

SUZUKI

UH 125/150

MANUAL DE SERVICIO



PREÁMBULO

Este manual contiene una descripción introductoria de la SUZUKI UH125/150 y de los procedimientos para su inspección/mantenimiento y desmontaje de sus componentes principales.

La información que se considera de dominio público no está incluida.

Lea la sección de INFORMACIÓN GENERAL para familiarizarse con la moto y su mantenimiento. Utilice esta sección y las demás como guía para llevar a cabo de forma correcta la inspección y el mantenimiento.

Este manual le ayudará a conocer mejor la moto de manera que pueda garantizar a sus clientes un servicio rápido y fiable.

* Este manual ha sido redactado de acuerdo con las últimas especificaciones en el momento de su publicación. Si desde entonces ha habido algún cambio, es posible que pueda existir alguna diferencia entre el contenido de este manual y la moto real.

* En este manual se hace uso de ilustraciones con el fin de ejemplificar los principios básicos de funcionamiento y los procedimientos de trabajo. Puede que no muestren en detalle la moto real.

* Este manual está destinado a personas que ya tengan suficiente conocimiento, así como habilidades y herramientas, incluyendo las herramientas especiales, para poner en servicio las motos SUZUKI. Si usted no dispone de los conocimientos y herramientas apropiadas, pida ayuda a su concesionario o servicio oficial SUZUKI.

▲ AVISO

Puede que mecánicos inexpertos o que no dispongan de las herramientas y equipo apropiados no sean capaces de llevar a cabo de forma correcta los servicios descritos en este manual. Una reparación incorrecta puede producir lesiones en el mecánico y hacer que la moto sea insegura para el motorista y el pasajero.

SUZUKI MOTOR CORPORATION

Servicio Postventa

ÍNDICE POR SECCIONES

INFORMACIÓN GENERAL

1

MANTENIMIENTO PERIÓDICO

2

MOTOR

3

**SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN
Y LUBRICACIÓN**

4

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

5

CHASIS

6

SISTEMA ELÉCTRICO

7

INFORMACIÓN DE SERVICIO

8

UH150K2 (MODELO'02)

9

UH125/150K3 (MODELO'03)

10

UH125/150K4 (MODELO'04)

11

UH125/150K5 (MODELO'05)

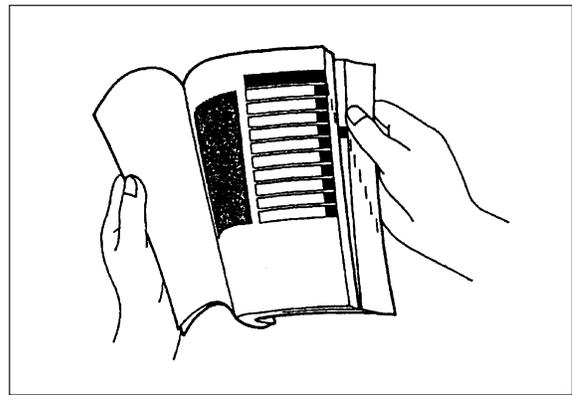
12

UH125/150K6 (MODELO'06)

13

COMO UTILIZAR ESTE MANUAL PARA ENCONTRAR LO QUE ESTÁ BUSCANDO:

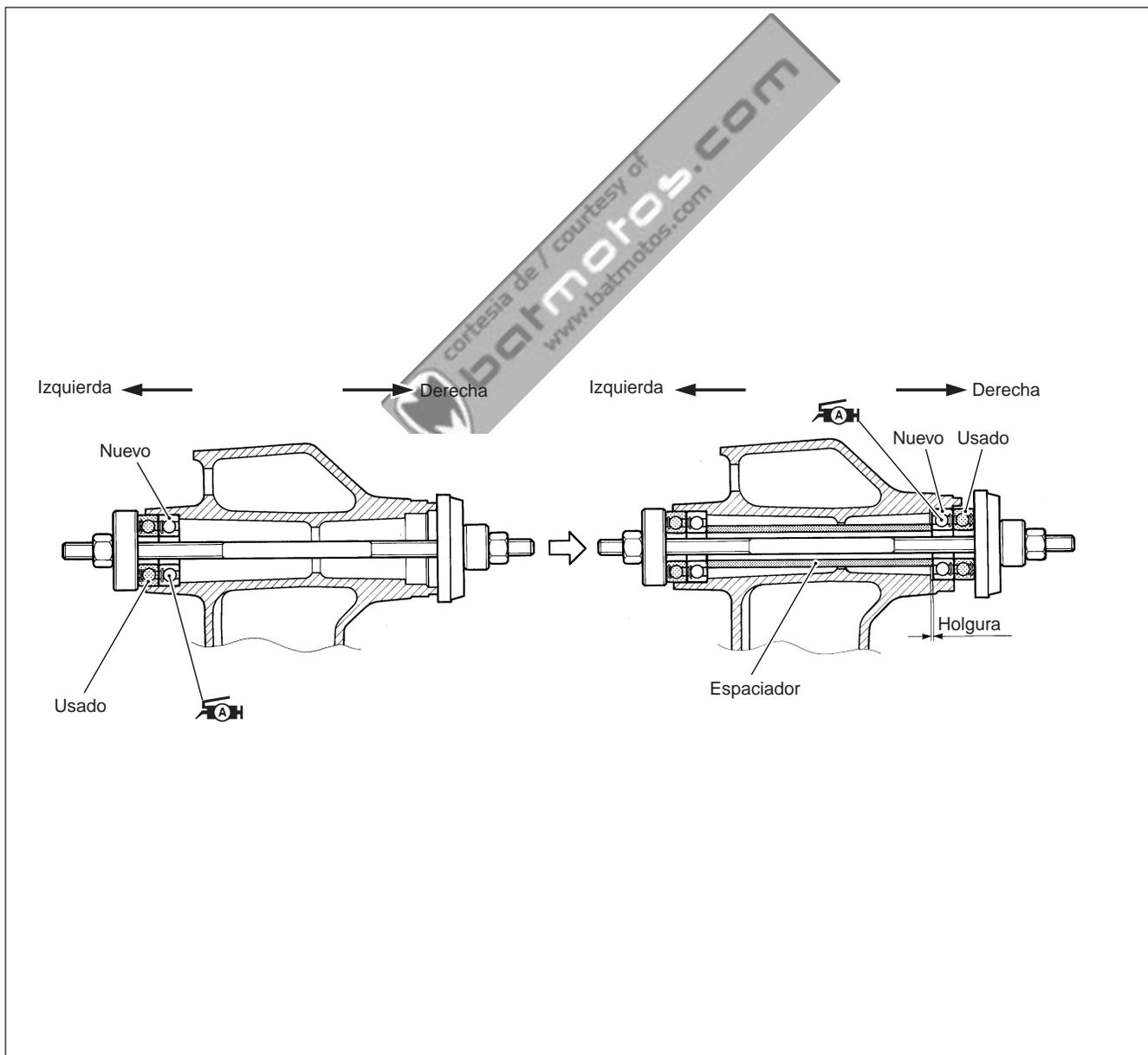
1. El texto de este manual está dividido en secciones.
2. Los títulos de cada sección aparecen en el INDICE POR SECCIONES.
3. Si utiliza el manual de la forma que se muestra en la figura de la derecha, le será fácil encontrar la primera página de cada sección.
4. Los contenidos aparecen en la primera página de cada sección para ayudarle a encontrar el elemento y la página que necesita.



COMPONENTES Y TAREAS QUE HAN DE REALIZARSE

Debajo del nombre de cada sistema o unidad se muestra su vista explosionada. También se facilitan las instrucciones de trabajo y demás información de servicio, tales como los pares de apriete, puntos de engrase y de fijación.

Ejemplo: Rueda delantera



SÍMBOLOS

En la tabla que aparece a continuación, se muestra una lista con los símbolos que indican las instrucciones y demás información necesaria para el mantenimiento. También se incluye el significado de cada símbolo.

SÍMBOLOS	DEFINICIÓN	SÍMBOLOS	DEFINICIÓN
	Se requiere control del par de apriete. Los datos adjuntos indican el par de apriete especificado.		Aplique o use líquido de frenos.
	Aplique aceite. Utilice aceite de motor a no ser que se especifique de otro modo.		Mida el voltaje.
	Aplique solución de aceite de molibdeno (mezcla de aceite de motor y SUZUKI MOLY PASTE en proporción 1:1)		Mida la resistencia.
	Aplique SUZUKI SUPER GREASE "A". 99000-25010		Mida la intensidad de corriente.
	Aplique GRASA SILICÓNICA SUZUKI. 99000-25100		Mida en modo de prueba de diodos.
	Aplique SUZUKI MOLY PASTE. 99000-25140		Mida en modo de prueba de continuidad.
	Aplique THERMO-GREASE. 99000-59029		Use la herramienta especial.
	Aplique FIJADOR SUZUKI BOND "1215". 99000-31110		Use líquido refrigerante. 99000-99032-11X
	Aplique FIJADOR DE ROSCAS SUPER "1303". 99000-32030		Use aceite de horquilla. 99000-99044-10G
	Aplique FIJADOR DE ROSCAS "1322". 99000-32110		Indicación de datos de mantenimiento
	Aplique FIJADOR DE ROSCAS SUPER "1360". 99000-32130		

INFORMACIÓN GENERAL

1

CONTENIDO

AVISO/PRECAUCIÓN/NOTA	1- 2
PRECAUCIONES GENERALES	1- 2
SUZUKI UH125K2 (MODELO'02)	1- 4
LOCALIZACIÓN DEL NÚMERO DE SERIE	1- 4
CONSEJOS PARA COMBUSTIBLE, ACEITE Y LÍQUIDO REFRIGERANTE	1- 4
COMBUSTIBLE	1- 4
ACEITE DE MOTOR	1- 5
LÍQUIDO DE FRENOS	1- 5
ACEITE DE HORQUILLA DELANTERA.....	1- 5
LÍQUIDO REFRIGERANTE DE MOTOR.....	1- 5
AGUA PARA MEZCLAR.....	1- 5
ANTICONGELANTE/LÍQUIDO REFRIGERANTE	1- 5
VOLUMEN DE AGUA/LÍQUIDO REFRIGERANTE	1- 5
PROCEDIMIENTOS DE RODAJE.....	1- 6
ETIQUETAS INFORMATIVAS.....	1- 6
ESPECIFICACIONES.....	1- 7
CÓDIGOS DE PAÍS Y ÁREA	1- 8

1-2 INFORMACIÓN GENERAL

AVISO/PRECAUCIÓN/NOTA

Por favor, lea este manual y siga sus instrucciones atentamente. Para hacer hincapié en informaciones de especial relevancia, el símbolo y las palabras AVISO, PRECAUCION y NOTA tienen un significado especial. Preste la máxima atención a los mensajes que acompañan estas palabras.

⚠ AVISO

Indica un peligro que puede ocasionar la muerte o lesiones.

PRECAUCIÓN

Indica un peligro que puede ocasionar daños en la moto.

NOTA:

Facilita información especial para hacer el mantenimiento más fácil o aclarar las instrucciones.

Tenga en cuenta, sin embargo, que los avisos y precauciones contenidos en este manual en modo alguno pueden cubrir todos los posibles peligros relacionados con el mantenimiento o falta de mantenimiento de la moto. Además de los AVISOS y PRECAUCIONES citados, se debe poner en práctica el sentido común además de los principios básicos de seguridad en mecánica. Si no está seguro de cómo llevar a cabo una operación de mantenimiento concreta, pida consejo a un mecánico más experimentado.

PRECAUCIONES GENERALES

⚠ AVISO

- * **Es importante para la seguridad del mecánico y para la seguridad y fiabilidad de la moto que los procedimientos de reparación y mantenimiento sean los adecuados.**
- * **Cuando trabajan juntas dos o más personas, es necesario tener en cuenta la seguridad de cada persona.**
- * **En caso de tener que hacer funcionar el motor en lugares cerrados, asegúrese de que los gases de escape son evacuados al exterior.**
- * **Cuando trabaje con productos tóxicos o inflamables, compruebe que la zona de trabajo está bien ventilada y que sigue todas las instrucciones del fabricante de dicho material.**
- * **No utilice nunca gasolina como disolvente para limpiar.**
- * **Para evitar quemaduras, no toque el motor, el aceite del motor, el radiador ni el sistema de escape hasta que se hayan enfriado.**
- * **Después de trabajar con los sistemas de alimentación de combustible, aceite, refrigerante del motor, escape o frenos, compruebe que no hay fugas en ninguno de los conductos y juntas afectadas.**

PRECAUCIÓN

- * Si fuese necesario cambiar piezas, cámbielas por repuestos originales Suzuki o equivalentes.
- * Cuando retire piezas que vaya a utilizar de nuevo, ordénelas de tal forma que se puedan volver a montar en el orden correcto.
- * Asegúrese de usar las herramientas especiales cuando así se indique.
- * Compruebe que todas las piezas que hay que montar estén limpias. Engráselas cuando así se especifique.
- * Utilice el tipo de lubricante, sellador o adhesivo especificado.
- * Al retirar la batería, desconecte el cable negativo primero y después el cable positivo. Al volver a conectar la batería, conecte primero el cable positivo y después el negativo, volviendo a colocar la tapa del terminal sobre el terminal positivo.
- * Cuando se manipulen los sistemas eléctricos, si durante el procedimiento de mantenimiento no se requiere el uso de la alimentación de la batería, desconecte el cable negativo de la misma.
- * Cuando se apriete los tornillos y tuercas de la culata y el cárter, empiece primero por los de mayor tamaño. Apriete siempre los tornillos y tuercas desde el interior, diagonalmente, al par de apriete especificado.
- * Cuando quite retenes de aceite, juntas de estanqueidad, empaquetaduras, juntas tóricas, arandelas de fijación, tuercas autoblocantes, pasadores de retención, circlips y algunas otras piezas tal y como vienen especificadas, asegúrese de cambiarlas por nuevas. Además, antes de instalar estas piezas nuevas, asegúrese de quitar cualquier resto de material de las superficies de contacto.
- * No reutilice nunca un circlip. Cuando monte un circlip nuevo, tenga cuidado de no abrirlo más de lo necesario para introducirlo en el eje. Después de montar un circlip, compruebe siempre que queda perfectamente alojado en su ranura.
- * Utilice una llave dinamométrica para apretar uniones hasta el par especificado. Limpie las roscas de grasa o aceite, cuando estén manchadas.
- * Una vez realizado el montaje, compruebe el ajuste y el buen funcionamiento.

- * Para proteger el medio ambiente, no se deshaga del aceite del motor, líquido refrigerante ni de otros líquidos, baterías y neumáticos, de manera no autorizada.
- * Para proteger los recursos naturales de la Tierra, deshágase de manera adecuada de la moto y de las piezas usadas.

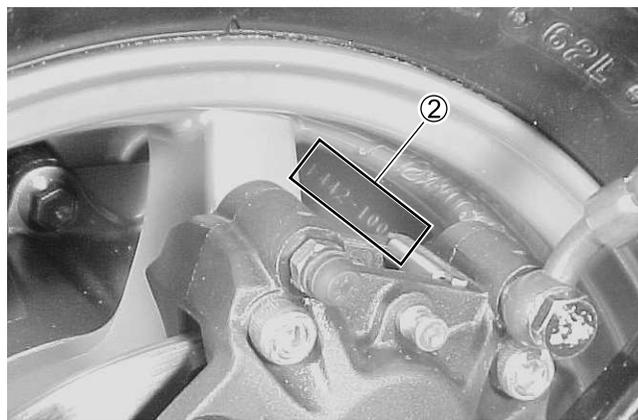
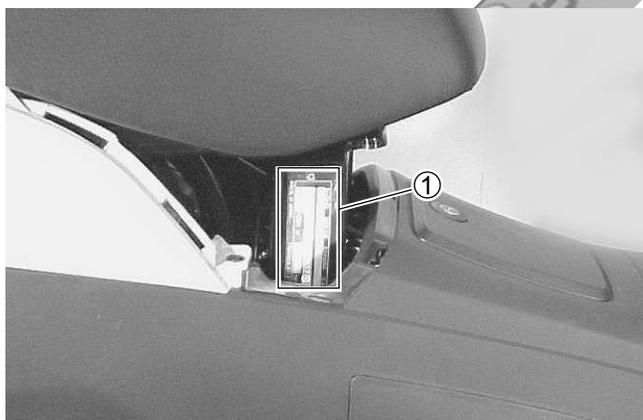
1-4 INFORMACIÓN GENERAL

SUZUKI UH125K2 (MODELO'02)

* La diferencia entre la fotografía y la moto real depende de los mercados.

LOCALIZACIÓN DEL NÚMERO DE SERIE

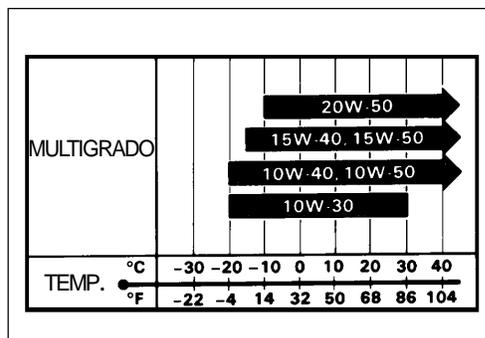
El número de serie del bastidor o V.I.N. (Número de Identificación de Vehículo) ① está grabado en el lado derecho del tubo del bastidor. El número de serie del motor ② está situado en el lado derecho del cárter. Estos números son especialmente necesarios para registrar la moto y pedir repuestos.

**COMBUSTIBLE, ACEITE Y LÍQUIDO REFRIGERANTE RECOMENDADOS**
COMBUSTIBLE

La gasolina debe ser de 91 octanos o más (Método Research). Se recomienda gasolina sin plomo.

ACEITE DE MOTOR

Utilice aceite para motor de 4 tiempos de primera calidad, con objeto de asegurar a su moto una vida útil más larga. Utilice solamente aceites de grado SF o SG, según la clasificación API. La viscosidad recomendada es SAE 10W/-40. Si no se pudiera disponer de SAE 10W/-40, elija un aceite alternativo según el gráfico de la derecha.



LIQUIDO DE FRENOS

Especificación y clasificación: DOT 4

⚠ AVISO

Como el sistema de frenos de esta moto viene de fábrica provisto de líquido de frenos a base de glicol, al reponer el sistema no utilice ni mezcle distintos tipos de líquidos de frenos, tales como líquidos de frenos a base de silicona o de petróleo, ya que pueden producirse averías serias.

No utilice líquido de frenos procedente de envases viejos, usados o ya abiertos.

Nunca reutilice líquido de frenos sobrante de una operación de mantenimiento anterior, que haya permanecido almacenado durante un largo período de tiempo.

ACEITE DE HORQUILLA DELANTERA

Use aceite de horquilla SAE 10.

REFRIGERANTE DEL MOTOR

Utilice un anticongelante/refrigerante de motor compatible con un radiador de aluminio, mezclado solamente con agua destilada.

AGUA PARA MEZCLAR

Utilice solamente agua destilada. Cualquier otro tipo de agua puede producir corrosión y atascar el radiador de aluminio.

ANTICONGELANTE/REFRIGERANTE DEL MOTOR

El refrigerante del motor actúa contra la corrosión y la herrumbre al tiempo que como anticongelante. Por consiguiente, el refrigerante del motor debe usarse en todas las épocas, aún cuando en su zona la temperatura atmosférica no alcance el punto de congelación.

Suzuki recomienda la utilización del anticongelante/refrigerante del motor SUZUKI COOLANT. Si no estuviera disponible, utilice uno equivalente que sea compatible con el radiador de aluminio.

VOLUMEN DE AGUA/REFRIGERANTE DEL MOTOR

Capacidad (total): 1 250 ml

Para información sobre la mezcla del refrigerante del motor, ver la sección de refrigeración, página 5-2.

PRECAUCIÓN

La proporción de anticongelante/refrigerante del motor debe limitarse al 60 %. Una mezcla superior reduciría su eficacia. Si la proporción de la mezcla anticongelante/refrigerante del motor estuviese por debajo del 50 %, se reduciría notablemente su eficacia frente a la herrumbre. Asegúrese de que la mezcla está por encima del 50 %, aún cuando la temperatura atmosférica no baje hasta el punto de congelación.

1-6 INFORMACIÓN GENERAL

PROCEDIMIENTOS DE RODAJE

Durante la fabricación se utilizan solamente los mejores materiales disponibles y todas las piezas mecanizadas tienen un acabado de alta calidad, pero aún así es necesario que las piezas móviles se acoplen entre sí mediante un rodaje antes de someter el motor a exigencias máximas. El rendimiento futuro del motor dependerá del cuidado y contención ejercidos durante los primeros momentos de funcionamiento. Las reglas generales son las siguientes:

- Aténgase a los siguientes procedimientos de rodaje:

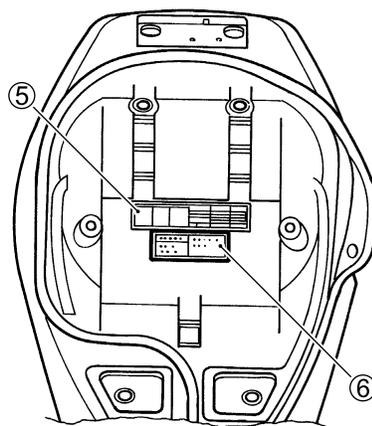
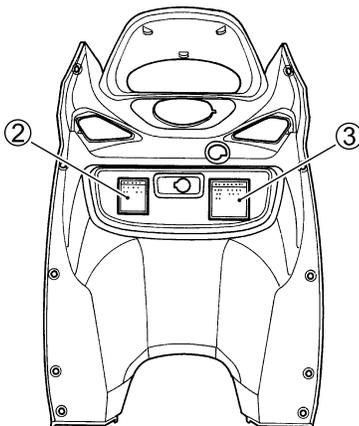
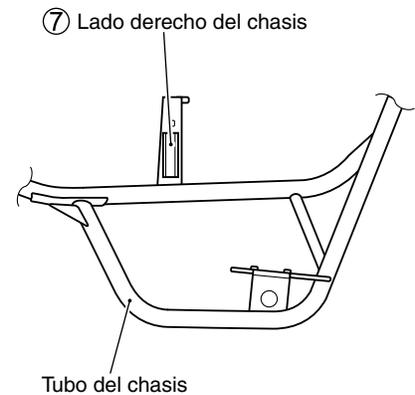
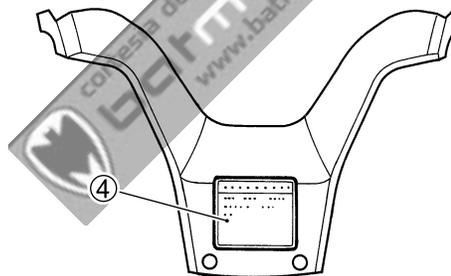
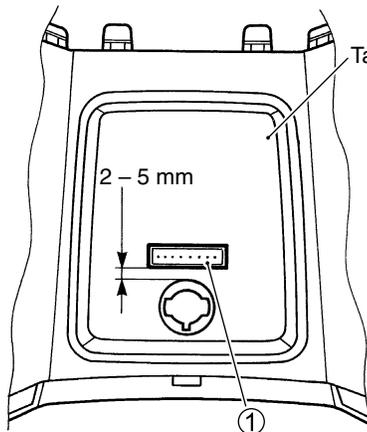
Inicio 800 km: Menos de 1/2 de recorrido de puño de gas

Hasta 1.600 km: Menos de 3/4 de recorrido de puño de gas

- Tras llegar a la lectura de 1 600 km en el cuentakilómetros puede hacer funcionar la moto a pleno gas.
- No mantenga el motor a velocidad constante durante mucho tiempo en el periodo de rodaje. Intente variar la posición del puño de gas.

ETIQUETAS INFORMATIVAS

①	Etiqueta precaución combustible (E-02)	⑤	Etiqueta de presión de neumático
②	Etiqueta de aviso acerca de la pantalla	⑥	Etiqueta de capacidad de carga
③	Etiqueta de arranque del motor	⑦	Placa de identificación
④	Etiqueta de aviso de seguridad		



ESPECIFICACIONES

DIMENSIONES Y PESO EN VACÍO

Longitud total -----	2 085 mm
Ancho total -----	720 mm
Altura total -----	1 325 mm
Batalla -----	1.450 mm
Altura libre al suelo -----	127 mm
Peso en vacío -----	139 kg

MOTOR

Tipo -----	Cuatro tiempos, refrigeración por agua, árbol de levas en culata
Número de cilindros -----	1
Diámetro -----	57.0 mm
Carrera -----	48.8 mm
Cilindrada -----	125 cm ³
Relación de compresión -----	11.6 : 1
Carburador -----	KEIHIN CVK24, sencillo
Filtro de aire -----	Elemento de espuma de poliuretano
Sistema de arranque -----	Eléctrico
Sistema de lubricación -----	Cárter húmedo

TRANSMISIÓN

Embrague -----	Zapata seca, automático, centrífugo
Relación de reducción -----	Transmisión variable (2.930 – 0.770)
Reducción final -----	9.965 (45/17 × 64/17)
Sistema de transmisión -----	Transmisión por correa trapezoidal

CHASIS

Suspensión delantera -----	Telescópica, resorte helicoidal, amortiguada por aceite
Suspensión trasera -----	Tipo basculante, muelle helicoidal, amortiguación aceite
Avance -----	26°40'
Lanzamiento -----	93 mm
Ángulo de dirección -----	40° (izquierda y derecha)
Radio de giro -----	2.2 m
Tamaño de neumático delantero -----	110/90-12 64L, sin cámara
Tamaño de neumático trasero -----	130/70-12 62L, sin cámara
Freno delantero -----	Freno de disco
Freno trasero -----	Freno de disco
Freno de estacionamiento -----	Tipo tambor
Recorrido horquilla delantera -----	100 mm
Recorrido rueda trasera -----	83 mm

1-8 INFORMACIÓN GENERAL**ELECTRICIDAD**

Tipo de encendido -----	Encendido electrónico (CDI)
Avance del encendido -----	10° A.P.M.S. a 1.600 rpm
Bujía -----	NGK CR8E o DENSO U24ESR-N
Batería -----	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Generador -----	Alternador trifásico
Fusible -----	20 A
Faro delantero -----	12 V 35/35 W (H 51) x 2
Luz de posición -----	12 V 5 W x 2
Intermitente -----	12 V 21 W x 4
Luz de freno/piloto trasero -----	12 V 21/5 W x 2
Luz de velocímetro -----	12 V 1.2 W
Testigo de luz larga -----	12 V 1.2 W
Testigo de intermitente -----	12 V 1.2W x 2
Testigo temperatura de refrigerante -----	12 V 1.2 W
Testigo nivel de combustible -----	12 V 1.2 W
Luz de cofre -----	12 V 5 W
Luz de placa de matrícula -----	12 V 5 W

CAPACIDADES

Depósito de combustible	10.0 L
Aceite del motor, cambio de aceite -----	1 200 ml
con cambio de filtro -----	1 300 ml
desmontaje -----	1 500 ml
Aceite de reducción final, cambio de aceite -----	120 ml
desmontaje -----	130 ml
Refrigerante -----	1 250 ml

CÓDIGOS DE PAÍS Y ÁREA

Los siguientes códigos representan a los países y zonas aplicables.

CÓDIGO	PAÍS o ZONA
E-02	Reino Unido
E-19	UE (incluida España)

MANTENIMIENTO PERIÓDICO

2

CONTENIDO

CALENDARIO DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO	2- 2
TABLA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO	2- 2
PUNTOS DE LUBRICACIÓN.....	2- 3
PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO Y PUESTA A PUNTO ..	2- 4
REGLAJE DE VÁLVULAS.....	2- 4
BUJÍA	2- 5
TUERCAS DEL TUBO DE ESCAPE Y TORNILLOS DEL SILENCIADOR ..	2- 6
FILTRO DEL AIRE	2- 6
CARBURADOR	2- 8
FILTRO DEL VENTILADOR	2- 9
SISTEMA DE REFRIGERACIÓN.....	2- 9
MANGUITO DE COMBUSTIBLE	2-11
ACEITE DE MOTOR Y FILTRO DE ACEITE	2-11
SISTEMA DE FRENOS.....	2-12
ACEITE DE REDUCCIÓN FINAL	2-16
CORREA DE TRANSMISIÓN	2-17
DIRECCIÓN.....	2-18
HORQUILLA DELANTERA.....	2-18
SUSPENSIÓN TRASERA.....	2-18
NEUMÁTICOS	2-19
TORNILLOS Y TUERCAS DEL CHASIS	2-20
COMPROBACIÓN DE LA PRESIÓN DE COMPRESIÓN	2-22
COMPROBACIÓN DE LA PRESIÓN DE ACEITE	2-23
REVISIÓN DE EMBRAGUE AUTOMÁTICO	2-24

2-2 MANTENIMIENTO PERIÓDICO**CALENDARIO DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO**

La tabla que se muestra a continuación enumera los intervalos recomendados para el servicio de mantenimiento necesario para que la motocicleta funcione al máximo rendimiento y con la mayor economía. Para su comodidad, el recorrido se expresa en kilómetros y tiempo.

NOTA:

En las motos que funcionan en condiciones extremas, el servicio de mantenimiento debe realizarse con mayor frecuencia.

TABLA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO

Elemento	Intervalo	1 000	4 000	8 000
	km. meses			
Reglaje de válvulas		I	I	I
Bujía		—	I	C
Tornillos de tubo de escape y del silenciador		A	A	A
Filtro de aire		Limpiar cada 3.000 km		
Rpm en ralentí (Carburador)		I	I	I
Juego cable de acelerador (Carburador)		I	I	I
Filtro del ventilador de refrigeración		Limpiar cada 3.000 km		
Manguito del radiador (Sist. refrigeración)		I	—	I
Líquido refrigerante (Sist. refrigeración)		Cambiar cada cuatro años		
Manguito de combustible		Cambiar cada dos años		
Aceite del motor		—	I	I
Filtro de aceite del motor		Cambiar cada cuatro años		
Freno (Sistema de frenos)		C	C	C
Filtro de aceite del motor		C	—	C
Freno (Sistema de frenos)		I	I	I
Manguito del freno (Sistema de frenos)		—	I	I
Líquido de frenos (Sistema de frenos)		Cambiar cada cuatro años		
Aceite de la reducción final		—	I	I
Correa de transmisión		Cambiar cada dos años		
Dirección		—	—	I
Horquilla delantera		I	—	I
Suspensión trasera		—	—	I
Neumático		—	I	I
Tornillos y tuercas del chasis		—	I	I
Tornillos y tuercas del chasis		A	A	A

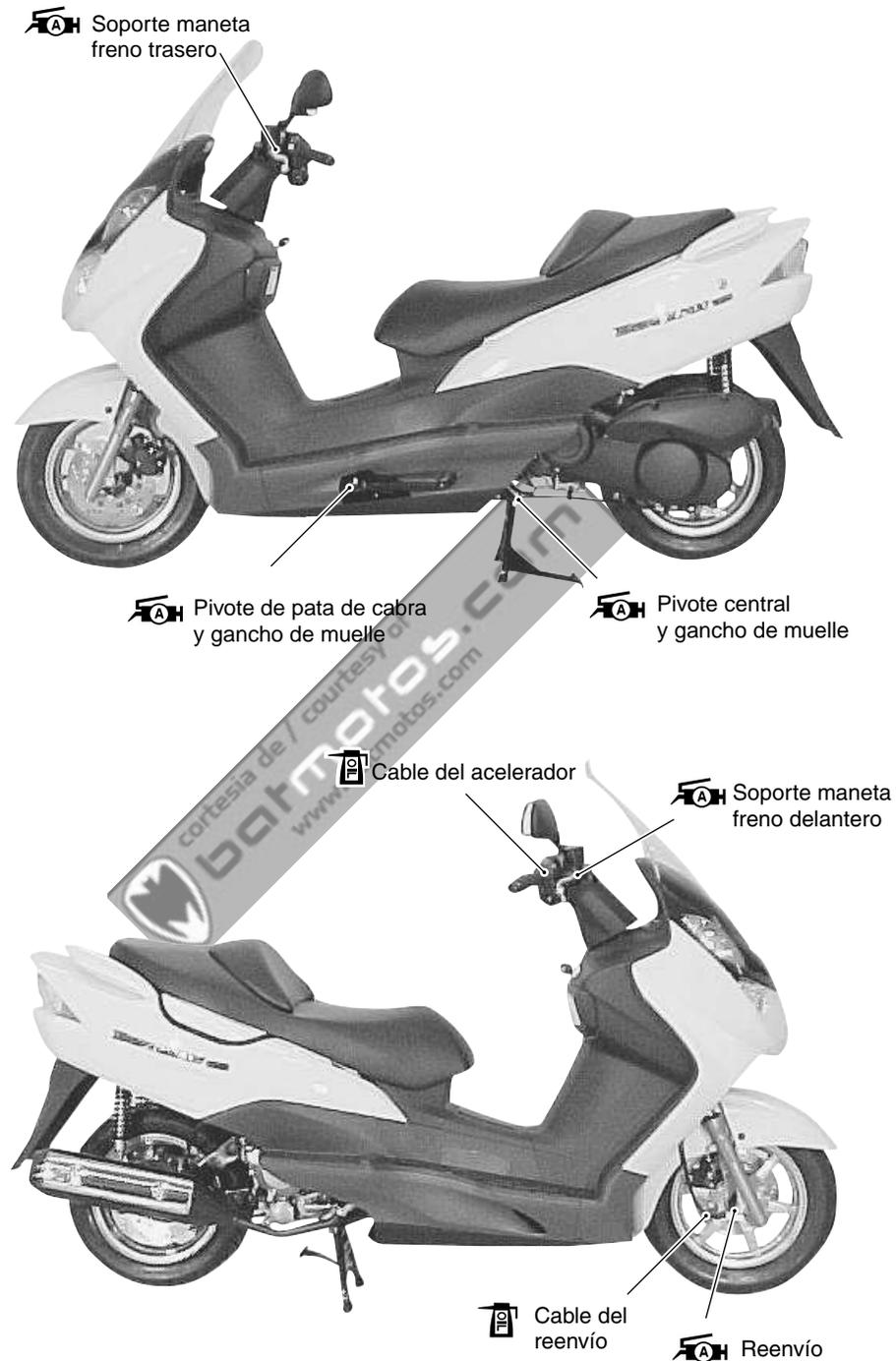
I=Inspeccionar y ajustar, limpiar, lubricar o cambiar, según proceda

L=Limpiar C=Cambiar A=Apretar

PUNTOS DE LUBRICACION

Es importante llevar a cabo una lubricación correcta para el buen funcionamiento de cada componente de la moto y para alargar su vida útil.

Los puntos más importantes de lubricado se muestran a continuación.



NOTA:

- * Antes de lubricar cada una de las piezas, limpie las zonas oxidadas y quite toda la grasa, aceite, o suciedad.
- * Lubrique las partes expuestas que se oxidan con un spray antióxido, siempre que la moto haya estado funcionando en condiciones de humedad o bajo la lluvia.

2-4 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

PROCEDIMIENTO DE MANTENIMIENTO Y PUESTA A PUNTO

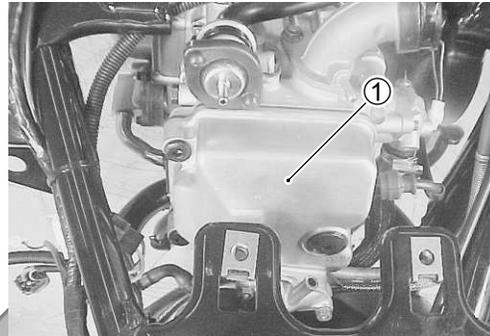
En esta sección se describen los procedimientos de mantenimiento para cada uno de los elementos sujetos a mantenimiento periódico.

REGLAJE DE VÁLVULAS

Revisar inicialmente a los 1 000 km (3 meses) y cada 4 000 km (20 meses) a partir de entonces.

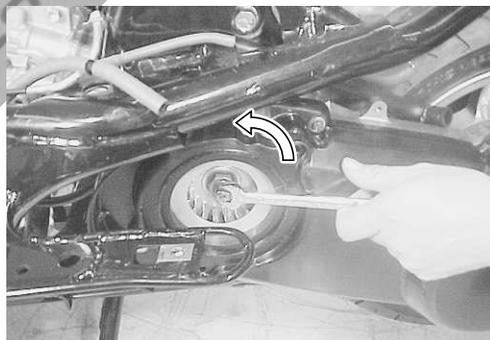
DESMONTAJE

- Extraiga el cofre. (👉 6-8)
- Retire el tapón de la mirilla de calado de la tapa del estátor del generador.
- Retire la tapa de balancines del cilindro ①. (👉 3-9)
- Retire la bujía.



REVISIÓN

La especificación de la holgura de válvulas es distinta para las válvulas de admisión y las de escape. La holgura de válvulas debe comprobarse y ajustarse, 1) en el momento de la revisión periódica, 2) cuando se repara el mecanismo de las válvulas y 3) cuando se quita el árbol de levas para su reparación.



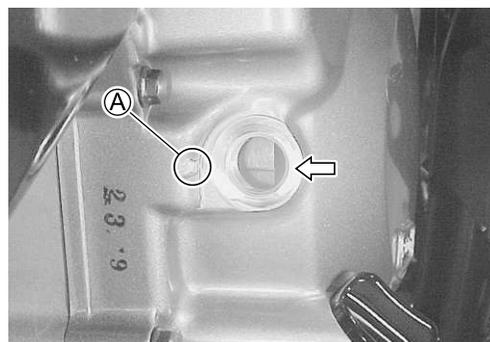
Holgura de válvulas (en frío):

AD.: 0.05 -0.10 mm

ESC.: 0.10 -0.15 mm

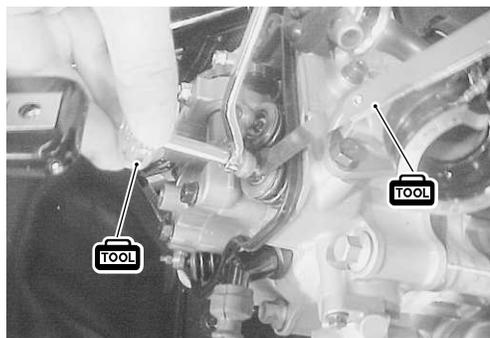
NOTA:

- * El reglaje de válvulas debe hacerse cuando el pistón está en el punto muerto superior (PMS) de la carrera de compresión.
- * El juego especificado es para estado en FRÍO.
- * Para girar el cigüeñal con objeto de comprobar el reglaje, en el sentido normal de funcionamiento, hay que quitar la bujía.
- Gire el cigüeñal hasta que la línea de PMS ("TDC") en el rotor coincida con la línea de referencia (A) en la tapa del estátor del generador.
- Introduzca una galga de espesores entre la cola de la válvula y el tornillo de ajuste de balancín.
Si la holgura está fuera de la especificación, ajuste hasta que esté dentro de ella.



🔧 09900-20803: Galga de espesores

09917-14910: Destornillador de reglaje de válvulas



BUJÍA

Revise a los 4 000 km (20 meses) y cambie cada 8.000 km (40 meses) desde entonces.

DESMONTAJE

- Quite la tapa delantera del chasis. (👉 6-7)
- Desconecte la pipa de la bujía.
- Retire la bujía.

TOOL 09930-10121: Juego de llaves de tubo para bujías
09930-14530: Articulación universal

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

DEPÓSITOS DE CARBONILLA

Revise si hay depósitos de carbonilla en la bujía.

Si los hubiera, quítelos con una máquina limpiadora de bujías o utilizando con cuidado una herramienta puntiaguda.

SEPARACIÓN DE LOS ELECTRODOS

Mida la separación de los electrodos con una galga de espesores. Si no responde a las especificaciones, ajústelo la separación al siguiente valor.

Normal

Separación de electrodos: 0.7 - 0.8 mm

TOOL 09900-20803: Medidor de espesores

ESTADO DE LOS ELECTRODOS

Revise el estado de los electrodos. Si están muy gastados o quemados, cambie la bujía. Cambie también la bujía si tiene el aislante roto, la rosca está dañada, etc.

PRECAUCIÓN

Compruebe el tamaño y el alcance de la rosca cuando cambie la bujía. Si el alcance es pequeño, se formarán depósitos de carbonilla en la rosca del orificio de la bujía, lo que puede dañar el motor.

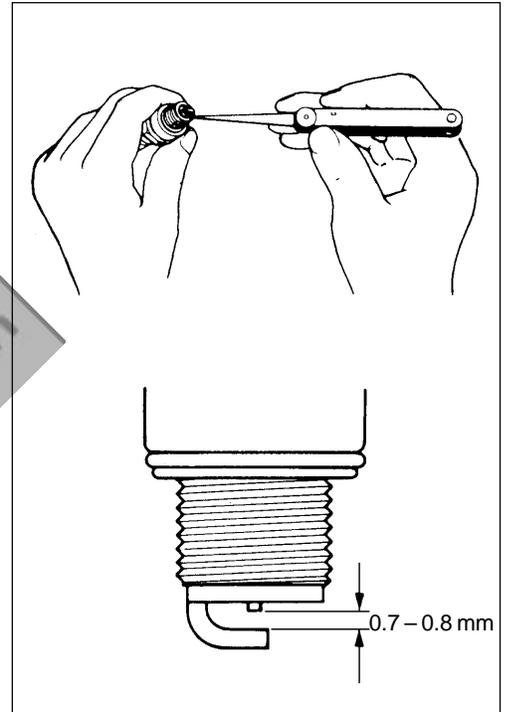
COLOCACIÓN

PRECAUCIÓN

Antes de usar una llave para bujías, enrosque la bujía en la culata a mano para evitar dañar la rosca de aluminio.

- Primero apriete las bujías a mano, y luego apriételas hasta el par especificado.

🔧 Bujía: 11 N·m (1.1 kgf·m)



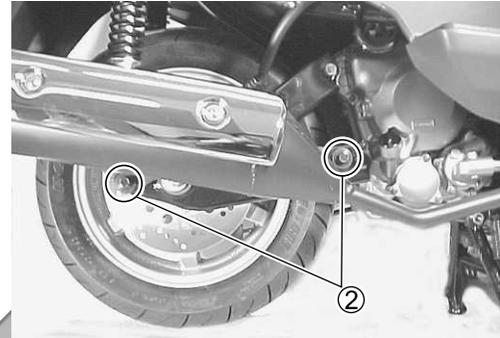
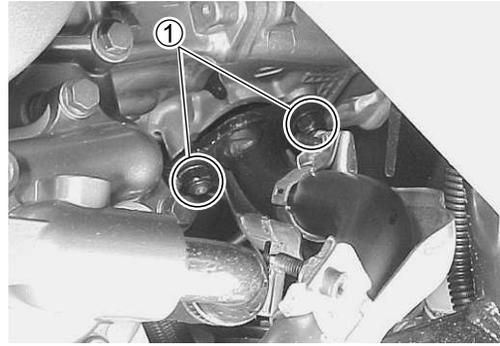
2-6 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

TUERCAS DE TUBO DE ESCAPE Y TORNILLOS DEL SILENCIADOR

Apriete inicialmente a los 1 000 km (3 meses) y cada 4 000 km (20 meses) desde entonces.

- Apriete las tuercas del tubo de escape ①, y los tornillos de montaje del silenciador ② al par especificado con una llave dinamométrica.

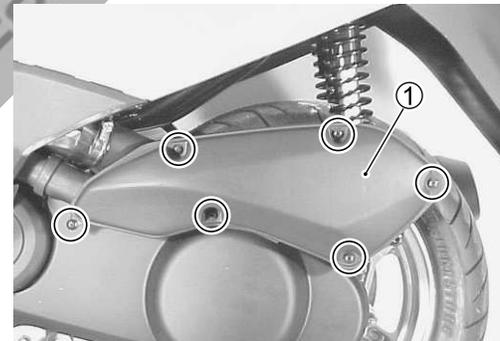
Tuerca de tubo de escape y tornillo de anclaje del silenciador: 23 N·m (2.3 kgf·m)

**FILTRO DE AIRE**

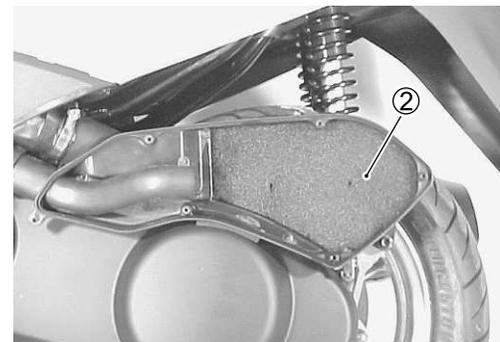
Limpiar cada 3 000 km.

DESMONTAJE

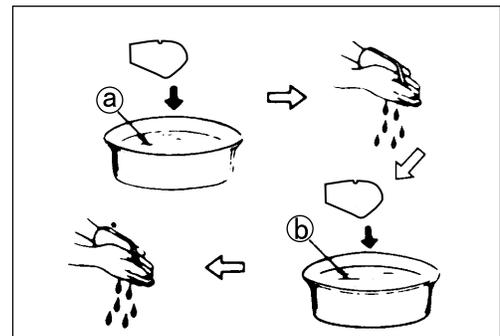
- Quite la cubierta de la caja del filtro de aire ①.



- Quite el elemento de espuma ②.

**LIMPIEZA**

- Llène una cubeta de tamaño apropiado con disolvente limpiador no inflamable. Introduzca la espuma del filtro en el disolvente y lávelo.
- Apriete suavemente la espuma para escurrirlo: no retuerza la espuma ya que puede rasgarse.
- Introduzca la espuma en aceite de motor y escurra el exceso de aceite. La espuma debe estar húmeda pero sin gotear.



Ⓐ Disolvente limpiador no inflamable
Ⓑ Aceite de motor SAE #30 o SAE 10W-40

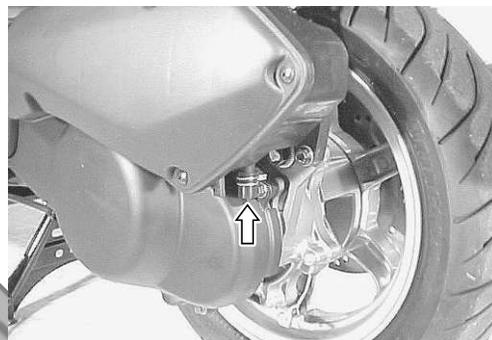
- Vuelva a colocar la espuma limpia o nueva en el orden inverso al de extracción.

PRECAUCIÓN

- Revise la espuma por si está rasgada. Cambie cualquier espuma rasgada.
- Si conduce en ambientes llenos de polvo, limpie la espuma del filtro del aire más a menudo. La manera más segura de acelerar el desgaste del motor es hacerlo funcionar sin el cartucho del filtro del aire o con la espuma rota. Asegúrese de que el filtro del aire está en buenas condiciones en todo momento. ¡La vida del motor depende en gran medida de este elemento!

NOTA:

A la hora de limpiar la espuma del filtro del aire, drene el agua que hay en la caja de ésta quitando el tapón de drenaje.



2-8 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

CARBURADOR

Revisar inicialmente a los 1 000 km (3 meses) y cada 4 000 km (20 meses) a partir de entonces.

RÉGIMEN DE RALENTÍ (Reglaje del ralentí)

NOTA:

Realice este ajuste cuando el motor esté caliente.

Conecte un tacómetro eléctrico.

- Abra el asiento.
- Quite el tapón de ajuste del ralentí ①.
- Arranque el motor y hágalo funcionar entre 1.500 y 1.700 r/min girando el tornillo de ralentí.

Régimen de ralentí:

1 600 ± 100 r/min

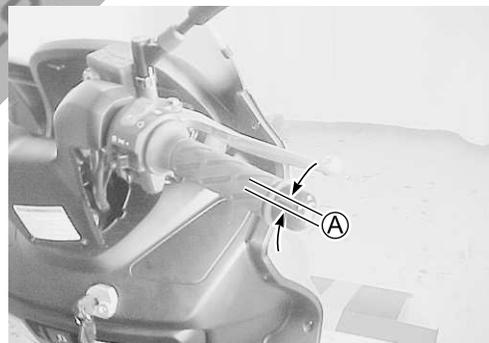
 09900-26006: Tacómetro

**JUEGO DEL CABLE DEL ACELERADOR**

Ajuste el juego del cable del acelerador ① por el siguiente procedimiento.

- Afloje la contratuerca ① del cable del acelerador.
- Gire el regulador ② hacia afuera o hacia adentro hasta que el juego del cable ③ sea de 2.0 – 4.0 mm en el puño del acelerador.
- Apriete la contratuerca ① mientras sujeta el regulador ②.

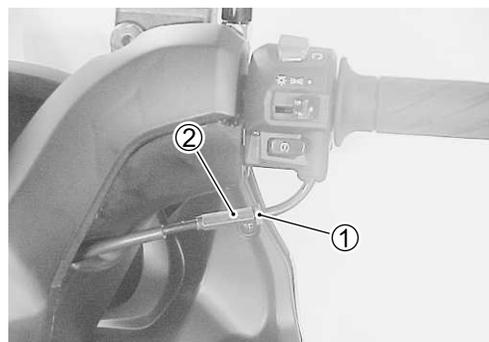
Juego del cable del acelerador ③: 2.0 – 4.0 mm

**⚠ AVISO**

Tras completar el reglaje, compruebe que el movimiento del manillar no eleva el régimen de ralentí y que el puño del acelerador vuelve suave y automáticamente.

NOTA:

Se puede realizar un ajuste más grosero con el regulador lateral del carburador.



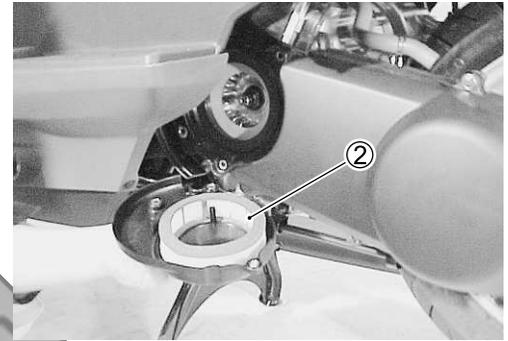
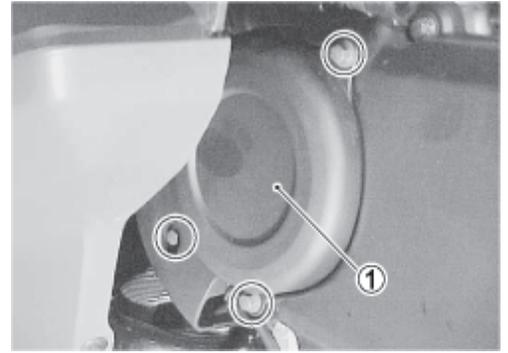
FILTRO DEL VENTILADOR

Limpie cada 3 000 km.

- Quite la tapa del ventilador ①.
- Quite el filtro del ventilador ②.
- Limpie el filtro del ventilador de la misma forma que la espuma del filtro de aire.
- Vuelva a colocar el filtro limpio o nuevo en orden inverso al de extracción.

PRECAUCIÓN

Después de limpiar el filtro no le aplique aceite.



SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

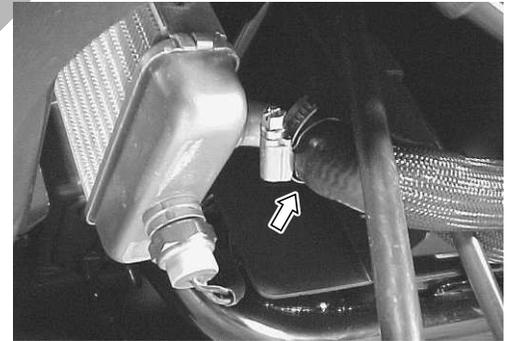
(MANGUITOS DEL RADIADOR)

Revisar inicialmente a los 1 000 km (3 meses) y cada 8 000 km (40 meses) a partir de entonces.

Cambie los manguitos del radiador cada 4 años.

(LÍQUIDO REFRIGERANTE)

Cambie el refrigerante cada 2 años.



MANGUITOS DEL RADIADOR

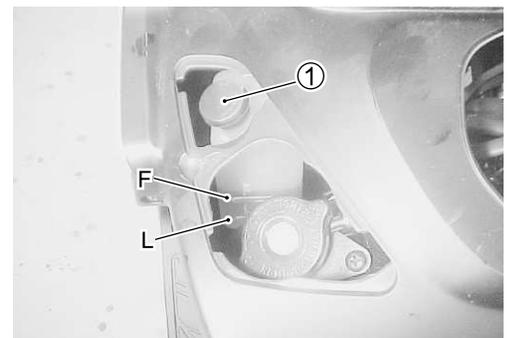
Revise los manguitos del radiador para ver si tienen grietas, daños o fugas de refrigerante.

Si se encuentra algún defecto, cambie los manguitos por unos nuevos.



REVISIÓN DEL NIVEL DE LÍQUIDO REFRIGERANTE

- Mantenga la moto en vertical.
- Revise el nivel de líquido refrigerante observando las líneas de "lleno" y "bajo".
 - ⓕ Línea de "lleno" Ⓛ Línea de "bajo"
- Si el nivel está por debajo de la línea de "bajo", quite el tapón de llenado ①, y añada líquido refrigerante hasta la línea de "lleno" del depósito de refrigerante.



2-10 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

CAMBIO DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE DEL MOTOR

- Quite la tapa de servicio.
- Quite la tapa del radiador.
- Vacíe el líquido desconectando el manguito de agua ①.

⚠ AVISO

* **No quite la tapa del radiador con el motor caliente, ya que puede sufrir lesiones por escapes de líquido caliente o de vapor.**

* **El refrigerante del motor resulta perjudicial si se ingiere o si entra en contacto con la piel o con los ojos. Si el refrigerante del motor entrase en contacto con la piel o con los ojos lave las partes afectadas con abundante agua. Si se ingiere, ¡provoque el vómito y llame al médico inmediatamente!**

- Lave el radiador con agua limpia, si fuera necesario.
- Eche el refrigerante de motor especificado hasta la boca del radiador.
- Purgue el aire del circuito de refrigeración del motor siguiendo el procedimiento que figura a continuación.

NOTA:

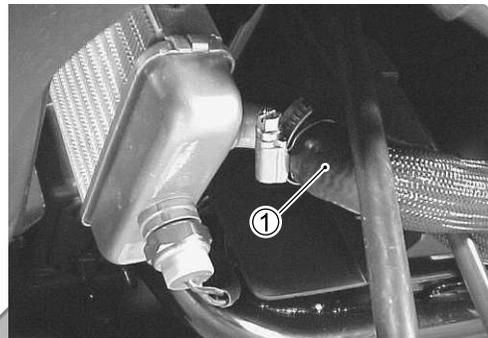
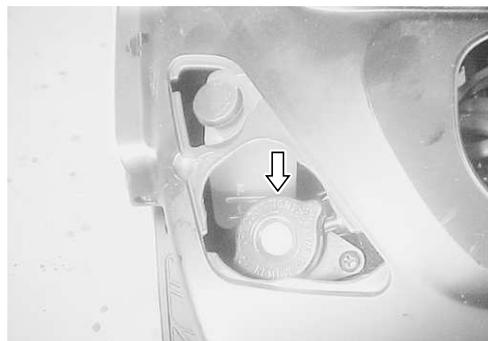
Para información sobre el líquido refrigerante, véase página 5-2

- Añada refrigerante del motor hasta la boca del radiador.
- Balancee suavemente la moto, a derecha e izquierda, para sacar el aire que haya quedado atrapado.
- Añada refrigerante del motor hasta la boca del radiador.
- Arranque el motor y saque todo el aire de la boca del radiador.
- Añada refrigerante del motor hasta la boca del radiador.
- Repita el procedimiento anterior hasta que no salga aire de la boca del radiador.
- Cierre la tapa del radiador firmemente.
- Después de calentar y enfriar el motor varias veces, añada refrigerante del motor hasta llegar al nivel "lleno" del depósito.

PRECAUCIÓN

Repita varias veces el procedimiento anterior y asegúrese de que el radiador está lleno de líquido refrigerante hasta el nivel "lleno" del depósito.

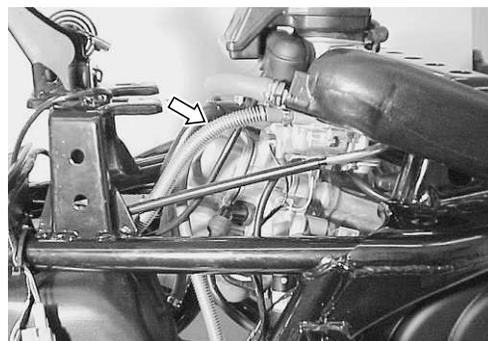
LLC Capacidad de refrigerante: 1 250 ml



MANGUITO DE COMBUSTIBLE

Revisar cada 4 000 km (20 meses).
Cambiar cada 4 años.

Revise los manguitos de combustible en busca de roturas y fugas. Si encuentra algún defecto, cambie los manguitos. (🔧 4-3)



ACEITE DE MOTOR Y FILTRO DE ACEITE

(ACEITE DE MOTOR)
Revise inicialmente a los 1 000 km (3 meses) y después cada 4 000 km (20 meses).

(FILTRO DE ACEITE)
Cambie la primera vez a los 1 000 km (3 meses) y cada 8 000 km (40 meses) desde entonces.

El aceite debe cambiarse con el motor caliente. El cambio del filtro de aceite con la periodicidad indicada anteriormente debe hacerse junto con el cambio de aceite del motor.

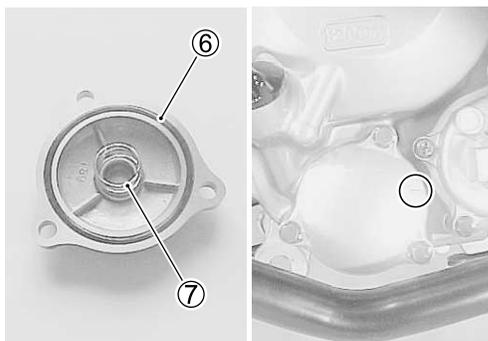
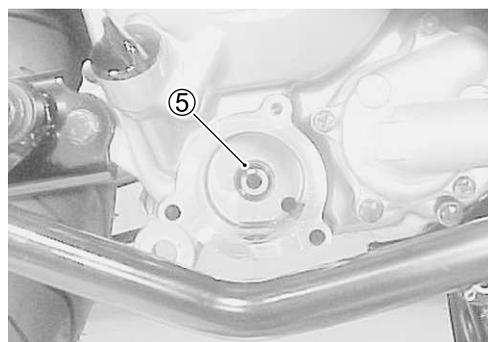
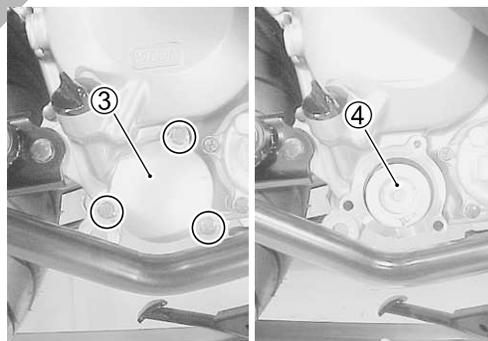
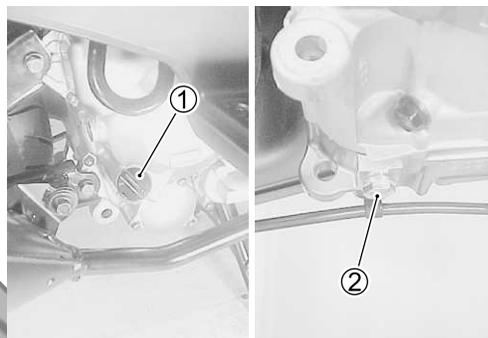
- Mantenga la moto en vertical.
- Coloque una bandeja para aceite debajo del motor y vacíe el aceite quitando la tapa de llenado ① y el tapón de drenaje ②.
- Quite el tapón del filtro de aceite ③.
- Quite el filtro de aceite ④.
- Coloque la junta tórica nueva ⑤ y el filtro de aceite nuevo.

- Coloque la junta tórica nueva ⑥ y el muelle ⑦ en el tapón del filtro de aceite.

NOTA:

* Antes de colocar el tapón del filtro de aceite aplique un poco de aceite de motor a la junta tórica nueva ⑥.

* La flecha marcada en el tapón del filtro de aceite debe ir hacia delante.



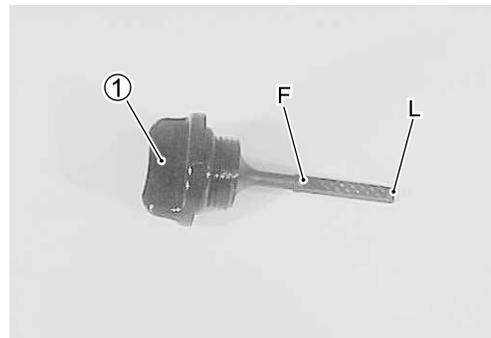
2-12 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

- Coloque la moto sobre la pata de cabra.
- Coloque el tapón de drenaje ② firmemente, y vierta aceite nuevo a través de la boca de llenado. El motor tiene capacidad para unos 1 300 ml de aceite. Use un aceite de clasificación API, SF o SG de viscosidad SAE 10W-40.

Tapón de drenaje: 23 N·m (2,3 kgf·m)

- Coloque la tapa de llenado ①.
- Coloque la moto sobre su caballete.
- Arranque el motor y hágalo funcionar al ralentí durante unos minutos.
- Apague el motor, espere un minuto y compruebe el nivel del aceite quitando el tapón de llenado ①. Si el nivel está por debajo de la marca "L", añada aceite hasta el nivel "F".

Si el nivel está por encima de la marca "F", quite aceite hasta llegar a "F".



CANTIDAD NECESARIA DE ACEITE DE MOTOR

Cambio de aceite : 1 200 ml

Cambio de filtro : 1 300 ml

Revisión del motor: : 1 500 ml



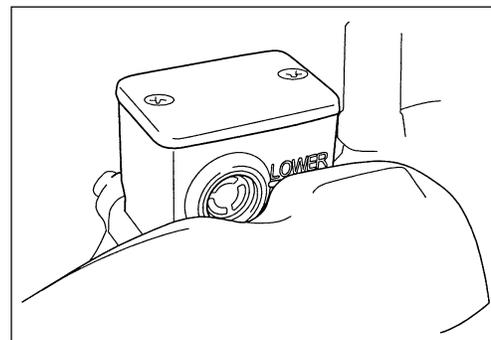
SISTEMA DE FRENOS

(FRENO)

Revise inicialmente a los 1 000 km (3 meses) y después cada 4 000 km (20 meses).

(LATIGUILLO DE FRENOS Y LIQUIDO DE FRENOS)

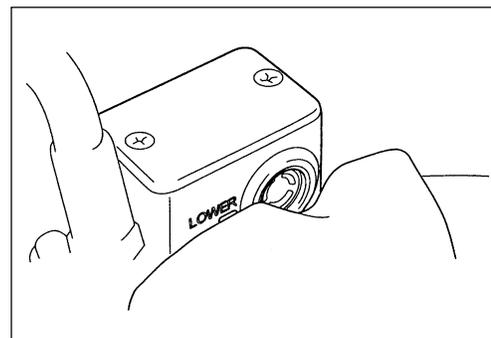
Revise cada 4 000 km (20 meses). Cambiar cada 4 años.
Cambie el líquido de frenos cada 2 años.



REVISION DEL NIVEL DEL LIQUIDO DE FRENOS

- Mantenga la moto en vertical y el manillar recto.
- Compruebe el nivel del líquido de frenos observando la línea límite inferior del depósito de líquido de frenos delantero.
- Si el nivel está por debajo de la línea límite inferior, rellene con líquido de frenos que cumpla la siguiente especificación.

 Especificación y clasificación: DOT 4



⚠ AVISO

El sistema de frenos de esta moto está lleno de un líquido de frenos a base de glicol. No lo mezcle con diferentes tipos de fluido como fluidos a base de silicona o petróleo. No utilice líquido de frenos procedente de envases viejos, usados o ya abiertos. No reutilice jamás líquido de frenos sobrante de la última operación de mantenimiento o que haya estado almacenado durante mucho tiempo.

⚠ AVISO

Las fugas de líquido de frenos hacen la conducción peligrosa y decoloran inmediatamente las partes pintadas. Antes de conducir, revise los manguitos de frenos y las uniones en busca de grietas y fugas

DESGASTE DE PASTILLA DE FRENO DELANTERO

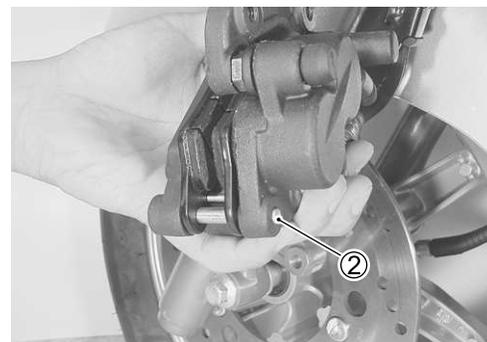
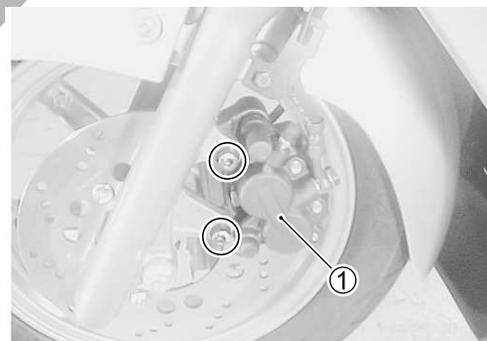
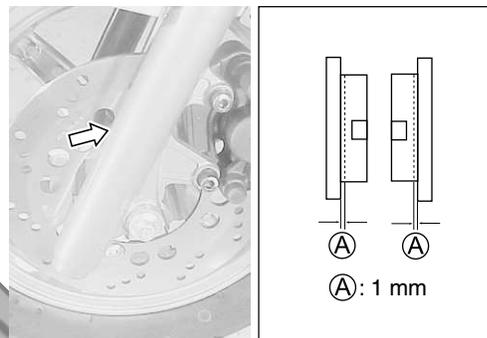
El alcance del desgaste de la pastilla de freno puede comprobarse observando el límite de desgaste **A** (1mm). Si éste excede la línea ranurada límite, cambie las pastillas.

PRECAUCIÓN

Cambie las pastillas de freno como conjunto. De otra manera el rendimiento del freno se vería afectado negativamente.

CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO DELANTERO

- Quite la pinza del freno ①.
- Retire las pastillas del freno quitando el pasador de la pastilla de freno ②.
- Para volver a armarlo, invierta el orden anterior.

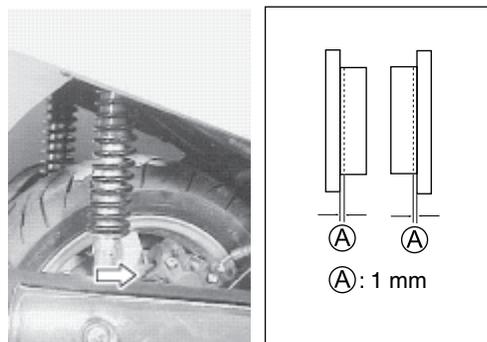
**DESGASTE DE PASTILLA DE FRENO TRASERO**

NOTA:

El cambio de las pastillas del freno trasero se lleva a cabo de la misma manera que con las del freno delantero.

PRECAUCIÓN

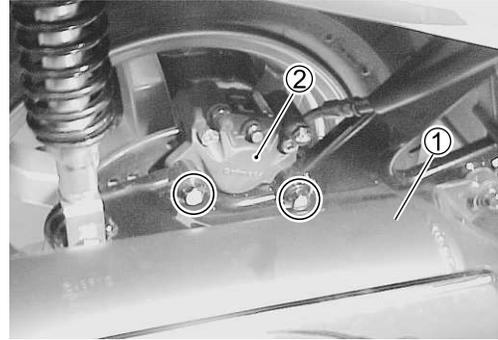
Cambie las pastillas de freno como conjunto. De otra manera el rendimiento del freno se vería afectado negativamente.



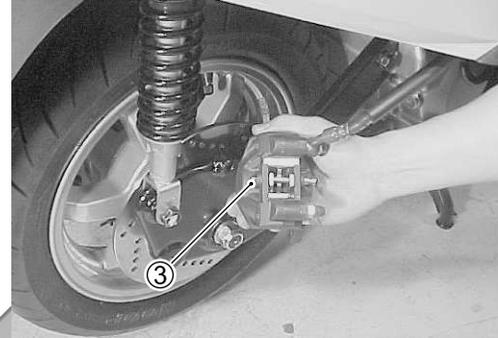
2-14 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO TRASERO

- Retire el silenciador ①. (🔧 3-5)
- Quite la pinza del freno ②.



- Retire las pastillas del freno quitando el pasador de la pastilla de freno ③.
- Para volver a armarlo, invierta el orden anterior.



CAMBIO DE LÍQUIDO DE FRENO DELANTERO

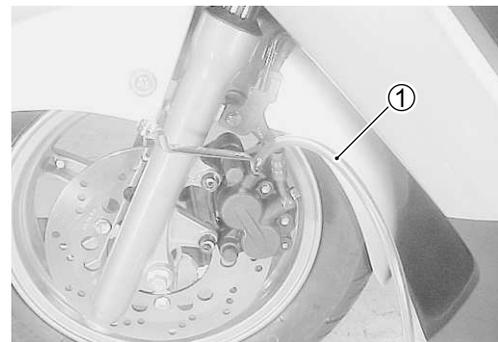
- Coloque la moto sobre una superficie llana y mantenga el manillar recto.
- Quite el tapón del depósito del bombín y el diafragma.
- Succione todo el líquido de frenos usado que pueda.
- Llene el depósito con líquido de frenos nuevo.

 **Especificación y clasificación: DOT 4**



- Conecte un manguito transparente ① a la válvula de purgado de aire e introduzca el otro extremo en un recipiente.
- Afloje la válvula de purgado de aire y bombee con la maneta de freno hasta que haya salido todo el líquido de frenos usado.
- Cierre la válvula de purgado de aire y desconecte el manguito transparente. Llene el depósito de líquido nuevo hasta el extremo superior de la ventana de inspección.

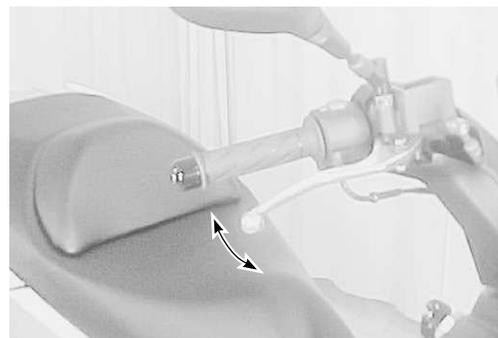
 **Válvula de purgado de aire: 7.5 N·m (0.75 kgf·m)**



SUSTITUCIÓN DEL LÍQUIDO DE FRENOS TRASERO

NOTA:

El cambio del líquido del freno trasero se lleva a cabo de la misma manera que con el del freno delantero.



PURGADO AIRE CIRCUITO DE LÍQUIDO DE FRENO DEL.

El aire que se queda en el circuito del líquido de frenos actúa como un colchón, absorbiendo gran parte de la presión creada por el bombín de frenos, mermando, por lo tanto, la eficacia del freno. La presencia de aire se detecta por la “esponjosidad” de la palanca del freno, además de por la falta de fuerza en la frenada. Teniendo en cuenta el peligro que ese aire representa para el conductor y la máquina, es esencial que, después de montar de nuevo el freno y de devolver el sistema de frenos a su condición normal, se purgue el aire del circuito de líquido de frenos de la siguiente forma:

- Llene el depósito del bombín con líquido de frenos hasta la línea “UPPER”. Coloque el tapón del depósito para evitar que entre suciedad.
- Acople un tubo transparente ① a la válvula de purgado de aire y coloque el extremo libre del tubo en un recipiente.
- Freno delantero: Purgue el aire con la válvula de purgado.
- Apriete y suelte la maneta de freno rápidamente varias veces seguidas y luego apriete la maneta completamente sin soltarla. Afloje la válvula de purgado de aire girándola un cuarto de vuelta, de manera que el líquido de frenos salga y caiga en el recipiente; esto quitará tensión a la maneta del freno y hará que toque el puño del manillar. A continuación, cierre la válvula, bombee, apriete la maneta y abra la válvula. Repita este proceso hasta que el líquido que sale hacia el recipiente no contenga burbujas de aire.

NOTA:

Durante el purgado, rellene con líquido según sea necesario. Asegúrese de que se ve siempre líquido en el depósito.

- Cierre la válvula de purgado, y desconecte el manguito transparente

Válvula de purgado de aire: 7.5 N.m (0.75 kgf.m)

Llene el depósito con líquido hasta la línea “UPPER”.

PRECAUCIÓN

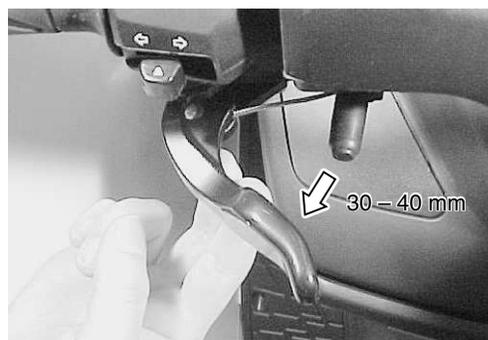
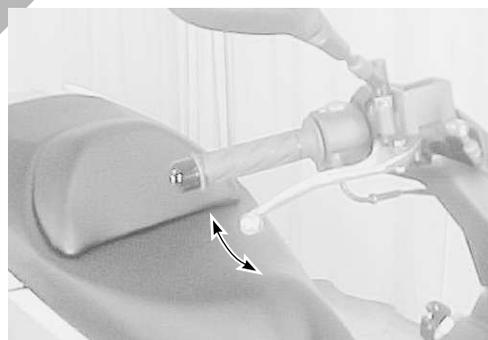
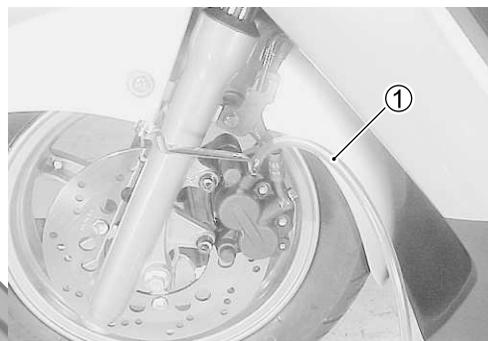
Manipule el líquido con cuidado: el fluido reacciona químicamente cuando entra en contacto con pintura, materiales de goma etc

Freno trasero: Purgue el aire con la válvula de purgado trasera.

 Freno delantero)

AJUSTE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO

- Apoye la moto en el caballete.
- Gire la palanca de freno de estacionamiento 30 – 40mm como se muestra y apriete la tuerca del cable del lado de la rueda trasera hasta que la palanca de leva del freno no haga juego.
- Coloque la moto sobre el suelo y gire la palanca de freno de estacionamiento completamente.
- Empuje la moto hacia delante y asegúrese de que el freno de estacionamiento funcione correctamente.



2-16 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

- Si se diese el caso de que el freno de estacionamiento no funcionara correctamente, repita el mismo proceso.

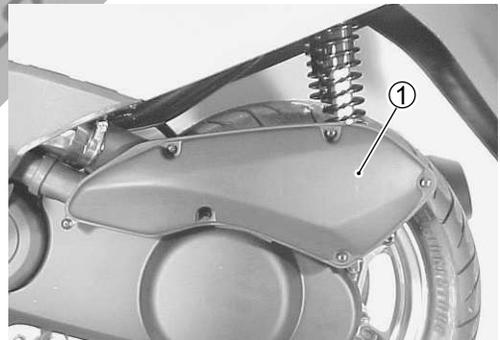


- Apoye la moto sobre el caballete.
- Libere por completo la palanca del freno de estacionamiento y compruebe que la zapata de freno no roza girando la rueda trasera.

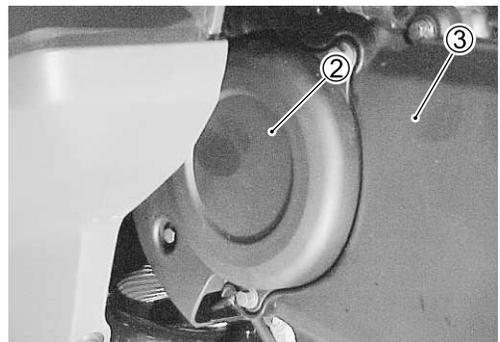
**ACEITE DE REDUCCIÓN FINAL**

Revisar cada 8 000 km (40 meses).

- Mantenga la moto en vertical.
- Quite la caja del filtro de aire ①. (👉 3-3)



- Quite la cubierta del ventilador ②. (👉 2-9)
- Quite la cubierta del embrague ③. (👉 3-15)
- Coloque una bandeja para aceite debajo de la tapa de la reducción final.
- Quite el tapón de nivel de aceite ④ y revise el nivel de aceite. Si el nivel está por debajo del orificio de nivel, añada aceite hasta que salga por el orificio.



Viscosidad y clasificación del aceite: SAE 10W/-40 con SF o SG

- Apriete el tapón de nivel de aceite ④ al par especificado.

🔧 Tapón de nivel de aceite: 12 N·m (1.2 kgf·m)

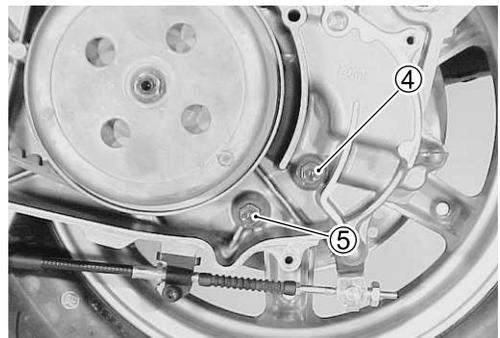
NOTA:

Si el aceite está embarrado o ha sido utilizado durante mucho tiempo, vacíe el aceite sacando el tapón de drenaje ⑤ y rellene con aceite nuevo por el orificio de nivel de aceite.

🔧 Tapón de drenaje: 12 N·m (1.2 kgf·m)

CANTIDAD DE ACEITE DE REDUCCIÓN FINAL NECESARIO

Cambio de aceite: 120 ml
Desmontaje completo : 130 ml



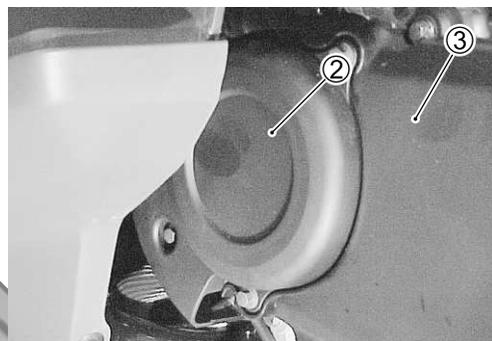
CORREA DE TRANSMISIÓN

Revisar cada 4 000 km (20 meses).

- Mantenga la moto en vertical.
- Quite la caja del filtro de aire ① (👉 3-3)



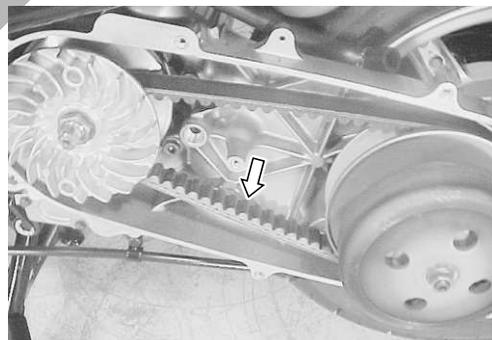
- Quite la cubierta del ventilador ②. (👉 2-9)
- Quite la cubierta del embrague ③. (👉 3-15)



Revise la superficie de contacto, por si presenta grietas u otros daños. Si se encontraran grietas u otros daños, cambie la correa por una nueva.

PRECAUCIÓN

Si la superficie estuviera engrasada, desengrase completamente la correa.



2-18 MANTENIMIENTO PERIÓDICO**DIRECCIÓN**

Revisar inicialmente a los 1 000 km (3 meses) y cada 8.000 km (40 meses) a partir de entonces.

La dirección ha de ajustarse correctamente para que el manillar gire suavemente y la conducción sea segura. Una dirección demasiado rígida impide el giro suave del manillar y una dirección demasiado suelta causa inestabilidad. Compruebe que no hay holgura en la horquilla delantera agarrando los tubos inferiores de la horquilla y sosteniendo la moto de forma que la rueda delantera no toque el suelo, con la rueda mirando hacia adelante, y tire hacia adelante. Si hay juego, reajuste el rodamiento de la dirección de la forma descrita en la página 6-32 de este manual.

**HORQUILLA DELANTERA**

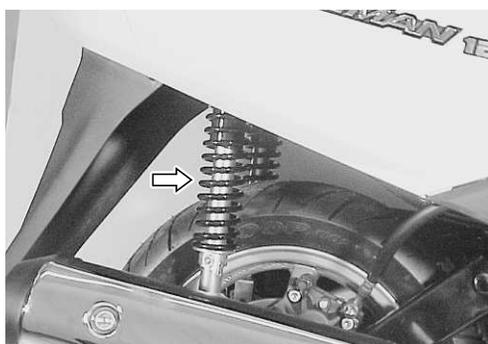
Revise cada 8 000 km (40 meses).

Revise la horquilla delantera en busca de fugas de aceite, arañazos o golpes en la superficie exterior de las barras interiores. Cambie las piezas defectuosas en caso necesario. (➡ 6-24 a -29.)

**SUSPENSIÓN TRASERA**

Revise cada 8 000 km (40 meses).

Inspeccione el amortiguador trasero por si existiese una fuga de aceite y las gomas de montaje incluidas las del motor por si estuviesen dañadas o desgastadas. Cambie las piezas defectuosas en caso necesario.



NEUMÁTICOS

Revisar cada 4 000 km (20 meses).

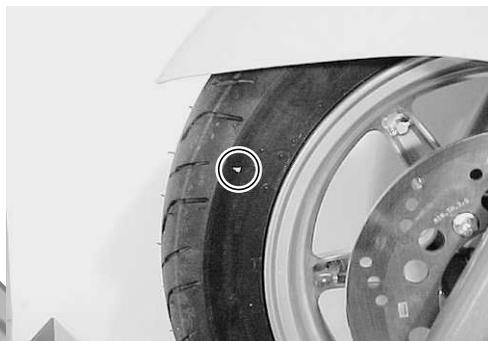
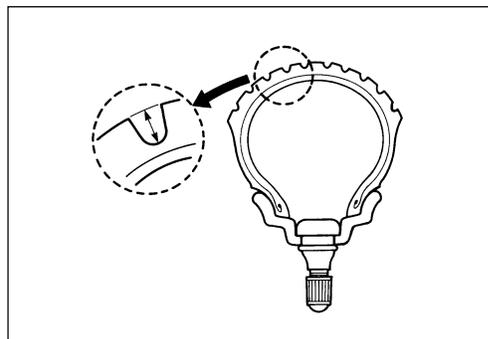
ESTADO DEL DIBUJO DEL NEUMÁTICO

La conducción de la moto con neumáticos excesivamente desgastados hará que disminuya la estabilidad de la marcha, propiciando una situación peligrosa. Es altamente recomendable cambiar un neumático cuando la profundidad de su dibujo alcance la siguiente especificación.

 **09900-20805: Medidor profundidad dibujo neumáticos**

Límite de funcionamiento

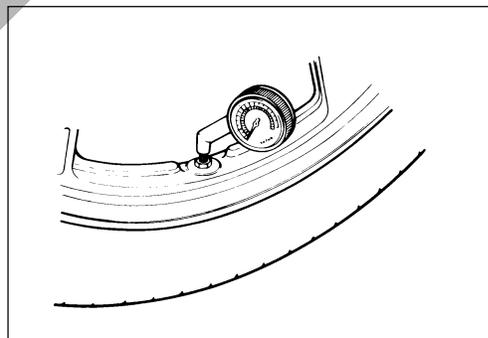
Profundidad de dibujo de neumático (DEL.) :1.6 mm
(TRAS.) :1.6 mm



PRESION DE NEUMÁTICOS

Si la presión de los neumáticos es demasiado alta o demasiado baja, la dirección se verá afectada negativamente y el desgaste del neumático aumentará. Por lo tanto, mantenga la presión adecuada en los neumáticos para un buen comportamiento en carretera y alargar la vida de sus neumáticos. La presión de inflado en frío es la siguiente.

INFLADO EN FRIO PRESION NEUMÁTICOS	SIN PASAJERO		CON PASAJERO	
	kPa	kgf/cm ²	kPa	kgf/cm ²
DELANTERO	200	2.00	200	2.00
TRASERO	225	2.25	280	2.80



PRECAUCIÓN

El neumático estándar para esta moto es de 110/90-12 64L para la parte delantera y 130/70-12 62L para la trasera. Utilizar neumáticos distintos de los especificados puede causar inestabilidad. Se recomienda encarecidamente usar neumáticos originales SUZUKI.

TIPO DE NEUMÁTICO

HOOP (delantero ... B03, trasero ... B02)

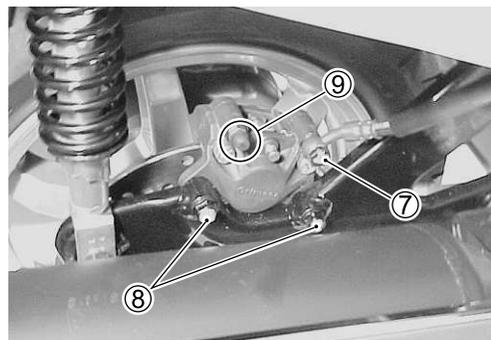
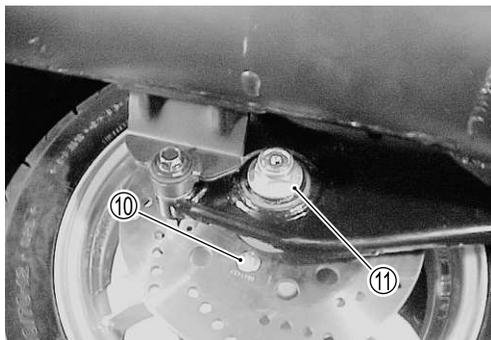
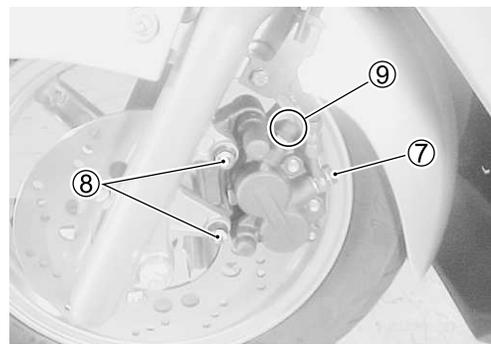
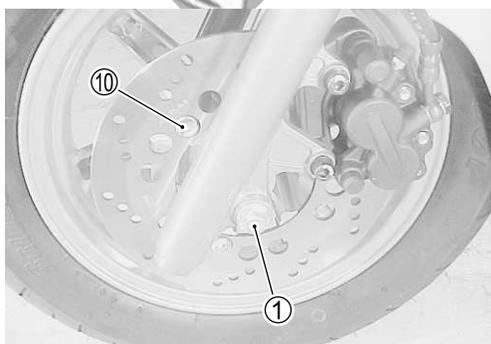
2-20 MANTENIMIENTO PERIÓDICO

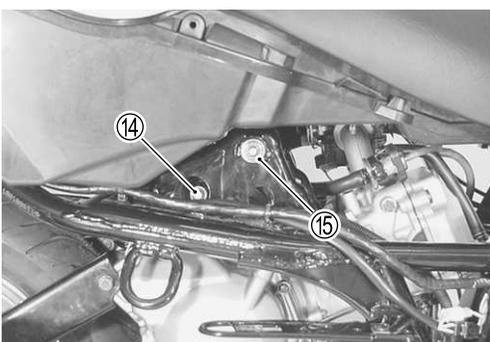
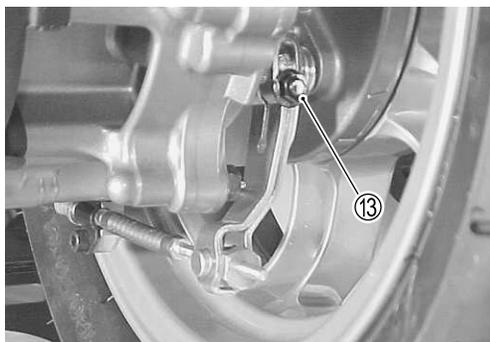
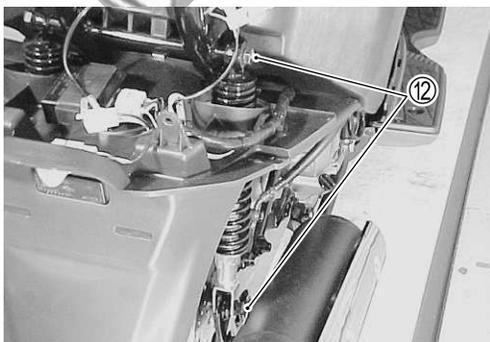
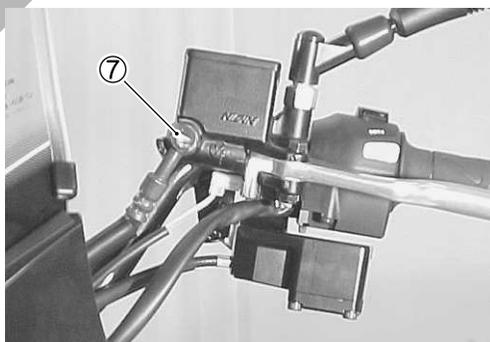
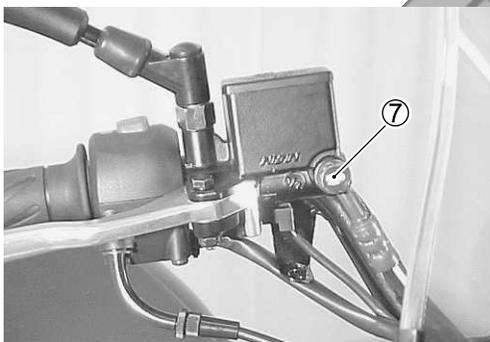
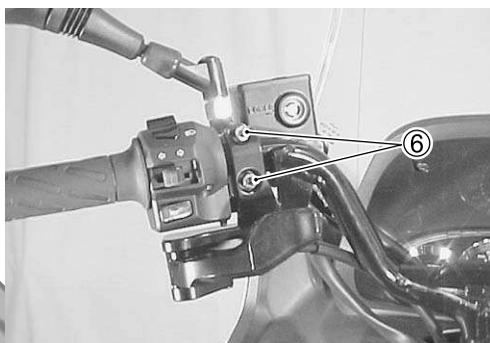
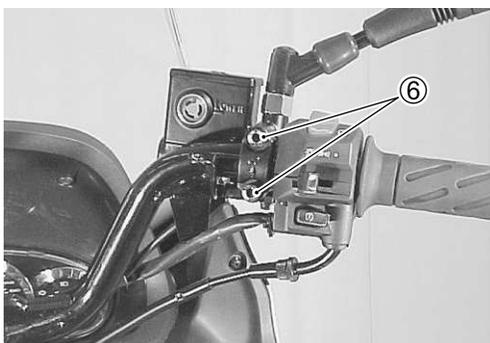
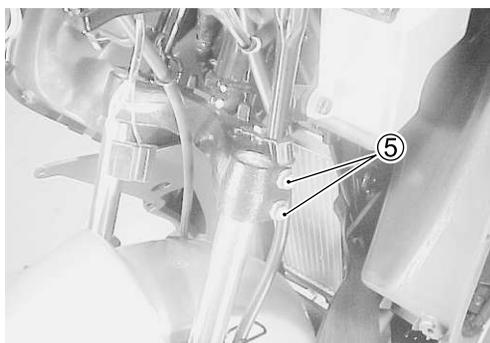
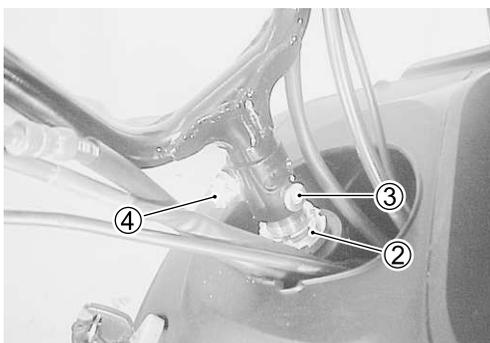
TORNILLOS Y TUERCAS DEL CHASIS

Apretar inicialmente a los 1 000 km (3 meses) y cada 4 000 km (20 meses) desde entonces.

Compruebe que todos los tornillos y tuercas del chasis están apretados a su par especificado. (Ver páginas 2-20 y 21 para la localización en la moto de los siguientes tornillos y tuercas)

Nº	Elemento	N-m	kgf-m
①	Eje delantero/tuerca	44	4.4
②	Tuerca de fijación de pipa de dirección	30	3.0
③	Tornillo de posicionamiento del manillar	25	2.5
④	Tuerca/tornillo anclaje del manillar	50	5.0
⑤	Tornillo de tija de la horquilla delantera	23	2.3
⑥	Tornillo de bombín de freno	10	1.0
⑦	Tornillo de unión de latiguillo de freno	23	2.3
⑧	Tornillo de anclaje de pinza de freno	25	2.5
⑨	Válvula de purgado de aire de frenos	7.5	0.75
⑩	Tornillo de disco de freno	23	2.3
⑪	Tuerca del eje trasero	120	12.0
⑫	Tornillo del amortiguador trasero	29	2.9
⑬	Tuerca de palanca de leva freno de estacionamiento	10	1.0
⑭	Tuerca/tornillo anclaje abrazadera del cárter	85	8.5
⑯	Tornillo/tuerca de anclaje del motor	102	10.2





2-22 MANTENIMIENTO PERIÓDICO**COMPROBACIÓN DE LA PRESIÓN DE COMPRESIÓN**

La compresión de un cilindro es un buen indicador de su estado interno.

La decisión de hacer un desmontaje completo de un cilindro a menudo se basa en los resultados de una lectura de la presión de compresión. Los registros periódicos de mantenimiento realizados en su taller deben incluir lecturas de compresión en cada servicio de mantenimiento.

ESPECIFICACIÓN DE PRESIÓN DE COMPRESIÓN

Normal	Límite
1 700 kPa	1 550 kPa
(17.0 kgf/cm ²)	(15.5 kgf/cm ²)

Una presión de compresión baja puede indicar una de las siguientes circunstancias:

- * Paredes de cilindro desgastadas en exceso
- * Pistón o segmentos desgastados
- * Segmentos atascados en las ranuras
- * Mal asiento de válvulas
- * Junta de culata rota o defectuosa

PROCEDIMIENTO DE MEDICIÓN DE PRESIÓN DE COMPRESIÓN

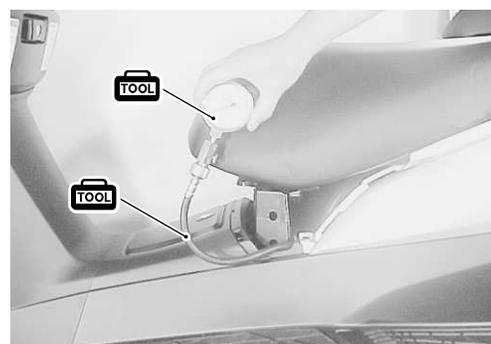
NOTA:

- * *Antes de medir la presión de compresión del motor, compruebe que las tuercas de la culata están bien apretadas hasta el par especificado y que las válvulas están bien regladas.*
- * *Caliente el motor antes de medir.*
- * *Compruebe que la batería está completamente cargada.*

Quite las piezas afectadas y mida la presión de compresión de la manera siguiente.

- Apoye la moto en el caballete central.
- Quite la tapa delantera del bastidor. (👉 6-7)
- Retire la bujía.
- Coloque el manómetro en el orificio de la bujía y asegúrese de apretar bien la conexión.
- Mantenga el puño del acelerador completamente abierto.
- Haga girar el motor unos segundos con el motor de arranque y registre la lectura máxima del manómetro.

 **09915-64510: Manómetro**
09915-63310: Adaptador



COMPROBACIÓN DE LA PRESIÓN DE ACEITE

Revise la presión de aceite periódicamente. Es un buen indicador del estado de las piezas móviles.

ESPECIFICACIÓN DE PRESIÓN DE ACEITE

**Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm²)
Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm²) a 3 000 r/min., Temp. de aceite 60 °C (140 °F)**

Si la presión de aceite es superior o inferior a la especificada, puede deberse a las siguientes causas.

PRESIÓN DE ACEITE BAJA

- * Filtro de aceite atascado
- * Fuga de aceite proveniente del conducto de aceite
- * Junta tórica dañada
- * Bomba de aceite defectuosa
- * Una combinación de los puntos anteriores

PRESIÓN DE ACEITE ALTA

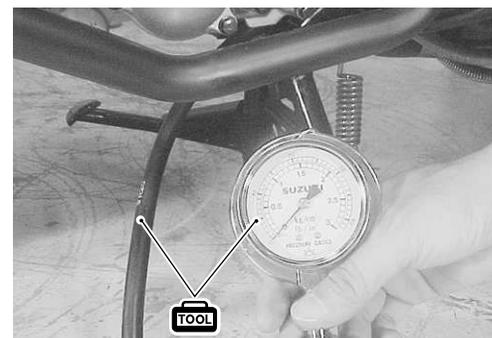
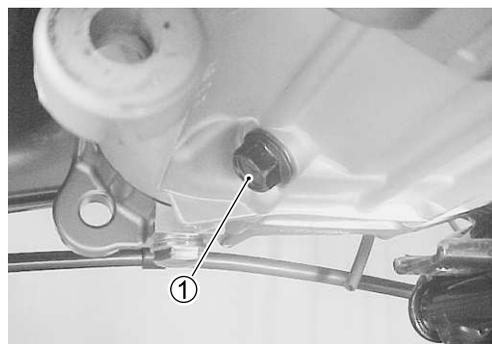
- * Viscosidad del aceite de motor demasiado elevada
- * Conducto de aceite atascado
- * Una combinación de los puntos anteriores

PROCEDIMIENTO DE COMPROBACIÓN DE PRESIÓN DE ACEITE

Revise la presión de aceite de la siguiente forma.

- Apoye la moto sobre el caballete central.
- Quite el tapón del conducto principal ①.
- Coloque el manómetro de presión de aceite y el adaptador en la posición indicada en la figura.
- Conecte un tacómetro eléctrico.
- Caliente el motor como sigue:
Verano: 10 min. a 2.000 r/min.
Invierno: 20 min. a 2.000 r/min.
- Tras calentar el motor, aumente la velocidad hasta 3.000 r/min. (con el tacómetro eléctrico), y lea la medida del manómetro.

-  **09915-74510: Manómetro de presión de aceite**
- 09915-70610: Adaptador**
- 09900-26006: Tacómetro**



REVISIÓN DEL EMBRAGUE AUTOMÁTICO

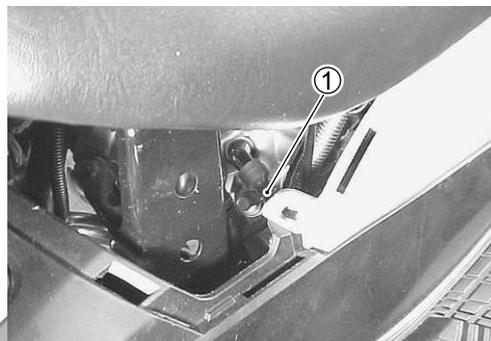
Esta moto viene equipada con un embrague automático y transmisión variable mediante correa. El acoplamiento del embrague se rige mediante el aumento por medio de las RPM del motor y de un mecanismo centrífugo localizado en el embrague. Para asegurar un correcto funcionamiento y una vida útil larga del conjunto del embrague es esencial que el embragado se haga suave y progresivamente. Es necesario llevar a cabo las siguientes revisiones:

1. INSPECCIÓN DEL EMBRAGADO INICIAL

- Caliente el motor hasta la temperatura normal de funcionamiento.
- Quite la tapa delantera del bastidor. (👉 6-7)
- Conecte un tacómetro electrónico al cable de alta tensión ①.
- Sentado sobre la moto y sobre superficie llana, aumente las RPM lentamente y vea a que RPM se mueve la moto.

 09900-26006: Tacómetro

Revoluciones a que embraga: $3\ 800 \pm 300$ r/min



2. REVISIÓN “ACOPLAMIENTO” DEL EMBRAGUE

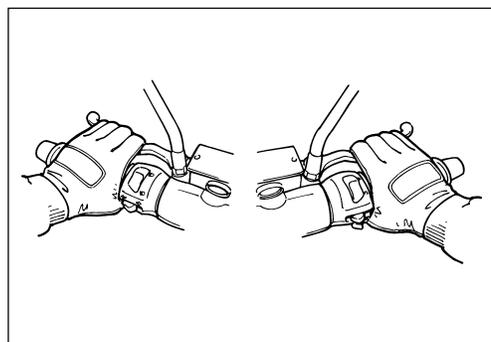
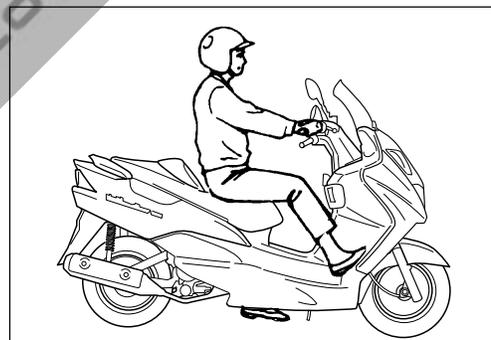
Lleve a cabo esta revisión para determinar si el embrague se acopla totalmente y no hay deslizamiento.

- Accione los frenos delantero y trasero lo máximo posible.
- Abra el acelerador brevemente a pleno gas y anote las RPM máximas a las que se mantiene el motor.

PRECAUCIÓN

No aplique la máxima potencia durante más de 3 segundos ya que se podría dañar el embrague o el motor.

Revoluciones acoplamiento: $6\ 000 \pm 5\ 00$ r/min



MOTOR

CONTENIDO

COMPONENTES DEL MOTOR QUE SE PUEDEN DESMONTAR CON EL MOTOR EN SU SITIO	3- 2
EXTRACCIÓN DEL MOTOR Y REINSTALACIÓN	3- 3
EXTRACCIÓN DEL MOTOR	3- 3
REINSTALACIÓN DEL MOTOR	3- 7
DESMONTAJE DEL MOTOR	3- 9
INSPECCIÓN Y REPARACIÓN DE LAS PIEZAS DEL MOTOR.....	3-20
BALANCÍN Y EJE	3-20
CULATA	3-21
PATÍN DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN	3-30
TENSOR DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN	3-30
ÁRBOL DE LEVAS	3-31
CILINDRO	3-32
PISTÓN	3-33
BULÓN	3-33
SEGMENTO DEL PISTÓN	3-34
BIELA Y CIGÜEÑAL	3-35
ENGRANAJE CONDUcido DE LA BOMBA DE ACEITE	3-37
SEMIPOLEA CONDUCTORA MÓVIL	3-38
ZAPATA DEL EMBRAGUE/SEMIPOLEA CONDUcida MÓVIL .	3-39
REDUCCIÓN FINAL	3-45
EMBRAGUE DE ARRANQUE.....	3-45
TAPA DEL GENERADOR.....	3-46
CAJA DE LA REDUCCIÓN FINAL	3-48
CÁRTER	3-51
MONTAJE DEL MOTOR	3-55
SISTEMA PAIR	3-71
INSPECCIÓN MANGUITO PAIR	3-71
INSPECCIÓN VÁLVULA DE CONTROL PAIR.....	3-71

PRECAUCIÓN

- * Haga una marca de la posición que ocupan cada una de las piezas extraídas para volver a colocarlas en su posición original durante el montaje.
- * Limpie y seque las piezas extraídas antes de la inspección y la medición.
- * Engrase las piezas que giren o se deslicen antes de montarlas.
- * Asegúrese de utilizar el tipo de lubricante correcto tal y como se especifica.
- * Compruebe que todas las piezas que giran o se deslizan funcionen correctamente después del montaje.
- * Asegúrese de seguir el orden correcto de apriete de tornillos tal y como se especifica.
- * Si la longitud correcta del tornillo no está clara al apretar el cárter o la tapa, inserte todos los tornillos y compruebe que el margen de apriete es igual en cada uno.

3-2 MOTOR**COMPONENTES DEL MOTOR EXTRAIBLES CON EL MOTOR EN SU SITIO**

Las piezas que se enumeran a continuación pueden extraerse e instalarse sin necesidad de quitar el motor del bastidor. Véase la página que se muestra en cada sección para instrucciones sobre montaje y desmontaje.

CENTRO DEL MOTOR Véase página

Carburador	3- 3
Motor de arranque	3- 9
Tapa de balancines	3- 9
Tensor de la cadena de distribución	3-10
Culata	3-11
Árbol de levas	3-11
Cilindro	3-12
Pistón	3-12
Válvula	3-21

LADO DERECHO DEL MOTOR Véase página

Silenciador	3- 5
Rueda trasera	3- 5
Freno trasero	3- 5
Filtro de aceite	3-13
Bomba de agua	3-13
Alternador	3-14
Engranaje intermedio de arranque	3-14
Bomba de agua	3-15

LADO IZQUIERDO DEL MOTOR Véase página

Semipolea conductora fija	3-15
Semipolea conductora móvil	3-15
Carcasa del embrague	3-16
Correa de transmisión	3-16
Zapata del embrague	3-16
Filtro del lubricante del cárter	3-16
Tapa de reducción final	3-17
Engranaje intermedio	3-17
Eje trasero	3-17
Eje conductor	3-17

EXTRACCIÓN DEL MOTOR Y REINSTALACIÓN

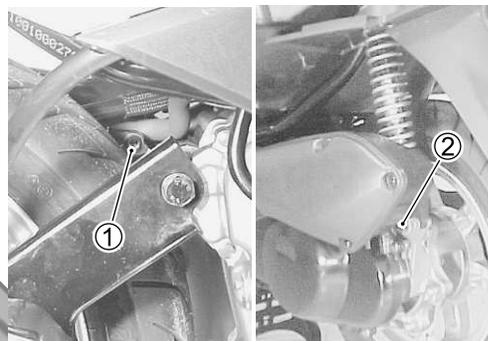
EXTRACCIÓN DEL MOTOR

Para extraer el motor del chasis, siga los procedimientos que se muestran a continuación.

NOTA:

Si el motor está sucio, limpie la máquina con un limpiador a vapor antes de quitar el motor.

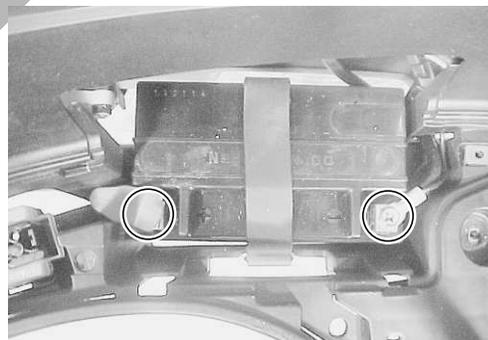
- Extraiga todas las piezas exteriores. (👉 6-4)
- Vacíe el refrigerante del motor. (👉 2-10)
- Vacíe el aceite del motor. (👉 2-11)
- Quite el asiento. (👉 6-7)
- Extraiga el cofre. (👉 6-8)
- Quite los tornillos de montaje de la caja de filtro ① y ②.



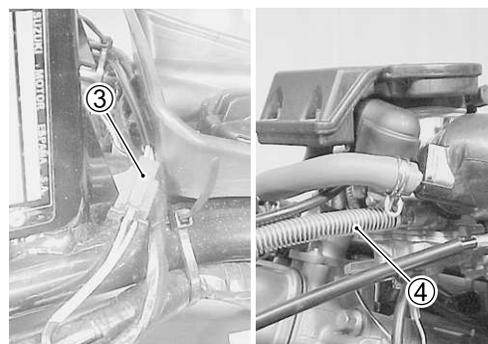
- Desconecte los terminales de la batería.

PRECAUCIÓN

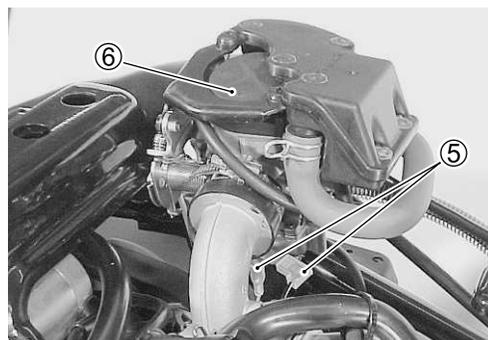
Para desconectar los terminales, desconecte en primer lugar el terminal \ominus y después el terminal \oplus .



- Desconecte el conector del estérter automático ③.
- Desconecte el manguito del combustible ④ del carburador.

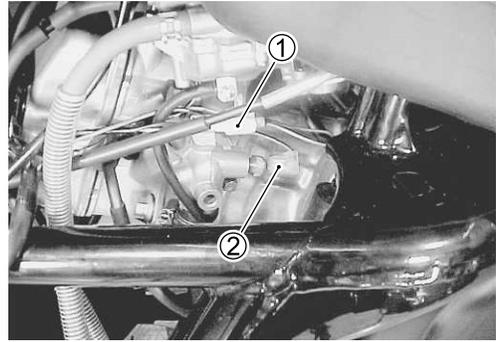


- Desconecte los cables del calentador del carburador ⑤.
- Afloje el tornillo de la abrazadera del conducto de admisión y retire el carburador ⑥.

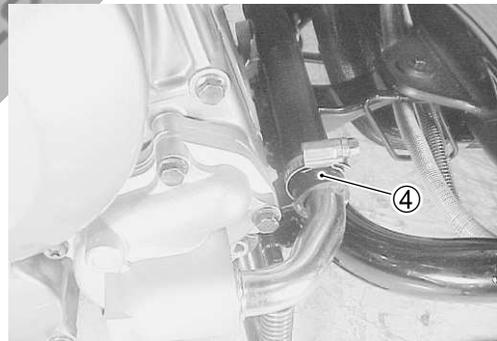


3-4 MOTOR

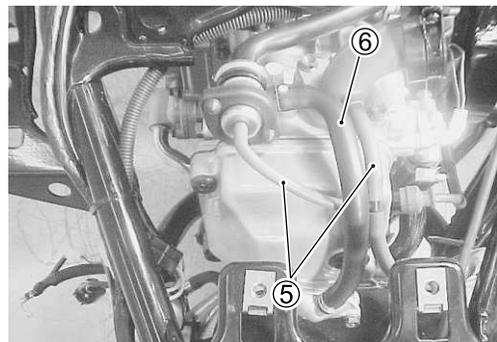
- Desconecte el conector del cable de la bobina de encendido ①.
- Desconecte el conector del cable del interruptor de temperatura del agua ②.



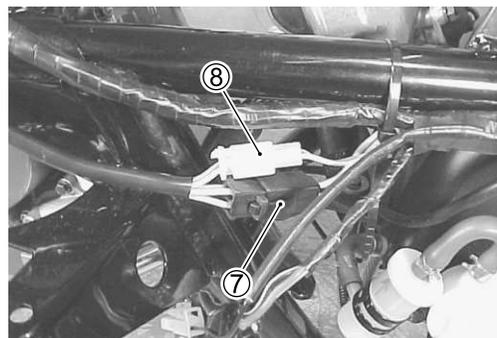
- Desconecte los manguitos del agua ③ y ④.



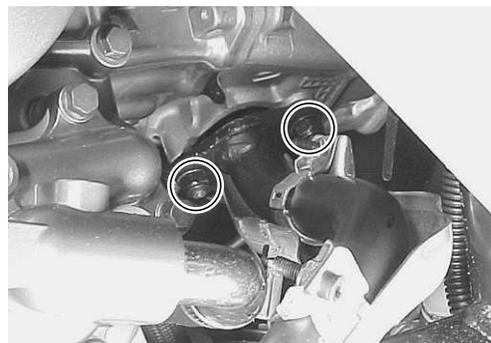
- Desconecte los tubos de vacío ⑤ y el tubo del respiradero ⑥.



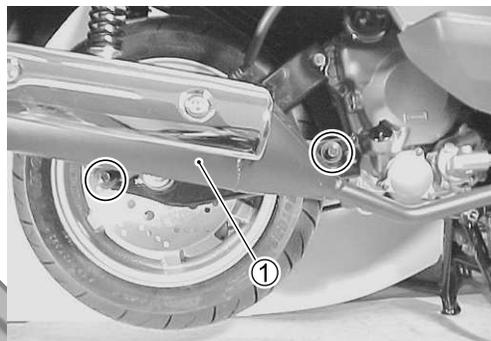
- Desconecte los conectores de los cables del alternador ⑦ y de la bobina de señal de encendido ⑧.



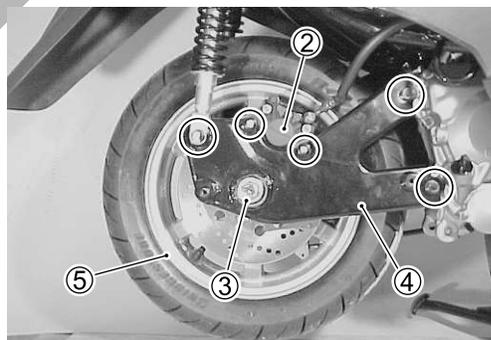
- Retire las tuercas del tubo de escape.



- Retire los tornillos de montaje del silenciador y a continuación retire éste ①.



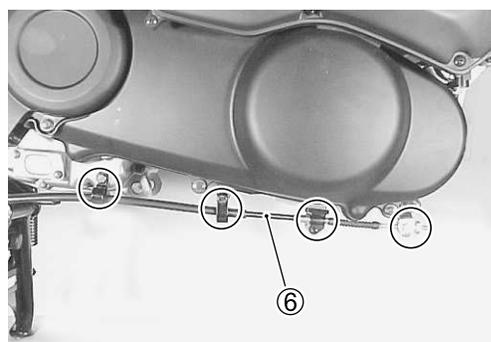
- Quite la pinza del freno trasero ②.
- Retire la tuerca ③ y la arandela de la rueda trasera.
- Una vez que haya extraído los tornillos, separe el anclaje del silenciador ④.
- Retire la rueda trasera ⑤.



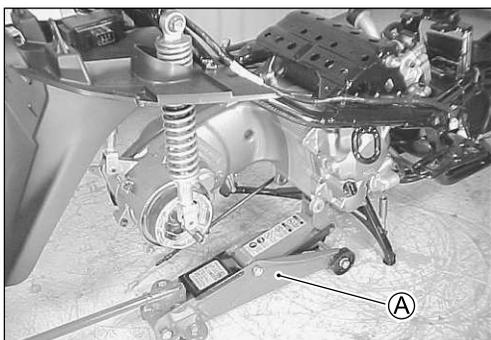
- Retire el cable de freno de estacionamiento ⑥.

NOTA:

Después de retirar el cable del freno trasero, instale los tornillos de anclaje del cable.

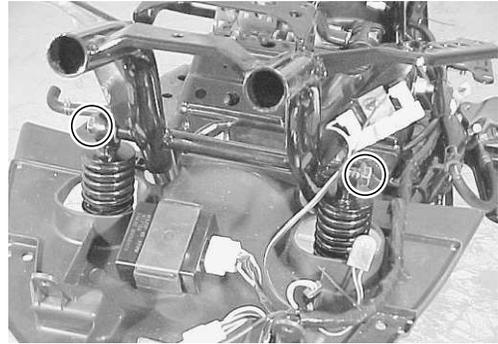


- Apoye el motor utilizando un gato ①.

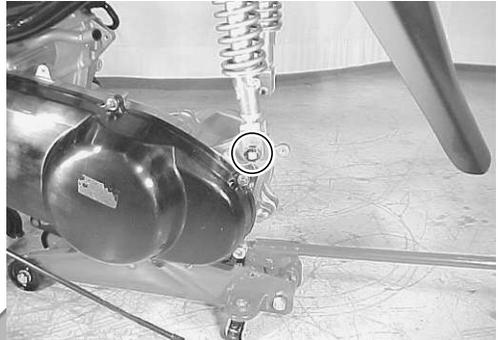


3-6 MOTOR

- Afloje los tornillos superiores de anclaje del amortiguador trasero.



- Quite los tornillos inferiores de anclaje del amortiguador trasero izquierdo.



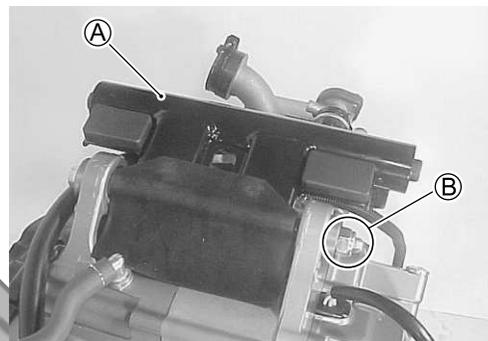
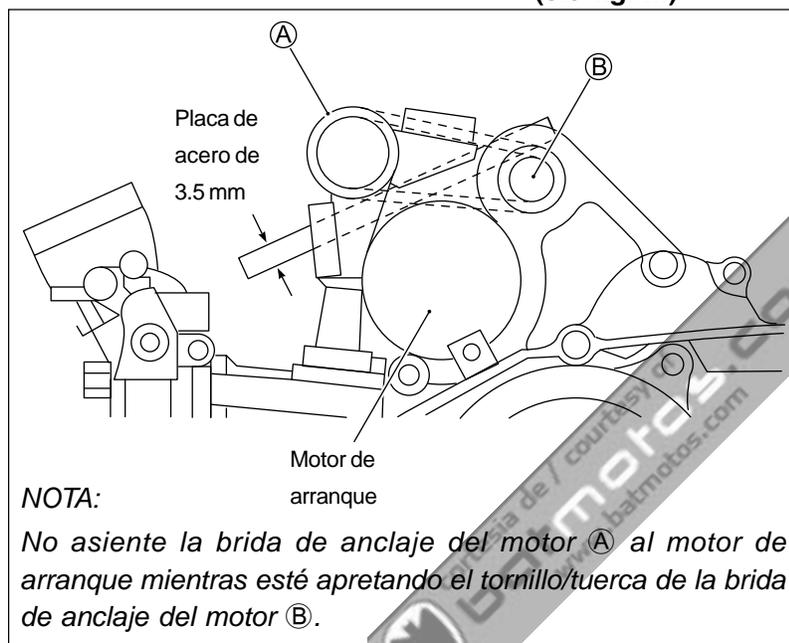
- Quite el tornillo y la tuerca de anclaje del motor.
- Extraiga el motor del chasis.



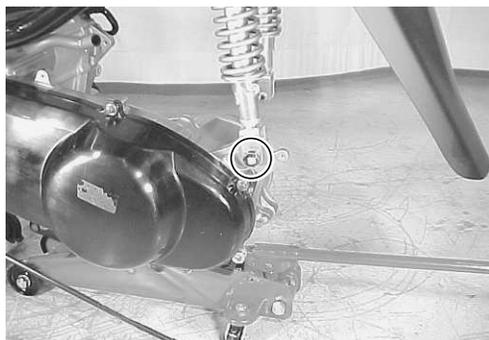
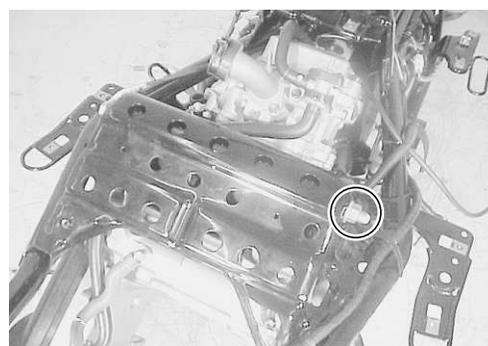
REINSTALACIÓN DEL MOTOR

- Para volver a montar el motor, invierta la secuencia de desmontaje teniendo en cuenta las siguientes instrucciones.
- Instale la brida de anclaje del motor (A) en el motor, y pase el tornillo de la brida de anclaje del motor (B) a través de la brida desde el lado izquierdo.
- Coloque en posición correcta la brida de anclaje del motor insertando una placa de acero de 3.5 mm de grosor.
- Apriete el tornillo/tuerca de la brida de anclaje del motor (B) al par de apriete especificado.

 **Tornillo/tuerca de anclaje del motor (B): 85 N·m
(8.5 kgf·m)**



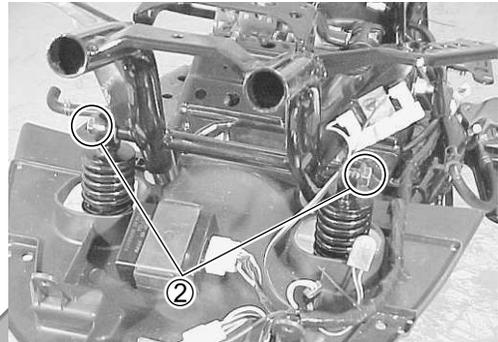
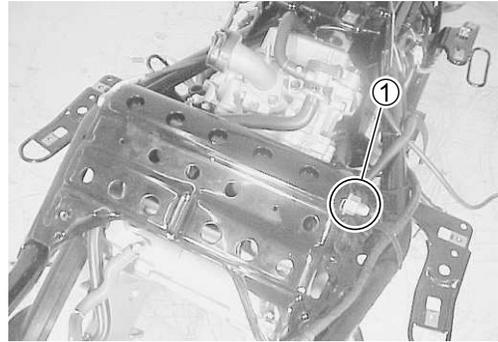
- Apoye la moto sobre el caballete central.
- Instale el conjunto del motor.
- Apriete ligeramente la tuerca/tornillo de anclaje del motor y el tornillo de anclaje del amortiguador trasero izquierdo.
- Retire el gato del motor



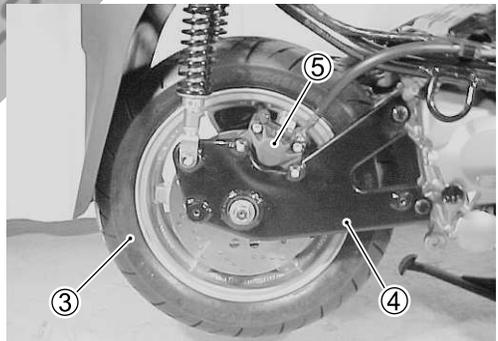
3-8 MOTOR

- Apriete el tornillo/tuerca de anclaje del motor ① y los tornillos de anclaje del amortiguador trasero izquierdo ② al par de apriete especificado.

🔩 Tornillo/tuerca de anclaje del motor ①: 102 N-m (10.2 kgf-m)
Tornillo de anclaje del amortiguador tras. ②: 29 N-m (2.9 kgf-m)



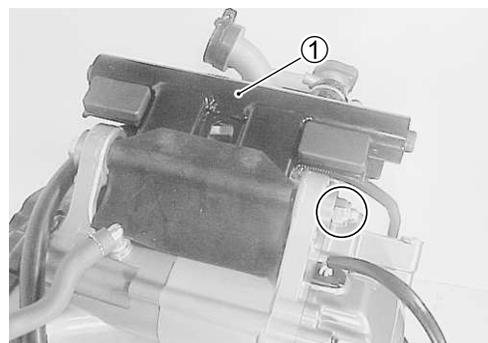
- Instale la rueda trasera ③.
- Coloque la brida de anclaje del silenciador ④.
- Instale la pinza del freno trasero ⑤.

**PRECAUCIONES DESPUÉS DE LA REINSTALACIÓN**

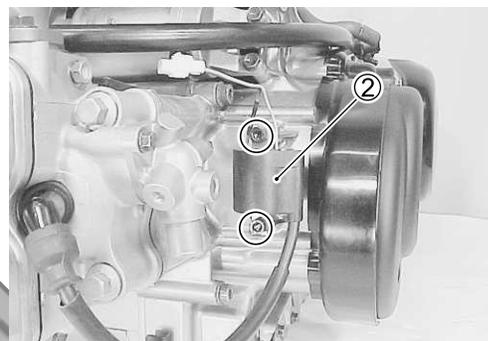
- Después de haber montado el motor, conecte los cables y manguitos firmemente. (👉 8-10 a 8-15)
- Vierta la cantidad especificada de aceite de motor. (👉 2-12)
- Vierta la cantidad especificada de refrigerante de motor. (👉 2-10)
- Realice los siguientes ajustes:
 - * Reglaje de válvulas (👉 2-4)
 - * Cable de acelerador (👉 2-8)
 - * Ajuste de ralentí (👉 2-8)
 - * Juego de la maneta de freno de estacionamiento (👉 2-15)
- Compruebe que no haya ninguna fuga de aceite o refrigerante.

DESMONTAJE DEL MOTOR

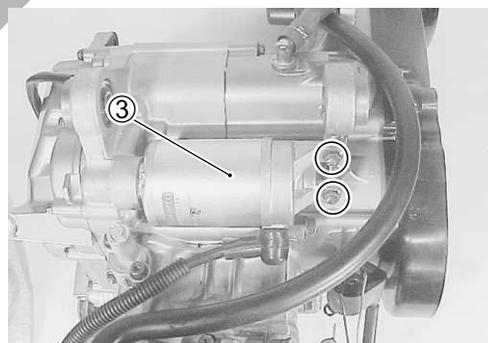
- Quite la brida de anclaje del motor ①.



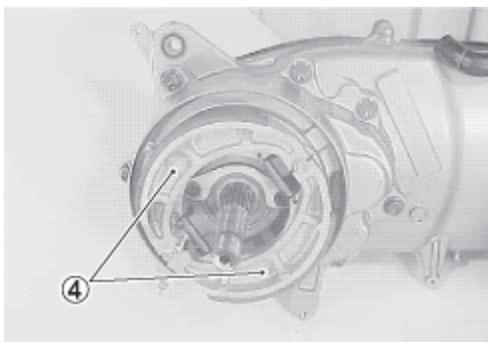
- Retire la bobina de encendido ②.



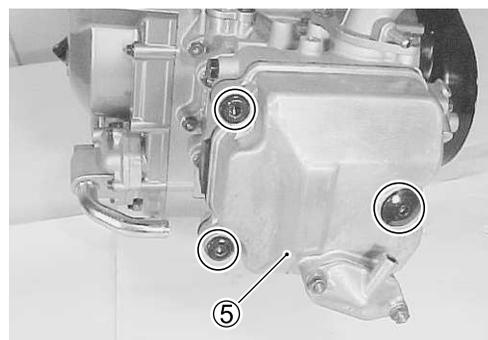
- Retire el motor de arranque ③.



- Retire las zapatas del freno de estacionamiento ④.



- Retire la tapa de balancines ⑤.

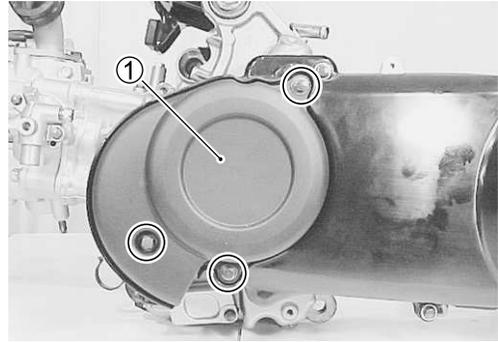


3-10 MOTOR

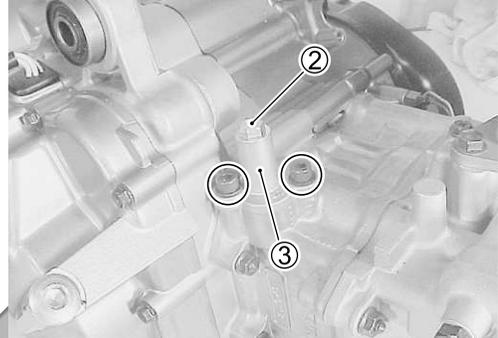
- Quite la cubierta del ventilador ①.
- Lleve el pistón al punto muerto superior (PMS) en la carrera de compresión girando el cigüeñal.

NOTA:

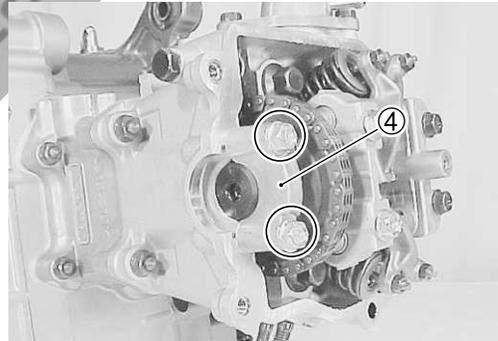
Compruebe que todas las válvulas disponen de holgura en esta posición.



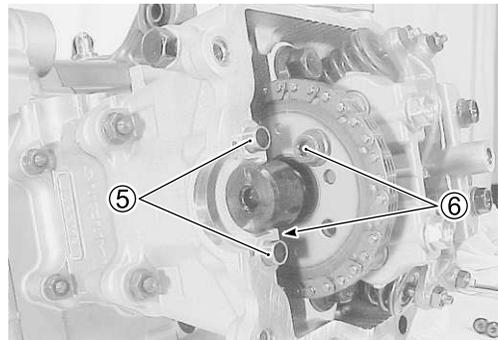
- Retire el tornillo de soporte del muelle ② primero y a continuación retire el tensor de la cadena de distribución ③.



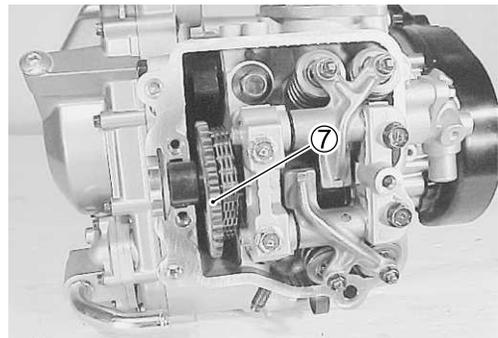
- Retire el puente del árbol de levas ④.



- Retire las guías de montaje ⑤.
- Retire los tornillos del piñón del árbol de levas ⑥.



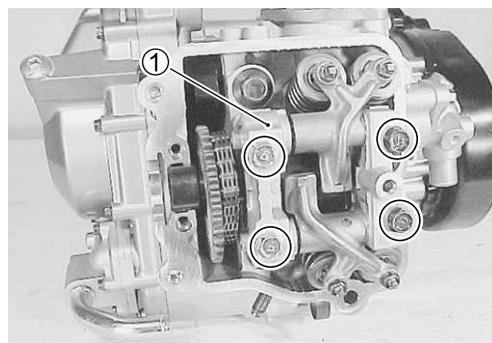
- Retire el piñón del árbol de levas ⑦ de la cadena de distribución.



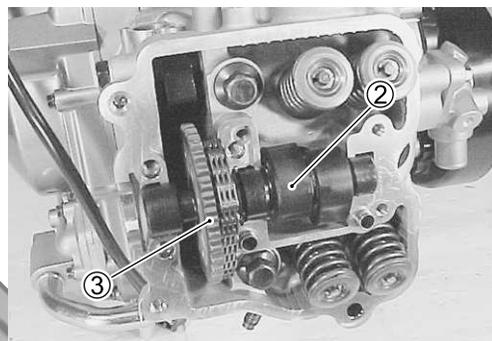
- Retire el puente del árbol de levas ①.

NOTA:

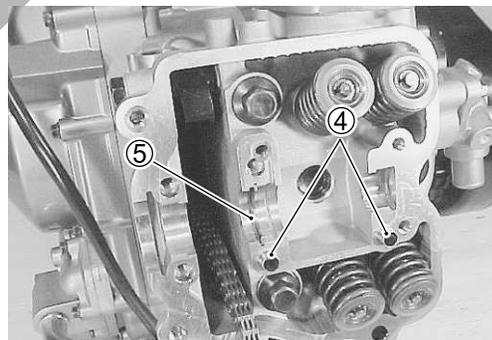
Para más detalles sobre el desmontaje y el montaje del balancín, véase página 3-20.



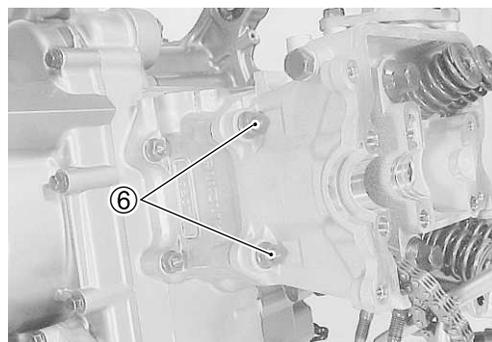
- Retire el árbol de levas ② y el piñón del árbol de levas ③.



- Retire las guías de montaje ④ y el anillo elástico "en C" ⑤.



- Retire las tuercas de la culata de 6 mm ⑥.



- Retire los tornillos de 10 mm de la culata ⑦ junto con las arandelas ⑧.

NOTA:

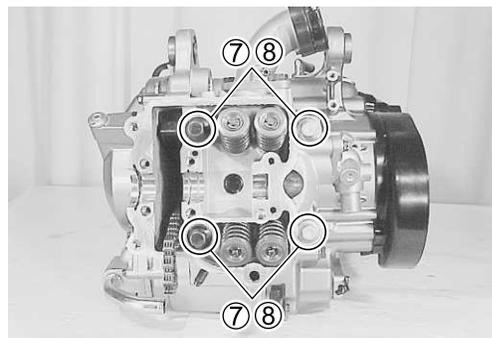
Los tornillos de la culata deben aflojarse en diagonal y uniformemente.

- Retire la culata.

NOTA:

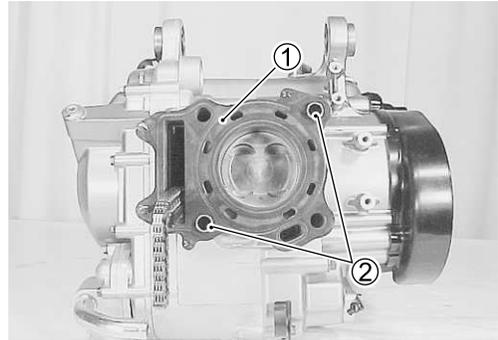
Para más detalles sobre el montaje y desmontaje de las válvulas, véanse las páginas 3-21 y 29.

Para más detalles sobre el montaje y desmontaje del termostato, véanse las páginas 3-22 y 5-10.

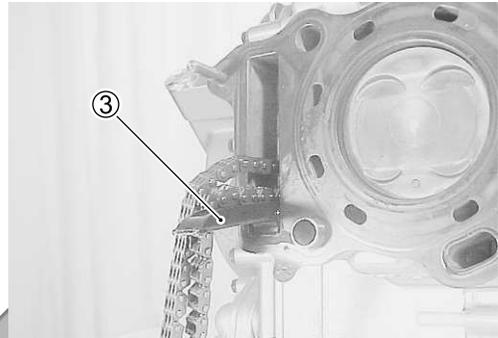


3-12 MOTOR

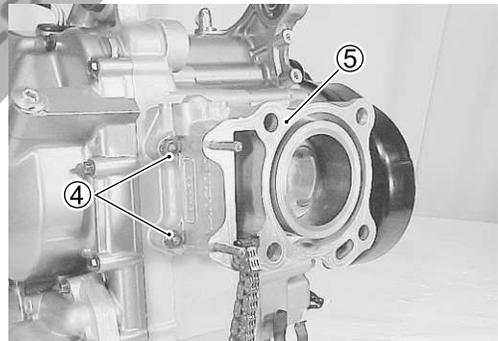
- Retire la junta de la culata ① y las guías de montaje ②.



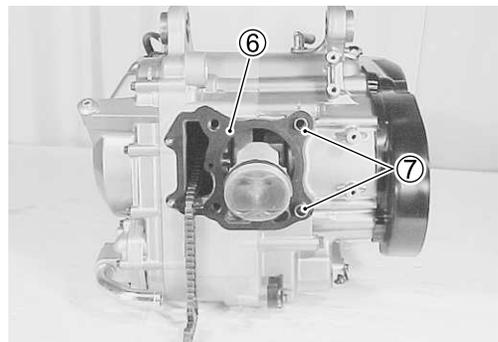
- Retire la guía de la cadena de distribución ③.



- Retire las tuercas del cilindro ④.
- Retire el cilindro ⑤.



- Retire la junta de la culata ⑥ y las guías de montaje ⑦.

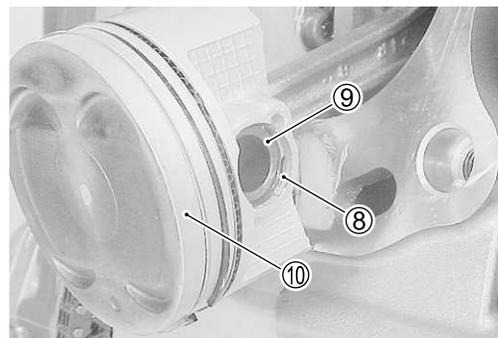


- Retire el circlip del pistón ⑧.
- Retire el circlip del bulón ⑨.

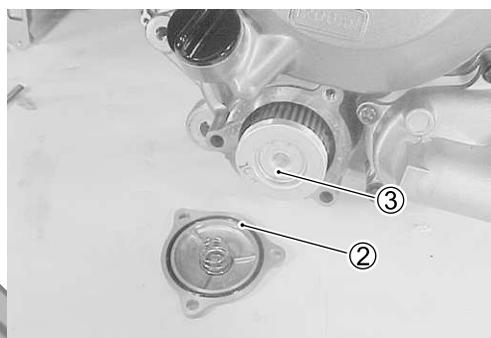
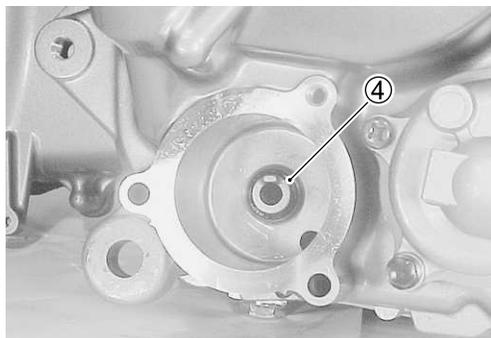
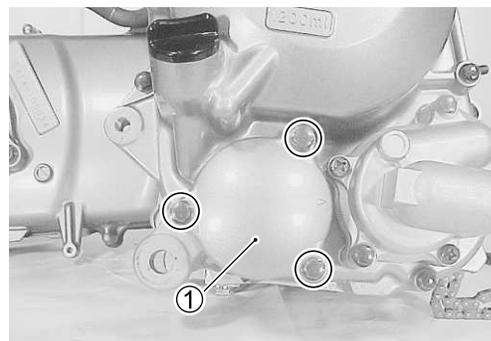
PRECAUCIÓN

Tenga cuidado de no dejar caer dentro del cárter el circlip que ha retirado.

- Retire el pistón ⑩.



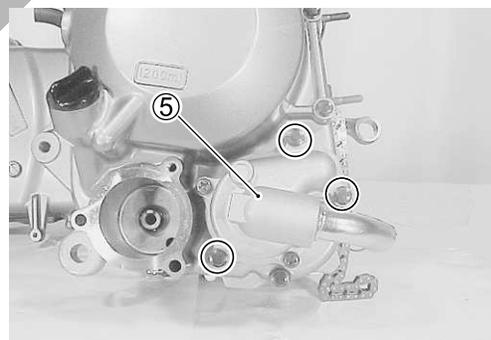
- Quite el tapón del filtro de aceite ①.
- Retire la junta tórica ②.
- Quite el filtro de aceite ③.
- Retire la junta tórica ④.



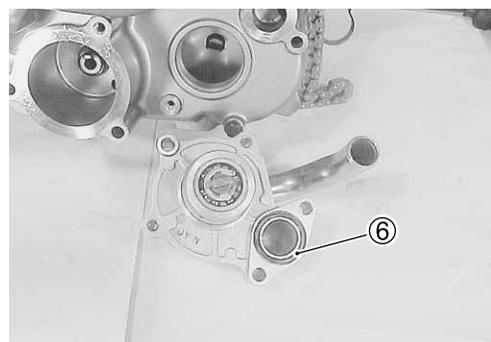
- Retire la bomba de agua ⑤.

NOTA:

Para más detalles sobre el montaje y desmontaje de la bomba de agua, véanse las páginas 5-11 y 13.



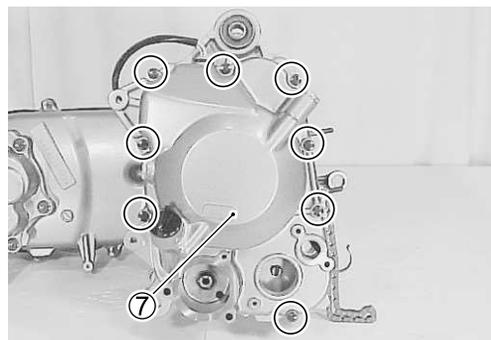
- Retire la junta tórica ⑥.



- Quite la cubierta del generador ⑦.

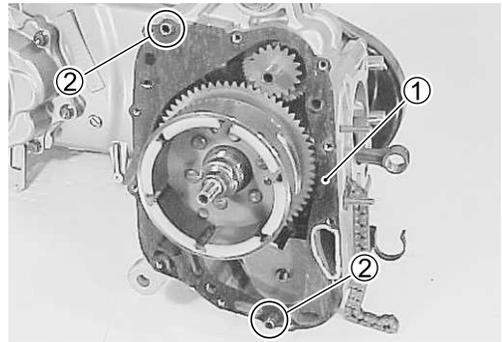
NOTA:

Para más detalles sobre el desmontaje y el montaje del estator del generador, véase página 3-46.

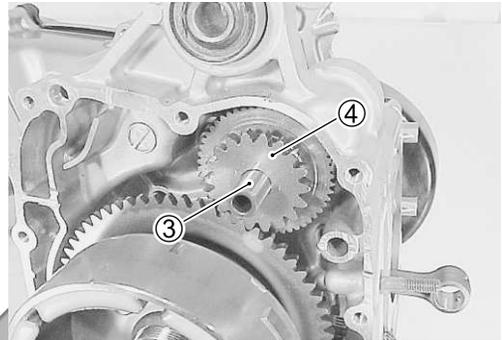


3-14 MOTOR

- Retire la junta ① y las guías de montaje ②.

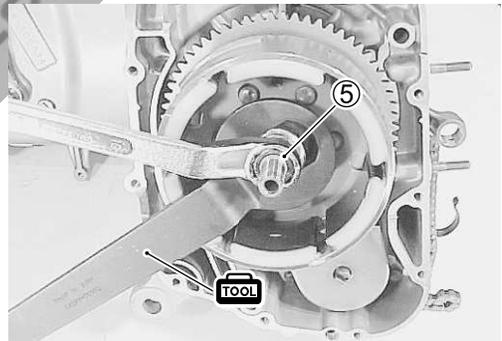


- Retire el eje del engranaje intermedio de arranque ③ y el engranaje intermedio de arranque ④.



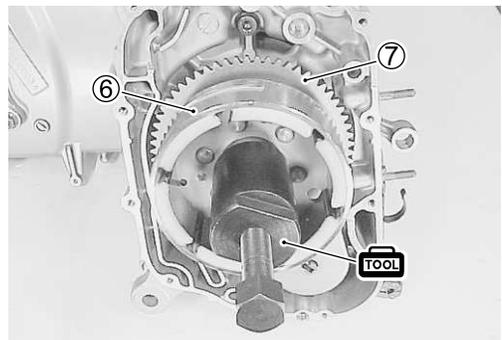
- Con el rotor del generador inmóvil, afloje la tuerca de éste ⑤.

 09930-44520: Bloqueador de rotor

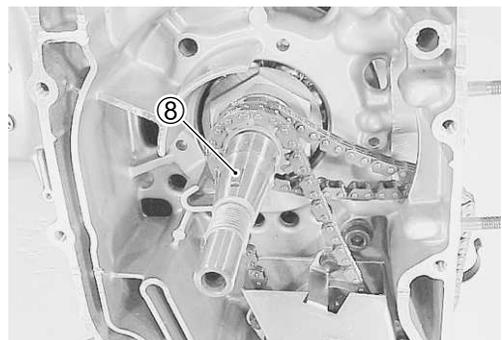


- Retire el rotor del generador ⑥ y el engranaje conducido del arranque ⑦.

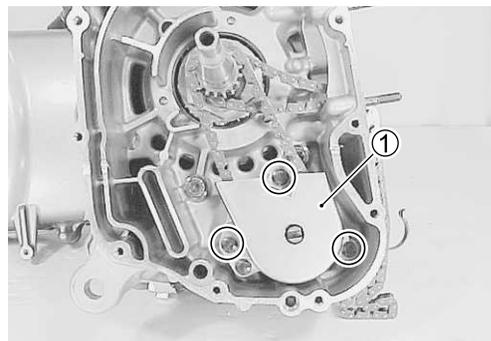
 09930-34980: Extractor de rotor



- Retire la chaveta ⑧ del cigüeñal.



- Retire cubierta de la cadena ①.

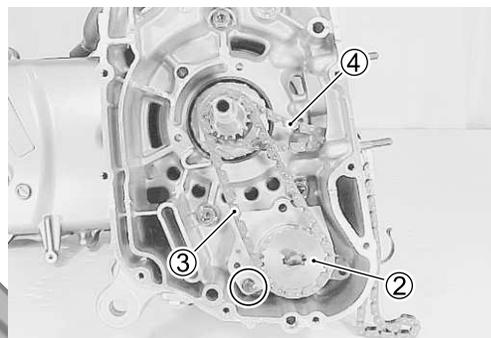


- Retire la bomba de aceite ② junto con la cadena ③.

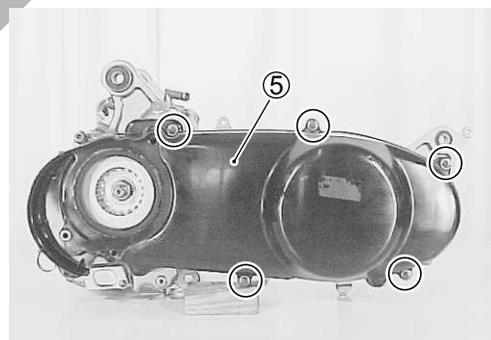
NOTA:

El conjunto de bomba de aceite no es desmontable. Véase página 3-37 para extraer el piñón de la bomba de aceite.

- Retire la cadena de distribución ④.

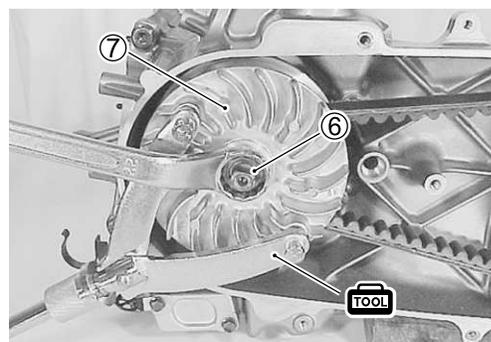


- Quite la cubierta del embrague ⑤.



- Con el cárter inmóvil, retire la tuerca de semipolea conductora fija ⑥ y la arandela.
- Retire la semipolea conductora fija ⑦.

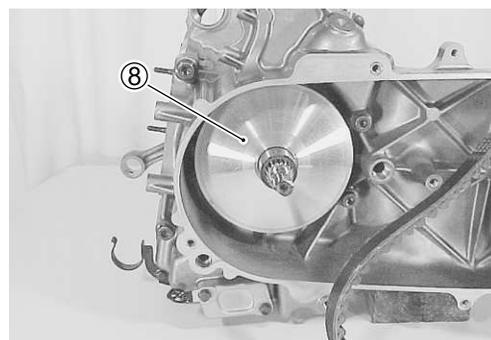
 09930-40113: Bloqueador de rotor



- Retire el conjunto de semipolea conductora móvil ⑧.

NOTA:

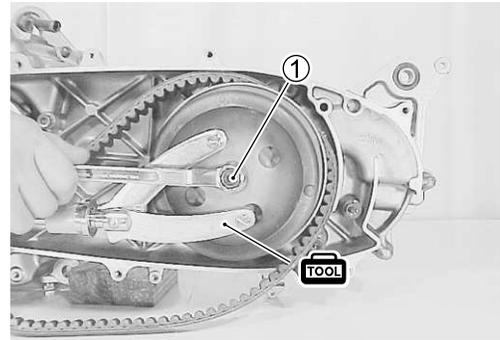
Para más detalles sobre el montaje y desmontaje de la semipolea conductora móvil, véanse las páginas 3-38 y 39.



3-16 MOTOR

- Con la cubierta del embrague inmóvil y utilizando la herramienta especial, afloje la tuerca de la cubierta del embrague ①.

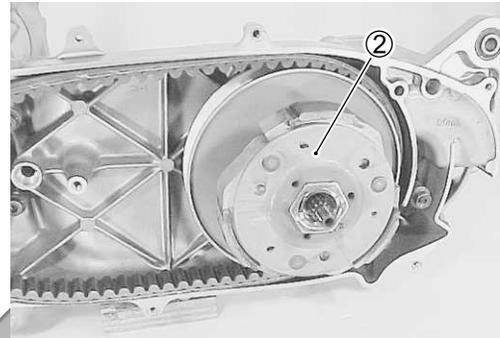
 09930-40113: Bloqueador de rotor



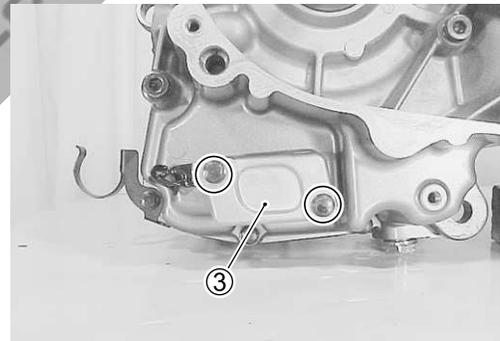
- Retire la correa de transmisión junto con el conjunto de la zapata de embrague y la semipolea conducida móvil ②.

NOTA:

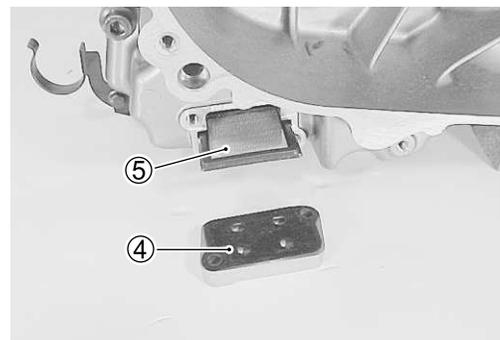
Para más detalles sobre el montaje y desmontaje del conjunto de zapata de embrague y semipolea conducida móvil, véanse las páginas 3-39 y 43.



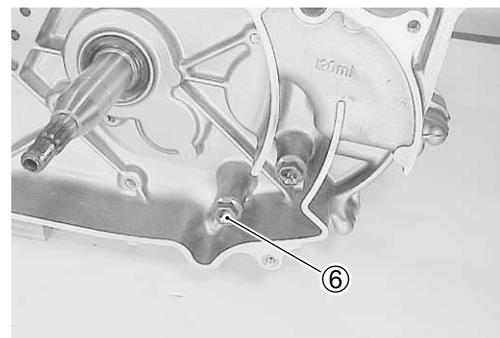
- Quite el tapón del filtro del lubricante del cárter ③.



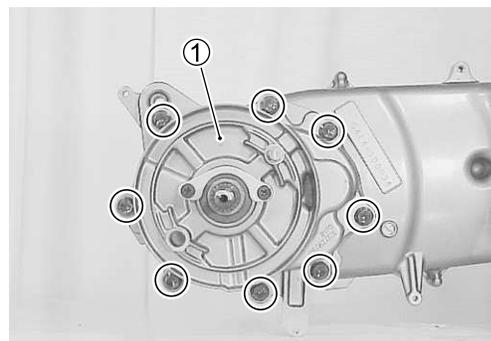
- Retire la junta ④.
- Tire hacia afuera del filtro del lubricante del cárter ⑤.



- Retire el tornillo de vaciado de aceite de reducción final ⑥ y vacíe el aceite de reducción final.



- Quite la tapa de reducción final ①.



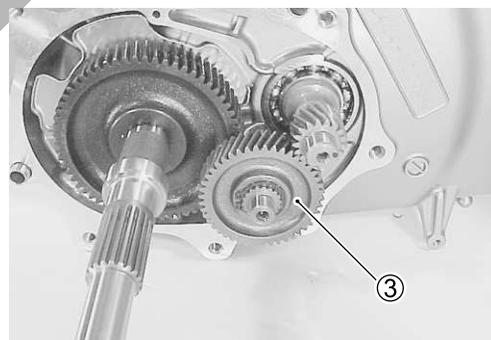
- Retire la junta tórica ②.

NOTA:

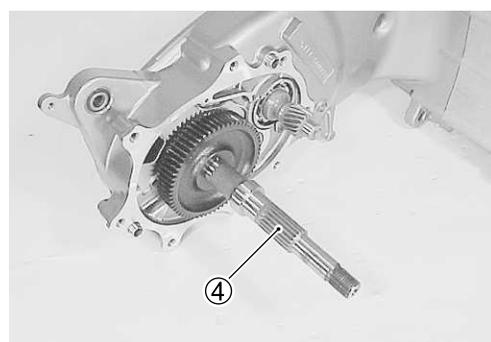
Para ver más detalles sobre los procedimientos de desmontaje y montaje de los rodamientos de la tapa de reducción final, véanse páginas 3-48 y 49.



- Quite el engranaje intermedio ③.



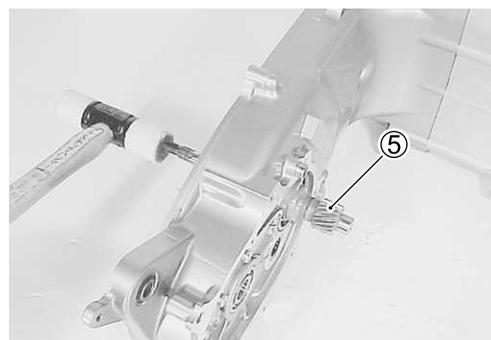
- Quite el engranaje conducido final/eje trasero ④.



- Retire el eje conductor ⑤ utilizando un martillo de plástico.

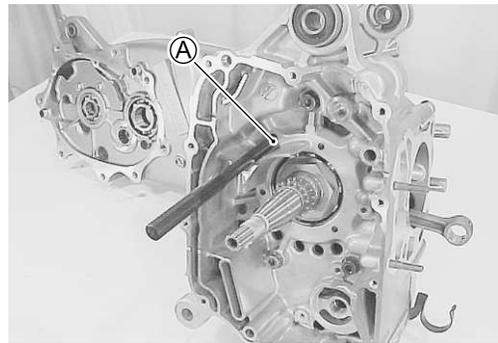
NOTA:

Para más detalles sobre el montaje y desmontaje, véanse las páginas 3-48 y 49.



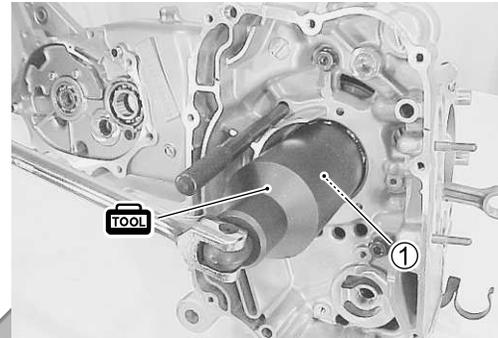
3-18 MOTOR

- Inserte una varilla de acero en el agujero del cárter (A) y pásela a través de los agujeros del cigüeñal para evitar que éste gire.



- Con el cigüeñal inmóvil, afloje la tuerca de éste (1).

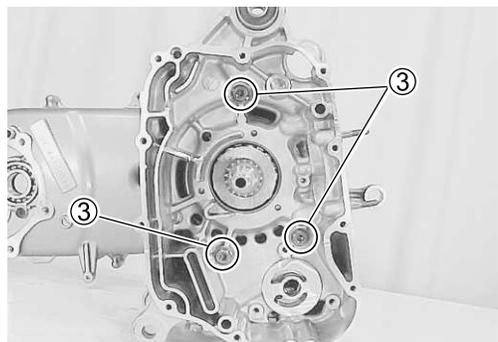
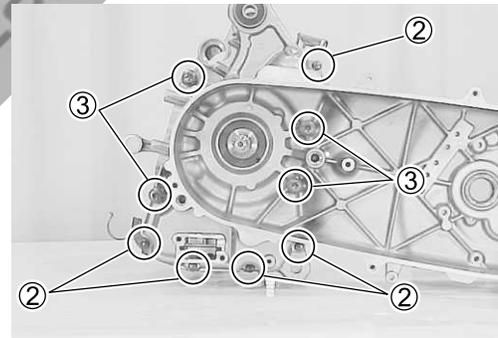
 09922-21410: Llave larga (46 mm)



- Afloje y retire los tornillos de 6 mm del cárter (2).
- Afloje y retire los tornillos de 8 mm del cárter (3).

NOTA:

Afloje primero los tornillos del cárter de menor diámetro y a continuación los de mayor diámetro en diagonal y de forma uniforme.



- Utilizando la herramienta especial, separe el cárter en dos mitades, izquierda y derecha.

 **09920-13120: Separador cárter/cigüeñal**

NOTA:

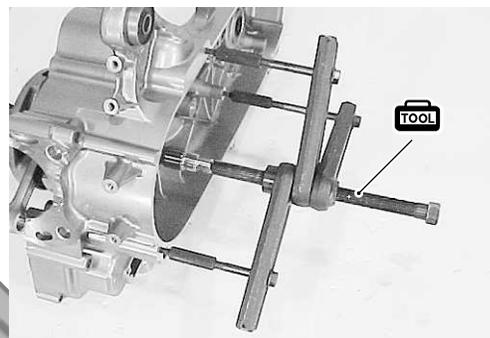
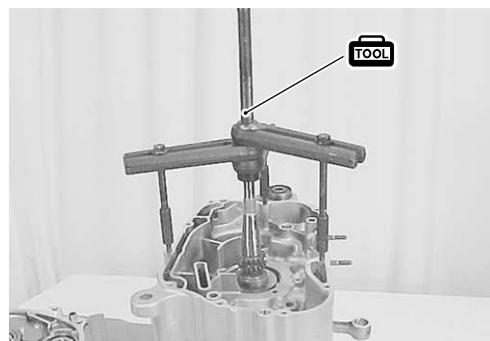
La placa del separador de cárter es paralela a la cara final del cárter.

PRECAUCIÓN

El cigüeñal deberá permanecer en la mitad izquierda del cárter.

- Quite el cigüeñal utilizando la herramienta especial.

 **09920-13120: Separador cárter/ cigüeñal**

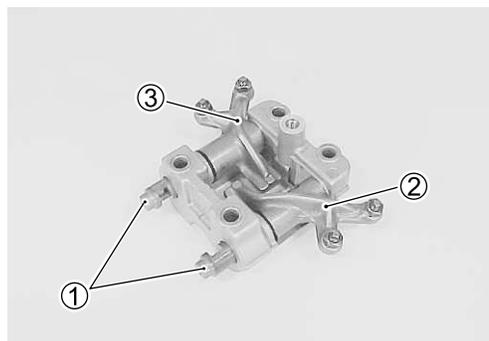


INSPECCIÓN Y REPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL MOTOR

BALANCÍN Y EJE

DESMONTAJE

- Saque los ejes de los balancines ① y retire los balancines de las válvulas de escape y admisión (② y ③).



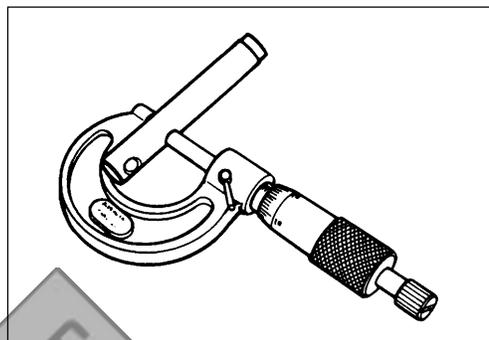
REVISIÓN DEL DIÁMETRO EXTERIOR DEL EJE DE BALANCÍN

Sobre la superficie de deslizamiento, tome dos medidas, en ángulo recto.

Si el diámetro exterior medido es menor que el valor normal, sustituya el eje.

DATA Diámetro exterior del eje de balancín
Nominal: 11.973 – 11.984 mm

TOOL 09900-20205: Micrómetro (0 – 25 mm)



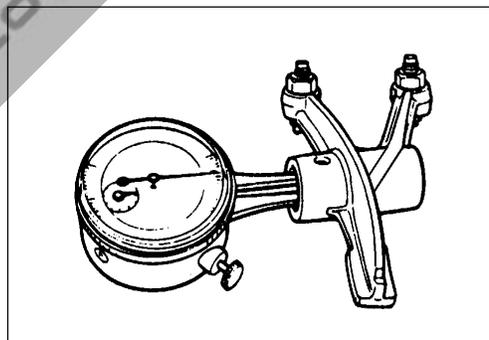
REVISIÓN DEL DIÁMETRO INTERIOR DEL BALANCÍN

Mida el diámetro interior del eje de balancín en dos direcciones que formen ángulo recto.

Si el diámetro interior medido excede del límite, sustituya el balancín.

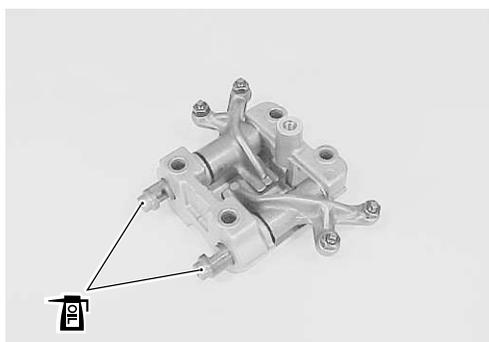
DATA Diámetro interior del balancín
Nominal: 12.000 – 12.018 mm

TOOL 09900-20605: Comparador de compás



MONTAJE

- Aplique suficiente aceite de motor a los ejes del balancín.



CULATA

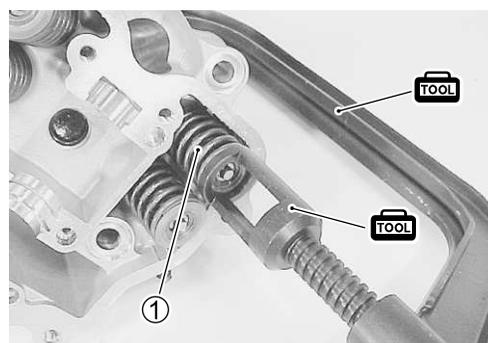
DESMONTAJE

- Comprima el muelle de la válvula ① utilizando las herramientas especiales.

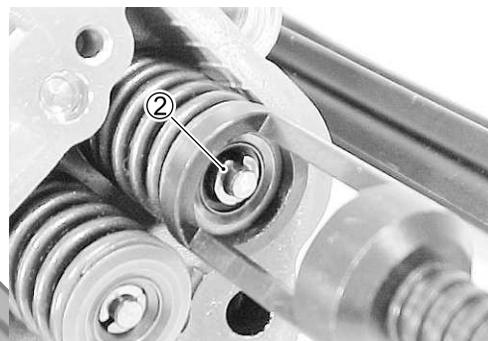
TOOL 09916-14510: Alzador de válvulas

09916-14910: Accesorio

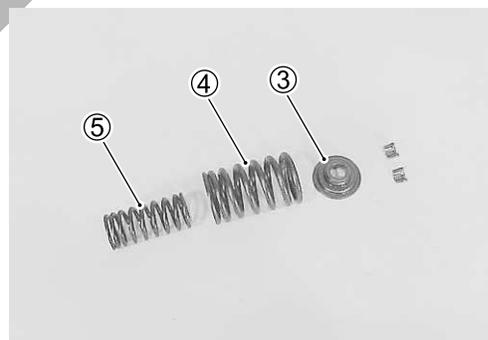
09916-84511: Pinzas



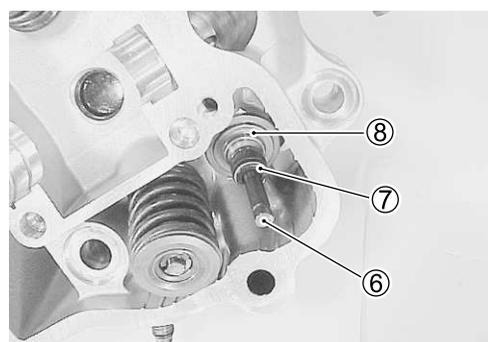
- Retire las medias lunas de las válvulas ②.



- Extraiga el retén del muelle ③.
- Retire el muelle exterior ④ y el muelle interior ⑤.

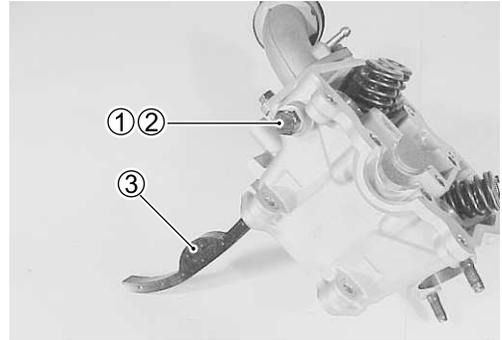


- Retire la válvula ⑥ desde el otro lado.
- Retire la junta del vástago ⑦.
- Extraiga el asiento del muelle ⑧.

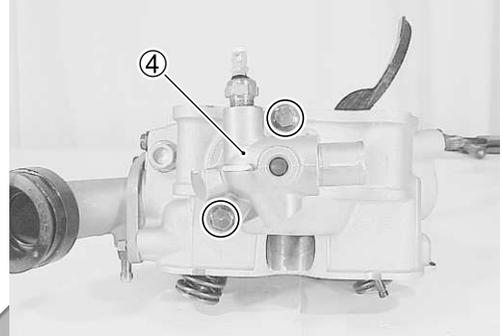


3-22 MOTOR

- Extraiga el tornillo del patín de la cadena de distribución ① y la junta de arandela ②.
- Retire el patín de la cadena de distribución ③.



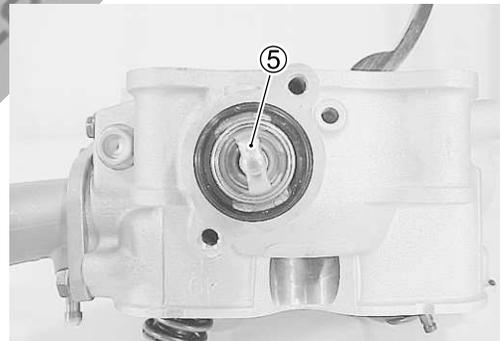
- Quite la cubierta del termostato ④.



- Extraiga el termostato ⑤.

NOTA:

Para más detalles sobre el montaje y desmontaje del termostato, véanse las páginas 5-10 y 11.

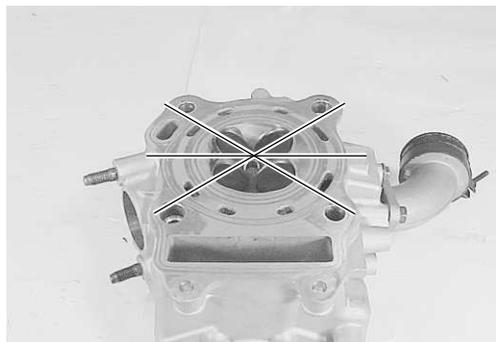
**DEFORMACIÓN DE CULATA**

Compruebe la deformación de la superficie de unión diagonalmente utilizando un reglón y un medidor de espesores. Si la deformación excede el límite de funcionamiento, repare o sustituya el vástago.

DATA Deformación de culata

Límite de funcionamiento: 0.05 mm

TOOL 09900-20803: Medidor de espesores

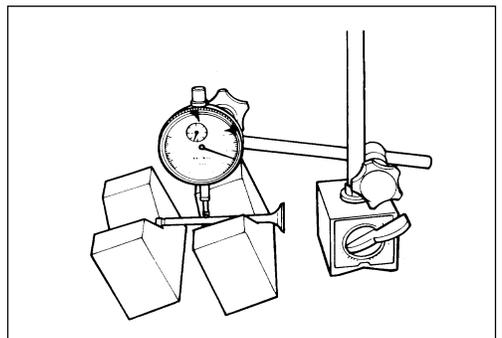
**DESCENTRADO DE VÁSTAGO DE VÁLVULA**

Compruebe el vástago por si está desgastado o doblado. Coloque la válvula sobre bloques "en V" y mida el descentrado. Si excede el límite de servicio o presenta un estado anormal, sustituya la válvula.

DATA Descentrado vástago de válvula

Límite de funcionamiento: 0.05 mm

TOOL 09900-20606: Comparador (1/100 mm)
09900-20701: Soporte magnético
09900-21304: Bloque "en V" (100 mm)



DESCENTRADO RADIAL VÁSTAGO DE VÁLVULA

Coloque un comparador tal y como se muestra y mida el descentrado radial del vástago de válvula.

Si excede el límite de funcionamiento, sustituya la válvula.

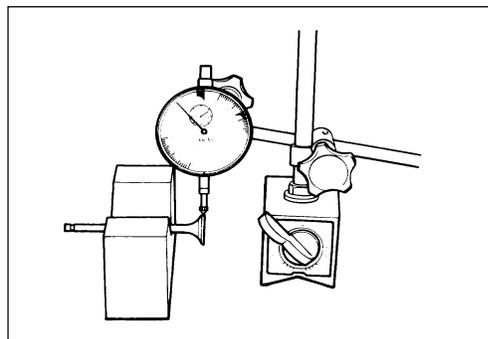
DATA Descentrado radial vástago de válvula

Límite de funcionamiento: 0.03 mm

TOOL 09900-20606: Comparador (1/100 mm)

09900-20701: Soporte magnético

09900-21304: Bloque "en V" (100 mm)

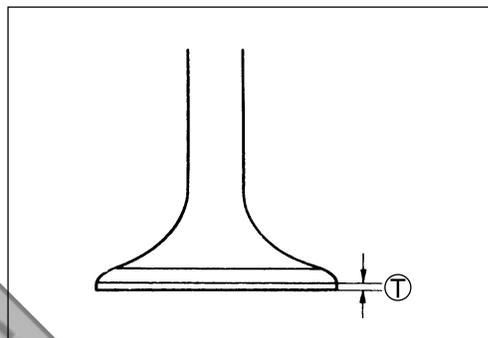
**DESGASTE DE LA CARA DE LA VÁLVULA**

Inspeccione la cara de cada válvula por si estuviesen desgastadas. Sustituya cualquier válvula que presente desgaste en su cara. El espesor de la cara de la válvula se reduce a medida que está se desgasta. Mida la cara de la válvula $\text{\textcircled{T}}$. Si estuviese fuera de la especificación, sustituya la válvula por una nueva.

DATA Espesor de la cara de la válvula

Límite de funcionamiento $\text{\textcircled{T}}$: 0.5 mm

TOOL 09900-20102: Pie de rey

**DEFORMACIÓN DE VÁSTAGO DE VÁLVULA**

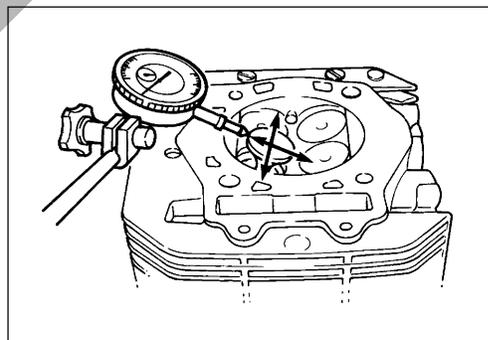
Una vez que se haya insertado la válvula en su guía, levante el vástago de válvula 10 mm del asiento de ésta y mida la deformación en las direcciones X e Y.

DATA Deformación de vástago

Límite de funcionamiento (AD. y ESC.): 0.35 mm

TOOL 09900-20606: Comparador (1/100 mm)

09900-20701: Soporte magnético

**DIÁMETRO DE VÁSTAGO DE VÁLVULA**

Si la deformación de vástago de válvula excede el límite de funcionamiento, mida el diámetro exterior del vástago de válvula. Si el diámetro medido está dentro del rango normal, sustituya la guía de la válvula.

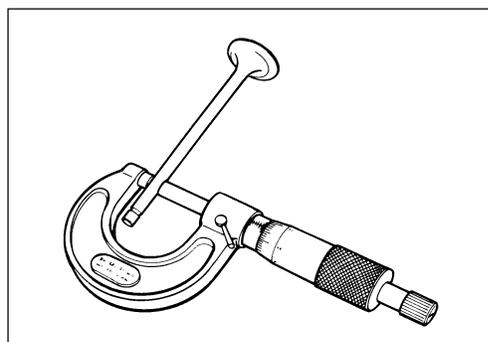
Se deberán tomar dos medidas, cada una de ellas en dirección transversal para cada una de las secciones superior, media e inferior.

DATA Diámetro exterior del vástago

Nominal (AD.): 4.975 – 4.990 mm

(ESC.): 4.955 – 4.970 mm

TOOL 09900-20205: Micrómetro (0 – 25 mm)



NOTA:

Si las guías de la válvula tienen que reemplazarse, véase la reparación de guías de válvula.

3- 24 MOTOR

REPARACIÓN DE GUÍAS DE VÁLVULA

- Utilizando un extractor de guías de válvula ①, extraiga la guía hacia el lado de admisión o escape del árbol de levas.

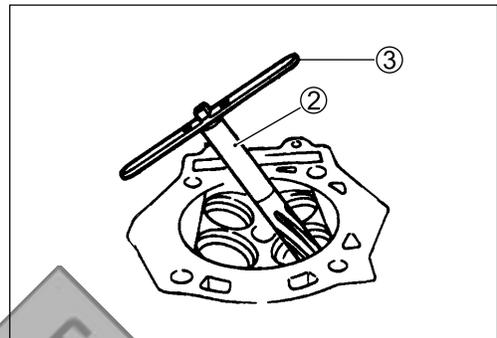
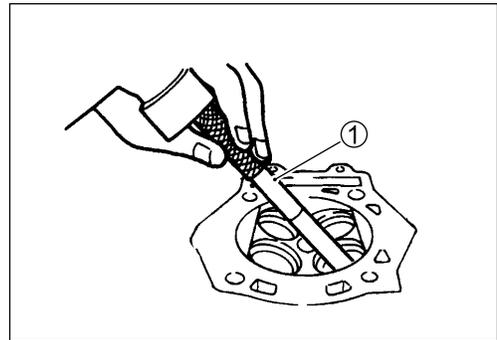
TOOL 09916-44310: Montador/extractor de guía de válvula

NOTA:

- * Descarte los subconjuntos de la guía de válvula extraída.
- * Sólo están disponibles como piezas de recambio las guías de válvula sobremedida. (Referencia 11115-14D71)

- Repase los alojamientos de la guía de la válvula en la culata utilizando un escurador ② y el mango ③.

TOOL 09916-34580: Escurador de guía de válvula
09916-34542: Mango de escurador de guía de válvula

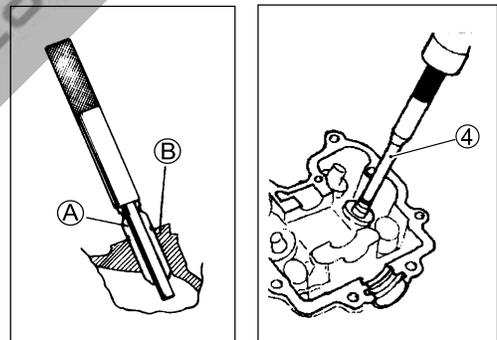


- Aplique aceite de motor al alojamiento del vástago de cada válvula e introduzca la guía en el alojamiento de la guía utilizando el montador de guía de válvula ④.

Ⓐ Guía de válvula

Ⓑ Culata

TOOL 09916-44310: Montador/extractor de guía de válvula

**PRECAUCIÓN**

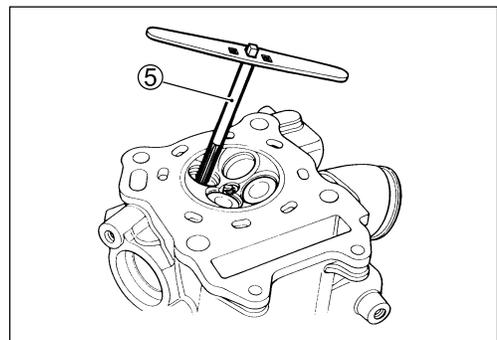
Aplicar aceite al agujero de la guía de la válvula antes de introducir la guía nueva en su sitio puede provocar daños a la guía o la culata.

- Después de instalar las guías de la válvula, repase los agujeros de la guía utilizando un escurador ⑤. Asegúrese de limpiar y engrasar las guías después de haber utilizado el escurador.

TOOL 09916-34570: Escurador de guía de válvula
09916-34542: Mango de escurador de guía de válvula

NOTA:

Inserte el escurador desde la cámara de combustión y gire siempre el mango en el sentido de las agujas del reloj.



REVISIÓN DE LA ANCHURA DE ASIENTO DE LA VÁLVULA

Compruebe la anchura de asiento de la válvula en cada cara. Si la cara de la válvula ha sufrido un desgaste anormal, sustituya la válvula.

Pinte el asiento de la válvula de azul de Prusia y coloque la válvula en su sitio. Gire la válvula sin hacer demasiada presión. Compruebe que el azul sobre la cara de la válvula es uniforme todo alrededor y en el centro de la cara de la válvula.

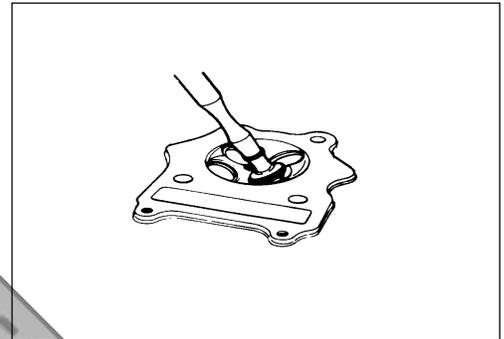
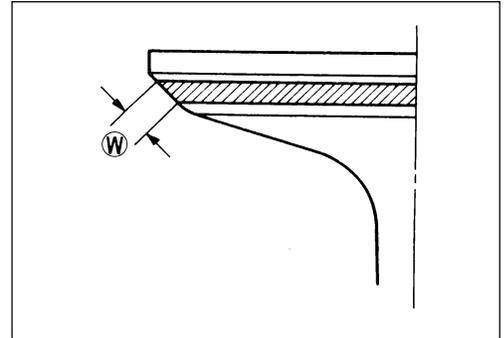
Si la anchura del asiento W medido excede del valor normal, o la anchura del asiento no es uniforme rectifique el asiento utilizando una fresa de asiento.

DATA Anchura de asiento de válvula W

Nominal: 0.9 – 1.1 mm

Límite de funcionamiento: Rectifique si la medida no está de acuerdo con el valor normal.

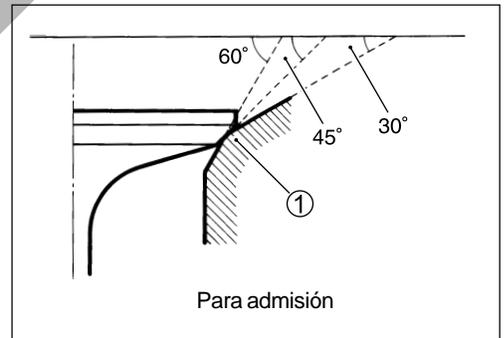
TOOL 09916-10911: Juego pulidor de válvula



REPARACIÓN DE ASIENTO DE VÁLVULA

Los asientos de válvula ① para las válvulas de admisión y para las de escape están fabricados en cuatro ángulos diferentes. La superficie de contacto del asiento está cortada a 45°.

	ADMISIÓN	ESCAPE
45°	N-122	N-122
60°	N-111	
15°		N-130
30°	N-126	



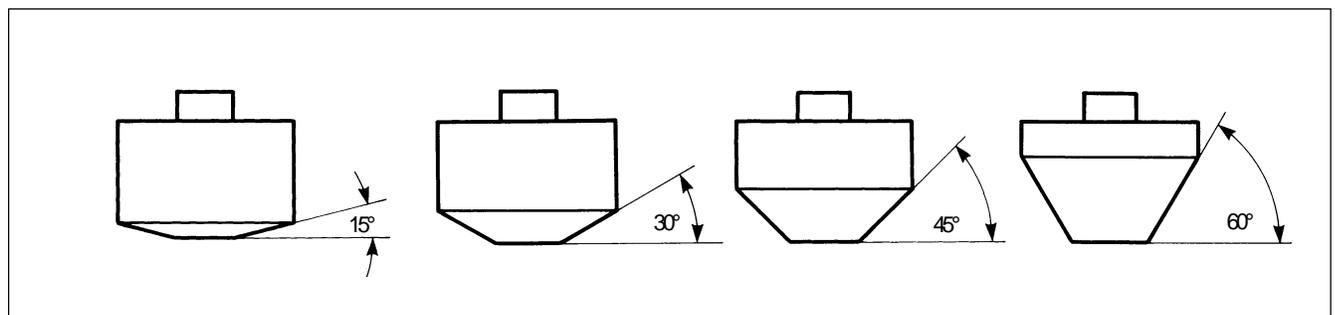
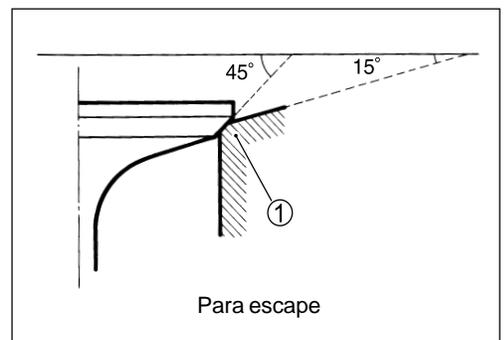
TOOL 09916-21111: Juego de fresas de asiento de válvula
 09916-20630: Fresa de asiento de válvula (N-126)
 09916-24460: Fresa de asiento de válvula (N-130)
 09916-24311: Macho centrador (N-100-5.0)

NOTA:

Utilice el macho centrador (N-100-5.0) junto con la fresa del asiento de válvula (N-111, -122, -126 y -130).

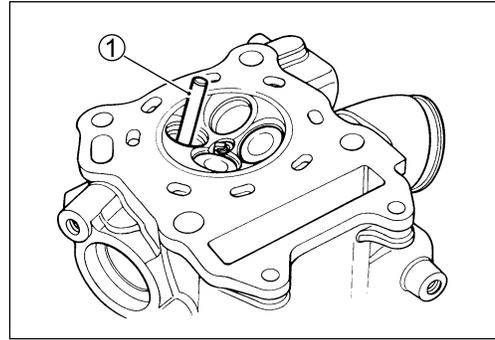
PRECAUCIÓN

El área de contacto del asiento deberá ser inspeccionada después de cada corte.

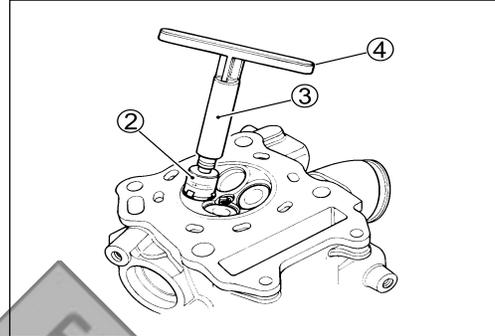


3- 26 MOTOR

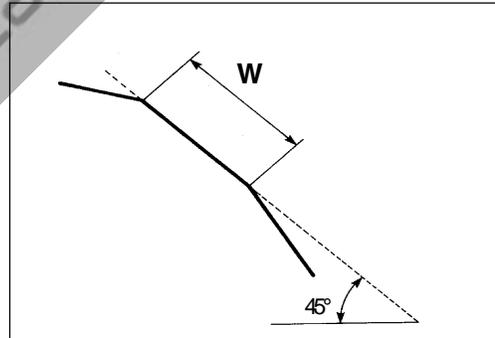
- A la hora de instalar el macho centrador ①, gírelo suavemente.



- Asiente el macho de forma que salga. Instale la fresa de 45° ②, el accesorio ③ y el mango "en T" ④.

**MECANIZADO INICIAL DEL ASIENTO**

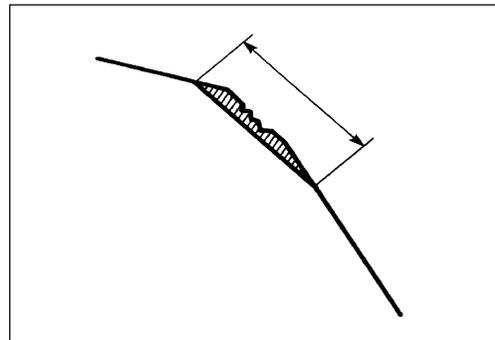
- Desescame y limpie el asiento utilizando la fresa de 45°. Gire la fresa una o dos veces.
- Mida la anchura del asiento de la válvula (W) después de cada corte.



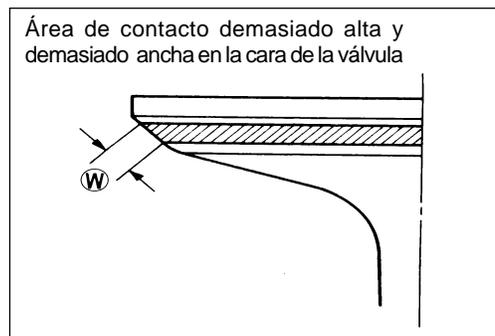
- Si el asiento de la válvula está picado o quemado, utilice la fresa de 45° para acondicionar el asiento un poco más.

NOTA:

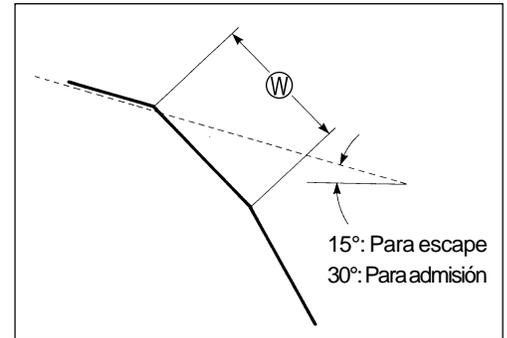
Corte solamente la cantidad mínima necesaria del asiento para evitar la posibilidad de que el vástago de la válvula se acerque demasiado al balancín para que exista un buen ángulo de contacto.

**MECANIZADO SUPERIOR PARA ESTRECHAR**

- Si la superficie de contacto está situada demasiado alta en la válvula, o es demasiado ancha, utilice la fresa de 15° (para el lado de escape) para bajar y estrechar el área de contacto.

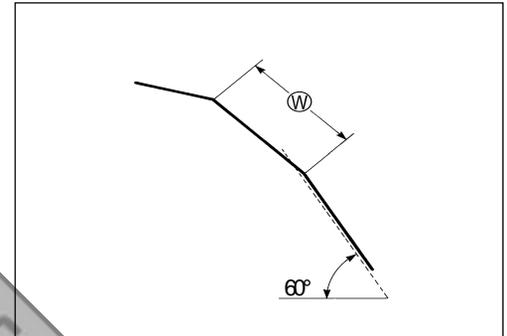


(Utilice la fresa de 15° para escape.)
 (Utilice la fresa de 30° para admisión.)



MECANIZADO INFERIOR PARA ESTRECHAR

- Si la superficie de contacto es demasiado ancha o está demasiado baja, utilice la fresa de 60° para estrechar y elevar el área de contacto.



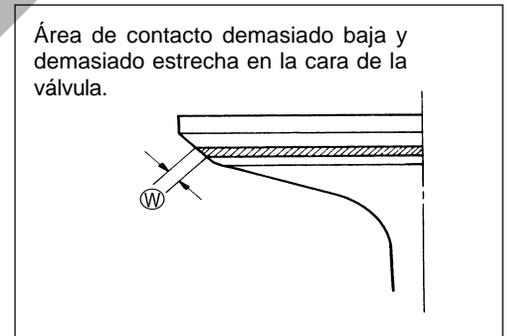
MECANIZADO FINAL DEL ASIENTO

- Si la superficie de contacto es demasiado ancha o estrecha, utilice la fresa de 45° para elevar y ensanchar el área de contacto.

NOTA:

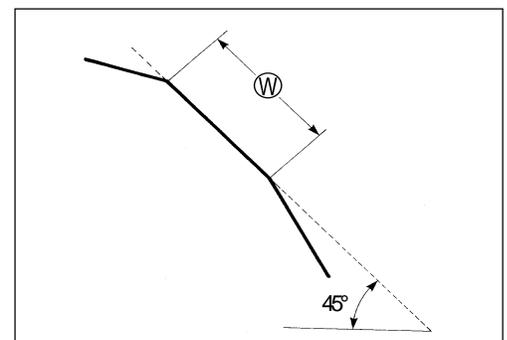
Después de mecanizar los ángulos de 15°, 30° y 60°, es posible que el asiento de la válvula (45°) sea demasiado estrecho. Si ocurre esto, vuelva a mecanizar el asiento de la válvula con la anchura apropiada.

- Después de lograr la posición y la anchura deseadas, utilice la fresa de 45° suavemente y con cuidado para limpiar cualquier resto que haya podido quedar tras las operaciones anteriores.



PRECAUCIÓN

No utilice compuesto pulidor después de haber hecho el corte final. El asiento de válvula acabado deberá tener un acabado suave, pero no demasiado pulido o brillante. Esto proporciona una superficie suave para el asiento final de la válvula que se hará presente durante los primeros segundos del funcionamiento del motor.



NOTA:

Después de reparar los asientos de las válvulas, asegúrese de comprobar la holgura de válvulas después de haber vuelto a montar la culata. (🔧 2-4)

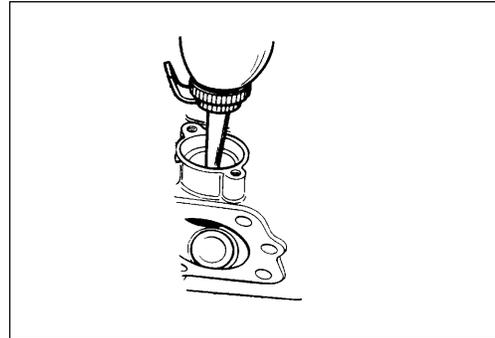
3- 28 MOTOR

REVISIÓN DEL ESTADO DE SELLADO DEL ASIENTO DE VÁLVULA

Con la válvula y su muelle montados, vierta una pequeña cantidad de gasolina en el conducto de admisión o escape. Compruebe que no haya fugas de gasolina a través del asiento de válvula. Si ve alguna fuga, corrija la superficie sellante

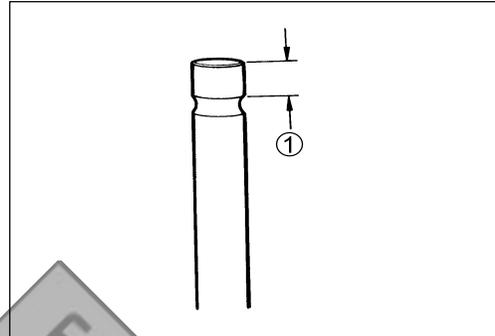
⚠ AVISO

Extreme las precauciones al manipular gasolina.

**ESTADO DEL EXTREMO DEL VÁSTAGO**

Inspeccione la cara del extremo del vástago por si estuviese picada o desgastada. Si estuviese picada o presentase desgaste, repare la superficie del extremo del vástago. Asegúrese de que la longitud ① no es menor de 1.8 mm. Si fuese menor de 1.8 mm, sustituya la válvula.

DATA Longitud del extremo de vástago
Límite de funcionamiento: 1.8 mm

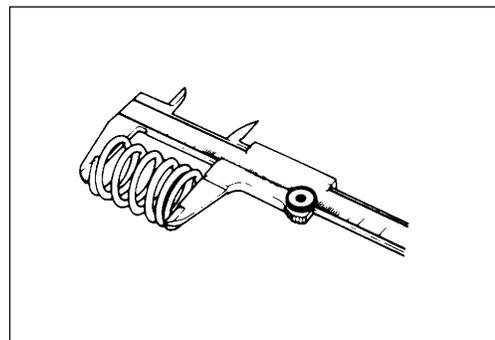
**REVISIÓN DEL MUELLE DE LA VÁLVULA**

La fuerza del muelle helicoidal mantiene el asiento de válvula apretado. Un muelle debilitado provoca una reducción en la salida de potencia del motor y a veces se traduce en un sonido chirriante proveniente del mecanismo de la válvula.

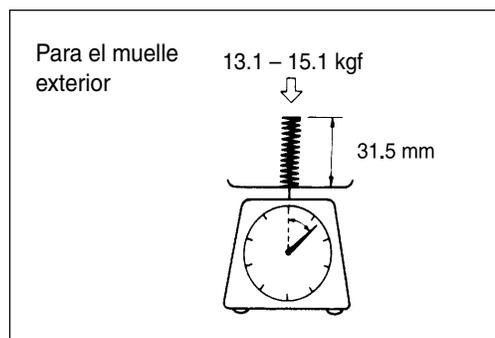
Compruebe que los muelles de la válvula estén fuertes midiendo su longitud descargada y la fuerza necesaria para comprimirlos. Si la longitud del muelle es menor a la del límite de funcionamiento o si la fuerza para comprimirlo no entra dentro del rango especificado, sustituya los muelles externo e interno como si de un conjunto se tratase.

DATA Longitud del muelle de válvula descargado (AD. y ESC.)
Límite de funcionamiento: INTERIOR : 35.0 mm
EXTERIOR : 37.8 mm

TOOL 09900-20102: Pie de rey



DATA Tensión del muelle de válvula (AD. & ESC.)
Normal: INTERIOR: 53 - 65N, 5.3 - 6.5 kgf/28 mm
EXTERIOR: 131 - 151N, 13.1 - 15.1 kgf/31.5 mm



MONTAJE

NOTA:

Realice el montaje en el orden inverso al de desmontaje, observando las siguientes instrucciones.

- Aplique una solución de aceite de molibdeno en la junta del vástago ① e instale ésta en la guía de la válvula manualmente.

PRECAUCIÓN

Sustituya la junta de vástago por una nueva.

 99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Después de haber cubierto la superficie entera del vástago con la solución de aceite de molibdeno, inserte la válvula ② en la guía de la válvula.

PRECAUCIÓN

A la hora de montar la válvula, inserte el vástago lentamente mientras lo gira teniendo cuidado de no provocar daños al labio del retén de aceite.

- Coloque el asiento de muelle ③, el muelle interior de válvula ④, el muelle exterior de válvula ⑤ y el retén de muelle ⑥.

PRECAUCIÓN

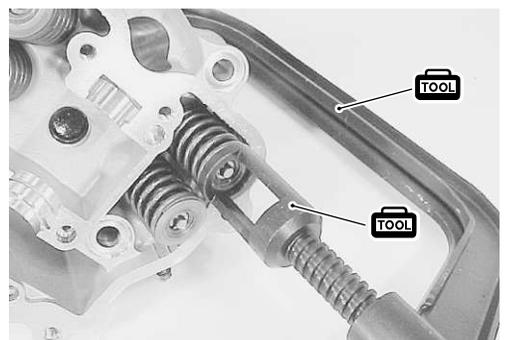
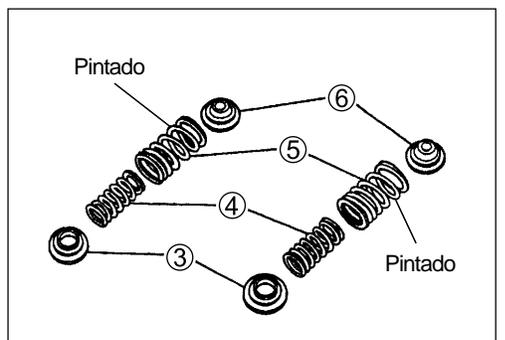
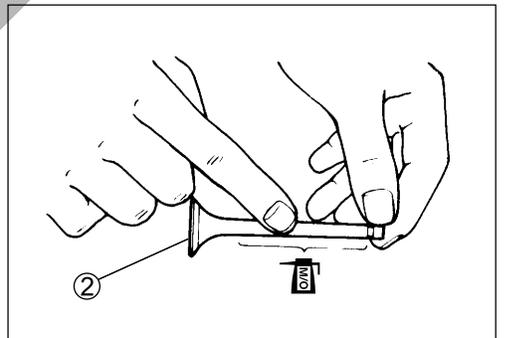
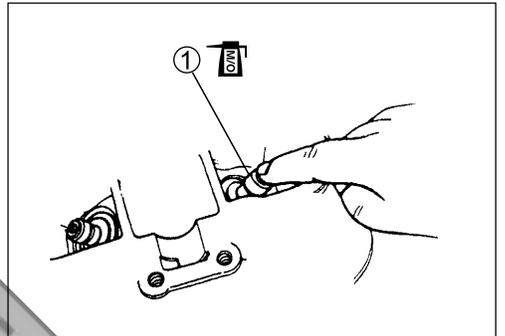
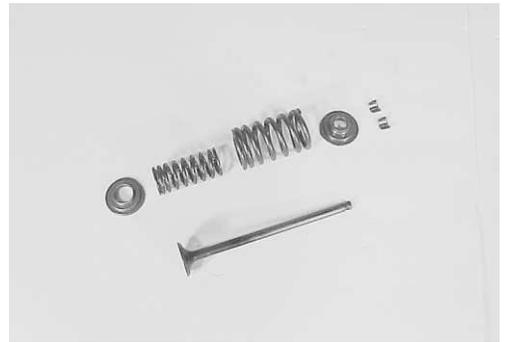
Coloque el muelle de la válvula con el extremo de menor diámetro hacia abajo (mirando la culata) y el extremo de mayor diámetro (pintado) hacia arriba.

- Comprima el muelle de la válvula mediante el alzador de válvulas y su accesorio.

 09916-14510: Elevador de válvulas
09916-14910: Accesorio (φ 22)
09916-84511: Pinzas

PRECAUCIÓN

La compresión del muelle de la válvula estará limitada sólo a la medida necesaria para prevenir la fatiga del mismo.

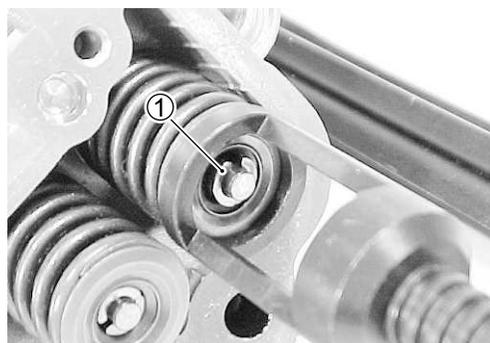


3- 30 MOTOR

- Coloque las medias lunas de las válvulas ①.

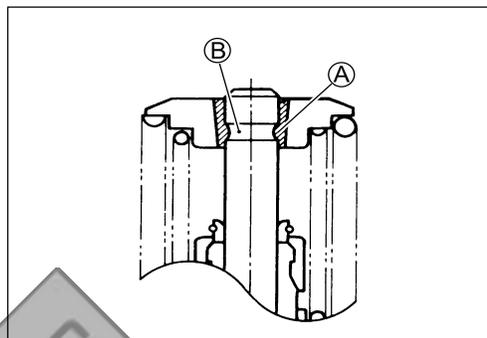
NOTA:

Para hacer más fácil el montaje, aplique un poco de grasa a las medias lunas de la válvula en el momento de colocarlas en la ranura del vástago.



PRECAUCIÓN

Compruebe que el labio redondeado A de la media luna está firmemente ajustado en la ranura B en el extremo de la válvula.



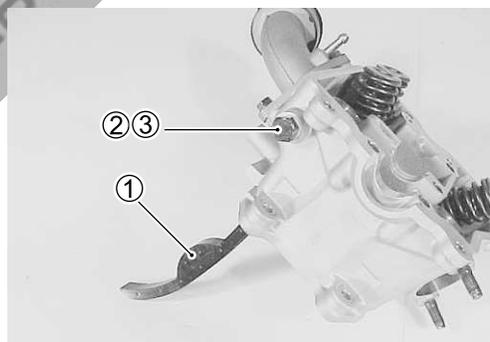
PATÍN DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN

REVISIÓN/MONTAJE

Compruebe la superficie de contacto del patín de la cadena de distribución. Si está desgastada o dañada, cámbiela.

- Coloque el patín de la cadena de distribución ① en la culata.
- Coloque la arandela de junta ② en el tornillo ③, y apriete al par especificado.

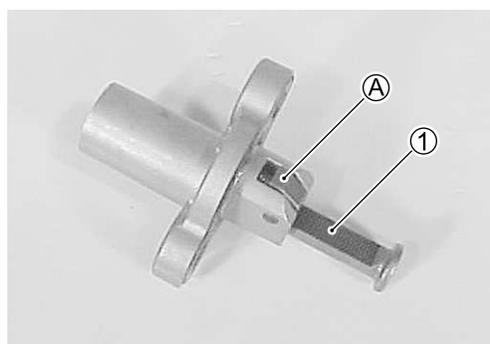
 Tornillo de posicionamiento de patín de cadena de distribución: 13 N·m (1.3 kgf·m)



TENSOR DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN

REVISIÓN

Compruebe que la varilla de empuje ① puede deslizarse con suavidad con el bloqueo A del mecanismo de retención liberado. Si no se desliza con suavidad o el mecanismo de retención está desgastado o dañado, sustituya el tensor de la cadena de distribución por uno nuevo.



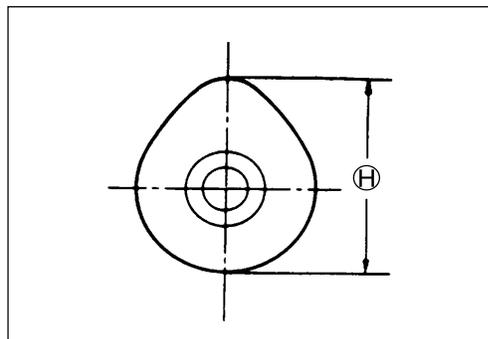
ÁRBOL DE LEVAS

REVISIÓN DE DESGASTE DE LEVA

Compruebe que la superficie de la cara de la leva no esté desgastada o dañada. Mida la altura de la leva H con un micrómetro. Sustituya el árbol de levas si presenta desgaste por debajo del límite de funcionamiento.

DATA Altura de leva H

Límite de funcionamiento: (AD.) 32.16 mm (ESC.) 31.62 mm



REVISIÓN DEL DESGASTE DEL APOYO DEL ÁRBOL DE LEVAS

Coloque la galga plástica ① entre el árbol de levas y el puente del árbol de levas y apriete los tornillos del puente al par especificado.

TOOL 09900-22302: Galga plástica

TOOL Tornillo del puente del árbol de levas: 10 N·m (1.0 kgf·m)

NOTA:

No gire el árbol de levas después de haber apretado el puente con la galga plástica.

Retire el puente del árbol de levas y mida la parte más ancha de la galga plástica.

DATA Holgura de engrase del apoyo de árbol de levas

Límite de funcionamiento: 0.150 mm

Si la holgura excede el límite de funcionamiento, mida el diámetro interior del puente del árbol de levas utilizando un medidor de interiores.

DATA Diámetro interior puente árbol de levas

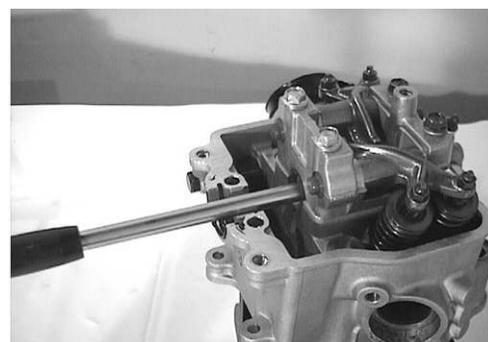
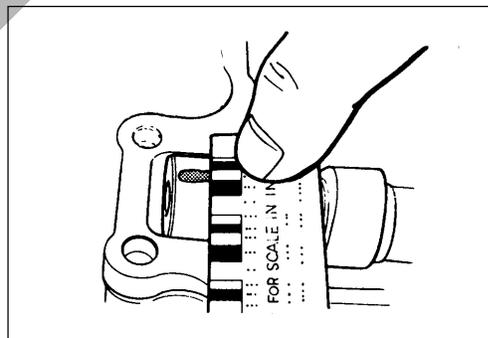
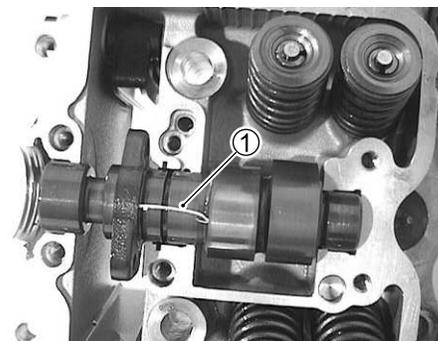
Normal: (ϕ 22) 22.012 – 22.025 mm

(ϕ 17.5) 17.512 – 17.525 mm

TOOL 09900-20602: Comparador (1/1000 mm)

09900-22403: Medidor diámetros pequeños (18 – 35 mm)

09900-22401: Medidor diámetros pequeños (10 -18 mm)



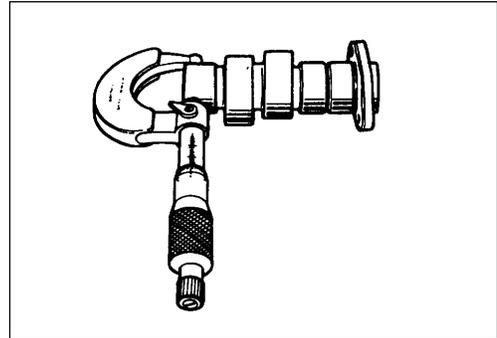
3- 32 MOTOR

Mida el diámetro exterior del apoyo del árbol de levas utilizando un micrómetro.

DATA **Diámetro exterior apoyo árbol de levas**
Normal: (ϕ 22) 21.959 – 21.980 mm
 (ϕ 17.5) 17.466 – 17.484 mm

TOOL 09900-20205: Micrómetro (0 – 25 mm)

Determine si la holgura entra dentro del rango normal al cambiar el árbol de levas por uno nuevo. Si la holgura no entra dentro del rango normal, sustituya tanto el árbol de levas como la culata.

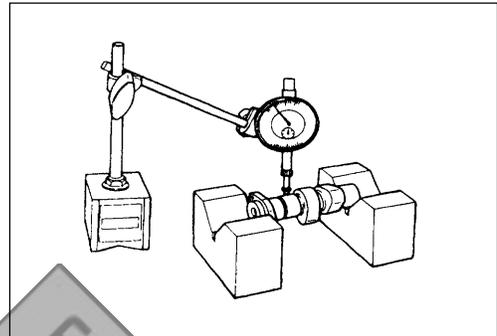


DESCENTRADO ÁRBOL DE LEVAS

Tras apoyar el árbol de levas sobre bloques "en V", mida el descentrado con un comparador. Si el descentrado excede el límite de funcionamiento, cambie el árbol de levas.

DATA **Descentrado del árbol de levas**
Límite de funcionamiento: 0.1 mm

TOOL 09900-20606: Comparador (1/100 mm)
 09900-20701: Soporte magnético
 09900-21304: Juego de bloque "en V" (100 mm)



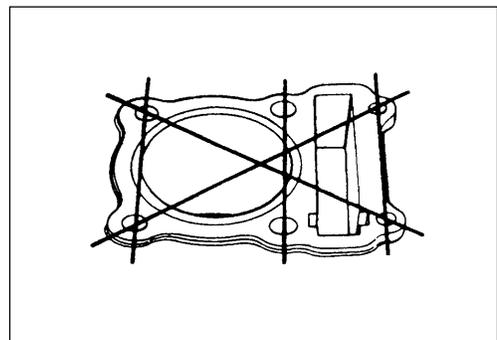
CILINDRO

DEFORMACIÓN DEL CILINDRO

Mida la deformación en direcciones diagonales en la superficie superior del cilindro. Si el descentrado excede el límite de funcionamiento, cambie el cilindro.

DATA **Deformación del cilindro**
Límite de funcionamiento: 0.05 mm

TOOL 09900-20803: Galga de espesores



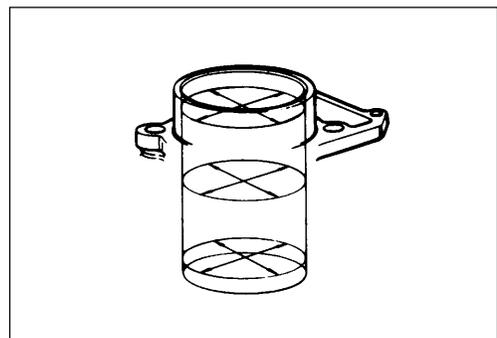
REVISIÓN DE DIÁMETRO INTERIOR DE CILINDRO

Compruebe que no existan daños anormales o desgaste en la pared del cilindro.

Mida el diámetro interior en las tres posiciones, superior, central e inferior. En cada posición, haga dos mediciones, una paralela y otra perpendicular al eje del cigüeñal.

DATA **Interior del cilindro**
Normal: 57.000 – 57.015
Límite: 57.090

TOOL 09900-20508: Juego medición de cilindros



PISTÓN

REVISIÓN DEL DIÁMETRO DEL PISTÓN

Mida el diámetro exterior del pistón en dirección perpendicular al eje del bulón a la altura de la falda tal y como se muestra en la ilustración mediante el uso de un micrómetro.

Si la medida es inferior al límite de funcionamiento, cambie el pistón.

DATA Diámetro del pistón

Nominal: 56.955 – 56.970 mm

Límite de funcionamiento: 56.880 mm

Pistón sobremedida: 0.5, 1.0 mm

TOOL 09900-20203: Micrómetro (50 – 70 mm)

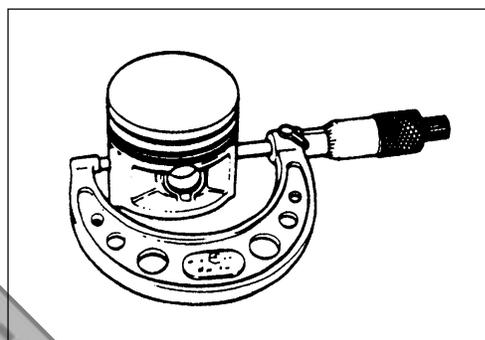
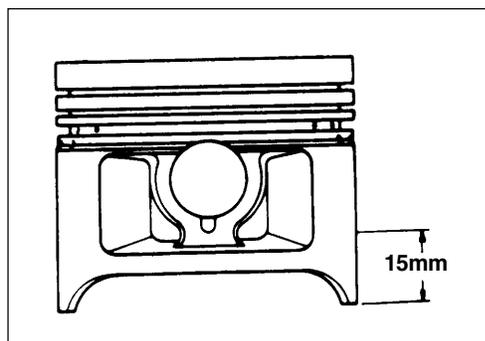
HOLGURA PISTÓN-CILINDRO

Para determinar la holgura pistón-cilindro, calcule la diferencia entre el diámetro del cilindro y el diámetro exterior del pistón.

DATA Holgura pistón-cilindro

Nominal: 0.04 – 0.05 mm

Límite de funcionamiento: 0.120 mm



BULÓN

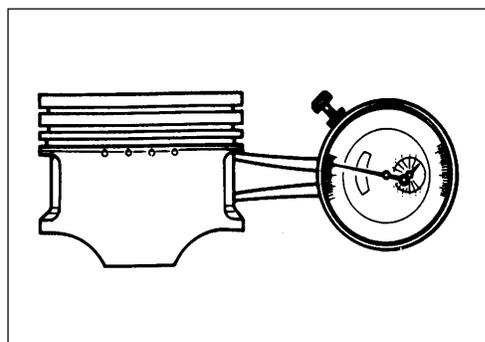
DIÁMETRO DE ALOJAMIENTO DE BULÓN

Con un comparador para diámetros pequeños, mida el diámetro de alojamiento de bulón, tanto en sentido vertical como horizontal. Si la medida excede el límite de funcionamiento, cambie el pistón.

DATA Diámetro de alojamiento de bulón

Normal: 16.002 – 16.008 mm

TOOL 09900-20605: Comparador de compás
Límite de funcionamiento: 16.030 mm



REVISIÓN DEL DIÁMETRO DEL BULÓN

Con la ayuda de un micrómetro, mida el diámetro exterior de bulón en tres posiciones, ambos extremos y centro.

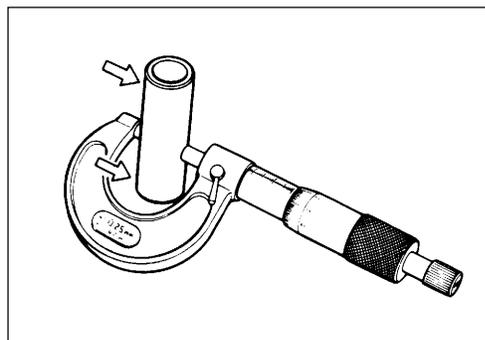
Si alguna de las medidas es inferior al límite de funcionamiento, cámbielo.

DATA Diámetro exterior de bulón

Normal: 15.995 – 16.000 mm

Límite de funcionamiento: 15.980 mm

TOOL 09900-20205: Micrómetro (0 – 25 mm)



SEGMENTOS DEL PISTÓN

REVISIÓN DE LA ABERTURA DEL SEGMENTO SIN MONTAR

Antes de instalar los segmentos, mida la abertura de cada segmento sin montar mediante un pie de rey. Si la abertura es inferior al límite de funcionamiento, cambie el segmento.

DATA Abertura del segmento sin montar

Normal: (1°) Aprox. 7.2 mm

(2°) Aprox. 5.8 mm

Límite de funcionamiento: (1°) 5.8 mm

(2°) 4.6 mm

TOOL 09900-20102: Pie de rey

REVISIÓN DE LA ABERTURA DEL SEGMENTO EN EL PISTÓN

Encaje el segmento en el cilindro utilizando la cabeza del pistón. Mida la abertura del segmento con una galga de espesores. Si la abertura excede el límite de funcionamiento, cambie el segmento.

DATA Abertura del segmento

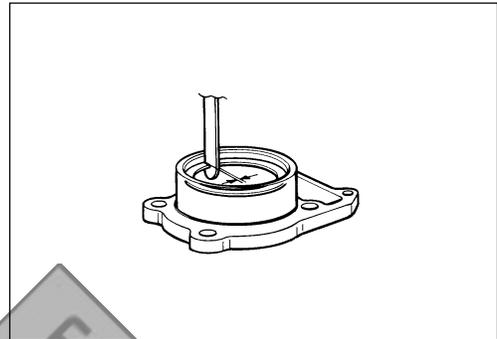
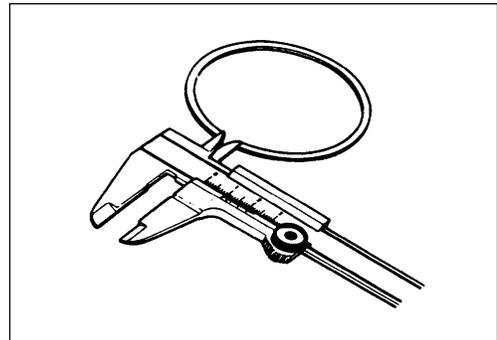
Normal: (1°) 0.20 –0.32 mm

(2°) 0.20 –0.32 mm

Límite de funcionamiento: (1°) 0.7 mm

(2°) 0.7 mm

TOOL 09900-20803: Galga de espesores



REVISIÓN HOLGURA SEGMENTOS-RANURA DEL PISTÓN

Quite la carbonilla depositada en el segmento y su ranura. Ajuste el segmento en su ranura. Con el segmento comprimido y levantado, mida la holgura en el lado inferior del segmento utilizando una galga de espesores.

DATA Holgura segmentos-ranura del pistón:

Límite de funcionamiento: (1°) 0.18 mm

(2°) 0.15 mm

DATA Anchura de la ranura del segmento:

Normal: (1°) 1.01 –1.03 mm

(2°) 1.01 –1.03 mm

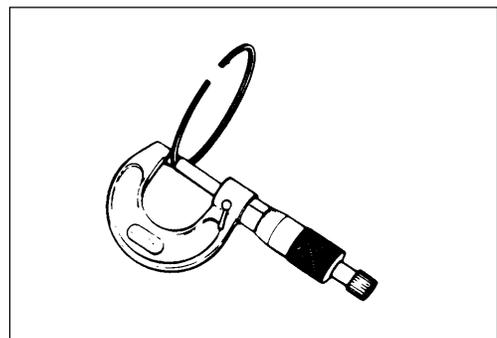
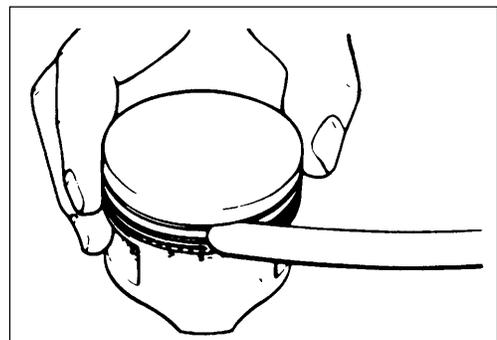
(Engrase) 2.01 -2.03 mm

DATA Grosor del segmento:

Normal: (1°) 0.97 –0.99 mm

(2°) 0.97 –0.99 mm

TOOL 09900-20803: Galga de espesores
09900-20205: Micrómetro (0 – 25 mm)



SEGMENTOS SOBREMEDIDA

• Segmento de pistón sobremedida

Se usan los dos tipos de segmentos sobremedida que se citan a continuación.

Sus números de identificación son los siguientes.

Segmento 1° y 2°

0.5 mm: NADA (Medida diámetro exterior: 57.50 mm)

1.0 mm: 50

Segmento de engrase sobremedida

Se utilizan los dos tipos siguientes de anillo de engrase sobremedida. Llevan las señales de identificación siguientes.

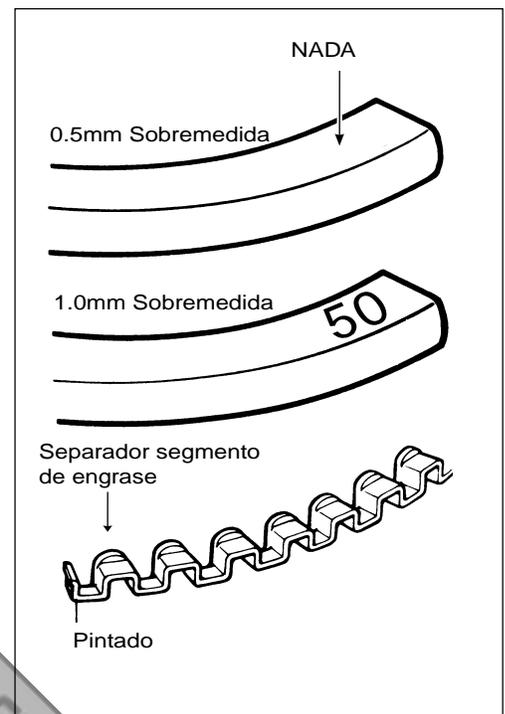
Segmento de engrase

0.5 mm: NADA (Medida diámetro exterior: 57.50 mm)

1.0 mm: Pintado de rojo

• Rail lateral sobremedida

Para identificar el rail lateral, mida simplemente el diámetro exterior, ya que no lleva señal ni número alguno.



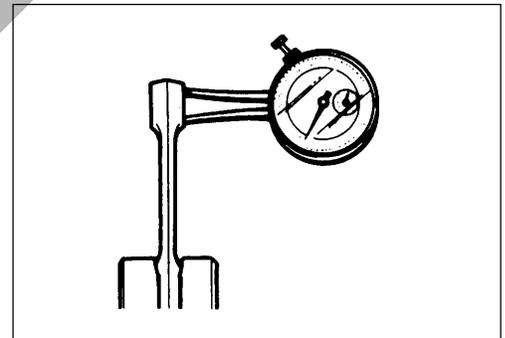
BIELA Y CIGÜEÑAL

REVISIÓN DEL DIÁMETRO INTERIOR DEL PIE DE BIELA

Con un comparador para diámetros pequeños, mida el diámetro interior del pie de biela, tanto en sentido vertical como horizontal. Si cualquiera de las mediciones excede el límite de funcionamiento, cambie la biela.

DATA Diámetro interior del pie de biela
Normal: 16.006 –16.014 mm
Límite de funcionamiento: 16.040 mm

TOOL 09900-20605: Comparador de compás



REVISIÓN DE DEFORMACIÓN DE BIELA

Mueva el pie de biela lateralmente, mientras mantiene inmóvil la cabeza de biela en la dirección del empuje.

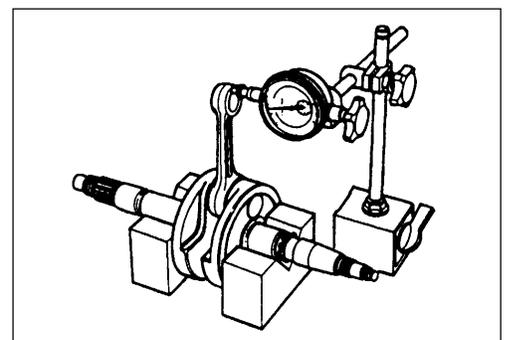
Mida la deformación.

Gire la biela y vea si se mueve suavemente, sin holguras ni ruidos.

Este método puede servir para comprobar el desgaste en las piezas de la cabeza de biela.

DATA Deformación de biela
Límite de funcionamiento: 3.0 mm

TOOL 09900-20701: Soporte magnético
09900-20606: Comparador (1/100 mm)
09900-21304: Bloque "en V"

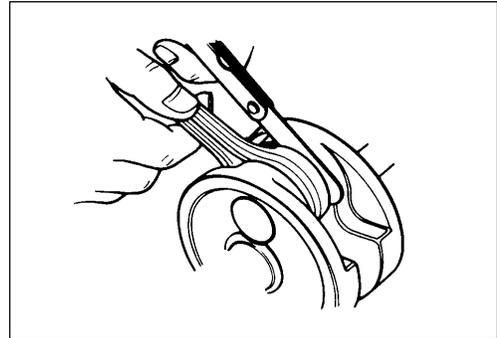


3-36 MOTOR**JUEGO LATERAL DE LA CABEZA DE LA BIELA**

Mida el juego lateral de la cabeza de la biela con una galga de espesores. Si el juego excede el límite, mida cada uno de los anchos de la cabeza de la biela y de la muñequilla del cigüeñal individualmente, para determinar cual de ellos debe ser cambiado.

DATA Juego de la cabeza de la biela:
Normal: 0.10 –0.45 mm
Límite de funcionamiento: 1.00 mm

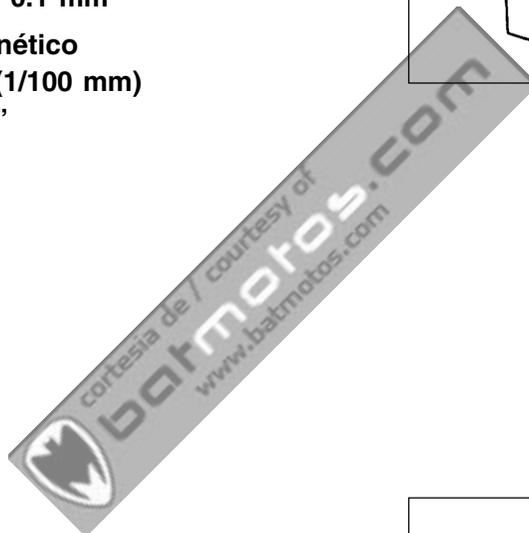
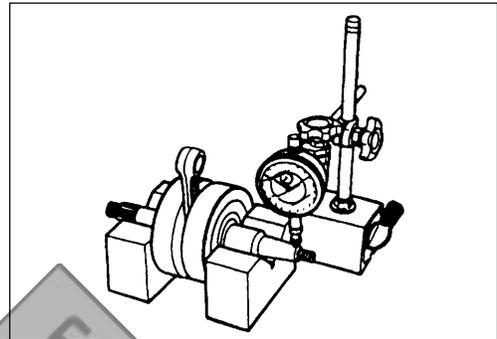
TOOL 09900-20803: Medidor de espesores

**REVISIÓN DEL DESCENTRADO DEL CIGÜEÑAL**

Apoyando los ejes izquierdo y derecho sobre bloques en V, gire lentamente el cigüeñal. En este momento, mida el descentrado del extremo del cigüeñal con un comparador. Si el descentrado excede el límite de funcionamiento, cambie el cigüeñal.

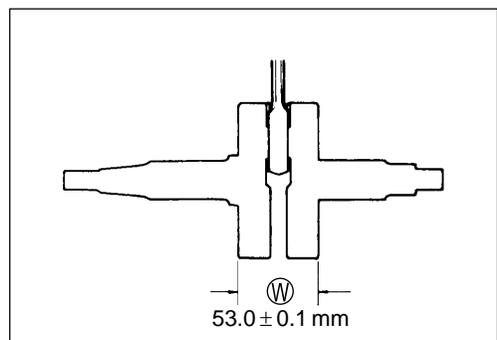
DATA Descentrado del cigüeñal:
Límite de funcionamiento: 0.1 mm

TOOL 09900-20701: Soporte magnético
 09900-20606: Comparador (1/100 mm)
 09900-21304: Bloque “en V”

**MONTAJE DEL CIGÜEÑAL**

- Al montar de nuevo el cigüeñal, determine el ancho entre los núcleos a que se refiere la figura.

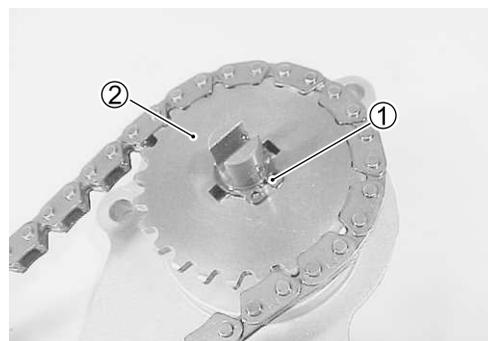
Ancho normal entre núcleos: 53.0 ± 0.1 mm



PIÑÓN DE LA BOMBA DE ACEITE

DESMONTAJE

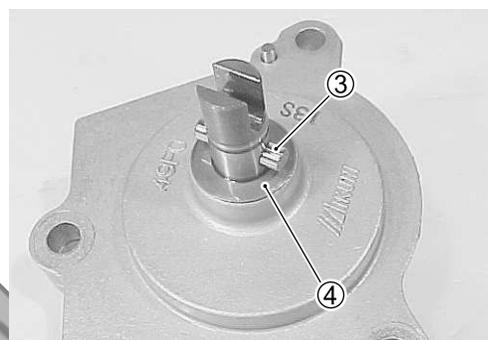
- Quite el circlip ①.
- Quite el piñón de la bomba de aceite ②.



- Quite el pasador ③ y la arandela ④.

NOTA:

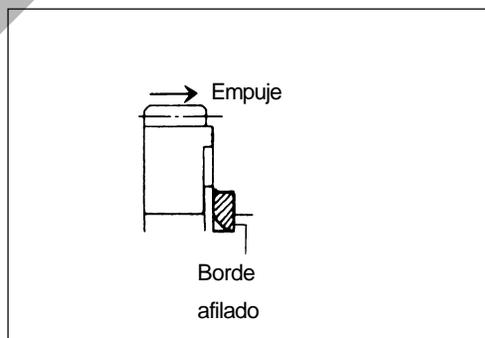
El conjunto bomba de aceite es de tipo no desmontable.



MONTAJE

Vuelva a montar el piñón de la bomba de aceite en orden inverso a como se desmontó.

- Al instalar un nuevo circlip, preste atención a la dirección de éste. Ajustelo en el lado en el que el empuje es como se muestra en la ilustración.



3-38 MOTOR**SEMIPOLEA CONDUCTORA MÓVIL****REVISIÓN DEL ESPACIADOR**

- Quite el espaciador.

Compruebe si sufre algún daño o desgaste.

Si se encuentra algún defecto, cambie el espaciador por otro nuevo.

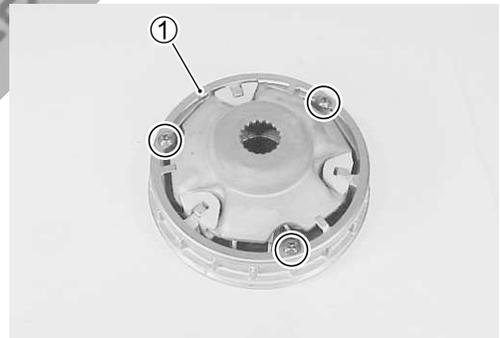
**REVISIÓN DE LA SEMIPOLEA CONDUCTORA MÓVIL**

Revise la semipolea conductora móvil por si presenta alguna anomalía, como desgaste escalonado o decoloración causada por quemadura.

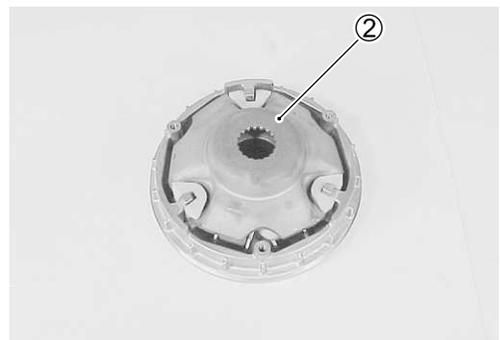
Si se encuentra algún defecto, cambie la semipolea conductora móvil por otra nueva.

**DESMONTAJE**

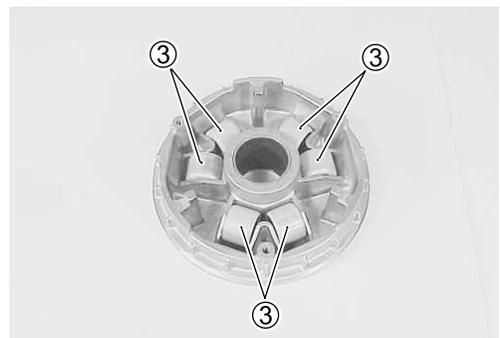
- Retire el retén de semipolea conductora móvil ①.



- Separe el plato ② de la semipolea conductora móvil.



- Saque los seis rodillos ③.



REVISIÓN DE LOS RODILLOS

Compruebe que no hay ningún desgaste anormal ni daños en el rodillo. Si se encuentran defectos, cambie todos los rodillos en conjunto.



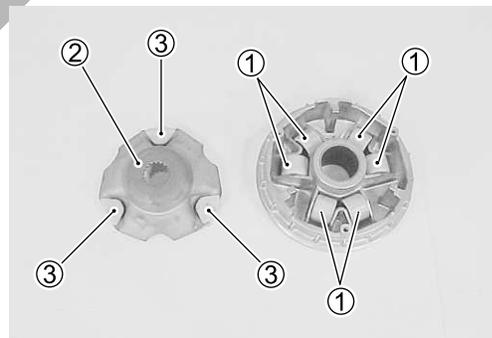
MONTAJE

NOTA:

Realice el montaje en el orden inverso al de desmontaje, observando las siguientes instrucciones.



- Coloque los seis rodillos ① en la semipolea conductora móvil.
- Coloque los amortiguadores ③ en el plato ② de la semipolea conductora móvil.
- Coloque el plato en la semipolea conductora móvil.



- Coloque el retén de semipolea conductora móvil ④.
- Coloque el espaciador.



PRECAUCIÓN

Presione sobre la semipolea conductora móvil para evitar que los rodillos se salgan de su posición al poner el casquillo.

NOTA:

Para la instalación en el motor, véase página 3-61.

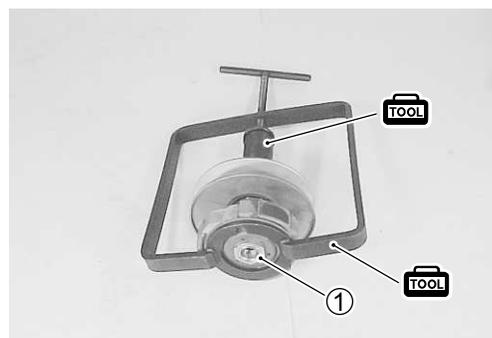
ZAPATA DEL EMBRAGUE/SEMIPOLEA CONDUCIDA MÓVIL

DESMONTAJE/REVISIÓN

Sujete el conjunto de zapata de embrague con la manivela de la herramienta especial girada.

- Afloje la tuerca de la zapata del embrague ①.

 09922-31430: Compresor de muelle de embrague
09914-79610: Desmontador/montador de rodamiento

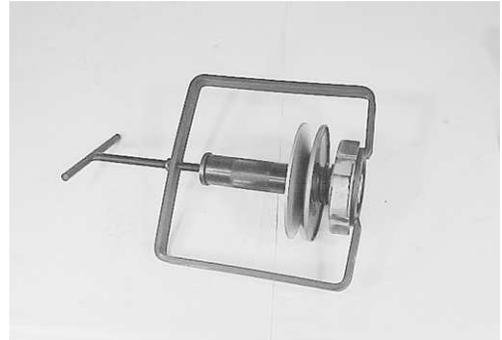


3-40 MOTOR

PRECAUCIÓN

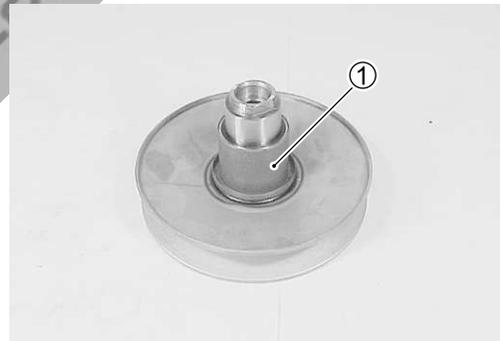
Siendo la fuerza del muelle aplicada sobre el conjunto de la zapata del embrague muy grande, debe tener cuidado y evitar que el conjunto de la zapata del embrague y semipolea conducida móvil salgan disparadas repentinamente.

- Afloje lentamente la manivela de la herramienta especial y quite el conjunto de la zapata del embrague.

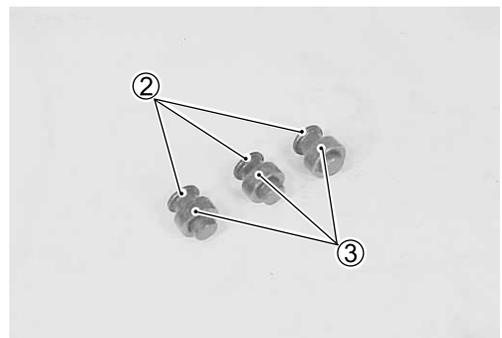
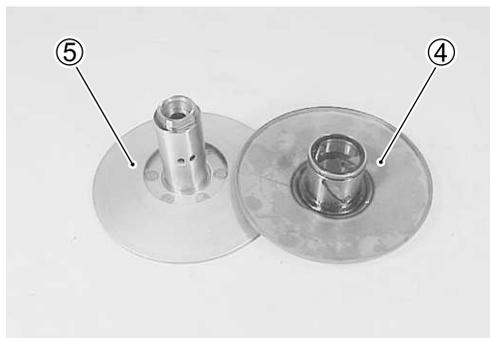
**PRECAUCIÓN**

No intente desmontar el conjunto de la zapata del embrague.

- Quite el asiento de la semipolea conducida móvil ①.



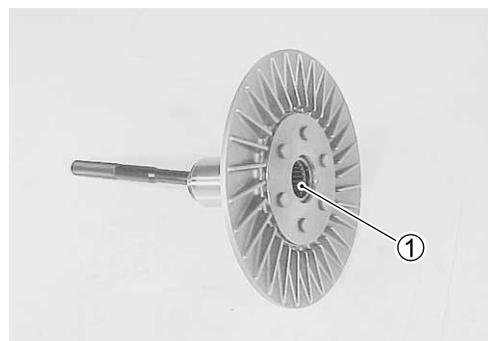
- Quite los tres pasadores ② junto con los rodillos ③.
- Separe la semipolea conducida móvil ④ de la semipolea conducida fija ⑤.



- Saque el cojinete de agujas ① utilizando una varilla de acero.

NOTA:

Si no hay ruidos anormales, no es necesario quitar el rodamiento.



- Quite el circlip ②.
- Quite el rodamiento ③ utilizando la herramienta especial.

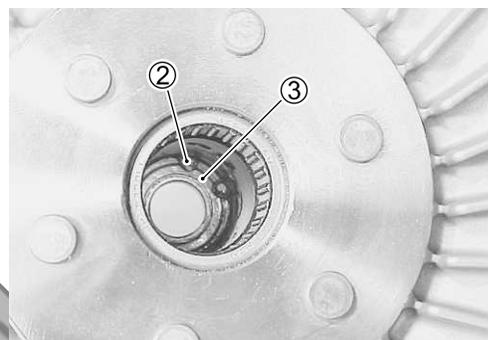
TOOL 09943-88211: Montador de rodamientos

NOTA:

Si no hay ruidos anormales, no es necesario quitar el rodamiento.

PRECAUCIÓN

Los rodamientos extraídos, ① y ③, han de cambiarse por unos nuevos.



REVISIÓN DE LA ZAPATA DEL EMBRAGUE

Revise el cubo y los pivotes de los pesos centrífugos para ver si están flojos, tienen daños o no funcionan.

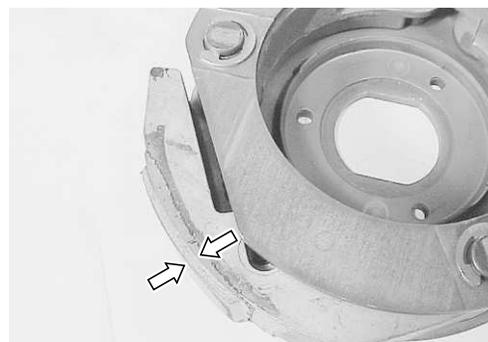
Revise la zapata del embrague por si presenta daños o está manchada de aceite en la superficie.



Mida el grosor de la zapata del embrague en su punto medio. Si el grosor es menor que el límite de funcionamiento, cambie el conjunto zapata del embrague por uno nuevo.

DATA Grosor de la zapata del embrague
Límite de funcionamiento: 2.0 mm

TOOL 09900-20102: Pie de rey



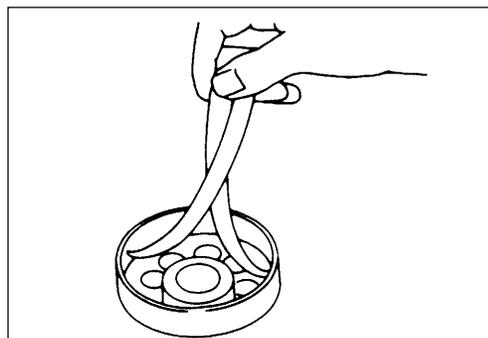
REVISIÓN DE LA CAMPANA DEL EMBRAGUE

Compruebe que no existan daños en la superficie.

Mida el diámetro interior de la campana del embrague.

Si la medida es superior al límite de funcionamiento, cambie la campana por otra nueva

DATA Diámetro interior de la campana del embrague
Límite de funcionamiento: 125.5 mm

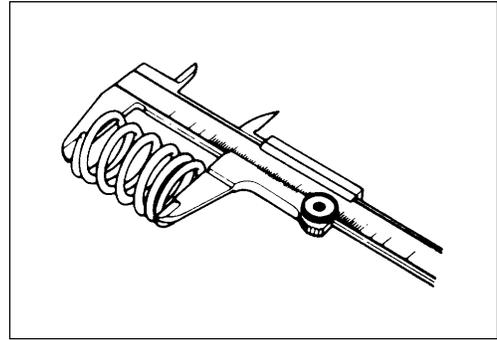


3-42 MOTOR**REVISIÓN DEL MUELLE DE LA SEMIPOLEA CONDUCCIDA MÓVIL**

Utilizando el pie de rey, mida la longitud del muelle descargado. Si la longitud es menor que el límite de funcionamiento, cambie el muelle por uno nuevo.

DATA Límite de funcionamiento: 142.5 mm

TOOL 09900-20102: Pie de rey

**REVISIÓN DE LA CORREA TRAPEZOIDAL**

Compruebe que la correa trapezoidal esté libre de cualquier materia grasienta.

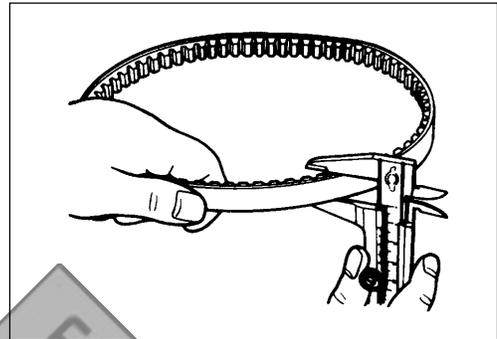
Revise la superficie de contacto, por si presenta grietas u otros daños.

Mida la anchura de la correa utilizando un pie de rey.

Si la medida excede el límite de funcionamiento, o se aprecian grietas u otros daños, cambie la correa.

DATA Límite de funcionamiento: 21.1 mm

TOOL 09900-20102: Pie de rey

**PRECAUCIÓN**

Si la superficie presenta grasa o aceite, desengrase totalmente la correa.

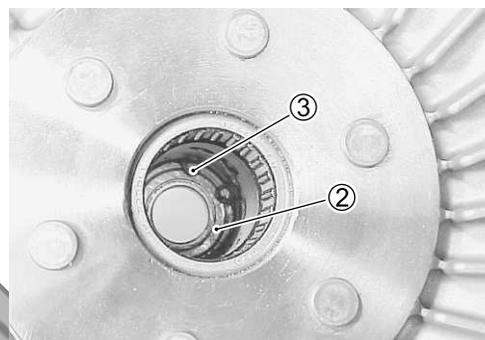
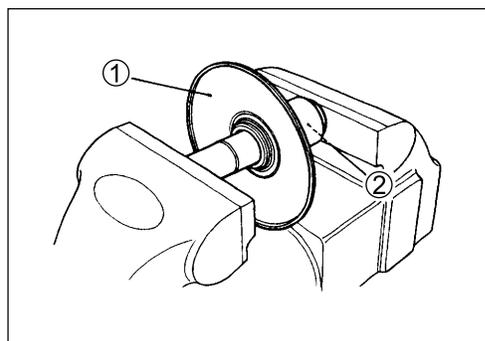
MONTAJE**NOTA:**

Para montar el conjunto de zapatas del embrague, invierta la secuencia del procedimiento de desmontaje, observando las siguientes instrucciones

- Instale el cojinete ② en la semipolea conducida fija ①.
- Coloque el circlip ③.

PRECAUCIÓN

Coloque el lado sellado del cojinete mirando hacia afuera.

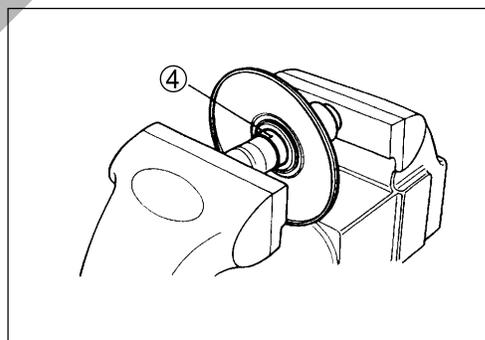


- Coloque el cojinete de agujas ④.

PRECAUCIÓN

Coloque el cojinete de agujas con la señal grabada hacia afuera.

Engrase suficientemente el cojinete de agujas dentro de la semipolea conducida móvil.



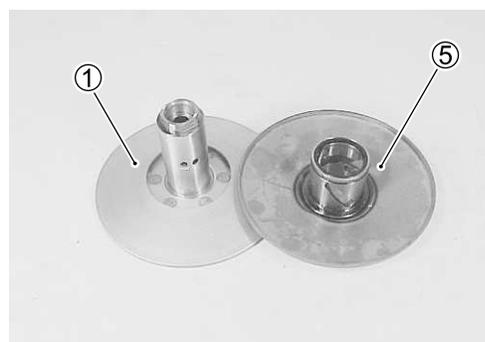
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Instale la semipolea conducida móvil ⑤ en la semipolea conducida fija ①.

PRECAUCIÓN

Aplique grasa suficiente en la ranura de engrase dentro de la semipolea conducida móvil.

99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

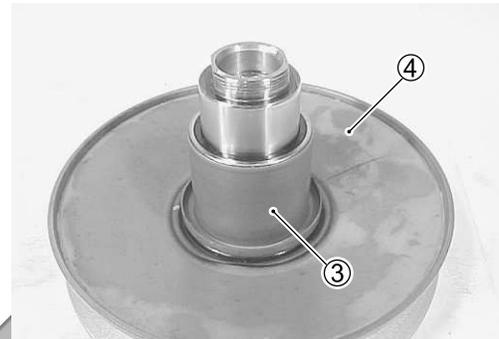
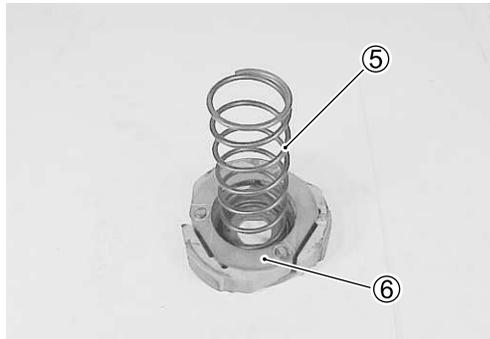
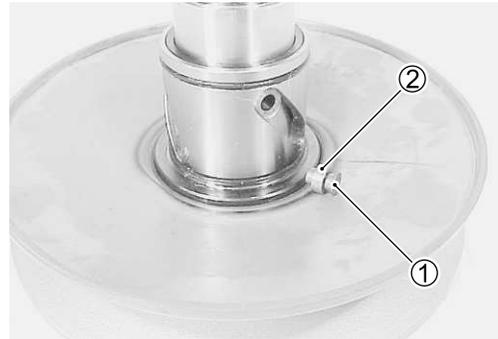


3-44 MOTOR

- Instale el pasador ① en su agujero con el rodillo ② colocado.
- Aplique una pequeña cantidad de grasa al agujero del pasador.

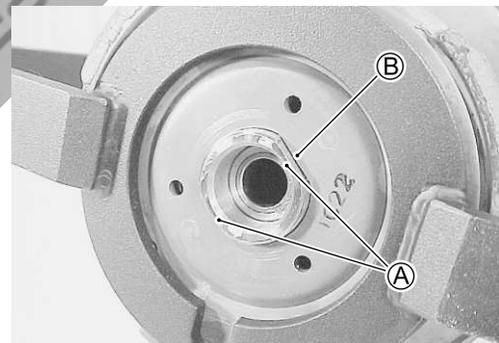
🔧 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Instale firmemente el asiento ③ de la semipolea conducida móvil en la semipolea conducida móvil ④ .
- Instale el muelle ⑤ y el conjunto zapata del embrague ⑥ en la semipolea conducida móvil ④ y acople la herramienta especial.



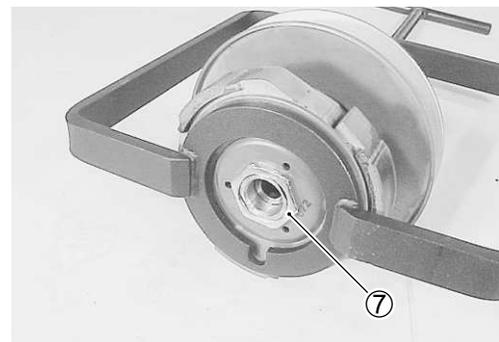
- Gire lentamente el mango de la herramienta especial para apretar y alinear las caras planas (A) del extremo de la semipolea conducida móvil con el agujero del plato de la zapata del embrague (B).

🔧 09922-31410: Compresor de muelle de embrague
09914-79610: Desmontador/montador de rodamiento



- Compruebe que los tetones de la herramienta especial están dentro de los agujeros del plato de la zapata del embrague y enrosque la tuerca ⑦ de la zapata del embrague.
- Apriete la tuerca ⑦ al par especificado.

🔧 Tuerca de la zapata del embrague: 60 N·m (6.0 kgf·m)



REDUCCIÓN FINAL

INSPECCIÓN

Revise los engranajes y ejes que se han quitado, en busca de las anomalías siguientes.

- * Daños o desgaste en el engranaje conductor, engranaje intermedio y engranaje conducido.
- * Contacto imperfecto de los dientes.
- * Daños en el estriado del eje.



EMBRAGUE DE ARRANQUE

REVISIÓN DEL EMBRAGUE DE ARRANQUE

Haga girar a mano, en la dirección de la flecha, tal como se muestra, el engranaje conducido del arranque y compruebe que el giro es suave. Compruebe también que el engranaje se bloquea cuando se intenta girar en otra dirección.

Si al girar el engranaje nota mucha resistencia u oye ruido, revise la superficie de éste por si presenta desgaste o daños.

Si se encuentra algo anormal, cambie el embrague de arranque.

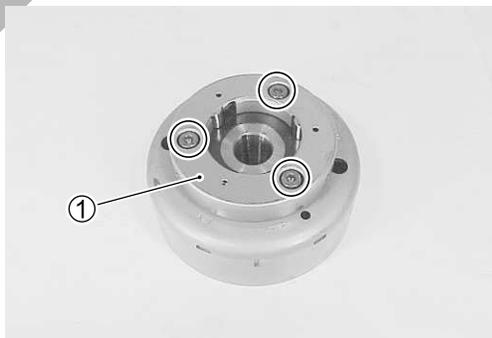


DESMONTAJE

- Quite el engranaje conducido del arranque.
- Mantenga el rotor inmóvil y quite los tornillos del embrague de arranque.

TOOL 09930-44520: Bloqueador de rotor

- Quite del rotor el embrague unidireccional ①.



- Retire el rodillo ②, muelle ③ y pieza de empuje ④.



MONTAJE

NOTA:

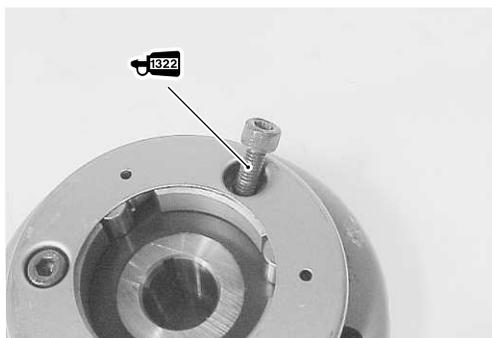
Realice el montaje en el orden inverso al de desmontaje, observando las siguientes instrucciones.

- Aplique FIJADOR DE ROSCAS "1322" a los tornillos del embrague del arranque y apriételos al par especificado.

Tornillo de embrague de arranque: 10 N·m (1.0 kgf·m)

1322 99000-32110: FIJADOR DE ROSCAS "1322"

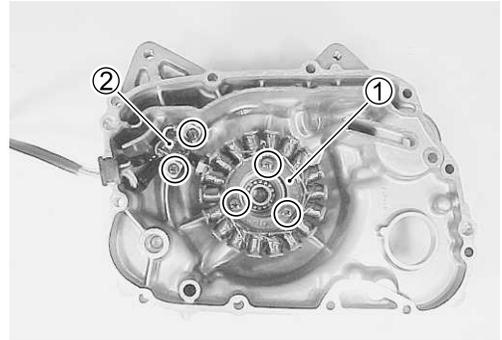
TOOL 09930-44520: Bloqueador de rotor



3-46 MOTOR

TAPA DEL ALTERNADOR**DESMONTAJE/REVISIÓN**

- Quite el estator ① del alternador y generador de señal (bobina de señal) ②.



- Extraiga el circlip ③.
- Quite el rodamiento ④.

TOOL 09921-20210: Extractor de rodamientos
09930-30102: Eje deslizante

NOTA:

Si no hay ruidos anormales, no es necesario quitar el rodamiento.

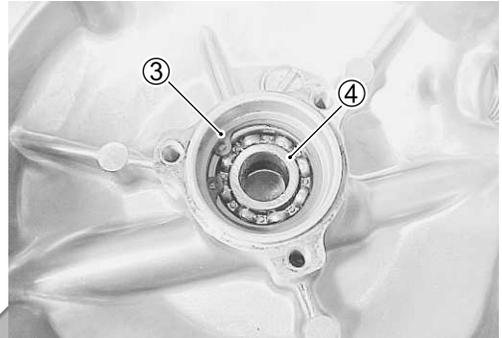
PRECAUCIÓN

El rodamiento extraído ④ deberá sustituirse por uno nuevo.

- Quite el retén de aceite ⑤.

PRECAUCIÓN

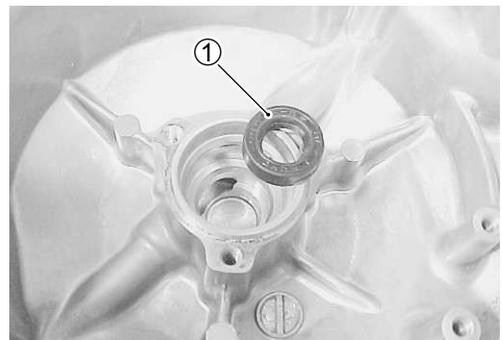
Cambie el retén de aceite extraído por otro nuevo.

**MONTAJE****NOTA:**

Realice el montaje en el orden inverso al de desmontaje, observando las siguientes instrucciones.

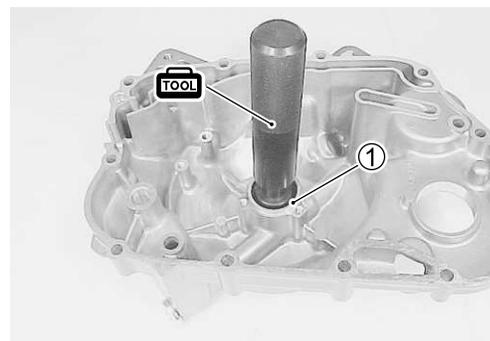
PRECAUCIÓN

Instale el retén de aceite ① con el código que lleva marcado hacia afuera.



- Coloque el retén de aceite ①.

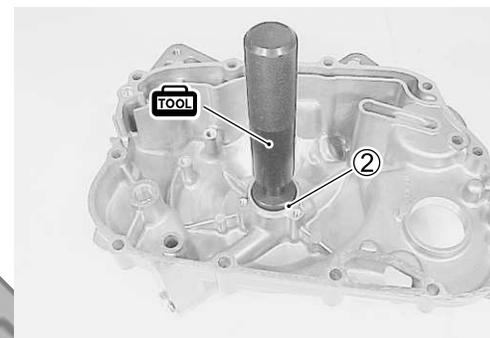
TOOL 09913-70210: Juego de montaje de rodamientos



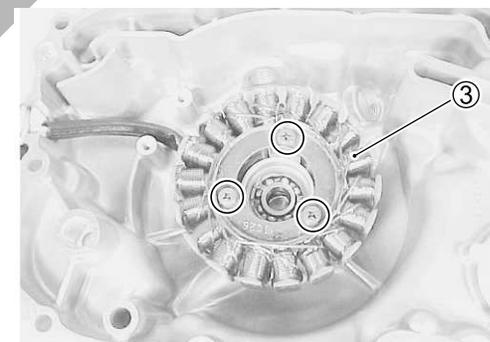
- Instale el rodamiento ② utilizando la herramienta especial.

TOOL 09913-70210: Juego de montaje de rodamientos

- Coloque el circlip.



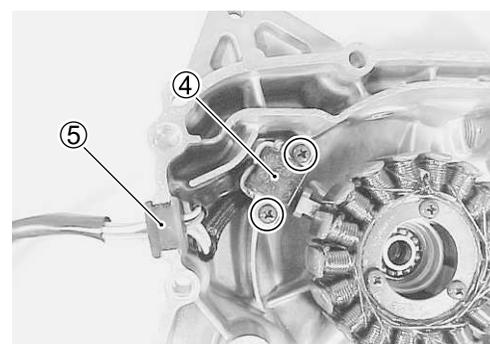
- Coloque el estátor ③ del alternador con los tornillos.



- Instale el generador de señal (bobina de señal) ④ con los tornillos.

- Aplique sellador "1215" en la ranura del ojal del cable ⑤.

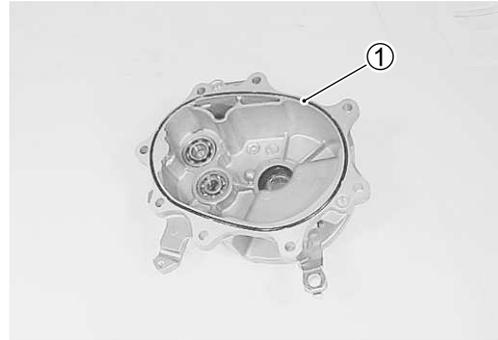
1215 99000-31110: SUZUKI BOND "1215"



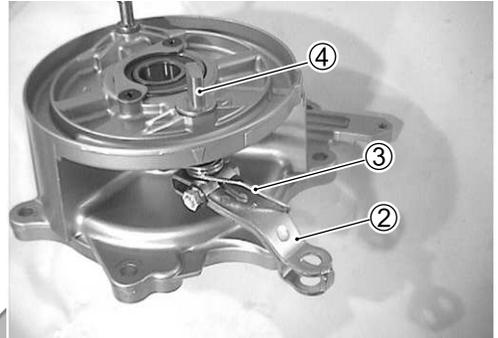
CAJA DE LA REDUCCIÓN FINAL

DESMONTAJE

- Quite la junta tórica ①.



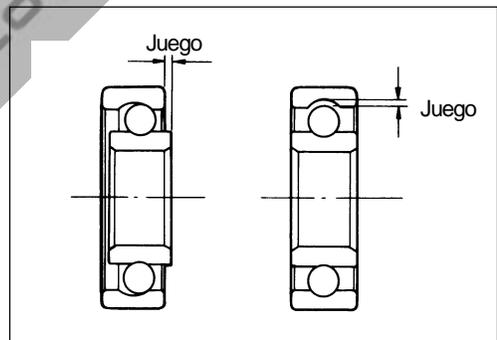
- Retire la palanca de leva del freno de estacionamiento ②, el muelle ③.
- Retire la leva del freno de estacionamiento ④.



REVISIÓN DE RODAMIENTOS

Gire la pista interior del rodamiento con el dedo para ver si el giro es suave, o si hay ruidos extraños, mientras los rodamientos están en el cárter.

Cambie el rodamiento de la siguiente forma si hay algo anormal.



EXTRACCIÓN DE RODAMIENTO/RETÉN DE ACEITE

- Extraiga el retén del rodamiento ①.
- Quite el rodamiento ②.

TOOL 09921-20240: Extractor de rodamientos

NOTA:

Si no hay ruidos anormales, no es necesario quitar el rodamiento.

PRECAUCIÓN

Hay que cambiar el rodamiento desmontado y el retén de aceite por unos nuevos.

- Quite el retén de aceite ③.

TOOL 09913-50121: Extractor de retenes de aceite



- Usando las herramientas especiales, saque los rodamientos ④ y ⑤.

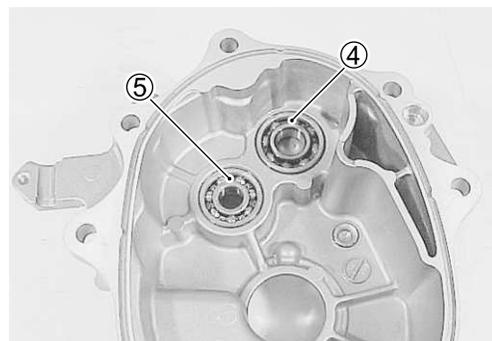
TOOL 09921-20240: Extractor de rodamientos

NOTA:

Si no hay ruidos anormales, no es necesario quitar el rodamiento.

PRECAUCIÓN

Los rodamientos extraídos, ④ y ⑤, han de cambiarse por unos nuevos.



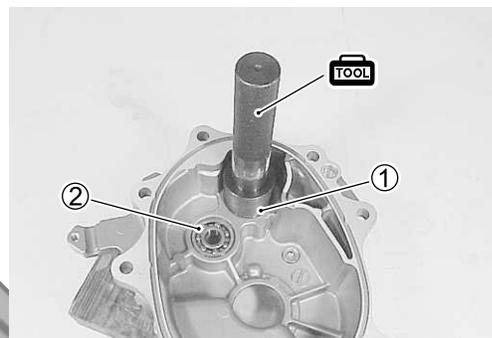
MONTAJE

NOTA:

Realice el montaje en el orden inverso al de desmontaje, observando las siguientes instrucciones.

- Usando las herramientas especiales, coloque los rodamientos ① y ②.

TOOL 09922-55131: Montador de rodamientos

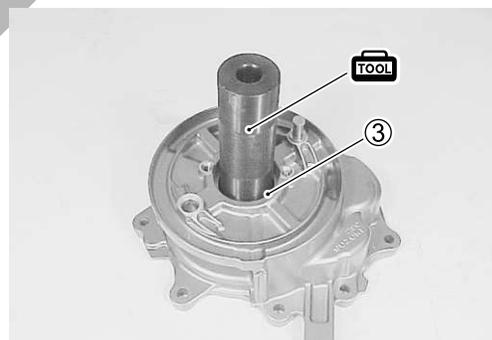


- Introduzca el retén de aceite ③.

TOOL 09914-79610: Montador de rodamientos

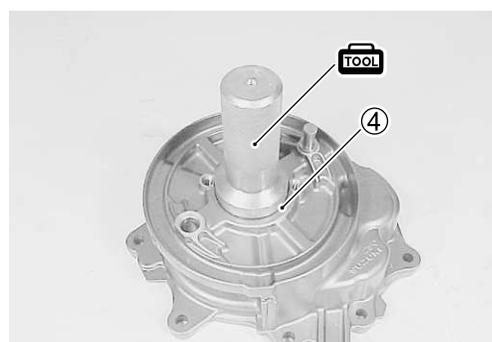
Aplique grasa al labio del retén de aceite.

FAH 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Introduzca el rodamiento ④.

TOOL 09913-75810: Montador de rodamientos

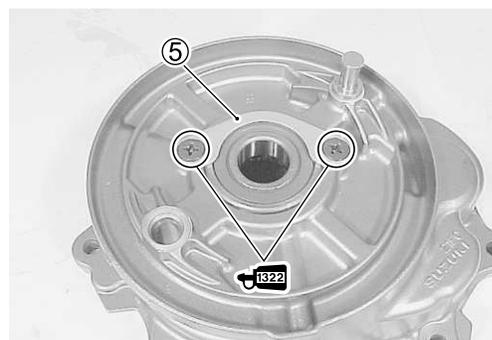


- Tras aplicar fijador de roscas, apriete los tornillos de retención.

NOTA:

Coloque el retén del rodamiento ⑤ hacia el lado superior del rodamiento.

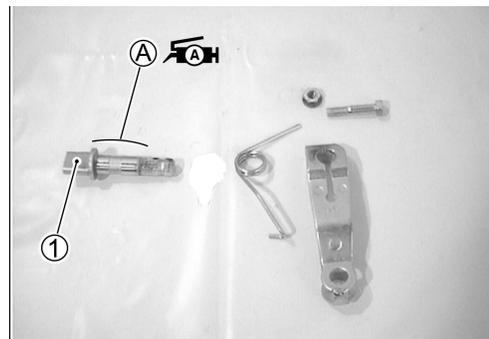
1322 99000-32110: FIJADOR DE ROSCAS "1322"



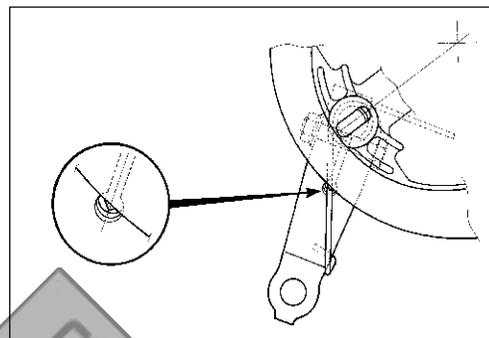
3-50 MOTOR

- Aplique un poco de grasa sobre la parte pivotante (A) del eje de leva de freno de estacionamiento (1) y colóquelo en la caja.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Coloque el muelle y la palanca de leva de freno en el eje de leva de freno de estacionamiento como muestra la ilustración.



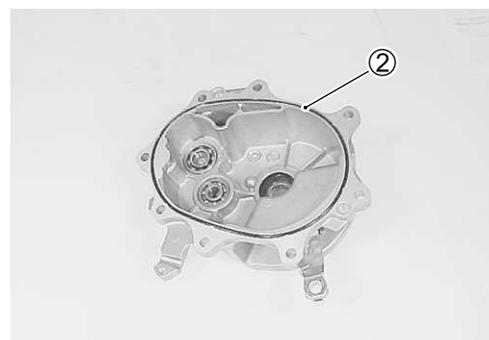
- Apriete la tuerca de la palanca de leva al par especificado.

 Tuerca de la palanca de leva de freno: 10 N-m (1.0 kgf-m)



- Coloque una junta tórica nueva (2).
- Aplique grasa a la junta tórica.

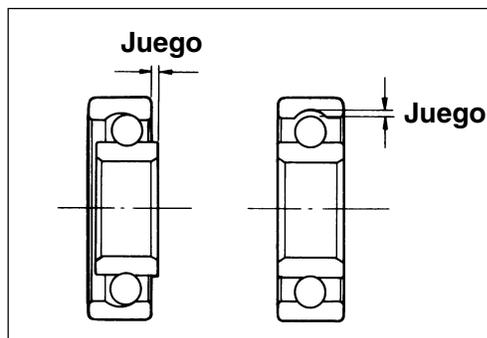
 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



CÁRTER

REVISIÓN DE LOS RODAMIENTOS

Gire la pista interior del rodamiento con el dedo para ver si el giro es suave o si hace ruido cuando está en el cárter. Sustituya el rodamiento de la manera siguiente si notase algo anormal.



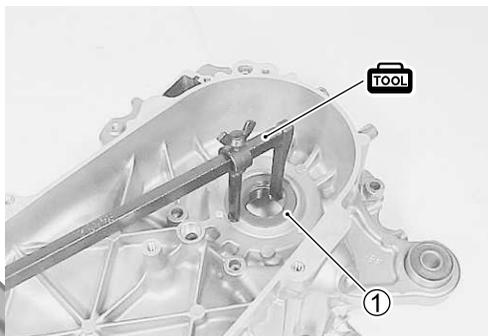
EXTRACCIÓN DE RODAMIENTOS/RETENES DE ACEITE (CÁRTER DERECHO)

- Extraiga el retén de aceite ①.

TOOL 09913-50121: Extractor de retén de aceite

PRECAUCIÓN

El retén de aceite extraído deberá ser sustituido por uno nuevo.



- Extraiga el rodamiento ②.

TOOL 09913-75810: Extractor/montador de rodamientos

NOTA:

Si no existe ruido anormal, no es necesario extraer el rodamiento.

PRECAUCIÓN

El rodamiento extraído deberá ser sustituido por uno nuevo.

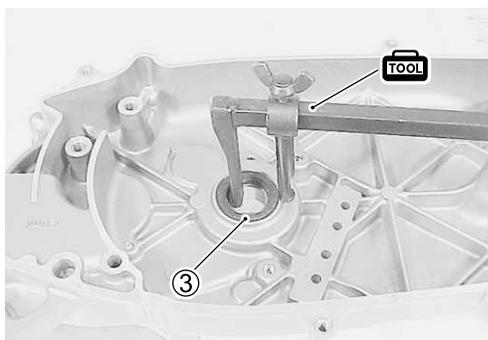


- Extraiga el retén de aceite ③.

TOOL 09913-50121: Extractor de retenes de aceite

PRECAUCIÓN

El retén de aceite extraído deberá ser sustituido por uno nuevo.



- Extraiga el tornillo del retén de rodamiento (A).
- Extraiga los rodamientos ④, ⑤ y ⑥.

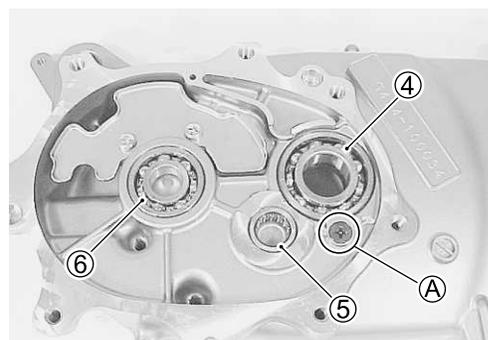
TOOL 09921-20220: Extractor de rodamientos

NOTA:

Si no existe ruido anormal, no es necesario extraer el rodamiento.

PRECAUCIÓN

Los rodamientos extraídos deberán ser sustituidos por otros nuevos.



3-52 MOTOR

MONTAJE

NOTA:

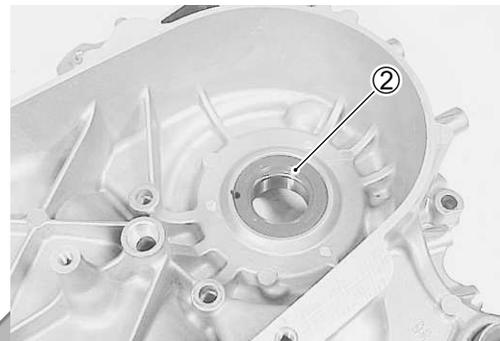
Realice el montaje en el orden inverso al de desmontaje, observando las siguientes instrucciones.

- Introduzca el rodamiento ① y el retén de aceite ②.

 09913-75510: Extractor/montador de rodamientos

- Aplique grasa al labio del retén de aceite.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Utilizando las herramientas especial, introduzca los rodamientos ③, ④ y ⑤.

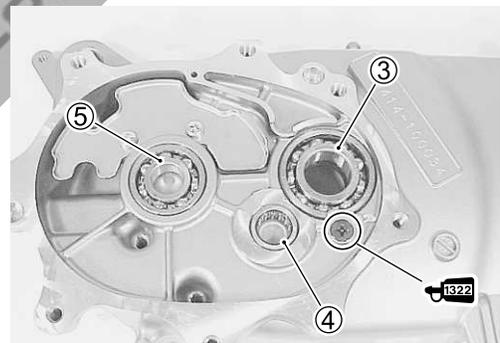
 09913-75810: Extractor/montador de rodamiento (Para ③)

09913-75821: Extractor/montador de rodamiento (Para ④)

09913-84510: Extractor/montador de rodamiento (Para ⑤)

- Tras aplicar fijador de roscas, apriete el tornillo del retén.

 99000-32110: FIJADOR DE ROSCAS "1322"

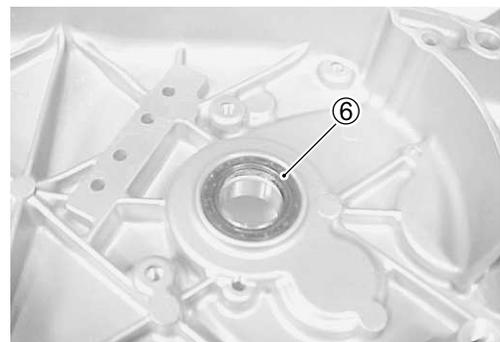


- Utilizando la herramienta especial, introduzca el retén de aceite ⑥.

 09913-84510: Extractor/montador de rodamientos

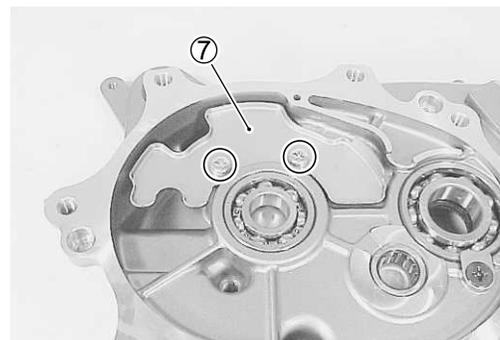
- Aplique grasa al labio del retén de aceite.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Si fuese necesario sustituir la placa ⑦, aplique fijador de roscas a los tornillos.

 99000-32110: FIJADOR DE ROSCAS "1322"



REVISIÓN DE COJINETES

Revise los cojinetes por si estuviesen desgastados o dañados. Si encuentra algún defecto, sustituya el cojinete por uno nuevo.

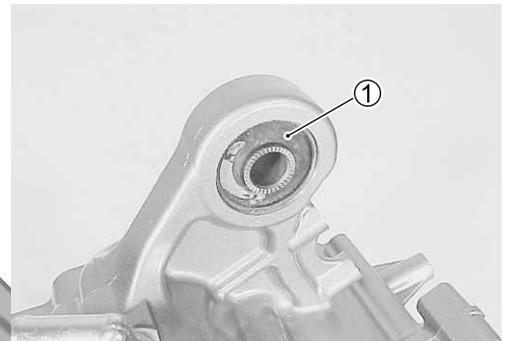
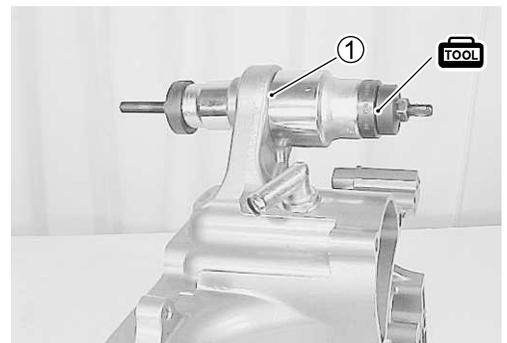
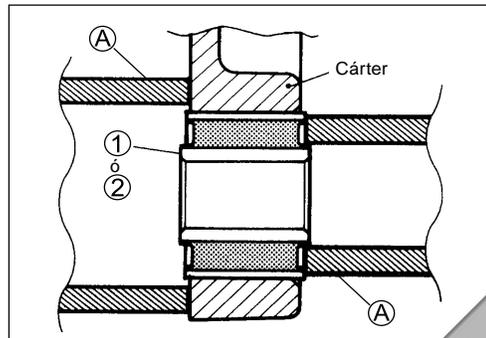
EXTRACCIÓN DE COJINETES

- Extraiga los cojinetes ① y ② de las mitades izquierda y derecha del cárter.

 09924-84521: Extractor/montador de rodamientos

NOTA:

Para extraer los cojinetes ① y ②, utilice un tubo de acero apropiado (A) como por ejemplo un espaciador.



MONTAJE DE COJINETE

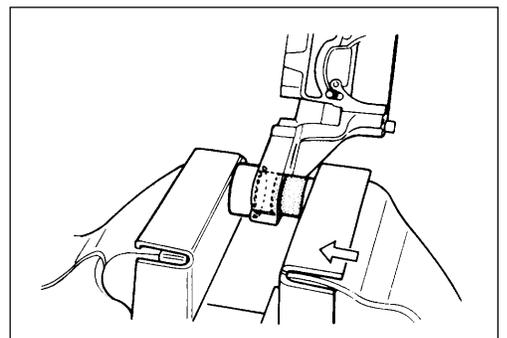
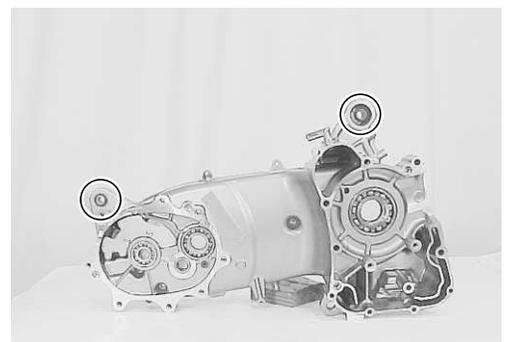
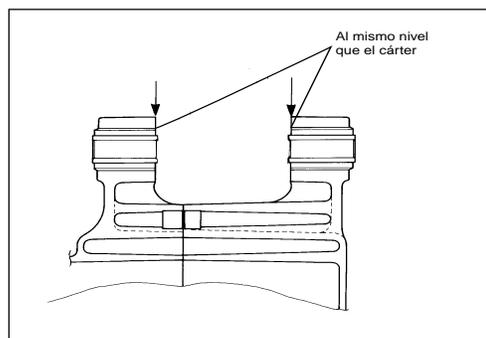
- Mediante una prensa de tornillo y un tubo de tamaño apropiado para el diámetro exterior del cojinete de montaje, presione el cojinete.

NOTA:

Los extremos moleteados de cada cojinete deberán estar en frente el uno del otro al instalarlos en el cárter.

PRECAUCIÓN

Presione el cojinete de montaje para que el extremo de la estructura interior se iguale a la cara interior del cárter.



3-54 MOTOR**EXTRACCIÓN DE RODAMIENTO (CÁRTER IZQUIERDO)**

- Extraiga el rodamiento ①.

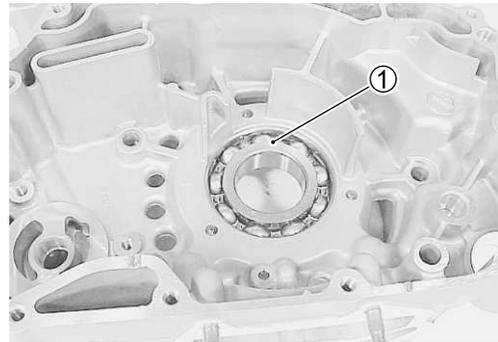
 **09913-76010: Extractor/montador de rodamientos**

NOTA:

Si no existe ruido anormal, no es necesario cambiar el rodamiento.

PRECAUCIÓN

El rodamiento extraído deberá ser sustituido por uno nuevo.

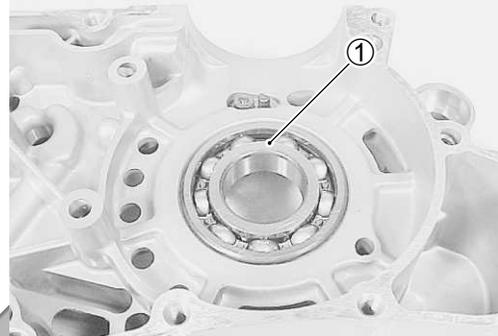
**MONTAJE**

NOTA:

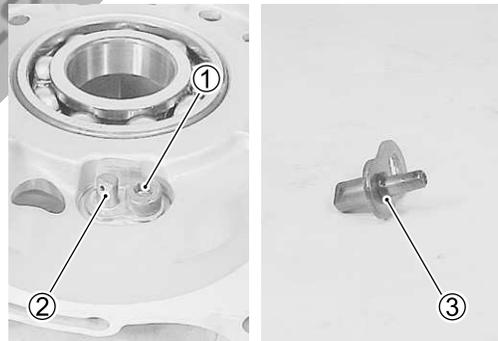
Lleve a cabo el procedimiento de montaje en el orden inverso al de desmontaje.

- Introduzca el rodamiento ①.

 **09913-75510: Extractor/montador de rodamientos**

**EXTRACCIÓN DEL SURTIDOR DE ACEITE**

- Retire el tornillo ① y el surtidor de aceite ②.
- Retire la junta tórica ③.

**MONTAJE**

- Coloque la junta tórica ① en el surtidor de aceite ②.
- Instale el sustidor de aceite ②.
- Tras aplicar fijador de roscas, apriete el tornillo.

 **99000-32110: FIJADOR DE ROSCAS "1322"**

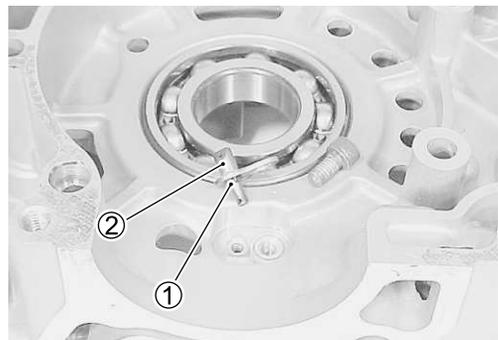
 **Tornillo de montaje del surtidor de aceite: 8 N·m (0.8 kgf·m)**

NOTA:

Antes de instalar el surtidor de aceite, compruebe y limpie el conducto de aceite.

COJINETE

Montaje y desmontaje  3-53



MONTAJE DEL MOTOR

El montaje del motor puede realizarse en el orden inverso al de desmontaje. Sin embargo, al realizar el trabajo tenga en cuenta los siguientes puntos.

PRECAUCIÓN

- * Asegúrese de aplicar aceite de motor a las secciones que giren o se deslicen.
- * Asegúrese de que tanto en la correa de transmisión, como en la semipolea conductora o en la semipolea móvil no haya aceite ni grasa.

CIGÜEÑAL

- Utilizando la herramienta especial, tire del cigüeñal e introdúzcalo en el cárter izquierdo.

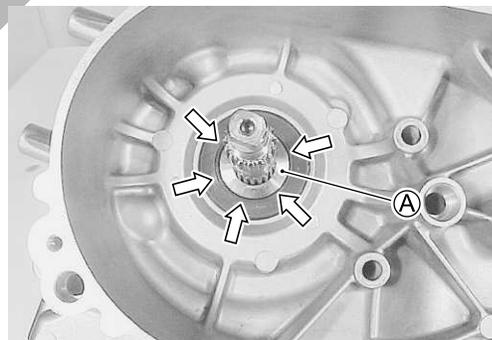
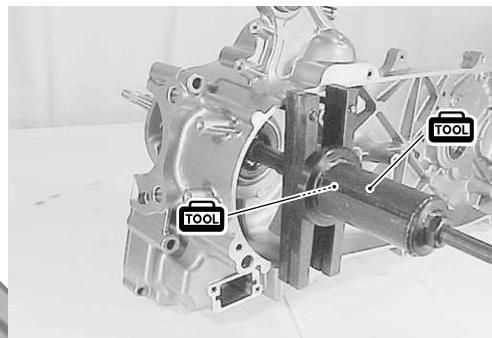
NOTA:

Coloque placas de acero entre el cárter y la herramienta especial cuando instale el cigüeñal.

 **09910-32812: Montador de cigüeñal**
09930-33710: Accesorio

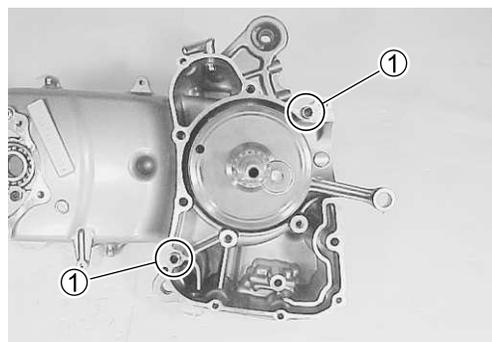
PRECAUCIÓN

- * No golpee el cigüeñal con un martillo de plástico o similar cuando lo esté instalando en el cárter.
- * Asegúrese de no causar ningún daño al labio del retén de aceite **A** cuando lo instale.



CÁRTER

- Limpie y desengrase las superficies de contacto del cárter (ambas superficies) con un disolvente limpiador.
- Coloque las guías de montaje **1** en el cárter izquierdo.



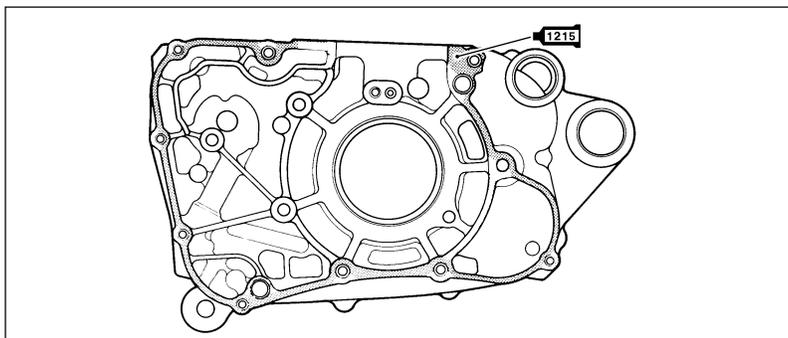
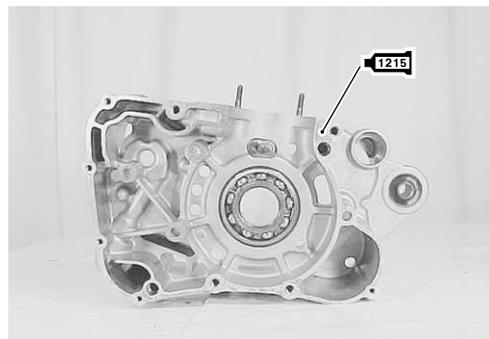
3-56 MOTOR

- Aplique sellador al cárter derecho.

1215 99000-31110: SUZUKI BOND "1215"

PRECAUCIÓN

- * Cubra con sellador uniformemente sin interrupciones.
- * El sellador deberá aplicarse en un periodo de tiempo corto.
- * Tenga cuidado de no dejar que entre sellador en el agujero del aceite o el rodamiento.



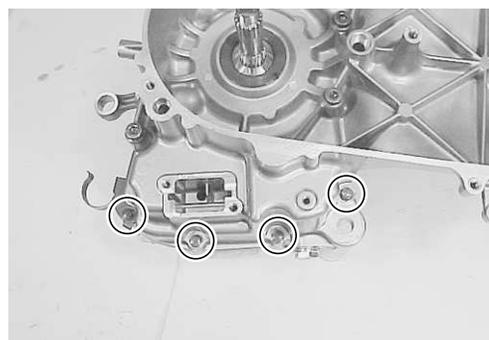
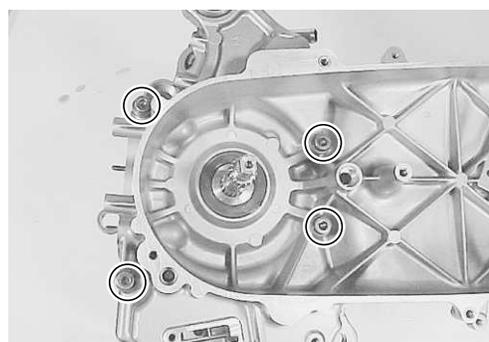
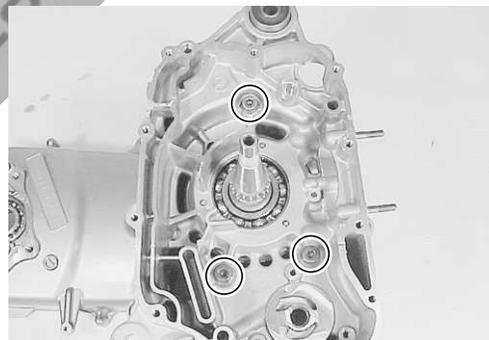
- Monte sin demora las dos partes del cárter.
- Apriete los tornillos del cárter (8 mm) en diagonal y uniformemente en dos pasos; apriete inicial y apriete final.

Tornillo de cárter

U Apriete inicial: 8 mm 13 N·m (1.3 kgf·m)
 Apriete final : 8 mm 22 N·m (2.2 kgf·m)
 6 mm 11 N·m (1.1 kgf·m)

NOTA:

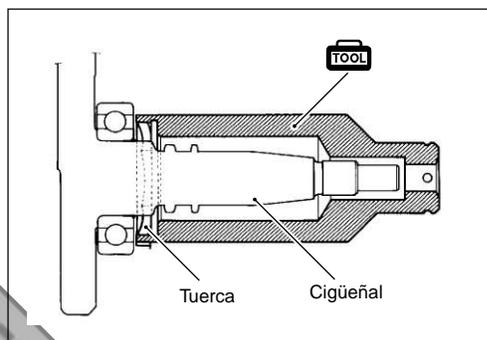
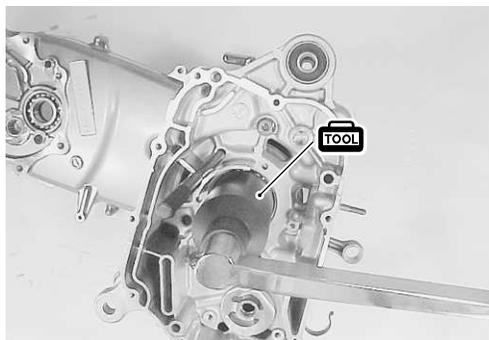
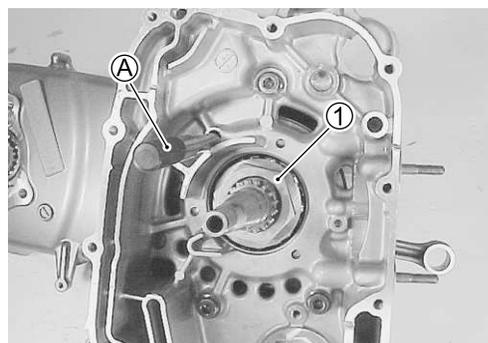
Tras haber apretado los tornillos del cárter, compruebe que el cigüeñal gira suavemente.



- Bloquee el cigüeñal introduciendo una varilla de acero (A) en el agujero del cárter.
- Utilizando la herramienta especial, apriete la tuerca del cigüeñal (1) al par especificado.

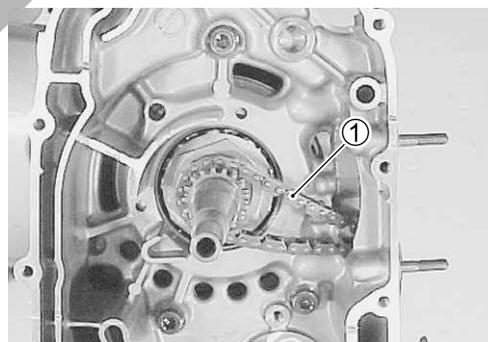
 **09922-21410: Llave larga (46 mm)**

 **Tuerca del cigüeñal : 150 N·m (15 kgf·m)**



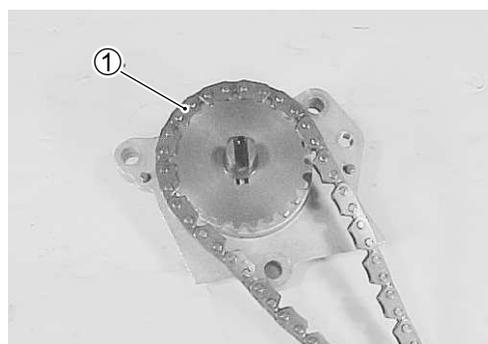
CADENA DE DISTRIBUCIÓN

- Coloque la cadena de distribución (1).



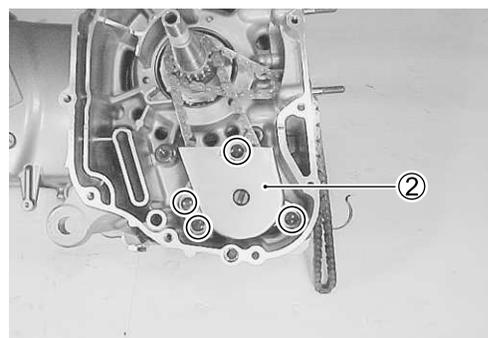
BOMBA DE ACEITE

- Encaje la cadena de distribución (1) en el piñón de la bomba de aceite.



- Tras haber encajado el otro extremo de la cadena en el engranaje del cigüeñal, coloque la bomba de aceite con la tapa de la cadena (2) sobre el cárter.
- Apriete los tornillos de la bomba de aceite y de la cadena.

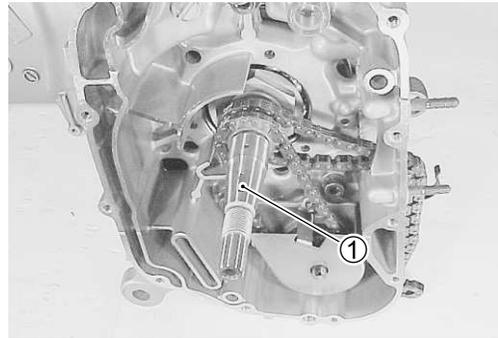
 **Tornillo de bomba de aceite: 10 N·m (1.0 kgf·m)**



3-58 MOTOR

MOTOR DE ARRANQUE/ALTERNADOR

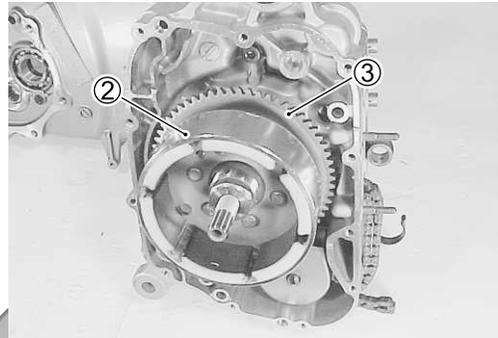
- Coloque la llave ① en su sitio.



- Instale el rotor del alternador ② junto con el engranaje conducido de arranque ③.

NOTA:

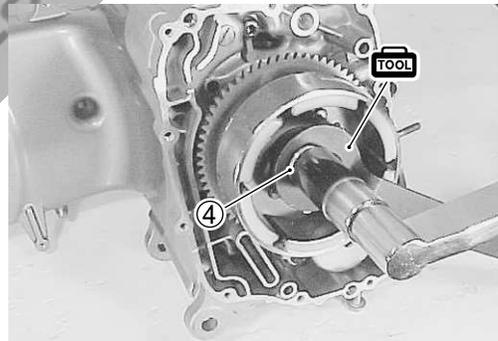
Asegúrese de engranar el embrague de arranque en el engranaje conducido de arranque.



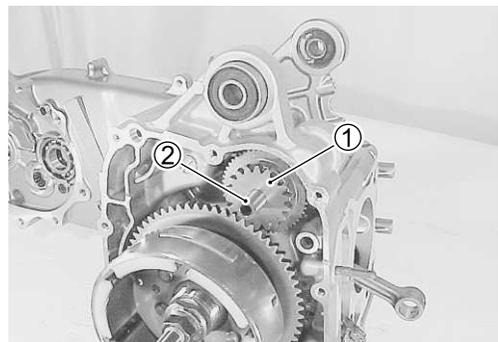
- Atornille la tuerca del rotor del alternador ④.
- Tras haber bloqueado el rotor del alternador, apriete la tuerca del rotor ④ al par especificado.

 **Tuerca del rotor del generador: 80 N·m (8.0 kgf·m)**

 **09930-44520: Bloqueador de rotor**

**ENGRANAJE INTERMEDIO DE ARRANQUE**

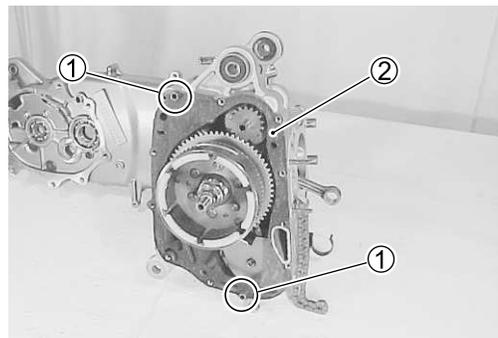
- Instale el engranaje intermedio de arranque ① sobre su eje ②.

**TAPA DEL ALTERNADOR**

- Coloque las guías de montaje ① y la junta ②.

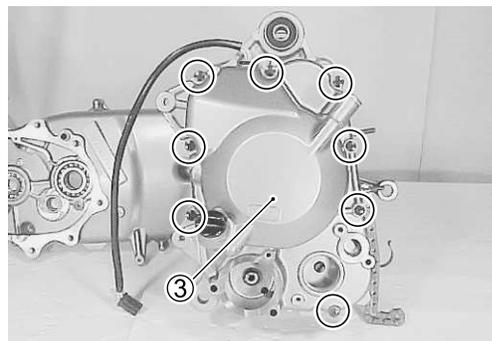
PRECAUCIÓN

Asegúrese de sustituir la junta por una nueva.



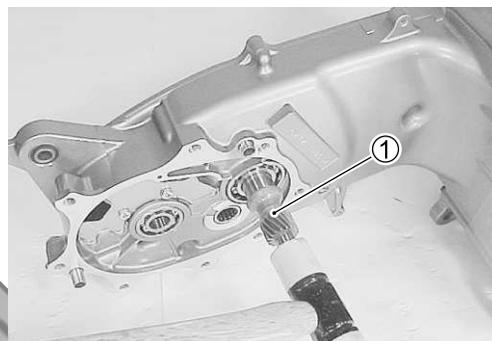
- Coloque la tapa del alternador ③.
- Apriete los tornillos de la tapa del alternador al par especificado.

Tornillo de tapa del alternador: 11 N·m (1.1 kgf·m)

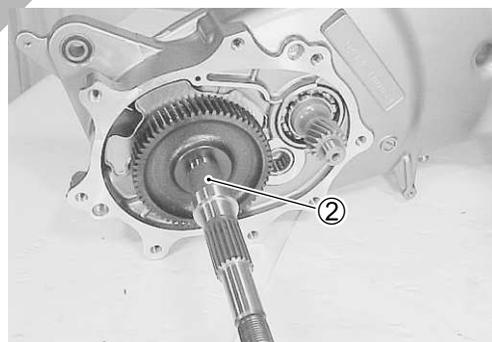


REDUCCIÓN FINAL

- Instale el eje conductor ① en la caja.



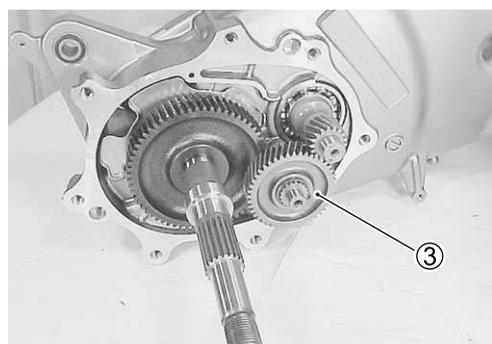
- Instale el engranaje final conducido/eje trasero ②.



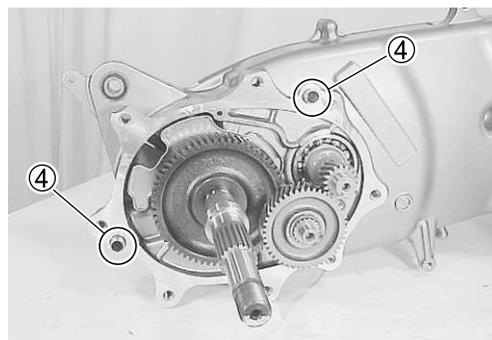
- Instale el engranaje intermedio ③.

PRECAUCIÓN

Aplique aceite de motor a cada engranaje y eje.



- Coloque las guías de montaje ④.



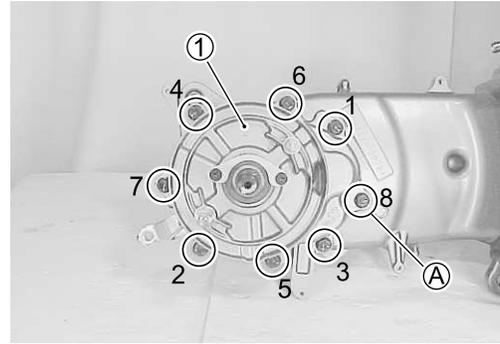
3-60 MOTOR

- Compruebe que la junta tórica esté ajustada correctamente en la caja de reducción final.
- Instale la caja de reducción final ①.
- Ajuste la arandela elástica A aplicando fijador "1215" a su rosca.

 99000-31110: SUZUKI BOND "1215"

PRECAUCIÓN

Tenga cuidado de no perforar la junta tórica.



- Apriete los tornillos de la caja secuencialmente en el orden ascendente de los números.

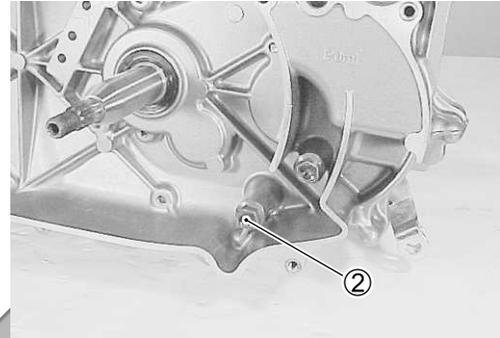
 **Tornillo de caja de reducción final: 22 N·m (2.2 kgf·m)**

- Vierta una cantidad específica de aceite de engranaje y apriete el tapón de drenaje de aceite de reducción final ②.

Desmontaje : 130 ml

Cambio : 120 ml

 **Tapón de drenaje: 12 N·m (1.2 kgf·m)**

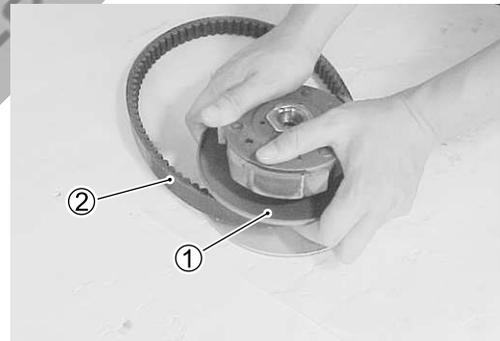
**SEMIPOLEA CONDUCCIDA MÓVIL**

- Tras haber comprimido manualmente el muelle de la zapata del embrague y con la semipolea conducida móvil mirando al embrague, instale la correa de transmisión ② en la semipolea conducida móvil ①.

PRECAUCIÓN

* Coloque la correa de transmisión de forma que la flecha señale la dirección de giro del motor.

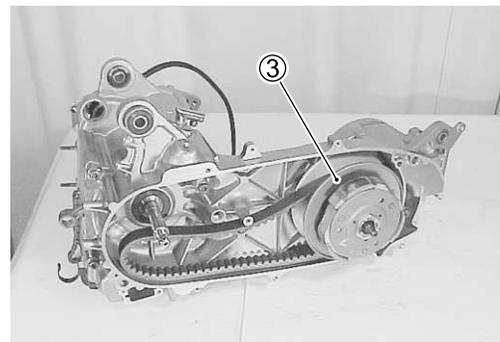
* Desengrase la superficie de contacto de la correa.



- Monte el conjunto de semipolea conducida móvil ③.

PRECAUCIÓN

Tire del área central de las líneas superior e inferior de la correa para que esté la una cerca de la otra y prevenir que la correa se estire.



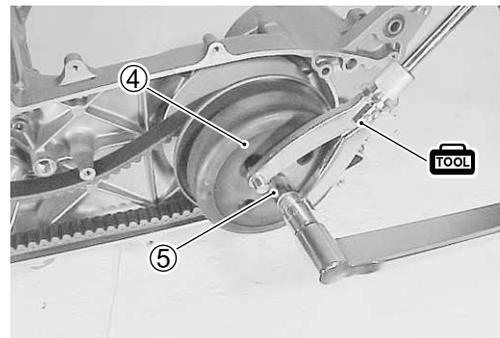
- Utilizando la herramienta especial, bloquee la campana del embrague ④ y apriete la tuerca de ésta ⑤ al par especificado.

PRECAUCIÓN

Desengrase la superficie interior de la campana del embrague.

 09930-40113: Bloqueador de rotor

 **Tuerca de campana de embrague: 60 N.m (6.0 kgf.m)**

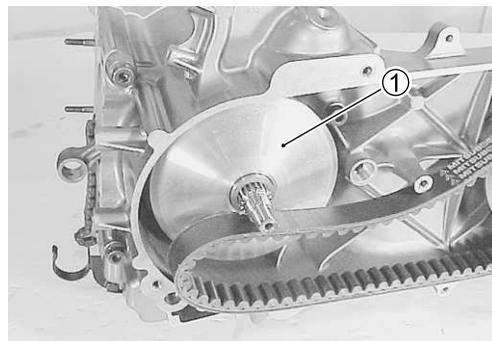


SEMIPOLEA CONDUCTORA MÓVIL

- Compruebe que ningún rodillo dentro de la semipolea conductora móvil está fuera de su ranura.
- Instale la semipolea conductora móvil ① en su sitio.

PRECAUCIÓN

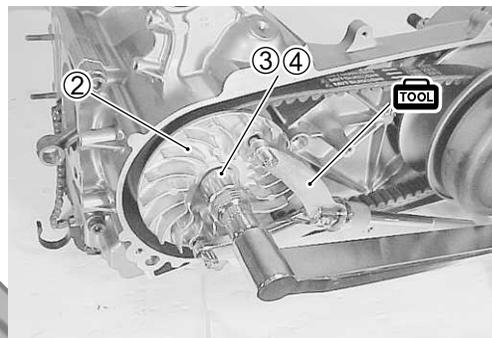
- * El montaje debe hacerse con cuidado para no permitir que el rodillo se mueva de sitio.
- * Desengrase la superficie de contacto de la correa de transmisión (cara de la polea).



- Instale la semipolea conductora fija ②.
- Coloque la arandela ③ y la tuerca ④.

PRECAUCIÓN

Compruebe que la semipolea conductora fija no tiene grasa ni otras sustancias y si así fuera, límpiela y desengrásela completamente.
Compruebe que las piezas están bien encajadas.

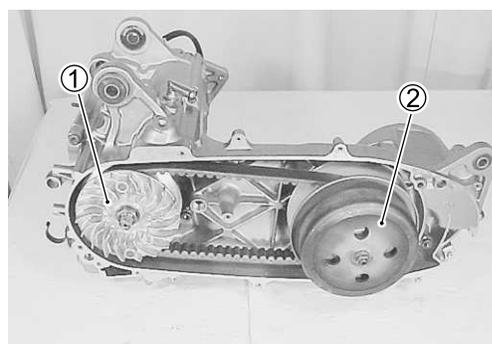


- Tras bloquear el cigüeñal, apriete la tuerca de la semipolea conductora fija ④ al par especificado.

Tuerca de semipolea conductora fija: 90 N·m (9.0 kgf·m)

09930-40113: Soporte de rotor

- Para conseguir un contacto correcto de la correa de transmisión, gire la semipolea conductora fija ① hasta que la semipolea conductora fija y la semipolea conducida fija ② puedan girar sincronizadamente.



TAPA DEL EMBRAGUE

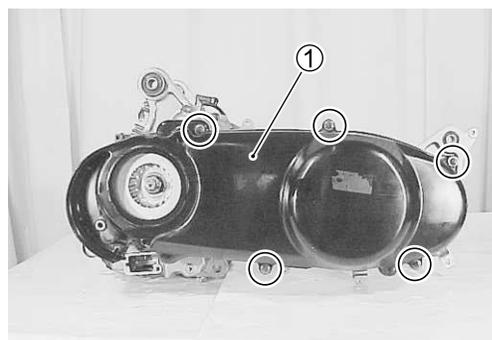
- Coloque una junta nueva en la tapa del embrague.
- Instale la tapa del embrague ①.

PRECAUCIÓN

Los tornillos deberán apretarse en diagonal y uniformemente.

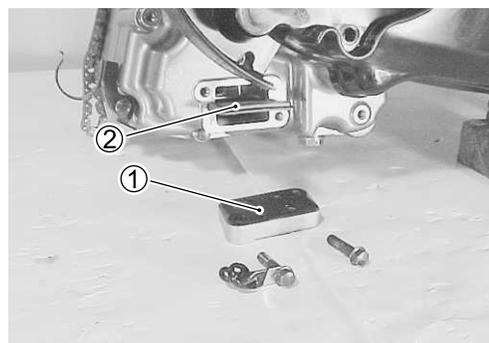
- Apriete los tornillos de tapa de embrague al par especificado.

Tornillo de tapa del embrague: 11 N·m (1.1 kgf·m)



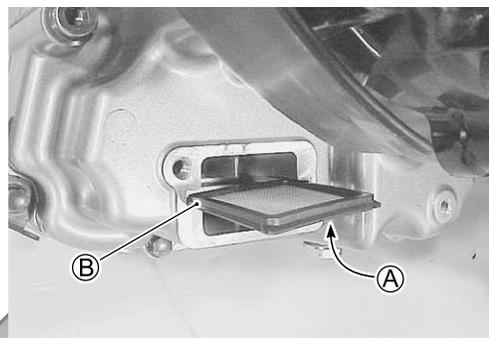
FILTRO DEL LUBRICANTE DEL CÁRTER

- Coloque una junta nueva ①.
- Instale el filtro del cárter del lubricante ②.

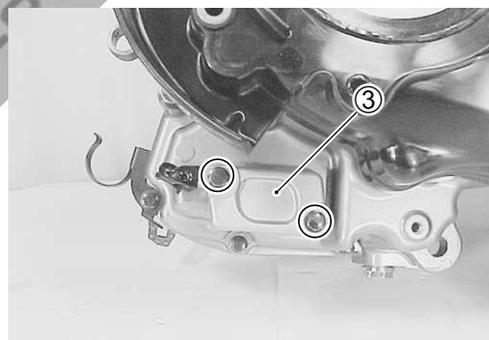


PRECAUCIÓN

- * El labio **A** del filtro del lubricante del cárter debe colocarse hacia abajo.
- * La cara más fina **B** del filtro del lubricante del cárter debe colocarse dentro.



- Instale la tapa del filtro del lubricante del cárter ③.



BOMBA DE AGUA

- Coloque las juntas tóricas ① y ② en la bomba de agua.

PRECAUCIÓN

Asegúrese de sustituir las juntas tóricas por nuevas.

- Aplique una cantidad pequeña de aceite de motor a las juntas.

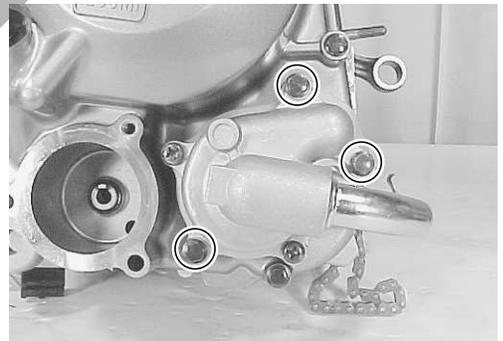
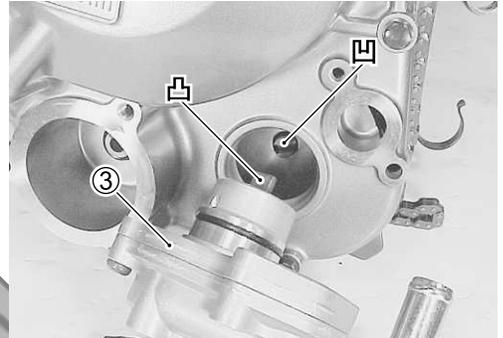
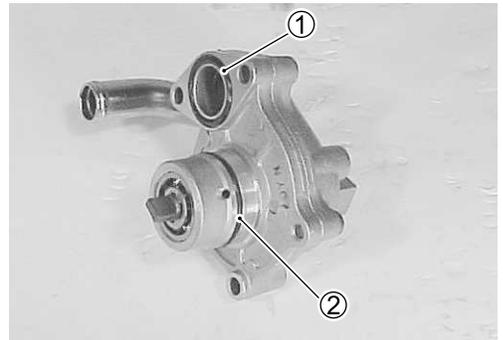
- Instale la bomba de agua ③.

PRECAUCIÓN

Alinee las superficies planas ▢ del extremo del eje de la bomba de agua en la ranura ▣ del eje de la bomba de aceite.

- Apriete los tornillos de la bomba de agua al par especificado.

🔩 Tornillo de la bomba de agua: 10 N·m (1.0 kgf·m)



FILTRO DE ACEITE

- Coloque la junta tórica ①.
- Coloque en posición el filtro de aceite ②.
- Coloque la junta tórica ③.

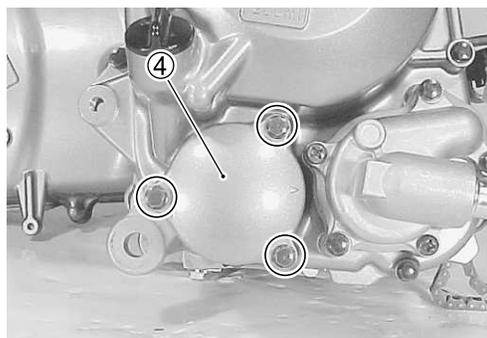
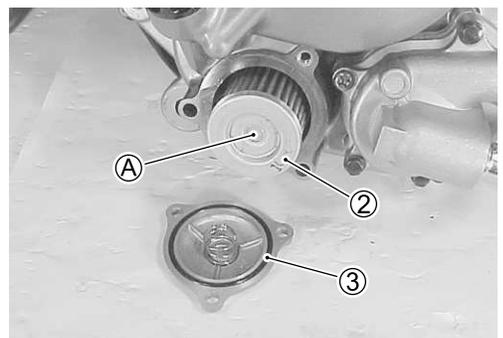
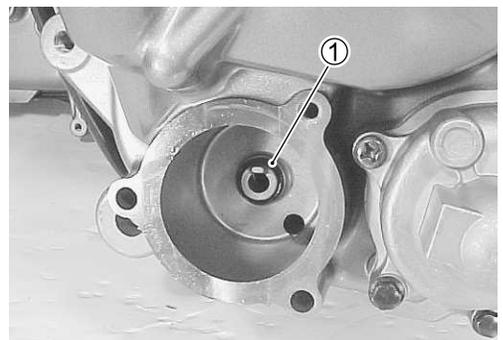
PRECAUCIÓN

Asegúrese de sustituir la junta tórica por una nueva.

PRECAUCIÓN

Coloque el filtro de aceite para que la válvula A quede hacia fuera.

- Instale la tapa del filtro de aceite ④.



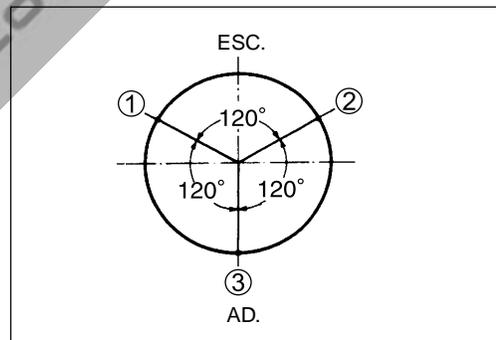
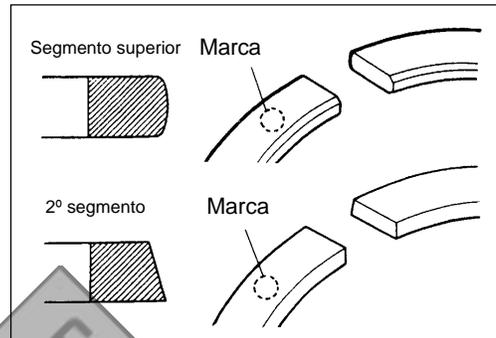
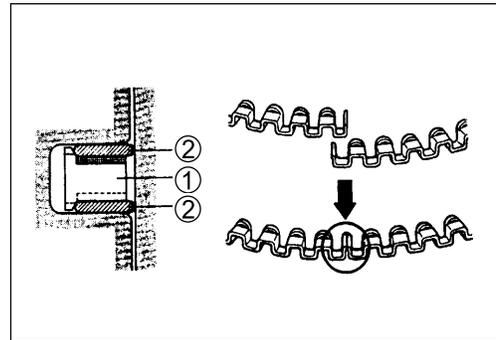
SEGMENTOS DEL PISTÓN

- Instale los segmentos de pistón en este orden: segmento de engrase, 2º segmento y segmento superior.
- Para instalar el anillo de engrase, coloque primero el espaciador ① y a continuación los raíles laterales ②.

PRECAUCIÓN

- * Cuando inserte el espaciador, asegúrese de que sus extremos no se superpongan.
- * Los segmentos superior y 2º llevan una marca en un lado. Asegúrese de llevar la marca lateral a la parte superior cuando los monte en el pistón.
- * Asegúrese de no rayar el pistón cuando esté insertando el segmento en el pistón. No estire tampoco el segmento más de lo necesario ya que el segmento podría romperse.

- Cuando haya montado todos los segmentos del pistón, asegúrese de que cada uno pueda girar suavemente.
- Para reducir la compresión y las fugas de aceite, localice la posición de cada abertura de segmento tal como muestra la ilustración de la derecha.
 - ① 2º segmento/raíl lateral (cara inferior)
 - ② Raíl lateral (cara superior)
 - ③ Segmento superior/espaciador



PISTÓN

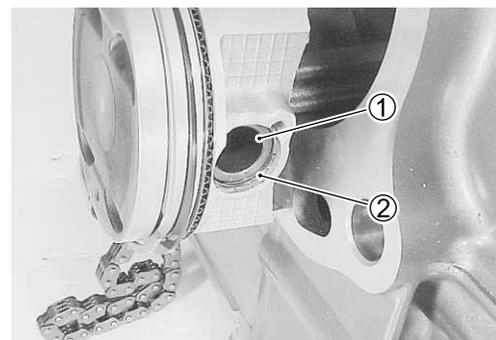
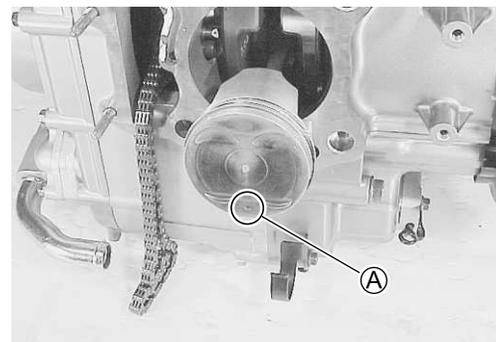
- A la hora de instalar el pistón, coloque la marca (A) en la cabeza del pistón al lado de escape.
- Aplique ligeramente una solución de aceite de molibdeno (mezcla de aceite de motor y pasta de molibdeno) al bulón cuando lo inserte.

99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE

- Después de haber insertado el bulón ① a través de la biela, instale el circlip ②.

PRECAUCIÓN

- * Sustituya el circlip por uno nuevo.
- * Coloque un paño debajo del pistón cuando esté instalando el circlip para evitar que se caiga en el interior del cárter.
- * La abertura del circlip debe colocarse de forma que no coincida con la ranura del alojamiento del bulón.

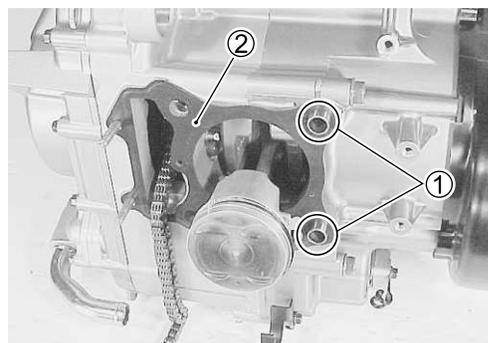


CILINDRO

- Coloque las guías de montaje ① y una junta nueva ② en el cárter.

PRECAUCIÓN

Asegúrese de sustituir la junta por una nueva.

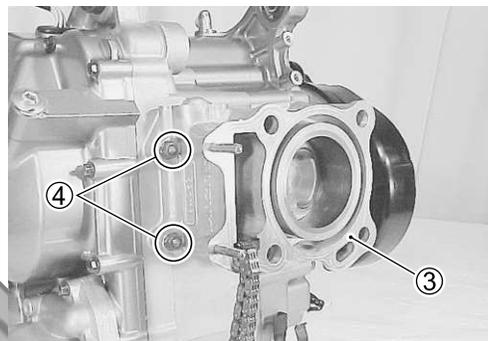


- Aplique un poco de aceite a la pared del cilindro y a la superficie del pistón.
- Instale el cilindro ③.

PRECAUCIÓN

Cuando introduzca el pistón en el cilindro, tenga cuidado de no romper el segmento del pistón.

- Apriete temporalmente las tuercas de la base del cilindro ④.

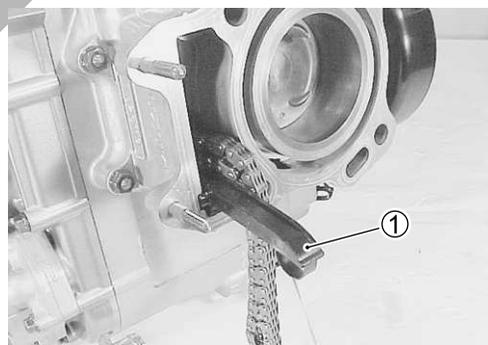


GUÍA DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN

- Instale la guía de la cadena de distribución ①.

PRECAUCIÓN

Cuando instale la guía de la cadena de distribución, compruebe que la cadena está correctamente enganchada en la corona del cigüeñal.

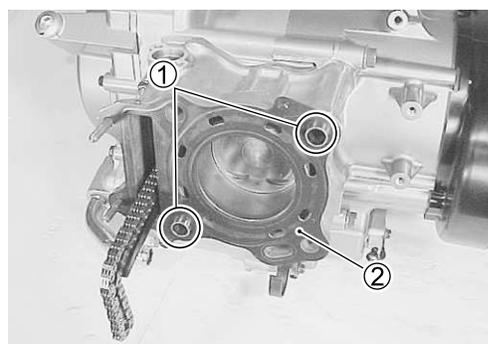


CULATA

- Coloque las guías de montaje ① y una junta de cilindro nueva ② en el cilindro.

PRECAUCIÓN

Asegúrese de sustituir la junta por una nueva.

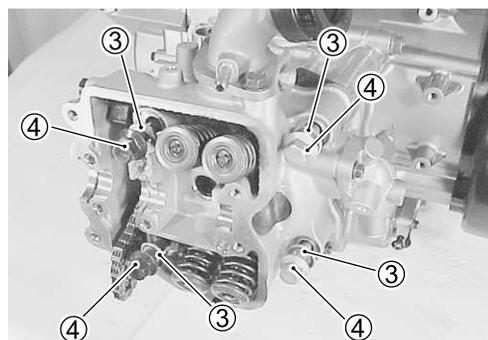


- Instale la culata.
- Coloque las arandelas ③ y los tornillos ④.

NOTA:

* El lado redondeado de la junta ③ se debe poner en la parte superior.

* Aplique aceite de motor a las arandelas ③ y fijador a los tornillos ④ antes de instalarlos.



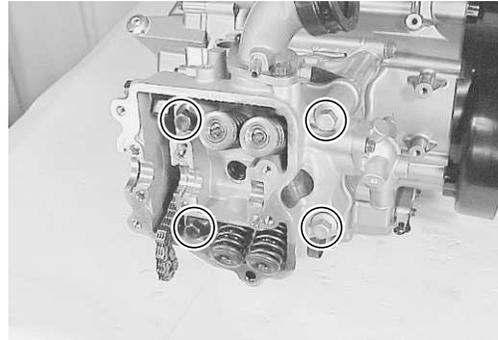
3-66 MOTOR

- Apriete provisionalmente, en diagonal y uniformemente, los tornillos y tuercas de la culata.
- El apriete de tornillos de la culata ha de hacerse en dos tiempos; apriete inicial y final.

 **Tornillo de la culata (M10)**

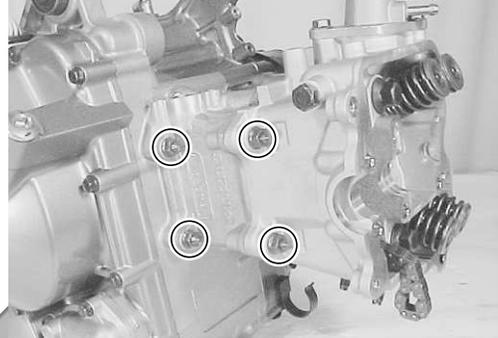
Apriete inicial: 25 N·m (2.5 kgf·m)

Apriete final: 42 N·m (4.2 kgf·m)

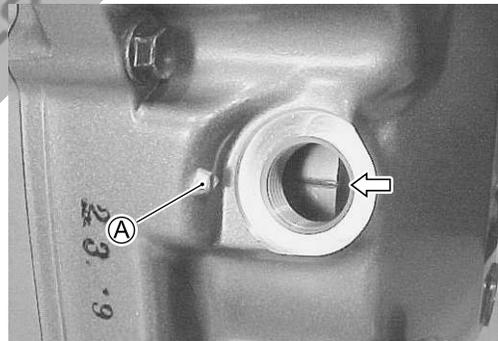


- Apriete las tuercas de la culata y de la base al par especificado.

 **Tuerca de la culata y la base (M6): 10 N·m (1.0 kgf·m)**

**ÁRBOL DE LEVAS**

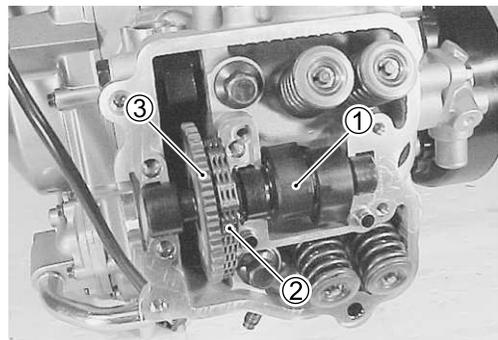
- Sujetando a mano la cadena de distribución, gire el cigüeñal en la dirección normal y alinee la línea "TOP" (grabada) en el rotor del alternador con la flecha (A) en la tapa del alternador.



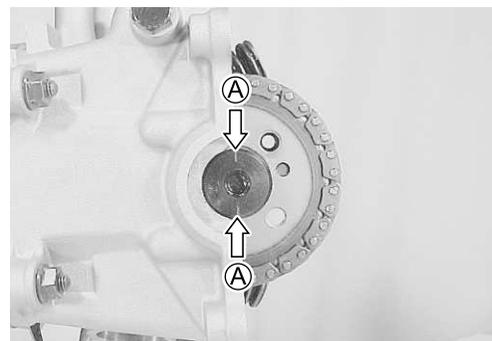
- Coloque el árbol de levas ①, la cadena de distribución ② y el piñón ③.

PRECAUCIÓN

Coloque el piñón de forma que el lado con la marca grabada mire hacia fuera.



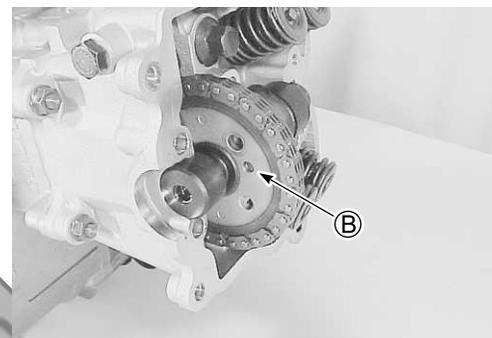
- Alinee la línea grabada ① con la cara superior de la culata.
- Engrane la cadena de distribución con el piñón del árbol de levas.



- Alinee el orificio de la clavija posicionadora ② con la clavija posicionadora en el árbol de levas.

NOTA:

No haga girar el rotor del alternador mientras hace esto.

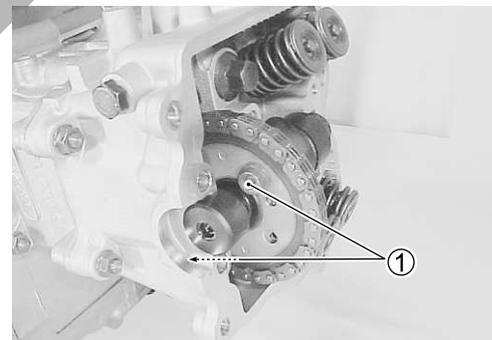


- Aplique FIJADOR DE ROSCAS SUPER "1303" a los tornillos de la corona de distribución.

 **99000-32030: FIJADOR DE ROSCAS SUPER "1303"**

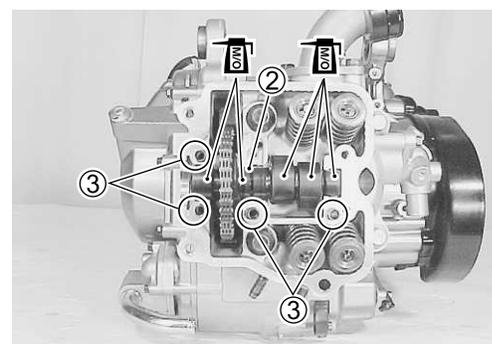
- Apriete los tornillos del piñón del árbol de levas ① al par especificado.

 **Tornillo del piñón del árbol de levas : 15 N·m (1.5 kgf·m)**



- Coloque el anillo "en C" ② y las guías de montaje ③.
- Cubra las caras de las levas y los cojinetes del árbol de levas con una solución de aceite al molibdeno (mezcla de aceite de motor y pasta de molibdeno).

 **99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE**

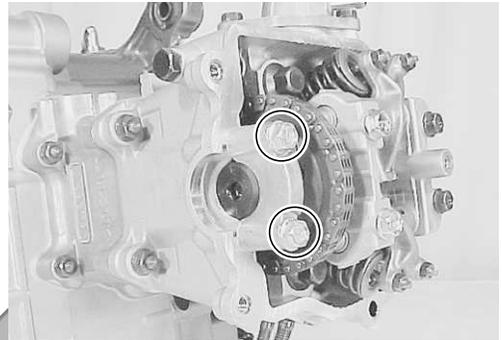
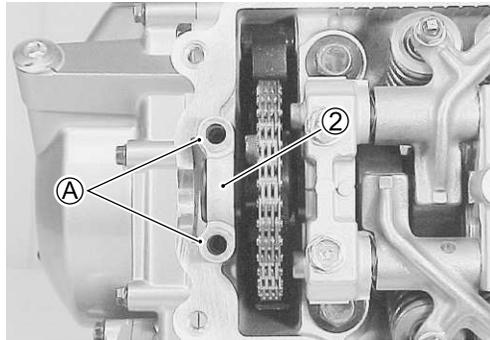
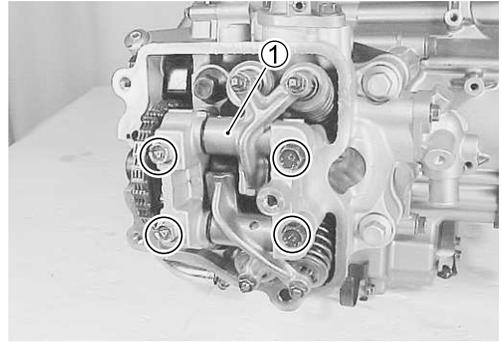


3-68 MOTOR

- Coloque los puentes ① y ② del árbol de levas y después apriete sus tornillos al par especificado.

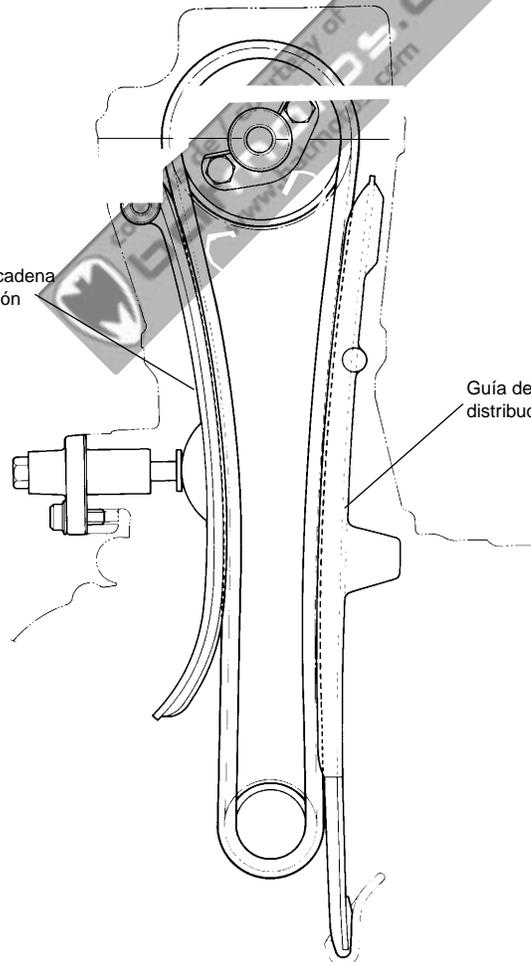
🔩 Tornillo del puente del árbol de levas: 10 N·m (1.0 kgf·m)

- Para instalar el puente ② del árbol de levas, el lado sobresaliente ① debe quedar fuera.



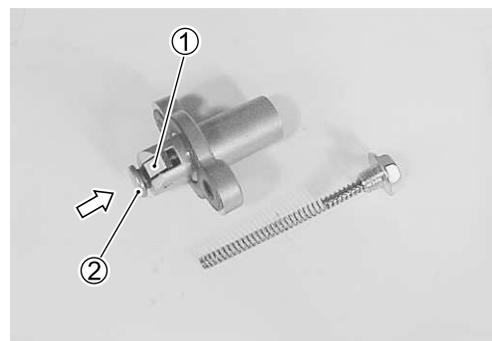
Patín de la cadena de distribución

Guía de la cadena de distribución

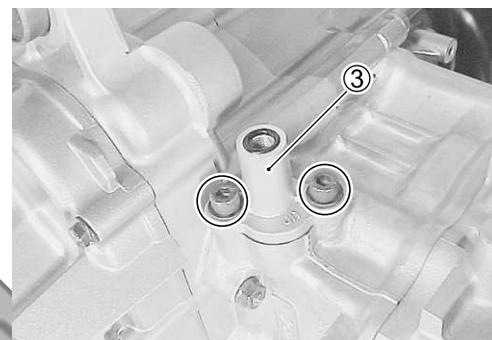


TENSOR DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN

- Con el tornillo del soporte del muelle y el muelle extraídos del tensor de la cadena de distribución, suelte el bloqueo del trinquete ① y apriete la varilla de empuje ② hasta el fondo.



- Coloque el tensor de la cadena de distribución ③ en el cilindro con una junta nueva y coloque otra en los tornillos, apretándolos al par especificado.

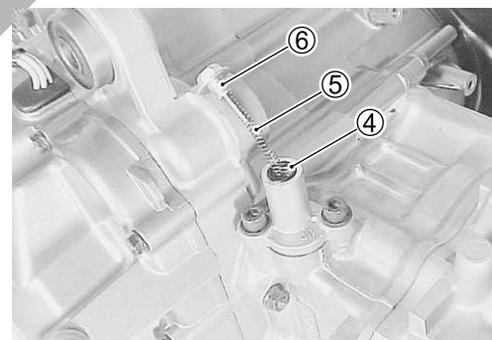


Tornillo del tensor cadena de distribución: 10 N·m (1.0 kgf·m)

PRECAUCIÓN

Asegúrese de cambiar la junta por otra nueva.

- Coloque la tórica ④.
- Introduzca el muelle ⑤ en el cuerpo del tensor de la cadena de distribución y apriete el tornillo del soporte del muelle ⑥ al par especificado.



Tornillo del soporte del muelle: 8 N·m (0.8 kgf·m)

PRECAUCIÓN

- * Después de instalar el tensor de la cadena de distribución, compruebe la tensión de la cadena, para ver si el tensor funciona adecuadamente.
- * Gire el cigüeñal y compruebe que todas las piezas que se mueven (p. ej. el árbol de levas y el balancín) funcionen correctamente.

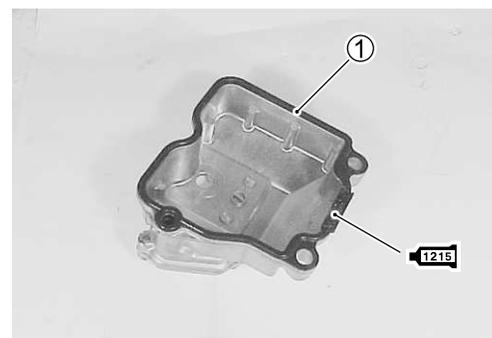
TAPA DE LA CULATA

- Coloque una junta nueva ① en la tapa de la culata.
- Aplique sellador a la tapa de balancines.

1215 99000-31110: SUZUKI BOND "1215"

PRECAUCIÓN

Asegúrese de cambiar la junta por otra nueva.



3-70 MOTOR

- Instale la tapa de balancines.
- Instale la junta de sellado ② en el tornillo de la tapa de balancines ①.

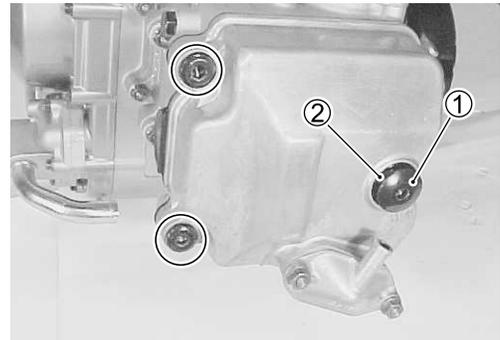
 **Tornillo de la tapa de balancines: 14 N·m (1.4 kgf·m)**

PRECAUCIÓN

Asegúrese de cambiar la junta por otra nueva.

NOTA.

Aplique aceite de motor a la junta de sellado ②.

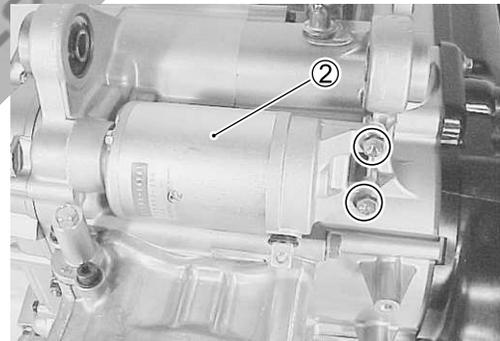
**MOTOR DE ARRANQUE**

- Coloque la junta tórica ① en el motor de arranque.
- Aplique una pequeña cantidad de grasa a la junta tórica ①.

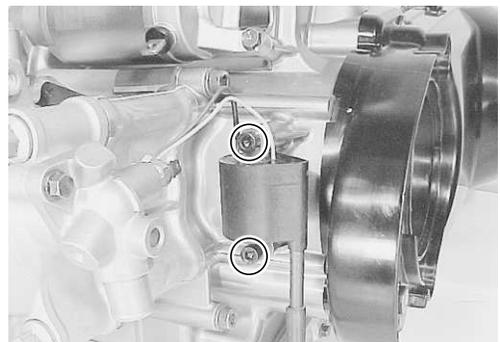
 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**



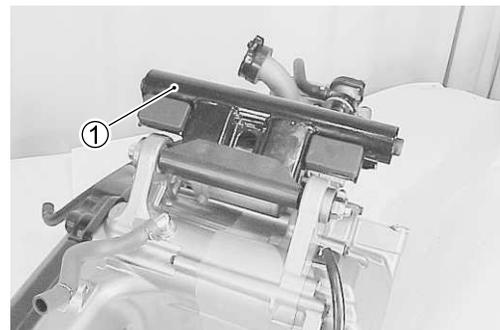
- Monte el motor de arranque ② en el motor.

**BOBINA DE ENCENDIDO**

- Instale la bobina de encendido ①.

**BRIDA DE ANCLAJE DEL MOTOR**

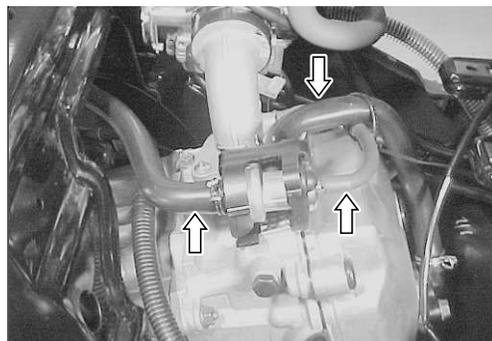
- Instale la brida ① de anclaje del motor y apriete provisionalmente su tuerca.
( 3-7 para la colocación de la brida de anclaje del motor)



SISTEMA PAIR (SUMINISTRO DE AIRE)

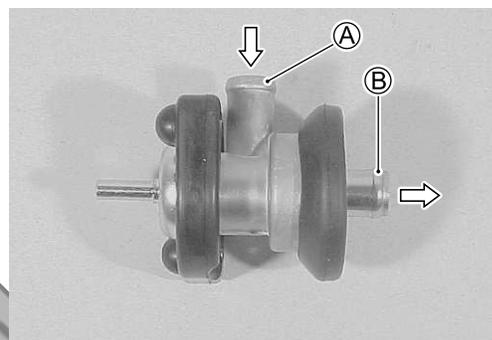
INSPECCIÓN MANGUITO PAIR

- Extraiga el cofre. (👉 6-8)
- Revise los manguitos del sistema PAIR por si estuviesen desgastados o dañados.
- Compruebe que los manguitos PAIR estén bien conectados.



INSPECCIÓN VÁLVULA DE CONTROL SISTEMA PAIR

- Extraiga el cofre. (👉 6-8)
- Compruebe que pasa aire a través del orificio de entrada de la válvula de control sistema PAIR (A) hasta el orificio de salida de aire (B). Si el aire no sale, sustituya la válvula de control sistema PAIR por una nueva.



- Conecte la bomba de medida de vacío al puerto de vacío de la válvula de control tal y como muestra la fotografía.
- Aplique presión negativa a la válvula de control despacio e inspeccione el flujo de aire. Si el aire no sale fuera, la válvula de control no funciona, sustitúyala por una nueva.

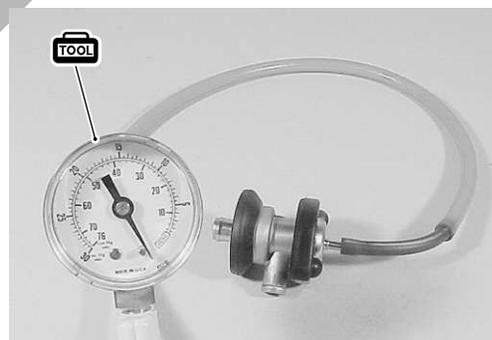
DATA Rango de presión negativa: -53.3 kpa

(-392 mmHg)

TOOL 09917-47010: Bomba de medida de vacío

PRECAUCIÓN

Use una bomba de medida de vacío manual para prevenir que la válvula de control sufra daños.



SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

CONTENIDO

SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE	4- 2
BOMBA DE COMBUSTIBLE	4- 2
DEPÓSITO/FILTRO/INDICADOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE .	4- 3
DESMONTAJE	4- 3
MONTAJE	4- 5
BOMBA DE COMBUSTIBLE	4- 6
DESMONTAJE, INSPECCIÓN Y MONTAJE	4- 6
CARBURADOR	4- 7
ESPECIFICACIONES	4- 7
DESMONTAJE	4- 8
DESMONTAJE	4- 8
INSPECCIÓN	4-12
LIMPIEZA DE CARBURADOR	4-12
REVISIÓN DEL AUTO-ENRIQUECEDOR.....	4-13
REVISIÓN DE CALENTADOR DE CARBURADOR Y TERMOCONTACTO...	4-13
REGLAJE DEL NIVEL DE LA CUBA	4-13
REGLAJE DE ALTURA DE BOYA	4-14
MONTAJE Y COLOCACIÓN	4-15
SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4-17

⚠ AVISO

Maneje la gasolina con cuidado y en un ambiente bien ventilado, alejado del fuego o chispas.

4-2 SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

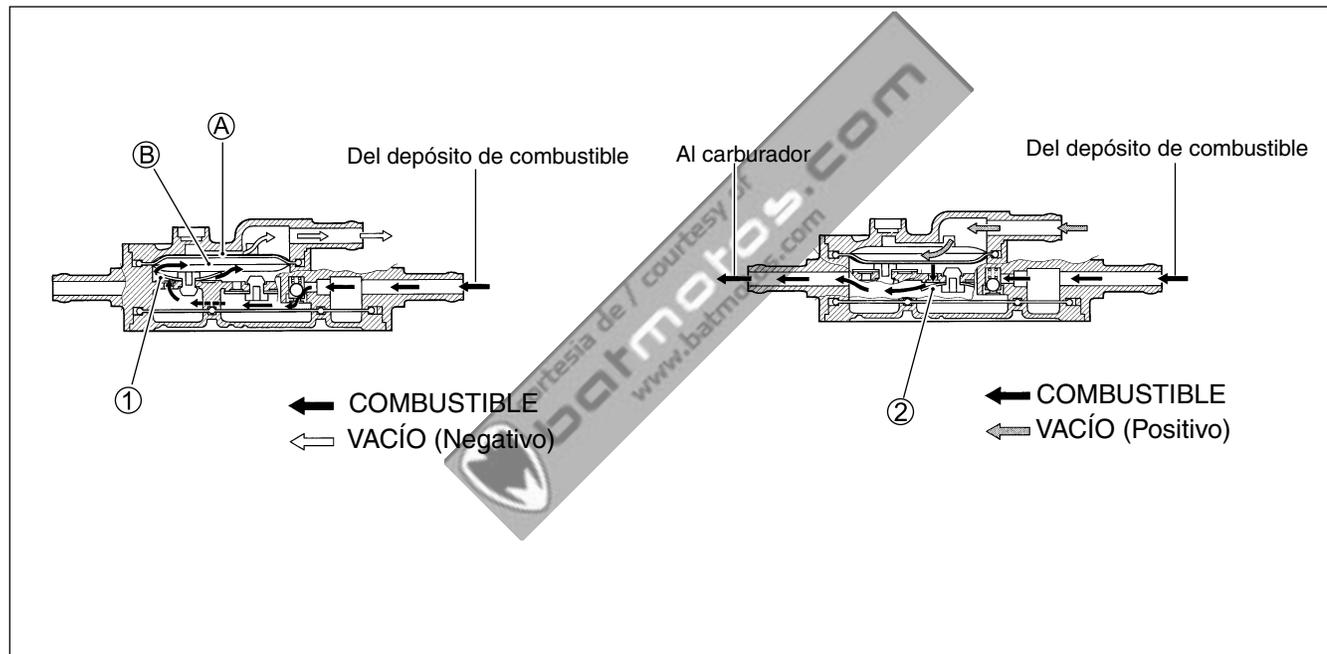
SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

La bomba de combustible funciona por medio de la depresión creada en el conducto de admisión del carburador. El combustible enviado a presión por la bomba entra en la cuba de nivel constante cuando el flotador ha bajado y la válvula de aguja está abierta. Cuando la válvula de aguja se cierra, la presión de combustible en el manguito que conecta la bomba y el carburador aumenta, y cuando se alcanza la presión de consigna, se para el funcionamiento de la bomba a causa de la presión para evitar un suministro excesivo.

BOMBA DE COMBUSTIBLE

Los pulsos de depresión en el conducto de admisión del carburador se aprovechan para mover el diafragma de la bomba de combustible (A). Cuando se aplica depresión al diafragma (A), el combustible es aspirado hasta el depósito de la cámara del diafragma (B). Cuando se aplica presión positiva, el diafragma retrocede y empuja el combustible por la salida, hacia el carburador.

Se emplea una serie de válvulas antirretorno (1 y 2) en el camino del combustible para que el flujo sea sólo en una dirección, a través del cuerpo de la bomba.



DEPÓSITO/FILTRO/INDICADOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

DESMONTAJE

DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE

El depósito de combustible está situado delante del motor.

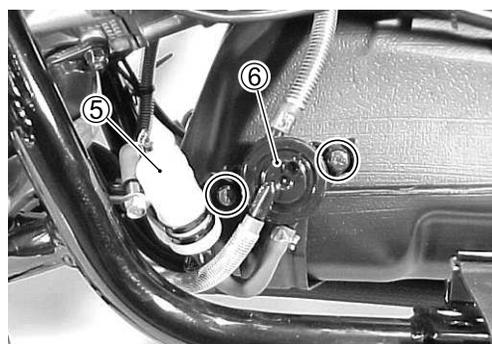
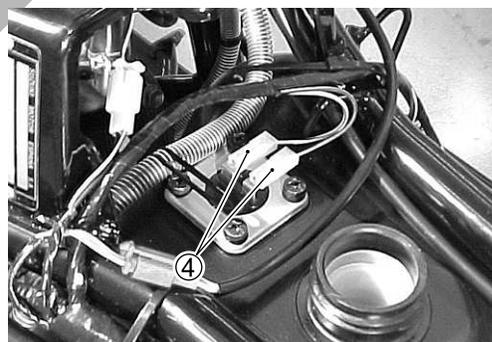
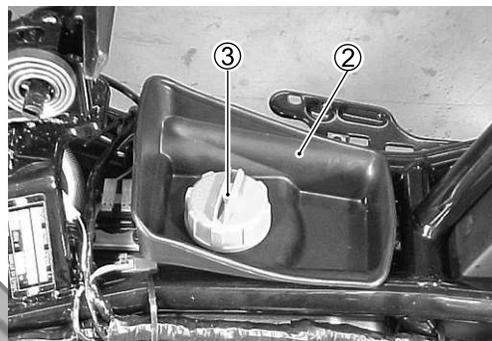
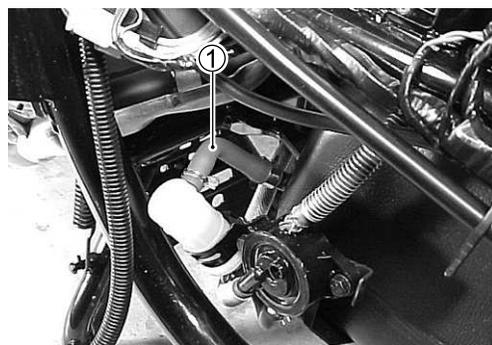
- Extraiga todas las piezas exteriores. (👉 6-4)
- Extraiga el conjunto del motor. (👉 3-3)
- Desconecte el manguito del combustible ① desde el filtro del combustible e inserte un tapón en su extremo para prevenir fugas de combustible.

⚠ AVISO

Manténgase lejos de fuego y chispas, ya que puede derramarse gasolina en esta operación.

- Quite el tapón del depósito de combustible ② y la bandeja de vaciado de combustible ③.
- Desconecte el conector del indicador de nivel de combustible ④.
- Retire el filtro de combustible ⑤ y la bomba de combustible ⑥.

- Afloje los tornillos de sujeción del depósito de combustible (⑦ y ⑧).

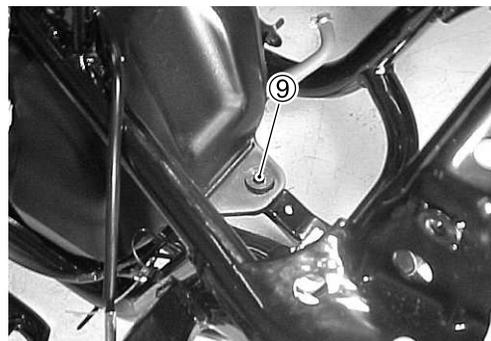


4-4 SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

- Quite el tornillo de sujeción del depósito de combustible ⑨.
- Extraiga el depósito de combustible hacia atrás.

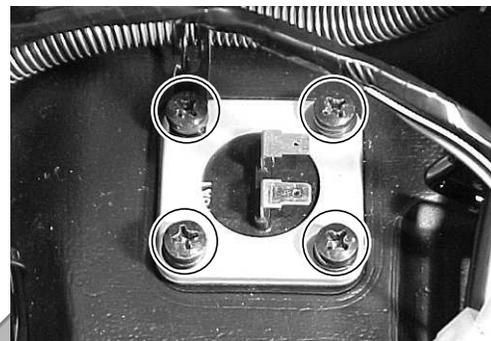
⚠ AVISO

Manténgase lejos de fuego y chispas, ya que puede derramarse gasolina en esta operación.



INDICADOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

- Extraiga el conjunto del indicador de nivel de combustible.



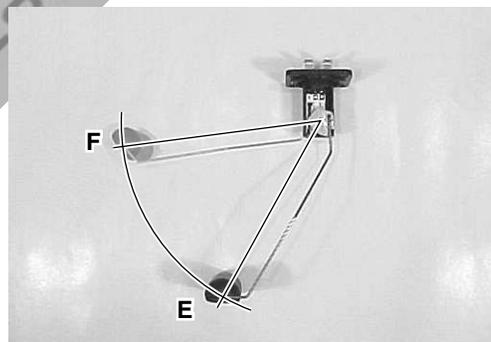
AFORADOR DE COMBUSTIBLE

Mida la resistencia entre los terminales cuando el flotador está en las posiciones indicadas abajo.

TOOL 09900-25008: Polímetro

Posición de flotador	Resistencia entre terminales
Lleno	4 – 10 Ω
Vacío	90 – 100 Ω

Si la resistencia medida está fuera de la especificación, cambie el aforador por uno nuevo.



MONTAJE

Realice el montaje en el orden inverso al de desmontaje, observando las siguientes instrucciones.

DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE

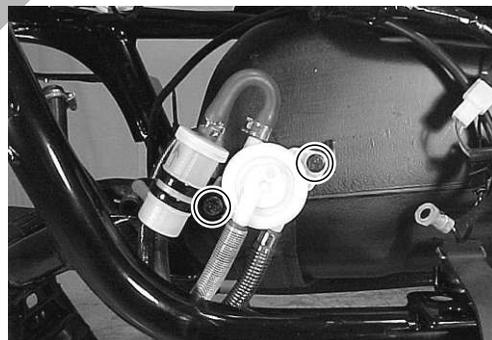
- Apriete los tornillos de sujeción del depósito de combustible.

 **Tornillo de sujeción del depósito: 10 N·m (1.0 kgf·m)**



FILTRO/BOMBA DE COMBUSTIBLE

- Instale el filtro y la bomba de combustible, a continuación conecte firmemente los manguitos. Tras colocar los manguitos de combustible, compruebe que no haya fugas de combustible.

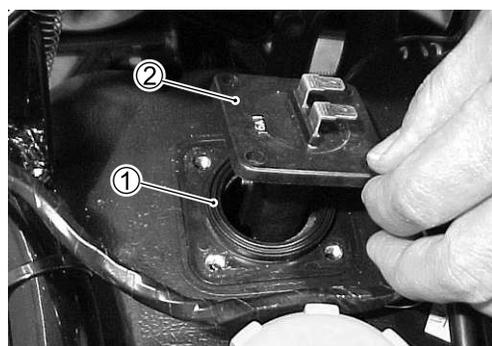


AFORADOR DE COMBUSTIBLE

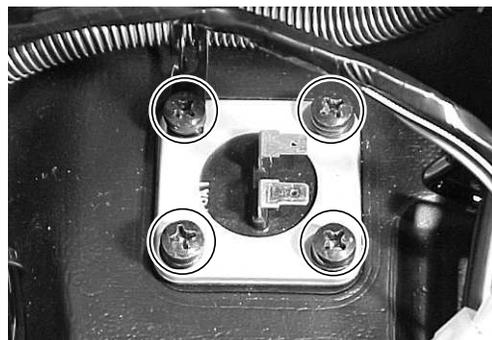
- Coloque la junta ① e instale conjunto de aforador de nivel de combustible ②.

PRECAUCIÓN

Utilice siempre una junta nueva cuando vuelva a montar.



- Apriete los tornillos del aforador de nivel de combustible firmemente.



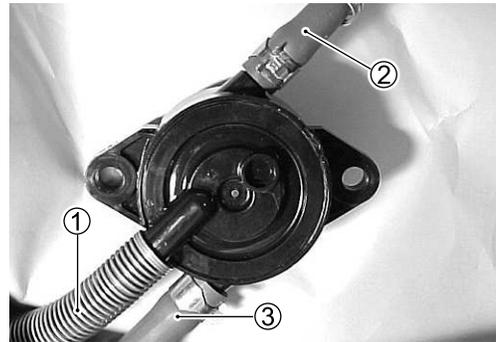
4-6 SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

BOMBA DE COMBUSTIBLE**DESMONTAJE**

- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Saque los tornillos de sujeción de la bomba de combustible.
- Desconecte los manguitos de combustible (① y ②) y el manguito de vacío ③.

NOTA:

Tras desconectar el manguito de combustible ①, introduzca un tapón para que no se salga el combustible.

**REVISIÓN**

Si se producen fugas de combustible en la bomba o entrada de aire en los conductos de combustible, revise los siguientes elementos:

- * Diafragma roto
- * Mal funcionamiento de válvula antirretorno
- * Tornillos de bomba flojos

Si se encuentra algún defecto, cambie el conjunto de la bomba de combustible por uno nuevo.

MONTAJE

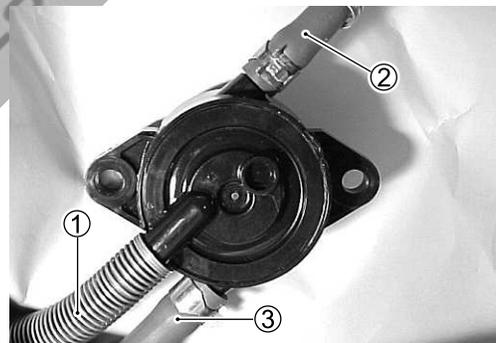
Lleve a cabo el procedimiento de montaje en el orden inverso al de desmontaje.

- Conecte el manguito de vacío ① y los manguitos (② y ③) firmemente.

Manguito de vacío ① (Al conducto de admisión)

Manguito de combustible ② (Al carburador)

Manguito de combustible ③ (Al depósito de combustible)



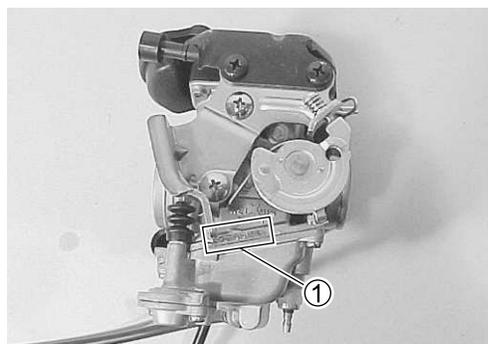
CARBURADOR

ESPECIFICACIONES

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
	E-02,19 (España)
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	49F0
Ralentí r/min.	1 600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	18.3 ± 1,0 mm
Surtidor de alta (M.J.)	#122
Surtidor ppal. de aire (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	NCMA
Chimenea (N.J.)	φ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	θ=12°
Surtidor de baja (P.J.)	#35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

SITUACIÓN DEL Nº DE IDENTIFICACIÓN DEL CARBURADOR

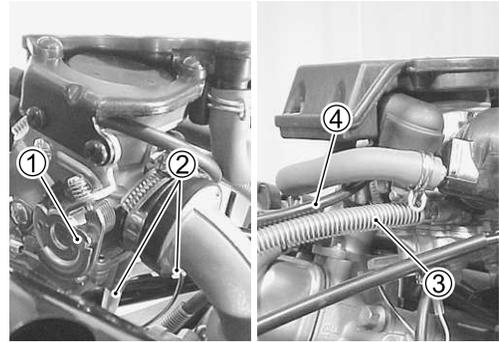
El Nº de identificación del carburador está grabado en el lugar ① del carburador, tal como se muestra en la fotografía.



4-8 SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

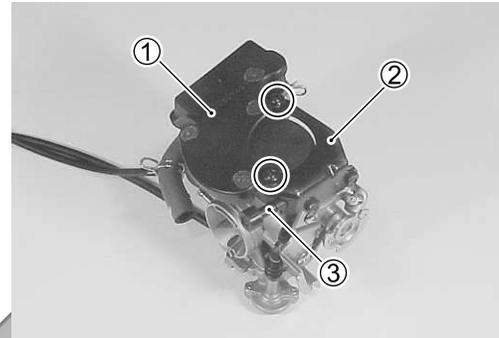
DESMONTAJE

- Extraiga el cofre. (👉 6-8)
- Desconecte el cable del acelerador ①, los terminales del calentador del carburador ②, el manguito de combustible ③ cable del auto-enriquecedor ④.
- Extraiga el carburador. (👉 3-3)



DESMONTAJE

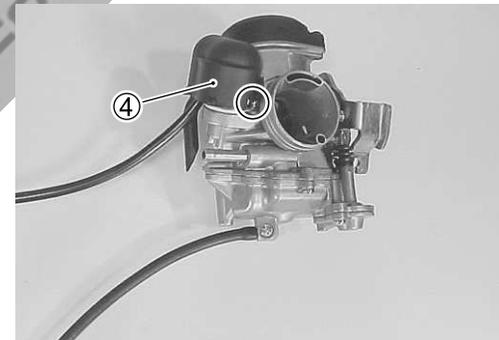
- Retire la cámara de resonancia ①, la brida ② y el manguito del filtro de aire ③.



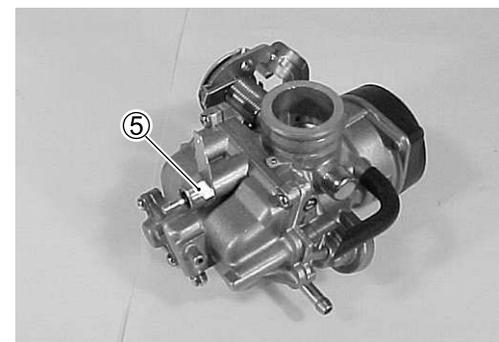
- Extraiga el conjunto del auto-enriquecedor ④.

NOTA:

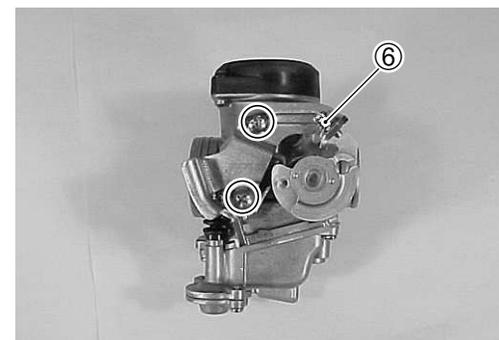
El auto-enriquecedor no se puede desmontar.



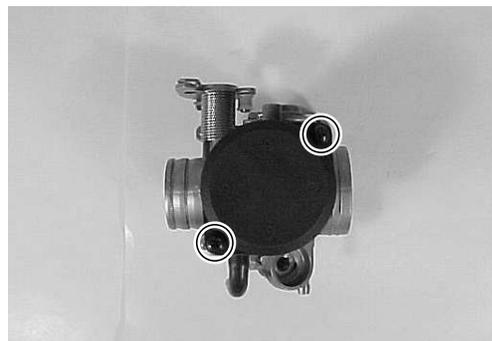
- Extraiga el calentador del carburador ⑤.



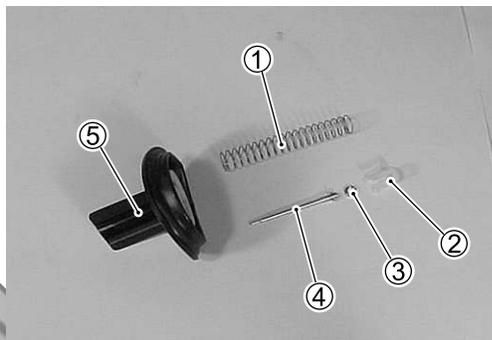
- Quite la brida del cable del acelerador junto con el tornillo regulador de ralentí ⑥.



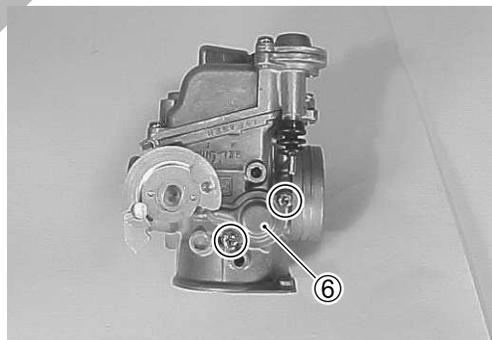
- Quite la tapa superior.



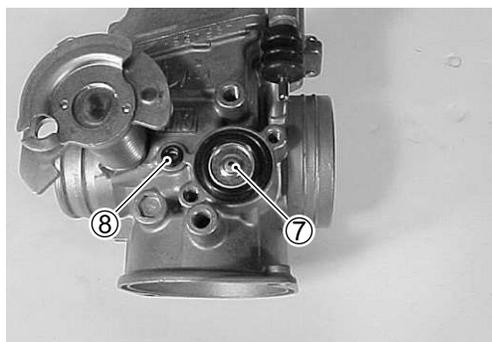
- Extraiga el muelle de retorno del pistón ①, el soporte de la aguja de surtidor ②, arandela ③ y la aguja del surtidor ④ fuera de la campana ⑤.



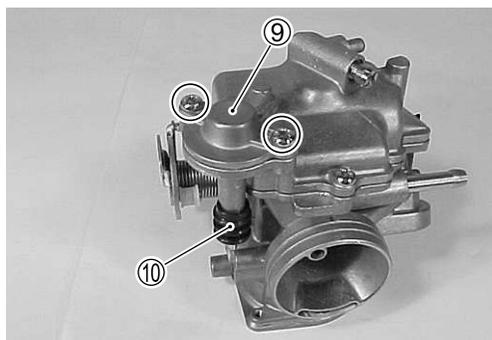
- Retire la cubierta de la válvula de crucero ⑥ y a continuación extraiga el muelle.



- Retire la válvula de crucero ⑦ y la junta tórica ⑧.

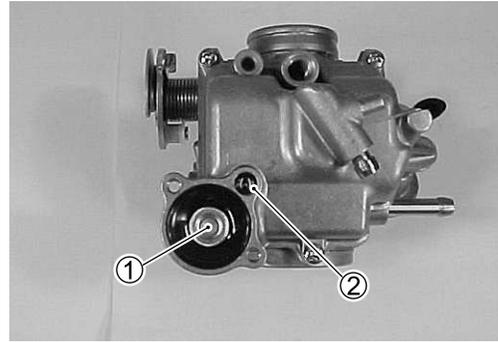


- Retire la cubierta de la bomba de aceleración ⑨ y la funda de goma ⑩.

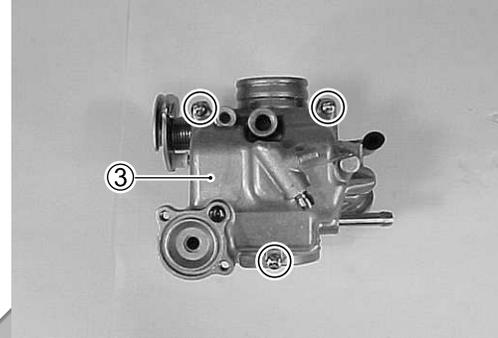


4-10 SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

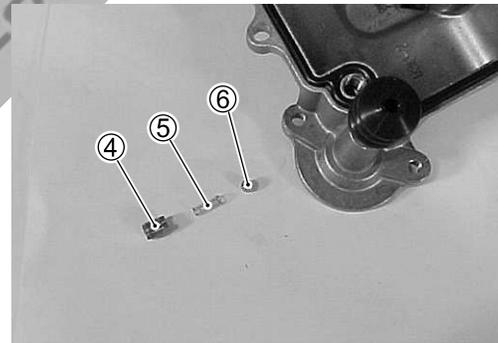
- Retire el émbolo/diafragma de aceleración ① y la junta tórica ②.



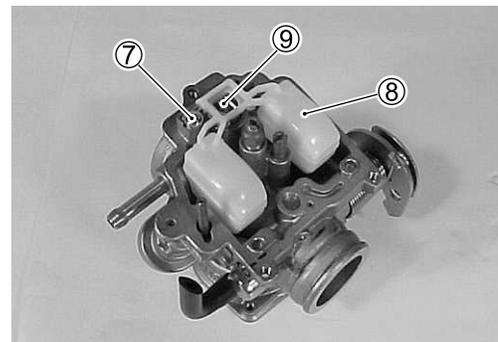
- Retire la cuba de nivel constante ③.



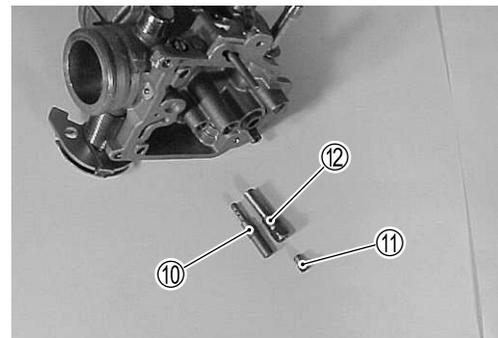
- Retire el surtidor de la bomba de aceleración ④, el muelle ⑤ y la bola ⑥.



- Afloje el tornillo ⑦ y retire el flotador ⑧ y la válvula de aguja ⑨.



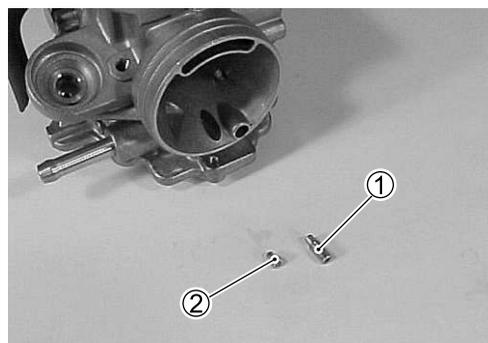
- Retire el surtidor de baja ⑩, el de alta ⑪ y el soporte de la chimenea ⑫.



- Retire el surtidor de aire de baja ①.

PRECAUCIÓN

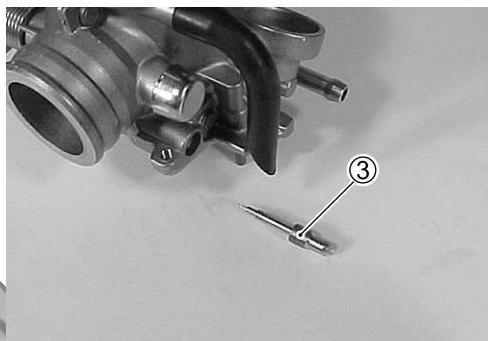
- * No retire el surtidor principal de aire ②.
- * Viene colocado a presión de fabrica e intentar retirarlo podría causar daños.



- Saque el tornillo de regulación de baja ③.

NOTA:

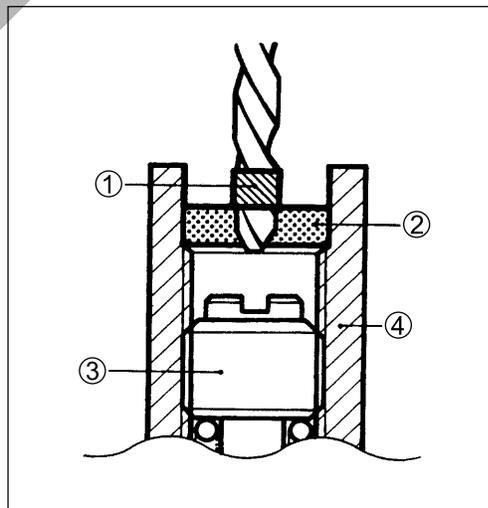
Antes de sacar el tornillo de regulación de baja ③, determine el reglaje girando el tornillo lentamente en dirección horaria y cuente el número de vueltas necesario para que el tornillo quede ligeramente asentado. Este número de vueltas es importante a la hora de volver a montar el tornillo de regulación de baja en su posición inicial.



EXTRACCIÓN DEL TORNILLO REGULADOR DE BAJA

Los disolventes fuertes pueden dañar las juntas tóricas del sistema de baja, por tanto es aconsejable quitar los componentes del sistema de baja antes de limpiar.

- Use una broca de 1/8" con un tope para quitar el tapón del tornillo de regulación de baja. Coloque el tope a 6 mm de la punta de la broca par evitar taladrar el tornillo. Con cuidado, taladre el tapón.
- Enrosque un tornillo autoterrajante de lámina de acero en el tapón. Tire de la cabeza del tornillo con alicates para sacar el tapón. Limpie cuidadosamente cualquier viruta de metal que haya podido desprenderse.
- Gire el tornillo de baja lentamente en sentido horario y cuente el número de vueltas hasta que el tornillo esté ligeramente asentado. Anote el número de vueltas dadas de forma que el tornillo pueda ser colocado en la misma posición después de limpiar.
- Quite el tornillo regulador de baja con el muelle, arandela, y junta tórica.
- Tras limpiar, vuelva a colocar el tornillo regulador de baja en su posición inicial girándolo hasta que asiente ligeramente y sáquelo el número de vueltas anotadas durante el desmontaje.
- Coloque un tapón nuevo golpeándolo con un punzón.



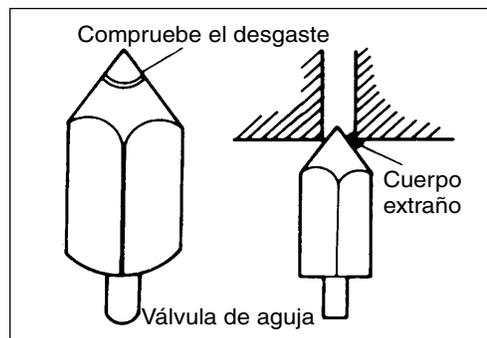
- ① Tope
- ② Tapón
- ③ Tornillo de regulación de baja
- ④ Cuerpo del carburador

4-12 SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

INSPECCIÓN

Revise los siguientes elementos para ver si están dañados o atascados.

- | | |
|------------------------------|----------------------------|
| * Surtidor de baja | * Campana |
| * Surtidor de alta | * Surtidor de arranque |
| * Surtidor de aire principal | * Juntas y juntas tóricas |
| * Surtidor de aire de baja | * Salida de baja y by-pass |
| * Soporte chimenea | * Válvula de crucero |
| * Flotador | * Válvula de aguja |
| * Aguja de chimenea | * Asiento de válvula |

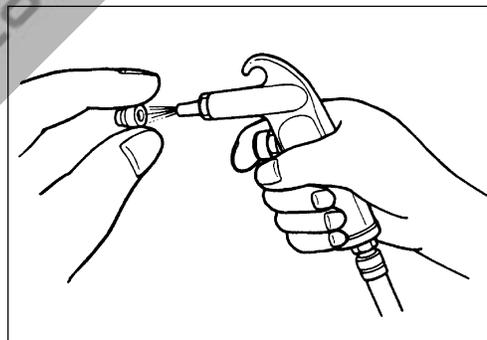


Si se encuentra algo anormal, limpie bien la pieza. Si hay daños o atascos, cambie la pieza por una nueva.

LIMPIEZA DE CARBURADOR

⚠ AVISO

Algunos productos químicos de limpieza de carburadores, especialmente las soluciones de baño, son muy corrosivas y han de manejarse con mucho cuidado. Siga siempre las instrucciones del fabricante del producto químico acerca del uso, manejo y almacenamiento.



- Limpie todos los surtidores con un limpiador de carburadores en aerosol y séquelo con aire comprimido.
- Limpie todos los circuitos del carburador a fondo - no sólo la zona donde se percibió el problema. Limpie los circuitos del cuerpo del carburador con un limpiador en aerosol y deje que se empape cada uno, si fuese necesario, para que la suciedad y el barniz se ablanden. Seque el cuerpo con aire comprimido.

PRECAUCIÓN

No utilice alambre para limpiar los surtidores y los conductos. El alambre puede dañarlos. Si las piezas no se pueden limpiar con un limpiador en aerosol, puede que sea necesario utilizar una solución limpiadora en baño y dejar que penetre. Siga siempre las instrucciones del fabricante del producto químico para hacer un uso correcto del limpiador.

- Después de la limpieza, vuelva a montar el carburador con retenes y juntas nuevas.

REVISIÓN DEL ESTÁRTER AUTOMÁTICO

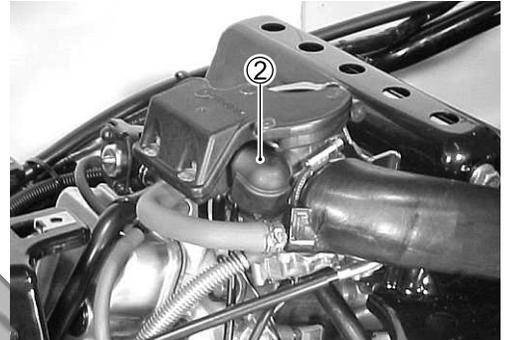
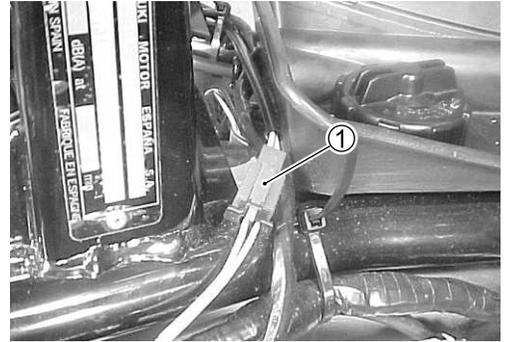
- Extraiga el cofre. (☞ 6-8)
- Desconecte el conector del cable del estárter automático ①.
- Conecte el terminal positivo \oplus de una batería de 12V al amarillo/blanco y el terminal negativo \ominus al negro/blanco.
- Compruebe que se calienta la zona ② del estárter automático (zona del calentador eléctrico incorporado) en 5 minutos tras conectar la batería.

NOTA:

Para comprobar el funcionamiento, vigile el cambio de temperatura desde el estado frío.

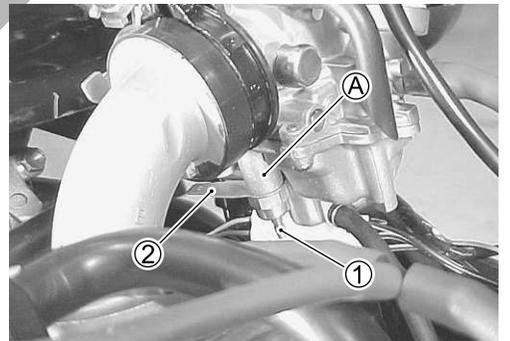
PRECAUCIÓN

No intente desmontar el auto-enriquecedor para comprobar la temperatura.



REVISIÓN DEL CALENTADOR DEL CARBURADOR

- Extraiga el cofre. (☞ 6-8)
- Desconecte los cables de los terminales del calentador del carburador.
- Conecte el terminal positivo \oplus de una batería de 12V al terminal ① del calentador del carburador y el terminal negativo de la batería \ominus al terminal ②.
- Compruebe que la zona A del calentador se ha calentado 5 minutos después de conectar la batería.

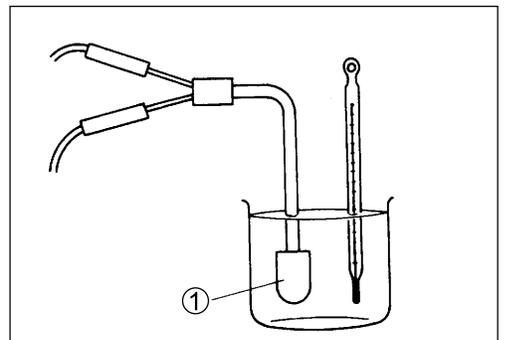


REVISIÓN DE TERMOCONTACTO

- Enfríe el termocontacto ① con hielo y agua y compruebe el aislamiento.

TOOL 09900-25008: Polímetro

Aislamiento del termocontacto	Por debajo de 8 - 14 °C	Sí
	Por encima de 10 - 21 °C	No



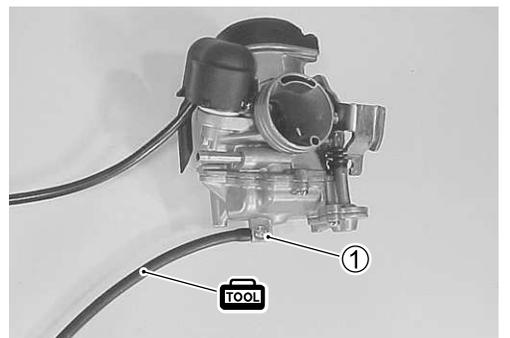
REGLAJE DEL NIVEL DE LA CUBA

- Instale la herramienta especial en la boca de drenaje del carburador.
- Afloje el tornillo de drenaje ①.

TOOL 09913-10760: Medidor nivel de combustible

- Ajuste el carburador al ángulo adecuado sujetando el cuerpo con una prensa de tornillo o similar.

Posición de ajuste del carburador	Dirección lateral: Horizontal
	Dirección longitudinal: Horizontal



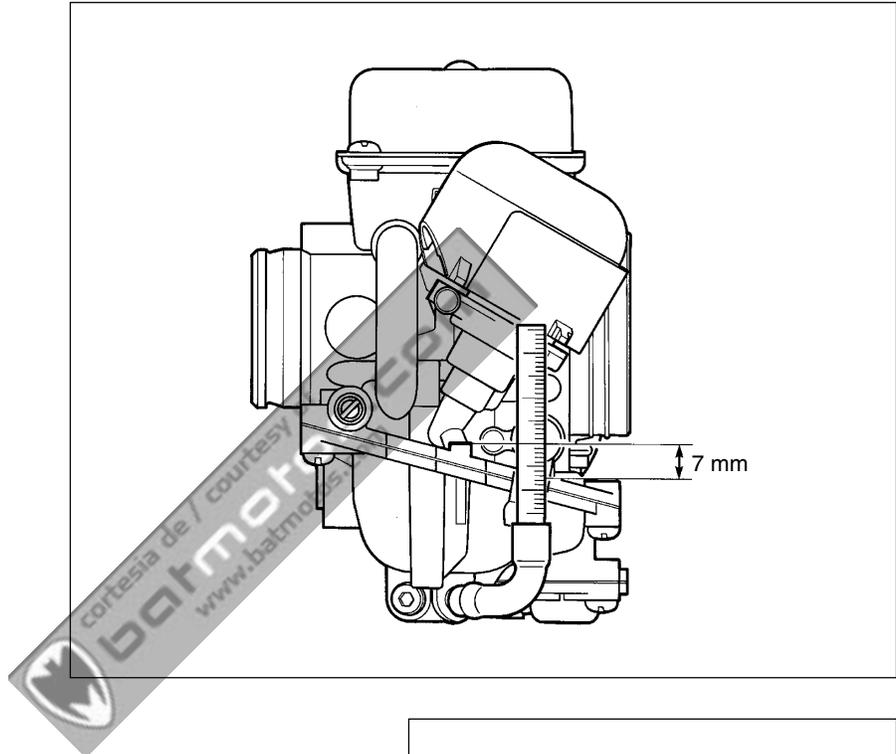
4-14 SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

- Llene el carburador de gasolina.
- Saque todo el aire del medidor de nivel de combustible.
- Con el medidor de nivel en vertical, vaya bajándolo lentamente hasta alinear la línea de referencia ② con la graduación del medidor. (Vea la ilustración de abajo.)
- Espere a que se establezca el nivel de combustible.
- Determine el punto de cero en la graduación del medidor y, tras esperar a que se establezca el nivel de nuevo, mida la altura desde la línea de referencia.

Nivel de cuba: 7 ± 1 mm desde la línea de referencia

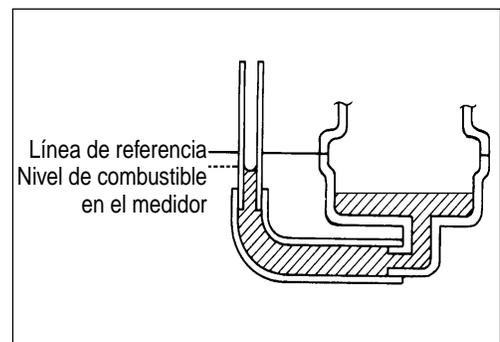
⚠ AVISO

Esta inspección ha de realizarse en un lugar bien ventilado, alejado de fuego o chispas, ya que se maneja gasolina, que es un líquido inflamable y explosivo.



NOTA:

El nivel de combustible aparente medido en el medidor de nivel es mayor que el real en la cuba de nivel constante debido al efecto del menisco. (El menisco es de aproximadamente 1 mm.)



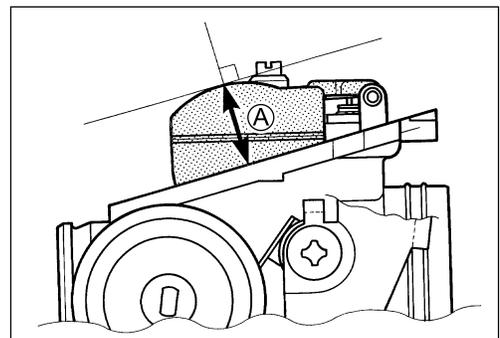
REGLAJE DE ALTURA DE BOYA

Para revisar la altura de la boya, coloque el carburador boca abajo. Mida la altura de la boya ① con el brazo de la boya tocando la válvula de aguja, con un pie de rey.

Doble el brazo de la boya lo necesario para que la altura de la boya ① esté dentro de la especificación.

TOOL 09900-20102: Pie de rey

DATA Altura de boya ①: 18.3 ± 1.0 mm



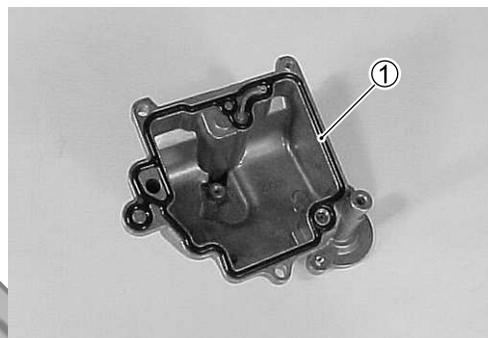
MONTAJE Y COLOCACIÓN

El montaje del carburador puede realizarse en el orden inverso al de desmontaje. Cuando vuelva a montar, tenga en cuenta las siguientes instrucciones.

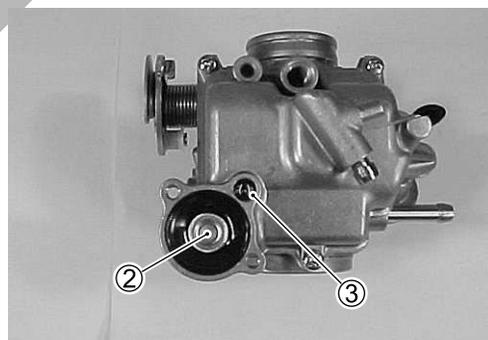
PRECAUCIÓN

- * Monte las piezas teniendo en cuenta su función.
- * Cambie juntas tóricas y retenes por unos nuevos.

- Ajuste firmemente la junta ① a la cuba de nivel.



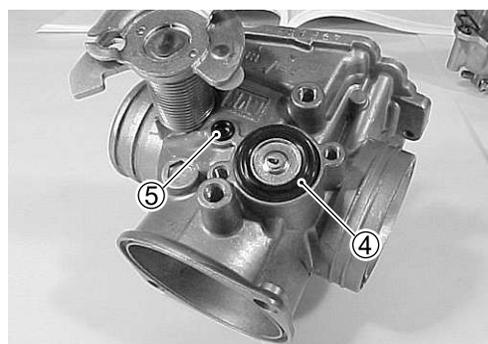
- Retire el émbolo/diafragma de aceleración ② y la junta tórica ③.



- Monte la válvula de crucero ④ y la junta tórica ⑤.

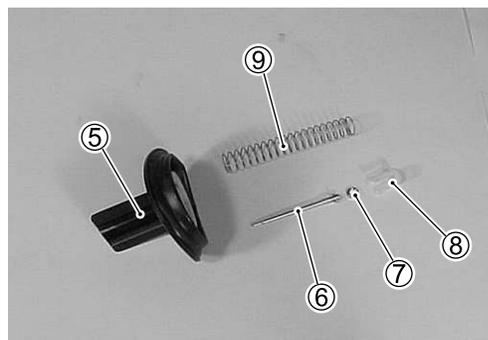
NOTA:

Coloque el lado redondeado de la junta tórica ⑤ mirando hacia



dentro.

- Coloque la aguja de la chimenea ⑥, la arandela ⑦, el soporte de la aguja de la chimenea ⑧ y el muelle ⑨.

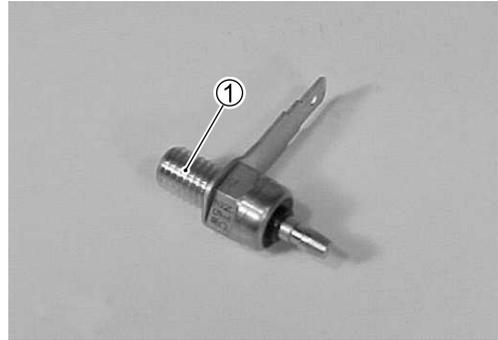


4-16 SISTEMAS DE ALIMENTACIÓN Y LUBRICACIÓN

- Aplique grasa termoconductora a las roscas ① y apriete el calentador del carburador.

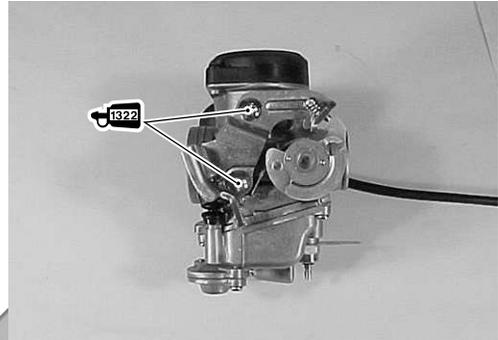
 99000-59029: GRASA TERMOCONDUCTORA

 Calentador del carburador: 3 N·m (0.3 kgf·m)



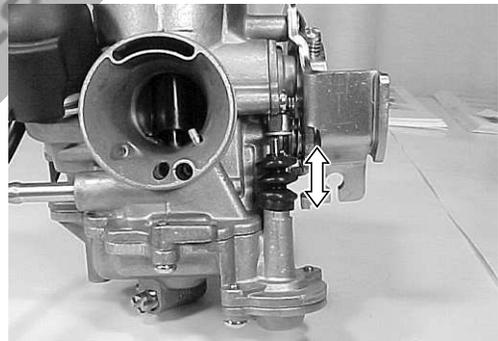
- Aplique fijador de roscas a los tornillos y apriete la brida del cable del acelerador.

 99000-32110: FIJADOR DE ROSCAS "1322"



NOTA:

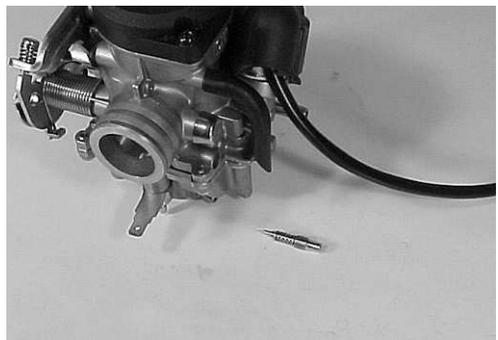
Compruebe que el émbolo de la bomba de aceleración funciona correctamente junto con la polea del acelerador cuando ésta gira.



- Tras limpiar, devuelva el tornillo de regulación de baja a su reglaje inicial girando el tornillo hasta que se asiente ligeramente, y volviendo a sacarlo el mismo número de vueltas contadas en el desmontaje.

PRECAUCIÓN

Cambie la junta tórica por una nueva.



- Tras realizar el montaje y la colocación sobre el motor, realice los siguientes reglajes.
 - Ajuste del ralentí ( 2-8)
 - Reglaje de cable de acelerador ( 2-8)

SISTEMA DE ENGRASE

PRESIÓN DE ACEITE

Véase página 2-22.

FILTRO DE ACEITE

Véase página 2-11.

FILTRO DEL CÁRTER DEL LUBRICANTE

Véanse páginas 3-16 y -62.

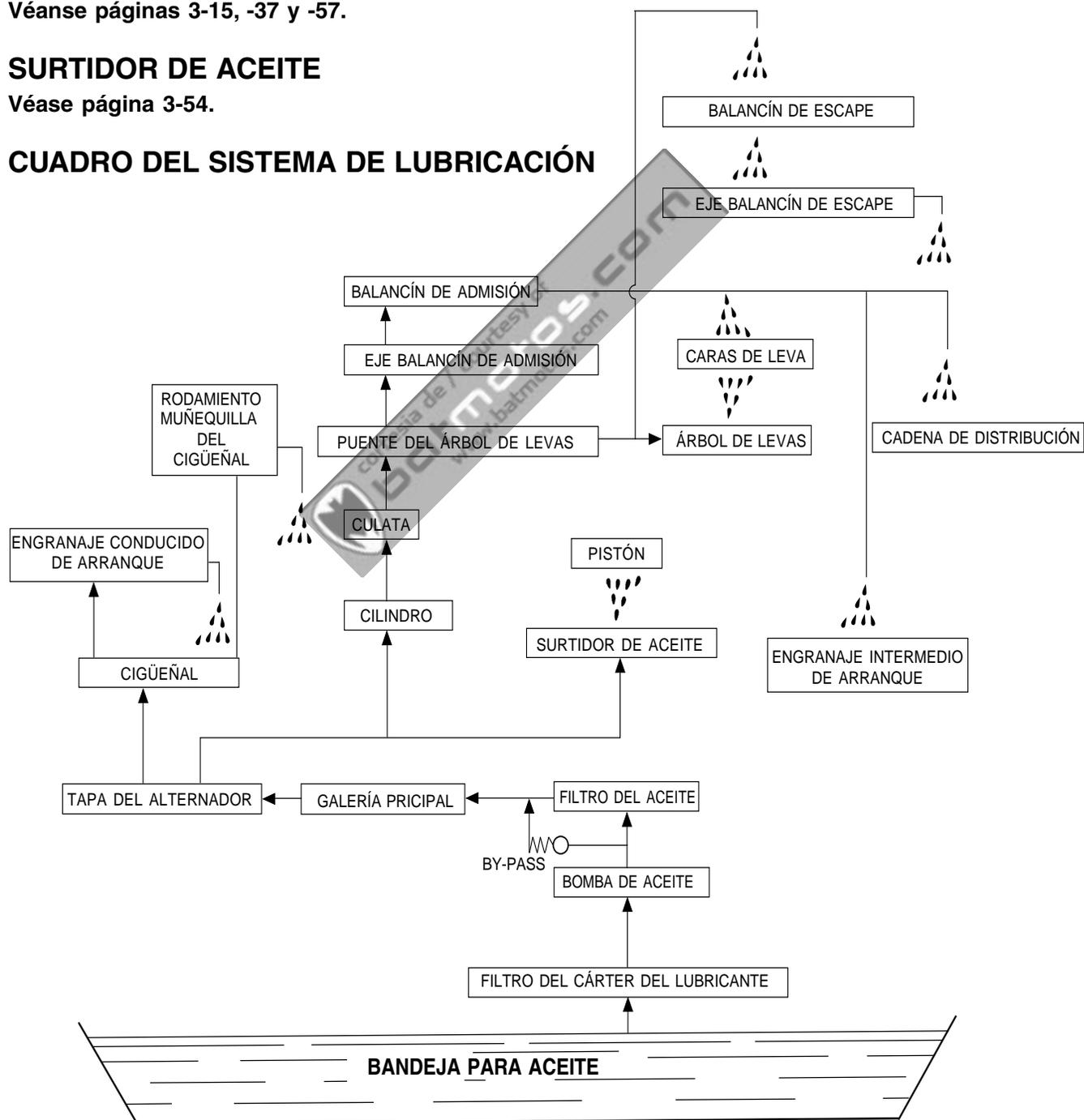
BOMBA DE ACEITE

Véanse páginas 3-15, -37 y -57.

SURTIDOR DE ACEITE

Véase página 3-54.

CUADRO DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN



SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

CONTENIDO

REFRIGERANTE DEL MOTOR	5- 2
MANGUITOS DEL RADIADOR Y DEL AGUA	5- 2
INSPECCIÓN	5- 2
EXTRACCIÓN	5- 3
DESMONTAJE	5- 5
MONTAJE Y COLOCACIÓN	5- 6
VENTILADOR.....	5- 7
INSPECCIÓN	5- 7
DESMONTAJE	5- 7
COLOCACIÓN	5- 7
TERMOCONTACTO DEL VENTILADOR.....	5- 8
DESMONTAJE	5- 8
INSPECCIÓN	5- 8
COLOCACIÓN	5- 8
INTERRUPTOR DE LA TEMPERATURA DEL AGUA	5- 9
DESMONTAJE	5- 9
INSPECCIÓN	5- 9
COLOCACIÓN	5- 9
TERMOSTATO.....	5-10
DESMONTAJE	5-10
INSPECCIÓN	5-10
COLOCACIÓN	5-11
BOMBA DE AGUA	5-11
DESMONTAJE	5-11
DESMONTAJE Y REVISIÓN.....	5-11
MONTAJE	5-13

▲ AVISO

- * No quite la tapa del radiador con el motor caliente. Si la tapa se abre rápidamente, puede escapar líquido hirviendo y vapor a presión, que pueden quemar su mano. Si hay que abrir la tapa, cúbrala con un paño grueso, gírela lentamente hasta que note la primera parada, deje que salga la presión del radiador y después abra la tapa mediante un giro ulterior.
- * El mantenimiento del sistema de refrigeración debe hacerse cuando el motor está suficientemente frío.
- * El refrigerante es un material nocivo y por lo tanto tenga en cuenta lo siguiente.
- * Si el refrigerante le cae en la piel o en los ojos, lávese inmediatamente con agua corriente.
- * Si lo tragara, provoque el vómito y llame inmediatamente a un médico.
- * Mantenga el líquido refrigerante en lugar seguro, alejado de los niños.

REFRIGERANTE DEL MOTOR

En el momento de la fabricación, el sistema de refrigeración se llena con una mezcla 50:50 de agua pura y refrigerante. Esta mezcla 50:50 será una excelente protección contra el calor, y protegerá el sistema de refrigeración contra la congelación en temperaturas por encima de -30°C .

Si la moto se va a ver expuesta a temperaturas por debajo de -30°C la proporción de la mezcla debe incrementarse hasta el 55 % ó 60 %.

⚠ AVISO

- * El refrigerante utilizado debe ser de alta calidad, a base de etilen-glicol mezclado con agua destilada.
- * No utilice refrigerante a base de alcohol.
- * La proporción de la mezcla no debe ser superior al 60 % ni inferior al 50 %.
- * En la solución refrigerante no utilice aditivos anti fugas.

MANGUITOS DEL RADIADOR Y DEL AGUA REVISIÓN

Antes de quitar el radiador y vaciar el refrigerante, revise el sistema de refrigeración para comprobar su estanqueidad.

- Quite la tapa de servicio.
- Quite la tapa del radiador y conecte el comprobador ① a la boca de llenado.
- Dé una presión de unos 120 kPa (1.2 kgf/cm², 17 psi) y vea si el sistema mantiene esta presión durante 10 segundos. Si la presión bajase durante estos 10 segundos, quiere decir que hay una fuga en el sistema. En este caso, revise todo el sistema y cambie la pieza o componente por donde se produce la fuga.

⚠ AVISO

- * No quite la tapa del radiador con el motor caliente.
- * Al quitar el comprobador de la tapa del radiador, coloque un trapo en el orificio de llenado para evitar que el refrigerante salga.

PRECAUCIÓN

- * No deje que la presión exceda la presión de apertura de la tapa del radiador, ya que eso puede dañar el radiador.

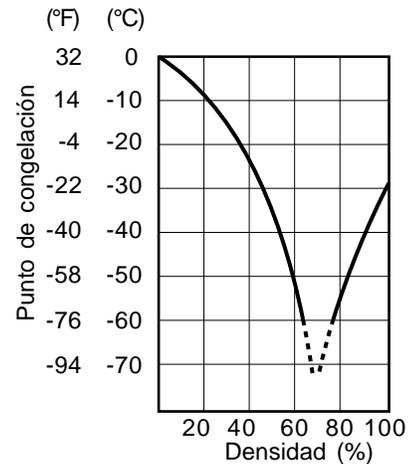


Fig. 1 Curva densidad-punto de ebullición del refrigerante del motor

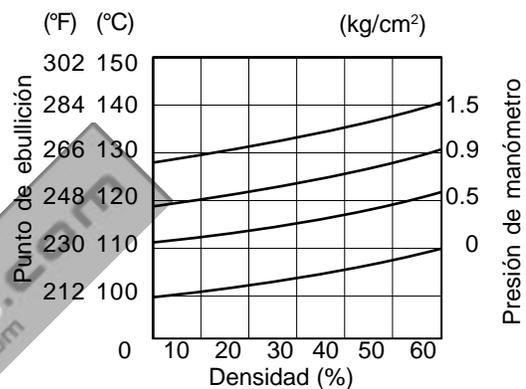
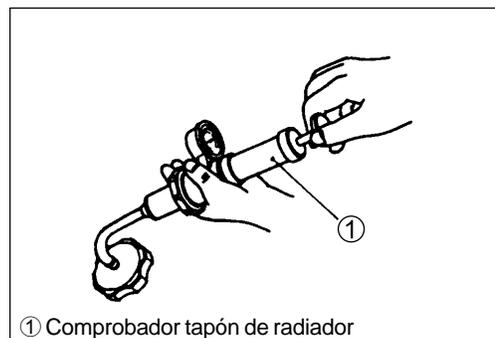
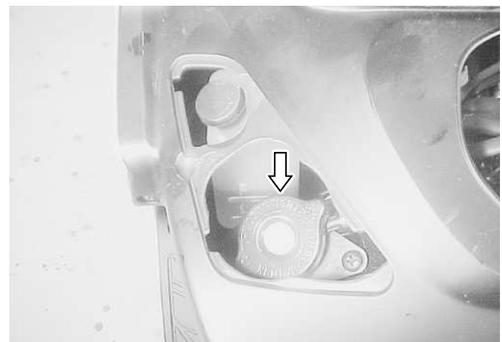


Fig. 1 Curva densidad-punto de ebullición del refrigerante del motor



① Comprobador tapón de radiador

REVISIÓN DE LA TAPA DEL RADIADOR

Compruebe la presión de apertura de la tapa del radiador utilizando el comprobador de la tapa del radiador de la manera siguiente.

- Coloque el tapón sobre el probador, tal como se muestra, y aumente la presión suavemente accionando el probador. Asegúrese de parar el aumento de presión a 110 ± 15 kPa (1.1 ± 0.15 kg/cm²) y que, dejando quieto el comprobador, el tapón es capaz de mantener esa presión durante al menos 10 segundos. Cambie el tapón si no cumple cualquiera de los dos requisitos.

DATA Presión de apertura de la válvula de la tapa del radiador: 110 ± 15 kPa (1.1 ± 0.15 kg/cm²)

REVISIÓN DEL MANGUITO DE AGUA

- Quite la cubierta del escudo superior delantero. (👉 6-6)
- Extraiga el escudo delantero. (👉 6-10)
- Si se encuentra alguna grieta o deformación en el manguito de agua, cámbielo por uno nuevo. Revise si hay fugas en la conexión y si es así, apriete la abrazadera.

DESMONTAJE

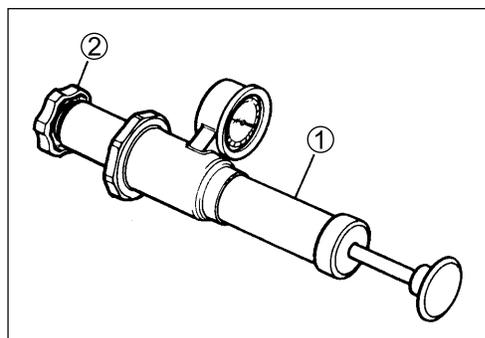
- Para el procedimiento de cambio de líquido refrigerante, vea la página 2-10.
- Quite la cubierta del escudo inferior delantero. (👉 6-6)
- Extraiga la tapa inferior. (👉 6-7)
- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Extraiga el escudo delantero. (👉 6-10)
- Coloque debajo del manguito de agua un recipiente suficientemente grande.
- Quite la tapa del radiador.

⚠ AVISO

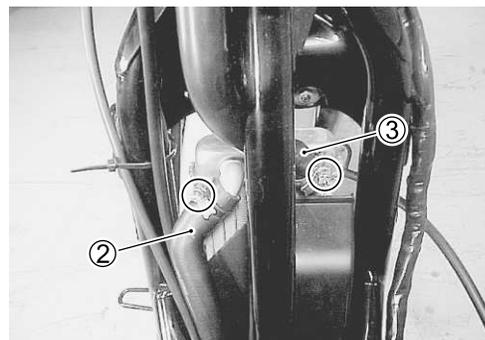
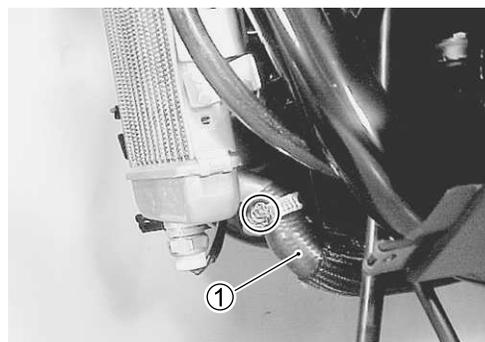
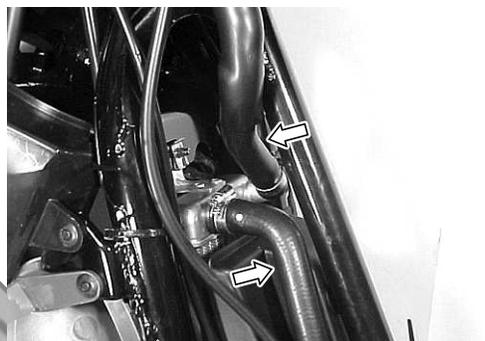
No quite la tapa del radiador mientras el motor esté caliente.

- Desconecte el manguito del radiador ① para poder vaciar el refrigerante.

- Desconecte los manguitos del radiador ② y ③.

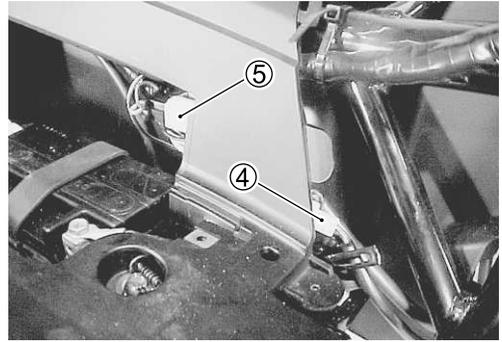


① Comprobador tapón de radiador ② Tapa del radiador



SISTEMA DE REFRIGERACIÓN 5-4

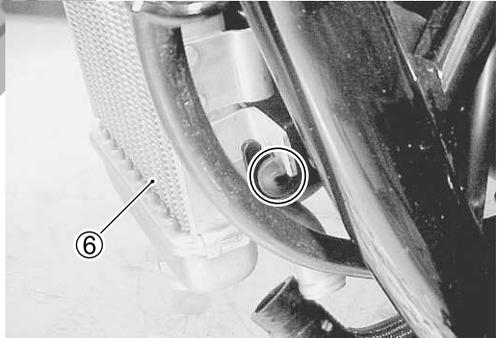
- Desconecte el conector ④ del termocontacto del ventilador.
- Desconecte el conector ⑤ del cable del ventilador.



- Extraiga el tornillo de anclaje del radiador.

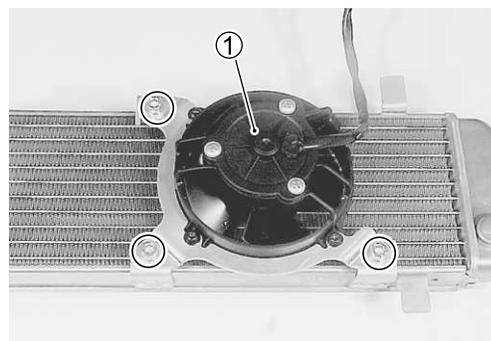


- Extraiga el radiador ⑥.

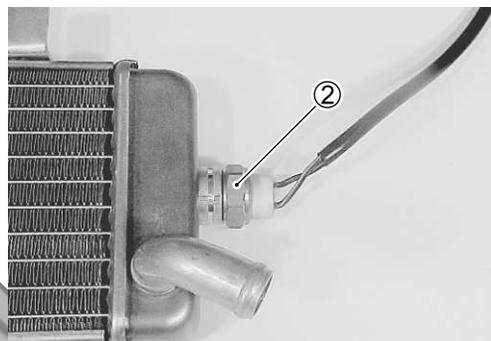


DESMONTAJE

- Extraiga el ventilador ①.

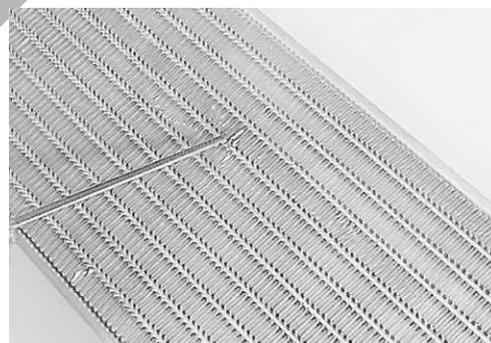


- Quite el termocontacto ② del ventilador.



REVISIÓN Y LIMPIEZA DEL RADIADOR

- Revise el radiador por si está sucio o tiene insectos incrustados entre las aletas.
- Para la limpieza, utilice aire comprimido. Si está excesivamente sucio, lávelo con agua.
- Las aletas dobladas o abolladas pueden enderezarse con un pequeño destornillador plano.



SISTEMA DE REFRIGERACIÓN 5-6**MONTAJE Y COLOCACIÓN**

Monte y coloque el radiador, el termocontacto del ventilador y el ventilador en el orden inverso al de desarmado y extracción, siguiendo las instrucciones siguientes.

TERMOCONTACTO DEL VENTILADOR

- Encaje la junta tórica ① en el termocontacto del ventilador ②.
- Apriete el termocontacto del ventilador ③ hasta el par especificado.

🔧 Termocontacto del ventilador: 18 N·m (1.8 kgf·m)

PRECAUCIÓN

- *Cambie la junta tórica por una nueva.
- *No engrase la junta tórica.

VENTILADOR

- Coloque el ventilador ④.
- Apriete los tornillos de anclaje del ventilador hasta el par especificado.

🔧 Tornillo de anclaje del ventilador: 10 N·m (1.0 kgf·m)

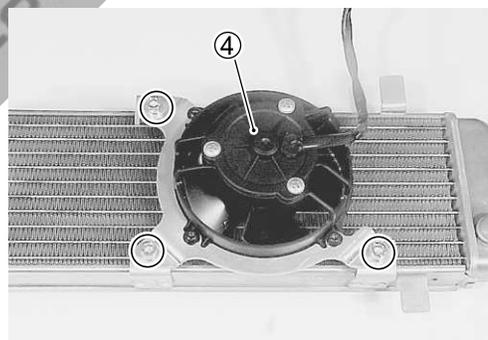
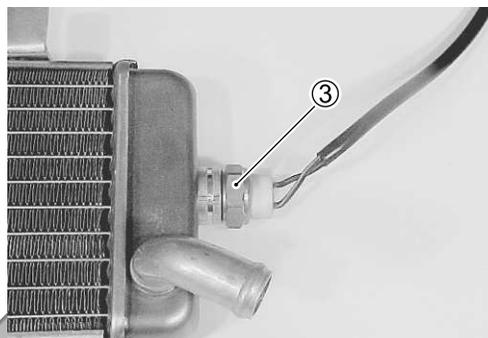
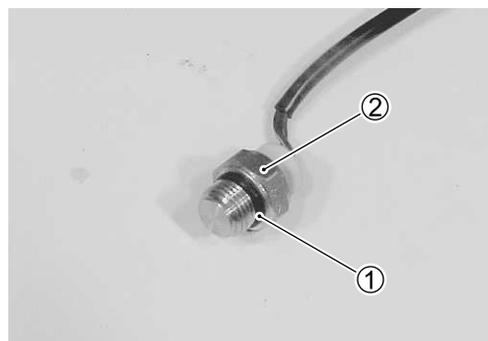
RADIADOR

- Con la parte en forma de gancho ① conectada al extremo del radiador, coloque el radiador.

- Apriete el tornillo de anclaje del ventilador al par especificado.

🔧 Tornillo de anclaje del ventilador: 10 N·m (1.0 kgf·m)
Tornillo de anclaje de brida de radiador: 6 N·m (0,6 kgf·m)

- Tras colocar el radiador, rellene de refrigerante y purgue el aire. (👉 2-10)

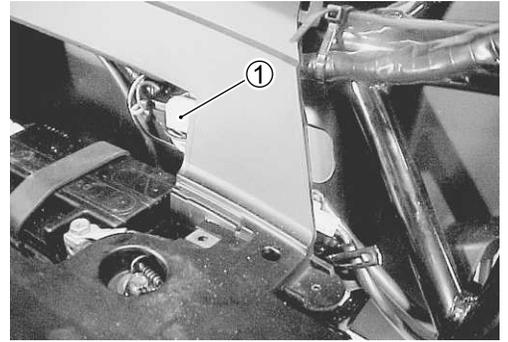


VENTILADOR

REVISIÓN

Quite el escudo inferior. (☞ 6-9)

- Desconecte el conector ① del cable del ventilador.
- Conecte un amperímetro, como se muestra en el diagrama de la derecha, y mida la corriente con carga.



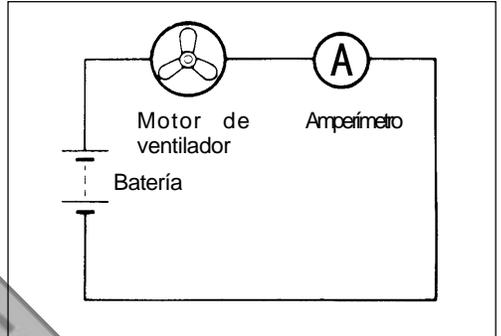
NOTA:

En la prueba anterior, no es necesario quitar el ventilador de la moto.

TOOL 09900-25008: Polímetro

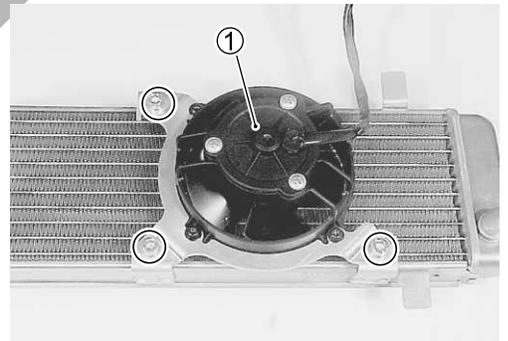
DATA Corriente en carga: 5 A máximo

Si la corriente excede la especificación, o si el ventilador no gira, cambie el ventilador por otro nuevo.



DESMONTAJE

- Quite el radiador. (☞ 5-3)
- Quite el ventilador ①. (☞ 5-5)



COLOCACIÓN

Vuelva a colocar siguiendo el orden inverso al de extracción, observando al mismo tiempo las instrucciones siguientes.

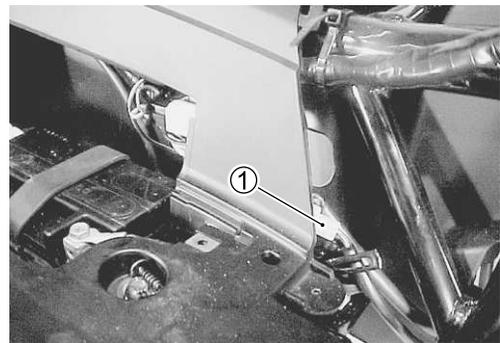
- Apriete el tornillo de anclaje del ventilador al par especificado

Tornillo de anclaje del ventilador: 10 N·m (1.0 kgf·m)

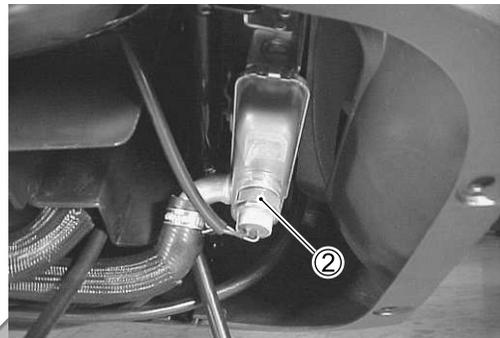
- Coloque los manguitos de agua. (☞ 8-13)
- Tras colocar el radiador, rellene de refrigerante y purgue el aire. (☞ 2-10)
- Compruebe que no hay fugas de refrigerante.

TERMOCONTACTO DEL VENTILADOR DESMONTAJE

- Quite el escudo delantero. (👉 6-10)
- Vacíe el refrigerante del motor. (👉 2-10)
- Desconecte el conector ① del termocontacto del ventilador.



- Quite el termocontacto ② del ventilador.



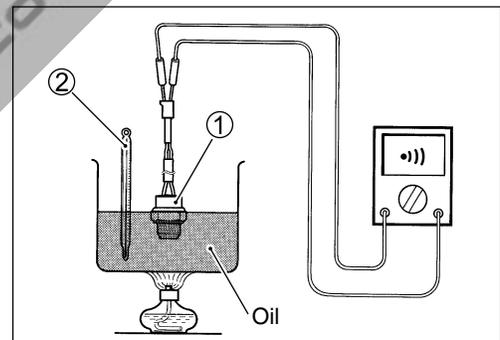
REVISIÓN

- Coloque el termocontacto del ventilador en un recipiente lleno de aceite, tal como se muestra en la figura, y eleve la temperatura gradualmente para comprobar a qué temperatura se cierra el termocontacto.

Si la temperatura de funcionamiento del termocontacto no está dentro de los límites de la especificación, cambie el termocontacto por uno nuevo.

TOOL 09900-25008: Polímetro

OFF → ON	100 -110 °C
ON → OFF	95 -105 °C



- * Maneje con cuidado el termocontacto del ventilador porque es muy sensible a los golpes.
- * No deje que el termocontacto del ventilador ① ni el termómetro ② entren en contacto con el fondo del recipiente.

COLOCACIÓN

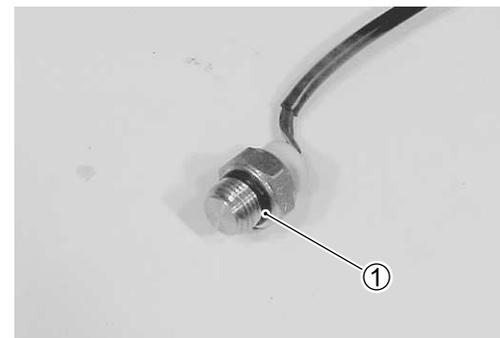
- Coloque la junta tórica ①.
- Apriete el termocontacto del ventilador al par especificado.

🔧 Termocontacto del ventilador: 12 N.m (1.2 kgf.m)

PRECAUCIÓN

- * Cambie la junta tórica por una nueva.
- * No aplique grasa a la junta tórica.

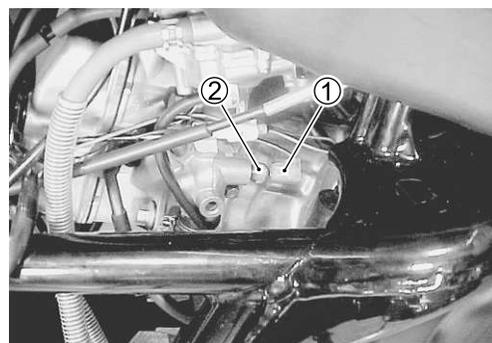
- Después de instalar el termocontacto del ventilador, llene de refrigerante y purgue el aire. (👉 2-10)



INTERRUPTOR DE LA TEMPERATURA DEL AGUA

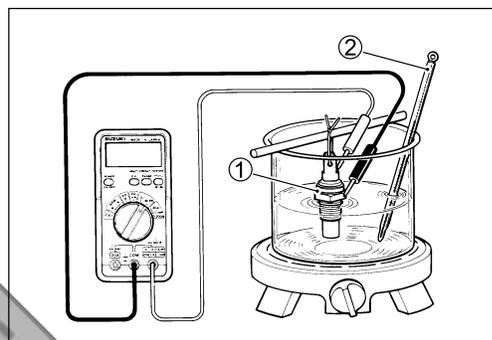
DESMONTAJE

- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Desconecte el conector del cable ①.
- Quite el sensor de temperatura de agua ②.



REVISIÓN

- Conecte el sensor de temperatura del agua al polímetro y sumérjalo en el agua contenido en un recipiente colocado sobre un calentador eléctrico.
- Eleve la temperatura del agua gradualmente, al tiempo que se lee el termómetro colocado en el recipiente y el polímetro conectado. Si la resistencia medida está fuera de especificación, cambie el interruptor de temperatura por otro nuevo.



TOOL 09900-25008: Polímetro

INTERRUPTOR DE TEMPERATURA

Temperatura	Resistencia normal
50 °C	Aprox. 153.9 Ω
100 °C	Aprox. 27.4 Ω

PRECAUCIÓN

- * Maneje con cuidado el interruptor de temperatura del agua, porque es vulnerable a los golpes.
- * No deje que el sensor de temperatura ① ni el termómetro ② entren en contacto con el fondo del recipiente.

- Tras instalar el interruptor de temperatura del agua, rellene de refrigerante y purgue el aire. (👉 2-10)

COLOCACIÓN

- Aplicando FIJADOR DE ROSCAS a la parte roscada, apriete el interruptor de temperatura del agua.

1322 99000-32110: FIJADOR DE ROSCAS "1322"

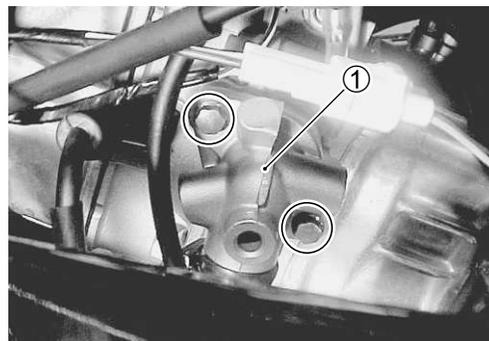
Interruptor de temperatura del agua: 13 N·m (1.3 kgf·m)



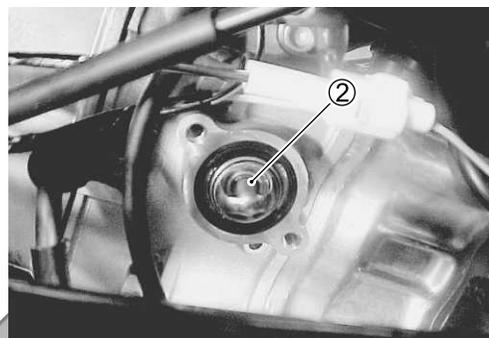
TERMOSTATO

DESMONTAJE

- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Vacíe el refrigerante del motor. (👉 2-10)
- Quite la carcasa del termostato ① sacando los tornillos.



- Extraiga el termostato ②.



REVISIÓN

- Compruebe que no hay grietas ni roturas en el termostato.



- Sumerja el termostato en un recipiente lleno de agua, como muestra la figura, mida la temperatura de comienzo de apertura de la válvula mientras el agua se calienta gradualmente.

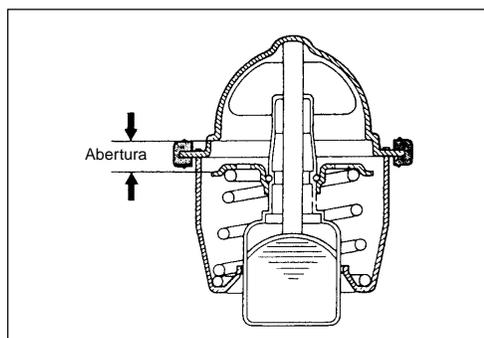
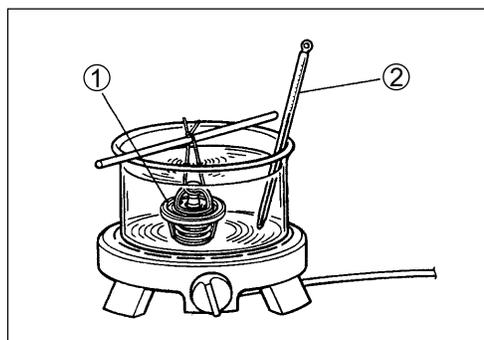
Si la temperatura de apertura de la válvula del termostato no está dentro de los límites especificados, cambie el termostato.

DATA Temp. comienzo apertura válvula termostato: Aprox. 82°C

PRECAUCIÓN

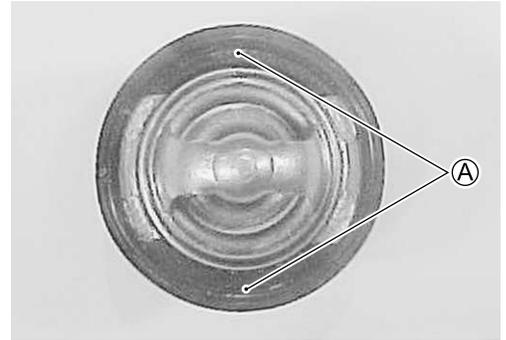
- * No deje que el termostato ① y el termómetro ② entren en contacto con el fondo del recipiente.
 - * Al ser gradual la respuesta operativa del termostato al cambio de la temperatura del agua, no eleve la temperatura del agua demasiado deprisa.
 - * El termostato cuya válvula se abre, aunque sea muy poco, a temperatura normal, debe cambiarse por otro.
- Siga calentando el agua hasta que pase de 95 °C y mire la apertura de válvula de termostato cuando la temperatura esté a 95 °C.
- Si la apertura de la válvula está fuera de especificación o es menor que la especificación, cambie el termostato por otro.

DATA Abertura de la válvula del termostato: 3.0 mm



COLOCACIÓN

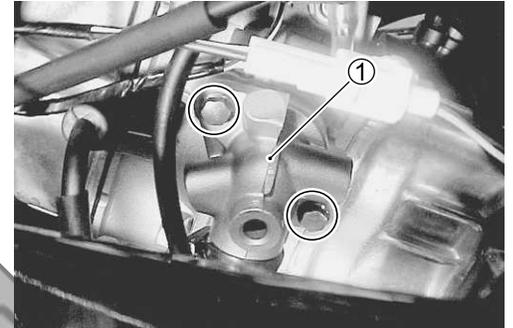
- Coloque el termostato con el orificio de purgado del aire (A) hacia arriba.



- Instale la carcasa del termostato (1) y la brida de la caja del filtro del aire.

Tornillo de la carcasa del termostato: 10 N·m (1.0 kgf·m)

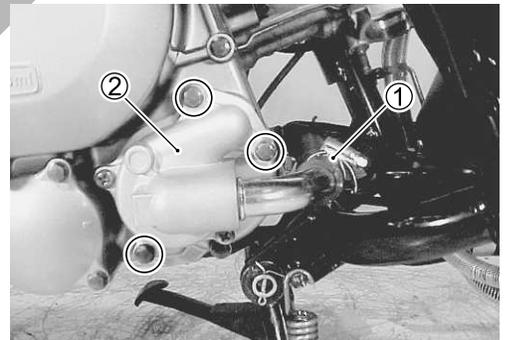
- Después de instalar el termostato, llene de refrigerante y purgue el aire. ( 2-10)



BOMBA DE AGUA

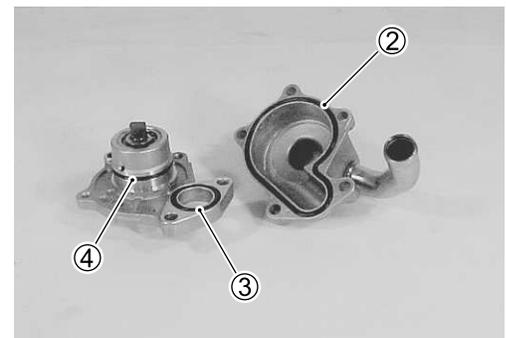
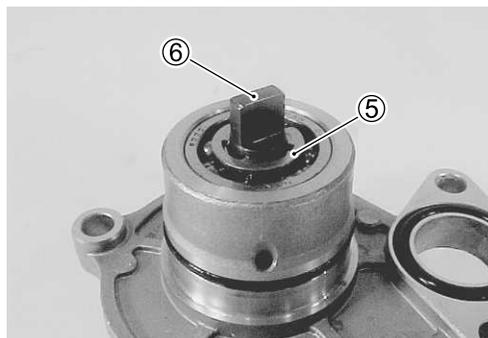
DESMONTAJE

- Extraiga la tapa inferior. ( 6-7)
- Quite el escudo inferior. ( 6-9)
- Vacíe el refrigerante del motor. ( 2-10)
- Vacíe el aceite del motor. ( 2-11)
- Desconecte el manguito del agua (1).
- Retire la bomba de agua (2).



DESMONTAJE Y REVISIÓN

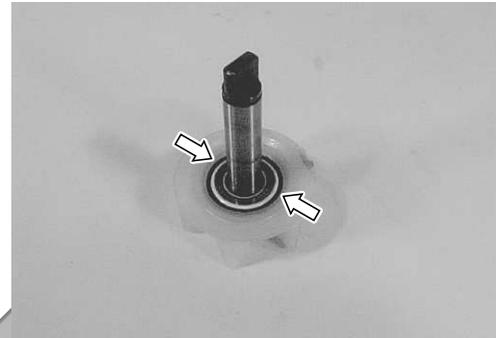
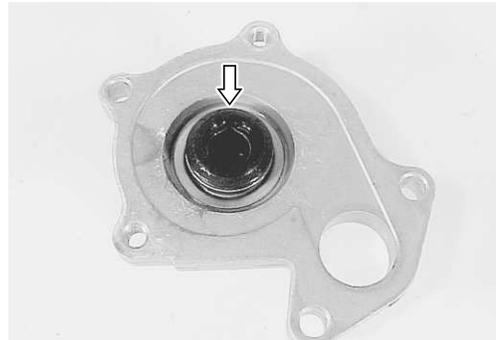
- Separe la tapa (1) de la bomba de agua.
- Quite las juntas tóricas (2), (3) y (4).
- Extraiga el circlip (5).
- Saque el eje de la bomba de agua (6).



SISTEMA DE REFRIGERACIÓN 5-12

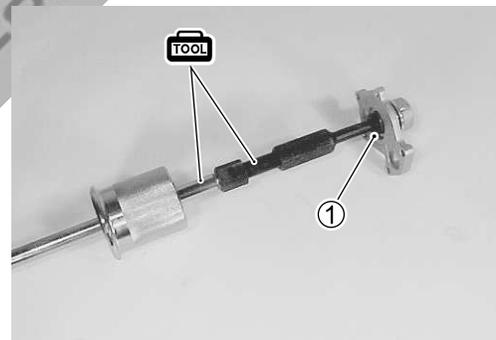
Revise con cuidado la superficie del cierre mecánico por si presentara daños.

Si se apreciaran indicios de fugas, cambie el cierre mecánico y si fuera necesario, conjuntamente con el retén de aceite y el rodamiento.



- Quite el cierre mecánico ①.

TOOL 09921-20210: Extractor de rodamientos
09930-30102: Eje deslizante



- Quite el retén de aceite ②.



- Quite el rodamiento.

TOOL 09921-20220: Extractor de rodamientos



MONTAJE

NOTA:

Realice el montaje en el orden inverso al de desmontaje, observando las siguientes instrucciones.

- Antes de instalar el retén, engrase el borde
- Coloque a presión el retén de aceite ① con la marca grabada mirando hacia el lado del cierre mecánico.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Para introducir a presión el cierre mecánico en la bomba de agua, utilice un material en forma de tubo, de tamaño apropiado.

 09924-84521: Montador de rodamientos

PRECAUCIÓN

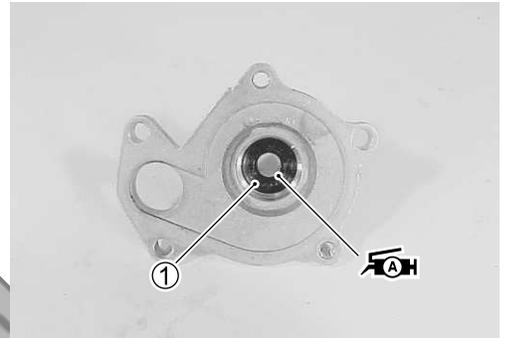
Sustituya el cierre mecánico por uno nuevo.

NOTA:

El nuevo cierre mecánico se fija con un material sellador en la fábrica.

- Coloque a presión el rodamiento.

 09925-98221: Montador de rodamientos

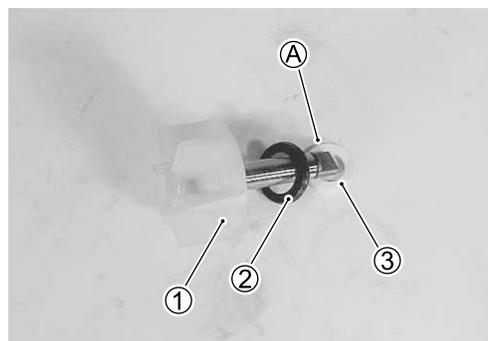


SISTEMA DE REFRIGERACIÓN 5-14

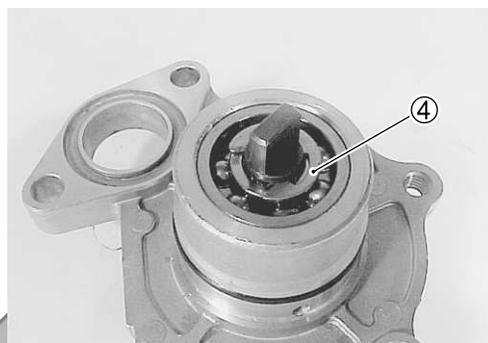
- Coloque la junta ② y el anillo de cierre ③ en el rodete ①.
- Antes de colocarlo en el rodete, aplique un poco de refrigerante sobre la superficie deslizante del anillo de cierre ③.

PRECAUCIÓN

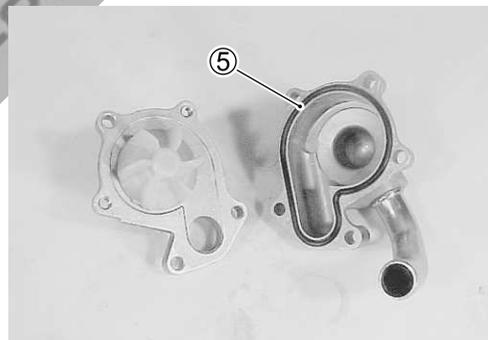
Sustituya la junta ② por una nueva. Instale el anillo de cierre ③ con el lado marcado A mirando al rodete.



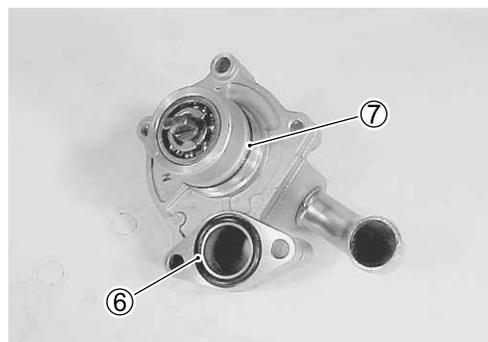
- Ajuste el eje de la bomba de agua con el circlip ④.



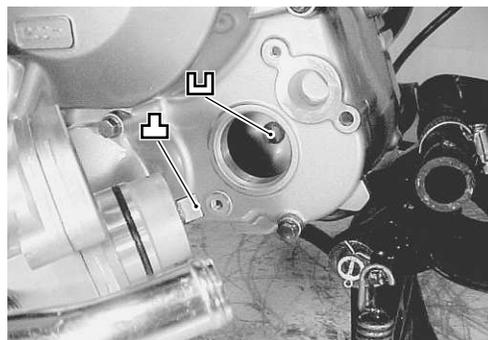
- Instale la cubierta de la bomba de agua en la bomba de agua con la junta tórica ⑤ ajustada y recubierta de refrigerante.



- Aplique refrigerante a las juntas tóricas ⑥ y ⑦, e instale la carcasa de la bomba de agua en el motor.



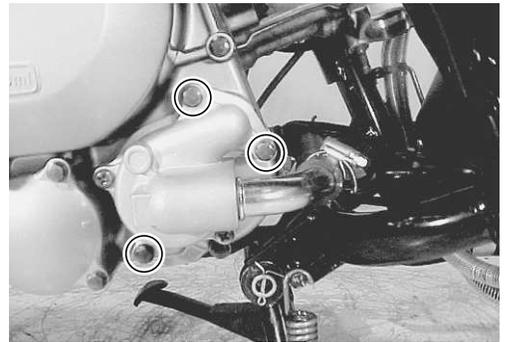
- Coloque la bomba de agua con las partes planas sobre el eje de la bomba encajada firmemente en la ranura del eje de la bomba de aceite.



- Apriete los tornillos de la carcasa de la bomba de agua y coloque el manguito del agua. (👉 8-13)

🔩 Tornillo de carcasa bomba de agua: 10 N·m (1.0 kgf·m)

- Llene el sistema de refrigeración de líquido refrigerante. (👉 2-9 y -10)
- Vierta aceite de motor nuevo por el filtro de aceite. (👉 2-11)
- Arranque el motor y compruebe que no hay fugas de aceite ni de líquido refrigerante.



CHASIS

CONTENIDO

EXTRACCIÓN/REINSTALACIÓN DE LAS PIEZAS EXTERIORES	6- 2
EXTRACCIÓN DEL REMACHE Y REINSTALACIÓN	6- 3
CUBIERTAS DEL MANILLAR	6- 4
CUBIERTA FRONTAL SUP. DEL CARENADO/CÚPULA FRONTAL .	6- 4
TAPA DE PANEL DE INSTRUMENTOS	6- 5
ESTERILLAS	6- 5
CUBIERTA DEL ESCUDO SUPERIOR DELANTERO	6- 6
CARENADOS LATERALES DEL CHASIS	6- 6
TAPA INFERIOR	6- 7
TAPA LATERAL DELANTERA	6- 7
ASIENTO	6- 7
ASIDEROS DEL PASAJERO	6- 7
TAPAS LATERALES TRASERAS	6- 8
COFRE	6- 8
ESCUDO INFERIOR	6- 9
ESCUDO DELANTERO	6-10
GUÍA DE AIRE DE REFRIGERACIÓN	6-10
CUBIERTA DEL ESCUDO SUPERIOR DELANTERO	6-10
RUEDA DELANTERA	6-11
EXTRACCIÓN	6-11
REVISIÓN Y DESMONTAJE	6-11
MONTAJE	6-13
FRENO DELANTERO	6-15
CAMBIO DEL LÍQUIDO DE FRENOS	6-15
CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO	6-15
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DE LA PINZA	6-16
REVISIÓN DE PINZAS	6-17
MONTAJE DE PINZAS	6-17
REVISIÓN DE DISCO DE FRENO	6-18
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DEL BOMBÍN	6-19
REVISIÓN Y MONTAJE DE BOMBÍN	6-20
MANILLARES	6-21
EXTRACCIÓN DE LAS PIEZAS LADO IZQUIERDO MANILLAR	6-21
EXTRACCIÓN DE LAS PIEZAS LADO DERECHO MANILLAR ...	6-21
MONTAJE	6-21
HORQUILLA DELANTERA	6-24
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE	6-24
INSPECCIÓN	6-26
MONTAJE	6-27

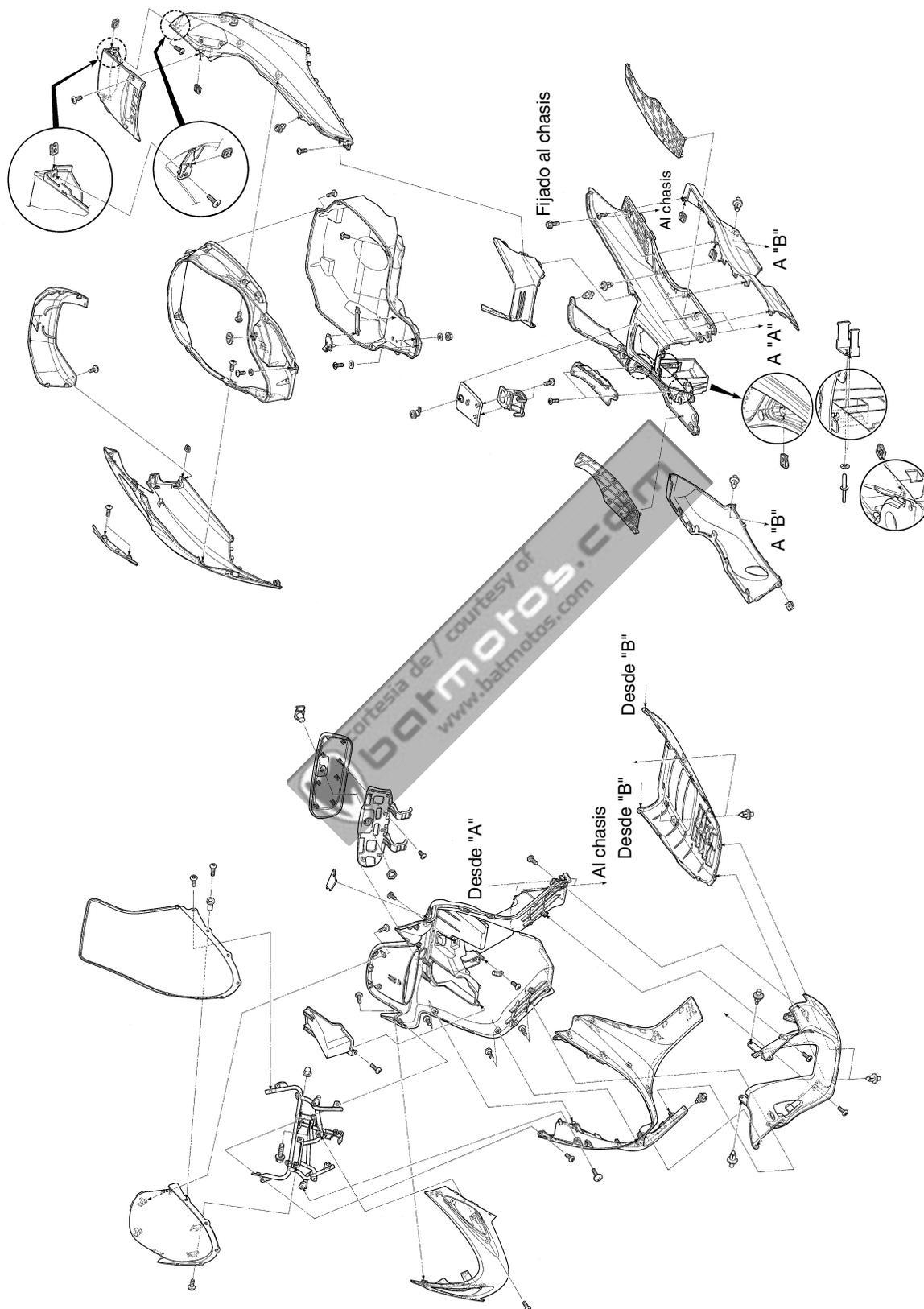
DIRECCIÓN	6-29
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE	6-29
REVISIÓN Y DESMONTAJE	6-30
MONTAJE	6-31
RUEDA TRASERA	6-33
DESMONTAJE	6-33
INSPECCIÓN	6-33
MONTAJE	6-34
FRENO TRASERO	6-35
CAMBIO DEL LÍQUIDO DE FRENOS	6-35
CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO	6-35
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DE LA PINZA	6-36
REVISIÓN DE PINZAS	6-37
MONTAJE DE PINZAS	6-37
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DEL DISCO FRENO TRASERO	6-38
MONTAJE DEL DISCO DE FRENO TRASERO	6-38
REVISIÓN DE DISCO DE FRENO	6-38
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DEL BOMBÍN	6-39
REVISIÓN Y MONTAJE DE BOMBÍN	6-40
FRENO DE ESTACIONAMIENTO	6-41
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE	6-41
INSPECCIÓN	6-41
MONTAJE	6-42
SUSPENSIÓN TRASERA	6-43
DESMONTAJE	6-43
INSPECCIÓN	6-43
MONTAJE	6-43
NEUMÁTICO Y RUEDA	6-44
EXTRACCIÓN DE NEUMÁTICO	6-44
INSPECCIÓN	6-44
MONTAJE DE NEUMÁTICO	6-45

PRECAUCIÓN

La tuerca autoblocante utilizada en muchas partes del chasis requiere un par de apriete mayor que las convencionales debido a la mayor fricción de la rosca. Debido a esta resistencia mayor, el par de apriete especificado es mayor para una tuerca autoblocante. Por tanto, no se aconseja utilizar una tuerca normal para sustituir una tuerca autoblocante.

6-2 CHASIS

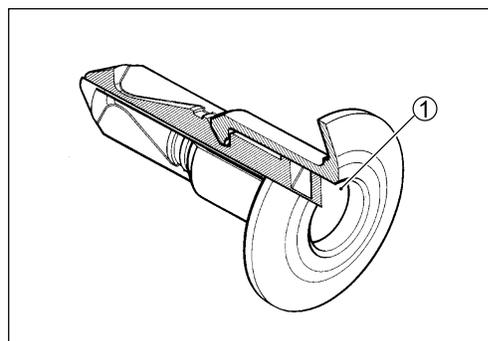
EXTRACCIÓN/REINSTALACIÓN DE LAS PIEZAS EXTERIORES



EXTRACCIÓN DEL REMACHE Y REINSTALACIÓN

DESMONTAJE

- Oprima la cabeza de la pieza central del remache ①.
- Tire del remache.

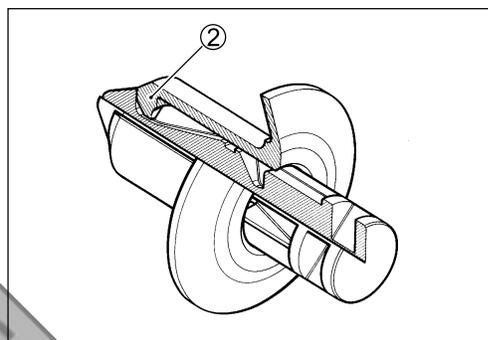


COLOCACIÓN

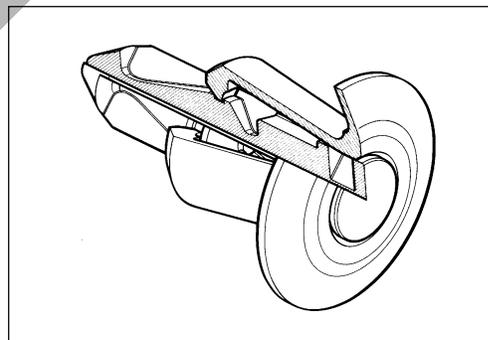
- Deje que la pieza central salga hacia la cabeza de forma que el trinquete ② cierre.
- Introduzca el remache dentro del agujero de colocación.

NOTA:

Para evitar daños al trinquete ② introduzca el remache hasta el fondo del agujero de colocación.



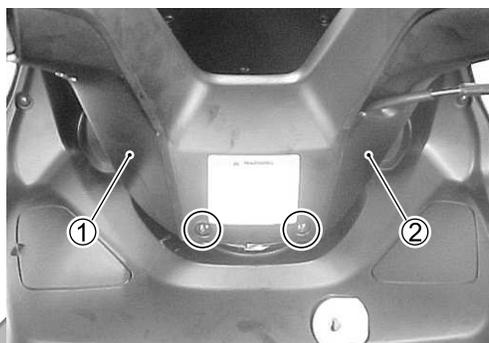
- Presione la cabeza de la pieza central hasta que esté a nivel con la cara exterior del remache.



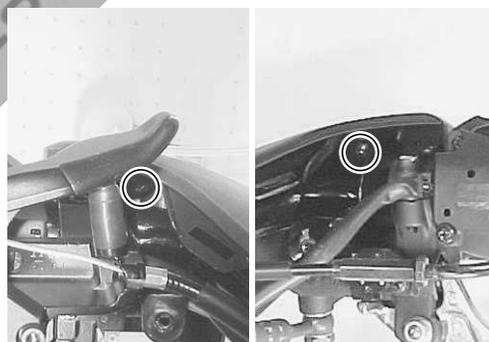
6-4 CHASIS

CUBIERTAS DEL MANILLAR

- Una vez extraídos los tornillos de sujeción, extraiga las cubiertas derecha e izquierda del manillar ① y ②.



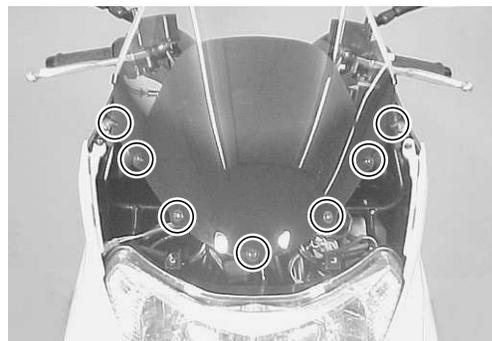
- Tras quitar los tornillos de sujeción, extraiga la cubierta superior del manillar.

**CUBIERTA DEL ESCUDO SUPERIOR DELANTERO/CÚPULA FRONTAL**

- Una vez extraídos los tornillos de sujeción, extraiga la cubierta del escudo superior delantero ① junto con los intermitentes delanteros.

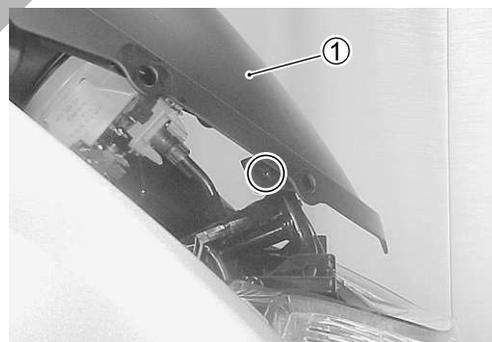
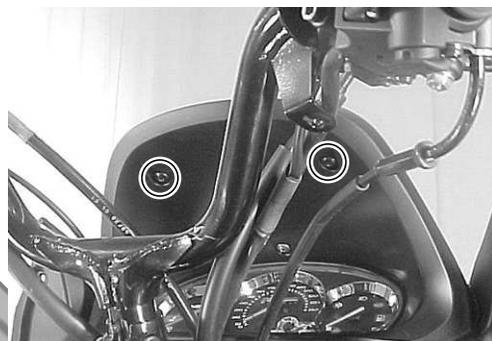


- Tras quitar los tornillos de sujeción, extraiga la cúpula ②.



CUBIERTA DEL PANEL DE INSTRUMENTOS

- Extraiga la cúpula. (→ 6-4)
- Tras quitar los tornillos de sujeción, extraiga la cubierta del panel e instrumentos ①.

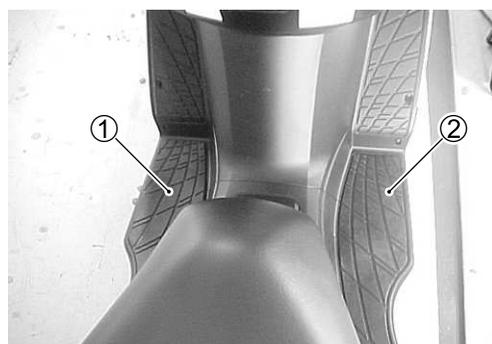


ESTERILLAS

- Extraiga las esterillas derecha e izquierda, ① y ②.
- Cuando coloque las esterillas, asegúrese de engancharlas bien en los orificios de la tapa.

NOTA:

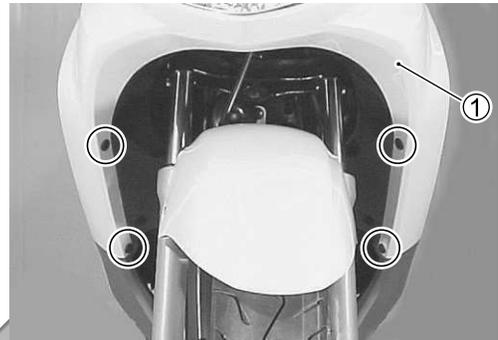
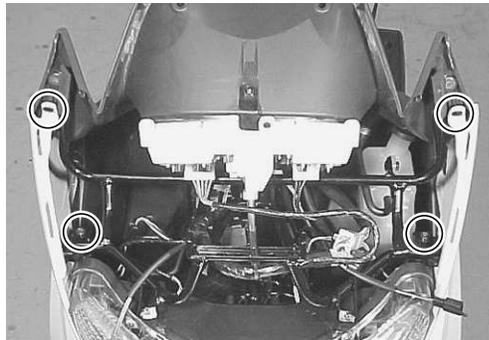
Si resulta difícil introducir el gancho en el orificio, aplique jabón.



6-6 CHASIS

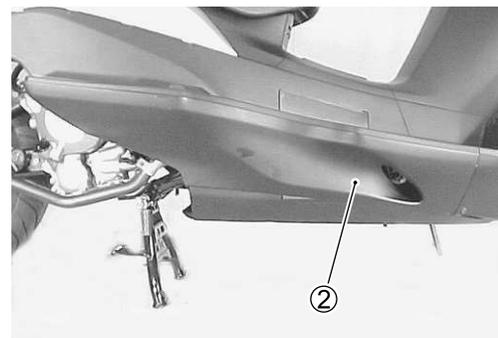
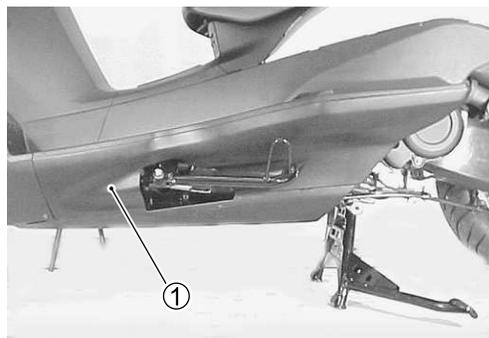
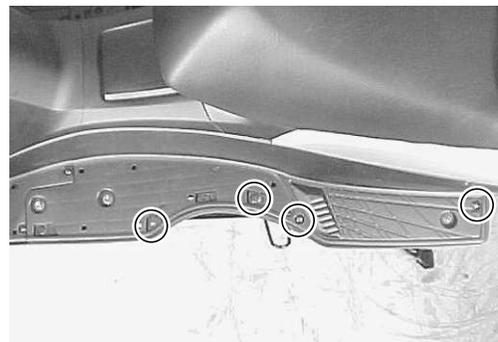
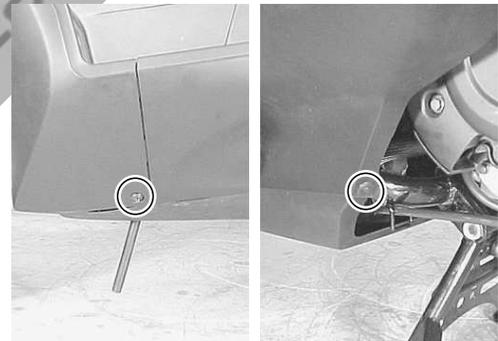
CUBIERTA DEL ESCUDO SUPERIOR DELANTERO

- Quite la cubierta del panel de instrumentos. (☞ 6-5)
- Desconecte los conectores de la luz de posición y los conectores del faro delantero.
- Tras quitar los tornillos de sujeción y los remaches, separe la cubierta del escudo superior delantero ① junto con el faro delantero.



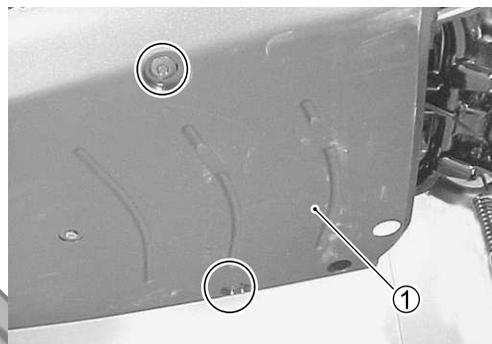
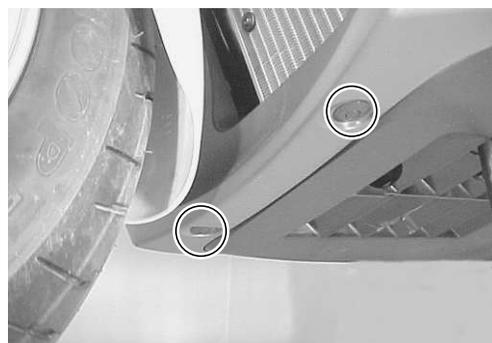
CARENADOS LATERALES DEL CHASIS

- Extraiga las esterillas. (☞ 6-5)
- Una vez extraídos los tornillos de sujeción y los remaches, separe los carenados laterales del chasis ① y ② (izquierdo y derecho).



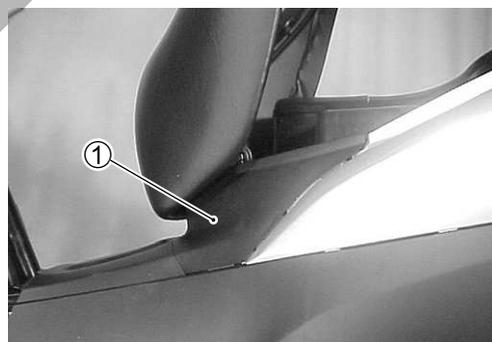
TAPA INFERIOR

- Retire los carenados laterales inferiores del chasis (izquierdo y derecho). (👉 6-6)
- Tras quitar los tornillos de sujeción y los remaches, separe la tapa inferior ①.



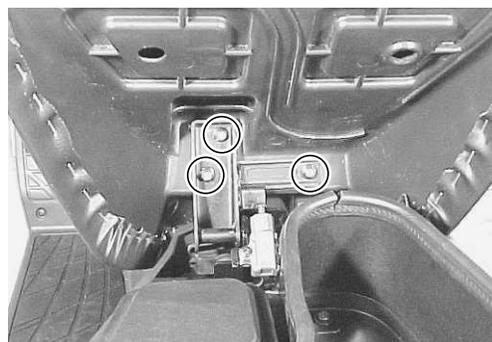
TAPA LATERAL DELANTERA

- Tras abrir y bajar el asiento, desenganche la tapa lateral delantera ①.



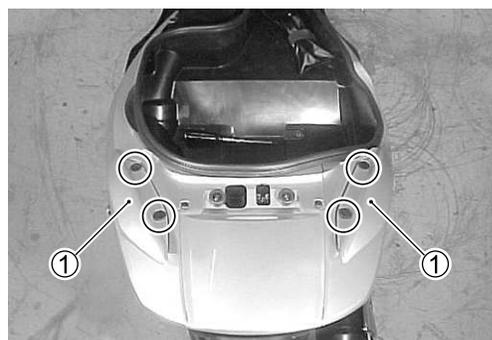
ASIENTO

- Doble el asiento hacia delante, saque las tuercas (3 piezas) y extraiga el asiento.



ASIDEROS DEL PASAJERO

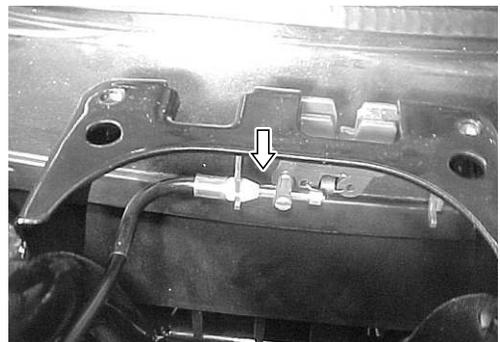
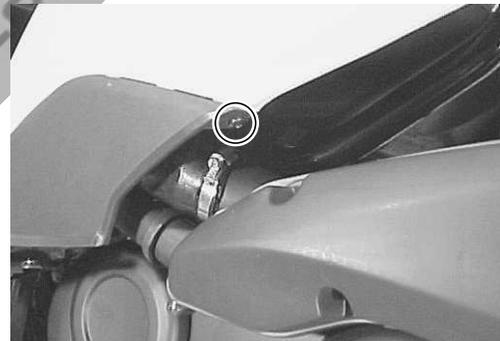
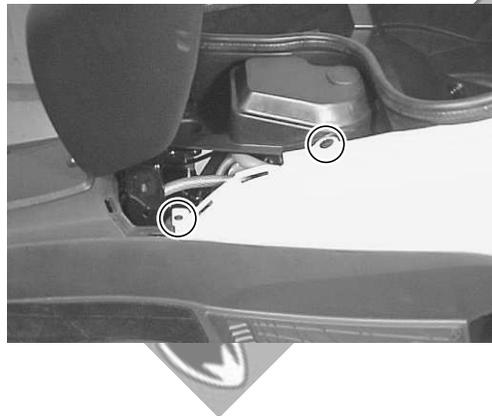
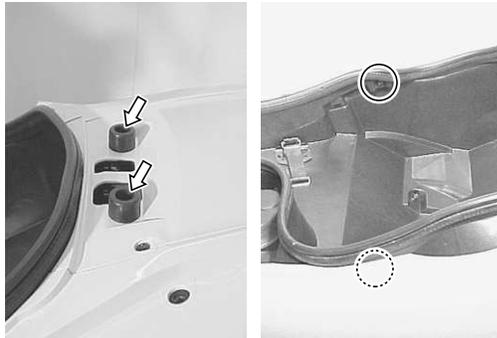
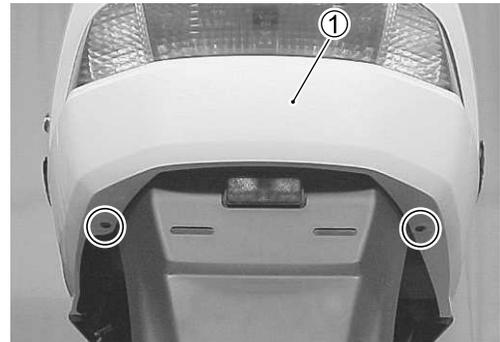
- Una vez que haya extraído los tornillos de sujeción, separe los asideros del pasajero ①.



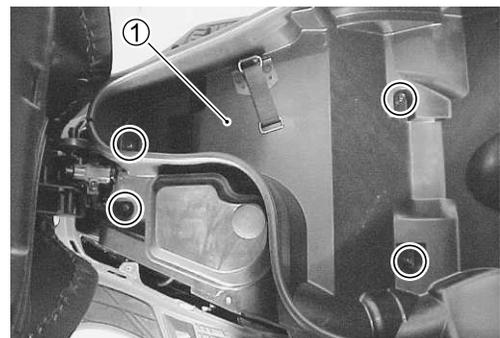
6-8 CHASIS

TAPAS TRASERAS DEL CHASIS

- Quite la tapa delantera del bastidor. (☞ 6-7)
- Quite el asidero del pasajero. (☞ 6-7)
- Tras quitar los tornillos de sujeción, separe la tapa inferior trasera ①.
- Desconecte el conector de la luz de freno/luz trasera.
- Tras quitar los tornillos de sujeción, los remaches y el cable de apertura del asiento, quite las tapas traseras (izquierda, central y derecha).

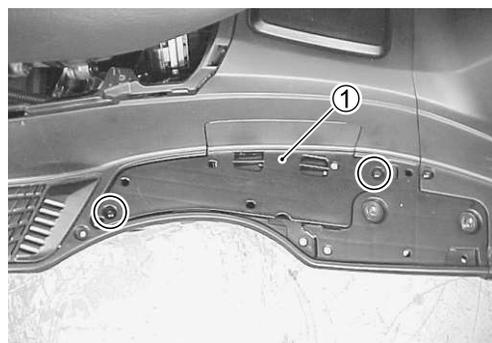
**COFRE**

- Quite las tapas laterales traseras. (☞ 6-8)
- Retire el interruptor de la luz del cofre
- Una vez que haya extraído los tornillos, separe el cofre ①.

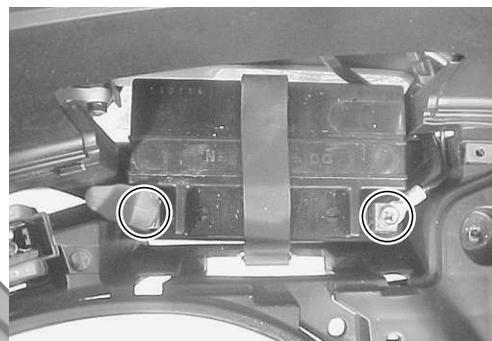


ESCUDO INFERIOR

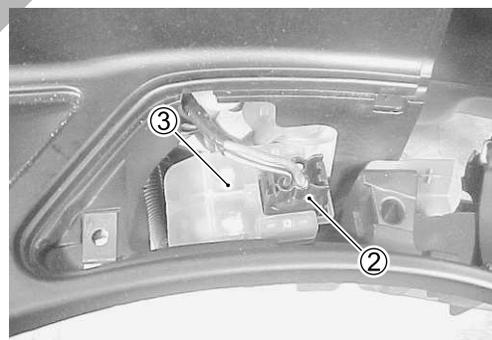
- Retire las tapas laterales inferiores. (👉 6-6)
- Extraiga la tapa inferior. (👉 6-7)
- Quite la tapa delantera del chasis. (👉 6-7)
- Tras quitar los tornillos de sujeción, separe la cubierta de la caja de la batería ①.



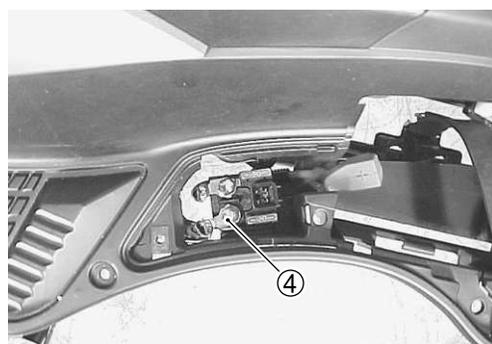
- Desconecte los cables de la batería.
- Retire la banda de la batería y extraiga la batería.



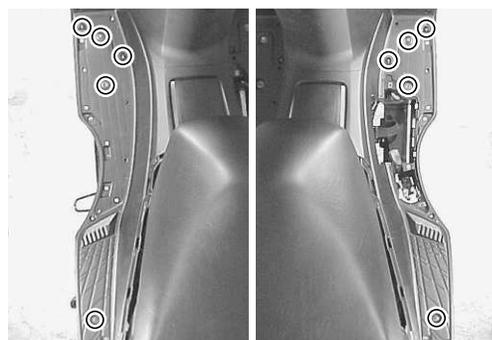
- Desconecte el conector del relé del motor de arranque ②.
- Retire la cubierta del relé del motor de arranque ③.



- Desconecte el cable del relé del motor de arranque ④.



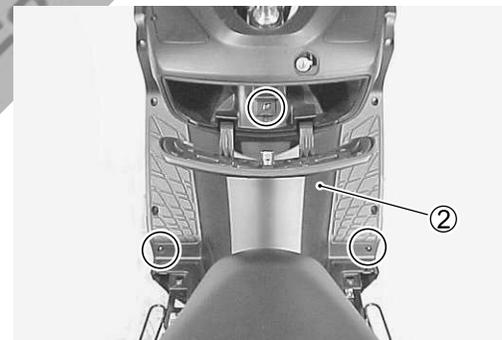
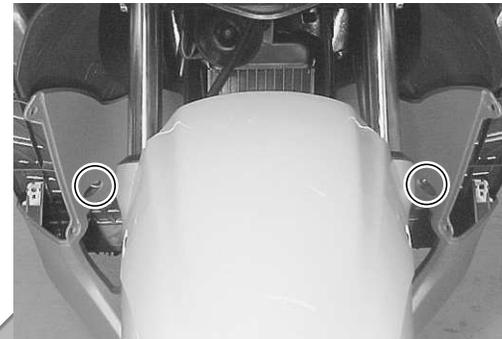
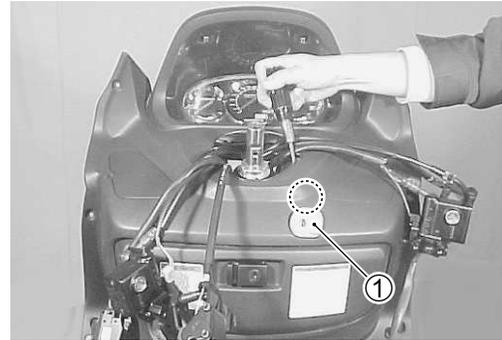
- Tras haber quitado los tornillos de sujeción (4 piezas) y las clavijas (6 piezas), separe el escudo inferior.



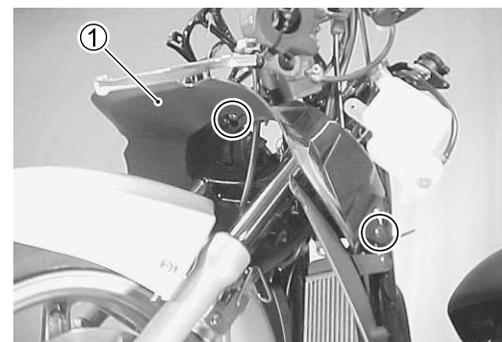
6-10 CHASIS

ESCUDO DELANTERO

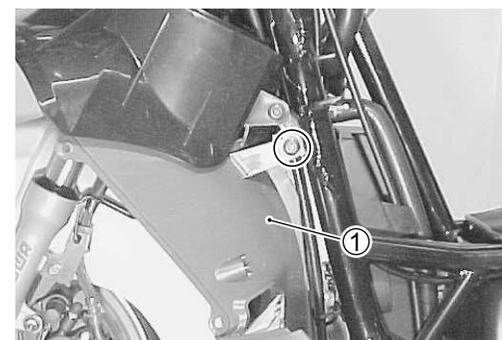
- Quite la cubierta del escudo superior delantero. (☞ 6-6)
 - Retire las tapas laterales inferiores. (☞ 6-6)
 - Quite el escudo inferior. (☞ 6-9)
 - Retire el cable del panel de instrumentos.
 - Desconecte los conectores del panel.
 - Extraiga el manillar. (☞ 6-21)
 - Una vez que haya extraído los tornillos torx, retire la tapa del interruptor de encendido ①.
-
- Tras quitar los tornillos de sujeción, extraiga el escudo delantero ②.

**GUÍA DE AIRE DE REFRIGERACIÓN**

- Extraiga el escudo delantero. (☞ 6-10)
- Una vez extraídos los tornillos de sujeción y los remaches, separe la guía de aire de refrigeración ①.

**CUBIERTA DEL ESCUDO SUPERIOR DELANTERO**

- Extraiga el escudo delantero. (☞ 6-10)
- Tras quitar los remaches de sujeción, extraiga el escudo superior delantero ①.



RUEDA DELANTERA

DESMONTAJE

- Sujete la moto con el caballete central.
- Retire la tuerca del eje ①.
- Levante la rueda delantera del suelo utilizando un gato.

PRECAUCIÓN

A la hora de utilizar el gato, tenga cuidado de no rayar el chasis.

Saque el eje y retire la rueda delantera.



REVISIÓN Y DESMONTAJE

NEUMÁTICO 📖 6-44 para la revisión

DISCO DE FRENO

- Extraiga el disco de freno.
📖 6-18 para la revisión

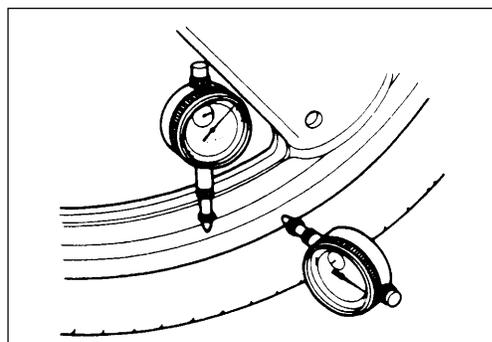


RUEDA DELANTERA

Mida el descentrado de la rueda utilizando un comparador con la pinza del freno quitada.

Si el descentrado excede el límite de funcionamiento, revise el rodamiento.

DATA Descentrado de la rueda delantera (Radial y Axial):
Límite de funcionamiento: 2.0 mm



RODAMIENTO DE LA RUEDA

La revisión del rodamiento de la rueda debe hacerse con el rodamiento colocado en la rueda.

Gire con la mano la pista interior del rodamiento para comprobar que no se produce un juego anormal o algún ruido. Compruebe también la suavidad del giro.

Si se encuentra alguna anomalía, cambie el rodamiento.



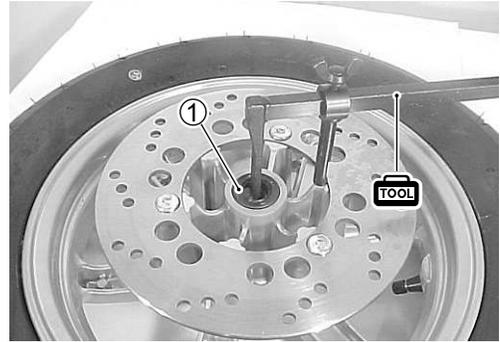
6-12 CHASIS

- Retire el guardapolvo ①.

TOOL 09913-50121: Extractor de retenes de aceite

PRECAUCIÓN

El guardapolvo extraído debe cambiarse por uno nuevo.



- Quite el rodamiento.

TOOL 09921-20240: Juego de extracción de rodamientos

PRECAUCIÓN

No utilice de nuevo los rodamientos extraídos.

**EJE**

Con un comparador, compruebe el descentrado del eje. Si el descentrado medido excede el límite de funcionamiento, cambie el eje.

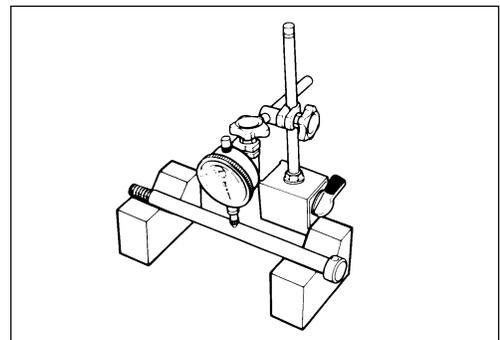
DATA Descentrado del eje:

Límite de funcionamiento: 0.25 mm

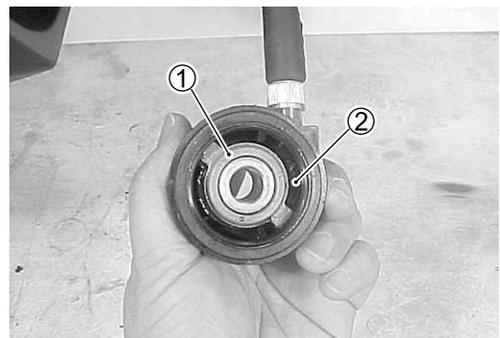
TOOL 09900-20606: Comparador (1/100 mm)

09900-20701: Soporte magnético

09900-21304: Juego de bloque "en V" (100 mm)

**REENVÍO**

Gire el reenvío ① y compruebe que el engranaje y el piñón de reenvío ② funcionan con suavidad.



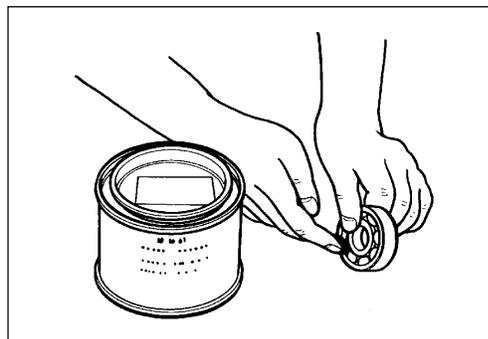
MONTAJE

Para montar la rueda delantera, invierta la secuencia de desmontaje, observando al mismo tiempo las siguientes instrucciones.

RODAMIENTO DE LA RUEDA

- Engrase los rodamientos de la rueda.

 09900-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



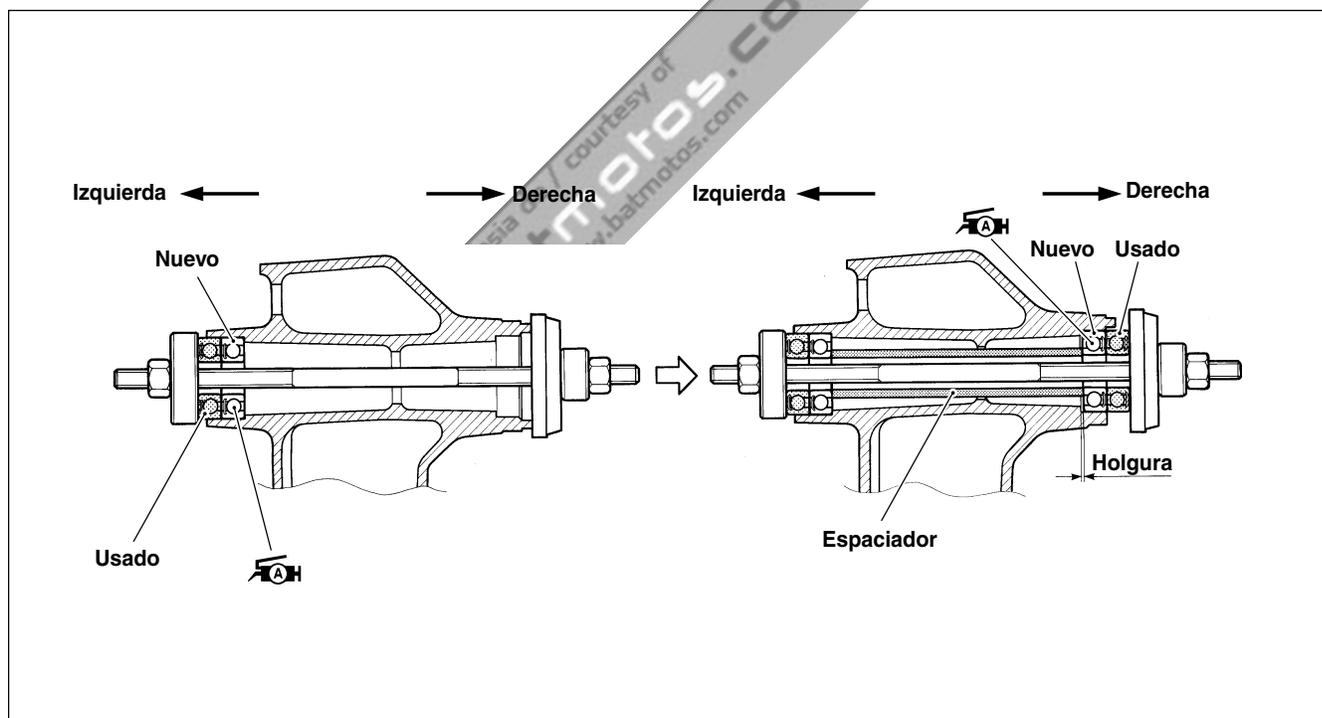
- Utilizando la herramienta especial, ajuste a presión el rodamiento izquierdo.
- Coloque el espaciador y meta a presión el rodamiento derecho.

 09924-84521: Juego de montaje de rodamientos



PRECAUCIÓN

- * Coloque el lado sellado del rodamiento mirando hacia fuera.
- * Tenga cuidado para evitar que el casquillo se incline.



6-14 CHASIS

DISCO DE FRENO

- Aplique fijador de roscas SUPER a los tornillos del disco de freno y apriételos al par especificado.

 **99000-32130: FIJADOR DE ROSCAS SUPER "1360"**

 **Tornillo del disco de freno: 23 N·m (2.3 kgf·m)**

AVISO

Mantenga el disco de freno limpio, libre de suciedad y grasa.



GUARDAPOLVO

- Monte el retén nuevo con una llave de vaso adecuada.
- Aplique grasa en el borde del guardapolvo.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**



- Aplique grasa al casquillo y colóquelo recto de forma que no se dañe el labio del retén.



REENVÍO

- Aplique grasa al engranaje del reenvío y al labio del retén.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

- Con los rebajes de la rueda engranados con las orejetas motrices del engranaje del reenvío coloque la rueda en la horquilla delantera al tiempo que alinea el reenvío con el tope de la horquilla.



EJE DELANTERO

- Apriete la tuerca del eje ① al par especificado.

 Tuerca del eje: 44 N·m (4.4 kgf·m)



- Gire la rueda con la mano para comprobar que el giro es suave y que el velocímetro funciona correctamente.



FRENO DELANTERO

AVISO

- * No mezcle líquidos de frenos de diferentes marcas.
- * No utilice líquido de frenos que haya sido conservado en un recipiente abierto o que haya estado almacenado durante mucho tiempo.
- * Para guardar el líquido de frenos, asegúrese de que el recipiente queda bien cerrado y consérvelo en un lugar seguro, fuera del alcance de los niños.
- * Al llenar el depósito de líquido de frenos, tenga cuidado de que en el circuito no entre agua o suciedad.
- * Para lavar las piezas del sistema de frenos, utilice líquido de frenos exclusivamente.
- * No permita que el disco o la pastilla del freno entren en contacto con líquidos o suciedad.

PRECAUCIÓN

Evite que el líquido de frenos entre en contacto con la superficie pintada o con piezas de plástico o caucho, ya que su reacción química puede producir decoloración o grietas.

CAMBIO DEL LÍQUIDO DE FRENOS

- Para el cambio del líquido de frenos, ver: 2-10.

CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO

- Para el cambio de la pastilla del freno, ver: 2-13.

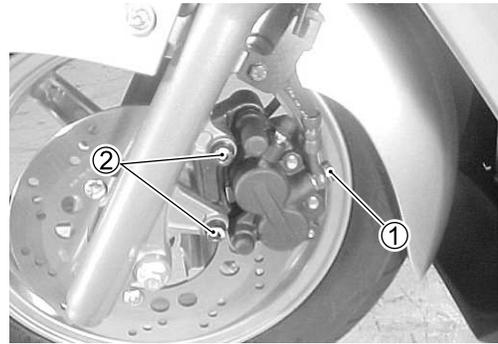
6-16 CHASIS

EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DE LA PINZA

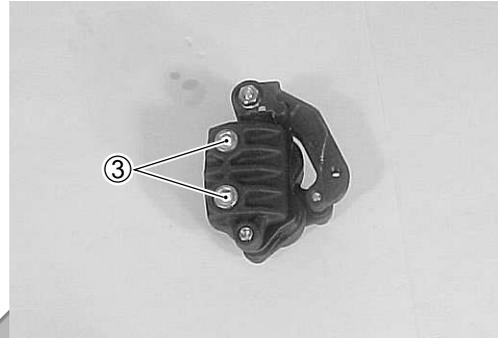
- Quite el tornillo de unión del latiguillo de freno ① y recoja el líquido de frenos en un recipiente adecuado.
- Quite los tornillos de anclaje de la pinza de freno ②.

PRECAUCIÓN

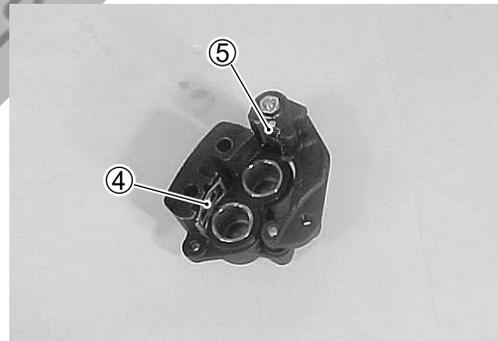
Para impedir que el líquido de frenos salpique las piezas que lo rodean, cúbralas con un paño.



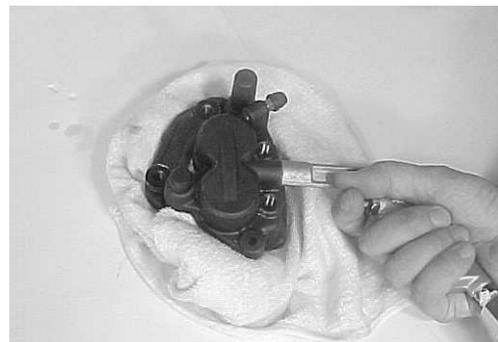
- Quite las pastillas del freno. (👉 2-13)
- Retire los tornillos del alojamiento de la pinza ③.



- Quite los muelles de las pastillas de freno ④ y ⑤.



- Utilizando una pistola de aire comprimido, introduzca presión en la cámara del líquido de la pinza, para extraer el pistón.

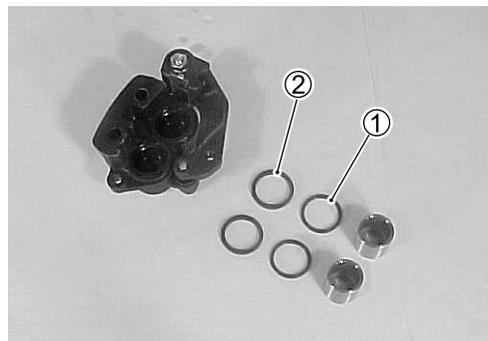
**⚠ AVISO**

- * Coloque un trapo encima del pistón para impedir que salga disparado, y aparte las manos del pistón.
- * Tenga cuidado ya que el líquido de frenos puede salpicar.
- * No utilice aire a mucha presión, aumente gradualmente la presión.

- Quite el guardapolvo ① y el retén del pistón ②.

PRECAUCIÓN

- * Tenga cuidado de no arañar el interior del cilindro.
- * No utilice nuevamente los retenes de pistón y los guardapolvos que se hayan quitado.



REVISIÓN DE LA PINZA

Revise la pared del cilindro de la pinza y la superficie del pistón por si presentasen arañazos, corrosión u otros daños. Si se aprecia algo anormal, cambie la pinza.



MONTAJE DE PINZAS

Monte de nuevo la pinza en el orden inverso a como la desmontó y observe los siguientes puntos.

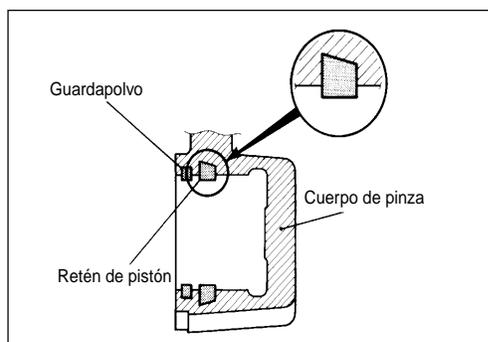
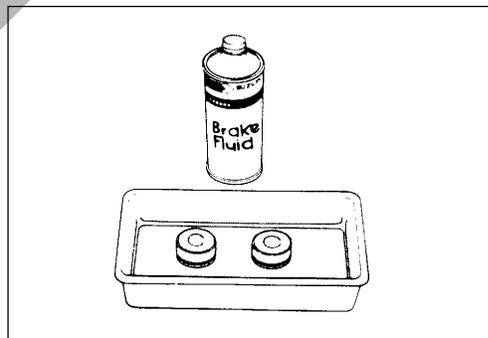
PRECAUCIÓN

- * Antes de volver a montarla, lave los componentes de la pinza con líquido de frenos nuevo. Después de este lavado, no quite el líquido de frenos de los componentes.
- * Cambie los retenes de pistón y los guardapolvos por otros nuevos, aplicándoles líquido de frenos.

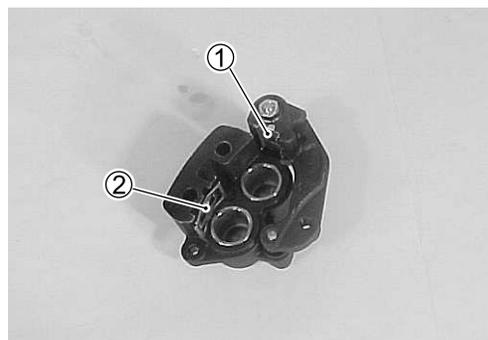


Especificación y clasificación del líquido de frenos: DOT 4

- Coloque el retén del pistón y el guardapolvo tal como se muestra en la figura de la derecha.
- Coloque el pistón.



- Coloque las muelles de la pastilla de freno ① y ② correctamente.



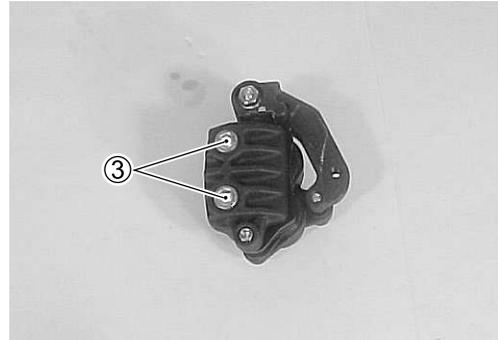
6-18 CHASIS

- Una vez que haya aplicado fijador de roscas Super a las roscas, apriete los tornillos de cierre de la pinza ③.

 **Tornillo de cierre de la pinza: 23 N·m (2.3 kgf·m)**

 **99000-32130: FIJADOR DE ROSCAS SUPER "1360"**

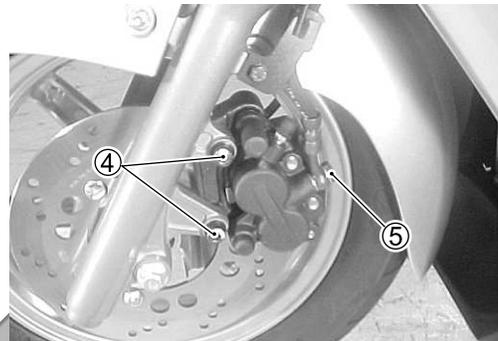
- Coloque las pastillas del freno.



- Apriete los tornillos de montaje de la pinza ④.
- Con el extremo del latiguillo en contacto con el tope, apriete el tornillo de unión ⑤.

 **Tornillo de alojamiento de la pinza: 25 N·m (2.5 kgf·m)**
Tornillo de unión: 23 N·m (2.3 kgf·m)

- Para el procedimiento de montaje del latiguillo de freno, véase ( 8-14 y -15)
- Llene el circuito de líquido de frenos y purgue el aire. ( 2-10)



REVISIÓN DEL DISCO DE FRENO

Compruebe si la superficie del disco de freno tiene arañazos, presenta grietas o desgaste anormal.

Utilizando un micrómetro, mida el grosor del disco en distintas posiciones.

Si la medición es inferior al límite de funcionamiento, o si se observa alguna anomalía, cambie el disco por otro nuevo.

(Para el procedimiento de cambio:  6-14)

 **Espesor de disco de freno**
Límite de funcionamiento: 3.5 mm

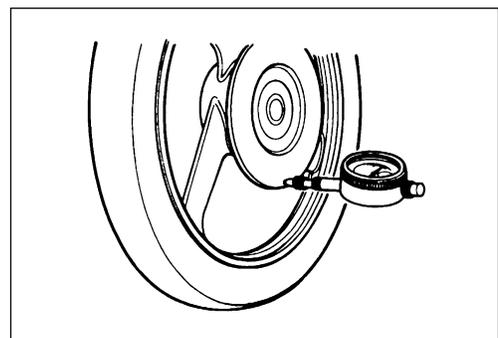
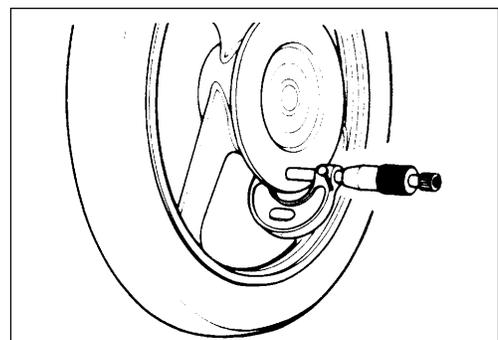
 **09900-20205: Micrómetro (0 – 25 mm)**

Mida el descentrado con un comparador.
Cambie el disco si el descentrado excede el límite de funcionamiento.

(Véase procedimiento de sustitución  6-14)

 **Descentrado de disco de freno**
Límite de funcionamiento: 0.3 mm

 **09900-20606: Comparador (1/100 mm)**
09900-20701: Soporte magnético



EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DEL BOMBÍN

- Quite todas las cubiertas de los manillares. (👉 6-4)
- Vacíe el líquido de frenos. (👉 2-10)
- Desconecte los cables del interruptor de la luz de freno ①.
- Quite el tornillo de unión ②.

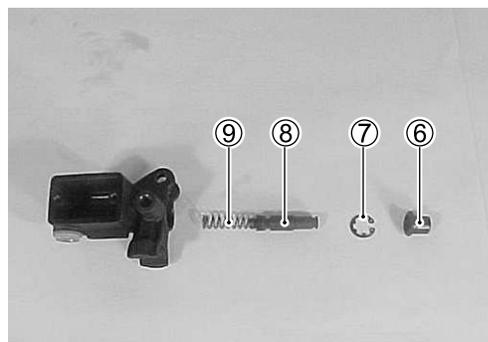
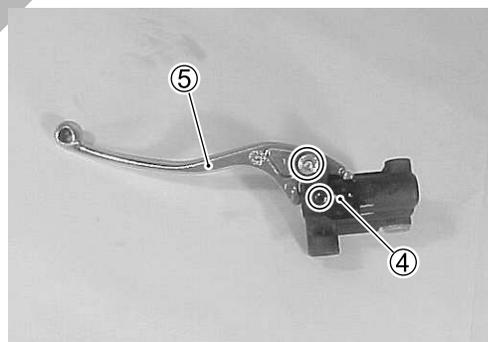
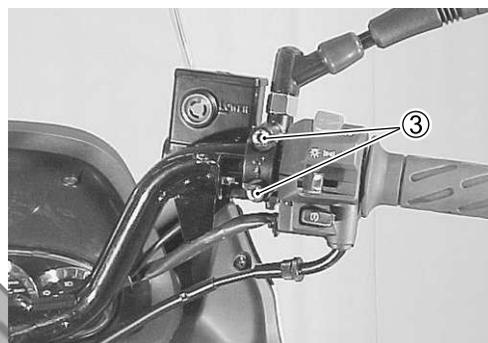
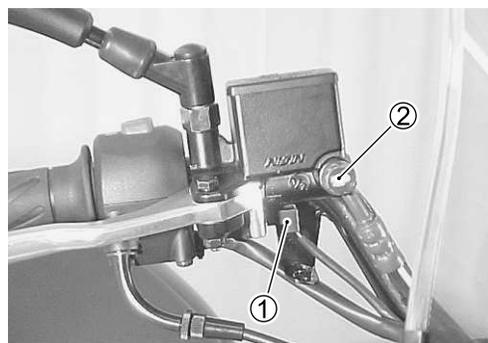
PRECAUCIÓN

Coloque un paño debajo del tornillo de unión para evitar que el líquido de frenos entre en contacto con las piezas.

- Quite los tornillos de anclaje del bombín ③.

- Quite el interruptor de la luz del freno ④ y la maneta del freno ⑤.

- Separe la protección del guardapolvo ⑥ y quite el circlip ⑦.
- Saque el juego pistón/cubeta ⑧ y el muelle ⑨.

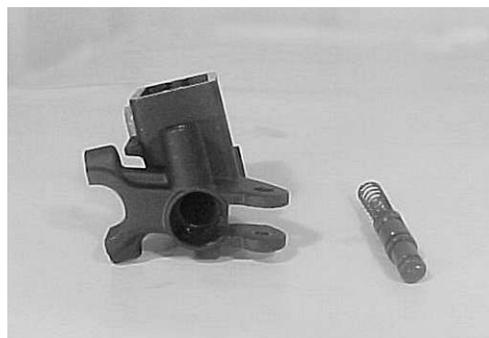


6-20 CHASIS

REVISIÓN Y MONTAJE DE BOMBÍN

Compruebe la parte interior de la pared del cilindro, el juego pistón/cubeta y el muelle por si presentan arañazos, corrosión u otra anomalía.

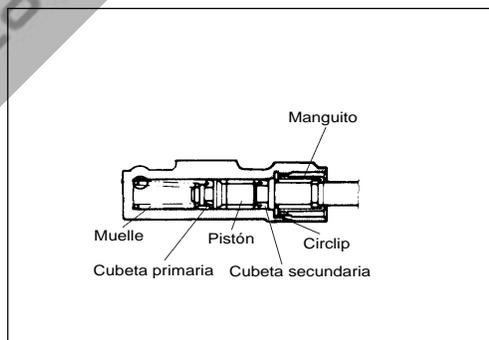
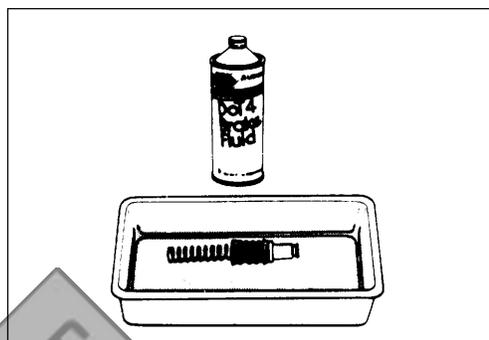
Si se encuentra algo anormal, cambie las piezas interiores o el bombín.



Vuelva a montar el bombín en orden inverso a como se desmontó, observando los siguientes puntos.

PRECAUCIÓN

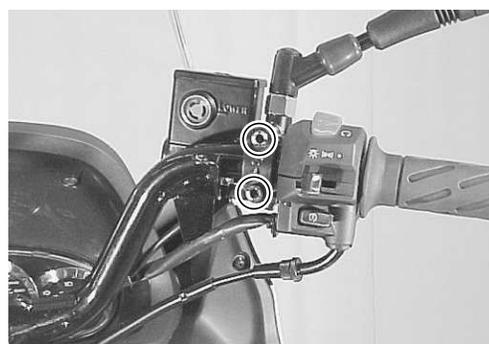
- * Antes de proceder de nuevo al montaje, lave cada uno de los componentes con líquido de frenos nuevo. Después de este lavado, no quite el líquido de frenos de los componentes.
 - * Sustituya el juego de cubeta (pistón, cubeta principal, cubeta secundaria y muelle) por uno nuevo, aplicándole líquido de frenos.
- Para el montaje del juego pistón/cubeta, véase la ilustración de la derecha.
 - Para el procedimiento de montaje del bombín, véase página 6-22.



- Apriete primero el tornillo superior provisionalmente para proporcionar holgura en el lado inferior, a continuación apriete ambos tornillos tal y como se especifica.

 **Par de apriete: 10 N·m (1.0 kgf·m)**

- Apriete el tornillo de unión ① hasta el par especificado.

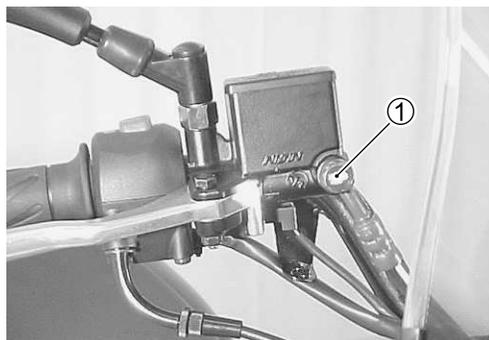


 **Tornillo de unión: 23 N·m (2.3 kgf·m)**

- Llene el circuito de líquido de frenos y purgue el aire. (👉 2-12 a 15)

REVISIÓN DESPUÉS DEL MONTAJE

Freno delantero (👉 2-12)

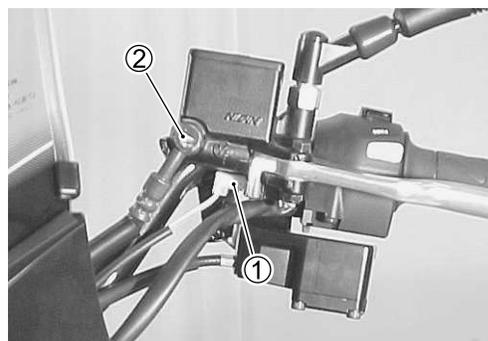


MANILLARES

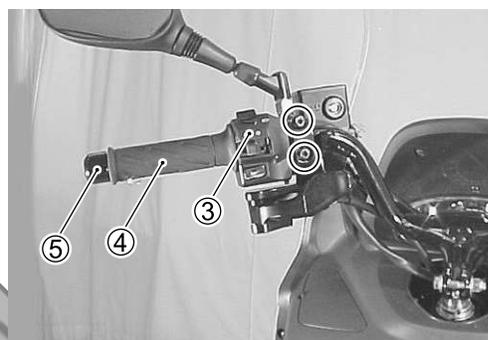
- Quite todas las cubiertas de los manillares. (👉 6-4)

EXTRACCIÓN DE LAS PIEZAS DEL LADO IZQUIERDO DEL MANILLAR

- Desconecte los cables del interruptor de la luz de freno ① y el tornillo de unión ②.

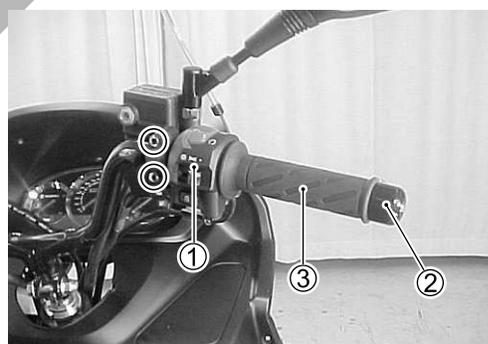


- Quite los tornillos de anclaje del bombín.
- Quite la llave de luces del manillar izquierdo ③ quitando sus tornillos.
- Retire el contrapeso ⑤ y el puño ④.



EXTRACCIÓN DE LAS PIEZAS DEL LADO DERECHO DEL MANILLAR

- Desconecte los cables del interruptor de la luz del freno y quite el bombín. (👉 6-19)
- Quite la llave de luces del manillar derecho ① sacando sus tornillos.
- Retire el contrapeso ② y el puño del acelerador ③.



- Quite el tornillo de posicionamiento del manillar ④ y el tornillo de la abrazadera ⑤.
- Extraiga el manillar.



MONTAJE

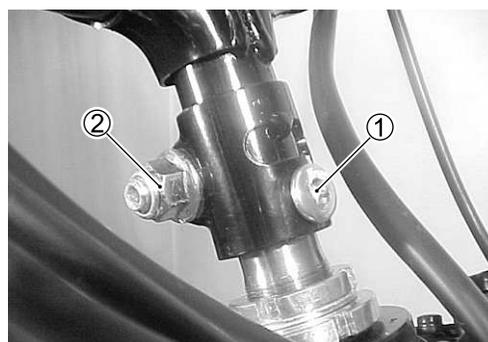
La labor de montar de nuevo ha de llevarse a cabo en orden inverso a como se produjo el desmontaje, observando las instrucciones siguientes.

- Apriete el tornillo de posicionamiento del manillar ① y el tornillo de la abrazadera ② hasta el par especificado.

-  **Tornillo de posicionamiento del manillar: 25 N·m (2.5 kgf·m)**
Tornillo de abrazadera del manillar: 50 N·m (5.0 kgf·m)

PRECAUCIÓN

Aplique fijador de roscas al tornillo de fijación del manillar.



 **99000-32130: FIJADOR DE ROSCAS "1322"**

6-22 CHASIS

LADO IZQUIERDO DEL MANILLAR

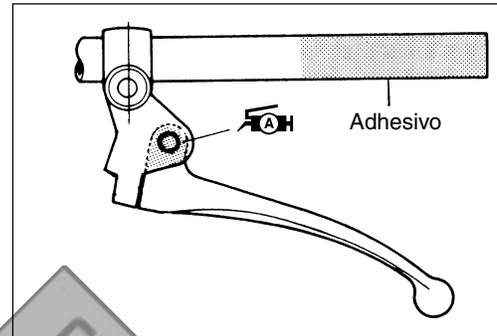
- Con el tetón ① encajado en el manillar, coloque la llave de luces del manillar.



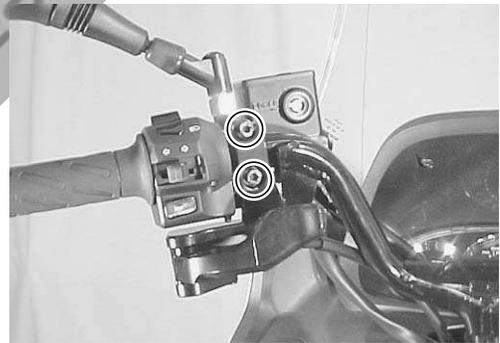
- Aplique adhesivo al manillar izquierdo, y monte la empuñadura izquierda ①.
- Coloque el contrapeso del manillar.
- Aplique una pequeña cantidad de grasa al pivote de la palanca de freno.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Conecte el interruptor de la luz de freno trasero.



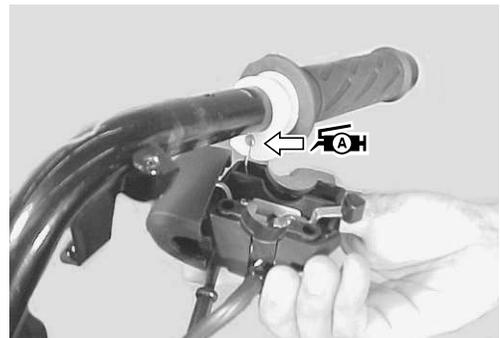
- Monte el bombín. (➔ 6-20)



LADO DERECHO DEL MANILLAR

- Aplique un poco de grasa al extremo del cable del acelerador.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

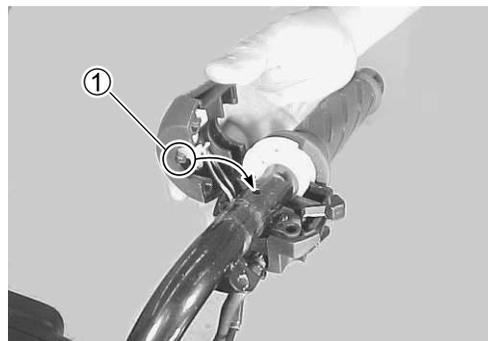


- Con el tope ① encajado el manillar, coloque la llave de luces del manillar.

▲ AVISO

Tras apretar los tornillos de la llave de luces, asegúrese de que el puño del acelerador gira suavemente.

- Coloque el puño del acelerador y el contrapeso.



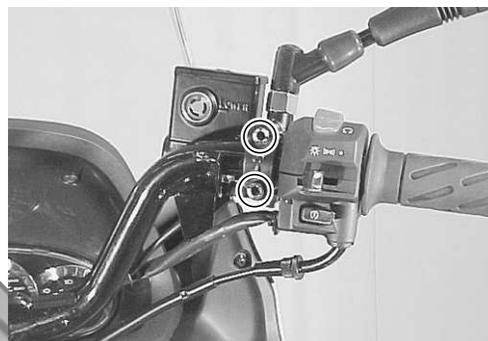
- Monte el bombín. (👉 6-20)

NOTA:

- * Asegúrese de que la marca "UP" en el soporte mira hacia arriba.
- * Antes de montar la maneta de freno delantero, aplique un poco de grasa al pivote de la maneta de freno delantero.

🔧 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Conecte el conector del interruptor de luz de freno delantero.



Tras montar el manillar, revise lo siguiente:

- * Frenos (👉 2-12)
- * Funcionamiento y juego de acelerador (👉 2-8)

HORQUILLA DELANTERA

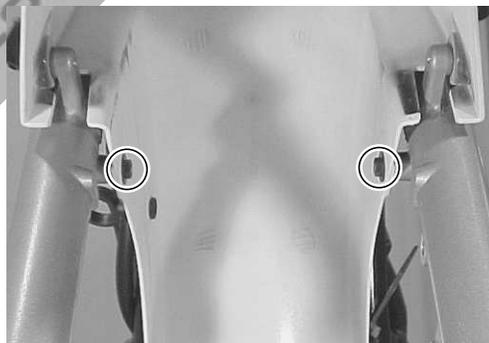
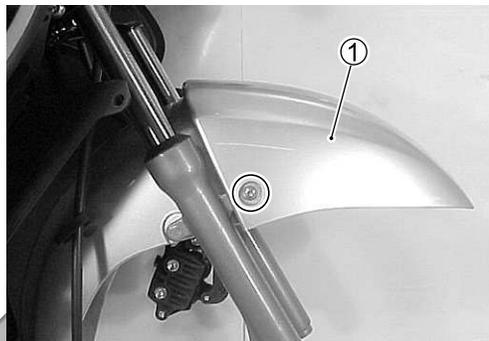
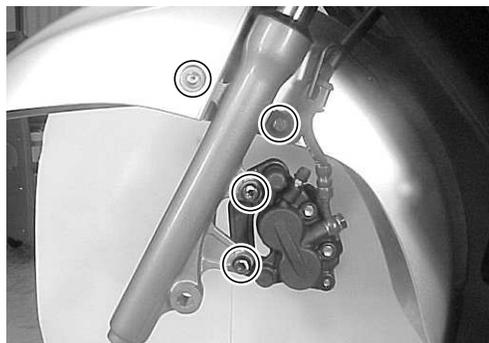
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE

- Extraiga el escudo delantero. (👉 6-10)
- Retire la guía de aire de refrigeración. (👉 6-10)
- Extraiga la rueda delantera. (👉 6-11)
- Extraiga la pinza del freno y la guía del latiguillo de freno.

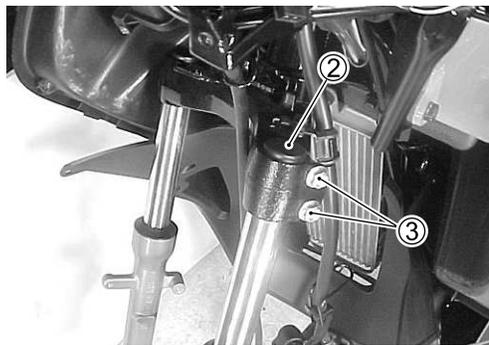
PRECAUCIÓN

Cuelgue la pinza de freno del bastidor con un cordel o similar, teniendo cuidado de no doblar el latiguillo de freno.

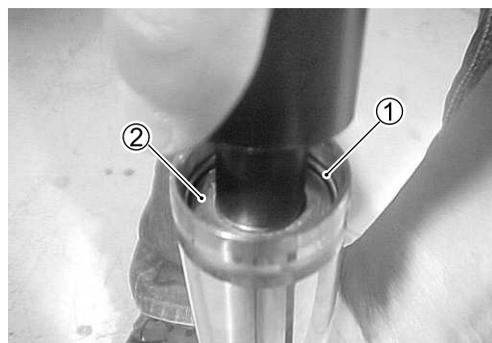
- Quite el guardabarros delantero ①.



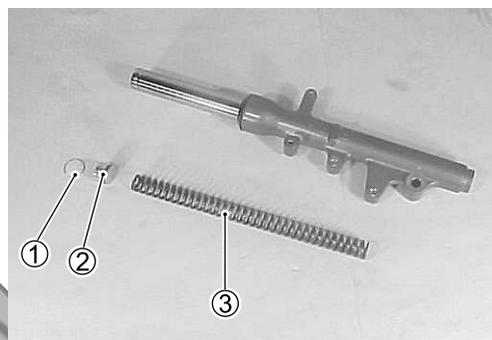
- Quite la tapa de la horquilla delantera ②.
- Retire los tornillos de la tija de la horquilla delantera ③.
- Extraiga la horquilla delantera.



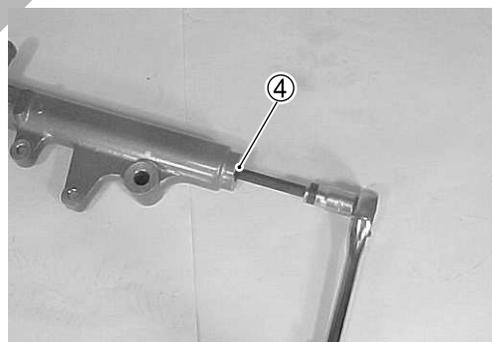
- Con la tapa de la horquilla delantera ② comprimida, retire el fijador circular ①.
- Quite la tapa de la horquilla delantera ②.



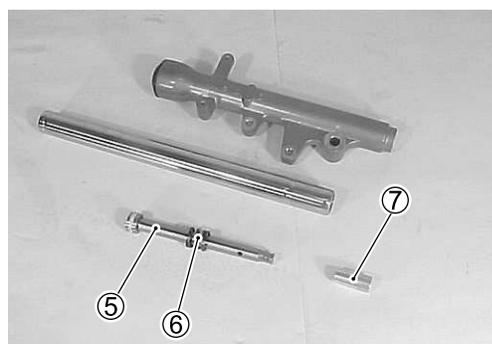
- Extraiga el muelle ③.
- Coloque la horquilla boca abajo y comprímala varias veces para sacar todo el aceite.



- Quite el tornillo de la varilla de amortiguación ④.



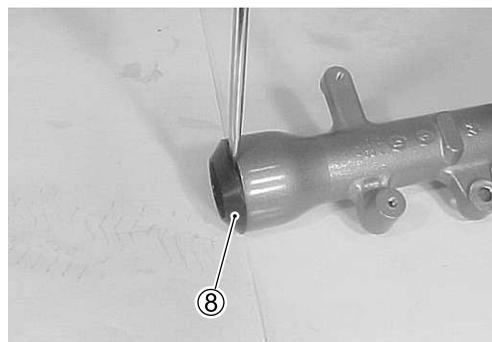
- Retire la varilla de amortiguación ⑤, muelle ⑥ y tapón de aceite ⑦ de la barra.



- Retire el guardapolvo ⑧.

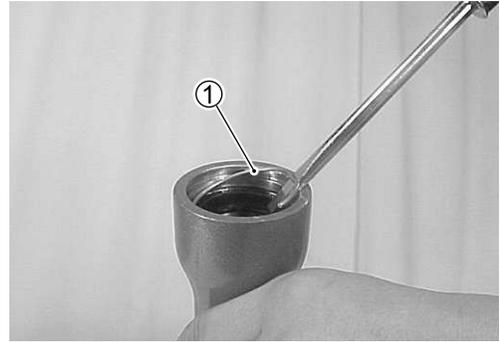
PRECAUCIÓN

El guardapolvo extraído debe cambiarse por uno nuevo.



6-26 CHASIS

- Retire el anillo obturador del retén de aceite ①.

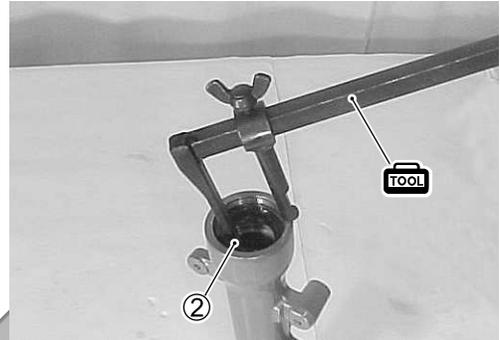


- Quite el retén de aceite ②.

TOOL 09913-50121: Extractor de retenes de aceite

PRECAUCIÓN

El retén extraído debe cambiarse por uno nuevo.

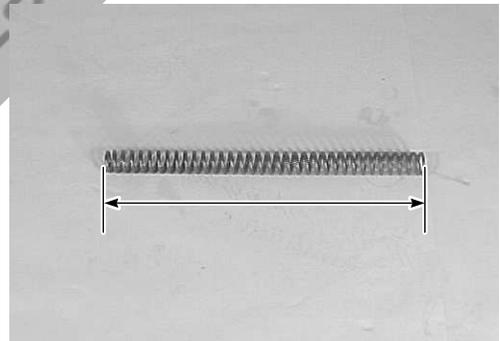


INSPECCIÓN

MUELLE DE LA HORQUILLA DELANTERA

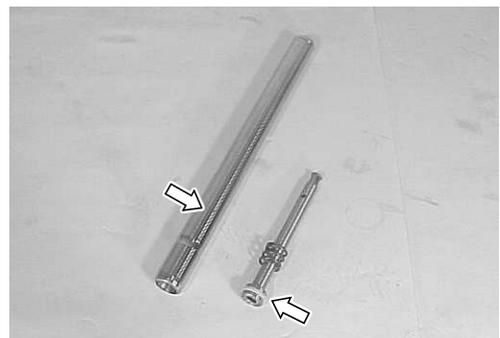
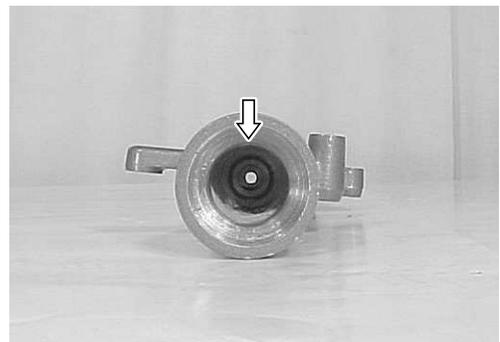
Mida la longitud del muelle de la horquilla delantera descargado. Si la longitud es menor que el límite de funcionamiento, cambie el muelle.

DATA Longitud del muelle de la horquilla descargado
Límite de funcionamiento: 294 mm



BARRA Y BOTELLA

Revise la superficie de deslizamiento de la barra, botella y muelle de la varilla de amortiguación, por si presentan arañazos, desgaste, están doblados u otra anomalía.



MONTAJE

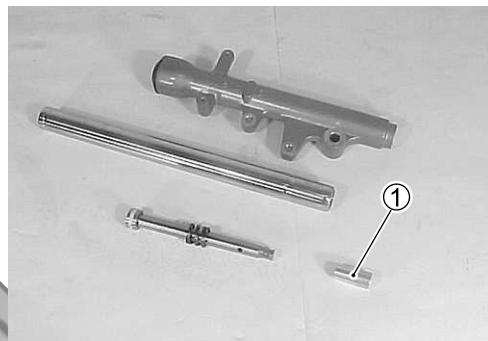
La labor de montar de nuevo ha de llevarse a cabo en orden inverso a como se produjo el desmontaje, observando las instrucciones siguientes.

PRECAUCIÓN

- * Lave a fondo todas las piezas componentes que han de montarse.
- * Al montar de nuevo la horquilla delantera, utilice aceite de horquillas nuevo.
- * Utilice el aceite de horquillas especificado para la horquilla delantera.
- * Al montar de nuevo, cambie el retén de aceite, el guardapolvo y la junta del tornillo de la varilla del amortiguador.
- * Tenga cuidado de no dañar las superficies de los metales deslizantes, ya que están recubiertas de TEFLON.

TAPÓN DE ACEITE

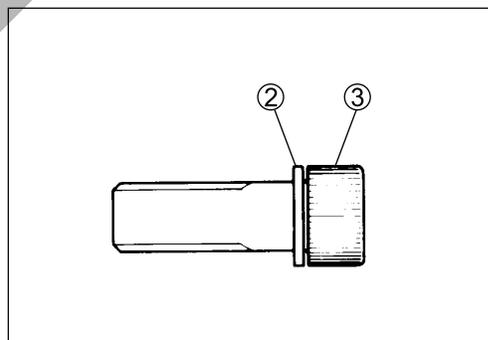
- Con el tapón de aceite ① colocado sobre la varilla de amortiguación, monte la barra en la botella.



TORNILLO DE VARILLA DE AMORTIGUACIÓN

- Con la junta ② colocada, apriete el tornillo de la varilla de amortiguación ③.

 Tornillo de puntera de horquilla delantera: 18 N.m (1.8 kgf.m)



PRECAUCIÓN

Cambie la junta por una nueva.

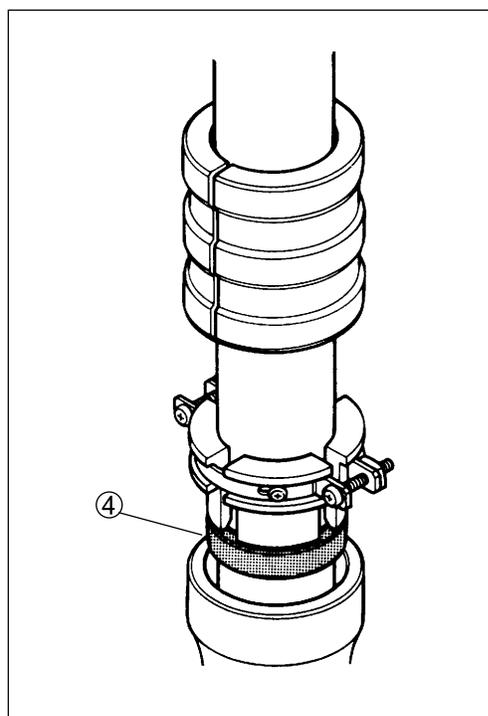
RETÉN DE ACEITE

- Aplique grasa en el borde del retén de aceite ④ y colóquelo dentro de la botella, utilizando el montador de retenes de aceite para la horquilla delantera.

 09940-52861: Juego montadores de retén de aceite de horquilla delantera

PRECAUCIÓN

Antes de utilizar el montador de retenes de aceite de horquilla delantera, lávelo bien. Si el montador estuviera sucio, la barra posiblemente podría sufrir daños al meterla a presión.



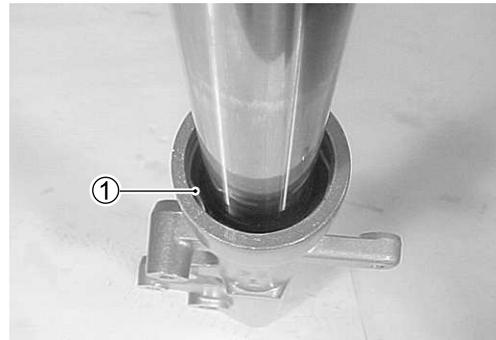
6- 28 CHASIS

ANILLO OBTURADOR/GUARDAPOLVO

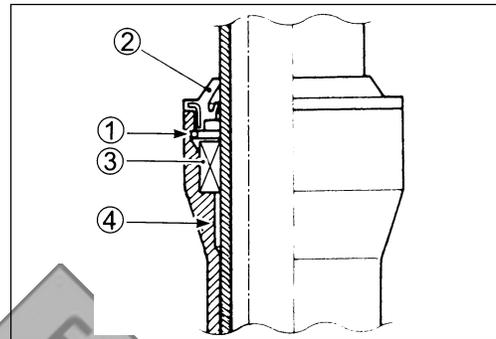
- Coloque el anillo obturador del retén de aceite ① y el guardapolvo 2.

PRECAUCIÓN

Asegúrese de que el anillo obturador está firmemente colocado en la ranura de la botella.



- ① Anillo de retención del retén
- ② Junta de estanqueidad
- ③ Retén
- ④ Metal de deslizamiento

**ACEITE DE HORQUILLA DELANTERA**

- Con la barra interior en posición de compresión total, vierta la cantidad especificada de aceite de horquilla y golpee la barra varias veces, para expulsar el aire.

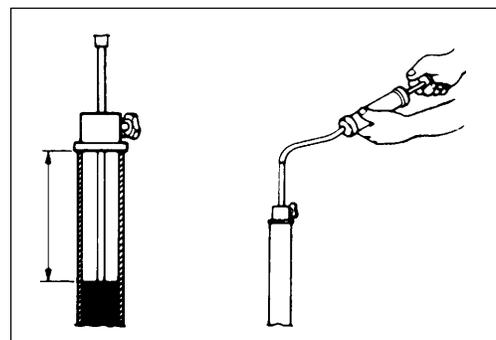
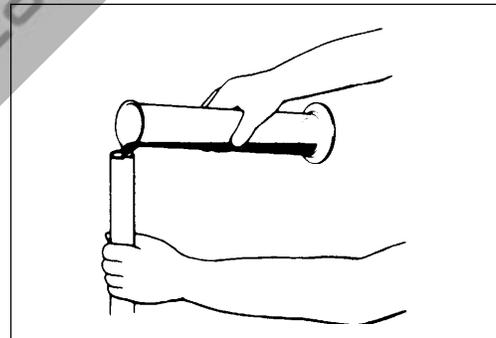
DATA Capacidad (cada brazo): 106 ml

FORK 99000-99044-10G: ACEITE DE HORQUILLA SAE 10

- Con la horquilla delantera en posición vertical, comprima la barra interior al máximo.
- Espere hasta que se estabilice el nivel del líquido, mida y ajuste el nivel a la especificación, utilizando la herramienta especial.

DATA Nivel de aceite (sin muelle): 87.7 mm

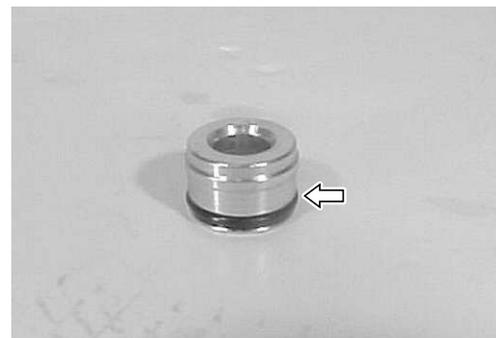
TOOL 09943-74111: Medidor del nivel de aceite de horquilla

**MUELLE/TAPÓN DE HORQUILLA DELANTERA**

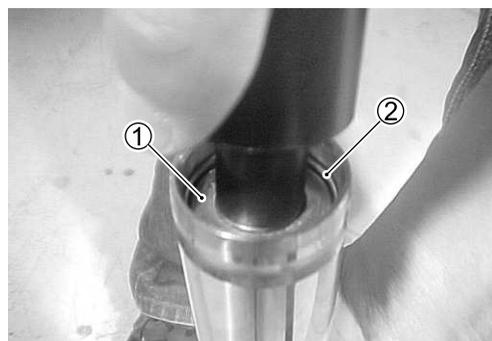
- Coloque el muelle de la horquilla delantera.
- Ajuste una junta tórica nueva en el tapón de la horquilla delantera.

NOTA:

Aplique un poco de aceite de horquilla a la junta tórica.



- Presione el tapón de la horquilla delantera ② y coloque el circlip ①.



- Apriete los tornillos de la tija de la horquilla delantera al par de apriete especificado.

 **Tornillo de tija: 23 N·m (2.3 kgf·m)**



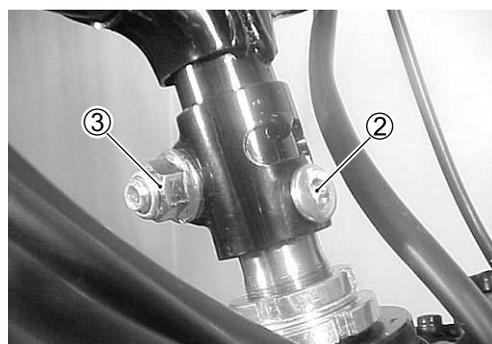
DIRECCIÓN

EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE

- Retire todas las cubiertas del manillar y la cubierta frontal inferior. (🔧 6-4 y -6)
- Retire los brazos de la horquilla delantera. (🔧 6-24)
- Quite la guía del latiguillo de freno delantero ①.



- Quite el tornillo de posicionamiento del manillar ② y el tornillo de la abrazadera ③.
- Extraiga el manillar.

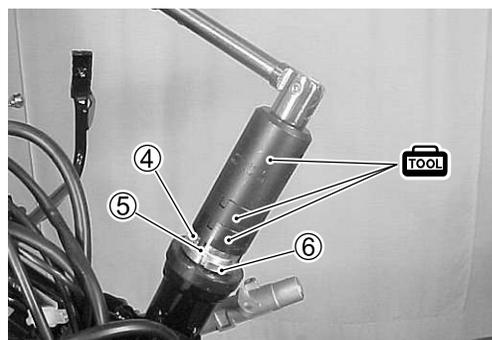


PRECAUCIÓN

Esta operación debe llevarse a cabo sin producir una tensión indebida al latiguillo y al cable del freno.

- Quite la tuerca de fijación ④, la arandela ⑤ y la tuerca de la pipa de la dirección ⑥ y extraiga la pipa de la dirección.

 **09940-14911: Llave de pipa de dirección**
09940-11420: Casquillo de tuerca de pipa de dirección
09940-11430: Casquillo de tuerca de pipa de dirección

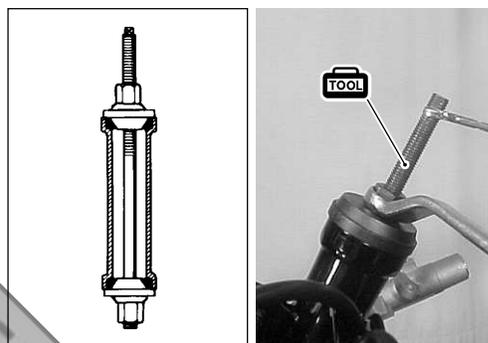


MONTAJE

El nuevo montaje y la colocación puede llevarse a cabo en el orden inverso al de desmontaje. Sin embargo, al realizar el trabajo tenga en cuenta los siguientes puntos.

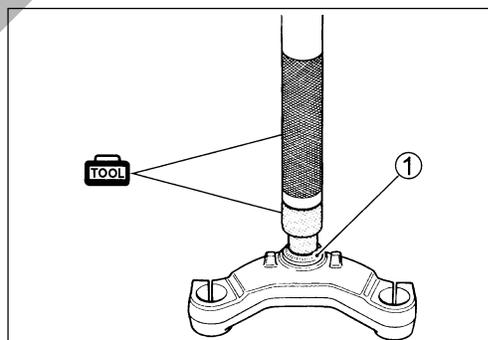
- Meta a presión las cazoletas superior e inferior con la herramienta especial.

 **09941-34513: Montador de rodamiento de dirección**



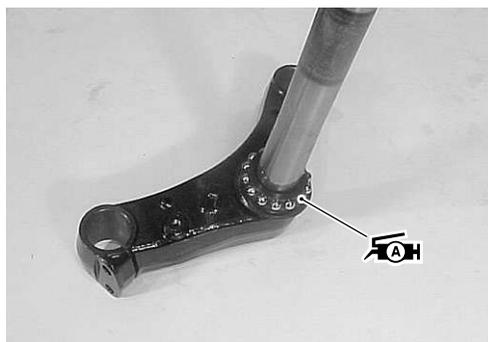
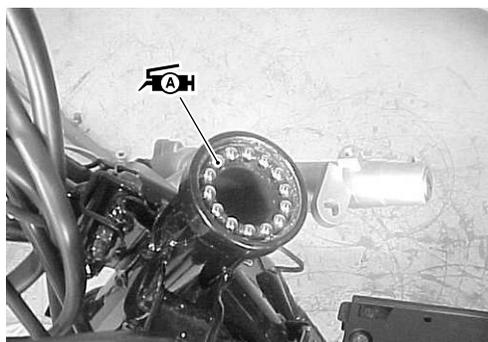
- Meta a presión la pista interior inferior ①.

 **09925-18011: Montador de rodamiento de dirección**
09940-51410: Accesorio



- Aplique grasa a los rodamientos superior e inferior así como a las cazoletas antes de montar la pipa de dirección.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

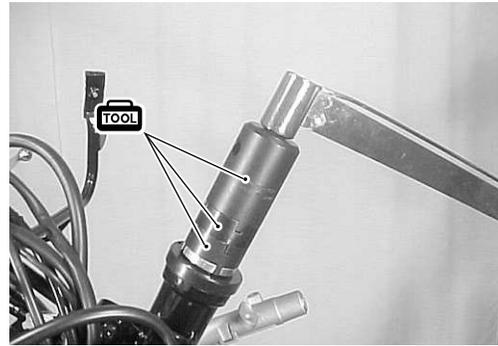


6- 32 CHASIS

- Apriete la tuerca de la pipa de dirección.

 **Tuerca de pipa de dirección: 45 N·m (4.5 kgf·m)**

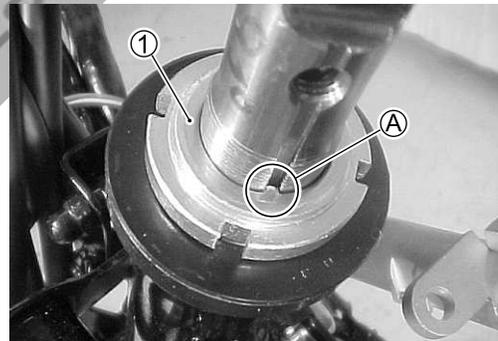
 **09940-14911: Llave de pipa de dirección**
09940-11420: Casquillo de tuerca de pipa de dirección
09940-11430: Casquillo de tuerca de pipa de dirección



- Gire la pipa de dirección a derecha e izquierda 5-6 veces, para asentar el rodamiento.
- Gire la tuerca de la pipa de dirección de 1/4 a 1/2 de vuelta.
- En esta situación, compruebe que la pipa de dirección gira suavemente, sin ruidos ni rigidez.
- Si hay ruido o el movimiento es pesado, ajuste la rigidez mediante la tuerca de la pipa.



- Coloque la arandela ① con su lengüeta A encastrada en la ranura de la pipa de dirección.



- Apriete la contratuerca.

 **Contratuerca: 30 N·m (3.0 kgf·m)**

 **09940-14911: Llave de pipa de dirección**
09940-11420: Casquillo de tuerca de pipa de dirección

NOTA:

Al apretar la contratuerca puede verse afectado el ajuste de la tuerca de la pipa de dirección. Por lo tanto, después de apretar la contratuerca compruebe de nuevo el movimiento de la dirección y reajústelo, si fuese necesario.

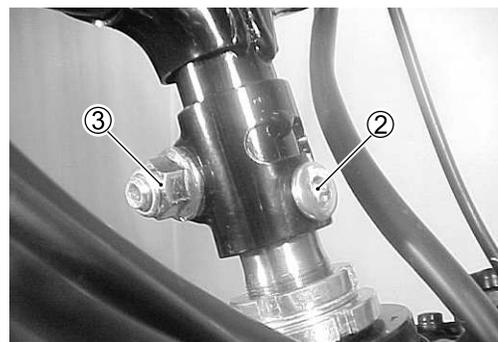
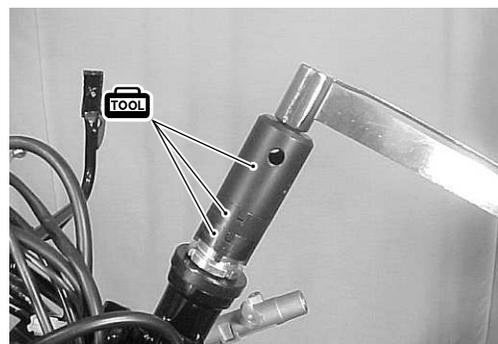
- Apriete el tornillo de posicionamiento ① del manillar y el tornillo de abrazadera ② del manillar.

 **Tornillo de posicionamiento del manillar: 25 N·m (2.5 kgf·m)**
Tornillo de abrazadera del manillar: 50 N·m (5.0 kgf·m)

PRECAUCIÓN

Aplique fijador de roscas al tornillo de posicionamiento del manillar.

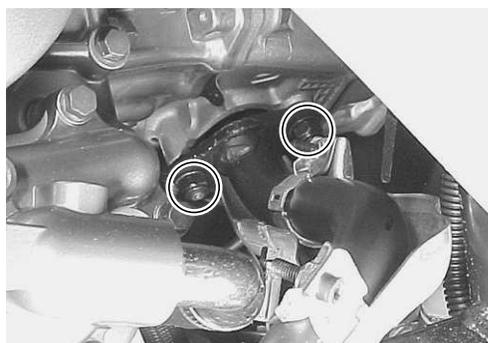
 **99000-32130: FIJADOR DE ROSCAS "1322"**



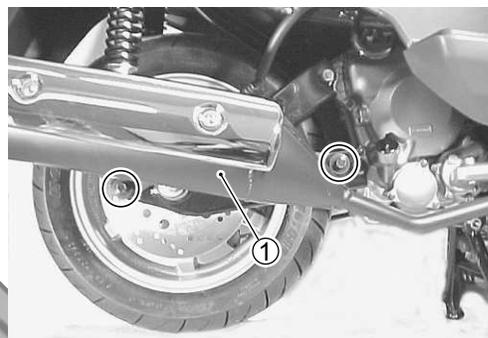
RUEDA TRASERA

DESMONTAJE

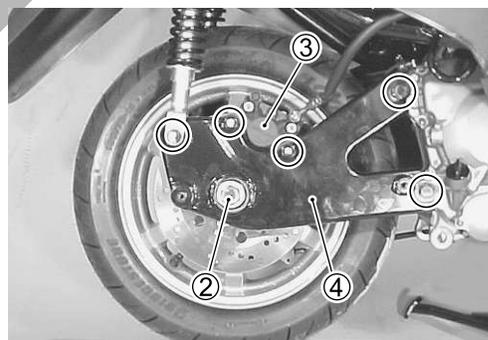
- Apoye la moto sobre el caballete central.
- Retire las tuercas del tubo de escape.



- Retire los tornillos de montaje del silenciador y a continuación retire éste ①.



- Retire la tuerca del eje ②.
- Quite la pinza del freno trasero ③.
- Una vez que haya extraído los tornillos, separe el anclaje del silenciador ④.



- Quite el disco del freno trasero ⑤.
- Extraiga la rueda trasera.



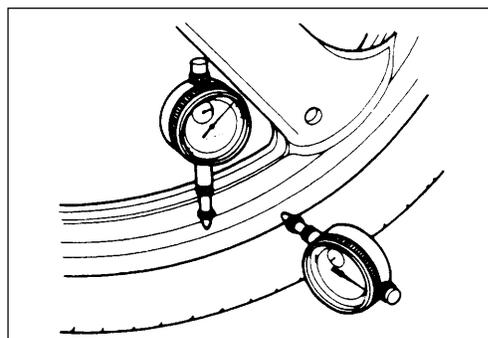
REVISIÓN

NEUMÁTICO ➔ 6-44 para la revisión.

RUEDA TRASERA

Gire la rueda trasera y mida el descentrado con un comparador. Si el descentrado excede los límites de funcionamiento, revise el eje trasero y compruebe la causa. (➔ 3-17 y -45)

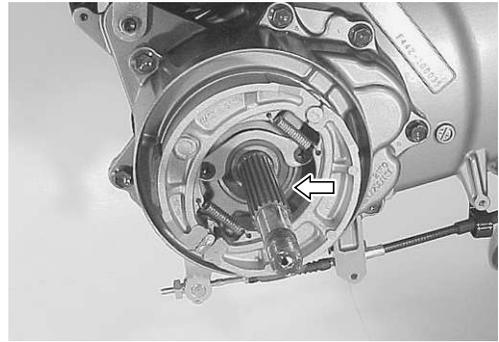
DATA Descentrado de la rueda trasera (Radial y Axial)
Límite de funcionamiento: 2.0 mm



6-34 CHASIS

EJE TRASERO

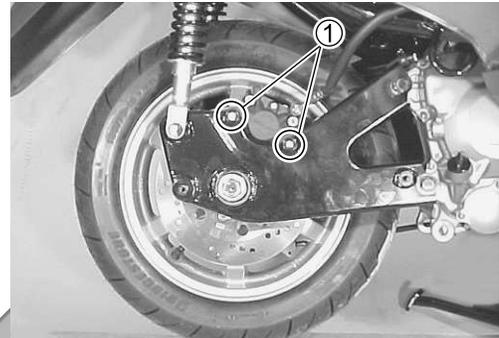
Revise el estriado del eje por si está gastado o dañado. Si se detecta algo anormal, cambie el eje. (👉 3-17 y -59)

**MONTAJE**

Vuelva a montar la rueda trasera en el orden inverso a como se desmontó, teniendo en cuenta los puntos siguientes.

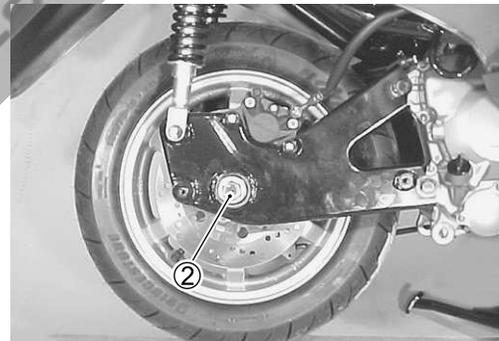
- Apriete los tornillos de anclaje de la pinza de freno ① al par de apriete especificado.

🔧 **Tornillo de anclaje de la pinza: 25 N·m (2.5 kgf·m)**



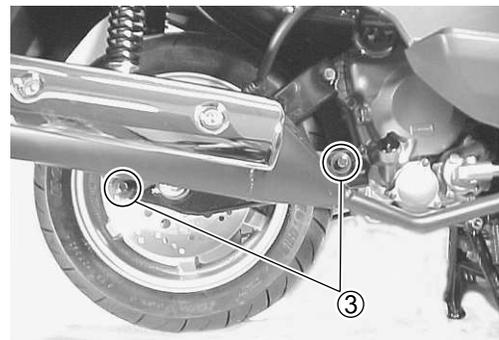
- Apriete la tuerca del eje ② al par especificado.

🔧 **Tuerca del eje trasero: 120 N·m (12.0 kgf·m)**



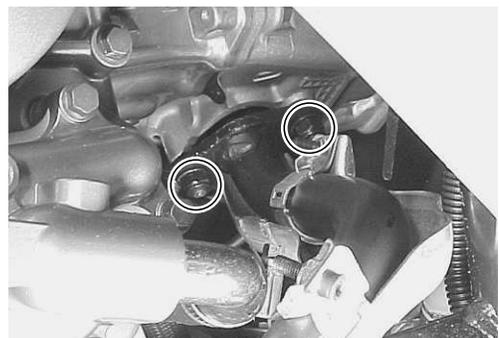
- Apriete los tornillos de anclaje del silenciador ③ al par de apriete especificado.

🔧 **Tornillo de anclaje del silenciador: 23 N·m (2.3 kgf·m)**



- Apriete la tuerca del tubo de escape al par especificado.

🔧 **Tuerca del tubo de escape 23 N·m (2.3 kgf·m)**



FRENO TRASERO

⚠ AVISO

- No mezcle líquidos de frenos de diferentes marcas.
- No utilice líquido de frenos que haya sido conservado en un recipiente abierto o que haya estado almacenado durante mucho tiempo.
- Para guardar el líquido de frenos, asegúrese de que el recipiente queda bien cerrado y consérvelo en un lugar seguro, fuera del alcance de los niños.
- Al llenar el depósito de líquido de frenos, tenga cuidado de que en el circuito no entre agua o suciedad.
- Para lavar las piezas del sistema de frenos, utilice líquido de frenos exclusivamente.
- No permita que el disco o la pastilla del freno entren en contacto con líquidos o suciedad.

PRECAUCIÓN

Evite que el líquido de frenos entre en contacto con la superficie pintada o con piezas de plástico o caucho, ya que su reacción química puede producir decoloración o grietas.

CAMBIO DEL LÍQUIDO DE FRENOS

- Para conocer más detalles sobre la sustitución del líquido de frenos, véase la página 2-13.

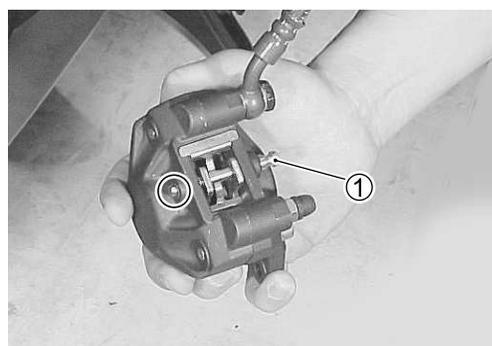
CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO

- Extraiga los tornillos de anclaje de la pinza.

PRECAUCIÓN

A la hora de apretar los tornillos de montaje de la pinza, asegúrese de que el disco del freno se desliza sobre el eje hasta el final.

- Retire el pasador de montaje de la pastilla ① quitando la junta "en E".
- Quite las pastillas del freno.

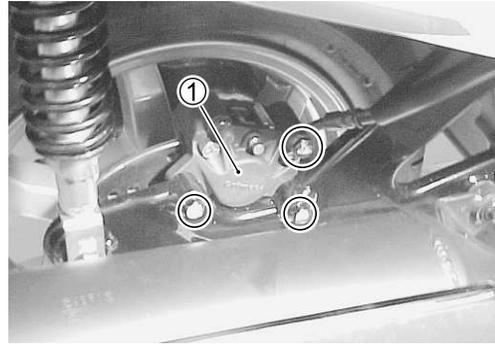


- Para volver a montar todo, siga el orden inverso del procedimiento anterior. Una vez terminado el montaje, revise el funcionamiento del sistema de frenos. (🔧 2-12)

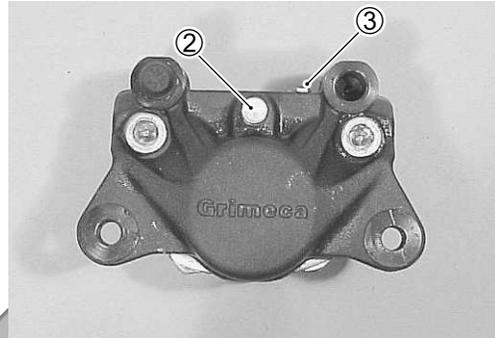
6-36 CHASIS

EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DE LA PINZA

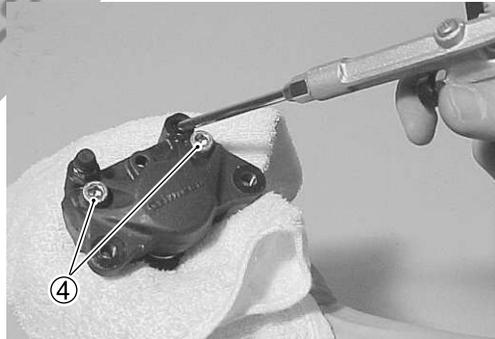
- Purgue el líquido de frenos del depósito del freno trasero. (👉 2-12)
- Extraiga los tornillos de anclaje y de unión.
- Quite la pinza ①.



- Retire el pasador de montaje de la pastilla ②. (👉 6-35)
- Retire el resorte de la pastilla ③ y las pastillas de freno.



- Utilizando una pistola de aire comprimido, introduzca presión en la cámara del líquido de la pinza, para extraer el pistón.
- Retire los tornillos de cierre de la pinza ④.

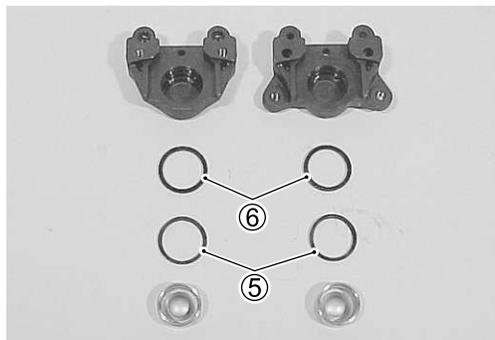
**⚠ AVISO**

- Coloque un trapo encima del pistón para impedir que salga disparado, y aparte las manos del pistón.
- Tenga cuidado ya que el líquido de frenos puede salpicar.
- No utilice aire a mucha presión, aumente gradualmente la presión.

- Quite los guardapolvos ⑤ y los retenes del pistón ⑥.

PRECAUCIÓN

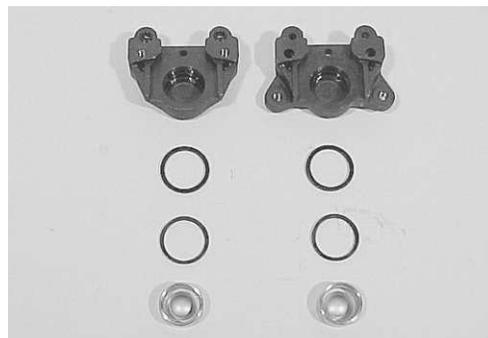
- Tenga cuidado de no arañar el interior del cilindro.
- No utilice nuevamente los retenes de pistón y los guardapolvos que se hayan quitado.



REVISIÓN DE PINZAS

Pinza (👉 6-17)

Pistón (👉 6-17)

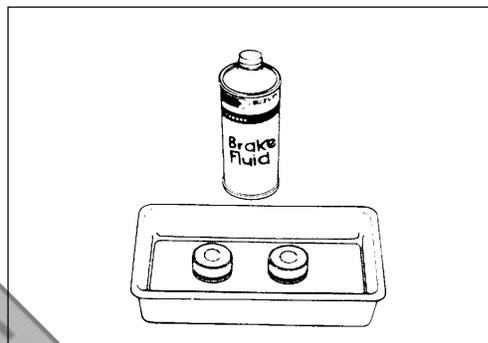


MONTAJE DE PINZAS

Monte de nuevo la pinza en el orden inverso a como la desmontó y observe los siguientes puntos.

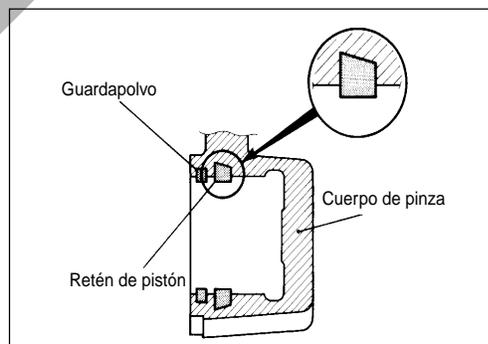
PRECAUCIÓN

- Antes de volver a montarla, lave los componentes de la pinza con líquido de frenos nuevo. Después de este lavado, no quite el líquido de frenos de los componentes.
- Cambie los retenes de pistón y los guardapolvos por otros nuevos, aplicándoles líquido de frenos.



Especificación y clasificación del líquido de frenos: DOT4

- Coloque el retén del pistón y el guardapolvo tal como se muestra en la figura de la derecha.
- Coloque el pistón.

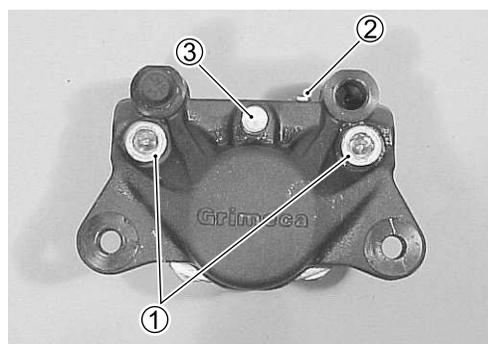


- Una vez que haya aplicado fijador de roscas Super a las roscas, apriete los tornillos de cierre de la pinza ①.

Tornillo de cierre de la pinza: 23 N·m (2.3 kgf·m)

 99000-32130: FIJADOR DE ROSCAS SUPER "1360"

- Monte el muelle de la pastilla ②.
- Instale las pastillas de freno y el pasador de sujeción de la pastilla ③.



PRECAUCIÓN

A la hora de apretar los tornillos de anclaje de la pinza, asegúrese de que el disco del freno se desliza sobre el eje hasta el final.

- Apriete los tornillos de anclaje de la pinza ④.

Tornillo de anclaje de la pinza: 25 N·m (2.5kgf·m)

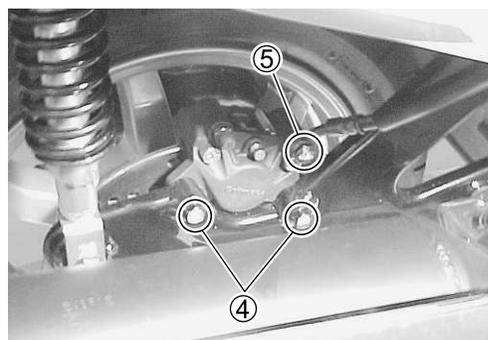
- Apriete el tornillo de unión ⑤.

Tornillo de unión: 23 N·m (2.3kgf·m)

REVISIÓN DESPUÉS DEL MONTAJE

Inspección del líquido de frenos (👉 2-12)

Sustitución del líquido de frenos (👉 2-14)



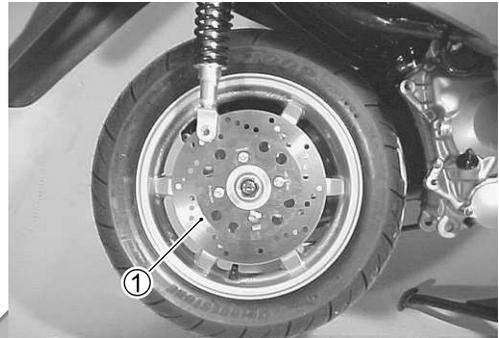
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DEL DISCO DEL FRENO TRASERO

- Retire el silenciador (👉 6-33)
- Afloje el tornillo de montaje y retire la pinza.

NOTA:

Sujete la pinza de forma que no produzca fuerza innecesaria en el latiguillo de freno.

- Retire la brida del silenciador. (👉 6-33)
- Retire el disco de freno del eje ①.



- Afloje los tornillos y desmonte el disco del freno.



MONTAJE DEL DISCO DE FRENO TRASERO

Realice de nuevo el montaje en el orden inverso al de desmontaje y observe los siguientes puntos:

- Tras haber aplicado fijador de roscas SUPER a las roscas, apriete los tornillos.

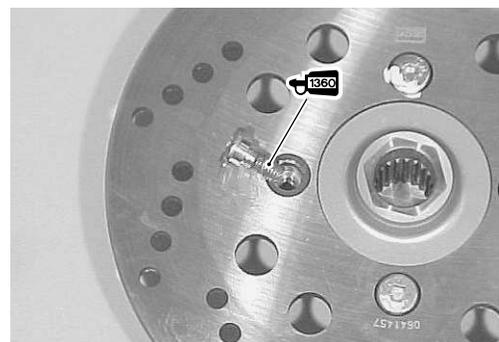
 99000-32130: FIJADOR DE ROSCAS SUPER "1360"

 Tornillo de disco de freno 23 N·m (2.3 kgf·m)

PRECAUCIÓN

A la hora de apretar los tornillos de montaje de la pinza, asegúrese de que el disco del freno se desliza sobre el eje hasta el final.

 Tornillo de alojamiento de la pinza: 25 N·m (2.5 kgf·m)

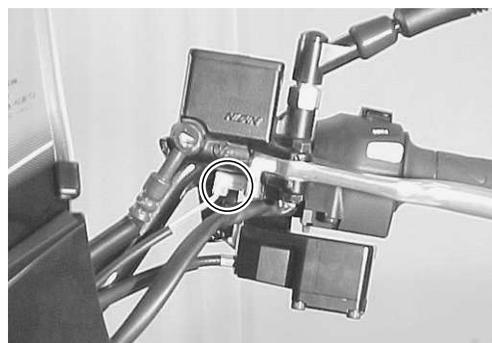


REVISIÓN DEL DISCO DE FRENO TRASERO

Para conocer más detalles sobre la revisión del disco de freno, véase la página 6-18.

EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE DEL BOMBÍN

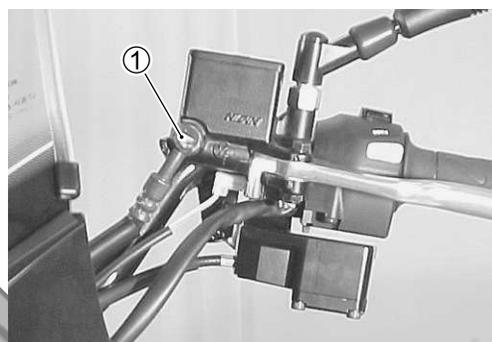
- Quite todas las cubiertas de los manillares. (👉 6-4)
- Purgue el líquido de frenos del depósito del freno trasero. (👉 2-10)
- Desconecte los cables del interruptor de la luz de freno.



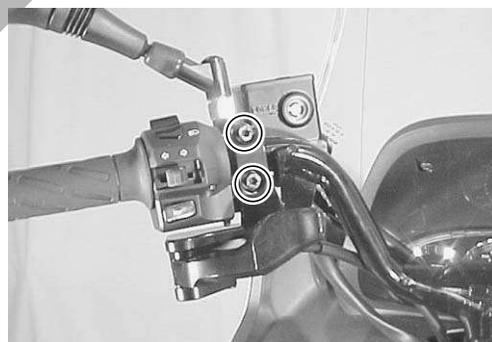
- Quite el tornillo de unión ①.

PRECAUCIÓN

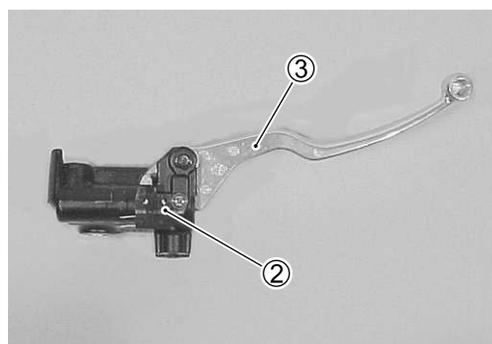
Coloque un paño debajo del tornillo de unión para evitar que el líquido de frenos entre en contacto con las piezas.



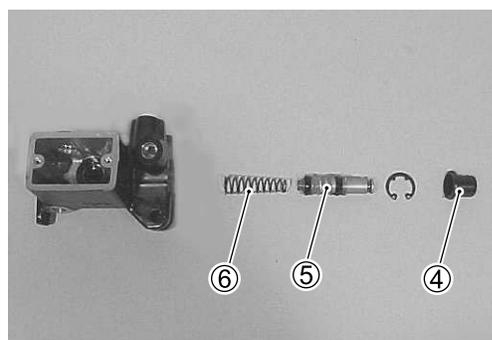
- Retire el bombín.



- Retire el interruptor de la luz del freno ② y la maneta de freno ③.



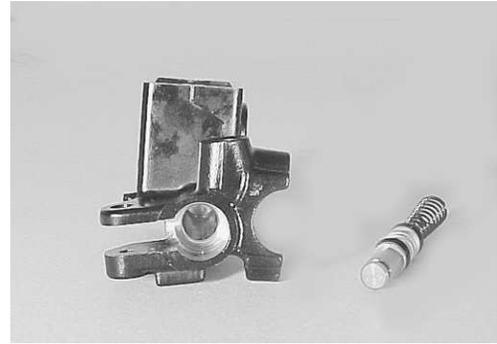
- Separe la protección del guardapolvos y retire el circlip.
- Saque el juego pistón/cubeta ⑤ y el muelle ⑥.



REVISIÓN Y MONTAJE DE BOMBÍN

Compruebe la parte interior de la pared del cilindro, el juego pistón/cubeta y el muelle por si presentan arañazos, corrosión u otra anomalía.

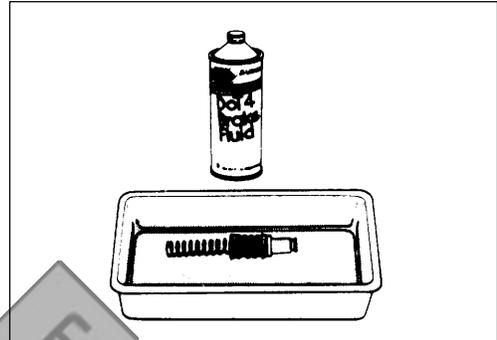
Si se encuentra algo anormal, cambie las piezas interiores o el bombín.



Vuelva a montar el bombín en orden inverso a como se desmontó, observando los siguientes puntos.

PRECAUCIÓN

- Antes de proceder de nuevo al montaje, lave cada uno de los componentes con líquido de frenos nuevo. Después de este lavado, no quite el líquido de frenos de los componentes.
- Sustituya el juego de cubeta (pistón, cubeta principal, cubeta secundaria y muelle) por uno nuevo, aplicándole líquido de frenos.



- Monte el bombín. (👉 6-20)
- Apriete provisionalmente primero el tornillo del lado superior del bombín para que exista holgura en el lado inferior. A continuación, apriete cada tornillo al par especificado.

🔩 Tornillo de bombín: 10 N·m (1.0 kgf·m)

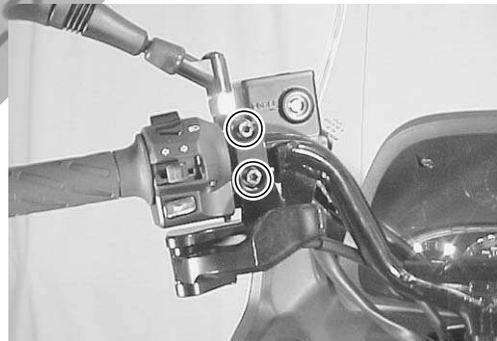
- Conecte el latiguillo de freno (👉 6-20) y apriete el tornillo de unión.

🔩 Tornillo de unión: 23 N·m (2.3 kgf·m)

- Llene el bombín de líquido de frenos y purgue el aire. (👉 2-10)

REVISIÓN DESPUÉS DEL MONTAJE

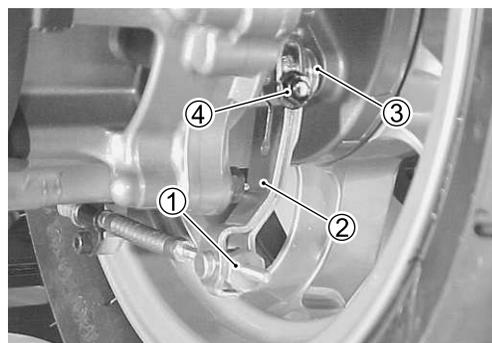
- Freno trasero (👉 2-12)



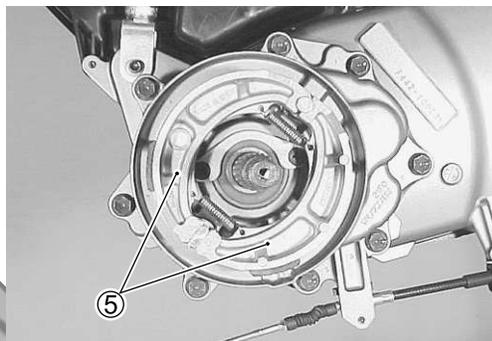
FRENO DE ESTACIONAMIENTO

EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE

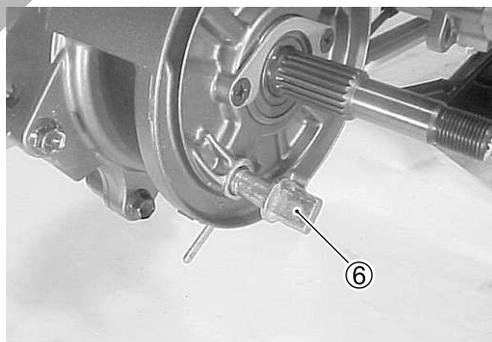
- Extraiga la rueda trasera. (👉 6-33)
- Quite la tuerca de ajuste de la leva de accionamiento del freno ①.
- Retire la palanca de leva del freno ② y el muelle ③ quitando el tornillo ④.



- Retire las zapatas de freno ⑤.



- Quite el eje de la leva del freno ⑥.



REVISIÓN

TAMBOR DE FRENO

Mida el diámetro interior del tambor para determinar el desgaste sufrido, y si éste supera el límite especificado, cambie el tambor. El valor de este límite está indicado en el interior del tambor.

DATA Diámetro interior de tambor de freno
Límite de funcionamiento: 130.7 mm

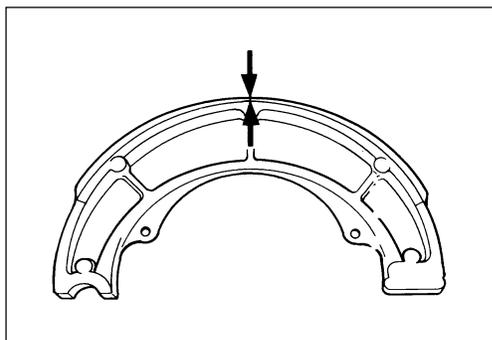
TOOL 09900-20102: Pie de rey

ZAPATA DEL FRENO

Revise la zapata de freno y determine si se debe cambiar o no según sea el desgaste o daño en el forro.

PRECAUCIÓN

Cambie las zapatas de freno como conjunto. De otra manera el rendimiento del freno se vería afectado negativamente.



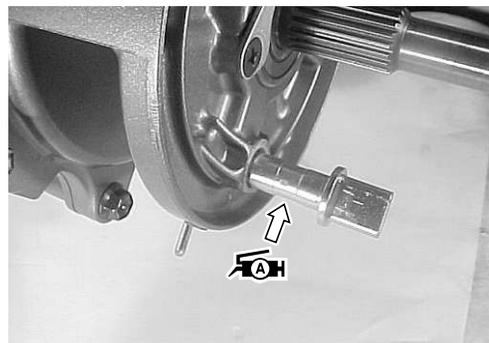
6- 42 CHASIS

MONTAJE

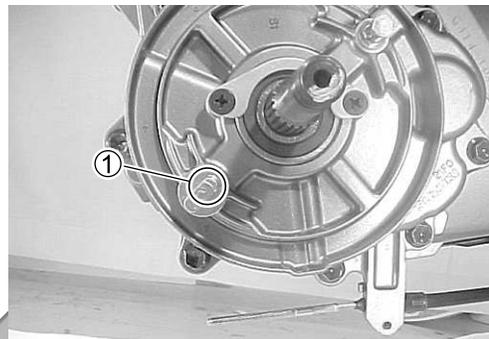
Vuelva a montar el freno de estacionamiento en orden inverso a como se desmontó, observando los siguientes puntos.

- Aplique grasa al pivote del eje de la leva del freno.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

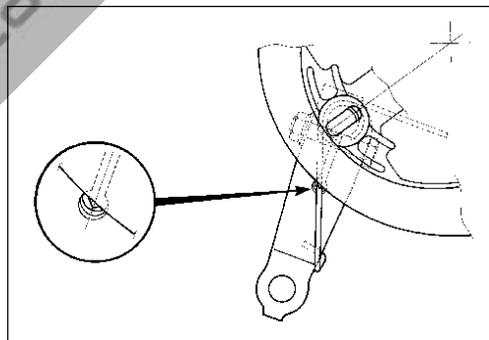


- Gire la marca grabada ① en el eje de la leva del freno hacia el eje trasero.



- Instale el muelle y la palanca de leva del freno al eje de leva tal y como muestra la ilustración.

 **Tuerca de leva del freno: 10 N·m (1.0 kgf·m)**

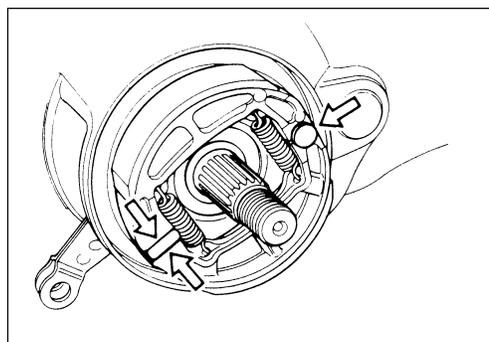


- Aplique grasa al eje de la leva del freno y al pasador antes de montar las zapatas de freno.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"

PRECAUCIÓN

Tenga cuidado de no aplicar demasiada grasa al eje de la leva del freno ni al pasador. Si la grasa llega al forro, la efectividad del freno se puede perder.

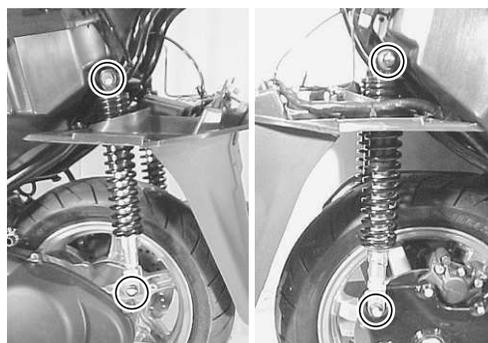


- Coloque la rueda trasera. (👉 6-34)
- Coloque el anclaje del silenciador y el silenciador. (👉 6-34)
- Ajuste el juego de la palanca del freno de estacionamiento. (👉 2-15)

SUSPENSIÓN TRASERA

DESMONTAJE

- Quite las tapas laterales traseras. (👉 6-8)
- Quite la caja del filtro de aire o el silenciador.
- Quite los tornillos de anclaje del amortiguador trasero.



REVISIÓN

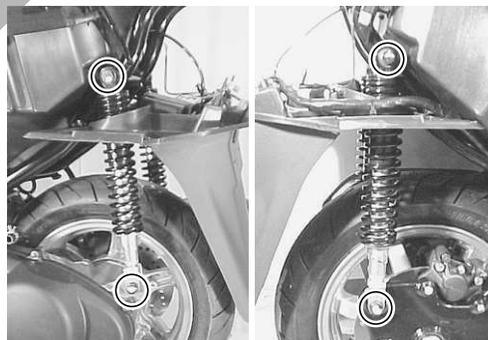
Revise si hay fugas de aceite en el amortiguador trasero.



MONTAJE

- Apriete los tornillos de anclaje del amortiguador trasero hasta el par especificado.

 **Tornillo de anclaje del amortiguador trasero: 29 N·m (2.9 kgf·m)**



NEUMÁTICO Y RUEDA

EXTRACCIÓN DE NEUMÁTICO

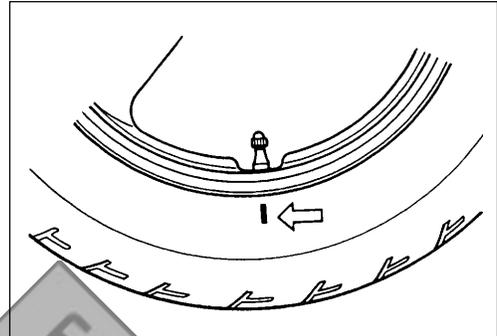
El factor más crítico de un neumático sin cámara es la hermeticidad entre el borde de la rueda y el talón del neumático. Por esta razón, se aconseja utilizar un cambiador de neumáticos que satisfaga esta exigencia de hermeticidad y pueda hacer la operación de una forma eficiente y funcional a la vez.

En cuanto al procedimiento operativo, véanse las instrucciones facilitadas por el fabricante del cambiador de neumáticos.

NOTA:

Al extraer un neumático, en caso de reparación o revisión, marque el neumático con tiza para indicar su posición en relación con la posición de la válvula.

Aún cuando el neumático se instala en su posición original, después de reparar un pinchazo, hay que equilibrar el neumático nuevamente, ya que la reparación puede ocasionar desequilibrado.

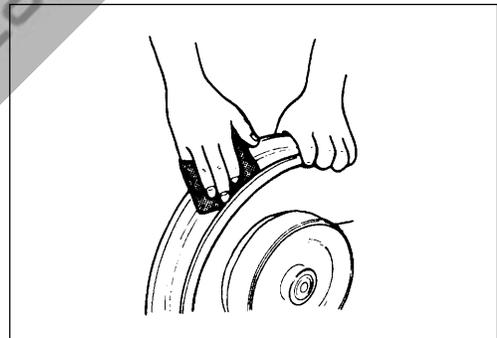


INSPECCIÓN

REVISIÓN DE LA RUEDA

Limpie la rueda y compruebe lo siguiente.

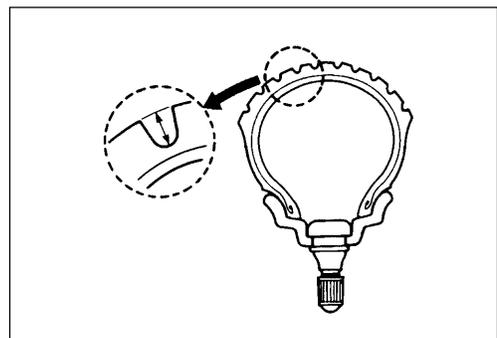
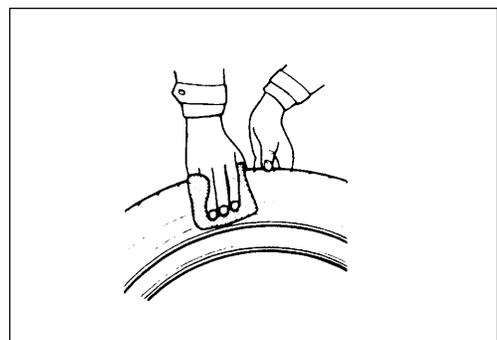
- Distorsión y grietas.
- Muecas o arañazos en el talón.
- Descentrado de llanta de rueda : Límite 2.0 mm (Axial y Radial)



REVISIÓN DEL NEUMÁTICO

En el neumático, han de revisarse los siguientes puntos:

- Muecas y roturas en la pared lateral
- Grosor de la banda de rodadura
- Separación de cordones
- Desgaste anormal o desigual de la banda de rodadura
- Daño superficial del talón
- Desgaste localizado en la banda de rodadura debido a deslizamiento (Punto plano)
- Estado anormal del recubrimiento interior



REVISIÓN DE LA VÁLVULA

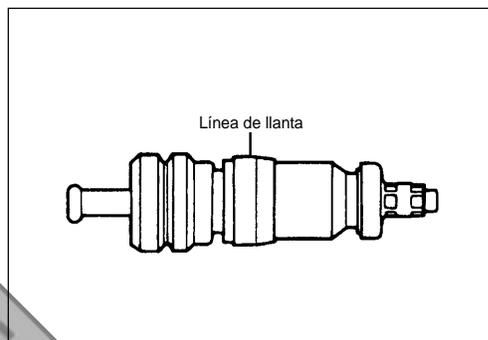
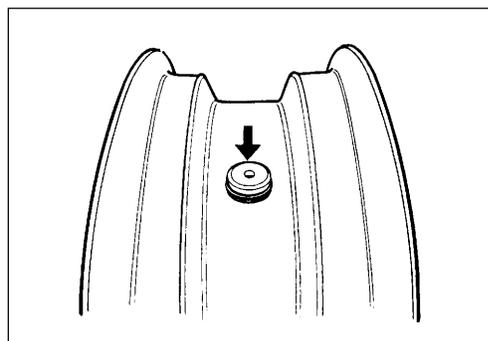
Después de quitar el neumático, revise la válvula. Cambie la válvula por una nueva si el obturador de goma está pelado o dañado.

NOTA:

No es necesario quitar la válvula si su aspecto externo no da muestras de nada anormal.

Revise el núcleo de la válvula.

Si el obturador presenta deformaciones anormales, cambie la válvula por otra nueva.



COLOCACIÓN DE LA VÁLVULA

Hay que quitar cualquier traza de polvo o de óxido que pueda haber alrededor del orificio de la válvula.

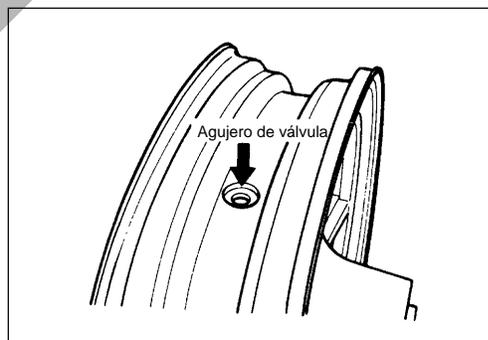
Después, coloque la válvula en la llanta.

NOTA:

Para colocar adecuadamente la válvula en su orificio aplique a la válvula un lubricante de neumáticos especial o un líquido jabonoso neutro.

PRECAUCIÓN

Tenga cuidado de no dañar el borde de la válvula.

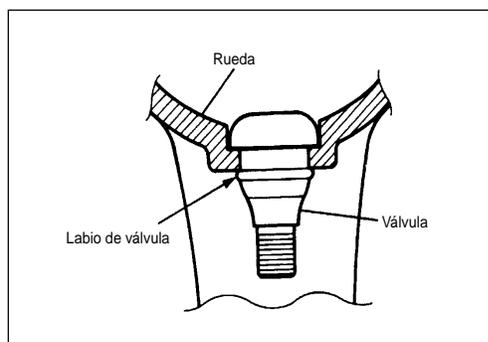


MONTAJE DE NEUMÁTICO

- Aplique lubricante de neumáticos al talón del neumático.
- Al instalar el neumático en la llanta, observe los puntos siguientes.

PRECAUCIÓN

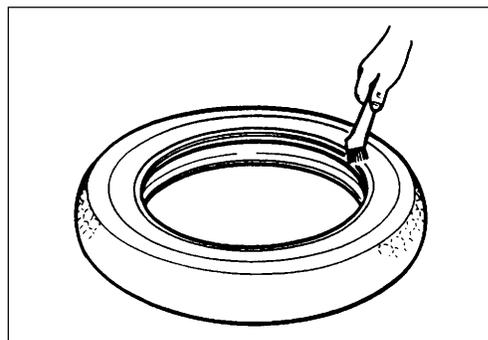
No vuelva a utilizar una válvula que ya ha sido quitada.



- El neumático está diseñado para girar en un sentido determinado.

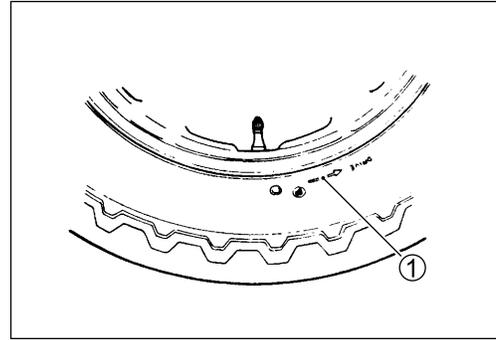
PRECAUCIÓN

No utilice nunca aceite, grasa o gasolina en el borde de la cubierta, en lugar de lubricante de neumáticos.



6- 46 CHASIS

- Al colocar el neumático, la flecha ① en la pared lateral debe señalar en la dirección de la rotación de la rueda.
- Alinee la marca con tiza hecha en el neumático en el momento de quitarlo, con la posición de la válvula.



- En cuanto al procedimiento de colocación del neumático en la llanta, siga las instrucciones del fabricante del cambiador de neumáticos.
- Bote el neumático varias veces mientras gira. Esto hace que el talón se dilate hacia afuera para entrar en contacto con la rueda, facilitando así el inflado.
- Infle el neumático con aire.

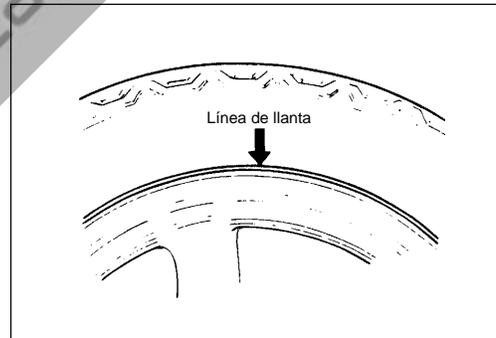
⚠ AVISO

- * **No infle el neumático a más de 400 kPa (4.0 kg/cm²). Si se inflase más allá de este límite, el neumático podría estallar y provocar daños. No esté directamente encima del neumático mientras lo infla.**
- * **En el caso de aparato de inflado de presión preajustada, tenga especial cuidado con la regulación de la presión.**

- En esta situación, compruebe la "línea de la llanta" fundida en las paredes laterales de la cubierta. La línea debe ser equidistante del borde de la llanta todo alrededor. Si la distancia entre la línea de la llanta y el borde de la llanta varía, esto quiere decir que el talón no está adecuadamente asentado. Si este es el caso, desinfe el neumático totalmente y levante el talón por ambos lados. Recubra el borde con lubricante y coloque el talón nuevamente.
- Cuando el talón esté asentado correctamente, infle el neumático y ajuste la presión tal y como se especifica.
- Si es necesario, ajuste el equilibrio de los neumáticos.

PRECAUCIÓN

No corra a gran velocidad con un neumático reparado.



PRESION DE NEUMÁTICOS

Unidad: kPa (kgf/cm²)

	Delantero	Trasero
Sin pasajero	200 (2.00)	225 (2.25)
Con pasajero	200 (2.00)	280 (2.80)

SISTEMA ELÉCTRICO

CONTENIDO

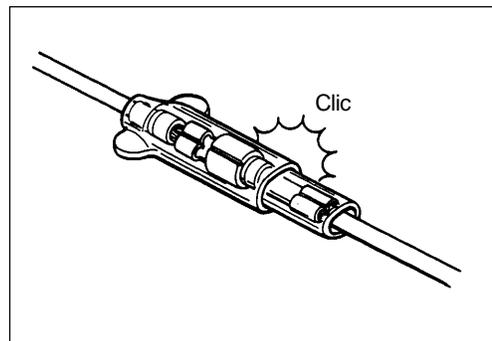
PRECAUCIONES EN EL MANTENIMIENTO	7- 2
CONECTOR DE RESORTE	7- 2
ACOPLADOR.....	7- 2
ABRAZADERA.....	7- 2
FUSIBLE	7- 2
PIEZA EQUIPADA CON SEMICONDUCTOR.....	7- 2
BATERÍA	7- 3
CONEXIÓN DE LA BATERÍA	7- 3
UTILIZACIÓN DE UN POLÍMETRO.....	7- 3
LOCALIZACIÓN DE LOS COMPONENTES ELÉCTRICOS	7- 4
SISTEMA DE RECARGA.....	7- 6
INVESTIGACIÓN Y CORRECCIÓN DE AVERÍAS	7- 6
REVISIÓN (SISTEMA DE RECARGA).....	7- 7
SISTEMA DE ARRANQUE	7-10
INVESTIGACIÓN Y CORRECCIÓN DE AVERÍAS	7-10
REVISIÓN (SISTEMA DE ARRANQUE).....	7-11
SISTEMA DE ENCENDIDO	7-16
INVESTIGACIÓN Y CORRECCIÓN DE AVERÍAS	7-16
REVISIÓN (SISTEMA DE ENCENDIDO).....	7-17
VELOCÍMETRO	7-22
EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE	7-22
INSPECCIÓN	7-22
LUCES.....	7-24
FARO DELANTERO	7-24
INTERMITENTE DELANTERO	7-24
INTERMITENTE TRASERO.....	7-25
PILOTO TRASERO.....	7-25
LUZ DE PLACA DE MATRÍCULA	7-25
LUZ DEL COFRE	7-26
INTERRUPTORES	7-26
EXTRACCIÓN DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO.....	7-26
REVISIÓN DEL INTERRUPTOR	7-27
BATERÍA	7-28
DESPIECE	7-28
RELLENO DE ELECTROLITOS.....	7-28
RECARGA	7-30
EXTRACCIÓN DE LA BATERÍA	7-30

PRECAUCIÓN

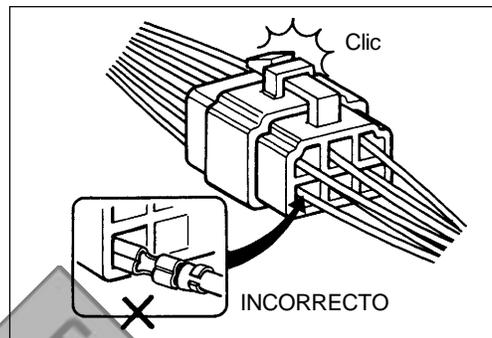
- * Para inspeccionar el equipo eléctrico, utilice un juego de polímetros (09900-25008).
- * La batería seca utilizada en el polímetro no debería deteriorarse.
- * Tenga cuidado de no confundir el rango de medición del polímetro.
- * Como el valor de la resistencia varía dependiendo de la temperatura, la medición debe considerarse solamente como referencia.

7-2 SISTEMA ELÉCTRICO**PRECAUCIONES EN EL MANTENIMIENTO
CONECTOR DE RESORTE**

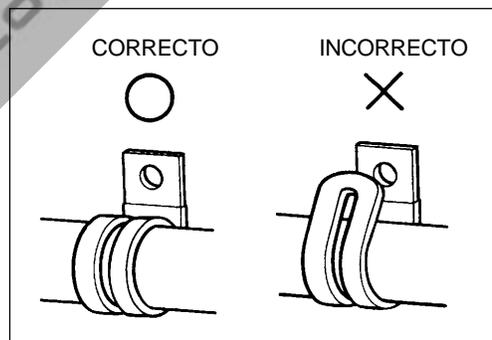
- A la hora de conectar un conector de resorte, asegúrese de apretarlo hasta oír un clic.
- Revise el conector por si presentase corrosión, daños o una rotura en la cubierta.

**ACOPLADOR**

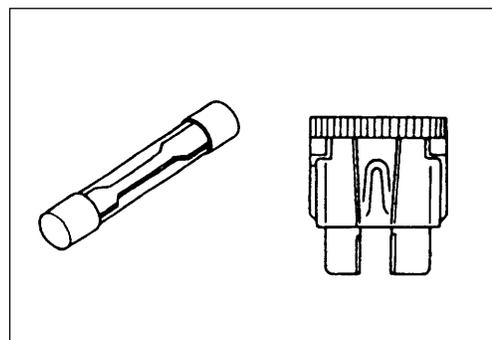
- En el caso de un acoplador con cierre, asegúrese de soltar el cierre antes de desconectar. A la hora de conectar el acoplador, apriételo hasta que el cierre se enganche.
- Cuando desconecte el acoplador, asegúrese de sujetar el cuerpo del acoplador sin tirar de los cables.
- Revise cada terminal del acoplador por si estuviesen flojos o doblados.
- Revise cada terminal por si presentasen corrosión o daños.

**ABRAZADERA**

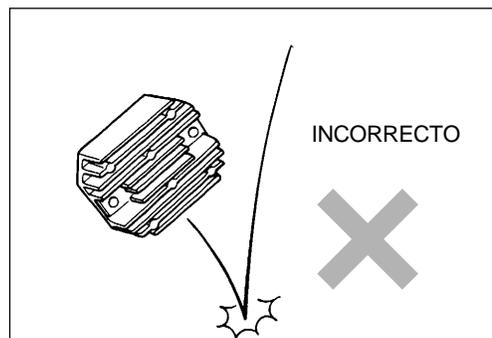
- Fije el soporte de cableado en la posición indicada en "RECORRIDO DE LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA."
- Doble la abrazadera correctamente para que la instalación eléctrica quede bien fijada.
- A la hora de fijar el soporte del cableado, tenga cuidado de que no se doble.
- No use alambre u otro material como sustituto de la abrazadera tipo banda.

**FUSIBLE**

- Cuando se funda un fusible, investigue siempre la causa, corrija el problema y a continuación sustituya el fusible.
- No utilice un fusible de distinta capacidad.
- No utilice alambre u otro sustituto.

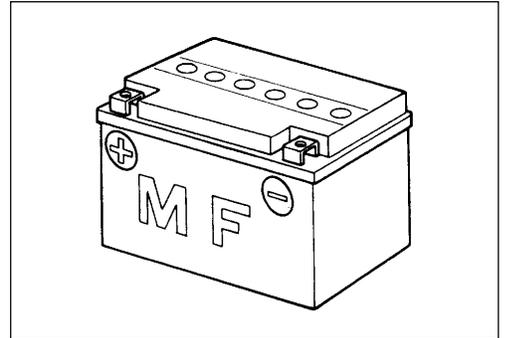
**PIEZA EQUIPADA CON SEMICONDUCTOR**

- Tenga cuidado de no dejar caer la pieza con semiconductor incorporado como una unidad CDI o un regulador/rectificador.
- Cuando revise estas piezas, siga cuidadosamente las instrucciones. Si no sigue los procedimientos adecuados se pueden dañar estas piezas.



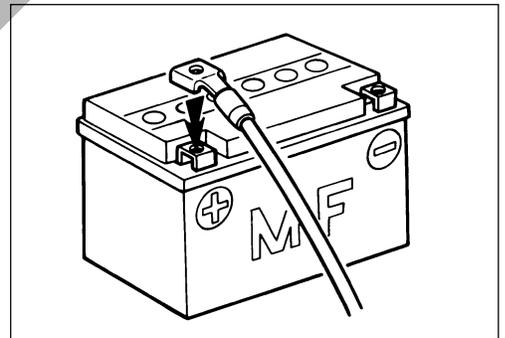
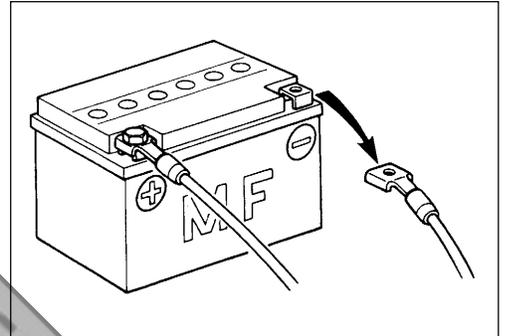
BATERÍA

- La batería sin mantenimiento que utiliza este vehículo no precisa mantenimiento como revisión del nivel de electrolitos o llenado de agua.
- Durante la carga normal de la batería no se emite gas de hidrógeno, pero puede emitirse si se sobrecarga la batería. Por lo tanto, durante la carga, mantenga la batería alejada de fuego o chispas.
- Tenga en cuenta que el sistema de carga para la batería sin mantenimiento es diferente al de una batería convencional. No sustituya la batería sin mantenimiento por una convencional.



CONEXIÓN DE LA BATERÍA

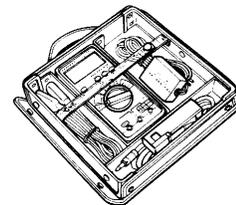
- Cuando esté desconectando los terminales de la batería para desmontaje o mantenimiento, asegúrese de desconectar primero el terminal negativo \ominus .
- Cuando conecte los terminales a la batería, asegúrese de conectar primero el terminal positivo \oplus .
- Si el terminal presentase signos de corrosión, retire la batería, lávela con agua templada y límpiela con un cepillo de alambre.
- Después de terminar con la conexión, aplique un poco de grasa sobre los terminales .
- Ponga la cubierta sobre el terminal positivo \oplus .



UTILIZACIÓN DE UN POLÍMETRO

- Asegúrese de no confundir la sonda positiva \oplus con la sonda negativa \ominus del polímetro. Una mala conexión puede causar daños al polímetro.
- Si el voltaje y los valores de corriente se desconocen, empiece la medición con el rango más alto.
- Conectar el polímetro en el rango de resistencia donde se aplica voltaje puede causar daños a éste. Cuando mida la resistencia, compruebe que no se está aplicando voltaje.
- Después de utilizar el polímetro, ponga el interruptor en posición OFF.

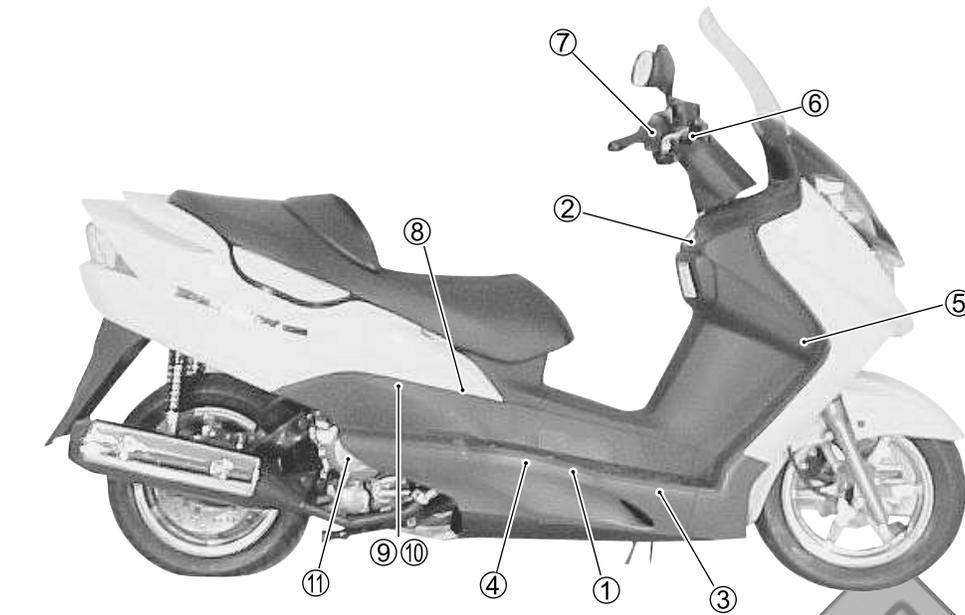
Juego de polímetro



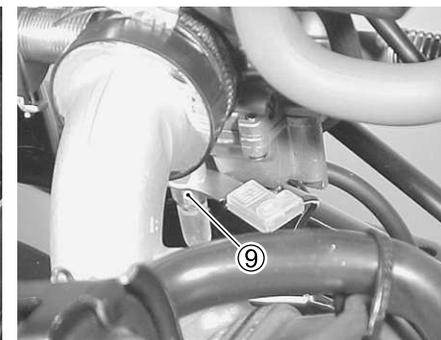
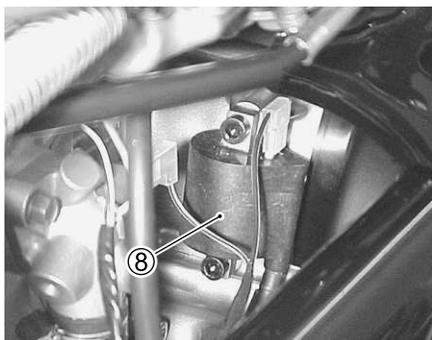
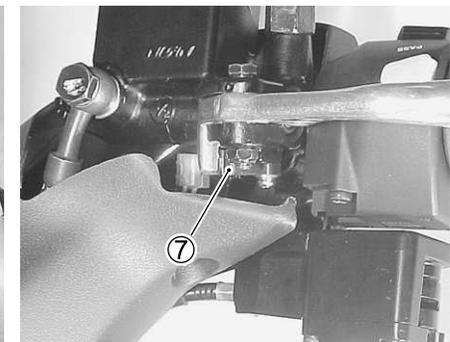
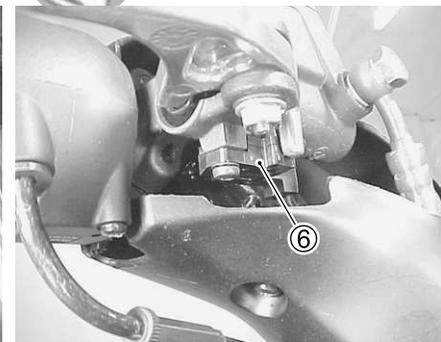
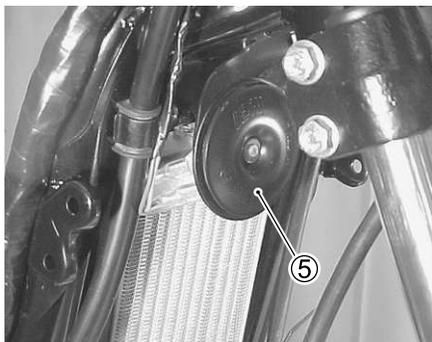
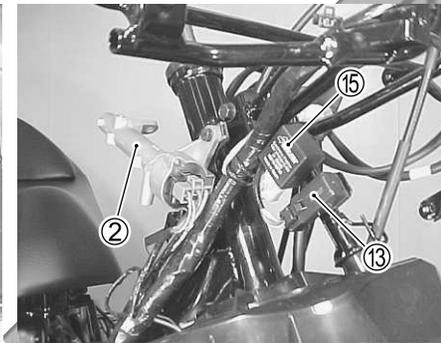
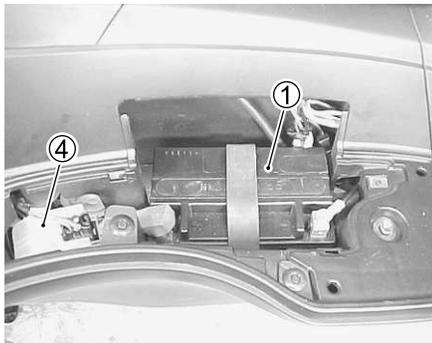
 **09900-25008: Polímetro**

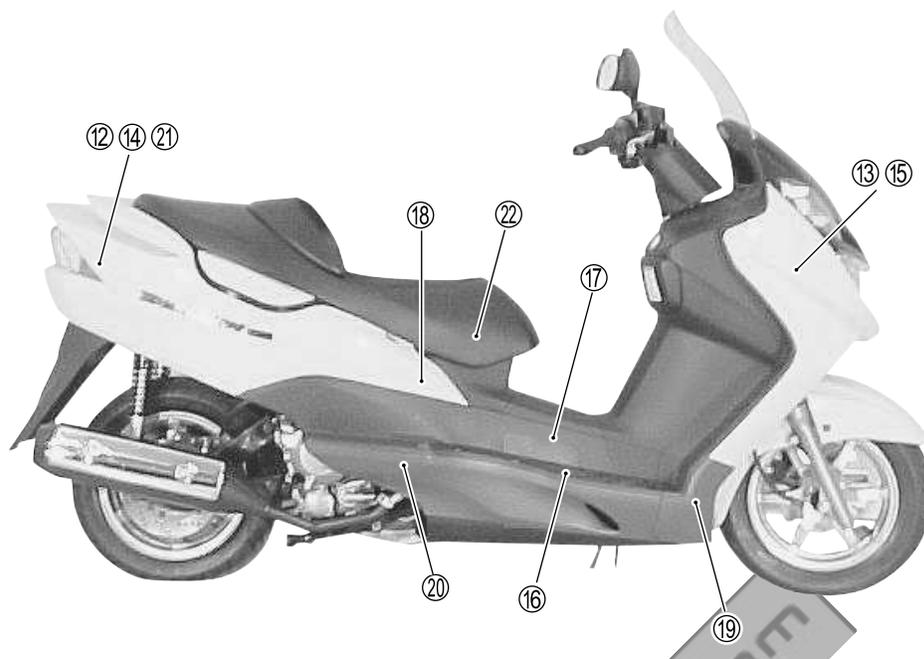
7-4 SISTEMA ELÉCTRICO

LOCALIZACIÓN DE LOS COMPONENTES ELÉCTRICOS

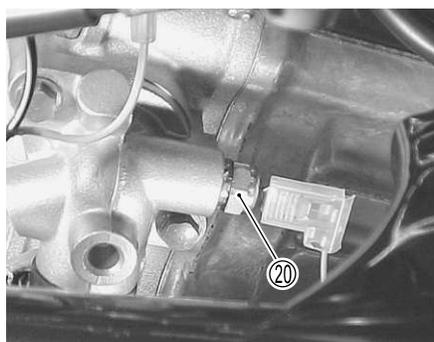
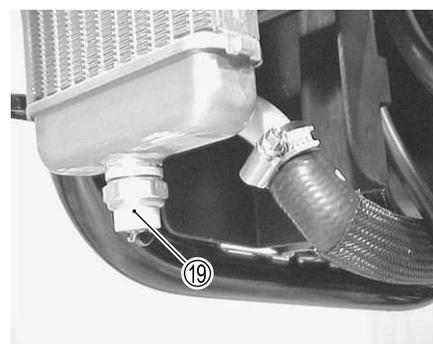
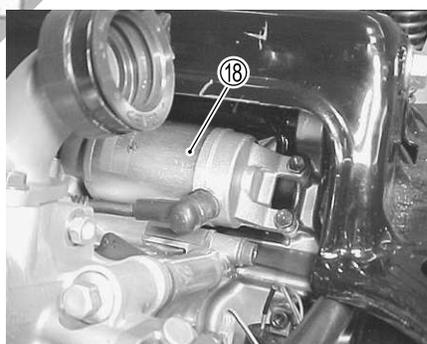
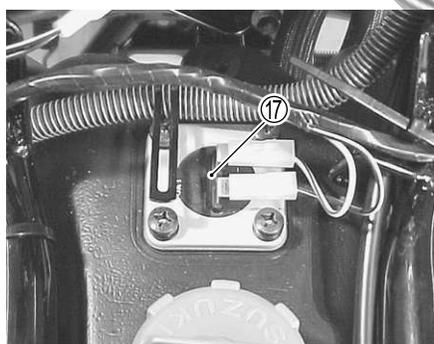
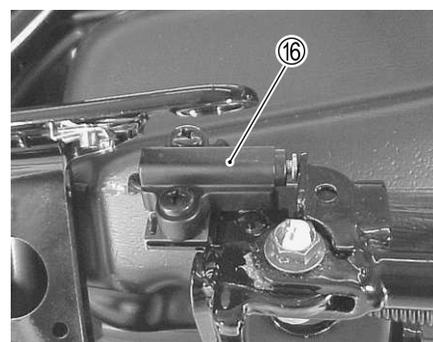
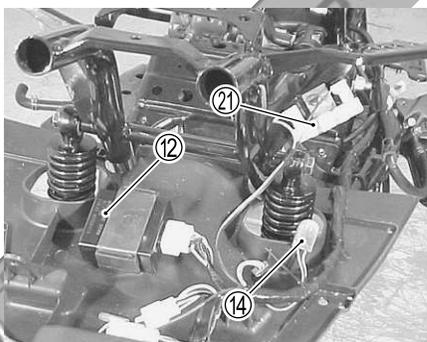
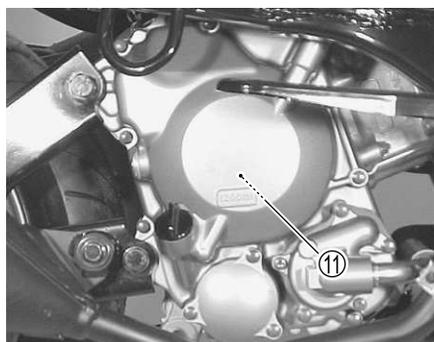


- ① Bateria
- ② Llave de contacto
- ③ Regulador/rectificador
- ④ Caja de fusibles/relé de arranque
- ⑤ Bocina
- ⑥ Interruptor de la maneta del freno delantero
- ⑦ Interruptor de la maneta del freno trasero
- ⑧ Bobina de encendido
- ⑨ Calentador del carburador
- ⑩ Auto-enriquecedor
- ⑪ Alternador/bobina de señal



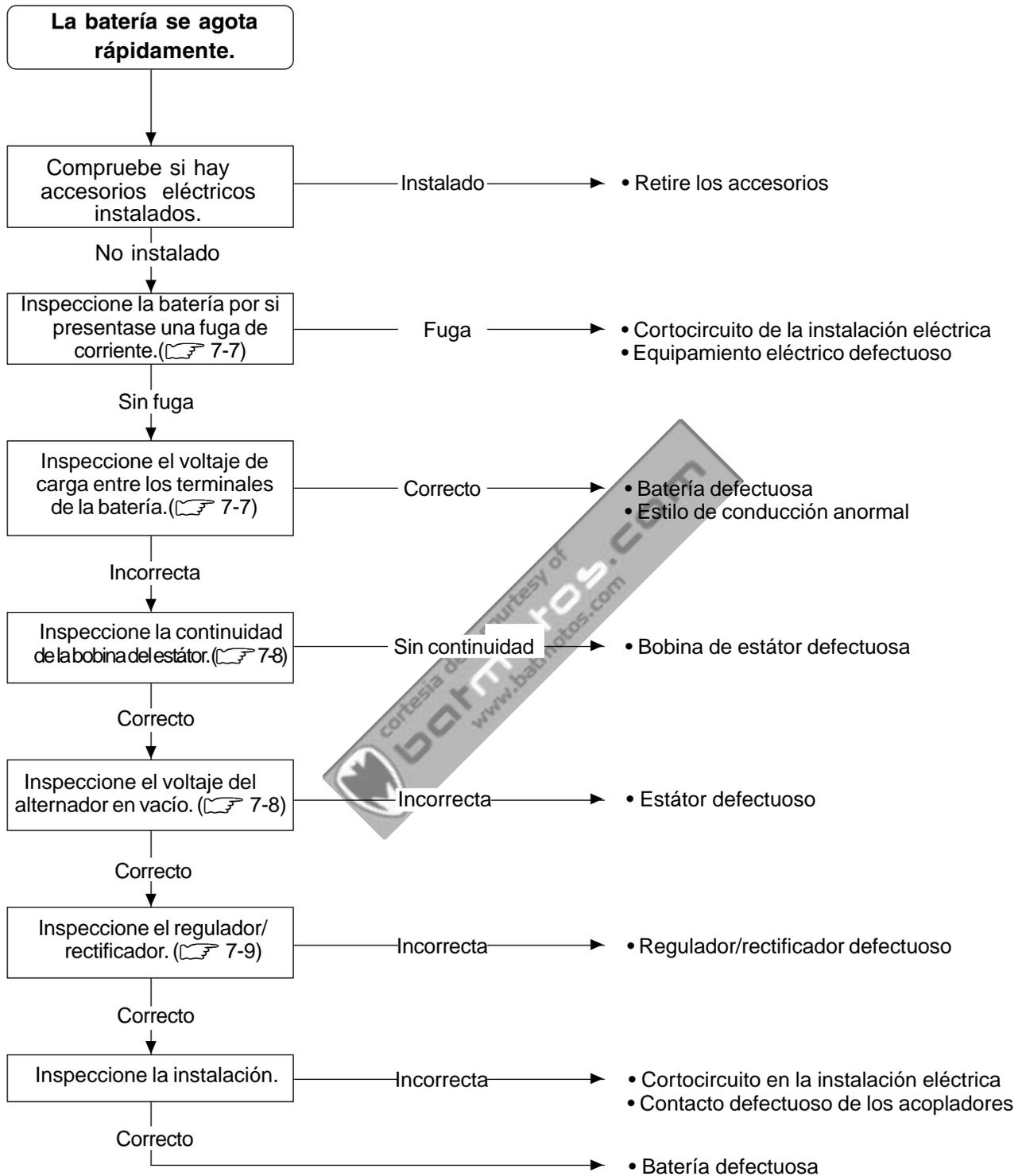


- ⑫ Unidad CDI
- ⑬ Relé de pata de cabra
- ⑭ Termocontacto
- ⑮ Relé de intermitente
- ⑯ Interruptor de pata de cabra
- ⑰ Medidor nivel de combustible
- ⑱ Motor de arranque
- ⑲ Interruptor del ventilador del radiador
- ⑳ Interruptor de temperatura del agua
- ㉑ Resistor
- ㉒ Interruptor de la luz del cofre



7-6 SISTEMA ELÉCTRICO

SISTEMA DE CARGA
INVESTIGACIÓN Y CORRECCIÓN DE AVERÍAS



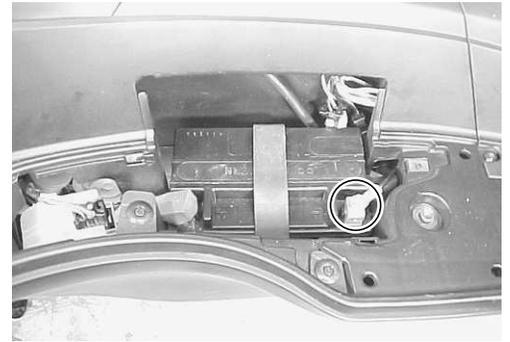
Otros

Sobrecarga de la batería	<ul style="list-style-type: none"> • Regulador/rectificador defectuoso • Batería defectuosa
--------------------------	---

REVISIÓN (SISTEMA DE CARGA)

PÉRDIDA DE CORRIENTE DE LA BATERÍA

- Desconecte el interruptor de encendido.
- Extraiga la cubierta de la caja de la batería. (👉 6-9)
- Desconecte el cable \ominus de la batería.
- Conecte el miliamperímetro entre el terminal \ominus de la batería y el cable \ominus tal como se muestra y compruebe la indicación del aparato. Si la medición del polímetro supera el límite es que existe una pérdida de corriente.



TOOL 09900-25008: Polímetro Suzuki

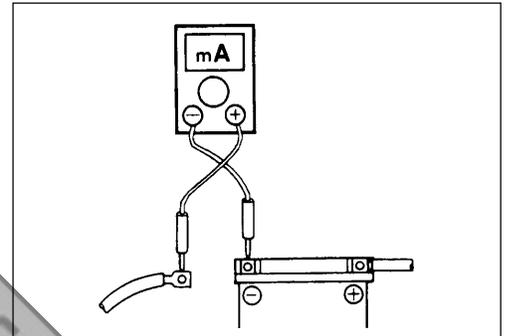
A Graduación del polímetro: Corriente (---, 20 mA)

DATA Fuga de corriente de la batería: menor que 1 mA

PRECAUCIÓN

*Para conectar el amperímetro, utilice un rango de prueba alto primero ya que la pérdida de corriente podría ser lo suficientemente grande como para dañar el aparato.

*No ponga el interruptor de encendido en "ON" mientras mide la corriente.



- Para localizar la causa, desconecte los conectores uno por uno para ver si la corriente mostrada en el polímetro cambia.

REVISIÓN DE LA CAPACIDAD DE CARGA

- Extraiga la cubierta de la caja de la batería. (👉 6-9)
- Arranque el motor y hágalo funcionar a 5 000 r/min con la llave de luces en posición HI.
- Mida el voltaje entre los terminales \oplus y \ominus de la batería.
- Si el voltaje medido no está dentro del rango especificado, inspeccione la bobina de arranque y el rectificador.

DATA Voltaje de carga de la batería: 13.5 -15 V a 5 000 r/min.

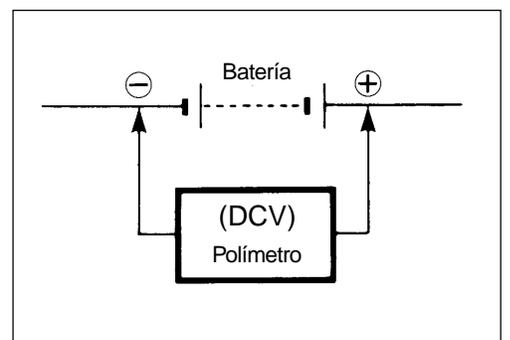
NOTA:

Quando realice esta medición, asegúrese de que la batería está completamente cargada.

TOOL 09900-25008: Polímetro

09900-26006: Tacómetro del motor

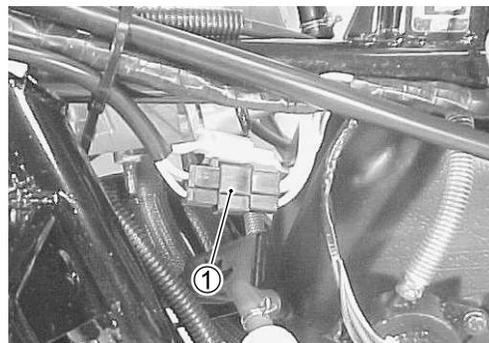
V Graduación del polímetro: Voltaje (---)



7-8 SISTEMA ELÉCTRICO

RESISTENCIA DE BOBINADO DE ESTÁTOR

- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Desconecte el conector del bobinado del estátor. ①.

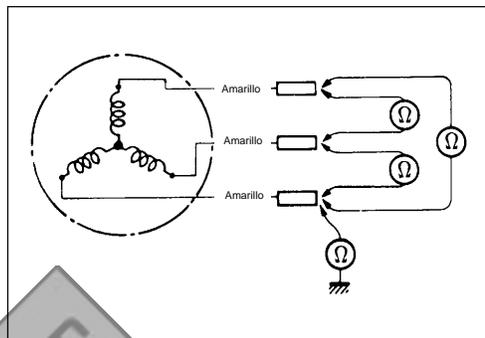


- Compruebe que exista continuidad o resistencia entre los terminales.
- Compruebe que no exista continuidad entre el conector y tierra.
- Si no existe continuidad entre los terminales o existe derivación a tierra, revise la bobina del estátor

TOOL 09900-25008: Polímetro

GRADUACIÓN Graduación del polímetro: Resistencia (Ω)

DATA Resistencia de bobina de generador: 0.50 – 0.62 Ω



RENDIMIENTO DEL ALTERNADOR EN VACÍO

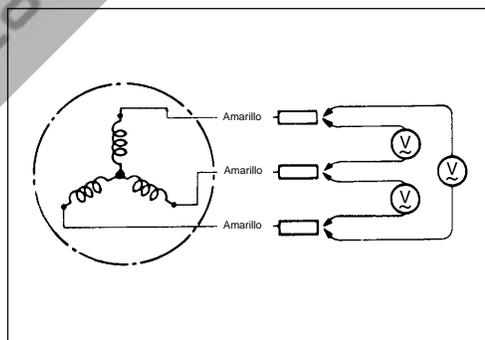
- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Desconecte el conector del bobinado del estátor. (Véase arriba)
- Conecte la batería.
- Arranque el motor y manténgalo a 5 000 r/min.
- Mida el voltaje entre los terminales.
- Si la medida da un valor inferior al especificado, cambie el estátor.

TOOL 09900-25008: Polímetro

GRADUACIÓN Graduación del polímetro: Voltaje (V)

DATA Voltaje del alternador en vacío

Más de 40 V a 5 000 r/min (con el motor en frío)



REVISIÓN DEL REGULADOR/RECTIFICADOR

- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Desconecte los conectores del regulador/rectificador ①.
- Conecte la batería.
- Mida el voltaje entre los terminales.
- Si el voltaje no es el especificado, cambie el regulador/rectificador.

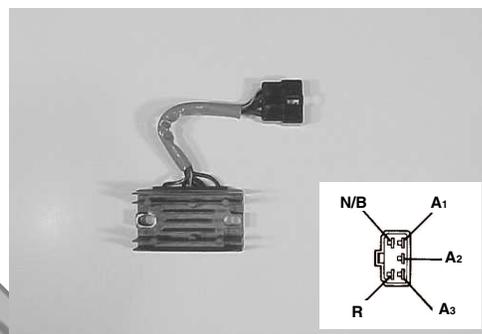
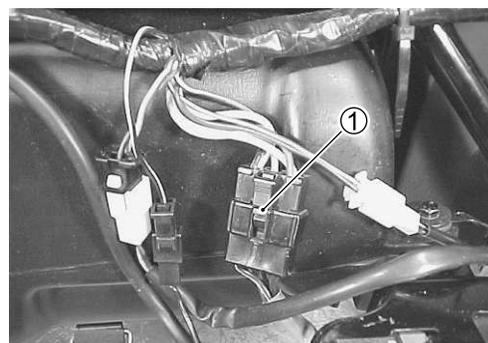
 **09900-25008: Polímetro**

 **Graduación del polímetro: Prueba de diodos (↔)**

Unidad: V

		Sonda ⊕				
		A1	A2	A3	R	N/B
Sonda ⊖	A1		1.5	1.5	1.5	0.4 – 0.7
	A2	1.5		1.5	1.5	0.4 – 0.7
	A3	1.5	1.5		1.5	0.4 – 0.7
	R	0.4 – 0.7	0.4 – 0.7	0.4 – 0.7		0.5 – 1.2
	N/B	1.5	1.5	1.5	1.5	

Los valores arriba indicados son aproximados, pero pueden utilizarse como referencia.



A: Amarillo
 R: Rojo
 N/B: Negro con raya blanca

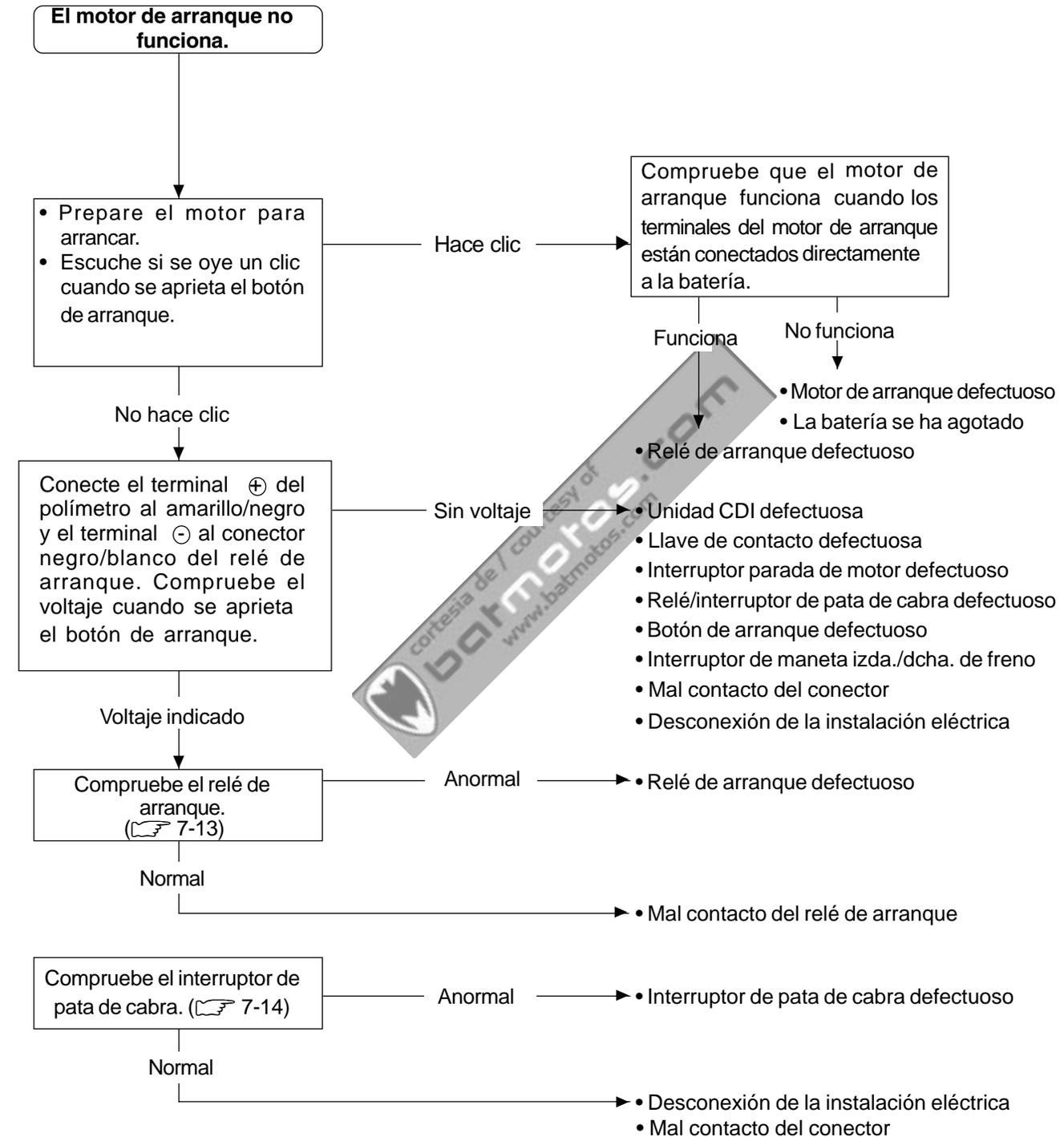
7-10 SISTEMA ELÉCTRICO

SISTEMA DE ARRANQUE

INVESTIGACIÓN Y CORRECCIÓN DE AVERÍAS

NOTA:

Antes de investigar y corregir las averías, compruebe el fusible y la batería.



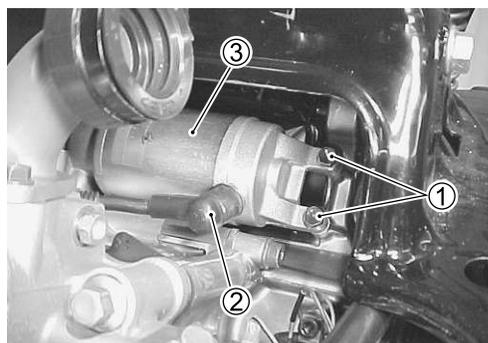
Otros

El motor no gira aunque el motor de arranque funciona y el sistema de arranque está en correcto estado	• Embrague del arranque defectuoso
--	------------------------------------

REVISIÓN (SISTEMA DE ARRANQUE)

EXTRACCIÓN DEL MOTOR DE ARRANQUE

- Extraiga el cofre. (☞ 6-8)
- Desconecte el tubo de ventilación.
- Extraiga el carburador. (☞ 4-8)
- Extraiga los tornillos de anclaje del motor de arranque ① y desconecte el cable del motor de arranque ②.
- Extraiga el motor de arranque ③ entre el bastidor y el motor.



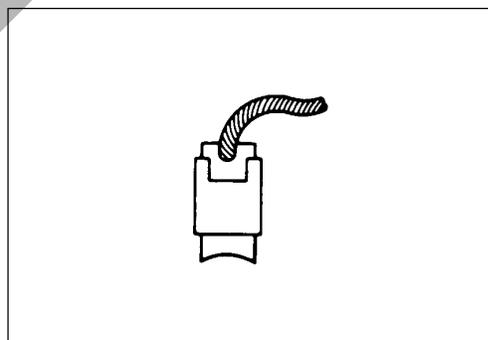
DESMONTAJE DEL MOTOR DE ARRANQUE

- Extraiga los tornillos de la carcasa del motor de arranque y desmonte el motor de arranque.



REVISIÓN DE LAS ESCOBILLAS DE CARBONO

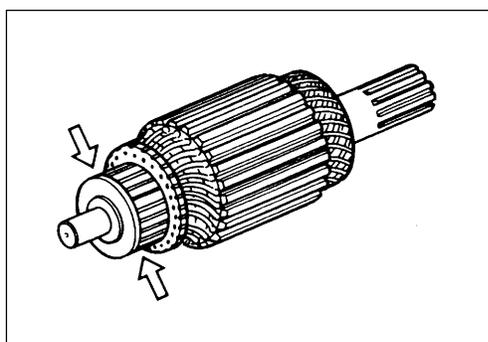
Revise las escobillas de carbono por si presentasen un desgaste anormal, grietas o hubiese rozaduras en el portaescobillas. Si se encuentra alguna anomalía, cambie la escobilla por una nueva.



REVISIÓN DEL COLECTOR

Compruebe la superficie del colector por si presentase decoloración o un desgaste anormal.

Si se aprecia un desgaste anormal en el colector. Si la superficie del colector presenta decoloraciones, púlala con papel de lija del nº 400 y frótela con un trapo limpio y seco.



REVISIÓN DEL BOBINADO DEL INDUCIDO

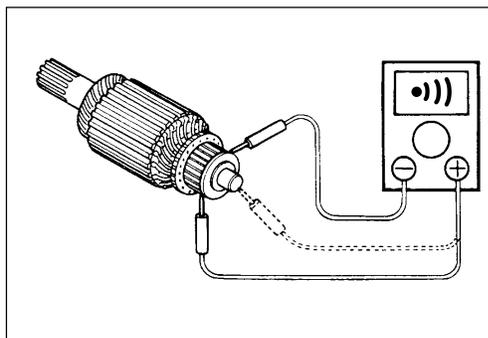
Compruebe la continuidad entre cada segmento.

Compruebe que ningún segmento tiene continuidad con el eje del inducido.

Si no existe continuidad entre los segmentos o hay continuidad entre el segmento y el eje, cambie el motor de arranque.

 **09900-25008: Polímetro**

 **Graduación del polímetro: Prueba de continuidad** 



7-12 SISTEMA ELÉCTRICO

REVISIÓN DEL RETÉN DE ACEITE

Compruebe el retén de aceite por si presentase algún daño.
Si presentase algún daño, sustituya el extremo de la carcasa.



MONTAJE DEL MOTOR DE ARRANQUE

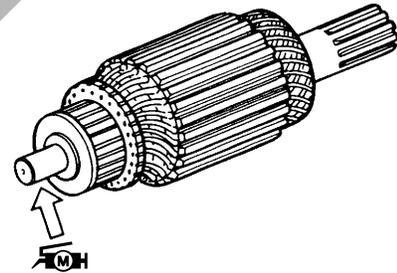
Monte de nuevo el motor de arranque en el orden inverso a como la desmontó y observe los siguientes puntos.

 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Aplique un poco de PASTA DE MOLIBDENO al extremo del eje del inducido.

 99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



PRECAUCIÓN

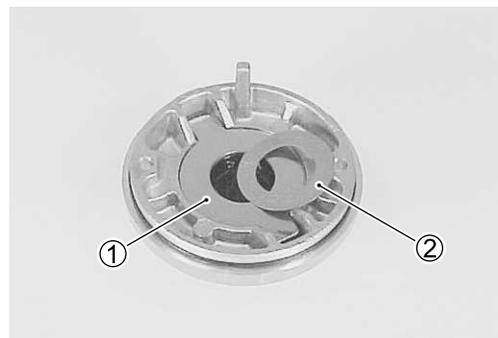
Para evitar que entre agua o aceite dentro del motor, sustituya las juntas tóricas por nuevas.

- Aplique grasa a la junta tórica.

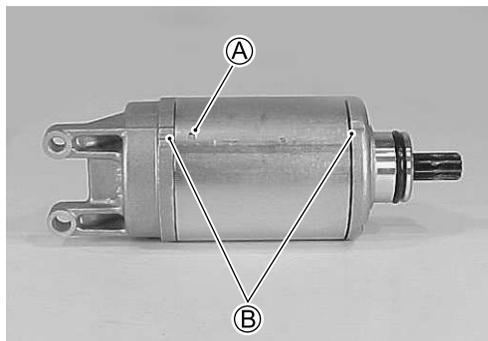
 99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"



- Ajuste la arandela ① en el fondo de la carcasa con la lengüeta encajada en su sitio, coloque la arandela de separación ② y monte el motor de arranque.



- Alinee la marca (A) de la carcasa con la línea (B) del extremo de la carcasa.



- Ajuste las juntas tóricas en los tornillos de la carcasa del motor de arranque y apriételes.

 **Tornillo de la carcasa del motor de arranque: 3.7 N·m (0.37 kgf·m)**



- Aplique grasa a la junta tórica y coloque el motor de arranque.

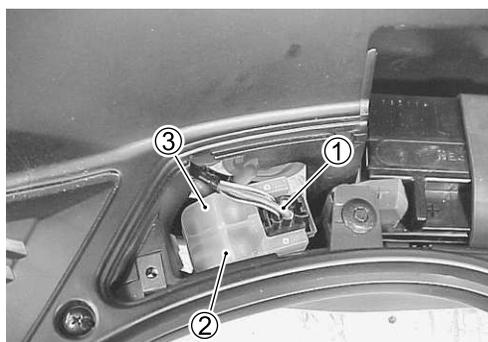
 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

 **Tornillo de la carcasa del motor de arranque: 7 N·m (0.7 kgf·m)**



REVISIÓN DEL MOTOR DE ARRANQUE

- Extraiga la cubierta de la caja de la batería. (☞ 6-9)
- Desconecte el cable \ominus de la batería .
- Desconecte el conector del relé del motor de arranque ①.
- Desconecte el cable del motor de arranque ② y el cable \oplus de la batería ③ desde el relé del motor de arranque.

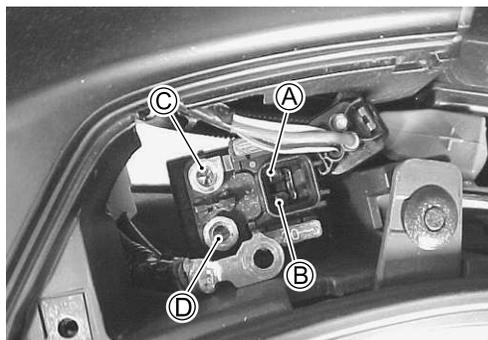


Compruebe que exista continuidad entre los terminales (C) y (D) cuando se aplican 12V a los terminales (A) y (B). Si el relé emite un "clic" y existe continuidad, el relé está bien.

En el caso de que no existiese continuidad, cambie el relé.

 **09900-25008: Polímetro**

 **Graduación del polímetro: Prueba de continuidad •))**



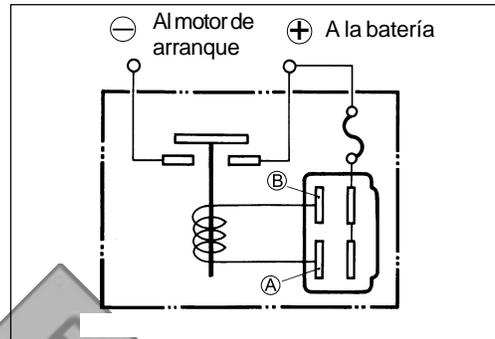
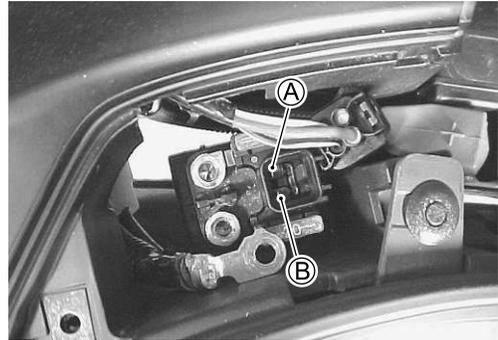
7-14 SISTEMA ELÉCTRICO

Mida la resistencia de la bobina (entre los terminales A y B).

TOOL 09900-25008: Polímetro

Graduación del polímetro: Resistencia (Ω)

DATA Resistencia de relé de arranque: 1-7 Ω



REVISIÓN DEL INTERRUPTOR DE PATA DE CABRA

- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Desconecte el conector del interruptor de pata de cabra ①. Compruebe que exista continuidad con la sonda (+) del polímetro conectada al cable verde y con la sonda (-) conectada al cable negro/blanco.

TOOL 09900-25008: Polímetro

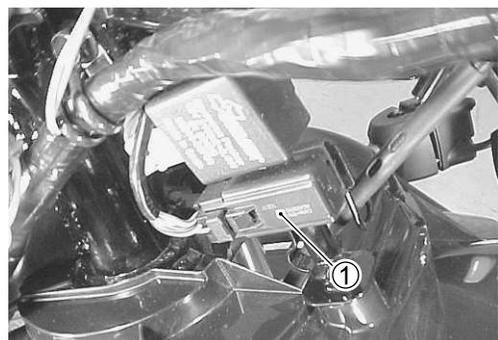
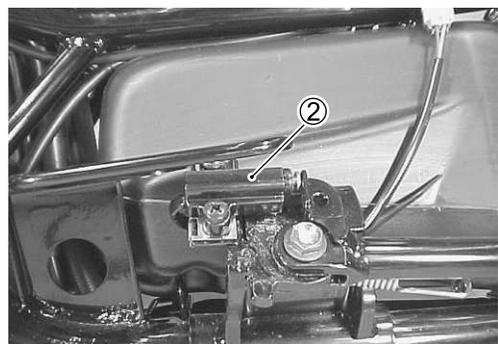
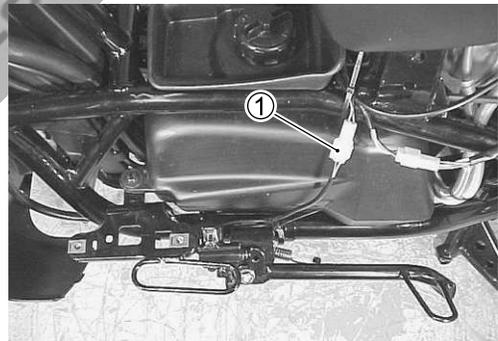
Graduación del polímetro: Prueba de diodos

	Verde sonda (+)	Blanco/Negro sonda (-)
ON (Pata de cabra plegada)	0.4 –0.6 V	
OFF (Pata de cabra desplegada)	1.4 –1.5 V	

Si el valor está fuera de la especificación, sustituya el interruptor.

- A la hora de reemplazar el interruptor de pata de cabra ②, aplique fijador de roscas a las roscas de los tornillos de montaje.

1322 99000-32110: FIJADOR DE ROSCAS "1322"



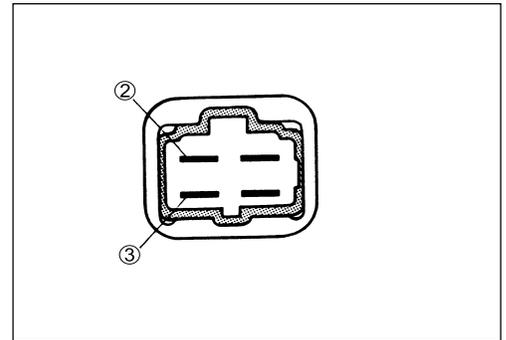
REVISIÓN DEL RELÉ DE PATA DE CABRA

- Quite la cubierta del escudo superior delantero. (👉 6-4)
- Extraiga el relé de pata de cabra ①.

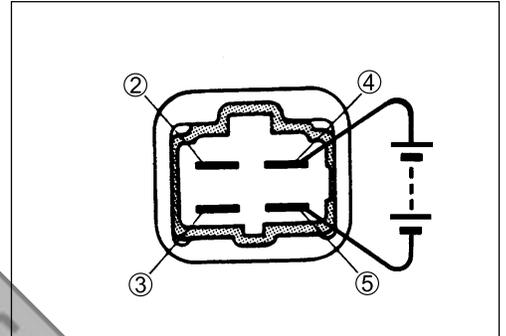
Compruebe que no exista continuidad entre los terminales ② y ③. Si existe continuidad, sustituya el relé.

TOOL 09900-25008: Polímetro

CONT Gaduación del polímetro: Prueba de continuidad (•))



Compruebe que exista continuidad entre los terminales ② y ③ cuando se aplican 12V de la batería; positivo al terminal ④ y negativo al terminal ⑤. Si no se aprecia continuidad, el relé deberá ser reemplazado.



REVISIÓN DEL RELÉ DEL INTERMITENTE

El relé del intermitente ① se encuentra en la parte delantera del chasis.

- Quite la cubierta del escudo superior delantero. (→ 6-4)
- Si el intermitente no se enciende, revise la bombilla, el interruptor del intermitente y la conexión del circuito. Si la bombilla, el interruptor del intermitente y la conexión del circuito no presentan ningún problema, puede que el relé esté defectuoso, cámbielo por uno nuevo.



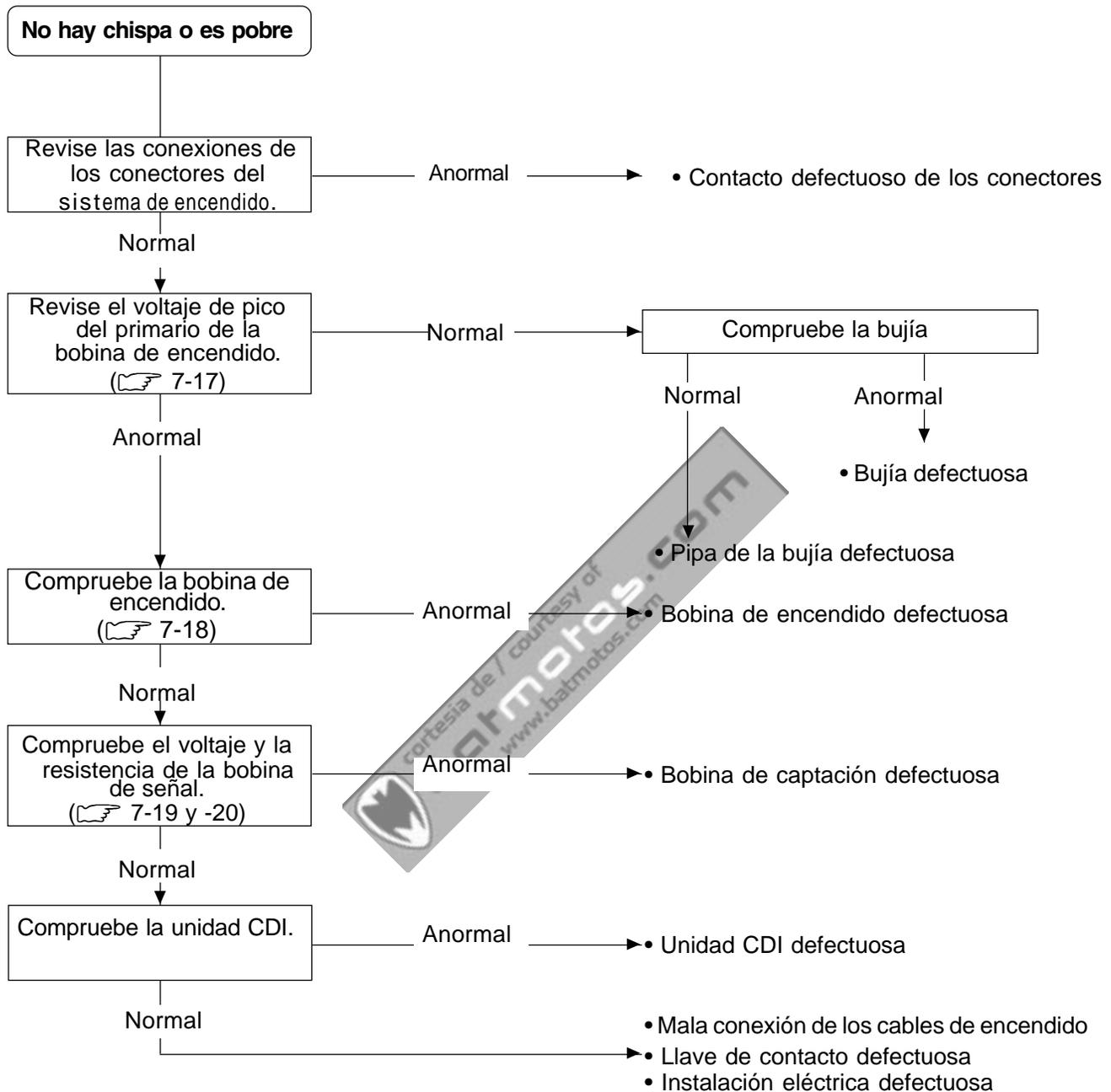
NOTA:

Compruebe que la batería está completamente cargada.

7-16 SISTEMA ELÉCTRICO

SISTEMA DE ENCENDIDO

INVESTIGACIÓN Y CORRECCIÓN DE AVERÍAS



REVISIÓN (SISTEMA DE ENCENDIDO)

VOLTAJE DE PICO PRIMARIO BOBINA ENCENDIDO

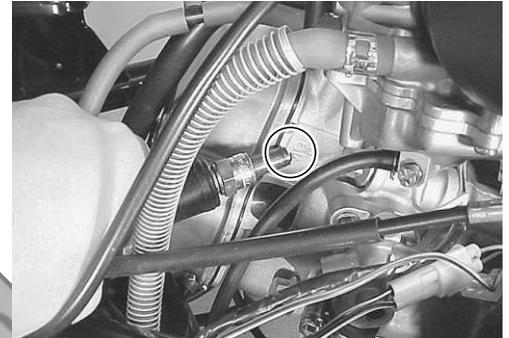
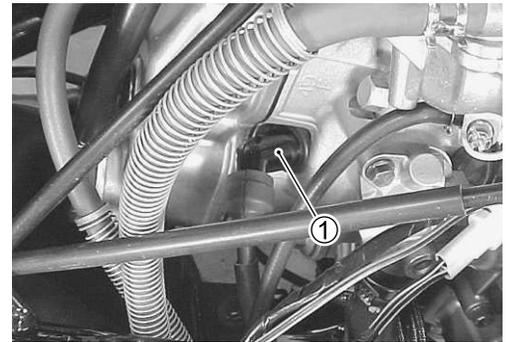
- Quite las tapas laterales. (🔧 6-8)
- Desconecte la pipa de la bujía ①.

NOTA:

- * Compruebe que todos los acopladores estén conectados.
- * Compruebe que la batería esté completamente cargada.

Mida el voltaje de pico primario de encendido de acuerdo con los siguientes procedimientos.

- Con la tapa de la bujía conectada, coloque una nueva bujía en el chasis o motor para ponerla a masa.

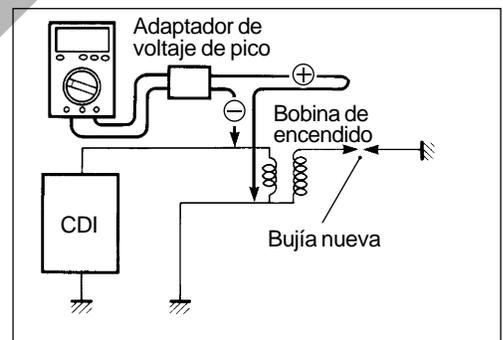


- Conecte el polímetro con el adaptador de voltaje de pico como sigue.

Bobina de encendido: sonda \oplus → Negro/Blanco
sonda \ominus → Negro/Amarillo

 **09900-25008: Polímetro**

 **Graduación del polímetro: Voltaje (---)**



- Apriete el botón de arranque, haga que el motor gire un par de segundos y mida el voltaje de pico del primario de la bobina de encendido.
- Repita el procedimiento anterior un par de veces y registre el voltaje de pico del primario más alto.

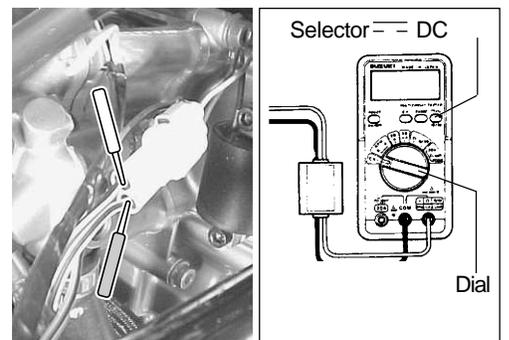
DATA Voltaje de pico primario bobina encendido: Más de 150 V
(Con la batería completamente cargada)

PRECAUCIÓN

Para evitar descargas eléctricas, no toque la bujía ni los terminales del polímetro.

NOTA:

Si el voltaje resulta menor que el especificado, revise la bobina de encendido, la bobina de señal y la unidad CDI.

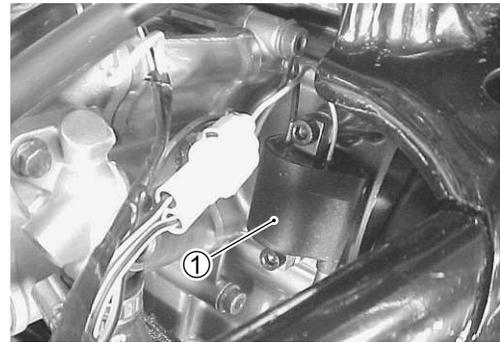


7-18 SISTEMA ELÉCTRICO

REVISIÓN DE LA BOBINA DE ENCENDIDO (MEDIANTE COMPROBADOR ELÉCTRICO)

- Extraiga el cofre. (👉 6-8)
- Retire la bobina de encendido ①. (👉 3-9)

Compruebe si el cable de alta tensión, su conexión y la bobina de encendido presentan algún daño.



Compruebe que la separación para las tres clavijas sea de 8 mm. Conecte el comprobador tal como se muestra.

(⊕ →Azul claro, ⊖ →Gris)

Si durante esta prueba, no se produce ninguna chispa o ésta débil y rojiza, sustituya la bobina de encendido.

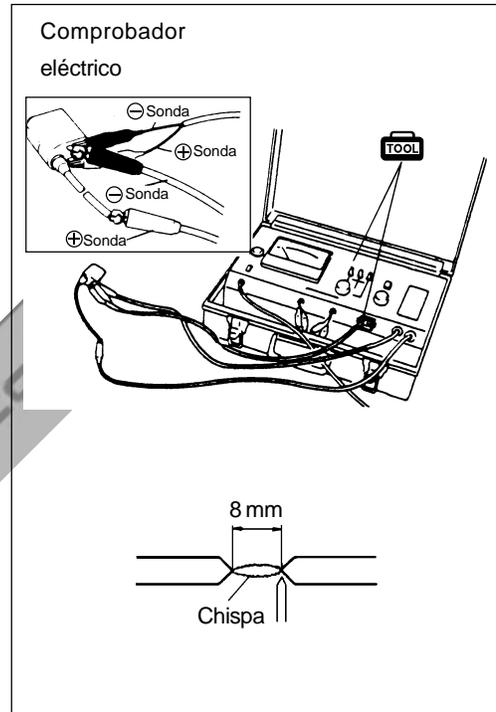
 **09900-28107: Comprobador eléctrico**

AVISO

- * Tome las precauciones necesarias para evitar fugas eléctricas externas.
- * Durante la prueba de rendimiento de la chispa, no toque la parte metálica de la separación de tres clavijas, ya que podría sufrir una descarga eléctrica.

PRECAUCIÓN

Maneje el comprobador eléctrico de acuerdo con las instrucciones que se incluyen en el comprobador.



REVISIÓN DE LA BOBINA DE ENCENDIDO (MEDIANTE POLÍMETRO)

- Extraiga el cofre. (👉 6-8)
- Retire la bobina de encendido. (👉 3-9)

Mida la resistencia entre los terminales del primario de la bobina de encendido.

Mida la resistencia entre el terminal positivo de la bobina y la pipa de la bujía.

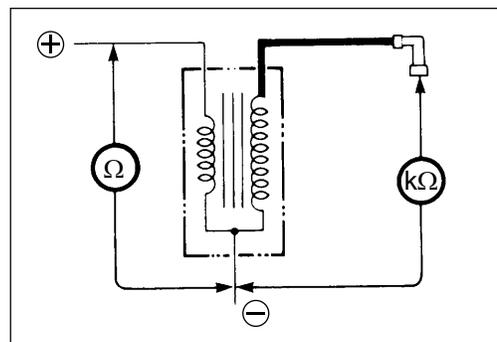
 **09900-25008: Polímetro**

 **Graduación del polímetro: Resistencia (Ω)**

 **Resistencia de bobina de encendido**

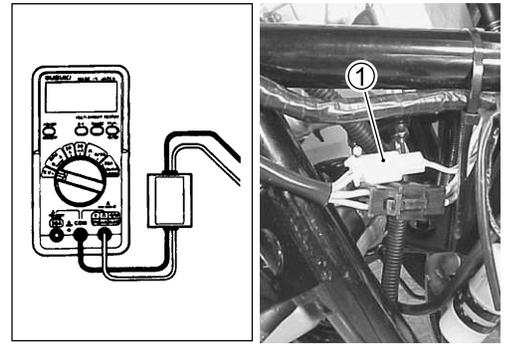
Primario: 0.09 – 0.13 Ω

Secundaria: 15.4 -18.1 k Ω



REVISIÓN DE LA BOBINA DE SEÑAL (MEDIANTE POLÍMETRO)

- Quite el escudo inferior. (→ 6-9)
- Desconecte los cables de la bobina de señal ①.
- Retire la bujía.



- Tras haber colocado el adaptador de voltaje de pico, conecte el polímetro al conector.

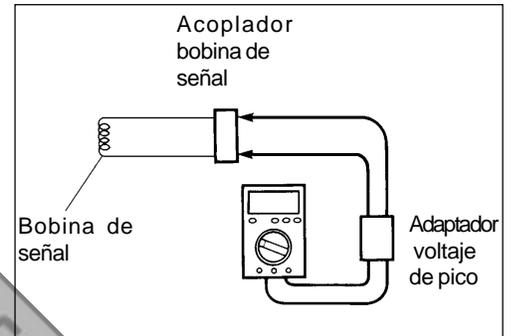
Conexión: sonda (+) → Blanco, sonda (-) → Verde

TOOL 09900-25008: Polímetro

- Apriete el botón de arranque, haga que el motor gire un par de segundos y mida el voltaje de pico de la bobina de señal.

V **Graduación del polímetro:** Voltaje (---)

DATA **Voltaje de pico bobina de captación: Más de 1.3 V**
(Con la batería completamente cargada)



NOTA:

Si el voltaje está dentro de la especificación, probablemente la causa esté en un defecto en el tramo de instalación entre la bobina de señal y los conectores del CDI. Si el voltaje está fuera de la especificación, sustituya la bobina de señal o realice de nuevo la revisión.

7-20 SISTEMA ELÉCTRICO

REVISIÓN DE LA RESISTENCIA DE LA BOBINA DE SEÑAL

- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
- Desconecte el cable de la bobina de señal.

Mida la resistencia entre los cables de entrada.

Si la resistencia está fuera de la especificación, sustituya la bobina de señal.

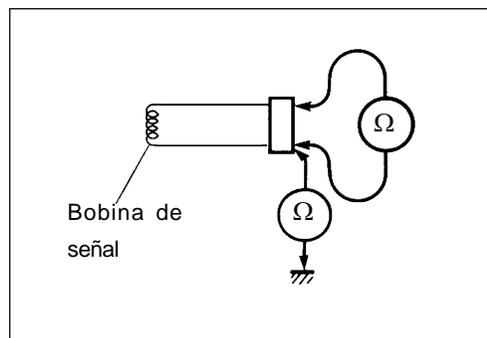
 **09900-25008: Polímetro**

 **Graduación del polímetro: Resistencia (Ω)**

Resistencia de la bobina de señal: 148 - 222 W

Compruebe el aislamiento entre los cables de entrada y tierra.

Si hay derivación, sustituya la bobina de señal.



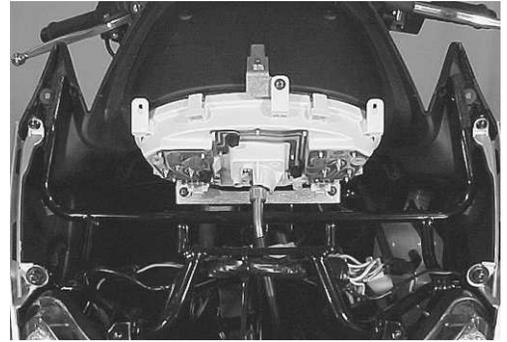
VELOCÍMETRO

EXTRACCIÓN Y DESMONTAJE

- Para el procedimiento de desmontaje, véase la página 6-4.
- Extraiga los tornillos y desmonte el conjunto del velocímetro.
- Extraiga las bombillas.

NOTA:

A la hora de extraer la bombilla, no es necesario retirar el conjunto del velocímetro.

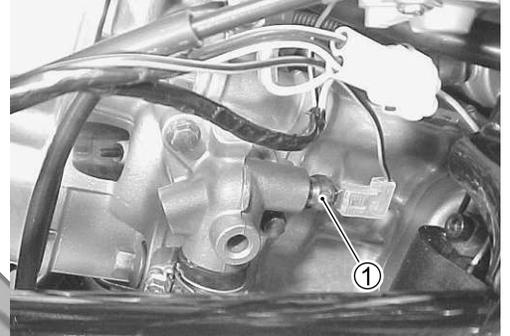


REVISIÓN

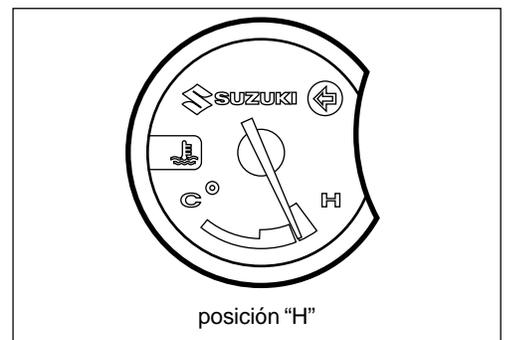
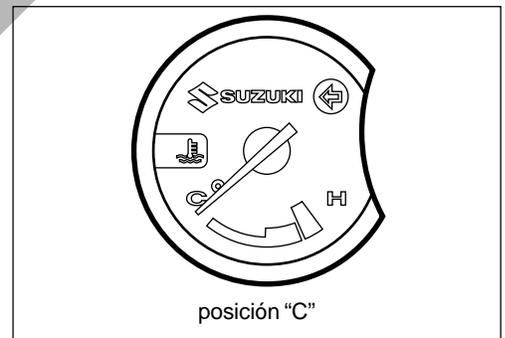
REVISIÓN DEL INDICADOR DE LA TEMPERATURA DEL AGUA

- Para el procedimiento de inspección del sensor de la temperatura del agua, véase la página 5-9.
 - Quite las tapas laterales traseras. (👉 6-8)
 - Desconecte el cable del sensor de temperatura del agua ①.
- Con la llave de contacto en "ON" y un resistor variable conectado entre cable Negro/Verde y Tierra, compruebe lo que marca el indicador de la temperatura del agua cuando se ha ajustado la resistencia a los valores especificados.

Si la indicación difiere en exceso del valor normal, sustituya el indicador de temperatura del agua.



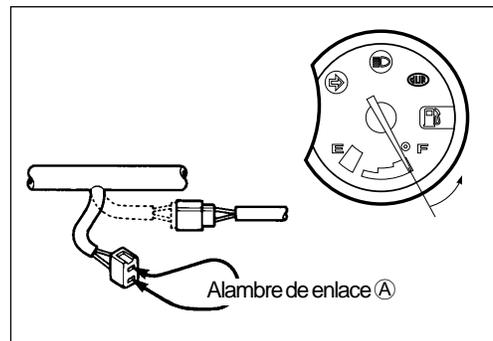
Indicación de la aguja de medición de la temperatura del agua		
Resistencia Ω	Aprox. 76.4 Ω	Aprox. 17.4 Ω
Posición de la aguja	C	H



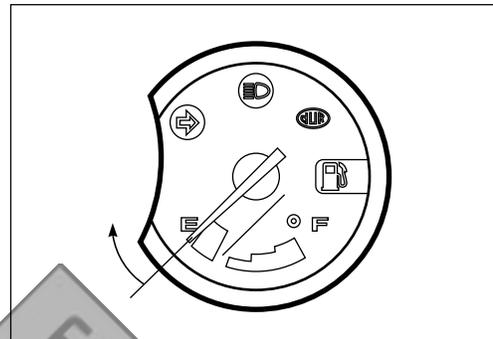
7-22 SISTEMA ELÉCTRICO

REVISIÓN DEL INDICADOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

- Quite el escudo inferior. (👉 6-9)
 - Desconecte el conector del indicador de nivel de combustible. (👉 4-3)
- Compruebe que el indicador de nivel de combustible se mueva correctamente puenteadando con el alambre **A** los terminales del acoplador del indicador de nivel de combustible por el lado de la instalación eléctrica. Con la llave de contacto en "ON", el indicador de nivel de combustible debería indicar "F".

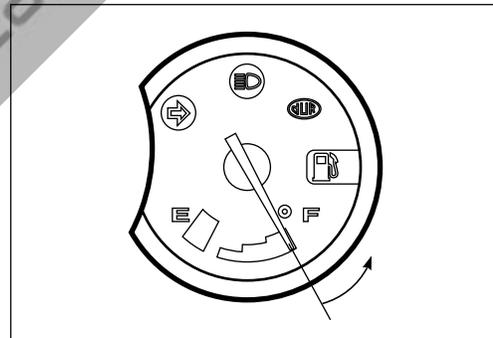


Conecte un nuevo aforador de combustible o corríjalo tal como muestra el dibujo. El indicador de combustible funciona correctamente si la aguja indica la posición "E" (vacío) cuando el flotador está en posición "E" y si la aguja indica la posición "F" (lleno) cuando la posición del flotador cambia a "F". Si alguna de estas indicaciones no es normal, sustituya el indicador de nivel de combustible por uno nuevo.

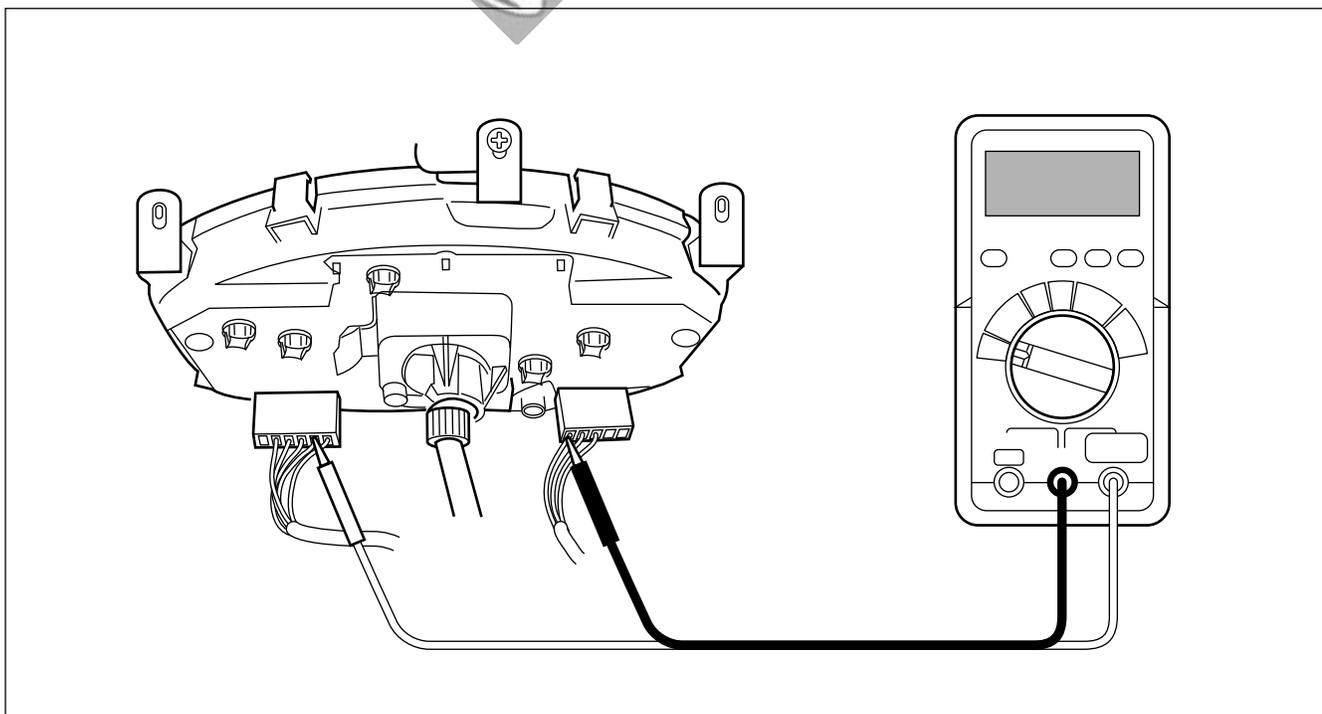


NOTA:

- * Antes de esta revisión, compruebe que el medidor de combustible funcione correctamente. (👉 4-4)
- * A la hora de leer lo que marca el indicador, espere por lo menos 20 segundos después de que la posición del flotador haya cambiado.



Resistencia	Posición de flotador
90 – 100 Ω	Vacío
4 – 10 Ω	Lleno



LUCES

FARO DELANTERO

CAMBIO DE BOMBILLA

Quite la cubierta del escudo superior delantero. (👉 6-4)

NOTA:

Para facilitar la operación, mueva la instalación al fondo del faro delantero.

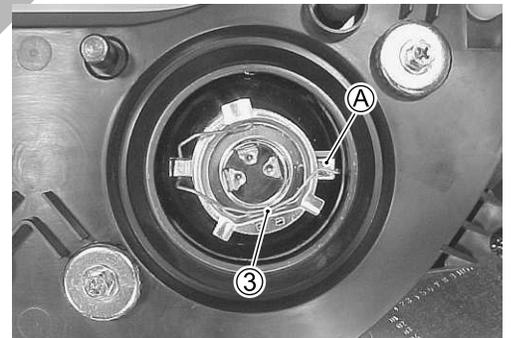
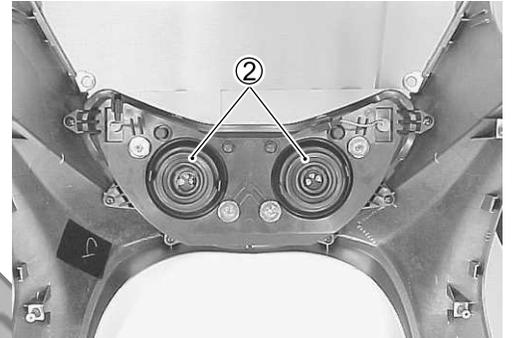
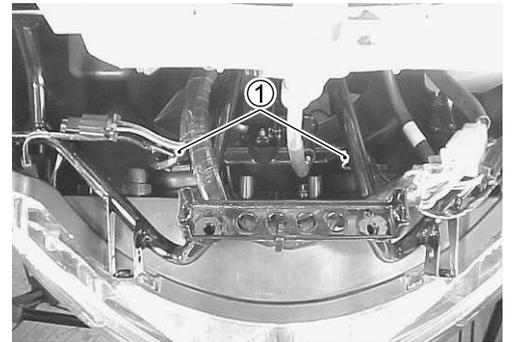
- Retire la toma de corriente de la bombilla del faro delantero ① y la funda de goma ②, a continuación, retire la bombilla del faro delantero desenganchando el resorte del portalámparas ③ de la pieza A de enganche del resorte.
- Monte el faro delantero en el orden inverso al de desmontaje.

⚠ AVISO

El faro delantero utiliza una bombilla halógena que funciona a altas temperaturas. Por lo tanto, no toque la bombilla hasta que no se haya enfriado.

PRECAUCIÓN

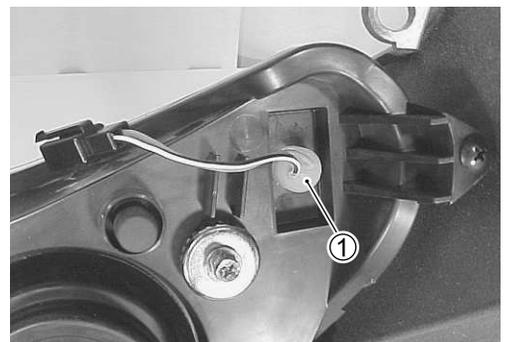
- * Un cristal sucio puede causar daños a la bombilla al encender ésta. Si toca la bombilla con la mano, límpiela con un trapo humedecido con alcohol o detergente.
- * No utilice una bombilla de potencia eléctrica distinta de la especificada.
- * Cuando instale la funda de goma, gire la marca "TOP" de modo que señale hacia arriba.



LUZ DE POSICIÓN

CAMBIO DE BOMBILLA

- Saque la luz de posición ①.



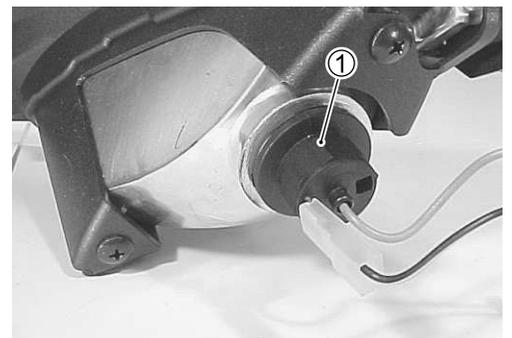
INTERMITENTE DELANTERO

CAMBIO DE BOMBILLA

- Quite la cubierta del escudo superior delantero. (👉 6-4)
- Retire la bombilla del intermitente delantero ①.
- Para volver a armarlo, invierta el orden anterior.

PRECAUCIÓN

No apriete excesivamente el tornillo de fijación de las lentes.



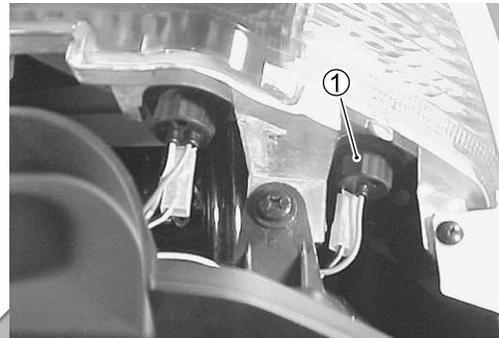
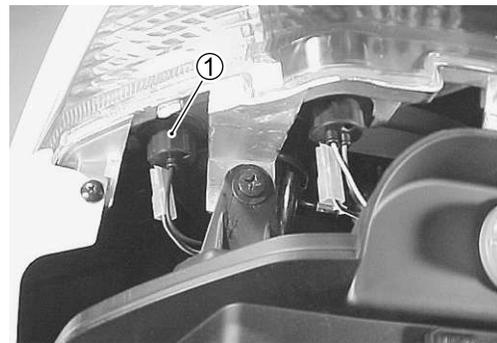
7-24 SISTEMA ELÉCTRICO

INTERMITENTE TRASERO**CAMBIO DE BOMBILLA**

- Quite el carenado trasero inferior. (☞ 6-8)
- Gire el conector de toma de corriente ① y extraiga la bombilla del intermitente trasero.
- Para volver a armarlo, invierta el orden anterior.

PRECAUCIÓN

No apriete excesivamente el tornillo de fijación de las lentes.

**PILOTO TRASERO****CAMBIO DE BOMBILLA**

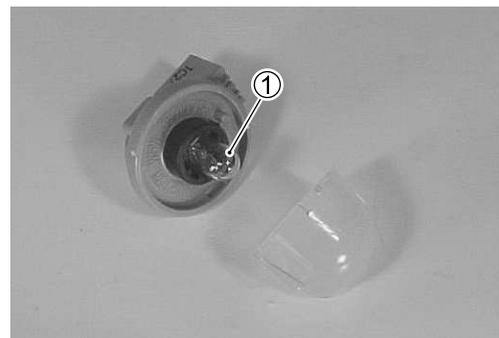
- Quite el carenado trasero inferior. (☞ 6-8)
- Retire la bombilla del piloto trasero ①.
- Para volver a armarlo, invierta el orden anterior.

PRECAUCIÓN

No apriete excesivamente el tornillo de ajuste de las lentes.

**LUZ DE PLACA DE MATRÍCULA****CAMBIO DE BOMBILLA**

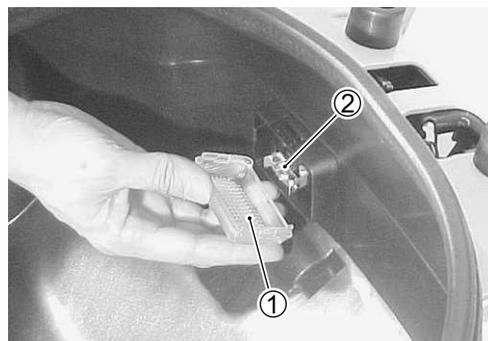
- Retire la luz de placa de matrícula liberando el gancho ①.
- Retire la lente y saque la bombilla ①.



LUZ DE COFRE

CAMBIO DE BOMBILLA

- Con el asiento abierto, retire la lente de la luz de cofre ①.
- Retire la bombilla de la luz de cofre ②.
- Para volver a armarlo, invierta el orden anterior.



INTERRUPTORES

EXTRACCIÓN DE LA LLAVE DE CONTACTO

- Quite el escudo delantero. (👉 6-10)
- Desconecte el cable.
- Retire el interruptor de encendido.

 **09930-11930: Broca Torx (JT30H)**
09930-11940: Cabezal broca Torx

 **Tornillo: 10 N·m (1.0 kgf·m)**

NOTA:

Para extraer la tapa de la llave de contacto, véase escudo delantero. (👉 6-10)



7-26 SISTEMA ELÉCTRICO

REVISIÓN DE LOS INTERRUPTORES

Compruebe la continuidad entre cada terminal.
Si se aprecia algo anormal, cambie el interruptor.

 **099900-25008: Polímetro**

LLAVE DE CONTACTO

Color	R	Na	Gr	M
Posición				
ON				
OFF				
LOCK				
P				

CONMUTADOR LUCES

Color	B	A	A/B
Posición			
HI (≡○)			
LO (≡○)			

BOTÓN DE ARRANQUE

Color	N	A/V
Posición		
PUSH (ξ)		

BOTÓN DEL CLAXON

Color	Az	N/B
Posición		
PUSH		

INTERRUPTOR DE RÁFAGAS

Color	Na/R	A
Posición		
PUSH		

INTERR. PARADA DE MOTOR

Color	Na/N	Na/B
Posición		
OFF (⊗)		
RUN (⊙)		

INTERRUPTOR MANETA FRENO DCHA:

Color	Az	N/R
Posición		
OFF		
ON		

INTERRUPTOR MANETA FRENO IZDA.

Color	Na	B/N
Posición		
OFF		
ON		

LLAVE DE LUCES

Color	Na	V	Na/R	A/B
Posición				
OFF (●)				
(≡D≡)				
ON (☉)				

CONMUTADOR INTERMITENTES

Color	Vc	Azc	N
Posición			
I (←)			
PUSH			
D (→)			

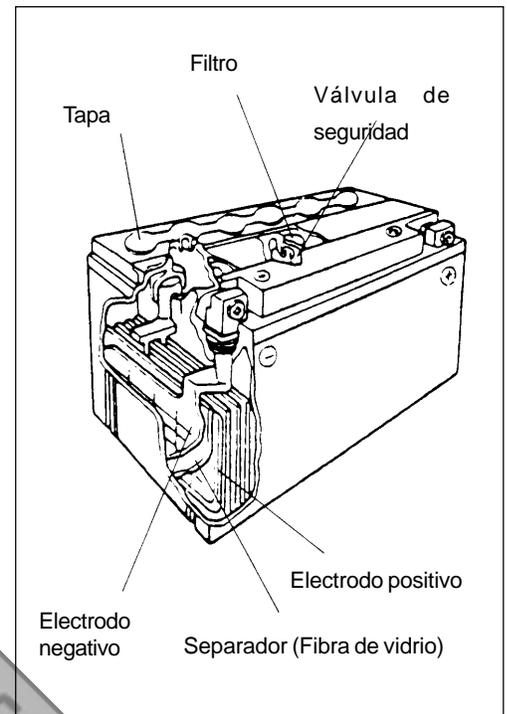
COLORES DE LOS CABLES

N : Negro Azc : Azul claro R : Rojo
M : Marrón Vc : Verde claro A : Amarillo
Gr : Gris Na : Naranja B : Blanco
Az : Azul
Na/R: Naranja con raya roja N/R : Negro con raya roja
N/B : Negro con raya blanca B/N : Blanco con raya negra
Na/N: Naranja con raya negra Na/B : Naranja con raya blanca
A/B : Amarillo con raya blanca A/V : Amarillo con raya verde

BATERÍA CONSTRUCCIÓN

Esta moto utiliza una batería MF (sin mantenimiento). Tal como se muestra en la ilustración de la derecha, la batería está formada por electrodos, separadores, válvula de seguridad, filtro, etc. Para construir el separador que sujeta a los electrodos en el interior se utiliza fibra de vidrio. Cuando una batería convencional de tipo abierto descargada se recarga completamente, el sulfato de plomo se convierte en dióxido de plomo y en plomo esponjoso. Si se continúa con la recarga, la corriente de carga se consume por la acción de los electrolitos produciendo oxígeno en el electrodo positivo e hidrógeno en el negativo. Esto provoca que se pierda electrolito teniendo que añadir por ello agua.

Sin embargo, en una batería sin mantenimiento, no se pierde agua. En esta batería, el electrodo negativo está diseñado para no pasar a plomo completamente (plomo esponjoso) incluso en estado de carga total. Por este motivo, el electrodo negativo siempre permanece en estado de carga incompleta sin producir gas de hidrógeno. Los gases de oxígeno que se producen en el electrodo positivo reaccionarán inmediatamente con un material activo (plomo) en el electrodo negativo para pasar a agua evitando por lo tanto la pérdida de ésta.



PRECAUCIÓN A LA HORA DE MANEJAR EL ELECTROLITO DE LA BATERÍA

- Tenga mucho cuidado de no dejar que el ácido de la batería entre en contacto con personas o el vehículo.
- Si el ácido de la batería entra en contacto con la piel, la ropa o el vehículo, lave con agua abundante. El contacto con el ácido de la batería producirá, quemaduras en la piel, daños a la ropa, y la pintura se levantará o decolorará.
- Si el ácido de la batería entrase en contacto con los ojos, lávese inmediatamente con mucha agua y llame a un médico.

RELLENO DE ELECTROLITO

PRECAUCIÓN

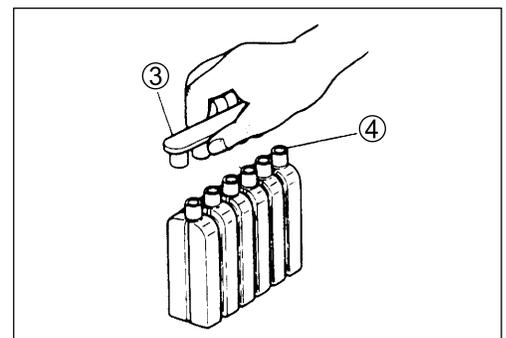
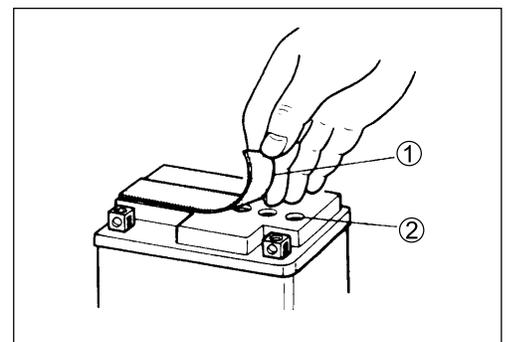
Utilice siempre el electrolito especificado para cada tipo de batería.

Utilizar un electrolito diseñado para otra batería puede causar fugas del mismo, funcionamiento defectuoso, o reducción de la vida útil de la batería.

- Retire la cinta de aluminio ① que sella los agujeros de relleno de los electrolitos ②.
- Retire la tapa ③ del contenedor de electrolitos.

PRECAUCIÓN

- * **Maneje la tapa extraída con cuidado después de rellenar con electrolito ya que volverá a utilizarse para sellar los agujeros de relleno de la batería.**
- * **No retire o perforo las partes selladas ④ del recipiente del electrolito**



7-28 SISTEMA ELÉCTRICO

- Inserte las bocas del recipiente de electrolito en los agujeros de relleno de electrolito de la batería, sujetando el contenedor firmemente.

PRECAUCIÓN

- * Tome precauciones para que no se derrame ningún fluido.
- * Inserte las bocas en la batería uniformemente.

- Compruebe que salgan burbujas de aire de cada compartimento del recipiente de electrolitos y déjelo en esta posición durante más de 20 minutos.

NOTA:

Si no salen burbujas de aire, golpee ligeramente la parte inferior del recipiente dos o tres veces.

Nunca separe el recipiente de la batería.

PRECAUCIÓN

- Asegúrese de verter la totalidad del electrolito en la batería.

Es importante comprobar que todas las cubas estén llenas de electrolito porque de no ser así, ello provocaría un funcionamiento defectuoso y una reducción en la vida útil de la batería.

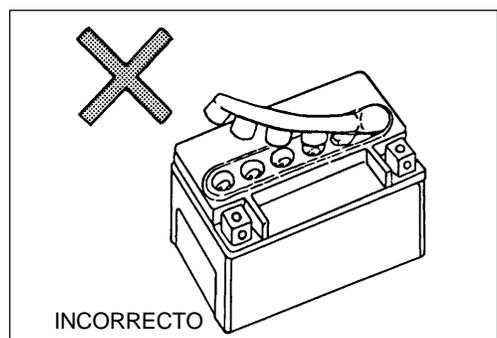
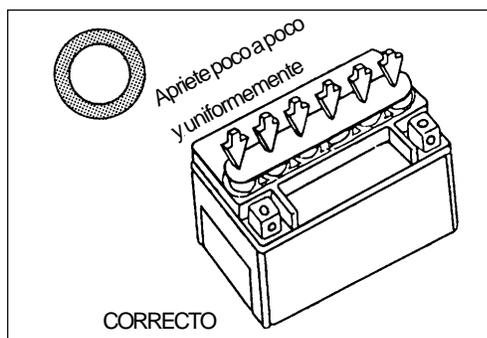
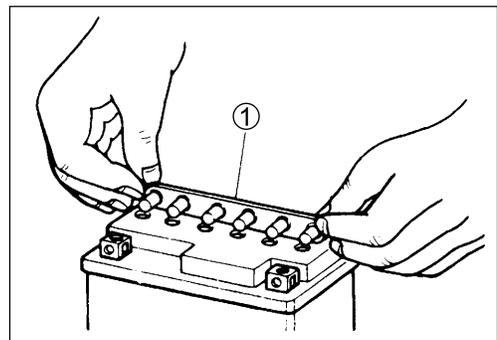
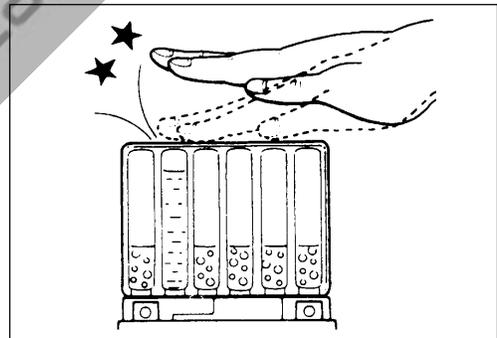
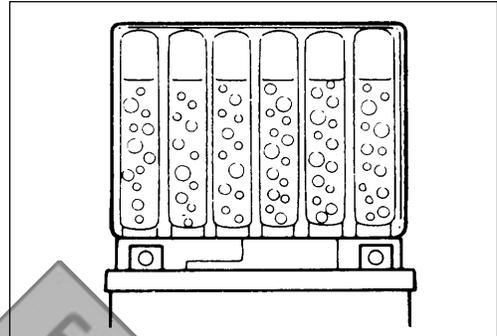
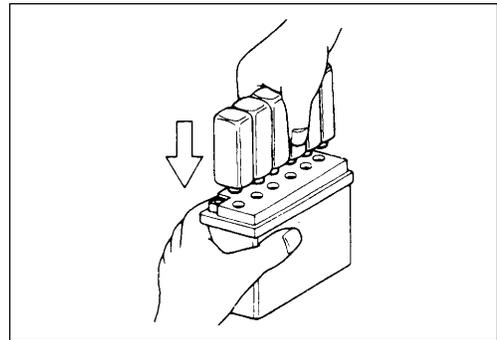
INSERCIÓN DE LA TAPA (TAPÓN DE SELLADO)**PRECAUCIÓN**

- Coloque los tapones firmemente.

Para colocar la tapa ①, ajústela en todos los bloques ligeramente de forma provisional, a continuación presione la tapa poco a poco en cada agujero de relleno uniforme y horizontalmente. Insertar los tapones uno a uno, deformará la tapa resultando en un sellado defectuoso.

PRECAUCIÓN

- * Si las bocas de llenado estuviesen mojadas con electrolito, séquelas completamente.
- * No retire la tapa una vez que se ha colocado en la batería.



PRECAUCIONES A LA HORA DE MANEJAR LA BATERÍA

La batería produce gases combustibles, pudiendo explotar si se manejan inadecuadamente. Tome las siguientes precauciones además de las mencionadas como generales de mantenimiento.

- No permita nunca que se produzca un cortocircuito en la batería. Manténgala alejada de chispas y fuego.
- La carga de la batería se debe llevar a cabo en un lugar abierto y bien ventilado y nunca en un lugar cerrado.
- Con un polímetro, mida el voltaje de los terminales de la batería. El polímetro debería indicar más de 12.5 – 12.6 V. Si el voltaje de la batería es menor que el especificado, recargue la batería con un cargador de baterías de acuerdo con las siguientes instrucciones.

NOTA:

Se recomienda la carga inicial de una batería nueva si han pasado dos o más años desde la fecha de fabricación.

CARGA

- Con un polímetro, mida el voltaje de la batería. Si la lectura de voltaje es inferior a 12.0 V, cargue la batería con un cargador de baterías.
- Cuando tenga que cargar la batería, retírela de la moto.
- Haga una carga normal a no ser que sea necesario cargar de otra forma.

	Carga
Normal	0.7 A × 5 – 10 horas
Rápida	3 A × 1 hora

- Después de la carga, espere más de 30 minutos y compruebe el voltaje de la batería con un polímetro.
- Si el voltaje de la batería es inferior a 12.5 V, recargue la batería de nuevo en el mismo estado. Si el voltaje de la batería continúa siendo inferior a 12.5 V después de la recarga, sustituya la batería por una nueva.

NOTA:

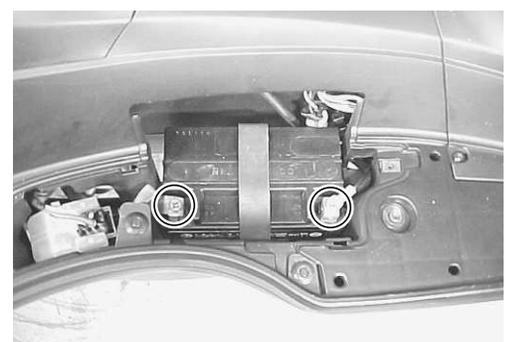
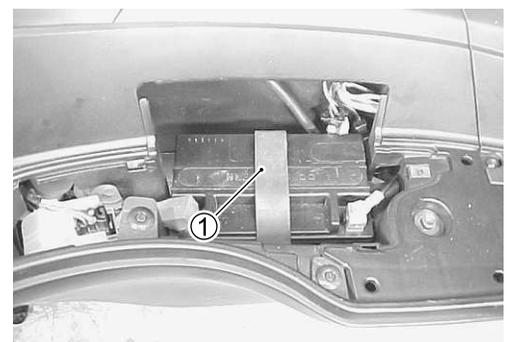
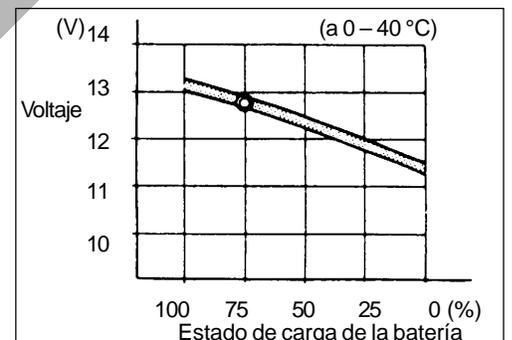
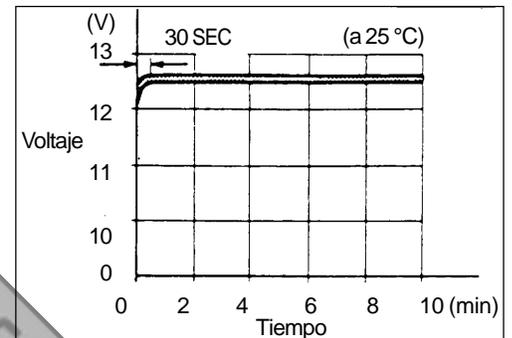
Cuando no utilice la moto durante mucho tiempo, revise la batería cada mes para evitar que se deteriore.

PRECAUCIÓN

El sistema de carga en este modelo está diseñado para una batería sin mantenimiento y por lo tanto no debe utilizar una batería de otro tipo.

EXTRACCIÓN DE LA BATERÍA

1. Retire la tapa de la caja de la batería (👉 6-9)
2. Retire la banda de la batería ①.
3. Desconecte el cable \ominus de la batería.
4. Desconecte el cable \oplus de la batería.
5. Extraiga la batería.



INFORMACIÓN DE SERVICIO

CONTENIDO

DIAGNÓSTICO Y REPARACIÓN DE AVERÍAS	8- 2
ESQUEMA DE LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA	8- 9
RECORRIDO DE LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA, CABLES Y MANGUITOS	8- 10
RECORRIDO DE LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA	8- 10
RECORRIDO DEL CABLE DEL ACELERADOR Y DEL FRENO DE ESTACIONAMIENTO	8-12
RECORRIDO DEL MANGUITO DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	8- 13
RECORRIDO DE LOS LATIGUILLOS DE FRENO	8- 14
RECORRIDO DEL CABLE DEL VELOCÍMETRO	8- 16
MONTAJE Y RECORRIDO DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE	8- 17
INSTALACIÓN DE CERQUILLO DE CIERRE HERMÉTICO DEL COFRE	8- 18
INSTALACIÓN DE PIEZAS EXTERIORES	8- 19
COLOCACIÓN DE PATA DE CABRA Y CABALLETE CENTRAL	8- 21
INSTALACIÓN DEL VELOCÍMETRO	8- 22
RECORRIDO DEL MANGUITO DEL SISTEMA PAIR	8- 23
RUEDA DELANTERA	8- 24
RUEDA TRASERA	8- 25
HERRAMIENTAS ESPECIALES	8- 26
PARES DE APRIETE	8- 29
DATOS DE SERVICIO	8- 31

DIAGNÓSTICO Y REPARACIÓN DE AVERÍAS

MOTOR

Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
El motor no arranca, o arranca con dificultad.	<p>Compresión demasiado baja</p> <ol style="list-style-type: none"> Holgura de válvulas mal ajustada. Guías de válvula desgastadas o asiento defectuoso de válvulas. Válvulas que funcionan a destiempo Segmentos de pistón desgastados en exceso. Interior de cilindro desgastado. El motor de arranque funciona demasiado despacio. Asiento pobre de bujía. <p>Las bujías no hacen chispa</p> <ol style="list-style-type: none"> Bujía sucia. Bujía húmeda. Bobina de encendido defectuosa. Cable de alta tensión cortado o cortocircuitado. Bobina de señal o unidad CDI defectuosa. <p>El combustible no llega a los carburadores</p> <ol style="list-style-type: none"> Agujero taponado en la tapa del depósito de combustible. Bomba de combustible taponada o defectuosa. Válvula de aguja del carburador defectuosa. Obstrucción en el manguito de combustible o en el filtro. 	<p>Hacer reglaje. Reparar o sustituir. Ajustar. Sustituir. Sustituir o rectificar. Véase la sección eléctrica. Apretar de nuevo.</p> <p>Limpiar. Limpiar y secar. Sustituir. Sustituir. Sustituir.</p> <p>Limpiar o sustituir. Limpiar o sustituir. Sustituir. Limpiar o sustituir.</p>
El motor se para con facilidad.	<ol style="list-style-type: none"> Bujía sucia. Bobina de captación o unidad CDI defectuosa. Obstrucción en el manguito de combustible o en el tapón del depósito. Surtidores obstruidos en el carburador. Holgura de válvulas mal ajustada. 	<p>Limpiar. Sustituir. Limpiar o sustituir. Limpiar. Hacer reglaje</p>
Motor ruidoso.	<p>Sonido excesivo de las válvulas</p> <ol style="list-style-type: none"> Demasiada holgura de válvulas. Muelles de válvula blandos o desgastados. Desgaste en el balancín o en la superficie de la leva. Apoyo del árbol de levas desgastado o quemado. <p>El ruido parece provenir del pistón</p> <ol style="list-style-type: none"> Desgaste del cilindro o pistón. Depósitos de carbonilla en la cámara de combustión. Desgaste en el bulón o en su alojamiento. Desgaste en los segmentos de pistón o sus ranuras. <p>El ruido parece provenir de la cadena de distribución</p> <ol style="list-style-type: none"> Cadena estirada. Piñones desgastados. El tensor no funciona. <p>El ruido parece provenir del embrague</p> <ol style="list-style-type: none"> Desgaste o deslizamiento de la correa de transmisión. Rodillos desgastados en la semipolea conductora móvil. <p>El ruido parece provenir del cigüeñal</p> <ol style="list-style-type: none"> Debido a rodamientos desgastados y que chirrían. Casquillos de cabeza de biela desgastados o quemados. Demasiada holgura axial. 	<p>Hacer reglaje. Sustituir. Sustituir. Sustituir.</p> <p>Sustituir. Limpiar. Sustituir. Sustituir.</p> <p>Sustituir. Sustituir. Reparar o sustituir.</p> <p>Sustituir. Sustituir.</p> <p>Sustituir. Sustituir. Sustituir.</p>

Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
Motor ruidoso.	El ruido parece provenir de la transmisión <ol style="list-style-type: none"> 1. Desgaste o roces de los engranajes. 2. Desgaste serio de los estriados. 3. Desgaste serio de los rodamientos. 	Sustituir. Sustituir. Sustituir.
El embrague desliza.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zapatas del embrague desgastadas o dañadas. 2. Los muelles de la zapata del embrague están blandos. 3. Campana del embrague desgastada. 4. Desgaste o deslizamiento de la correa de transmisión. 	Sustituir. Sustituir. Sustituir. Sustituir.
El motor ralentiza mal.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Holgura de válvula mal ajustada. 2. Las válvulas hacen mal asiento 3. Guías de válvula defectuosas. 4. Desgaste en el balancín o en la superficie de la leva. 5. Electrodo demasiado separados. 6. Bobina de encendido defectuosa. 7. Bobina de señal o unidad CDI defectuosa. 8. Nivel de la cuba del carburador incorrecto. 	Hacer reglaje. Sustituir o mecanizar culata. Sustituir. Sustituir. Ajustar o sustituir. Sustituir. Sustituir. Ajustar
El motor funciona mal. a alta velocidad.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muelles de válvula blandos. 2. Árbol de levas desgastado. 3. Calado de la distribución incorrecto. 4. Poca separación de los electrodos. 5. Sin suficiente avance al encendido debido a un mal funcionamiento del circuito temporizador de avance. 6. Bobina de encendido defectuosa. 7. Bobina de señal o unidad CDI defectuosa. 8. El nivel de la cuba del carburador está demasiado bajo. 9. Elemento del filtro de aire obstruido. 10. Manguito combustible obstruido, provoca un suministro inadecuado de combustible al carburador. 11. Tapón del depósito de combustible defectuoso. 	Sustituir. Sustituir. Ajustar Ajustar Sustituya la unidad CDI. Sustituir. Sustituir. Ajustar Limpiar. Limpiar y cebar combustible. Sustituir.
Humo de escape impuro y denso	<ol style="list-style-type: none"> 1. Demasiado aceite en el motor. 2. Desgaste de segmentos de pistón o cilindros. 3. Guías de válvula desgastadas. 4. Arañazos o abrasión de la pared del cilindro. 5. Desgaste de las válvulas o vástagos. 6. Sellados de vástago defectuosos. 7. Desgaste de los raíles laterales del anillo de engrase. 	Compruebe la mirilla de inspección y drene el exceso de aceite. Sustituir. Sustituir. Rectificar o sustituir. Sustituir. Sustituir. Sustituir.
El motor pierde potencia.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pérdida de holgura de válvulas. 2. Muelles de válvula blandos. 3. Calado de distribución incorrecto. 4. Desgaste de segmentos de pistón o cilindros. 5. Las válvulas hacen mal asiento 6. Bujía sucia. 7. Bujía incorrecta. 8. Surtidores obstruidos en el carburador. 9. Nivel de la cuba del carburador incorrecto. 10. Elemento del filtro de aire obstruido. 11. Correa de transmisión deslizante o desgastada. 12. Aire succionado del conducto de admisión. 13. Demasiado aceite de motor. 14. Bomba de combustible o unidad CDI defectuosa. 	Ajustar. Sustituir. Ajustar Sustituir. Reparar. Limpiar o sustituir. Ajustar o sustituir. Limpiar. Ajustar Limpiar. Sustituir. Volver a apretar o sustituir. Vacíe el exceso de aceite. Sustituir.

8-4 INFORMACIÓN DE SERVICIO

Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
Recalentamiento del motor.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Depósitos excesivos de carbonilla en la corona del pistón. 2. No hay demasiado aceite en el motor. 3. Bomba de aceite defectuosa o circuito de aceite obstruido. 4. El nivel de la cuba del carburador es demasiado bajo. 5. Aire succionado por el conducto de admisión. 6. Utilización de un aceite de motor incorrecto. 7. Obstrucción por polvo en el conducto de admisión de aire. 	<p>Limpiar. Añadir aceite. Sustituir o limpiar. Ajustar Volver a apretar o sustituir. Cambiar. Limpiar.</p>

CARBURADOR

Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
Problemas con el arranque.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Surtidor enriquecedor (estrangulador) obstruido. 2. Conducto del combustible obstruido. 3. Conducto del aire del enriquecedor (estrangulador) obstruido. 4. Fuga de aire de la junta del carburador. 5. El émbolo del enriquecedor (estrangulador) no funciona correctamente. 	<p>Limpiar. Limpiar. Limpiar. Comprobar y ajustar. Comprobar y ajustar o sustituir.</p>
Problemas en la marcha a ralentí o a baja velocidad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Surtidor de baja, surtidor de aire de baja obstruido o suelto. 2. Fuga de aire de la junta del carburador del enriquecedor (estrangulador). 3. Obstrucción en la salida de baja y bypass. 4. El émbolo del enriquecedor no está completamente cerrado. 	<p>Comprobar y limpiar. Comprobar y ajustar. Comprobar y limpiar. Comprobar y ajustar.</p>
Problemas a media o alta velocidad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Surtidor principal o surtidor principal de aire obstruido. 2. Aguja del surtidor obstruida. 3. La mariposa del acelerador no funciona correctamente. 4. Filtro de combustible obstruido. 5. Tapón del depósito de combustible defectuoso. 	<p>Comprobar y limpiar. Comprobar y limpiar. Compruebe el funcionamiento de la válvula de mariposa Comprobar y limpiar. Sustituir.</p>
Exceso y fluctuaciones del nivel de combustible	<ol style="list-style-type: none"> 1. Válvula de aguja desgastada o dañada. 2. Rotura de muelle en la válvula de aguja. 3. El flotador no funciona correctamente. 4. Un cuerpo extraño se ha adherido a la válvula de aguja. 5. Nivel de combustible demasiado alto o demasiado bajo. 	<p>Sustituir. Sustituir. Comprobar y ajustar. Limpiar. Ajustar la altura del flotador.</p>

RADIADOR (SISTEMA DE REFRIGERACIÓN)

Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
Recalentamiento del motor.	<ol style="list-style-type: none"> 1. No hay suficiente refrigerante de motor. 2. Núcleo del radiador obstruido a causa de la suciedad. 3. Ventilador defectuoso. 4. Termocontacto del ventilador defectuoso. 5. Conducto del agua obstruido. 6. Aire atrapado en el circuito de refrigeración. 7. Bomba del agua defectuosa. 8. Utilización de refrigerante incorrecto. 9. Termostato defectuoso. 	<p>Añadir más refrigerante. Limpiar. Reparar o sustituir. Sustituir. Limpiar. Purgar aire. Sustituir. Sustituir. Sustituir.</p>
Sobreenfriamiento del motor.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Termocontacto del ventilador defectuoso. 2. Temperatura del agua excesivamente fría. 3. Termostato defectuoso. 	<p>Sustituir. Colocar tapa del radiador Sustituir.</p>

CHASIS

Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
Dirección dura.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tuerca de la pipa de dirección apretada en exceso. 2. Rodamiento roto en la pipa de dirección. 3. Pipa de dirección torcida. 4. No hay presión suficiente en los neumáticos. 	<p>Ajustar</p> <p>Sustituir.</p> <p>Sustituir.</p> <p>Ajustar</p>
Manillar mal equilibrado.	<ol style="list-style-type: none"> 1. No existe equilibrio entre las horquillas delanteras derecha e izquierda. 2. Horquilla delantera torcida. 3. Eje delantero torcido o neumático deformado. 4. Tornillo de posicionamiento o tornillo de abrazadera del manillar suelto. 	<p>Sustituir.</p> <p>Reparar o sustituir.</p> <p>Sustituir.</p> <p>Apretar de nuevo.</p>
Rueda delantera mal equilibrada.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Llanta de rueda torcida. 2. Rodamientos de la rueda delantera desgastados. 3. Neumático defectuoso o incorrecto. 4. Eje suelto. 5. Nivel de aceite horquilla delantera incorrecto. 	<p>Sustituir.</p> <p>Sustituir.</p> <p>Sustituir.</p> <p>Apretar de nuevo.</p> <p>Ajustar</p>
Suspensión delantera demasiado blanda.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muelles blandos. 2. No hay suficiente aceite de horquilla. 	<p>Sustituir.</p> <p>Rellenar.</p>
Suspensión delantera demasiado rígida.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aceite de horquilla demasiado viscoso. 2. Demasiado aceite de horquilla. 	<p>Sustituir.</p> <p>Drenar el exceso de aceite.</p>
La suspensión delantera hace demasiado ruido	<ol style="list-style-type: none"> 1. No hay suficiente aceite de horquilla. 2. Tornillos de la suspensión flojos. 	<p>Rellenar.</p> <p>Apretar de nuevo.</p>
Rueda trasera mal equilibrada.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Llanta de rueda torcida. 2. Rodamiento de la reducción final desgastado. 3. Neumático defectuoso o incorrecto. 4. Casquillo del cárter desgastado. 5. Tuerca del eje o tuercas y tornillos de montaje del motor sueltos. 	<p>Sustituir.</p> <p>Sustituir.</p> <p>Sustituir.</p> <p>Sustituir.</p> <p>Apretar de nuevo.</p>
Suspensión trasera demasiado blanda.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muelle de amortiguador trasero blando. 2. Fuga de aceite en el amortiguador. 	<p>Sustituir.</p> <p>Sustituir.</p>
Suspensión trasera demasiado rígida.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Casquillo del cárter desgastado. 	<p>Sustituir.</p>
Suspensión trasera demasiado ruidosa	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tuercas o tornillos flojos en la suspensión trasera. 2. Casquillo del cárter desgastado. 3. Tornillos sueltos en el amortiguador. 	<p>Apretar de nuevo.</p> <p>Sustituir.</p> <p>Apretar de nuevo.</p>

8-6 INFORMACIÓN DE SERVICIO

FRENOS

Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
Fuerza del freno insuficiente.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pérdida de líquido de frenos del sistema hidráulico. 2. Desgaste de pastillas o disco. 3. Aceite adherido en la superficie de fricción de las pastillas. 4. Desgaste en las zapatas o el tambor. 5. Aire en el sistema hidráulico. 6. Demasiada holgura en la maneta de freno 7. Las superficies de fricción de las pastillas están sucias con aceite o polvo. 8. Desgaste excesivo del cilindro o pistón. 9. No hay suficiente líquido de frenos en el depósito. 	<p>Reparar o sustituir. Sustituir. Limpiar disco y pastillas. Sustituir. Purgar aire. Ajustar Sustituir. Sustituir. Rellenar.</p>
El freno chirría.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Carbonilla adherida en la superficie. 2. Pastilla torcida. 3. Rodamiento de la rueda dañado. 4. Eje de la rueda delantera o eje de la rueda trasera flojo. 5. Pastillas desgastadas. 6. Material extraño en el líquido de frenos. 7. Puerto de retorno del bombín obstruido. 8. Abrasión de la superficie de las pastillas. 9. Zapata desgastada. 	<p>Reparar la superficie con papel de lija. Ajustar correctamente la pastilla o sustituirla. Sustituir. Apretar al par especificado. Sustituir. Sustituya el líquido de frenos. Desmontar y limpiar el bombín. Reparar la superficie con papel de lija. Sustituir.</p>
Recorrido excesivo de la maneta de freno.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aire en el sistema hidráulico. 2. Líquido de frenos insuficiente. 3. Mala calidad del líquido de frenos. 	<p>Purgar aire. Rellenar de líquido hasta el nivel especificado; drenar aire. Sustituir por el líquido adecuado.</p>
Fuga de líquido de frenos.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apriete insuficiente de las juntas de conexión. 2. Latiguillo agrietado. 3. Pistón y/o cubeta desgastados. 	<p>Apretar al par especificado. Sustituir. Sustituir pistón y/o cubeta.</p>

ELECTRICIDAD

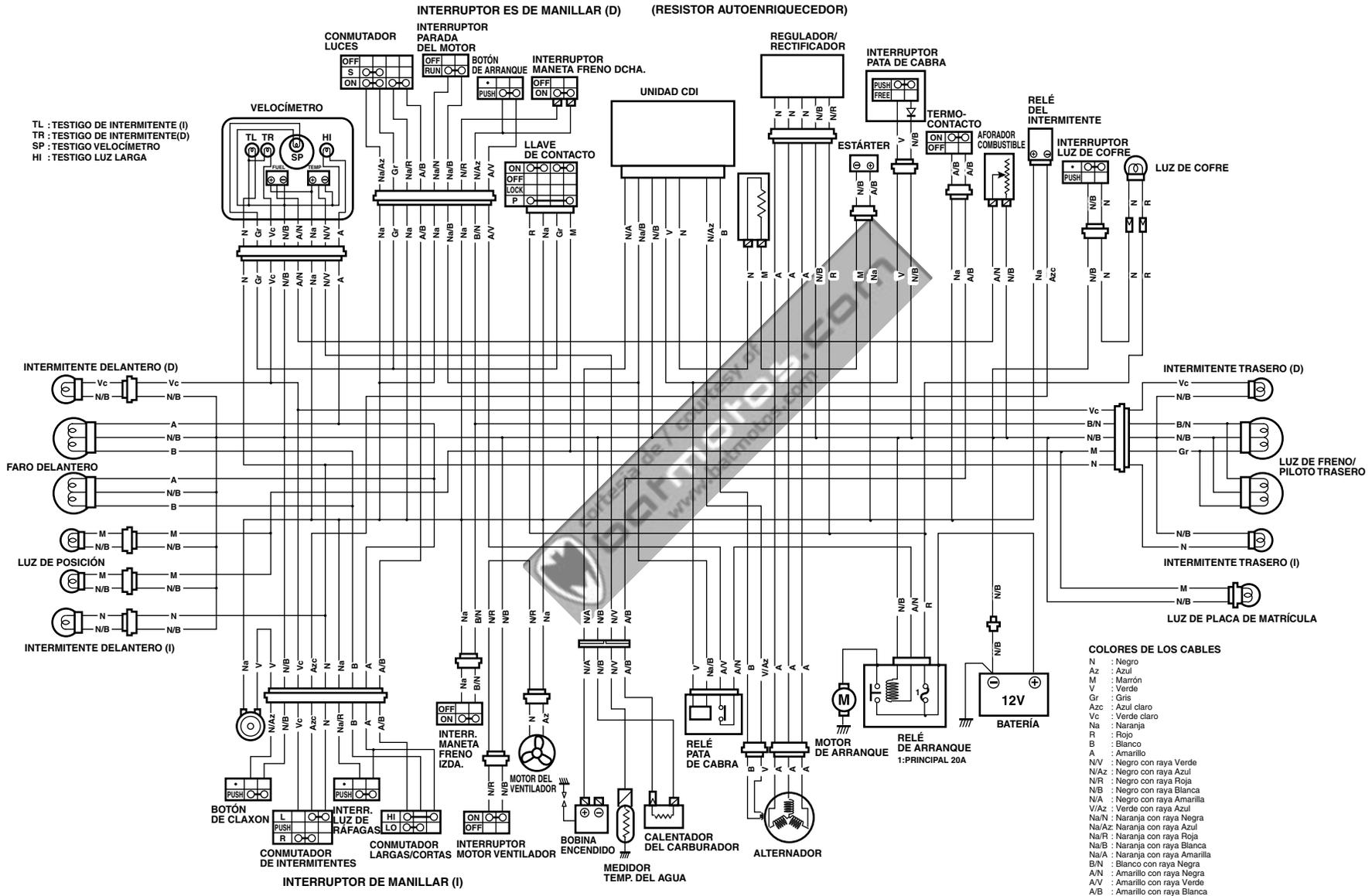
Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
Chispa débil o inexistente	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bobina de encendido o unidad CDI defectuosa. 2. Bujía defectuosa. 3. Bobina de señal defectuosa 4. Mala conexión del cable. 	<p>Sustituir. Sustituir. Sustituir. Conectar/apretar.</p>
La bujía enseguida se ensucia con carbonilla.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mezcla demasiado rica. 2. Ajuste de ralentí demasiado alto. 3. Combustible incorrecto. 4. Elemento del filtro de aire sucio. 5. Bujía demasiado fría. 	<p>Ajustar carburación. Ajustar carburación. Cambiar. Limpiar. Sustituir por una de grado térmico más caliente</p>
La bujía se ensucia demasiado pronto.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Segmentos de pistón desgastados. 2. Desgaste del cilindro o pistón. 3. Holgura excesiva del vástago en la guía de válvula. 4. Retén de aceite de vástago desgastado. 	<p>Sustituir. Sustituir. Sustituir. Sustituir.</p>
Los electrodos de la bujía están recalentados o quemados	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bujía demasiado caliente. 2. Recalentamiento del motor. 3. Bujía floja. 4. Mezcla demasiado pobre. 	<p>Sustituir por una de grado térmico menor. Poner a punto. Apretar de nuevo. Ajustar carburación.</p>
El alternador no carga.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cables abiertos o cortocircuitados, o conexiones flojas. 2. Bobinas de generador abiertas, puestas a tierra o cortocircuitadas. 3. Regulador/rectificador cortocircuitado o perforado. 	<p>Reparar o sustituir o apretar de nuevo. Sustituir. Sustituir.</p>
El alternador carga, pero la tasa de carga es menor que la especificada.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Los cables tienden a aislarse o a cortocircuitarse o conexiones flojas a los terminales. 2. Bobinas de estator o del generador puestas a tierra o cortocircuitadas 3. Regulador/rectificador defectuoso. 4. Placas de los vasos de la batería defectuosas. 	<p>Reparar o volver a apretar. Sustituir. Sustituir. Sustituya la batería.</p>
El alternador carga demasiado	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cortocircuito interno en la batería. 2. Elemento resistor en el regulador/rectificador dañado o defectuoso. 3. Mala conexión a tierra del regulador/rectificador. 	<p>Sustituir la batería. Sustituir. Limpiar y asegurar la conexión a tierra.</p>
Carga inestable.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fallo del aislamiento del cable debido a la vibración, que resulta en un cortocircuitado intermitente. 2. Alternador cortocircuitado internamente. 3. Regulador/rectificador defectuoso. 	<p>Reparar o sustituir. Sustituir. Sustituir.</p>
El botón de arranque no es efectivo.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Batería agotada. 2. Contactos defectuosos del interruptor. 3. Las escobillas no se asientan correctamente en el colector del motor de arranque. 4. Relé de arranque o relé de pata de cabra defectuoso. 5. Interruptor de pata de cabra defectuoso. 	<p>Reparar o sustituir. Sustituir. Reparar o sustituir. Sustituir. Sustituir.</p>

8-8 INFORMACIÓN DE SERVICIO

BATERÍA

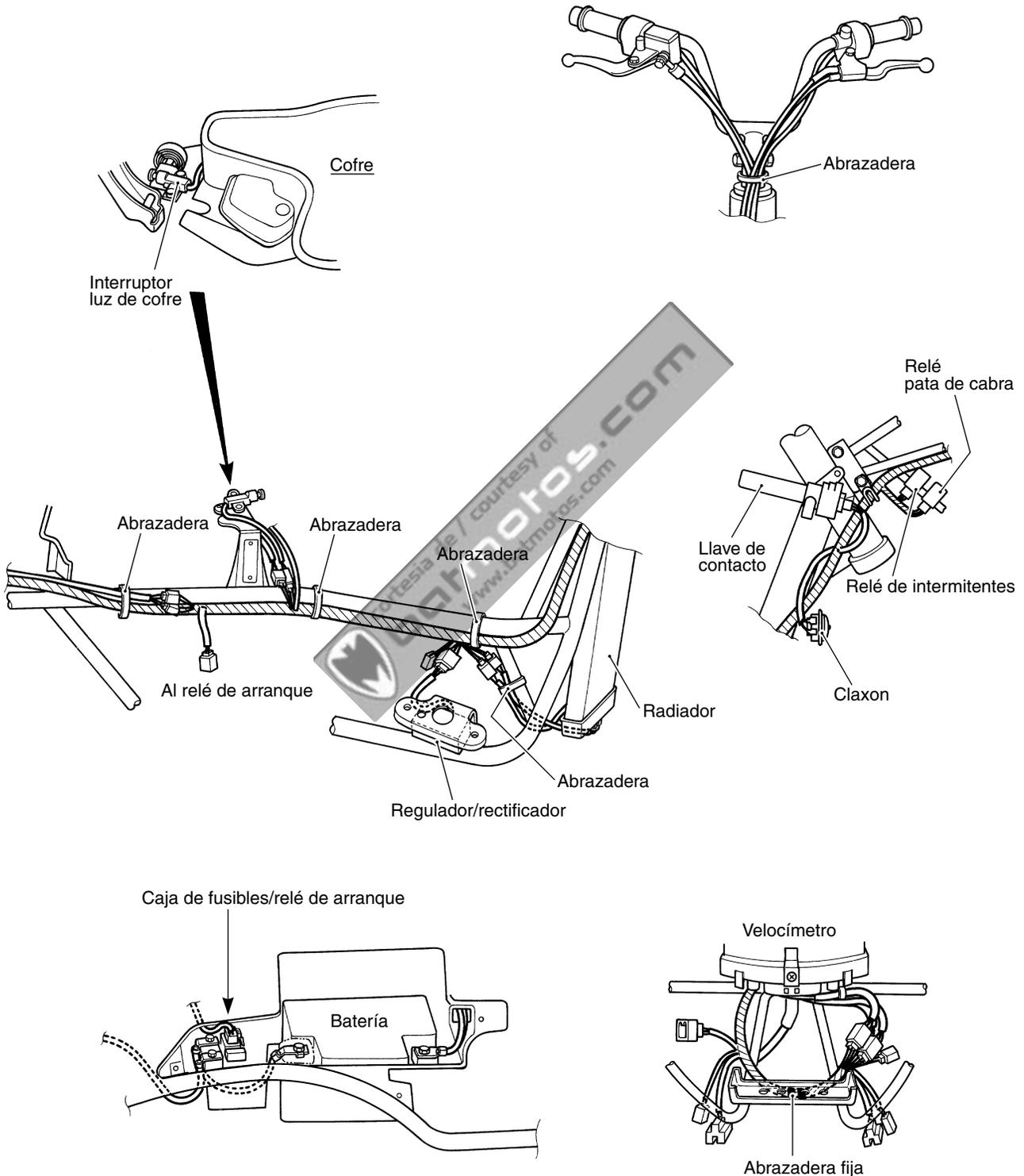
Problema	Síntomas y causas posibles	Solución
“Sulfatación”, substancia acídica blanca o manchas en la superficie de las placas de los vasos.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Caja de batería rota. 2. La batería ha permanecido sin usar. durante mucho tiempo. 	<p>Sustituya la batería. Sustituya la batería.</p>
La batería se agota rápidamente.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Problema en el sistema de carga. 2. Las placas de los vasos han perdido mucho material activo como resultado de una sobrecarga. 3. Cortocircuito dentro de la batería. 4. Voltaje de la batería demasiado bajo. 5. Batería demasiado vieja. 	<p>Compruebe el alternador, regulador/rectificador y las conexiones de los circuitos y realice los ajustes necesarios para obtener la carga especificada.</p> <p>Sustituya la batería, y corrija el sistema de carga.</p> <p>Sustituya la batería.</p> <p>Recargue la batería completamente.</p> <p>Sustituya la batería</p>
“Sulfatación” de la batería.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tasa de carga demasiado baja o demasiado alta. (Cuando no se utilice la batería debe ser revisada al menos una vez al mes para evitar la sulfatación). 2. La batería ha estado sin utilizarse durante mucho tiempo en un clima frío. 	<p>Sustituya la batería.</p> <p>Sustituya la batería, si está mal sulfatada.</p>
La batería se descarga demasiado rápido.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Parte superior o laterales del contenedor sucias. 2. Fugas de corriente. 	<p>Limpiar.</p> <p>Mida la corriente de fuga y sustituya las piezas defectuosas.</p>

ESQUEMA INSTALACIÓN ELÉCTRICA

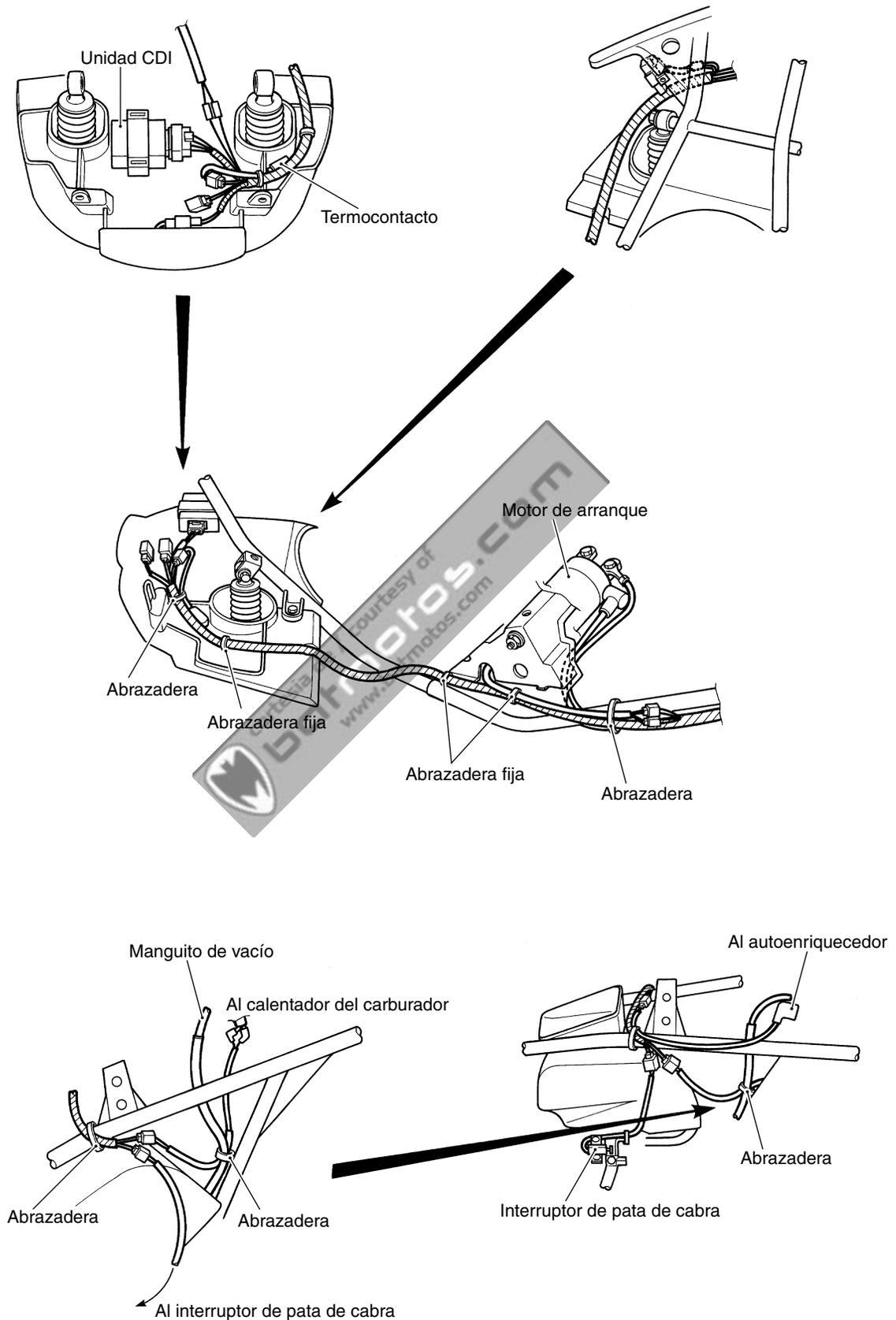


RECORRIDO DE LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA, DE LOS CABLES Y DE LOS MANGUITOS

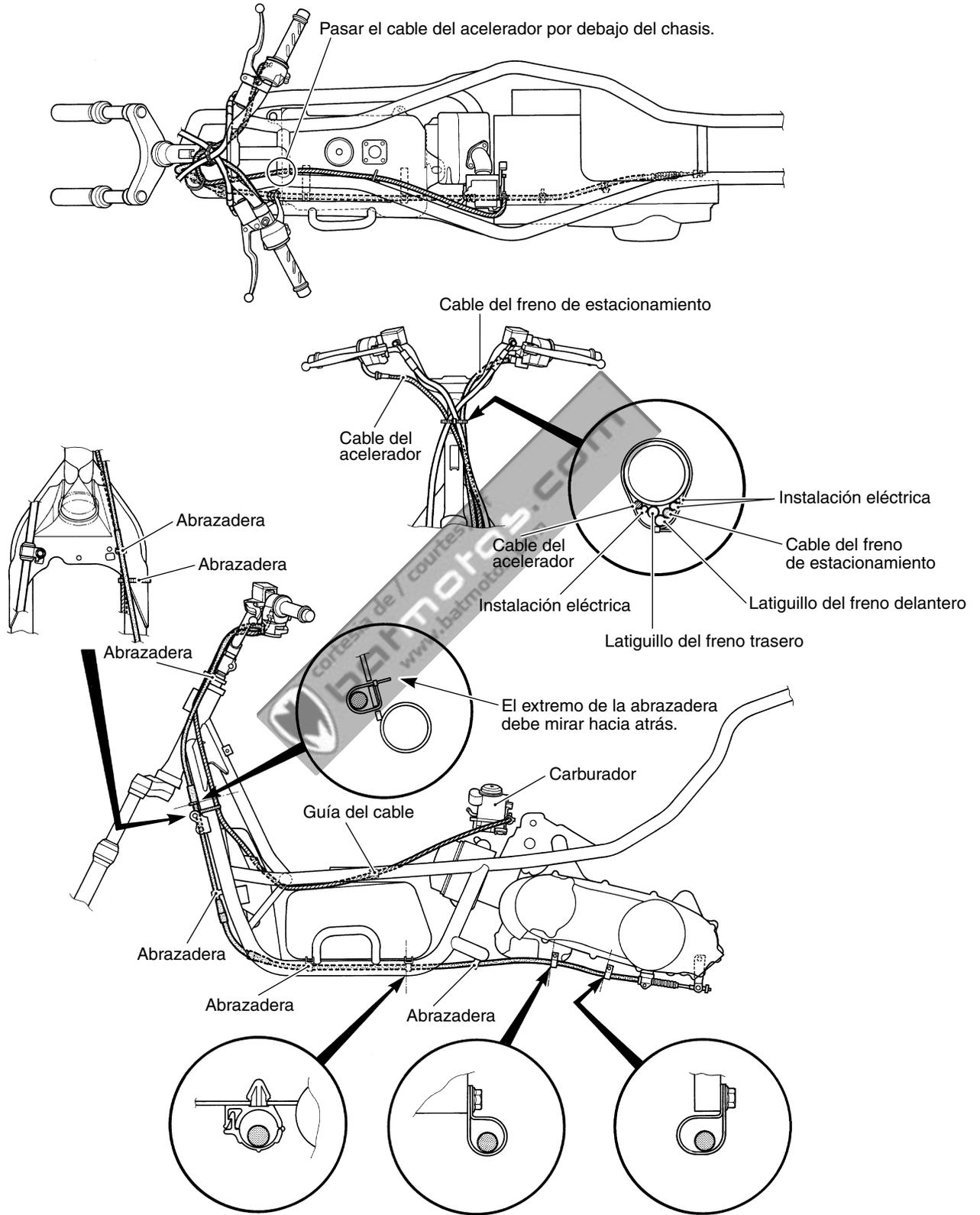
RECORRIDO DE LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA



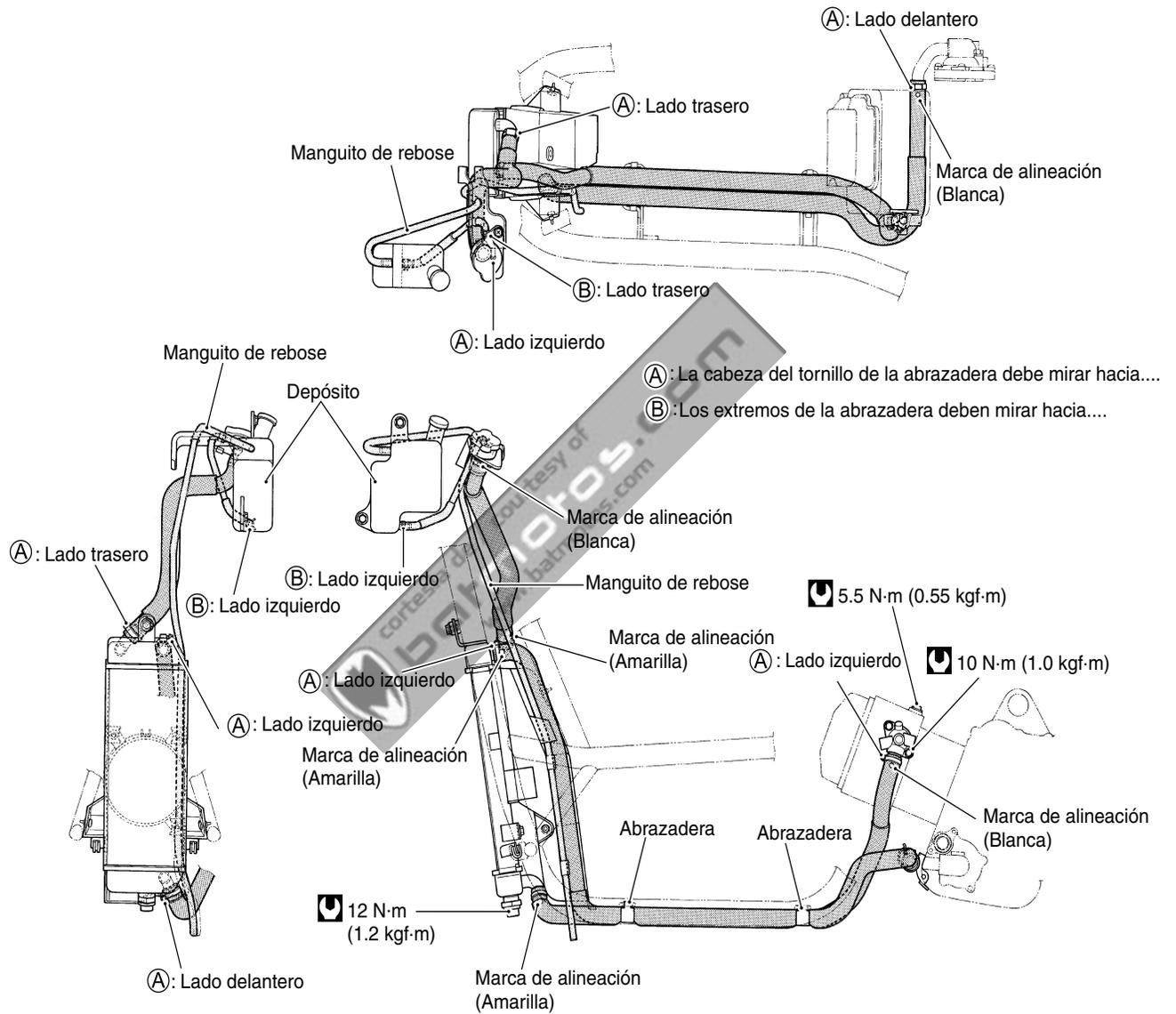
RECORRIDO DE LA INSTALACIÓN ELÉCTRICA



RECORRIDO DEL CABLE DEL ACELERADOR Y DEL FRENO DE ESTACIONAMIENTO



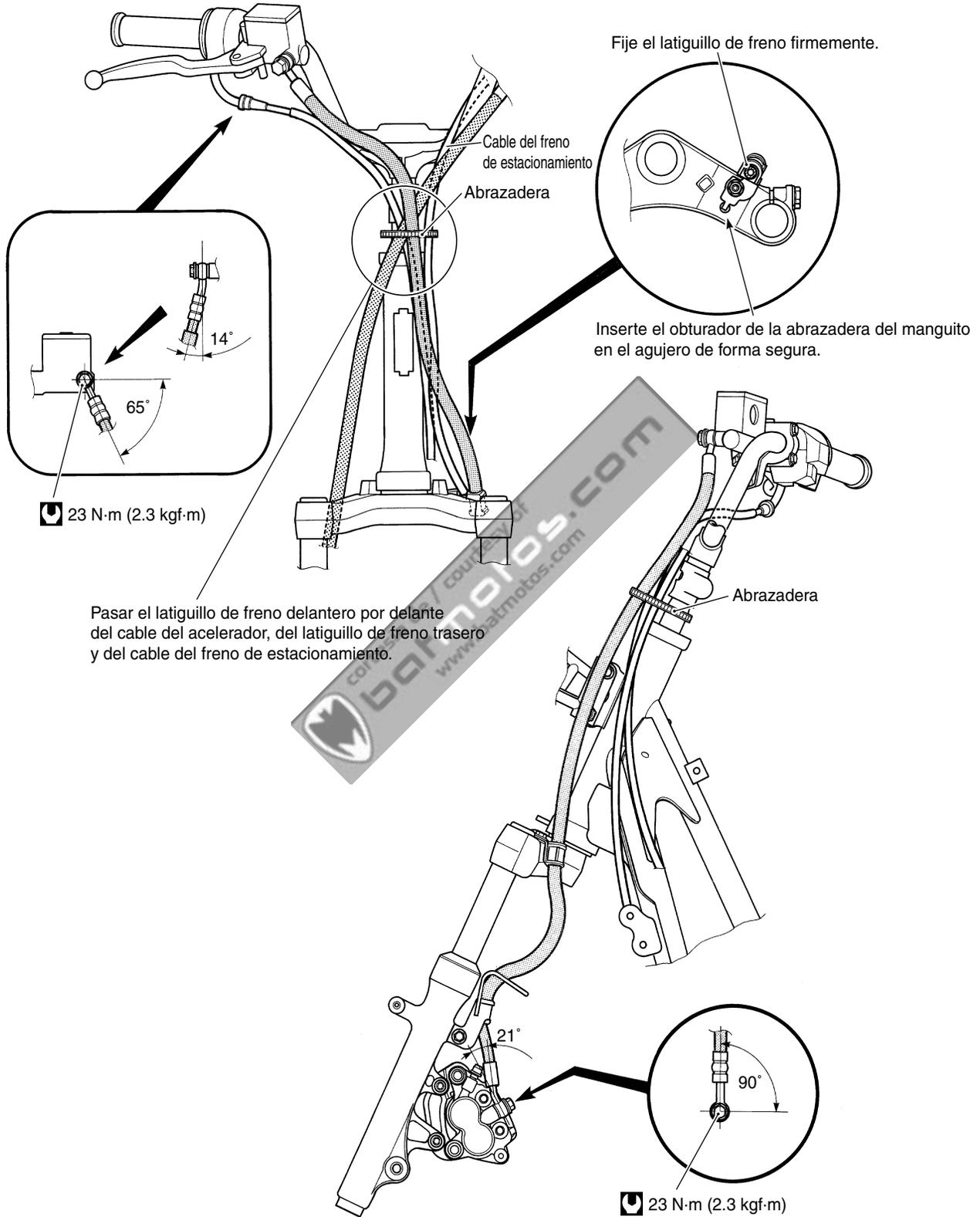
RECORRIDO DEL MANGUITO DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN



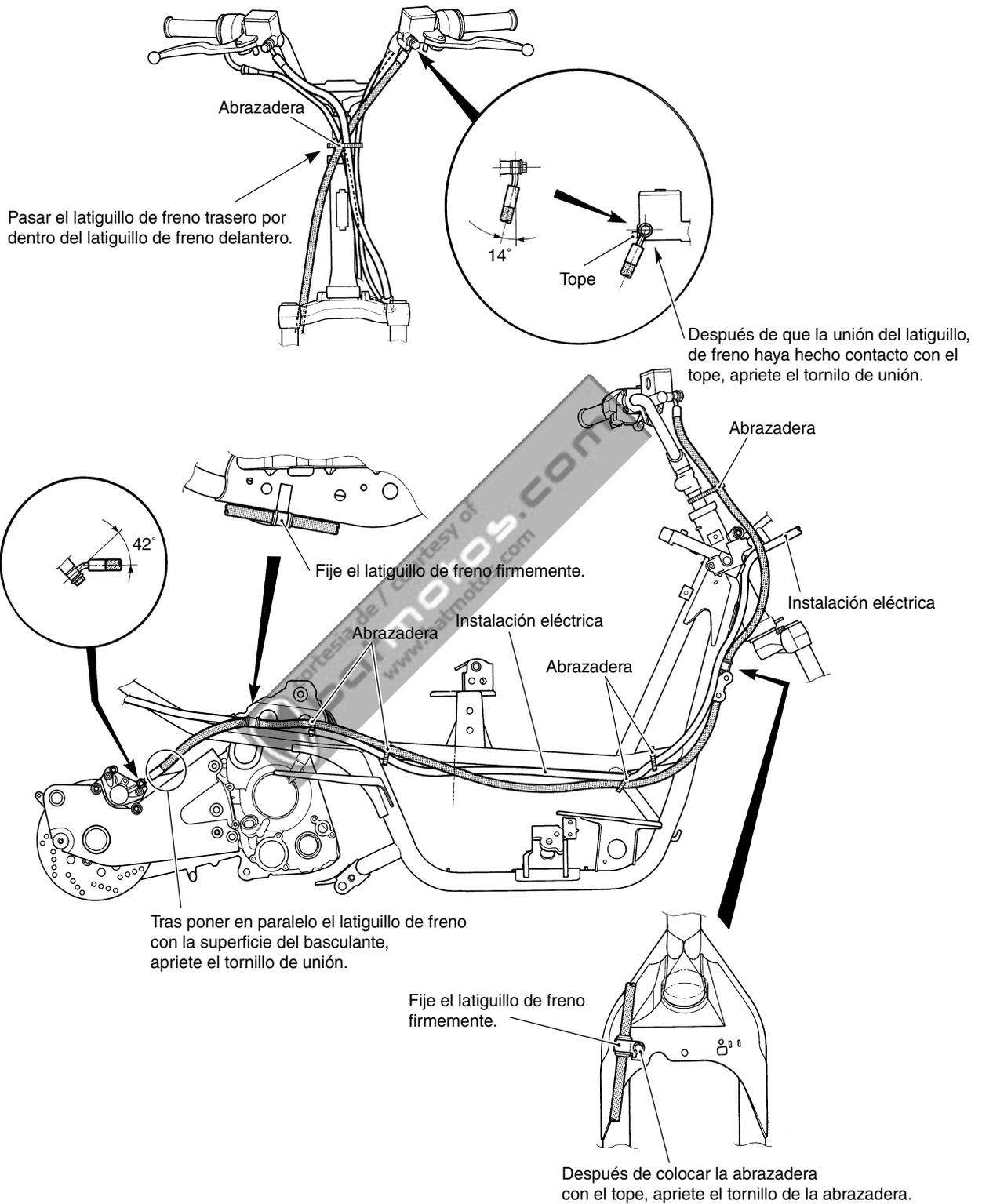
Vista delantera

RECORRIDO DE LOS LATIGUILLOS DE FRENO

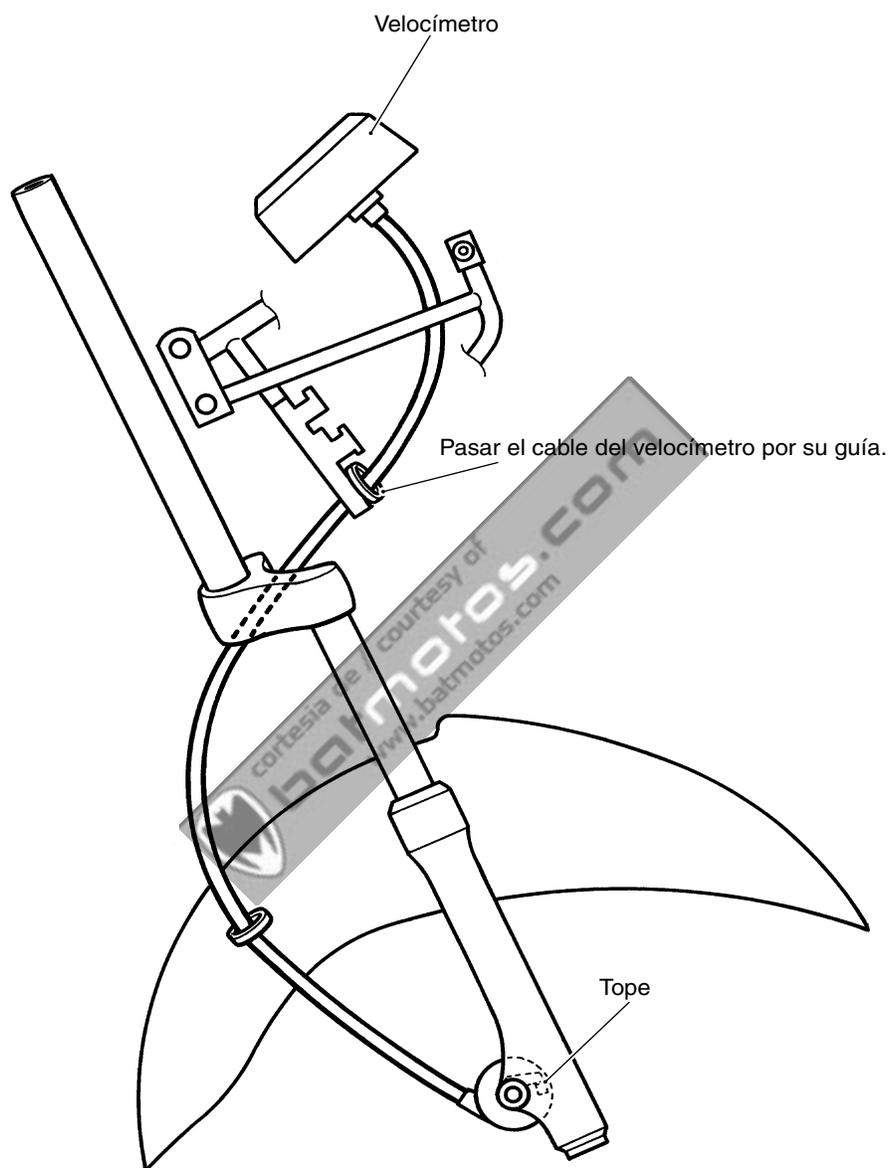
FRENO DELANTERO



FRENO TRASERO

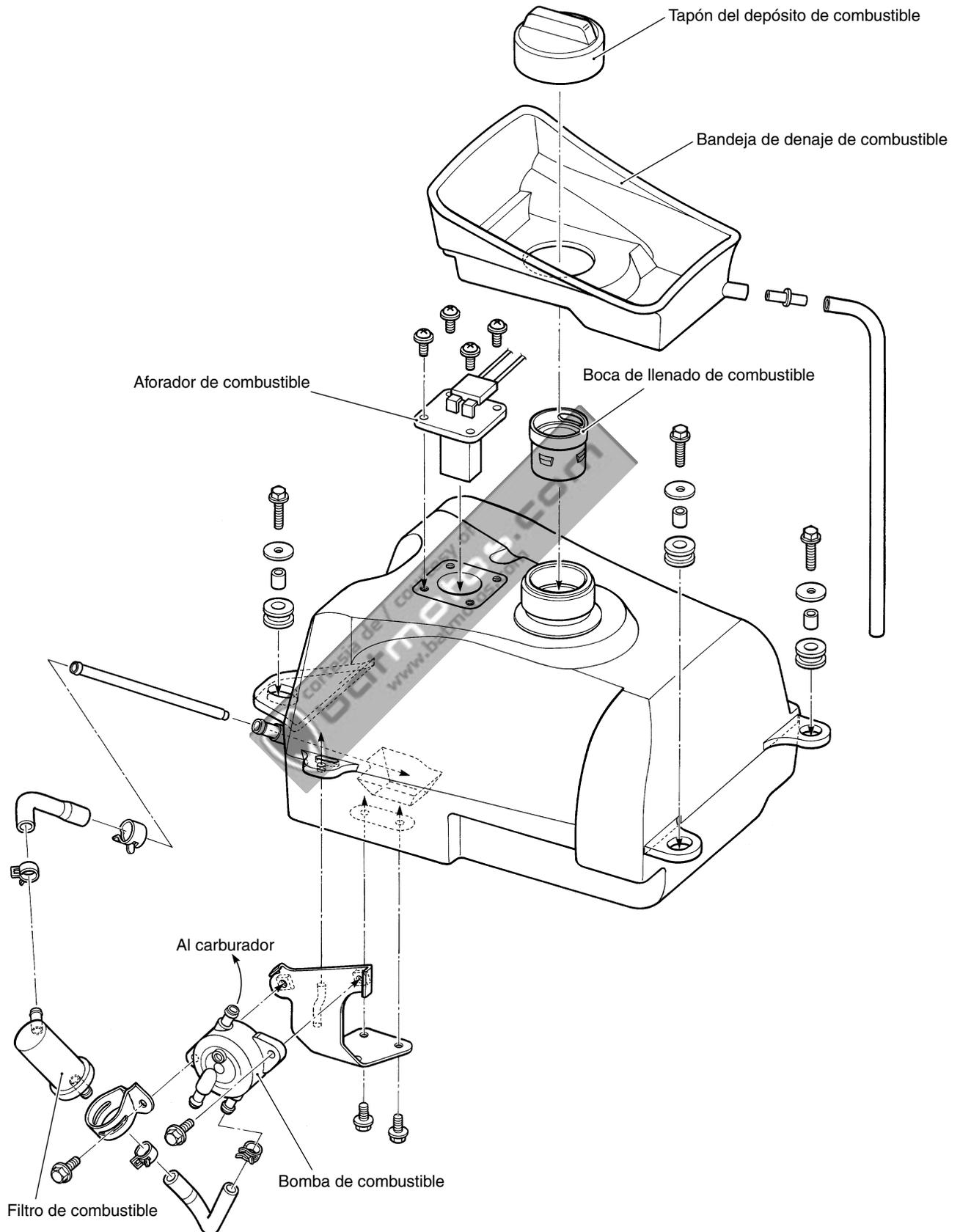


RECORRIDO DEL CABLE DEL VELOCÍMETRO

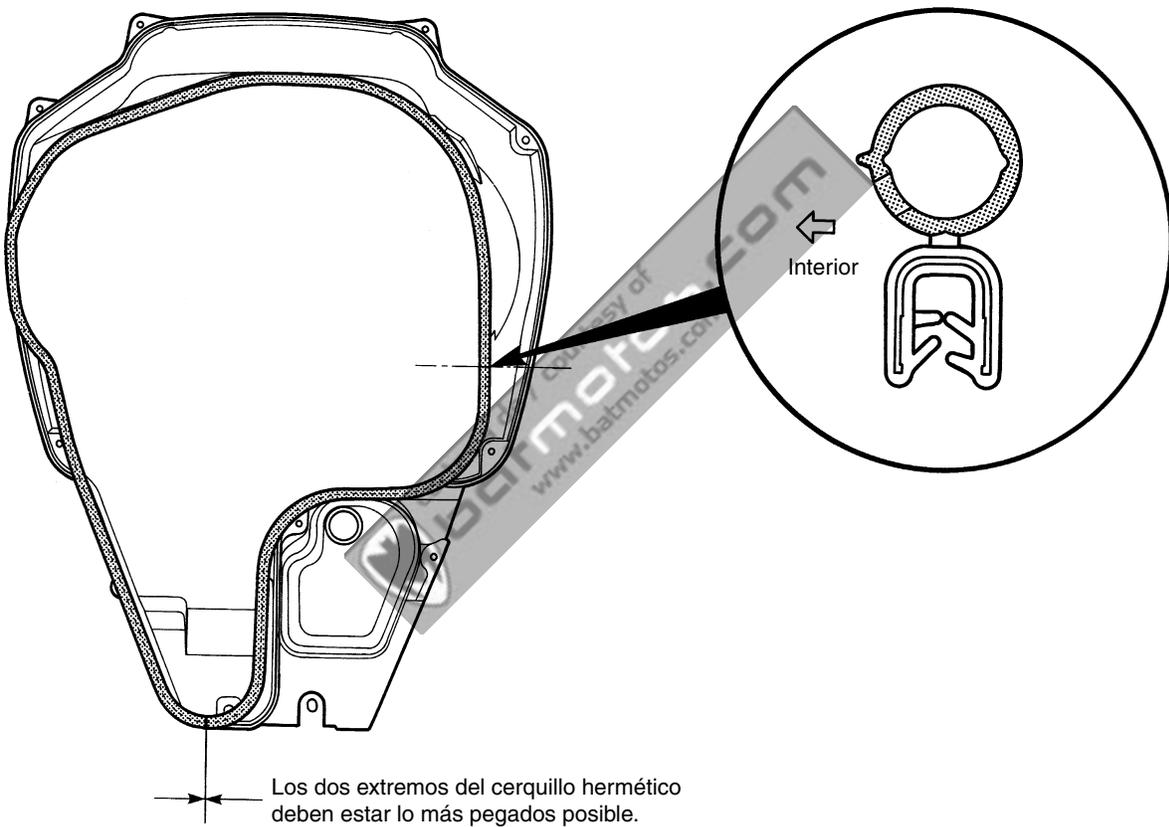


Fije la lengüeta de la carcasa de reenvío al tope de la horquilla delantera.

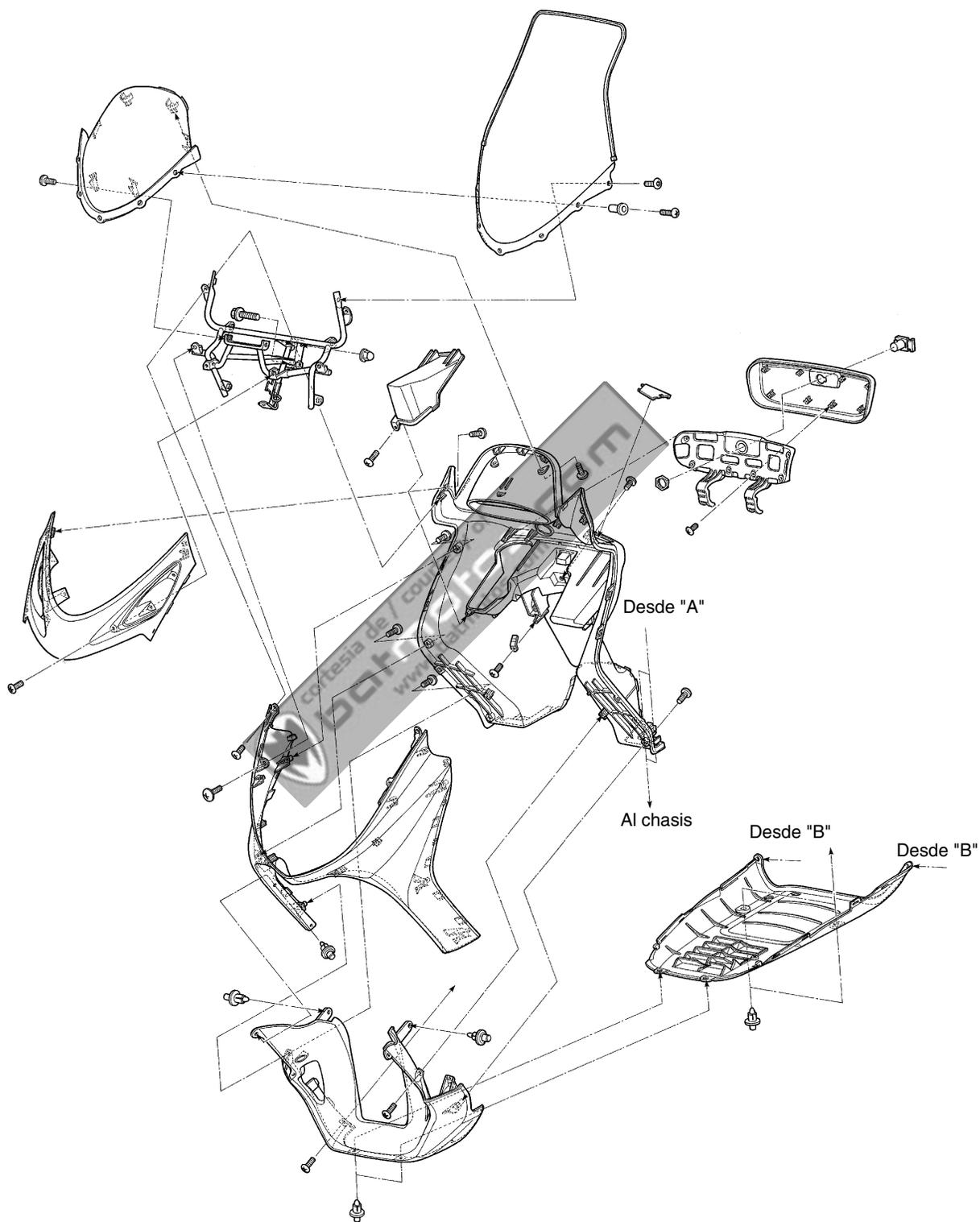
MONTAJE Y RECORRIDO DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE



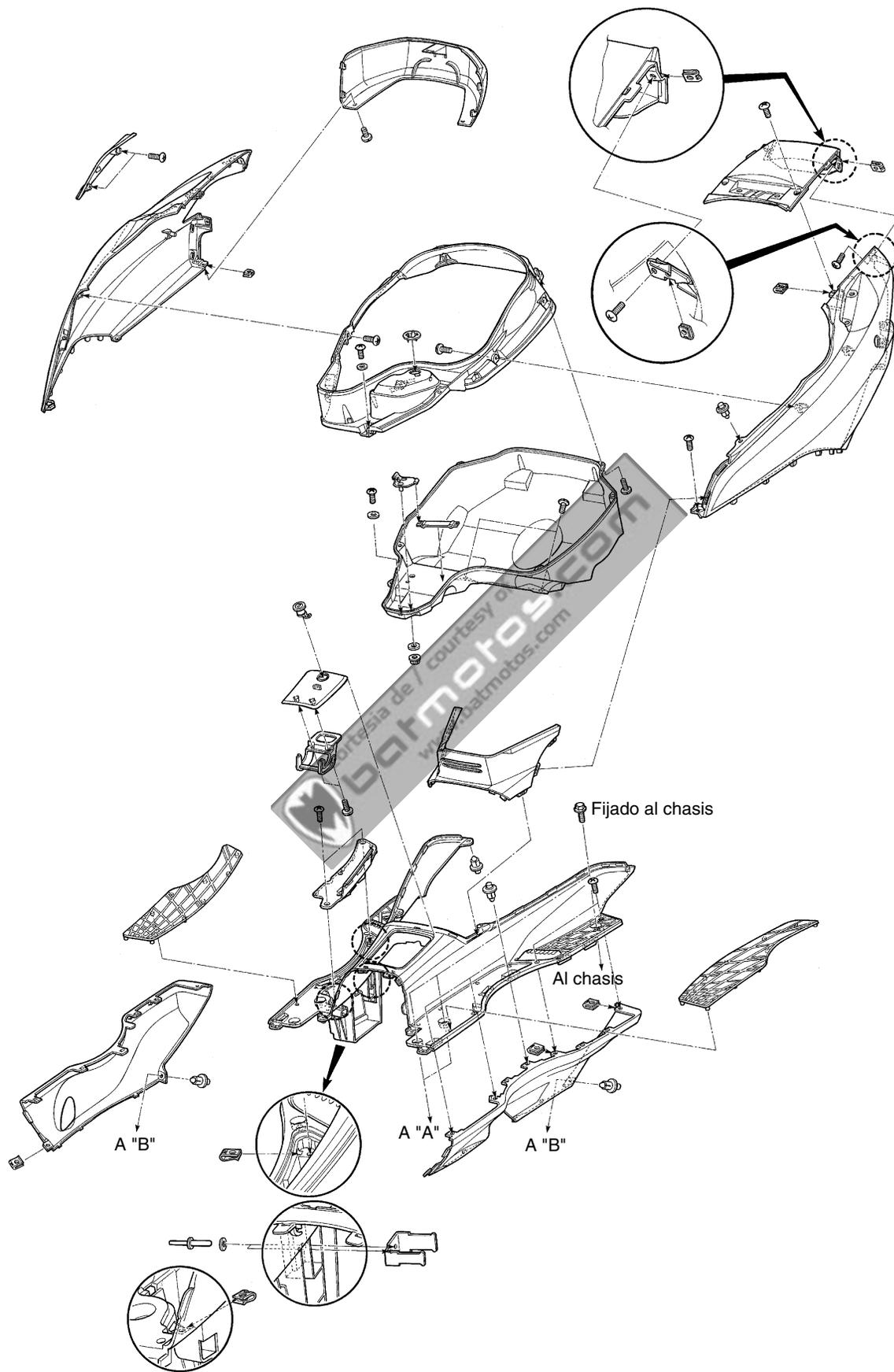
INSTALACIÓN DE CERQUILLO DE CIERRE HERMÉTICO DEL COFRE



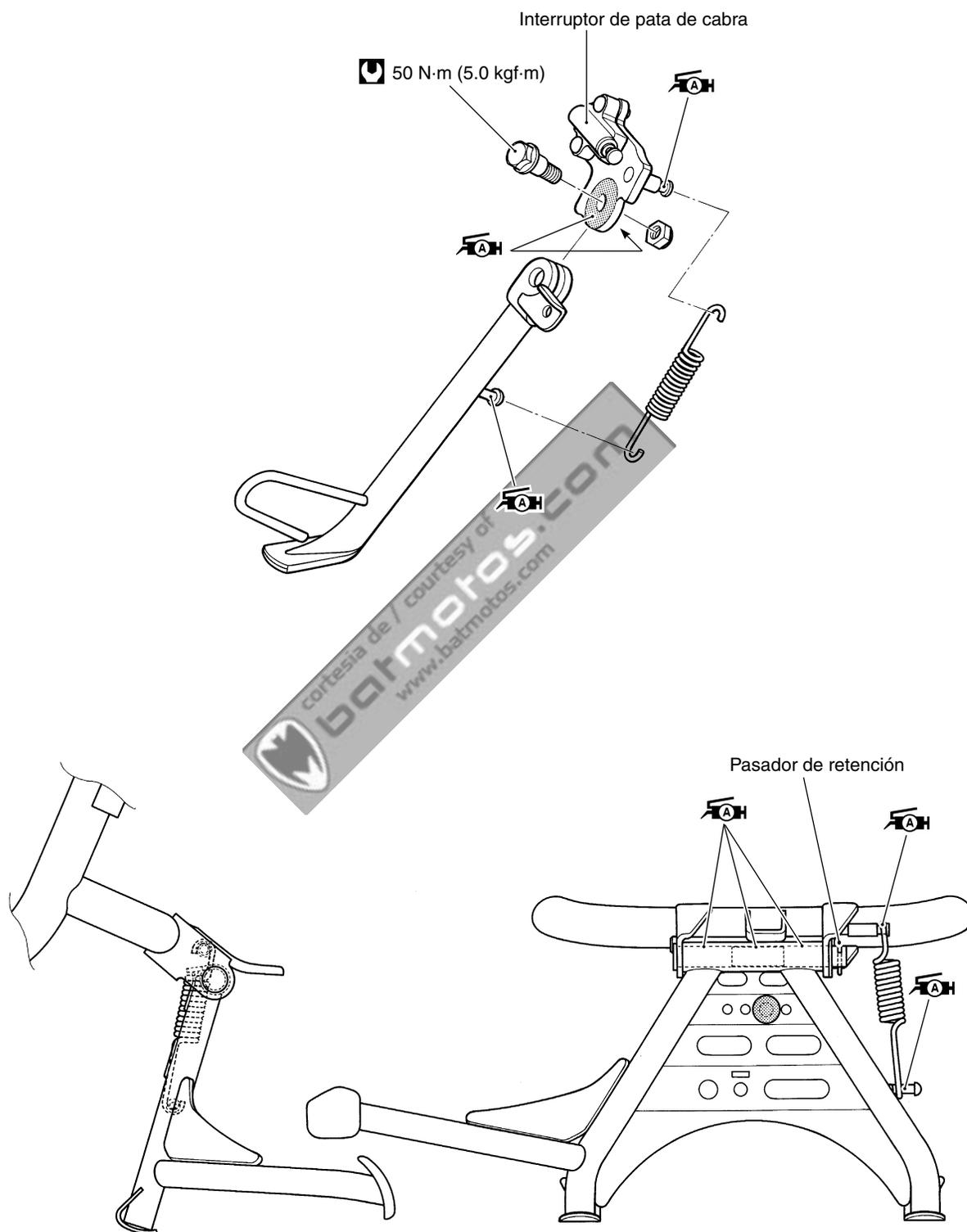
INSTALACIÓN DE PIEZAS EXTERIORES



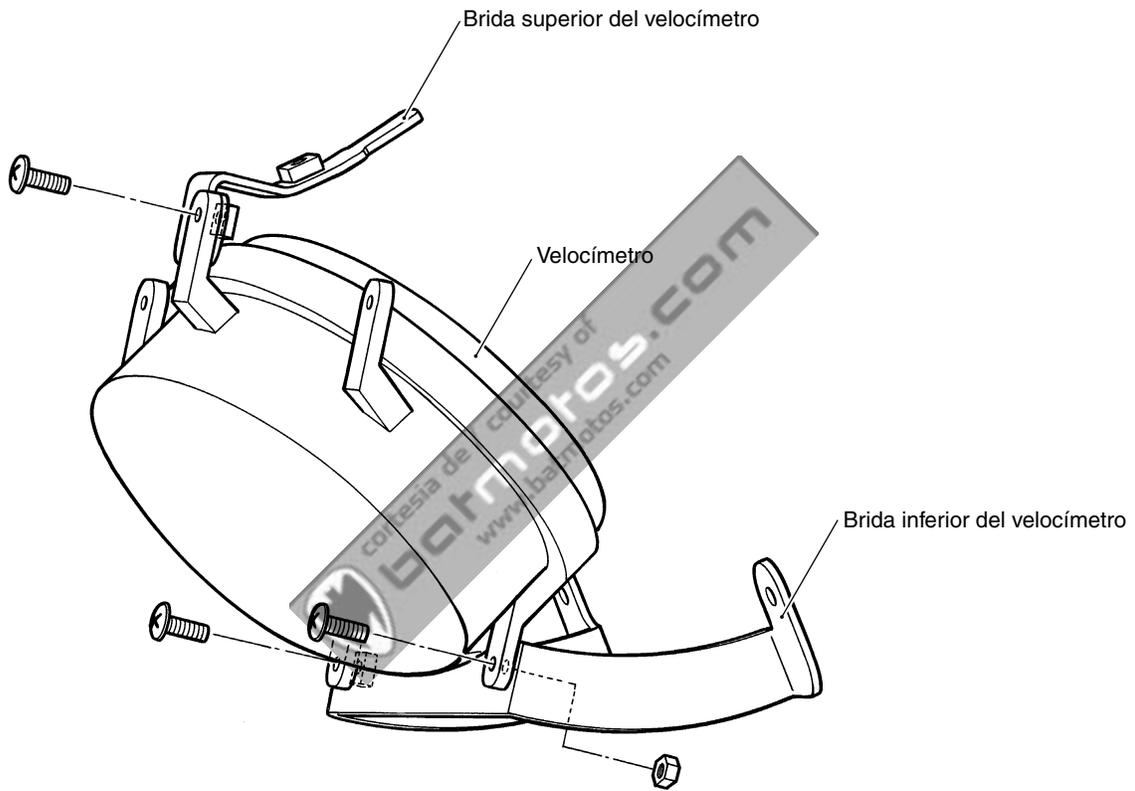
8-20 INFORMACIÓN DE SERVICIO



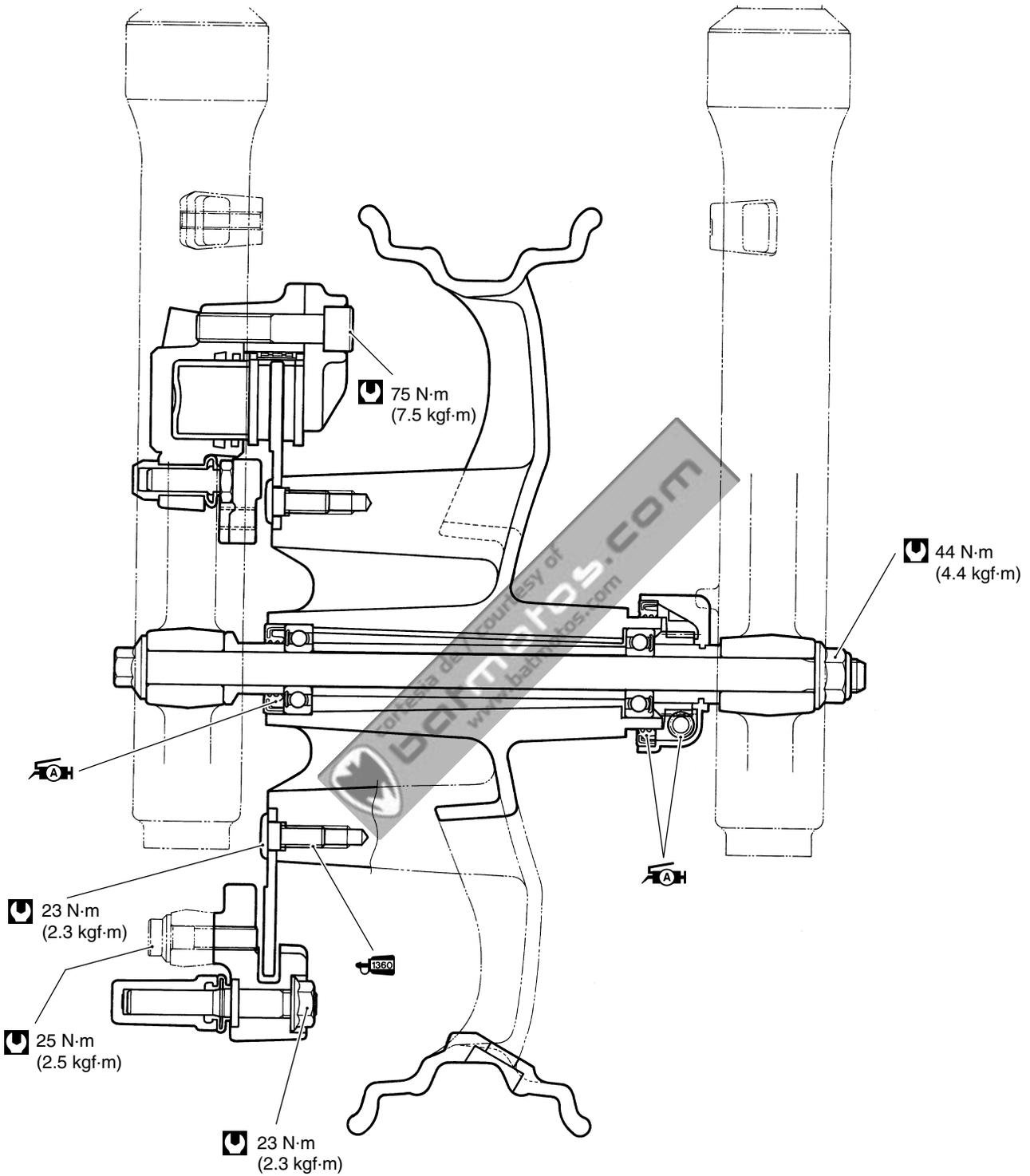
COLOCACIÓN DE PATA DE CABRA Y CABALLETE CENTRAL



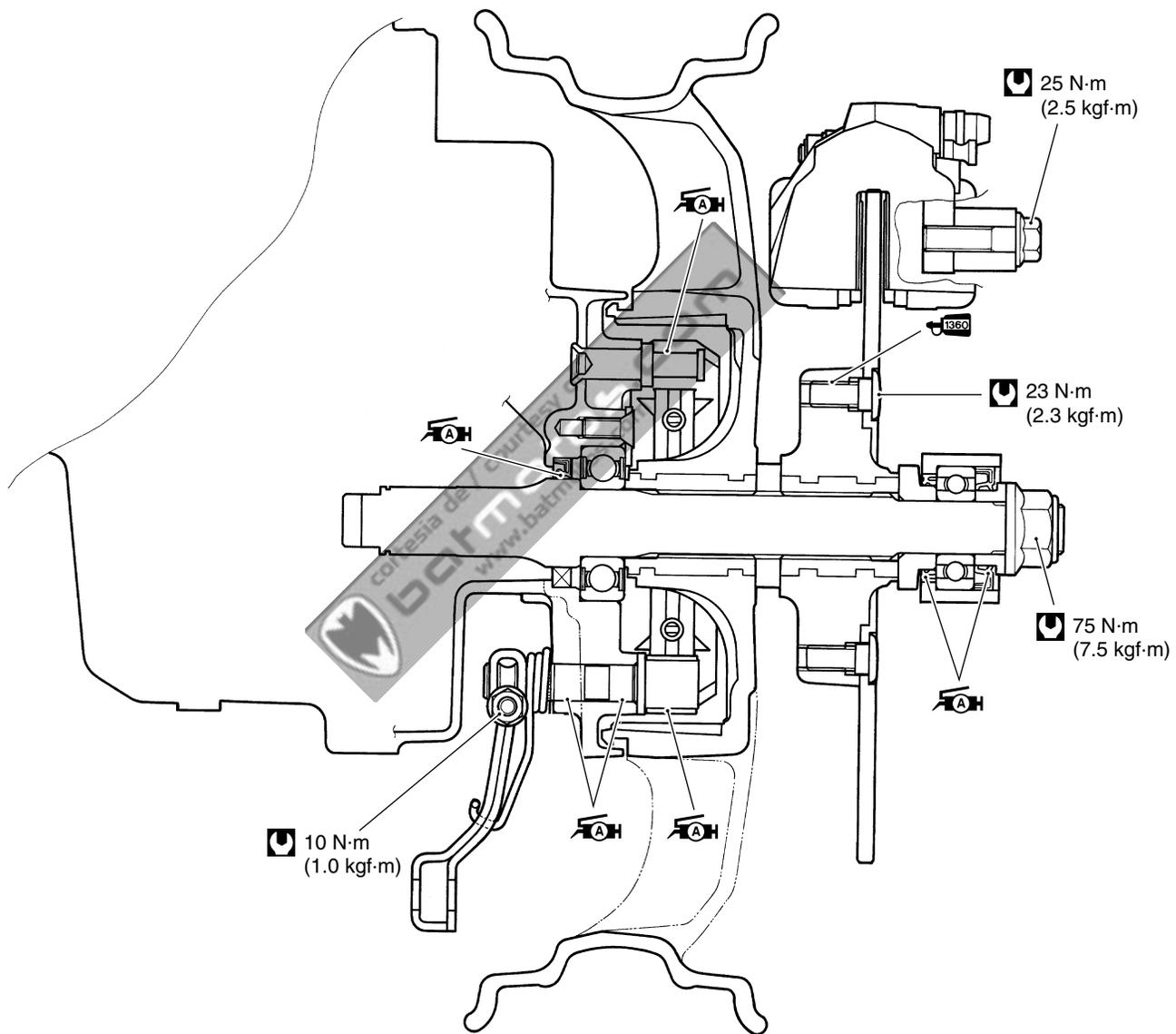
INSTALACIÓN DEL VELOCÍMETRO



RUEDA DELANTERA

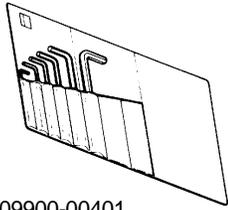
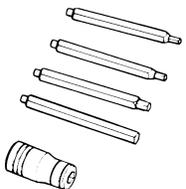
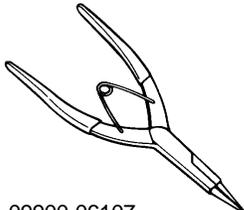
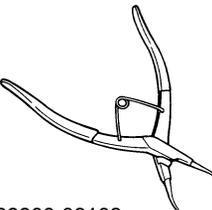
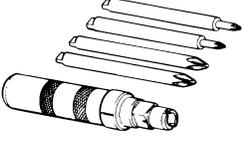
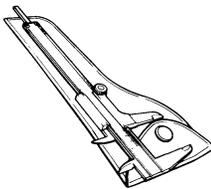
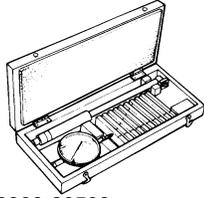
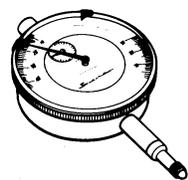
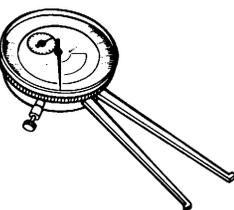
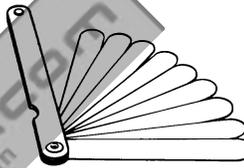
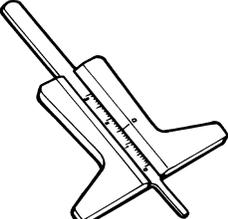
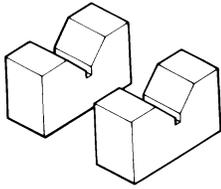
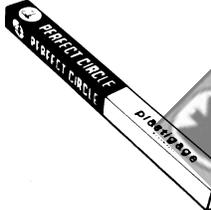
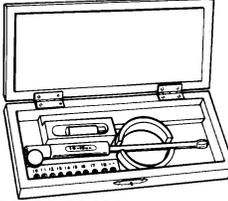
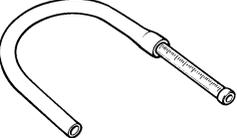
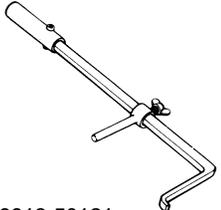
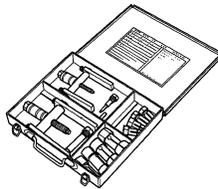
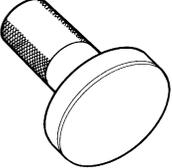


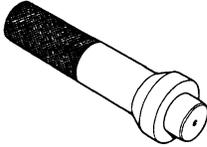
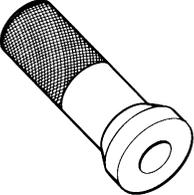
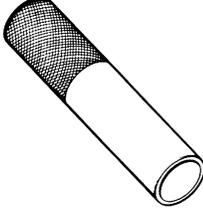
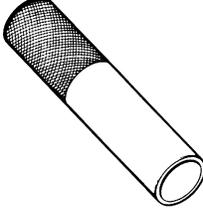
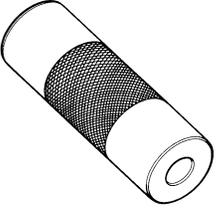
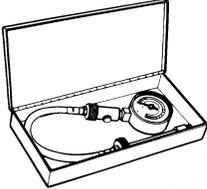
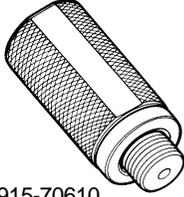
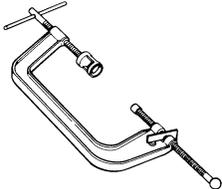
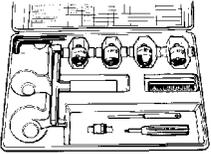
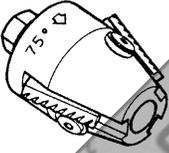
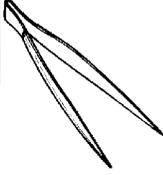
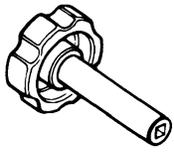
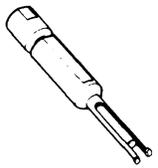
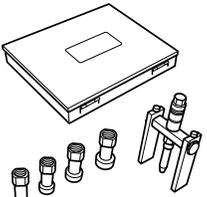
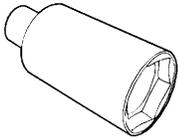
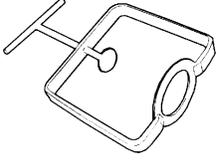
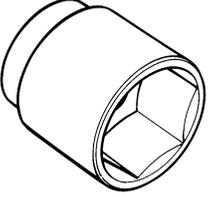
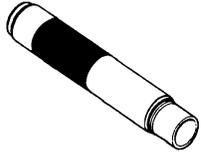
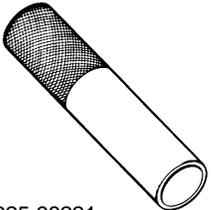
RUEDA TRASERA



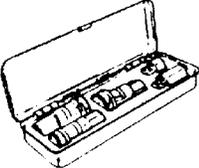
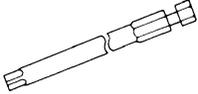
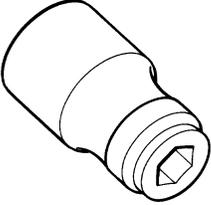
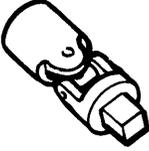
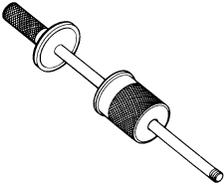
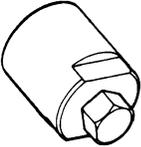
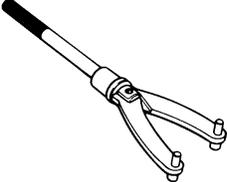
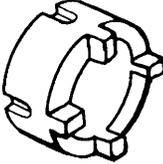
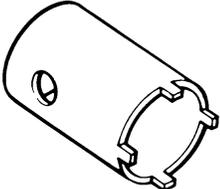
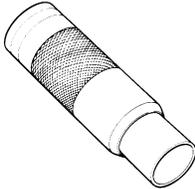
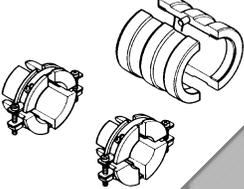
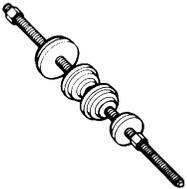
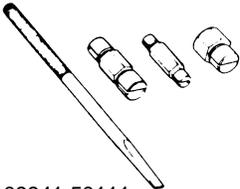
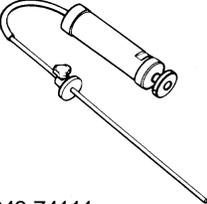
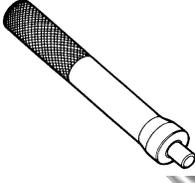
8-26 INFORMACIÓN DE SERVICIO

HERRAMIENTAS ESPECIALES

				
09900-00401 Juego de llave hexagonal tipo en "L"	09900-00410 Juego de llaves hexagonales	09900-06107 Alicates para circlips	09900-06108 Alicates para circlips	09900-09003 Juego de destornillador "de impacto"
				
09900-20102 Pie de rey (1/20 mm, 200 mm)	09900-20203 Micrómetro (1/100 mm, 50-75 mm)	09900-20205 Micrómetro (1/1000 mm, 0-25 mm)	09900-20508 Juego medición de cilindros (1/100 mm, 40-80 mm)	09900-20602 Comparador (1/1000 mm, 1 mm)
				
09900-20605 Comparador de compás (1/100 mm, 10-34 mm)	09900-20606 Comparador (1/100 mm, 10 mm)	09900-20701 Soporte magnético	09900-20803 Galga de espesores	09900-20805 Sonda profundidad dibujo neumáticos
				
09900-21304 Bloque "en V" (100 mm)	09900-22302 Galga plástica	09900-22401 Medidor para diámetros pequeños (10 -18 mm)	09900-22403 Medidor para diámetros pequeños (18 -35 mm)	09900-25008 Juego de polímetro
				
09900-26006 Tacómetro	09900-28107 Comprador eléctrico	09910-32812 Montador de cigüeñal	09910-11310 Accesorio para montador de cigüeñal	09913-10760 Medidor nivel de combustible
				
09913-50121 Extractor de retenes de aceite	09913-70210 Juego de montaje de rodamientos	09913-75510 Montador de rodamientos	09913-75810 Montador de rodamientos	09913-75821 Montador de rodamientos

				
09913-75830 Montador de rodamientos	09913-76010 Montador de rodamientos	09913-80112 Montador de rodamientos	09913-84510 Montador de rodamientos	09914-79610 Montador de rodamientos
				
09915-64510 Manómetro 09915-63310 (Adaptador)	09915-74510 Manómetro de presión de aceite	09915-70610 Adaptador para manómetro de presión de aceite	09916-14510 Alzador de válvulas	09916-14910 Accesorio para alzador de válvulas
				
09916-21111 Juego de fresas de asiento de válvula	09916-24311 Macho centrador (N-100 5.0)	Véase página 3-25. Fresa de asiento de válvula (N-126) (N-130)	09916-34542 Mango de escariador de guía de válvula	09916-34570 Escariador de guía de válvula
				
(5.0 mm) 09916-34580 Escariador de guía de válvula (10.8 mm)	09916-44310 Extractor/montador de guía de válvula	09916-84511 Pinzas	09917-14910 Destornillador de ajuste de juego de válvulas	09920-13120 Separador de cárter
				
09921-20210 Extractor de rodamientos	09921-20240 Juego de extracción de rodamientos	09922-21410 Llave de vaso larga	09922-31430 Compresor de muelle de embrague	09922-55131 Montador de rodamientos
				
09923-73210 Extractor de rodamientos (17 -20 mm)	09924-52410 Llave de vaso	09924-84521 Juego de montaje de rodamientos	09925-18011 Montador de rodamiento de dirección	09925-98221 Montador de rodamientos

8-28 INFORMACIÓN DE SERVICIO

 <p>09930-10121 Juego de llaves de vaso para bujías</p>	 <p>09930-11930 Broca torx</p>	 <p>09930-11940 Cabezal broca torx</p>	 <p>09930-14530 Articulación universal</p>	 <p>09930-30102 Eje deslizante</p>
 <p>09930-34980 Extractor de rotor</p>	 <p>09930-40113 Bloqueador de rotor</p>	 <p>09930-44520 Bloqueador de rotor</p>	 <p>09940-11420 Casquillo de tuerca pipa de dirección</p>	 <p>09940-11430 Casquillo de tuerca pipa de dirección</p>
 <p>09940-14911 Llave de vaso pipa de dirección</p>	 <p>09940-51410 Accesorio montador de rodamiento de dirección</p>	 <p>09940-52861 Juego de montadores de retenes de aceite horquilla delantera</p>	 <p>09941-34513 Montador de cazoleta de dirección</p>	 <p>09941-50111 Extractor de rodamientos</p>
 <p>09943-74111 Medidor de nivel de aceite de horquilla</p>	 <p>09943-88211 Montador de rodamientos</p>	 <p>09910-11310 Accesorio para montador de cigüeñal</p>		

NOTA:

Antes de pedir una herramienta especial, compruebe que esté disponible.

PARES DE APRIETE

MOTOR

ELEMENTO	N·m (kgf·m)	
Tornillo de tapa de balancines	14 (1.4)	
Tuerca de culata (M6)	10 (1.0)	
Tuerca de base de cilindro (M6)	10 (1.0)	
Tornillo de culata	42 (4.2)	
Tornillo de puente de árbol de levas	10 (1.0)	
Tornillo de piñón de árbol de levas	15 (1.5) 	
Contratuerca de reglaje de válvulas	10 (1.0)	
Tornillo de posicionamiento de patín de cadena de distribución	13 (1.3)	
Tornillo de sujeción del tensor de cadena de distribución	10 (1.0)	
Tornillo de sujeción de muelle	8 (0.8)	
Bujía	11 (1.1)	
Tornillo de embrague de arranque	10 (1.0) 	
Tornillo de surtidor de aceite	8 (0.8) 	
Tornillo de bomba de aceite	10 (1.0)	
Tuerca de rotor de alternador	80 (8.0)	
Tornillo de cárter	M8	22 (2.2)
	M6	11 (1.1)
Tapón de vaciado de aceite del motor	23 (2.3)	
Tapón de vaciado de aceite de reducción final	12 (1.2)	
Tapón de nivel de aceite de reducción final	12 (1.2)	
Tornillo de tapa de reducción final	22 (2.2)	
Tuerca de zapata de embrague	60 (6.0)	
Tuerca de campana de embrague	60 (6.0)	
Tuerca de semipolea conductora fija	90 (9.0)	
Tornillo de tapa de embrague	11 (1.1)	
Tornillo de bomba de agua	10 (1.0)	
Tornillo de tubo de escape	23 (2.3)	
Tornillo de anclaje del silenciador	23 (2.3)	
Tornillo de conexión del silenciador	18 (1.8)	
Tuerca de anclaje de motor	102 (10.2)	
Tuerca de brida de cárter	85 (8.5)	
Tuerca de cigüeñal	150 (15.0)	

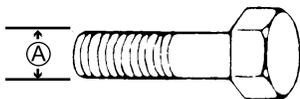
8-30 INFORMACIÓN DE SERVICIO**CHASIS**

ELEMENTO	N·m (kgf·m)
Eje delantero/tuerca	44 (4.4)
Contratuerca de pipa de dirección	30 (3.0)
Tornillo de posicionamiento de manillar	25 (2.5)
Tornillo/tuerca de abrazadera de manillar	50 (5.0)
Tornillo de abrazadera de horquilla delantera	23 (2.3)
Tornillo de bombín de freno	10 (1.0)
Tornillo de unión de latiguillo de freno	23 (2.3)
Tornillo de anclaje de pinza de freno	25 (2.5)
Válvula de purgado de frenos	7.5 (0.75)
Tornillo de disco de freno	23 (2.3)
Tuerca de eje trasero	120 (12.0)
Tornillo de amortiguador trasero	29 (2.9)
Tuerca de palanca de leva de freno de estacionamiento	10 (1.0)

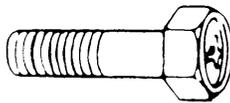
TABLA DE PARES DE APRIETE

Para el resto de los tornillos y tuercas, no mencionados anteriormente, utilice esta tabla:

Diám. tornillo Ⓐ (mm)	Tornillo convencional o marcado con "4"		Marcado con "7"	
	N·m	kgf·m	N·m	kgf·m
4	1.5	0.15	2.3	0.23
5	3	0.3	4.5	0.45
6	5.5	0.55	10	1.0
8	13	1.3	23	2.3
10	29	2.9	50	5.0
12	45	4.5	85	8.5
14	65	6.5	135	13.5
16	105	10.5	210	21.0
18	160	16.0	240	24.0



Tornillo convencional



Tornillo marcado con "4"



Tornillo marcado con "7"

DATOS DE SERVICIO**VÁLVULA + GUÍA**

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Diámetro de válvula	AD.	22.0	—
	ES.	19.0	—
Holgura de válvulas (en frío)	AD.	0.05 – 0.10	—
	ESC.	0.10 – 0.15	—
Holgura de guía-vástago	AD.	0.010 – 0.037	—
	ESC.	0.030 – 0.057	—
Diámetro interior de guía	(AD. & ESC.)	5.000 – 5.012	—
Diámetro exterior del vástago	AD.	4.975 – 4.990	—
	ESC.	4.955 – 4.970	—
Deflexión del vástago	AD. & ESC.	—	0.35
Descentrado vástago de válvula	AD. & ESC.	—	0.05
Espesor de vástago de válvula	AD. & ESC.	—	0.5
Longitud del extremo de vástago	AD. & ESC.	—	1.8
Ancho de asiento de válvula	AD. & ESC.	0.9 – 1.1	—
Descentrado radial cabeza de válvula	AD. & ESC.	—	0.03
Longitud del muelle descargado (AD. & ESC.)	INTERIOR	—	35.0
	EXTERIOR	—	37.8
Tensión muelle de válvula (AD.&ESC.)	INTERIOR	53 – 65 N, 5.3 – 6.5 kgf con longitud 28 mm	—
	EXTERIOR	131 – 151 N, 13.1 – 15.1 kgf con longitud 31.5 mm	—

ÁRBOL DE LEVAS+ CULATA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Altura de leva	AD.	32.46 – 32.53	32.16
	ESC.	31.92 – 31.99	31.62
Holgura de apoyo árbol de levas	φ 22	0.032 – 0.066	0.150
	φ 17.5	0.028 – 0.059	0.150
Diámetro interior de puente de árbol de levas	φ 22	22.012 – 22.025	—
	φ 17.5	17.512 – 17.525	—
Diámetro exterior de apoyo de árbol de levas	φ 22	21.959 – 21.980	—
	φ 17.5	17.466 – 17.484	—
Descentrado de árbol de levas	—		0.10
Diámetro interior del balancín	AD. & ESC.	12.000 – 12.018	—
Diámetro exterior del eje de balancín	AD. & ESC.	11.973 – 11.984	—
Deformación de culata	—		0.05

8-32 INFORMACIÓN DE SERVICIO

CILINDRO+PISTÓN+SEGMENTO

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE	
Presión de compresión	1 700 kPa (17.0 kgf/cm ²)		1550 kPa (15.5 kgf/cm ²)	
Holgura pistón-cilindro	0.040 – 0.050		0.120	
Diámetro interior del cilindro	57.000 – 57.015		57.090	
Diámetro del pistón	56.955 – 56.970 Mida a 15mm del final de la falda.		56.880	
Deformación del cilindro	—		0.05	
Abertura de segmento sin montar	1°	R	Aprox. 7.2	5.8
	2°	RN	Aprox. 5.8	4.6
Abertura de segmento en el cilindro	1°		0.20 – 0.32	0.70
	2°		0.20 – 0.32	0.70
Holgura del segmento en la ranura	1°		—	0.18
	2°		—	0.15
Ancho de ranura de segmento	1°		1.01 – 1.03	—
	2°		1.01 – 1.03	—
	Rascador		2.01 – 2.03	—
Espesor de segmento	1°		0.97 – 0.99	—
	2°		0.97 – 0.99	—
Diámetro de alojamiento de bulón	16.002 – 16.008		16.030	
Diámetro exterior de buló	15.995 – 16.000		15.980	

BIELA+CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diámetro interior de pie de biela	16.006 – 16.014	16.040
Deflexión de biela	—	3.0
Juego lateral de cabeza de biela	0.10 – 0.45	1.00
Ancho de cabeza de biela	16.95 – 17.00	—
Ancho entre contrapesos	53.0 ± 0.1	—
Descentrado de cigüeñal	—	0.10

BOMBA DE ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Presión de aceite (a 60 °C, 140 °F)	Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm ²) Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm ²) a 3000 r/min.	—

EMBRAGUE

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diám. int. de rueda del embrague	125.0 – 125.2	125.5
Espesor de zapata de embrague	—	2.0
Revoluciones acoplamiento	Aprox. 3 800 ± 300	—
Revoluciones embragado	Aprox. 6 000 ± 500	—

REDUCCIÓN FINAL + CORREA DE TRANSMISIÓN Unidad: mm Excepto rel. de transm.

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Relación de transmisión	Transmisión variable (2.930 –0.770)	—
Reducción final	9.965 ($^{45}/_{17} \times ^{64}/_{17}$)	—
Ancho de correa de transmisión	22.1	21.1
Long. muelle semip. conducida móv. descargado	150	142.5

CARBURADOR

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
	E-02, 19 (España)
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	49F0
Ralentí r/min	1600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	7.0 ± 1.0 mm
Altura del boya	18.3 ± 1.0 mm
Surtidor alta (M.J.)	#122
Surtidor de aire de alta (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	NCMA
Chimenea (N.J.)	φ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	θ = 12°
Surtidor de baja (P.J.)	#35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

8-34 INFORMACIÓN DE SERVICIO

TERMOSTATO + RADIADOR + VENTILADOR + LÍQUIDO REFRIGERANTE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Temperatura de apertura de válvula del termostato	Aprox. 82 °C		—
Alzado de válvula del termostato	Más de 3 mm a 95 °C		—
Resistencia interruptor de temp. refrigerante del motor	Aprox. 80 °C	47.5 – 56.8 Ω	—
	Aprox. 100 °C	26.2 – 29.3 Ω	—
Presión de apertura de válvula tapón radiador	110 kPa (1.1 kgf/cm ²)		—
Temperatura de funcionamiento termocontacto del ventilador	OFF → ON	Aprox. 105 °C	—
	ON → OFF	Aprox. 100 °C	—
Tipo líquido refrigerante de motor	Utilice un anticongelante/refrigerante compatible con un radiador de aluminio, mezclado sólo con agua destilada en proporción 50:50.		—
Capacidad de refrigerante	Sólo reserva	Aprox. 250 ml	—
	Reserva incluida	Aprox. 1.250 ml	—

ELECTRICIDAD

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1 600 r/min.		
Bujía	Tipo	NGK:CR8E DENSO:U24ESR-N	
	Separación	0.7 – 0.8 mm	
Funcionamiento de bujía	Más de 8 mm a 1 atm.		
Resistencia de generador de señal	148 – 222 Ω		Verde-Blanco
Voltaje de pico generador de señal	Más de 1.3 V		⊕Blanco – ⊖Verde
Resistencia de bobina de encendido	Primario	0.09 – 0.13 Ω	Blanco/Azul– Negro/Blanco
	Secundario	15.4 – 18.1 kΩ	Pipa– Blanco/Azul
Voltaje de pico primario bobina de encendido	Más de 150 V		⊕Negro/Blanco – ⊖ Negro/Amarillo
Resistencia bobina de alternador	0.50 – 0.62 Ω		
Máx. potencia de alternador	Aprox. 225 W a 5 000 r/min		
Voltaje de alternador en vacío (en frío)	Más de 40 V (AC) a 5 000 r/min.		
Voltaje regulado	13.5 – 15.0V a 5 000 r/min.		
Resistencia de relé de arranque	1 – 7 Ω		
Batería	Tipo	FTX9-BS	
	Capacidad	12 V 28.8 kC (8 Ah)/10HR	
Tipo de fusible	Principal		20 A

POTENCIAS ELÉCTRICAS

Unidad: W

ELEMENTO		NOM./ESPECIFICACIÓN
Faro delantero	LARGA	35
	CORTA	35
Luz de estacionamiento o posición		5 × 2
Luz de freno/trasera		21/5 × 2
Intermitente		21 × 4
Luz de matrícula		5
Luz de velocímetro		1.2
Luz de nivel de combustible		1.2
Testigo temperatura agua		1.2
Testigo de intermitente		1.2
Testigo de luz larga		1.2
Luz de cofre		5

FRENO + RUEDA

Unidad: mm

ELEMENTO		NOMINAL	LÍMITE
Espesor de disco de freno	Delantero y trasero	3.8 – 4.2	3.5
Diámetro interior tambor de freno	Estacionamiento	—	130.7
Descentrado de disco de freno	Delantero y trasero	—	0.3
Tipo de líquido de frenos		DOT 4	
Descentrado de llanta de rueda	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Tamaño de llanta de rueda	Delantero	12 × MT 2.50	—
	Trasero	12 × MT 3.00	—
Descentrado de eje de rueda	Delantero	—	0.25

8-36 INFORMACIÓN DE SERVICIO**NEUMÁTICO**

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
PRESIÓN DE INFLADO EN FRÍO (CON O SIN PASAJERO)	Delante	200/200 kPa 2.00/2.00 kgf/cm ²	—
	Trasero	225/280 kPa 2.25/2.80 kgf/cm ²	—
Medidas de neumático	Delantero	110/90-12 64L	—
	Trasero	130/70-12 62L	—
Tipo de neumático	Delantero	HOOP B03G	—
	Trasero	HOOP B02G	—
Profundidad de dibujo de neumático (Profundidad recomendada)	Delantero	—	0.8 mm (1.6 mm)
	Trasero	—	0.8 mm (1.6 mm)

SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Recorrido horquilla delantera	100	—
Long. de muelle de horquilla descargado	301	294
Nivel de aceite horq. del. (sin muelle barra totalmente comprimida)	87.7	—
Tipo de aceite de horquilla delantera	Aceite de horq. Suzuki G-10 (SAE 10) o equivalente	—
Capacidad ac. horq. del. (cada brazo)	106 ml	—
Recorrido rueda trasera	83	—

COMBUSTIBLE + ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Tipo de combustible	Debe usarse gasolina de índice de octano 91 ó mayor. Se recomienda gasolina sin plomo.		
Capacidad del tanque de combustible	10.0 Litros		
Resistencia medidor nivel combust.	Lleno	4 – 10 Ω	
	Vacío	90 – 100 Ω	
Tipo de aceite de motor	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de motor	Cambio	1 200 ml	
	Cambio de filtro	1 300 ml	
	Desmontaje	1 500 ml	
Tipo de aceite de reducción final	SAE 10W/40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de reducción final	Cambio	120 ml	
	Desmontaje	130 ml	

UH150K2 (MODELO'02)

Este capítulo contiene los datos de servicio e información de servicio que difieren de la UH125K2 (MODELO '02).

NOTA:

* *Cualquier diferencia entre la UH125K2 y la UH150K2 en cuanto a especificaciones y datos de servicio viene marcada con un asterisco (*).*

* *Véase del capítulo 1 al 8 para ver detalles que no aparezcan en este capítulo.*

CONTENIDO

ESPECIFICACIONES.....	9-2
CARACTERÍSTICAS DE LA UH150K2.....	9-4
DATOS DE SERVICIO	9-6

ESPECIFICACIONES

DIMENSIONES Y PESO EN VACÍO

Longitud total	2 085 mm
Ancho total	720 mm
Altura total	1 325 mm
Batalla	1 450 mm
Altura libre al suelo	125 mm
Peso en vacío	136 kg

MOTOR

Tipo	Cuatro tiempos, refrigeración por agua, árbol de levas en culata
Número de cilindros	1
Diámetro	* 62.0 mm
Carrera	* 50.4 mm
Cilindrada	* 152 cm ³
Relación de compresión	* 11.1 : 1
Carburador	KEIHIN CVK24, sencillo
Filtro de aire	Elemento de espuma de poliuretano
Sistema de arranque	Eléctrico
Sistema de lubricación	Cárter húmedo

TRANSMISIÓN

Embrague	Zapata en seco, automático, centrífugo
Relación de reducción	* Transmisión variable (2.930 –0.770)
Reducción final	* 9.264 (45/17 × 63/18)
Sistema de transmisión	Transmisión por correa trapezoidal

CHASIS

Suspensión delantera	Telescópica, resorte helicoidal, amortiguada por aceite
Suspensión trasera	Basculante, resorte helicoidal, amortiguación aceite
Caster	26°40'
Lanzamiento	93 mm
Ángulo de dirección	40° (izquierda y derecha)
Radio de giro	2.2 m
Medidas de neumático delantero	110/90-12 64L, sin cámara
Medidas de neumático trasero	130/70-12 62L, sin cámara
Freno delantero	Freno de disco
Freno trasero	Freno de disco
Freno de estacionamiento	Tipo tambor
Recorrido horquilla delantera	100 mm
Recorrido rueda trasera	83 mm

ELECTRICIDAD

Tipo de encendido	Encendido electrónico (CDI)
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1.600 rpm
Bujía	NGK CR8E o DENSO U24ESR-N
Batería	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Alternador	Alternador trifásico
Fusible	20 A
Faro delantero	12 V 35/35 W (H 51) x 2
Luz de posición	12 V 5W x 2
Intermitente	12 V 21 W x 4
Luz de freno/piloto trasero	12 V 21/5 W x 2
Luz de velocímetro	12 V 1.2 W
Testigo de luz larga	12 V 1.2 W
Testigo de intermitente	12 V 1.2 W x 2
Testigo indicador temperatura de refrigerante	12 V 1.2 W
Testigo indicador nivel de combustible	12 V 1.2 W
Luz de cofre	12 V 5 W
Luz de placa de matrícula	12 V 5 W

CAPACIDADES

Depósito de combustible	10.0 L
Aceite del motor, cambio de aceite	1 200 ml
con cambio de filtro.....	1 300 ml
desmontaje	1 500 ml
Aceite de reductora, cambio de aceite	120 ml
desmontaje	130 ml
Refrigerante	1 250 ml

CÓDIGOS DE PAÍS Y ÁREA

Los siguientes códigos representan a los países y zonas aplicables.

CÓDIGO	PAÍS o ÁREA
E-19	EU(Europa, incluida España)

9-4 UH150K2 (MODELO '02)

CARACTERÍSTICAS DE LA UH150

Las diferencias principales entre la UH125 y la UH150 en lo referente a las partes del motor son las siguientes.

*Culata y junta	*Cigüeñal
*Árbol de levas	*Embrague
*Cilindro	*Rodillo de la semipolea conductora móvil
*Pistón y bulón	*Reducción final y eje
*Segmento del pistón	*Carburador

ALTURA DE LEVA

	UH125	UH150
ADMISIÓN	32.46 – 32.53 mm	33.00 – 33.07 mm
ESCAPE	31.92 – 31.99 mm	32.66 – 32.73 mm

CILINDRO

	UH125	UH150
DIÁMETRO	57.000 – 57.015 mm	62.000 – 62.015 mm

PISTÓN

	UH125	UH150
DIÁMETRO	56.955 – 56.970 mm a 15 mm del final de la falda.	61.955 – 61.970 mm a 15 mm del final de la falda.

BULÓN

	UH125	UH150
DIÁMETRO	15.955 – 16.000 mm	15.996 – 16.000 mm

SEGMENTO DEL PISTÓN

		UH125	UH150
ABERTURA SIN MONTAR	1º	Aprox. 7.2 mm	Aprox. 8.6 mm
	2º	Aprox. 5.8 mm	Aprox. 7.2 mm
ABERTURA	1º	0.20 – 0.32 mm	0.15 – 0.27 mm

PRESIÓN DE COMPRESIÓN

UH125	UH150
1 700 kPa (17.0 kgf/cm ²)	1 600 kPa (16.0 kgf/cm ²)

EMBRAGUE

	UH125	UH150
RPM ACOPLAMIENTO	Aprox. 3 800 ± 300	Aprox. 3 600 ± 300
RPM EMBRAGADO	Aprox. 6 000 ± 500	Aprox. 6 500 ± 500

REDUCCIÓN FINAL

	UH125	UH150
Relación transmisión	Transmisión variable (2.882 – 0.839)	Transmisión variable (2.930 – 0.770)
Reducción final	9.965 (45/17 × 64/17)	9.264 (45/17 × 63/18)

CARBURADOR

	UH125	UH150
Nº de identificación	49F0	49FA
Surtidor alta	#122	#112
Aguja del surtidor	NCMA	NCNA
Tornillo de regulación de baja	PRERREGULADO	PRERREGULADO

SEGMENTOS DE PISTÓN SOBREMEDIDA

• Segmento de pistón sobremedida

Hay dos tipos de segmentos de pistón sobremedida disponibles como piezas opcionales.

Sus números de identificación son los siguientes.

Segmento 1º y 2º

0.5 mm: 50

1.0 mm: 100

• Segmento rascador sobremedida

Los dos tipos de segmentos sobremedida están disponibles como piezas opcionales. Sus colores de identificación son los siguientes.

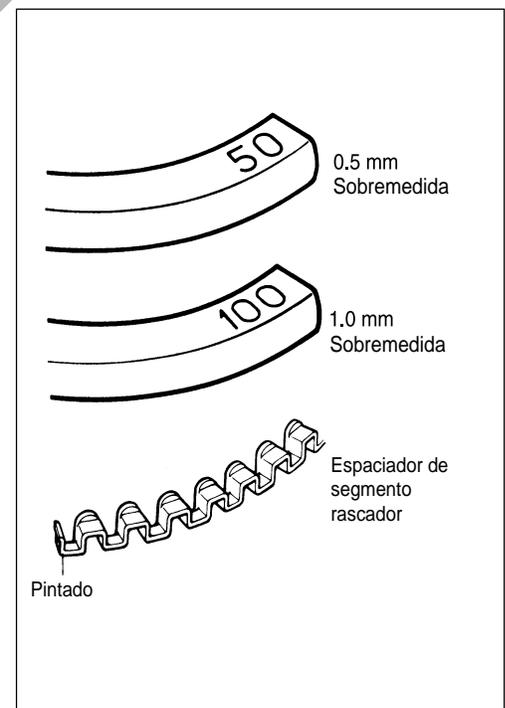
Segmento rascador

0.5 mm: Pintado de rojo

1.0 mm: Pintado de amarillo

• Raíl lateral sobremedida

Para identificar el raíl lateral, mida simplemente el diámetro exterior, ya que no lleva señal ni número alguno.



9-6 UH150K2 (MODELO '02)

DATOS DE SERVICIO**VÁLVULA + GUÍA**

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Diámetro de válvula	AD.	22.0	—
	ESC.	19.0	—
Holgura de válvulas (en frío)	AD.	0.05 – 0.10	—
	ESC.	0.10 – 0.15	—
Holgura guía-vástago	AD.	0.010 – 0.037	—
	ESC.	0.030 – 0.057	—
Diámetro interior de guía	(AD. & ESC.)	5.000 – 5.012	—
Diámetro exterior del vástago	AD.	4.975 – 4.990	—
	ESC.	4.955 – 4.970	—
Deflexión del vástago de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.35
Descentrado vástago de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.05
Espesor de cabeza de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.5
Longitud del extremo de vástago	(AD. & ESC.)	—	1.8
Ancho de asiento de válvula	(AD. & ESC.)	0.9 – 1.1	—
Descentrado radial cabeza de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.03
Longitud del muelle de válvula descargado (AD. y ESC.)	INTERIOR	—	35.0
	EXTERIOR	—	37.8
Tensión del muelle de válvula (AD. & ESC.)	INTERIOR	5.3 – 6.5 kgf con longitud 28 mm	—
	EXTERIOR	13.1 – 15.1 kgf con longitud 31.5 mm	—

ÁRBOL DE LEVAS + CULATA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Altura de leva	AD.	*33.00 – 33.07	* 32.70
	ESC.	*32.6 – 32.73	* 32.36
Holgura de apoyo árbol de levas	ϕ 22	0.032 – 0.066	0.150
	ϕ 17.5	0.028 – 0.059	0.150
Diámetro interior puente árbol de levas	ϕ 22	22.012 – 22.025	—
	ϕ 17.5	17.512 – 17.525	—
Diámetro exterior apoyo árbol de levas	ϕ 22	21.959 – 21.980	—
	ϕ 17.5	17.466 – 17.484	—
Descentrado de árbol de levas		—	0.10
Diámetro interior del balancín	AD. & ESC.	12.000 – 12.018	—
Diámetro exterior del eje de balancín	AD. & ESC.	11.973 – 11.984	—
Deformación de culata			0.05

CILINDRO + PISTÓN + SEGMENTOS

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Presión de compresión	*1 600 kPa (16.0 kgf/cm ²)		*1 450 kPa (14.5 kgf/cm ²)
Holgura pistón-cilindro	0.040 – 0.050		0.120
Diámetro interior del cilindro	*62.000 – 62.015		*62.090
Diámetro del pistón	*61.955 – 61.970 Mida a 15mm del final de la falda.		*61.880
Deformación del cilindro	—		0.05
Abertura de segmento sin montar	1º	R	Approx. *8.6
	2º	RN	Aprox. 7.2
Abertura de segmento en el cilindro	1º		*0.15 – 0.27
	2º		0.20 – 0.32
Juego del segmento en la ranura	1º		—
	2º		0.15
Ancho de ranura de segmento	1º		1.01 – 1.03
	2ª		1.01 – 1.03
	Rascador		2.01 – 2.03
Espesor de segmento	1º		0.97 – 0.99
	2º		0.97 – 0.99
Diámetro de alojamiento de bulón	16.002 – 16.008		16.030
Diámetro exterior de bulón	*15.996 – 16.000		15.980

BIELA + CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diámetro interior de pie de biela	16.006 – 16.014	16.040
Deflexión de biela	—	3.0
Juego lateral de cabeza de biela	0.10 – 0.45	1.00
Ancho de cabeza de biela	16.95 – 17.00	—
Ancho entre contrapesos	53.0 ± 0.1	—
Descentrado de cigüeñal	—	0.10

BOMBA DE ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Presión de aceite (a 60 °C, 140 °F)	Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm ²) Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm ²) a 3 000 r/min.	—

9-8 UH150K2 (MODELO '02)

EMBRAGUE

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diám. int. de rueda del embrague	125.0 – 125.2	125.5
Espesor de zapata de embrague	—	2.0
Rev. acoplamiento	Aprox. *3 600 ± 300	—
Rev. embragado	Aprox. *6 500 ± 500	—

REDUCCIÓN FINAL + CORREA DE TRANSMISIÓN

Unidad: mm Excepto rel. de transm.

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Relación de reducción	Transmisión variable (*2.930 –0.770)	—
Reducción final	*9.264 ($45/17 \times 63/18$)	—
Ancho de correa de transmisión	22.1	21.1
Long.muelle semip. conducida móv. descargado	150	142.5

CARBURADOR

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	*49FA
Ralentí	1 600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	7.0 ± 1.0 mm
Altura boya	18.3 ± 1.0 mm
Surtidor alta (M.J.)	*#112
Surtidor alta de aire (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	*NCNA
Chimenea (N.J.)	ϕ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	$\theta = 12^\circ$
Surtidor de baja (P.J.)	*#35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

TERMOSTATO + RADIADOR + VENTILADOR + LÍQUIDO REFRIGERANTE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Temperatura de apertura de válvula termostato	Aprox. 82 °C		—
Apertura de válvula termostato	Más de 3 mm a 95 °C		—
Sensor de temperatura de refrigerante de motor	Aprox. 80 °C	47.5 – 56.8 Ω	—
	Aprox. 100 °C	26.2 – 29.3 Ω	—
Presión de apertura tapón radiador	110 kPa (1.1 kgf/cm ²)		—
Temperatura de activación de termocontacto de ventilador	OFF → ON	Aprox. 105 °C	—
	ON → OFF	Aprox. 100 °C	—
Tipo líquido refrigerante de motor	Utilice un anticongelante/refrigerante compatible con un radiador de aluminio, mezclado sólo con agua destilada en proporción 50:50.		—
Capacidad de refrigerante	Sólo reserva	Aprox. 250 ml	—
	Reserva incluida	Aprox. 1 250 ml	—

ELECTRICIDAD

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1 600 r/min.		
Bujía	Tipo	NGK: CR8E DENSO: U24ESR-N	
	Separación electrodos	0.7 –0.8 mm	
Funcionamiento de bujía	Más de 8 mm a 1 atm.		
Resistencia de generador de señal	148 – 222 Ω		Verde-Blanco
Voltaje de pico generador de señal	Más de 1,3 V		Blanco ⊕ –Verde ⊖
Resistencia de bobina de encendido	Primario	0.09 – 0.13 Ω	Blanco/Azul– Negro/Blanco
	Secundario	15.4 – 18.1 kΩ	Pipa bujía– Blanco/Azul
Voltaje de pico primario bobina de encendido	Más de 150 V		⊕Negro/Blanco – ⊖Negro/Amarillo
Resistencia bobina de alternador	0.50 – 0.62 Ω		
Máx. potencia de alternador	Aprox. 225 W a 5 000 r/min		
Voltaje de alternador en vacío (En frío)	Más de 40 V (AC) a 5 000 r/min.		
Voltaje regulado	13.5 – 15.0 V a 5 000 r/min.		
Resistencia de relé de arranque	1 – 7 Ω		
Batería	Tipo	FTX9-BS	
	Capacidad	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR	
Tipo de fusible	Principal	20 A	

9-10 UH150K2 (MODELO '02)

POTENCIAS ELÉCTRICAS

Unidad: W

ELEMENTO		NOMINAL/ESPECIFICACIÓN
Faro delantero	LARGA	35
	CORTA	35
Luz de estacionamiento o posición		5 × 2
Luz de freno/piloto trasero		21/5 × 2
Intermitente		21 × 4
Luz de matrícula		5
Luz de velocímetro		1.2
Luz de nivel de combustible		1.2
Testigo indicador temperatura agua		1.2
Testigo de intermitente		1.2
Testigo de luz larga		1.2
Luz de cofre		5

FRENO + RUEDA

Unidad: mm

ELEMENTO		NOMINAL	LÍMITE
Espesor de disco de freno	Delanteroytrasero	3.8 – 4.2	3.5
Diámetro interior tambor de freno	Estacionamiento	—	130.7
Descentrado de disco de freno	Delanteroytrasero	—	0.3
Tipo de líquido de frenos		DOT 4	
Descentrado de llanta de rueda	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Tamaño de llanta de rueda	Delantero	12 × MT 2.50	—
	Trasero	12 × MT 3.00	—
Descentrado de eje de rueda	Delantero	—	0.25

NEUMÁTICO

ELEMENTO	NOM./ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
PRESIÓN DE INFLADO EN FRÍO (CON O SIN PASAJERO)	Delantero	200/200 kPa 2,00/2,00 kgf/cm ²	—
	Trasero	225/280 kPa 2.25/2,80 kgf/cm ²	—
Medidas de neumático	Delantero	110/90-12 64L	—
	Trasero	130/70-12 62L	—
Tipo de neumático	Delantero	HOOP B03G	—
	Trasero	HOOP B02G	—
Profundidad de dibujo de neumático (Profundidad recomendada)	Delantero	—	0.8 mm (1.6 mm)
	Trasero	—	0.8 mm (1.6 mm)

SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Recorrido horquilla delantera	100	—
Long. de muelle de horquilla descargado	301	294
Nivel de aceite horq. del. (sin muelle tubo interior totalmente comprimido)	87.7	—
Tipo de aceite de horquilla delantera	Aceite de motor Suzuki G-10 (SAE 10) o equivalente	—
Capacidad aceite. horq. del. (cada barra)	106 ml	—
Recorrido rueda trasera	83	—

COMBUSTIBLE + ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Tipo de combustible	Debe usarse gasolina de índice de octano 91 ó mayor. Se recomienda gasolina sin plomo.		
Capacidad del tanque de combustible	10.0 Litros		
Resistencia medidor nivel combustible	Lleno	4 – 10 Ω	
	Vacío	90 – 100 Ω	
Tipo de aceite de motor	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de motor	Cambio	1.200 ml	
	Cambio de filtro	1.300 ml	
	Desmontaje	1.500 ml	
Tipo de aceite de reducción final	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de reducción final	Cambio	120 ml	
	Desmontaje	130 ml	

UH125/150K3 (MODELO'03)

Este capítulo describe los datos de servicio, las especificaciones técnicas y procedimientos de taller que difieren del modelo UH 125/150K2.

NOTA:

- Por favor, consulte los capítulos del 1 al 9 para conocer los detalles no incluidos en este capítulo.
- Las especificaciones y datos de servicio son iguales a los modelos UH125/150K2.

CONTENIDO	
	PAGE
ESPECIFICACIONES	2
UH125.....	2
UH150.....	4
DATOS DE SERVICIO	6
UH125.....	6
UH150.....	12
DIAGRAMA DE CONEXIONES	18

ESPECIFICACIONES UH 125

DIMENSIONES Y PESO EN VACÍO

Longitud total -----	2 085 mm
Ancho total -----	720 mm
Altura total -----	1 325 mm
Batalla -----	1.450 mm
Altura libre al suelo -----	125 mm
Altura asiento -----	705 mm
Peso en vacío -----	139 kg

MOTOR

Tipo -----	Cuatro tiempos, refrigeración por agua, árbol de levas en culata
Número de cilindros -----	1
Diámetro -----	57.0 mm
Carrera -----	48.8 mm
Cilindrada -----	125 cm ³
Relación de compresión -----	11.6 : 1
Carburador -----	KEIHIN CVK24, sencillo
Filtro de aire -----	Elemento de espuma de poliuretano
Sistema de arranque -----	Eléctrico
Sistema de lubricación -----	Cárter húmedo
Ralentí -----	1600 +/- 100r/min

TRANSMISIÓN

Embrague -----	Zapata seca, automático, centrífugo
Relación de reducción -----	Transmisión variable (2.930 – 0.770)
Reducción final -----	9.965 (45/17 × 64/17)
Sistema de transmisión -----	Transmisión por correa trapezoidal

CHASIS

Suspensión delantera -----	Telescópica, resorte helicoidal, amortiguada por aceite
Suspensión trasera -----	Tipo basculante, muelle helicoidal, amortiguación aceite
Avance -----	26°40'
Lanzamiento -----	93 mm
Ángulo de dirección -----	40° (izquierda y derecha)
Radio de giro -----	2.2 m
Tamaño de neumático delantero -----	110/90-12 64L, sin cámara
Tamaño de neumático trasero -----	130/70-12 62L, sin cámara
Freno delantero -----	Freno de disco
Freno trasero -----	Freno de disco
Freno de estacionamiento -----	Tipo tambor
Recorrido horquilla delantera -----	100 mm
Recorrido rueda trasera -----	83 mm

ELECTRICIDAD

Tipo de encendido -----	Encendido electrónico (CDI)
Avance del encendido -----	10° A.P.M.S. a 1.600 rpm
Bujía -----	NGK CR8E o DENSO U24ESR-N
Batería -----	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Generador -----	Alternador trifásico
Fusible -----	20 A
Faro delantero -----	12 V 35/35 W (H 51) x 2
Luz de posición -----	12 V 5 W x 2
Intermitente -----	12 V 21 W x 4
Luz de freno/piloto trasero -----	12 V 21/5 W x 2
Luz de velocímetro -----	12 V 1.2 W
Testigo de luz larga -----	12 V 1.2 W
Testigo de intermitente -----	12 V 1.2W x 2
Testigo temperatura de refrigerante -----	12 V 1.2 W
Testigo nivel de combustible -----	12 V 1.2 W
Luz de cofre -----	12 V 5 W
Luz de placa de matrícula -----	12 V 5 W

CAPACIDADES

Depósito de combustible -----	10.0 L
Aceite del motor, cambio de aceite -----	1 200 ml
con cambio de filtro -----	1 300 ml
desmontaje -----	1 500 ml
Aceite de reducción final, cambio de aceite -----	120 ml
desmontaje -----	130 ml
Aceite horquilla delantera (cada barra) -----	106 ml
Refrigerante -----	1 250 ml

ESPECIFICACIONES UH 150

DIMENSIONES Y PESO EN VACÍO

Longitud total	2 085 mm
Ancho total	720 mm
Altura total	1 325 mm
Batalla	1 450 mm
Altura libre al suelo	125 mm
Altura asiento	705 mm
Peso en vacío	139 kg

MOTOR

Tipo	Cuatro tiempos, refrigeración por agua, árbol de levas en culata
Número de cilindros	1
Diámetro	62.0 mm
Carrera	50.4 mm
Cilindrada	152 cm ³
Relación de compresión	11.1 : 1
Carburador	KEIHIN CVK24, sencillo
Filtro de aire	Elemento de espuma de poliuretano
Sistema de arranque	Eléctrico
Sistema de lubricación	Cárter húmedo
Ralentí	1600 +/- 100 r/min

TRANSMISIÓN

Embrague	Zapata en seco, automático, centrífugo
Relación de reducción	Transmisión variable (2.930 -0.770)
Reducción final	9.264 (45/17 × 63/18)
Sistema de transmisión	Transmisión por correa trapezoidal

CHASIS

Suspensión delantera	Telescópica, resorte helicoidal, amortiguada por aceite
Suspensión trasera	Basculante, resorte helicoidal, amortiguación aceite
Caster	26°40'
Lanzamiento	93 mm
Ángulo de dirección	40° (izquierda y derecha)
Radio de giro	2.2 m
Medidas de neumático delantero	110/90-12 64L, sin cámara
Medidas de neumático trasero	130/70-12 62L, sin cámara
Freno delantero	Freno de disco
Freno trasero	Freno de disco
Freno de estacionamiento	Tipo tambor
Recorrido horquilla delantera	100 mm
Recorrido rueda trasera	83 mm

ELECTRICIDAD

Tipo de encendido	Encendido electrónico (CDI)
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1.600 rpm
Bujía	NGK CR8E o DENSO U24ESR-N
Batería	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Alternador	Alternador trifásico
Fusible	20 A
Faro delantero	12 V 35/35 W (H 51) x 2
Luz de posición	12 V 5W x 2
Intermitente	12 V 21 W x 4
Luz de freno/piloto trasero	12 V 21/5 W x 2
Luz de velocímetro	12 V 1.2 W
Testigo de luz larga	12 V 1.2 W
Testigo de intermitente	12 V 1.2 W x 2
Testigo indicador temperatura de refrigerante	12 V 1.2 W
Testigo indicador nivel de combustible	12 V 1.2 W
Luz de cofre	12 V 5 W
Luz de placa de matrícula	12 V 5 W

CAPACIDADES

Depósito de combustible	10.0 L
Aceite del motor, cambio de aceite	1 200 ml
con cambio de filtro.....	1 300 ml
desmontaje	1 500 ml
Aceite de reductora, cambio de aceite	120 ml
desmontaje	130 ml
Aceite horquilla delantera (cada barra)	106 ml
Refrigerante	1 250 ml

DATOS DE SERVICIO UH 125**VÁLVULA + GUÍA**

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Diámetro de válvula	AD.	22.0	—
	ES.	19.0	—
Holgura de válvulas (en frío)	AD.	0.05 – 0.10	—
	ESC.	0.10 – 0.15	—
Holgura de guía-vástago	AD.	0.010 – 0.037	—
	ESC.	0.030 – 0.057	—
Diámetro interior de guía	(AD. & ESC.)	5.000 – 5.012	—
Diámetro exterior del vástago	AD.	4.975 – 4.990	—
	ESC.	4.955 – 4.970	—
Deflexión del vástago	AD. & ESC.	—	0.35
Descentrado vástago de válvula	AD. & ESC.	—	0.05
Espesor de vástago de válvula	AD. & ESC.	—	0.5
Longitud del extremo de vástago	AD. & ESC.	—	1.8
Ancho de asiento de válvula	AD. & ESC.	0.9 – 1.1	—
Descentrado radial cabeza de válvula	AD. & ESC.	—	0.03
Longitud del muelle descargado (AD. & ESC.)	INTERIOR	—	35.0
	EXTERIOR	—	37.8
Tensión muelle de válvula (AD.&ESC.)	INTERIOR	53 – 65 N, 5.3 – 6.5 kgf con longitud 28 mm	—
	EXTERIOR	131 – 151 N, 13.1 – 15.1 kgf con longitud 31.5 mm	—

ÁRBOL DE LEVAS+CULATA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Altura de leva	AD.	32.46 – 32.53	32.16
	ESC.	31.92 – 31.99	31.62
Holgura de apoyo árbol de levas	ϕ 22	0.032 – 0.066	0.150
	ϕ 17.5	0.028 – 0.059	0.150
Diámetro interior de puente de árbol de levas	ϕ 22	22.012 – 22.025	—
	ϕ 17.5	17.512 – 17.525	—
Diámetro exterior de apoyo de árbol de levas	ϕ 22	21.959 – 21.980	—
	ϕ 17.5	17.466 – 17.484	—
Descentrado de árbol de levas	—		0.10
Diámetro interior del balancín	AD. & ESC.	12.000 – 12.018	—
Diámetro exterior del eje de balancín	AD. & ESC.	11.973 – 11.984	—
Deformación de culata	—		0.05

CILINDRO+PISTÓN+SEGMENTO

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Presión de compresión	1 700 kPa (17.0 kgf/cm ²)		1550 kPa (15.5 kgf/cm ²)
Holgura pistón-cilindro	0.040 – 0.050		0.120
Diámetro interior del cilindro	57.000 – 57.015		57.090
Diámetro del pistón	56.955 – 56.970 Mida a 15mm del final de la falda.		56.880
Deformación del cilindro	—		0.05
Abertura de segmento sin montar	1°	R	Aprox. 7.2
	2°	RN	Aprox. 5.8
Abertura de segmento en el cilindro	1°		0.20 – 0.32
	2°		0.20 – 0.32
Holgura del segmento en la ranura	1°		—
	2°		0.15
Ancho de ranura de segmento	1°		1.01 – 1.03
	2°		1.01 – 1.03
	Rascador		2.01 – 2.03
Espesor de segmento	1°		0.97 – 0.99
	2°		0.97 – 0.99
Diámetro de alojamiento de bulón	16.002 – 16.008		16.030
Diámetro exterior de buló	15.995 – 16.000		15.980

BIELA+CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diámetro interior de pie de biela	16.006 – 16.014	16.040
Deflexión de biela	—	3.0
Juego lateral de cabeza de biela	0.10 – 0.45	1.00
Ancho de cabeza de biela	16.95 – 17.00	—
Ancho entre contrapesos	53.0 ± 0.1	—
Descentrado de cigüeñal	—	0.10

BOMBA DE ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Presión de aceite (a 60 °C, 140 °F)	Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm ²) Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm ²) a 3000 r/min.	—

EMBRAGUE

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diám. int. de rueda del embrague	125.0 – 125.2	125.5
Espesor de zapata de embrague	—	2.0
Revoluciones acoplamiento	Aprox. 3 800 ± 300	—
Revoluciones embragado	Aprox. 6 000 ± 500	—

REDUCCIÓN FINAL + CORREA DE TRANSMISIÓN Unidad: mm Excepto rel. de transm.

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Relación de transmisión	Transmisión variable (2.930 –0.770)	—
Reducción final	9.965 ($^{45/17} \times ^{64/17}$)	—
Ancho de correa de transmisión	22.1	21.1
Long. muelle semip. conducida móv. descargado	150	142.5

CARBURADOR

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
	E-02, 19 (España)
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	49F0
Ralentí r/min	1600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	7.0 ± 1.0 mm
Altura del boya	18.3 ± 1.0 mm
Surtidor alta (M.J.)	#122
Surtidor de aire de alta (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	NCMA
Chimenea (N.J.)	φ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	θ = 12°
Surtidor de baja (P.J.)	#35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

TERMOSTATO + RADIADOR + VENTILADOR + LÍQUIDO REFRIGERANTE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Temperatura de apertura de válvula del termostato	Aprox. 82 °C		—
Alzado de válvula del termostato	Más de 3 mm a 95 °C		—
Resistencia interruptor de temp. refrigerante del motor	Aprox. 80 °C	47.5 – 56.8 Ω	—
	Aprox. 100 °C	26.2 – 29.3 Ω	—
Presión de apertura de válvula tapón radiador	110 kPa (1.1 kgf/cm ²)		—
Temperatura de funcionamiento termocontacto del ventilador	OFF → ON	Aprox. 105 °C	—
	ON → OFF	Aprox. 100 °C	—
Tipo líquido refrigerante de motor	Utilice un anticongelante/refrigerante compatible con un radiador de aluminio, mezclado sólo con agua destilada en proporción 50:50.		—
Capacidad de refrigerante	Sólo reserva	Aprox. 250 ml	—
	Reserva incluida	Aprox. 1.250 ml	—

ELECTRICIDAD

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1 600 r/min.		
Bujía	Tipo	NGK:CR8E DENSO:U24ESR-N	
	Separación	0.7 – 0.8 mm	
Funcionamiento de bujía	Más de 8 mm a 1 atm.		
Resistencia de generador de señal	148 – 222 Ω		Verde-Blanco
Voltaje de pico generador de señal	Más de 1.3 V		⊕Blanco – ⊖Verde
Resistencia de bobina de encendido	Primario	0.09 – 0.13 Ω	Blanco/Azul – Negro/Blanco
	Secundario	15.4 – 18.1 kΩ	Pipa – Blanco/Azul
Voltaje de pico primario bobina de encendido	Más de 150 V		⊕Negro/Blanco – ⊖ Negro/Amarillo
Resistencia bobina de alternador	0.50 – 0.62 Ω		
Máx. potencia de alternador	Aprox. 225 W a 5 000 r/min		
Voltaje de alternador en vacío (en frío)	Más de 40 V (AC) a 5 000 r/min.		
Voltaje regulado	13.5 – 15.0V a 5 000 r/min.		
Resistencia de relé de arranque	1 – 7 Ω		
Batería	Tipo	FTX9-BS	
	Capacidad	12 V 28.8 kC (8 Ah)/10HR	
Tipo de fusible	Principal	20 A	

POTENCIAS ELÉCTRICAS

Unidad: W

ELEMENTO		NOM./ESPECIFICACIÓN
Faro delantero	LARGA	35
	CORTA	35
Luz de estacionamiento o posición		5 × 2
Luz de freno/trasera		21/5 × 2
Intermitente		21 × 4
Luz de matrícula		5
Luz de velocímetro		1.2
Luz de nivel de combustible		1.2
Testigo temperatura agua		1.2
Testigo de intermitente		1.2
Testigo de luz larga		1.2
Luz de cofre		5

FRENO + RUEDA

Unidad: mm

ELEMENTO		NOMINAL	LÍMITE
Espesor de disco de freno	Delantero y trasero	3.8 – 4.2	3.5
Diámetro interior tambor de freno	Estacionamiento	—	130.7
Descentrado de disco de freno	Delantero y trasero	—	0.3
Tipo de líquido de frenos		DOT 4	
Descentrado de llanta de rueda	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Tamaño de llanta de rueda	Delantero	12 × MT 2.50	—
	Trasero	12 × MT 3.00	—
Descentrado de eje de rueda	Delantero	—	0.25

NEUMÁTICO

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
PRESIÓN DE INFLADO EN FRÍO (CON O SIN PASAJERO)	Delante	200/200 kPa 2.00/2.00 kgf/cm ²	—
	Trasero	225/280 kPa 2.25/2.80 kgf/cm ²	—
Medidas de neumático	Delantero	110/90-12 64L	—
	Trasero	130/70-12 62L	—
Tipo de neumático	Delantero	HOOP B03G	—
	Trasero	HOOP B02G	—
Profundidad de dibujo de neumático (Profundidad recomendada)	Delantero	—	0.8 mm (1.6 mm)
	Trasero	—	0.8 mm (1.6 mm)

SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Recorrido horquilla delantera	100	—
Long. de muelle de horquilla descargado	301	294
Nivel de aceite horq. del. (sin muelle barra totalmente comprimida)	87.7	—
Tipo de aceite de horquilla delantera	Aceite de horq. Suzuki G-10 (SAE 10) o equivalente	—
Capacidad ac. horq. del. (cada brazo)	106 ml	—
Recorrido rueda trasera	83	—

COMBUSTIBLE + ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Tipo de combustible	Debe usarse gasolina de índice de octano 91 ó mayor. Se recomienda gasolina sin plomo.		
Capacidad del tanque de combustible	10.0 Litros		
Resistencia medidor nivel combust.	Lleno	4 – 10 Ω	
	Vacío	90 – 100 Ω	
Tipo de aceite de motor	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de motor	Cambio	1 200 ml	
	Cambio de filtro	1 300 ml	
	Desmontaje	1 500 ml	
Tipo de aceite de reducción final	SAE 10W/40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de reducción final	Cambio	120 ml	
	Desmontaje	130 ml	

DATOS DE SERVICIO UH 150

VÁLVULA + GUÍA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Diámetro de válvula	AD.	22.0	—
	ESC.	19.0	—
Holgura de válvulas (en frío)	AD.	0.05 – 0.10	—
	ESC.	0.10 – 0.15	—
Holgura guía-vástago	AD.	0.010 – 0.037	—
	ESC.	0.030 – 0.057	—
Diámetro interior de guía	(AD. & ESC.)	5.000 – 5.012	—
Diámetro exterior del vástago	AD.	4.975 – 4.990	—
	ESC.	4.955 – 4.970	—
Deflexión del vástago de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.35
Descentrado vástago de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.05
Espesor de cabeza de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.5
Longitud del extremo de vástago	(AD. & ESC.)	—	1.8
Ancho de asiento de válvula	(AD. & ESC.)	0.9 – 1.1	—
Descentrado radial cabeza de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.03
Longitud del muelle de válvula descargado (AD. y ESC.)	INTERIOR	—	35.0
	EXTERIOR	—	37.8
Tensión del muelle de válvula (AD. & ESC.)	INTERIOR	5.3 – 6.5 kgf con longitud 28 mm	—
	EXTERIOR	13.1 – 15.1 kgf con longitud 31.5 mm	—

ÁRBOL DE LEVAS + CULATA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Altura de leva	AD.	33.00 - 33.07	32.70
	ESC.	32.6 - 32.73	32.36
Holgura de apoyo árbol de levas	φ 22	0.032 – 0.066	0.150
	φ 17.5	0.028 – 0.059	0.150
Diámetro interior puente árbol de levas	φ 22	22.012 – 22.025	—
	φ 17.5	17.512 – 17.525	—
Diámetro exterior apoyo árbol de levas	φ 22	21.959 – 21.980	—
	φ 17.5	17.466 – 17.484	—
Descentrado de árbol de levas	—		0.10
Diámetro interior del balancín	AD. & ESC.	12.000 – 12.018	—
Diámetro exterior del eje de balancín	AD. & ESC.	11.973 – 11.984	—
Deformación de culata			0.05

CILINDRO + PISTÓN + SEGMENTOS

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Presión de compresión	1 600 kPa a (16.0 kgf/cm ²)		1450 kPa (14.5 kgf/cm ²)
Holgura pistón-cilindro	0.040 – 0.050		0.120
Diámetro interior del cilindro	62.000 - 62.015		62.090
Diámetro del pistón	61.955 - 61.970 Mida a 15mm del final de la falda.		61.880
Deformación del cilindro	—		0.05
Abertura de segmento sin montar	1º	R	Approx. 8.6
	2º	RN	Aprox. 7.2
Abertura de segmento en el cilindro	1º		0.15 - 0.27
	2º		0.20 – 0.32
Juego del segmento en la ranura	1º		—
	2º		—
Ancho de ranura de segmento	1º		1.01 – 1.03
	2ª		1.01 – 1.03
	Rascador		2.01 – 2.03
Espesor de segmento	1º		0.97 – 0.99
	2º		0.97 – 0.99
Diámetro de alojamiento de bulón	16.002 – 16.008		16.030
Diámetro exterior de bulón	15.996 - 16.000		15.980

BIELA + CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diámetro interior de pie de biela	16.006 – 16.014	16.040
Deflexión de biela	—	3.0
Juego lateral de cabeza de biela	0.10 – 0.45	1.00
Ancho de cabeza de biela	16.95 – 17.00	—
Ancho entre contrapesos	53.0 ± 0.1	—
Descentrado de cigüeñal	—	0.10

BOMBA DE ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Presión de aceite (a 60 °C, 140 °F)	Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm ²) Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm ²) a 3 000 r/min.	—

EMBRAGUE

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diám. int. de rueda del embrague	125.0 – 125.2	125.5
Espesor de zapata de embrague	—	2.0
Rev. acoplamiento	Aprox. 3 600 ± 300	—
Rev. embragado	Aprox. 6 500 ± 500	—

REDUCCIÓN FINAL + CORREA DE TRANSMISIÓN

Unidad: mm Excepto rel. de transm.

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Relación de reducción	Transmisión variable (2.930 - 0.770)	—
Reducción final	9.264 ($45/17 \times 63/18$)	—
Ancho de correa de transmisión	22.1	21.1
Long.muelle semip. conducida mov. descargado	150	142.5

CARBURADOR

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	49FA
Ralentí	1 600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	7.0 ± 1.0 mm
Altura boya	18.3 ± 1.0 mm
Surtidor alta (M.J.)	#112
Surtidor alta de aire (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	NCNA
Chimenea (N.J.)	ϕ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	$\theta = 12^\circ$
Surtidor de baja (P.J.)	#35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

TERMOSTATO + RADIADOR + VENTILADOR + LÍQUIDO REFRIGERANTE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Temperatura de apertura de válvula termostato	Aprox. 82 °C		—
Apertura de válvula termostato	Más de 3 mm a 95 °C		—
Sensor de temperatura de refrigerante de motor	Aprox. 80 °C	47.5 – 56.8 Ω	—
	Aprox. 100 °C	26.2 – 29.3 Ω	—
Presión de apertura tapón radiador	110 kPa (1.1 kgf/cm ²)		—
Temperatura de activación de termocontacto de ventilador	OFF → ON	Aprox. 105 °C	—
	ON → OFF	Aprox. 100 °C	—
Tipo líquido refrigerante de motor	Utilice un anticongelante/refrigerante compatible con un radiador de aluminio, mezclado sólo con agua destilada en proporción 50:50.		—
Capacidad de refrigerante	Sólo reserva	Aprox. 250 ml	—
	Reserva incluida	Aprox. 1 250 ml	—

ELECTRICIDAD

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1 600 r/min.		
Bujía	Tipo	NGK: CR8E DENSO: U24ESR-N	
	Separación electrodos	0.7 – 0.8 mm	
Funcionamiento de bujía	Más de 8 mm a 1 atm.		
Resistencia de generador de señal	148 – 222 Ω		Verde-Blanco
Voltaje de pico generador de señal	Más de 1,3 V		Blanco ⊕ – Verde ⊖
Resistencia de bobina de encendido	Primario	0.09 – 0.13 Ω	Blanco/Azul– Negro/Blanco
	Secundario	15.4 – 18.1 kΩ	Pipa bujía– Blanco/Azul
Voltaje de pico primario bobina de encendido	Más de 150 V		⊕ Negro/Blanco – ⊖ Negro/Amarillo
Resistencia bobina de alternador	0.50 – 0.62 Ω		
Máx. potencia de alternador	Aprox. 225 W a 5 000 r/min		
Voltaje de alternador en vacío (En frío)	Más de 40 V (AC) a 5 000 r/min.		
Voltaje regulado	13.5 – 15.0 V a 5 000 r/min.		
Resistencia de relé de arranque	1 – 7 Ω		
Batería	Tipo	FTX9-BS	
	Capacidad Principal	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR	
Tipo de fusible	20 A		

POTENCIAS ELÉCTRICAS

Unidad: W

ELEMENTO		NOMINAL/ESPECIFICACIÓN
Faro delantero	LARGA	35
	CORTA	35
Luz de estacionamiento o posición		5 × 2
Luz de freno/piloto trasero		21/5 × 2
Intermitente		21 × 4
Luz de matrícula		5
Luz de velocímetro		1.2
Luz de nivel de combustible		1.2
Testigo indicador temperatura agua		1.2
Testigo de intermitente		1.2
Testigo de luz larga		1.2
Luz de cofre		5

FRENO + RUEDA

Unidad: mm

ELEMENTO		NOMINAL	LÍMITE
Espesor de disco de freno	Delanteroytrasero	3.8 – 4.2	3.5
Diámetro interior tambor de freno	Estacionamiento	—	130.7
Descentrado de disco de freno	Delanteroytrasero	—	0.3
Tipo de líquido de frenos		DOT 4	
Descentrado de llanta de rueda	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Tamaño de llanta de rueda	Delantero	12 × MT 2.50	—
	Trasero	12 × MT 3.00	—
Descentrado de eje de rueda	Delantero	—	0.25

NEUMÁTICO

ELEMENTO	NOM./ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
PRESIÓN DE INFLADO EN FRÍO (CON O SIN PASAJERO)	Delantero	200/200 kPa 2,00/2,00 kgf/cm ²	—
	Trasero	225/280 kPa 2.25/2,80 kgf/cm ²	—
Medidas de neumático	Delantero	110/90-12 64L	—
	Trasero	130/70-12 62L	—
Tipo de neumático	Delantero	HOOP B03G	—
	Trasero	HOOP B02G	—
Profundidad de dibujo de neumático (Profundidad recomendada)	Delantero	—	0.8 mm (1.6 mm)
	Trasero	—	0.8 mm (1.6 mm)

SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Recorrido horquilla delantera	100	—
Long. de muelle de horquilla descargado	301	294
Nivel de aceite horq. del. (sin muelle tubo interior totalmente comprimido)	87.7	—
Tipo de aceite de horquilla delantera	Aceite de motor Suzuki G-10 (SAE 10) o equivalente	—
Capacidad aceite. horq. del. (cada barra)	106 ml	—
Recorrido rueda trasera	83	—

COMBUSTIBLE + ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Tipo de combustible	Debe usarse gasolina de índice de octano 91 ó mayor. Se recomienda gasolina sin plomo.		
Capacidad del tanque de combustible	10.0 Litros		
Resistencia medidor nivel combustible	Lleno	4 – 10 Ω	
	Vacío	90 – 100 Ω	
Tipo de aceite de motor	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de motor	Cambio	1.200 ml	
	Cambio de filtro	1.300 ml	
	Desmontaje	1.500 ml	
Tipo de aceite de reducción final	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de reducción final	Cambio	120 ml	
	Desmontaje	130 ml	

UH125/150K4 (MODELO'04)

Este capítulo describe los datos de servicio, las especificaciones técnicas y procedimientos de taller que difieren del modelo UH 125/150K3.

NOTA:

- Por favor, consulte los capítulos del 1 al 10 para conocer los detalles no incluidos en este capítulo.
- Los datos de servicio son iguales a los modelos UH125/150K3. Las diferencias entre las especificaciones de los modelos UH125/150K3 y K4 se indican con un asterisco (*).

CONTENIDO		PAGE
ESPECIFICACIONES		2
UH125.....		2
UH150.....		4
DATOS DE SERVICIO.....		6
UH125.....		6
UH150.....		12
RECORRIDO INSTALACION ELECTRICA.....		18
RECORRIDO TUBOS CARBURADOR.....		19
RUEDA TRASERA.....		20
MONTAJE Y RECORRIDO DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE.....		21
DIAGRAMA DE CONEXIONES.....		22

ESPECIFICACIONES UH 125

DIMENSIONES Y PESO EN VACÍO

Longitud total -----	2 085 mm
Ancho total -----	720 mm
Altura total -----	1 325 mm
Batalla -----	1.450 mm
Altura libre al suelo -----	125 mm
Altura asiento -----	705 mm
Peso en vacío -----	139 kg

MOTOR

Tipo -----	Cuatro tiempos, refrigeración por agua, árbol de levas en culata
Número de cilindros -----	1
Diámetro -----	57.0 mm
Carrera -----	48.8 mm
Cilindrada -----	125 cm ³
Relación de compresión -----	11.6 : 1
Carburador -----	KEIHIN CVK24, sencillo
Filtro de aire -----	Elemento de espuma de poliuretano
Sistema de arranque -----	Eléctrico
Sistema de lubricación -----	Cárter húmedo

TRANSMISIÓN

Embrague -----	Zapata seca, automático, centrífugo
Relación de reducción -----	Transmisión variable (2.930 – 0.770)
Reducción final -----	9.965 (45/17 × 64/17)
Sistema de transmisión -----	Transmisión por correa trapezoidal

CHASIS

Suspensión delantera -----	Telescópica, resorte helicoidal, amortiguada por aceite
Suspensión trasera -----	Tipo basculante, muelle helicoidal, amortiguación aceite
Avance -----	26°40'
Lanzamiento -----	93 mm
Ángulo de dirección -----	40° (izquierda y derecha)
Radio de giro -----	2.2 m
Tamaño de neumático delantero -----	110/90-12 64L, sin cámara
Tamaño de neumático trasero -----	130/70-12 62L, sin cámara
Freno delantero -----	Freno de disco
Freno trasero -----	Freno de disco
Freno de estacionamiento -----	Tipo tambor
Recorrido horquilla delantera -----	100 mm
Recorrido rueda trasera -----	83 mm

ELECTRICIDAD

Tipo de encendido -----	Encendido electrónico (CDI)
Avance del encendido -----	10° A.P.M.S. a 1.600 rpm
Bujía -----	NGK CR8E o DENSO U24ESR-N
Batería -----	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Generador -----	Alternador trifásico
Fusible -----	20 A
Faro delantero -----	12 V 35/35 W (H 51) x 2
Luz de posición -----	12 V 5 W x 2
Intermitente -----	12 V 21 W x 4
Luz de freno/piloto trasero -----	12 V 21/5 W x 2
Luz de velocímetro -----	12 V 1.2 W
Testigo de luz larga -----	12 V 1.2 W
Testigo de intermitente -----	12 V 1.2W x 2
Testigo temperatura de refrigerante -----	12 V 1.2 W
Testigo nivel de combustible -----	12 V 1.2 W
Luz de cofre -----	12 V 5 W
Luz de placa de matrícula -----	12 V 5 W

CAPACIDADES

Depósito de combustible	10.0 L
Aceite del motor, cambio de aceite -----	1 200 ml
con cambio de filtro-----	1 300 ml
desmontaje -----	1 500 ml
Aceite de reducción final, cambio de aceite -----	120 ml
desmontaje -----	130 ml
Refrigerante -----	*1 300 ml

ESPECIFICACIONES UH 150

DIMENSIONES Y PESO EN VACÍO

Longitud total	2 085 mm
Ancho total	720 mm
Altura total	1 325 mm
Batalla	1 450 mm
Altura libre al suelo	125 mm
Altura asiento	705 mm
Peso en vacío	139 kg

MOTOR

Tipo	Cuatro tiempos, refrigeración por agua, árbol de levas en culata
Número de cilindros	1
Diámetro	62.0 mm
Carrera	50.4 mm
Cilindrada	152 cm ³
Relación de compresión	11.1 : 1
Carburador	KEIHIN CVK24, sencillo
Filtro de aire	Elemento de espuma de poliuretano
Sistema de arranque	Eléctrico
Sistema de lubricación	Cárter húmedo

TRANSMISIÓN

Embrague	Zapata en seco, automático, centrífugo
Relación de reducción	Transmisión variable (2.930 -0.770)
Reducción final	9.264 (45/17 × 63/18)
Sistema de transmisión	Transmisión por correa trapezoidal

CHASIS

Suspensión delantera	Telescópica, resorte helicoidal, amortiguada por aceite
Suspensión trasera	Basculante, resorte helicoidal, amortiguación aceite
Caster	26°40'
Lanzamiento	93 mm
Ángulo de dirección	40° (izquierda y derecha)
Radio de giro	2.2 m
Medidas de neumático delantero	110/90-12 64L, sin cámara
Medidas de neumático trasero	130/70-12 62L, sin cámara
Freno delantero	Freno de disco
Freno trasero	Freno de disco
Freno de estacionamiento	Tipo tambor
Recorrido horquilla delantera	100 mm
Recorrido rueda trasera	83 mm

ELECTRICIDAD

Tipo de encendido	Encendido electrónico (CDI)
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1.600 rpm
Bujía	NGK CR8E o DENSO U24ESR-N
Batería	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Alternador	Alternador trifásico
Fusible	20 A
Faro delantero	12 V 35/35 W (H 51) x 2
Luz de posición	12 V 5W x 2
Intermitente	12 V 21 W x 4
Luz de freno/piloto trasero	12 V 21/5 W x 2
Luz de velocímetro	12 V 1.2 W
Testigo de luz larga	12 V 1.2 W
Testigo de intermitente	12 V 1.2 W x 2
Testigo indicador temperatura de refrigerante	12 V 1.2 W
Testigo indicador nivel de combustible	12 V 1.2 W
Luz de cofre	12 V 5 W
Luz de placa de matrícula	12 V 5 W

CAPACIDADES

Depósito de combustible	10.0 L
Aceite del motor, cambio de aceite	1 200 ml
con cambio de filtro.....	1 300 ml
desmontaje	1 500 ml
Aceite de reductora, cambio de aceite	120 ml
desmontaje	130 ml
Refrigerante	*1 300 ml

DATOS DE SERVICIO UH 125**VÁLVULA + GUÍA**

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Diámetro de válvula	AD.	22.0	—
	ES.	19.0	—
Holgura de válvulas (en frío)	AD.	0.05 – 0.10	—
	ESC.	0.10 – 0.15	—
Holgura de guía-vástago	AD.	0.010 – 0.037	—
	ESC.	0.030 – 0.057	—
Diámetro interior de guía	(AD. & ESC.)	5.000 – 5.012	—
Diámetro exterior del vástago	AD.	4.975 – 4.990	—
	ESC.	4.955 – 4.970	—
Deflexión del vástago	AD. & ESC.	—	0.35
Descentrado vástago de válvula	AD. & ESC.	—	0.05
Espesor de vástago de válvula	AD. & ESC.	—	0.5
Longitud del extremo de vástago	AD. & ESC.	—	1.8
Ancho de asiento de válvula	AD. & ESC.	0.9 – 1.1	—
Descentrado radial cabeza de válvula	AD. & ESC.	—	0.03
Longitud del muelle descargado (AD. & ESC.)	INTERIOR	—	35.0
	EXTERIOR	—	37.8
Tensión muelle de válvula (AD.&ESC.)	INTERIOR	53 – 65 N, 5.3 – 6.5 kgf con longitud 28 mm	—
	EXTERIOR	131 – 151 N, 13.1 – 15.1 kgf con longitud 31.5 mm	—

ÁRBOL DE LEVAS+ CULATA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Altura de leva	AD.	32.46 – 32.53	32.16
	ESC.	31.92 – 31.99	31.62
Holgura de apoyo árbol de levas	φ 22	0.032 – 0.066	0.150
	φ 17.5	0.028 – 0.059	0.150
Diámetro interior de puente de árbol de levas	φ 22	22.012 – 22.025	—
	φ 17.5	17.512 – 17.525	—
Diámetro exterior de apoyo de árbol de levas	φ 22	21.959 – 21.980	—
	φ 17.5	17.466 – 17.484	—
Descentrado de árbol de levas	—		0.10
Diámetro interior del balancín	AD. & ESC.	12.000 – 12.018	—
Diámetro exterior del eje de balancín	AD. & ESC.	11.973 – 11.984	—
Deformación de culata	—		0.05

CILINDRO+PISTÓN+SEGMENTO

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE	
Presión de compresión	1 700 kPa (17.0 kgf/cm ²)		1550 kPa (15.5 kgf/cm ²)	
Holgura pistón-cilindro	0.040 – 0.050		0.120	
Diámetro interior del cilindro	57.000 – 57.015		57.090	
Diámetro del pistón	56.955 – 56.970 Mida a 15mm del final de la falda.		56.880	
Deformación del cilindro	—		0.05	
Abertura de segmento sin montar	1º	R	Aprox. 7.2	5.8
	2º	RN	Aprox. 5.8	4.6
Abertura de segmento en el cilindro	1º		0.20 – 0.32	0.70
	2º		0.20 – 0.32	0.70
Holgura del segmento en la ranura	1º		—	0.18
	2º		—	0.15
Ancho de ranura de segmento	1º		1.01 – 1.03	—
	2º		1.01 – 1.03	—
	Rascador		2.01 – 2.03	—
Espesor de segmento	1º		0.97 – 0.99	—
	2º		0.97 – 0.99	—
Diámetro de alojamiento de bulón	16.002 – 16.008		16.030	
Diámetro exterior de buló	15.995 – 16.000		15.980	

BIELA+CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diámetro interior de pie de biela	16.006 – 16.014	16.040
Deflexión de biela	—	3.0
Juego lateral de cabeza de biela	0.10 – 0.45	1.00
Ancho de cabeza de biela	16.95 – 17.00	—
Ancho entre contrapesos	53.0 ± 0.1	—
Descentrado de cigüeñal	—	0.10

BOMBA DE ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Presión de aceite (a 60 °C, 140 °F)	Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm ²) Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm ²) a 3000 r/min.	—

EMBRAGUE

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diám. int. de rueda del embrague	125.0 – 125.2	125.5
Espesor de zapata de embrague	—	2.0
Revoluciones acoplamiento	Aprox. 3 800 ± 300	—
Revoluciones embragado	Aprox. 6 000 ± 500	—

REDUCCIÓN FINAL + CORREA DE TRANSMISIÓN Unidad: mm Excepto rel. de transm.

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Relación de transmisión	Transmisión variable (2.930 –0.770)	—
Reducción final	9.965 ($45/17 \times 64/17$)	—
Ancho de correa de transmisión	22.1	21.1
Long. muelle semip. conducida móv. descargado	150	142.5

CARBURADOR

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
	E-02, 19 (España)
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	49F0
Ralentí r/min	1600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	7.0 ± 1.0 mm
Altura del boya	18.3 + 1.0 mm
Surtidor alta (M.J.)	#122
Surtidor de aire de alta (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	NCMA
Chimenea (N.J.)	ϕ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	$\theta = 12^\circ$
Surtidor de baja (P.J.)	#35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

TERMOSTATO + RADIADOR + VENTILADOR + LÍQUIDO REFRIGERANTE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Temperatura de apertura de válvula del termostato	Aprox. 82 °C		—
Alzado de válvula del termostato	Más de 3 mm a 95 °C		—
Resistencia interruptor de temp. refrigerante del motor	Aprox. 80 °C	47.5 – 56.8 Ω	—
	Aprox. 100 °C	26.2 – 29.3 Ω	—
Presión de apertura de válvula tapón radiador	110 kPa (1.1 kgf/cm ²)		—
Temperatura de funcionamiento termocontacto del ventilador	OFF → ON	Aprox. 105 °C	—
	ON → OFF	Aprox. 100 °C	—
Tipo líquido refrigerante de motor	Utilice un anticongelante/refrigerante compatible con un radiador de aluminio, mezclado sólo con agua destilada en proporción 50:50.		—
Capacidad de refrigerante	Sólo reserva	Aprox. 250 ml	—
	Reserva incluida	Aprox. 1.250 ml	—

ELECTRICIDAD

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1 600 r/min.		
Bujía	Tipo	NGK:CR8E DENSO:U24ESR-N	
	Separación	0.7 – 0.8 mm	
Funcionamiento de bujía	Más de 8 mm a 1 atm.		
Resistencia de generador de señal	148 – 222 Ω		Verde-Blanco
Voltaje de pico generador de señal	Más de 1.3 V		⊕Blanco – ⊖Verde
Resistencia de bobina de encendido	Primario	0.09 – 0.13 Ω	Blanco/Azul– Negro/Blanco
	Secundario	15.4 – 18.1 kΩ	Pipa– Blanco/Azul
Voltaje de pico primario bobina de encendido	Más de 150 V		⊕Negro/Blanco – ⊖ Negro/Amarillo
Resistencia bobina de alternador	0.50 – 0.62 Ω		
Máx. potencia de alternador	Aprox. 225 W a 5 000 r/min		
Voltaje de alternador en vacío (en frío)	Más de 40 V (AC) a 5 000 r/min.		
Voltaje regulado	13.5 – 15.0V a 5 000 r/min.		
Resistencia de relé de arranque	1 – 7 Ω		
Batería	Tipo	FTX9-BS	
	Capacidad	12 V 28.8 kC (8 Ah)/10HR	
Tipo de fusible	Principal	20 A	

POTENCIAS ELÉCTRICAS

Unidad: W

ELEMENTO		NOM./ESPECIFICACIÓN
Faro delantero	LARGA	35
	CORTA	35
Luz de estacionamiento o posición		5 × 2
Luz de freno/trasera		21/5 × 2
Intermitente		21 × 4
Luz de matrícula		5
Luz de velocímetro		1.2
Luz de nivel de combustible		1.2
Testigo temperatura agua		1.2
Testigo de intermitente		1.2
Testigo de luz larga		1.2
Luz de cofre		5

FRENO + RUEDA

Unidad: mm

ELEMENTO		NOMINAL	LÍMITE
Espesor de disco de freno	Delantero y trasero	3.8 – 4.2	3.5
Diámetro interior tambor de freno	Estacionamiento	—	130.7
Descentrado de disco de freno	Delantero y trasero	—	0.3
Tipo de líquido de frenos		DOT 4	
Descentrado de llanta de rueda	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Tamaño de llanta de rueda	Delantero	12 × MT 2.50	—
	Trasero	12 × MT 3.00	—
Descentrado de eje de rueda	Delantero	—	0.25

NEUMÁTICO

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
PRESIÓN DE INFLADO EN FRÍO (CON O SIN PASAJERO)	Delante	200/200 kPa 2.00/2.00 kgf/cm ²	—
	Trasero	225/280 kPa 2.25/2.80 kgf/cm ²	—
Medidas de neumático	Delantero	110/90-12 64L	—
	Trasero	130/70-12 62L	—
Tipo de neumático	Delantero	HOOP B03G	—
	Trasero	HOOP B02G	—
Profundidad de dibujo de neumático (Profundidad recomendada)	Delantero	—	0.8 mm (1.6 mm)
	Trasero	—	0.8 mm (1.6 mm)

SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Recorrido horquilla delantera	100	—
Long. de muelle de horquilla descargado	301	294
Nivel de aceite horq. del. (sin muelle barra totalmente comprimida)	87.7	—
Tipo de aceite de horquilla delantera	Aceite de horq.Suzuki G-10 (SAE 10) o equivalente	—
Capacidad ac. horq. del. (cada brazo)	106 ml	—
Recorrido rueda trasera	83	—

COMBUSTIBLE + ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Tipo de combustible	Debe usarse gasolina de índice de octano 91 ó mayor. Se recomienda gasolina sin plomo.		
Capacidad del tanque de combustible	10.0 Litros		
Resistencia medidor nivel combust.	Lleno	4 – 10 Ω	
	Vacío	90 – 100 Ω	
Tipo de aceite de motor	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de motor	Cambio	1 200 ml	
	Cambio de filtro	1 300 ml	
	Desmontaje	1 500 ml	
Tipo de aceite de reducción final	SAE 10W/40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de reducción final	Cambio	120 ml	
	Desmontaje	130 ml	

DATOS DE SERVICIO UH 150

VÁLVULA + GUÍA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Diámetro de válvula	AD.	22.0	—
	ESC.	19.0	—
Holgura de válvulas (en frío)	AD.	0.05 – 0.10	—
	ESC.	0.10 – 0.15	—
Holgura guía-vástago	AD.	0.010 – 0.037	—
	ESC.	0.030 – 0.057	—
Diámetro interior de guía	(AD. & ESC.)	5.000 – 5.012	—
Diámetro exterior del vástago	AD.	4.975 – 4.990	—
	ESC.	4.955 – 4.970	—
Deflexión del vástago de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.35
Descentrado vástago de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.05
Espesor de cabeza de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.5
Longitud del extremo de vástago	(AD. & ESC.)	—	1.8
Ancho de asiento de válvula	(AD. & ESC.)	0.9 – 1.1	—
Descentrado radial cabeza de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.03
Longitud del muelle de válvula descargado (AD. y ESC.)	INTERIOR	—	35.0
	EXTERIOR	—	37.8
Tensión del muelle de válvula (AD. & ESC.)	INTERIOR	5.3 – 6.5 kgf con longitud 28 mm	—
	EXTERIOR	13.1 – 15.1 kgf con longitud 31.5 mm	—

ÁRBOL DE LEVAS + CULATA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Altura de leva	AD.	33.00 - 33.07	32.70
	ESC.	32.6 - 32.73	32.36
Holgura de apoyo árbol de levas	ϕ 22	0.032 – 0.066	0.150
	ϕ 17.5	0.028 – 0.059	0.150
Diámetro interior puente árbol de levas	ϕ 22	22.012 – 22.025	—
	ϕ 17.5	17.512 – 17.525	—
Diámetro exterior apoyo árbol de levas	ϕ 22	21.959 – 21.980	—
	ϕ 17.5	17.466 – 17.484	—
Descentrado de árbol de levas	—		0.10
Diámetro interior del balancín	AD. & ESC.	12.000 – 12.018	—
Diámetro exterior del eje de balancín	AD. & ESC.	11.973 – 11.984	—
Deformación de culata			0.05

CILINDRO+ PISTÓN + SEGMENTOS

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Presión de compresión	1 600 kPa (16.0 kgf/cm ²)		1 450 kPa (14.5 kgf/cm ²)
Holgura pistón-cilindro	0.040 – 0.050		0.120
Diámetro interior del cilindro	62.000 - 62.015		62.090
Diámetro del pistón	61.955 - 61.970 Mida a 15mm del final de la falda.		61.880
Deformación del cilindro	—		0.05
Abertura de segmento sin montar	1º	R	Approx. 8.6
	2º	RN	Aprox. 7.2
Abertura de segmento en el cilindro	1º		0.15 - 0.27
	2º		0.20 – 0.32
Juego del segmento en la ranura	1º		—
	2º		—
Ancho de ranura de segmento	1º		1.01 – 1.03
	2ª		1.01 – 1.03
	Rascador		2.01 – 2.03
Espesor de segmento	1º		0.97 – 0.99
	2º		0.97 – 0.99
Diámetro de alojamiento de bulón	16.002 – 16.008		16.030
Diámetro exterior de bulón	15.996 - 16.000		15.980

BIELA + CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diámetro interior de pie de biela	16.006 – 16.014	16.040
Deflexión de biela	—	3.0
Juego lateral de cabeza de biela	0.10 – 0.45	1.00
Ancho de cabeza de biela	16.95 – 17.00	—
Ancho entre contrapesos	53.0 ± 0.1	—
Descentrado de cigüeñal	—	0.10

BOMBA DE ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Presión de aceite (a 60 °C, 140 °F)	Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm ²) Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm ²) a 3 000 r/min.	—

EMBRAGUE

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diám. int. de rueda del embrague	125.0 – 125.2	125.5
Espesor de zapata de embrague	—	2.0
Rev. acoplamiento	Aprox. 3 600 ± 300	—
Rev. embragado	Aprox. 6 500 ± 500	—

REDUCCIÓN FINAL + CORREA DE TRANSMISIÓN

Unidad: mm Excepto rel. de transm.

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Relación de reducción	Transmisión variable (2.930 - 0.770)	—
Reducción final	9.264 ($45/17 \times 63/18$)	—
Ancho de correa de transmisión	22.1	21.1
Long.muelle semip. conducida mov. descargado	150	142.5

CARBURADOR

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	49FA
Ralentí	1 600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	7.0 ± 1.0 mm
Altura boya	18.3 ± 1.0 mm
Surtidor alta (M.J.)	#112
Surtidor alta de aire (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	NCNA
Chimenea (N.J.)	ϕ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	$\theta = 12^\circ$
Surtidor de baja (P.J.)	#35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

TERMOSTATO + RADIADOR + VENTILADOR + LÍQUIDO REFRIGERANTE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Temperatura de apertura de válvula termostato	Aprox. 82 °C		—
Apertura de válvula termostato	Más de 3 mm a 95 °C		—
Sensor de temperatura de refrigerante de motor	Aprox. 80 °C	47.5 – 56.8 Ω	—
	Aprox. 100 °C	26.2 – 29.3 Ω	—
Presión de apertura tapón radiador	110 kPa (1.1 kgf/cm ²)		—
Temperatura de activación de termocontacto de ventilador	OFF → ON	Aprox. 105 °C	—
	ON → OFF	Aprox. 100 °C	—
Tipo líquido refrigerante de motor	Utilice un anticongelante/refrigerante compatible con un radiador de aluminio, mezclado sólo con agua destilada en proporción 50:50.		—
Capacidad de refrigerante	Sólo reserva	Aprox. 250 ml	—
	Reserva incluida	Aprox. 1 250 ml	—

ELECTRICIDAD

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1 600 r/min.		
Bujía	Tipo	NGK: CR8E DENSO: U24ESR-N	
	Separación electrodos	0.7 – 0.8 mm	
Funcionamiento de bujía	Más de 8 mm a 1 atm.		
Resistencia de generador de señal	148 – 222 Ω		Verde-Blanco
Voltaje de pico generador de señal	Más de 1,3 V		Blanco ⊕ – Verde ⊖
Resistencia de bobina de encendido	Primario	0.09 – 0.13 Ω	Blanco/Azul– Negro/Blanco
	Secundario	15.4 – 18.1 kΩ	Pipa bujía– Blanco/Azul
Voltaje de pico primario bobina de encendido	Más de 150 V		⊕ Negro/Blanco – ⊖ Negro/Amarillo
Resistencia bobina de alternador	0.50 – 0.62 Ω		
Máx. potencia de alternador	Aprox. 225 W a 5 000 r/min		
Voltaje de alternador en vacío (En frío)	Más de 40 V (AC) a 5 000 r/min.		
Voltaje regulado	13.5 – 15.0 V a 5 000 r/min.		
Resistencia de relé de arranque	1 – 7 Ω		
Batería	Tipo	FTX9-BS	
	Capacidad	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR	
Tipo de fusible	Principal	20 A	

POTENCIAS ELÉCTRICAS

Unidad: W

ELEMENTO		NOMINAL/ESPECIFICACIÓN
Faro delantero	LARGA	35
	CORTA	35
Luz de estacionamiento o posición		5 × 2
Luz de freno/piloto trasero		21/5 × 2
Intermitente		21 × 4
Luz de matrícula		5
Luz de velocímetro		1.2
Luz de nivel de combustible		1.2
Testigo indicador temperatura agua		1.2
Testigo de intermitente		1.2
Testigo de luz larga		1.2
Luz de cofre		5

FRENO + RUEDA

Unidad: mm

ELEMENTO		NOMINAL	LÍMITE
Espesor de disco de freno	Delanteroytrasero	3.8 – 4.2	3.5
Diámetro interior tambor de freno	Estacionamiento	—	130.7
Descentrado de disco de freno	Delanteroytrasero	—	0.3
Tipo de líquido de frenos		DOT 4	
Descentrado de llanta de rueda	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Tamaño de llanta de rueda	Delantero	12 × MT 2.50	—
	Trasero	12 × MT 3.00	—
Descentrado de eje de rueda	Delantero	—	0.25

NEUMÁTICO

ELEMENTO	NOM./ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
PRESIÓN DE INFLADO EN FRÍO (CON O SIN PASAJERO)	Delantero	200/200 kPa 2,00/2,00 kgf/cm ²	—
	Trasero	225/280 kPa 2.25/2,80 kgf/cm ²	—
Medidas de neumático	Delantero	110/90-12 64L	—
	Trasero	130/70-12 62L	—
Tipo de neumático	Delantero	HOOP B03G	—
	Trasero	HOOP B02G	—
Profundidad de dibujo de neumático (Profundidad recomendada)	Delantero	—	0.8 mm (1.6 mm)
	Trasero	—	0.8 mm (1.6 mm)

SUSPENSIÓN

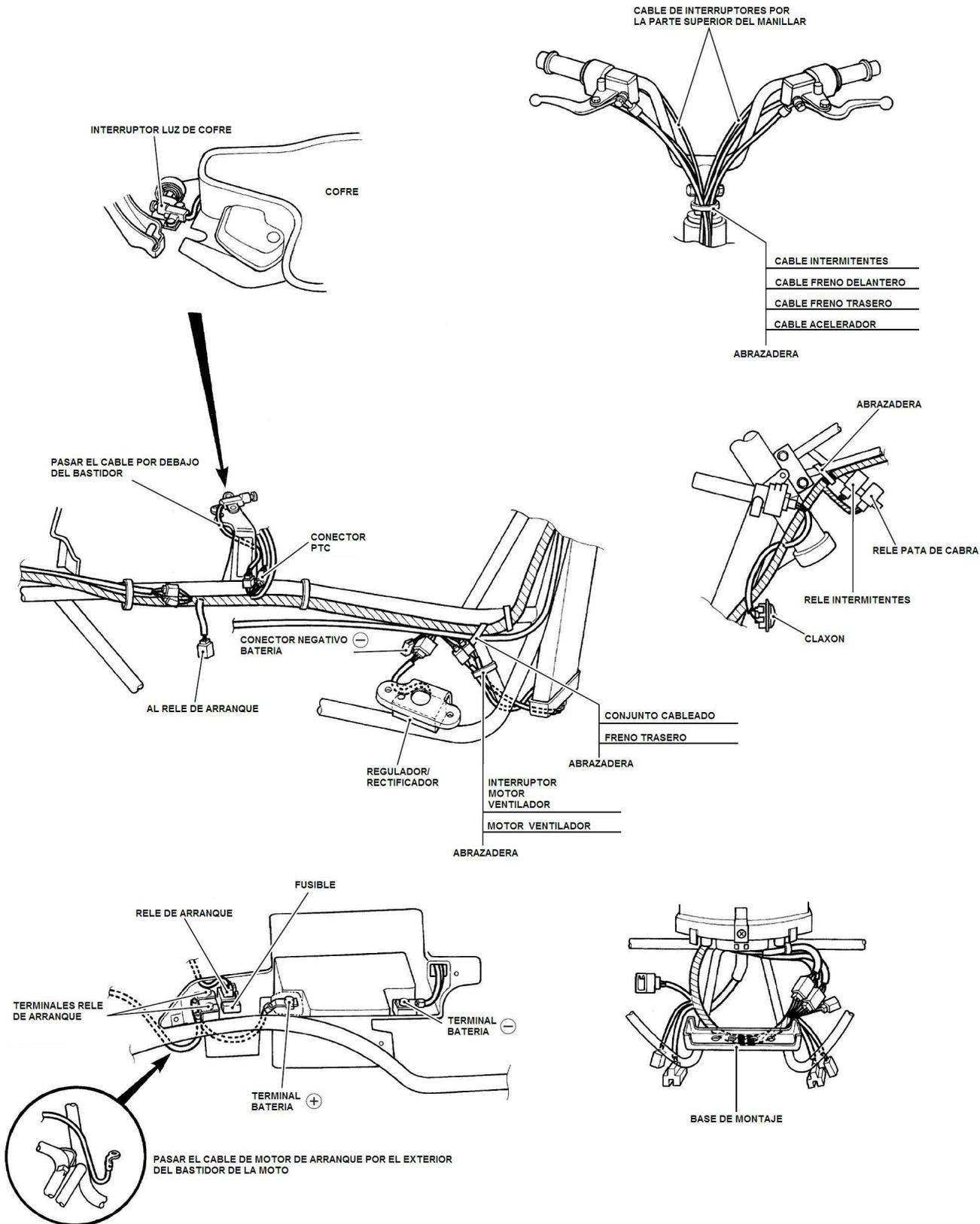
Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Recorrido horquilla delantera	100	—
Long. de muelle de horquilla descargado	301	294
Nivel de aceite horq. del. (sin muelle tubo interior totalmente comprimido)	87.7	—
Tipo de aceite de horquilla delantera	Aceite de motor Suzuki G-10 (SAE 10) o equivalente	—
Capacidad aceite. horq. del. (cada barra)	106 ml	—
Recorrido rueda trasera	83	—

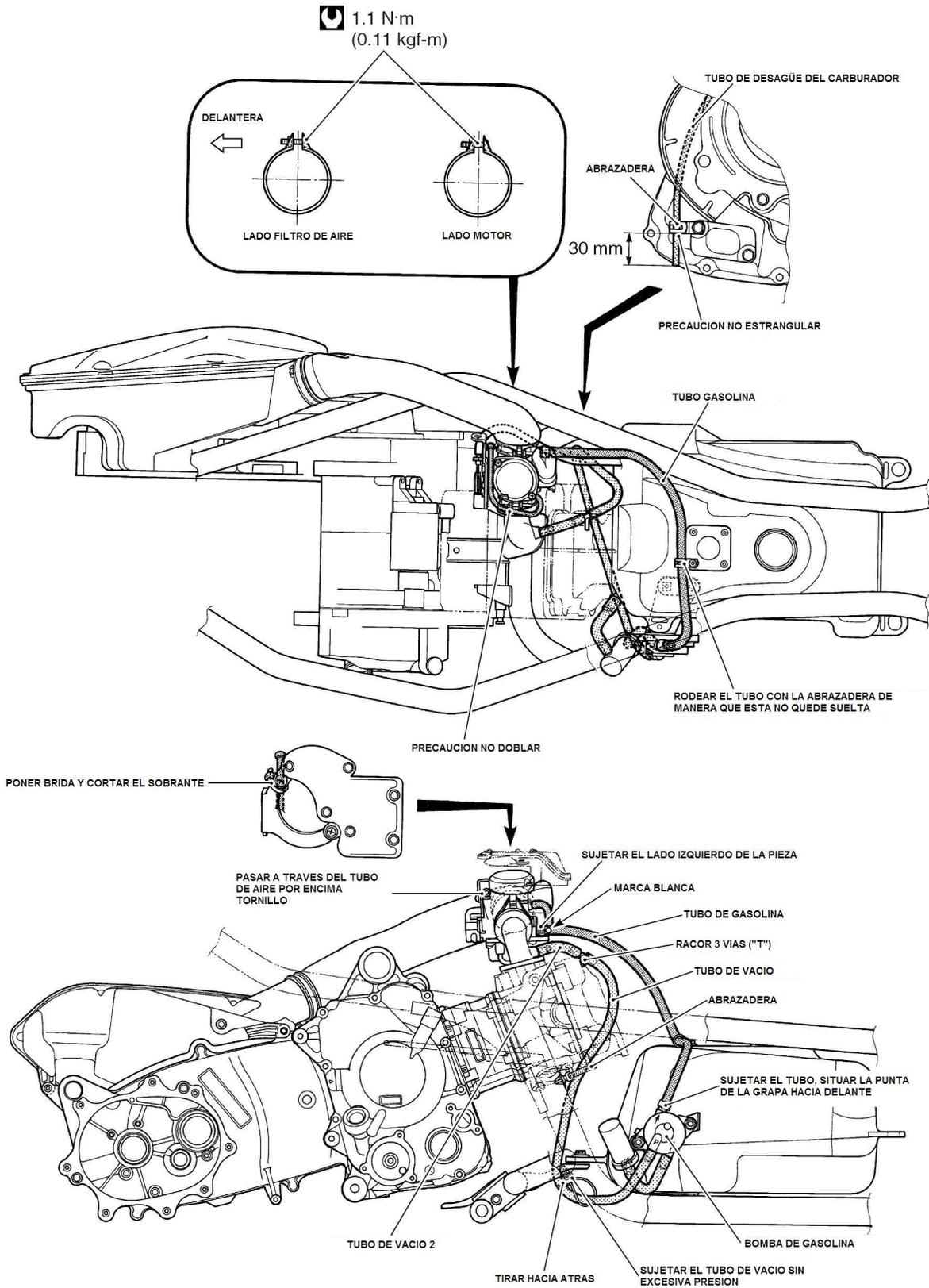
COMBUSTIBLE + ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Tipo de combustible	Debe usarse gasolina de índice de octano 91 ó mayor. Se recomienda gasolina sin plomo.		
Capacidad del tanque de combustible	10.0 Litros		
Resistencia medidor nivel combustible	Lleno	4 – 10 Ω	
	Vacío	90 – 100 Ω	
Tipo de aceite de motor	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de motor	Cambio	1.200 ml	
	Cambio de filtro	1.300 ml	
	Desmontaje	1.500 ml	
Tipo de aceite de reducción final	SAE 10W/-40, API SF o SG		
Capacidad de aceite de reducción final	Cambio	120 ml	
	Desmontaje	130 ml	

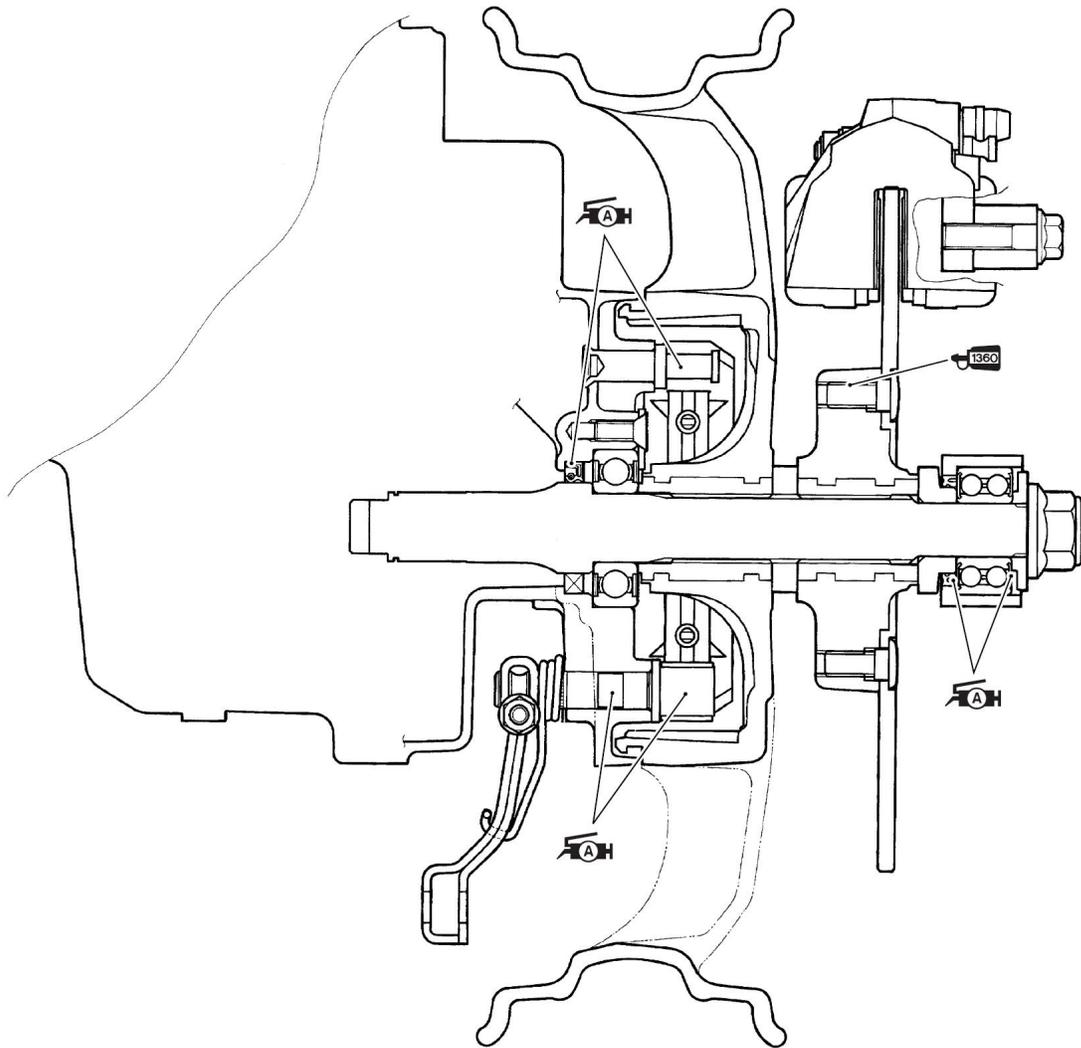
RECORRIDO INSTALACIÓN ELÉCTRICA



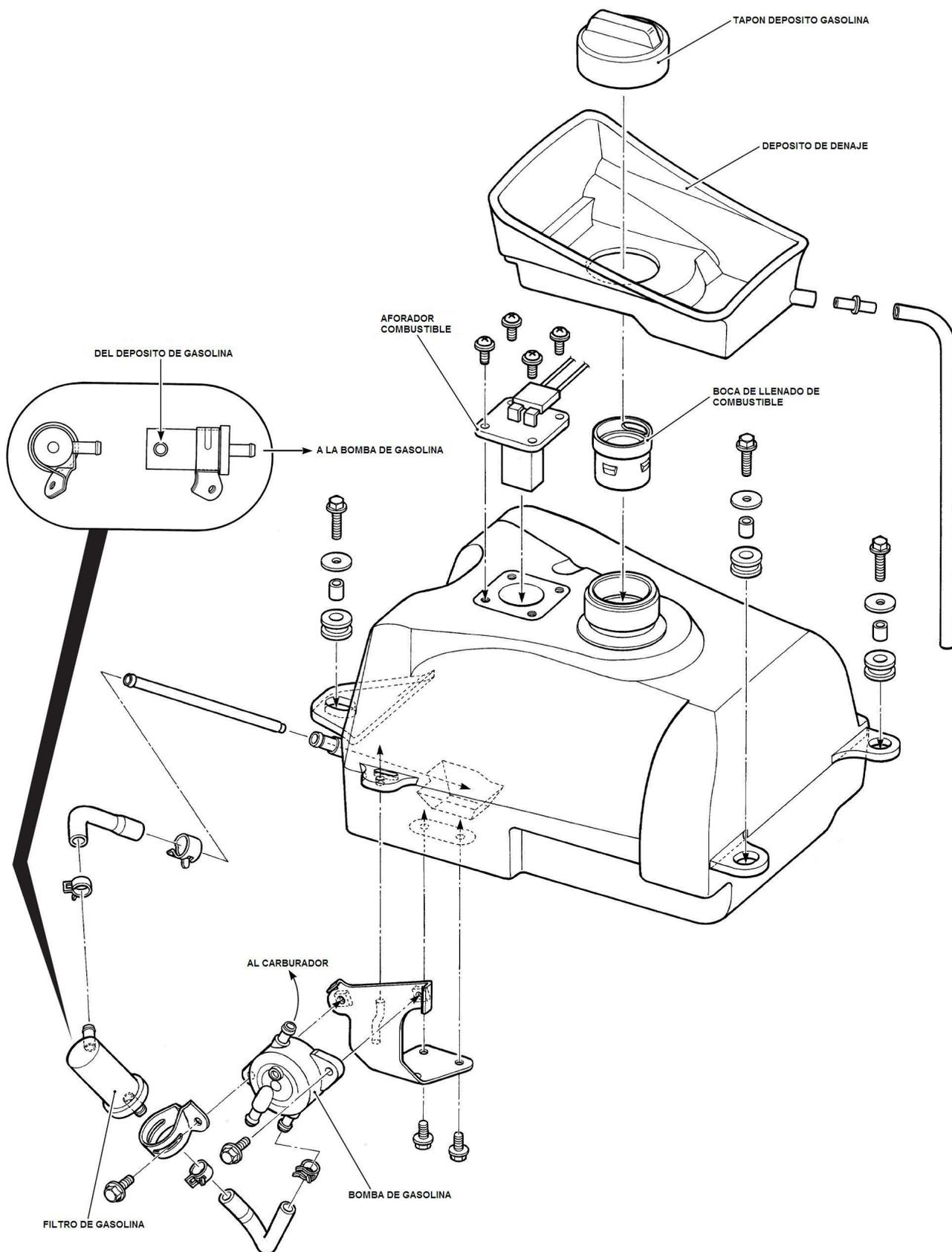
RECORRIDO TUBOS CARBURADOR



RUEDA TRASERA



MONTAJE Y RECORRIDO DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE



UH125/150K5 (MODELO'05)

Este capítulo describe los datos de servicio, las especificaciones técnicas y procedimientos de taller que difieren del modelo UH 125/150K4.

NOTA:

- Por favor, consulte los capítulos del 1 al 11 para conocer los detalles no incluidos en este capítulo.
- Las especificaciones son iguales a los modelos UH125/150K4. Las diferencias entre los datos de servicio de los modelos UH125/150K4 y K5 se indican con un asterisco (*).

CONTENIDO	
	PAGE
ESPECIFICACIONES	2
UH125.....	2
UH150.....	4
DATOS DE SERVICIO.....	6
UH125.....	6
UH150.....	12

ESPECIFICACIONES UH 125

DIMENSIONES Y PESO EN VACÍO

Longitud total -----	2 085 mm
Ancho total -----	720 mm
Altura total -----	1 325 mm
Batalla -----	1.450 mm
Altura libre al suelo -----	125 mm
Altura asiento -----	705 mm
Peso en vacío -----	139 kg

MOTOR

Tipo -----	Cuatro tiempos, refrigeración por agua, árbol de levas en culata
Número de cilindros -----	1
Diámetro -----	57.0 mm
Carrera -----	48.8 mm
Cilindrada -----	125 cm ³
Relación de compresión -----	11.6 : 1
Carburador -----	KEIHIN CVK24, sencillo
Filtro de aire -----	Elemento de espuma de poliuretano
Sistema de arranque -----	Eléctrico
Sistema de lubricación -----	Cárter húmedo
Ralentí -----	1600 +/- 100r/min

TRANSMISIÓN

Embrague -----	Zapata seca, automático, centrífugo
Relación de reducción -----	Transmisión variable (2.930 – 0.770)
Reducción final -----	9.965 (45/17 × 64/17)
Sistema de transmisión -----	Transmisión por correa trapezoidal

CHASIS

Suspensión delantera -----	Telescópica, resorte helicoidal, amortiguada por aceite
Suspensión trasera -----	Tipo basculante, muelle helicoidal, amortiguación aceite
Avance -----	26°40'
Lanzamiento -----	93 mm
Ángulo de dirección -----	40° (izquierda y derecha)
Radio de giro -----	2.2 m
Tamaño de neumático delantero -----	110/90-12 64L, sin cámara
Tamaño de neumático trasero -----	130/70-12 62L, sin cámara
Freno delantero -----	Freno de disco
Freno trasero -----	Freno de disco
Freno de estacionamiento -----	Tipo tambor
Recorrido horquilla delantera -----	100 mm
Recorrido rueda trasera -----	83 mm

ELECTRICIDAD

Tipo de encendido -----	Encendido electrónico (CDI)
Avance del encendido -----	10° A.P.M.S. a 1.600 rpm
Bujía -----	NGK CR8E o DENSO U24ESR-N
Batería -----	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Generador -----	Alternador trifásico
Fusible -----	20 A
Faro delantero -----	12 V 35/35 W (H 51) x 2
Luz de posición -----	12 V 5 W x 2
Intermitente -----	12 V 21 W x 4
Luz de freno/piloto trasero -----	12 V 21/5 W x 2
Luz de velocímetro -----	12 V 1.2 W
Testigo de luz larga -----	12 V 1.2 W
Testigo de intermitente -----	12 V 1.2W x 2
Testigo temperatura de refrigerante -----	12 V 1.2 W
Testigo nivel de combustible -----	12 V 1.2 W
Luz de cofre -----	12 V 5 W
Luz de placa de matrícula -----	12 V 5 W

CAPACIDADES

Depósito de combustible	10.0 L
Aceite del motor, cambio de aceite -----	1 200 ml
con cambio de filtro -----	1 300 ml
desmontaje -----	1 500 ml
Aceite de reducción final, cambio de aceite -----	120 ml
desmontaje -----	130 ml
Refrigerante -----	1 300 ml

ESPECIFICACIONES UH 150

DIMENSIONES Y PESO EN VACÍO

Longitud total	2 085 mm
Ancho total	720 mm
Altura total	1 325 mm
Batalla	1 450 mm
Altura libre al suelo	125 mm
Altura asiento	705 mm
Peso en vacío	139 kg

MOTOR

Tipo	Cuatro tiempos, refrigeración por agua, árbol de levas en culata
Número de cilindros	1
Diámetro	62.0 mm
Carrera	50.4 mm
Cilindrada	152 cm ³
Relación de compresión	11.1 : 1
Carburador	KEIHIN CVK24, sencillo
Filtro de aire	Elemento de espuma de poliuretano
Sistema de arranque	Eléctrico
Sistema de lubricación	Cárter húmedo
Ralentí	1600 +/- 100r/min

TRANSMISIÓN

Embrague	Zapata en seco, automático, centrífugo
Relación de reducción	Transmisión variable (2.930 –0.770)
Reducción final	9.264 (45/17 × 63/18)
Sistema de transmisión	Transmisión por correa trapezoidal

CHASIS

Suspensión delantera	Telescópica, resorte helicoidal, amortiguada por aceite
Suspensión trasera	Basculante, resorte helicoidal, amortiguación aceite
Caster	26°40'
Lanzamiento	93 mm
Ángulo de dirección	40° (izquierda y derecha)
Radio de giro	2.2 m
Medidas de neumático delantero	110/90-12 64L, sin cámara
Medidas de neumático trasero	130/70-12 62L, sin cámara
Freno delantero	Freno de disco
Freno trasero	Freno de disco
Freno de estacionamiento	Tipo tambor
Recorrido horquilla delantera	100 mm
Recorrido rueda trasera	83 mm

ELECTRICIDAD

Tipo de encendido	Encendido electrónico (CDI)
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1.600 rpm
Bujía	NGK CR8E o DENSO U24ESR-N
Batería	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR
Alternador	Alternador trifásico
Fusible	20 A
Faro delantero	12 V 35/35 W (H 51) x 2
Luz de posición	12 V 5W x 2
Intermitente	12 V 21 W x 4
Luz de freno/piloto trasero	12 V 21/5 W x 2
Luz de velocímetro	12 V 1.2 W
Testigo de luz larga	12 V 1.2 W
Testigo de intermitente	12 V 1.2 W x 2
Testigo indicador temperatura de refrigerante	12 V 1.2 W
Testigo indicador nivel de combustible	12 V 1.2 W
Luz de cofre	12 V 5 W
Luz de placa de matrícula	12 V 5 W

CAPACIDADES

Depósito de combustible	10.0 L
Aceite del motor, cambio de aceite	1 200 ml
con cambio de filtro.....	1 300 ml
desmontaje	1 500 ml
Aceite de reductora, cambio de aceite	120 ml
desmontaje	130 ml
Refrigerante	1 300 ml

DATOS DE SERVICIO UH 125**VÁLVULA + GUÍA**

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Diámetro de válvula	AD.	22.0	—
	ESC.	19.0	—
Holgura de válvulas (en frío)	AD.	0.05 – 0.10	—
	ESC.	0.10 – 0.15	—
Holgura de guía-vástago	AD.	0.010 – 0.037	—
	ESC.	0.030 – 0.057	—
Diámetro interior de guía	(AD. & ESC.)	5.000 – 5.012	—
Diámetro exterior del vástago	AD.	4.975 – 4.990	—
	ESC.	4.955 – 4.970	—
Deflexión del vástago	AD. & ESC.	—	0.35
Descentrado vástago de válvula	AD. & ESC.	—	0.05
Espesor de vástago de válvula	AD. & ESC.	—	0.5
Longitud del extremo de vástago	AD. & ESC.	—	1.8
Ancho de asiento de válvula	AD. & ESC.	0.9 – 1.1	—
Descentrado radial cabeza de válvula	AD. & ESC.	—	0.03
Longitud del muelle descargado (AD. & ESC.)	INTERIOR	—	35.0
	EXTERIOR	—	37.8
Tensión muelle de válvula (AD.&ESC.)	INTERIOR	53 – 65 N, 5.3 – 6.5 kgf con longitud 28 mm	—
	EXTERIOR	131 – 151 N, 13.1 – 15.1 kgf con longitud 31.5 mm	—

ÁRBOL DE LEVAS+ CULATA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Altura de leva	AD.	32.46 – 32.53	32.16
	ESC.	31.92 – 31.99	31.62
Holgura de apoyo árbol de levas	ϕ 22	0.032 – 0.066	0.150
	ϕ 17.5	0.028 – 0.059	0.150
Diámetro interior de puente de árbol de levas	ϕ 22	22.012 – 22.025	—
	ϕ 17.5	17.512 – 17.525	—
Diámetro exterior de apoyo de árbol de levas	ϕ 22	21.959 – 21.980	—
	ϕ 17.5	17.466 – 17.484	—
Descentrado de árbol de levas	—		0.10
Diámetro interior del balancín	AD. & ESC.	12.000 – 12.018	—
Diámetro exterior del eje de balancín	AD. & ESC.	11.973 – 11.984	—
Deformación de culata	—		0.05

CILINDRO+PISTÓN+SEGMENTO

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE	
Presión de compresión	1 700 kPa (17.0 kgf/cm ²)		1550 kPa (15.5 kgf/cm ²)	
Holgura pistón-cilindro	0.040 – 0.050		0.120	
Diámetro interior del cilindro	57.000 – 57.015		57.090	
Diámetro del pistón	56.955 – 56.970 Mida a 15mm del final de la falda.		56.880	
Deformación del cilindro	—		0.05	
Abertura de segmento sin montar	1°	R	Aprox. 7.2	5.8
	2°	RN	Aprox. 5.8	4.6
Abertura de segmento en el cilindro	1°		0.20 – 0.32	0.70
	2°		0.20 – 0.32	0.70
Holgura del segmento en la ranura	1°		—	0.18
	2°		—	0.15
Ancho de ranura de segmento	1°		1.01 – 1.03	—
	2°		1.01 – 1.03	—
	Rascador		2.01 – 2.03	—
Espesor de segmento	1°		0.97 – 0.99	—
	2°		0.97 – 0.99	—
Diámetro de alojamiento de bulón	16.002 – 16.008		16.030	
Diámetro exterior de buló	15.995 – 16.000		15.980	

BIELA+CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diámetro interior de pie de biela	16.006 – 16.014	16.040
Deflexión de biela	—	3.0
Juego lateral de cabeza de biela	0.10 – 0.45	1.00
Ancho de cabeza de biela	16.95 – 17.00	—
Ancho entre contrapesos	53.0 ± 0.1	—
Descentrado de cigüeñal	—	0.10

BOMBA DE ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Presión de aceite (a 60 °C, 140 °F)	Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm ²) Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm ²) a 3000 r/min.	—

EMBRAGUE

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diám. int. de rueda del embrague	125.0 – 125.2	125.5
Espesor de zapata de embrague	—	2.0
Revoluciones acoplamiento	Aprox. 3 800 ± 300	—
Revoluciones embragado	Aprox. 6 000 ± 500	—

REDUCCIÓN FINAL + CORREA DE TRANSMISIÓN Unidad: mm Excepto rel. de transm.

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Relación de transmisión	Transmisión variable (2.930 –0.770)	—
Reducción final	9.965 ($45/17 \times 64/17$)	—
Ancho de correa de transmisión	22.1	21.1
Long. muelle semip. conducida móv. descargado	150	142.5

CARBURADOR

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
	E-02, 19 (España)
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	49F0
Ralentí r/min	1600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	7.0 ± 1.0 mm
Altura del boya	18.3 + 1.0 mm
Surtidor alta (M.J.)	#122
Surtidor de aire de alta (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	NCMA
Chimenea (N.J.)	ϕ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	$\theta = 12^\circ$
Surtidor de baja (P.J.)	#35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

TERMOSTATO + RADIADOR + VENTILADOR + LÍQUIDO REFRIGERANTE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Temperatura de apertura de válvula del termostato	Aprox. 82 °C		—
Alzado de válvula del termostato	Más de 3 mm a 95 °C		—
Resistencia interruptor de temp. refrigerante del motor	Aprox. 80 °C	47.5 – 56.8 Ω	—
	Aprox. 100 °C	26.2 – 29.3 Ω	—
Presión de apertura de válvula tapón radiador	110 kPa (1.1 kgf/cm ²)		—
Temperatura de funcionamiento termocontacto del ventilador	OFF → ON	Aprox. 105 °C	—
	ON → OFF	Aprox. 100 °C	—
Tipo líquido refrigerante de motor	Utilice un anticongelante/refrigerante compatible con un radiador de aluminio, mezclado sólo con agua destilada en proporción 50:50.		—
Capacidad de refrigerante	Sólo reserva	Aprox. 250 ml	—
	Reserva incluida	Aprox. 1.250 ml	—

ELECTRICIDAD

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1 600 r/min.		
Bujía	Tipo	NGK:CR8E DENSO:U24ESR-N	
	Separación	0.7 – 0.8 mm	
Funcionamiento de bujía	Más de 8 mm a 1 atm.		
Resistencia de generador de señal	148 – 222 Ω		Verde-Blanco
Voltaje de pico generador de señal	Más de 1.3 V		⊕Blanco – ⊖Verde
Resistencia de bobina de encendido	Primario	0.09 – 0.13 Ω	Blanco/Azul– Negro/Blanco
	Secundario	15.4 – 18.1 kΩ	Pipa– Blanco/Azul
Voltaje de pico primario bobina de encendido	Más de 150 V		⊕Negro/Blanco – ⊖Negro/Amarillo
Resistencia bobina de alternador	0.50 – 0.62 Ω		
Máx. potencia de alternador	Aprox. 225 W a 5 000 r/min		
Voltaje de alternador en vacío (en frío)	Más de 40 V (AC) a 5 000 r/min.		
Voltaje regulado	13.5 – 15.0V a 5 000 r/min.		
Resistencia de relé de arranque	1 – 7 Ω		
Batería	Tipo	FTX9-BS	
	Capacidad	12 V 28.8 kC (8 Ah)/10HR	
Tipo de fusible	Principal	20A	

POTENCIAS ELÉCTRICAS

Unidad: W

ELEMENTO		NOM./ESPECIFICACIÓN
Faro delantero	LARGA	35
	CORTA	35
Luz de estacionamiento o posición		5 × 2
Luz de freno/trasera		21/5 × 2
Intermitente		21 × 4
Luz de matrícula		5
Luz de velocímetro		1.2
Luz de nivel de combustible		1.2
Testigo temperatura agua		1.2
Testigo de intermitente		1.2
Testigo de luz larga		1.2
Luz de cofre		5

FRENO + RUEDA

Unidad: mm

ELEMENTO		NOMINAL	LÍMITE
Espesor de disco de freno	Delantero y trasero	3.8 – 4.2	3.5
Diámetro interior tambor de freno	Estacionamiento	—	130.7
Descentrado de disco de freno	Delantero y trasero	—	0.3
Tipo de líquido de frenos		DOT 4	
Descentrado de llanta de rueda	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Tamaño de llanta de rueda	Delantero	12 × MT 2.50	—
	Trasero	12 × MT 3.00	—
Descentrado de eje de rueda	Delantero	—	0.25

NEUMÁTICO

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
PRESIÓN DE INFLADO EN FRÍO (CON O SIN PASAJERO)	Delante	200/200 kPa 2.00/2.00 kgf/cm ²	—
	Trasero	225/280 kPa 2.25/2.80 kgf/cm ²	—
Medidas de neumático	Delantero	110/90-12 64L	—
	Trasero	130/70-12 62L	—
Tipo de neumático	Delantero	HOOP B03G	—
	Trasero	HOOP B02G	—
Profundidad de dibujo de neumático (Profundidad recomendada)	Delantero	—	0.8 mm (1.6 mm)
	Trasero	—	0.8 mm (1.6 mm)

SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Recorrido horquilla delantera	100	—
Long. de muelle de horquilla descargado	301	294
Nivel de aceite horq. del. (sin muelle barra totalmente comprimida)	87.7	—
Tipo de aceite de horquilla delantera	Aceite de horq. Suzuki G-10 (SAE 10) o equivalente	—
Capacidad ac. horq. del. (cada brazo)	106 ml	—
Recorrido rueda trasera	83	—

COMBUSTIBLE + ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Tipo de combustible	Debe usarse gasolina de índice de octano 91 ó mayor. Se recomienda gasolina sin plomo.		
Capacidad del tanque de combustible	10.0 Litros		
Resistencia medidor nivel combust.	Lleno	4 – 10 Ω	
	Vacío	90 – 100 Ω	
Tipo de aceite de motor	*SAE 10W-40, API SF/SG o SH/SJ con JASO MA		
Capacidad de aceite de motor	Cambio	1 200 ml	
	Cambio de filtro	1 300 ml	
	Desmontaje	1 500 ml	
Tipo de aceite de reducción final	*SAE 10W-40, API SF/SG o SH/SJ con JASO MA		
Capacidad de aceite de reducción final	Cambio	120 ml	
	Desmontaje	130 ml	

DATOS DE SERVICIO UH 150**VÁLVULA + GUÍA**

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Diámetro de válvula	AD.	22.0	—
	ESC.	19.0	—
Holgura de válvulas (en frío)	AD.	0.05 – 0.10	—
	ESC.	0.10 – 0.15	—
Holgura guía-vástago	AD.	0.010 – 0.037	—
	ESC.	0.030 – 0.057	—
Diámetro interior de guía	(AD. & ESC.)	5.000 – 5.012	—
Diámetro exterior del vástago	AD.	4.975 – 4.990	—
	ESC.	4.955 – 4.970	—
Deflexión del vástago de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.35
Descentrado vástago de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.05
Espesor de cabeza de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.5
Longitud del extremo de vástago	(AD. & ESC.)	—	1.8
Ancho de asiento de válvula	(AD. & ESC.)	0.9 – 1.1	—
Descentrado radial cabeza de válvula	(AD. & ESC.)	—	0.03
Longitud del muelle de válvula descargado (AD. y ESC.)	INTERIOR	—	35.0
	EXTERIOR	—	37.8
Tensión del muelle de válvula (AD. & ESC.)	INTERIOR	5.3 – 6.5 kgf con longitud 28 mm	—
	EXTERIOR	13.1 – 15.1 kgf con longitud 31.5 mm	—

ÁRBOL DE LEVAS + CULATA

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL		LÍMITE
Altura de leva	AD.	33.00 - 33.07	32.70
	ESC.	32.66 - 32.73	32.36
Holgura de apoyo árbol de levas	ϕ 22	0.032 – 0.066	0.150
	ϕ 17.5	0.028 – 0.059	0.150
Diámetro interior puente árbol de levas	ϕ 22	22.012 – 22.025	—
	ϕ 17.5	17.512 – 17.525	—
Diámetro exterior apoyo árbol de levas	ϕ 22	21.959 – 21.980	—
	ϕ 17.5	17.466 – 17.484	—
Descentrado de árbol de levas	—		0.10
Diámetro interior del balancín	AD. & ESC.	12.000 – 12.018	—
Diámetro exterior del eje de balancín	AD. & ESC.	11.973 – 11.984	—
Deformación de culata			0.05

CILINDRO + PISTÓN + SEGMENTOS

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL			LÍMITE
Presión de compresión	1 600 kPa a (16.0 kgf/cm ²)			1 450 kPa (14.5 kgf/cm ²)
Holgura pistón-cilindro	0.040 – 0.050			0.120
Diámetro interior del cilindro	62.000 - 62.015			62.090
Diámetro del pistón	61.955 - 61.970 Mida a 15mm del final de la falda.			61.880
Deformación del cilindro	—			0.05
Abertura de segmento sin montar	1º	R	Approx. 8.6	6.9
	2º	RN	Aprox . 7.2	5.8
Abertura de segmento en el cilindro	1º		0.15 - 0.27	0.50
	2º		0.20 – 0.32	0.70
Juego del segmento en la ranura	1º		—	0.18
	2º		—	0.15
Ancho de ranura de segmento	1º		1.01 – 1.03	—
	2ª		1.01 – 1.03	—
	Rascador		2.01 – 2.03	—
Espesor de segmento	1º		0.97 – 0.99	—
	2º		0.97 – 0.99	—
Diámetro de alojamiento de bulón	16.002 – 16.008			16.030
Diámetro exterior de bulón	15.996 - 16.000			15.980

BIELA + CIGÜEÑAL

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diámetro interior de pie de biela	16.006 – 16.014	16.040
Deflexión de biela	—	3.0
Juego lateral de cabeza de biela	0.10 – 0.45	1.00
Ancho de cabeza de biela	16.95 – 17.00	—
Ancho entre contrapesos	53.0 ± 0.1	—
Descentrado de cigüeñal	—	0.10

BOMBA DE ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Presión de aceite (a 60 °C, 140 °F)	Por encima de 120 kPa (1.2 kgf/cm ²) Por debajo de 180 kPa (1.8 kgf/cm ²) a 3 000 r/min.	—

EMBRAGUE

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL	LÍMITE
Diám. int. de rueda del embrague	125.0 – 125.2	125.5
Espesor de zapata de embrague	—	2.0
Rev. acoplamiento	Aprox. 3 600 ± 300	—
Rev. embragado	Aprox. 6 500 ± 500	—

REDUCCIÓN FINAL + CORREA DE TRANSMISIÓN

Unidad: mm Excepto rel. de transm.

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Relación de reducción	Transmisión variable (2.930 - 0.770)	—
Reducción final	9.264 ($45/17 \times 63/18$)	—
Ancho de correa de transmisión	22.1	21.1
Long.muelle semip. conducida móv. descargado	150	142.5

CARBURADOR

ELEMENTO	ESPECIFICACIÓN
Tipo de carburador	KEIHIN CVK24
Tamaño de tobera	24 mm
Nº de identificación	49FA
Ralentí	1 600 ± 100 r/min.
Nivel de cuba	7.0 ± 1.0 mm
Altura boya	18.3 ± 1.0 mm
Surtidor alta (M.J.)	#112
Surtidor alta de aire (M.A.J.)	Montado a presión
Aguja de chimenea (J.N.)	NCNA
Chimenea (N.J.)	ϕ 2.1
Válvula de mariposa (Th.V.)	$\theta = 12^\circ$
Surtidor de baja (P.J.)	# 35
Tornillo regulador de baja (P.S.)	Prerregulado
Juego de cable de acelerador	2.0 – 4.0 mm

TERMOSTATO + RADIADOR + VENTILADOR + LÍQUIDO REFRIGERANTE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Temperatura de apertura de válvula termostato	Aprox. 82 °C		—
Apertura de válvula termostato	Más de 3 mm a 95 °C		—
Sensor de temperatura de refrigerante de motor	Aprox. 80 °C	47.5 – 56.8 Ω	—
	Aprox. 100 °C	26.2 – 29.3 Ω	—
Presión de apertura tapón radiador	110 kPa (1.1 kgf/cm ²)		—
Temperatura de activación de termocontacto de ventilador	OFF → ON	Aprox. 105 °C	—
	ON → OFF	Aprox. 100 °C	—
Tipo líquido refrigerante de motor	Utilice un anticongelante/refrigerante compatible con un radiador de aluminio, mezclado sólo con agua destilada en proporción 50:50.		—
Capacidad de refrigerante	Sólo reserva	Aprox. 250 ml	—
	Reserva incluida	Aprox. 1 250 ml	—

ELECTRICIDAD

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
Avance del encendido	10° A.P.M.S. a 1 600 r/min.		
Bujía	Tipo	NGK: CR8E DENSO: U24ESR-N	
	Separación electrodos	0.7 –0.8 mm	
Funcionamiento de bujía	Más de 8 mm a 1 atm.		
Resistencia de generador de señal	148 – 222 Ω		Verde-Blanco
Voltaje de pico generador de señal	Más de 1,3 V		Blanco ⊕ –Verde ⊖
Resistencia de bobina de encendido	Primario	0.09 – 0.13 Ω	Blanco/Azul– Negro/Blanco
	Secundario	15.4 – 18.1 kΩ	Pipa bujía– Blanco/Azul
Voltaje de pico primario bobina de encendido	Más de 150 V		⊕Negro/Blanco – ⊖Negro/Amarillo
Resistencia bobina de alternador	0.50 – 0.62 Ω		
Máx. potencia de alternador	Aprox. 225 W a 5 000 r/min		
Voltaje de alternador en vacío (En frío)	Más de 40 V (AC) a 5 000 r/min.		
Voltaje regulado	13.5 – 15.0 V a 5 000 r/min.		
Resistencia de relé de arranque	1 – 7 Ω		
Batería	Tipo	FTX9-BS	
	Capacidad	12 V 28,8 kC (8 Ah)/10 HR	
Tipo de fusible	Principal	20 A	

POTENCIAS ELÉCTRICAS

Unidad: W

ELEMENTO		NOMINAL/ESPECIFICACIÓN
Faro delantero	LARGA	35
	CORTA	35
Luz de estacionamiento o posición		5 × 2
Luz de freno/piloto trasero		21/5 × 2
Intermitente		21 × 4
Luz de matrícula		5
Luz de velocímetro		1.2
Luz de nivel de combustible		1.2
Testigo indicador temperatura agua		1.2
Testigo de intermitente		1.2
Testigo de luz larga		1.2
Luz de cofre		5

FRENO + RUEDA

Unidad: mm

ELEMENTO		NOMINAL	LÍMITE
Espesor de disco de freno	Delanteroytrasero	3.8 – 4.2	3.5
Diámetro interior tambor de freno	Estacionamiento	—	130.7
Descentrado de disco de freno	Delanteroytrasero	—	0.3
Tipo de líquido de frenos		DOT 4	
Descentrado de llanta de rueda	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Tamaño de llanta de rueda	Delantero	12 × MT 2.50	—
	Trasero	12 × MT 3.00	—
Descentrado de eje de rueda	Delantero	—	0.25

NEUMÁTICO

ELEMENTO	NOM./ESPECIFICACIÓN		LÍMITE
PRESIÓN DE INFLADO EN FRÍO (CON O SIN PASAJERO)	Delantero	200/200 kPa 2,00/2,00 kgf/cm ²	—
	Trasero	225/280 kPa 2.25/2,80 kgf/cm ²	—
Medidas de neumático	Delantero	110/90-12 64L	—
	Trasero	130/70-12 62L	—
Tipo de neumático	Delantero	HOOP B03G	—
	Trasero	HOOP B02G	—
Profundidad de dibujo de neumático (Profundidad recomendada)	Delantero	—	0.8 mm (1.6 mm)
	Trasero	—	0.8 mm (1.6 mm)

SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN	LÍMITE
Recorrido horquilla delantera	100	—
Long. de muelle de horquilla descargado	301	294
Nivel de aceite horq. del. (sin muelle tubo interior totalmente comprimido)	87.7	—
Tipo de aceite de horquilla delantera	Aceite de motor Suzuki G-10 (SAE 10) o equivalente	—
Capacidad aceite. horq. del. (cada barra)	106 ml	—
Recorrido rueda trasera	83	—

COMBUSTIBLE + ACEITE

ELEMENTO	NOMINAL/ESPECIFICACIÓN		NOTA
Tipo de combustible	Debe usarse gasolina de índice de octano 91 ó mayor. Se recomienda gasolina sin plomo.		
Capacidad del tanque de combustible	10.0 Litros		
Resistencia medidor nivel combustible	Lleno	4 – 10 Ω	
	Vacío	90 – 100 Ω	
Tipo de aceite de motor	*SAE 10W-40, API SF/SG o SH/SJ con JASO MA		
Capacidad de aceite de motor	Cambio	1.200 ml	
	Cambio de filtro	1.300 ml	
	Desmontaje	1.500 ml	
Tipo de aceite de reducción final	*SAE 10W-40, API SF/SG o SH/SJ con JASO MA		
Capacidad de aceite de reducción final	Cambio	120 ml	
	Desmontaje	130 ml	

UH125/150K6 (MODELO'06)

No existen cambios técnicos entre las unidades de K5 y K6. Referirse a las especificaciones del modelo K5.





Elaborado por:

SUZUKI MOTOR COPORATION

Motorcycle Service Department

Traducido por:

SUZUKI MOTOR ESPAÑA, S.A.

Servicio Postventa

Marzo, 2006

Ref. 99500-31204-01S

Impreso en España

SUZUKI MOTOR ESPAÑA, S.A.

SUZUKI

UP 125/150

MANUAL DE SERVICIO