

Manual de servicio y mantenimiento de la motocicleta

Superligero125 / 150



Copyright:

KEEWAY INTERNATIONAL DEVELOPMENT CO., LTD.

FEB.2006

Si tiene algún problema, no puede encontrar la solución en este manual, no dude en contactar con:

KEEWAY INTERNATIONAL DEVELOPMENT CO., LTD

2000 SZENTENDRE U.8 KOZUZO. HUNGRÍA

TEL: 0036-26-500005

FAX: 0036-26-312034

EMAIL: info@keewaymotor.com



Nuestro ingeniero estará encantado de brindarle la asistencia y ayuda necesarias.

CONTENIDO

INFORMACION AGENERAL

1. TERMINOLOGÍA BÁSICA — MOTOR
2. TIPOS DE MOTORES - MOTOR DE 4 TIEMPOS Y 2 TIEMPOS , TRABAJO
CICLOS / ILUSTRACIONES
3. REGLAS DEL TALLER
 - REGLAS DE SERVICIO
 - SEGURIDAD ELÉCTRICA

B PRODUCTO

1. LISTA DE HERRAMIENTAS DE SERVICIO ESPECIAL
2. MOTOR Y TRANSMISIÓN
 - a) VALORES DE PAR ESPECIFICADOS-MOTOR
 - b) COMPUESTO PEQUEÑO PERO VITAL
 - c) DESMONTAJE / INSTALACIÓN DEL MOTOR
 - d) DESMONTAJE / MONTAJE DEL MOTOR
 - e) SUBCONJUNTOS
 - f) TREN DE ENGRANAJES / DIAGRAMA DE FLUJO DE POTENCIA DE ENGRANAJES
 - g) DIAGRAMA DE FLUJO DE POTENCIA
 - h) SISTEMA DE LUBRICACIÓN
 - i) PROCEDIMIENTO DE PRUEBA DE COMPRESIÓN DEL MOTOR
 - j) ALGUNAS DIMENSIONES ESTÁNDAR IMPORTANTES-MOTOR
3. ACEITE - SISTEMA DE COMBUSTIBLE - FILTRO DE AIRE / CARBURADOR
 - CARBURADOR
 - EXTRACCIÓN / INSTALACIÓN / AJUSTE DEL CARBURADOR
6. MOTOCICLETA
 - a) APRIETE EL PAR - CUERPO DE MOTOCICLETA
 - b) SUBCONJUNTOS
 - (i.) CUBIERTA DE CADENA 、 ENGRANAJE DE CADENA 、 ENGRANAJE TRASERO. (ii.)
REARMASY
 - (iii.) ENGRANAJE DELANTERO
 - (iv.) AMORTIGUADOR DELANTERO
 - (v.) SISTEMA DE GIRO
 - c) FRENO
 - COMO TRABAJAR
 - PRUEBA DE FRENO
 - d) PUNTO IMPORTANTE
 - e) TAMAÑO IMPORTANTE
7. ELECTRICIDAD / ELECTRICIDAD
 - a) MAGNETO
 - b) DIBUJO DEL CIRCUITO
 - c) PRUEBA DEL CIRCUITO ENCENDIDO ELÉCTRICO

PÁGINA

d) CIRCUITO DE BATERÍA Y PROCESO DE PRUEBA ACERCA DE LA CÉLULA DE ALMACENAMIENTO

mi) SISTEMA DE SEÑAL DE CIRCUITO

F) DESMONTAJE E INSTALACIÓN DE TODAS LAS LÁMPARAS PROCESO DE
gramo) VERIFICACIÓN ACERCA DEL ELEMENTO ELÉCTRICO PRINCIPALES

h) PARTES ELÉCTRICAS ESPECIFICACIONES

C. OTROS

4. COMPROBACIÓN ANTES DE LA OPERACIÓN / PUNTO COMPROBADO

5. COMPROMISO

6. SI Y NO

7. CONDUCCIÓN DE SEGURIDAD

(yo.) POSICIÓN DE CONDUCCIÓN

(ii.) FRENO DE SEGURIDAD

8. COMPROBACIÓN DE FALLOS

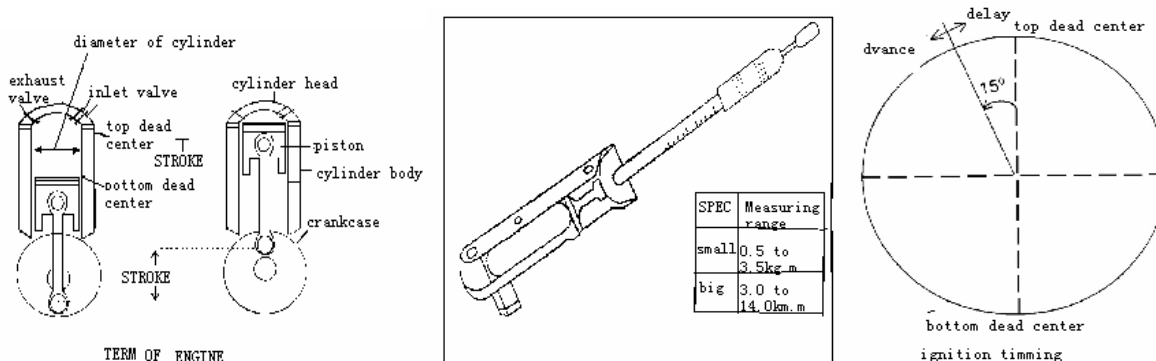
UN

GENERAL

INFORMACIÓN

TREMOS BÁSICOS DEL MOTOR

A. CENTRO MUERTO



EL CENTRO MUERTO SON LOS DOS POLOS DE POSICIÓN LIMITADOS, QUE PISTÓN SE MUEVE

POSICIÓN EN LÍNEA ARRIBA Y ABAJO.

EL CENTRO MUERTO SUPERIOR - QUE ESTÁ LEJOS DEL CENTRO DE ROTACIÓN DE CIGÜEÑAL.

EL CENTRO MUERTO INFERIOR - CUÁL ESTÁ MÁS CERCANO DE LA ROTACIÓN CENTRO DE CIGÜEÑAL.

B. EL DIÁMETRO DEL CILINDRO

EL DIÁMETRO INTERIOR DEL CILINDRO SE LLAMA DIÁMETRO DEL CILINDRO.

C. CARRERA

EL TRAZO SE LLAMA LA LONGITUD DEL CAMINO A PISTÓN.

UN GOLPE ES QUE EL PISTÓN SE MUEVE DEL CENTRO MUERTO SUPERIOR AL INFERIOR

JUSTO EN EL CENTRO.

D. EL VOLUMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL CILINDRO

EL VOLUMEN DE ESPACIO DE LA RUTA DE TRABAJO DEL PISTÓN QUE EL PISTÓN SE MUEVE DEL

CENTRO MUERTO SUPERIOR AL

EL CENTRO MUERTO INFERIOR SE LLAMA VOLUMEN DE FUNCIONAMIENTO DEL CILINDRO.

GENERALMENTE LA UNIDAD DE VOLUMEN DE TRABAJO DEL CILINDRO ES CC (CM³). TALES COMO 75CC, 125CC, Y CAMBIO CON EL CAMBIO DE MODELO DE MOTOR.

E. TORQUE

EL TORQUE ES LA FUERZA DE GIRAR GIRAR. CUANDO AFLOJAMOS O ATORNILLAMOS TUERCAS / TORNILLOS, PONEMOS EL PAR.

PARA CONDUCIR LAS RUEDAS, EL MOTOR PUSO EL PAR EN LAS RUEDAS;

APLIQUE CON MAYOR FUERZA CUANDO SUBE UNA PENDIENTE.

EL PAR ES IGUAL QUE LA FUERZA MULTIPLICA EL BRAZO DE LA FUERZA.

LA UNIDAD DE PAR ES EL KILOGRAMO DE POTENCIA / MEDIDOR.

F. TIEMPO DE ENCENDIDO

PARA CONTROLAR EL QUEMADO DE LA SALA DE QUEMADURA, EL ENCENDIDO ESTÁ EN EL TIEMPO.

LOS CAMBIOS DE ENCENDIDO DEL MOTOR QJ162FMJ SIGUEN:

CUANDO 'F' ESTÁ EN 1400RMP, EL CENTRO MUERTO SUPERIOR

AVANZA 15°.

CUANDO "II" ESTÁ A 4000RMP, EL CENTRO MUERTO SUPERIOR AVANZA

35°.

Ciclo del motor

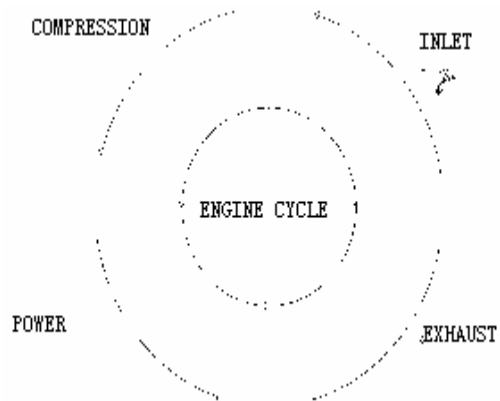
CUALQUIER MOTOR DE CUATRO TIEMPOS TIENE CUATRO TIEMPOS; LOS CUATRO TIEMPOS CONSISTEN EN UN CICLO.

1. ENTRADA: LA MEZCLA DE AIRE Y COMBUSTIBLE ENTRA AL CILINDRO.

2. COMPRESIÓN: MEZCLA AIRE-COMBUSTIBLE AIRE COMPRIMIDO EN CILINDRO.

3. POTENCIA: AL ARRANCAR EL MOTOR, EL GAS SE QUEMA Y SE EXPANDE, EMPUJE EL PISTÓN HACIA ABAJO, A TRAVÉS DE LA VARILLA DE CONEXIÓN LLEVANDO EL CIGÜEÑAL PARA SALIR ENERGÍA MECÁNICA.

4. ESCAPE: EL GAS DE ESCAPE SE EXPULSA DE EL CILINDRO



EL CICLO DE FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR DE CUATRO TIEMPOS

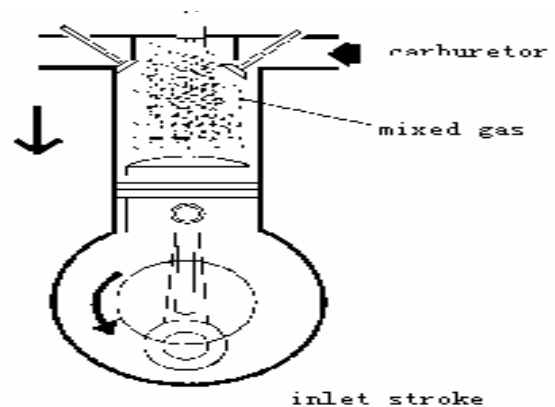
A. CARRERA DE ENTRADA

1. EL CIGÜEÑAL GIRA EN SENTIDO HORARIO.

DIRECCIÓN

2. EL CIGÜEÑAL TRAE A LO LARGO LA POSICIÓN QUE SE DESPLAZA HACIA ABAJO A TRAVÉS DE LA VARILLA DE CONEXIÓN.

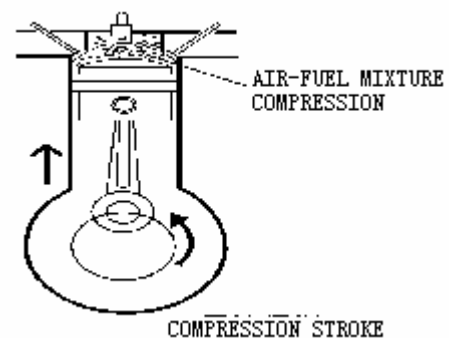
3. CUANDO EL PISTÓN SE MUEVE DEL CENTRO MUERTO SUPERIOR AL CENTRO INFERIOR, LA VÁLVULA DE ENTRADA SE ABRE Y LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE ENTRA AL CILINDRO.



B. CARRERA DE COMPRESIÓN

1. EL CIGÜEÑAL GIRA CONTINUAMENTE, LLEVANDO EL PISTÓN PARA MOVERSE DEL CENTRO MUERTO SUPERIOR AL CENTRO MUERTO INFERIOR.

2. LA MEZCLA DE AIRE-COMBUSTIBLE SE COMPRIME EN EL ESPACIO ESTRECHO DE LA CULATA DEL CILINDRO Y EL CENTRO MUERTO DEL PISTÓN, QUE SE LLAMA CÁMARA DE COMBUSTIÓN.



C. CARRERA DE POTENCIA

1. PARQUE ENCHUFE LUCES COMPRIMIDO

AIRE-COMBUSTIBLE

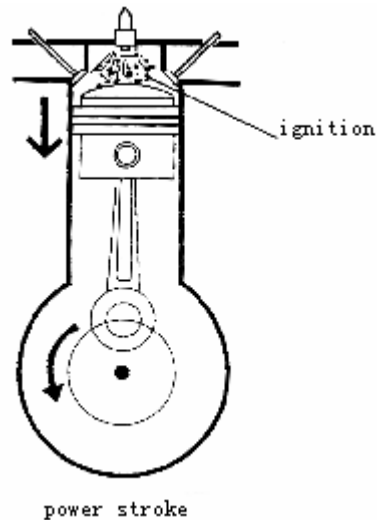
MEZCLA.

2. LA MEZCLA DE QUEMA AIRE-COMBUSTIBLE CAUSA LA MUTACIÓN DE TEMPERATURA Y PRESIÓN DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN

A medida que se expande el gas ardiente.

3. LA FUERZA QUE TRABAJA EN LOS PASOS DEL PISTÓN

EN EL CIGÜEÑAL A TRAVÉS DE LA VARILLA DE CONEXIÓN Y ACELERAR EL MOVIMIENTO DEL CIGÜEÑAL. EL GAS ARDIENTE SE EXPANDE Y SUMINISTRA POTENCIA AL MOTOR.



D. CARRERA DE ESCAPE

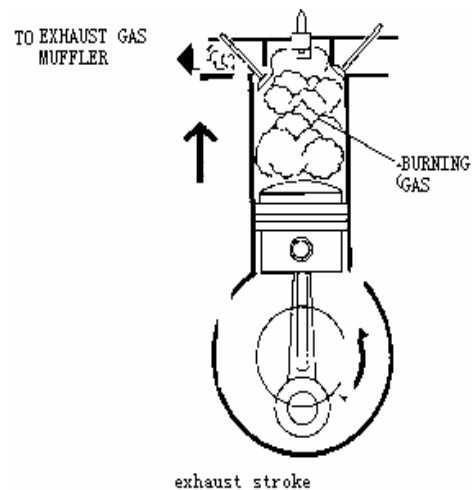
1. Cuando se empuja el pistón hacia abajo

DE SU CARRERA POR QUEMAR GAS, LA VÁLVULA DE ESCAPE SE ABRE.

2. GIRE EL CIGÜEÑAL DEBIDO A INERCIA Y EMPUJE EL PISTÓN PARA SUBIR A LA CULATA DE CILINDRO.

3. CON EL PISTÓN HACIA LA CUBIERTA DEL CILINDRO EN MOVIMIENTO, LA VÁLVULA DE ESCAPE EXPULSA EL GAS QUEMADO.

CUANDO PISTONARRIVE EN LA PARTE SUPERIOR DE LA CARRERA, LA VÁLVULA DE ESCAPE SE CIERRA.

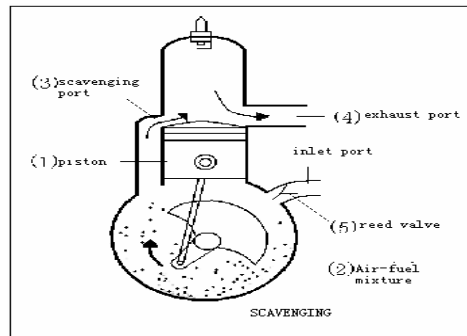


Ciclo de trabajo del motor de dos tiempos

A: Recolección

El pistón (1) se mueve hacia abajo y presiona el gas mezclado en el cárter (2), y este movimiento continuará, la entrada de aire se abre y desde aquí (entrada (3)), los gases mezclados ingresan al cilindro.

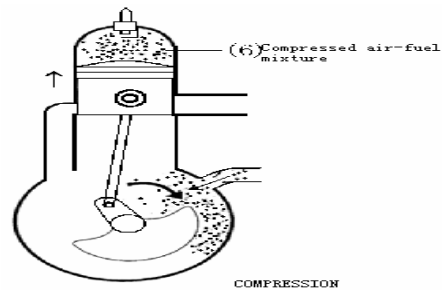
Nota: la compresión que los gases mezclados se comprimen en la caja del cigüeñal es la compresión primaria y en el cilindro es la segunda compresión.



B: Compresión

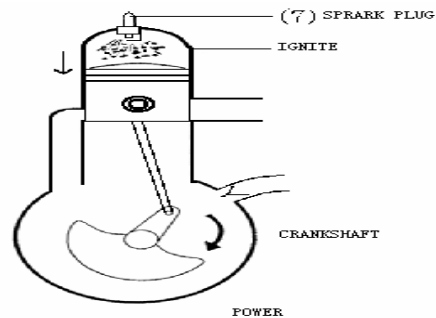
El pistón se mueve hacia arriba y los puertos de admisión y escape se cierran, al mismo tiempo, se comprimen los gases mezclados en el cilindro.

Cuando el pistón se mueve hacia arriba, la compresión en el cárter se reduce, la válvula de lengüeta se abre y entran nuevos gases mezclados en el cárter.



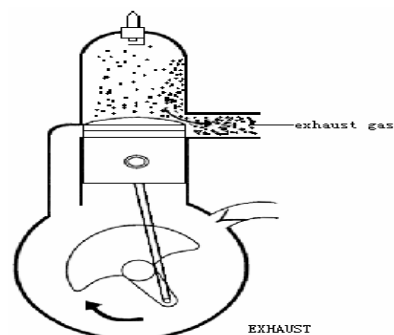
C: Poder

La bujía (7) enciende los gases mezclados comprimidos en el cilindro, los gases se expandirán debido a la combustión y producirán una gran presión para empujar el pistón hacia abajo. Como resultado, la energía del mecanismo se emite mediante el efecto de la biela en el cigüeñal.



D: escape

Cuando el pistón se mueve continuamente hacia abajo, la compuerta de escape se abre, los gases de escape fluyen y la presión del aire disminuye y, en algún momento, la entrada de aire se abre y entran nuevos gases mezclados al cilindro.



En la circulación de trabajo de dos tiempos, hay procesos que se terminan al mismo tiempo. Por ejemplo:

1. Gases de admisión y gases de escape
2. Cuando se comprime el gas en el cilindro, entran nuevos gases mezclados en la caja del cigüeñal
3. Al mismo tiempo de la carrera de compresión, también se comprimen los gases mezclados y el gas en la caja del cigüeñal.

Advertencia

No use la herramienta que es fácil de dañar, puede lastimarlo

Advertencia

La gasolina es fácil de quemar, en alguna situación, puede explotar, no fumar ni producir chispas.

Advertencia

Mantenga el piso limpio y ordenado, evite que el aceite se derrame al piso, puede lastimarlo

Advertencia

No arranque el motor en un lugar donde el aire no pueda fluir bien, ya que el motor puede producir gases nocivos.

Advertencia

No use un cepillo seco para limpiar algunas partes, como el cubo del freno. Esto puede hacerle inhalar asbesto y provocar cáncer.

Advertencia

Hay vitriolo en la batería, protéjase los ojos, la piel y el paño, una vez que lo contacte, use agua para limpiar y consulte al médico.

La batería debe colocarse en un lugar que los niños no puedan contactar

Advertencia

Coopere con su empresa y garantice la seguridad de los demás.

Advertencia

Evite que el líquido de frenos entre en contacto con los ojos, una vez que suceda, use agua para limpiar y consulte a un médico No

entre en contacto con el líquido de frenos durante mucho tiempo

Evite las salpicaduras del líquido de frenos en la pintura.

No utilice líquido superfluo, que está expuesto al aire, porque el líquido de freno absorbe el agua de la atmósfera y daña su carácter.

Reglas de servicio

1. Utilice piezas originales KEEWAY y utilice lubricación adecuada en un lugar puntiagudo
2. Utilice una herramienta especial o universal.
3. Cuando vuelva a ensamblar, use una arandela sellada, una junta tórica, un sello de aceite, un clip y un pasador nuevos, etc.
4. Utilice perno y tuerca métricos
5. Al ensamblar el perno y la tuerca, primero apriete el perno y la tuerca de gran diámetro o central. En segundo lugar, apriete el perno y la tuerca con diagonal
6. Después del montaje, verifique el grado de apriete de los pernos y tuercas con una llave dinamométrica, verifique si las piezas pueden moverse libremente.
7. Antes de medir, se debe eliminar el aceite y la suciedad; al ensamblar, hacer partes lubricadas por lubricación.
8. Cuando se quitan las piezas y es necesario reservarlas durante mucho tiempo, aplique un poco de lubricante en la superficie para que no se oxide.

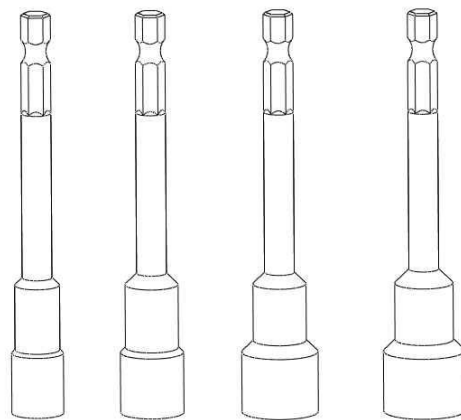
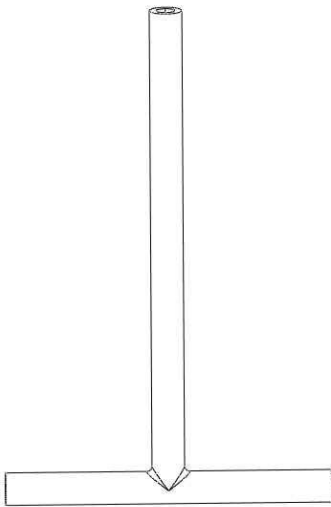
segundo

	<u>PRODUCTO</u>	
--	------------------------	--

HERRAMIENTAS LI ST

HERRAMIENTAS NECESARIAS PARA EL DESMONTAJE E INSTALACIÓN DEL MOTOR COMO SIGUE :

CÓDIGO	CÓDIGO DE HERRAMIENTAS	PROPÓSITO
1	T01	" T " CILINDRO SHAPE GUIE
2	T02	HERRAMIENTAS DE CILINDRO GUÍA (8 、 10 、 12 、 13)
3	T03	VARILLA ATORNILLADA PARA DESMONTAJE VOLANTE
4	T04	HERRAMIENTAS PARA DESARMAR RESORTE DE VÁLVULA
5	T05	HERRAMIENTAS DE DESMONTAJE PARA DRENAJE DE ACEITE
6	T06	MANÓMETRO DE PRESIÓN DEL CILINDRO
7	T07	HERRAMIENTA DE DESMONTAJE PARA PASADOR DE PISTÓN
8	T08	ENCHUFE PARA DESMONTAJE BUJÍAS
9	T09	HERRAMIENTA ELÉCTRICA PARA DESARMAR EL TORNILLO DE BLOQUEO DE VOLANTE
10	T10	CILINDRO GUÍA PARA DESMONTAJE DE VÁLVULAS
11	T11	"+" HERRAMIENTA DE FORMA
12	T12	CILINDRO GUIA PARA TORNILLO DE BLOQUEO DEL VOLANTE



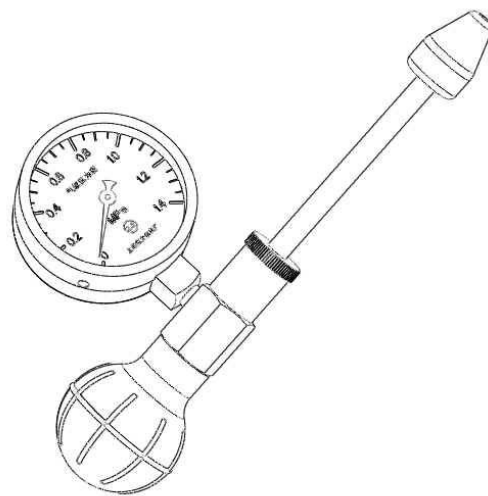
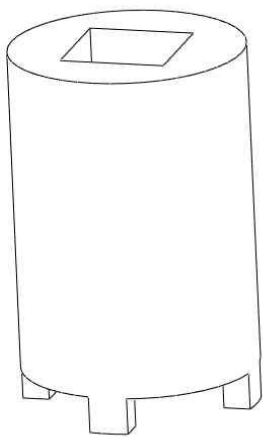
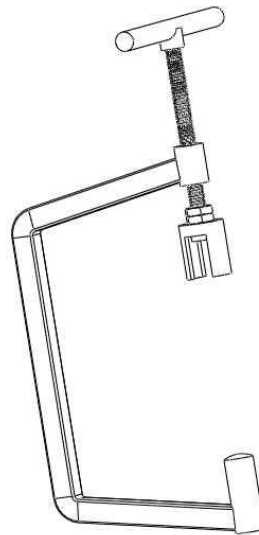
Q2

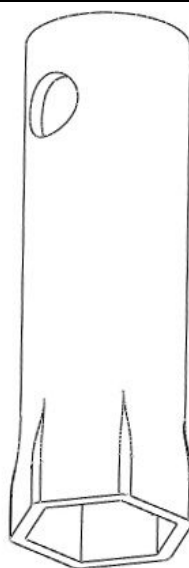
01



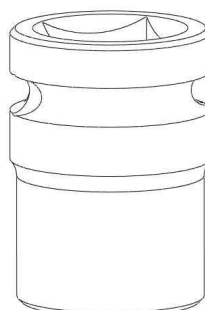
03 0

4





8



VOLUMEN DE PAR ESPECIAL

EL VOLUMEN DE PAR ESPECIAL DE ALGUNAS HERRAMIENTAS DE FIJACIÓN SON LOS SIGUIENTES COMO REFERENCIA:

CÓDIGO	NOMBRE	CANTIDAD	ESFUERZO DE TORSIÓN
INSTALACION DEL CILINDRO			
1	PERNO PARA LA PARTE SUPERIOR DE LA TAPA DE CULATA DE CILINDRO	1	8-10N • METRO
2	PERNO DE BLOQUEO DE LA CUBIERTA DE CULATA DE CILINDRO SOPORTE DEL	3	10-12N • METRO
3	BRAZO PERNO DE BLOQUEO	3	25-28N • METRO
4	PERNO DE BLOQUEO PARA CULATA Y VARILLA DE EMPUJE	4	25-28N • METRO
5	PERNO DE FIJACIÓN DEL EJE DEL SEGUIDOR DE LEVAS PERNO	1	20-25N • METRO
6	DE BLOQUEO DEL CILINDRO	2	10-12N • METRO
7	BUJÍA	1	15-26N • METRO
8	PERNO DE BLOQUEO DEL CONECTOR DEL CARBURADOR	2	10-12N • METRO
INSTALACION DEL CARTER			
1	TORNILLO DE DOS CABEZALES DE CARTER Y CILINDRO	4	20-22N • METRO
2	PERNO DE FIJACION DEL MOTOR	2	10-12N • METRO
3	TORNILLO DE BLOQUEO DE ENGRANAJE JEFE DE VIVIENDA	3	10-12N • METRO
	ARRANQUE ELECTRICO		
4	PERNO DE BLOQUEO DE CABEZAL IZQUIERDO	9	10-12N • METRO
5	PERNO DE DISTRIBUCIÓN DE CABEZAL IZQUIERDO	1	5-9N • METRO
6	PERNO MAGNETO DE CABEZA IZQUIERDA PERNO	1	10-12N • METRO
7	DE MAGNETO PERNO DE BLOQUEO DEL MAGNETO	2	5-9N • METRO
8	PERNO DE BLOQUEO DEL VOLANTE DE DIENTES	3	5-9N • METRO
9	PERNO DE BLOQUEO DEL ENGRANAJE ESTRELLA	1	40-45N • METRO
10	DIENTES DE IMPULSION DEL ARBOL DE LEVAS	3	20-22N • METRO
11	PERNO DE FIJACION DEL ARBOL DE LEVAS	1	10-12N • METRO
12		1	8-10N • METRO
13	TORNILLO DE CABEZA DERECHA M5	1	5-9N • METRO
14	CABEZAL DERECHO DEL CIGÜEÑAL PERNO DE BLOQUEO TUERCA DE	11	10-12N • METRO
15	BLOQUEO DEL FILTRO DE ACEITE CABEZAL DE GIRO TUERCA DE	3	3-6N • METRO
dieciséis	BLOQUEO DEL FILTRO DE ACEITE PERNO DE BLOQUEO DE LA GIRO DEL	1	40-50N • METRO
17	CUERPO DE LA BOMBA DE ACEITE	2	6-8N • METRO
18	PERNO DE BLOQUEO DE LA BOMBA DE ACEITE PERNO DE	2	6-8N • METRO
19	BLOQUEO DE LA PLACA DEL EMBRAGUE PERNO DE BLOQUEO	4	10-12N • METRO
20	DEL SOPORTE DEL EMBRAGUE PERNO DE VELOCIDAD DE	1	10-12N • METRO
21	CAMBIO EJE DE LEVAS ORIENTACIÓN DE LA VELOCIDAD DE	1	10-12N • METRO
22	CAMBIO	1	10-12N • METRO
23	INDICACIÓN DE POSICIÓN DE VELOCIDAD	2	2-4N • METRO
24	TORNILLO DE FUGA	1	45-55N • METRO
25	ELEMENTO DEL FILTRO DE ACEITE	1	45-55N • METRO
26	SOPORTE DE EMPUJE DEL EJE	1	10-12N • METRO
27	TORNILLO DE BLOQUEO DEL TABLERO DE PLOMO DEL CARTER	1	10-12N • METRO
	IZQUIERDO		
28	M6X95 TORNILLO DE BLOQUEO DEL CARTER IZQUIERDO	1	15 10-12N • METRO
29	PERNO DE BLOQUEO DEL CARTER IZQUIERDO PERNO DE	1	10-12N • METRO
30	BLOQUEO DEL CARTER IZQUIERDO	8	10-12N • METRO

PIEZAS IMPORTANTES

INFORMACIÓN DETALLADA DE PIEZAS IMPORTANTES :

PASADOR PIN-10NOS.

<u>S.NO.</u>	Tamaño (mm)	Cant.	Descripción	Ubicación
1	10Φx20	2	CUERPO DE CULATA DE CILINDRO	Motor
2	10Φx14	2	CARTER Y CILINDRO	Motor
3	10Φx14	2	CARTER IZQUIERDO DERECHO	Motor
4	10Φx14,5	2	CARTER IZQUIERDO Y DELANTERO DERECHO CABEZA	Motor
5	8Φx14	2	CARTER DERECHO Y CULATA DERECHA	Motor

OOOO ---- RRRRIIIINNNNGGGG 11116666NNNNOOOOSSSS

<u>S.NO.</u>	Tamaño (mm)	Cant.	Descripción	Ubicación
1	10Φx1,6	2	TUBO GUIA DE ENTRADA Y ESCAPE VÁLVULA	Motor
2	10Φx1,6	2	EJE DEL CILINDRO	Motor
3	17Φx2,5	1	EJE DE LEVAS	Motor
4	6.8Φx1.9	1	NIVEL DE EMBRAGUE	Motor
5	18Φx3,5	1	MEDIDA DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLE	Motor
6	35Φx3	1	CABEZAL DE RESORTE DEL FILTRO DE ACEITE	Motor
7	20Φx2,5	1	EJE DEL ENGRANAJE DE LEVAS MARCO	Motor
8	13Φx2,5	1	DE EMPUJE DEL EJE PERNO DE LA CABEZA	Motor
9	13,8Φx2,5	1	DELANTERA IZQUIERDA	Motor
10	28Φx2,65	1	MAGNETO TORNILLO DE CABEZAL DELANTERO IZQUIERDO	Motor
12	63Φx3	1	ENGRANAJE CABEZAL DE ARRANQUE ELECTRICO	Motor
13	9.4Φx2.4	1	CABEZAL BOMBA DE ACEITE	Motor
14	26502470	1	MOTOR DE ARRANQUE	

SELLO DE ACEITE- 5NOS.

<u>S.NO.</u>	Tamaño (mm)	Cant.	Descripción	Ubicación
1	14x28x7	1	CAJA DE VELOCIDAD DE CAMBIOS - CARTER IZQUIERDO	Motor
2	20x34x7	1	EJE SUBSIDIARIO CARTER IZQUIERDO	Motor
3	34x50x7	1	CIGUEÑAL IZQUIERDO CIGÜEÑAL	Motor
4	6x15x7	1	EJE DE ENGRANAJE DE VELOCIDAD DE GIRO MEDIDOR A LA DERECHA CABEZA	Motor
5	16x28x7	1	EJE DE ARRANQUE DEL CABEZAL DERECHO ANTI CLASH	Motor

LLEVANDO

<u>S.NO.</u>	<u>Código</u>	<u>Cant.</u>	<u>Descripción</u>	<u>Ubicación</u>
1	6006	1	ENGRANAJE DE ARRANQUE DEL EJE PRINCIPAL-CARTER DERECHO	Motor
2	6204	1	EJE PRINCIPAL-TANQUE IZQUIERDO	Motor
3	6202	1	EJE SUBSIDIARIO DEPÓSITO IZQUIERDO	Motor
4	HK101410	1	ARRANQUE ELÉCTRICO ENGRANAJE EN RALENTÍ-CABEZAL DELANTERO IZQUIERDO	Motor
5	HK101410	2	ARRANQUE ELÉCTRICO EJE DE ENGRANAJE-ENGRANAJE DE ARRANQUE ELÉCTRICO	Motor
6	63 / 28V4	1	CIGÜEÑAL IZQUIERDO-TANQUE IZQUIERDO	Motor
7	63 / 28P53	1	CIGÜEÑAL DERECHO-TANQUE DERECHO	Motor
8	<u>30x38x15,8</u>	1	NIVEL DE CONEXIÓN DEL PASADOR DEL CIGÜEÑAL DE LA CUBIERTA DEL EJE DEL	Motor
9	6001	1	CIGÜEÑAL DEL EMBRAGUE PIEZA DEL EMBRAGUE	Motor

EJE DEL PIN - 3NOS.

<u>S.NO.</u>	<u>Tamaño (mm)</u>	<u>Cant.</u>	<u>Descripción</u>	<u>Ubicación</u>
1	2Φx16	1	NIVEL DE EMBRAGUE	Motor
2	4Φx12	1	EJE DE LEVAS	Motor
3	4Φx10	1	HUB DE VELOCIDAD DE CAMBIO	Motor

ARANDELAS- 9NOS

<u>S.NO.</u>	<u>Empaquetadura</u>	<u>Tipo</u>	<u>Cant.</u>	<u>Ubicación</u>
1	CUBIERTA DE TAPA DE CILINDRO	CAUCHO	1	Motor
2	CABEZA DE CILINDRO	ACERO	1	Motor
3	CILINDRO	ANTI-OILASBESTOS CAUCHO	1	Motor
4	CAJA DEL CIGÜEÑAL	ANTI-OILASBESTOS CAUCHO	1	Motor
5	CABEZAL DERECHO DE CARTER	ANTI-OILASBESTOS CAUCHO	1	Motor
6	CABEZAL DELANTERO IZQUIERDO CRABKCASE	ANTI-OILASBESTOS CAUCHO	1	Motor
7	AISLAMIENTO TÉRMICO DEL CARBURADOR	ANTI-OILASBESTOS CAUCHO	1	Motor
8	FILTRO DE ACEITE CABEZAL GIRATORIO	ANTI-OILASBESTOS CAUCHO	1	Motor
9	CABEZAL BOMBA ACEITE	PAPEL	1	Motor

	REDUCE LA VELOCIDAD PROPORCIÓN	EJE PRINCIPAL		EJE SUBSIDIARIO	
		ENGRANAJE	NÚMERO DE MARCHA	ENGRANAJE	ENGRANAJE NÚMERO
PRIMERA VELOCIDAD	2.769	METRO ₁	13	C ₁	36
SEGUNDA VELOCIDAD	1.882	METRO ₂	17	C ₂	32
TERCERA VELOCIDAD	1.400	METRO ₃	20	C ₃	28
CUARTA VELOCIDAD	1.130	METRO ₄	23	C ₄	26
QUINTA VELOCIDAD	0,960	METRO ₅	25	C ₅	24

I NFORMACIÓN DEL EJE Y ENGRANAJE

INFORMACIÓN DEL EJE Y ENGRANAJE

CÓDIGO	ENGRANAJE	NÚMERO DE MARCHA	POSICIÓN
1	ENGRANAJE IMPULSOR DE LA BOMBA DE ACEITE	18	MOTOR
2	ENGRANAJE DE LA BOMBA DE ACEITE	39	MOTOR
3	ENGRANAJE IMPULSOR	18	MOTOR
4	ENGRANAJE DE LA CARCASA DEL EMBRAGUE	78	MOTOR
5	ENGRANAJE DE ARRANQUE DE PIE	29	MOTOR
6	RUEDA RALENTÍ DE ARRANQUE	29	MOTOR
7	JUEGO DE ENGRANAJES DE ARRANQUE	19	MOTOR
8	ENGRANAJE DE CARCASA ESTRELLA	57	MOTOR
9	ENGRANAJE DE ACCIONAMIENTO ELÉCTRICO	9	MOTOR
10	ENGRANAJE DE ARRANQUE ELECTRICO	62/18	MOTOR
11	ENGRANAJE RALENTÍ ELÉCTRICO	14/16	MOTOR
12	ENGRANAJE DE DISTRIBUCIÓN	22	MOTOR
13	ENGRANAJE DE TRANSMISIÓN ENGRANAJE DE DISTRIBUCIÓN DEL ÁRBOL DE LEVAS	44	MOTOR

INFORMACIÓN DE LA CADENA

CCCCOOOODEE	DDDEEEE	GGGGEEEEAAAARRRR	GGGGEEEEAAAARRRR	NNNUUUUMMMBBBEEERRRR	PPPOOOSSSSIIITTTIIIIIOOONNN
1		PIÑÓN DE ACCIONAMIENTO	17		MOTOR
2		PIÑON TRASERO	41		MOTOCICLETA

CADENA

CCCCOOOODEE	DDDEEEE	CCCCHHHHAAAAIIIIINNN	NNNUUUUMMMBBB	BEEERRRR	PPPOOOSSSSIIITTT
1	CADENA DE TRANSMISIÓN		128	MOTOCICLETA	

PIEZAS DE REPUESTO NO DIRECTORALES DE ENGINE

Lea atentamente las siguientes instrucciones y asegúrese de que las piezas de repuesto estén instaladas en la posición correcta, de lo contrario podría dañar seriamente el motor.

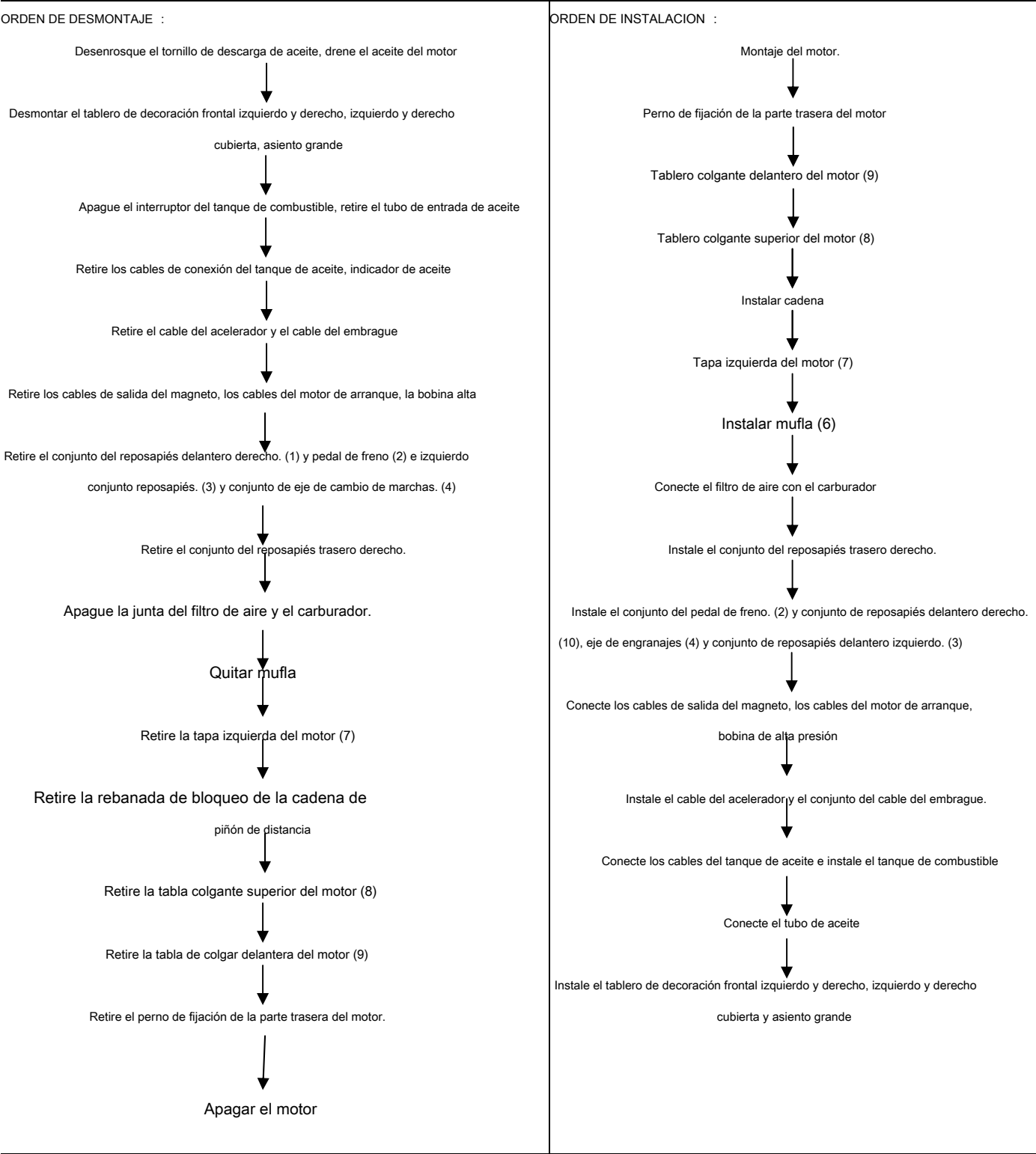
1. Eje principal (6006 / P6,6202) , cojinete del contraeje (6204 / P6) - lado del sello del cojinete están instalados en el lado "izquierdo" / "derecho" del cárter.
 2. El primer nivel de engranaje del contraeje está hacia el cárter derecho y el segundo nivel de engranaje del contraeje está hacia el cárter derecho.
 3. Extremo más grande del tamaño del yugo de la palanca de cambios "izquierda" y "derecha", el extremo doblado hacia afuera está pateando el eje de arranque.
 4. Extremo más grande del tamaño del yugo de la palanca de cambios "medio", el extremo doblado hacia afuera está hacia el cigüeñal.
 5. Engranaje del conductor: el ángulo inverso grande está hacia el cigüeñal derecho.
 6. Extremo cóncavo de la arandela del limpiador de aceite, la superficie de la contratuerca está hacia el cárter derecho.
 7. El ángulo convexo de la cubierta de la bomba de aceite está justo contra la marca del punto del retén de la bomba de aceite.
 8. El extremo de la superficie del elemento del filtro de aceite está hacia el cárter izquierdo.
 9. El primer anillo es un anillo de pistón blanco; el segundo es un anillo de pistón negro. Al instalar, la escotilla de anillo de 1, 3 e stá hacia el puerto de escape, la escotilla de anillo de 2, 4 hacia el puerto de entrada.
 10. La marca "IN" en el pistón está hacia el carburador.
 11. El extremo de la sección pequeña del resorte de la válvula está hacia la tubería de guía de la válvula.
 12. Árbol de levas: la marca de sincronización está hacia afuera.
 13. El lado de la rueda dentada motriz con la marca "YP" está hacia afuera.
- Cuando fije los rodamientos, debe mantener la marca de identificación de fácil lectura sin desmontar los osos.

a. El cojinete del eje principal 6006 / P6 está en el cárter derecho y el cojinete 6202 está en el cárter izquierdo.

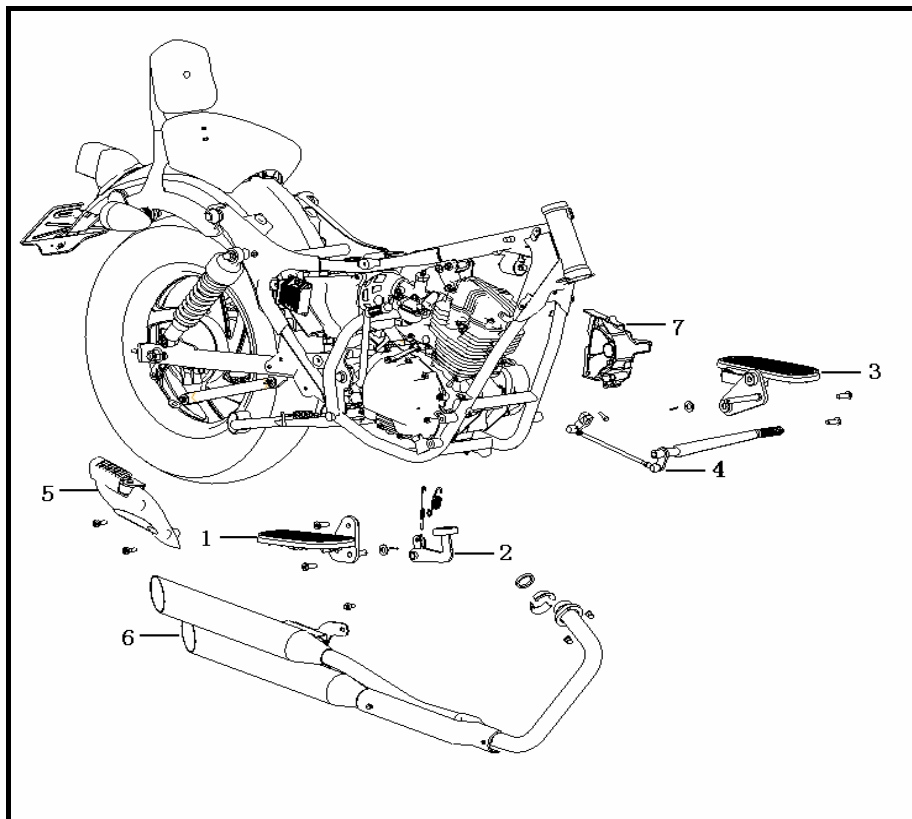
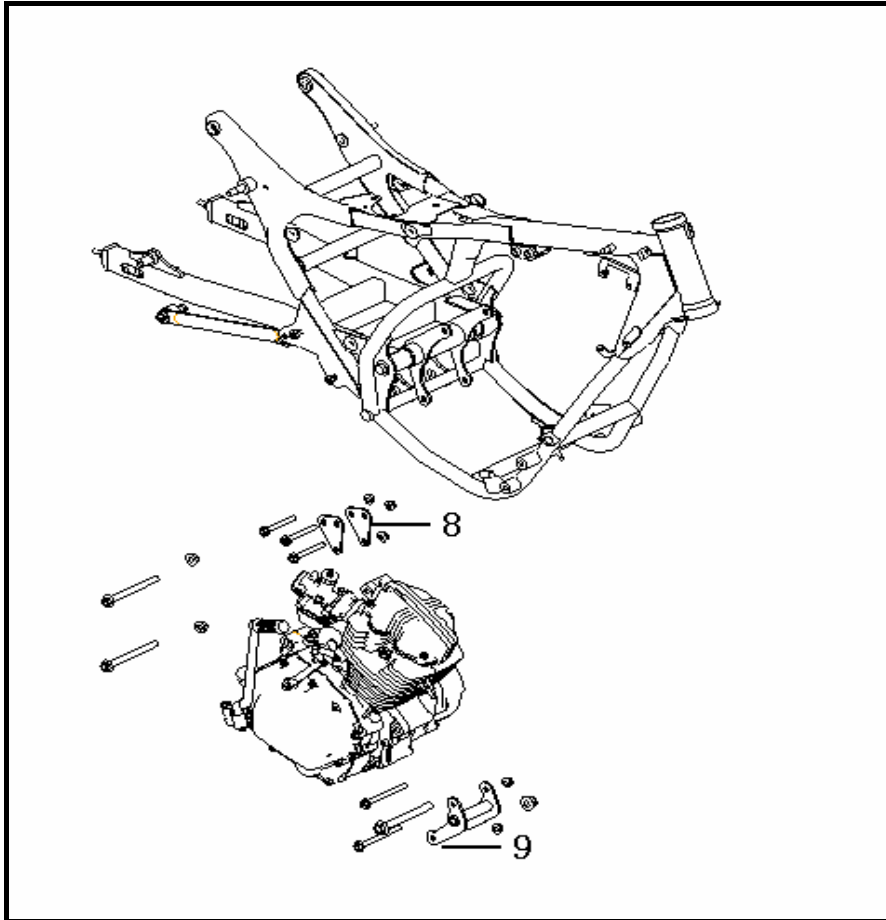
segundo. El cojinete del contraeje 6204 / P6 se encuentra en el cárter izquierdo.

C. El cojinete de embrague 6001 está en el disco de liberación del embrague.

DISASSEMBLY AND INSTALLATION OF ENGINE

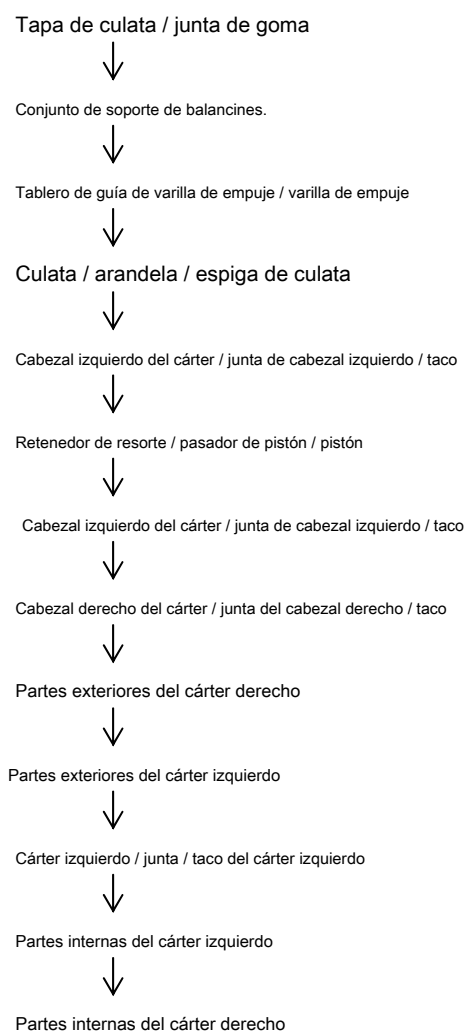


ATENCIÓN : :		APRIETE DE PAR:
Aceite de motor: 1.1L para instalación; 1 L de recambio		Eje de pivote : 75 N.M
1 .	Coloque el interruptor del tanque de combustible en la posición "ON" y luego arranque el motor, verifique si Perno de fijación trasero del motor: (M10): 40N.M	
Se producen vibraciones o ruidos anormales, compruebe si el motor lubrica. 2 .		Perno de fijación delantero del motor: (M8): 25N.M
Método para comprobar el aceite:		Perno de fijación delantero del motor (M12): 60N.M
un)	Extraiga la varilla de aceite y límpiela con un paño limpio.	Perno de fijación para motor: 25N.M Perno
segundo)	Inserte un indicador de personal para inspeccionar el nivel de aceite. Si el nivel de aceite está en la posición más baja, agregue aceite.	de eje de cambio: 10N.M
C)	Caliente el motor durante cinco minutos, luego enfríelo durante tres minutos, verifique el nivel de aceite, si el nivel está por debajo de su posición más baja, agregue aceite.	
re)	El nivel de aceite debe mantenerse entre la posición más baja y la posición más alta. Antes de desmontar	
4.	el motor, afloje la tuerca del eje de pivote, después de la instalación, apriete la tuerca.	

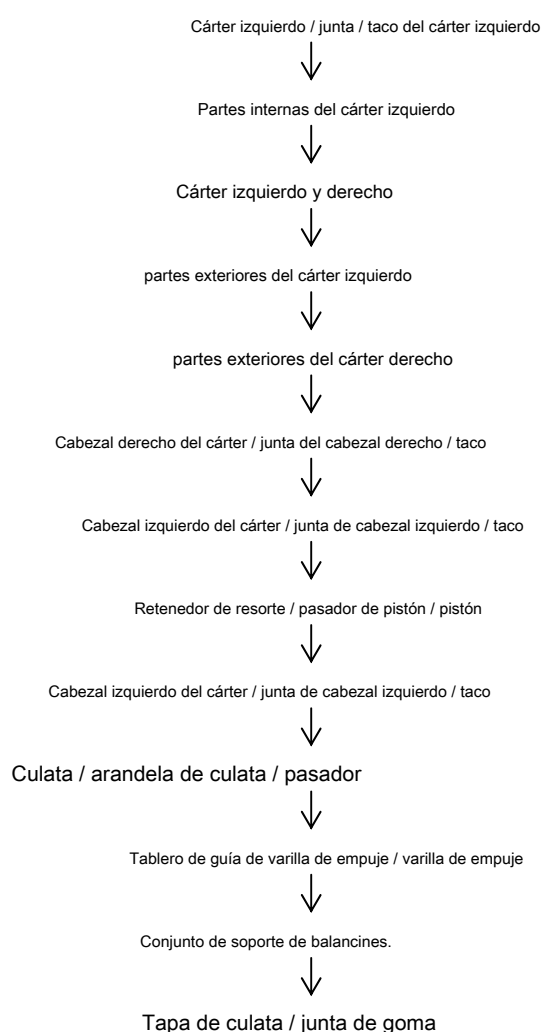


Ensamblaje del motor

DESMONTAJE



MONTAJE



ATENCIÓN : :

1 、 Limpiar las piezas del motor antes de ensamblar. Durante el montaje, lubríquelos y luego apriete el perno de acuerdo con

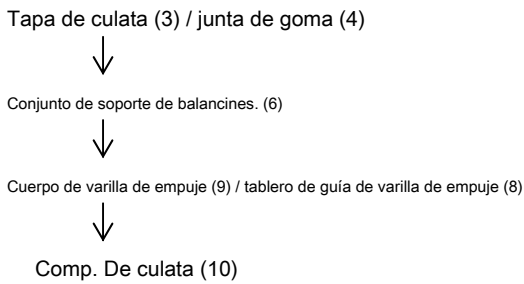
el número de par recomendado. 2 、 Al montar el motor, preste más atención a las piezas fijas unilaterales. Después de volver a montar el motor,

arranque y

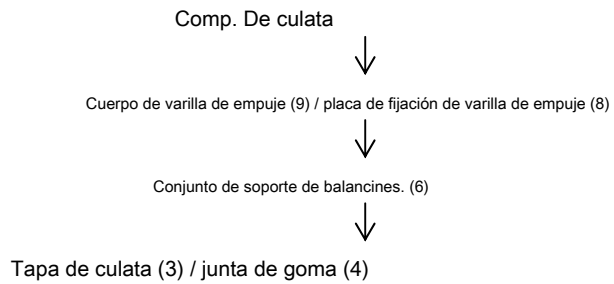
Revise el sistema de lubricación de la trayectoria del aceite.

CONJUNTO DE CABEZAL DE 1 CILINDRO

DESASAMBLAJE

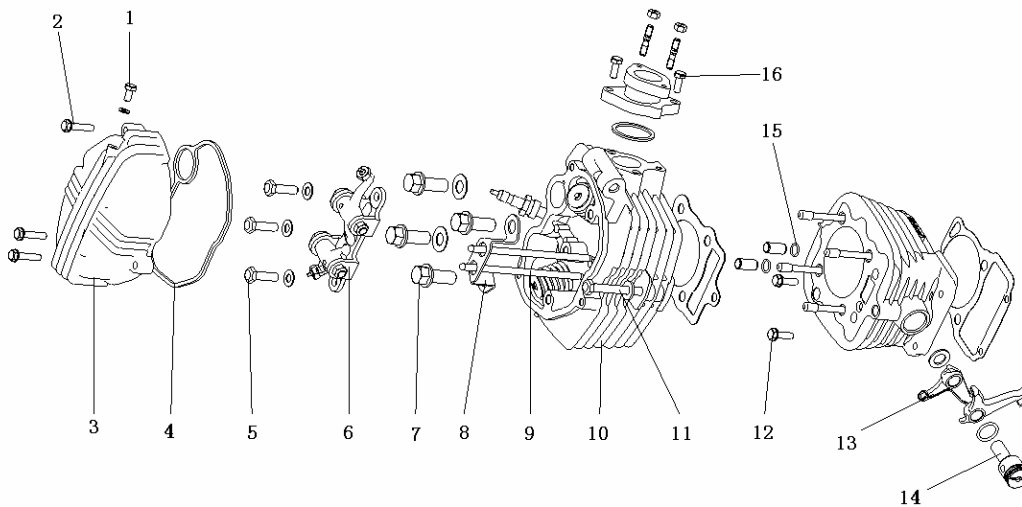


MONTAJE



ATENCIÓN :

- Mientras instala el seguidor de leva (13), gire el seguidor de leva con la mano, debe girar libremente y sin bloque, pero no demasiado suelto. La holgura axial entre ejes no debe ser demasiado grande ni demasiado pequeña.
- Mientras instala el eje del seguidor de levas (14), no golpee el eje del seguidor de levas con un martillo y presione el agujero a mano.
- No olvide instalar la posición de la junta tórica en la posición del pasador del cilindro.
- El extremo inferior de la varilla de empuje debe pasar por el seguidor de leva. El brazo debe girar libremente. La bola de la varilla de empuje debe apuntar a balancín superior. La varilla de empuje y el soporte no deben chocar.
- La holgura de la válvula de entrada y escape en refrigeración es de 0,06 ~ 0,08 mm.



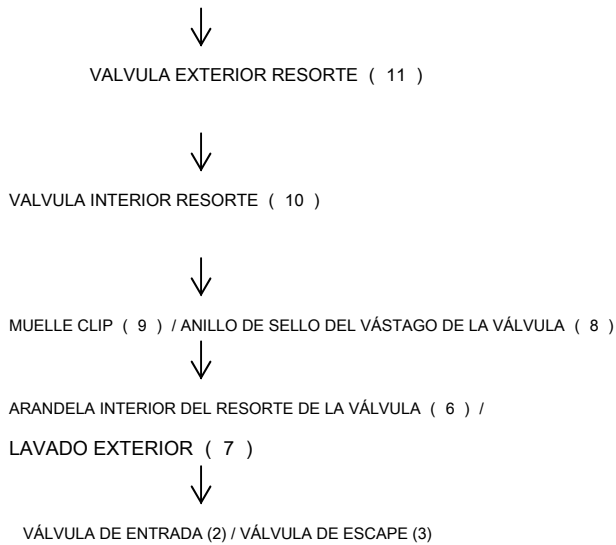
VOLUMEN DE PAR :

- | | |
|--|----------------|
| 1、Perno del extremo superior de la tapa de la culata de cilindros (1) | 8-10N • METRO |
| 2、Tres pernos de bloqueo de la tapa de la culata de cilindros (2) | 10-12N • METRO |
| 3、Tres pernos de bloqueo de combinación de soporte de brazo (5) | 25-28N • METRO |
| 4、Cuatro pernos de culata y tablero de fijación de varilla de empuje (7) | 25-28N • METRO |
| 5、Perno de fijación del eje del seguidor de leva (11) | 20-25N • METRO |
| 6、Dos pernos de bloqueo del cilindro (12) | 10-12N • METRO |
| 7、Dos pernos de bloqueo del extremo de conexión del carburador (dieciséis) | 10-12N • METRO |

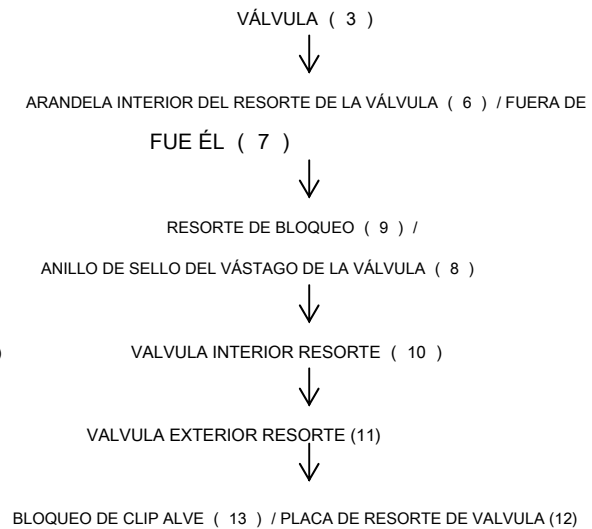
CONJUNTO DE CABEZAL DE INYECTOR CILINDRO

DESMONTAJE

BLOQUEO DE CLIP DE VÁLVULA (13) / PLACA DE RESORTE DE VALVULA (12) VÁLVULA DE ENTRADA (2) / CANSADA



MONTAJE



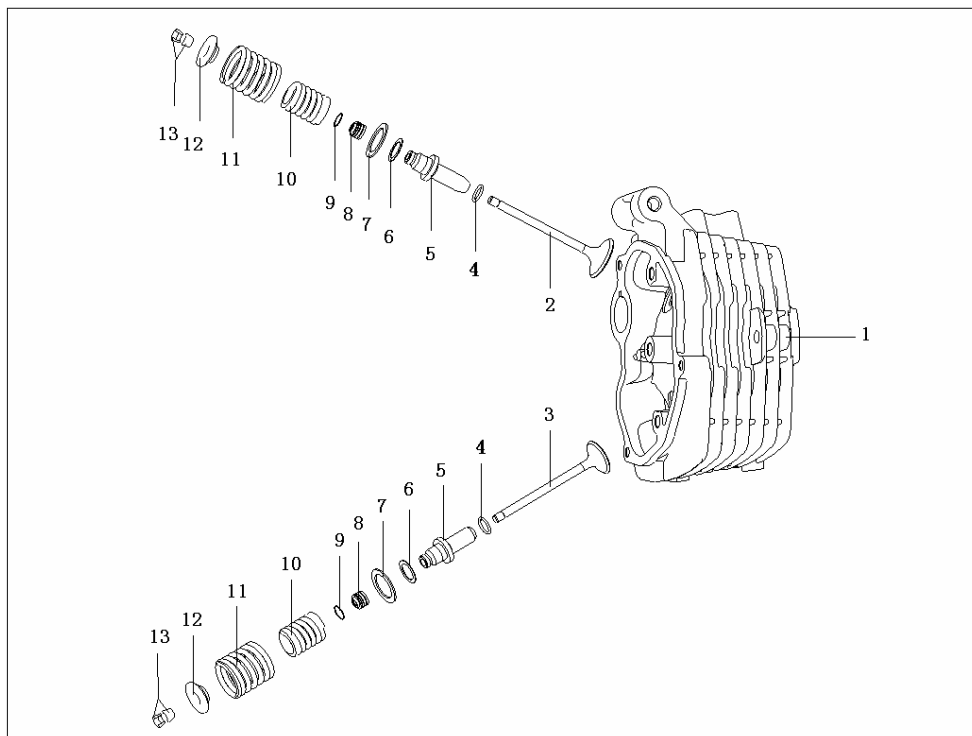
ATENCIÓN :

1 、 Deben cortarse antes de instalar la válvula de admisión y escape. Mientras biseles, esparza la crema para biselar

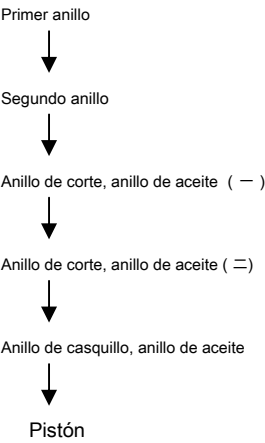
igualmente. La entrada, la válvula de escape y el anillo de asiento de la válvula están uniformes, ni demasiado altos ni demasiado bajos, y limpios. 2 、 Mientras instala la válvula, extienda un poco de graso de instalación en la entrada y el vástago de la válvula de escape. Después de que las válvulas

instalados, deben girar libremente y sin bloqueos. 3 、 Los extremos de sellado del resorte interior y exterior de la válvula están instalados hacia abajo. 4 、 Haga un experimento para detectar la fuga de la válvula de admisión y escape. Introduzca aceite de carbón en la entrada y el tubo de escape para obtener más

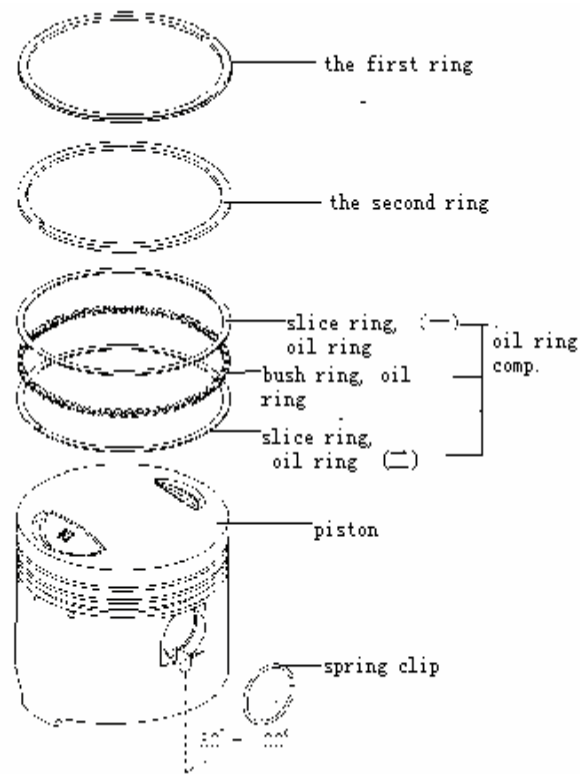
cinco segundos y sin fugas para el cable de la válvula.



Desmontaje



Montaje: la secuencia de montaje es esencialmente la inversa de la extracción.



Atención:

1. El primer anillo es blanco y el segundo anillo es negro.
2. El lado con la palabra en inglés está hacia arriba.
3. Nunca reemplace la posición del primer anillo y el segundo anillo.
4. La palabra "IN" es hacia el puerto de entrada, la trampilla del primer anillo, el anillo de corte del anillo de aceite (-) está hacia el puerto de escape.
y la apertura del segundo anillo, anillo de corte de anillo de aceite (=) está hacia el puerto de entrada. El espacio del clip de resorte es 80-100 ° contra la ranura de la ranura.

ARTICULO		NÚMERO
Espacio libre de la trampilla al trabajar	Primer anillo	0,15—0,3 mm
	Segundo anillo	0,1—0,3 mm
	Anillo de corte, anillo de	0,2—0,3 mm
La holgura entre el anillo del pistón y la ranura del anillo	aceite Primer anillo"	0,035 --- 0,065 mm
	Segundo anillo	0,02 - 0,05 mm

Conjunto de tapa del cárter izquierdo.

Eliminación:

Conjunto de tapa del cárter izquierdo.

Tornillo (11)

Arranque la tapa del engranaje (10)

Junta tórica (9)

Junta (8)

Rodamiento de agujas de rodillo (7)

eje del engranaje de arranque (6)

Rodamiento de agujas de rodillo (4)

Tapón de cubierta de magneto (12)

Junta tórica (13)

Perno de distribución (1)

Junta tórica (2)

tornillo (14)

tapa del cárter izquierdo

conjunto de gatillo.

Valor de par:

Tornillo de bobina (16)

6N.M

Tornillo de la tapa izquierda (14)

11 N.M

Perno magneto (12)

11 N.M

Perno de distribución (1)

7N.M

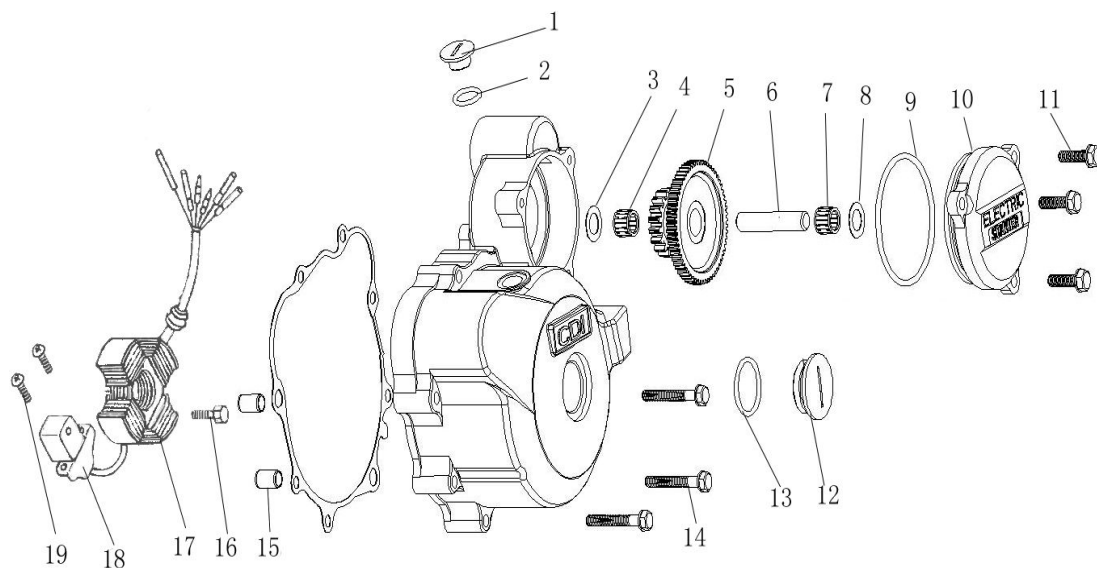
Tornillo de gatillo (19)

6N.M

Tornillo de la tapa del engranaje de arranque (11) 7N.M

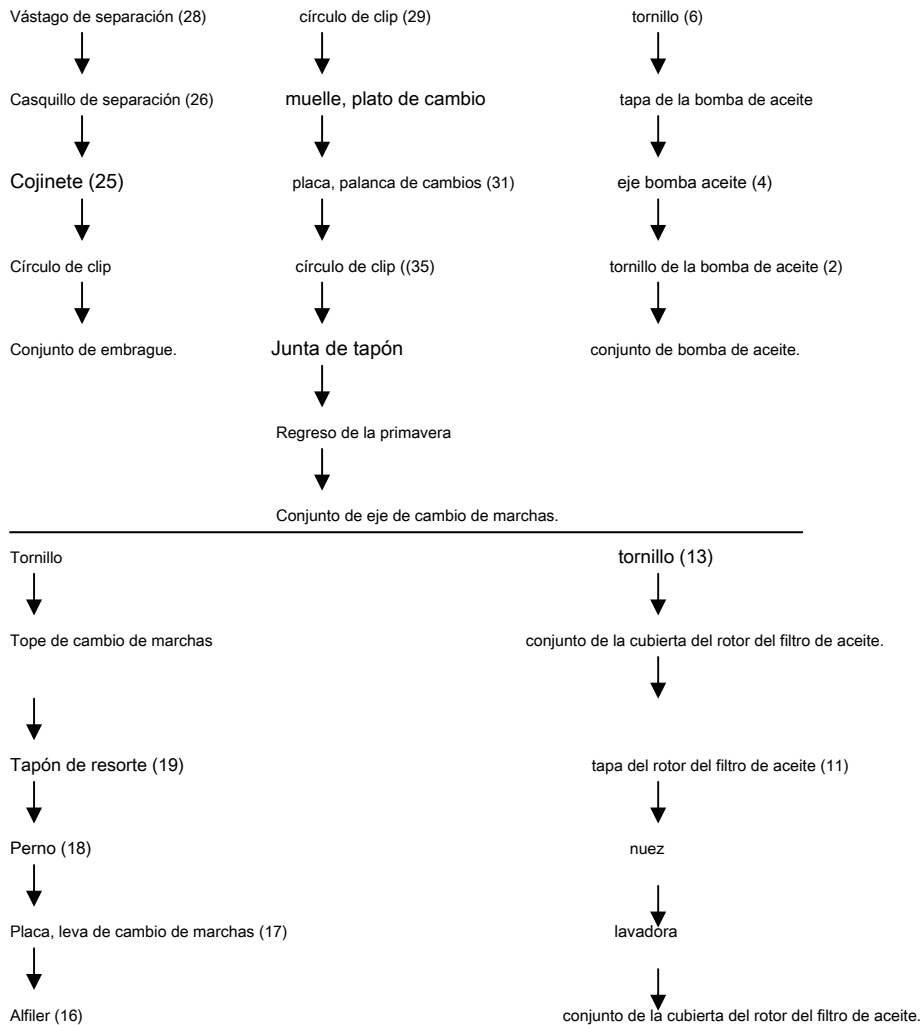
Instalación: la secuencia de instalación es esencialmente la inversa de la extracción. Atención:

1: la tapa del cárter izquierdo debe montarse finalmente en el procedimiento de instalación del motor. 2: no debes de instalar la junta tórica.



REPUESTOS CARTER DERECHO

ELIMINACIÓN:



Valor de par:

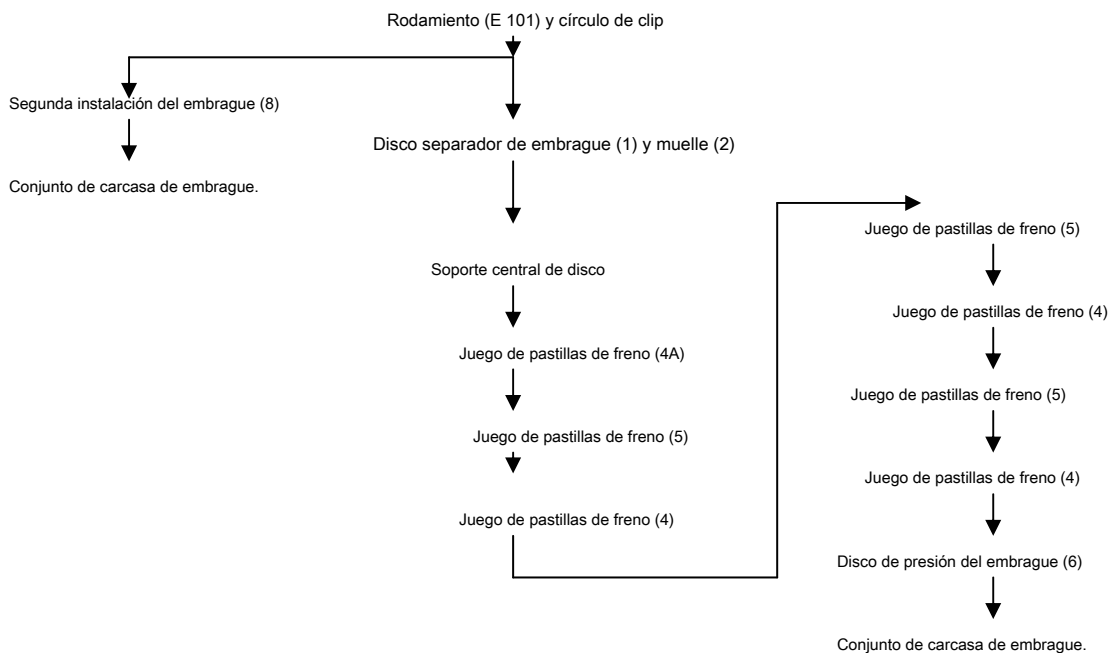
Perno de la bomba de aceite	7N.M	Perno, leva de cambio de	11 N.M
Tornillo, bomba de aceite	7N.M	velocidades Perno (18)	11 N.M
Tuerca, rotor de filtro	45 N.M		

Atención:

1. El engranaje impulsor de la bomba de aceite debe volverse flexible.
2. El yugo de la palanca de cambios debe estar correctamente ensamblado y debe ser fácil cambiar de marcha.
3. El embrague tiene cierta holgura axial y puede funcionar unilateralmente.
4. El lado convexo de la junta (9) está hacia arriba.
5. El lado con ángulo inverso se ensambla hacia abajo.

Conjunto de embrague

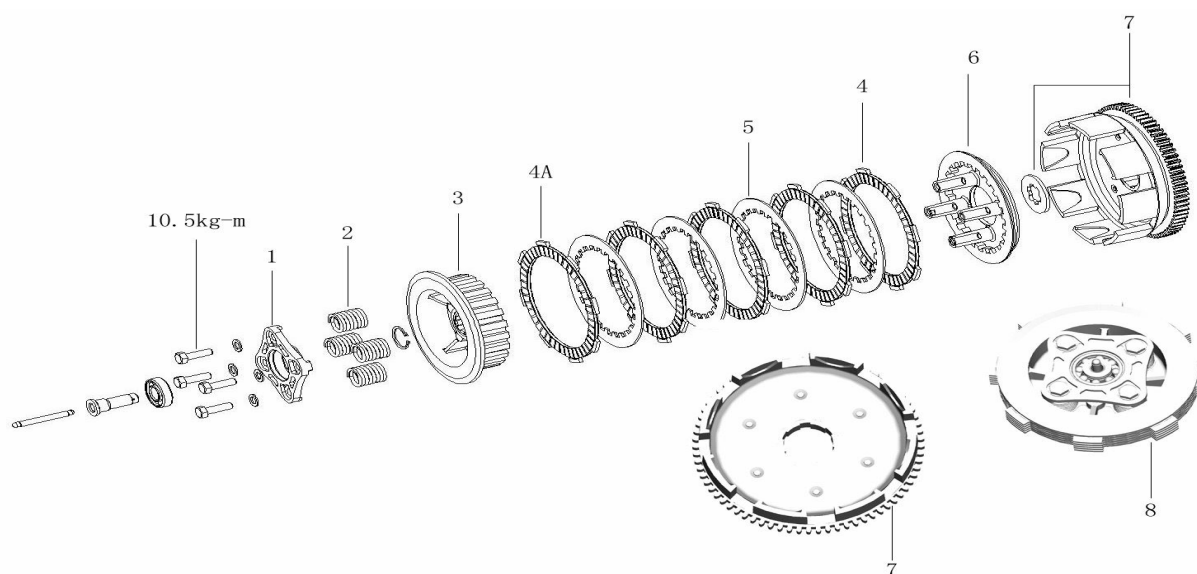
Eliminación



La secuencia de instalación es esencialmente la inversa a la de extracción.

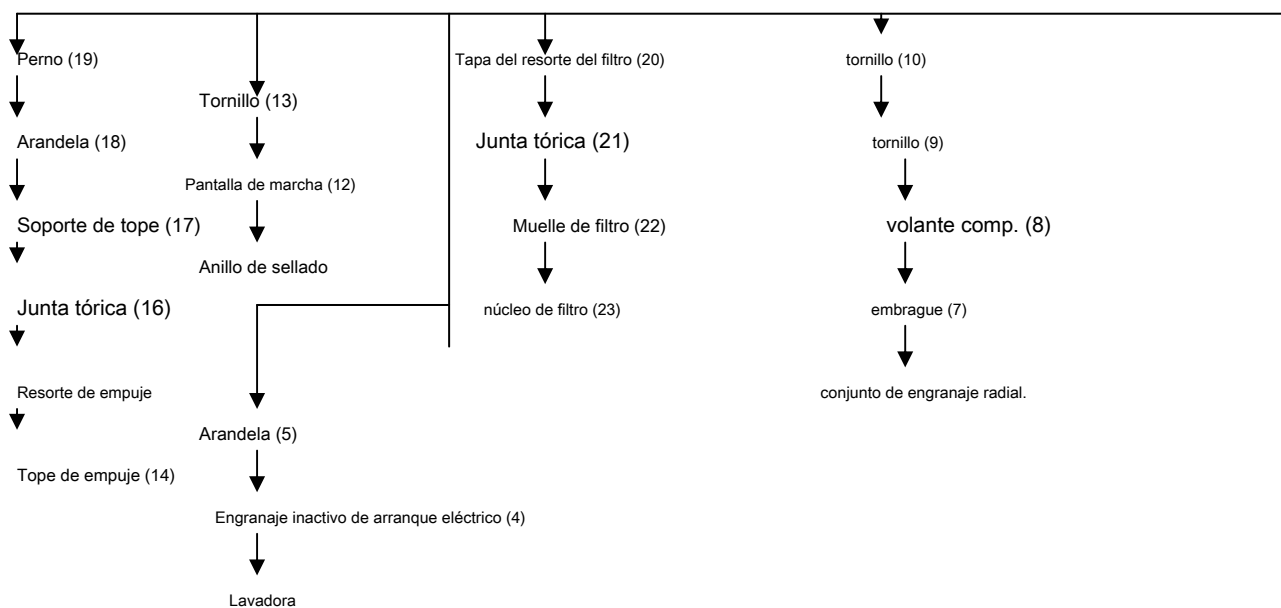
Atención:

1. Antes de montar el juego de pastillas de freno y el juego de pastillas de hierro de freno, sumérjalos en aceite.
2. Primero coloque el juego de pastillas de freno (4A) en la placa de presión del embrague, luego coloque el juego de pastillas de freno (5), y luego instálelas siguiendo la fig.
3. Apriete la contratuerca del disco separador del embrague con una horquilla giratoria de 10-20 kg-m.



Repuestos cárter izquierdo

Eliminación:



Instalación: la secuencia de instalación es esencialmente la inversa de la extracción.

Atención:

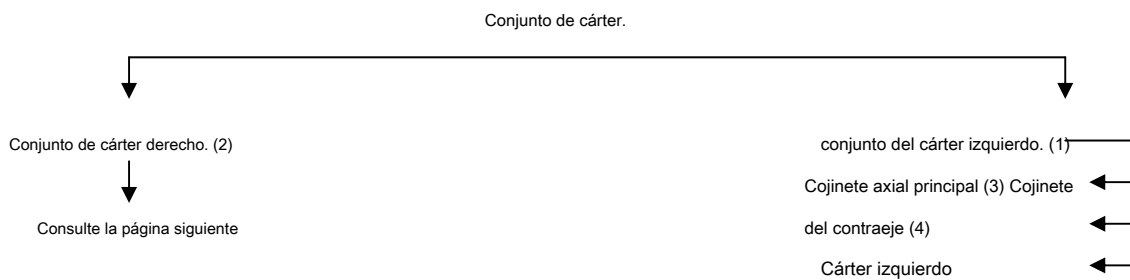
1. El final con la señal "▲" en la pantalla de cambio de marcha es hacia abajo.
2. Unte el soporte del engranaje de estrella y el engranaje inactivo de arranque eléctrico con un poco de aceite de motor al ensamblarlos, debe girar libremente.
3. La impureza no puede entrar en el volante.
4. No se pierda el anillo de sellado.
5. La inclinación del tope debe estar hacia la escotilla del soporte y el tope debe tener un buen resorte cuando se empuja con la mano.

Valor de par

Perno (10)	42N.M
Perno (9)	23N.M
Tornillo de visualización (13)	3N.M
Perno de tope	11 N.M
Casquillo de resorte (20)	42N.M

Instalación del cárter

Eliminación:

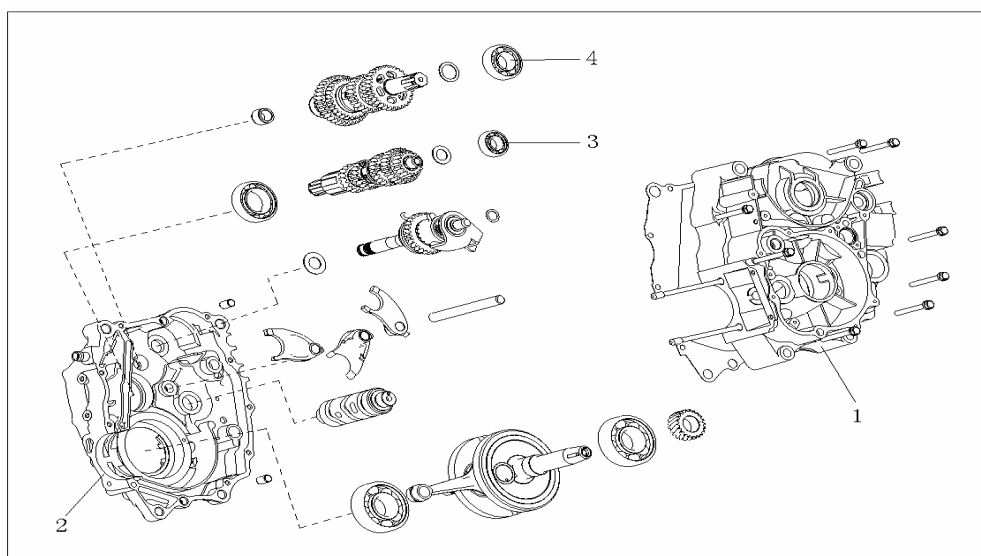
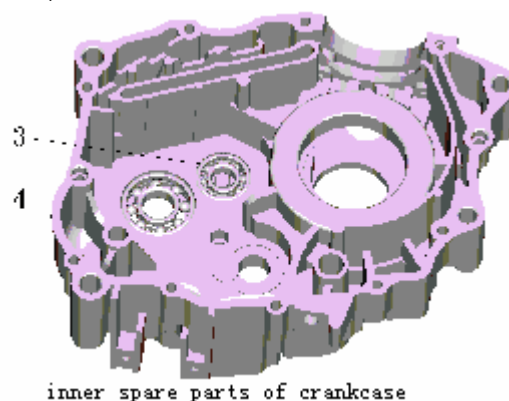


Instalación: la secuencia de instalación es esencialmente la inversa de la extracción. Atención:

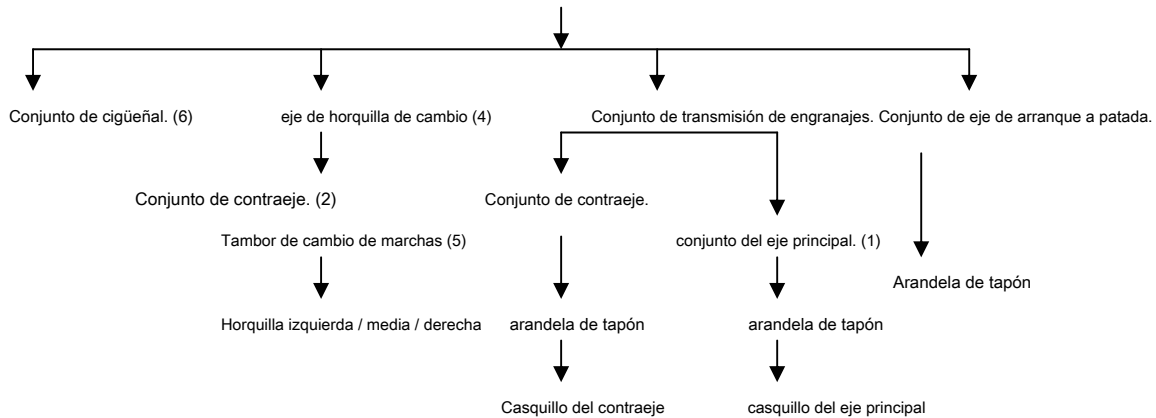
1. No utilice una herramienta de metal para aflojar el cárter y extraerlo, de lo contrario, el cárter podría dañarse. Puede usar un mazo o una herramienta de plástico para golpear el borde del cárter izquierdo.
2. Acerca de las piezas de repuesto internas del cárter, puede consultar la página siguiente.
3. Utilice un pasador de orientación, una arandela del cárter y un sello de aceite nuevos para volver a instalar el cárter.
4. Al montar el cojinete de presión en el cárter izquierdo, agregue un poco de aceite en el círculo exterior del cojinete, mantenga la marca del cojinete hacia el exterior del cárter para instalarlo.
5. Al ensamblar, raspe la arandela superflua con un cuchillo, que no puede caer en el cárter.
6. Al cerrar el cárter izquierdo y el cárter derecho, puede resultar difícil mantener el eje de arranque muerto contra el orificio del eje del cárter izquierdo.

Por lo general, puede bajar el eje de arranque para instalar el cárter izquierdo y derecho.

7. Cuando monte el perno, coloque un prefijo y luego apriételo. Y valor de par: 10-12N.M

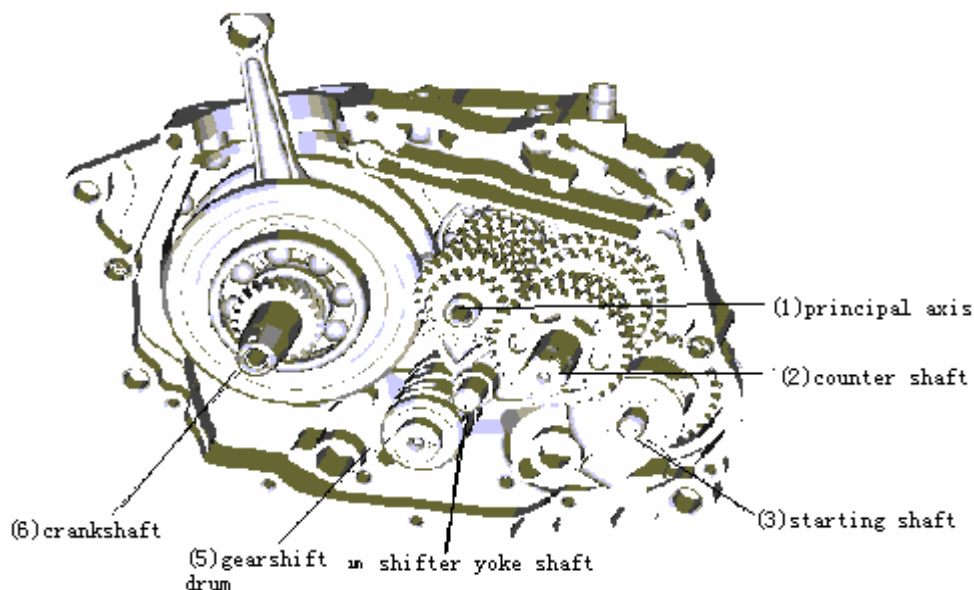


REPUESTOS INTERNOS CARTER DERECHO



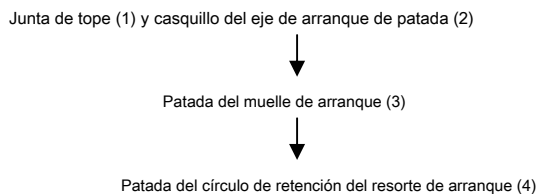
Instalación: la secuencia de instalación es esencialmente la inversa de la extracción. Atención:

1. Procedimiento de montaje en teoría: primero monte el conjunto del eje de arranque a patada, en segundo lugar el eje principal y el contraeje, luego la horquilla derecha, media e izquierda, el tambor de cambio de marchas y el eje del yugo de cambio, finalmente monte el conjunto del cigüeñal.
2. Al ensamblar el cojinete del eje principal, unte el círculo exterior de los cojinetes con un poco de aceite de motor y la presión debe ser la adecuada. Cuando monte el casquillo del contraeje, también aplique un poco de aceite en el círculo exterior y mantenga la trampilla contra el orificio de aceite del cárter.
3. Al ensamblar el eje de arranque, el extremo del resorte de retorno debe insertarse en el orificio del cárter, la rebanada de guía y la malla de la ranura limitadora del cárter.
4. Instale el eje principal y el contraeje al mismo tiempo, unte la cabeza del contraeje con un poco de aceite y el eje principal y el contraeje giran libremente. En el procedimiento de montaje, no se pierda la junta en la parte inferior del cárter.
5. Monte el yugo de la palanca de cambios derecha en la ranura de guía del tercer engranaje C3 del contraeje, el yugo de la palanca de cambios central en la ranura de guía del cuarto engranaje M4 del eje principal, y el yugo de la palanca de cambios izquierda en la ranura de guía del quinto engranaje C5 del contraeje, y mantenga el el lado del arco grande del yugo de la palanca de cambios izquierda y derecha al lado del eje de arranque de patada, el lado del arco grande del yugo de la palanca de cambios central junto al cigüeñal.
6. Mantenga el extremo del cigüeñal con los engranajes principales hacia arriba para ensamblar el cigüeñal en el orificio del cigüeñal. Agítelo en todas las direcciones para que se monte correctamente, cuando el cigüeñal gire libremente y no se bloquee.

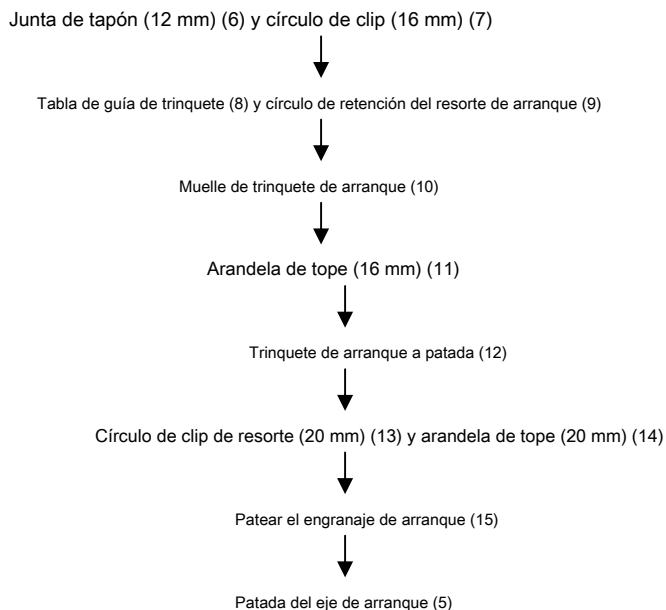


Montar el eje de arranque de patada

Retirar del extremo del mandril

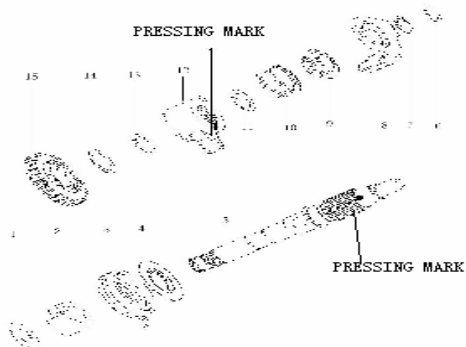


Retirar del extremo del mandril



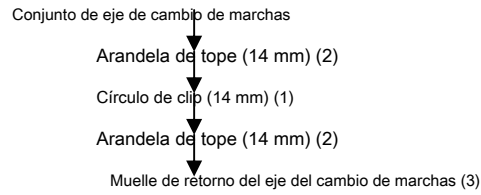
Montaje: la secuencia de montaje es esencialmente la inversa de la extracción. Elementos de atención:

1. Cuando monte el trinquete de arranque con el pie, mantenga presionada la marca del trinquete y la marca del eje de arranque de patada al mismo nivel, de lo contrario se producirá ruido del trinquete cuando el motor funcione.
2. Al ensamblar la rebanada de guía de trinquete, haga que su brazo pequeño superior (inflexionado) pueda detenerse con el brazo pequeño del trinquete de arranque.
3. Comprobación del deslizamiento libre del trinquete en el eje de arranque de patada.

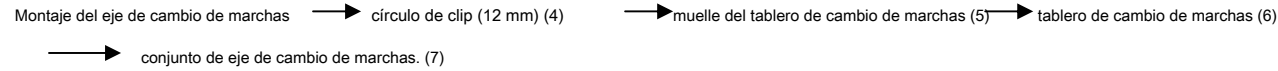


Montar el eje de cambio de marchas

Extracción del extremo del mandril



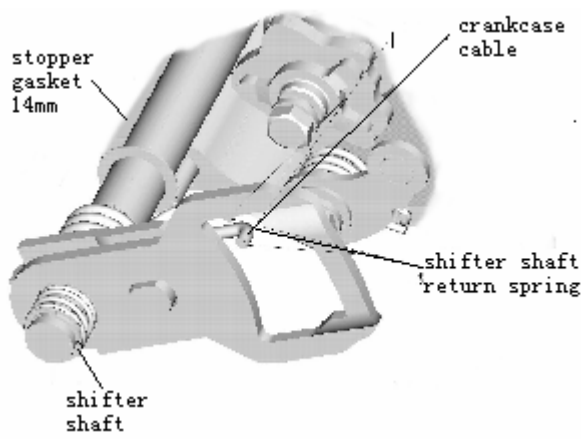
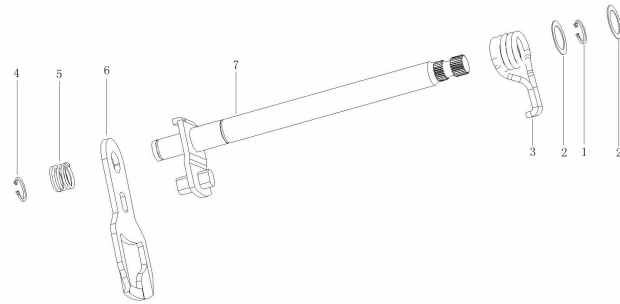
Instalación: la secuencia de instalación es esencialmente la inversa de la extracción. Extracción del extremo de la placa de cambio de marcha



Montaje: la secuencia de montaje es esencialmente la inversa de la extracción.

Elementos de atención:

- 1. Al montar la placa de cambio de marchas, mantenga el extremo convexo hacia el extremo del mandril
- 2. Cuando monte el mandril de cambio de marchas, instale una arandela de tope de 14 mm.
- 3. Asegúrese de que el resorte de retorno esté fijado en el cable del cárter.



Montaje de contraeje

Retire del extremo del engranaje:

Arandela de tapón 20mm (1) → La segunda marcha del contraeje → La quinta marcha del contraeje (24) → eje contrario

Extracción del extremo del cárter:

Arandela de tapón 15 mm (2) → el engranaje loco de arranque (29) y el casquillo (3) → arandela de tope (16,5 mm) (4) →

El primer engranaje del contraeje (36T) y el primer buje del contraeje (3) (4) → arandela de tope 16,5 mm

→ el tercer engranaje del contraeje (28T) → círculo de clip (5) → Junta estriada (6) →

El cuarto engranaje del contraeje (26T) → contraeje.

Montaje: la secuencia de montaje es esencialmente la inversa de la extracción.

Atención:

1. Antes de ensamblar, lubrique todos los bujes de engranajes y los orificios de aceite lubricado deben estar muertos contra el orificio de aceite lubricado en el contraeje.
2. El extremo de la superficie del cuarto engranaje del contraeje está hacia el extremo de la rueda dentada.
3. La junta estriada debe encajar en el extremo convexo del cuarto engranaje de la contraflecha.
4. El extremo del soporte del tercer engranaje del contraeje debe estar hacia el extremo del piñón y el extremo convexo hacia el extremo del cárter.
5. El extremo de la superficie del primer engranaje del contraeje debe estar hacia el extremo de la caja de engranajes.
6. El extremo del buje de la quinta marcha del contraeje debe estar hacia el extremo del cárter y el extremo convexo hacia el extremo del piñón.
7. El extremo de la superficie del segundo engranaje está hacia el extremo de la rueda dentada.
8. El grosor es diferente para la tercera marcha, cuarta y quinta marcha.
9. Hay cuatro orificios de aceite lubricante en el diámetro exterior de la contraflecha.

Montaje del eje principal

Extracción del cárter

Arandela de tapón 15mm (7) → el segundo engranaje del eje principal (17T) → la quinta marcha del eje principal (25T) →

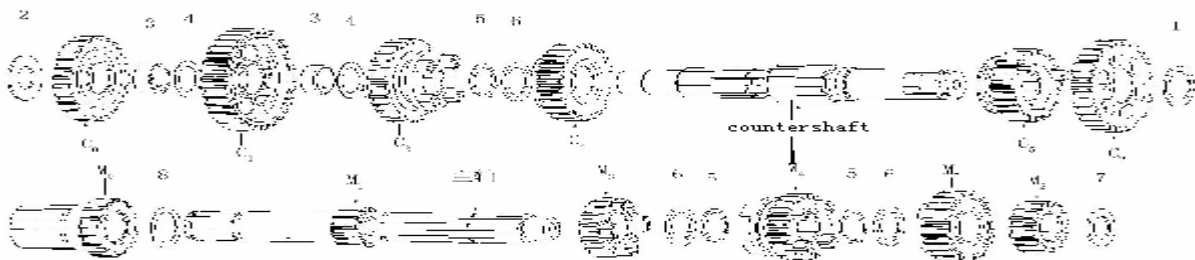
Arandela estriada (6) → círculo de clip (5) → el cuarto engranaje del eje principal (23T) → círculo de clip (5) →

Arandela estriada (6) → el tercer engranaje del eje principal (20) → eje principal.

Montaje: la secuencia de montaje es esencialmente la inversa de la extracción.

Atención:

- 1: antes de ensamblar, lubrique todos los bujes de engranajes y los orificios de aceite lubricado deben estar muertos contra el orificio de aceite en el contraflechador. 2: el extremo del engranaje en el conjunto del engranaje de arranque. debe colocarse en la primera marcha del eje principal (13T).
- 3: el extremo convexo del tercer engranaje del eje principal está afuera.
- 4: la arandela estriada debe estar debajo del círculo del clip y adherirse al tercer engranaje del eje principal.
- 5: El extremo del soporte del cuarto engranaje del eje principal está hacia el tercer engranaje y el extremo convexo hacia afuera. 6: el extremo convexo de la quinta marcha del eje principal está hacia el interior y la superficie hacia el exterior. 7: es necesario mantener el círculo de clip fijo en la ranura del eje principal.
- 8: en el montaje, preste atención a la diferencia entre la tercera marcha del eje principal y la quinta marcha, aunque tienen un aspecto similar, tienen un número de código diferente.



Cadena de transmisión de engranajes

La caja de cambios con cinco cambios de marcha

Artículo	Engranaje				
	La primera marcha	La tercera marcha	La cuarta marcha	La quinta marcha	La segunda marcha
Eje principal 13T	Reparar	20T Gratis	23T Arreglar y deslizar	25T Gratis	17T Reparar
Eje secundario	36 dientes Gratis	28T Arreglar y deslizar	26T Gratis	24T Arreglar y deslizar	32T Gratis
Yugo de cambio		'R' (C3)	'C' (M4)	'L' (C5)	

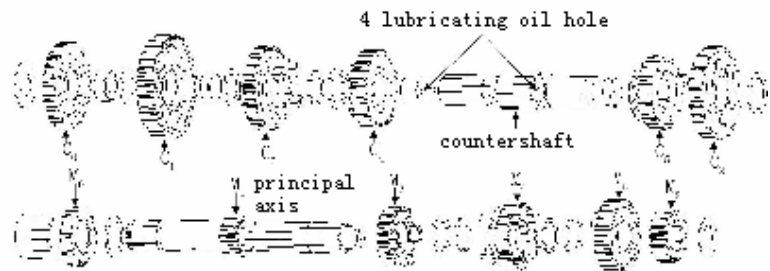
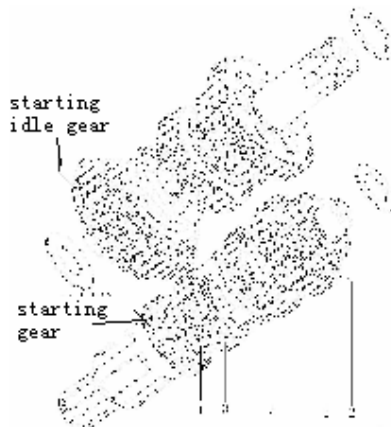
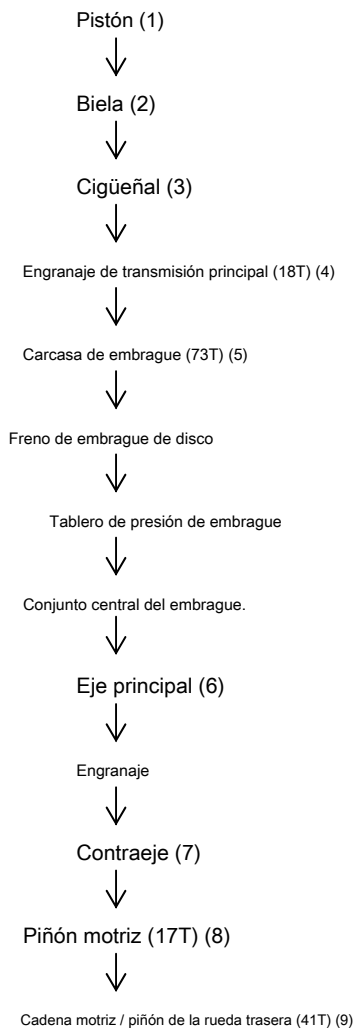


Diagrama de flujo de potencia de engranajes

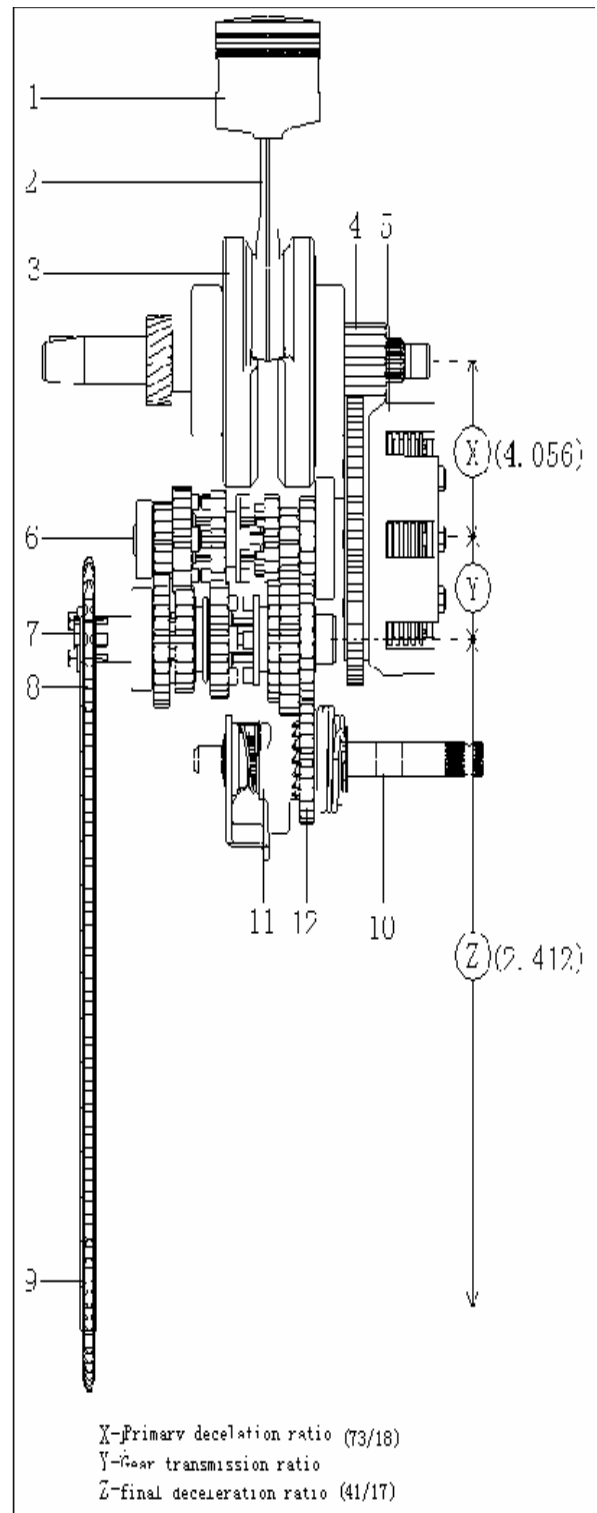
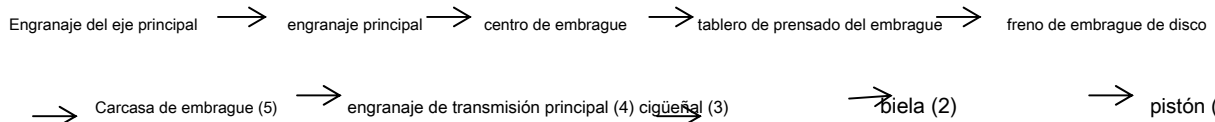
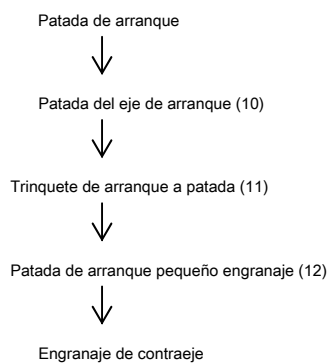
Posición	Transmisión de potencia	Salida	Yugo de cambio
La primera marcha	M1 --- C1 — C3	EJE SECUNDARIO	R
La segunda marcha	M2 --- C2 — C5	EJE SECUNDARIO	L
La tercera marcha	M4 — M3 — C3	EJE SECUNDARIO	C
La cuarta marcha	M4 — C4 — C3	EJE SECUNDARIO	R
La quinta marcha	M4 — M5 — C5	EJE SECUNDARIO	C
Neutral	M1 — C1, M2 — C2, M3— Sin energía C3, M4 — C4, M5 — C5		

TABLA DE TRANSMISIÓN DE POTENCIA

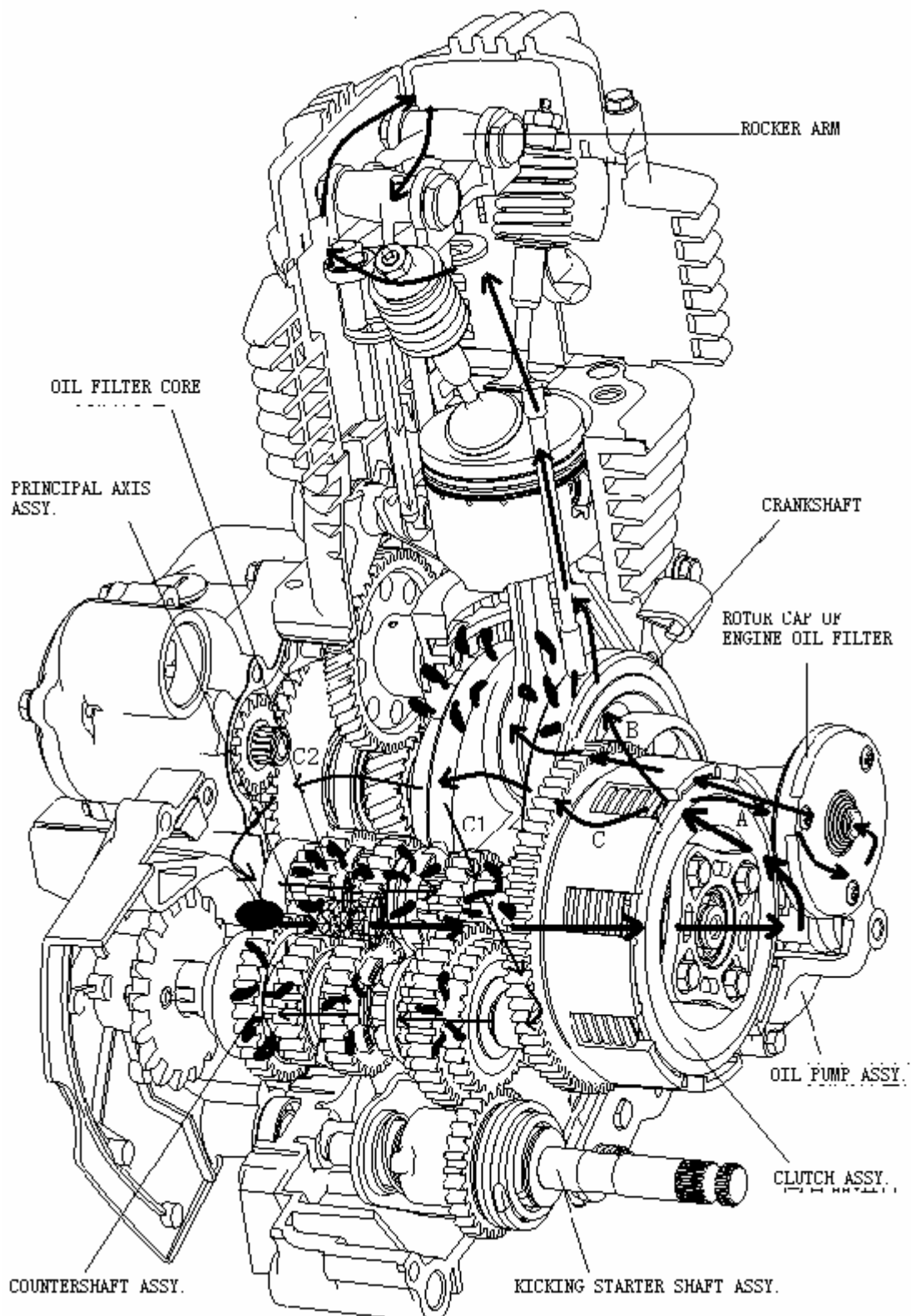
Del motor



De patear el motor de arranque



Sistema de lubricación



Lubricar

Estas son las funciones principales del aceite de motor.

- 1、Lubricar reducir la fricción con el metal
- 2、Enfriamiento prevenir demasiado caliente
- 3、Antipolvo prevenir la oxidación
- 4、Claro evitar el depósito y el depósito de carbono claro
- 5、Sello intermedio sellar la cámara de combustión
- 6、Anti-abrasión prolongar la vida útil del accesorio

Hay modos de ranura húmeda, salpicadura, presión para lubricar el motor.

Ciclo de aceite del motor

La bomba de aceite montada en el cárter derecho absorbe aceite a través de los engranajes principales del cigüeñal derecho. El aceite en el cárter se filtra a través del núcleo del filtro de aceite del cárter izquierdo, luego fluye a través del rotor de la bomba de aceite donde produce una gran presión, y luego el aceite es aplastado en la ruta de aceite de la cavidad lateral del cárter derecho, donde el aceite se separa en tres caminos para lubricar el motor: :

UN : En el primer camino, el aceite entra en el camino de aceite de la tapa del cárter derecho, luego fluye a través de vitta del conjunto de la tapa del rotor del filtro y luego entra en el rotor del filtro de aceite.

cubierta, fluye fuera de la cubierta del rotor, luego fluye hacia el orificio de los ejes del cigüeñal derecho, luego el orificio de aceite del núcleo de los ejes del cárter y llega a

conectando la barra grande, donde lubrica la barra grande y la muñequilla. Finalmente, el aceite regresa al cárter.

segundo : En el segundo camino, el aceite entra en un pequeño orificio de aceite en el costado del orificio del perno de doble cabeza del cárter derecho, luego sube por

orificio de perno de doble cabeza y fluye hacia el orificio de la ruta del aceite de la tapa de la culata de cilindros, el aceite sale de los dos orificios de aceite en

tapa de la culata del cilindro y lubrica el balancín y el eje del balancín, luego fluye hacia atrás el cárter a lo largo de dos orificios de la palanca de empuje.

C : En el tercer camino, el aceite pasa a través de un pequeño orificio en el cárter derecho y fluye hacia la cavidad de aceite lateral en el cárter derecho, después

El aceite llega aquí, y luego el camino del aceite se convierte en dos caminos para lubricar el eje principal y el contraflechador. :

C1 : En la primera vía recta, el aceite pasa a través de la vía de aceite en el cárter derecho para alcanzar el casquillo del contraeje del cárter derecho,

fluye a través del pequeño orificio del casquillo, luego entra en el orificio axial del contraeje y a través de varios orificios pequeños del contraeje

donde lubrica los engranajes. Finalmente, el aceite regresa al cárter.

C2 : En la segunda vía recta, el aceite entra en la vía de aceite del cárter izquierdo para alcanzar el cojinete del eje principal del cárter izquierdo, luego

fluye en el orificio axial del eje principal y a través de varios orificios pequeños en el eje principal, donde lubrica los engranajes de

eje principal. Finalmente, el aceite regresa al cárter.

Una parte del cigüeñal se sumerge en aceite, cuando el cigüeñal gira a alta velocidad, el aceite puede salpicar, algo de aceite

lubrica el faldón del pistón y el brazo del cilindro, y otro aceite salpica en el lumen del pistón y pasa a través de pequeños orificios en el pistón

y varilla pequeña de conexión, donde lubrica el orificio de conexión y el pasador del pistón.

Para ensamble de embrague, ensamble de arranque de patada, ensamble de órgano de cambio de marchas. etc., una pequeña proporción o la totalidad se sumerge en aceite de motor para lubricar.

Ajuste de la holgura de la válvula

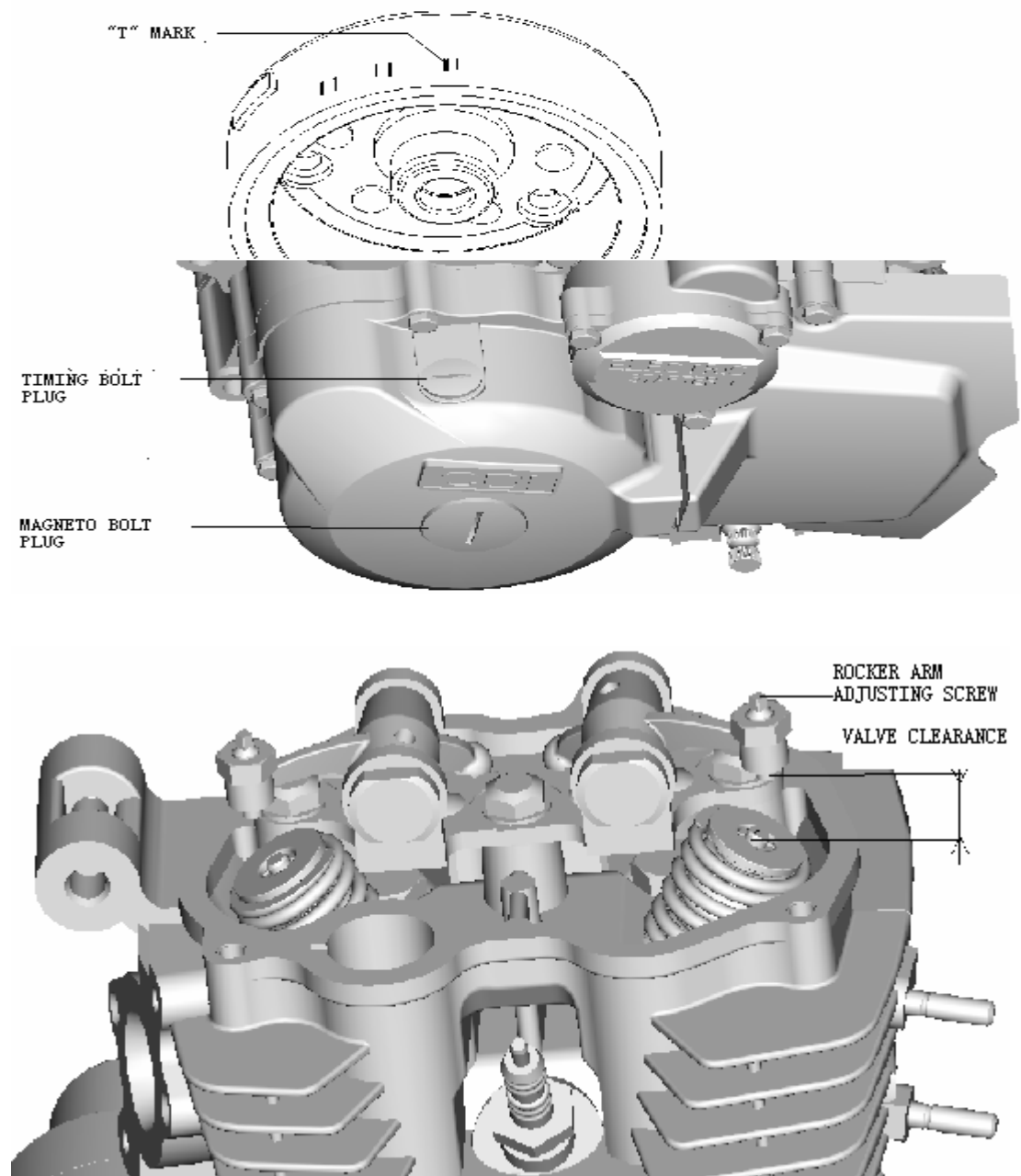
El motor está enfriando:

- 1、 Retire el perno de magneto
- 2、 Retire el perno de sincronización
- 3、 Retire la tapa de la culata de cilindros 4、 Mantenga la marca "T" en el volante contra el orificio del perno de sincronización 5、 Verifique la holgura de la válvula, si los datos están más allá de la regla normal, luego ajuste el tornillo de ajuste del balancín, después

reajustarlo, comprobar si el motor funciona con normalidad.

Holgura de la válvula de entrada: 0,06-0,08 mm

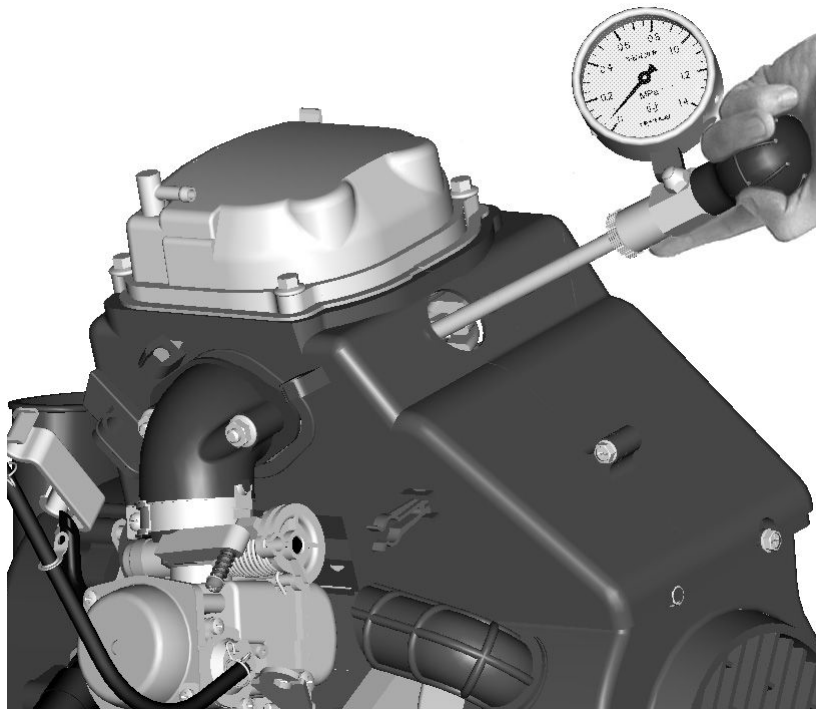
Holgura de la válvula de escape: 0,06-0,08 mm



Mida el presión en el cilindro de cilindro de ingeniería

PASO 1 ::

- 1 . Arranque el motor hasta que la temperatura alcanza su requerimiento. ;
- 2 . Retire la bujía y únase manómetro. ;
- 3 . Inspeccionar la siguiendo interruptores :
 - (a) El interruptor de combustible está en Posición "OFF". ;
 - (segundo) El interruptor de encendido está en "APAGADO " posición ;
- 4 . Tocar acelere completamente, arrancar el motor varias veces (6-8 veces)) ;
- 5 . Anote la lectura y haga el pasos anteriores tres veces y calcular su valor promedio como real compresión presión, que debería ser $10 \pm 2 \text{ Kg / cm}^2$.



PASO 2 ::

Cuando la presión del cilindro es inferior a 10 kg / cm^2 , instale la bujía, reinicie y caliente el motor, retire la bujía y deje caer varias gotas de aceite en la cámara de combustión, realice otra inspección con el manómetro siguiendo el PASO UNO.

- Si la presión en el cilindro aumenta, debe inspeccionar: a . Si el cilindro está desgastado ;
 - segundo . Si el pistón / anillo está desgastado ;
 - C . Si hay rayones o bloqueos para el cilindro / pistón ;
 - re . Si el pistón está completamente bloqueado en la ranura del pistón.
- si la presión en el cilindro no aumenta, inspeccione :
 - un . Si el juego de válvulas es correcto ;
 - segundo . Si el tornillo de la cabeza del cilindro está demasiado apretado o aflojado ;
 - C . Si el soporte de la válvula está desgastado ;
 - re . Si la válvula es curva ;
 - mi . Si la sincronización de la válvula es correcta ;
 - F . Si la junta de la culata está desgastada.

PASO 3 ::

Cuando la presión en el cilindro es superior a 12 kg / cm^2 , Limpie el carbón depositado en la culata, el pistón y la cámara de combustión, al mismo tiempo inspeccione el desplazamiento.

ALGUNOS TAMAÑOS ESTÁNDAR IMPORTANTES (MOTOR)
CULATA / VÁLVULA

ARTICULO			ESTÁNDAR	
PRESION DEL CILINDRO			10.0 ± 2,0 kilogramos · cm 2	
Altura de la paleta de la leva			32,85 ± 0,06 mm	
Juego de válvulas		ENTRADA	0,06 ~ 0,08 milímetro	
		CANSADA	0,06 ~ 0,08 milímetro	
VÁLVULA			UN	segundo
	Vástago de válvula	ENTRADA	5.435 ~ 5.440 mm	5.440 ~ 5.445 milímetro
		CANSADA	5.435 ~ 5.440 mm	5.440 ~ 5.445 milímetro
	Vástago de válvula	ENTRADA	5.475 ~ 5.480 mm	5.480 ~ 5.485 milímetro
		CANSADA	5.475 ~ 5.480 mm	5.480 ~ 5.485 milímetro
	El espacio entre vástago de válvula y vástago de guía de válvula	ENTRADA	0,035 ~ 0,045 mm	0.035 ~ 0.045 milímetro
		CANSADA	0,035 ~ 0,045 mm	0.035 ~ 0.045 milímetro
Distancia natural de la primavera		RESORTE INTERIOR	33,5 milímetros	
		MUELLE EXTERIOR	40,9 milímetros	

CILINDRO / PISTON

ARTICULO		ESTANDAR	
		UN	segundo
Cilindro, piston	Diámetro interior del cilindro	62.000 ~ 62.005 milímetro	62.005 ~ 62.010 milímetro
	Diámetro del pistón	61,965 ~ 61,970 milímetro	61,970 ~ 61,975 milímetro
	Holgura entre pistón y cilindro	0,03 ~ 0,04 milímetro	0,03 ~ 0,04 milímetro
PASADOR DEL PISTÓN	El agujero del pasador del pistón	15,002 ~ 15,005 milímetro	15,005 ~ 15,008 milímetro
	Pasador del pistón	14,994 ~ 14,997 milímetros	14,997 ~ 15,000 milímetro
ANILLO DE PISTÓN	La liquidación entre el anillo del pistón y surco	El primer anillo	0.035 ~ 0.065 milímetro
		El segundo anillo	0.02 ~ 0.05 milímetro
	La liquidación de escotilla de anillo de pistón	El primer anillo	0,15 ~ 0,3 milímetro
		El segundo anillo	0,1 ~ 0,3 mm
		Anillo de aceite	0,2 ~ 0,3 mm

EMBRAGUE

ARTICULO		ESTÁNDAR
EMBRAGUE	Distancia libre del resorte Espesor del	35.0 ~ 35.6 mm / 7.5 rondas
	juego de pastillas de freno	2,8 ~ 3,0 mm
	Alimento libre	10 ~ 20 milímetro

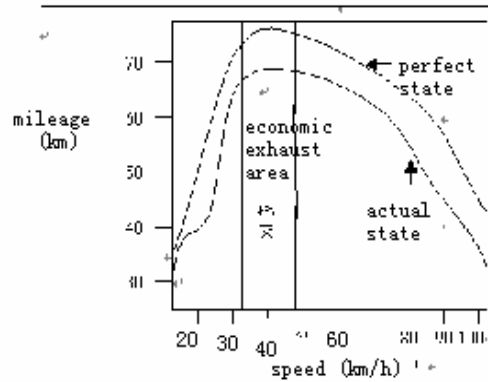
Conjunto de filtro de aire.

Limpiar el núcleo del filtro del filtro de aire

- 1 . Retire la tapa del filtro de aire 2 . Lave el núcleo del filtro del limpiador de aire con aceite de loción limpio y luego deje que el núcleo del filtro se seque por completo. 3 . Sumerja el núcleo del filtro del filtro de aire en aceite para engranajes limpio, luego exprima el aceite sobrante. 4 . Vuelva a ensamblar varias piezas en el reverso de la extracción.

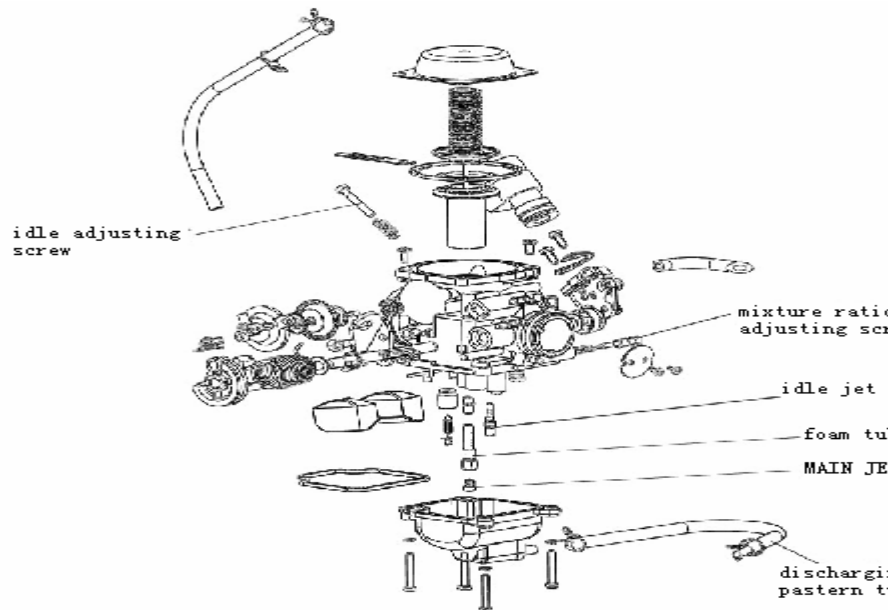
CARBURETORASSY.

CURVA DE ESCAPE DE COMBUSTIBLE



for each engine, at economic exhaust speed, the ratio of air-fue is the same of the ratio of max inlet air-max fuel volume.

Fabricante	CHINAKEEWAY
Modelo	Inhalación plana
Diametro de	PZ27A
tubo de garganta	27 mm
Boquilla principal	# 155
Boquilla inactiva	# 21
Proporción de mezcla	extruir 1,5 ± 0,5
rondas de tornillo	apagar
Altura de	12 1/2 ± 1 mm
flotador	



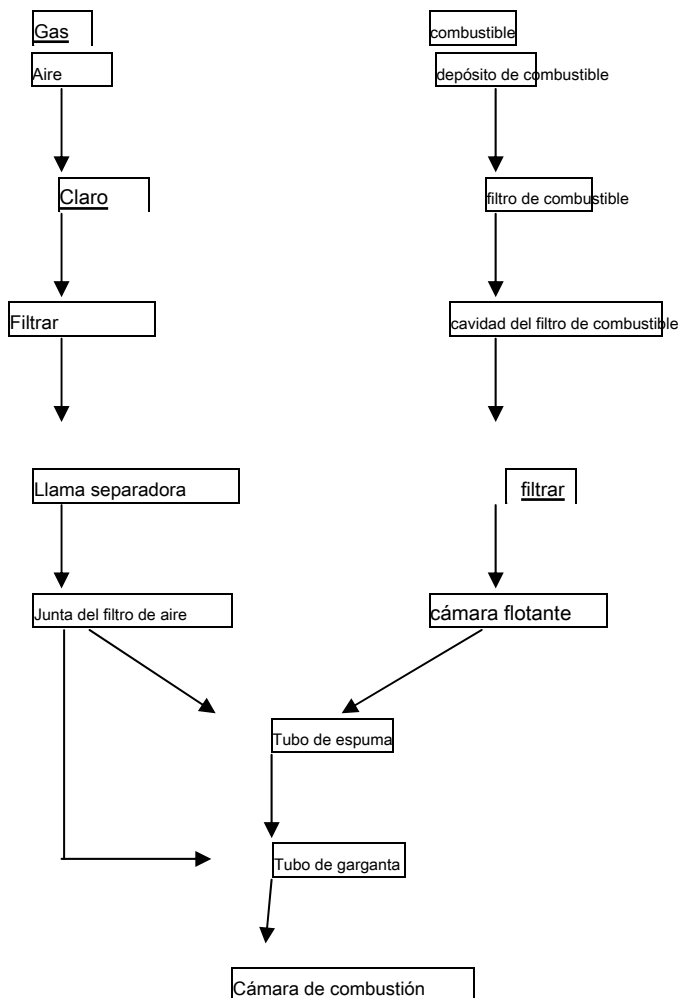
Sistema de mezcla de aire

(aire-combustible) GAS OILROAD MIXTQ :

El combustible sale del tanque por su propio peso y a través del interruptor de entrada de aceite, finalmente entra en el carburador. En este proceso, el combustible se filtra tres veces (en primer lugar, el combustible se filtra cuando pasa a través de un tubo de nailon antes de entrar en el filtro de combustible, en segundo lugar, el combustible pasa por la cavidad del filtro de combustible, finalmente el combustible se filtra cuando pasa por el filtro instalado entre el interruptor de entrada de aceite y el carburador).

El filtro de aire está instalado en el lado izquierdo de la motocicleta. El combustible y el aire limpio se mezclan en el gas de niebla mezclado, que es controlado por el puerto de entrada y el balancín del árbol de levas, y luego entra en la cámara de combustión.

Formas de gas mixto y su mesa fluida



Relación de aire y combustible:

Inicio: 7-8 : 1

Velocidad de ralentí: 10-12: 1

Velocidad lenta: 12-14: 1

Velocidad moderada: 15-17: 1

Alta velocidad: 13-15: 1

Ruta de aceite del carburador:

Incluye principalmente 6 tipos de ruta mixta de gasóleo.

1. La ruta de entrada del aceite
2. La ruta del aceite de condensación
3. Ruta de aceite a ralentí
4. Ruta de aceite a baja velocidad
5. Ruta de aceite de velocidad moderada
6. Ruta de aceite de alta velocidad

Principio de funcionamiento del carburador

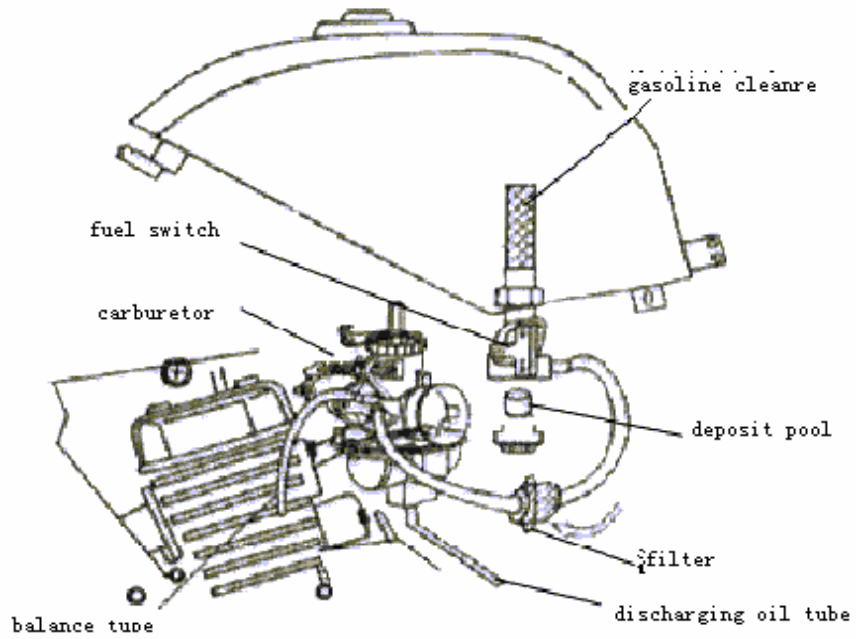
1. Camino de entrada de aceite

El combustible fluye hacia la cámara flotante del carburador por su propio peso, que se comunica con la atmósfera para el tubo de equilibrio del carburador

ese garantías

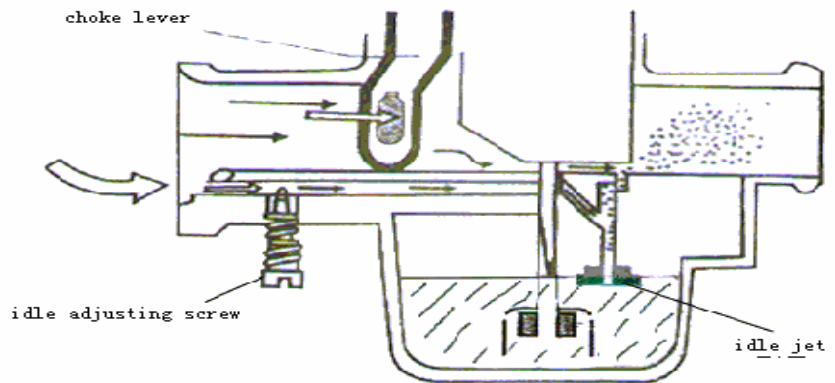
la presión en la cámara del flotador es la misma que la presión atmosférica. El flotador sube junto con el nivel de aceite, cuando el nivel de aceite sube hasta cierto punto, el flotador acciona la válvula de aguja para cerrar la entrada de aceite.

lo que puede evitar que el combustible se desborde del carburador. A la inversa, cuando el combustible baja, el flotador impulsa la válvula de aguja para bajar, la válvula de aguja se abre y luego se suministra combustible a la cámara del flotador del carburador.



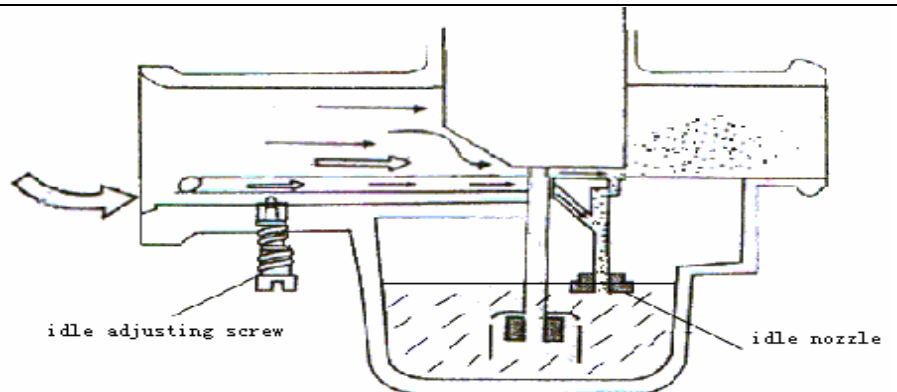
2. Carretera de petróleo de condensación

Cuando el motor arranca, la válvula electrónica (válvula de condensación eléctrica) se abre, una parte del combustible pasa a través del orificio de la boquilla de condensación y entra en el tubo de garganta, ya que esta mezcla de gas se vuelve espesa y llega a inflamarse. Después del arranque, la aguja de aceite de la válvula de condensación eléctrica se extiende gradualmente hasta que se cierra la ruta de condensación, aquí el motor funciona con una mezcla económica de gas.



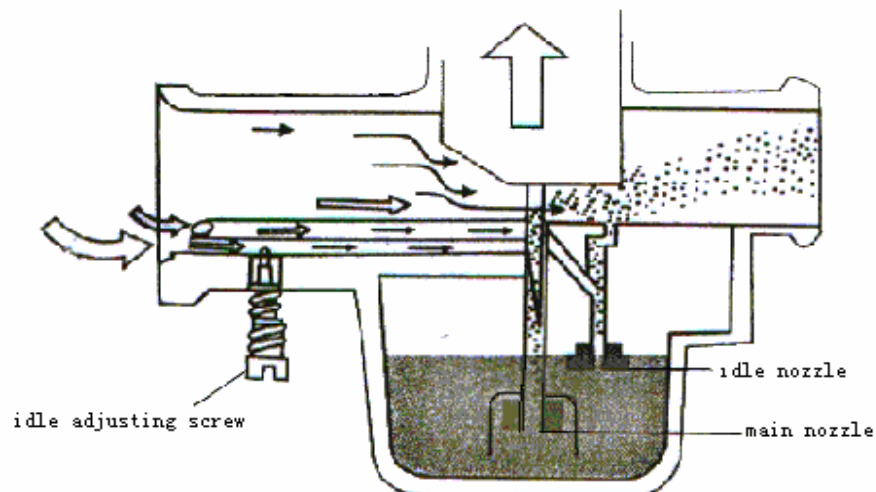
3. Velocidad de ralentí

Después de que el motor arranca, la ruta de condensación lenta se apaga, la mezcla de gas se vuelve más delgada (la relación de aire a combustible se vuelve grande), el combustible fluye a través del chorro inactivo, luego el orificio de transición y finalmente se embebe en el tubo de la garganta. Otra parte del combustible pasa a través del pequeño orificio de la relación de mezcla, luego se embebe en el tubo de garganta, el grosor de esta parte del combustible se puede ajustar a través del tornillo de relación de mezcla.



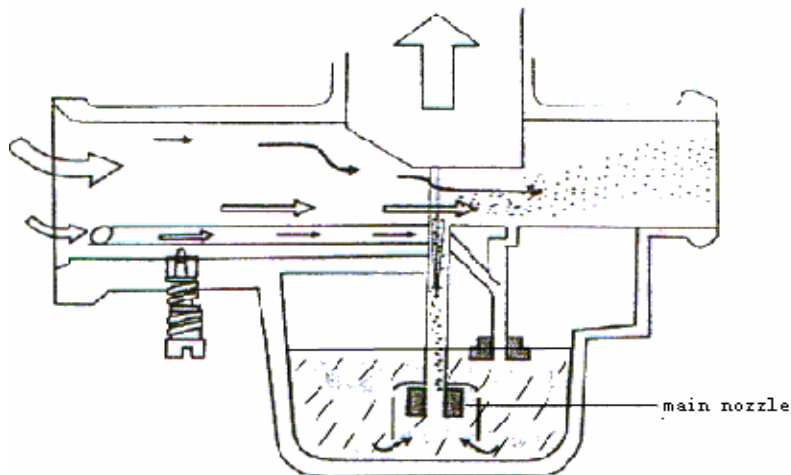
4. Velocidad lenta

El sistema de combustible de ralentí lento y el sistema de combustible principal suministran gas mezclado al mismo tiempo, cuando una parte del tapón de levantamiento levanta la aguja de aceite y produce presión negativa en el orificio de la boquilla principal, luego absorbe el gas mezclado. El gas mixto se vuelve cada vez más y motor de suministro



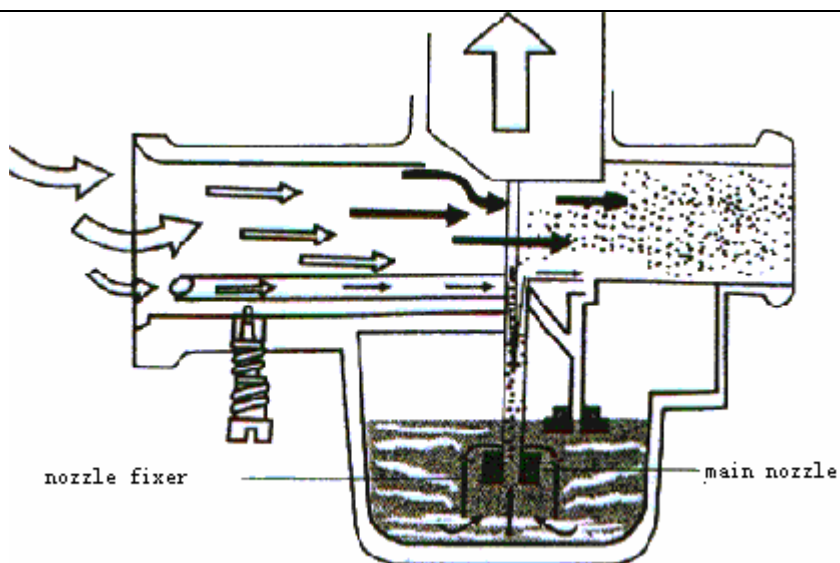
5. Velocidad media (económico velocidad de escape)

Junto con la aceleración, el gas mezclado solo se suministra a través del sistema de combustible principal; en este proceso, el sistema de aceite en ralentí no suministra gas mezclado porque hay una presión negativa distribuida en el tubo de garganta. En primer lugar, el aire fluye a través del chorro de aire (canal de cobre) y se atomiza con combustible en el tubo de espuma, luego se atomiza por otro tiempo en el tubo de la garganta. A una velocidad de escape económica, el aire es más y menos se consume.



6. Alta velocidad

Acelere hasta que el tapón suba por completo, el motor gire a alta velocidad, lo que impulsa la velocidad del flujo de aire en el tubo de garganta y genera una gran presión negativa en el orificio de la boquilla principal, y se absorbe más gas mezclado.



Extracción e instalación del carburador

Eliminación :

1. Retire el asiento trasero de la motocicleta;
2. Encienda el combustible en la posición "APAGADO" ;
3. Extraiga el tubo de pasta de aceite de entrada con mordaza ;
4. anillo de sujeción suelto entre el carburador y el filtro de aire ;
5. Extraiga el tapón en la cola del tubo de descarga de pasta de aceite, derrame el combustible de la cámara del flotador en otra caja. ;
6. Afloje el tornillo para unir el carburador y el motor y saque el carburador. ;
7. Desenrosque la tapa superior y saque la válvula de aguja del acelerador, el resorte y el cable. ;
8. cable del acelerador suelto ;
9. Retire el tubo de aceite.

INSTALACIÓN : :

La secuencia de instalación es esencialmente la inversa a la de extracción.

DARSE CUENTA :

Garantice que el carburador esté instalado correctamente y que el aceite no se escape.

CARBURETORASSY.

PASOS PARA LA EXTRACCIÓN : :

- 1、Desatornille la cubierta superior, saque el resorte del tope y el conjunto del tope. ;
- 2、Desenrosque la tapa de compactación de la aguja de aceite, saque la aguja de aceite y el resorte de la aguja de aceite ;
- 3、Desenrosque el tornillo de ajuste de la proporción de mezcla, el resorte, la junta y el anillo de sello ;
- 4、Desatornille el tornillo y el resorte de ajuste del ralentí ;
- 5、Retire los tres tornillos para debajo de la carcasa ;
- 6、A su vez, saque el pasador del flotador, el flotador y la válvula de aguja. ;
- 7、Retire el chorro principal, el tubo de espuma y la boquilla principal a su vez. ;
- 8、desenroscar el chorro de ralentí ;
- 9、Limpie varios accesorios del carburador con gasolina y luego soplelo con una atmósfera de alta presión.

DARSE CUENTA :

- 1、En el proceso de retirar otros accesorios en la cámara del flotador, primero retire el flotador y la válvula de aguja para asegurarse de que el flotador no esté dañado. ;
- 2、Para conservar la boquilla principal, retírela de un lado del orificio del tapón.

PASOS PARA LA INSTALACIÓN : :

- 1、Después de confirmar que el orificio interior del chorro de ralentí y el orificio horizontal están lisos, atornille el chorro de ralentí ;
- 2、Instale el chorro principal en el orificio de la boquilla principal (el extremo de menor diámetro contra el orificio de la boquilla principal) ;
- 3、Después de confirmar que el orificio horizontal del tubo de espuma es liso, atornille el tubo de espuma ;
- 4、Orificio del chorro principal del tornillo ;
- 5、Monte la válvula de aguja con el flotador en el asiento de la aguja, el gancho de la válvula de aguja se cuelga de la lengüeta del flotador ;
- 6、Ensamble el pasador del flotador en el asiento del pasador del flotador, las roscas del pasador del flotador en el asiento del pasador del flotador y el flotador en orden ;
- 7、Inspeccione si la altura del flotador es $12,5 \pm 1$ mm , ajustar la lengua flotante si no ;
- 8、Montar debajo de la carcasa correctamente ;
- 9、Ensamble respectivamente el tornillo de ajuste de la velocidad de ralentí, el resorte, el tornillo y el resorte de ajuste de la relación de mezcla, la junta, anillo de sello correctamente (proporción de mezcla inversa 1-2 vueltas después de que se haya ensamblado correctamente) ;
- 10、Instale el conjunto de la válvula de condensación eléctrica. Y bloqueando el conjunto de la válvula de viento. en orden ;
- 11、Instale la aguja de aceite, el resorte, la tapa de compactación de la aguja de aceite en orden ;
- 12、Instale correctamente el conjunto de tope, resorte de tope, cubierta superior e inspeccione si el tope se mueve libremente.

PASOS PARA AJUSTAR EL CARBURADOR :

Instale el carburador en el motor y luego ajústelo como se indica a continuación: 1 、 Arranque y caliente el motor durante unos tres segundos para que el motor gire a la temperatura normal de conducción; 2 、 Ajuste el tornillo de ajuste de la velocidad de ralentí para que el motor gire a 1400 rpm ;

3 、 Enrosque el tornillo de ajuste de la relación de mezcla en la parte inferior, la fuerza no es demasiado pesada ;

4 、 Ahora el motor se apaga (si no se apaga, inspeccione si hay fugas de gas por la junta del filtro de aire y si el tornillo está apretado, inspeccione si el puerto de entrada del filtro de aire está bloqueado) ;

5 、 Tornillo de ajuste de la proporción de mezcla de tornillos hacia atrás para una ronda ;

6 、 Reinicie el motor, ajuste el tornillo de ajuste de la velocidad de ralentí para que sea 2000-2500 rpm ;

7 、 Ajuste lentamente el tornillo de proporción de mezcla (sinistrorso) hasta que el motor gire a la velocidad más alta (mezcla de tornillos relación atornillada por menos de 3 rondas) ;

8 、 Reajuste el tornillo de ajuste de la velocidad de ralentí para que el motor gire a 1400 ± 100 rpm ;

9 、 Pulse el acelerador para acelerar la rotación, inspeccione si su velocidad de rotación es estable ; 10 、 mida el escape y compárelo con el volumen estándar.

DARSE CUENTA :

1 、 Ajuste el tornillo de proporción de mezcla correctamente, no demasiado apretado, nunca energice demasiado, de lo contrario puede dañar relación de mezcla cabeza del tornillo incluso romper el tornillo de ajuste ;

2 、 Si el motor se ajusta a una velocidad de rotación demasiado lenta, el motor puede estar apagado, en reversa, el motor puede consumir demasiado mucho combustible.

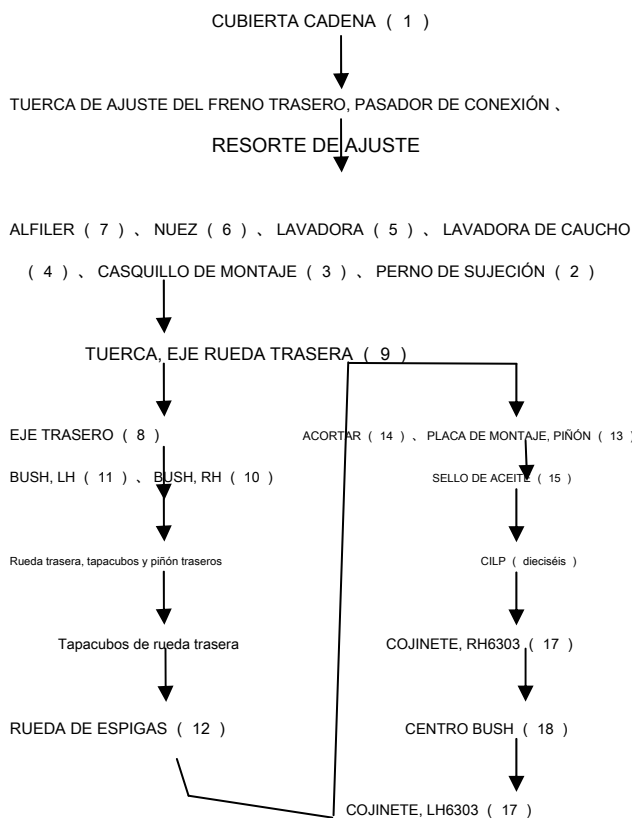
ADVERTENCIA : :

Después de que el motor gire normalmente a ralentí durante algún tiempo, gire el acelerador por completo, luego suelte completamente el manillar del acelerador; en este momento, si la velocidad de ralentí cambia, significa que el cable del acelerador no se ha ajustado bien. Por tanto, antes de medir el motor, preste especial atención al ajuste correspondiente.

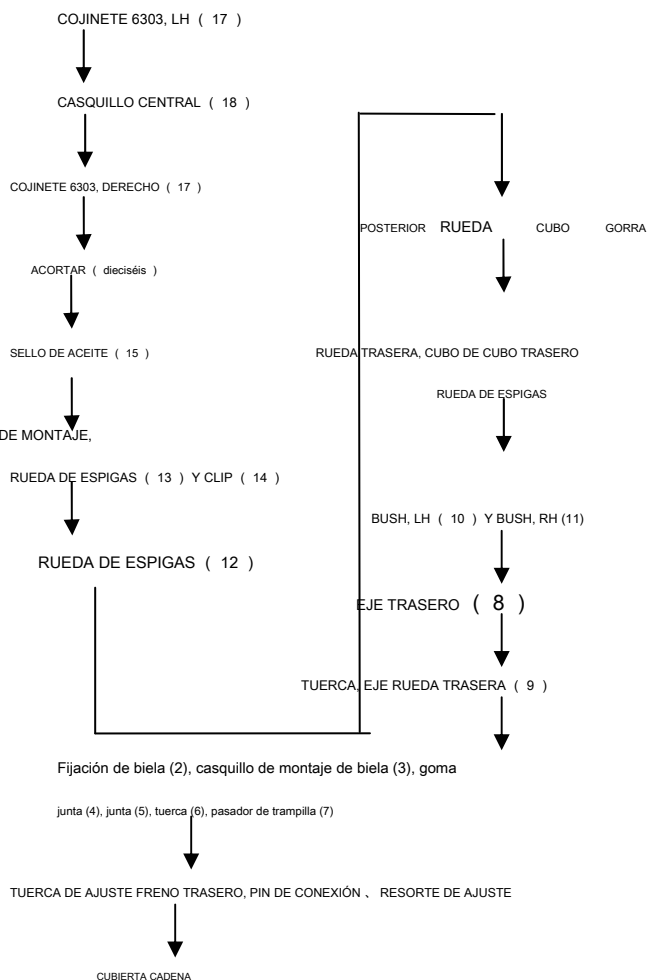
ESPECIFICAR PAR DE APRIETE

NO.	ARTICULO	CANTIDAD	APRIETE ESFUERZO DE TORSIÓN
	RUEDA DELANTERA / FRENO DE DISCO DELANTERO		
1	TUERCA FRONTAXLE	1	80 NM
2	PERNO, FRENO DE DISCO	6	
3	TORNILLO	2	
4	DESCARGA DE BOCA DE ACEITE		
5	COLLAR		
6	PERNO DE MONTAJE, TUBO		
7			
8			
	MANILLAR		
1	TORNILLO, PERNO DE RETENEDOR DE LA MANIJA SUPERIOR, PERNO DE	4	25 N.M
2	MONTAJE DEL RETENEDOR DE LA MANIJA INFERIOR, PERNO DE MONTAJE	2	4N.M
3	DE LA PALANCA DE FRENO DE DISCO, RETENEDOR DE LA MANIJA	1	
4	DERECHA	2	
	TENEDOR FRONTAL		
1	PERNO DE FIJACIÓN, TABLERO DE CONEXIÓN SUPERIOR PERNO DE	2	25 N.M
2	FIJACIÓN, TUERCA DE PRESIÓN DE LA TABLA DE CONEXIÓN INFERIOR	2	25 N.M
3		1	
4	TORNILLO DE FIJACIÓN TAPA ASIENTO MANIJA DERECHA	1	40 N.M
5			
6			
7			
	RUEDA TRASERA / AMORTIGUADOR TRASERO		
1	EJE TRASERO	1	105 N.M
2	PERNO, BRAZO DE BALANCIN DEL FRENO TRASERO	1	6N.M
3	PERNO DE FIJACION, PIÑON	4	40 N.M
4	TUERCA DE FIJACION, PARTE SUPERIOR DEL AMORTIGUADOR PERNO DE	2	40 N.M
5	FIJACION, PARTE INFERIOR DEL AMORTIGUADOR 2		25 N.M
6			
7			
8			

PASOS PARA EL DESMONTAJE :



PASOS DE MONTAJE :



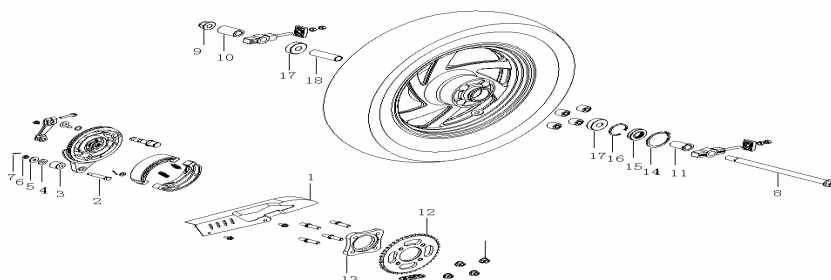
DARSE CUENTA :

1. LA DIRECCIÓN DE LA CERRADURA DE LA CADENA ESTÁ EN CONTRA CON SU DIRECCIÓN DEPORTIVA ;
 2. LIMPIE LA CADENA ANTES DE AJUSTAR SU GRADO DE NUTACIÓN
 3. FUE LA TUERCA DE LA CADENA AJUSTAR DESPUÉS AJUSTE EL GRADO DE NUTACIÓN DE LA CADENA 10 - 20MM ;
 4. HACER QUE LA MARCA DE MONTAJE SEAIMAT LA DEL ARBOL DE LEVAS DEL FRENO;
 5. HAGA LA OBSERVACIÓN PIEZA DE ABRASIÓN AIMAT LA OBSERVACIÓN DEL ABSORBENTE
- TAPA DEL EJE TRASERO
6. AJUSTE EL PASO DEL FRENO TRASERO 20-30mm.

PAR DE APRIETE :

TUERCA DE FIJACION, PIÑÓN : 40 N.M

RUEDA TRASERA : 105 N.M



CONJUNTO DE BALANCINES TRASERO

SECUENCIA DE DESMONTAJE :

REPOSAPIÉS TRASERO DERECHO. Y SILENCIADOR.

↓
PROTECTOR DE CADENA, PIÑON, RUEDA TRASERA

↓
AMORTIGUADOR TRASERO (PERNO PARTE INFERIOR)

↓
TUERCA, PIVOTAXLE (4)

↓
PIVOTEJE (1)

↓
BRAZO DE BALANCINES TRASERO Y CUBIERTA DE CADENA.

↓
CUBIERTA CADENA (3), PERNO (7), ARANDELA (8)

↓
CLAVIJA (13), TUERCA (12), ARANDELA (11), GOMA

↓
ARANDELA (10), PERNO DE FIJACION (9)

↓
VARILLA DE CONEXIÓN (6)

↓
BUSHASSY, BRAZO DE BALANCIN TRASERO (2)

↓
BRAZO DE BALANCIN TRASERO (5)

SECUENCIA DE MONTAJE :

BRAZO DE BALANCIN TRASERO (5)

↓
CASQUILLO., BALANCIN TRASERO (2)

↓
VARILLA DE CONEXIÓN (6)

↓
CLAVIJA (13), TUERCA (12), ARANDELA (11), GOMA

↓
ARANDELA (10), PERNO DE FIJACION (9)

↓
CUBIERTA CADENA (3), PERNO (7), ARANDELA (8)

↓
BRAZO DE BALANCIN TRASERO. Y CUBIERTA DE CADENA

↓
PIVOTEJE (1)

↓
TUERCA DE PIVOTAE (4), VARILLA DE CONEXIÓN

↓
AMORTIGUADOR TRASERO (TUERCA INFERIOR)

↓
CUBIERTA CADENA, PIÑON, RUEDA TRASERA

↓
SILENCIADOR, REPOSAPIÉS TRASERO DERECHO

DARSE CUENTA :

1. COMPRUEBE EL OSCILACIÓN DEL BALANCÍN TRASERO CUANDO PIVOTA EJE : 75N.m

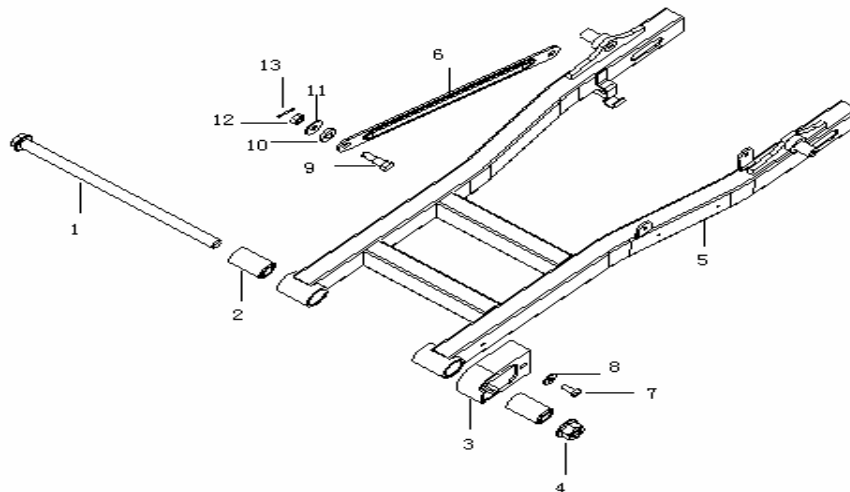
VUELVA A MONTARLO.

2. UNTE EL PIVOTEJE CON LUBRICACIÓN.

PAR DE FIJACION :

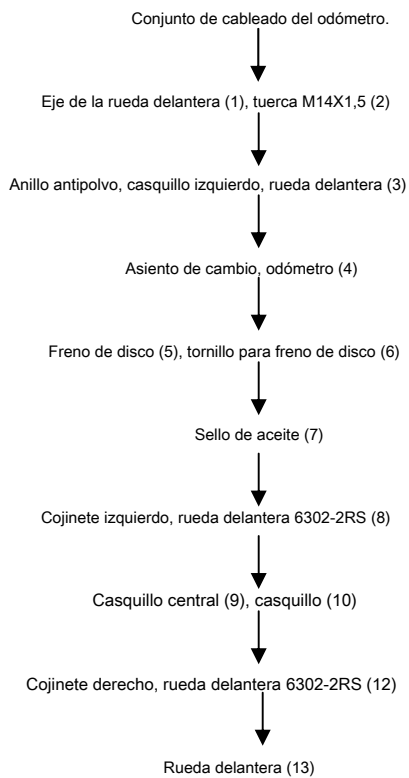
PERNO INFERIOR DEL AMORTIGUADOR TRASERO : 25 N.M

EJE TRASERO : 105 N.M

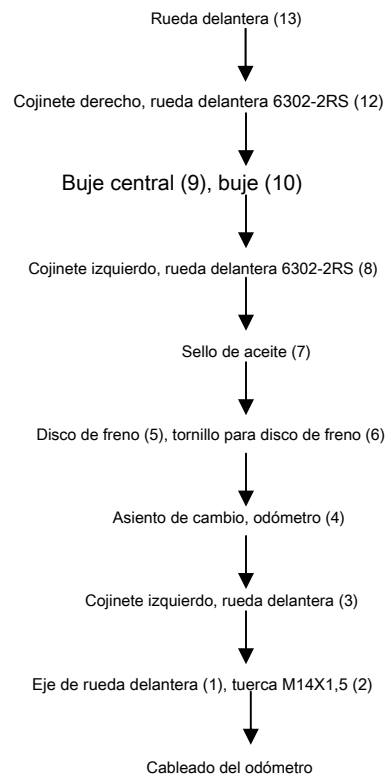


CONJUNTO DE RUEDA DELANTERA.

Secuencia de desmontaje:



Secuencia de montaje :

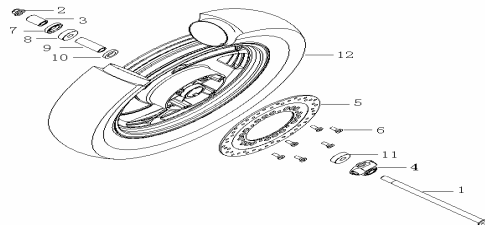


darse cuenta :

- a. No hay distancia libre para ajustar para la palanca del freno delantero.
- segundo Asegúrese de aflojar la palanca del freno de disco antes de quitar la rueda delantera.
- y pinza de freno de disco delantero.
- C. Desmonte el disco de freno antes de desmontar el cojinete de la rueda delantera.
- re. Haga el disco de freno en el centro de las piezas de freno al fijar la rueda delantera
- y conjunto de pinza de disco de freno.

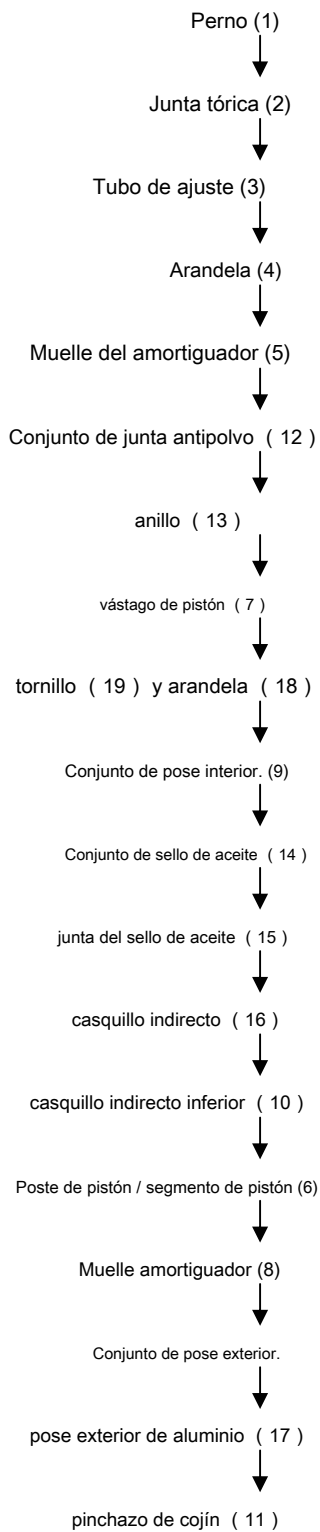
Torque de fijación :

Eje de rueda delantera : 80 NM Tornillo para
disco de freno : 25 Nuevo Méjico

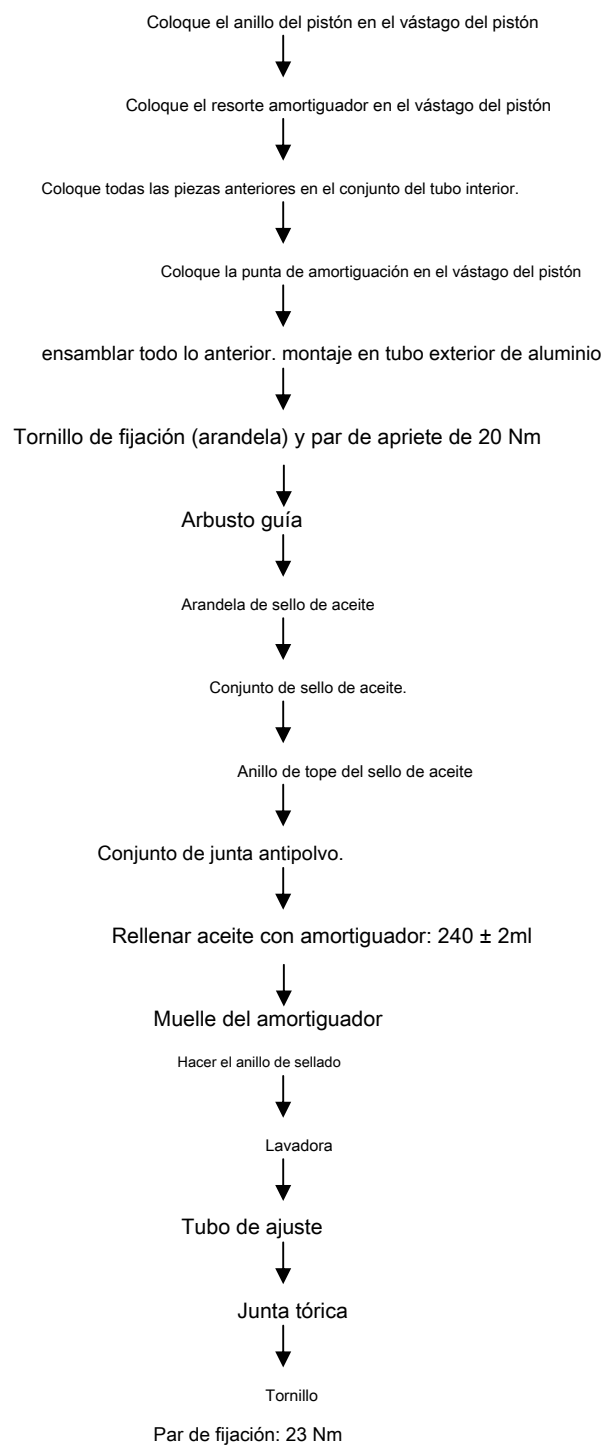


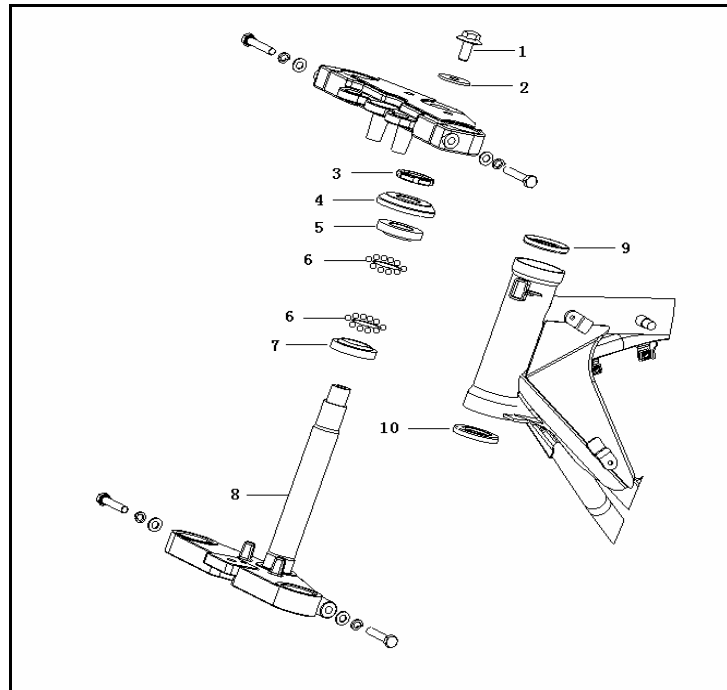
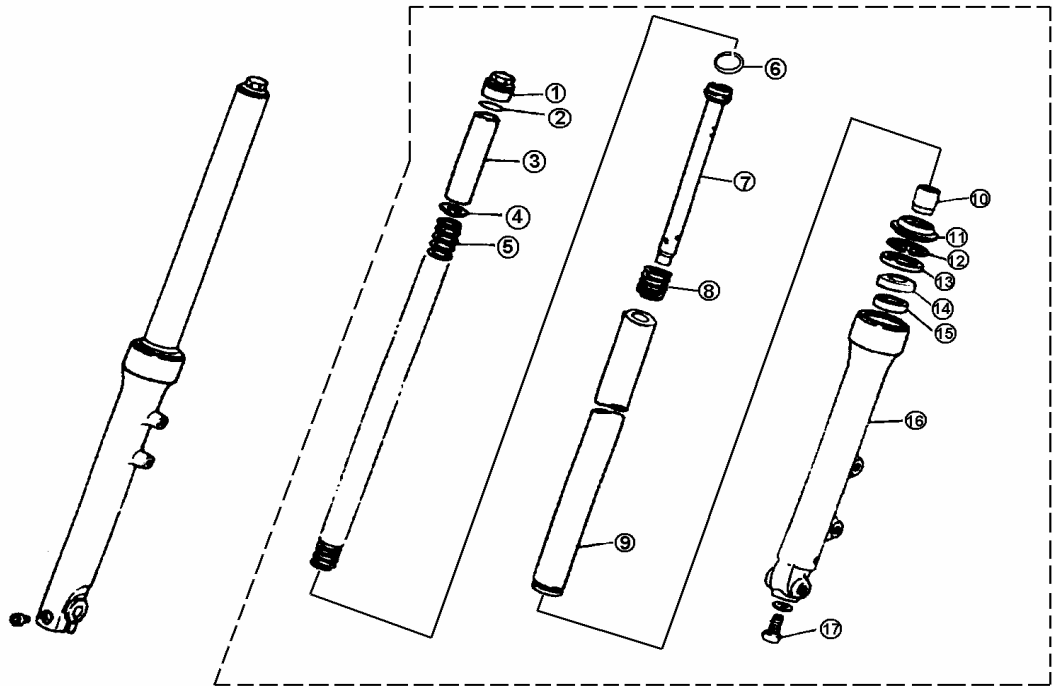
Amortiguador delantero r

dddddiiiiisssssaaaassssss\$seeeemmmmbbbbllllyyyy:



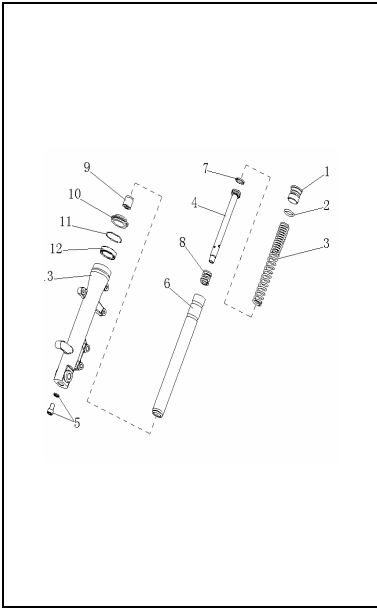
AAAAsssssssseeeemmmmbbbbllllyyyy:





Principio de funcionamiento del amortiguador delantero

ESTRUCTURA : :



Ver fig. 2, que es la estructura del absorbedor frontal. A través del órgano de control y el manillar, dos amortiguadores delanteros (un par) están conectados con el tubo de montaje delantero del marco, que absorben los golpes dependiendo de la amortiguación líquida que resulta de la flexibilidad del resorte del amortiguador, la compresión del aire y el movimiento relativo del tubo interior y exterior.

El rendimiento del amortiguador delantero es como un tipo de movimiento de flexión, es decir, el movimiento relativo del tubo interior (6) y el tubo exterior.

(3). Como resultado de la fijación del tubo interior de carrera en el tubo exterior

CCCCOooooommmpppprrrrreeessssssiiiiiooonnnn ssssttttrrrrooooookkkkeeee gira su posición. El tubo exterior está hecho de aceite superior cavidad de presión y cavidad de presión de aceite inferior, la cabeza de la palanca del pistón con el anillo del pistón funciona firmemente con el extremo superior del tubo interior, el casquillo amortiguador está ensamblado en el conjunto del tubo interior, que debe sellar la cavidad superior. El pinchazo amortiguador se fija en la parte inferior del tubo exterior, el pinchazo amortiguador se fija en la parte inferior del tubo exterior, que junto con la palanca del pistón componen la cavidad inferior. Cuando termina la carrera de compresión, el pinchazo del amortiguador y el tubo interior forman un bloqueo de aceite, lo que evita que el tubo interior golpee la parte inferior del tubo exterior, lo que amortigua la fuerza que resulta de

HIGO. 2

los dos pequeños orificios de amortiguación en los procesos de recuperación de carrera. Conjunto de anillo antipolvo. (10) fijado en la parte superior del tubo exterior es para evitar que el goteo, el polvo, etc. entren en el tubo; de lo contrario, este polvo puede dañar el conjunto del anillo de sello de aceite. (12) o superficie exterior del tubo interior. Conjunto de sello de aceite. (12) fijado en la parte inferior del tubo exterior es para evitar que el aceite se escape.

Cuando se carga la carga en la parte superior del absorbedor delantero, el tubo interior se mueve hacia abajo (es decir, el tubo interior entra en el tubo exterior), o cuando la rueda delantera golpea el suelo, el tubo exterior se mueve hacia arriba, en el proceso de compresión, el resorte amortiguador y el aire se comprimen en cámara de aire. Al mismo tiempo, aumenta la capacidad de la cavidad superior, lo que reduce la presión entre la palanca del pistón y el tubo exterior. Para la caída de capacidad entre la palanca del pistón y el tubo exterior, el aceite fluye hacia la cavidad superior y como resultado de la caída de capacidad de cavidad inferior, el aceite de amortiguación sube a la cavidad superior sin humedecer a través del casquillo de amortiguación, y el aceite comprimido pasa a través de grandes en el orificio interior de la palanca del pistón y en la cámara de la cavidad principal sin humedecer hasta que el tubo interior se mueva al pinchazo amortiguador. Cuando la compresión carrera completa, la holgura entre el casquillo y la punta del amortiguador en el conjunto del tubo interior. está cerca de cero, de esta manera la resistencia de amortiguación puede reduzca la velocidad de flujo del aceite amortiguador. Finalmente se forma un bloqueo de aceite y se termina la carrera de compresión.

CCCCOooooommmmeeeebbbbaaaacccckkkk ssssttttrrrrooooookkkkeeee

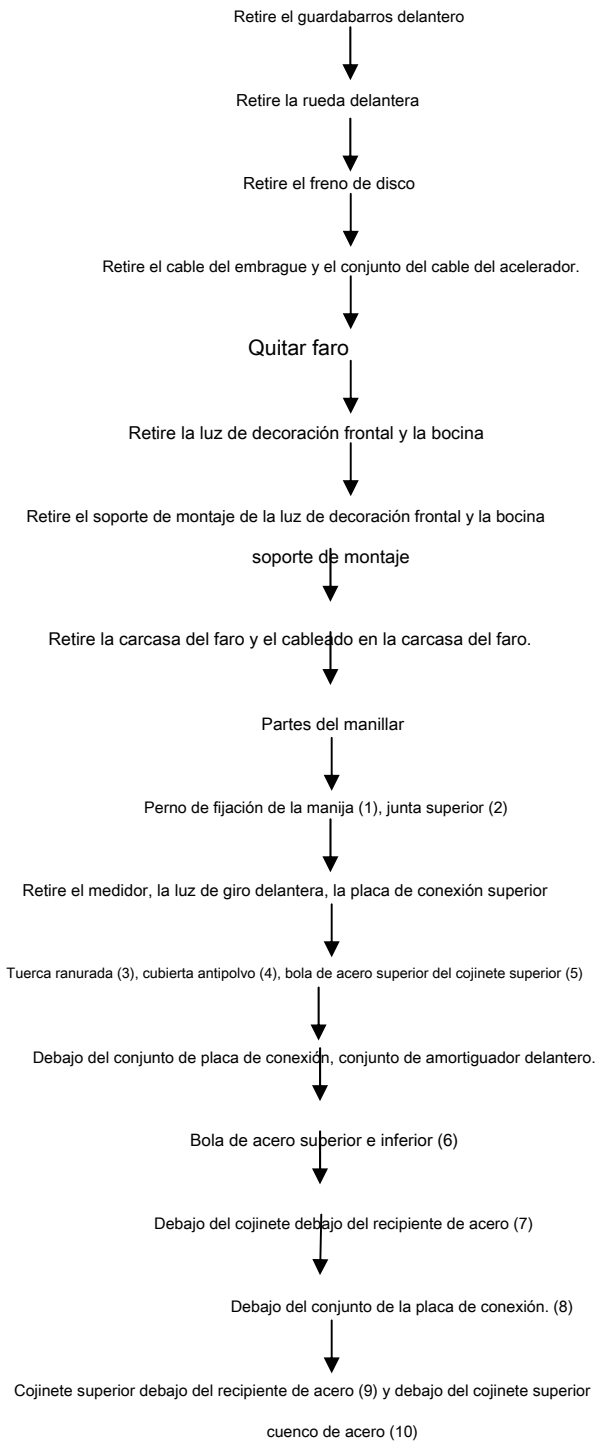
En la carrera de retorno, el resorte de amortiguación comprimido se extiende para empujar el tubo interior hacia atrás desde su parte inferior, cuando el tubo interior se aleja, la presión en la cavidad superior aumenta para que la capacidad de la cavidad superior se degrade, lo que obliga a que el aceite de amortiguación fluya hacia la cavidad principal o hacia abajo. cavidad sólo a través de dos pequeños orificios húmedos de la palanca del pistón (para amortiguar el aceite no puede fluir directamente a través de la válvula de dirección única original). Los dos pequeños orificios de amortiguación limitan que el aceite de amortiguación fluya hacia el tubo interior y produzca resistencia de amortiguación en el proceso de retorno. Cuando se completa la carrera de retorno, el resorte amortiguador y los dos pequeños orificios de amortiguación continúan limitando el retorno, cuando el buje amortiguador sube, los dos pequeños orificios de amortiguación se pueden sellar, luego la capacidad de la cavidad superior disminuye, finalmente se forma el bloqueo de aceite y se completa la carrera de retorno. .

La fuerza de amortiguación del absorbedor depende directamente de la cantidad de aceite. Mal efecto --- puede ocurrir congelación si la cantidad de aceite usado o la viscosidad es demasiado alta. Mal efecto: puede ocurrir algo suave si la cantidad utilizada o la viscosidad es demasiado baja.

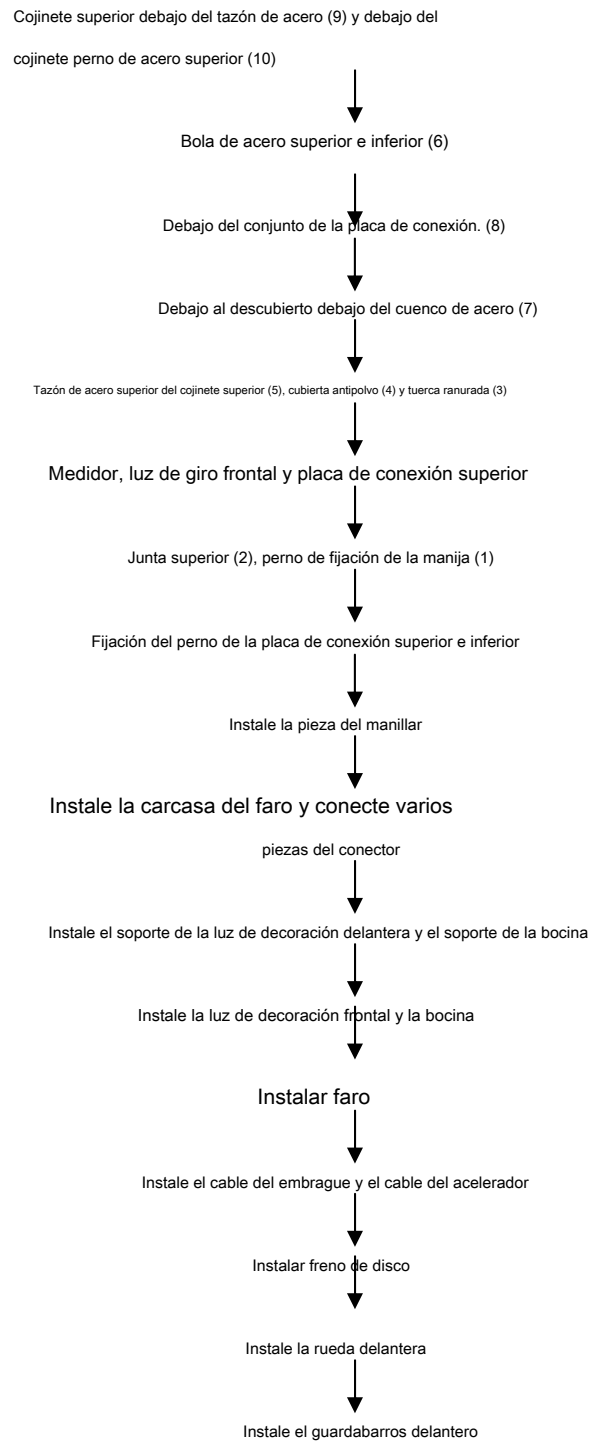
Se recomienda utilizar OIL N46 o aceite de motor equivalente. Periodo de sustitución: cada diez mil kilómetros o menos de un año.

Sistema de control

Eliminar secuencia :



Instalar secuencia :



darse cuenta :

1. Lave el rodamiento giratorio y otras piezas instaladas, y embadurne el rodamiento con la lubricación adecuada para volver a instalarlo.
2. Si las bolas de acero están dañadas, reemplace todas las bolas de acero.
3. Después de ajustarlo, verifique el juego axial y el juego radial.

Torque de fijación :

Perno de fijación de la placa de conexión superior: 25 N.M
 Perno de la placa de conexión : 55N.M
 Perno de montaje del mango : 70 N.M
 Perno de fijación del manillar : 25 N.M

[illegible]

Al soltar la palanca de freno, para el resorte del anillo de sellado de la pinza, el tapón de aceite se vuelve hacia atrás, al mismo tiempo que cuando la rueda gira, el disco de freno golpea al frenar en los dos lados, lo que hace que las zapatas de freno retrocedan (ver fig.)

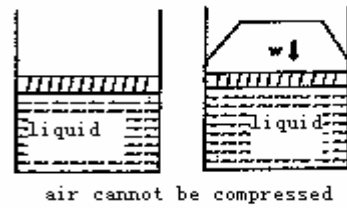
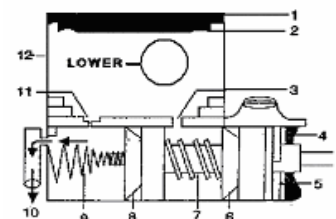
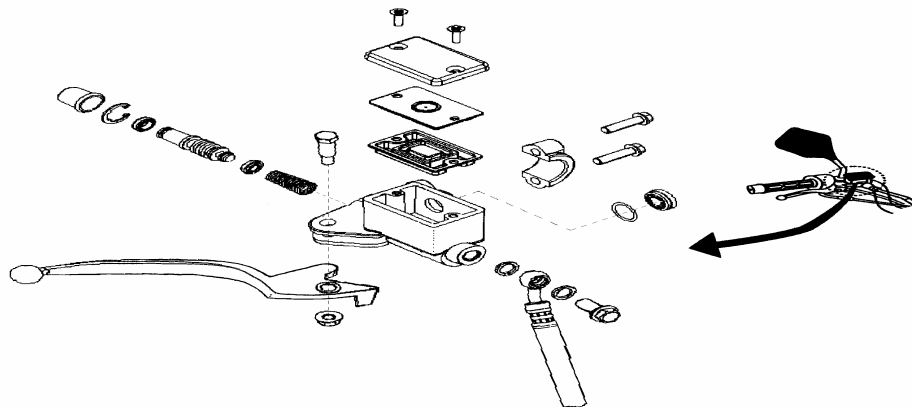


fig. 5



1. tapón de aceite 5. anillo de clip 9. muelle tensor
2. Junta de aceite 6. Tazón 10. Agujero de aceite de salida
3. entrada petróleo agujero 7. topper
11. agujero de complemento
4. cubierta antipolvo del tapón 8. bowl 12. bomba de aceite

56

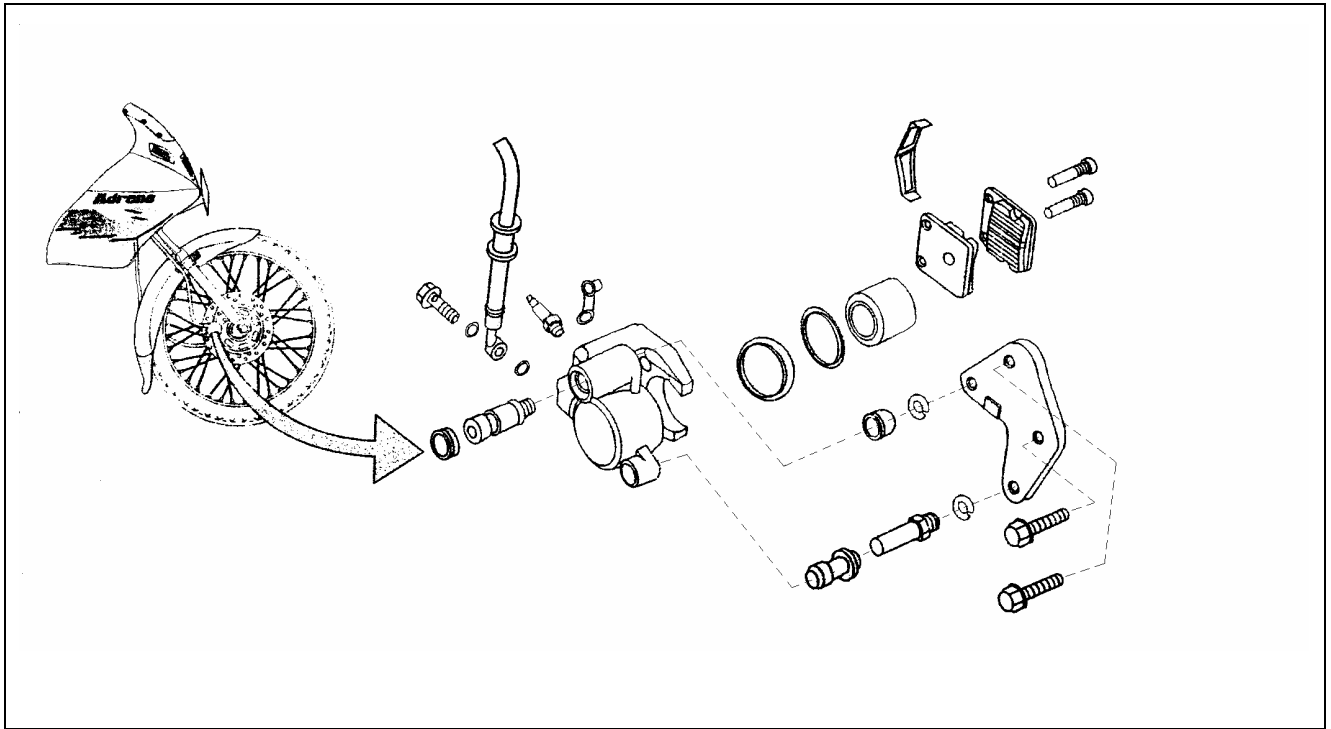
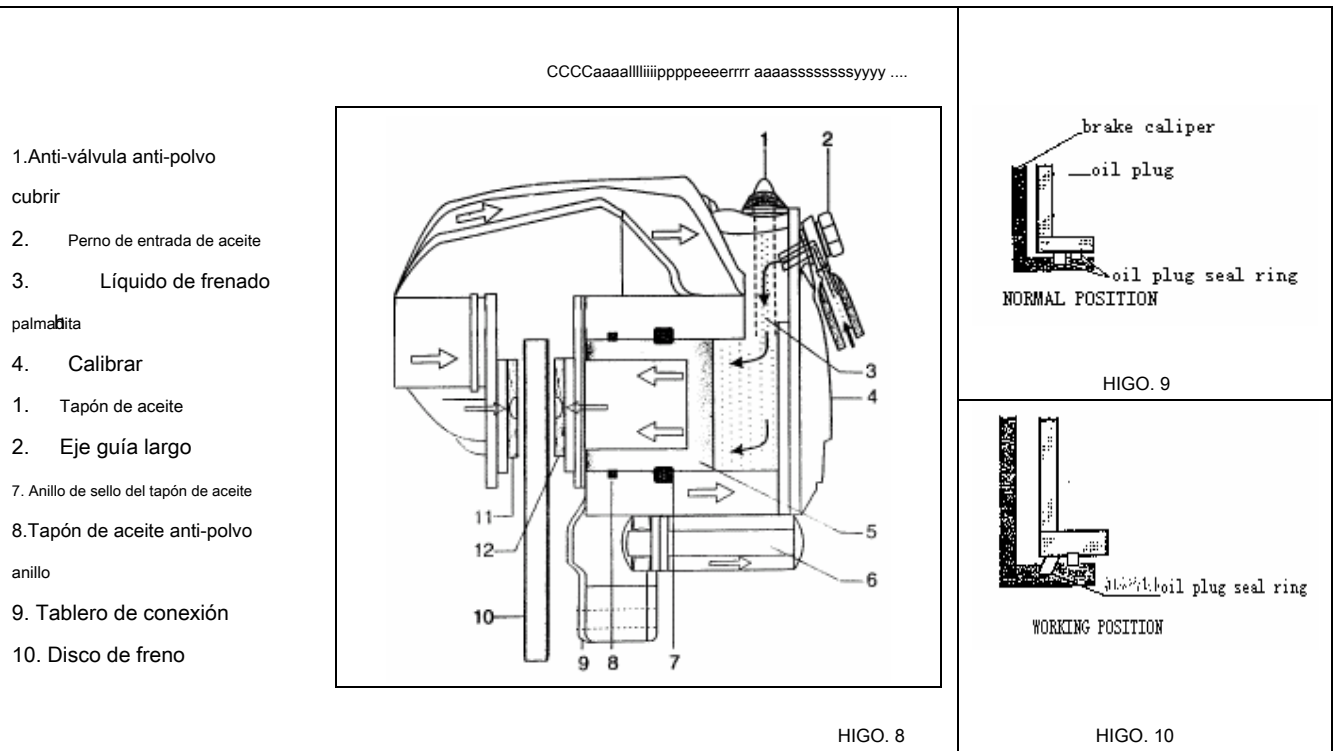


Figura 7



Inspección del pararrayos de presión de líquido (freno)	
AVISOS: 1 . No toque el pararrayos durante mucho tiempo. 2 . Una vez que el líquido de frenos salpique los ojos, lávelos con agua fría y ver a un médico. 3 . Nunca deje que el líquido de frenado salpique la pintura, de lo contrario la pintura se puede caer. Límpielo con un paño húmedo si sucede. 4 . Nunca lave las piezas del supresor de presión de líquido con aceite mineral, como aceite de carbón, gasolina, aceite de disel, etc. Asegúrese de usar líquido de frenos sellado para lavarlo. 5 . Nunca use aceite mineral o lubricante para lubricar las partes internas del pararrayos de presión de líquido. 6 . Para que sea fácil que el líquido de frenado absorba la humedad, para garantizar la capacidad de frenado, es mejor reemplazar el líquido de frenado por año. 7 . Vuelva a instalarlo inmediatamente después de retirar las piezas del supresor de presión de líquido. 8 . Está prohibido limpiar los kits de pastillas de freno con arena papel, para papel de lija incluye grano duro, que puede dañar el disco de freno. 9 . Está prohibido frotar la pinza y el orificio interior del cilindro de aceite para evitar que alguna impureza de algodón deje en la superficie del orificio interior. 10 . Asegúrese de usar un sello de tapón de aceite y una junta de sello nuevos y así. Conjunto de cilindro de aceite. eliminación: 1 . Quite el tornillo de la palanca del mango y la palanca del mango izquierdo. 2 . Retire la tapa antipolvo del tapón. 3 . Retire el anillo del clip de resorte. 4 . Retire el conjunto del tapón. La secuencia de instalación del cilindro de aceite es esencialmente la inversa de la extracción. Aviso: Lubrique la superficie del tapón pelador y luego instálelo en el orificio del cilindro de aceite. Conjunto de pinza. eliminación: Coloque el extremo abierto de la manguera de frenado en el recipiente y extraiga el líquido de frenado con cuidado. (1) Retire el perno de entrada de aceite y la junta de sellado.	(2) Corte la manguera de frenado. Ponga la manguera de la garganta de abrir en el recipiente y luego extraiga el líquido de frenado. (3) Desmonte el perno, conjunto de pinza de freno, freno zapata y resorte de zapata de freno. (4) Desmontar petróleo tapón, petróleo tapón cubierta antipolvo y junta de estanqueidad cuadrada. Pasos de eliminación son los siguientes: ① insuflar aire comprimido en la junta de la manguera de freno, empuje el tapón de aceite de la pinza de freno. Nunca intente premie el tapón de aceite, de lo contrario podría dañarlo. Es mejor cubrir el tapón de aceite con un paño para evitar que la pinza se sale de la pinza, lo que puede provocar lesión. ② Desmontar petróleo tapón sello parte y cubierta anti-polvo. Aviso: al desmontar las piezas del sello del tapón de aceite y la cubierta antipolvo, nunca dañe la superficie del orificio interior de la pinza de freno. La secuencia de instalación es esencialmente la inversa a la de extracción. Aviso: Lubrique el tapón de aceite que sella las piezas antipolvo con líquido de freno y luego inserte el tapón de aceite en la pinza de freno lentamente. Pasos de aire agotadores: 1 . Añadir líquido de frenado adecuado en el depósito de aceite. 2 . Monte la junta del depósito de aceite con cuidado para evitar que el líquido de frenado salpique o el aceite se derrame. 3 . Conecte el tubo de plástico transparente con la válvula del puerto de escape de la pinza de freno de cerca y coloque el otro extremo del tubo en el recipiente. 4 . Arranque lentamente la palanca del freno varias veces. Jale la palanca hacia atrás para mantenerlo en alguna posición. 5 . Desatornille el puerto de escape y opere la palanca del freno En su posición límite. 6 . Cuando la palanca de freno esté en su posición límite, atornille el puerto de escape y luego suelte la palanca. 7 . Realice el paso (4) al paso (6) una y otra vez hasta que el aire burbuja desaparece del sistema. 8. Agregue el líquido de frenado adecuado.

Tamaño importante de la carrocería del vehículo

Rueda delantera / amortiguador / sistema de control Artículo

		Estándar
Presión de llanta	Conductor	175KPa
	Conductor y pasajero	175KPa
Distancia libre del balancín del embrague SISTEMA		10-20 mm

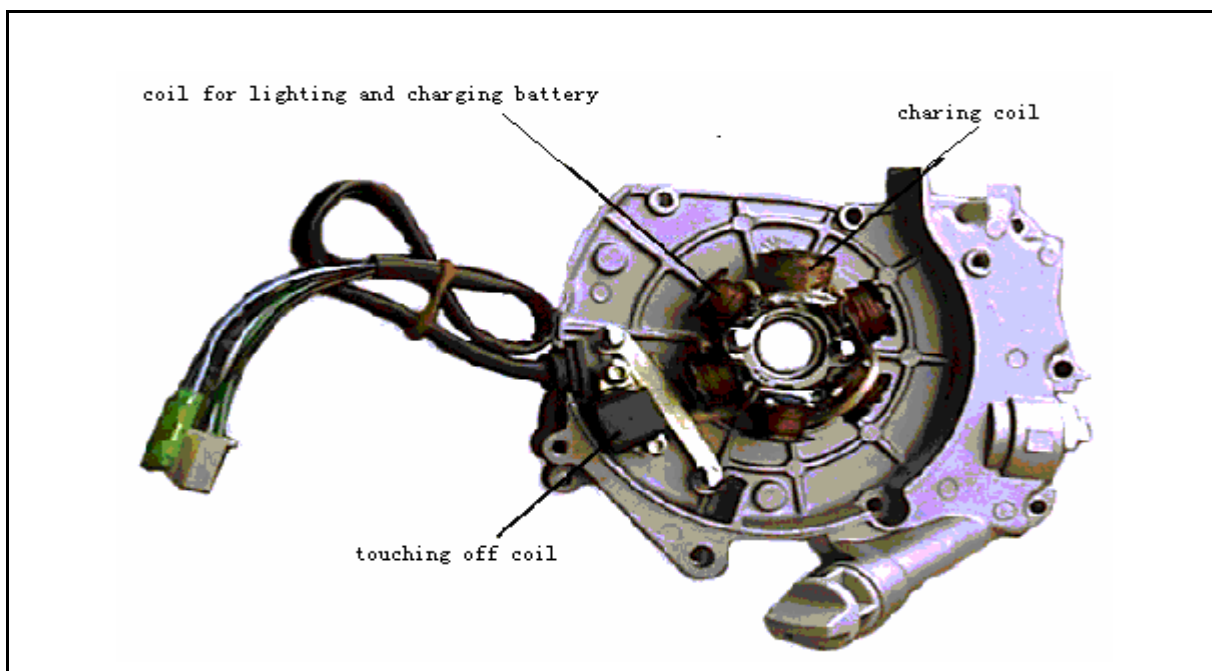
DE FRENO DE DISCO

Artículo	Estándar
El aceite de freno de disco designado	DOT3 o DOT4
La fabricación del aceite de freno de disco El	
grosor de la zapata de freno El grosor de la placa	6MM
de freno	4MM

RUEDA TRASERA

Artículo		Estándar
Presión de llanta	Conductor	200KPa
	Conductor y pasajero	225KPa
Distancia libre del pedal del freno trasero El diámetro del		20MM
cubo del freno trasero El grosor del juego de pastillas de		140MM
freno trasero		4MM

Magneto (ACG)



Estructura :

El motor magnético se compone de estator y rotor. El tubo de la bobina del estator: conexión en estrella.

Instalación del estator :

Seis bobinas de estator: cinco son bobinas de encendido / carga, una es bobina de carga. La bobina de contacto y el estator se fijan en la tapa derecha del cárter. Las bobinas de carga y descarga de las piezas CDI deben encenderse.

La electricidad emitida por la bobina de iluminación pasa a través del rectificador para convertirse en luz, y la electricidad emitida por la bobina de carga de la batería pasa por el rectificador para cargarse.

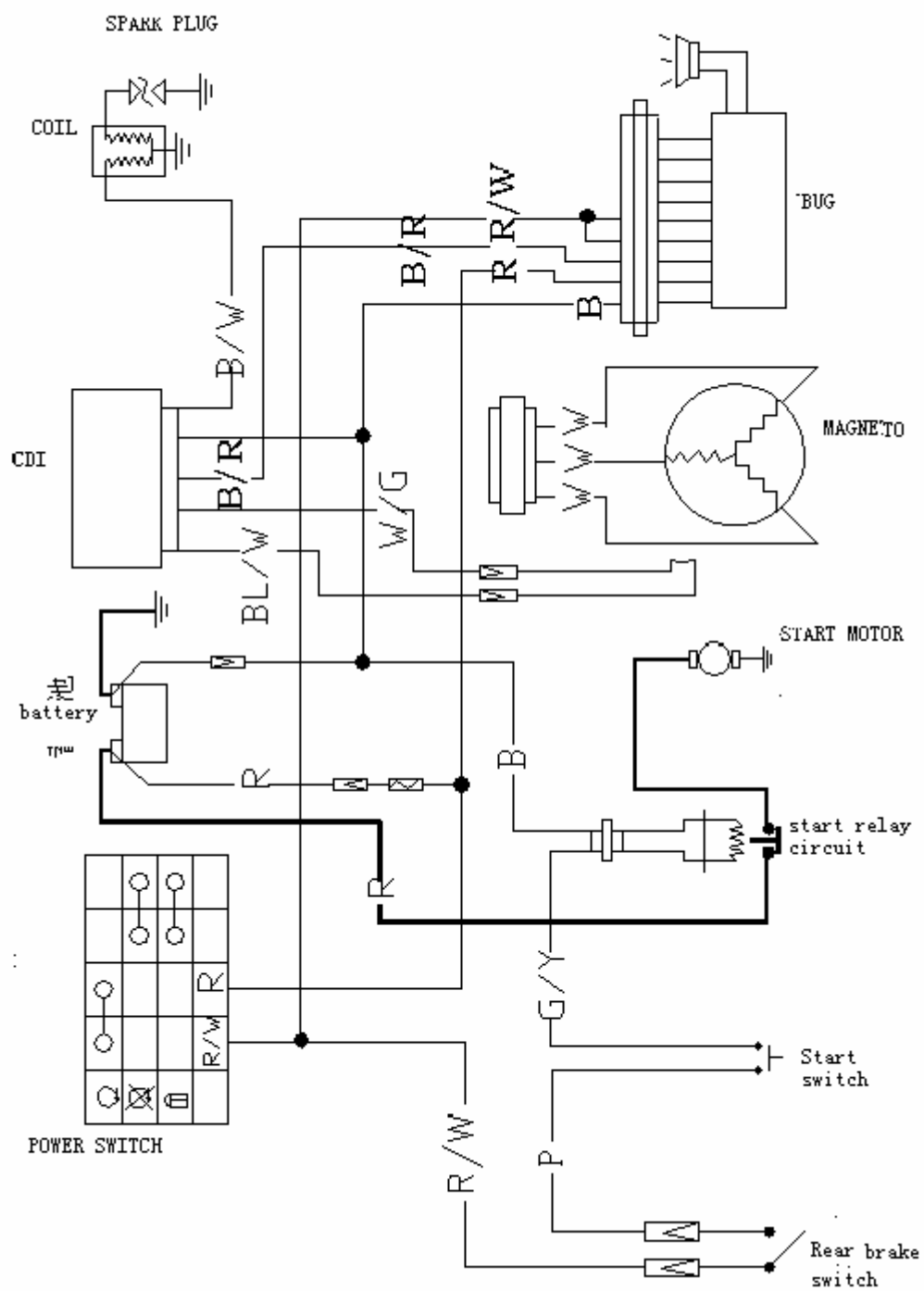
El código de color del cable del motor magnético y las resistencias de varias bobinas son la siguiente tabla Código.

	Tipo de bobina	Resistencia	Color del alambre
1.	Cable de carga	300 ~ 500	Negro rojo
2.	Coger bobina	180 ~ 220 en 20 ° C	<u>Azul-blanco / verde-blanco</u>
3.	Iluminar cable de batería	<2	Azul
		<2	Azul

Avisos : La medida de toda la resistencia se refiere al cable de tierra (negro)

- Tipo de ranura de aceite del conjunto del motor magnético.
- La bobina de carga es una parte del estator.
- No hay una rebanada de estator (condensador) en el conjunto del estator, que está instalado en la tapa del cárter izquierdo.
- La estructura del estator incluye dos orificios de montaje.

ELECTRIC WIRING DIAGRAM



Pa rte de CDI

POR cualquier falla en el sistema de encendido, puede inspeccionar

Varias partes que siguen a continuación los procesos paso a paso.

1111 SSSppppaaaaa:rrrkkk ppplllluuuugggg :

Después de limpiar la bujía en especial limpiador, inspeccione la bujía

E intente conducir el vehículo, reemplácelo si ocurre una falla

- cortocircuito

- El electrodo está desgastado

- El aislante está dañado

2222 ... sssppppaaaarrrrkkkk pppppiiiiiinggg ccccaaaapppp (

Inspeccione si la resistencia está cerca de 5.0KΩ y reemplácela si no es así. 555 tt|oooooooouccchhhhhiiiiinnnngggg oooooffffff cccccooooiiiiiii :

3333 cccccooooommmmppppooooosssiiiiittttteeee sssswwwwiiiiittttccchhhh

verde / blanco a 20 °C ,

Inspeccione su continuidad del extremo del cable negro / blanco y negro de

Interruptor de encendido con multímetro, reemplázelo si no lo hace con

un voltaje de 1.5 los siguientes requisitos en la tabla y cables verde / blanco,

use

Posición del interruptor	estado
"APAGADO"	conexión
"BLOQUEAR"	conexión
"EN"	desconexión

4444iiiiigggnnnnniiiiittttiiiiioooönnnnn ccccoooooiiiiiii :

hay un único cable de tierra para motocicleta (negro) .

A. Inspeccione la resistencia de la bobina secundaria de

extremos de los cables verde y amarillo / negro, debe estar por debajo de 1.0Ω , de lo contrario reemplace la bobina de encendido.

segundo. inspeccionar la resistencia de la bobina secundaria entre la bobina

de encendido y tierra: debe ser de $-7,5 \pm 1K\Omega$, e incluir una

resistencia de 5 KQ del supresor de perturbaciones de sonido en

serie,

reemplace la bobina de encendido si la resistencia no es esa.

a. inspeccionar la resistencia entre azul / blanco y

y vea si la resistencia varía entre 300 y 500 Ω , de lo contrario reemplace la bobina de contacto.

segundo. retire la bujía y luego conecte

LED entre azul / blanco

Patada de arranque para girar el motor magnético, LED

puede parpadear. De lo contrario, reemplace la bobina de contacto /

IIIggggnnnnniiiiiiiiiiiioooonnnn tttiiiiimmmmmiiiiinnnngggg tttteeeesssstttt

1.Retire la tapa de encendido del encendido

orificio de sincronización.

2. Conecte la luz de sincronización siguiendo las especificaciones del fabricante (estroboscopio) .

3. Ponga en marcha el motor y apunte la luz de sincronización marca de encendido en el volante del motor magnético.

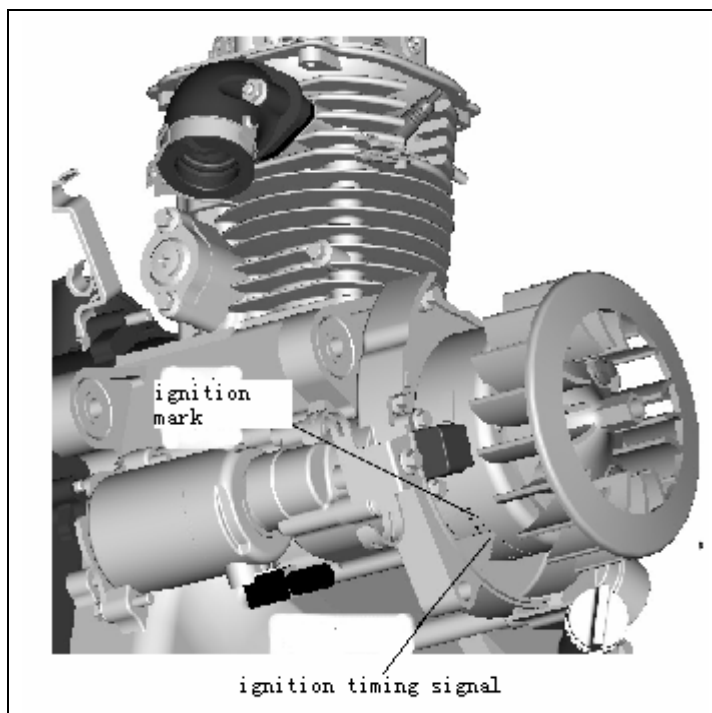
sssdppphheeeereedttthgggg

La marca de encendido "F" está a la derecha contra la marca "I" en el orificio de visualización de sincronización, y ajústela a 13° por delante del punto muerto superior a 1400 RPM (vea el tacómetro) .

```
*ssshpppppeeeiiierrrrgggghuuuupppp
```

La marca de alta velocidad "II" está justo contra la marca "I" en el orificio de visualización de sincronización, enciéndalo a 28° por delante del punto muerto superior a 4000 RPM.

Si la sincronización del encendido no es correcta, reemplace el CDI y luego inspeccione uno nuevo.



Batería

Proporción	Por lo general, la batería llena es 1.220 ~ 1.240 Condición de carga Utilice el hidrómetro para comprobar la batería Al demoler, primer polo
Advertencia	negativo , segundo ánodo. Si la batería está corroída por azufre. Por favor cámbielo. Si el botón de la batería tiene demasiado precipitado, cámbielo.
Cargar	Cuando la proporción de batería gastada sea inferior a 1.220, cárguela. Y de acuerdo con la temperatura del agua de electrólisis, ajuste correctamente. eléctrico Para 2.5AHl: no menos de 0.25A.
Cargar Actual	Para 7.0AH: no menos de 0.7A.
Tiempo de carga	La nueva batería 8-12 veces / la vieja 12-14 veces
Advertencia	Antes de cargar, desenrosque la tapa; use la batería lejos del fuego. Abra el interruptor de fuente antes de cargar. Está prohibido recargar cuando la temperatura del agua de electrólisis es superior a 45 °C. No cargues rápidamente. Primero conecte el ánodo, luego conecte el polo negativo. de 12V
Instalación	
Capacidad batería	2.5AH
El cargador de batería está recomendado	Hacer: ELAK, tipo : C1 / 48
Sugerir utilizando hidrómetro de agua	Marca: THIMSON, Tipo: 108
Nota:	1. Agregue la batería al límite superior con agua destilada. (Evite usar agua con acidez para agregar baterías viejas). 2. Cargando la batería completamente nueva cuando está a baja temperatura. Asegúrese de que el tubo de ventilación no esté tapado / enrollado y que sea fácil y suave. 3. 4. Si el motor no se utiliza durante mucho tiempo. Cargue la batería primero, después de contactar el ánodo con la motocicleta (retire el polo negativo).

Secuencia de depuración de la batería

Retire la batería del motor. Fije el ánodo al cable rojo y fije el polo negativo al cable negro. Compruebe la tensión de la batería, la situación habitual es de 12 ~ 14,5 V. Presione el botón de la máquina de ajuste y lea la máquina voltaica, la batería voltaica no es menor a 9v. Esto significa que la batería puede terminar de arreglar. Compruebe la proporción de agua de cada batería, cada proporción de batería no es inferior a 1.220. Cuando carga la batería, debe quitar el ajuste. Presione de la siguiente manera para diagnosticar fallas:

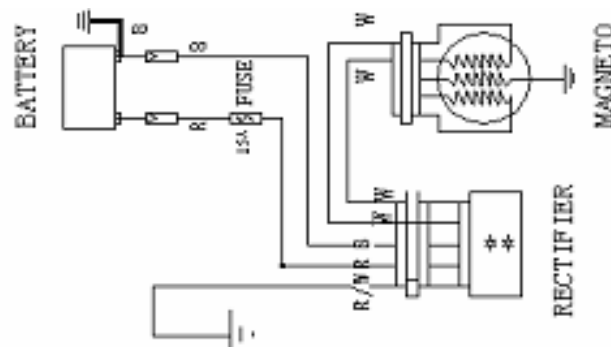
Revocación de la batería: si el voltaje de la batería es menor que los 9.5v, y tiene una o más proporción de batería no menor a 1.220.

Encienda el circuito: no cargue la batería rápidamente. Si ocurre el estado anterior, reemplace la batería.

Depurador de batería recomendado: fabricado por ELAK; Tipo BCT7.

Advertencia: si la batería está rota, verifique el diagrama del circuito de carga antes de reemplazarla.

Depuración del circuito de carga



El MAGNETO produce corriente alterna, que se regula a corriente continua, se carga automáticamente según su situación, y el ajustador se conecta en paralelo con el diagrama del circuito, que se llama " regulador de fijación paralela ".

Esta ruta se puede conectar a la corriente continua y amperios, use la batería buena para arrancar el motor. Salida de ajuste de la siguiente manera:

(1) La corriente de carga de la batería está entre 0,6 ~ 2 A. (2) La velocidad del motor está entre

5000 , y la luz delantera está encendida.

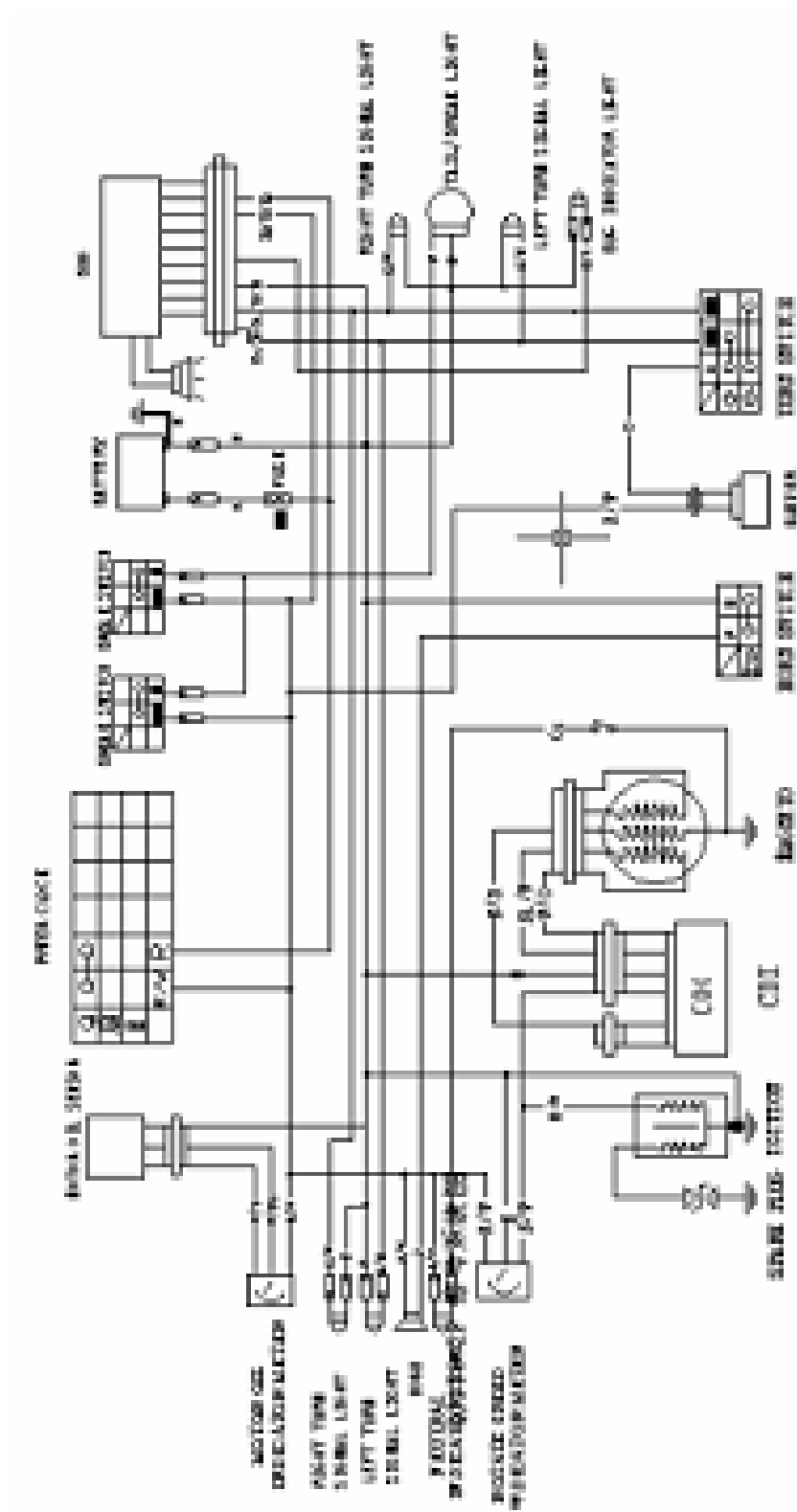
(3) El voltaje de carga de la batería debe ser superior a 11,5 V cuando la arregle.

Nota: si la corriente de salida es inferior a 0,6 A o superior a 2 A, cambie un nuevo ajuste. Y compruébalo de nuevo.

Nota: coloque la conexión en serie del amperímetro en el polo positivo de la batería para probar la corriente continua.

Coloque la conexión en paralelo del voltímetro al polo positivo de la batería o al polo negativo para probar la corriente continua.

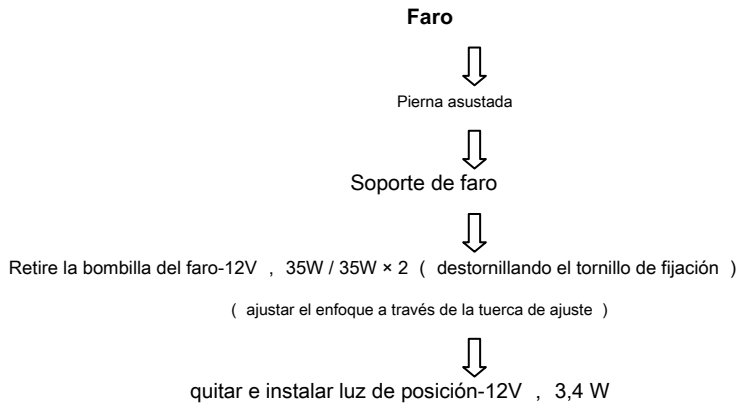
DIAGRAMA DEL CIRCUITO DEL SISTEMA DE SEÑALES



Varios bulbs removable y replacement

(faro, luz intermitente y medidor)

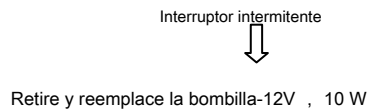
extracción de faros :



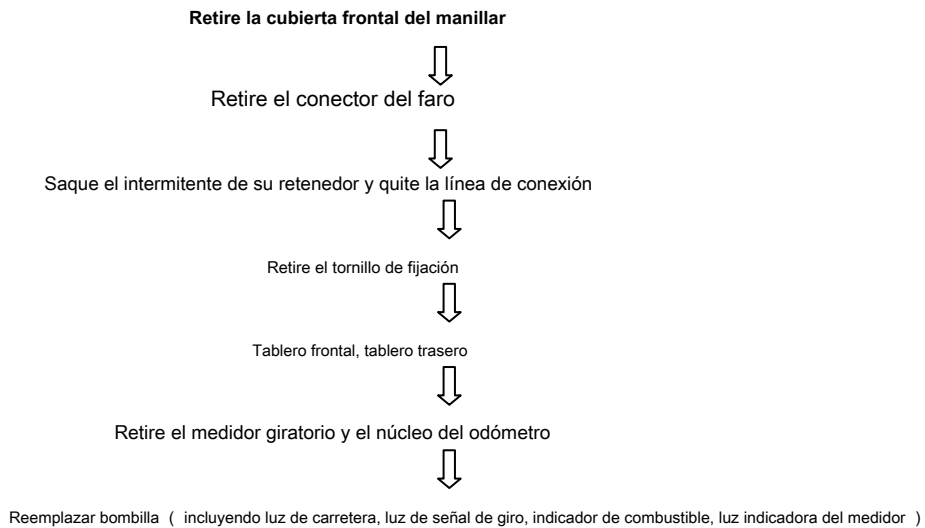
instalación de faros :

La secuencia de instalación es la inversa a la de extracción. , y ajusta el enfoque del faro

Bombilla intermitente :



Remoción del medidor :



Instalación del medidor :

La secuencia de instalación es esencialmente la inversa de la extracción y ajusta el foco del faro.

Componentes eléctricos i nspec c i ó n procedimiento

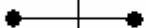
Inspeccione la continuidad del siguiente interruptor electrónico con milímetro

Interruptor principal

Interruptor de freno delantero / trasero

Interruptor de bocina

Interruptor de arranque

	red	red/white	black	ink green
on				

	orange	greeb/black	green/white

COMPONENTES MA INEL ECTR I CAL ESPEC. IFI CAT I ON

Requisitos para la especificación de piezas eléctricas principales

Artículo			Especificación
Batería	Capacidad		12V-2.5AH (KS) / 7AH (KS)
	gravedad específica (27 °C)	Condición para carga completa	1.220-1.240 <1.220
	Corriente de carga		0,25 A / 0,7 A
	Tiempo de carga		8-12 horas
Batería cargador	Capacidad		114 W a 5000 rpm
	resistencia de la bobina de encendido (20 °C / 68 ° f) cableado negro / blanco	Entre negro alambrado y	<= 2 n
	Cable de lámpara	Amarillo y verde / blanco	<= 2 n

Ajuste la salida del regulador:

Ajuste el voltaje para que esté por debajo de 14,5 v para el circuito de iluminación;

Ajuste el voltaje de carga de la batería DC para que sea superior a 11,5 v;

Ajuste la corriente de carga de la batería DC para que sea de 0,6-2 A (a 5000 RPM).

C

OTROS

1. Inspección antes de la entrega

Es muy importante que cada vehículo realice una inspección minuciosa antes de la entrega. Por favor haz el siguiendo los procedimientos y envíe la información principal al distribuidor.

1. Lave la carrocería del vehículo con un estropajo tibio y un cepillo, y luego enjuáguela con aire comprimido.

Lave la pintura con agua y luego límpiela con flix o un paño suave (nunca con jabón, blanqueador polvo o aire a presión súper alta).

2. Inspeccione la luz de la pintura, barnice la pintura si es necesario.

3. Inspeccione el grado de apriete del perno y la tuerca expuestos, incluidos los pernos del carburador, tapa de culata y motor, etc.

4. Caliente el motor y luego inspeccione el aceite del motor, agregue un poco de aceite si es necesario.

5. Inspeccione la presión de aire de la llanta y corríjala si es necesario.

6. Instale la batería.

7. Inspeccione la holgura de la bujía y ajústela si es necesario.

8. Inspeccione todo el sistema eléctrico, la capacidad del interruptor de control.

9. Inspeccione el cable del acelerador y el cable del freno trasero.

10. Inspeccione y ajuste la velocidad de ralentí si es necesario.

11. Inspeccione si el sistema de frenos de disco y el balancín del freno trasero son confiables, y ajústelos si necesario.

12. Inspeccione el nivel de líquido de frenado en el cilindro de freno y agregue líquido si es necesario.

13. Inspeccione la capacidad de rendimiento del amortiguador delantero y trasero.

14. Inspeccione si las ruedas delanteras y traseras están en la misma línea e inspeccione si la llanta gira libremente.

15. Intente conducir un vehículo.

16. Inspeccione si hay fugas de aceite o combustible del motor, corríjalo si es necesario.

17. Inspect speedometer and odometer.

18. Inspect if engine oil or fuel leaks out, and add them if necessary.

19. Inspect performance of all locks.

20. Inspect and adjust headlight.

P e r i o d i c m a i n t e n a n c e

It is necessary to do inspecting, checking, lubricating and regulated maintenance according to the following instructions. I : check, wash, adjust, lubricate or replace if necessary C : wash R : replace A : adjust L : Lubricate

NO.	ITEM	Maintenance mileage (reading of odometer)(NOTE 1) 1000Km				REMARK
			4000Km	8000Km	12000Km	
1	Fuel path*		I	I	I	
2	Fuel cleaner*		C	C	C	
3	Throttle handlebar*		I	I	I	
4	Air cleaner		C	C	C	Remark 2
5	Spark plug		I	R	R	
6	Valve clearance*	I	I	I	I	
7	Engine oil	I	Per 5000Km:R			
8	Oil filter net*				C	
9	Carburetor idle*	I	I	I	I	
10	Driving chain	Per 1000Km : I, L, A I				Remark 3
11	Battery			I	I	Remark 3
12	Braking shoke abrasion		I	I	I	
13	Brake system	I	I	I	I	
14	Front brake liquid pressure oil tube*	I	I	I	I	
		Replace it per 4 years I				
15	Front brake liquid*	I		I	I	
		Replace it per 2 years I				
16	Stop light switch*			I	I	
17	Spotlight adjustment*		I	I	I	
18	Clutch device	I	I	I	I	
19	Shock absorber system*		I	I	I	
20	Bolt, nut, pin*	I		I		Remark 3
21	Wheel, rim**	I	I	I	I	Remark 3
22	Turning node bearing**	I			I	
23						
24						
25						

* only sales department do the examining and repairing :

** For this entire item, it is recommended that sales department do the examining and repairing. note :

1. If the reading of odometer exceeds this number, do repairing and examining againg according to this table.
2. Do the examining and repairing more frequently when driving in dusty area.
3. Do more maintenance to prolong vehicle when driving in accidental ground.

Permit and forbid

Permit

- i. Use special tool to remove and install bearing
- ii. Use special tool to install oil seal
- iii. Keep the free clearance between braking levers and throttle handlebar,
Between braking rocker arm and throttle handlebar.
- iv. Use recommended lubrication on appointed lubricating parts.
- v. Replace whole set of taper rolling bearing of front fork if necessary.
- vi. Yellow marks of tires must be dead against valve port.
- vii. Ensure there are no jam-up, crispation, and distortion, and keep all oil hoses smooth.
- viii. When installing disc brake caliper, ensure brake disc between braking shoes.
- ix. Keep tire with normal air pressure.

Forbid

- 1 . It is forbidden to operate front disc braking lever when removing disc or caliper.
- 2 . Never place front disc on ground. Otherwise disc may be damaged.
- 3 . When brake shoe or brake pad kit is abraded to its mark level, never go on using it.
- 4 . Never add disc brake oil to brake cylinder exceeding the position of “ UPPER LEVEL”.
- 5 . Never polish disc with sand paper.
- 6 . It is forbidden to reuse hatch pin, seal ring, paper gasket etc.
- 7 . Never start vehicle without muffler.

Driving posture

How to drive is good driving posture ?

1. Be useful to get necessary correct information for driver.
2. Keep driver and vehicle incorporate.
3. Allow driver to finish various operation freely.

For a good driver he/she must have the above three conditions.

Each driver can practice "seven points" in head. Although for each driver's shape and motorcycle type, driving postures are slightly different, the "seven points" principles are coherent.

Seven point requirements for driving posture :

1. Eye: pay attention to going and coming vehicles
2. Shoulder: don't be too nervous and keep it soft and natural.
3. Elbow: put two elbows on natural position and a little close to body. Keep upper part of body relaxation.
4. Hand: grasp the middle part of handlebar gently
5. Hip: sit in the position, which doesn't disturb control direction and braking. relax hip and slightly bend forward.
6. Knee: relax knees.
7. Feet: put tiptoes forward and feet on footboard.

The basic principle of driving posture is that hands, knee, feet, and hip is placed in proper position.

Effective braking

1. Loosen throttle handlebar and put right hand on disc brake lever.
2. Grasp rear brake lever with left hand, at the same time with right hand hold disc brake lever.
3. If suddenly grasp front disc brake lever, front wheel may be blocked and results in turnover.
4. To get efficient braking capability, use front and rear brake at the same time. But be sure to avoid use front disc brake when turning.
5. When braking vehicle, front absorber is compressed, rear wheel goes up, which ensures easy to brake.
6. Driver must keep correct posture to driver vehicle forward.
7. When vehicle stops, put feet on ground and front absorber, rear absorber turn back.

Examine and repair for fault

· Engine doesn't start or difficult to start (inspect if ignition switch is in "ON" position)

possible cause

fuel doesn't flow into →

- fuel switch has been turned off
- there is not fuel in fuel tank
- Fuel filter is blocked
- fuel hose is blocked
- Carburetor float or needle is blocked
- Ventilating hole on fuel tank cover is

blocked ↓

- something is wrong with spark plug
- there is carbon deposit on spark plug
- cut off or short circuit exists for them
 - ignition switch is wrong
 - Wiring connection of ignition
- Ignition is not well or open circuit, short circuit happens.
 - CDI is wrong
 - Charging coil is wrong
 - Touching off coil is wrong

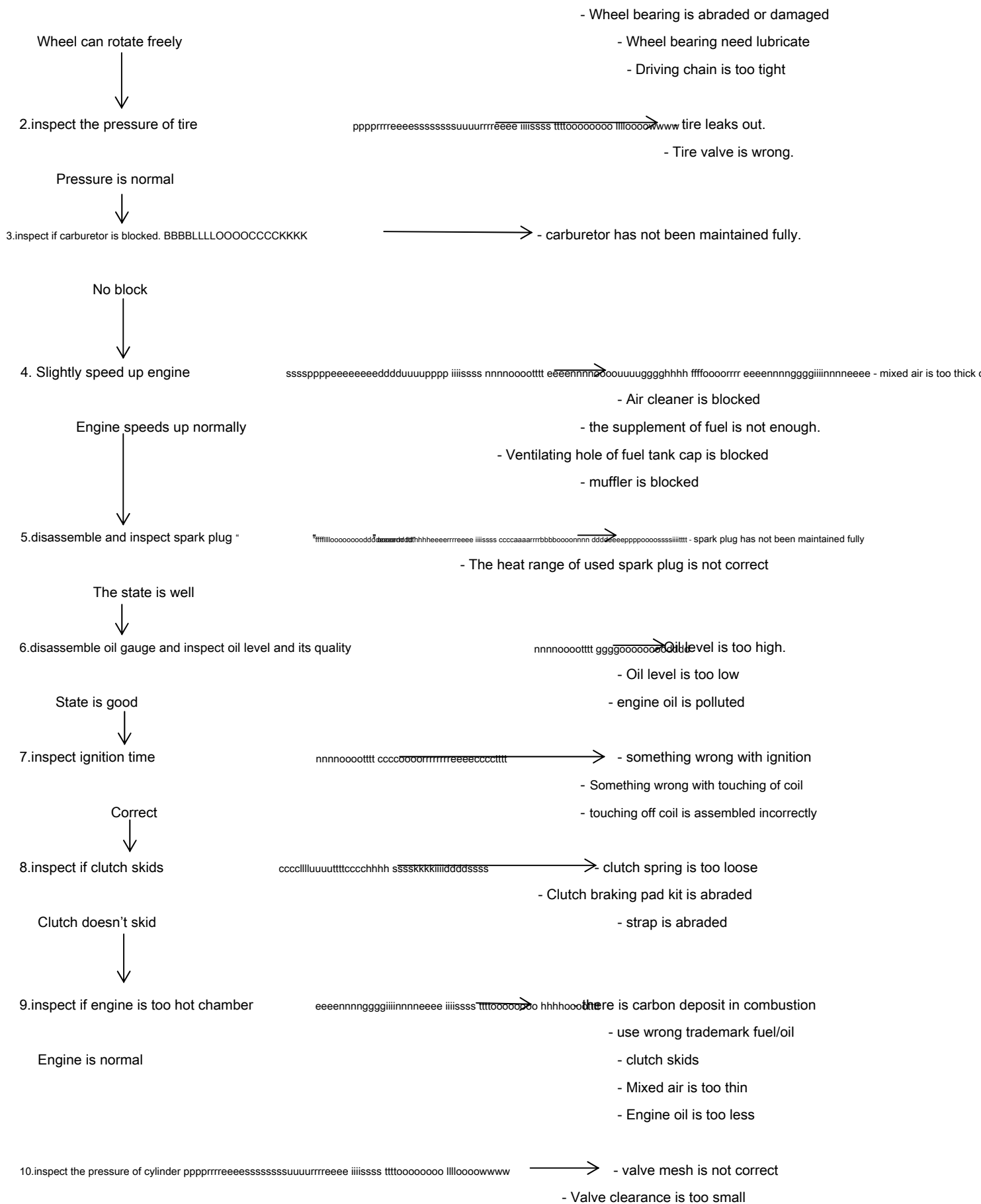
- Carburetor is blocked
- Ignition advances or delays
- Mixed gas is too thin or thick

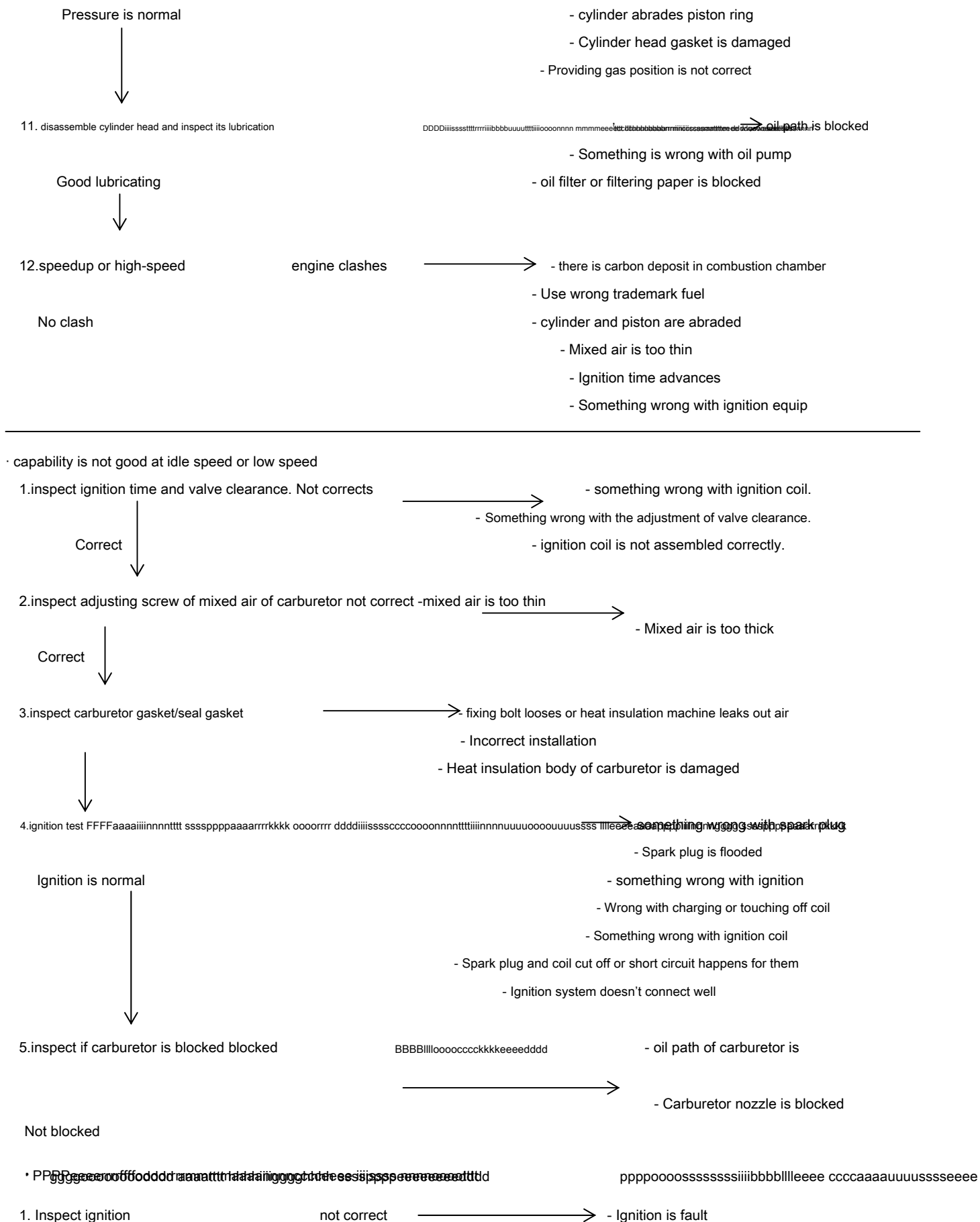
- - carburetor choke is shut too tight
- Fuel leaks out from carburetor
- Mixed gas is too thick
- There is too much dust on air cleaner
- Fuel flows into combustion chamber

- - valve seat mesh is not correct
- valve clearance is too small
 - opening time of valve delays
- Cylinder and piston are abraded
- Cylinder head gasket is damaged
 - Valve is blocked
 - Ignition advances or delays

• E E I I S s s s n g g g g o o t t t t h e e e e p p p p o o o o w w w w y e e e t t t t r r r

WWWWhhhheeeeeelllll ccccaaaannnnnnnoooooo rrrrooootttttaaaattttee fffrrrrreeeeeeelllyyyy -braking resistance





- the mark for kicking starter gears/transition gears is wrong
 - spring for kicking starter is not stable
 - start timing is not correct
- kicking start/transition gears are damaged or abraded

- adjustment for clutch is not correct
- clutch braking pad kit is abraded
- Acentric mass spring of clutch is wrong
- Acentric disc of clutch is abraded

- rim or wheel bearing is distorted
- wheel bearing is abraded

- acentric rolling pole of driving disc is abraded
- driven disc compression spring is damaged
- sliding bearing of driven wheel disc is damaged
- strap is damaged

- spoke is loose or crooked
- some thing with tires
- wheel declines too much
- odometer gear is wrong

Brake is soft

- The level of braking liquid is too low
- There is foam for disc braking system
- Oil leaks out
- Piston seal ring of disc braking caliper is aging
- Brake shoe/brake disc is abraded
- Stopper/oil stopper is abraded

Brake is hard/the tension of braking lever is slow

- Oil path is blocked
- Caliper doesn't work normal
- Braking disc is distorted
- Replacement spring of handle lever is damaged

Rear wheel jumps/ swings

- Rear wheel bearing is damaged
- Tires are bad
- Rim is distorted
- Rear axle is loose
- Nut for rear axle is loose
- Rear rocker arm bush is abraded
- Adjustment for chain is not correct
- The capability of braking is not good
- Adjustment for rear braking is not correct
- Braking shoe is abraded
- Oil dirt exists on braking shoe
- Braking cam is abraded
- Braking hub is abraded
- Spine mesh of braking rocker is not correct
- Touching position of braking shoe and braking cam is abraded

lllll gggghhh tttt iinnnn gggg /// bbbbaaa ttttt eeeerrrr yyy cccchhh haaa rrrr gggg iinn nn gg gg ssssyysysss tttteemmm mbbbbaaa ttttt eeeerrrr yyy hhhh aaa ssss nnnnoooo eeee lllleeeccc ttttrrrrii cccciit tttty

- VVVVooooIIIIttttaaaaggggeeee iiiissss lllloooowwww

- TTTTuuuurrrrrnnnnnooooffffffff

- short circuit happens for lighting system or its connection is wrong FFFFaaaauuuu||tttt ffffoooooorrrr ccocchhhhaaaarrrrggggiiiiinnnnngggg
ssssyyyyssstttteeeemmmm

- circuit.

- connecting lead is loose or short circuit happens
- rectifying adjuster is wrong

Charging coil for bulb/battery is wrong

- grounding is not good
- rectifying adjuster is wrong
- charging coil for bulb/battery is wrong

[illegible]

- 82

