



MONTESA Cota 123 MANUAL DE INSTRUCCIONES / OWNER'S BOOK / MANUEL D'ENTRETIEN



MOTOCICLETAS
MONTESA

MANUAL DE INSTRUCCIONES
OWNER'S BOOK
MANUEL D'ENTRETIEN

PERMANYER, S. A. -Motocicletas Montesa
Avd. Virgen de la Paloma, nº. 21-53

ESPLUGAS DE LLOBREGAT (Barcelona)- España

INDICE

	<u>Hoja nº</u>
PRESENTACION	1
DESCRIPCION GENERAL	2
UTILIZACION	3
Carburante	3
Presión de los neumáticos	3
Puesta en marcha del motor	3
Cambio de velocidades	4
MANTENIMIENTO	5
Carburador-Filtro	5
Embrague	5
Bujía	6
Ajuste de la dirección	6
Frenos	6
Cadena	7
Observación General	7
CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES	8
Motor	8
Encendido-Bujía	8
Carburador	8
Reglajes y pares de apriete del motor	8
Transmisión primaria	9
Cambio de velocidades	9
Transmisión secundaria	9
Ruedas	9
Gráfico velocidades	10
Rodamientos	11
Dimensiones generales	11
RECOMENDACIONES DE SERVICIO	12
ENGRASE	
ESQUEMA INSTALACION ELECTRICA	
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 orientarles sobre estos mínimos cuidados y a la vez informarles de algunas características técnicas de su vehículo que, a no dudar le interesarán.

PERMANYER, S. A.
Motocicletas MONTESA.

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 su vigencia.

DESCRIPCION GENERAL

El motor, monocilíndrico de dos tiempos, cubica 123,7 cc. con un diámetro de émbolo de 54 mm. y una carrera de 54 mm., su potencia al freno es de 13 CV a 7.000 r.p.m., produciéndose el encendido por medio de una magneto-alternador a volante con bobina A. T. exterior.

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 del tipo de horquilla telescópica, original MONTESA y la posterior basculante, con amortiguadores hidráulicos de doble efecto con carga inicial graduable.

El carburador es concéntrico con un difusor de diámetro 25 mm. con toma de aire a través del filtro situado debajo del depósito en la zona del sillín.

El cambio es de seis 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.

El pedal de cambio esta 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 una palanca retráctil 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 y diseñados para la adecuada finalidad del vehículo; de estos es importante señalar la extraordinaria adherencia que presentan en terreno fangoso dada la especial constitución de su banda de rodaje. Su dimensionado es: delantero, 2,50" x 20" - trasero, 3,75" x 17".

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 de montaña.

UTILIZACION

CARBURANTE

Utilizar gasolina con mezcla de aceite en la proporción que se indica en el cuadro de engrase al final de este manual.

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:

	Montaña (trial)		Carretera (desplazamientos)	
	Kg/cm ²	lbs. sq. in.	Kg/cm ²	lbs. sq. in.
Rueda delantera	0,55	8	0,75	11
Rueda trasera	0,35 a 0,45	5 a 6	0,65	9

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

- Abrir el grifo de gasolina.
- Si el motor está frío, pulsar el excitador del carburador justo hasta que la gasolina desborde.
- Girar la palanca de puesta en marcha, situada en el lado derecho del motor, hasta que quede en posición de ser accionada.
- Abrir el puño de gas a máximo 1/4 de su recorrido.
- Presionar con fuerza sobre la palanca (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).

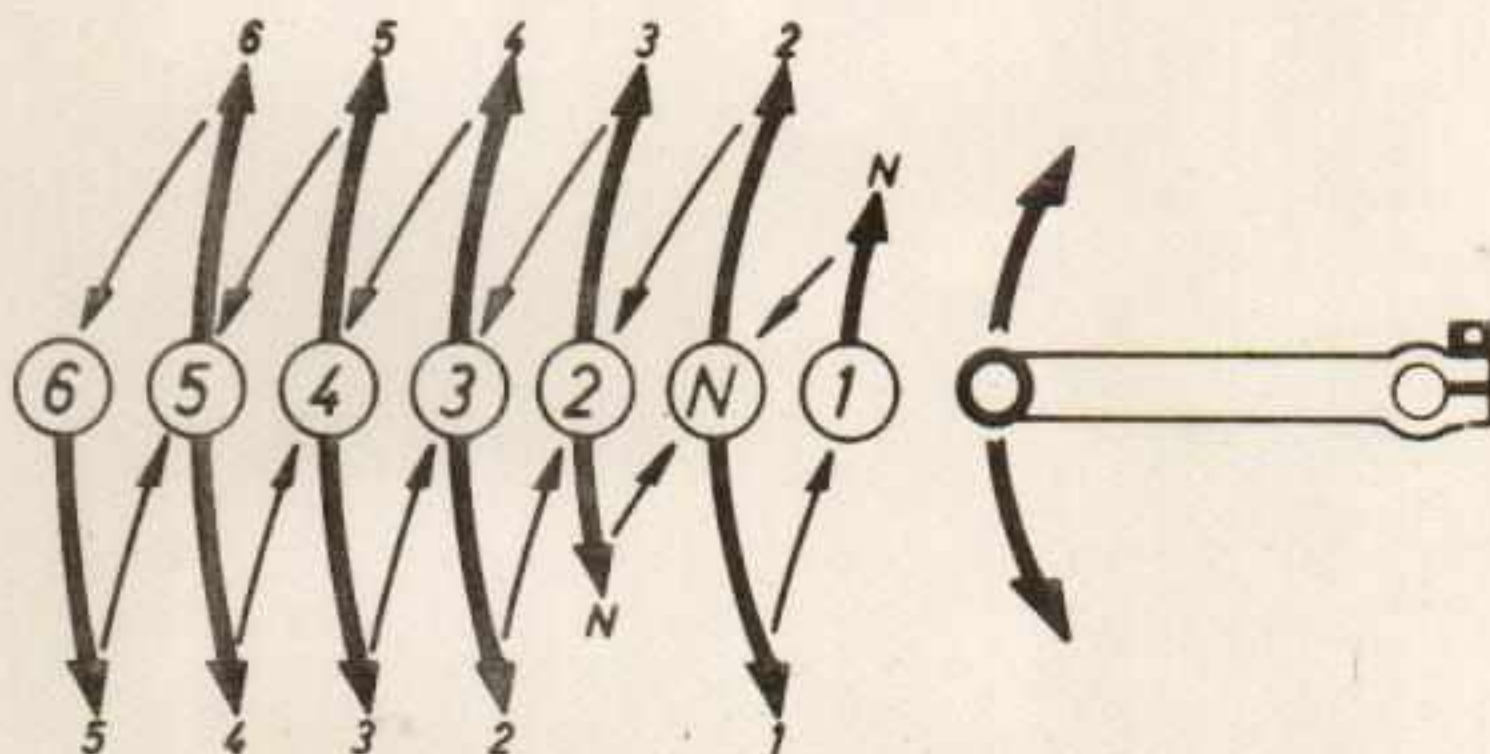
Con esto el motor se pondrá en marcha.

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 de velocidades 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:

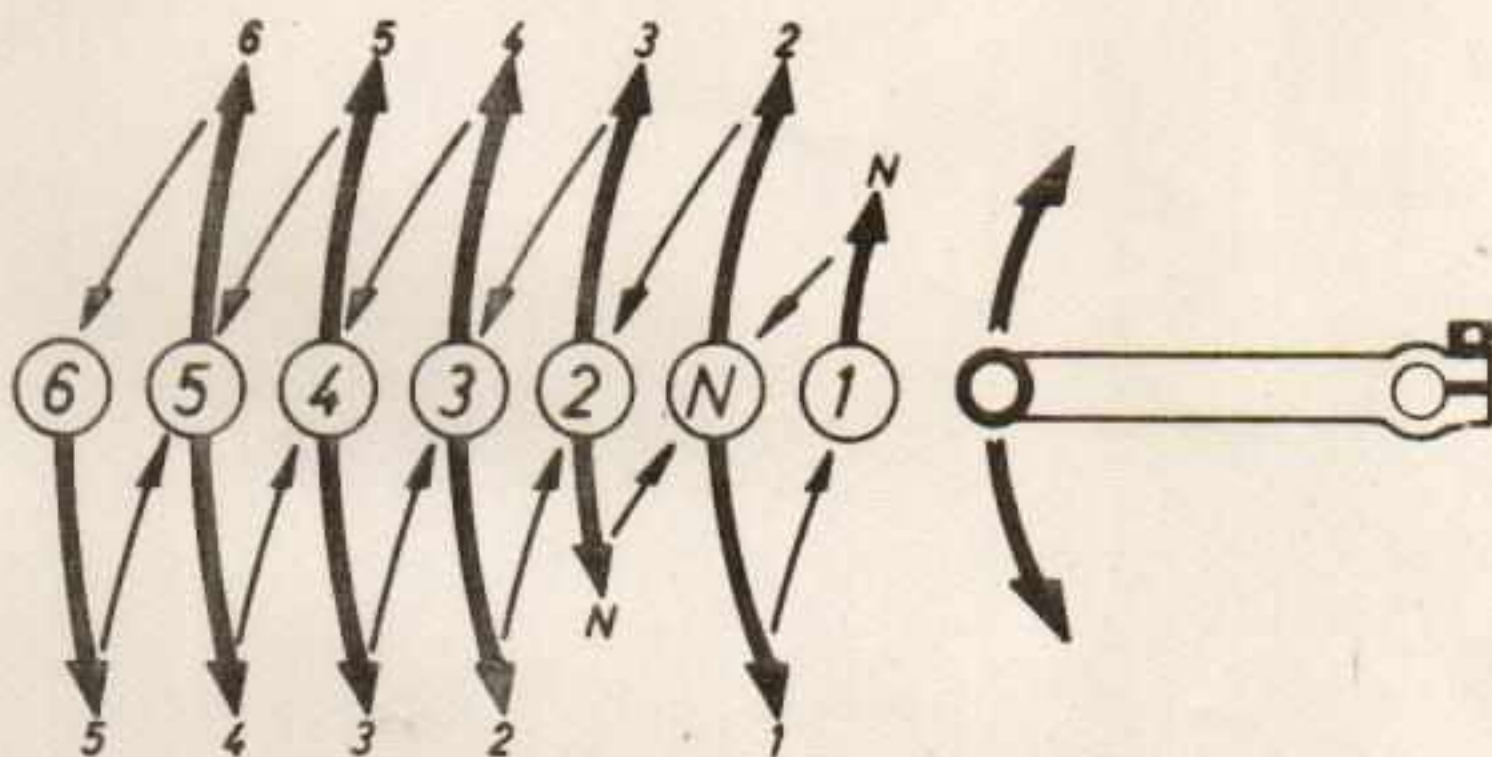


Al estar dotado el motor de una puesta en marcha de acción directa sobre la - transmisión primaria, o sea independiente del cambio de velocidades, la puesta en marcha del motor puede efectuarse tanto con el cambio en punto muerto como con cualquier marcha engravada oprimiendo el mando del embrague.

CAMBIO DE VELOCIDADES

El cambio de velocidades 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. Cepíllese 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 0,4 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 (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 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, 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 la 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

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.

Se tendrá accesibilidad sobre el filtro de aire retirando el depósito de la gasolina.

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 que corregir el juego y una vez desmontado el manillar, aflójese 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 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.

CARACTERISTICAS Y DATOS GENERALES

MOTOR

Ciclo	2 tiempos
Cilindros	uno
Diámetro	54 mm.
Carrera	54 mm.
Cubicaje	123,7 cc.
Relación de compresión.....	9,75 : 1

ENCENDIDO

Volante alternador	MOTOPLAT 9600433
Separación contactos ruptor	0,4 mm. (0,0157 in.)
Avance chispa a p.m.s.	3 mm. (24°30' sobre volante)

BUJIA

Grado térmico Bosch	225
Distancia entre electrodos	0,4 mm. (0,0157 in.)
Rosca	14M (x 1,25) x 3/4"

Tipos recomendados:

CHAMPION	N-4
BOSCH	W 225T2
LODGE	2HLN
K.L.G.	FE 80

CARBURADOR

Marca	AMAL
Tipo	L-625/413
Diámetro	25 mm.
Surtidor principal	120
Surtidor mínimo	30
Valvula gas	2,5
Pulverizador	106
Aguja	U-2

REGLAJES Y PARES DE APRIETE DEL MOTOR

Juego diametral mínimo, entre émbolo y cilindro	0,045 mm. (0,001772 in.)
Salto máximo extremos del cigüeñal, montado en los carteres	0,03 mm.

Pares de apriete recomendados:

	<u>m. Kp.</u>	<u>ft-lbs.</u>
- Tuercas fijación cilindro	2 a 2,5	14,5 a 18
- Tuercas fijación culata	3 a 3,5	22 a 25,5
- Tuerca piñón sobre cigüeñal	10	72,5
- Tuerca volante magnético	10	72,5
- Tuerca plato embrague	2 a 2,5	14,5 a 18

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

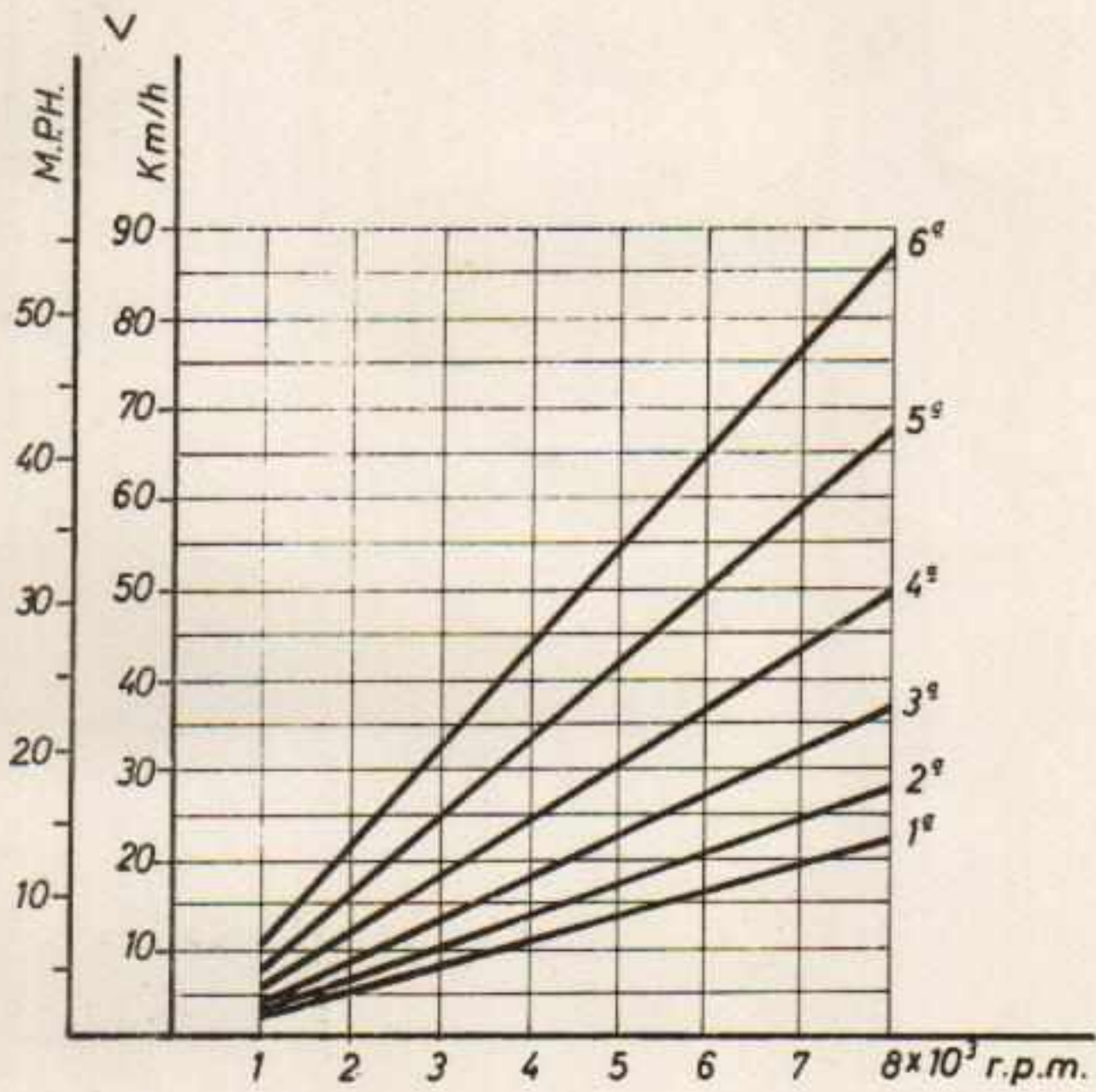
Piñón	Primario	Secundario	Relación
1ª velocidad	13 dientes	34 dientes	2,615
2ª "	15 "	32 "	2,133
3ª "	18 "	29 "	1,611
4ª "	20 "	24 "	1,20
5ª "	25 "	22 "	0,88
6ª "	28 "	19 "	0,678

TRANSMISION SECUNDARIA

Piñón salida cambio	12 dientes
Rueda dentada sobre 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	WM 1/1.6	36	3 x 217	trial	2,50" x 20"
Rueda trasera	WM 3/2.15	36	3 x 160	trial	3,75" x 17"



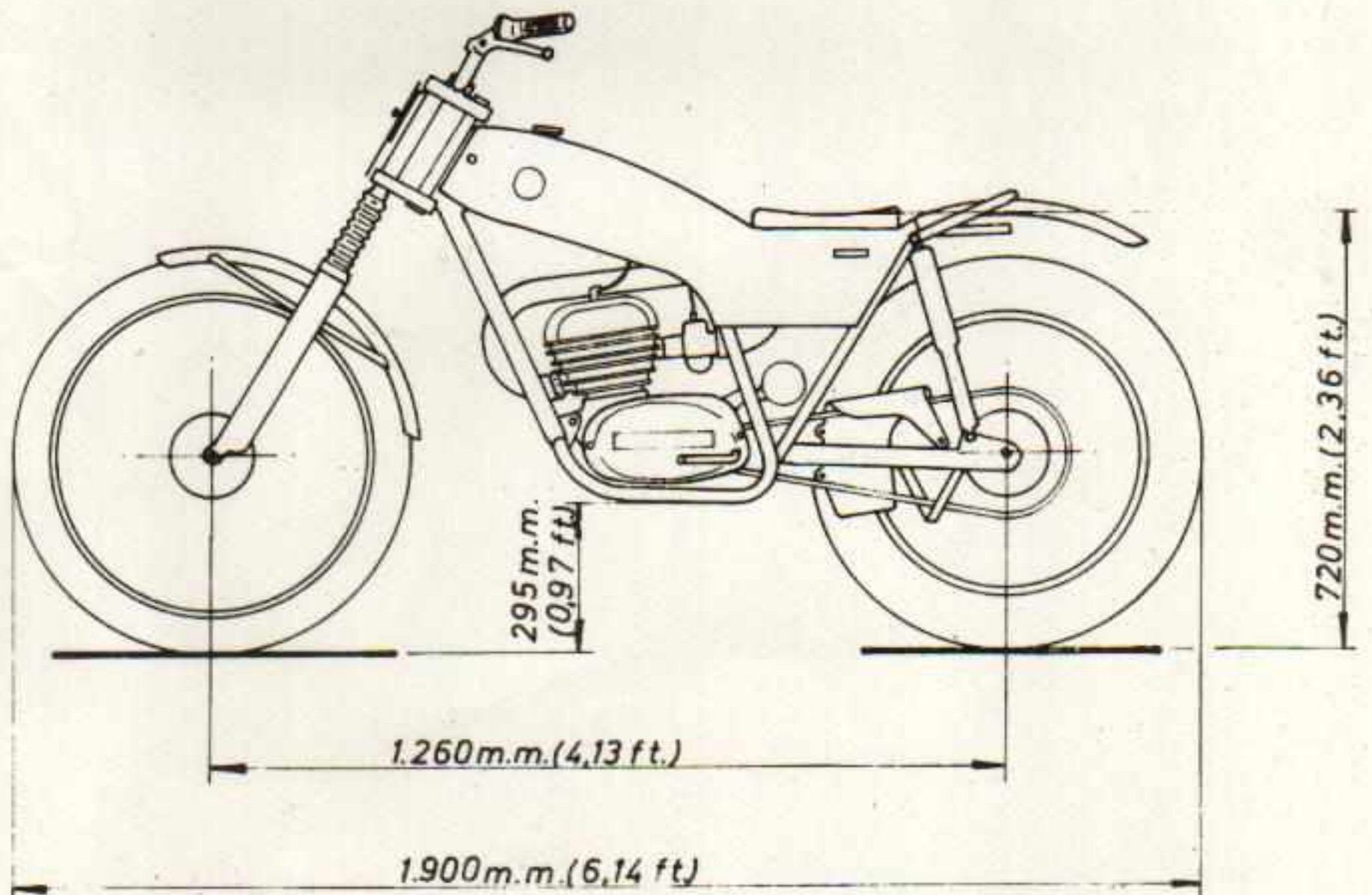
RODAMIENTOS

	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	15 x 35 x 15,9	3202
Eje primario l/derecho	1	radial	17 x 40 x 12	6203
Eje primario l/izquierdo	1	contacto angular	12 x 37 x 12	7301
Eje secundario l/derecho	1	radial	17 x 37 x 12	6301
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 4 1/2L. 1,2 USA gal.
 1 imp. gal.

Peso 71 Kg. (156,5 lbs.)



RECOMENDACIONES DE SERVICIO

Aunque por las instrucciones facilitadas en este Manual puede desarrollarse un adecuado mantenimiento del vehículo que a no dudar incrementará su rendimiento, hay que prever no obstante la necesaria asistencia técnica sobre el mismo. Para ello, es importante se tengan presentes 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 deberán efectuarse siempre con las piezas originales del modelo "COTA 123".
- 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 el bastidor.

Observación:

Independientemente de lo antes indicado, y aunque por su holgado diseño no lo precise, es aconsejable se realicen sobre el vehículo unas revisiones periódicas cuya frecuencia queda a criterio del usuario según sea la utilización del mismo.

Es ésta una medida preventiva que redundará, si cabe, en un mejor y más positivo disfrute de la máquina.

TABLE OF CONTENTS

	<u>Sheet Nr.</u>
INTRODUCTION	1
GENERAL DESCRIPTION	2
UTILISATION	3
Fuel	3
Tyres pressure	3
Kick-starter	3
Gearbox	4
MAINTENANCE	5
Chain	5
Clutch	5
Spark plug	5
Brakes	6
Carburettor-Filter	6
Steering assembly adjustment	7
GENERAL FEATURES AND DATA	8
Engine	8
Ignition-Spark plug	8
Carburettor	8
Adjustment and engine torque	8
Primary drive	9
Gearbox	9
Secondary drive	9
Wheels	9
Speed diagram	10
Bearings	11
General dimensions	11
RECOMMENDATIONS FOR SERVICE	12
 LUBRICATION	
 WIRING DIAGRAM	
 PARTS BOOK	

INTRODUCTORY

The MONTESA motorcycle which model is introduced here do not require an excessive care for maintenance, only a minimum attention is required to insure a long and perfect serviceable time.

With the present manual we intend to guide you about that minimum care and, at the same time, to make a disclosure of some technical features of your vehicle which undoubtedly will be of utmost interest.

PERMANYER, S. A.
MONTESA Motorcycles.

Remarck:

The instructions and technical data given in this manual should be understood only on a description basis and right is reserved for alteration of some machine parts during their validity period.

GENERAL DESCRIPTION

The two-stroke monocylinder engine measures 123,7 cc. with a bore of 54 mm. and a stroke of 54 mm. ; its brake power is of 13 HP at 7.000 r. p. m. , and ignition is made through a flywheel magneto alternator with external H. T. coil.

The engine is seated over a frame formed by steel pipes mutual and electrically bended and welded. Simple type, both stout and light.

The front suspension is of Montesa telescopic fork type and the rear one is of swinging type with double acting shock absorbers with adjustable initial - load.

The concentric carburettor has a diffuser diameter of 25 mm. and takes air through filter located under the tank in the seat zone.

The gearbox is of 6 speed, in sequence, with constant mesh pinions. The speed distribution has been studied in order to perfectly adapt to trials sport and also for you to comfortably use it when going about.

Gearbox pedal is placed on the left side.

This model has a clutch of multiple steel discs in oil bath with constant tension springs, resulting on a high performance and effectiveness.

Starting is made by means of a retractile lever placed on the right side; it is - to stand out that, since the said lever is completely independent from the - gearbox, it can be used to start the engine with any speed engaged, just by pressing the clutch command.

Tyres have been specially studied and designed for the adequate aims of the vehicle; it is to point out their extraordinary adherence on boggy land due to the special constitution of their running band. The dimensions are: front, 2,50" x 20" - rear, 3,75" x 17".

The brakes are of internal expansion with a friction surface diameter of 110 mm.

The whole vehicle, both for its line, proportions and lightness and its assembly elements, is the result of a studied and experienced creation work in the mountain motorcycle sport field.

UTILISATION

FUEL

Use petrol mixed with oil at the rate indicated in the lubrication table at the end of this manual.

Benzol should not be used as fuel since the engine is equipped with synthetic rubber parts.

TYRES PRESSURE

Owner can, to some extent, choice the tyre pressure according to the characteristics of the ground.

Nevertheless, we can consider normal the following rates:

	Mountain (trial)		Road	
	Kg/cm ²	lbs. sq. in.	Kg/cm ²	lbs. sq. in.
Front wheel	0,55	8	0,75	11
Rear wheel	0,35 to 0,45	5 to 6	0,65	9

ENGINE STARTING

- Open the petrol tap.
- If the engine is cold, press the carburettor tickler just until the petrol overflows.
- Turn the kick starter lever placed on the right side of the engine until it can be acted.
- Open the gas command at maximum 1/4 of its run.
- Strongly press the lever (the action will have much more effectiveness if you - previously try on the lever to get the moment in which the piston is in its compressing phase, presenting then more resistance).

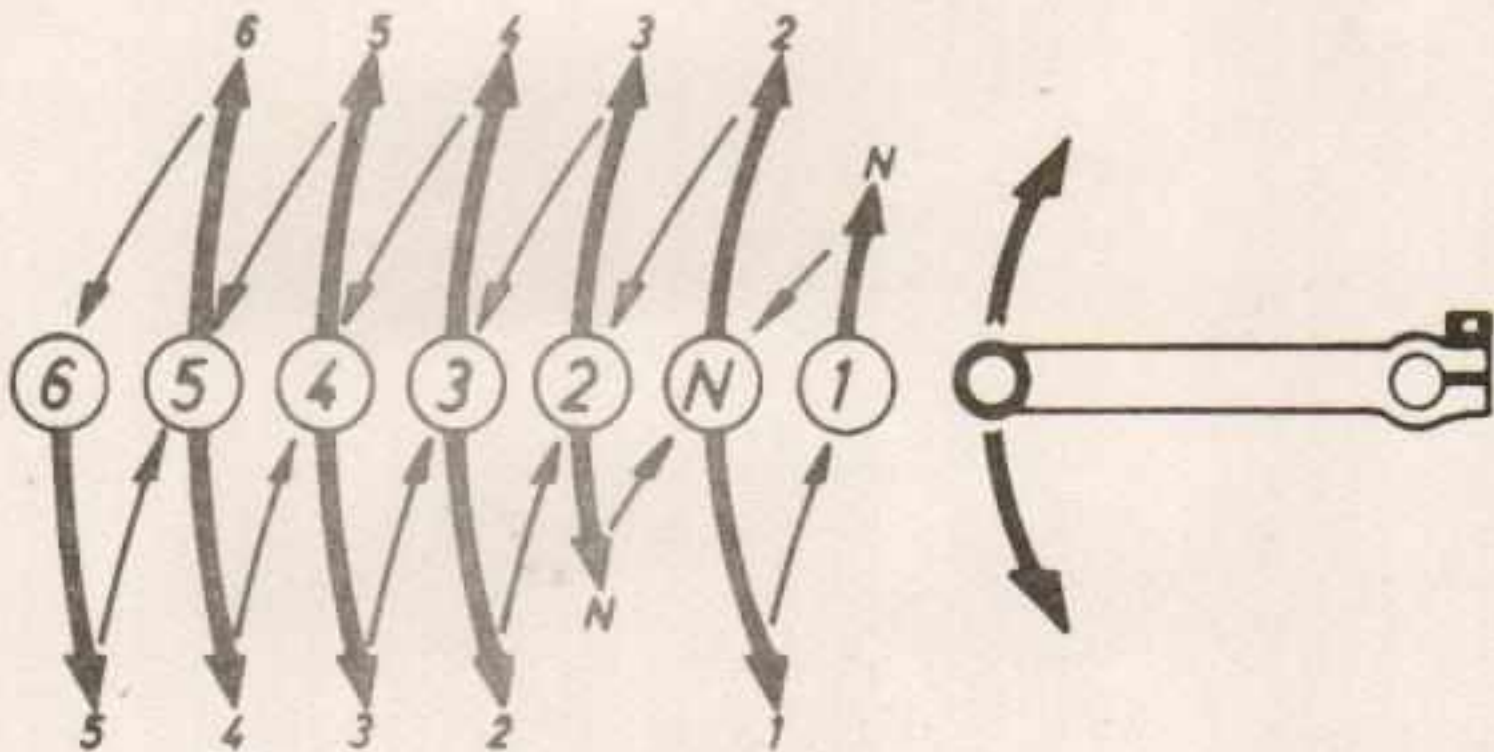
This may you will have the engine started.

Since the engine has a kick starter directly acting on the primary drive, that is, independent from the gearbox, engine starting can be made either having the gear on dead point or with any speed engaged, by pressing the clutch command.

GEARBOX

Gearbox is of 6 speeds, obtained by constant mesh pinions.

Gearbox pedal is on the left side of the engine and has to be acted according to the figure hereunder:



MAINTENANCE

CHAIN

It is convenient to effect the greasing of this chain by its inner side for a better efficiency and with SAE-40 oil.

Every 3.000 Km. it will also be necessary to thoroughly clean it. For so doing, take out the chain from the gearing, leaving the hook on the chain as a reference for placing it again in the same position. Brush it with a rough and dry brush to get out the dirtiness. Plunge the chain in a petroelum bath, stirring it until every link is perfectly clean. Finally rinse it in clean petroleum and let it drain. It will then be in position to be lubricated again, which is to be done as follows: plunge the chain in a SAE-40 oil bath (the same as for the carburating compound), stirring it freely to assure the oil penetrating into each joint. Take the chain out from the oil bath, let it drain and mount it in the same sense and position as before.

The arrow or tension of the chain, must also be regularly controlled. For its tensioning, act as follows:

Loosen the nuts of the axle and anchoragiron the frame. Spin the cams until the chain has in its central part an arrow of about 20 mm.

Before adjusting the parts, check that tendioning of the chain is uniform at any position, this by spinning the wheel so that it is not too tense at any point.

It is most important that the rear wheel is perfectly centered in order to conserve a correct allineation of the two wheels. So, it is indispensable that the two mentioned cams, which are used for tensioning the chain, are in the same position, that is, their legs are equally inclined. Some defects or inconvenients can arise from a misplacement, such as the rubbing of the chain against the protector, the chain jumping off, and so on.

CLUTCH

The clutch grip shall always have a clearance of 1 to 2 mm. If this clearance is excessive you cannot properly declutch, and if it is minimal or null, it risks to slip. Therefore, every 1.000 Km. it will be advisable to check this clearance and, should it is too large, it will then be necessary to tighten the cable by means of the tightener mounted to that effect at the end of the case near the handlebar or guide.

SPARK PLUG

Every 500 Km. it needs to be revised and cleaned, checking the electrodes gap. This must be of 0,4 mm. It is recommended to replace it every 5.000 Km. — approximately.

BRAKES

To use the brakes with safety and efficiency, it is convenient that the respective commands have a short throw until they start to act; this is obtained by a correct regulation which enables to compensate the fret endured by the shoes.

Rear brake, or foot-brake, is tightened by means of the nut placed at the rear end of the acting bar.

To tighten the front brake, or hand-brake, it is necessary to act the tightener at the end of the case, on the handlebar.

Once these rectifications have been made, it is necessary to check that the wheels can freely spin.

Periodically (after each competition) it is suitable to take out the wheels, this enabling to clean the drums, to check the condition of the brake shoes and to slightly grease all the whirling points with SAE-40 oil.

CARBURETTOR

The handling of the carburettor by the owner, may consist in deobstruct any - conduit of it, leaving any eventual variation of its adjustment to the specialized shop of the Montesa service.

The points which may easierly be obstructed are: the petrol entrance filter and the slow speed and main jet.

Once the carburettor es removed out from the engine, the petrol entrance filter is on the coupler of the petrol entrance to the cask of the carburettor and for its dismantling, it is needed to unscrew the fixing bolt. Remove the filtering stuff ring from its inner part and clean it most gently for not to damaged it. Afterwards mount it again most carefully.

To deobstruct or to clean the slow speed and main jet, it will also be necessary to remove the carburettor from the engine. After so doing, remove the tank from the carburettor and you will gain access to the slow speed and main jet. To - deobstruct them it is necessary to blow through their central hole, once they are dismantled.

To effect this operation, never use either wires nor any other hard object, for they could modify or damage the little passage conduit of the carburant thereupon altering the working of the carburettor.

Have in mind that you must shut the entrance of the admission pipe while the - carburettor is out, in order to avoid the entrance of odd objects in the interior of the cylinder.

AIR INTAKE FILTER

It is very important to periodically verify (after each racing) the perfect working of this element, therefore its filtering element must always be cleaned.

To gain access to the air intake filter, remove the petrol tank.

STEERING ASSEMBLY CLEARANCE

It is convenient to periodically verify the steering assembly, since the vibrations while on working may cause a slightly loosening of it this resulting, further to an unpleasant handling, in having the ball bearings damaged.

Leaning the motorcycle so as the front wheel is lifted up and holding the low part of the fork, you will be able to check the steering clearance, pulling frontwards and rearwards alternately.

If the clearance needs to be modified, when having the handlebar dismantled, loose the upper clamp holding nut. Upon completion of this, tighten or loosen, as needed, the blocking nut of the steering bearing.

Tighten again the upper clamp holding nut and verify once more the steering clearance, repeating the above operations if they are not correct.

To adjust the steering clearance, some special tools are required, it is therefore advisable, should you do not have same, to have a specialized shop repair it.

GENERAL FEATURES AND DATA

ENGINE

Cycle	2 stroke
Cylinder	single
Bore	54 mm.
Stroke	54 mm.
Capacity	123,7 cc.
Compression ratio	9,75 : 1

IGNITION

Alternator flywheel	MOTOPLAT 9600433
Points contacts gap	0,4 mm.
Spark advance at t. d. c.	3 mm. (24° 30' over flywheel)

SPARK PLUG

Bosch thermic grade	225
Electrodes gap	0,4 mm. (0,0157 in.)
Thread	14 M(x1,25) x 3/4"

Recommended types:

CHAMPION	N-4
BOSCH	W 225 T2
LODGE	2 HLN
K. L. G.	FE 80

CARBURETTOR

Make	AMAL
Type	L-625/413
Diffuser diameter	25 mm.
Main jet	120
Low speed jet	30
Gas valve	2,5
Sprayer	106
Needle	U-2

ADJUSTMENTS AND TIGHTENING TORQUE

Minimum diametral clearance between piston and cylinder	0,045 mm. (0,001772 in.)
Maximum whipping crankshaft ends mounted on the crankcase	0,03 mm.

Recommended tightening torque:

	<u>m. Kp.</u>	<u>ft-lbs.</u>
- Cylinder fixing nuts	2 to 2,5	14,5 to 18
- Cylinder head fixing nuts	3 to 3,5	22 to 25,5
- Crankshaft pinion nut	10	72,5
- Magneto flywheel nut	10	72,5
- Clutch plate nut	2 to 2,5	14,5 to 18

PRIMARY DRIVE

Type	by helicoidal gearings
Pinion crankshaft	19 teeth
Cluth toothed gear	65 teeth
Transmission ratio	3,421

GEARBOX

Number of speeds 6

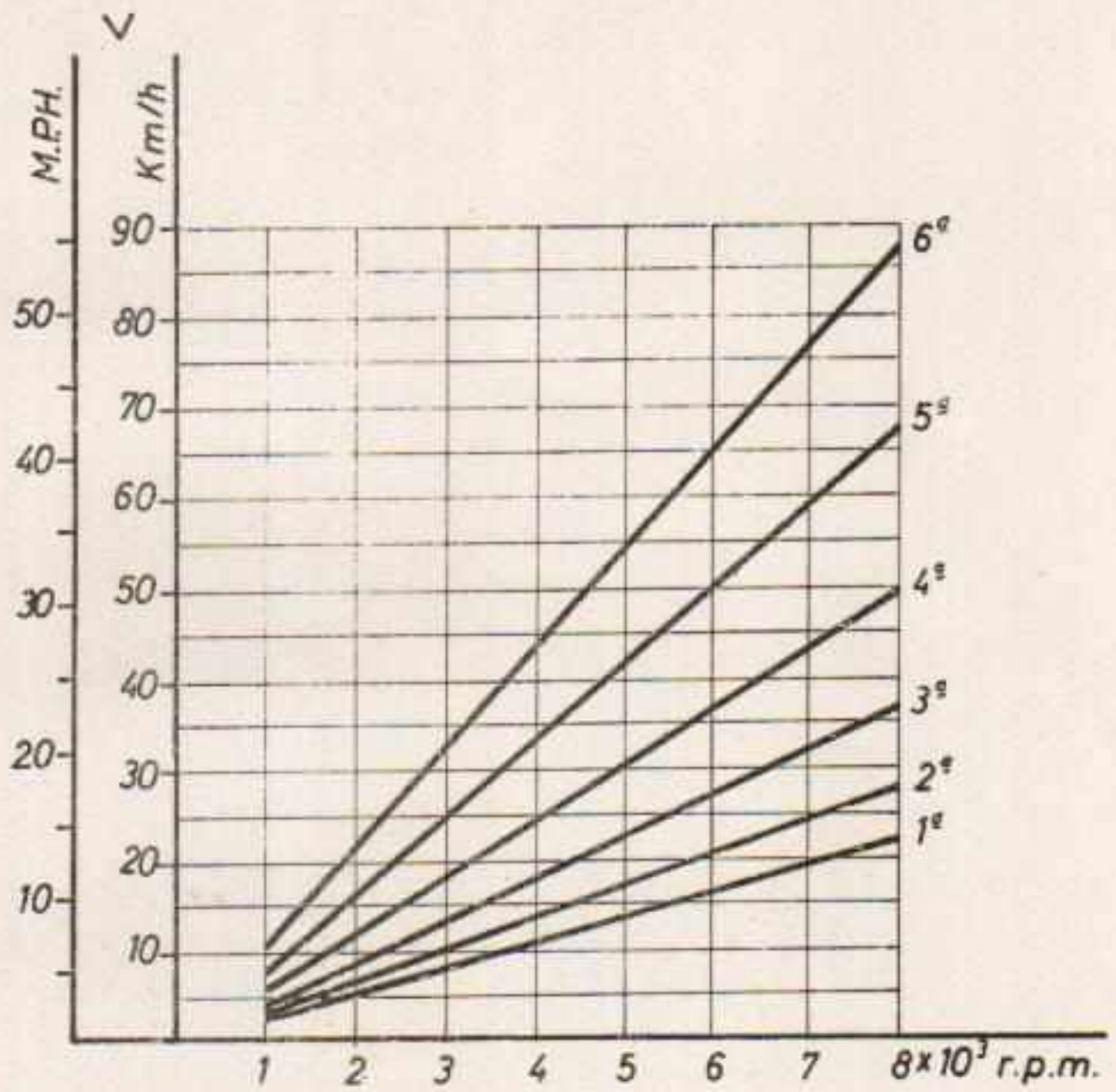
Pinion	Primary	Secondary	Ratio
1st gear	13 teeth	34 teeth	2,615
2nd "	15 "	32 "	2,133
3rd "	18 "	29 "	1,611
4th "	20 "	24 "	1,20
5th "	25 "	22 "	0,88
6th "	28 "	19 "	0,678

SECONDARY TRANSMISSION

Counter sprocket	12 teeth
Toothed gear on rear hub	52 "
Chain (pitch)	12,7 mm. (1/2")
roller diameter	8,51 mm. (0,335")
face between plates	7,75 mm. (0,305")

WHEELS

	Rim	Spokes		Tyres	
		Quantity	Dimensions(mm)	Type	Dimensions
Front wheel	WM 1/1.6	36	3 x 217	trial	2,50" x 20"
Rear wheel	WM 3/2.15	36	3 x 160	trial	3,75" x 17"



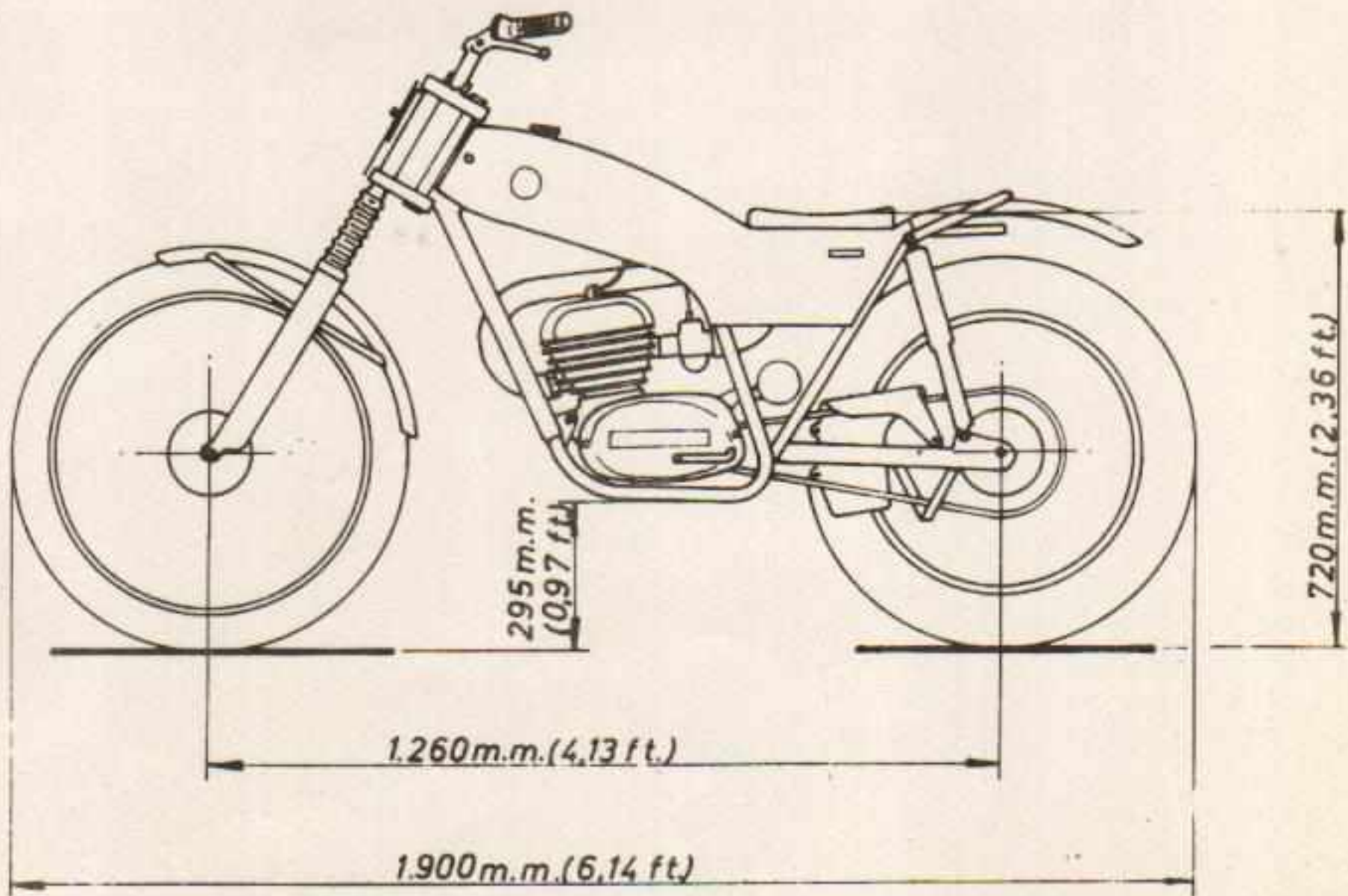
BEARING DIMENSIONS

	Quantity	Type	Dimensions	Number
Crankshaft	2	radial (C-3 set)	25 x 52 x 15	6205/C-3
Clutch toothed gear	1	double row	15 x 35 x 15,9	3202
Main shaft, right side	1	radial	17 x 40 x 12	6203
Main shaft, left side	1	angular interface	12 x 37 x 12	7301
Secondary shaft, right side	1	radial	17 x 37 x 12	6301
Secondary shaft, left side	1	radial	17 x 47 x 14	6303
Front wheel	2	radial	17 x 35 x 10	6003
Rear wheel	2	radial	17 x 40 x 12	6203

GENERAL DIMENSIONS

Tank capacity 4 1/2L. 1,2 USA gal.
1 imp. gal.

Weight..... 71 Kg. (156,5 lbs.)



RECOMMENDATIONS FOR SERVICE

Although with the instructions given in this Manual you can develop an adequate maintenance of the vehicle, which undoubtedly will increase its performance, nevertheless the necessary technical assistance should be forecast. It is therefore important to bear in mind the following points:

- Any specialized assistance or repair must be carried out for a Montesa Service duly authorised. The Distributor in the area will inform you on the Technical Services you should contact.
- To guarantee a perfect running of all the different elements of the motor cycle, you should not forget that replacements must be always made with original parts of model "Cota 123".
- When placing parts orders, always specify:
 - a) Part item, easy to find out in the exploded sheets of this Manual.
 - b) Motorcycle serial number marked over crankcases and frame.

Remark:

Apart from the foregoing, and although due to its adequate design it is not required, it would be advisable to periodically check the vehicle in a frequency left at the owner's will according to how the machine is used.

This is a preventive measure which will redound, if this is still possible, in a better and more positive enjoyment of the motorcycle.

TABLE DES MATIERES

	<u>Page No.</u>
PRESENTATION	1
DESCRIPTION GENERALE	2
EMPLOI	3
Carburant	3
Pression des pneumatiques	3
Démarrage	3
Boîte de vitesses	4
ENTRETIEN	5
Chaîne	5
Embrayage	5
Bougie	6
Freins	6
Carburant-Filtre	6
Réglage du jeu de la direction	7
CARACTERISTIQUES ET DONNEES GENERALES ..	8
Moteur	8
Allumage-Bougie	8
Carburateur	8
Réglages et couples de serrage	8
Transmission primaire	9
Boîte de vitesses	9
Transmission secondaire	9
Roues	9
Graphique de vitesses	0
Roulements	11
Dimensions générales	11
RECOMMANDATIONS POUR LE SERVICE	12
LUBRIFICATION	
SCHEME INSTALLATION ELECTRIQUE	
CATALOGUE DE PIECES DETACHEES	

PRESENTATION

Le nouveau modèle de la motocyclette MONTESA que nous présentons n'exige pas des soins extraordinaires pour son entretien; il suffit d'avoir un minimum d'attention pour garantir une longue et parfaite période d'utilisation.

Avec ce manuel de service, nous nous sommes proposés de vous instruire sur ce minimum de soins nécessaires et de vous informer aussi sur quelques caractéristiques techniques de votre véhicule qui vont sans doute vous intéresser.

PERMANYER, S. A.
Motocyclettes MONTESA.

Observation:

Les instructions et caractéristiques de ce manuel sont données sans engagement de notre part pouvant quelques-uns de ses éléments être modifiés sans avis préalable.

DESCRIPTION GENERALE

Le moteur, monocylindrique à deux temps, a un cylindrée de 123,7 cc. avec un alésage de 54 mm. et une course de 54 mm. ; sa puissance au frein est de 13 HP à 7.000 t.p.m. L'allumage est par magnéto alternateur à volant, à bobine H. T. extérieure.

Il est monté sur un cadre en tubes d'acier courbés et soudés entre eux électriquement. Simple, très robuste et à la fois léger.

La suspension avant est à fourche télescopique MONTESA et la derrière à fourche oscillante avec amortisseurs hydrauliques à double effet et tension initiale réglable.

Le carburateur concentrique avec diffuseur de 25 mm. a sa prise d'air à travers du filtre placé sous le réservoir près du siège.

La boîte est à six vitesses "en cascade", avec pignons en prise constante. La distribution des vitesses a été étudiée pour pouvoir s'adapter parfaitement au trial - et en outre pour être utilisable confortablement lors de vos déplacements.

La pédale de la boîte est placée au côté gauche.

Ce modèle incorpore un embrayage à disques multiples en acier, en bain d'huile, avec ressorts à tension constante, donnant un remarquable rendement et une grande efficacité.

La mise en marche se fait au moyen d'un levier rétractile placé au côté droit; il faut noter que ledit levier étant d'action indépendante de la boîte de vitesses, on peut l'utiliser pour la mise en marche du moteur avec n'importe quelle marche - engagée, rien qu'en pressant la commande de l'embrayage.

Les pneumatiques adoptés ont été spécialement étudiés et dessinés pour se conformer au but de ce véhicule; il est important de signaler leur adhérence sur terrain boueux dû à la spéciale constitution de leur bande de roulage. Leurs dimensions sont: avant 2,50" x 20" - arrière 3,75" x 17".

Les freins sont à expansion interne avec un diamètre de surface de friction de - 110 mm.

Le véhicule en son ensemble, par sa ligne, ses proportions, sa légèreté et ses éléments d'ensemble, est le résultat d'une étudiée et expérimentée labeur de création dans le camp du motocyclisme sportif de montagne.

EMPLOI

CARBURANT

Employer de l'essence mêlée avec de l'huile, dans la proportion indiquée sur le tableau de lubrification à la fin de ce manuel.

Etant donné que le moteur a quelques pièces en caoutchouc synthétique, il ne faut pas employer le Benzol comme carburant.

PRESSIION DES PNEUMATIQUES

Le conducteur peut, jusqu'à un certain point, choisir la pression de pneumatiques, d'accord avec les caractéristiques du terrain.

Néanmoins, on peut considérer comme normales les suivantes pressions:

	Montagne (trial)		Route (déplacements)	
	Kg/cm ²	lbs. sq. in.	Kg/cm ²	lbs. sq. in.
Roue avant	0,55	8	0,75	11
Roue arrière	0,35 à 0,45	5 à 6	0,65	9

MISE EN MARCHÉ DU MOTEUR

- Ouvrir le robinet de l'essence.
- Si le moteur est froid, presser l'excitateur du carburateur jusqu'à ce que l'essence s'écoule.
- Ouvrir la commande du gas à maximum 1/4 de son parcours.
- Presser avec force le levier (l'action sera plus effective si préalablement on tâtonne sur ledit levier pour trouver le moment où le piston est dans sa phase de compression, présentant alors une plus grande résistance).

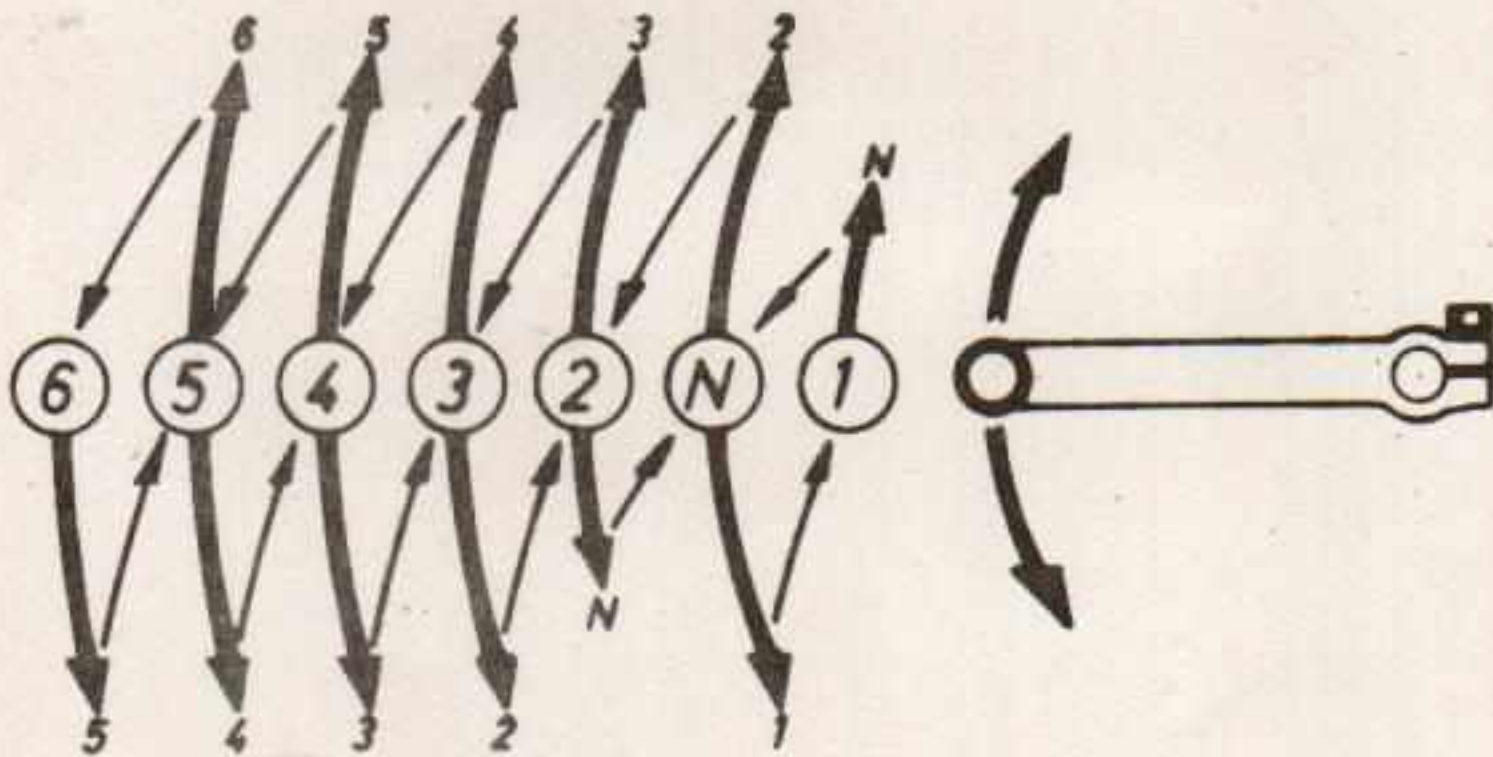
Avec cela le moteur sera mis en marche.

Etant donné que le moteur a une mise en marche d'action directe sur la transmission primaire, c'est à dire, indépendante de la boîte de vitesses, la mise en marche du moteur peut s'effectuer ayant le change à point mort ou étant n'importe quelle marche engagée, en pressant la commande de l'embrayage.

BOITE DE VITESSES

La boîte est à six vitesses, obtenues au moyen de pignons en prise constante.

La pédale de la boîte est placée au côté gauche du moteur et on doit l'actionner - d'après la figure ci-dessous:



ENTRETIEN

CHAINE

Il est convenient de lubrifier cette chaîne avec de l'huile SAE-40 par son côté intérieur et pour une meilleure efficacité.

Tous les 3.000 Km. il faudra aussi effectuer un nettoyage à fond, en enlevant pour ce faire la chaîne des engrenages et en y laissant le crochet pour servir de référence au moment de la replacer dans la même position. Décrottez-le avec une brosse dure et sèche pour enlever toute la saleté extérieure. Plongez la chaîne dans un bain de pétrole, en la remuant jusqu'à ce que tous les chaînons soient bien nettoyés et propres. Finalement rincez dans du pétrole propre et laissez égoutter. On pourra alors la lubrifier de nouveau en faisant comme suit: plongez-la dans un bain d'huile SAE-40 (le même employé dans le mélange carburant) en la remuant librement pour assurer la pénétration de l'huile dans ses chaînons. Tirez-la du bain d'huile, laissez-la égoutter et montez-la dans le même sens et position d'avant.

La flèche, ou tension de la chaîne, devra aussi être régulièrement contrôlée. Pour la tendre opérez de la façon suivante:

Dégagez les écrous de vis de l'arbre et du scellement sur le cadre. Faites tourner les cames jusqu'à ce que la chaîne ait une flèche d'environ 20 mm.

Avant d'ajuster toutes les pièces, vérifiez le tendement uniforme de la chaîne dans toutes ses positions, en faisant tourner la roue de sorte qu'en aucun point elle ne soit pas trop tendue.

Il est très important que la roue arrière soit parfaitement centrée pour avoir un toujours correct alignement des deux roues. Pour cela il est indispensable que les deux cames employées pour tendre la chaîne soient dans la même position, c'est à dire, que leur pattes soient également inclinées. D'un mauvais placement peuvent surgir d'autres défauts et inconvénients tels que le frottement de la chaîne avec le protecteur, le fouettement de celle-ci, etc.

EMBRAYAGE

La commande de l'embrayage devra toujours avoir un jeu de 1 à 2 mm. Si ce jeu est excessif on ne peut pas débrayer parfaitement et si, par contre, il est minimum ou nul on risque qu'il glisse. C'est pourquoi tous les 1.000 K. il sera convenient de vérifier ce jeu et, s'il est trop grand, il faudra tendre le câble avec le tendeur monté à cet effet au bout de la fourrure à côté du guidon.

BOUGIE

Tous les 500 Km. il faudra faire un révision et un nettoyage de la bougie, en vérifiant la séparation des électrodes. Celle-ci devra être de 0,4 mm.

Il est recommandable de la remplacer tous les 500 Km. environ.

FREINS

Pour pouvoir user les freins avec toute sûreté et efficacité, il est très convenient que les commandes aient un parcours très court avant de commencer à fonctionner; cela pouvant s'obtenir par un réglage correct qui permette compenser le grippage des fourrures du frein.

Le frein arrière, ou de pied, se tend au moyen de l'écrou placé au bout arrière de la baguette de commande.

Pour tendre le frein avant, ou de main, commandez le tendeur placé au bout de la fourrure, sur le guidon.

Après avoir fait ces corrections, on doit s'assurer que les roues puissent tourner librement.

Périodiquement (après chaque course), il est souhaitable d'enlever les roues dans le but de nettoyer l'intérieur des tambours, vérifier l'état des fourrures du frein et lubrifier légèrement tous les points de rotation avec de l'huile SAE-40.

CARBURATEUR

La manipulation du carburateur par l'utilisateur peut consister à désobstruer quelque conduit, en laissant à l'atelier spécialisé du Service Montesa n'importe quelle variation du réglage.

Les points qui peuvent s'obstruer plus facilement sont: le filtre d'entrée de l'essence et les gicleurs principal et de marche lente.

Une fois le carburateur enlevé du groupe moteur, le filtre d'entrée de l'essence se trouve dans le raccord d'arrivée de celle-ci à la cuve du carburateur et pour le démonter il faut dévisser le vis qui le fixe. Enlevez l'anneau d'ettofe filtrante de son intérieur et nettoyez-le très soigneusement pour ne pas l'endommager. Après montez-le à nouveau avec le même soin.

Pour désobstruer ou nettoyer les gicleurs principal et de marche lente, on devra aussi retirer le carburateur du groupe moteur. Une fois cette opération a été effectuée, on tirera la cuve du corps du carburateur et on aura alors accessibilité aux gicleurs principal et de marche lente. Pour les désobstruer il faut souffler à travers de leur orifice central, après les avoir démonté.

Il ne faut jamais employer des fils de fer ni d'autres objets durs pour faire cette opération car il pourraient modifier ou nuire le petit conduit de passage du carburant, avec les conséquentes altérations dans le fonctionnement du carburateur.

On devra faire très attention à couvrir l'entrée du tube d'admission quand le carburateur est dehors, pour éviter l'entrée d'objets dans l'intérieur du cylindre.

FILTRE D'ENTREE D'AIR

Il est très important de surveiller périodiquement (après chaque course) le parfait fonctionnement de cette pièce, devant pour ce faire avoir toujours propre son élément filtrant.

En enlevant le réservoir de l'essence on aura accessibilité au filtre d'air.

AJUSTEMENT DU JEU DE LA DIRECTION

Il est recommandable de réviser périodiquement le jeu de la direction car les vibrations de la marche peuvent causer que celle-là se lâche légèrement, cela donnant lieu, à part de piloter d'une façon désagréable, à ce que les roulements à billes se nuisent.

En appuyant la motocyclette de sorte que la roue avant reste en haut et en tenant la fourche par son bout inférieur, on pourra vérifier s'il y a du jeu dans la direction en poussant alternativement en avant et en arrière.

S'il est nécessaire de corriger le jeu et après avoir démonté le guidon, dévissez l'écrou de fixation de la bride supérieure. Après cela, serrez ou dévissez, selon le cas, l'écrou bloqueur du roulement de la direction.

Reserrez l'écrou de fixation de la bride supérieure et vérifiez à nouveau le jeu de la direction, et répétez l'opération s'il n'est pas correct.

L'opération d'ajustement du jeu de la direction exige certains outils spéciaux c'est pourquoi, si l'utilisateur ne les possède pas, il est recommandable de laisser sa réalisation à un atelier spécialisé.

CARACTERISTIQUES ET DONNEES GENERALES

MOTEUR

Cycle	deux-temps
Cylindres	un
Alésage	54 mm.
Course	54 mm.
Cylindrée	123,7 cc.
Relation de compression	9,75 : 1

ALLUMAGE

Volant alternateur	MOTOPLAT9600433
Séparations des contacts du rupteur	0,4 mm. (0,0157 in.)
Avancement de l'étincelle au p. m. s.	3 mm. (24° 30' sur volant)

BOUGIE

Dégré thermique Bosch	225
Séparation des électrodes	0,4 mm. (0,0157 in.)
Vis	14M (x1,25) x 3/4"

Types recommandés:

CHAMPION	N-4
BOSCH	W 225T2
LODGE	2 HLN
K. L. G.	FE 80

CARBURATEUR

Marque	AMAL
Type	L-625/413
Diamètre du diffuseur	25 mm.
Gicleur principal	120
Gicleur ralenti	30
Boisseau	2,5
Pulvérisateur	106
Aiguille	U-2

REGLAGES ET COUPLES DE SERRAGE DU MOTEUR

Jeu diamétral minimum entre le piston et le cylindre	0,045 mm. (0,001772 in.)
Fauxrond maximum des points du vilebrequin monté aux carters	0,03 mm.

Couples de serrage recommandés:

	m. Kp.	ft. lbs.
- Ecrous fixation cylindre	2 à 2,5	14,5 à 18
- Ecrous fixation culasse	3 à 3,5	22 à 25,5
- Ecrous pignon sur vilebrequin	10	72,5
- Ecrous volant magnétique	10	72,5
- Ecrous plaque de l'embrayage	2 à 2,5	14,5 à 18

TRANSMISSION PRIMAIRE

Type	par engrenages hélicoïdaux
Pignon sur vilebrequin	19 dents
Roue dentée de l'embrayage	65 "
Relation de transmission	3,421

BOITE DE VITESSES

Numéro de vitesses 6

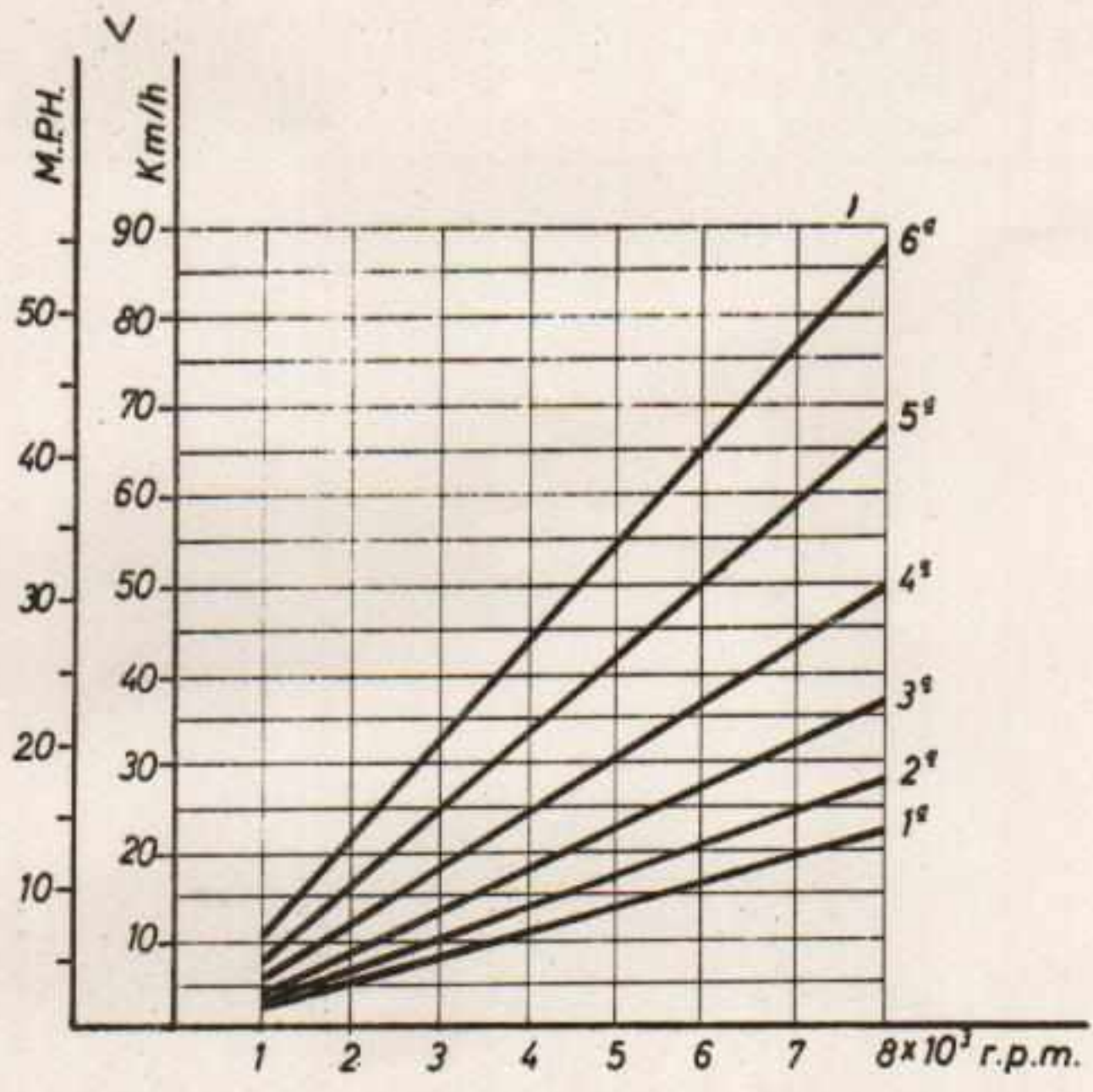
Pignon	Primaire	Secondaire	Relation
1ère vitesse	13 dents	34 dents	2,615
2ème "	15 "	32 "	2,133
3ème "	18 "	29 "	1,611
4ème "	20 "	24 "	1,20
5ème "	25 "	22 "	0,88
6ème "	28 "	19 "	0,678

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie de la boîte à vitesses	12 dents
Roue dentée sur moyeu arrière	52 dents
Chaîne (pas)	12,7 mm. (1/2")
diamètre des galets	8,51 mm. (0,335")
distance entre les plaques	7,75 mm. (0,305")

ROUES

	Jante	Rayons		Pneumatiques	
		Quantité	Dimensions(mm)	Type	Dimensions
Roue avant	WM1/1.6	36	3 x 217	trial	2,50" x 20"
Roue arrière	WM3/2.15	36	3 x 160	trial	3,75" x 17"



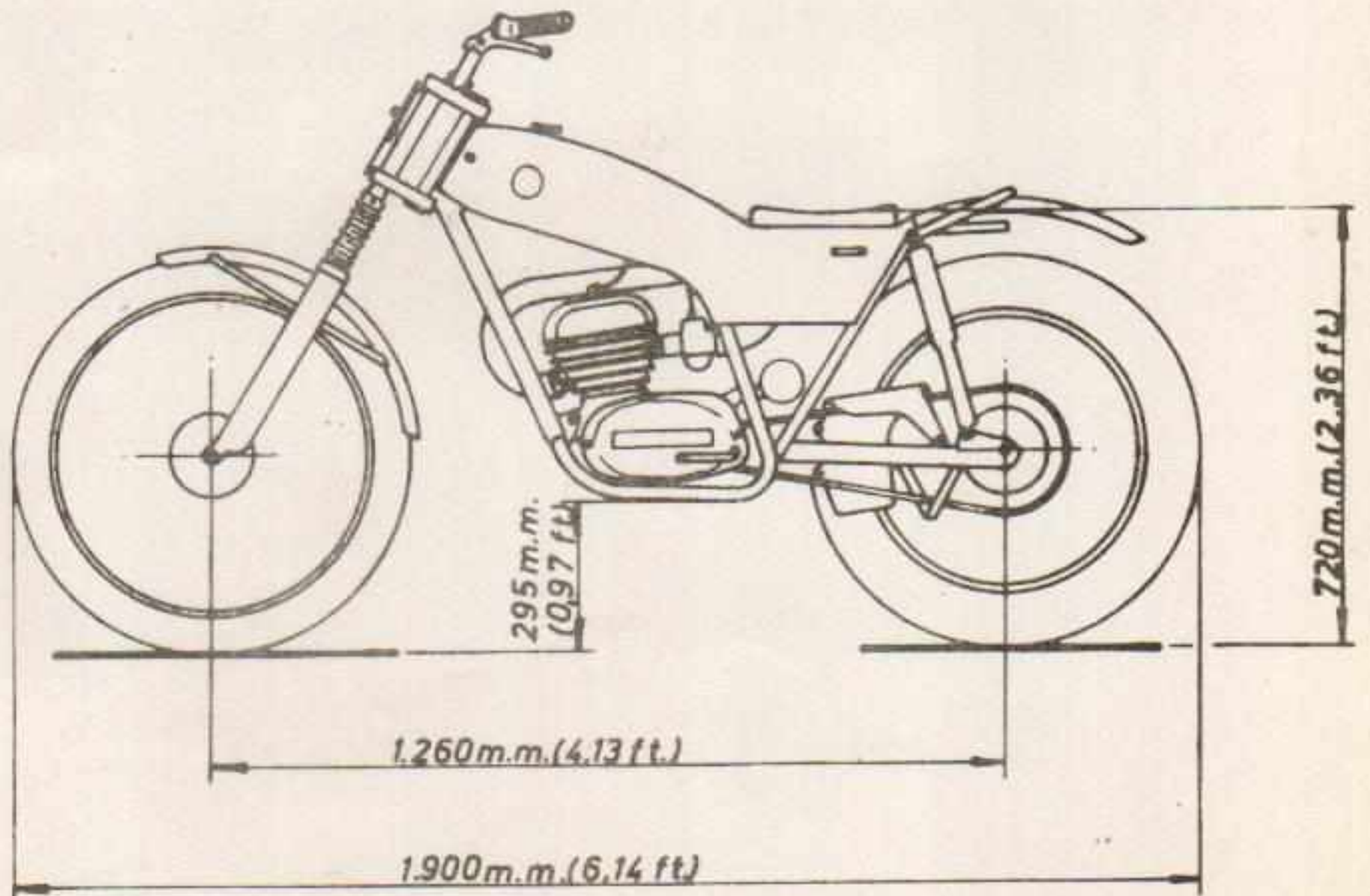
ROULEMENTS

	Quantité	Type	Dimensions	Numéro
Vilebrequin	2	radial (jeu C-3)	25 x 52 x 15	6205/C-3
Roue dentée d'embrayage	1	double range	15 x 35 x 15,9	3202
Arbre primaire, côté droit	1	radial	17 x 40 x 12	6203
Arbre primaire, côté gauche	1	contact angulaire	12 x 37 x 12	7301
Arbre secondaire, côté droit	1	radial	17 x 37 x 12	6301
Arbre secondaire, côté gauche	1	radial	17 x 47 x 14	6303
Roue avant	2	radial	17 x 35 x 10	6003
Roue arrière	2	radial	17 x 40 x 12	6203

DIMENSIONS GENERALES

Capacité du réservoir d'essence 4 1/2L. 1,2 USA gal.
 1 imp. gal.

Peso 71 Kg. (156,5 lbs.)



RECOMMANDATIONS POUR LE SERVICE

Bien qu'en suivant les instructions données dans ce Manuel on peut développer un adéquat entretien du véhicule qui va sans aucun doute augmenter son rendement, il faut néanmoins prévoir la nécessaire assistance technique. Pour cela il est important de se rappeler des points suivants:

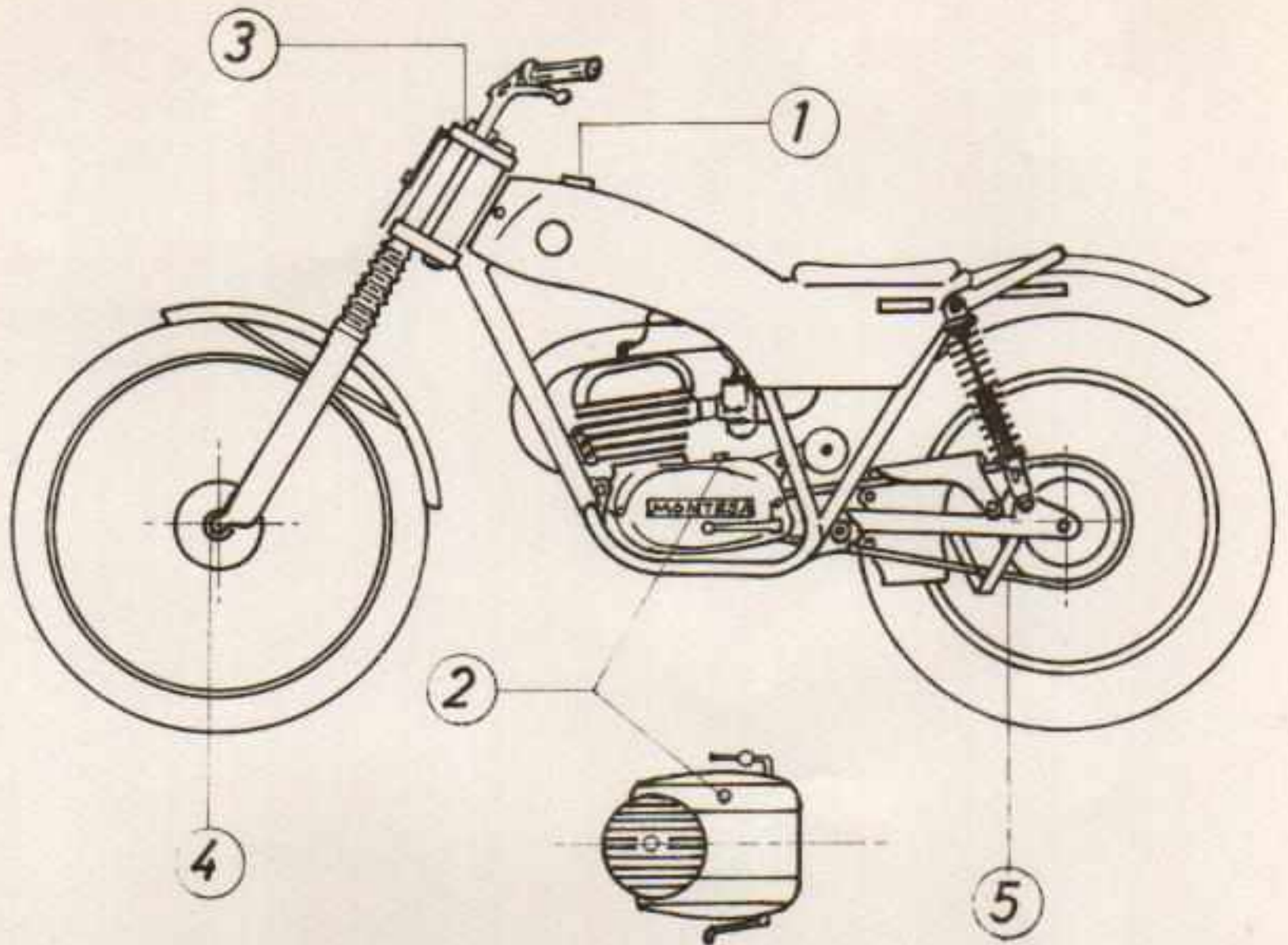
- Toute assistance spécialisée ou réparation doit être effectuée par un Service Montesa dûment autorisé. Le Distributeur dans la zone vous informera des Services Techniques auxquels vous pouvez vous adresser.
- Pour garantir un parfait fonctionnement des divers éléments de la motocyclette, il faut se rappeler que les remplacements doivent toujours s'effectuer avec des pièces originelles du modèle "Cota 123".
- Sur les commandes de pièces détachées, il faut spécifier clairement:
 - a) article de la pièce, que l'on peut facilement trouver sur les feuilles d'écartement de pièces de ce Manuel.
 - b) numéro de fabrication de la motocyclette, marqué sur les carters et le cadre.

Observation:

Outre ce qu'on a exposé et bien que par son adéquat dessin cela ne soit pas nécessaire, il serait conseillable de réviser périodiquement la motocyclette, avec une fréquence à volonté de l'utilisateur et d'accord avec l'emploi du véhicule.

Celle-ci est une mesure préventive qui va tourner au profit, s'il est encore possible, d'une meilleure et plus positive jouissance de la motocyclette.

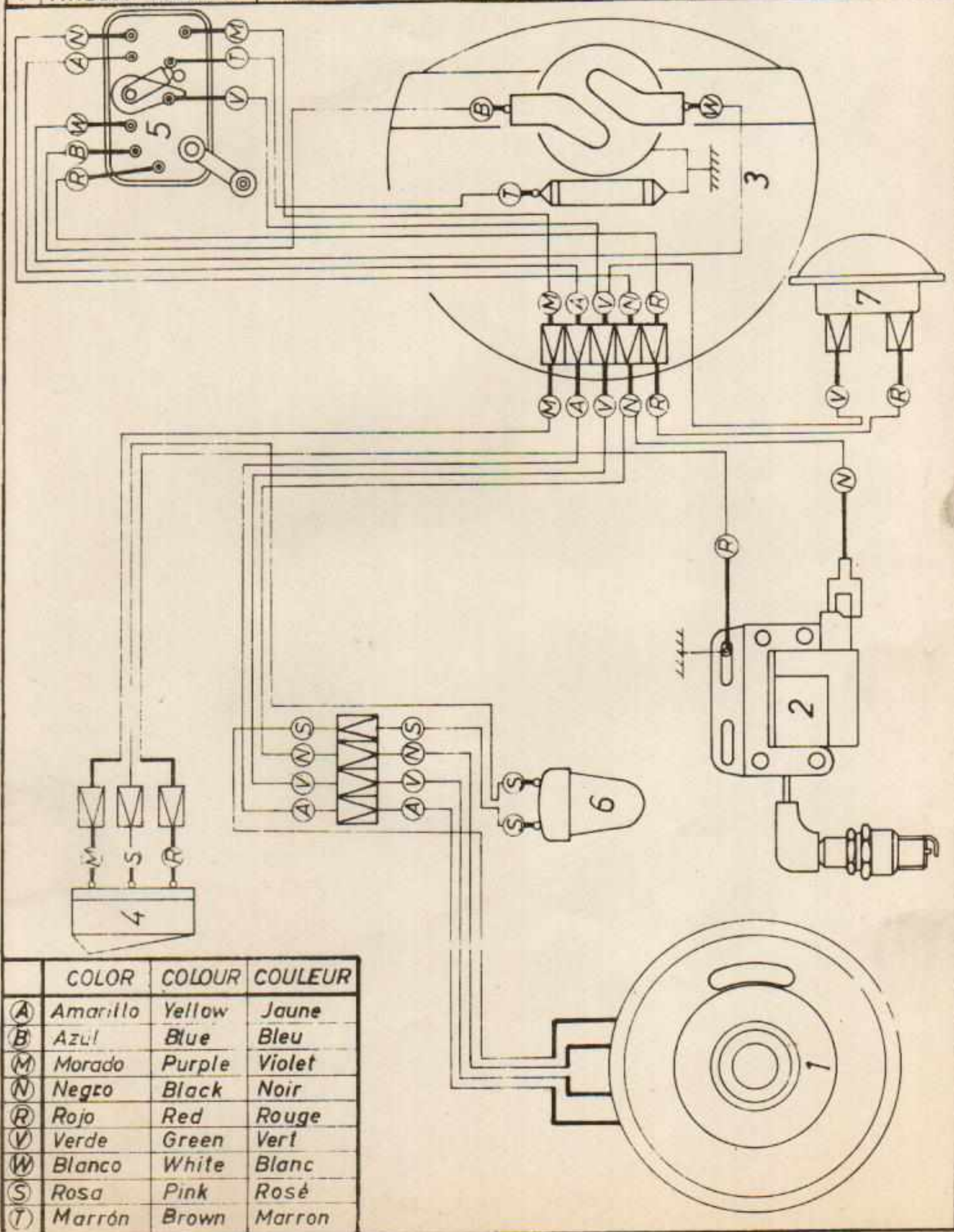
ENGRASE - LUBRICATION - GRAISSAGE



	Lugar Point Sujet	Aceite - Oil - Huile			Renovación Renewal Renovation	
		Tipo Type	Cantidad - Quantity - Quantité			
			C.C.	USA fl.oz.		GB fl.oz.
1	Motor Engine Moteur	SOPRAL T-2	3 %	mezcla mixture		—
		SAE-40 Especial 2T	4 %	melange		
2	Cambio, embrague y transmisión primaria. Gearbox, clutch and primary drive. Boîte de vitesses, embrague et trans. primaire.	SAE-10W30	600	20 1/4	21	cada 2 ó 3 competiciones o equivalente every 2 o 3 races or similar toutes les 2 ou 3 courses ou equivalent.
3	Suspension delantera Front suspension Fourche avant	HIDROL-7 SAE-20	150	5	5 1/4	discrecional at discretion à discrétion
4	Reenvío cuentakilometros Speedometer hub gear drive Entraîneur du compteur	Grasa Grease Graisse	discrecional at discretion à discrétion			discrecional at discretion à discrétion
5	Cadena Chain Chaîne	SAE-40	discrecional at discretion à discrétion			discrecional at discretion à discrétion

INSTALACION ELECTRICA - WIRING DIAGRAM - PLAN DE CABLAGE

1	Volante magnético	Magneto flywheel	Volant magnétique	
2	Bobina A.T.	Ignition coil	Bobine d'allumage	
3	Faro delantero	Head lamp.	Phare	Lamp. 6V. 25/25W - 6V 4,5W
4	Faro piloto	Tail light	Lanterne arrière	Lamp 6V 3W
5	Conmut. s./manillar	Handle switch	Interrupteur	
6	"Stop"	"Stop"	"Stop"	Lamp. 6V. 15W (en 4)
7	Avisador acústico	Horn	Avertisseur	



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

COTA - 247-172-123 y 74

