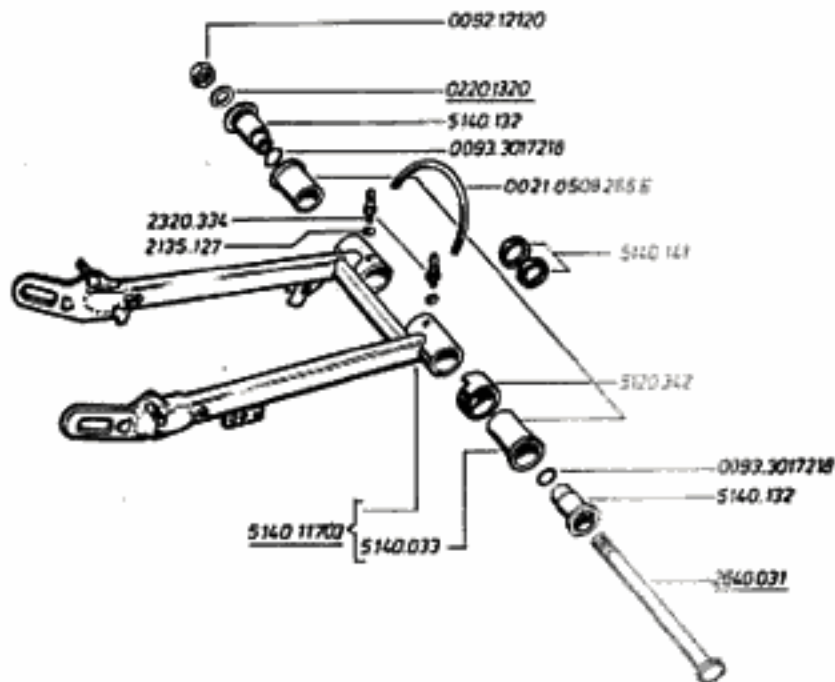
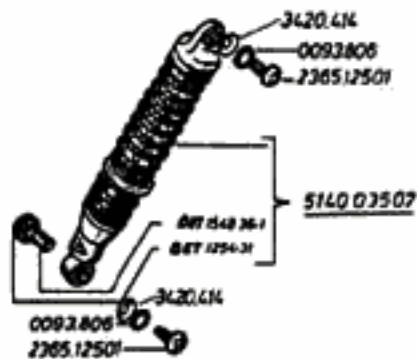
**GRUPO ACCESORIOS OPCIONALES
OPTIONAL ACCESSORIES GROUP
GROUPE ACCESSOIRES OPTIONNELS**



5

COTA 349

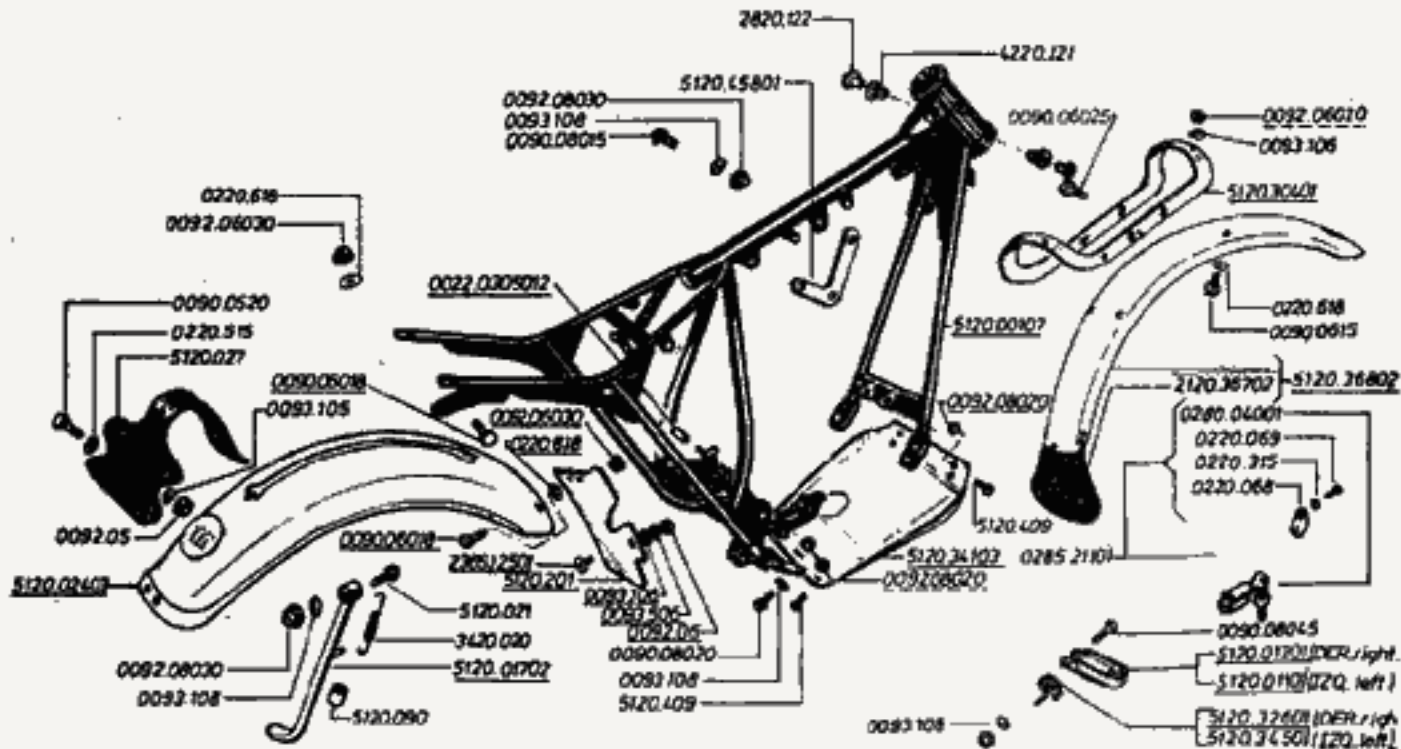
GRUPO PUESTA EN MARCHA
KICK STARTER GROUP
GROUPE DEMARREUR



10

COTA 349

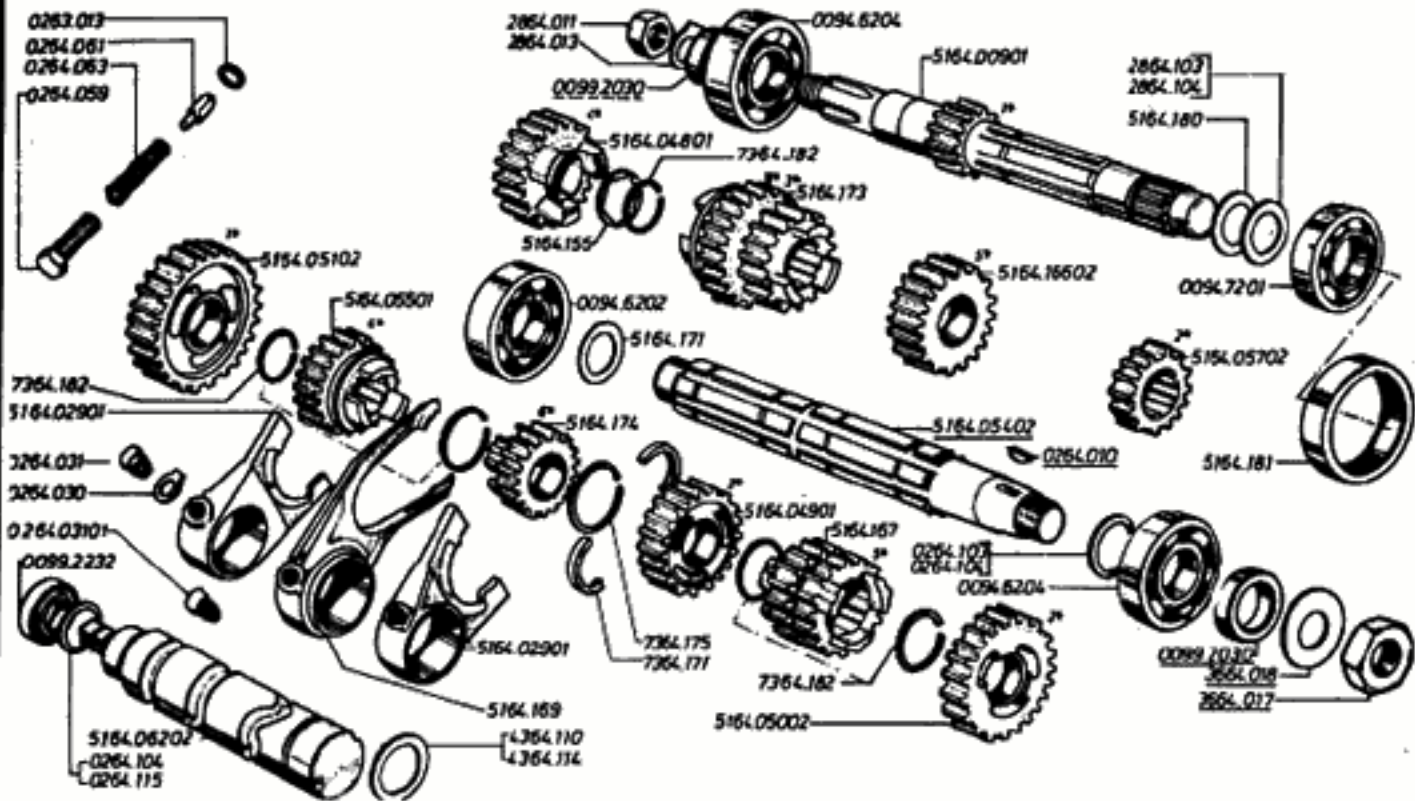
GRUPO SUSPENSION TRASERA
REAR SUSPENSION GROUP
GROUPE SUSPENSION ARRIERE



12

COTA 349

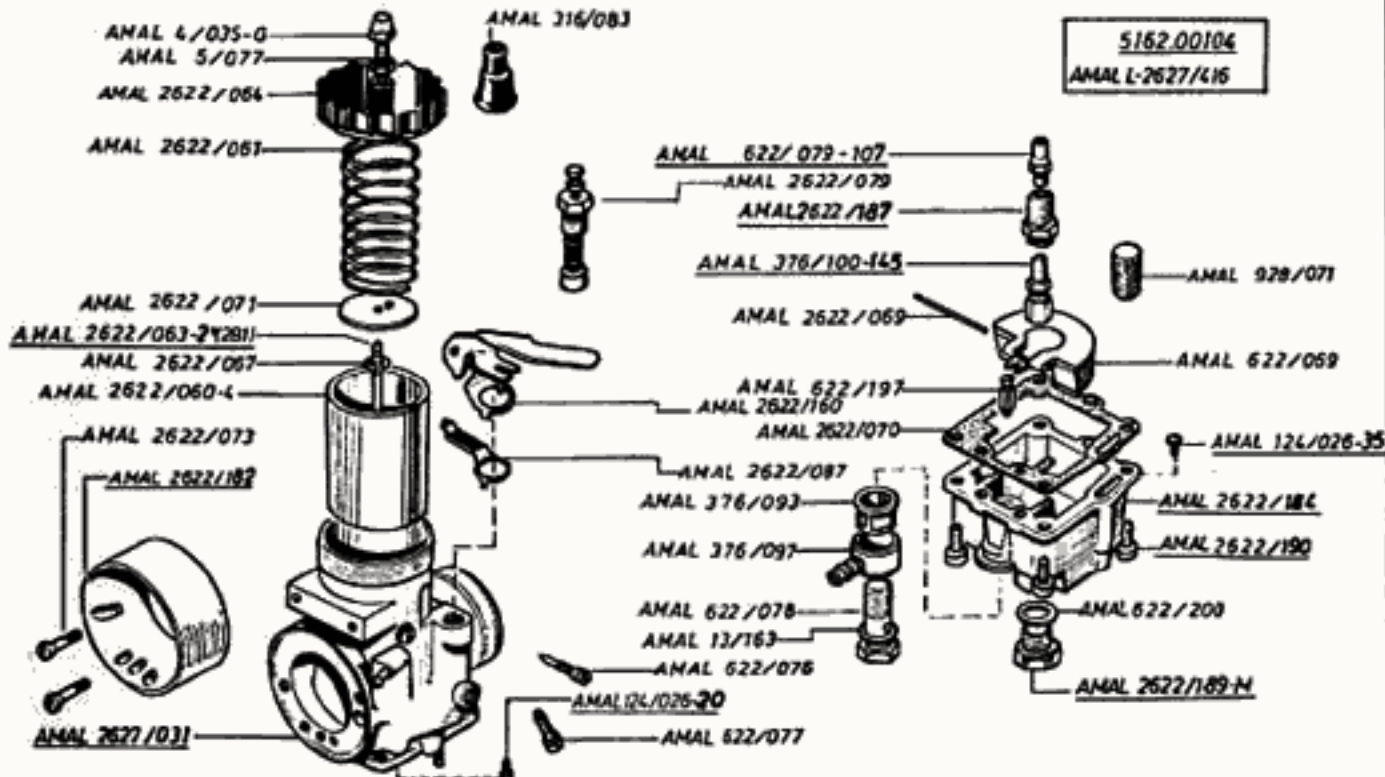
GRUPO BASTIDOR I
 FRAME GROUP I
 GRUPE CADRE I



5

COTA 349

GRUPO CAMBIO DE VELOCIDADES
 TRANSMISSION GROUP
 GROUPE BOITE DE VITESSES

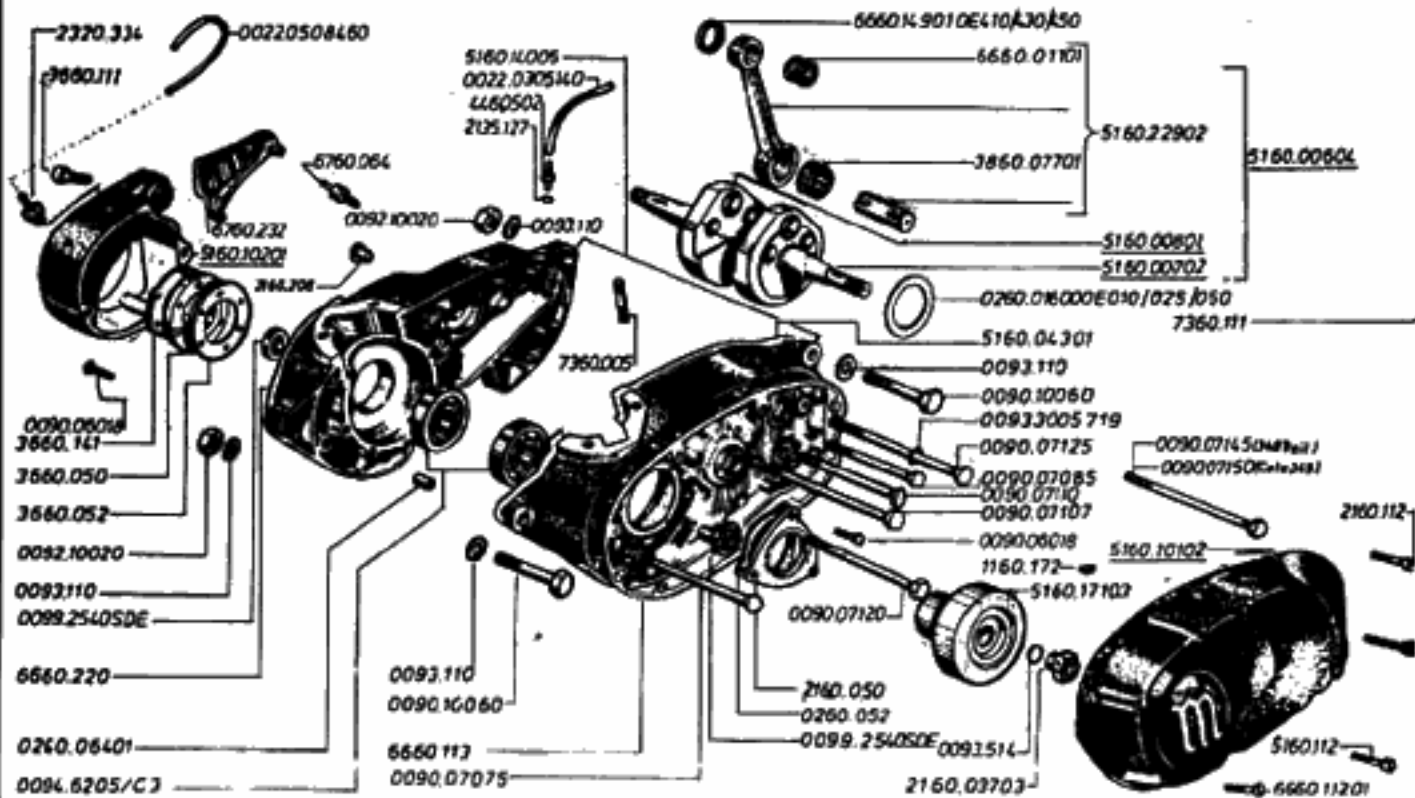


5162.00104
 AMAL L-2627/416



6

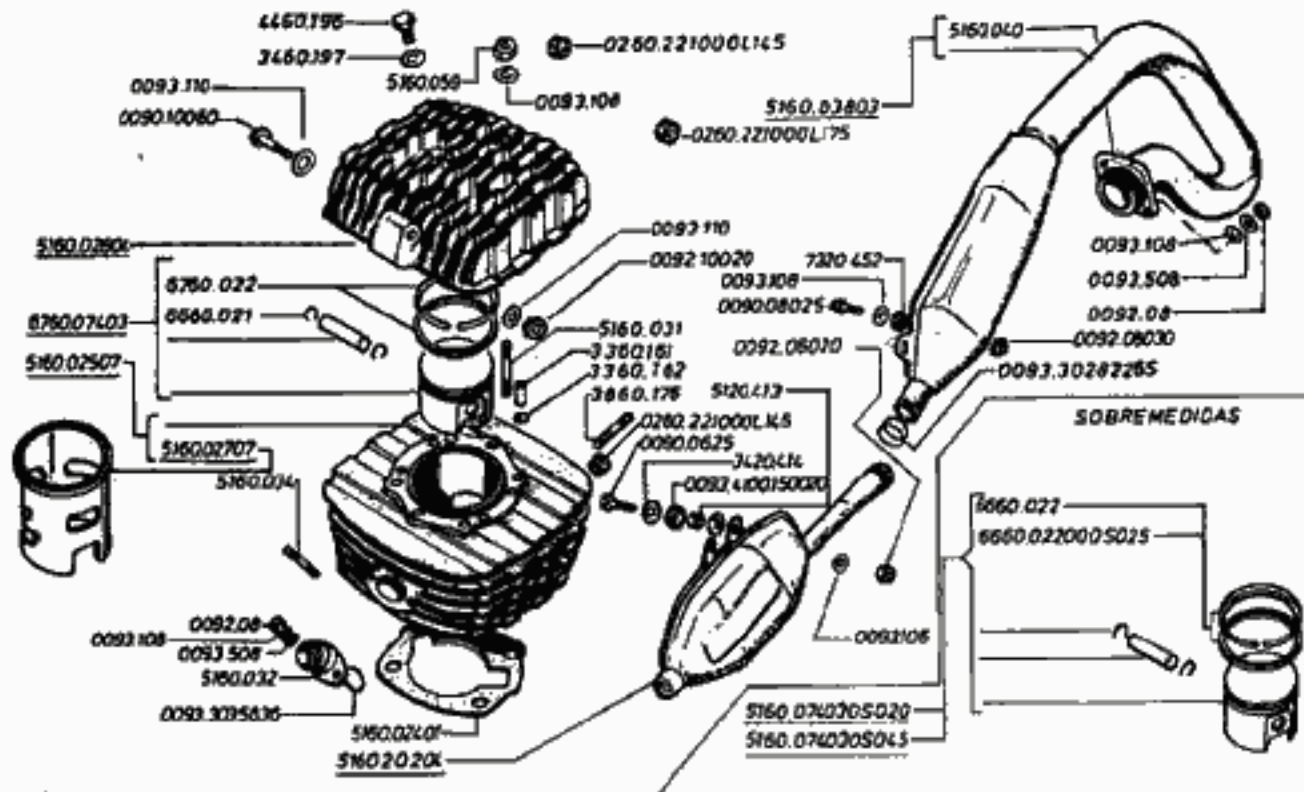
COTA 349
 DESPIECE DEL CARBURADOR
 EXPLODED CARBURETTOR
 ECLATE DU CARBURATEUR



11

COTA 349

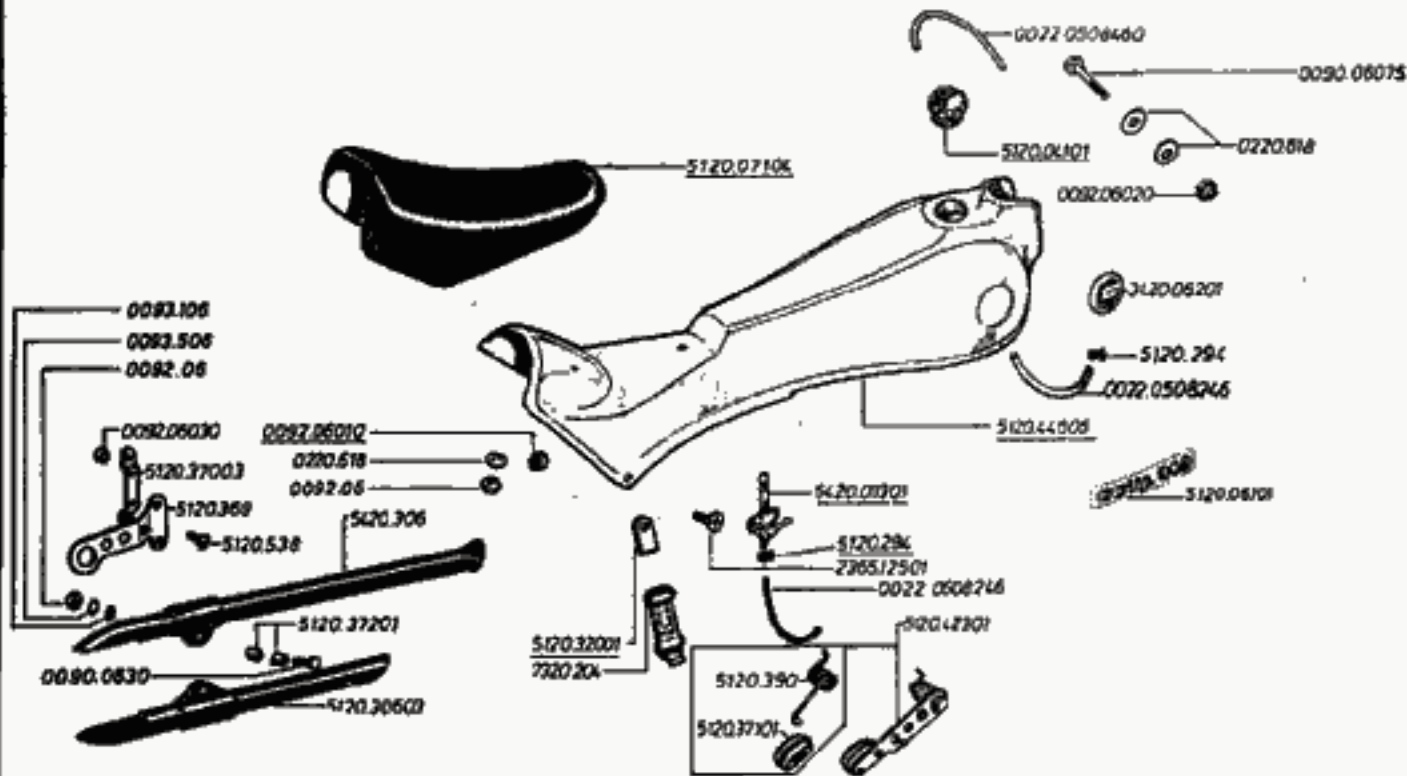
GRUPO MOTOR II
 ENGINE GROUP II
 GROUPE MOTEUR II



9

COTA 349

GRUPO MOTOR I
 ENGINE GROUP I
 GROUPE MOTEUR I



10

COTA 349

GRUPO BASTIDOR II
 FRAME GROUP II
 GROUPE CADRE II

DESCRIPCIÓN GENERAL Y FICHA TÉCNICA

El motor nonocilindrico de dos tiempos, cubica 349,6cc con un diámetro de 83,4 y una carrera de 64mm, produciéndose el encendido por medio de una magneto-alternador a volante con bobina A.T. exterior.

Esta asentado sobre un bastidor formado por tubos de acero curvado y soldados entre sí eléctricamente. Tipo de doble cuna abierta de gran resistencia y a la vez ligereza, incluyendo una placa de dural desmontable para la protección del motor.

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

El carburador, montado elásticamente, dispone de un difusor de diámetro 26mm con starter incorporado, toma de aire a través del filtro de poliuretano, situado debajo del deposito 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 adaptarse a la práctica del trial y así mismo resultar utilizable con comodidad en desplazamientos. La transmisión primaria se efectúa por medio de engranajes helicoidales.

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

Los frenos son de expansión interna con un diámetro de superficie de fricción de 125mm.

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

UTILIZACION

Carburante

Utilizar gasolinas no inferiores a 96 octanos con el fin de conseguir un funcionamiento y rendimiento del motor más positivo.

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

Presión de los 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

Trial

Rueda delantera 0,55 Kg/cm²

Rueda trasera de 0,35 0,45 Kg/cm²

Carretera

Rueda delantera 0,75 Kg/cm²

Rueda trasera 0,65 Kg/cm²

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

Abrir el grifo de gasolina

Si el motor esta frío, levantar la palanca del starter

Girar la palanca de puesta en marcha, situada al 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 de puesta en marcha. La acción será mucho más 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 del starter.

CAMBIO DE VELOCIDADES

El cambio de velocidades dispone de 6 relaciones, obtenidas mediante piñones de 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 la cadena es conveniente efectuarlo por el lado interior de la misma, con el fin de que sea más efectivo. Utilizar aceite especial para cadenas, o en su defecto del tipo SAE-40

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

Aflójense las tuercas del eje y anclaje sobre el bastidor. Hágase 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 las posiciones, haciendo girar la rueda.

Es importante que la rueda trasera quede bien centrada, para conservar la correcta 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 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 que patine. Por lo tanto, periódicamente convendrá repasar el 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.

Bujía

Cada 250 Kms. Debe proceder a su revisión y limpieza, verificando la separación de electrodos. Esta deberá ser de 0,5 +0,6 mm.

Se recomienda su sustitución cada 1.000Kms. aproximadamente.

Frenos

Para poder emplear los frenos con toda seguridad y eficacia, es conveniente que los mandos respectivos tengan un recorrido corto hasta que empiecen a actuar, lo cual se consigue con una regulación correcta que permite compensar el desgaste que sufren las guarniciones del freno.

El freno trasero, o de pie, se tensa mediante la tuerca situada en el extremo posterior del cable de accionamiento.

El tensado del freno delantero, o de mano, se logra accionando el tensor situado en el extremo de la funda, sobre el manillar.

Una vez realizadas estas correcciones se debe comprobar que las ruedas pueden girar libremente.

Periódicamente conviene proceder al engrasado del eje de levas mediante el engrasador situado en el plato portapatas junto a dicho eje utilizando grasa consistente normal.

También periódicamente (después de cada competición), es conveniente sacar las ruedas con el fin de poder limpiar el interior de los tambores, comprobar el estado de los forros de frenos y engrasar ligeramente todos los puntos de rotación, con aceite SAE-40.

Carburador

La manipulación del carburador por parte del usuario, puede consistir en desobturar algún conducto del mismo, dejando para el taller especializado del Servicio Montesa toda eventual variación de su reglaje.

Los puntos que pueden ser más fácilmente motivo de obstrucción son: el filtro de entrada de gasolina y los surtidores principal y de marcha lenta.

Retirado el carburador del grupo motor, el filtro de entrada de gasolina se encuentra en el cuerpo del racor de llegada a 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 deben soplarse a través del orificio central de los mismos, después de desmontados.

No emplear nunca alambres ni otros objetos duros para la operación ya que podrían modificar o dañar el pequeño conducto de paso del carburante con las siguientes alteraciones en el funcionamiento del motor

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

Filtro de 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 de 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 puede mantenerse en posición levantada se apoyará sobre una varilla o similar que puede colocarse en el tubo existente a tal efecto bajo el tirante superior del bastidor.

Ajuste de la Dirección

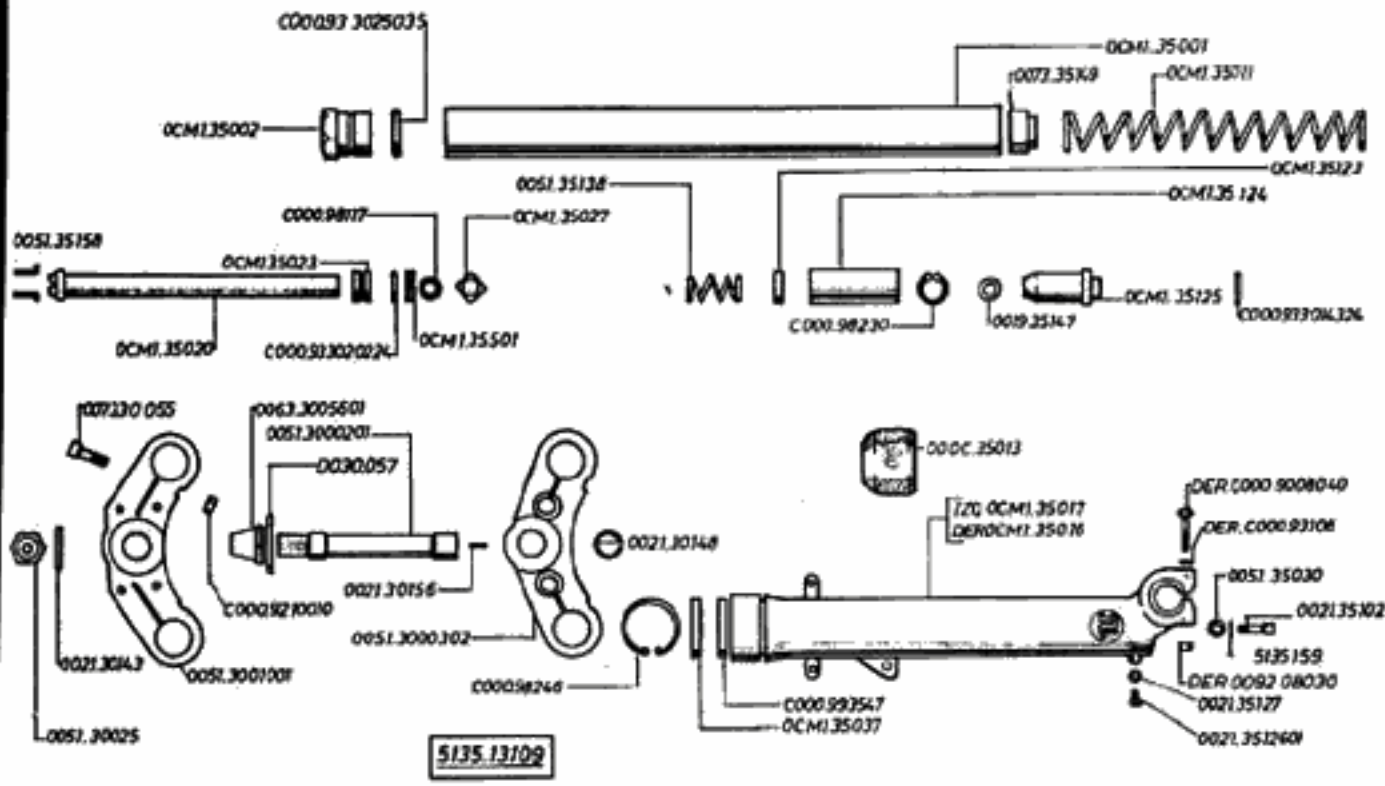
Conviene revisar periódicamente el juego de la dirección ya que las vibraciones de la marcha pueden ocasionar que la misma se afloje ligeramente, dando lugar además de una conducción desagradable, a que sus rodamientos se perjudiquen

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 adelante y hacia atrás.

Si hubiera de corregirse el juego y una vez desmontado el manillar, aflójese la tuerca de fijación de la brida superior y los tornillos de cerraje de éste sobre los brazos de 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 de cerraje y verificar nuevamente el juego de la dirección, para repetir estas operaciones si un hubiera quedado correcto.



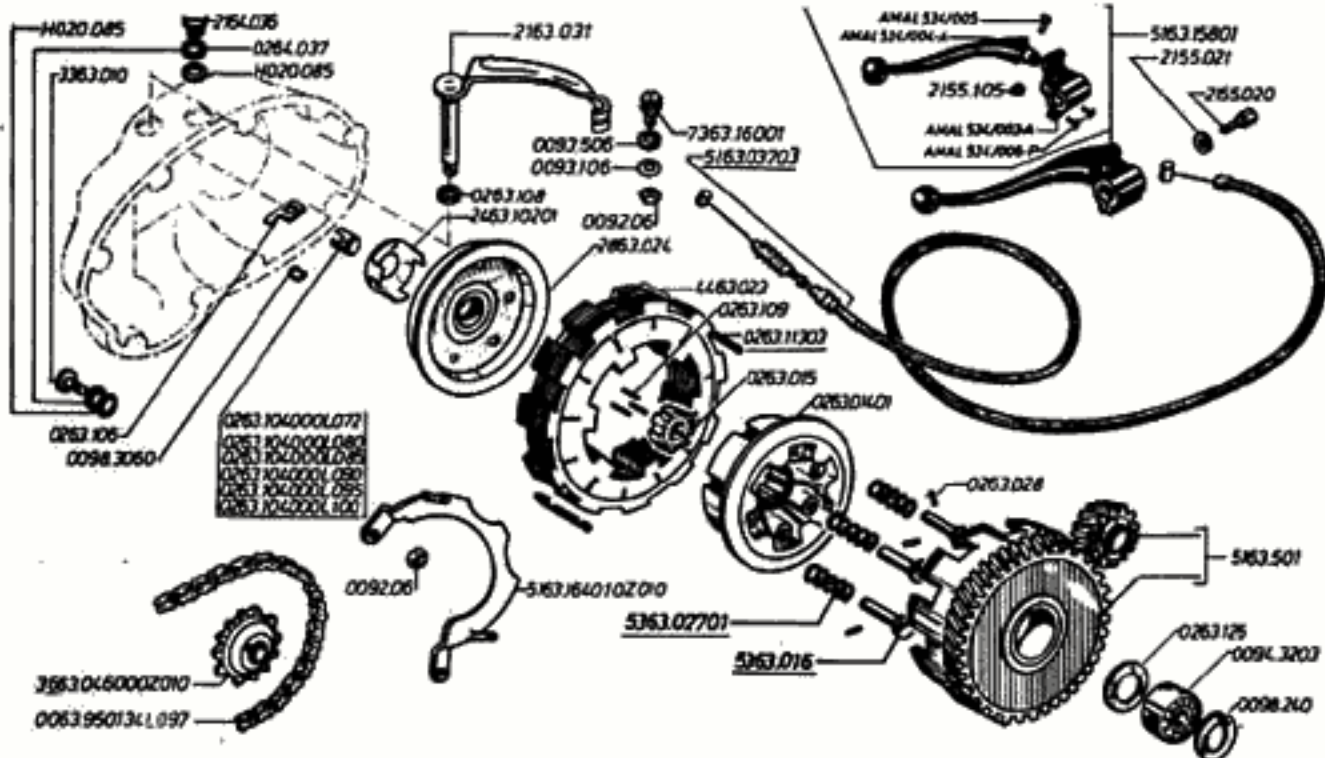
5135.13109



11

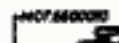
COTA 349

DESPIECE SUSPENSION DELANTERA
EXPLODED FRONT SUSPENSION
ECLATE SUSPENSION AVANT



COTA 349

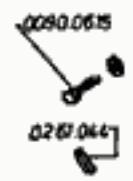
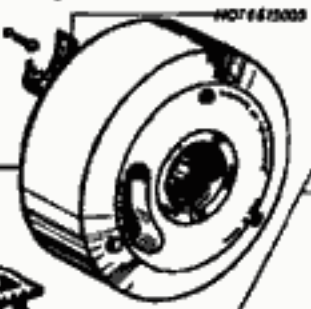
GRUPO EMBAJQUE Y TRANSMISIONES
 CLUTCH AND PRIMARY DRIVE GROUP
 GROUPE EMBRAYAGE ET TRANSMISSION PRIMAIRE



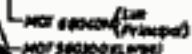
MOT 660000



MOT 660003



5161.00102

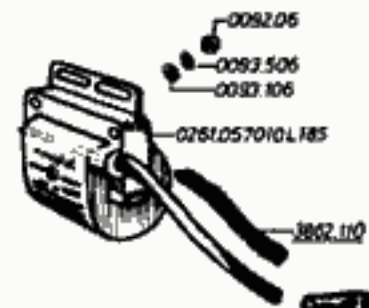


0261.042

3470.206

0061.054

2161.043



3852.110



7361.065

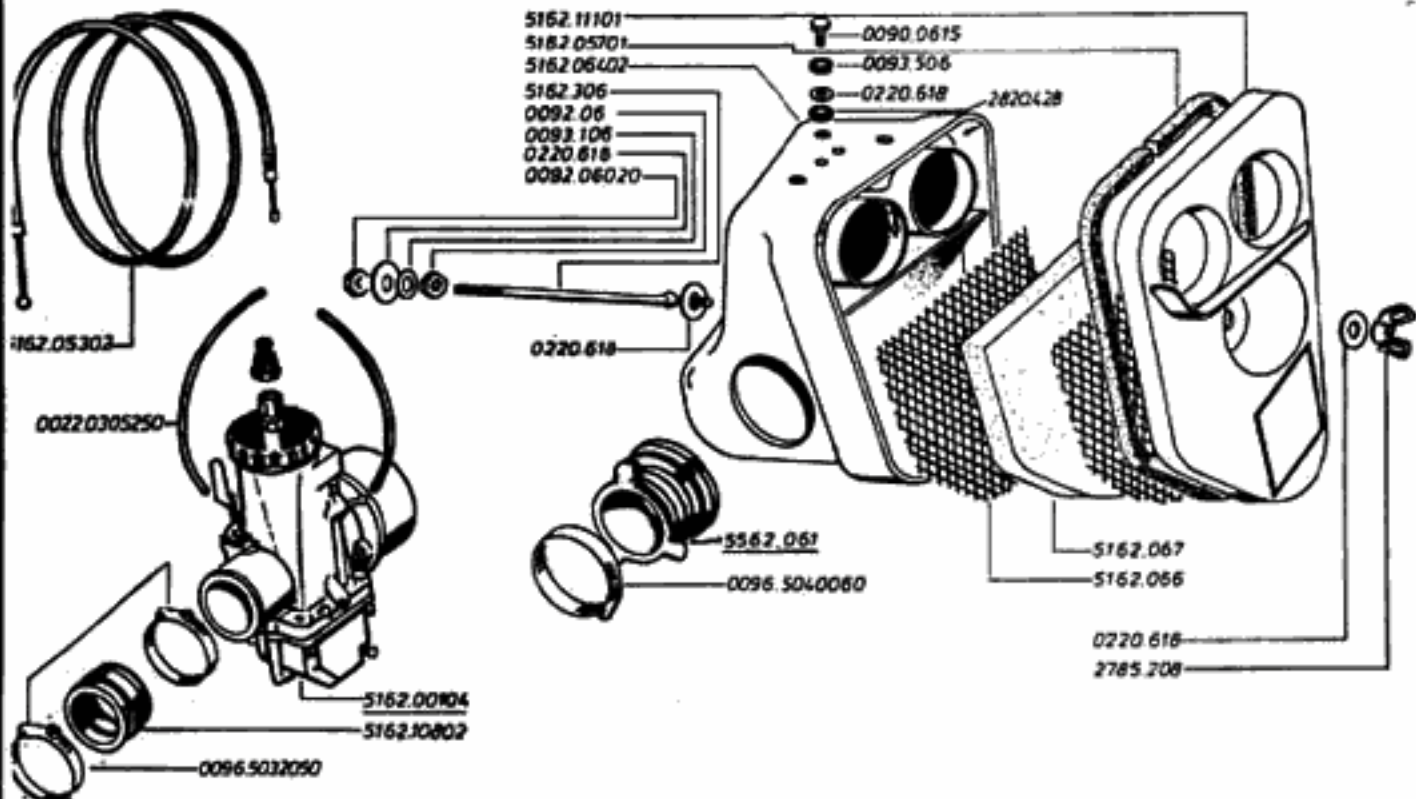


LODGE-CLAY
NOK-BPSES



3

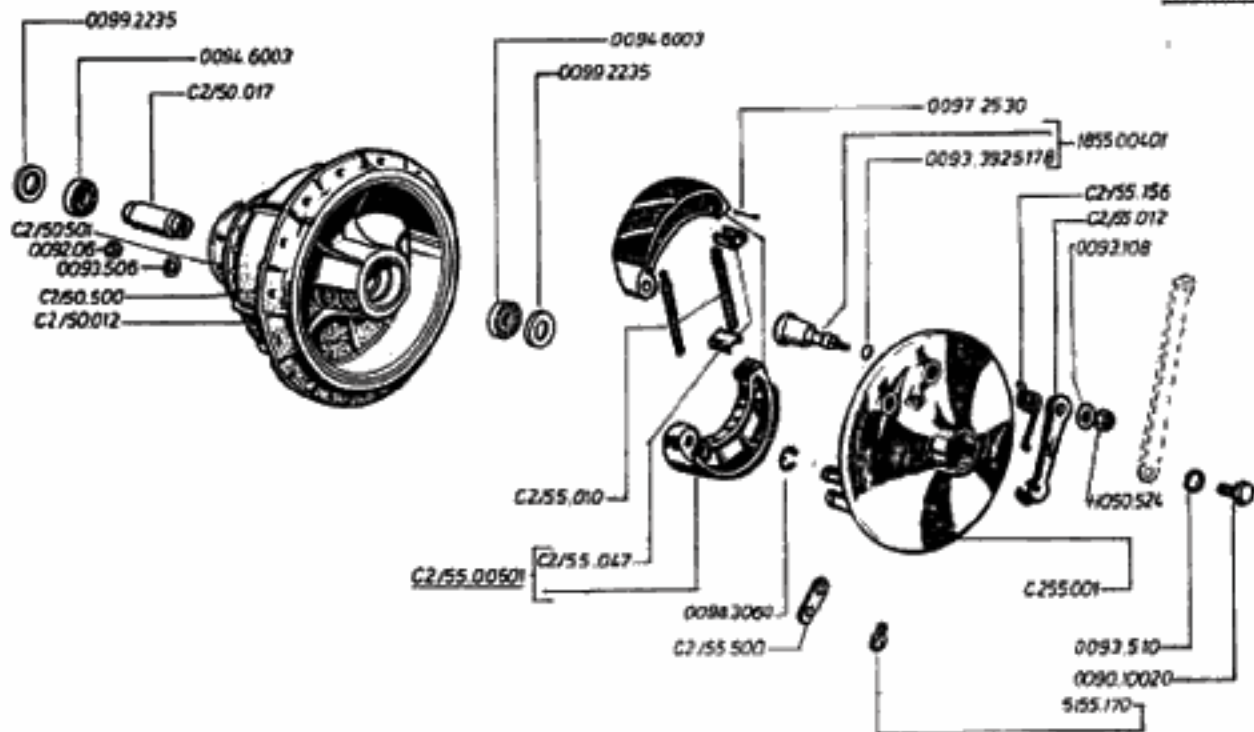
COTA 349
GRUPO ENCENDIDO
IGNITION GROUP
GROUPE ALLUMAGE



7

COTA 349

GRUPO CARBURACION
 CARBURETION GROUP
 GROUPE CARBURATION



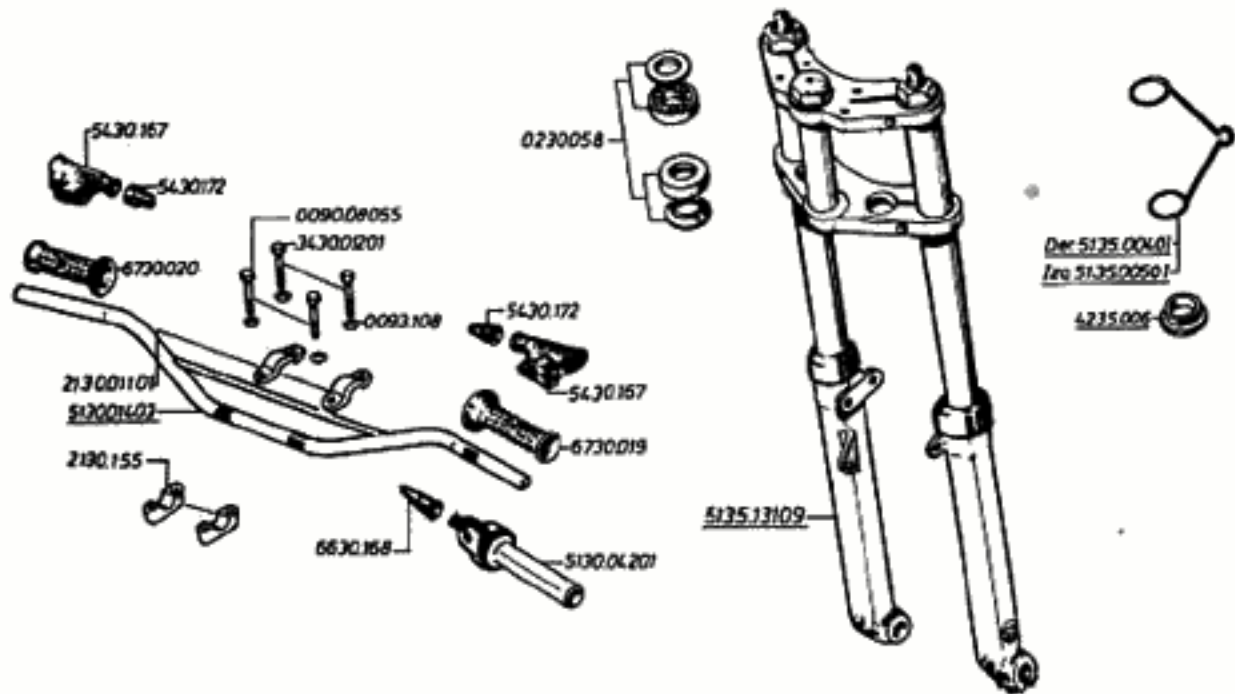
COTA 349

DESPIECE CUBO RUEDA DELANTERA
EXPLODED FRONT WHEEL HUB
ECARTEMENT DU MOYEU ROUE AVANT



ENGRASE - LUBRICATION - GRAISSAGE - INGRASSAGGIO

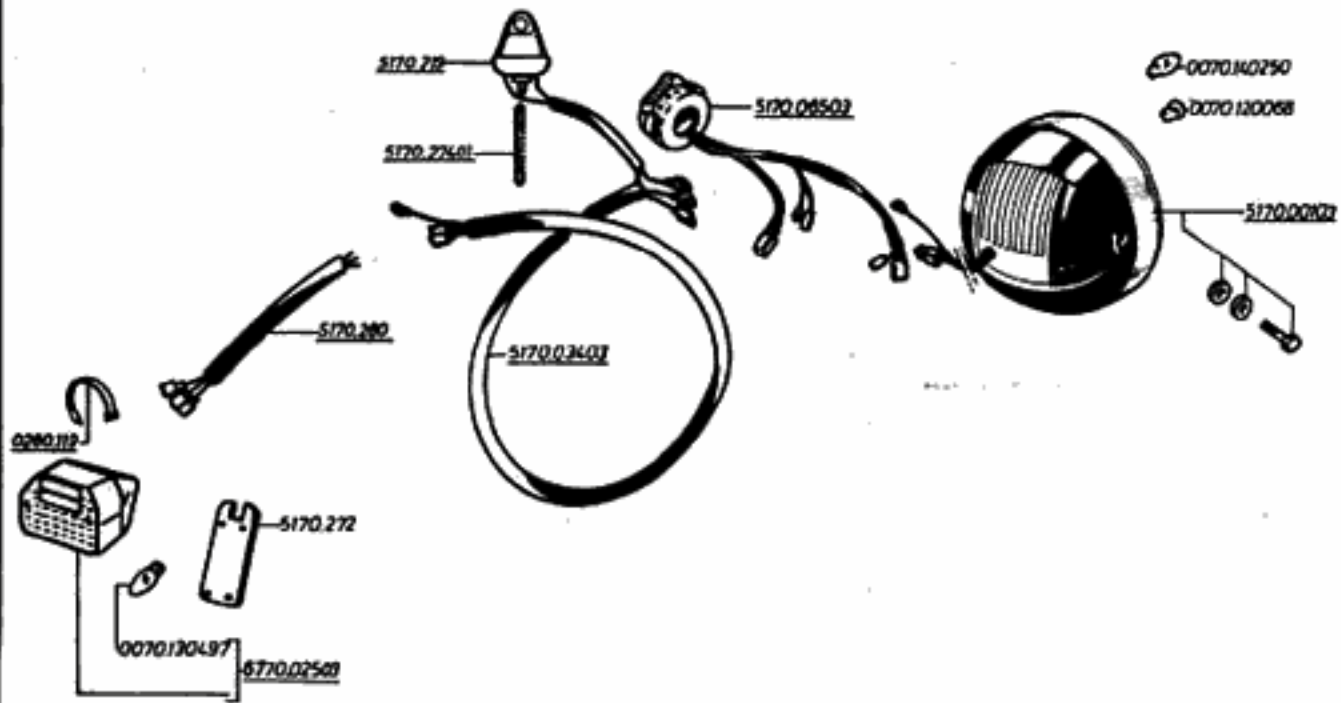
LUBAR Point - Sujet - situazione		ACEITE - OIL - MILE - OLIO			Renovacion Reneval Renovation Cambio	
		TIPO TYPE	CANTIDAD Quantity-Quantite-Quantità			
1	Motor Engine Moteur Motore	RACING 2T SINTETICO Soprol T2 Castrol Super T.T. Especial 2T	3%	mezcla mixture melange miscela		—
			4%			
2	Cambio Gearbox Boite de vitesses	CARTAGO 90 EP Supergras 451 SAE-90	C.C.	USA fl.oz.	GB. fl.oz.	Cada 2 ó 3 competi- ciones o equivalentes Every 2 or 3 Races or similar Toutes les 2 ou 3 courses ou equivalent Ogni 2 ó 3 competi- zioni o equivalentes
			300	10	10,5	
3	Embrague y transmisión prim. Clutch and primary drive Embrayage et transmission pr. Frizione e trasmissione prim.	SAE-10W30	300	10	10,5	
4	Suspension delan. Front suspension Fourche avant Sospensioni ant.	SAE-10	210	2,2	7,8	discrecional at discretion à discretion discrezionale
			per brazo-per leg- pour bras - per stelo			
5	Reserva cuentakilómetros Speedometer hubgear drive Entrepreneur du compteur Contegglia kilometri	GRASA GREASE GRAISSE GRASSE	discrecional at discretion à discretion discrezionale			
6	Eje leva freno Brake cam Came de frein Assemblaggio freno					
7	Filtro aire	Especial para filtro				



12

COTA 349

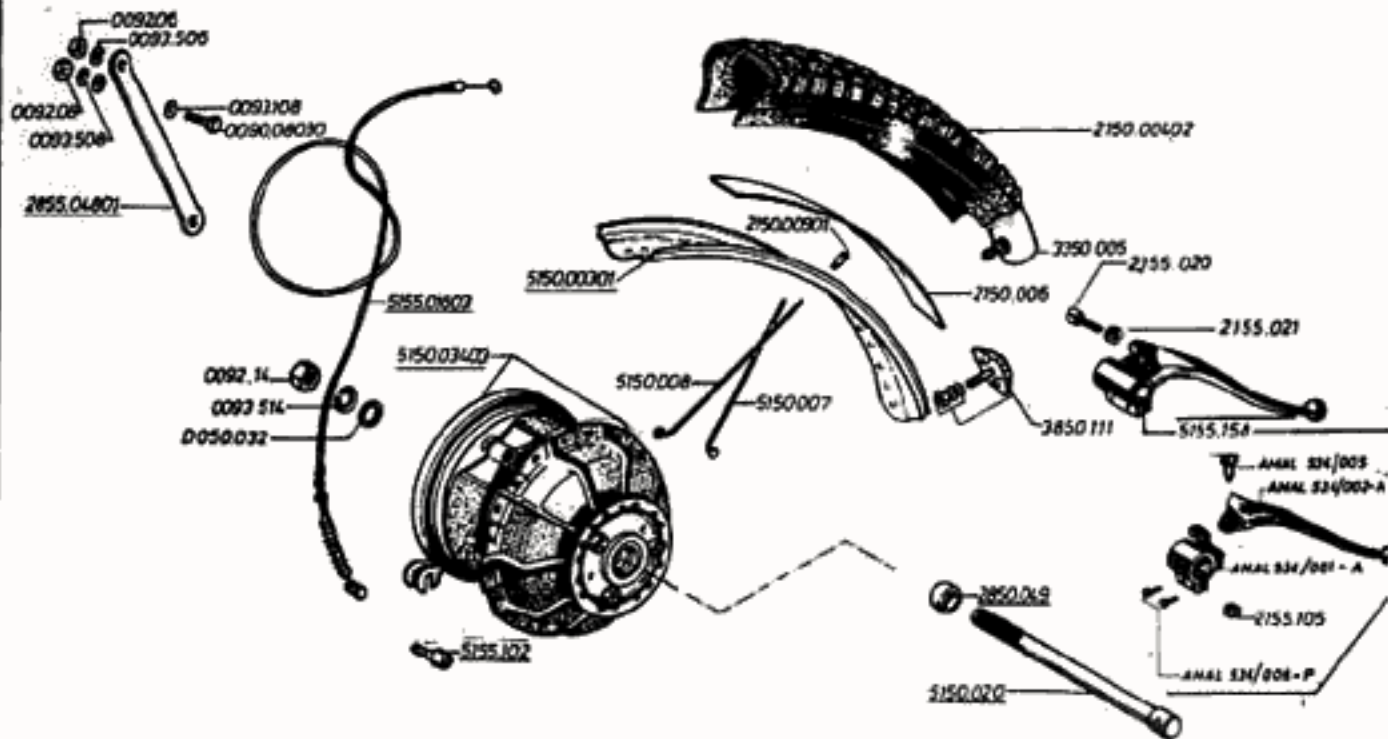
GRUPO DIRECCION Y SUSPENSION DELANTERA
 STEERING AND FRONT SUSPENSION GROUP
 GROUPE DIRECTION ET SUSPENSION AVANT



5

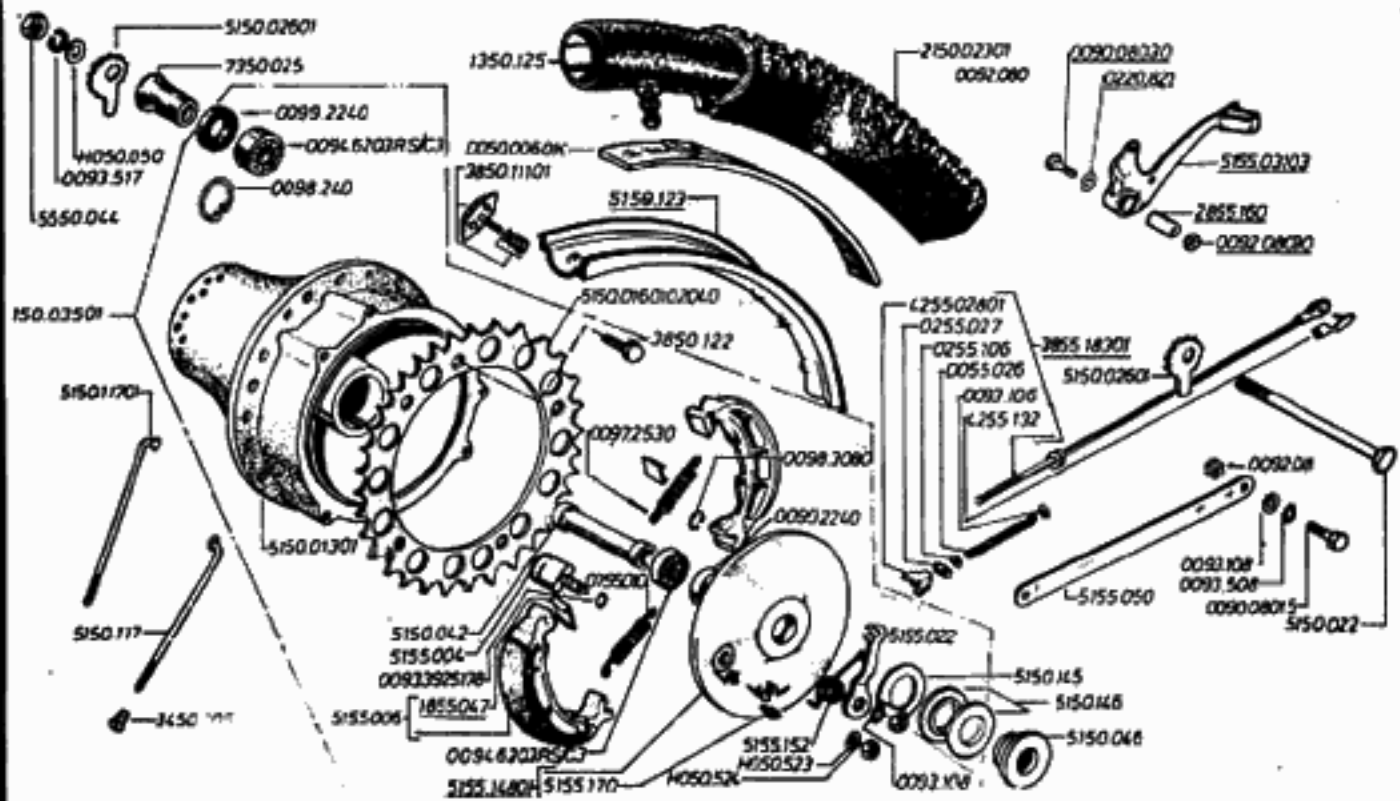
COTA 349

INSTALACION ELECTRICA
ELECTRICAL SYSTEM GROUP
GRUPE SYSTEME ELECTRIQUE



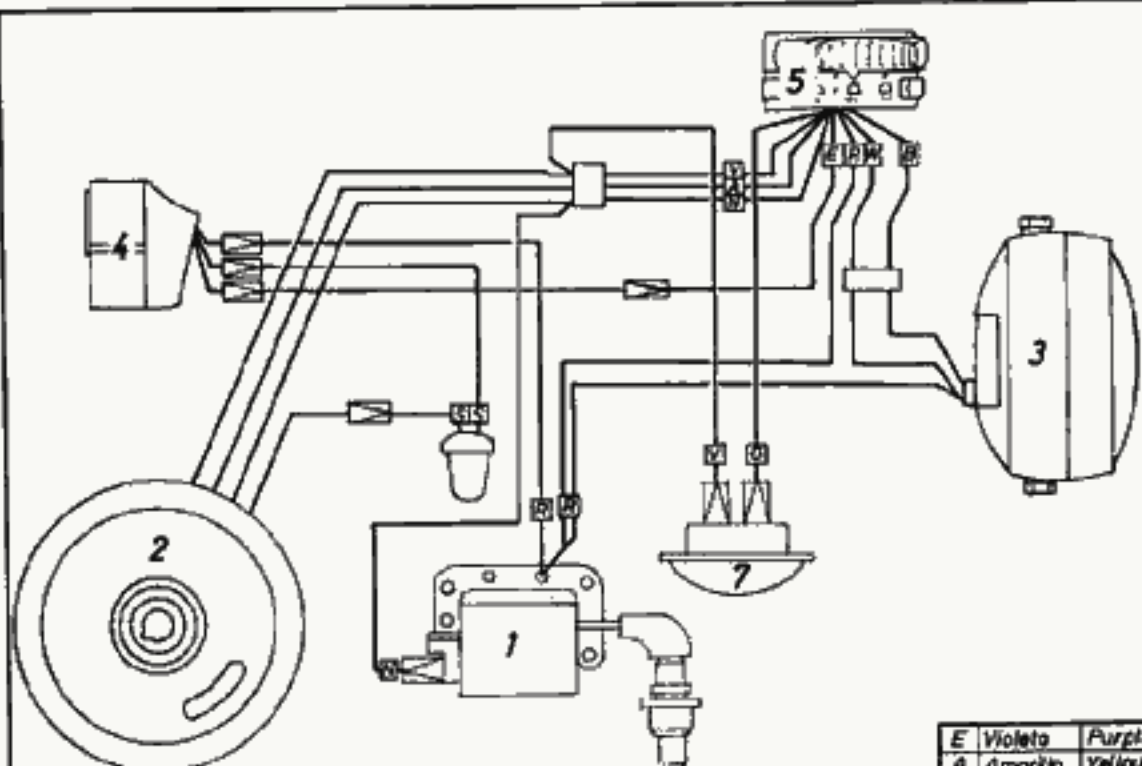
COTA 349

**GRUPO RUEDA DELANTERA
 FRONT WHEEL GROUP
 GROUPE ROUE AVANT**



COTA 349

**GRUPO RUEDA TRASERA
 REAR WHEEL GROUP
 GROUPE ROUE ARRIERE**



4716
 COMA 249

1	Bobina A.T.	Ignition coil	Bobine d'allumage	
2	Volante magnético	Magneto flywheel	Volant magnétique	
3	Faro delantero	Head lamp	Phare	Lamp 6V 35/35W 6V 4W
4	Faro piloto	Tail light	Lanterne arrière	Lamp 6V 3W
5	Conmut. s/manillar	Handle switch	Interrupteur	
6	Stop	"Stop"	"Stop"	Lamp 6V 21/5W
7	Avisador acustico	Horn	Avertisseur	

E	Violeta	Purple	Violette
A	Amarillo	Yellow	Jaune
B	Azul	Blue	Bleu
G	Gris	Gray	Gris
N	Negro	Black	Noir
R	Roja	Red	Rouge
V	Verde	Green	Vert
W	Bianco	White	Blanc
S	Rosa	Pink	Rose
T	Marrón	Brown	Marron