

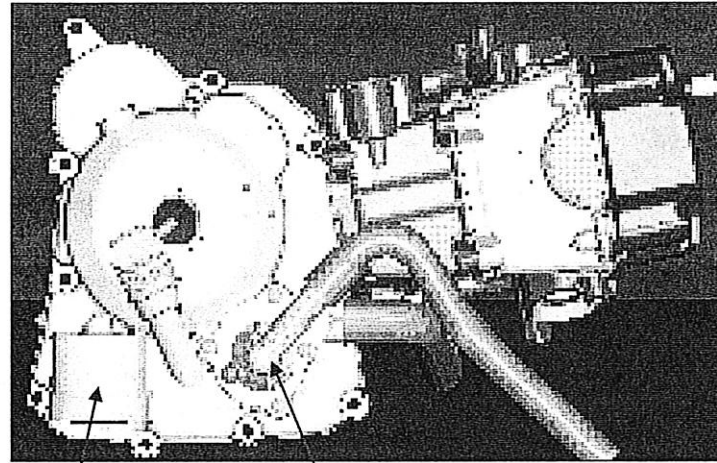
Super Dink 300i



KEIHIN

KYMCO
donde quiera que vayas

Bomba de agua y filtro de aceite



Filtro de
aceite

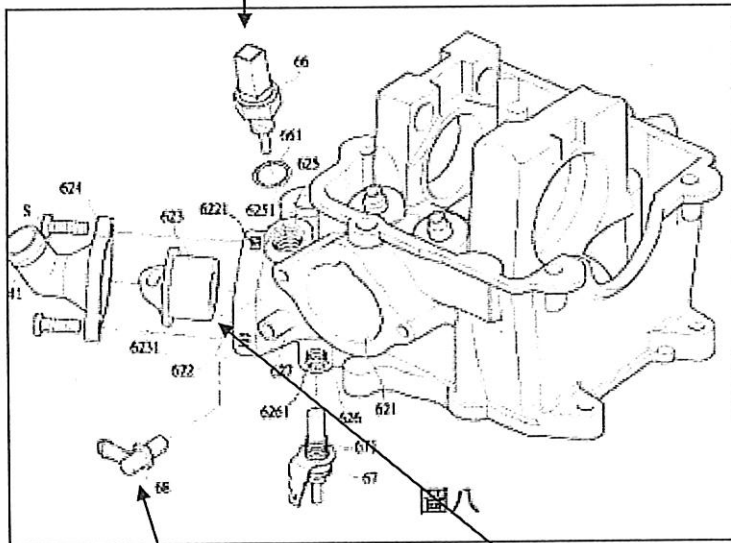
Bomba de
agua

La bomba de agua y el filtro de aceite están situados en el lado derecho del cárter.

- Este diseño reduce el tamaño del motor.
- Permite mantener más aceite en el cárter evitando pérdidas de presión.

Culata

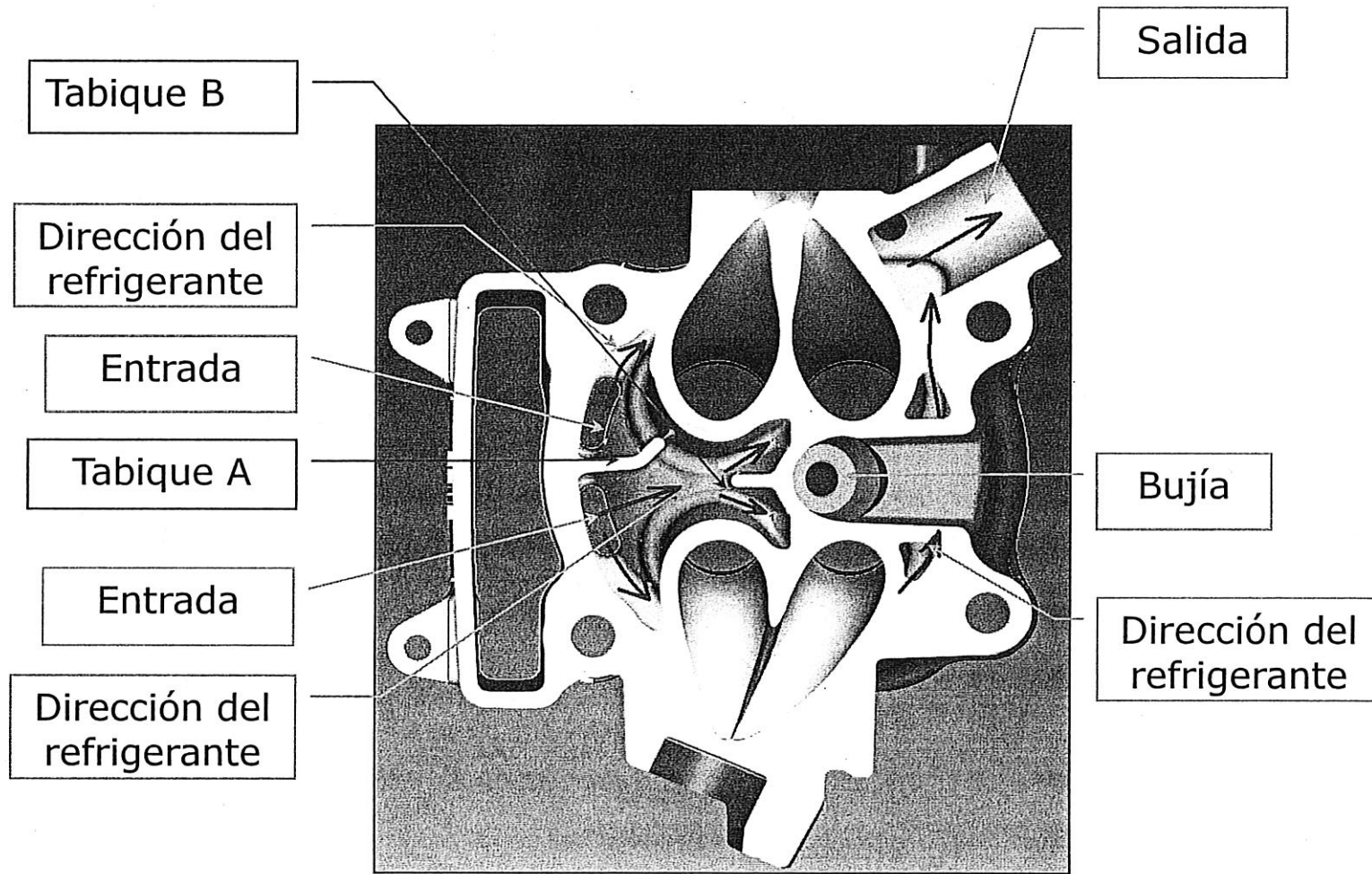
Sensor de temperatura



Tubo del refrigerante Termostato

- Se reduce el peso de la culata
- Mejora de los conductos del sistema de refrigeración.

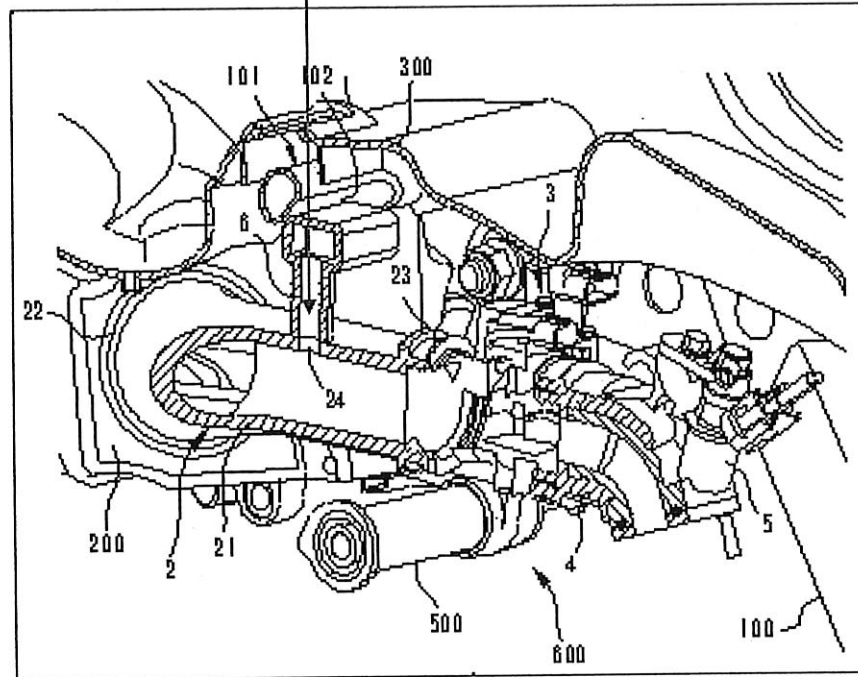
Culata



Los tabiques dirigen el flujo del anticongelante con eficacia y mejora la refrigeración.

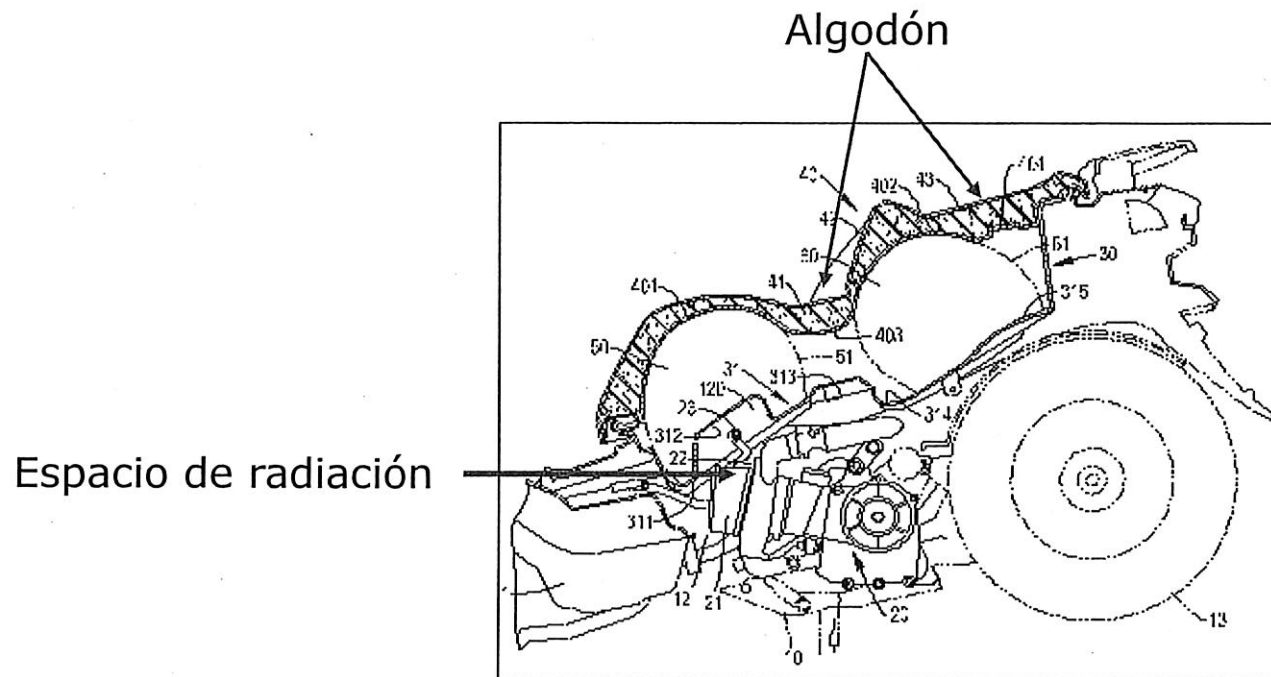
Filtro de aire

Mayor sección



Diseñado para aumentar la capacidad de aire en el filtro e incrementar la potencia.

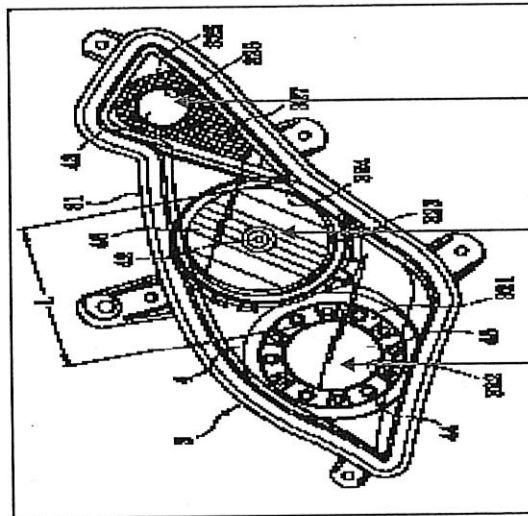
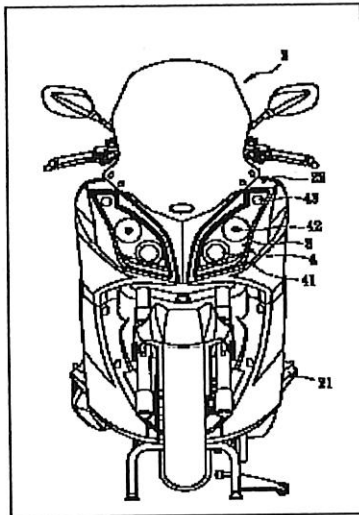
Asiento



-La radiación del calor proveniente del motor es más eficiente al contar con mayor espacio entre la culata y la base del asiento.

-El asiento logra ser más confortable al utilizar un acolchado más delgado y moldeable.

Luces



Intermitente

Luz de carretera

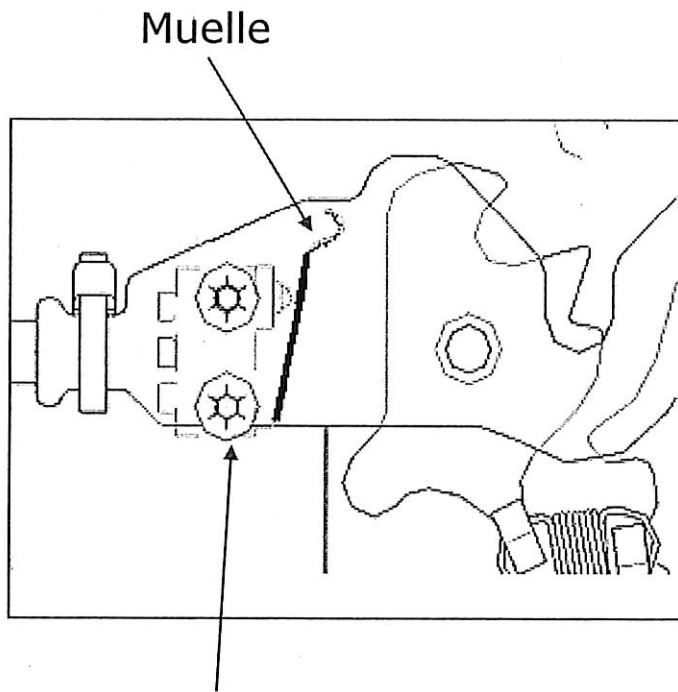
Luz de cruce

-Convexo

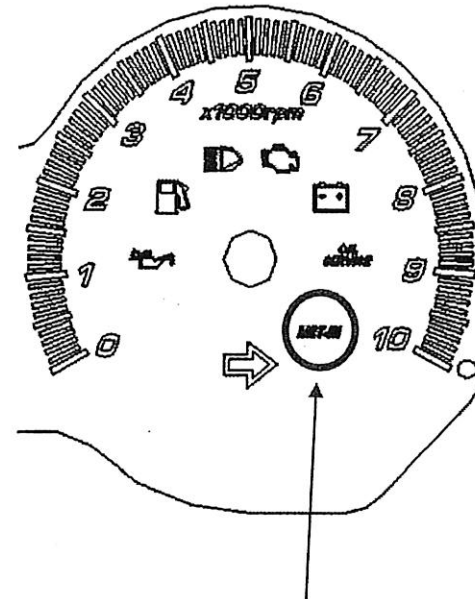
-Led

Separación de la luz del intermitente y de cruce para mejor percepción.

Indicador asiento abierto

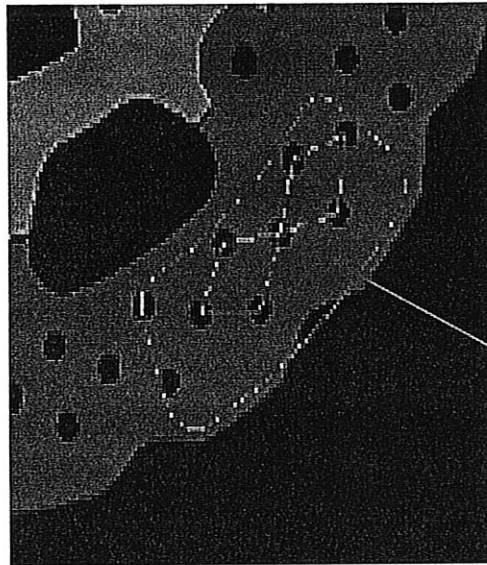


Interruptor



Luz indicadora

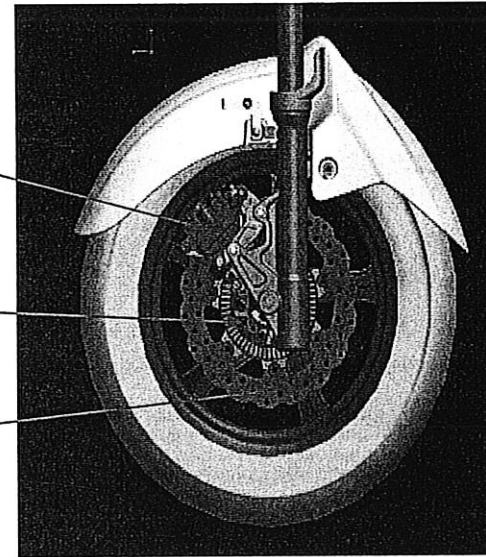
Disco de freno delantero



Pinza de freno

Rueda fónica

Disco



La distancia entre los orificios es idéntica, incluso desde el perímetro exterior hasta el orificio más cercano.

Esta distribución de orificios favorece la refrigeración del disco y aumenta su efecto de frenado.

Especificaciones técnicas

Dimensions

Overall length.....88 in (2200 mm)
Overall width.....32 in (800 mm)
Overall height.....56 in (1410 mm)
Wheel base.....62 in (1545 mm)

Capacities

Engine oil.....1.5L
Transmission oil.....0.23L
Fuel tank.....12.5L
Net weight.....411 lbs (187kg)

Electrical

Ignition typeInductive ignition coil
Ignition timing.....ECU control
Battery.....12V10AH
Headlight.....12V 35/35W×2
Tail/brake light.....12V 5W/21W
Turn signal light(Front/Rear).....12V 21W/10W
Fuse.....30A/15A/10A

Engine

Type.....Four-stroke OHC
Valvetrain.....OHC & CENTERPIVOT
Displacement.....298.9 cc
Bore and stroke.....2.91in X 2.88in (72.7 X 72 mm)
Compression ratio.....10.8:1
Max. Horsepower Engine.....29ps/8500rpm
Max. Torque Engine.....2.7kg.m/6500rpm
Spark plug.....CR7E
Idle speed.....1600RPM
Cooling system.....liquid-Cooled
Starting system.....Electric starter
Transmission.....Automatic CVT

Chassis

Tire size, front120/80-14
Tire size, rear.....150/70-13
Brake(front).....Disk type
Brake(rear).....Disk type



donde quiera que vayas

Especificaciones técnicas

Name & Model No.		LEA7
Motorcycle Name & Type		Downtown 300i
Overall length (mm)		2200
Overall width (mm)		800
Overall height (mm)		1410
Wheel base (mm)		1545
Engine type		4 stroke OHC
Displacement (cc)		298.9
Fuel recommended		90 # nonleaded gasoline
Curb weight (kg)	Front wheel	79
	Rear wheel	110
	Total	189
Max. weight capacity (kg)	Front wheel	149
	Rear wheel	205
	Total	354
Tires	Front wheel	120/80-14 58S
	Rear wheel	150/70-13 64S
Ground clearance (mm)		140
Performance	Braking distance (m)	7.9m / 40 km/hr
	Min. turning radius (m)	2.6

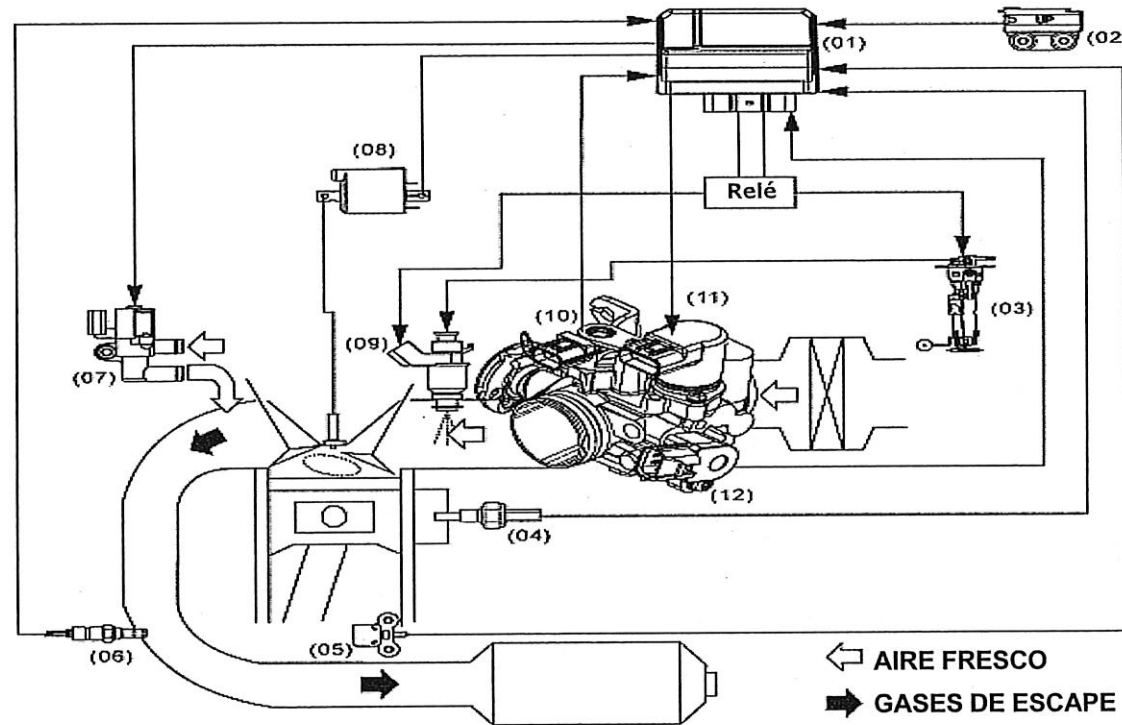
Engine	Starting system		Starting motor	
	Type		Gasoline, 4-stroke	
	Cylinder arrangement		SINGLE CYLINDER	
	Combustion chamber type		Semi-sphere	
	Valve arrangement		O.H.C. Chain drive	
	Bore x stroke (mm)		Ø72.7 * 72	
	Compression ratio		10.8:1	
	Compression pressure (kg/cm ²)		16	
	Max. Horsepower		29 / 8500 PS/rpm	
	Max. Torque		2.7 / 6500 Kg-m/rpm	
	Port timing	Intake	Open	- 9.5° BTDC
			Close	37.5° ABDC
		Exhaust	Open	39.5° BBDC
			Close	-10.5° ATDC
	Valve clearance (cold) (mm)	Intake	0.12	
		Exhaust	0.12	
	Idle speed (rpm)		1600 ±100	
	Lubrication System	Lubrication type		Forced pressure & Wet pump
		Oil pump type		Inner/outer rotor type
		Oil filter type		Full-flow filtration
Oil capacity		1.5 liter		
Cooling Type		Liquid cooling		

Especificaciones técnicas

Fuel System	Air cleaner type & No		Paper element, wet		
	Fuel capacity		12.5 liter		
	Injection	Brand	Keihin		
		Type	Throttle body		
		Venturi dia.(mm)	34		
		Fuel pump pressure	2.5 Bar		
Electrical Equipment	Ignition System	Type		ECU	
		Ignition timing		10°BTDC at idle to 33° at 6500min	
	Spark plug	Spec.	CR7E (NGK)		
		Gap	0.7mm		
	Battery	Capacity	12V10AH		
Power Drive System	Clutch Type		Dry multi-clutch		
	Transmission Gear	Type		CVT	
		Operation		Automatic centrifugal type	
	Reduction Gear	Type		Two-stage reduction	
		Reduction ratio	1st	2.24 ~ 0.72	
2nd			7.222		

Moving Device	Tire type		Tubeless
	Wheel material		Aluminium
	Tire pressure Kg/cm ²	Front	2.0
		Rear	2.25
Handle turning angle(L/R)	Left	40°	
	Right	40°	
Brake system type	Front	Disc brake	
	Rear	Disc brake	
Damping Device	Suspension type	Front	Telescope
		Rear	Swing arm
	Shock absorber stroke	Front	110 mm
		Rear	100 mm
Frame type		UNDER BONE	

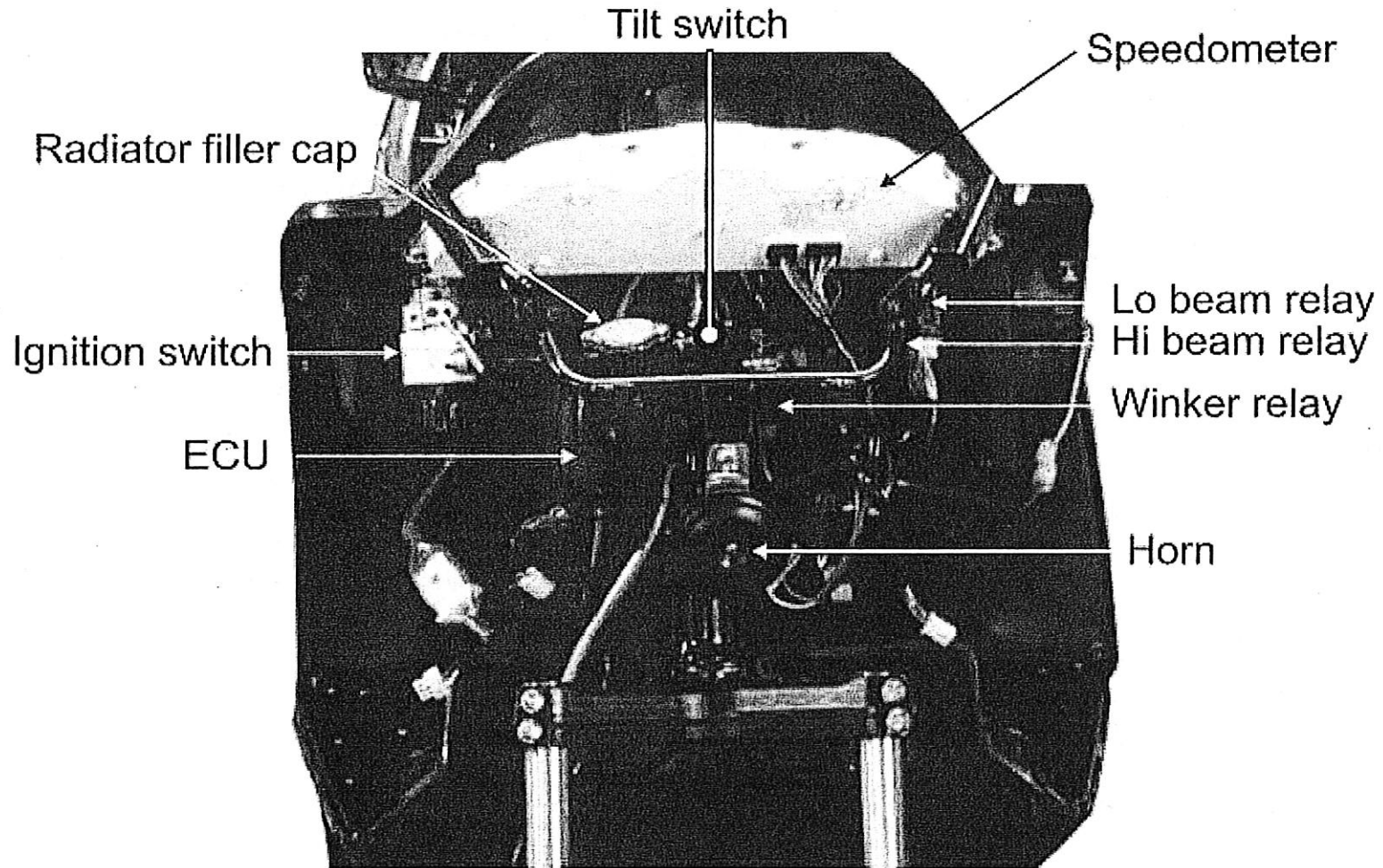
Sistema de inyección



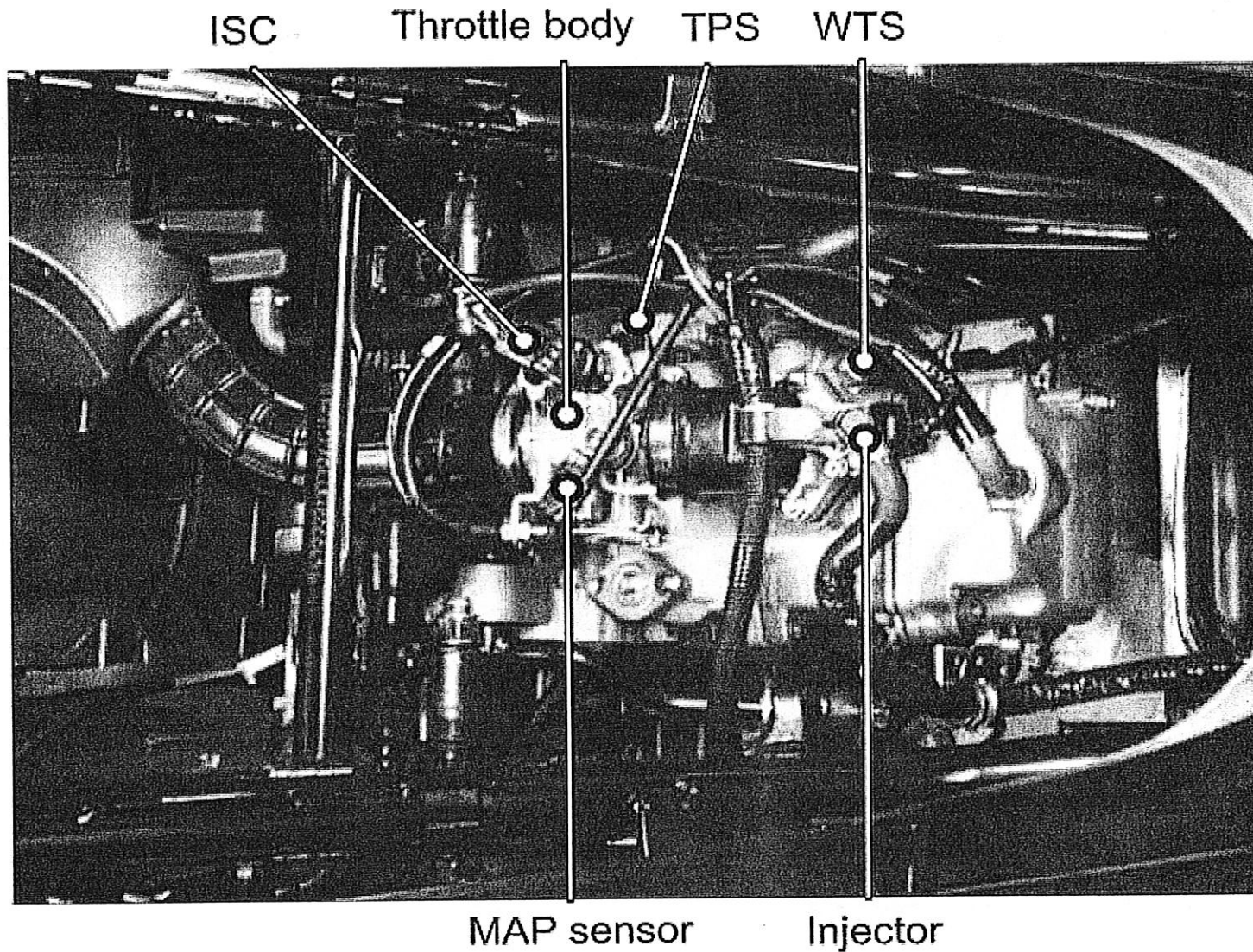
Nº	Descripción	Código
01	Unidad de control electrónica	ECU
02	Detector del ángulo de inclinación	ROLL
03	Bomba de combustible	FP
04	Sensor de temperatura del refrigerante	WTS
05	Captador de la posición del cigüeñal	CPS
06	Sensor de oxígeno (sonda Lambda)	O2

Nº	Descripción	Código
07	No instalado	EXAI
08	Bobina de alta tensión	IG
09	Inyector de combustible	INJ
10	Sensor de presión absoluta de admisión	MAP
11	Electroválvula de regulación de ralenti	ISC
12	Sensor de posición de la mariposa	TPS

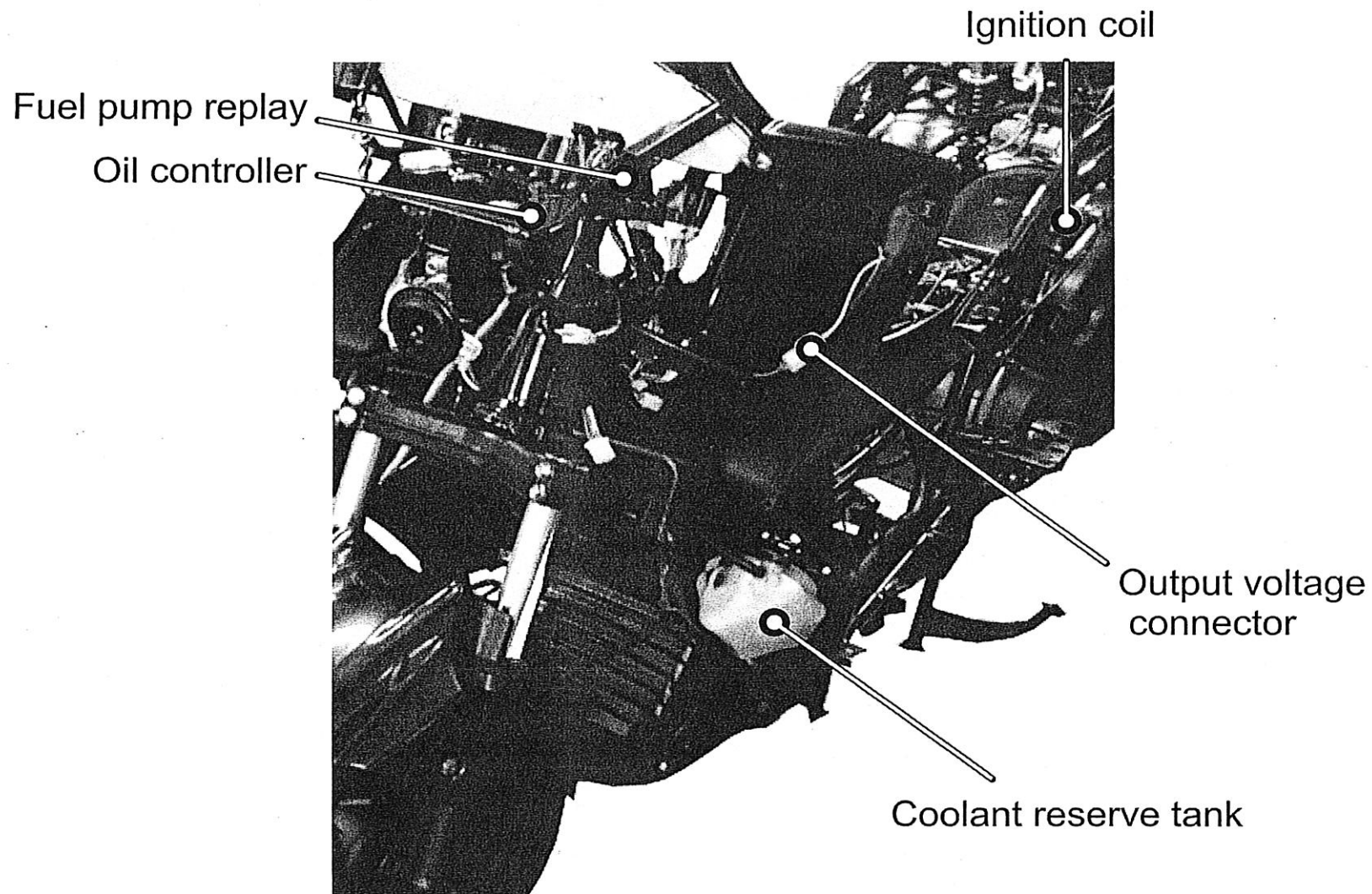
Situación de los componentes



Situación de los componentes



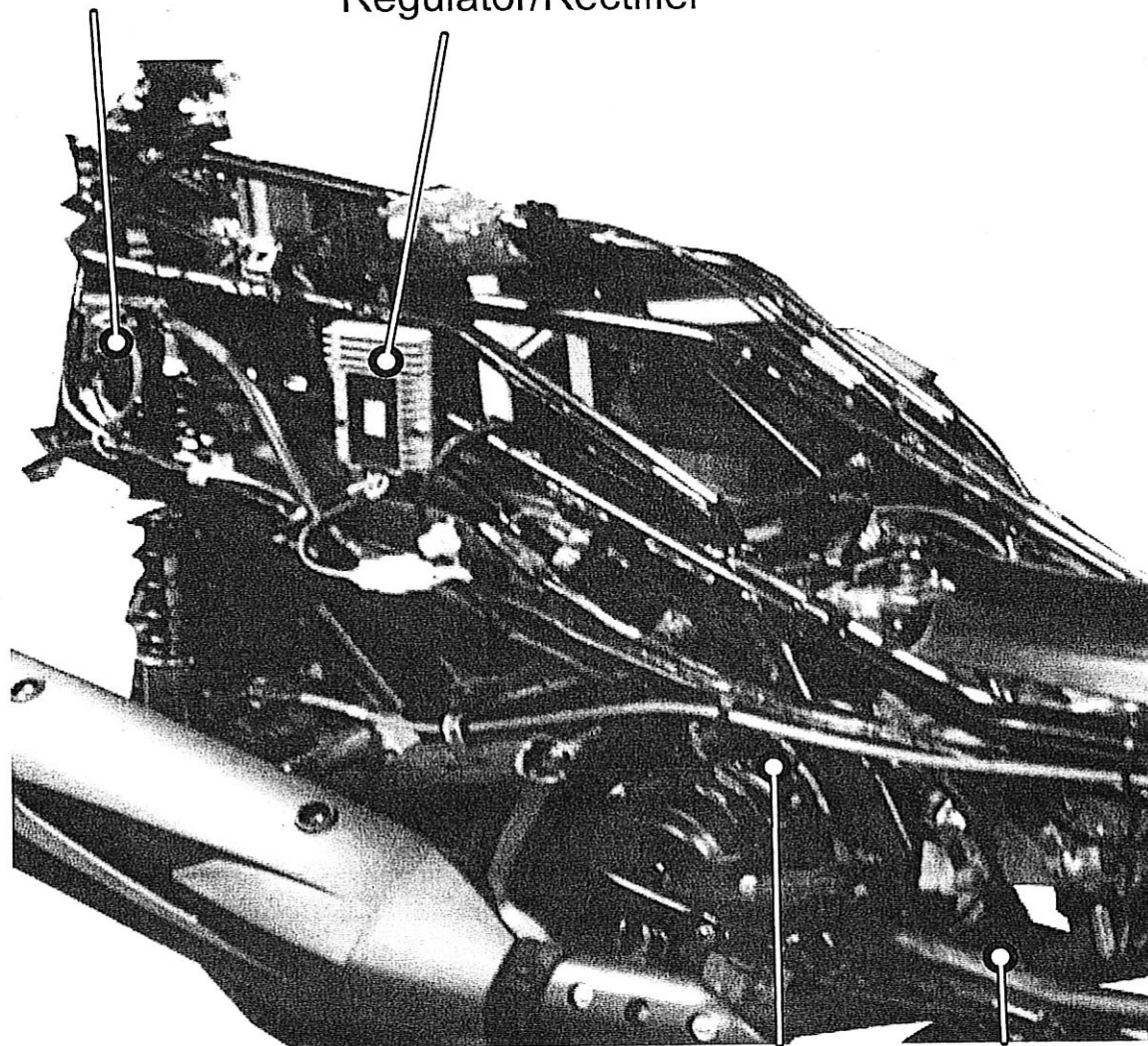
Situación de los componentes



Situación de los componentes

Starter relay

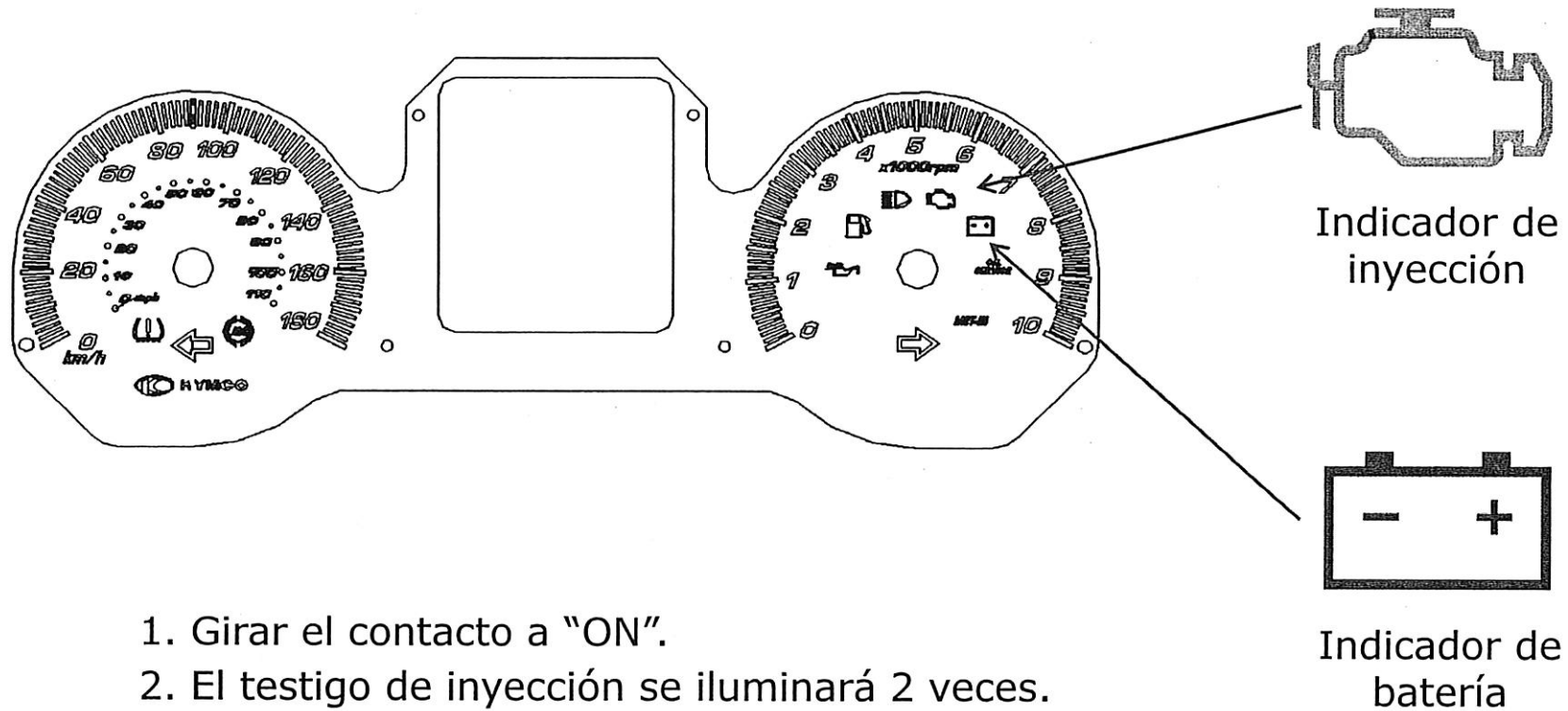
Regulator/Rectifier



CPS

O2 sensor

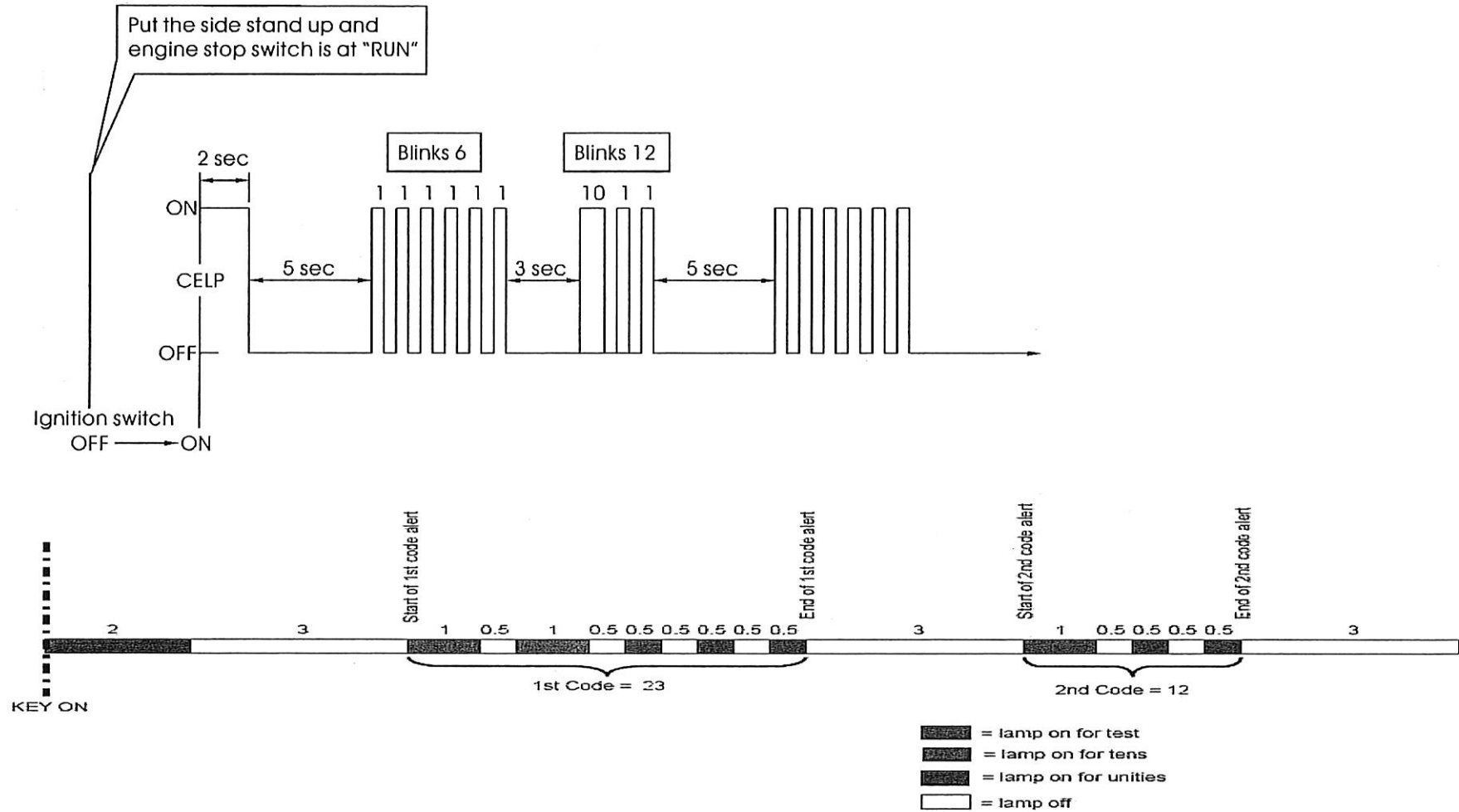
Autodiagnóstico



Lectura del DTC

1. Ponga el contacto en "ON".
2. El testigo CELP se iluminará 2 segundos y luego se apagará.
3. Si el sistema detecta un problema, el testigo CELP comenzará a parpadear.
4. El sistema de inyección detecta 12 posibles DTC.
5. Si el vehículo tiene más de un código de error, el testigo CELP mostrará consecutivamente los números de código, comenzando por el más bajo y terminado por el más alto, repitiendo la secuencia hasta corregir el problema.

Lectura del DTC



Códigos de defecto - DTC

Parpadeos DT Inyección	Código de avería	Componente	Causa	Síntomas
06	P0120	TPS	<ul style="list-style-type: none"> - TPS fallo de rango - TPS fallo del rango de voltaje (0,3 ~ 4,5 V) - Mala conexión TPS - Cortocircuito o circuito abierto TPS - Fallo TPS 	- Motor funciona
09	P0105	MAP	<ul style="list-style-type: none"> - MAP fallo rango de voltaje (1,0 ~ 4,2 V) - Mala conexión MAP - Cortocircuito o circuito abierto MAP - Fallo MAP 	- Motor funciona
11	P0195	ECT (Temperatura de aceite)	- No instalado	
12	P0115	ECT (Temperatura de líquido refrigerante)	<ul style="list-style-type: none"> - ECT fallo rango (-20°C: 18,8 Ω/40°C: 1,136 Ω/100°C: 0,1553 Ω) - Mala conexión ECT - Cortocircuito o circuito abierto ECT - Fallo ECT 	- Motor funciona

Códigos de defecto - DTC

Parpadeos DT Inyección	Código de avería	Componente	Causa	Síntomas
13	P0110	IAT	- No instalado	- Motor funciona
15	P1630	Roll	- Fuera de rango, ángulo de inclinación < 65°: 0.4~1.4 V/ángulo de inclinación 65°: 3.7~4.4 V - Mal contacto - Circuito abierto o cortocircuito - Fallo del Roll	- Motor funciona
17	P0130	Sensor O2	- Fuera de rango A/F inferior a 14.7: > 0.7V/ A/F superior a 14.7: < 0.18 V - Mal contacto - Circuito abierto o cortocircuito - Fallo del sensor O2	
33	P0201	Inyector	- Fuera de rango $11.3 \Omega \pm 10\%$ - Mal contacto - Circuito abierto o cortocircuito - Fallo inyector	- Motor no arranca

Códigos de defecto - DTC

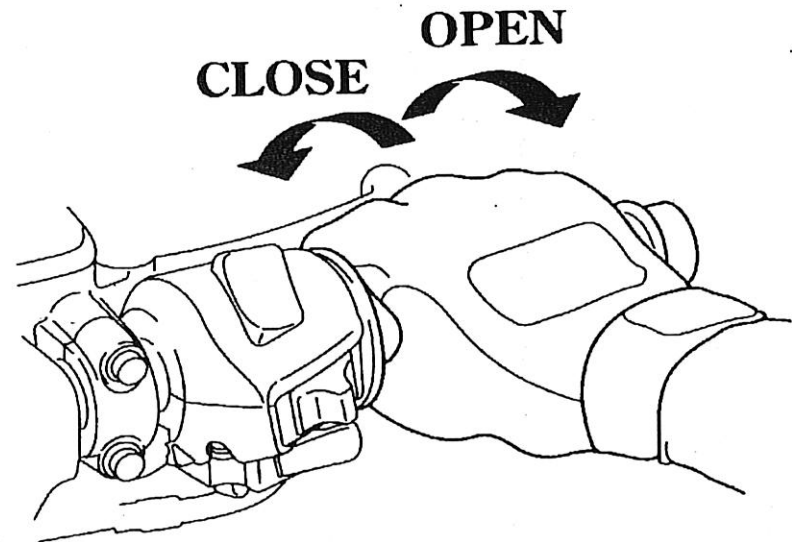
Parpadeos DT Inyección	Código de avería	Componente	Causa	Síntomas
37	P0351	Bobina de alta tensión	<ul style="list-style-type: none">- Fuera de rango $14.2 \Omega \pm 15\%$- Mal contacto- Circuito abierto o cortocircuito- Fallo de la bobina	- Motor no arranca
41	P0230	Bomba de combustible	<ul style="list-style-type: none">- Fuera de rango $80 \Omega \pm 10\%$- Mal contacto- Circuito abierto o cortocircuito- Fallo de la bomba	- Motor no arranca
45	P0135	Sensor O2	<ul style="list-style-type: none">- Fuera de rango $7.7 \Omega \pm 2 \Omega$- Circuito abierto o cortocircuito- Mal contacto- Fallo del sensor	- Motor funciona

Códigos de defecto - DTC

Parpadeos DT Inyección	Código de avería	Componente	Causa	Síntomas
49	P1505	ISC	<ul style="list-style-type: none">- Mal contacto ISC- Circuito abierto o cortocircuito ISC- Fallo ISC	<ul style="list-style-type: none">- Motor funciona
66	P0335	CPS	<ul style="list-style-type: none">- Mal contacto CPS- Circuito abierto, cortocircuito CPS o fallo CPS	<ul style="list-style-type: none">- Motor no arranca

Borrado de DTC

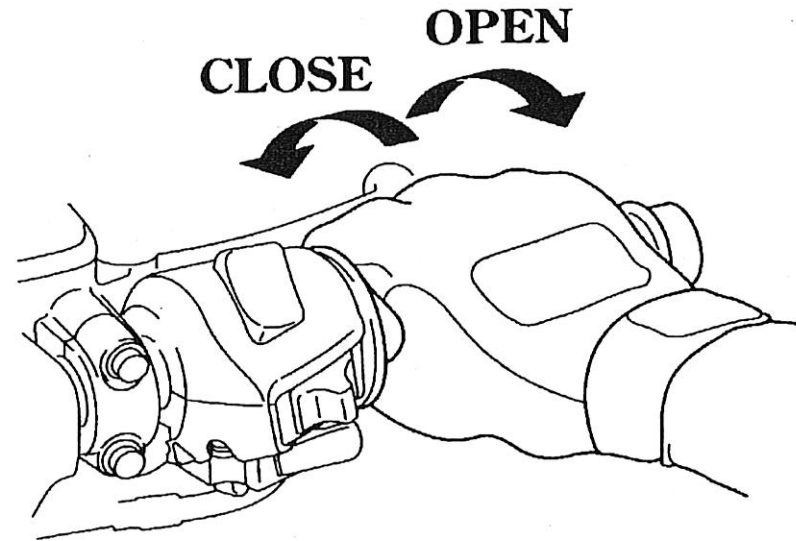
1. Llave de contacto en posición OFF y puño de gas cerrado.
2. Girar la llave a la posición ON, esperar 10 sg (exactos) y girar el puño del acelerador a fondo.
3. Una vez transcurridos otros 10 sg soltar el puño del acelerador rápidamente.
4. Transcurrirán 5 sg y el testigo de la inyección se iluminará dos veces indicando que el borrado se ha efectuado.



El borrado no será completo si el sistema detecta alguna avería.

TPS/ISC puesta a cero (reset)

1. Llave de contacto OFF.
2. Puño del acelerador a fondo.
3. Llave de contacto ON, esperar 8 sg y soltar el puño del acelerador.
4. Llave de contacto OFF.
5. Cuando volvamos a situar el contacto en ON, el TPS y el ISC estar reinicializados.



Siempre que cambiemos el cuerpo de la mariposa o el control de ralentí

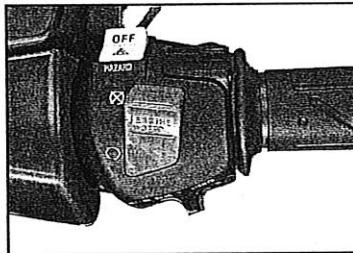
Procedimiento de diagnosis

Conectar DT INYECCIÓN a la clema situada en el compartimento de la batería.

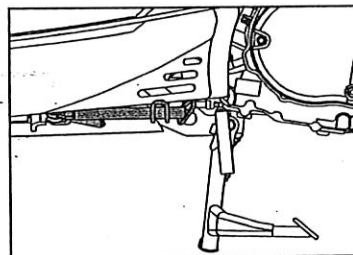
La moto debe estar sobre el caballete central, el interruptor de parada de emergencia en posición RUN y la pata lateral recogida.

DT INYECCIÓN es alimentada por la batería.

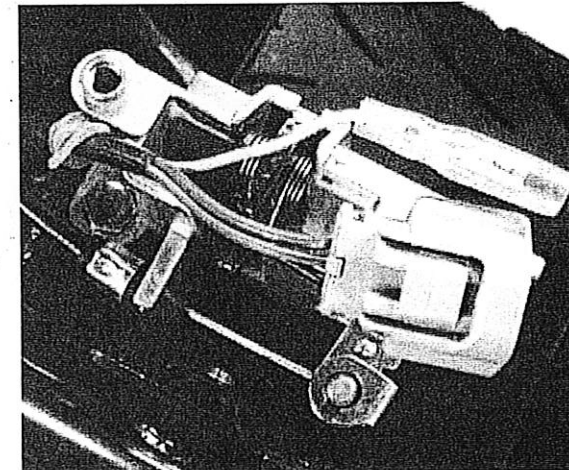
Girar la llave de contacto a la posición ON y comenzará el procedimiento de diagnosis.



Cortacorrientes en RUN

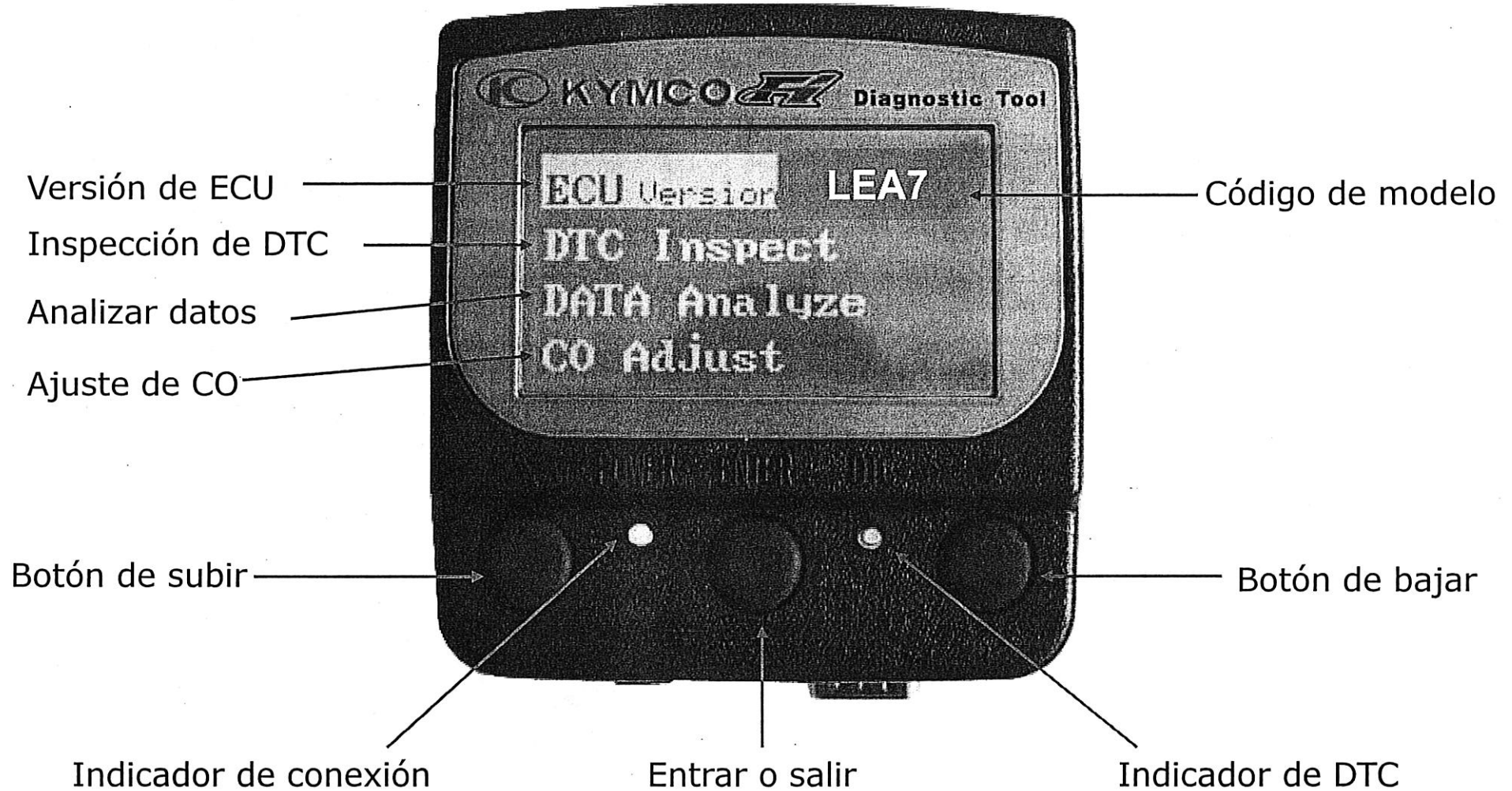


Caballete lateral recogido



Conexión DT INYECCIÓN

DT Inyección

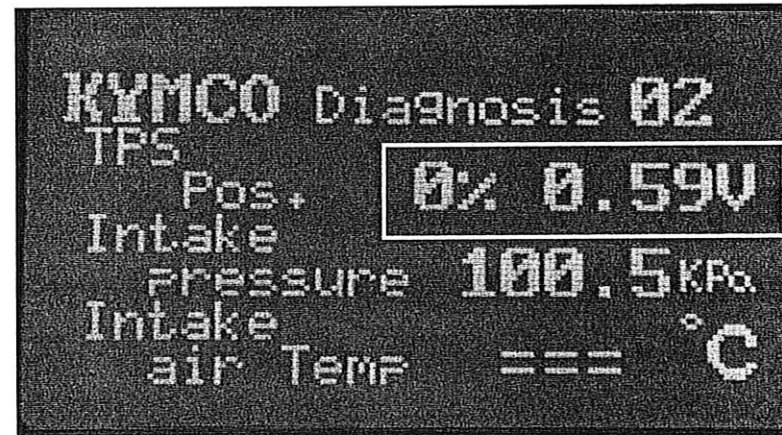


TPS/ISC Comprobación reset

Entre en la página 02 de los datos de la señal FI, luego cierre completamente el acelerador.

Compruebe que el dato de TPS Pos (posición del acelerador) está por debajo del 1% y que la tensión es de 0.5 ± 0.10 V.

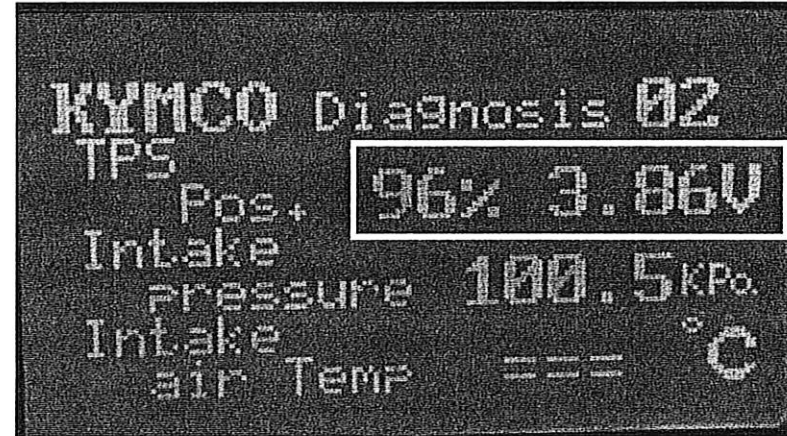
Si no es así, repita los pasos 1 a 3.



TPS/ISC Comprobación reset

Abra completamente el acelerador y compruebe que TPS Pos. (posición del acelerador) está por encima del 94% y que la tensión de salida del TPS es superior a los 3.77 V.

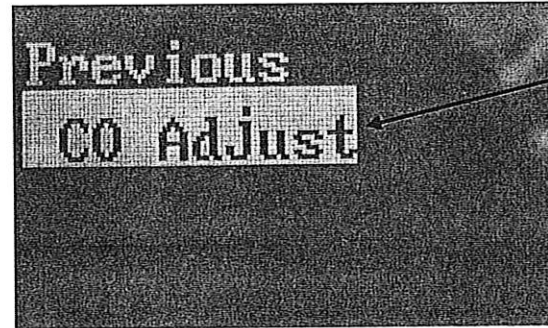
Si no es así, repita los pasos 1 a 3.



Ajuste CO



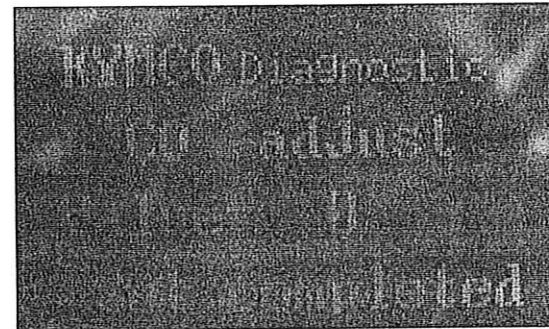
Presionar botón de entrar



Ajuste CO



Presionar botón de entrar



Botón subir

+1

Botón bajar

-1

Ajuste CO

```
KYMCO Diagnostic  
CO adjust  
Value= 1  
Set completed
```



Botón subir

+1

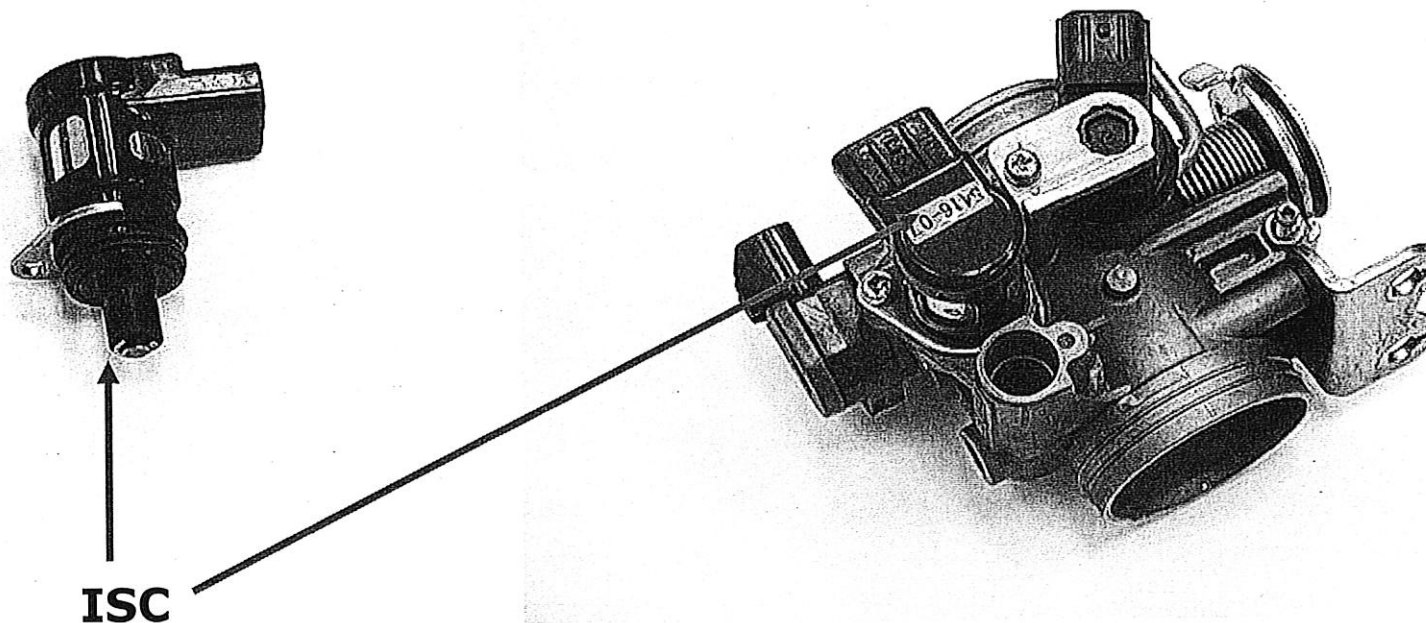
```
KYMCO Diagnostic  
CO adjust  
Value= -1  
Set completed
```



Botón bajar

-1

Cuerpo mariposa / ISC (ralentí)

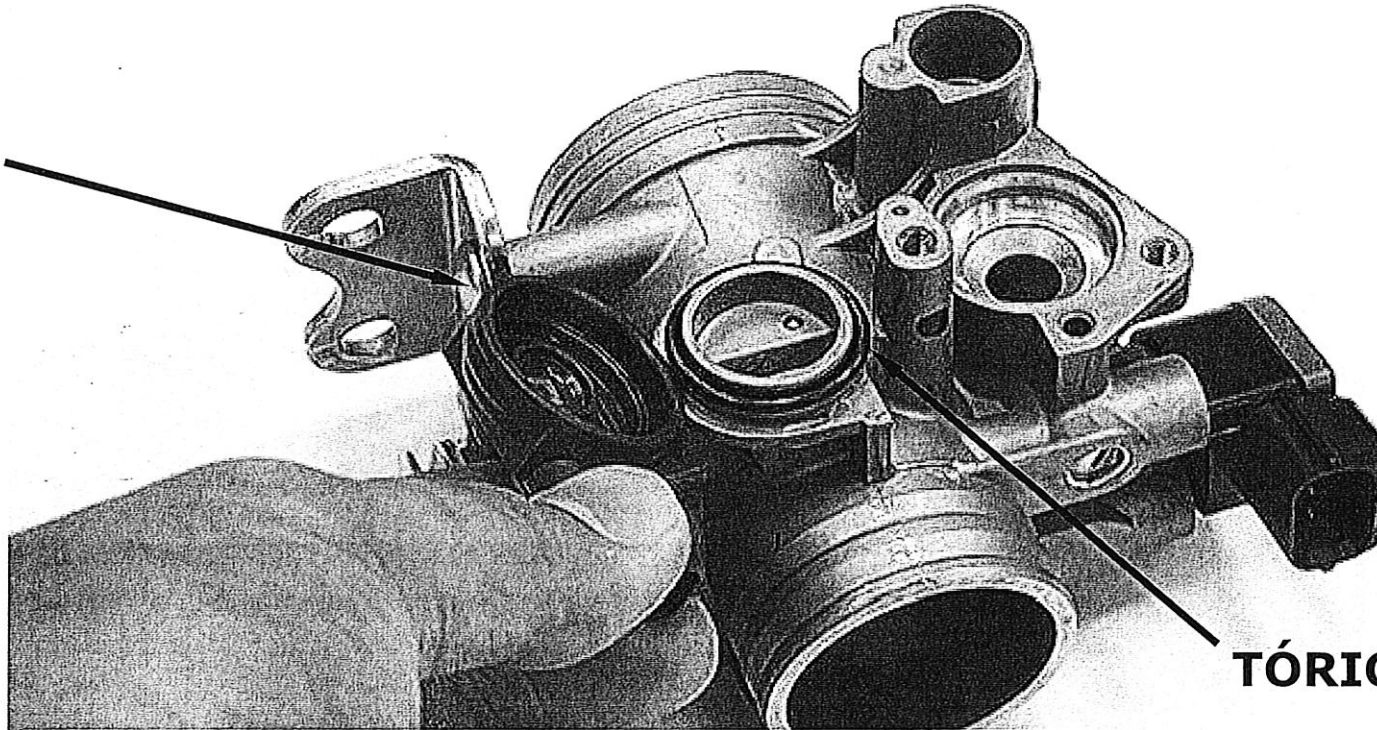


- Retire el tornillo, luego retire el ISC y la placa de ajuste.
- Monte el ISC y la placa de ajuste en el cuerpo del acelerador (aplique aceite a una junta tórica nueva) evitando dañar la junta tórica.

● Tanto el TPS como el ISC deben de resetearse cuando han sido reinstalados el cuerpo del acelerador, MAP, TPS, ISC o la ECU.

MAP (presión)

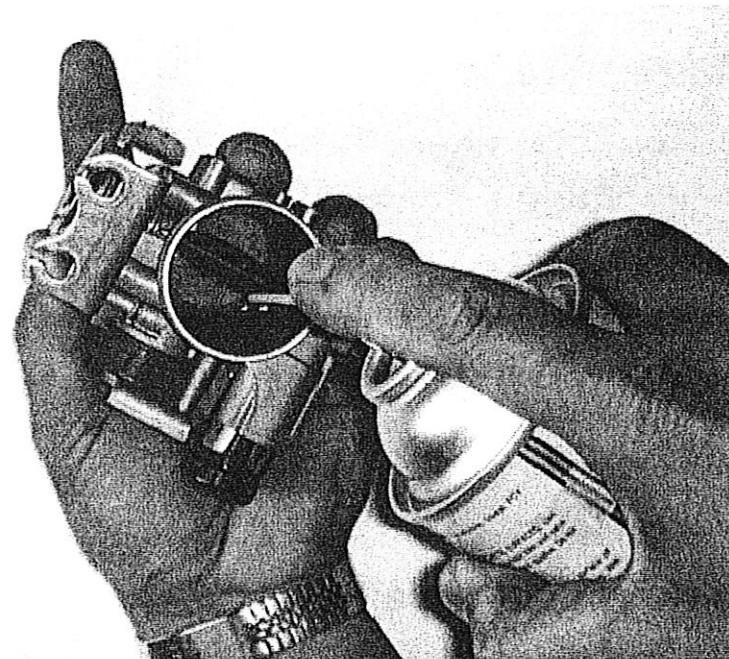
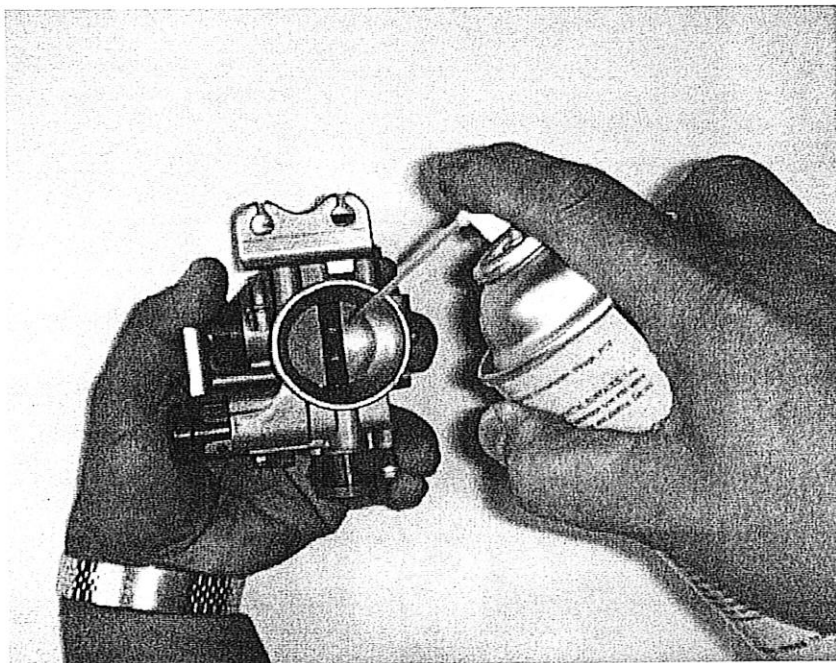
MAP



TÓRICA

- Retire el tornillo y la placa de ajuste para retirar el MAP.
- Monte el MAP en el cuerpo del acelerador (aplique aceite a una junta tórica nueva) evitando dañar la junta tórica.

Limpeza del cuerpo mariposa



- Retire el cuerpo del acelerador. Utilice limpiador de carburadores y limpie el cuerpo del acelerador. Abra la válvula de mariposa para completar la limpieza del cuerpo del acelerador.
- Espere 10 minutos para que se disuelva la carbonilla y luego use aire comprimido para retirar los restos del limpiador.
- Monte el cuerpo del acelerador.

Bomba de combustible: desmontaje / montaje

DESMONTAJE

Desconectar el enchufe de la bomba de combustible y soltar el tubo de salida de la gasolina.

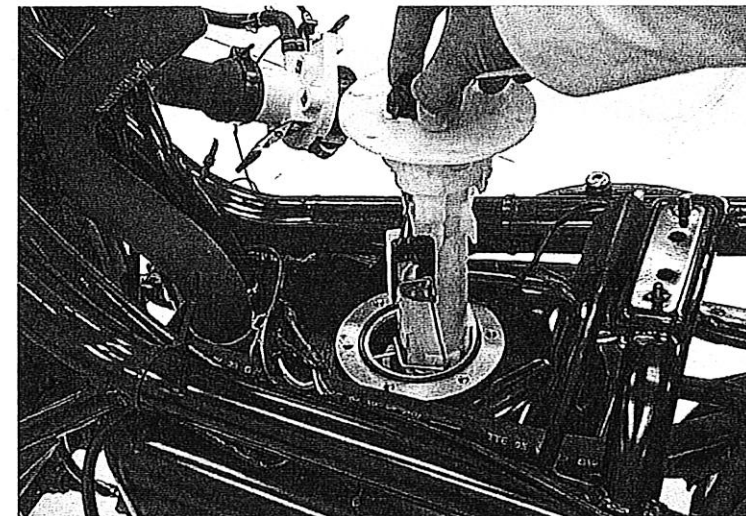
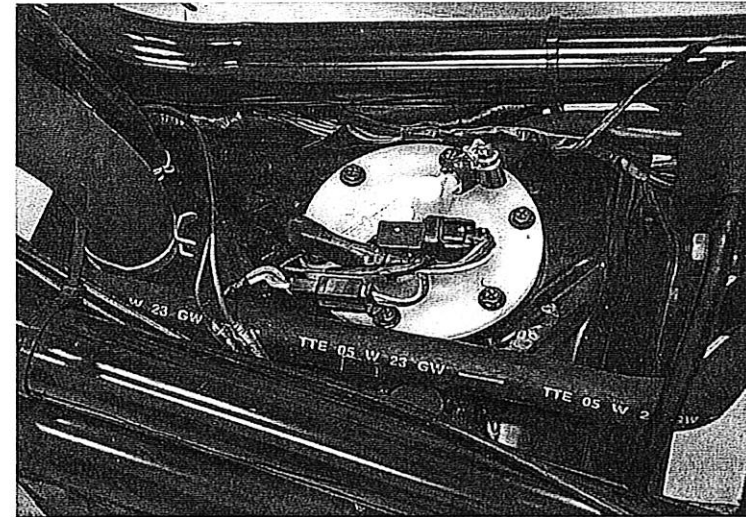
Retirar los seis tornillos, y posteriormente la bomba y la junta tórica.

MONTAJE

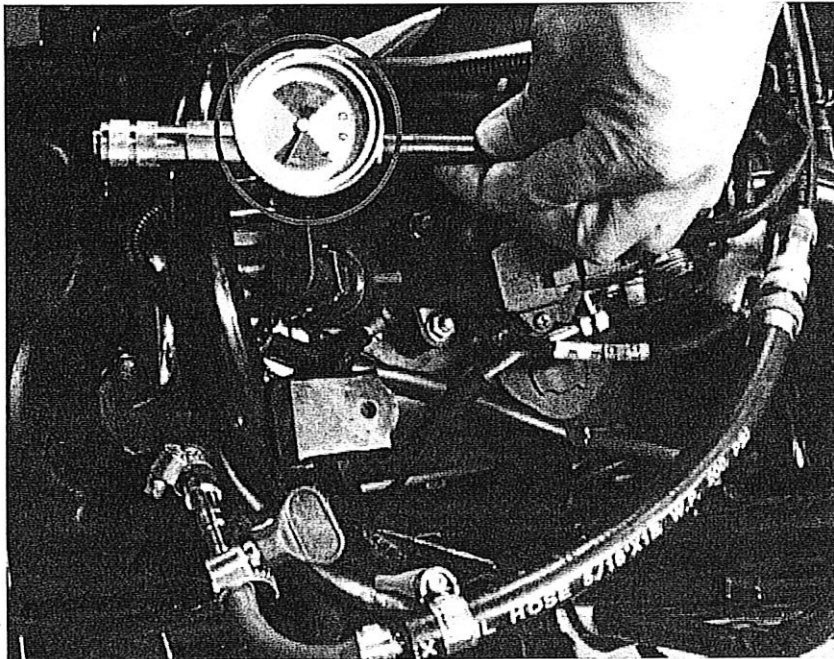
Colocar una nueva junta tórica.

Instalar de nuevo la bomba de combustible con el tubo hacia atrás. Monte los tornillos a su par de apriete.

Par: 0.35 kgf-m (3.5 N-m)



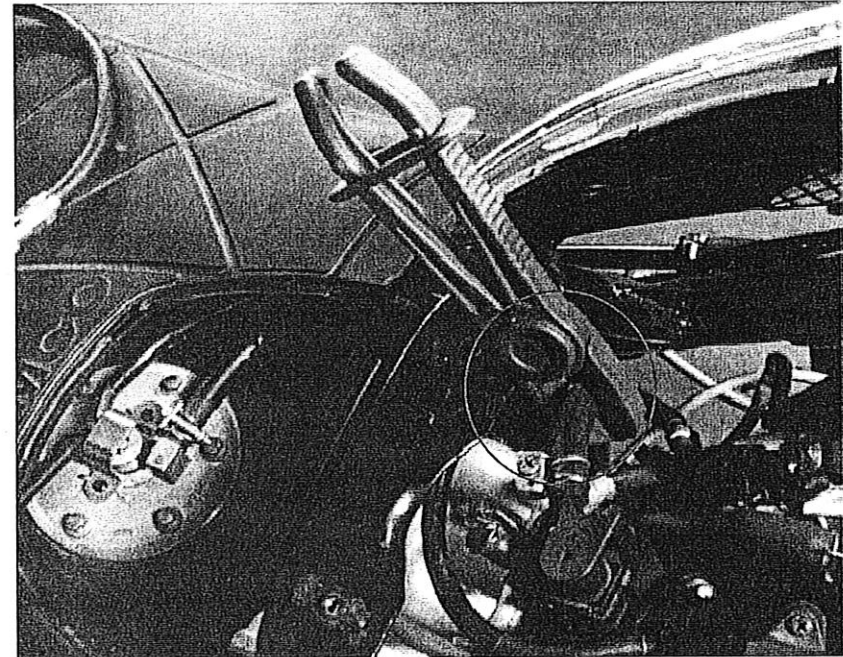
Comprobación de la presión de gasolina



- Ponga el contacto en "OFF" y estrangule el tubo de gasolina con una pinza.

Desconecte el tubo de gasolina. Conecte un manómetro al tubo de gasolina y compruebe la presión de gasolina.

Estándar: 3.0 BAR



¡ PELIGRO !

Una presión de gasolina muy baja puede ser la causa de que el motor no arranque o que la conducción del vehículo cause problemas.

Inyector: desmontaje / montaje

DESMONTAJE

Desconectar el conector del inyector de combustible.

Retirar el tornillo del inyector y después sacar el mismo del colector de admisión.

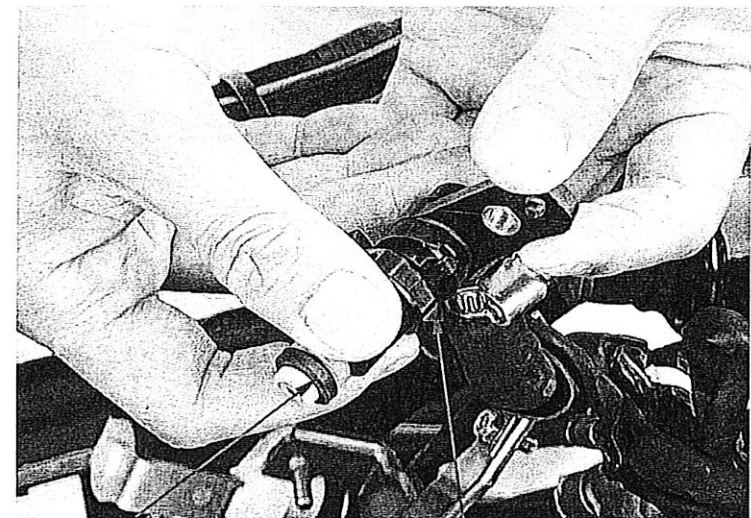
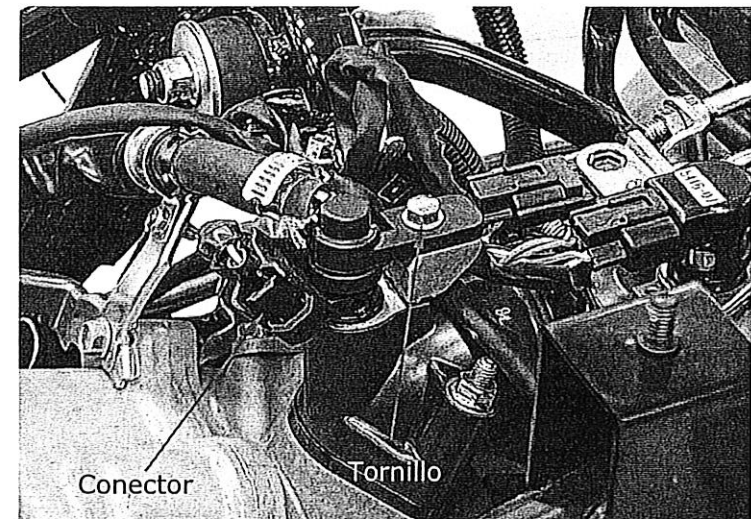
Separar el inyector de la rampa de combustible

¡PELIGRO!

Para retirar el inyector del colector de admisión deberá comprobar primero que no hay presión y luego retirarlo.

PASO 1 : Desconecte el relé de la bomba de gasolina o el conector de la bomba de gasolina.

PASO 2: Ponga el contacto en "ON". Arranque el motor hasta que se pare.



Junta tórica

Inyector

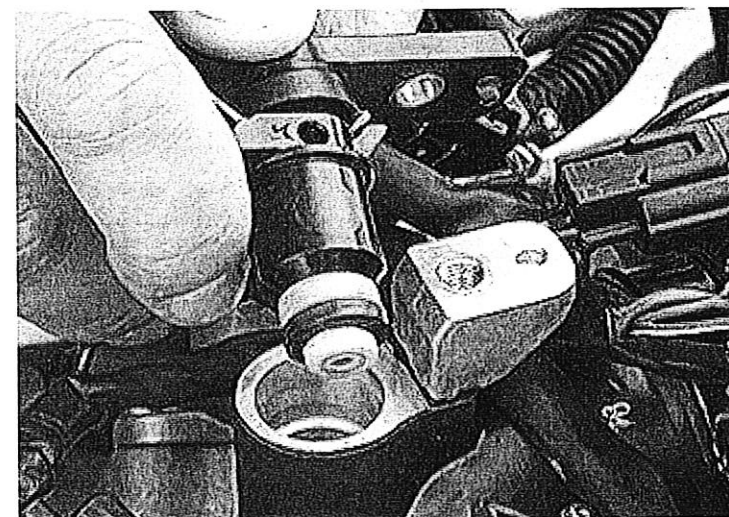
Inyector: desmontaje / montaje

MONTAJE





Aplicar un poco de aceite a la junta tórica e instalar el inyector en la rampa de combustible y asegurar el mismo mediante su grapa.







Colocar el inyector en la admisión procurando no dañar la tórica y asegurarlo con su tornillo.



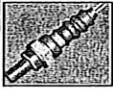



ESPECIFICACIONES PARA LA COMPROBACIÓN DE LOS COMPONENTES

Nº	Componente	Forma de inspección			Elemento	Especificaciones	Observaciones	Temperatura
		Dibujo	PDA	Polímetro				
1.	ECU		V	X	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comprobación visual 2. Resultados confirmados 3. Comprobación de la tensión 4. Contenido del MAP (nº de edición) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Confirmar por el diagrama de flujo 2. Conexión al cableado principal y conector 3. Tensión = $5V \pm 0.1V$ 4. Siga el listado de registros de diagnosis 		-15°C~70°C
2.	IDLE AIR BYPASS VALVE (ISC)		V	X	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prueba de fuga de aire (a baja y alta presión) 2. Ajuste de apertura 3. Confirmar si el funcionamiento es suave 4. Comprobación visual (con la unión) 5. Ajuste de la válvula 6. Caudal del ISC 7. Función MAP 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Baja presión : 49 kPa (0,5 kg/cm²) Alta presión: 343 kPa (3.5 kg/cm²) 2. Aperura a ralentí: $0.6V \pm 0.002V$ Apertura WOT: 3.77V 3. ¿Confirma si el funcionamiento es suave? 4. ¿Confirma si visualmente aparece alguna rotura (con la unión)? 5. Siga el listado de comprobación final KTW. 5. Siga el listado de comprobación final KTW. 7.13.332 kPa ABS (1V) ~119.990 kPa ABS (4.2V) 		-15°C~120°C
3.	MAP SENSOR		V	V				-15°C~60°C
4.	THROTTLE POSITION SENSOR (TPS)		V	V			Resistencia: 3500~6500 W Tensión: 0~105° (0.3~4.5V) 5K W±30%	-30°C~110°C

ESPECIFICACIONES PARA LA COMPROBACIÓN DE LOS COMPONENTES

Nº	Componente	Forma de inspección			Elemento	Especificaciones	Observaciones	Temperatura
		Dibujo	PDA	Polímetro				
5.	FUEL PUMP		V	V	1. Prueba de fugas 2. Comprobación visual (con la unión) 3. Resistencia del aislante 4. Prueba de fugas para el tubo de gasolina 5. Ruidos 6. Resistencia del nivel de combustible	1. Fugas=3.92 kPa (0.4 kg/cm ²) 2. No presenta óxido ni daños 3. > 1MW 4. Fugas=343 kPa (3.5 kg/cm ²) 5. ¿Ruidos? 6. Nivel de combustible Full (lleno) 7W ± 3 Empty (Vacío) 95W ±5	Bobinado de la bomba: aproximadamente 1.9 W	-15°C ~+60°C
6.	FUEL INJECTOR		V	V	1. Caudal 2. Valor de la resistencia	1. Siga la lista de comprobación final KTW 2. 9.945~13.5 W	11.7Ω±15%	-15°C ~+60°C
7.	WATER TEMPERATURE SENSOR (WTS)		V	V	1. Valor de la resistencia 2. Resistencia del aislante	-20°C : 18.8KΩ +40°C : 1.136KΩ +100°C : 0.1553KΩ	Normal 25°C : (Estimation) 2.076KΩ±10%	-30°C ~+120°C
8.	INDUCTIVE IGNITION COIL		V	V	1. Valor de la resistencia	Primario: 3.57 ~ 4.83 Ω Secundario: 10.42~14.49 KΩ	4.2±15% 12.6±15%	-15°C ~+60°C

ESPECIFICACIONES PARA LA COMPROBACIÓN DE LOS COMPONENTES

Nº	Componente	Forma de inspección			Elemento	Especificaciones	Observaciones	Temperatura
		Dibujo	PDA	Polímetro				
9.	OXYGEN SENSOR		V	V	1. Valor de la resistencia 2. Tensión de salida 3. Comprobación visual	1. Resistencia del calentador: 6.7~9.5 W 2. Tensión de salida del sensor A/F: <cuando 14.7, > 0.8V (mezcla rica) A/F: >cuando 14.7, <0.18V (mezcla pobre) 3. Confirme que no hay óxido ni daños 4. Confirme longitud del tubo protegido	Calentador: 6.7~9.5 W Medir después de que el motor se haya calentado	5 -40°C ~+90°C (Electrodo central)
10.	CRANK POSITION SENSOR (CPS)		V	V	1. Valor de la resistencia	Resistencia 100~130Ω	115Ω±15Ω	-15°C~130°C
11.	AIR INJECTION SOLENOID VALVE		V	V	No instalado			
12.	TILT SWITCH		V	V	1. Tensión de salida con el vehículo normal 2. Tensión de salida con el vehículo caído	1. Normal = 0.4V~1.4V 2. Caído = 3.7V~4.4V		-20°C ~+80°C



KYMCO Diagnostic Report

SUPER DINK 300i

SF :
Production
Date :

Customer :
Service
Date :

Eng. No:
Mileage :

Reason of repair: maintenance breakdown

Item		Date	Reference	Memo
ECU Version	ECU No		---	
	Hardware Ver		---	
	Software Ver		001	
	Calibration Ver		01	
	Model Name		KYMCO-LEA7	
DTC	Active			
	Occurred			
	History			
(Cool Engine) EngineStop	DTC Number			
	Throttle Position(%)		< 1.00%	Full Throttle: >94%
	Throttle Position Voltage (V)		0.50±0.1 V	Full Throttle Voltage: >3.78V
	Engine Temp.(°C)		environ.temp ± 1.6 °C	
	Atom. Pressure(Kpa)		101.3 ± 3 kPa	
	Battery Voltage(V)		>12 V	
	O2 Sensor Voltage(V)		5±0.1 V	
	Roll Sensor State		0 ~ 1.44V(stand)	
	Spark plug Type		CR7E	
	CO Set		0	Original Setting: 0

(Hot Engine) Before Repair	Engine speed (rpm)		1600 ± 100 rpm	Following data Engine Temp. > 80°C
	Intake Pressure(Kpa)		34.0~41.0 kpa	
	Engine Temp.(°C)		°C	
	Fuel Inject Interval(ms)		1.60~2.50ms	
	Ignition Timing (°)		12 ~ 14 BTDC	
	Battery Voltage(V)		>12 V	
	O2 Sensor Voltage(V)		0.05~0.90 V	
	Engine speed target (rpm)		1600 rpm	
	ISC Step (step)		90± 10	
	IDLE CO(%)		0.3~1.5%	
(Hot Engine) After Repair	Engine speed (rpm)		1600 ± 100 rpm	Following data Engine Temp. > 80°C
	Intake Pressure(Kpa)		34.0~41.0 kpa	
	Engine Temp.(°C)		°C	
	Fuel Inject Interval(ms)		1.60~2.50ms	
	Ignition Timing (°)		12 ~ 14 BTDC	
	Battery Voltage(V)		>12 V	
	O2 Sensor Voltage(V)		0.05~0.90 V	
	Engine speed target (rpm)		1600 rpm	
	ISC Step (step)		90± 10	
	IDLE CO(%)		0.3~1.5%	
Repair description		Repair Process		

Report ID=

Report Version : FEB/20/2009

Incidencias

Problema: El motor no arranca.

Inspeccionar:

1. Comprobar si la batería tiene suficiente carga. (>12 Volt)
2. Comprobar que el relé de arranque y la bomba de gasolina actúan cuando accionamos el contacto, transcurridos 5~10 segundos dejará de funcionar.
3. Comprobar si ha generado algún código de error durante la puesta en marcha.
4. Comprobar si el cuerpo del acelerador ha sido ajustado.
5. Comprobar que se han realizado las revisiones periódicas.
6. Comprobar si la bujía es la recomendada por la marca.

Incidencias

Problema: Sistema de inyección no funciona correctamente.

Inspeccionar:

1. Comprobar si el sensor de O₂ se encuentra en el rango standard especificado.
2. Comprobar que el sensor O₂ tiene el siguiente rango de voltaje 0.05v ~ 0.9v.
3. Comprobar que la inyección actúa en un intervalo de 1.6 ~ 2.5 ms.
4. Comprobar la presión de salida de la bomba de gasolina, tiene que ser 3.0 bar.