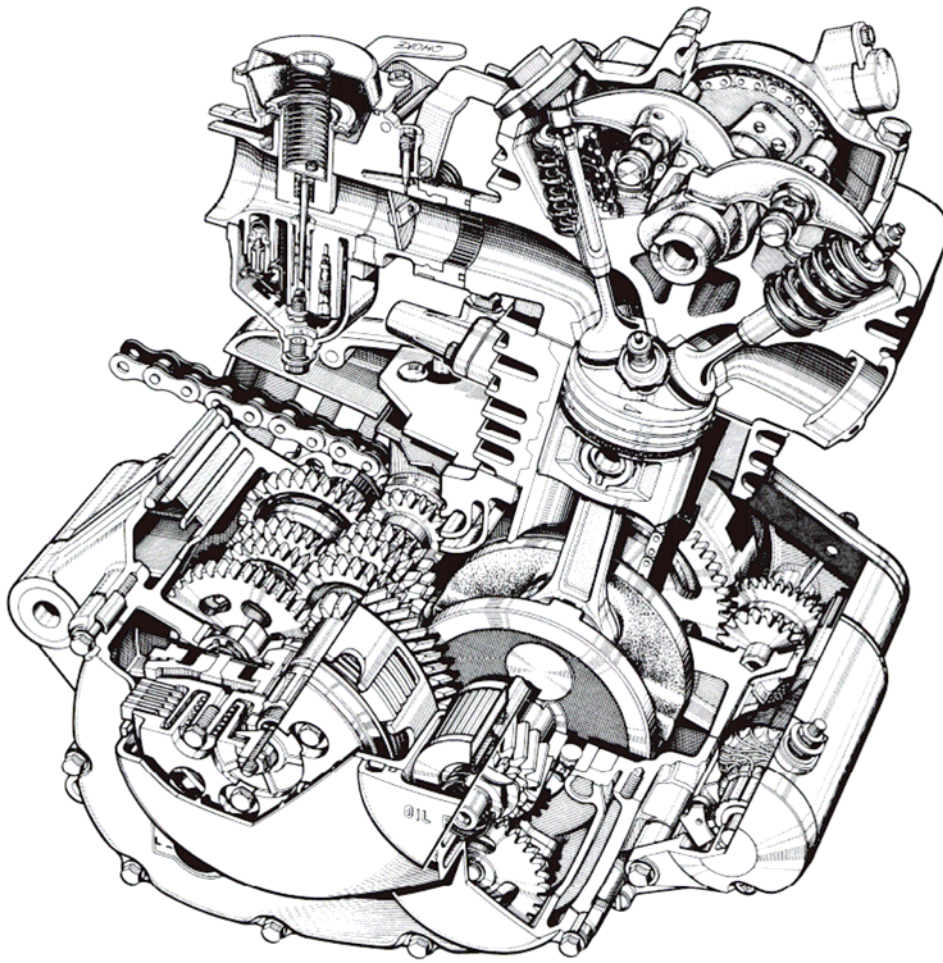


ÍNDICE

<i>INFORMACIÓN GENERAL</i>	1
<i>MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y PROCEDIMIENTO DE AFINACIÓN</i>	2
<i>MANTENIMIENTO DEL MOTOR</i>	3
<i>SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y LUBRICACIÓN</i>	4
<i>SISTEMA ELÉCTRICO</i>	5
<i>CHASIS</i>	6
<i>INFORMACIÓN DE SERVICIO</i>	7



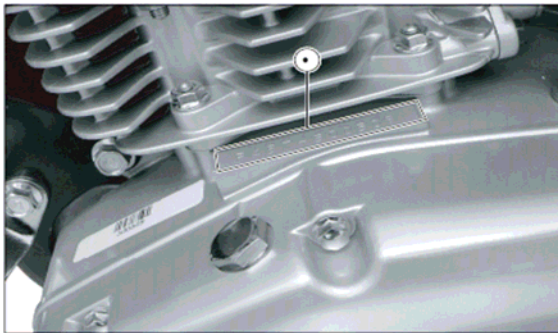
INFORMACIÓN GENERAL

CONTENIDOS

<i>LOCALIZACIONES DEL NÚMERO DE SERIE.....</i>	<i>1-1</i>
<i>RECOMENDACIONES DEL COMBUSTIBLE Y</i>	
<i>ACEITE.....</i>	<i>1-1</i>
<i>PROCEDIMIENTO DE ADAPTACIÓN.....</i>	<i>1-1</i>
<i>CARACTERÍSTICAS ESPECIALES.....</i>	<i>1-2</i>
<i>MATERIALES ESPECIALES.....</i>	<i>1-3</i>
<i>PRECAUCIONES E INSTRUCCIONES GENERALES.....</i>	<i>1-4</i>
<i>ESPECIFICACIONES.....</i>	<i>1-5</i>

LOCALIZACIONES DEL NÚMERO DE SERIE

El número de serie del cuadro (1) se estampa en el tubo del cabezal de la dirección. El número de serie de motor (2) está localizado en el cigüeñal (cárter) del motor. Estos números se requieren especialmente para el registro de la máquina y pedir piezas de repuesto.



COMBUSTIBLE Y ACEITE RECOMENDACIONES

COMBUSTIBLE

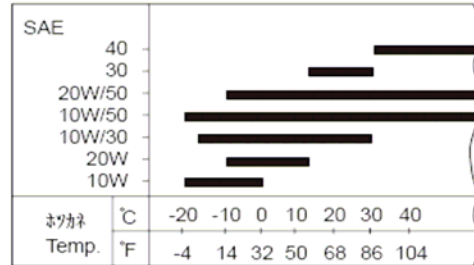
Utilice la gasolina con un número de octano de 90-97 o más alto (método de la investigación), preferiblemente sin plomo o con poco plomo.

NOTA:

La gasolina sin plomo y con poco plomo ampliará la vida de las bujías.

ACEITE MOTOR

Asegúrese de que el aceite del motor que usted use venga bajo las clasificaciones del API de SF o de SG y que su grado de la viscosidad sea SAE 10W-40. Si el aceite del motor SAE 10W-40 no está disponible, seleccione la viscosidad del aceite según la gráfica siguiente:



LÍQUIDO DE FRENOS

Especificación y clasificación	DOT3, DOT4
--------------------------------	------------

ACEITE DELANTERO DE LA BIFURCACIÓN

ACEITE DE LA BIFURCACIÓN JJ10

PROCEDIMIENTO DE ADAPTACIÓN

Durante la fabricación son usados solo los mejores materiales posibles y todas las piezas de la máquina son terminadas con un estándar muy alto pero aún así es necesario permitirse la remoción de partes para "break in" antes de ajustar o sujetar el motor a un estrés máximo. El desarrollo futuro y el desempeño de la máquina depende del uso y los cuidados ejercidos durante su primera vida. Las reglas generales son como sigue:

☞ Mantener estos límites de velocidad de la adaptación del motor:

Inicial 800 kilómetros.	Debajo de 4.500 r/min.
Hasta 1.600 kilómetros.	Debajo de 5.500 r/min.
Sobre 1.600 kilómetros.	Debajo de 10.000 r/min.

☞ Hasta alcanzar una lectura del odómetro de 1.600 kilómetros puede sujetar la motocicleta para llenar la operación de la válvula reguladora.

Sin embargo, no exceda 10.000 r/min al mismo tiempo. No mantenga la velocidad del motor constante por un período largo durante una parte del "break in".

☞ Intente variar la posición de la válvula reguladora.

CARACTERÍSTICAS ESPECIALES

SISTEMA DE IGNICIÓN TRANSISTORIZADA CON AVANCE ELECTRÓNICO

DESCRIPCIÓN

● En el modelo EN125-2A, las características del avance de la sincronización de la ignición han sido cambiados del sistema de avance mecánico de sincronización previamente empleado incorporando un avance centrífugo al mando del sistema de avance de sincronización electrónica.

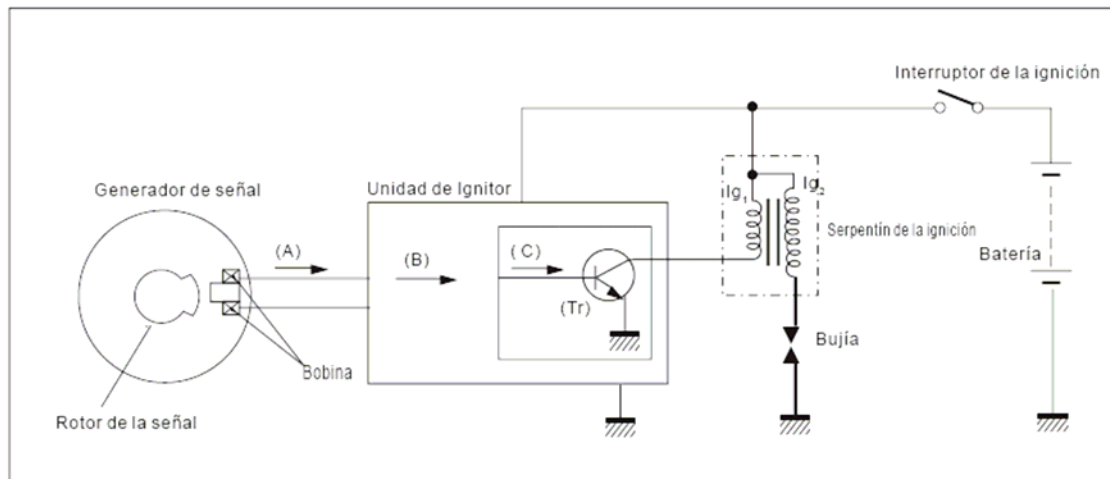
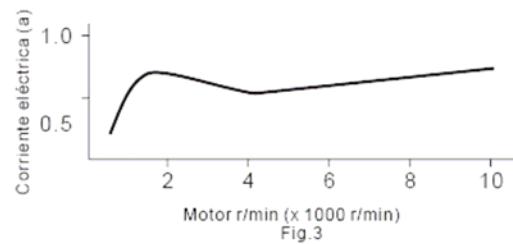
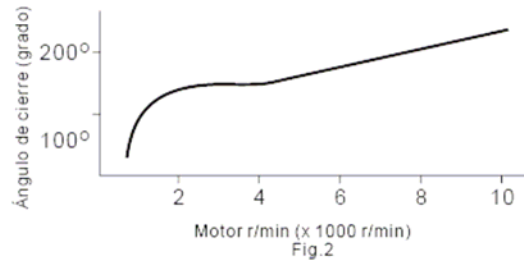
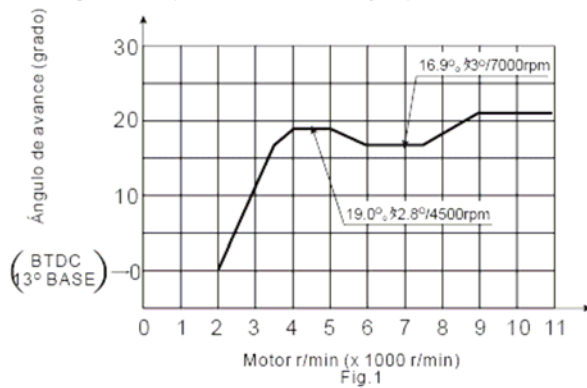
● La introducción de este nuevo sistema electrónico del avance de la sincronización reduce al mínimo fluctuaciones en la sincronización de ignición y también ha mejorado el funcionamiento del avance de la sincronización durante altas operaciones de la velocidad.

● El ignitor tiene las funciones siguientes:

(1) control de las revoluciones en el ángulo de avance.









Controla la sincronización de ignición en respuesta al motor r/min. (véase Fig. 1).

Cuando la velocidad del motor es baja, reduce el período de conducción (cerrando el ángulo) del transistor (Tr) para reducir el consumo de energía; cuando la velocidad del motor es alta, aumenta el período de conducción (cerrando el ángulo) para prevenir la caída de voltaje de la bobina de la ignición. (véase el cuadro 2 y 3.)



MATERIALES ESPECIALES

Los materiales enumerados abajo son necesarios para el trabajo del mantenimiento sobre el En125-2A y se deben tener a la mano listos para el uso. Estos artículos suplen los materiales estándares tales como los quitamanchas, los lubricantes, el paño del esmeril y los similares. Cómo utilizarlos y donde utilizarlos se describen en el texto de este manual.

Material	Parte	Página	Material	Parte	Página
 <p>SUZUKI SUPER GREASE "A" 99000-25010</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Sellos de aceite ● Cojinete de la rueda ● Leva del freno ● Vástago del manejo ● Cubierta y separador del sello del polvo 	<p>3-47</p> <p>6-3 6-31</p> <p>6-32</p> <p>6-16</p> <p>6-36</p>	 <p>THREAD LOCK SUPER "1303B" 99000-32030</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Pernos del engrane de la leva. ● 2do engranaje de transmisión. ● Perno ajeno del arrancador del clutch. ● Pernos del interruptor de posición del engranaje. 	<p>3-27</p> <p>3-44</p> <p>3-53</p> <p>3-55</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● Caja de engranajes del velocímetro ● Tambor del montaje de la rueda ● Sostenedor del pistón del freno 	<p>2-2 6-3</p> <p>6-31</p> <p>6-22</p>		 <p>THREAD LOCK CEMENT 99000-32040</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Pernos delanteros barra del interruptor de la horquilla (bifurcación)
 <p>SUZUKI MOLY PASTE 99000-25140</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Perno del pistón. ● Vástago de válvula. ● Registro de árbol de levas. ● Eje del brazo del balancín. 	<p>3-24</p> <p>3-25</p> <p>3-28</p> <p>3-28</p>	 <p>THREAD LOCK "1342" 99000-32050</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Tornillos del retenedor de cojinete del contraeje. ● Tornillos de la guía y del gatillo de la leva del cambio de marchas. ● Tornillos de montaje de la bomba del aceite de motor. ● Tornillos del serpentín. ● Tornillos de seguridad del arranque del motor. 	<p>3-44</p> <p>3-48</p> <p>3-49</p> <p>5-2</p> <p>5-11</p>
 <p>SUZUKI BOND NO.4 99000-31030</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Pernos delanteros barra del interruptor de la horquilla (bifurcación) 	<p>6-10</p>	 <p>THREAD LOCK SUPER "1305" 99000-32100</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Tuerca del rotor del magneto 	<p>3-53</p>
 <p>SUZUKI BOND No.1215 99000-31110</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Tapa cabezal del cilindro ● Superficies de acoplamiento del cárter del motor izquierdo y derecho 	<p>2-4 3-29</p> <p>3-47</p>			

PRECAUCIONES E INSTRUCCIONES GENERALES

Observar los puntos siguientes sin falla al desmontar y volviendo a montar las motocicletas.

•? Asegúrese de reemplazar los empaques, rellenos, bandas (circlips), anillos y chavetas por nuevos.

PRECAUCIÓN:

Nunca reutilice un anillo de retención (circlip) después de que se haya quitado de un eje, este debe ser desechado y un anillo de retención nuevo debe ser instalado.

Al instalar un anillo de retención nuevo, debe tener cuidado de no ensanchar aún más el boquete de lo requerido para deslizarlo sobre el eje.

Después de instalar un anillo de retención, asegúrese siempre que está colocado totalmente seguro y en su surco.

- Ajuste pernos y tuercas de diámetros de mayor a menor, y diagonalmente de adentro hacia afuera, con la torsión de ajuste especificado. Utilice las herramientas especiales donde se especifica.
- Utilice piezas genuinas y aceites recomendados.
- Cuando más de 2 personas desarrollen el trabajo en equipo, preste la atención a la seguridad entre ellos mismos.
- Después del nuevo ensamble, compruebe las piezas para ajustar la condición y la operación.
- Trate la gasolina, que es extremadamente inflamable y altamente explosiva, con excesivo cuidado.
- Nunca utilice la gasolina como solvente limpiador.

Advertencia, precaución y nota se incluyen en este manual ocasionalmente, describiendo el contenido siguiente.

ADVERTENCIA.....La seguridad personal del conductor está involucrada y la indiferencia de la información podría dar lugar a una lesión.

PRECAUCIÓN.....Para la protección de la motocicleta, la instrucción o la regla se deben seguir estrictamente.

NOTA..... Consejo para facilitar la reparación de la motocicleta es dado debajo de este encabezado.

ESPECIFICACIONES

DIMENSIONES Y PESO

Longitud total.....	1945mm
Ancho total.....	735mm
Altura total.....	1070mm
Base de la rueda.....	1265mm
Separación de tierra.....	160mm
Altura del asiento.....	750mm
Peso al vacío.....	122kg

MOTOR

Tipo.....	Enfriador de aire de cuatro tiempos OHC
Número de cilindros.....	1
Alesaje (Diámetro).....	57.0mm
Carrera.....	48.8mm
Desplazamiento del pistón.....	124cm ³
Radio de compresión.....	9.2:1
Carburador.....	MIKUNI BS26SS
Filtro de aire.....	Elemento espuma de poliuretano.
Sistema del arrancador.....	Eléctrico.
Sistema de lubricación.....	Colector de aceite húmedo.

TRANSMISIÓN

Clutch.....	Tipo húmedo de la multi-placa.
Transmisión.....	Acoplamiento velocidad constante.
Patrón del cambio de marchas.....	1- abajo, 4- arriba.
Reducción primaria.....	3.470(59/17)
Reducción final.....	3.214(45/14)
Radios del engranaje, bajo.....	3.000(33/11)
2do.....	1.857(26/14)
3ro.....	1.368(26/19)
4to.....	1.143(24/21)
Tope.....	0.957(22/23)
Cadena de transmisión.....	KMC 428H 118 Acoplamientos

ELÉCTRICO

Tipo de la ignición.....	Transistorizado
Sincronización de la ignición.....	13° B.T.D.C. bajo 1 950 r/mim
Bujía.....	32° B.T.D.C. entre 4 000-5 000 r/min
Batería.....	29.9° B.T.D.C. entre 6 000-7500 r/min
Fusible.....	34.1° B.T.D.C. sobre 9 000 r/min
Faro.....	NGK CR8E, NIPPON DENSO U24ESR-N
Luz freno de cola.....	12V 28.8kc(8Ah) 10HR
Luz direccional.....	10A, 15A
Indicador de luz direccional.....	12V 35W/35W
Luz de indicador neutral.....	12V 5W/21W
Luz del velocímetro.....	12V 21W
Luz del tacómetro.....	12V 2W. #2
Luz de la capacidad del combustible.....	12V 2W
Luz de indicador de la luz larga.....	12V 3W
Posición de la lámpara.....	12V 3W
Engrane del indicador de posición.....	12V 3W
	12V 2W
	12V 5W
	12V 2W

CHASSIS

Suspensión delantera.....	Telescópica, serpentín, humecación
Suspensión posterior.....	del aceite
Ángulo de dirección.....	Balancín humectación del aceite.
Caster.....	Resorte 5- modo ajustable.
Trail (ensayo, prueba).....	42° (derecho e izquierdo)
Radio de giro.....	64°30 J _r
Freno delantero.....	90mm
Freno posterior.....	2.1m
Tamaño neumático delantero.....	Disco.
Tamaño neumático trasero.....	Expansión interna. 80/100-18 4PR sin tubo. 90/90-18 4PR sin tubo.

CAPACIDADES

Depósito de gasolina incluyendo reserva.....	14 L
reserva.....	2.0 L
Aceite de motor.....	1100 ml
Aceite delantero de la bifurcación.....	150 ml

* Especificaciones sujetas a cambio sin previo aviso.

HORARIO DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO

La gráfica de abajo enlista los intervalos recomendados para todos los servicios periódicos requeridos necesariamente para mantener la motocicleta en operación y desarrollo óptimo y económico.

NOTA:

Servicios mas frecuentes pueden realizarse en motocicletas que se utilizan bajo condiciones extremas.

GRÁFICA DE MENTENIMIENTO PERIÓDICO

MOTOR

ARTÍCULO	Intervalo	Km	Inicial 1 000 km	Cada 4 000 km	Cada 8 000 km	Página
	Meses		5	20	40	
Batería.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 3
Tuercas cabezal del cilindro y del cilindro.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 4
Pernos y tuercas tubo de escape.			Limpiar cada 3 000 km			2• 5
Elemento de filtro de aire.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 6
Válvula de separación.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 7
Presión de la compresión.			Inspeccionar	Inspeccionar	Sustituya	2• 7
Bujía.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 8
Línea de combustible.			Sustituya cada 4 años			
Filtro de combustible.			Limpiar	•	Limpiar	2• 8
Aceite de motor.			Cambiar	Cambiar	•	2• 8
Filtro de aceite de motor.			Sustituya	Sustituya	•	2• 9
Presión del aceite.			•	Inspeccionar	•	2• 9
Filtro de la bomba del aceite.			•	•	Limpiar	2• 9
Carburador.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 10
Clutch.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 10

CHASIS

Artículo	Intervalo	Km	Inicial 1 000 km	Cada 4 000 km	Cada 8 000 km	Página
	Meses		5	20	40	
			Inspeccionar y limpiar cada 1 000 km			2• 11
Cadena de transmisión.			Inspeccionar	Inspeccionar		2• 12
Frenos.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 12
Manguera del freno.			Sustituya cada 4 años			
Líquido de frenos.			Cambiar cada 2 años			2• 12
Neumáticos.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 15
Dirección.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 16
Aceite de la horquilla delantera.			Cambiar	•	Cambiar	2• 16
Pernos y tuercas del chasis.			Inspeccionar	Inspeccionar	•	2• 17

GRÁFICA DE LA LUBRICACIÓN

El horario de mantenimiento, que sigue, se basa en esta filosofía. Es medido el tiempo por la indicación del odómetro, y calculado para alcanzar la última meta del mantenimiento de la motocicleta de la manera más económica.

Artículo	Intervalo	Inicial y Cada 6 000 km	Cada 12 000 km
	Km Meses		
Cable de la válvula reguladora.		Aceite del motor.	•
Ajuste de la válvula reguladora.		-	Grasa
Cable del clutch.		aceite del motor.	•
Cable del velocímetro.		-	Grasa
Caja de engranajes del velocímetro.		-	Grasa
Cable del tacómetro.		-	Grasa
Cadena de transmisión.		-	Aceite del motor cada 1 000 kilómetros
Pedal de freno.		grasa o aceite.	•
Árbol de levas del freno.		-	Grasa
Cojinetes del vástago de dirección.		Grasa cada 2 years o 20 000 km	
Cojinetes del balancín.			

ADVERTENCIA:

Tenga cuidado de no aplicar demasiada grasa al árbol de levas del freno. Si la grasa se aloja en las guarniciones, como resultado el freno se patinará.

Lubrique las partes expuestas al óxido, con cualquier aceite de motor o grasa siempre que la motocicleta haya sido operada bajo condiciones de lluvia o humedad. Antes de lubricar cada parte, limpie cualquier señal de óxido así como grasa, aceite o suciedad.

PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO

Esta sección describe los procedimientos del servicio para cada sección del mantenimiento periódico.

BATERÍA

Inspección inicial 1 000 kilómetros y cada 4 000 kilómetros

- La batería se debe quitar para comprobar el nivel del electrolito y la gravedad específica.
- Quite la cubierta derecha del cuadro.
- Quite el cable \ominus de la terminal de la batería.
- Quite el cable \oplus de la batería.
- Quite la batería del cuadro.
- Compruebe el nivel de electrolito y la gravedad específica.

Agregue agua destilada, como sea necesaria, para guardar la superficie del electrolito sobre la línea DE NIVEL INFERIOR (1) pero no sobre la línea DE NIVEL SUPERIOR (2).

Para comprobar gravedad específica, utilice un hidrómetro para determinar la condición de la carga

Hidrómetro	09900-28403
Gravedad específica estándar	1.28 at 20°C

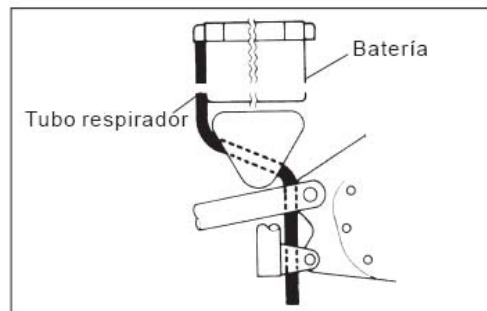
Una lectura de S.G. de 1,22 (en 200C) o por debajo significa que la batería necesita recargarse: quitarla y cargarla en el recargador. Cargar la batería en el lugar puede descomponer el regulador/rectificador.

- Para instalar la batería, invierta el procedimiento descrito arriba.

ADVERTENCIA:

Al instalar los cables de la batería, fije \oplus primero y \ominus después.

- Cerciórese de que el tubo respirador esta correctamente ajustado y sin ningún daño y colocado como se muestra en la figura.



TUERCAS CABEZAL DEL CILINDRO Y CILINDRO, PERNOS Y TUERCAS TUBO DE ESCAPE.

Inspección inicial 1 000 kilómetros y cada 4 000 kilómetros

TUERCAS CABEZAL DEL CILINDRO

- Quite el asiento y el tanque de gasolina (referencia página 3-2).
- Quite los casquillos izquierdos y derechos de la tapa del cabezal del cilindro, después de quitar el cable del tacómetro (referencia página 3-5).
- Quite la tapa del cabezal del cilindro (referencia página 3-8).
- Ajustar las cuatro tuercas de 10mm (1) y dos tuercas 6mm (2) a la torsión especificada con una llave de tuercas, cuando el motor este frío.

Ajuste de torsión	10 mm	25••• N _o ,m (2.5••.5 kg _o ,m)
	6 mm	7• 11 N _o ,m (0.7• 1.1 kg _o ,m)

- Al instalar la tapa del cabezal del cilindro, aplicar SUZUKI No.1215 a la superficie acoplada al cabezal del cilindro (referencia página 3-29).

SUZUKI BOND No.1215	99000-31110
---------------------	-------------

TUERCAS DEL CILINDRO.

- Ajuste las dos tuercas de 6 mm (3) a la torsión especificada.

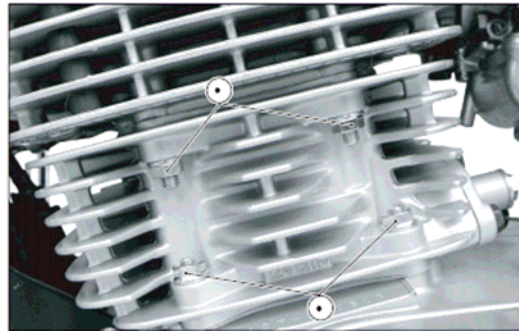
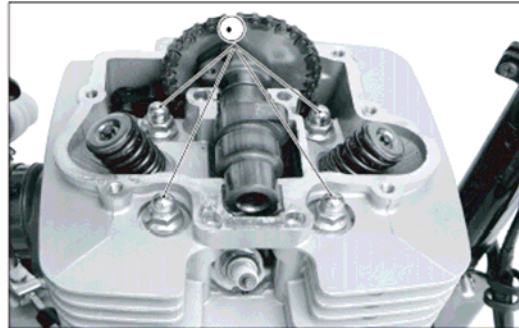
Ajuste de torsión	7• 11 N _o ,m (0.7• 1.1 kg _o ,m)
-------------------	--

PERNOS TUBO DE ESCAPE Y PERNO DE LA ABRAZADERA Y DE EL SILENCIADOR (MOFLE)

Ajustar los pernos del tubo de escape (4) y la abrazadera del silenciador (mofle) (5) a la torsión especificada.

Ajuste de la torsión

Pernos del tubo de escape y perno de la abrazadera del silenciador (mofle)	9• 12 N _o ,m (0.9• 1.2 kg _o ,m)
--	--



ELEMENTO DE FILTRO DE AIRE

Limpie cada 3 000 kilómetros

Si el filtro de aire está atascado con polvo, la resistencia de entrada será incrementada con una resultante disminución en la potencia de salida y un incremento en el consumo de combustible.

Inspeccione y limpie el elemento de la manera siguiente.

- Quite la tapa izquierda del cuadro.
- Quite los tornillos y sacar el elemento del filtro de aire ensamblado.
- Separe el elemento de espuma de poliuretano del elemento del cuadro.

NOTA:

Cuando se instale la tapa de la caja del filtro de aire, colocar la marca "UP" hacia arriba.



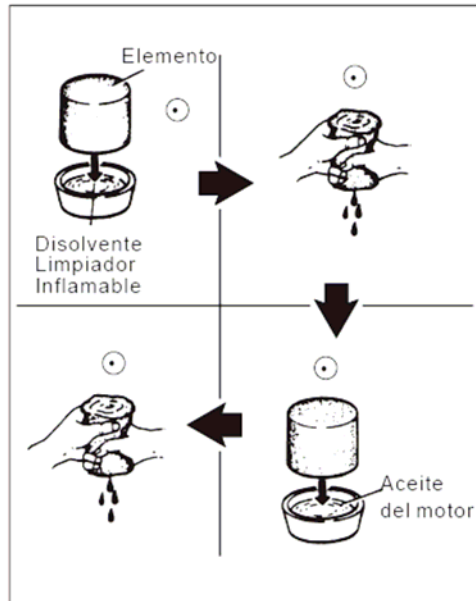
- Llene una bandeja de lavado de un tamaño apropiado con un solvente limpiador no flamable. Sumerja el elemento en este solvente y lávelo hasta que quede limpio.
- Comprima y saque el solvente del elemento lavado presionándolo entre las palmas de ambas manos.
- Sumerja el elemento en aceite de motor, y exprima el aceite del elemento dejándolo levemente humedecido con el aceite.

NOTA:

No tuerza o exprima el elemento porque se rasgará o las celdas individuales del elemento serán dañadas.

PRECAUCIÓN:

Examine el elemento cuidadosamente para saber si hay rasgones, costuras rasgadas, etc. Si se observa alguno de estos daños, sustituya el elemento.



VÁLVULA SEPARADORA

Inspección inicial 1 000 km y Cada 4 000 km

Resultados excesivos en la válvula separadora en el ruido de la válvula y resultados insuficientes en la válvula separadora en el daño de la válvula y reducción de potencia. En las distancias indicadas arriba, inspeccionar y ajustar la separación en la siguiente especificación.

El procedimiento para ajuste de la válvula separadora es como sigue:

- Remover el asiento y el tanque de combustible.
- Remover el cable del tacómetro.
- Remover la tapa izquierda del cabezal del cilindro.
- Remover la tapa derecha del cabezal del cilindro.
- Remover la bujía, cápsulas de las válvulas de inspección (1), y la clavija de la válvula de acoplamiento (2).
- Remover el tapón de la tapa de magneto (3) y girar el rotor del magneto con una llave de 14 mm para colocar el pistón a (TDC) a la compresión de la carrera (velocidad).
(Girar el rotor hasta la línea "I" sobre el rotor alineado con el centro del agujero del cigüeñal).
- Insertar la llave calibradora del vástago de la válvula y ajustar el tornillo sobre el balancín.

Calibrador	09900-20803
------------	-------------

Especificaciones válvula separadora

IN.	0.04•0.07 mm
EX.	0.13•0.18 mm

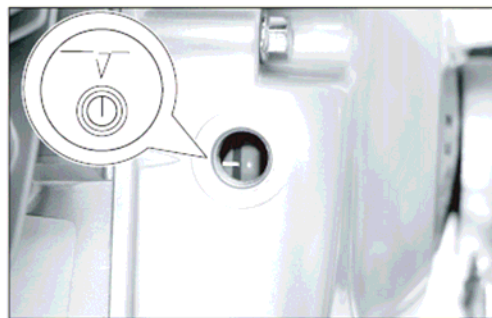
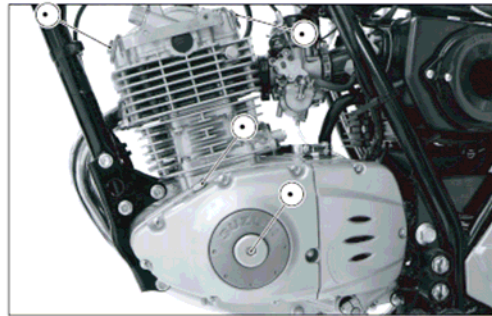
- Si la separación está fuera de especificación, ponerla dentro del rango especificado usando la herramienta especial.

Varilla ajuste de conducción	09917-13210
------------------------------	-------------

- Reinstale la bujía, las tapas de la válvula de inspección, tapones del cabezal del cilindro, cable del tacómetro, clavija de válvula de acoplamiento y tapón tapa del magneto.

NOTA:

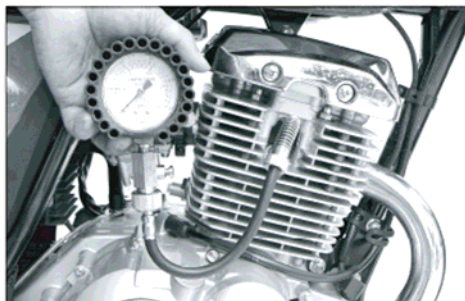
La válvula de separación deberá chequearse cuando la máquina esté fría. Ambas válvulas de entrada y salida deberán ser chequeadas y ajustadas cuando el pistón este en Top - Dead-Center (TDC) a la compresión de la carrera.



PRESIÓN DE LA COMPRESIÓN

Inspección inicial 1 000 kilómetros cada 4 000 kilómetros

Referencia página 3-1.

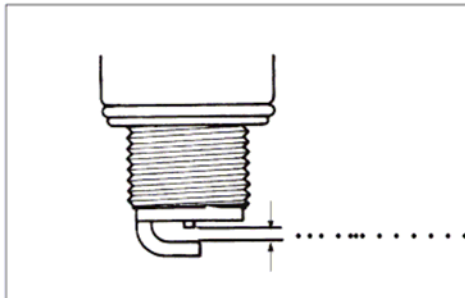
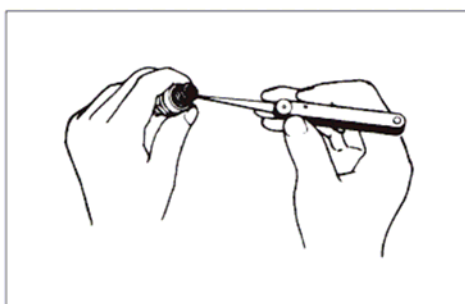


BUJÍA

Inspección inicial 1 000 kilómetros y cada 4 000 kilómetros substituya cada 8 000 kilómetros

Quite los depósitos de carbón con un alambre o un perno y ajuste el boquete de la bujía a 0,7-0,8 milímetros, midiendo con un calibre de grosor.

Al quitar depósitos de carbón, asegúrese observar el aspecto de la bujía, observando el color de los depósitos de carbón. El color observado indica si la bujía estándar es conveniente o no. Si la bujía estándar está húmeda, una bujía más caliente deberá ser utilizada. Si la bujía estándar es apta para el recalentamiento (porcelana en apariencia blanqueada), substituya con una más fría.



NOTA:

La bujía tipo "R" establecida bajo algunas especificaciones significa que el resistor está localizado en el centro del electrodo para prevenir el ruido de radio.

Tipo caliente	NGK CR7E NIPPON DENSO U22ESR-N
Estándar	NGK CR8E NIPPON DENSO U24ESR-N
Tipo frío	NGK CR9E NIPPON DENSO U27ESR-N

LÍNEA DE COMBUSTIBLE

Inspección inicial 1 000 kilómetros y cada 4 000 kilómetros sustituya cada cuatro años.

Examine la línea y las conexiones de combustible para saber si hay daño y derrame de combustible.

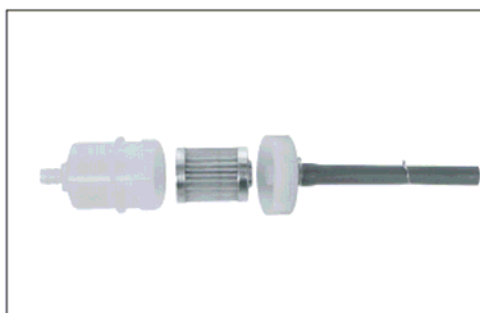
Si se encuentran algunos defectos, la línea de combustible debe ser substituida.



FILTRO DE COMBUSTIBLE

Limpeza inicial 1 000 kilómetros y cada 8 000 kilómetros

Si el filtro de combustible está sucio con sedimento, el combustible no fluirá suavemente y la pérdida en energía del motor puede resultar. Limpie el filtro con el solvente no flamable.

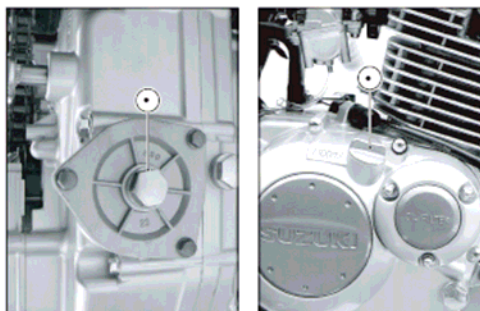


ACEITE DE MOTOR

Cambio inicial 1 000 kilómetros y cada 4 000 kilómetros

El aceite se debe cambiar con el motor caliente. El procedimiento es como sigue:

- Levante la motocicleta por el soporte del centro.
- Drene el aceite quitando el tapón de desagüe (1) y el tapón de relleno (2).
- Remueva el tapón de desagüe (1) con seguridad y agregue el aceite nuevo a través del filtro. La máquina tiene una capacidad aproximada de 1100 ml de aceite. Utilice 10W/40 viscosidad de aceite bajo clasificación del API de SF o de SG.
- Encienda el motor y permita que funcione por varios segundos a la velocidad en ralentí.
- Apague la máquina y espere cerca de un minuto. Entonces compruebe el nivel de aceite en la ventana del nivel de aceite (3). La motocicleta debe estar en una posición llana, vertical para la medida exacta. Si el nivel está debajo de la marca "L", agregue aceite hasta que el nivel alcance la marca "F".



FILTRO DE ACEITE DE MOTOR

Reemplazo inicial 1 000 kilómetros y cada 4 000 kilómetros

Substituya el filtro de aceite de la manera siguiente:

- Drene el aceite de motor quitando el tapón de desagüe.
- Quite los tres tornillos que aseguran la tapa de filtro.
- Saque el casquillo, y saque el filtro.
- Substituya el filtro por un nuevo.
- Antes de la instalación del filtro, asegúrese que el empaque (1) esté instalado correctamente.
- Antes de poner la tapa del filtro, asegúrese que el resorte del filtro (2) y el empaque (3) estén instalados correctamente.
- Substituya la tapa de filtro y apriete los tornillos con seguridad.
- Vierta aceite de motor y compruebe el nivel.

NOTA:

Vierta aprox. 1.150 ml de aceite de motor dentro de la máquina sólo en el cambio de aceite y substituyendo el filtro de aceite al mismo tiempo.

Al realizar la revisión del motor, la cantidad de aceite para rellenar será de 1.350 ml.

PRECAUCIÓN:

Al volver a montar el filtro de aceite, asegúrese de comprobar que el filtro de aceite esté instalado según se muestra en la ilustración. Si el filtro es instalado incorrectamente, la máquina puede resultar seriamente dañada.

PRESIÓN DEL ACEITE

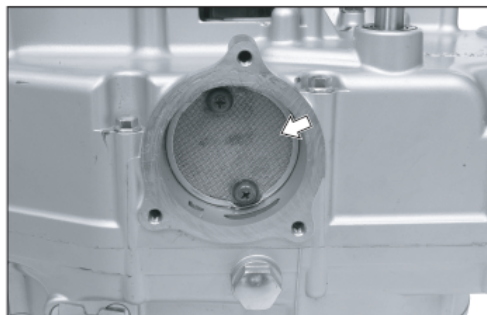
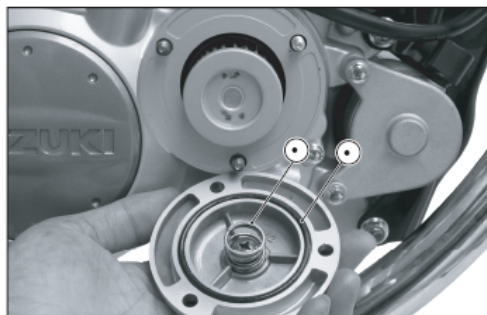
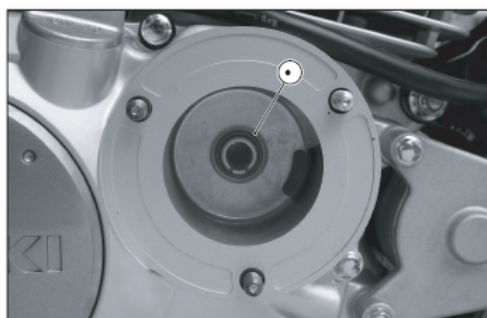
Examine cada 4 000 kilómetros

Referencia página 3-1.

FILTRO DEL COLECTOR DE ACEITE

Limpie cada 8 000 kilómetros

Limpie la pantalla de filtro del colector de aceite para quitar cualquier materia extraña que se pueda alojar allí. Examine la pantalla para asegurar que está libre de cualquier señal de daño.



CARBURADOR

Inspección inicial 1 000 kilómetros y cada 4 000 kilómetros

AJUSTE EN RALENTÍ

NOTA:

Haga este ajuste cuando el motor este caliente.

- Encienda el motor y fije su velocidad en dondequiera entre 1 300 y 1 500 r/min dando vuelta al tornillo de la válvula reguladora (1).

Velocidad del motor en ralentí	1400. ±100r/min
--------------------------------	-----------------

JUEGO DEL CABLE DE LA VÁLVULA REGULADORA

Debe haber 0,5-1,0 milímetros de juego (A) en el cable de la válvula reguladora. Para ajustar el juego del cable de la válvula reguladora.

- Tensar el cable de la válvula reguladora para comprobar la cantidad de juego.
- Afloje las dos tuercas de fijación (2) y dé vuelta al ajustador (3) adentro o hacia fuera hasta que se obtiene el juego especificado.
- Asegure las tuercas de fijación mientras que sostiene el ajustador en el lugar.

Juego de cables de la válvula reguladora (A)	0.5• 1.0 mm
--	-------------

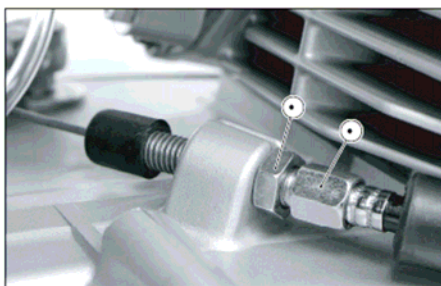
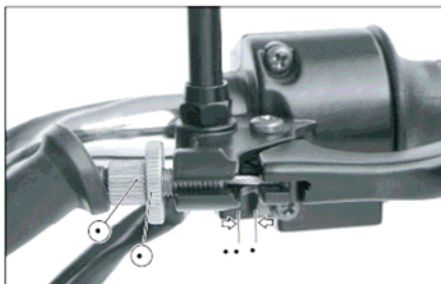
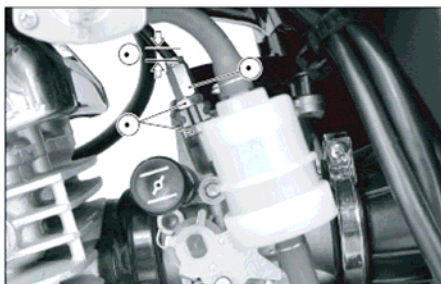
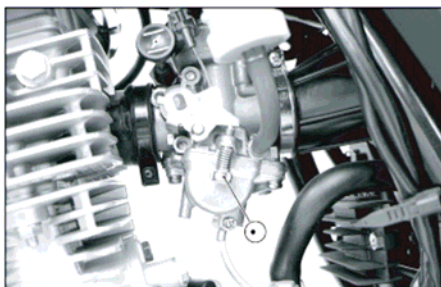
CLUTCH

Inspección inicial 1 000 kilómetros y cada 4 000 kilómetros

El juego del embrague debe ser de 4 milímetros conforme al nivel de la palanca del embrague antes de que el embrague comience el desengranaje. Si el juego en el embrague es incorrecto, ajústelo de la manera siguiente:

- Afloje la tuerca de fijación (1) y atornille el ajustador (2) en la palanca del embrague.
- Afloje la tuerca de fijación del ajustador del cable del embrague (3).
- Dé vuelta al ajustador del cable del embrague (4) adentro o hacia fuera para adquirir el juego especificado.
- Apriete la tuerca de fijación mientras sostiene el ajustador en posición.

El cable del embrague deberá lubricarse con un aceite ligero siempre que este sea ajustado.



CADENA DE TRANSMISIÓN

Examine y limpie cada 1 000 kilómetros

Examine visualmente la cadena de transmisión para saber si esta en las malas condiciones abajo enumeradas. (levante la rueda posterior poniendo el soporte del centro, y dé vuelta a la rueda posterior lentamente cuando la transmisión este en NEUTRAL)

1. Pernos flojos.
2. Rodillos dañados.
3. Acoplamientos oxidados
4. Acoplamientos torcidos
5. Desgaste excesivo.

Si se encuentran algunos defectos, la cadena de transmisión debe ser substituida.

- Lave la cadena con keroseno. Si la cadena tiende a oxidarse más rápidamente, el intervalo debe ser acortado.
- Después de lavar y de secar la cadena, lubríquela con aceite lubricante o aceite de engranaje SAE # 90.

Cheque la cadena impulsora para saber si hay desgaste y ajuste la tensión de la cadena como sigue:

- Afloje la tuerca del eje(1) después de sacar la chaveta (2) y afloje la tuerca de fijación (3).
- Ajuste la cadena impulsora cuidadosamente apretando el ajustador (4).

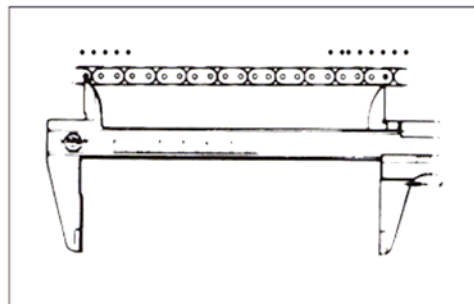
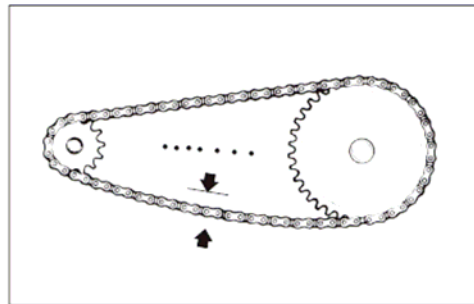
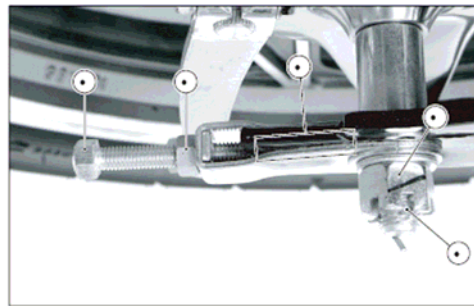
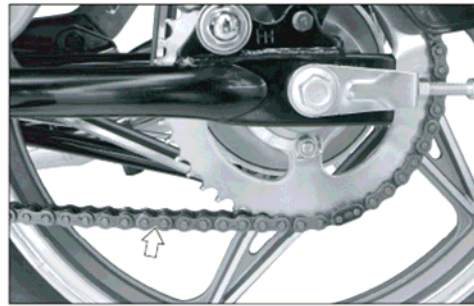
HOLGURA DE CADENA

- Afloje el ajustador (4) hasta que la cadena tenga 10-20 milímetros de holgura en el centro entre el motor y los piñones posteriores.
- La marca (5) en ambos ajustadores de la cadena debe estar en la misma posición respecto a la escala para asegurarse de que las ruedas delanteras y posteriores están alineadas correctamente.
- Después de ajustar la cadena de transmisión, apriete la tuerca de fijación (3) y la tuerca del eje(1) y asegúrela con la chaveta (2). Utilice siempre una chaveta nueva.

DESGASTE DE CADENA

Cuente 21 pernos en la cadena y mida la distancia entre uno y otro. Si la distancia excede de 259,4 milímetros, la cadena debe ser substituida.

	LÍMITE DE SERVICIO
Longitud de la cadena impulsora 20	259.4 mm



FRENOS

Inspección inicial 1 000 km y cada 4 000 km
Reemplazar la manguera del freno cada 4 años.

Cambiar líquido para frenos cada 2 años.

FRENO DELANTERO

Nivel líquido de freno

- Levante la motocicleta por el soporte central y coloque el manillar en forma recta.
- Cheque el nivel del líquido de frenos por medio de la observación del límite mas bajo en el recipiente del líquido de frenos.
- Cuando el nivel este por debajo de la línea de límite mas bajo, rellenar con líquido de frenos que cubra la siguiente especificación.

Especificación y Clasificación	DOT3, DOT4
--------------------------------	------------

LÍQUIDO P/FRENOS SUZUKI	99000-23021
-------------------------	-------------

PRECAUCIÓN

EL sistema de frenos de esta motocicleta es llenado con líquido de frenos base-glycol.No use o mezcle diferentes tipos de líquido como los de base-silicon y base-petróleo para rellenar el sistema, de lo contrario serios daños pueden ser causados.No use líquido de frenos de recipientes viejos o sin sello. Nunca reuse líquido sobrante de anteriores servicios y almacenado por largo tiempo.

.ADVERTENCIA:

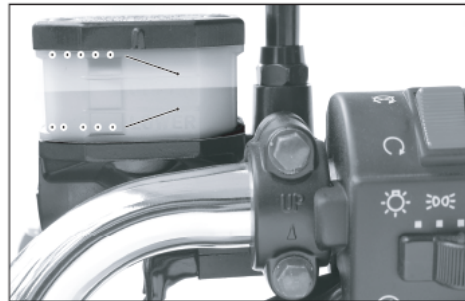
Sí el líquido de frenos gotea, interferirá con la seguridad e inmediatamente decolorará las superficies pintadas.

Cheque la manguera del freno que no tenga grietas y que las uniones no tengan fuga antes de montar la motocicleta.

COJINETES DEL FRENO

¡Checar el desgaste de los cojinetes del freno.

Cambiar los cojinetes por unos nuevos cuando esto sea necesario. (referencia página 6-20)



Purga de aire en el circuito del líquido de frenos.

El aire atrapado en el circuito del líquido actúa como un amortiguador para absorber gran parte de la presión desarrollada por el cilindro maestro y esto interfiere con el funcionamiento total de frenado. La presencia de aire se indica por un "esponjamiento" de la palanca del freno y también por una caída en la fuerza del frenado. Considerando el peligro al cual dicho aire atrapado expone a la máquina y al conductor, es necesario que antes de remontar el freno y reparar el sistema de frenos a condiciones normales, el circuito de líquido de frenos sea purgado de la siguiente manera:

Llene el recipiente del cilindro maestro hasta la línea del nivel "HIGH". Cambie el tapón del

- recipiente para prevenir la entrada de suciedad.
- Conecte un tubo a la válvula de purga e inserte el otro extremo del tubo en el receptáculo.

Válvula de purga Tuerca de ajuste	7.9 N _c ·m (0.7•0.9 kg _s ·m)
--------------------------------------	---

- Apriete y suelte la palanca del freno varias veces en sucesión rápida, y apriete la palanca totalmete sin soltarla. Afloje la válvula de purga girándola un cuarto de manera que el líquido de frenos corra dentro del receptáculo; éste quitará la tensión de la palanca del freno causando esto al apretar el manillar. Entonces cierre la válvula, bombeando y apretando la palanca, y abrir la válvula. Repetir el proceso hasta que el líquido fluya dentro del receptáculo no permitiendo la formación de burbujas de aire.

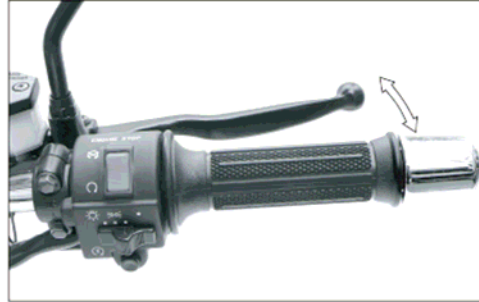
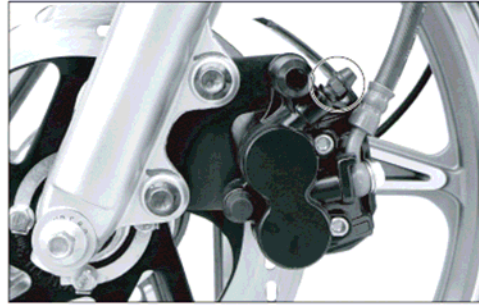
NOTA:

Rellenar el recipiente del líquido de frenos como sea necesario mientras se purga el sistema de frenos. Asegúrese de que siempre haya algo de líquido visible en el recipiente.

- Cierre la válvula de purga y desconecte el tubo. Llene el recipiente a la línea del nivel "HIGH"

PRECAUCIÓN:

Maneje el líquido de frenos con cuidado: el líquido reacciona químicamente con pintura, plásticos, materiales de caucho, etc.



FRENO TRASERO

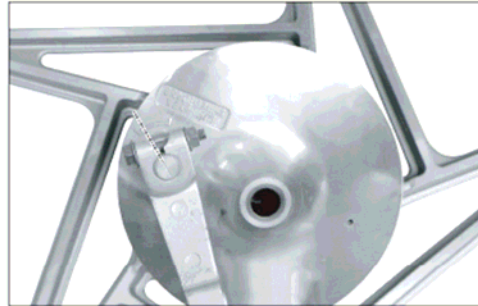
Colocar el pedal del freno a una posición de aprox. 10 mm (atrás del cuadro). Esto se efectúa girando el tope del pedal del freno (1) después de quitar los dos tornillos y la tapa derecha. Asegúrese de ajustar la tuerca después de colocar el perno.

Altura freno trasero ⊕	10 mm
------------------------	-------



Límite de uso guarnición del freno

Esta motocicleta está equipada en el freno trasero con un indicador de límite de uso de la guarnición del freno. Como se muestra en la ilustración de la derecha, el desgaste de la guarnición en condiciones normales, es una línea extendida de la marca del indicador sobre el árbol de levas del freno la cual deberá estar dentro del rango esbozado en el panel del freno. Para checar el desgaste de la guarnición del freno, seguir los siguientes pasos:



La marca de la línea de extensión del indicador está dentro del rango.

- Primero cheque si el sistema del freno está propiamente ajustado.
- Mientras el freno está en operación, checar para ver que la línea de extensión de la marca del índice(indicador) está dentro del rango del panel del freno.
- Si la marca del indicador está fuera del rango como se muestra en la ilustración de la derecha, la aleación de la zapata del freno deberá ser cambiada para asegurar una operación sin riesgo.



La marca de la línea de extensión del indicador está fuera del rango.

NEUMÁTICOS

Inspección inicial 1000km y cada 4000 km

NEUMÁTICO

Inspeccionar el daño y desgaste de los neumáticos; y checar la profundidad de la pisada como se muestra. Cambiar un neumático dañado o excesivamente gastado. Un neumático con el desgaste de la pisada por debajo del límite(en términos de profundidad de pisada)deberá ser cambiado.



LÍMITE DE SERVICIO PROFUNDIDAD PISADA DEL NEUMÁTICO

Delantero	1.6 mm
Trasero	1.6 mm

Checar la presión del neumático, y examinar la válvula para ver si hay evidencia de salida de aire.

PRESIÓN DEL NEUMÁTICO

Inflación fría Presión del neumático	Conducción normal			
	Unitario		Doble	
	kPa	kg/cm ²	kPa	kg/cm ²
Delantero	175	1.75	175	1.75
Trasero	200	2.00	225	2.25

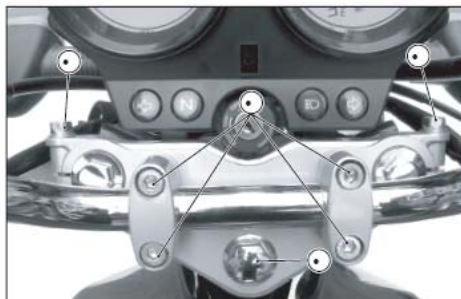
DIRECCIÓN

Inspección inicial 1000 km y cada 4000 km

Los cojinetes del vástago de dirección deben ser ajustados propiamente para lograr un giro suave del manillar y una conducción segura.

La dirección demasiado dura impide el movimiento suave del manillar.

La dirección que está demasiado floja causará vibración y daño a los cojinetes de la dirección. Checar para ver si no hay juego en el aditamento de la horquilla delantera.



Si se encuentra juego, realizar el ajuste de los cojinetes de dirección, como se describe en las págs. 6-16 de este manual.

Ajuste de torsión

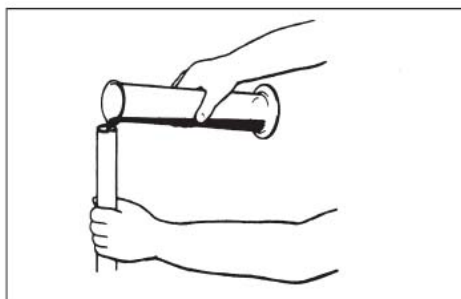
ARTÍCULO		N _e \ m	kg _e \ m
Ⓐ	Pernos abrazadera de manillar	12 \ 20	1.2 \ 2.0
Ⓑ	Pernos cabezal de la dirección	35 \ 55	3.5 \ 5.5
Ⓒ	Perno abrazadera superior horquilla delantera	20 \ 30	2.0 \ 3.0
Ⓓ	Perno abrazadera inferior horquilla delantera	25 \ 35	2.5 \ 3.5



ACEITE HORQUILLA DELANTERA

Cambiar cada 8 000 km

- Quitar horquilla delantera (ver págs. 6-4)
- Dejar fuera el aceite de la horquilla (págs. 6-8)
- Verter la cantidad específica de aceite del tope del tubo de entrada

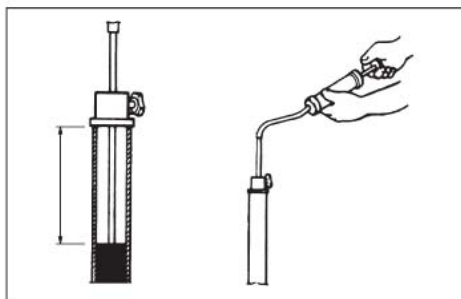


Cantidad especificada (cada tubo)	150 ml
-----------------------------------	--------

Especificación	Aceite de la horquilla # 10
----------------	-----------------------------

Ajuste de torsión

Artículo	N _e \ m	kg _e \ m
Tapa tope de la horquilla	15 \ 30	1.5 \ 3.0
Perno abrazadera superior horquilla delantera	20 \ 30	2.0 \ 3.0
Perno abrazadera inferior horquilla delantera	25 \ 35	2.5 \ 3.5

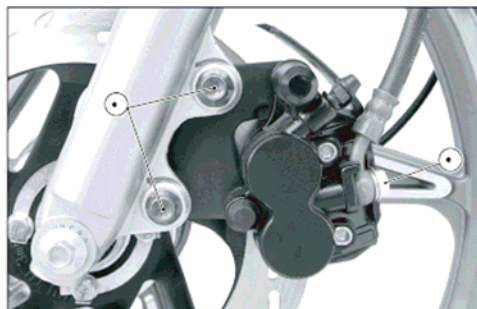


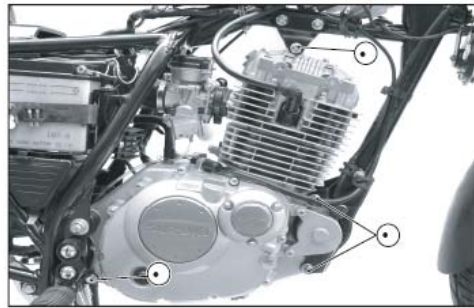
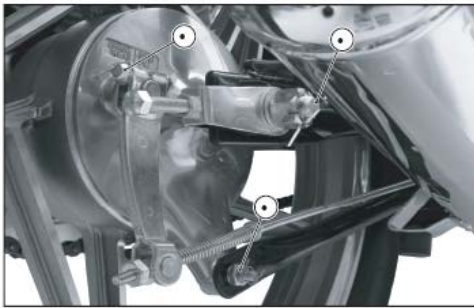
MONTAJE DE TUERCAS Y PERNOS CHASIS Y MOTOR

Inspección inicial 1000 km y cada 4000 km

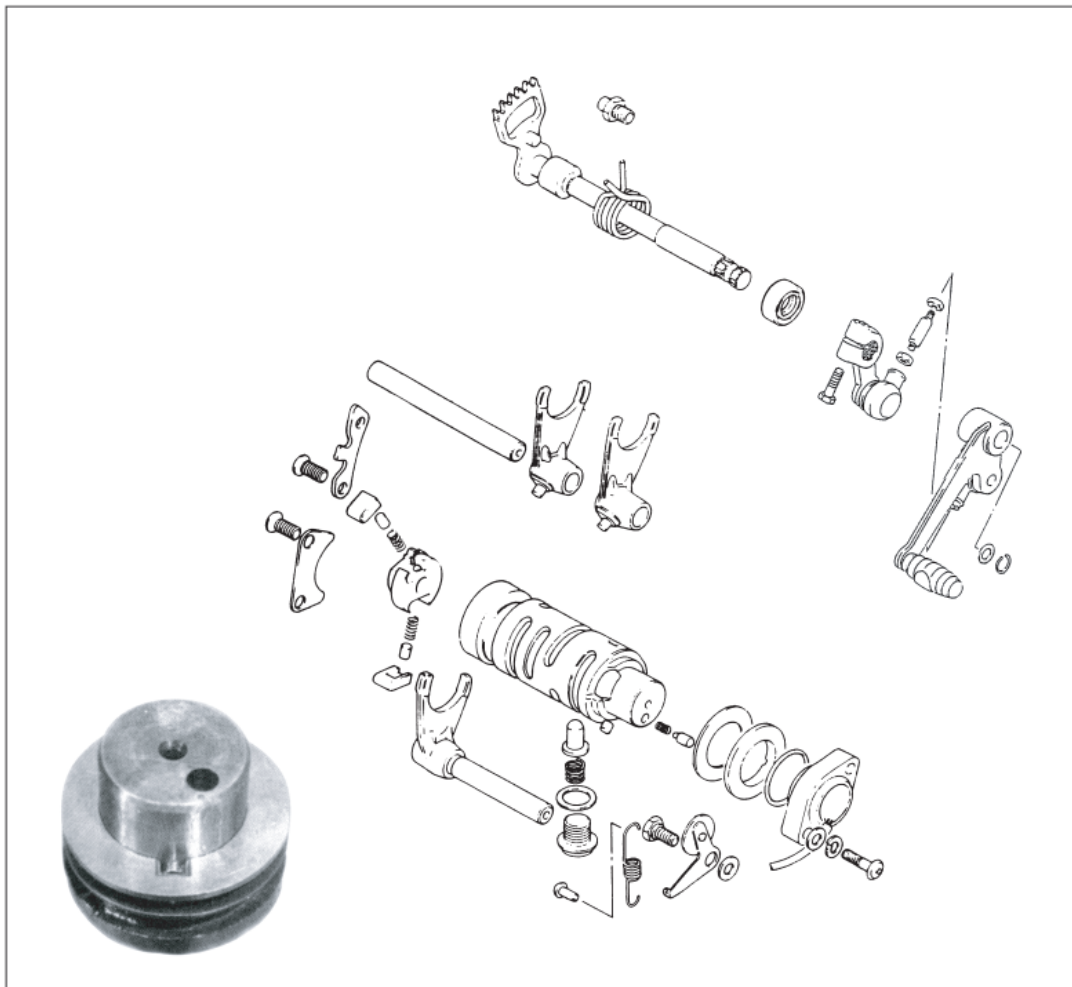
Las tuercas y los pernos enlistados son partes importantes y deben estar en buenas condiciones para su seguridad. Deben ser reajustados conforme sea necesario, a la torsión específica con llave de tuercas.

ARTÍCULO		N.º, m	kg.·m
1	Tuerca eje delantero	36·52	3.6·5.2
2	Perno calibrador	25·40	2.5·4.0
3	Perno de unión manguera del freno	25·35	2.5·3.5
4	Perno cilindro maestro	5·8	0.5·0.8
5	Tuerca pivote del balancín	50·80	5.0·8.0
6	Tuerca de ensamble amortiguador trasero	20·30	2.0·3.0
7	Tuerca eje trasero	50·80	5.0·8.0
8	Perno de unión torsión trasera	10·15	1.0·1.5
9	Perno de unión manguera del freno	5·8	0.5·0.8
Ⓐ	Perno montaje del motor	Ⓐ 37·45	3.7·4.5
Ⓑ		Ⓑ 28·34	2.8·3.4

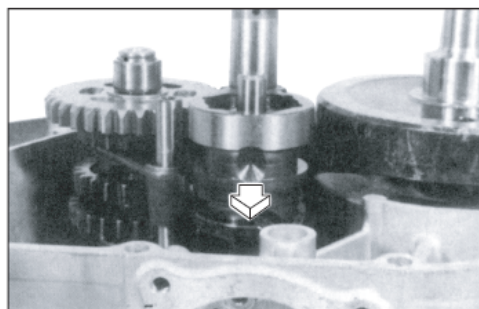




ENGRANAJE DESPLAZAMIENTO DE LEVA Y HORQUILLA

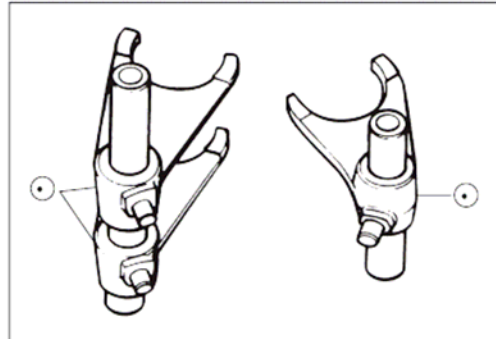


- Coloque el desplazamiento del engranaje de leva en la caja del cigüeñal. Coloque la leva según lo demostrado en la fig. para poder instalar el desplazamiento del engranaje de la horquilla fácilmente.

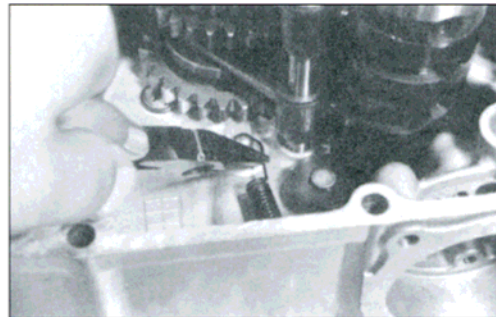


NOTA:

Dos clases de desplazamiento de engrane de la horquilla (1) y (2) son usadas. Son muy parecidas en apariencia externa y configuración. Examine cuidadosamente la ilustración para instalar correctamente posiciones y direcciones.



- Después de que han sido colocados el tope de la leva y el desplazamiento del engranaje de la horquilla, enganchar el resorte tope de la leva sobre la caja del cigüeñal.



CAJA DEL CIGÜEÑAL

Cuando se reensamble la caja del cigüeñal poner atención a lo siguiente.

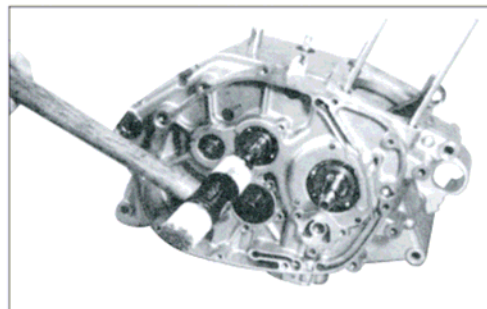
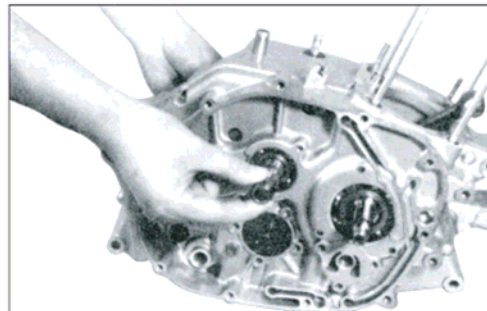
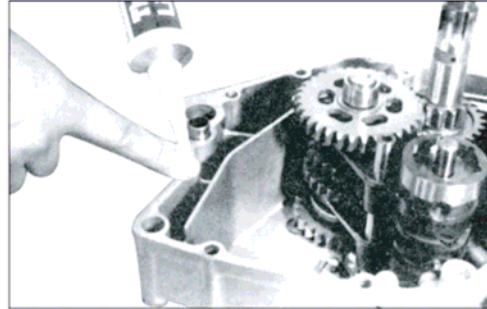
- Cubrir con SUZUKI SUPER GREASE "A" el borde de los sellos del aceite.
- Remover materiales de sellador en las superficies colocadas en las mitades derecha e izquierda de la caja del cigüeñal y remover firmemente restos de aceite.
- Colocar los pernos de pinza en la mitad izquierda.
- Aplicar aceite de motor al extremo mayor de la biela cigüeñal y a todas las partes del engranaje de transmisión.

Aplicar uniformemente SUZUKI BOND No.1215 (99000-31110) a la superficie de la mitad izquierda del la caja del cigüeñal, y después esperar unos minutos, colocar la mitad derecha en la mitad izquierda.

SUZUKI SUPER GREASE "A"	99000-25010
SUZUKI BOND No.1215	99000-31110

- Después de que los pernos de la caja del cigüeñal han sido ajustados, checar si el eje de dirección y el contraeje giran suavemente.

- Si una gran resistencia cae en la rotación, tratar de liberar los ejes golpeando el eje de dirección o el contraeje con un martillo de plástico como se muestra en la figura.

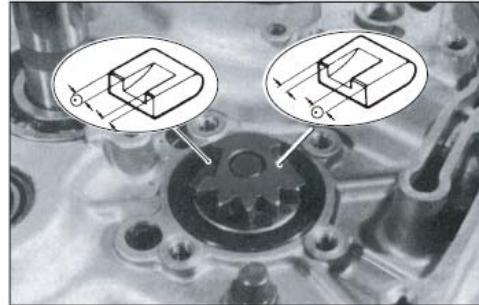


DESPLAZAMIENTO ENGRANAJE LEVA DE DIRECCIÓN

Cuando se instalen los gatillos de engranaje de desplazamiento dentro del engranaje de la leva de dirección. El hombro grande Ⓐ debe dar la cara hacia el exterior como se muestra.

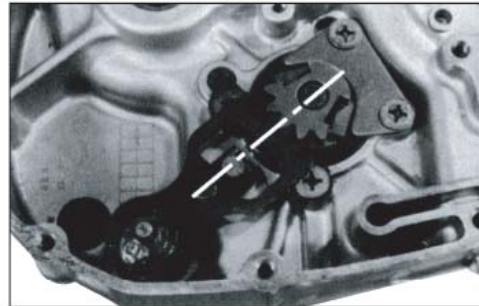
- en seguida, instalar guía de leva y elevador del trinquete, aplicar una pequeña cantidad de THREAD LOCK "1342" a las partes enroscadas de los tornillos de seguridad.

THREAD LOCK "1342"	99000-32050
-----------------------	-------------



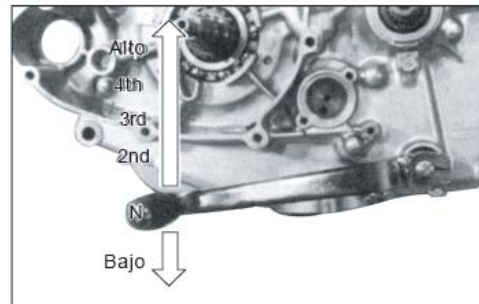
EJE DESPLAZAMIENTO DEL ENGRANAJE

- Instalar el engranaje del eje de desplazamiento. Unir los dientes del centro del engranaje sobre el eje de desplazamiento con los dientes del centro sobre el engranaje de tracción como se muestra.



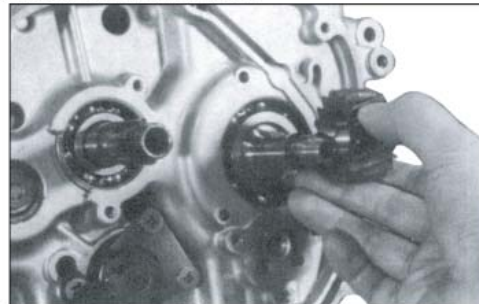
NOTA:

Después de que el engranaje de la leva de dirección, la leva guía, engranaje eje de desplazamiento y tope leva neutral han sido cambiados, confirmar que el cambio es normal mientras se gira el contra eje y el eje de dirección. Si el cambio del engranaje no se obtiene, significa que el ensamble de los engranes o la instalación del engrane de desplazamiento de la horquilla es incorrecto si este es el caso, desarme y localice el error.



ENGRANE DIRECCIÓN PRIMARIA Y BOMBA DEL ACEITE

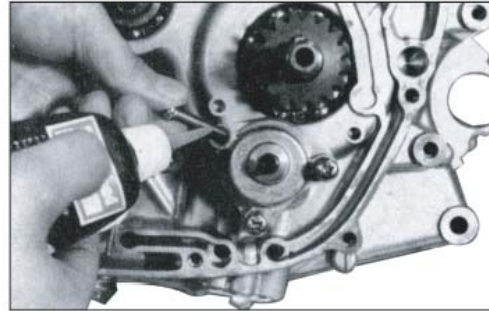
- Coloque la llave en la ranura de la llave del cigüeñal, e instale el engranaje de dirección primaria.



- Antes de montar la bomba del aceite, aplicar aceite de motor a las superficies lisas de la caja, rotor exterior, rotor interior y eje.
- Aplicar una pequeña cantidad de THREAD LOCK "1342" a las partes roscadas de los tornillos de montaje de la bomba de aceite.

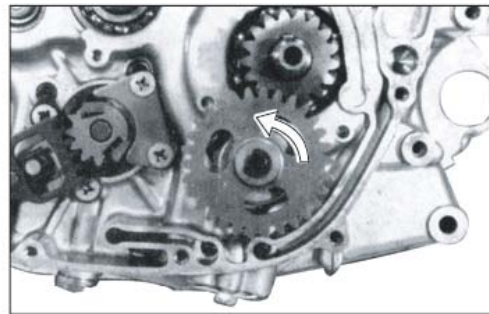
THREAD LOCK "1342"	99000-32050
-----------------------	-------------

- Ajustar los tornillos de montaje de la bomba de aceite.



NOTA:

Después de montar la bomba del aceite en la caja del cigüeñal, girar el engranaje de la bomba con la mano para ver si gira suavemente.



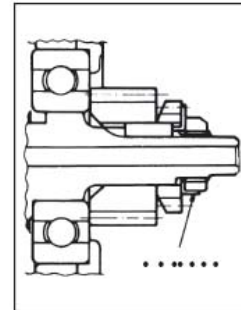
- Después de checar la bomba del aceite, instalar el engranaje de dirección, seguro de volandera y tuerca, ajustarlos con una llave de tuercas a la torsión especificada doblando hacia arriba la volandera.

Sostén de biela	09910-20116
-----------------	-------------

NOTA:

Esta es una tuerca de rosca de mano derecha

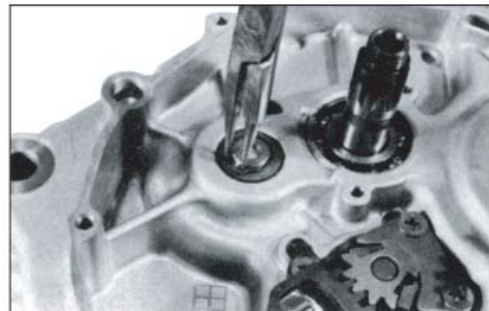
Ajuste de torsión	40•60 N _o ·m (4.0•6.0 kg _o ·m)
-------------------	---

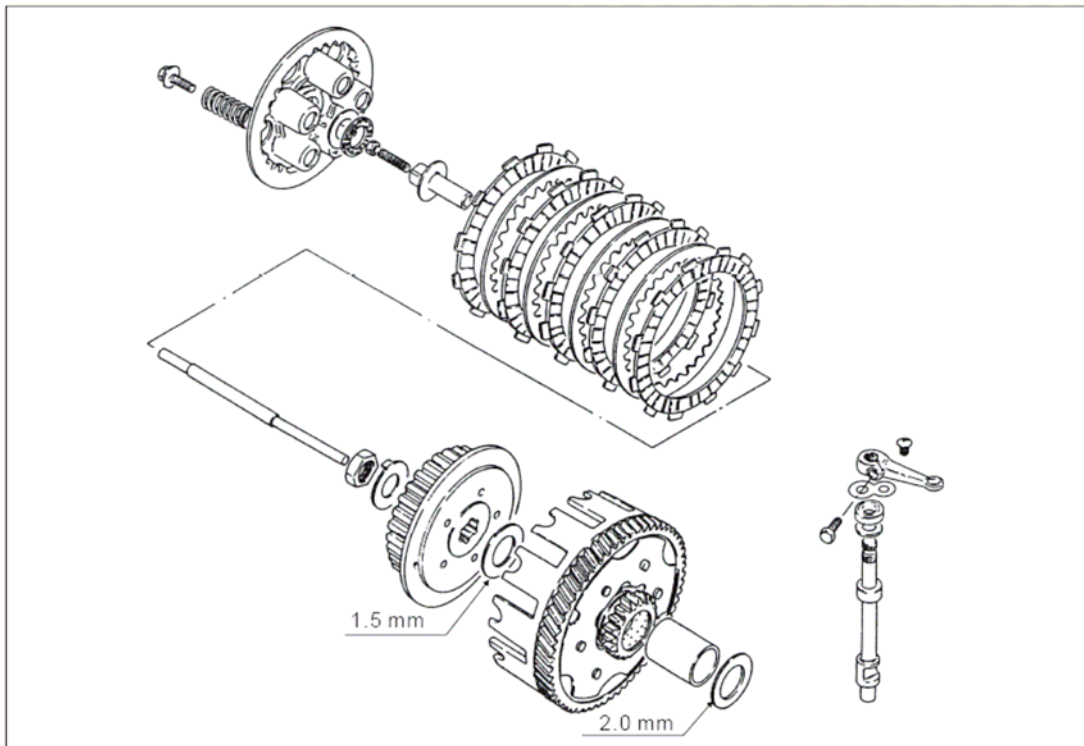


RETÉN EJE DE DIRECCIÓN

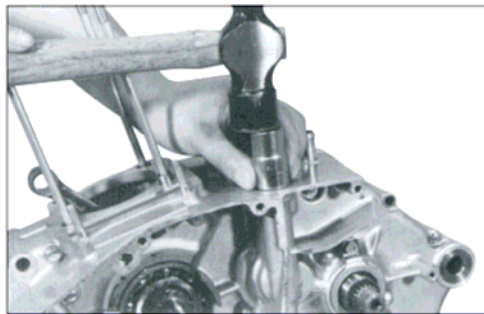
- Instalar la volandera y el anillo de retención

Alicatas de anillo	09900-06107
--------------------	-------------

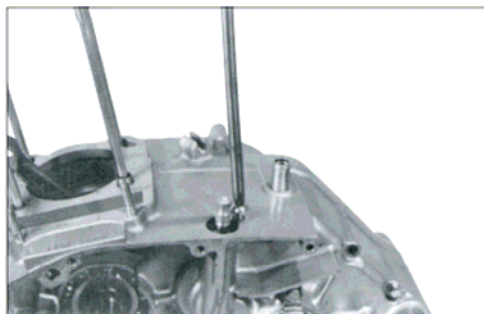


CLUTCH

- Instalar el árbol de levas del clutch colocando la cara del lado derecho.
Instalar el sello del aceite usando un socket de 17mm.



- Ajustar el tornillo del retén del sello del aceite.



3-51 SERVICING ENGINE

Ensamblar el clutch en orden inversa al desensamblable. Poner atención a los siguientes puntos.

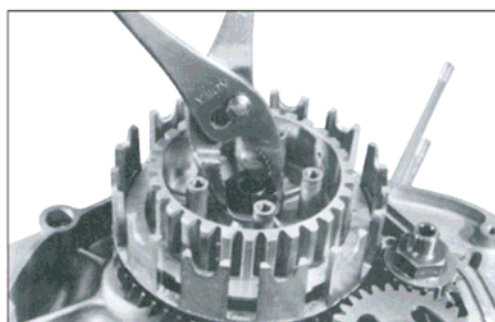
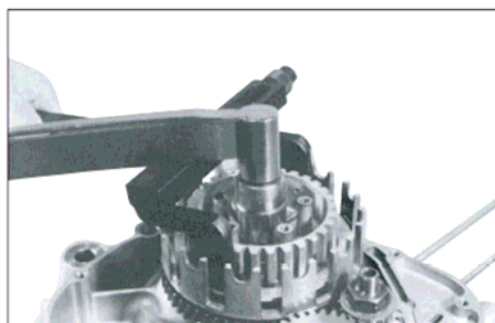
- Cuando se inserte el separador en el contraeje, aplicar una pequeña cantidad de aceite de motor en ambos lados del separador interior y exterior.

Ajustar la tuerca del cubo de la manga del clutch usando la herramienta especial a la torsión especificada:

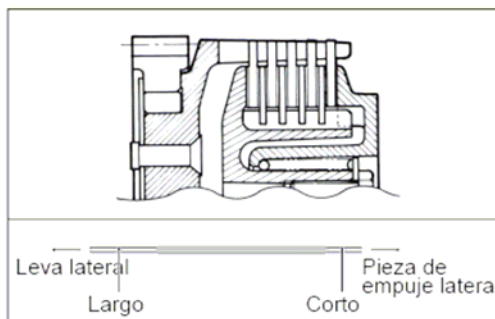
Sostenedor cubo de la manga del clutch	09920-53710
--	-------------

Ajuste de torsión	30•50 N _e ·m (3.0•5.0 kg _e ·m)
-------------------	---

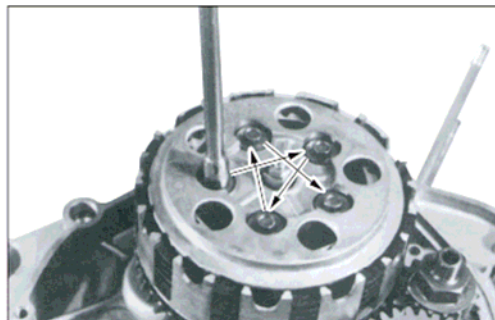
- Asegúrese de ajustar la tuerca firmemente doblando la lengüeta de la volandera.



- Instalar las placas de dirección al cubo de la manga.
- Insertar empujando la varilla en el contraeje.



- Ajustar diagonalmente los pernos del resorte del clutch.



Ajuste del tornillo de liberación del clutch

- Aflojar la tuerca del seguro, y girar el tornillo de liberación para sentir la alta resistencia.
- De esa posición, girar hacia afuera el tornillo de liberación 1/4-1/2 de giro y ajustar la tuerca del seguro.



- Cuando se reensamble la cubierta del clutch colocar un empaque en la posición correcta como se muestra en la figura.

PRECAUCIÓN:

No utilice empaques viejos para evitar la fuga de aceite.



FILTRO DEL COLECTOR DE ACEITE

- Lavar el filtro del conector con un solvente limpiador, y entonces sopletear con una compresora de aire para secar el solvente.
- Después de montar el filtro del colector de aceite, colocar el tapón y ajustarlo.



LEVA CADENA DE IMPULSIÓN

- Enganche la cadena al engrane (rueda dentada).



EMBRAGUE DEL ARRANCADOR

- Localice el sim (1) a la posición apropiada.



- Aplicar THREAD LOCK SUPER "1303B" a los pernos de allen y ajustar con la torsión especificada.

THREAD LOCK SUPER"1303B"	99000-32030
--------------------------	-------------

Llave hexagonal de tipo "T" (5 mm)	09911-73730
------------------------------------	-------------

Ajuste de torsión	15•20 N _e ·m (1.5•2.0 kg _e ·m)
-------------------	---

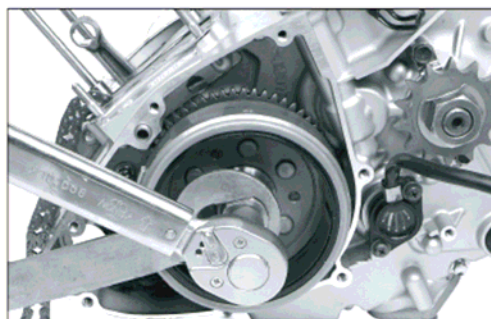
**ROTOR DEL MAGNETO**

- Colocar la llave en la ranura del cigüeñal.
- Instale el rotor del magneto.
- Aplique una cantidad pequeña de THREAD LOCK SUPER "1305" a las piezas roscadas del cigüeñal.
- Ajuste la tuerca del rotor del magneto a la torsión especificada.

THREAD LOCK SUPER"1305"	99000-32100
-------------------------	-------------

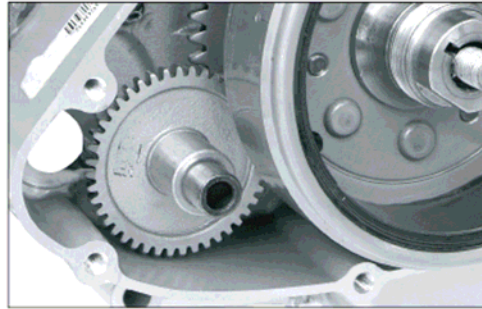
Soporte del rotor	09930-44511
-------------------	-------------

Ajuste de torsión	30•40 N _e ·m (3.0•4.0 kg _e ·m)
-------------------	---

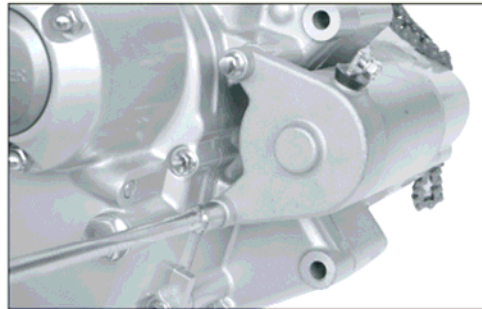


ARRANCADOR DEL MOTOR Y ENGRANE EN RALENTÍ

- Instalar el engranaje de la marcha en ralentí.



- Instale el arrancador del motor.



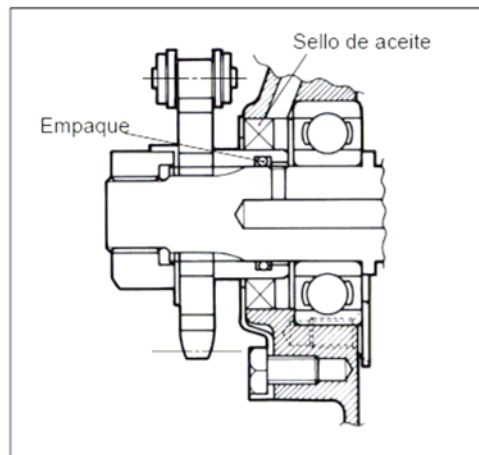
SELLO DEL ACEITE DEL EJE DE DIRECCIÓN Y PIÑÓN DEL MOTOR

PRECAUCIÓN:

- * Sustituya siempre el sello de aceite del eje del motor por uno nuevo en cada desmontaje para prevenir salida del aceite. También engrase el labio del sello de aceite. En la instalación, refiérase a la fig. para la posición y la dirección * correctas. Sustituya el empaque "O" por uno nuevo cada desmontaje.

NOTA:

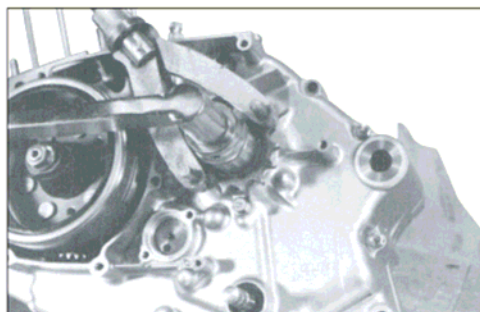
Después de volver a montar los componentes del EXTREMO INFERIOR, instale el empaque "O" y el separador.



- Ajuste la tuerca del piñón del motor a la torsión especificada y doble hacia arriba la arandela.

Soporte del rotor y del piñón	09930-40113
-------------------------------	-------------

Ajuste de torsión	80•100 N _e ·m (8.0•10.0 kg _e ·m)
-------------------	---

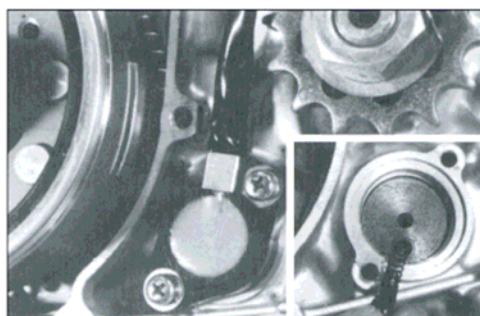


POSICIÓN ENCENDIDO DEL ENGRANE

- Aplicar THREAD LOCK SUPER "1303B" a los pernos del interruptor de posición del engranaje.

THREAD LOCK SUPER"1303B"	99000-32030
--------------------------	-------------

- Instalar encendido de posición del engranaje.

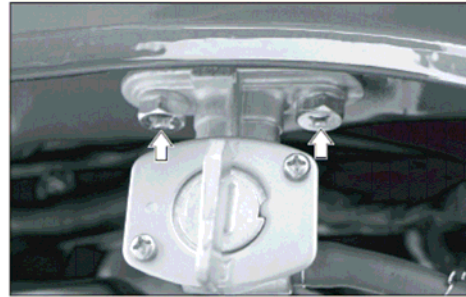
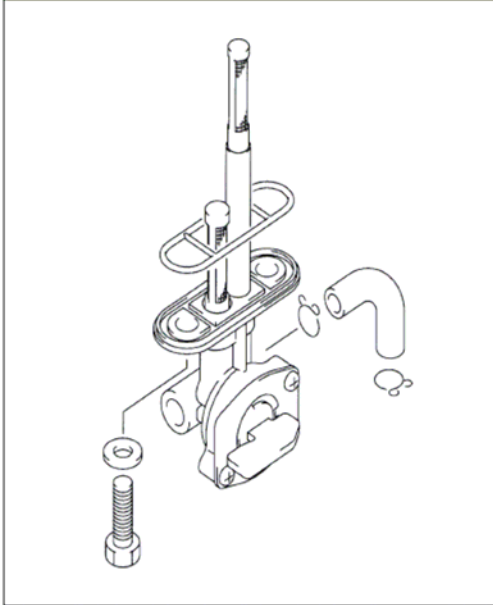


SISTEMA DE LUBRICACIÓN Y COMBUSTIBLE

CONTENIDOS

GRIFO DEL COMBUSTIBLE.....	4-1
CARBURADOR.....	4-2
SISTEMA DE LUBRICACIÓN.....	4-6

GRIFO DEL COMBUSTIBLE



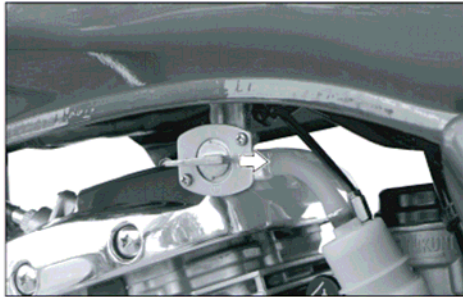
LIMPIEZA

El óxido del depósito de combustible tiende a acumularse en el filtro, el cual, cuando el filtro ha sido descuidado por un periodo largo, inhibe el flujo del combustible.

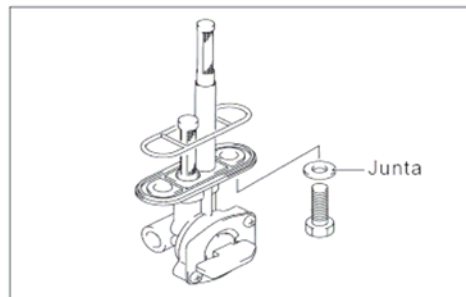
Quite el óxido del filtro usando aire comprimido.

DESMONTAJE

- Gire el grifo del combustible a la posición de "off" y desconecte la línea de combustible del grifo del combustible.



- Coloque un recipiente limpio debajo del grifo del combustible, gire el grifo del combustible a la posición de "on" y drene el combustible.
- Desatornille los pernos que aseguran el grifo del combustible, y quite el grifo del combustible ensamblado.



ADVERTENCIA:

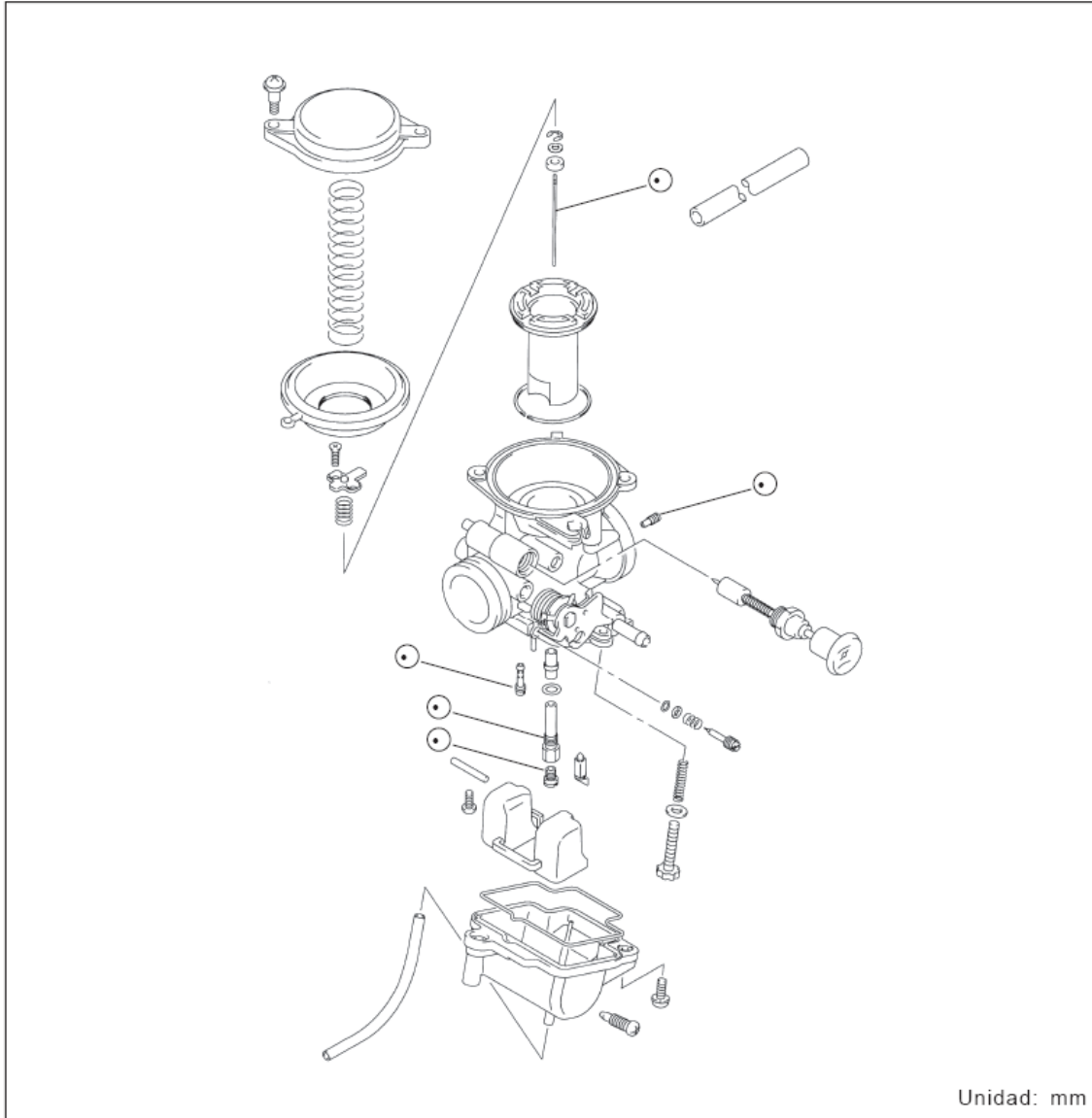
La gasolina es muy explosiva. Manejarla con extremo cuidado.

ADVERTENCIA:

La junta se debe substituir por una nueva para prevenir salida.

CARBURADOR

CONSTRUCCIÓN DEL CARBURADOR



ARTÍCULO	ESPECIFICACIÓN	ARTÍCULO	ESPECIFICACIÓN
Tipo de carburador.	MIKUNI BS26SS	Aguja del jet (J.N.)	⊙ 4DH41-2nd
Tamaño de alesaje.	26	Jet de la aguja (N.J.)	⊙ P-0 (390)
I.D.No.	26-183	Jet piloto (P.J.)	⊙ JJ12.5
Ralentí R/min.	1450 _o 750 r/min	Jet del arrancador (G.S)	JJ37.5
Altura plana.	29 _o 70.5	Tornillo piloto (P.S.)	PRE-SET (2,5/8 girar)
Jet principal (M.J.)	⊙ JJ110	Jet piloto de aire (P.A.J.)	⊙ 771.25
Jet principal de aire (M.A.J.)	0.6	Juego de cables de la válvula reguladora.	0.5-1.0

RETIRO Y DESMONTAJE

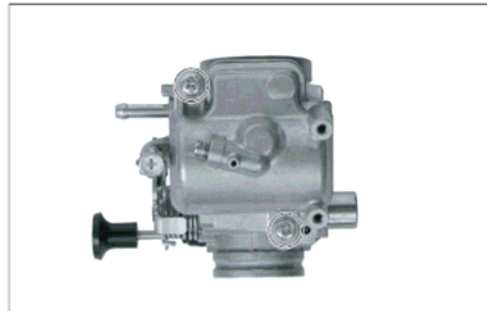
- Saque el carburador (referencia página 3-2 y 3).
- Quite la cubierta superior del carburador desatornillando los tornillos de la cubierta.



- Quite la válvula y el resorte de la válvula reguladora.



- Quite el cuerpo del compartimiento del flotador desatornillando los dos tornillos.



- Afloje el tornillo apropiado y quite el flotador.



- Remover el retén de la aguja de la válvula y la aguja de la válvula.
- Remover el jet principal.
- Remover la aguja del jet.
- Remover el piloto del jet.

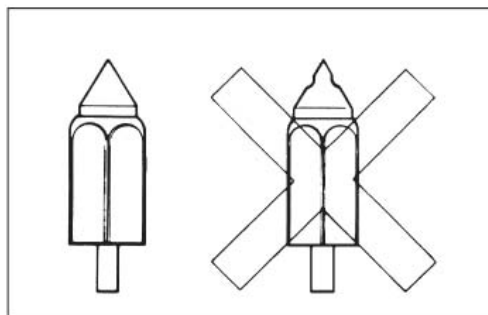


- Remover el jet de aire principal.



INSPECCIÓN AGUJA DE LA VÁLVULA

Si alguna materia extraña queda atrapada entre la base de la válvula y la aguja, la gasolina continuará fluyendo y causará sobreflujo. Si la base y la aguja están gastadas más allá de los límites permisibles, podría ocurrir un problema similar. Contrariamente, si la aguja se pega, la gasolina no fluirá dentro de la cámara. Limpiar el flotador y sus partes con gasolina. Si la aguja está gastada como se muestra en la ilustración, reemplazarla junto con la base de la válvula. Limpiar el conducto del combustible de la cámara mezcladora con aire comprimido.

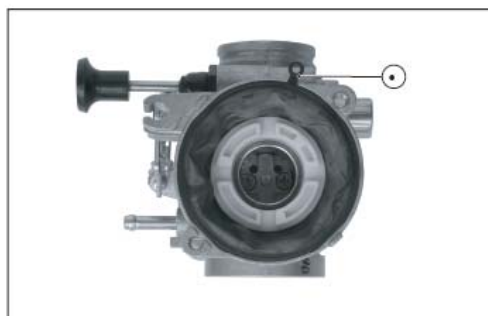


REENSAMBLE

Reensamble el carburador en secuencia inversa a los pasos del desensamble.

NOTA:

Coloque propiamente (1) la lengüeta del diafragma al cuerpo del carburador.



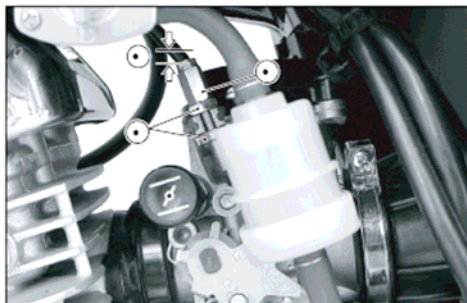
REMONTAJE

Remontar el carburador en secuencia inversa a los pasos de la remoción y siguiendo los ajustes e inspecciones necesarias después de remontar el carburador.

Ajuste juego de cables válvula reguladora

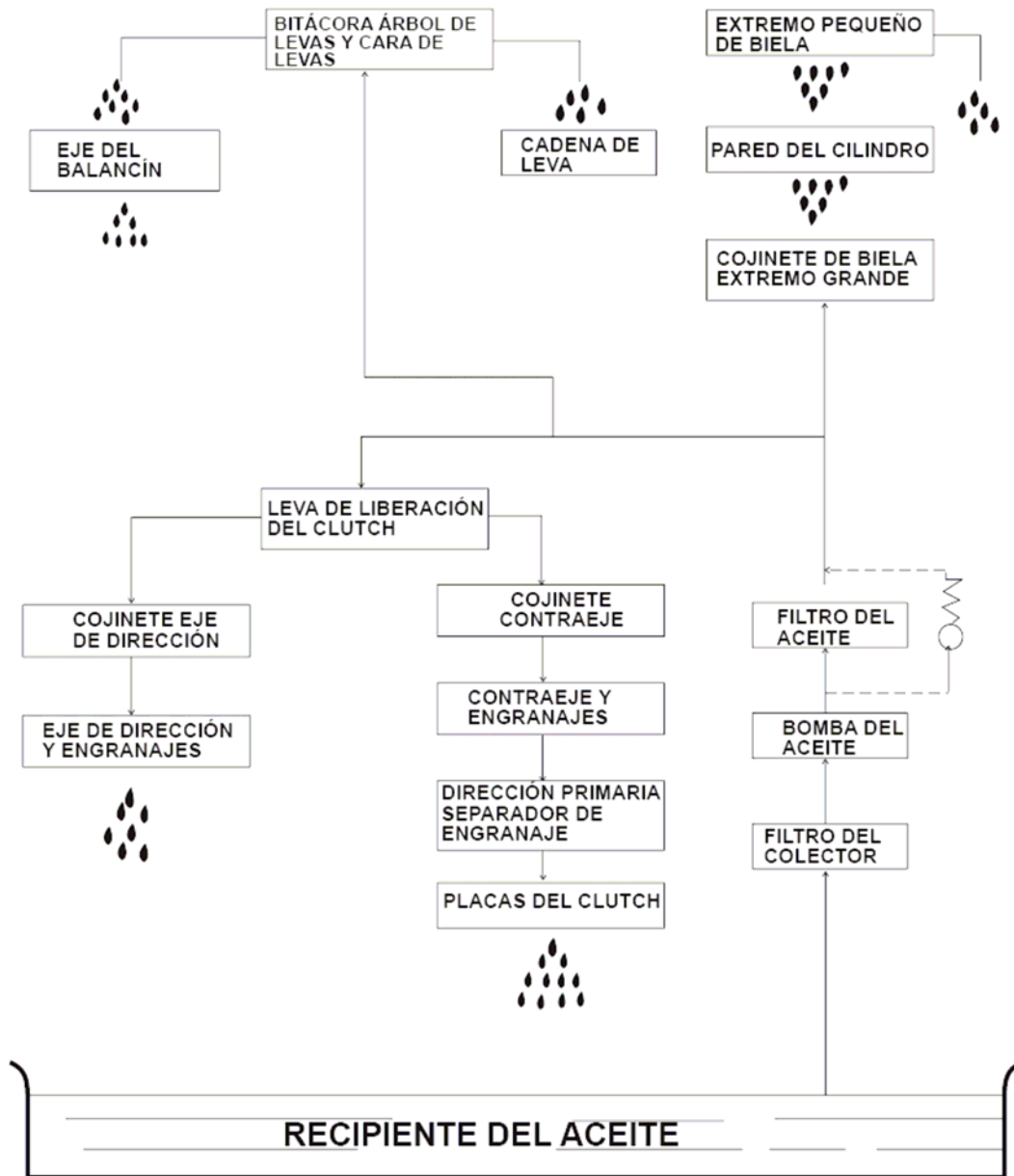
Los cables de la válvula reguladora deberán ser ajustados para tener un juego correcto ⓐ 0.5• 1.0 mm.

- Aflojar las tuercas del seguro (1).
- Deslizar el ajustador (2) para obtener el juego correcto 0.5• 1.0 mm.
- Después de ajustar el juego, apretar las tuercas del seguro.



Ajuste en ralentí
(Referencia página 2-10)

SISTEMA DE LUBRICACIÓN



ELÉCTRICO

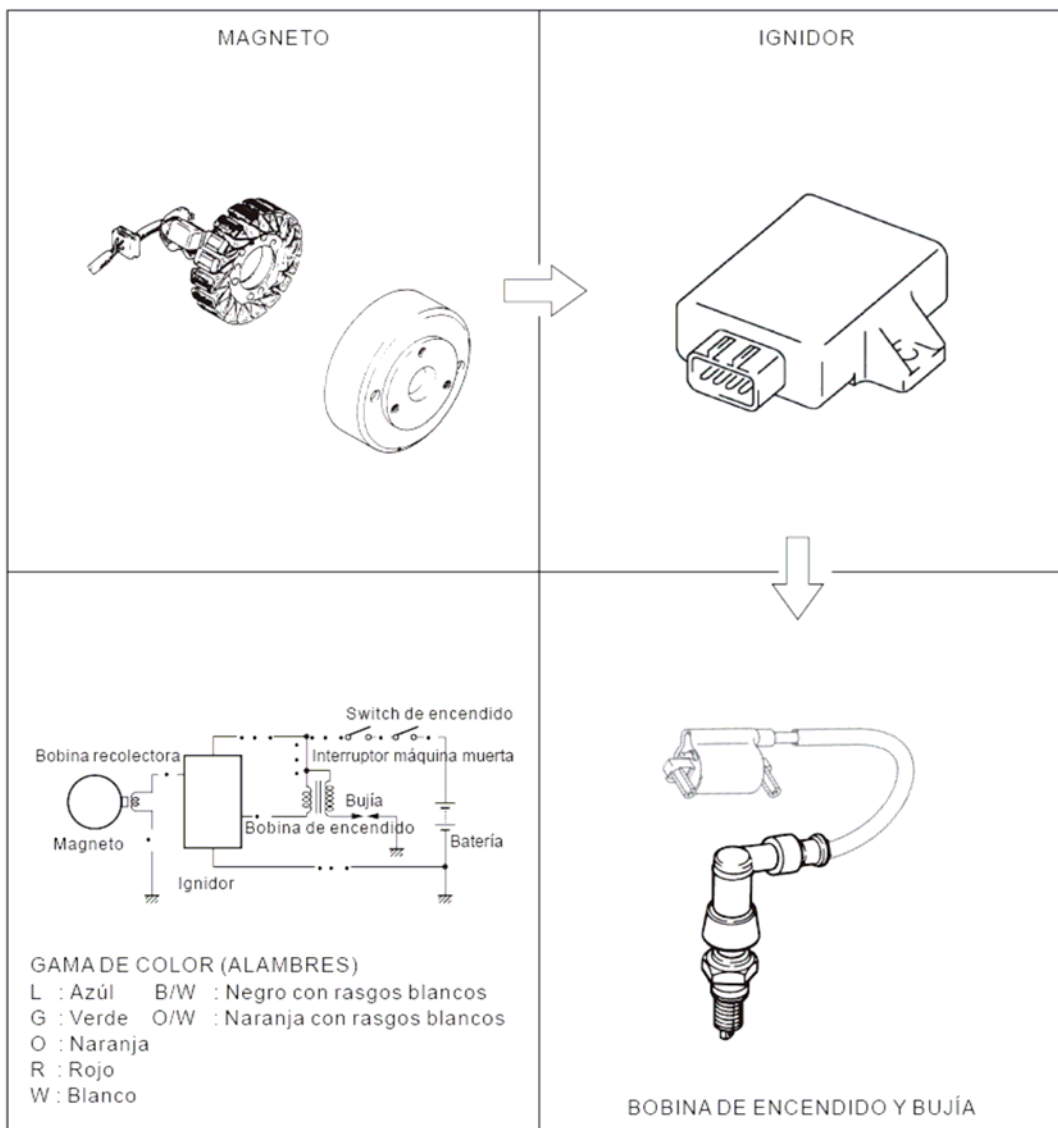
CONTENIDOS

SISTEMA DE ENCENDIDO	5-1
SISTEMA DE CARGA	5-5
SISTEMA DE ARRANQUE	5-9
METRO COMBINACIÓN	5-12
LUCES	5-13
SWITCHES (INTERRUPTORES)	5-13
BATERÍA	5-16

SISTEMA DE IGNICIÓN

DESCRIPCIÓN

En el sistema de ignición totalmente-transistorizado, la energía eléctrica en la bobina recolectora generada por la extremidad del rotor del magneto fluye al circuito de control de sincronización de transistor/ignición. Esta energía es liberada en una sola oleada en el punto especificado de la sincronización de ignición, y la corriente fluye através del punto primario de la bobina de la ignición. Una corriente de alto voltaje se induce en las bobinas secundarias de la bobina de ignición dando por resultado una chispa fuerte entre el boquete de la bujía.



INSPECCIÓN

RECOLECTOR

- Usar un probador de bolsillo (RX177 rango), medir la resistencia entre los alambres de plomo en la siguiente tabla .

Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------

Resistencia bobina recolectora	L-G Aprox.120-200 Ω
--------------------------------	-------------------------------

Resistencia bobina de carga	Y-Y Aprox.0.5-2.0 Ω
-----------------------------	-------------------------------

NOTA:

Quando se monte el estator en la tapa del magneto, aplicar una pequeña cantidad de THREAD LOCK "1342" a las partes roscadas de los tornillos.

THREAD LOCK "1342"	99000-32050
--------------------	-------------



GAMA DE COLOR (cables)

L : Azul

G : Verde

Y : Amarillo

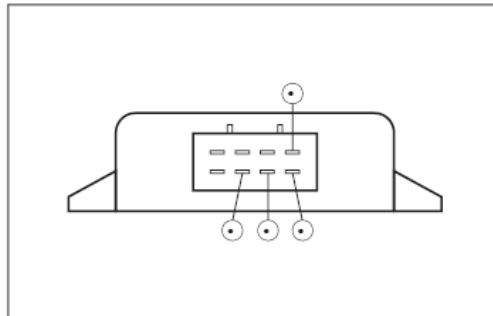
IGNIDOR

- Usando un probador de bolsillo (Rx177 rango), medir la resistencia de las terminales en la siguiente tabla.

Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------

Unidad:k Ω

Probador de prueba	⊕ Probador de prueba			
	1	2	3	4
1		Aprox. 3.6	Aprox. 5.0	∞
2	Aprox. 3.0		Aprox. 2.0	∞
3	Aprox. 5.0	Aprox. 2.0		∞
4	∞	∞	∞	



BOBINA DE ENCENDIDO

- Checar la bobina de encendido con un probador de electricidad.
- Probar la bobina de encendido para checar el desarrollo de las bujías. Probar la conexión como está indicado. Asegurarse de que la distancia de las tres agujas de la bujía es de por lo menos 8 mm.

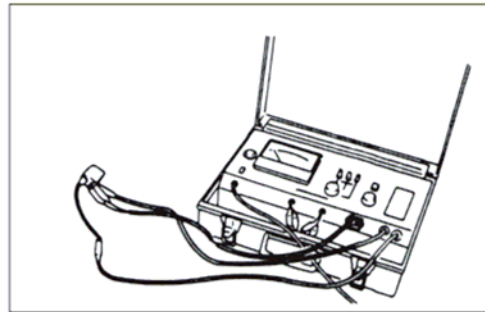
Probador de electricidad	09900-28106
--------------------------	-------------

STD Desarrollo de la bujía	8 mm
-------------------------------	------

- Checar la bobina de encendido con un probador de bolsillo.

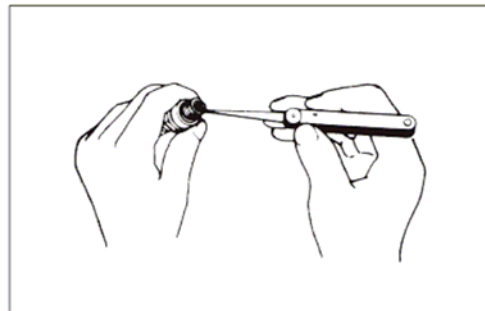
Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------

Resistencia bobina de encendido	
Primario	O/W • W Aprox. 3.5 • 57 Ω
Secundario	Capuchón de clavija • O/W Aprox. 16-30k Ω



BUJÍA

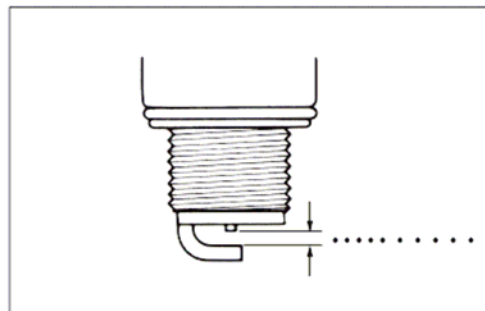
Limpiar la bujía con un cepillo de alambre y un perno. Usar el perno para remover el carbón teniendo cuidado de no dañar la porcelana.



- Checar el boquete con un calibrador de grosor.

Calibrador de grosor	09900-20803
----------------------	-------------

Distancia explosiva	0.6 • 0.7mm
---------------------	-------------



UNIDAD DE ENCENDIDO

Remover la bujía del cilindro, instalar el capuchón y colocar la bujía en el cabezal del cilindro.

Remover la base y desconectar el cable de plomo de la bobina recolectora.

Girar el switch de encendido "ON".

La unidad de encendido estará en buenas condiciones si se observa lo siguiente.

Conectar \oplus la prueba de SUZUKI Pocket Tester (x177 rango) (probador de bolsillo) con el cable de plomo verde en el punto del encendido y \ominus probar con cable de plomo azul.

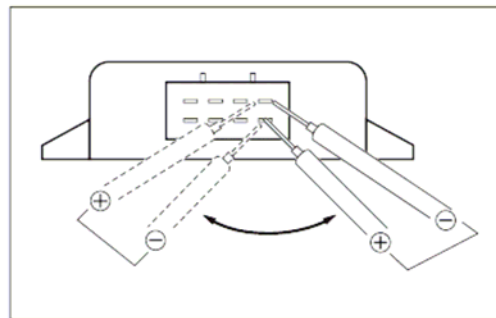
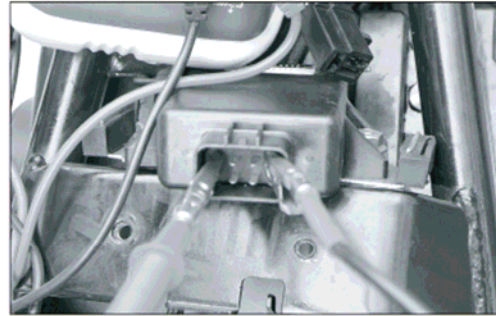
Enseguida conecte \oplus la prueba con el cable de plomo azul en el punto del encendido \ominus probar con cable de plomo verde.

En el momento que el probador de pruebas esté conectado la bujía echará chispas.

Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------

NOTA:

Esté chequeo presupone que la bobina de encendido usada para el chequeo está en buenas condiciones.

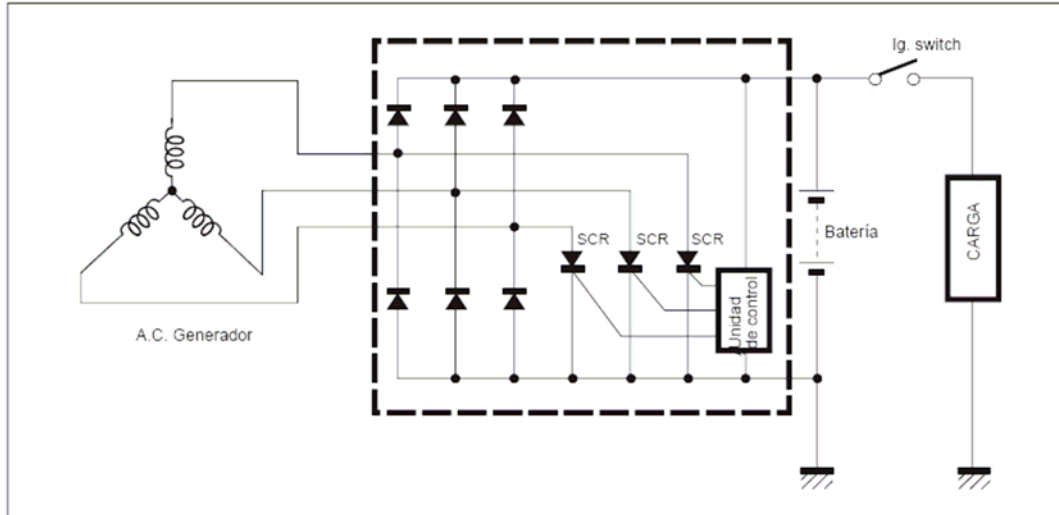


SISTEMA DE CARGA

DESCRIPCIÓN

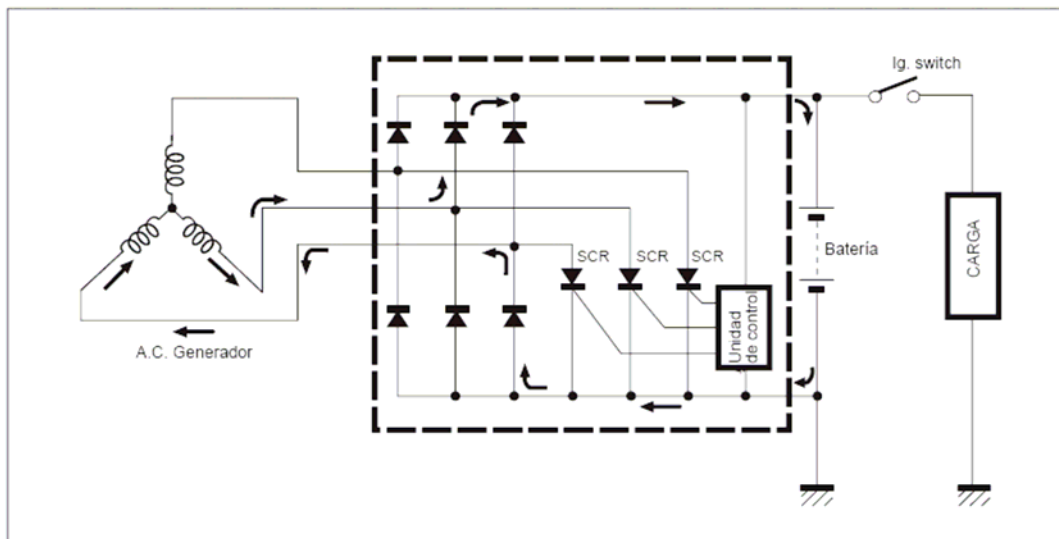
El sistema del circuito de carga está indicado en la figura, la cual está compuesta de un generador AC, unidad regulador/rectificador y batería.

La corriente AC generada del generador AC es convertida por el rectificador y es girada en la corriente de C, entonces esté carga la batería.

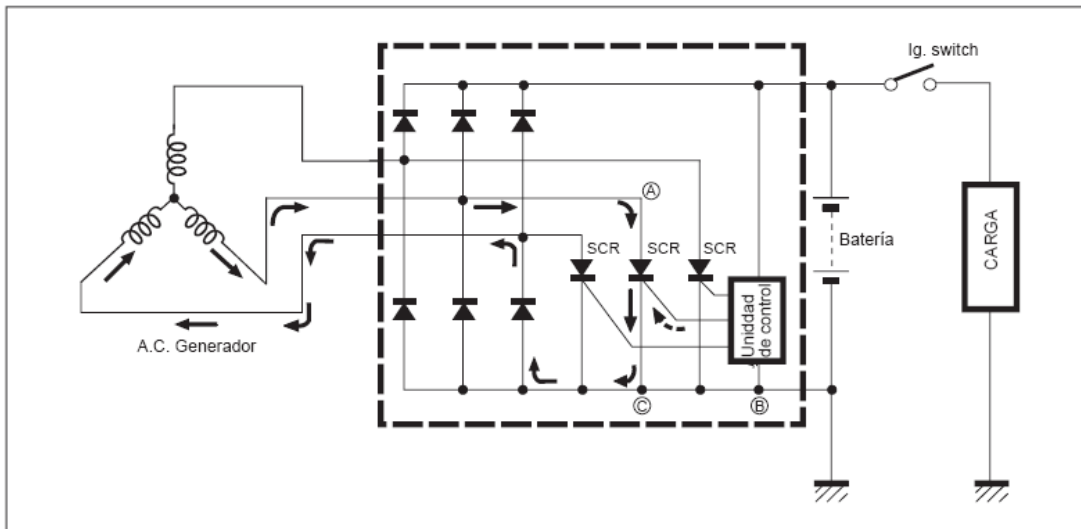


Función del Regulador

Mientras la máquina esté baja r/min y el generador de voltaje AC esté mas bajo que el voltaje ajustado del regulador, el regulador no funciona, incidentalmente la corriente generada carga la batería directamente.



Cuando se convierte el motor r/min más alto, el voltaje generado del generador AC también llega a ser más alto y el voltaje entre los puntos ④ y ⑥ del regulador se hace alto de acuerdo al alcance del voltaje ajustado en la unidad de control, la unidad de control se convierte en condición de "on" consecuentemente. En la condición de "on" de la unidad de control, la señal será enviada al SCR (tiristor) puerta de prueba y el SCR se convertirá a la condición "ON". Entonces el SCR llega a ser conductor a la dirección del punto ④ al punto ③. Nominado en el estado de éste, la corriente generada del generador AC se obtiene a través del SCR sin carga de batería y regresa al generador AC nuevamente. Al final de este estado, puesto que la corriente AC generada del generador AC fluye dentro del punto ⑥, la corriente inversa tiende a fluir al SCR, entonces el circuito de SCR gira hacia el modo "OFF" y comienza a cargar la batería otra vez. Así estas repeticiones mantienen la carga de voltaje para la batería constante y la protegen de una sobrecarga.



INSPECCIÓN

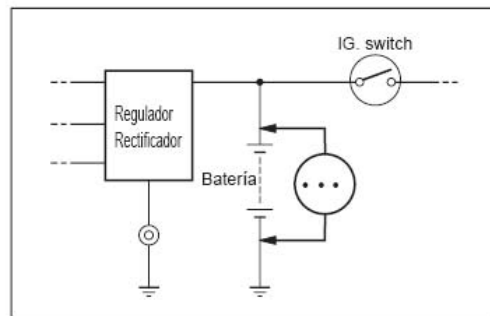
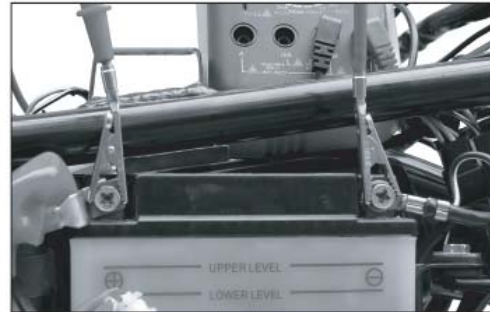
CHEQUE DE CARGA DE SALIDA

Encienda el motor y manténgalo funcionando en 5 000r/min. Con el probador de bolsillo, mida el voltaje de D.C. entre la terminal de la batería \oplus y \ominus . Si la lectura del probador está por debajo de 13.5V o sobre 16.0V, compruebe el funcionamiento del generador sin carga AC y el regulador/rectificador.

NOTA:

Al hacer esta prueba, asegúrese que la batería está totalmente cargada.

STD salida de carga	
13.5V• 16.0V at 5 000r/min	
Probador de bolsillo	09900-25002



AC FUNCIONAMIENTO SIN CARGA DEL GENERADOR

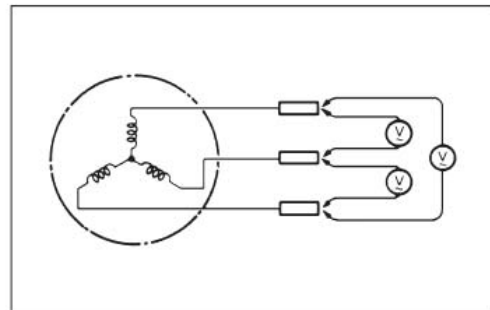
Desconecte los tres cables de plomo de la terminal del generador AC.

Encienda el motor y manténgalo funcionando a 5 000r/min.

Con el probador de bolsillo, mida el voltaje AC Entre los tres cables de plomo.

Si la lectura del probador está por debajo de 70V, el generador AC está fallando.

STD Funcionamiento sin carga	
Más de 70V (CA) en 5 000r/min	



REGULADOR/RECTIFICADOR

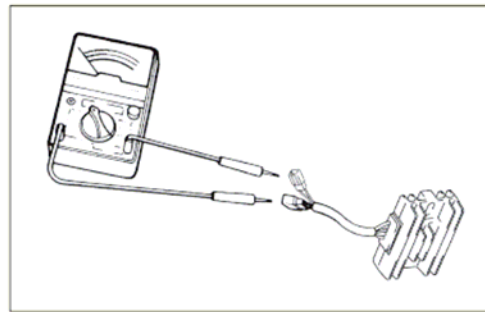
Usar el probador de bolsillo(X177 rango), mida la resistencia entre los cables de plomo en la tabla siguiente. Si la resistencia comprobada es incorrecta, sustituya el regulador/rectificador.

Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------



Unidad:77

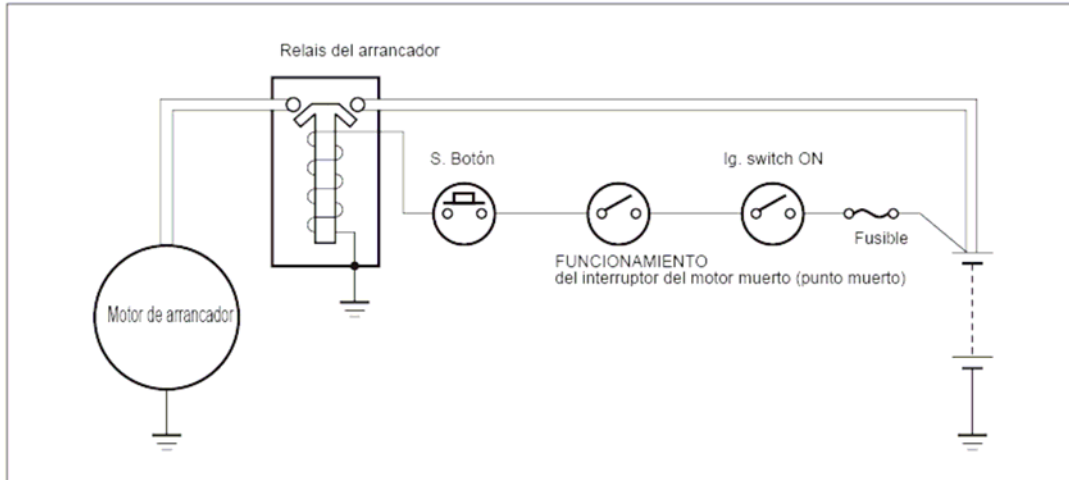
		⊕ Prueba del probador				
		R	B	B	B	B/W
⊖ Prueba del probador	R		OFF	OFF	OFF	OFF
	B	7•8		OFF	OFF	OFF
	B	7•8	OFF		OFF	OFF
	B	7•8	OFF	OFF		OFF
	B/W	35-55	7-8	7-8	7-8	



SISTEMA DEL ARRANCADOR

DESCRIPCIÓN

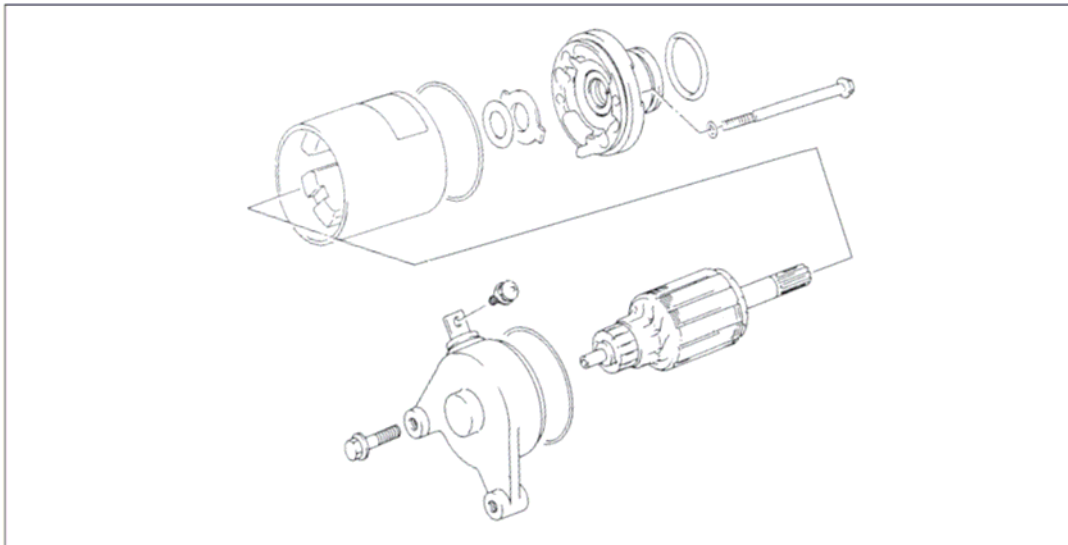
El sistema del arrancador se muestra en el diagrama de abajo: denominado, encendido de motor, relays, interruptor motor muerto, interruptor IG, botón del arrancador y la batería. Presionar el botón del arrancador (en la caja derecha del interruptor del manillar) energizar el relays, causando los puntos de contacto los cuales conectan el arrancador de motor a la batería. El motor jala aprox. 80 amperes para encender el motor.



RETIRO Y DESMONTAJE DEL ARRANCADOR DE MOTOR

Quitar el arrancador de motor (véase la página 3-30).

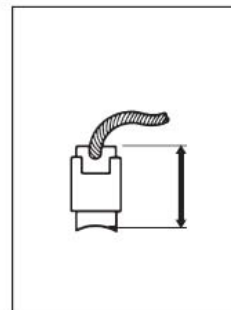
Desmante el arrancador de motor como sigue.



INSPECCIÓN DEL ARRANCADOR DEL MOTOR

CEPILLOS DE CARBÓN

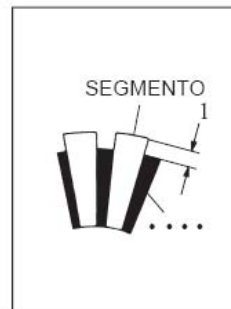
Cuando los cepillos están gastados, el motor no podrá producir suficiente esfuerzo de torsión, y será difícil girar el motor. Para prevenir esto, examina periódicamente la longitud de los cepillos, substituyéndolos cuando son demasiado cortos.



CONMUTADOR

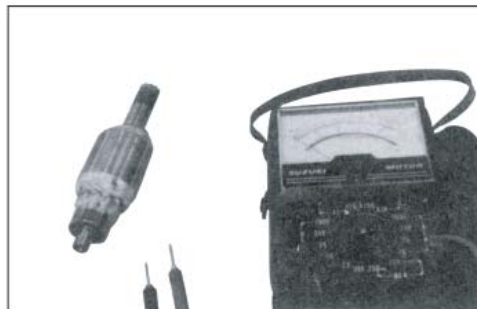
Si la superficie del conmutador está sucia, el desarrollo del funcionamiento disminuye. Pula el conmutador con #400 o papel similar fino de esmeril. Después de pulirlo, limpie el conmutador con un paño seco y limpio.

Compruebe el conmutador debajo del corte (1).

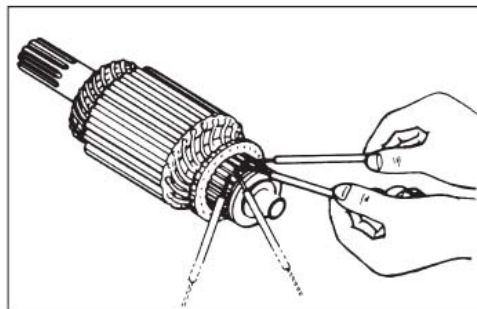


BOBINA DE LA ARMADURA

Con un probador de bolsillo, compruebe la bobina para abrir y tierra colocando las puntas de los pernos de prueba en cada segmento del conmutador y centro del rotor (para probar la tierra) y en cualquiera de los dos segmentos en varios lugares (para probar la apertura), con los cepillos levante la superficie del conmutador. Si la bobina se encuentra en circuito abierto o en tierra, reemplazar la armadura. El uso continuo de una armadura defectuosa causará falla repentina en el encendido del motor.

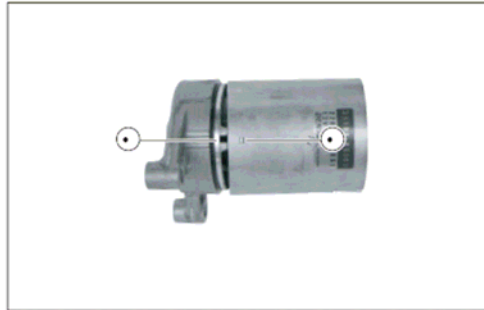


Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------



REENSAMBLE ARRANCADOR DEL MOTOR SOPORTE DEL CEPILLO Y EXTREMO DE LA CUBIERTA

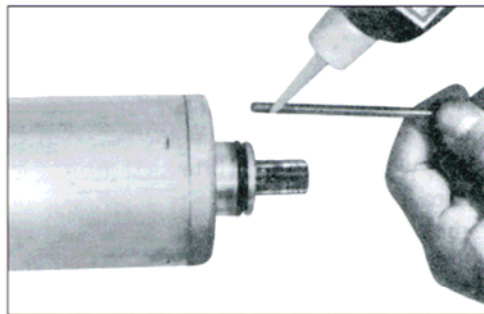
Cuando el soporte del cepillo se fije a la caja del arrancador del motor, alinear la protuberancia (saliente) (1) de la caja del arrancador del motor con la muesca (2) del soporte del cepillo. Al instalar el extremo de la cubierta, fijar la protuberancia (3) de la muesca de la caja del arrancador del motor (4) en el extremo de la cubierta.



TORNILLOS DE SEGURIDAD

Aplicar THREAD LOCK "1342" a los tornillos del arrancador del motor.

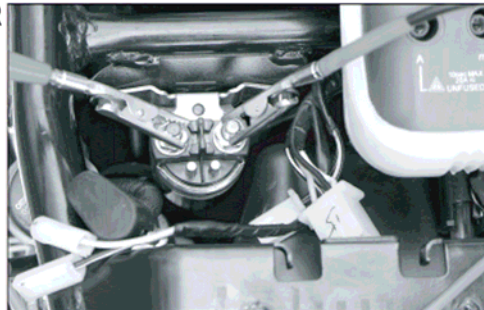
THREAD LOCK "1342"	99000-32050
-----------------------	-------------



INSPECCIÓN DEL RELAIS DEL ARRANCADOR

Desconecte el cable de plomo del arrancador de motor en el relais del arrancador. Gire el interruptor de encendido, examine la continuidad entre las terminales, positivo y negativo, al oprimir el botón de arranque. Si el relais del arrancador está en condiciones sanas, la continuidad es encontrada.

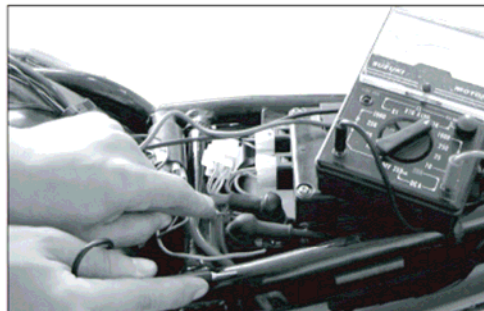
Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------



Compruebe la bobina para "apertura", "tierra" y resistencia óhmica. La bobina está en buenas condiciones si la resistencia está como sigue.

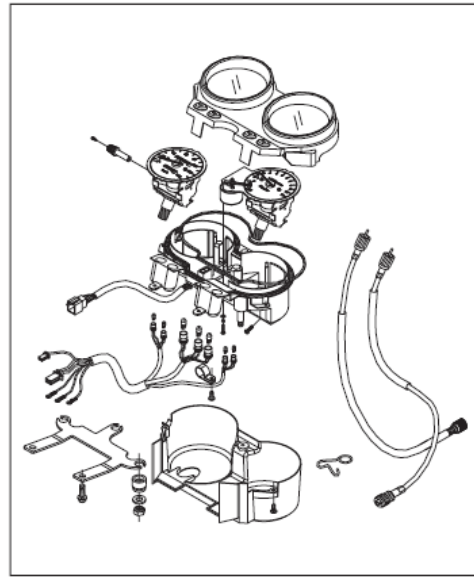
Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------

Resistencia STD	Aprox. 3•477
-----------------	--------------



METRO COMBINACIÓN

Quite la metro combinación (véase la página 6-5).
Desmonte la metro combinación.



INSPECCIÓN

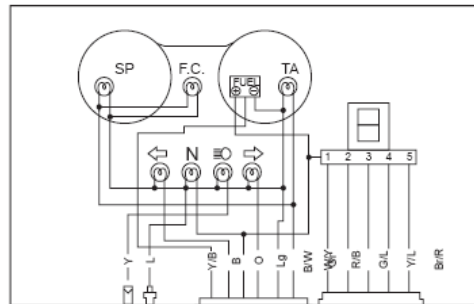
Con el probador de bolsillo, compruebe la continuidad entre los cables de plomo en el diagrama siguiente.

Si la continuidad medida es incorrecta, sustituya la parte respectiva.

Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------

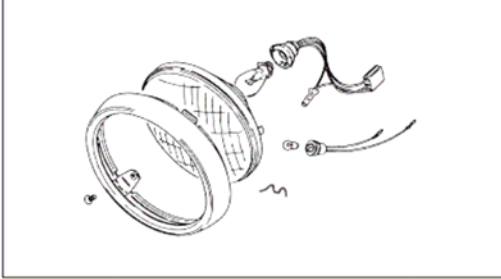
NOTA:

Al hacer esta prueba, no es necesario quitar el metro combinación.

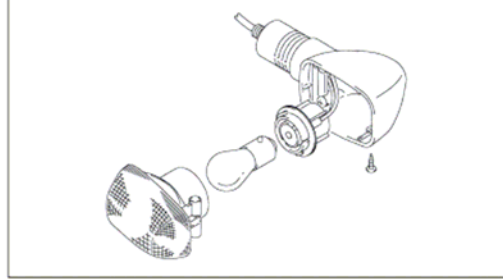


LUCES

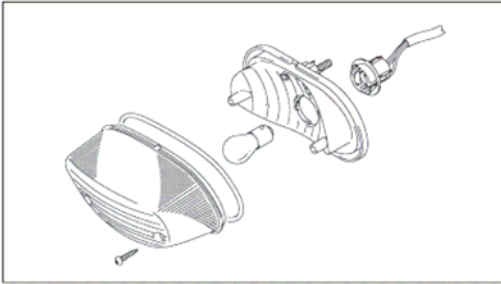
FARO



DIRECCIONAL



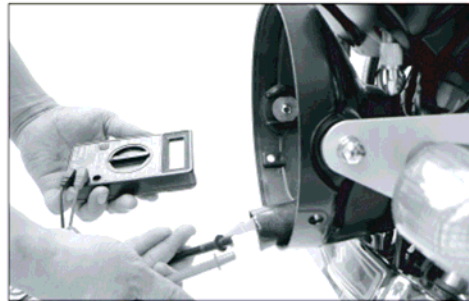
LUZ FRENO TRASERO



INTERRUPTORES (SWITCHES)

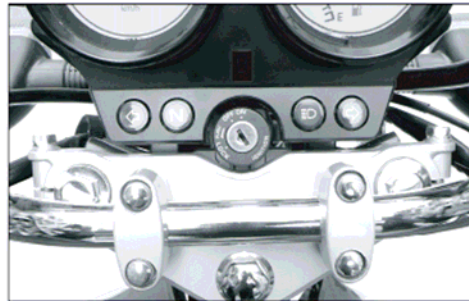
Examine cada interruptor para saber si hay continuidad con el probador de bolsillo que se refiere a la gráfica. Si se encuentra alguna anomalía, sustituya el interruptor respectivo por uno nuevo.

Probador de bolsillo	09900-25002
----------------------	-------------



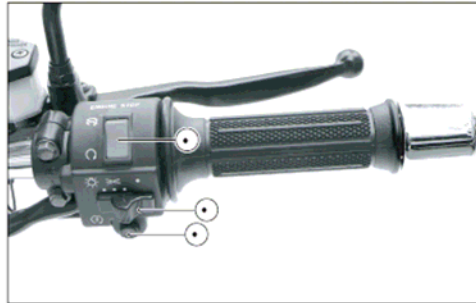
SWITCH DE ENCENDIDO

	R	O
OFF		
ON	○ ———	——— ○



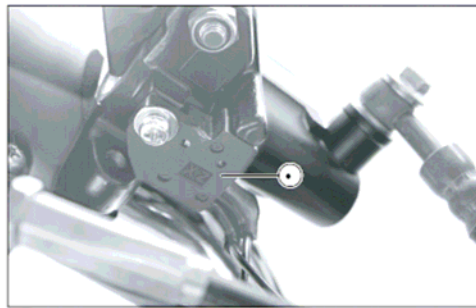
SWITCH DE ILUMINACIÓN (1)

	Gr	O	Y/W
●			
☾☽	○ ————— ○		
☀	○ ————— ○ ————— ○		



SWITCH PUNTO MUERTO (2)

	•	• • • •
⊗		
⊙	○ ————— ○ ?	



SWITCH DE ARRANQUE (3)

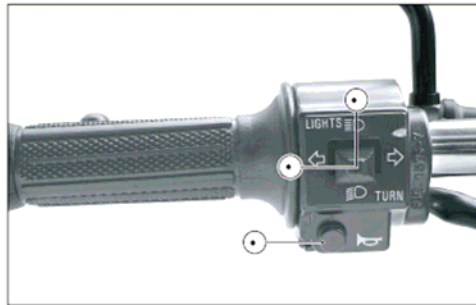
	• • • •	• • • •
OFF		
⚡	○ ————— ○ ?	

SWITCH LUZ DE FRENO DELANTERO

	• •	• • •
OFF		
ON	○ ————— ○ ?	

SWITCH LUCES BAJAS (1)

	• • •	•	•
☾	○ ————— ○		
☀	○ ————— ○ ————— ○ ?		



SWITCH DIRECCIONALES (2)

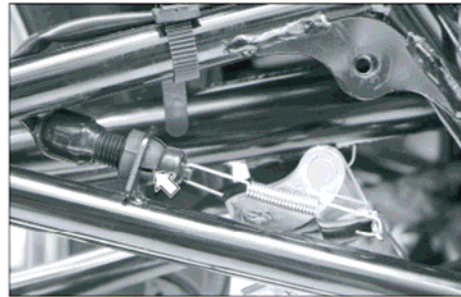
	•	• •	• •
➡		○ ————— ○	
•			
⬅	○ ————— ○ ?		

SWITCH DEL CLAXÓN (3)

	•	• • •
OFF		
📢	○ ————— ○ ?	

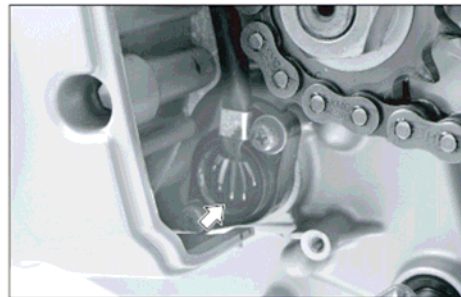
SWITCH LUCES FRENO TRASERO

	•	•••
OFF		
ON	◦ —	◦ — ?



SWITCH POSICIÓN DEL ENGRANAJE INDICADOR DE LUZ

	Tierra	L	W/Y	R/B	G/L	Y/L	Br/R
Neutral	◦ — ◦						
Bajo	◦ — — ◦						
2do	◦ — — — ◦						
3ro	◦ — — — — ◦						
4to	◦ — — — — — ◦						
Tope	◦ — — — — — — ◦						



COLOR DE CABLES

- | | | | |
|----------|--------------|------------|--------------------------------|
| B | Negro. | B/W | Negro con indicador blanco. |
| Br | Marrón. | Br/R | Marrón con indicador rojo. |
| G | Verde. | G/L | Verde con indicador azul. |
| Gr | Gris. | O/W | Naranja con indicador blanco. |
| L | Azul. | R/B | Rojo con indicador negro. |
| Lg | Verde claro. | W/B | Blanco con indicador negro. |
| O | Anaranjado. | W/Y | Blanco con indicador amarillo. |
| R | Rojo. | Y/B | Amarillo con indicador negro. |
| P | Rosa. | Y/G | Amarillo con indicador verde. |
| Sb | Azul claro. | Y/L | Amarillo con indicador azul. |
| W | Blanco. | Y/W | Amarillo con indicador blanco. |
| Y | Amarillo. | | |

BATERÍA

ESPECIFICACIONES

Tipo de designación	GM7Z-A
Capacidad	28.8kc(8Ah)/10HR
Estándar electrolito S.G.	1.28 at 20°C (68°F)

Al colocar la batería a la motocicleta, conecte el tubo del respiradero con el ventilador de la batería.

CARGA INICIAL Llenado de electrolito

Quite el tubo sellado antes de llenar con electrolito. Llene la batería con electrolito (solución ácida sulfúrica diluida con la concentración ácida de 35.0% por el peso, teniendo una gravedad específica de 1.28 en 20°C (68°F) hasta NIVEL SUPERIOR indicado. El llenado del electrolito deberá hacerse siempre en frío bajo 30°C (86°F) antes de llenar la batería. Deje la batería en reposo por media hora después de llenar. Si es necesario agregue mas electrolito. Cargue la batería con la corriente según lo descrito en las tablas demostradas abajo.

Corriente de carga máxima	0.8 A
---------------------------	-------

Tiempo de carga

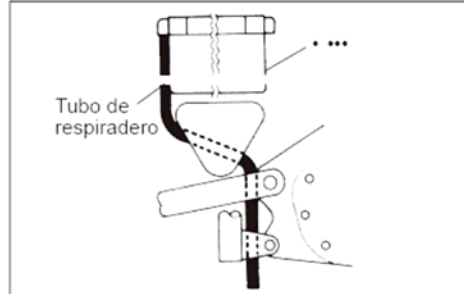
El tiempo de carga para una batería nueva es determinada por el número de meses que han transcurrido desde la fecha de la fabricación.

Confirmación para la fecha de fabricación

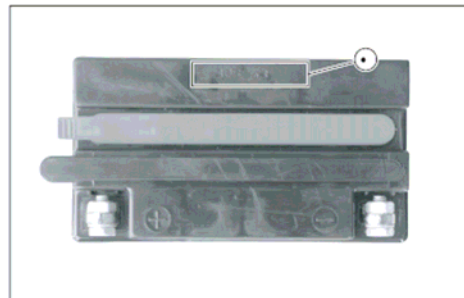
La fecha de fabricación es indicada por un número de tres partes (1), como sigue. El primer número indica año, el segundo y el tercero el mes. Cerca del final del período de carga, ajuste la gravedad específica del electrolito al valor especificado. Después de cargar, ajuste el nivel del electrolito al NIVEL SUPERIOR con AGUA DESTILADA.

Mantenimiento

Examine visualmente la superficie del contenedor de la batería. Si hay señales de grietas o escape de salida de electrolitos de los lados de la batería, sustituya la batería por una nueva. Si las terminales de la batería se encuentran cubiertas con óxido o una sustancia polvorienta blanca ácida, entonces esto se puede limpiar con papel de lija.



Ⓐ Tubo sellado



Meses después de fabricar	6 • 12	Sobre 12
Horas de carga necesarias	5	8

Cheque el nivel de electrolito y agregue agua destilada, como sea necesario, para elevar el electrolito a cada NIVEL SUPERIOR de las celdas. Checar la batería para saber si hay la carga apropiada tomando la lectura de electrolito S.G. Si la lectura es de 1.22 o menos, corregida a 20°C(68°F), significa que la batería está en condiciones bajas y necesita recargarse.

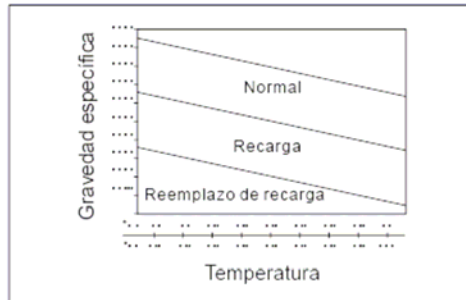
NOTA:

Primero quite el cable de plomo ⊖

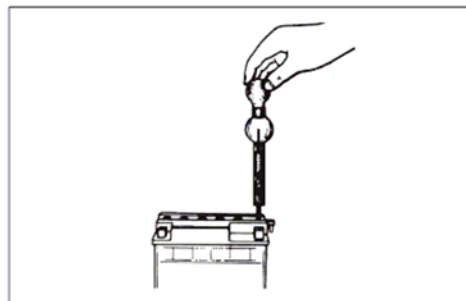


OPERACIÓN DE RECARGA LECTURA BASADA EN S.G.

Para corregir una lectura S.G. de 20°C (68°F), usar la siguiente tabla.



Para leer el S.G en el hidrómetro colocar el electrolito en el hidrómetro al nivel del ojo y leer las graduaciones en la escala rodeándolo en los meniscos (porción curveada en la superficie del electrolito) como se muestra en la figura.



Checar la lectura (conforme corrección a 20°C) con la gráfica para determinar el tiempo de carga en horas por carga de corriente - constante en un promedio de carga de 0.8 amperes (la cual es una décima de la capacidad de la batería actual).

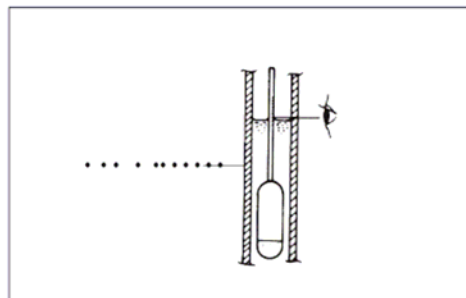
Tenga cuidado de no permitir que la temperatura del electrolito exceda de 45°C (113°F), en ningún tiempo durante la operación de recarga. Interrumpir la operación, cuando sea necesario para permitir que el electrolito se enfríe. Recargue la batería según especificación.

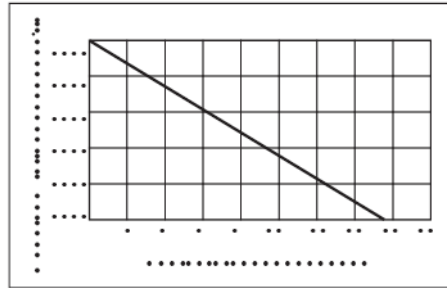
Hidrómetro	09900-28403
------------	-------------

Gravedad específica del electrolito	1.28 at 20°C (68°F)
-------------------------------------	---------------------

PRECAUCIÓN:

Cargar voltaje constante, de otra forma la carga llamada "rápida", no es recomendable ya que podría acortar la vida de la batería.





SERVICIO DE VIDA

El óxido de plomo es aplicado a los polos de la batería el cual saldrá gradualmente durante el servicio. Cuando el fondo de la caja de la batería se comience a llenar por completo de sedimento, la batería no podrá usarse más. Si la batería no se carga durante mucho tiempo, el sulfato de plomo es generado en la superficie de los polos y deteriorará el funcionamiento (sulfatación). Substituya la batería por nueva en tal caso.

Cuando una batería se deja por un largo tiempo sin usar, esta será sujeta a la sulfatación. Cuando la motocicleta no se utiliza por más de 1 mes (especialmente durante la estación de invierno), recargue la batería una vez al mes por lo menos.

ADEVERTENCIA:

- * Antes de cargar la batería, quitar el tapón del sello de cada celda.
- * Mantenga fuego y chispas alejadas de la batería que está siendo cargada.
- * Cuando se quite una batería de la motocicleta asegúrese de quitar primero la terminal \ominus

INFORMACIÓN DE MANTENIMIENTO

CONTENIDOS

LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS.....	7-1
HERRAMIENTAS ESPECIALES.....	7-7
AJUSTE DE TORSIÓN.....	7-12
DATOS DE SERVICIO.....	7-14
GUÍAS DE ALAMBRES Y CABLES.....	7-22
DIGRAMA ELÉCTRICO.....	7-23

LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS

MOTOR

Queja	Sintoma y causas posibles	Remedio
El motor no enciende o es difícil de encender	<p>Compresión demasiado bajo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Separación de la válvula fuera del ajuste. 2. Guías gastadas de la válvula o asiento inadecuado de válvulas. 3. Válvulas sin sincronización. 4. Anillos de pistón excesivamente gastados. 5. Diámetro del cilindro gastado. 6. Asiento inadecuado de la bujía. 7. Arranque del motor demasiado lento. <p>Enchufe sin chispa</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bujía ensucia. 2. Bujía mojada. 3. Bobina defectuosa. 4. Unidad defectuosa del ignitor. 5. Bobina defectuosa de la ignición. 6. Circuito abierto o corto en la cuerda de alta tensión. <p>Ningún combustible que alcanza el carburador</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Agujero atascado en el casquillo del depósito de gasolina. 2. Grifo del combustible atascado o defectuoso. 3. Válvula del flotador del carburador defectuoso. 4. Tubo atascado del combustible. 5. Filtro de combustible atascado. 	<p>Ajuste. Repáre o sustituya. Ajuste. Sustituya. Sustituya o rectifique. Vuelva a ajustar. Consulte las "quejas eléctricas"</p> <p>Limpie o sustituya. Limpie y seque. Sustituya. Sustituya. Sustituya. Sustituya.</p> <p>Limpie. Limpie o sustituya. Sustituya. Limpie o sustituya. Limpie o sustituya.</p>
El motor se atasca fácilmente.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bujía sucia. 2. Bobina defectuosa. 3. Unidad defectuosa del ignitor. 4. Tubo atascado del combustible. 5. Jets atascados en carburador. 6. Separación de la válvula fuera del ajuste. 7. Filtro de combustible atascado. 	<p>Limpie. Sustituya. Sustituya. Limpie. Limpie. Ajuste. Limpie o sustituya.</p>
Motor ruidoso.	<p>Excesivo rechinido de la válvula</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Separación de la válvula demasiado grande. 2. Resortes debilitados de válvula rota. 3. Desgaste del balancín o del eje del balancín. <p>El ruido que parece venir de pistón</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pistón o cilindro gastado. 2. Cámara de combustión sucia con carbón. 3. Perno del pistón o alesaje del perno del pistón gastado. 4. Anillos de pistón o surco del anillo gastado. <p>Ruido que parece venir de la cadena de sincronización</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cadena estrada. 2. Piñones gastados. 3. Ajustador de tensión que no trabaja. <p>Ruido que parece venir del clutch</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bandas gastadas del contraeje o del cubo. 2. Dientes gastados de las placas del clutch. 3. Placas del clutch distorcionadas, conducción e impulsión. 4. Interruptor del clutch debilitado. <p>Ruido que parece venir del cigüeñal</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desgaste de cojinetes quemados. 2. Cojinetes extremo-grande gastados y quemados. 3. Separación del empuje demasiado grande. 	<p>Ajuste. Sustituya. Sustituya.</p> <p>Sustituya. Limpie. Sustituya. Sustituya.</p> <p>Sustituya. Sustituya. Repáre o sustituya.</p> <p>Sustituya. Sustituya. Sustituya. Sustituya.</p> <p>Sustituya. Sustituya. Sustituya.</p>

Queja	Síntoma y posibles causas	Remedio
El motor carece de potencia.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pérdida de separación de la válvula 2. Resorte de la válvula debilitados. 3. Válvula de sincronización fuera de ajuste. 4. Desgaste del anillo de pistón o cilindro. 5. Base inadecuada de la válvulas. 6. Bujía sucia. 7. Brazos o ejes del balancín gastados. 8. Boquete de la bujía incorrecto. 9. Jets en el carburador atascados. 10. Elemento filtro de aire atascado. 11. Demasiado aceite en el motor. 12. Succión de aire en la entrada del tubo. 	<p>Ajuste. Substituya. Ajuste. Substituya. Repare. Limpie o substituya. Substituya. Ajuste o substituya. Limpie. Limpie. Drene el aceite excedente. Vuelva a ajustar o substituya.</p>
El motor se sobrecalienta.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Depósito de carbón pesado en la corona del pistón. 2. Aceite insuficiente en el motor. 3. Bomba defectuosa del aceite o circuito atascado del aceite. 4. Escape de aire del tubo de entrada. 5. Uso del aceite de motor incorrecto. 	<p>Limpie. Agregue aceite. Repare o limpie. Vuelva a ajustar o substituya. Cambie.</p>

CARBURADOR

Queja	Síntoma y posibles causas	Remedio
Problemas con el encendido.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se atasca el jet del encendido. 2. Se atasca el tubo del encendido. 3. Escape de aire en un empalme entre el cuerpo del encendido y el carburador. 4. El émbolo del arrancador no está funcionando correctamente. 	<p>Limpie. Limpie. Checar cuerpo del encendido y carburador para el ajuste, ajuste y substituya empaque. Compruebe y ajuste.</p>
Problemas en velocidad en ralentí o baja.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Piloto jet, piloto de aire atascados o perdidos 2. Piloto fuera de tiempo o bypass atascados 3. El émbolo del encendido no está totalmente cerrado. 	<p>Cheque y limpie. Cheque y limpie. Compruebe y ajuste.</p>
Problemas en velocidad media o alta.	<ol style="list-style-type: none"> 1. El jet principal o el jet de aire están atascados. 2. El jet de aguja está atascado. 3. Válvula de la válvula reguladora no está operando correctamente. 4. El filtro está atascado. 	<p>Cheque y limpie. Cheque y limpie. Compruebe la válvula de la válvula reguladora para su operación. Compruebe y limpie.</p>
Fluctuaciones del sobre flujo y nivel del combustible.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Válvula de la aguja está gastada o dañada. 2. Resorte en la aguja de la válvula roto. 3. El flotador no está trabajando correctamente. 4. Materias extrañas se han adherido a la aguja de la válvula. 	<p>Substituya. Substituya. Compruebe y ajuste. Limpie.</p>

ELÉCTRICO

Queja	Síntoma y posibles causas	Remedio
Sin chispa o chispa inadecuada	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bobina de ignición defectuosa. 2. Clavija de chispa defectuosa. 3. Unidad de ignitor o bobina defectuosa. 	<p>Substituya. Substituya. Substituya.</p>
La bujía pronto empezará a llenarse de carbón	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mezcla demasiado rica. 2. Velocidad en ralentí colocada demasiado alta. 3. Gasolina incorrecta. 4. Elemento sucio en el filtro de aire. 5. Bujía demasiado fría. 	<p>Ajuste el carburador. Ajuste el carburador. Cambie. Limpie. Substituya bujía de tipo caliente.</p>

Queja	Síntomas y posibles causas	Remedio
La bujía se ensucia demasiado pronto.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anillos del pistón gastados. 2. Pistones o cilindros gastados. 3. Excesiva separación de los vástagos de las válvulas y válvulas guía. 4. Sellos de aceite del vástago gastados. 	Substituya. Substituya. Substituya. Substituya.
Electrodos de la bujía sobrecalentados o quemados.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bujía demasiado caliente. 2. El motor se sobrecalienta. 3. Bobina o unidad ignitora defectuosas. 4. Pérdida de la bujía. 5. Mezcla demasiado pobre. 	Substituya por la bujía de tipo frío. Afine. Ajuste. Vuelva a ajustar. Ajuste el carburador.
El generador no carga.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alambres de conducción abiertos o cortos o pérdida de las conexiones. 2. Serpentes del generador abiertos de tierra o cortos. 3. Rectificador diagonal regulador cortado o punctured. 	Repare o substituya o vuelva a ajustar. Substituya. Substituya.
El generador carga pero el rango de carga es mas bajo de lo especificado.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Los alambres de plomo tienden a cortarse o abrir el circuito o perder contacto con las terminales. 2. Tierra o circuito abierto del estator de las bobinas del generador. 3. Regulador/rectificador defectuoso. 4. Insuficiencia de electrolito en la batería. 5. Placas de celdas defectuosas en la batería. 	Repare o vuelva a ajustar. Substituya. Substituya. Agregue agua destilada entre las líneas del nivel. Substituya la batería
Sobrecarga del generador.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Corto circuito interno en la batería. 2. Elemento resistor en el regulador/rectificador dañado o defectuoso. 3. Regulador/rectificador tierra inadecuadamente. 	Substituya la batería. Substituya. Limpie y ajuste la conexión de tierra.
Carga inestable.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aislamiento raído del alambre de plomo debido a la vibración, dando por resultado un cortocircuito intermitente. 2. Generador internamente en cortocircuito. 3. Regulador/rectificador defectuoso. 	Repare o substituya. Substituya. Substituya.
El botón de encendido no es efectivo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batería baja. 2. Contactos interruptores defectuosos. 3. Cepillos no colocados adecuadamente en el conmutador del encendido del motor 4. Relais del encendido defectuoso. 	Recargue o substituya. Substituya. Repare o substituya. Substituya.

BATERIA

Queja	Síntomas y posibles causas	Remedios
“Sulfatación” substancia ácida de polvo blanco o manchas en las superficies de las placas de las celdas.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Electrolito insuficiente. 2. Batería agrietada. 3. La batería ha sido trabajada en malas condiciones por largo tiempo. 4. Electrolito contaminado (materia extraña ha entrado en la batería y se ha mezclado con el electrolito). 	Agregue el agua destilada, si la batería no se ha dañado y la “sulfatación” no ha avanzado demasiado, recargue. Substituya la batería. Substituya la batería. Si la “sulfatación” no ha avanzado demasiado, intente restaurar la batería substituyendo el electrolito, recargándolo completamente con la batería separada de la motocicleta y después ajustando el electrolito S.G.

Queja	Síntomas y posibles causas	Remedios
La batería se deteriora rápidamente	<ol style="list-style-type: none"> 1. El método de carga es incorrecto. 2. Las placas de las celdas han perdido mucho de su material activo como resultado de una sobrecarga. 3. Una condición de cortocircuito existe dentro de la batería debido a la excesiva acumulación de sedimentos causados por el alto electrolito S.G. 4. El electrolito S.G. es demasiado bajo. 5. El electrolito contaminado. 6. La batería está demasiado vieja. 	<p>Checar las conexiones del generador, regulador/rectificador y circuito, hacer los ajustes necesarios para obtener la operación de carga especificada.</p> <p>Substituya la batería, y corregir el sistema de carga.</p> <p>Substituya la batería.</p> <p>Recargar totalmente la batería y ajustar electrolito S.G. Sustituya el electrolito, recargue la batería y agregue S.G.</p> <p>Substituya la batería.</p>
Batería con polaridad invertida.	La batería ha sido conectada de manera errónea alrededor del sistema, de manera que, está cargada en dirección inversa.	Sustituya la batería y asegúrese de conectarla adecuadamente.
"Sulfatación" de la batería.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cambiar la tarifa demasiado baja o demasiado alta (Cuando no esté en uso, las baterías deberán ser recargadas por lo menos una vez al mes. Para evitar sulfatación). 2. Electrolito de la batería excesivo o insuficiente, o su gravedad específica es demasiado alta o demasiado baja. 3. La batería sin usar por largo tiempo en clima frío. 	<p>Substituya batería.</p> <p>Mantener el electrolito arriba de el nivel preescrito, o ajustar el S.G. consultando las instrucciones de la batería.</p> <p>Substituya la batería si está terriblemente sulfatada.</p>
La batería se descarga demasiado rápido.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tapa y laterales del contenedor sucios. 2. Impurezas en el electrolito o electrolito S.G. demasiado altas. 	<p>Limpiar.</p> <p>Cambiar el electrolito consultando las condiciones del fabricante de la batería.</p>

CHASIS

Quejas	Síntomas y posibles causas	Remedios
La dirección se siente demasiado pesada o tiesa.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tuerca del vástago de la dirección sobreajustada. 2. Desgaste del cojinete o anillo guía en el vástago de la dirección. 3. Vástago de la dirección distorsionado. 4. Insuficiencia de presión en neumáticos. 	<p>Ajuste.</p> <p>Substituya.</p> <p>Substituya.</p> <p>Ajuste.</p>
Oscilación de la dirección.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pérdida del balance entre la suspensión delantera derecha e izquierda. 2. Horquilla delantera distorsionada. 3. Eje delantero distorsionado o neumático torcido. 	<p>Substituya.</p> <p>Repare o substituya.</p> <p>Substituya.</p>
Rueda delantera bamboleante.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Borde de la rueda distorsionado. 2. Cojinetes de la rueda delantera gastados. 3. Neumático defectuoso o incorrecto. 4. Tuerca del eje floja. 	<p>Substituya.</p> <p>Substituya.</p> <p>Substituya.</p> <p>Vuelva a ajustar.</p>
Suspensión delantera demasiado suave.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muelles debilitados. 2. Insuficiente aceite en la horquilla. 	<p>Substituya</p> <p>Rellene</p>
Suspensión delantera demasiado tiesa.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aceite de la horquilla demasiado viscoso. 2. Demasiado aceite en la horquilla. 	<p>Substituya.</p> <p>Remueva exceso de aceite.</p>
Suspensión delantera ruidosa.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aceite en la horquilla insuficiente. 2. Pérdida de tuercas en la suspensión. 	<p>Rellene.</p> <p>Vuelva a ajustar.</p>

Quejas	Sintomas y posibles causas	Remedios
Bamboleo rueda trasera.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Borde de la rueda distorsionado. 2. Desgaste cojinetes rueda trasera. 3. Neumático defectuoso o incorrecto. 4. Pérdida tuerca del eje. 5. Desgaste cojinetes del balancín. 6. Pérdida de tuercas en el amortiguador trasero. 	Remedio. Sustituya. Sustituya. Vuelva a ajustar. Sustituya. Vuelva a ajustar.
Suspensión trasera demasiado suave.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muelles debilitados. 2. Ajuste inadecuado de la suspensión trasera. 	Sustituya. Ajuste..
Suspensión trasera demasiado tiesa.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajuste inadecuado de la suspensión trasera. 2. Desgaste cojinetes del balancín. 	Ajuste. Sustituya.
Suspensión trasera ruidosa.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pérdida de tuercas en la suspensión 2. Desgaste en los cojinetes del balancín. 	Vuelva a ajustar. Sustituya.

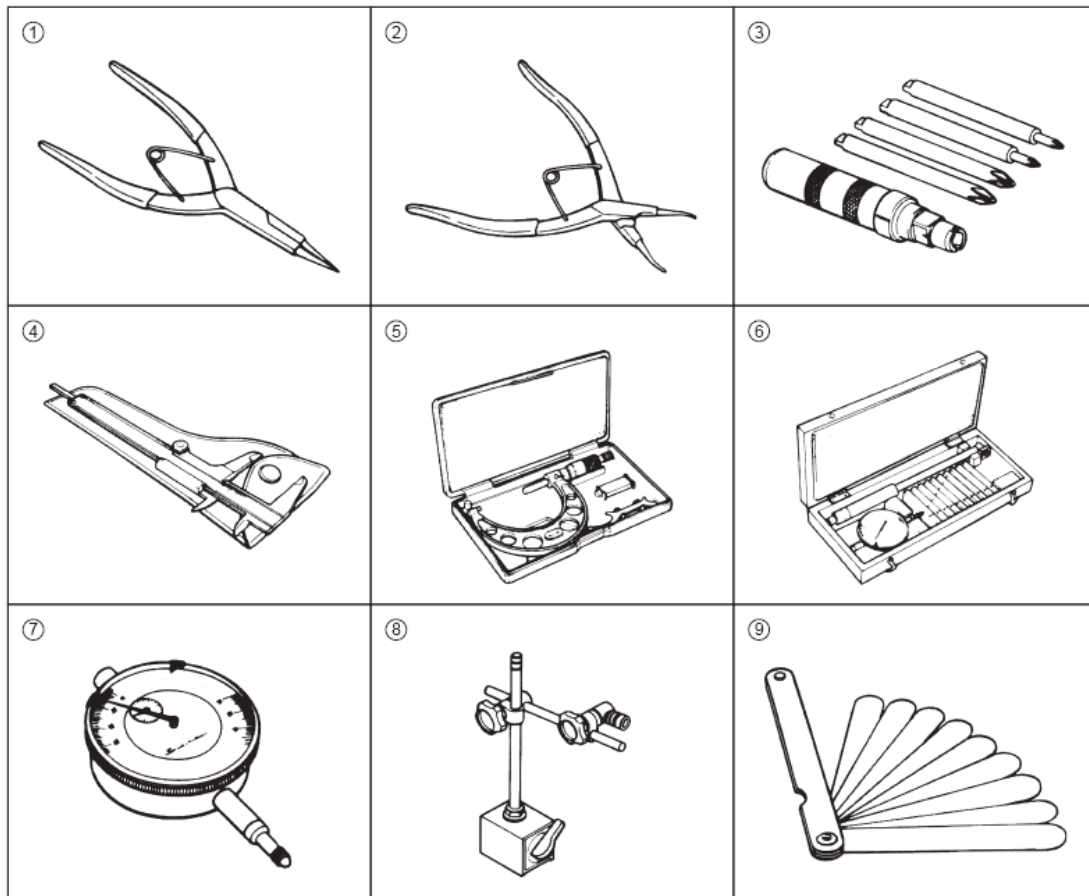
FRENOS

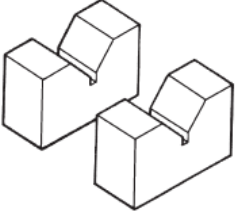
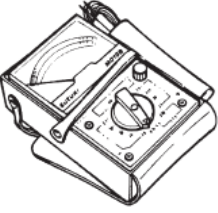

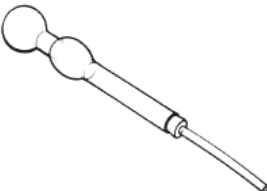
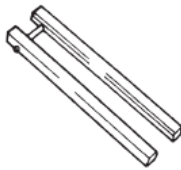
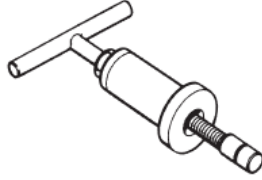
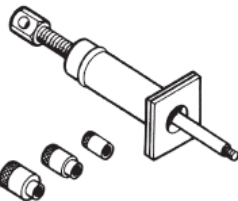
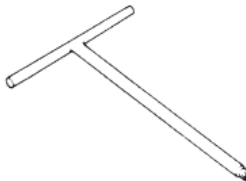
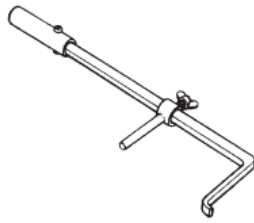
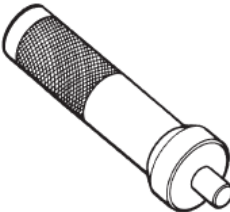
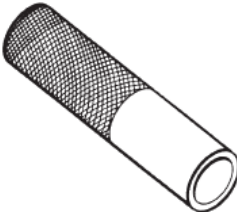
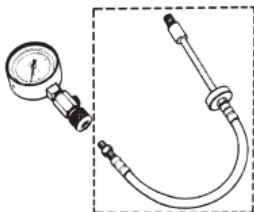


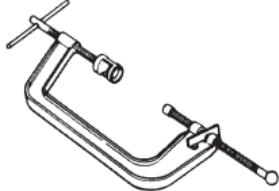
Quejas	Sintomas y posibles causas	Remedios
Frenado inadecuado.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Insuficiente líquido de frenos en el depósito. 2. Aire atrapado en el circuito del líquido. 3. Almohadillas demasiado gastadas. 4. Demasiado juego en la palanca del freno o pedal. 5. Guarniciones demasiado gastadas. 	Rellene hasta la marca de nivel. Purga de nivel. Sustituya. Ajuste. Sustituya.
Insuficiente potencia en el freno.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Escape del líquido de freno del sistema hidráulico. 2. Almohadillas gastadas. 3. Adhesión del aceite en la superficie de las almohadillas del engrane. 4. Disco gastado. 5. Aire en el sistema hidráulico. 	Repare o sustituya. Sustituya. Limpiar disco y park. Sustituya. Purga de aire.
Rechinido en el freno.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adhesión de carbón en la superficie de la almohadilla. 2. Cojín inclinado. 3. Cojinete de la rueda dañado. 4. Eje rueda delanteras o eje rueda trasera flojo. 5. Almohadillas gastadas. 6. Material extraño en el líquido del cilindro. 7. Puerto de regreso atascado de materia de cilindro. 	Reparar superficie con papel lija. Modificar ajuste de almohadilla Sustituya. Ajuste torsión especificada. Sustituya. Sustituya líquido de frenos. Desarme y limpie el cilindro maestro.
Movimiento excesivo de la palanca del freno.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aire en el sistema hidráulico. 2. Desgaste palanca leva del freno. 3. Insuficiente líquido de frenos. 4. Calidad inadecuada del líquido de frenos. 	Purga de aire. Sustituya palanca del freno. Rellenar líquido al nivel especificado Purga de aire. Sustituya con el líquido correcto.
Escape líquido del freno.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajuste insuficiente de las juntas de conexión. 2. Manguera agrietada. 3. Desgaste del pistón y/o taza. 	Ajuste a la torsión especificada. Sustituya pistón. Sustituya pistón y/o taza.

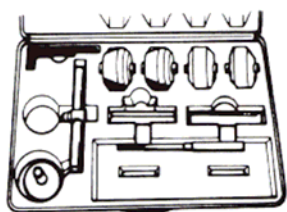
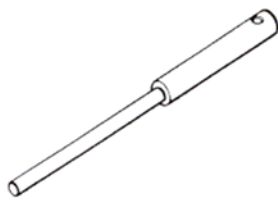
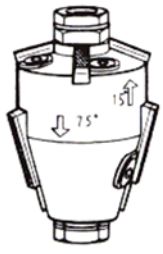
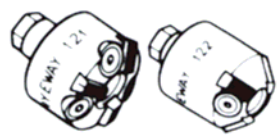




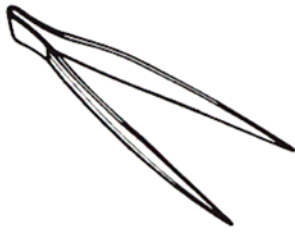
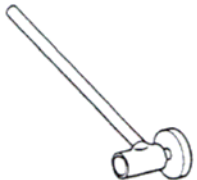
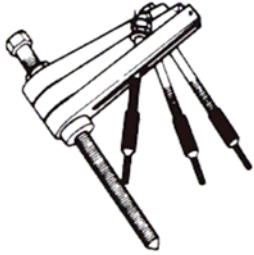
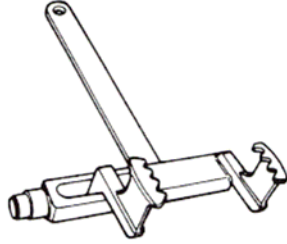
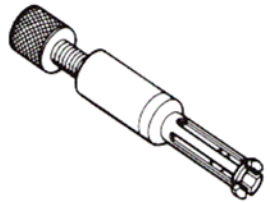
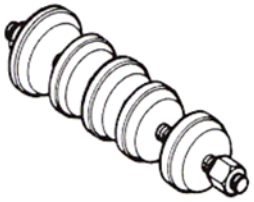
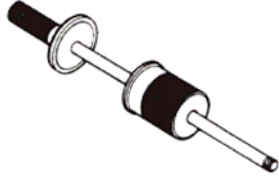
HERRAMIENTAS ESPECIALES

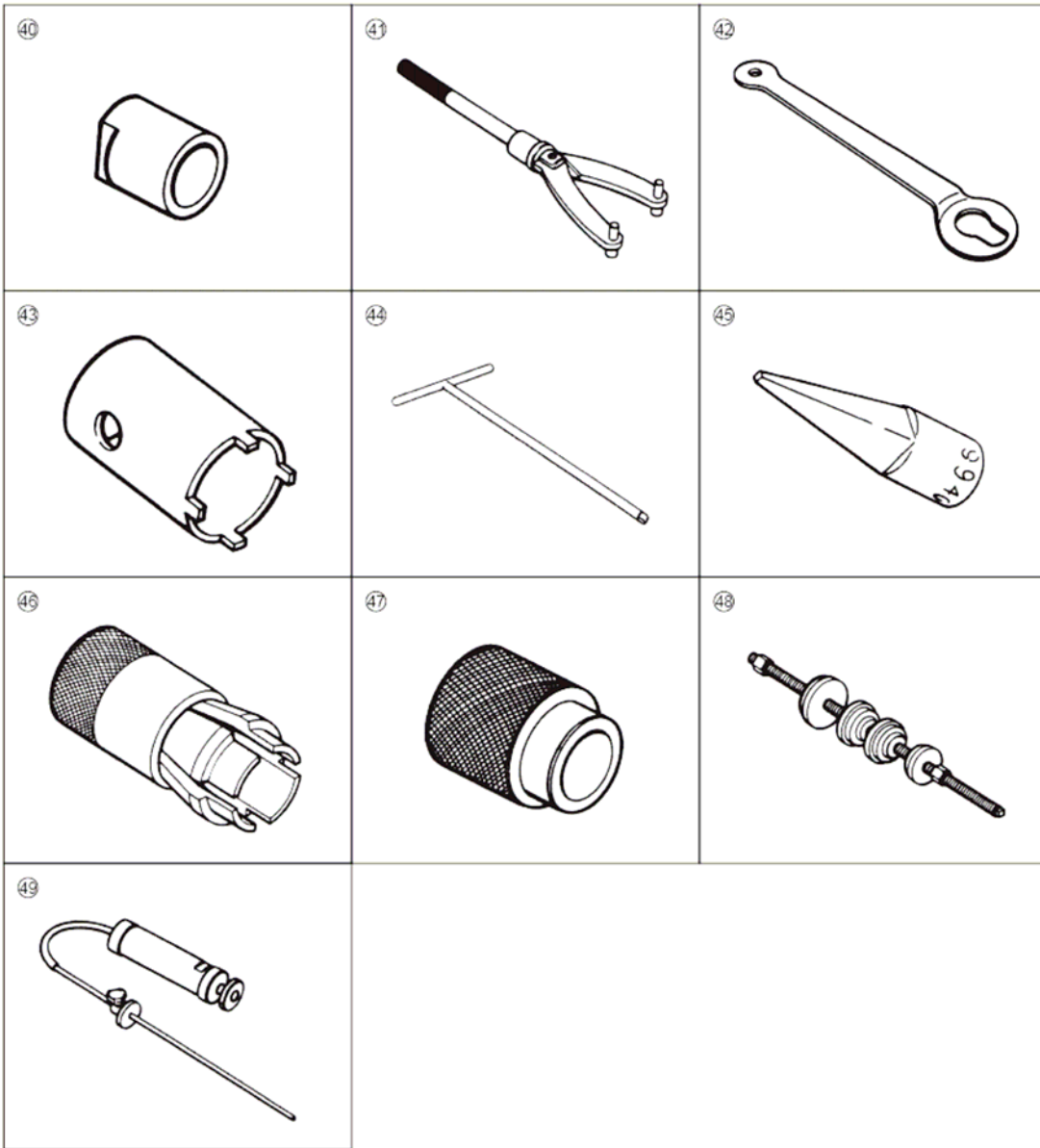
ARTÍCULO	NO. DE PARTE	NOMBRE DE LA PARTE
1	09900-06107	Alicates de anillo rápido (tipo de la abertura).
2	09900-06108	Alicates de anillo rápido (tipo de cierre).
3	09900-09003	Sistema impacto de conducción.
4	09900-20101	Calibradores Vernier (150 milímetros).
5	09900-20202	Micrómetro (25-50 milímetros).
	09900-20203	Micrómetro (50-75 milímetros).
	09900-20205	Micrómetro (0-25 milímetros).
6	09900-20508	Sistema calibrador del cilindro.
7	09900-20606	Calibrador del disco (1/100).
8	09900-20701	Soporte magnético.
9	09900-20803	Calibrador de grosor.
10	09900-21304	Bloque - V
11	09900-25002	Probador de bolsillo.
12	09900-28106	Probador de electricidad.
13	09900-28403	Hidrómetro.
14	09910-20116	Soporte de biela.
15	09910-32812	Instalador del cigüeñal.
16	09910-34510	Tirador del perno del pistón.
17	09911-73730	Llave hexagonal tipo "T" (5 milímetros).
18	09913-50121	Removedor del sello de aceite.
19	09913-75820	Instalador del cojinete.
20	09913-80112	Instalador del cojinete.
21	09915-63310	Adaptador de la presión de la compresión.
22	09915-64510	Calibrador de la compresión.
23	09915-74510	Calibrador de la presión del aceite.
24	09916-14510	Compresor del resorte de válvula.
25	09916-21110	Sistema cortador base de válvula.
26	09916-24311	Piloto sólido (N-100-5.0).
27	09916-24610	Cortador base de válvula 15°(N-121).
28	09916-20620	Cortador base de la válvula 45°(N-122).
	09916-20630	Cortador base de la válvula 30° (N-126).
29	09916-34542	Ensanchador manual.
30	09916-34570	Ensanchador de 5.0 milímetros.
31	09916-34580	Ensanchador de 10.8 milímetros.
32	09916-44310	Instalador de la válvula guía.
33	09916-84510	Pinzas.
34	09917-13210	Varilla de levantamiento ajuste de conducción.
35	09920-13120	Separación caja del cigüeñal/removedor eje del cigüeñal.
36	09920-53710	Soporte del cubo de la manga del clutch.
37	09923-73210	Tirador del cojinete.
38	09924-84510	Sistema instalador del cojinete.
39	09930-30102	Eje de deslizamiento removedor del rotor.
40	09930-30180	Aditamento.
41	09930-40113	Rotor y soporte del piñón.

ARTÍCULO	NO . DE PARTE	NOMBRE DE LA PARTE
42	09930-44511	Soporte del rotor.
43	09940-14911	Llave de socket de la tuerca del vástago de manejo.
44	09940-34520	Manija "T".
45	09940-34561	Aditamento "D".
46	09940-50112	Instalador del sello de aceite de la horquilla.
47	09940-53311	Instalador del cojinete.
48	09941-34513	Instalador del anillo guía de la dirección.
49	09943-74111	Calibrador nivel de aceite de la horquilla.



<p>10</p> 	<p>11</p> 	<p>12</p> 
<p>13</p> 	<p>14</p> 	<p>15</p> 
<p>16</p> 	<p>17</p> 	<p>18</p> 
<p>19</p> 	<p>20</p> 	<p>21</p> 
<p>22</p> 	<p>23</p> 	<p>24</p> 

<p>25</p> 	<p>26</p> 	<p>27</p> 
<p>28</p> 	<p>29</p> 	<p>30</p> 
<p>31</p> 	<p>32</p> 	<p>33</p> 
<p>34</p> 	<p>35</p> 	<p>36</p> 
<p>37</p> 	<p>38</p> 	<p>39</p> 



AJUSTE DE TORSIÓN

MOTOR

ARTÍCULO	kg·m	N·m
Perno de la cubierta cabezal del cilindro.	0.9•1.0	9•10
Perno del piñón del árbol de levas.	1.0•1.3	10•13
Tuerca 8 milímetros diámetro del cabezal.	2.5•3.5	25•••
Tuerca 6 milímetro diámetro del cabezal.	0.7•1.1	7•11
Tuerca baja 6 milímetro diámetro del cilindro.	0.7•1.1	7•11
Tuerca rotor del magneto.	3.0•4.0	30•40
Tuerca bomba de aceite de la transmisión/transmisión primaria	4.0•6.0	40•60
Tuerca del cubo de la manga del clutch.	3.0•5.0	30•50
Tapón de desagüe del aceite de motor.	1.8•2.0	18•20
Tuerca del piñón del motor.	8.0•10.0	80•100
Perno de montaje del motor 8 milímetros diámetro (Ⓐ longitud de 80 milímetros).	3.7•4.5	37•45
Perno de montaje del motor 8 milímetros diámetro (Ⓑ los otros).	2.8•3.4	28•34
Tuerca de la abrazadera del tubo de escape.	0.9•1.2	9•12
Perno de la abrazadera del silenciador.	0.9•1.2	9•12
Perno del embrague del arrancador.	1.5•2.0	15•20

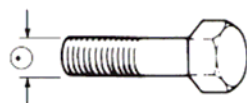
CHASIS

ARTÍCULO	kg _o , m	N _o , m
Tuerca delantera del eje.	3.6•5.2	36•52
Perno delantero de la barra del interruptor de la horquilla.	2.0•2.6	20•26
Perno abrazadera inferior horquilla delantera.	2.5•3.5	25•35
Perno superior de la horquilla delantera.	2.0•3.0	20•30
Perno de la cabeza del vástago de manejo.	3.5•5.5	35•55
Perno de la abrazadera de los manillares.	1.2•2.0	12•20
Perno de montaje del cilindro maestro del freno delantero.	0.5•0.8	5•8
Perno de montaje del calibrador del freno delantero.	2.5•4.0	25•40
Perno de la unión de la manguera del freno delantero.	2.5•3.5	25•35
Grifo de purga del freno delantero.	0.7•0.9	7•9
Perno del disco del freno delantero.	1.5•2.5	15•25
Tuerca del pivote del balancín.	5.0•8.0	50•80
Perno del reposapiés delantero.	3.6•5.2	36•52
Tuerca posterior del acoplamiento de esfuerzo de torsión (delantero y posterior).	1.0•1.5	10•15
Tuerca amortiguador trasero (superior e inferior).	2.0•3.0	20•30
Tuerca eje trasero.	5.0•8.0	50•80
Tuerca del piñón trasero.	1.8•2.8	18•28
Perno de la palanca de la leva del freno trasero.	0.5•0.8	5•8
Perno del casquillo de la horquilla delantera.	1.5•3.0	15•30

TABLA AJUSTE DE TORSIÓN

Para otras tuercas y pernos cuya torsión no está indicada, referirse a esta tabla:

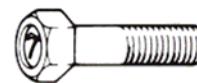
Diámetro del perno (mm)	Convencional o perno marcado "4"		Perno marcado "7"	
	kg _o , m	N _o , m	kg _o , m	N _o , m
4	0.1•0.2	1.0•2.0	0.15•0.3	1.5•3.0
5	0.2•0.4	2.0•4.0	0.3•0.6	3.0•6.0
6	0.4•0.7	4.0•7.0	0.8•1.2	8.0•12.0
8	1.0•1.6	10.0•16.0	1.8•2.8	18.0•28.0
10	2.2•3.5	22.0•35.0	4.0•6.0	40.0•60.0
12	3.5•5.5	35.0•55.0	7.0•10.0	70.0•100.0
14	5.0•8.0	50.0•80.0	11.0•16.0	110.0•160.0
16	8.0•13.0	80.0•130.0	17.0•25.0	170.0•250.0
18	13.0•19.0	130.0•190.0	20.0•28.0	200.0•280.0



Perno convencional



Perno marcado "4"



Perno marcado "7"

DATOS DE SERVICIO

VÁLVULA GUÍA

Unidad: mm

ARTÍCULO		ESTÁNDAR	LÍMITE
Diámetro de la válvula	ENTRADA.	25.5	•
	SALIDA.	22.5	•
Separación de la válvula (cuando está fría)	ENTRADA	0.04• 0.07	•
	SALIDA.	0.13• 0.18	•
Válvula guía I.D.	ENT. & SAL	5.000• 5.012	•
Vástago de la válvula O.D.	ENTRADA.	4.975• 4.990	•
	SALIDA.	4.955• 4.970	•
Desgaste vástago de la válvula	ENT. & SAL	•	0.05
Grosor cabeza de la válvula	ENT. & SAL	•	0.5
Longitud extremo vástago de la válvula	ENT. & SAL	•	2
Ancho base de la válvula	ENT. & SAL	0.9• 1.1	•
Desgaste cabeza radial de la válvula	ENT. & SAL	•	0.03
Longitud libre resorte de la válvula(ENT. & SAL.)	INTERIOR	•	31.2
	EXTERIOR	•	33.6
Tensión resorte de la válvula (ENT.&SAL.)	INTERIOR	3.77• 4.43 kg a longitud 26.78 mm	•
	EXTERIOR	8.86• 10.4 kg a longitud 29.78 mm	•

ÁRBOL DE LEVAS Y CABEZAL DEL CILINDRO

Unidad: mm

ARTÍCULO		ESTÁNDAR	LÍMITE
Altura de la leva.	ENTRADA.	•	33.350
	SALIDA.	•	33.000
Bitácora árbol de levas O.D.	ENT. & SAL	21.959• 21.980	-
Desgaste árbol de levas	ENT. & SAL	-	0.10
Longitud cadena de levas-20 punto		-	129.9
Brazo del balancín I.D.	ENT. & SAL.	12.000• 12.018	-
Eje brazo del balancín O.D.	ENT. & SAL.	11.966• 11.984	-
Distorsión cabezal del cilindro.		-	0.05
Distorsión tapa cabezal del cilindro		-	0.05

CILINDRO Y PISTÓN

Unidad: mm

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE
Presión de la compresión	1 000• 1 400 kPa (10.0• 14.0 kg/cm ²)	800 kPa (8.0 kg/cm ²)
Separación del pistón al cilindro	0.045• 0.022	0.120
Diámetro del cilindro	57.000• 57.015	57.085
Diámetro del pistón	56.950• 56.965 Medir 10 mm del extremo de la falda	56.880
Distorsión del cilindro	–	0.05

BIELA Y CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE
Identificación del extremo pequeño de la biela.	14.004• 14.012	14.040
Desviación de la biela.	-	3.0
Separación lateral extremo grande de la biela.	0.10• 0.45	1.00
Ancho extremo grande de la biela.	15.95• 16.00	-
Ancho de trama a trama del cigüeñal.	53.0 ₀ • 50.1	-
Desgaste del cigüeñal.	-	0.05

BOMBA DE ACEITE

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE
Reducción del radio de la bomba de aceite.	2.000(30/15)	-
Presión del aceite (a 60°C, 140°F).	Sobre 10 kPa (0.1 kg/cm ²) Debajo 30 kPa (0.3 kg/cm ²) a 3000 r/min.	-

CLUTCH

Unidad: mm

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE
Juego de cables del clutch.	4	-
Tornillo del lanzamiento del clutch.	1/4• 1/2 Giro de regreso	-
Grosor de la placa de conducción.	2.9• 3.1	2.6
Ancho abrazadera placa de conducción.	11.8• 12.0	11.0
Grosor placa de conducción.	1.60 ₀ • 1.05	-
Distorsión placa de conducción.	-	0.10
Longitud libre resorte del clutch.	-	29.5

TRANSMISIÓN Y CADENA IMPULSORA

Unidad: mm

ARTÍCULO	ESTÁNDAR		LÍMITE
Reducción del radio primario.	3.470(59/17)		-
Reducción del radio final.	3.214(45/14)		-
Radios de la transmisión.	Bajo	3.000(33/11)	-
	2do	1.857(26/14)	-
	3ro	1.368(26/19)	-
	4to	1.143(24/21)	-
	Alto	0.957(22/23)	-
Cambio de la horquilla para la separación del surco.	0.10•0.30		0.50
Cambio de la horquilla anchura del surco.	No.1 y No.2	5.0•5.1	-
	No.3	5.5•5.6	-
Cambio de la horquilla grueso del surco.	No.1 y No.2	4.8•4.9	-
	No.3	5.3•5.4	-
Longitud del contraeje (baja a 2da).	88.0 ⁰ / _{0.2}		-
			-
Cadena impulsora.	Tipo	KMC 428H	-
	Acoplamientos	118	-
	Longitud 20 puntos		259.0
Holgura de la cadena impulsora.	10•20		-

CARBURADOR

Unidad: mm

ARTÍCULO	ESPECIFICACIÓN
Tipo de carburador.	MIKUNI BS26SS
Tamaño del diámetro.	26
Número de identificación.	26-183
Ralentí r/min.	1450 _o 150 r/min
Altura plana.	29 _o 30.5
Jet principal (M.J.).	JJ110
Jet principal de aire (M.A.J.).	0.6
Jet de la aguja (J.N.)	4DH41-2do
Aguja del jet (N.J.).	P-0 (390)
Jet piloto (P.J.).	JJ12.5
Jet del arrancador (G.S).	JJ37.5
Tornillo piloto (P.S.)	PRE-SET (2,5/8 girar hacia afuera)
Jet piloto de aire (P.A.J.).	7#1.25
Juego del cables de la válvula reguladora.	0.5-1.0

ELÉCTRICO

Unidad: mm

ARTÍCULO	ESPECIFICACIÓN		NOTA
Sincronización de la ignición	13° B.T.D.C. abajo 1 950 r/min 32° B.T.D.C. entre 4 000-5 000 r/min 29.9° B.T.D.C. entre 6 000-7500 r/min 34.1° B.T.D.C. sobre 9 000 r/min		
Bujía	Tipo	NGK:CR8E N.D.:U24ESR-N	
	Boquete	0.7•0.8	
Desarrollo de la bujía	Sobre 8 at 1 atm.		
Resistencia bobina de la ignición	Primaria	W•O/W Aprox. 3.5••5 ㄗ	
	Secundaria	Clavija•O/W Aprox.16•30 ㄗ	
Resistencia bobina del generador	Levantar	••G Aprox. 120•200 ㄗ	
	Carga	Y•Y Aprox. 0.5•2.0 ㄗ	
Generador sin carga de voltaje	Mas que 70V (AC) a 5000 r/min		
Voltaje regulado	13.5•16.0V a 5 000 r/min		
Resistencia del arrancador del relais.	Aprox. 3•4 ㄗ		
Batería	Tipo de designación	GM7Z-A	
	Capacidad	12V28.8kC(8Ah)/10HR	
	Etándard electrolito S.G.	1.280 at 20°C(68°F)	
Fusible	10A, 15A		

FRENO Y RUEDA

Unidad: mm

ARTÍCULO		ESTÁNDAR	LÍMITE
Pedal freno trasero libre viaje		20• 30	-
Altura pedal freno trasero		10	-
Grosor disco del freno	Delantero	4.0 ₀ • 4.2	3.0
Desgaste disco del freno	Delantero	-	0.30
Diámetro cilindro del freno	Delantero	12.700• 12.743	-
Diámetro del pistón cilindro maestro	Delantero	12.657• 12.684	-
Diámetro del calibrador cilindro del freno	Delantero	33.960• 34.036	-
Diámetro del pistón calibrador del freno	Delantero	33.884• 33.934	-
Identificación del tambor del freno	Trasero	-	130.7
Grosor de la guarnición del freno	Trasero	-	1.5
Desgaste eje de la rueda	Delantero	-	0.25
	Trasero	-	0.25
Tamaño del neumático	Delantero	80/100• 18 4PR	-
	Trasero	90/90• 18•4PR	-
Profundidad pisada del neumático	Delantero	-	1.6
	Trasero	-	1.6

SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE
Carrera horquilla delantera	110	-
Longitud libre resorte horquilla delantera	-	485
Nivel de aceite horquilla delantera	142	-
Rueda de viaje trasera	75	-
Desgaste eje del pivote del balancín	-	0.6

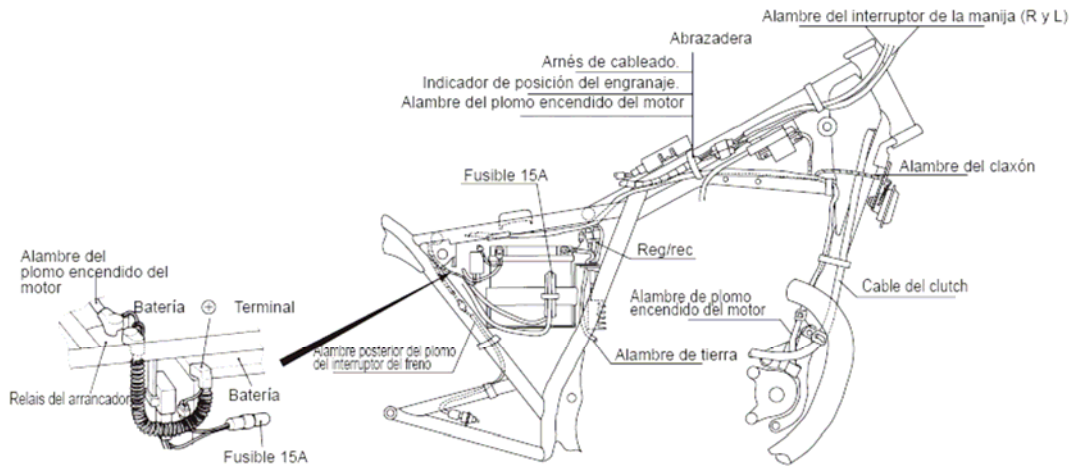
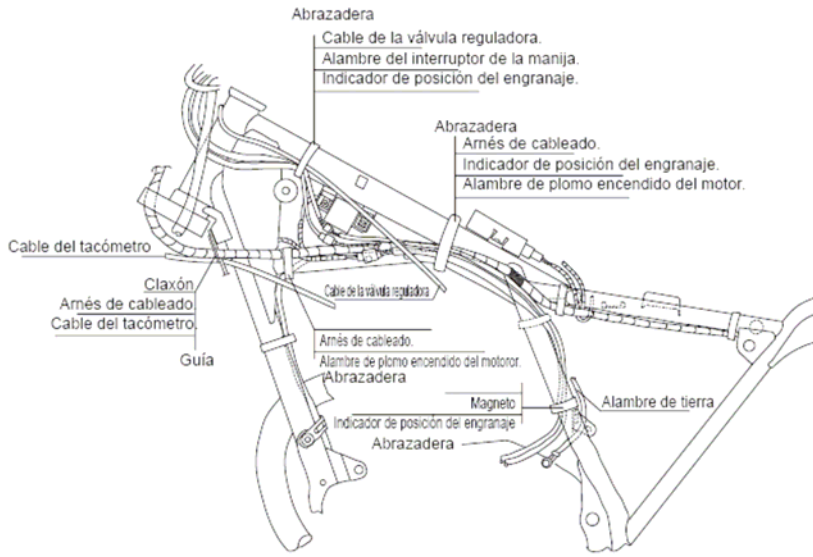
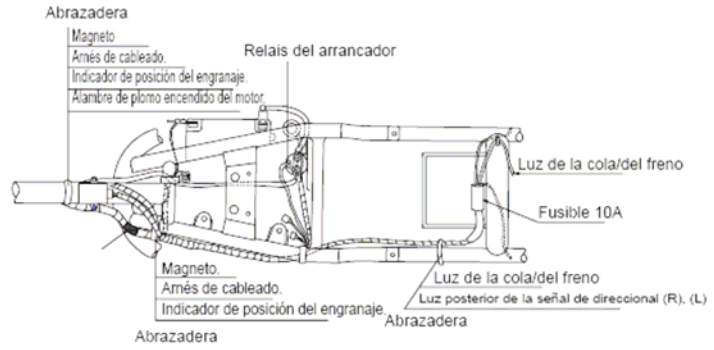
COMBUSTIBLE Y ACEITE

ARTÍCULO	ESPECIFICACIÓN	NOTA
Tipo de combustible	La gasolina usada deberá ser graduada a 90-97 octanos o más alto. Gasolina sin plomo o bajo plomo es recomendada.	
Tanque de gasolina incluyendo reserva	14 L	
reserva	2.0 L	
Grado y tipo aceite del motor	SAE 10W/40 SF or SG	
Capacidad aceite del motor	Cambio 1100 ml	
	Cambio de filtro 1150 ml	
	Reacondicionamiento 1350 ml	
Tipo aceite horquilla delantera	Aceite de la horquilla #10	
Capacidad de aceite horquilla delantera (cada pierna)	150 ml	

PRESIÓN DEL NEUMÁTICO

Presión del neumático inflación fría	Conducción normal					
	Conducción simple			Conducción doble		
	kPa	kg/cm ²	Psi	kPa	kg/cm ²	Psi
Delantero	175	1.75	24	175	1.75	24
Trasero	200	2.00	28	225	2.25	32

RUTA DE ALAMBRES Y CABLES



PREFACIO

La SUZUKI EN125HU fue diseñada para ofrecer un mejor funcionamiento a partir del diseño de peso ligero y cuatro stroke power (carreras de poder). La nueva EN125HU representa otro mayor avance de SUZUKI en motocicletas de four stroke (cuatro carreras).

Este manual de reparaciones se ha elaborado sobre todo para los mecánicos experimentados cuyo trabajo es examinar, reparar y mantener las motocicletas de Suzuki. Los mecánicos aprendices y "hágalo usted mismo" encontrarán en este manual una guía extremadamente útil.

El modelo EN125HU fabricado con las especificaciones estándares es el punto principal de este manual. Sin embargo, las máquinas EN125HU distribuidas en su país podrían tener diferencias menores respecto a las especificaciones estándar EN125HU, si es así, se podrán hacer algunos cambios menores en las especificaciones (las cuales no son de consecuencia en la mayoría de los casos en lo concerniente al servicio) con los estatutos requeridos de su país.

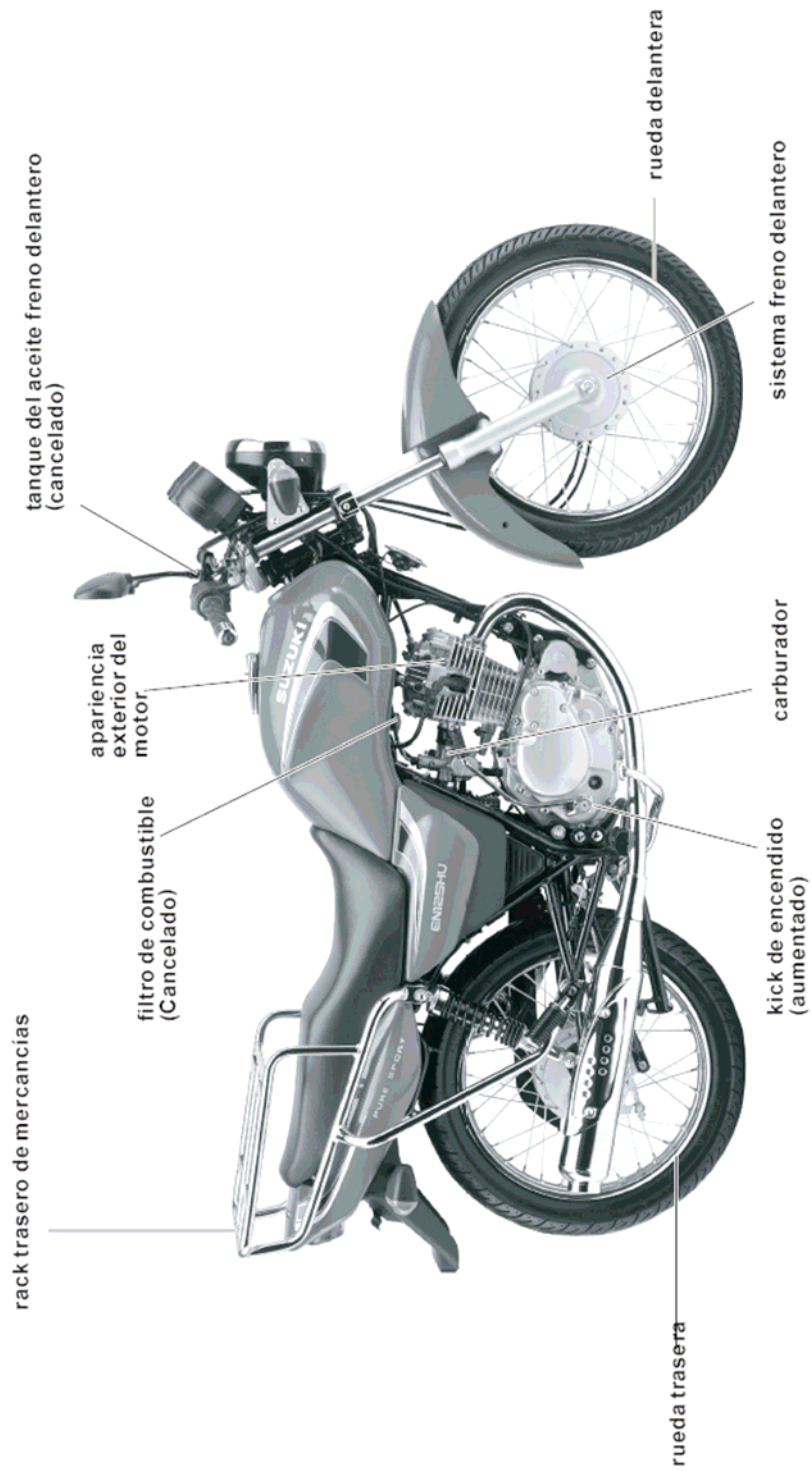
(Modificaciones en el 4to. párrafo como sigue:)

Este manual es para la motocicleta EN125HU, la cual es una variación de la EN125-2A para México.

Este manual de la EN125HU se relaciona solo a las modificaciones hechas en las bases de la EN125-2A que deberá ser usado junto con el "MANUAL DE SERVICIO EN125-2A" (99500H06100-01E) los distribuidores de SUZUKI están previamente informados de nuestras modificaciones técnicas e innovaciones en este modelo. Favor de dirigirse a nuestros distribuidores para cualquier información que usted necesite.

SUZUKI MOTOR CORPORATION
JIANG MEN DACHANGJIANG GROUP CO., LTD.
Departamento de servicio

EN125HU MODIFICACIONES HECHAS EN BASE A LA EN125-2A



ÍNDICE DE GRUPO

RUEDA Y FRENO DELANTEROS

1

RUEDA Y FRENO TRASEROS

2

CARBURADOR

3

PATADA DE ARRANQUE

4

DIAGRAMA DE INSTALACIÓN ALÁMBRICA

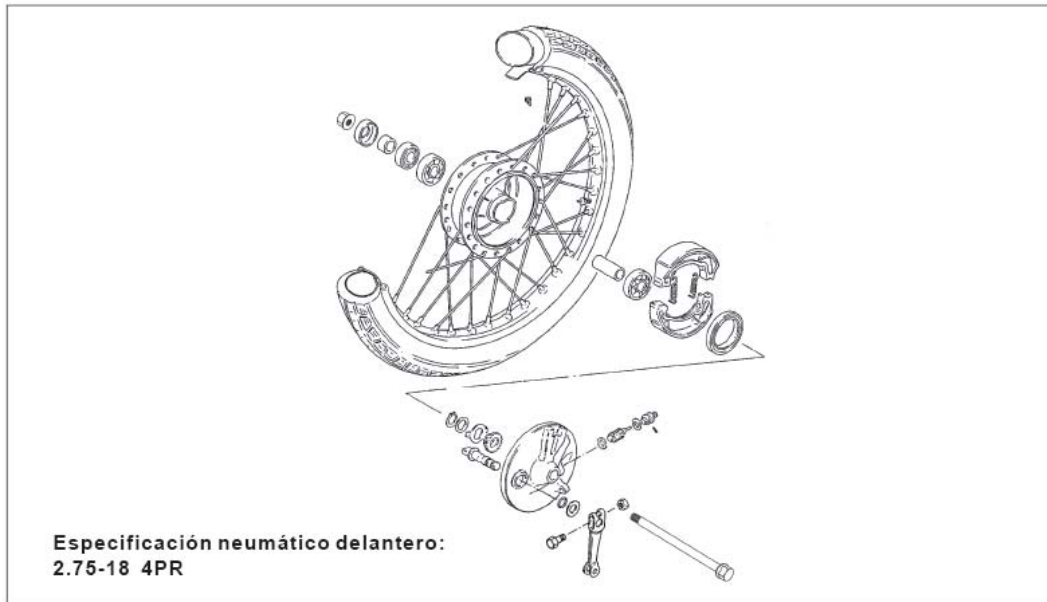
5

RUEDA DELANTERA Y FRENO DELANTERO

CONTENIDOS

RUEDA DELANTERA Y FRENO DELANTERO.....	1-1
ENSAMBLE RUEDA DELANTERA DETALLES EN DIBUJO...	1-1
DESMANTELADO DE PARTES.....	1-1
RUEDA DELANTERA.....	1-1
FRENO DELANTERO.....	1-2
INSPECCIÓN.....	1-4
COJINETE DE RUEDA.....	1-4
EJE RUEDA DELANTERA.....	1-5
RIM DE LA RUEDA (BORDE)	1-5
ENTREROSCA DEL RAYO.....	1-5
NEUMÁTICO.....	1-5
ZAPATA DEL FRENO.....	1-6
TAMBOR DEL FRENO.....	1-6
REAJUSTE (COLOCACIÓN).....	1-7
COJINETE DE LA RUEDA.....	1-7

RUEDA DELANTERA Y FRENO DELANTERO ENSAMBLE RUEDA DELANTERA DETALLE EN DIBUJO



DESARMADO DE PARTES RUEDA DELANTERA

- Soportar la motocicleta con un soporte central o un gato.
- Remover cable del velocímetro y cable freno delantero.



- Aflojar la tuerca del eje y desarmar la rueda delantera.
- Jalar el eje de la rueda delantera.

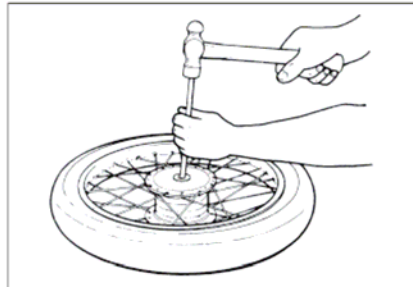
Ajuste de torsión.	36 _o ±52 N _o ·m
	3.6 _o ±5.2 kg _o ·m



- Remover bota del polvo sello del aceite.



- Jalar cojinetes derecho e izquierdo de la rueda delantera.



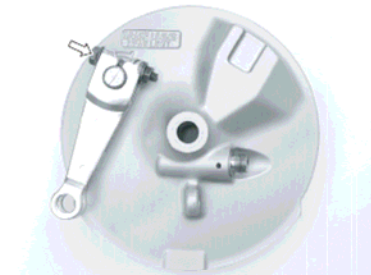
FRENO DELANTERO

- Remover zapatas del freno.



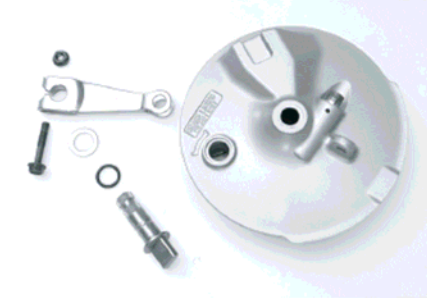
- Desarmar perno palanca leva del freno.

Ajuste de torsión.	$5,0 \pm 8 \text{ N.m}$ $0,5,0 \pm 0,8 \text{ kg.m}$
--------------------	---



1-3 RUEDA DELANTERA Y FRENO DELANTERO

- Remover palanca leva del freno.




- Remover sello del aceite con la herramienta especial.

Herramienta p/ desarmar sello del aceite

09913-50121



- Remover collar del resorte  con herramienta especial.

Retén collar del resorte

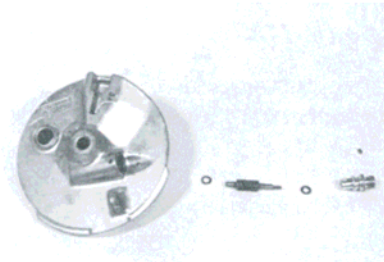
09900-06107



- Remover la unidad de engranaje de conducción del velocímetro.

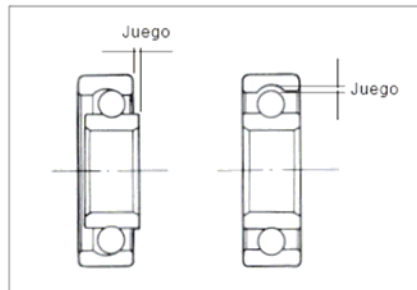


- Remover el tornillo y engranaje impulsor del velocímetro.



**INSPECCIÓN
COJINETE DE LA RUEDA**

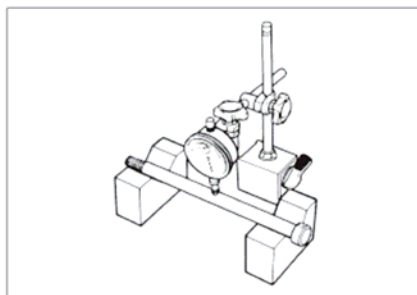
Fije el cubo de la rueda y examine con la mano el juego del collar interno del cojinete. Rote el collar interno con la mano para ver si hay algún ruido anormal y si la rotación es fácil. Sustituya el cojinete en caso de anomalía.



EJE RUEDA DELANTERA

Compruebe con un calibrador de disco para ver si hay cualquier desgaste en árbol delantero. En caso de desgaste excesivo, el árbol delantero deberá ser substituido.

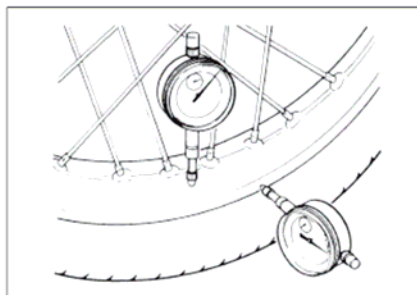
Calibrador de disco (1/100)	09900-20606
Estante magnético de calibrador de disco	09900-20701
Bloque - V (100mm)	09900-21304
Límite de mantenimiento	0.25mm



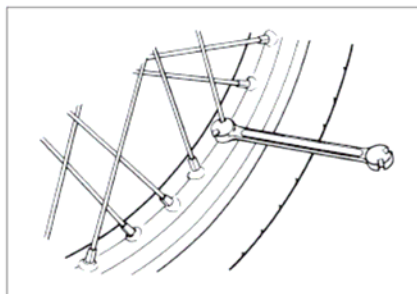
RIM DE LA RUEDA (BORDE)

Nota:

El desgaste del borde de la rueda examinado con el método descrito en la figura del lado derecho no debe exceder límite del servicio. El desgaste excesivo es el resultado de demasiado uso o del aflojamiento del cojinete de la rueda. El reemplazo del cojinete reduce el desgaste. En caso de falla en la reducción de desgaste substituyendo el cojinete, ajuste la tensión del rayo. En caso de que el ajuste de la tensión del rayo falle en la reducción de desgaste, substituya el borde de la rueda.



Límite de mantenimiento (axial y radial)	2.0mm
--	-------



ENTRERROSCA DEL RAYO

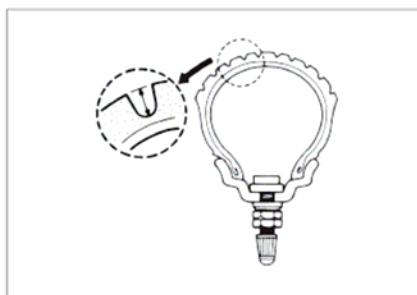
Examine y confirme que todas las entrerrosas del rayo están sujetadas. En caso de necesidad, sujételas con las herramientas especiales.

Ajuste de torsión	$4.0 \pm 0.5 \text{ N.m}$ $0.4 \pm 0.05 \text{ kg.m}$
Llave de tuercas de la entrerroscas del rayo	09940-60113



NEUMÁTICO

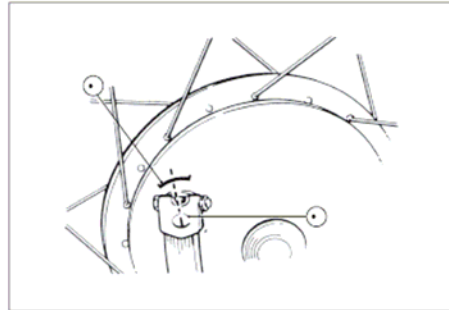
La profundidad adecuada de la pisada del neumático asegura un frenado eficaz y conducción estable. Substituya el neumático en caso de que los alcances de la profundidad de la pisada alcancen el límite según lo demostrado en la figura del lado derecho.

Límite de mantenimiento del neumático	1.6mm
---------------------------------------	-------



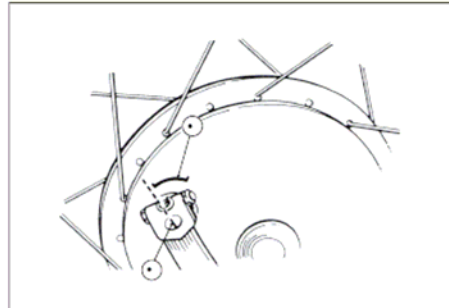
ZAPATA DEL FRENO

El panel del freno incorpora un indicador del límite del desgaste de la guarnición del freno. Si la condición que alinea es normal, la línea de la marca  del índice del árbol de levas del freno, cuando está extendida, caerá dentro de la gama  esbosado en el panel del freno (cuando el freno está encendido).



- Primero cheque que el sistema de frenos está ajustado correctamente.
- Entonces compruebe la línea de extensión de la marca; el freno debe ser encendido en este momento.

Si la línea extendida cae afuera del rango indicado, sustituya el montaje de la zapata del freno.

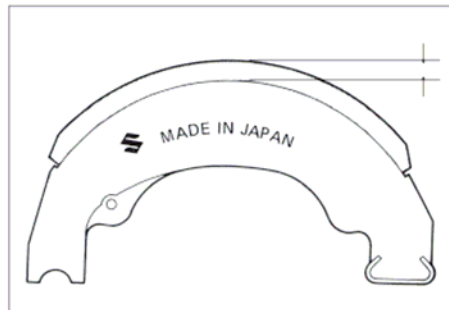


Nota:

Substituya la zapata con un sistema, de otra forma el desarrollo del freno será seriamente afectado.

- Compruebe la zapata y decida si será substituida o no dependiendo del grosor de la guarnición de la zapata.

Límite de mantenimiento	1.5mm
-------------------------	-------



TAMBOR DEL FRENO

Mida la identificación del tambor de freno para determinar el grado del desgaste y, si el límite es excedido por el desgaste conocido, substituya el tambor. El valor de este límite se indica dentro del tambor.

Límite de mantenimiento	130.7mm
-------------------------	---------

Examine la identificación del tambor para saber si hay marcas del rasguño. Si está rasgada o raida, púlala con papel lija.



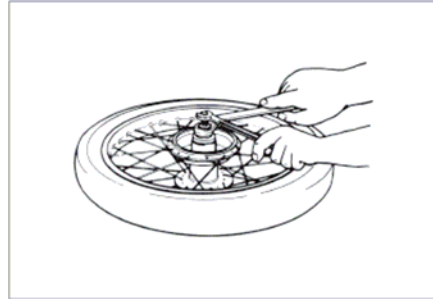
REENSAMBLE

Reensamble y vuelva a montar la rueda delantera en orden inversa al desensamble y remoció, y lleve a cabo los siguientes pasos:

COJINETE DE LA RUEDA

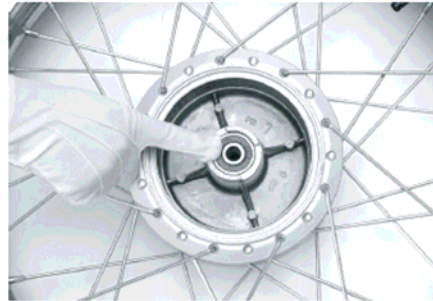
- Instalar los cojinetes de la rueda usando herramienta especial.

Herramientas colocación de cojinetes.	09924-84510
---------------------------------------	-------------

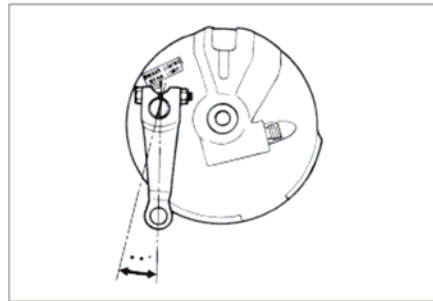


Aplicar grasa lubricante para cojinete.

SUZUKI grasa super lubricante "A"	99000-25010
-----------------------------------	-------------



- Instalar la palanca de levas del freno como se muestra en la ilustración.

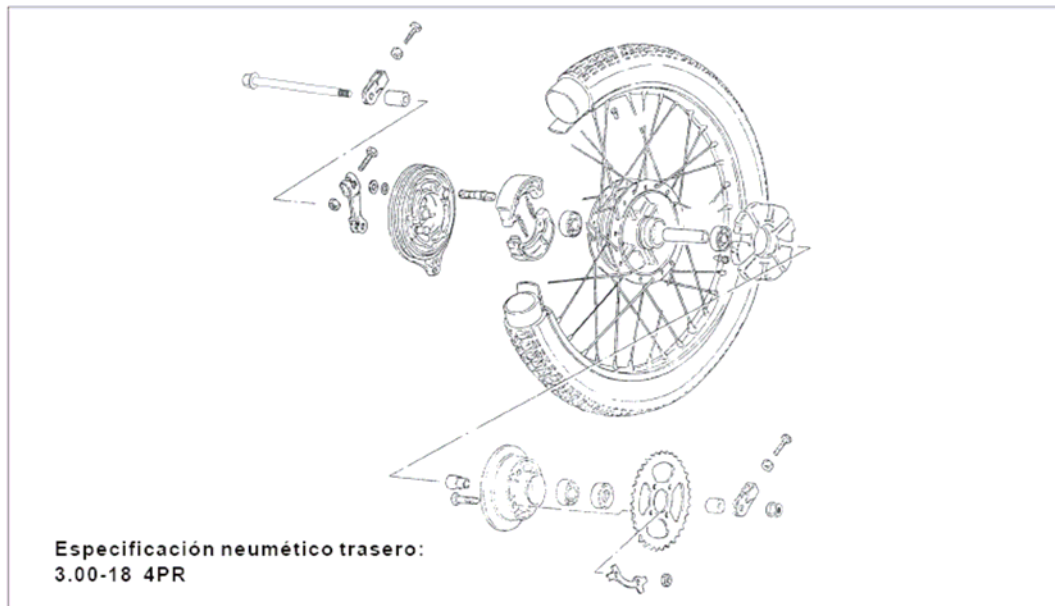


RUEDA TRASERA Y FRENO TRASERO

CONTENIDOS

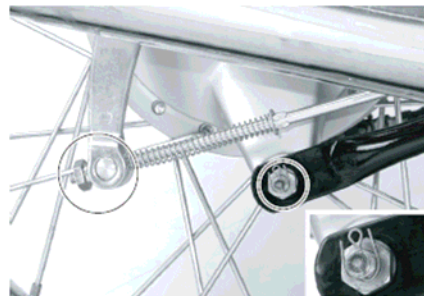
RUEDA TRASERA Y FRENO TRASERO.....	2-1
DIBUJO POSTERIOR DEL DETALLE DE LA RUEDA.....	2-1
DESMONTAR PIEZAS.....	2-1
RUEDA POSTERIOR.....	2-1
PIÑÓN POSTERIOR.....	2-2
FRENO POSTERIOR.....	2-3
INSPECCIONES.....	2-3
COJINETE DE LA RUEDA.....	2-3
ÁRBOL POSTERIOR DE LA RUEDA.....	2-3
BORDE DE LA RUEDA.....	2-3
ENTRERROSCA DEL RAYO.....	2-3
NEUMÁTICO.....	2-3
ZAPATA.....	2-3
TAMBOR DE FRENO.....	2-3
PIÑÓN POSTERIOR.....	2-4
BLOQUE DEL AMORTIGUADOR PIÑÓN TRASERO.....	2-4
REINSTALACIÓN.....	2-4
FRENO.....	2-4
COJINETE DE LA RUEDA.....	2-4

RUEDA TRASERA Y FRENO DE LA RUEDA TRASERA DETALLE EN EL DIBUJO DEL ENSAMBLE DE LA RUEDA TRASERA

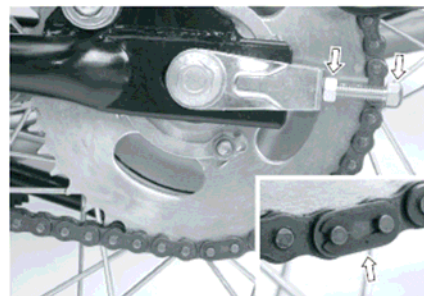


DESARMADO DE PARTES RUEDA TRASERA

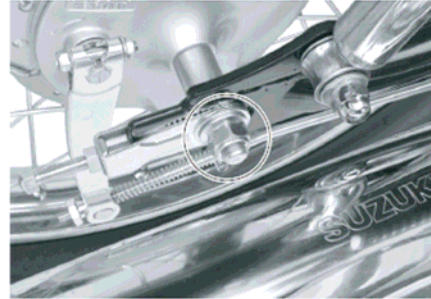
- Levante la motocicleta con soporte central;
- Desatornille la tuerca de ajuste del freno trasero, y desmonte la palanca del freno trasero;
- Saque el perno de la pinza y desmonte la barra de torsión ajuste de la tuerca;



- Afloje la tuerca y el perno de ambos lados.
- Remover la cadena de conducción.



- Remover la tuerca del eje de la rueda trasera y retirar el eje;
- Remover la cadena del piñón grande;
- Remover la rueda trasera;



- Separar la rueda trasera y el piñón de conducción;



PIÑÓN POSTERIOR

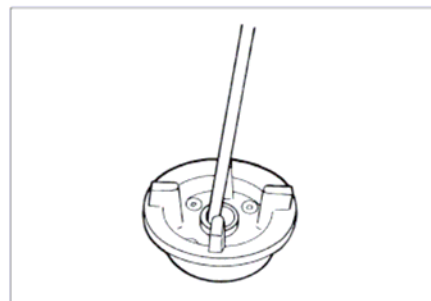
- Aplane la arandela y el tornillo de cerradura fuera de las tuercas del piñón;
- Quite el cubo del piñón y el piñón;



- Remover los cojinetes de la rueda usando la herramienta especial en el siguiente procedimiento.
- Insertar el adaptador (1) en el cojinete de la rueda.
- Después de insertar la barra (2) en el lado opuesto asegúrela en el borde del adaptador.
- Saque el cojinete de la rueda golpeando la barra.

Precaución:

Los cojinetes removidos deberán ser reemplazados.



Removedor de cojinete	09941-50110
-----------------------	-------------

FRENO TRASERO

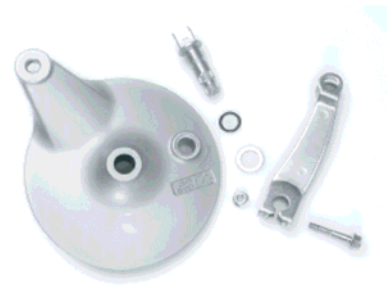
- Remover zapatas del freno.



- Remover palanca leva del freno.



- Remover árbol de levas del freno, empaque, anillo - O y árbol de levas del balancín;

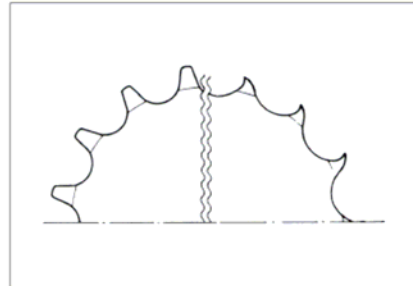


INSPECCIONES

- Cojinete de la rueda. (ver página 1-4)
- Árbol posterior de la rueda. (ver página 1-5)
- Borde de la rueda. (ver página 1-5)
- Entrerrosca del rayo. (ver página 1-5)
- Neumático. (ver página 1-5)
- Zapata. (ver página 1-6)
- Tambor de freno. (ver página 1-6)

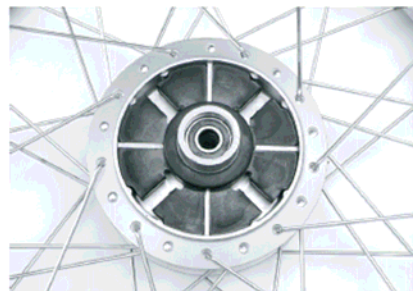
PIÑÓN TRASERO

Excesivo desgaste del piñón causando ruido en la cadena y desgaste acelerado del piñón. Checar el desgaste de los dientes del piñón. En caso de que el exceso sea como se muestra en la figura, substituir el piñón y la cadena;



LUBBER POSTERIOR DEL DESCARGADOR DEL PIÑÓN

Compruebe si hay desgaste y grieta en el lubber del descargador. En caso de anomalía, sustitúyala.

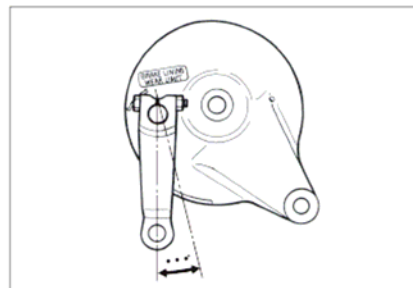


REINSTALACIÓN

Ajuste y reinstale la rueda posterior y el freno posterior en orden inversa a la del desarmado y de la separación, prestando atención a los pasos siguientes.

FRENO

Instale la palanca de la leva del freno según lo demostrado en la figura.



Nota:

Al reinstalar la zapata, aplique la grasa lubricante a la superficie que resbala de la leva del freno. Confirme que las zapatas están libres de grasa u ocurrirá patinaje al frenar.

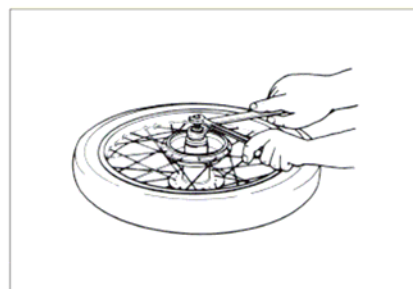
COJINETE DE LA RUEDA

- Utilice las herramientas especiales en la colocación de cojinetes de rueda y cojinetes del cubo de la rueda.

Herramientas ajuste del cojinete	09924-84510
----------------------------------	-------------

- Aplique SUZUKI super grasa lubricante para cojinetes.

SUZUKI super lubricating grease "A"	99000-25010
-------------------------------------	-------------



2-5 RUEDA TRASERA Y FRENO TRASERO

Ajuste los siguientes pernos y tuercas a las torsiones especificadas.

Artículo	N _e ,m	Kg _e ,m
Tuerca ajuste barra de torsion	10-15	1.0-1.5
Tuerca ajuste de piñón	18-28	1.8-2.8
Tuerca palanca leva del freno	5-8	0.5-0.8
Tuerca eje rueda trasera	50-80	5-8

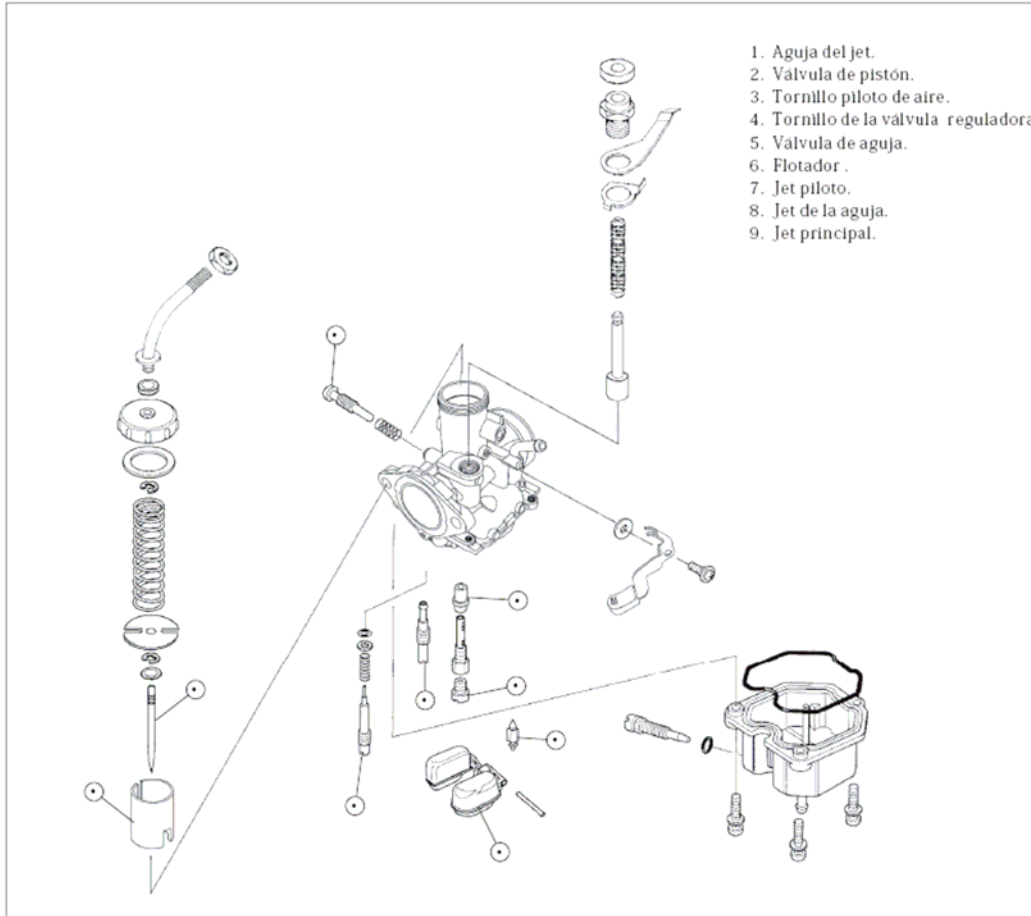
CARBURADOR

CONTENIDOS

CARBURADOR.....	3-1
<i>DIBUJO ESTRUCTURA DEL CARBURADOR.....</i>	<i>3-1</i>
DESARMADO Y SEPARACIÓN.....	3-2
<i>DESARMADO DEL CARBURADOR.....</i>	<i>3-2</i>
INSPECCIÓN Y AJUSTE.....	3-5
<i>PERNO VÁLVULA DEL FLOTADOR.....</i>	<i>3-5</i>
<i>INSPECCIÓN Y AJUSTE ALTURA DEL FLOTADOR.....</i>	<i>3-5</i>
<i>AGUJA DE LA VÁLVULA PRINCIPAL DE INYECCIÓN.....</i>	<i>3-5</i>
REAJUSTE.....	3-6

CARBURADOR

ESTRUCTURA DEL CARBURADOR



Artículo	Especificación	Artículo	Especificación
Carburador	MIKUNI	Jet de la aguja	N-8
Válvula reguladora	7120.4	Jet velocidad en ralentí	JJ15
Marca reticula	VM22-405	Jet transitorio	JJ2.5
Velocidad en ralentí (r/min)	1450, 750r/min	Orificio jet en ralentí (P.O)	JJ1.0
		Base aguja de la válvula (V.S)	JJ1.8
Nivel del flotador	21.8mm	Jet piloto (P.J)	JJ27.5
Jet principal (M.J)	JJ92.5	Tornillo piloto de aire (P.S)	2-3/4 giros de vuelta
Jet de aire principal (M.A.J)	JJ1.0	Jet de aire en ralentí (P.A.J)	71.4
Aguja del jet (J.N.)	5EJ50-2	Juego de cables válvula reguladora.	0.5-1.0

DESMANTELADO Y SEPARACIÓN DE PARTES

Desarmado de carburador

- Girar el switch a la posición de "OFF"(apagado)
- Retirar la manguera de combustible;
- Desatornillar el perno y drenar la gasolina en el carburador

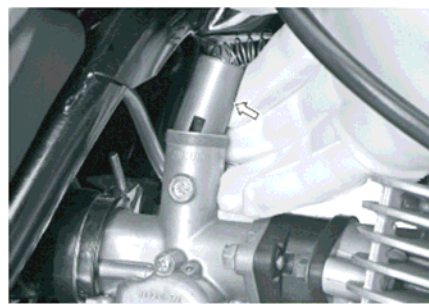
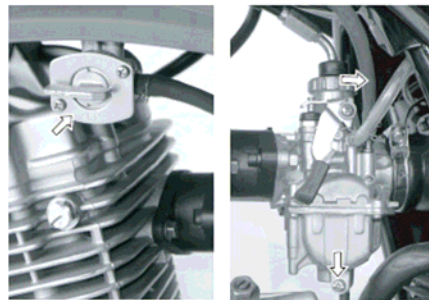
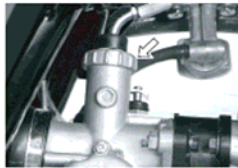
Advertencia :

Maneje la gasolina con cuidado ya que ésta es inflamable y explosiva.

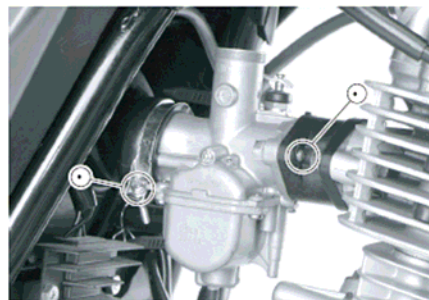
Nota:

En este modelo no hay filtro de combustible en la entrada del tubo de aceite del carburador.

- Remover el casquillo de la punta;
- Remover la válvula de la válvula reguladora.



- Remover pernos y tornillos del carburador
- Remover carburador:



- Remover pernos y cámara del flotador.



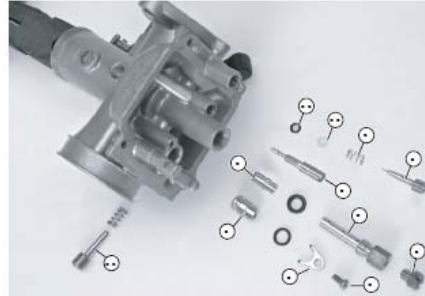
- Jalar la pinza del flotador y retirar la cámara;



- Remover la válvula de la aguja;



- Desmontar el perno (1) , retirar la aguja de la válvula flotadora placa presión de la base (2) y sacar la válvula de la aguja del flotador (3);
- Desmontar el jet principal (4), aguja del jet (5) y retirar el soporte (6)
- Desmontar el jet del piloto;
- Desmontar el tornillo del piloto (8), remover el resorte (9), empaque (10) y anillo- O (11);
- Desmontar tornillo (12) y resorte;



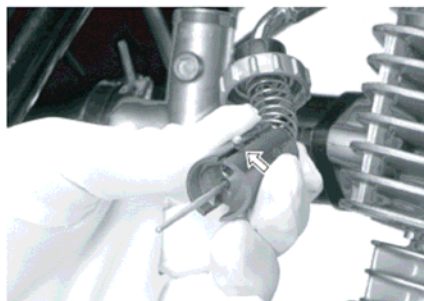
Precaución:

Manéjese con cuidado cuando se ajusten y desarmen los inyectores ya que estos se dañan fácilmente.

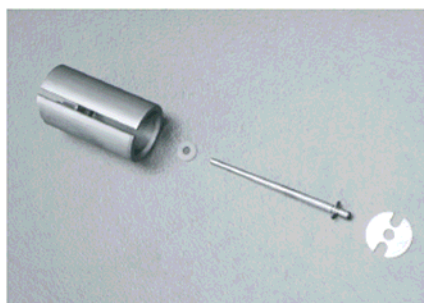
Sopletear todos los agujeros del carburador;
Checar la normalidad de cada parte y sustituir partes gastadas o corroídas, si las hay.



- Remover abrazadera cable de la válvula reguladora de la válvula reguladora;



- Remover la aguja del jet;



- Desmontar unidad casquillo de la punta;



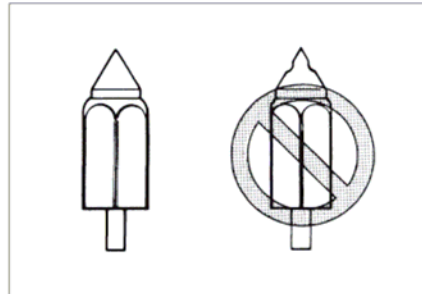
- Remover unidad de encendido;



INSPECCIÓN Y AJUSTE VÁLVULA DEL FLOTADOR.

En caso de que haya materia extraña entre la base de válvula y aguja, hay desbordamiento del aceite cuando el suministro de aceite continúa. En caso de que el desgaste de la base y de la aguja de la válvula excedan el límite, el mismo problema ocurrirá. Al contrario, cuando se atora la aguja, la gasolina no entrará en el tazón del suministro del flotador.

- En caso de que el desgaste de la aguja esté según lo demostrado en la figura, sustitúyala junto con la base de válvula.

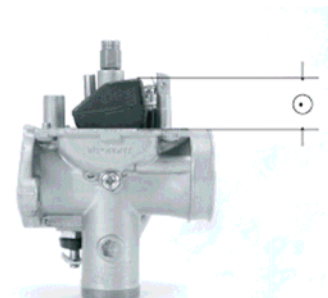


INSPECCIÓN Y AJUSTE ALTURA DEL FLOTADOR

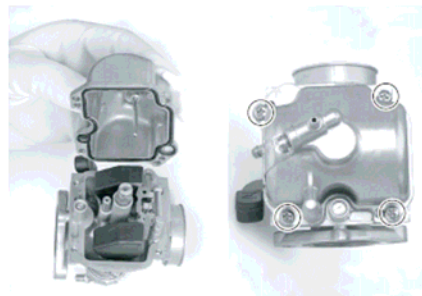
- Coloque la válvula del flotador en su lugar y examine su altura (1);

Altura del flotador	21.8 _{-0.1} ± 1.0mm
---------------------	------------------------------

En caso de que la altura del flotador se exceda el alcance especificado, ajuste la altura del flotador por medio de la caña doblada;

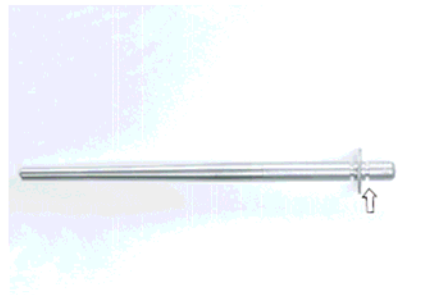
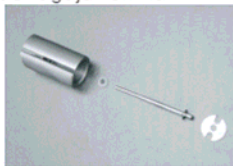


- Ajuste un nuevo anillo-O en la ranura de la cámara del flotador;
- Ajuste cámara del flotador;
- Apriete el tornillo;



VÁLVULA DE LA AGUJA DEL JET PRINCIPAL

- Examine si hay desgaste en vástago de la válvula de aguja. Sustitúyalo si hay desgaste obvio.
- Ajuste el clip de la válvula de aguja en la segunda ranura del tope;



- Coloque la aguja de la válvula en la válvula reguladora como se muestra en la figura;



REAJUSTE

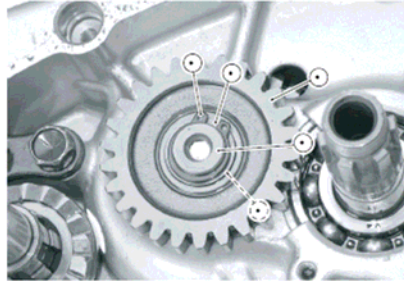
- Ajuste las otras partes del carburador en orden inversa a la remoción.

PATADA DE ARRANQUE

CONTENIDOS

PATADA DEL ARRANCADOR.....	4-1
DESMANTELADO PATADA DE ARRANQUE.....	4-1
INSPECCIÓN.....	4-3
REAJUSTE.....	4-3

- Quite la unidad del clutch (refiera al "MANUAL DE SERVICIO" 9950H06100-01E de En125-2A);
- Quite el pedal que enciende el clip de la rueda en ralentí (1), arandela (2) y quite el pedal de arranque en ralentí(3) y la arandela (4);
- Saque el pedal de arranque eje de la rueda en ralentí(5) después de separar las cajas del cigüeñal derechos e izquierdos;



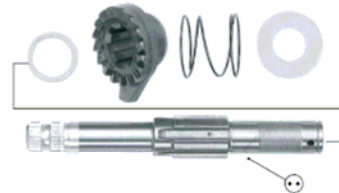
- Desmontar cabezal del cilindro y unidad del pistón y la separación de las cajas del cigüeñal izquierda y derecha (refiera al "MANUAL DE SERVICIO" 99500H06100-01E de EN125-2A).
- Remover la pinza del eje del pedal de arranque del interior de la caja del cigüeñal derecho (6), eje pedal de arranque (7), resorte pedal de arranque(8);



- Quitar resorte del pedal de arranque, jalar la parte pinzada (9) en el eje del agujero del resorte, entonces retire el gancho del soporte pinzado en el agujero de la caja del cigüeñal derecho y saque el resorte (10);



- Remover el eje del pedal de arranque (11) fuera de la parte exterior de la caja del cigüeñal derecha.



INSPECCIÓN

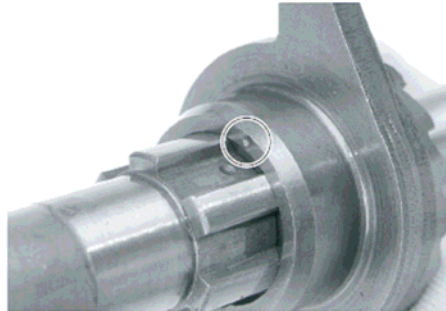
Examine el desgaste de piezas. Sustituya las piezas por desgaste obvio.

REINSTALACIÓN

Ajuste el dispositivo del pedal de arranque en orden inversa a la remoción.



- Cuando se coloque el trinquete del pedal de arranque, alinearlos con la marca.



- Colocar el eje del resorte pedal de arranque, eje y pinza en la caja del cigüeñal derecha y después coloque el trinquete.

Cuando coloque el trinquete, coloque el resorte y arandela en el lateral marcado del trinquete, girarlo de acuerdo a las manecillas del reloj y sujete el gatillo del trinquete en el tope límite.



- Cuando se coloque la tapa del clutch, anude la pieza del eje final del pedal de arranque con cinta adhesiva transparente para prevenir que se dañe el labio del sello del aceite Ⓐ

Aplique uniformemente la super grasa SUZUKI

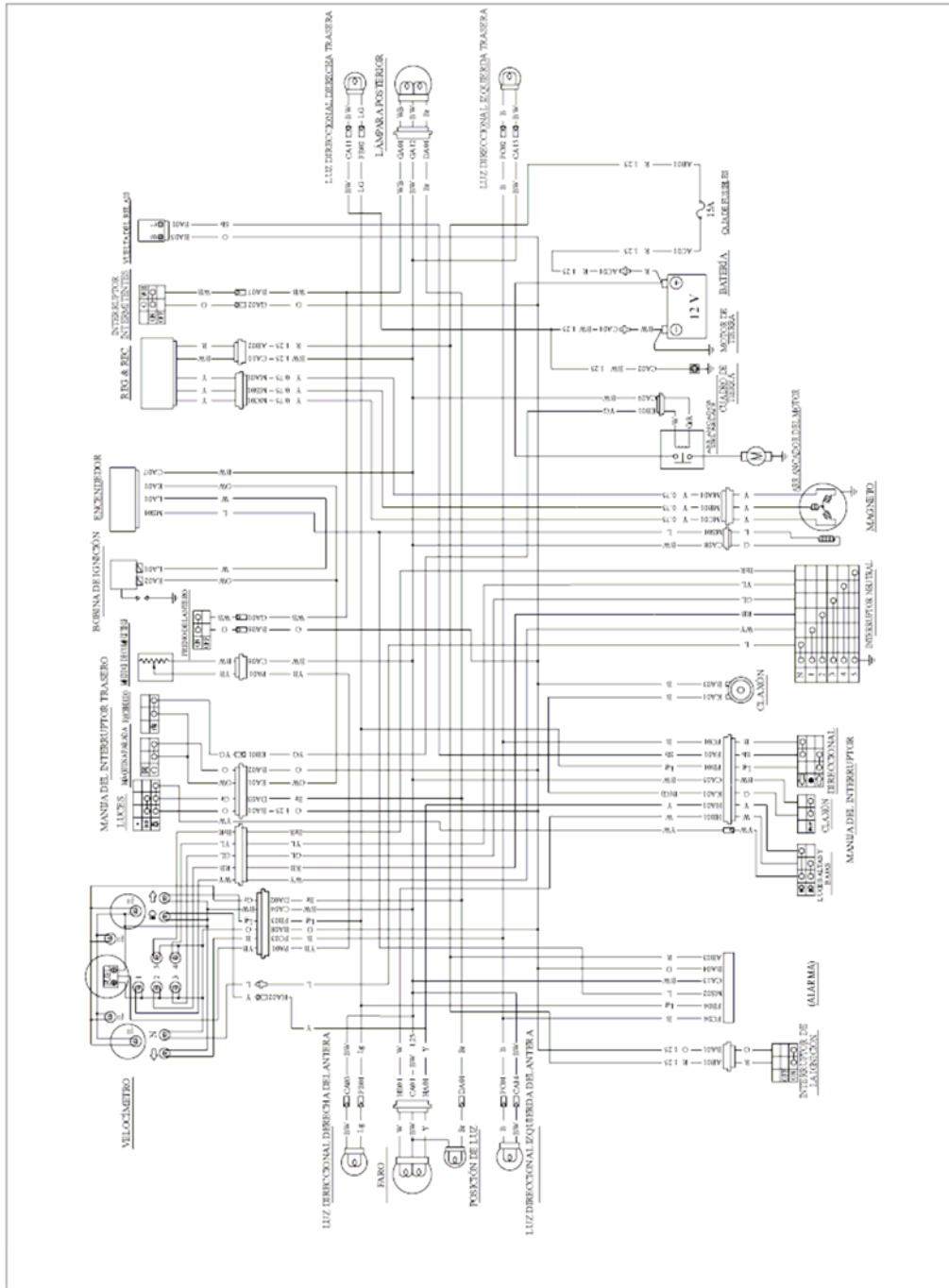
- al labio lateral interno del sello de aceite.

SUZUKI super grease "A"

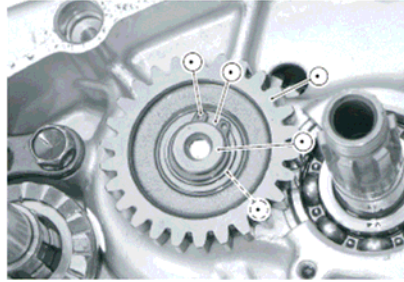
99000-25010



DIAGRAMA DE CIRCUITO



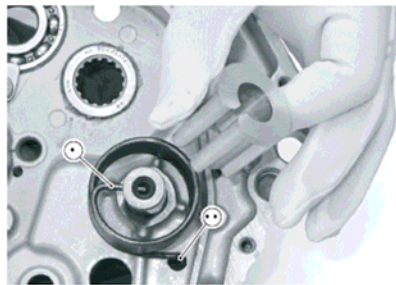
- Quite la unidad del clutch (refiera al "MANUAL DE SERVICIO" 9950H06100-01E de En125-2A);
- Quite el pedal que enciende el clip de la rueda en ralentí (1), arandela (2) y quite el pedal de arranque en ralentí(3) y la arandela (4);
- Saque el pedal de arranque eje de la rueda en ralentí(5) después de separar las cajas del cigüeñal derechos e izquierdos;



- Desmontar cabezal del cilindro y unidad del pistón y la separación de las cajas del cigüeñal izquierda y derecha (refiera al "MANUAL DE SERVICIO" 99500H06100-01E de EN125-2A).
- Remover la pinza del eje del pedal de arranque del interior de la caja del cigüeñal derecho (6), eje pedal de arranque (7), resorte pedal de arranque(8);



- Quitar resorte del pedal de arranque, jalar la parte pinzada (9) en el eje del agujero del resorte, entonces retire el gancho del soporte pinzado en el agujero de la caja del cigüeñal derecho y saque el resorte (10);



- Remover el eje del pedal de arranque (11) fuera de la parte exterior de la caja del cigüeñal derecha.

