SUZUKI

PREFACIO

Las motocicletas de la serie GSX150 representan una vez más el gran paso adelante de Suzuki Japón en las motocicletas de cuatro tiempos. Actualmente en China, las motocicletas Suzuki GSX genuinas son fabricadas exclusivamente por Jinan Qingqi Suzuki.

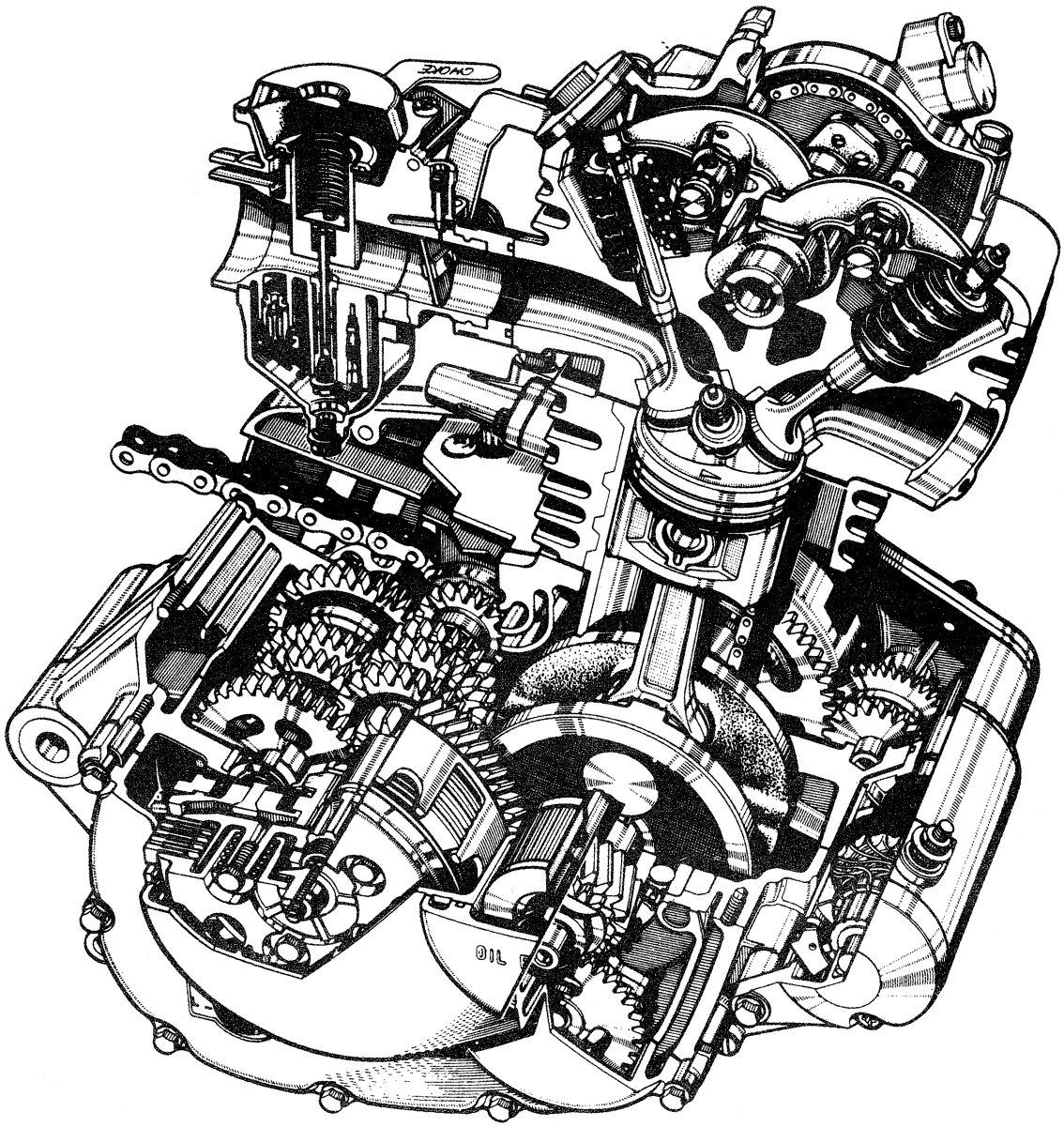
Este manual de servicio está escrito principalmente para personal de mantenimiento calificado para la inspección, ajuste y mantenimiento de motocicletas Qingqi Suzuki. Los aprendices de mantenimiento y aficionados a las motocicletas también encontrarán que el manual es un libro muy útil. Cuando utilice este manual, puede encontrar que puede haber algunas pequeñas diferencias entre la declaración en el manual y los productos físicos. Es simplemente porque hemos realizado algunas mejoras durante la fabricación para adaptarnos mejor a las condiciones de uso en China. La mayoría de estas mejoras son independientes del mantenimiento. Este manual de servicio ha incluido toda la información más reciente en el momento de su publicación. Las enmiendas y cambios posteriores serán informados a los distribuidores Qingqi Suzuki, si tiene alguna pregunta, consulte a los distribuidores interesados.

MOTOCICLETA CO., LTD. DE JINAN QINGQI SUZUKI

1 de noviembre de 2004

ÍNDICE DE GRUPO

DESCRIPCIÓN GENERAL	*1*
MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y PROCEDIMIENTO DE AJUSTE	*2*
MANTENIMIENTO DEL MOTOR	*3*
COMBUSTIBLE Y LUBRICACION SISTEMA	*4*
SISTEMA ELÉCTRICO	*5*
CHASIS	*6*
INFORMACION DE MANTENIMIENTO	*7*


CHOKE
OIL

DESCRIPCIÓN GENERAL

1

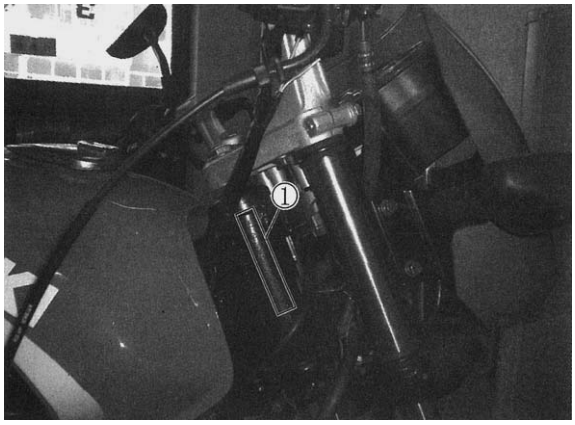
CONTENIDO

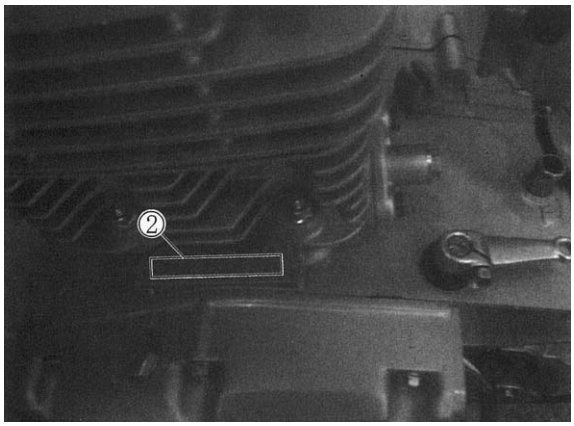
UBICACIÓN DEL NÚMERO DE SERIE .... 1-2 COMBUSTIBLE Y ACEITE RECOMENDADOS PARA SU USO 1-2
COMBUSTIBLE .... 1-2 ACEITE DE MOTOR .... 1- 2 ACEITE DE HORQUILLA DELANTERA .... 1-2 PROCEDIMIENTO DE RODAJE .....
.... 1- 3 SISTEMA DE ENCENDIDO TRANSISTORIZADO DE AVANCE ELECTRÓNICO 1- 4
DESCRIPCIÓN GENERAL .... 1- 4 ESTADO DE FUNCIONAMIENTO .... 1- 4 MATERIALES ESPECIALES .... 1- 6 MEDIDAS PREVENTIVAS Y PRECAUCIONES GENERALES 1- 8
APLICACIÓN DE LAS PIEZAS ORIGINALES DE QINGQI SUZUKI ..... 1- 8 ESPECIFICACIONES 1- 9

UBICACIÓN DEL NÚMERO DE SERIE

El número de cuadro 1 está impreso en el pilar delantero del bastidor, y el número de motor 2 está impreso en el cárter.

Estos números son necesarios durante el registro de la motocicleta y el pedido de piezas.





COMBUSTIBLE Y ACEITE RECOMENDADOS PARA SU USO

COMBUSTIBLE

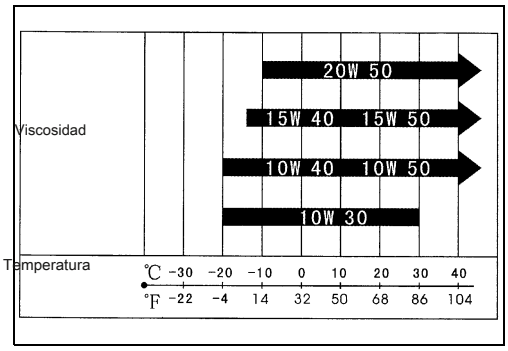
Se utilizará gasolina sin plomo o con un nivel bajo en la medida de lo posible y el índice de octanaje de la gasolina será 93 # o superior.

NOTA:

La gasolina sin plomo o con un nivel bajo puede prolongar la vida útil de la bujía.

ACEITE DE MOTOR

De acuerdo con las clasificaciones de API, el aceite utilizado para el motor debe ser Clase SG o superior, y la viscosidad será SAE 10W-40, si el aceite de motor SAE 10W-40 no está disponible, seleccione la viscosidad del aceite de acuerdo con el siguiente figura.



ACEITE DE HORQUILLA DELANTERA

Aceite de horquilla 15 #

PROCEDIMIENTO DE RODAJE

El material de calidad se utiliza para las motocicletas GSX150 Qingqi Suzuki y las piezas de las máquinas son de muy altos estándares de calidad. Sin embargo, todas las partes móviles deberán tener un proceso de rodaje antes de que el motor alcance la carga máxima. Esto se debe a que, posteriormente, las propiedades y la fiabilidad del motor tienen una relación directa con el funcionamiento cuidadoso y limitado al principio.

Los principios generales son los siguientes:

• Siga el siguiente límite de velocidad del motor durante el período de rodaje:

800 km iniciales	No más de 4500 r / min
Hasta 1600 km	No más de 5500 r / min
Más de 1600 km	No más de 10500 r / min

• El acelerador no se abrirá completamente cuando la lectura del contador de millas no haya alcanzado los 1 600 km. Pero no será superior a 10 500 r / min en ningún momento.

• Durante el tiempo de rodaje, el motor no tendrá la misma velocidad durante mucho tiempo, la posición del acelerador cambiará en la medida de lo posible.

SISTEMA DE ENCENDIDO TRANSISTORIZADO AVANCE ELECTRÓNICO

DESCRIPCIÓN GENERAL

• En los productos GSX150, la propiedad de avance de la sincronización del encendido se decide ahora mediante el sistema de avance de la sincronización electrónica, que ha reemplazado al antiguo sistema de avance de la sincronización mecánica con un controlador de avance centrífugo incorporado.

• La introducción de este nuevo sistema electrónico de avance de la sincronización puede reducir la alteración irregular de la sincronización del encendido y mejorar la propiedad de avance de la sincronización durante la alta velocidad.

• El dispositivo de encendido tiene las siguientes funciones: (1)
Control del ángulo de avance giratorio

Para controlar la sincronización del encendido de acuerdo con la velocidad del motor (consulte la Fig. 1). Control del ángulo de

(2) aproximación

Cuando el motor esté funcionando a baja velocidad, se reducirá la interrupción en el tiempo (ángulo de aproximación) del transistor (Tr) para disminuir la pérdida de potencia; cuando el motor está funcionando a alta velocidad, la interrupción en el tiempo (ángulo de aproximación) se incrementará para evitar la caída de voltaje de la bobina de encendido (consulte la Fig. 2 y la Fig. 3).

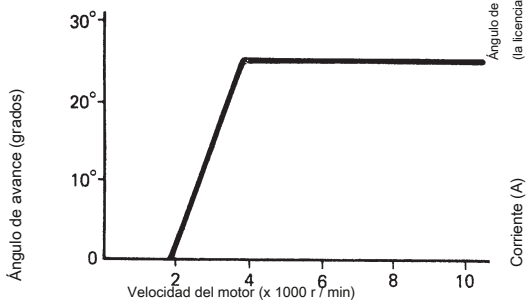


Figura 1

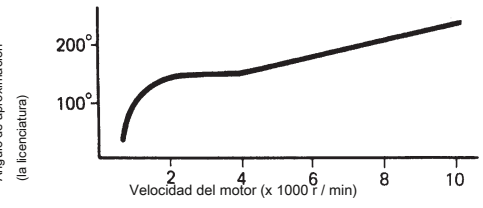


Figura 2

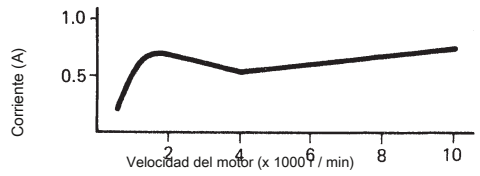


Fig. 3

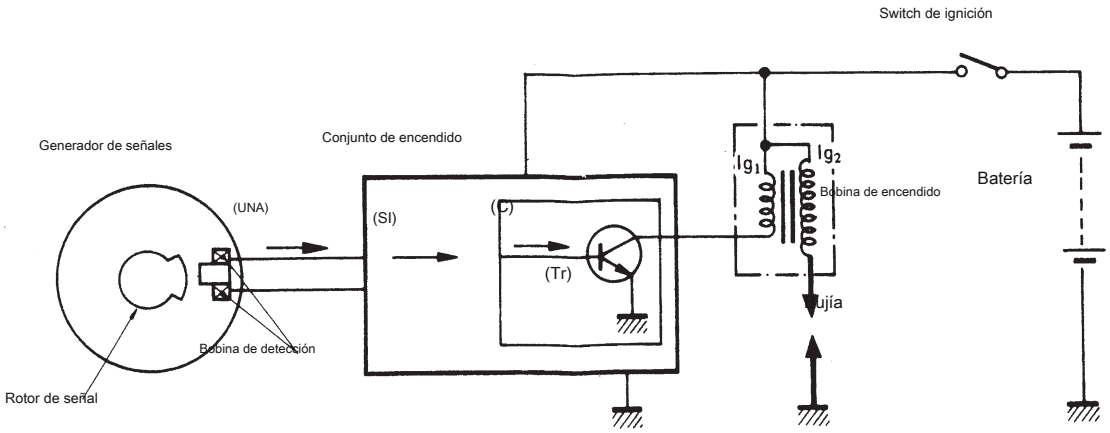
ESTADO DE FUNCIONAMIENTO

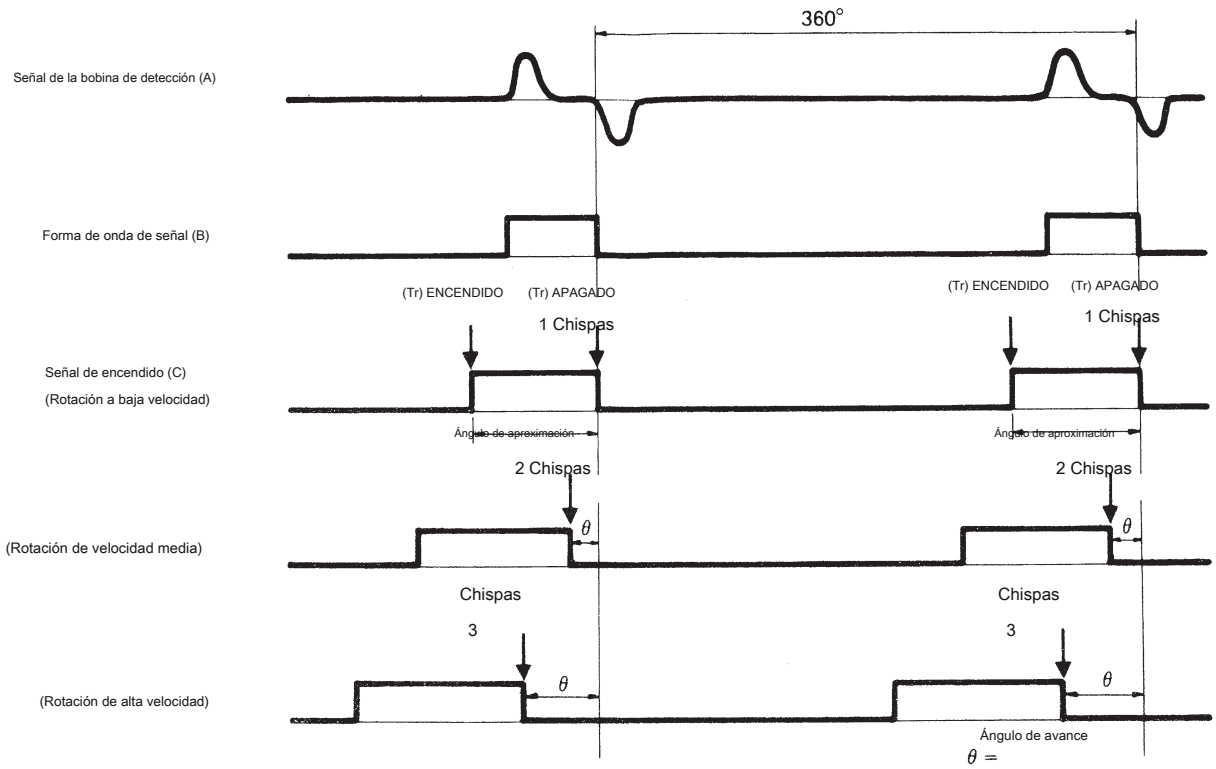
• Cuando el rotor de señal gira la bobina de detección que generará una señal (A), la señal se transfiere al dispositivo de encendido y se convierte en la señal de forma de onda (B).

• La señal de forma de onda (B) se transfiere a la señal de encendido (C) por el circuito de control del ángulo de avance y el circuito de control del ángulo de aproximación en el dispositivo de encendido.

• Cuando se rompe el transistor que es impulsado por la señal de encendido (C), la corriente de la batería fluye al devanado primario (lg1) de la bobina de encendido, luego, cuando se corta el (Tr), la corriente de (lg1) disminuye rápidamente y, por lo tanto, el voltaje en (lg1) se convertirá en varios cientos de voltios e inducirá varias decenas de miles de voltios. Y este alto voltaje se transfiere a la bujía.

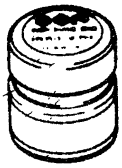
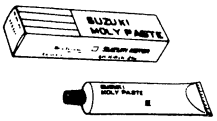
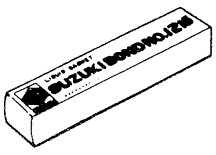
• La cantidad de avance de encendido varía con la velocidad del motor. El dispositivo de encendido controla el tiempo de encendido es el siguiente: Cuando el motor está en baja velocidad (el avance aún no ocurre), la señal de encendido se forma en el punto 1; cuando la velocidad del motor aumenta (el avance aumenta), la señal de encendido se forma en el punto 2; y cuando la velocidad del motor es alta (el avance se convierte en saturación), la señal de encendido se forma en el punto 3.

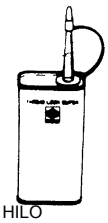

Switch de ignición
Generador de señales
Conjunto de encendido
(UNA)
(SI)
(C)
(Tr)
Ig1
Ig2
Bobina de encendido
Batería
Bujía
Bobina de detección
Rotor de señal


360°
Señal de la bobina de detección (A)
Forma de onda de señal (B)
(Tr) ENCENDIDO
(Tr) APAGADO
1 Chispas
Señal de encendido (C)
(Rotación a baja velocidad)
Ángulo de aproximación
2 Chispas
θ
(Rotación de velocidad media)
Chispas
3
(Rotación de alta velocidad)
Ángulo de avance
θ =

MATERIALES ESPECIALES

Los siguientes materiales son necesarios para el mantenimiento de las motocicletas GSX150 y deben estar disponibles para su uso. Estos materiales incluyen líquido de limpieza, aceite lubricante y paño abrasivo y el material estándar de este tipo. Este manual de servicio hará la introducción de cómo usar el material y dónde se usa el material.

MATERIAL	USANDO UBICACIÓN	PÁGINA	USANDO UBICACIÓN	PÁGINA
 SUZUKI SUPER GRASA "A" o equivalente 99000-25011	• Sello de aceite	3-50		
	• Cojinete de rueda	6-9 6-41		
	• Leva de freno	6-42		
	• Bola del eje de dirección	6-25		
	• Manga espaciadora y tapa de sellado a prueba de polvo	6-46		
	• Caja de cambios del odómetro	2-3 6-10		
	• Asiento de la pinza de freno	6-28 6-32		
 SILICONA SUZUKI GRASA o equivalente 99000-25100				
	• Pasador del pistón	3-28		
	• Vástago de válvula	3-29		
 PASTA SUZUKI MOLY o equivalente 99000-25140	• Muñón del árbol de levas	3-32		
	• Eje del balancín	3-32		
	• Cubierta de tapa de cilindro	2-5 3-33		
 SUZUKI BOND No. 1215 o equivalente 99000-31110	• Superficie de acoplamiento del cárter en los lados derecho e izquierdo	3-50		
	• Pernos del amortiguador de la horquilla delantera	6-17		

MATERIAL	USANDO UBICACIÓN	PÁGINA	USANDO UBICACIÓN	PÁGINA
 CEMENTO DE HILO SUPER "1303" o equivalente 99000-32030	• Perno de la polea de la cadena de levas • Engranaje de transmisión de segunda • Perno de hexágono interior para embrague de arranque	3-31 3-48 3-57		
 BLOQUEO DE HILO CEMENTO o equivalente 99000-32040	• Perno de la varilla del amortiguador de la horquilla delantera	6-17		
 BLOQUEO DE HILO CEMENTO "1342" o equivalente 99000-32050	• Retenedor de cojinetes • Manguito de guía de leva y soporte de trinquete • Tornillo de fijación para bomba de aceite del motor • Tornillo de la bobina de detección • Tornillo de fijación del estator • Tornillo de fijación del motor de arranque	3-48 3-51 3-52 5-3 5-13		
 CEMENTO DE HILO SUPER "1305" o equivalente 99000-32100	• Tuerca para rotor magneto	3-57		

MEDIDAS PREVENTIVAS Y PRECAUCIONES GENERALES

Al desmontar o volver a montar, tenga en cuenta los siguientes elementos y sin ninguna omisión.

• El relleno, las juntas, los clips, las juntas tóricas y los pasadores de chaveta deben reemplazarse por otros nuevos.

*** Los clips usados extraídos del eje no deben volver a utilizarse; deben desecharse y reemplazarse por otros nuevos.**

*** Cuando instale un clip, tenga cuidado de no abrir el extremo más allá de la dimensión que el clip puede deslizar sobre el eje.**

*** Después de instalar un clip, debe verificar y asegurarse de que esté completamente en la ranura fija.**

• De acuerdo con el tamaño del calibre de grande a pequeño, de arriba a abajo con el orden de adentro hacia afuera, apriete los pernos y tuercas con los pares especificados.

• Utilice las herramientas especificadas.

• Utilice piezas originales y aceite recomendado.

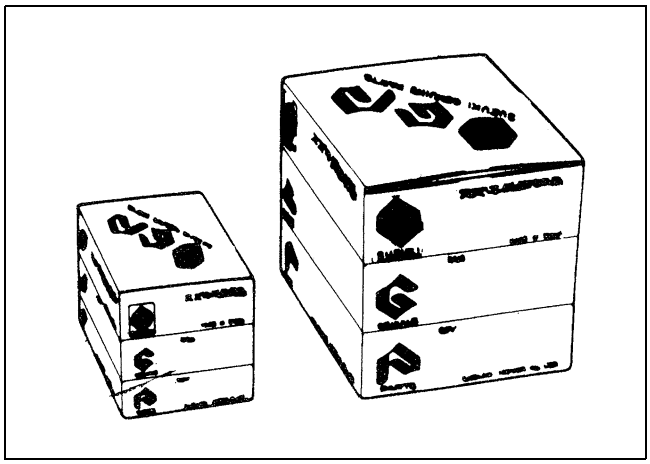
• Cuando dos personas trabajen juntas, la seguridad se cuidará entre sí.

• Después de la instalación, se comprobará el estado de apriete y las condiciones de funcionamiento de las piezas.

• La gasolina puede arder y explotar fácilmente, debe tener mucho cuidado al usarla, no debe usarse como líquido limpiador.

Las palabras "ADVERTENCIA", "PRECAUCIÓN" y "NOTA" utilizadas en este manual de servicio indican los siguientes significados:

“ADVERTENCIA” ..... Implica la seguridad personal de los conductores, si se descuida, provocará lesiones a los conductores.
“PRECAUCIÓN” ..... Las instrucciones y regulaciones que se deben seguir para proteger las motocicletas. “NOTA” ..... Consejos para la reparación.



APLICACIÓN DE LAS PIEZAS ORIGINALES DE QINGQI SUZUKI

Se utilizarán piezas originales de Qingqi Suzuki para el reemplazo de piezas de motocicleta. Si la imitación u otras piezas de marca se utilizan para reemplazar las piezas de Qingqi Suzuki, la propiedad mecánica adecuada se reducirá e incluso pueden ocurrir fallas mecánicas, por lo tanto, aumentará el cos.

ESPECIFICACIONES

TAMAÑO Y PESO NETO

Largo total .... 1985 mm Ancho total
.... 730 mm Altura total .....
..... 1074 mm Banda de rodadura .....
..... 1255 mm Distancia al suelo
.... 140 mm Altura del cojín del asiento
.... 763 mm Peso neto .....
..... 125 kg

MOTOR

Modelo .... Cuatro tiempos, refrigeración por aire, OHC Número de
cilindros 1
Diámetro interior del cilindro..... ..... 57,0 mm Carrera
.... 56,8 mm pistón Desplazamiento .....
..... 145 cm Relación de compresión 9.5:
1
Carburador .... MIKUNI VM22, cañón simple
Filtro de aire .... Cartucho de filtro de plástico de espuma de poliuretano Sistema de arranque
.... Arranque eléctrico
Sistema de lubricante ..... . Bandeja de aceite mojada

TRANSMISIÓN

Embrague .... Transmisión de placas múltiples en baño de aceite
.... 5 velocidades, malla constante Modo de cambio de velocidad .....
..... 1-abajo, 4-arriba Reducción de velocidad primaria 3.470 (59/17)
Reducción de velocidad final .... 3.071 (43/14) Relación de transmisión,

Primera velocidad ..... 3.000 (43/14) Segunda
velocidad .... 1.857 (33/11) Tercera velocidad
.... 1.368 (26/19) Cuarta velocidad .....
..... 1.095 (23/21) Quinta velocidad 0.913
(21/23)

Cadena de transmisión 428HG-116

SISTEMA ELÉCTRICO

Modo de encendido .... Transistor digital Temporización de encendido .... 13 ° antes del punto muerto superior a 1950 r / min o menos

38 ° antes del punto muerto superior a 3800 r / min o superior

Bujía..... ..... Batería NGK CR7E .....

..... 12 V 28,8 Kc (7Ah) Fusible ....

.....10 A

Faro..... ..... 12 V 35/35 W Luz trasera / luz de freno

.... 12 V 5/21 W Luz intermitente .....

..... 12 V 21 W Luz indicadora de intermitentes .....

..... 12 V 2 W Luz indicadora de punto muerto .....

..... 12 V 2 W Indicador de luz alta .... 12 V 2 W Luz del odómetro .... 12 V 3 W Indicador de velocidad .. .. 12 V 2 W Luz indicadora de cambio ....14 V 2 W

CHASIS

Suspensión delantera ..... .Muelle redondo retráctil, amortiguación de aceite.

Suspensión trasera..... ... Brazo oscilante, amortiguación de aceite, resorte ajustable en 5 pasos Ángulo de dirección .... 42 ° (izquierda, derecha) Ángulo de avance .... 64 ° 30 'Desplazamiento de ruedas .... 90 mm Radio de giro .... 2,1 m

Freno frontal..... ..... Disco hidráulico Freno trasero .....

..... Expansión interna Tamaño de los neumáticos delanteros .....

..... 2.75 - 18 4PR Tamaño de los neumáticos traseros .....

..... 90 / 90-18

CAPACIDAD

Depósito de combustible incluido el repuesto ..... 14,5 L

repuesto ..... 1.6 L

Aceite de motor .... 1000 ml de aceite de la horquilla delantera .... 165 mL

* Las especificaciones mencionadas anteriormente están sujetas a cambios sin previo aviso.

PROCEDIMIENTO DE AJUSTE Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO

CONTENIDO

INTERVALO DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2- 2
TABLA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO .... 2- 2 TABLA DE LUBRICANTES .... 2-3 PROCEDIMIENTO DE MANTENIMIENTO 2- 4
BATERÍA .... 2- 4 CILINDROS TUERCA DE CULATA, TUERCA DE CILINDRO,
PERNO Y TUERCA DEL TUBO DE ESCAPE .... 2- 5 FILTRO DE AIRE .... 2- 6 JUEGO DE VÁLVULAS .... 2- 7 INTENSIDAD DE LA PRESIÓN DE COMPRESIÓN ... . 2- 8 BUJIA 2- 8
TUBO DE COMBUSTIBLE .... 2- 9 FILTRO DE COMBUSTIBLE .... 2- 9 ACEITE DE MOTOR .... 2-9 FILTRO DE ACEITE .....
..... 2-10 PRESIÓN DE ACEITE ... .
..... 2-10 FILTRO DE CÁRTER DE ACEITE ....
..... 2-10 CARBURADOR 2-11
EMBRAGUE .... 2-11 CADENA DE TRANSMISIÓN .... 2-12 FRENO .... 2-13 NEUMÁTICO .....
.... 2-16 ENGRANAJE DE DIRECCIÓN .....
..... 2-17 ACEITE DE HORQUILLA DELANTERA .....
.... 2-17 TORNILLO Y TUERCA DE FIJACIÓN DEL CHASIS Y MOTOR 2-18

INTERVALO DE MANTENIMIENTO PERIODICO

Para garantizar la mejor propiedad y economía para la motocicleta, la siguiente tabla enumera el intervalo de tiempo para el mantenimiento periódico.

NOTA:

Si la motocicleta se utiliza en un entorno severo, los intervalos serán más cortos.

TABLA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO

MOTOR

Intervalo / Articulo	Inicial 1000 km	Cada 5000 km	Cada 10000 km	Página
Batería	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-4
Tuerca de culata, tuerca de cilindro, perno y tuerca del tubo de escape Filtro de aire	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-5
	Limpiar cada 3000 km Inicial y cada 3000 km			2-6
Tensor de cadena de transmisión de levas				2-7
Holgura de válvulas	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-7
Intensidad de la presión de compresión	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-8
Bujía	Inspeccionar	Inspeccionar	Sustituido	2-8
Tuberia de combustible	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-9
	Reemplazado cada 4 años			
Filtro de combustible	Limpiar	-	Limpiar	2-9
Aceite de motor	Reemplazo inicial de 1000 km y cada 2000 km Reemplazado			2-9
Filtro de aceite	Sustituido		-	2-10
Filtro de cárter de aceite	-	-	Limpiar	2-10
Carburador	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-11
Embrague	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-11

CHASIS

Intervalo / Articulo	Inicial 1000 km	Cada 5000 km	Cada 10000 km	Página
Cadena de transmisión	Inspeccionar y limpiar cada 1000 km			2-12
Freno	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-13
Comprobación de la manguera de freno (freno de disco)	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-13
	Reemplazo cada 4 años Cambie el aceite cada 2 años			
Líquido de frenos (freno de disco)				2-13
Neumático	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-16
Equipo de dirección	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-17
Aceite de horquilla delantera	Cambio	-	Cambio	2-17
Perno y tuerca del chasis	Inspeccionar	Inspeccionar	-	2-18

TABLA DE LUBRICANTES

Los siguientes intervalos de mantenimiento están descritos con millas, es para el último propósito de mantenimiento de la motocicleta con la forma más económica.

Intervalo / Artículo	Inicial y cada 5000 km	Cada 10000 km
Cable de control del acelerador	Aceite de motor	-
Mango del acelerador	-	Grasa
Cable del embrague	Aceite de motor	-
Cable de freno	Aceite de motor	-
Eje flexible de transmisión del odómetro Caja de cambios del odómetro	-	Grasa
Eje flexible de transmisión del tacómetro Cadena de transmisión	-	Grasa
Pedal de freno	Aceite de motor cada 1000 km	-
Árbol de levas de freno	Grasa o aceite de motor	Grasa
Cojinete del eje de dirección	-	
Cojinete de balancín trasero	Engrasar cada 2 años o cada 20000 km	

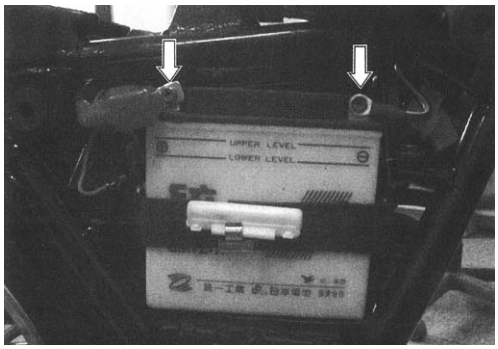
Se debe tener cuidado de no aplicar excesiva grasa lubricante en el árbol de levas del freno. Si la grasa lubricante se adhiere a la junta, se producirá un deslizamiento de los frenos.

Después de haber utilizado la motocicleta en la zona húmeda o durante los días de lluvia, las partes fácilmente oxidadas expuestas al exterior deben ser lubricadas con aceite o grasa lubricante. Antes de lubricar varias piezas, primero se eliminará la mancha de óxido y se limpiará la grasa lubricante, el aceite, el polvo o la suciedad.

PROCEDIMIENTO DE MANTENIMIENTO

Esta sección describe el procedimiento de servicio para cada elemento de mantenimiento periódico.

BATERÍA



Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

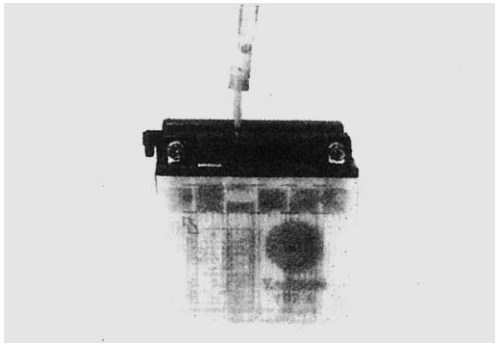
- La batería debe retirarse para verificar el nivel de electrolito y la gravedad específica.
- Quite la cubierta de la base del lado derecho.
- Retire el polo negativo de la batería en los terminales de la batería.
- Retire el polo positivo de la batería, luego retire la batería del marco.
- Verifique el nivel de electrolito y la gravedad específica. Si es necesario, se agregará agua destilada para que el nivel de electrolito sea más alto que la línea de nivel de fluido inferior 1, tope no más alto que la línea de nivel de fluido superior 2.

Para verificar la gravedad específica, use el gravímetro para medir la condición de carga.

09900-28403: Hidrotester

Peso específico estándar: 12 V 1,28 a 20 ° C

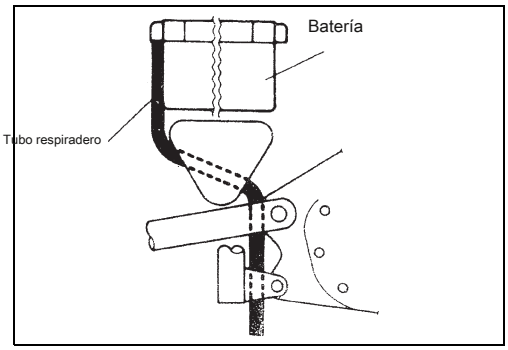
Cuando la lectura de gravedad específica es igual o menor que 1,22 (20 ° C), indica que la batería debe retirarse de la motocicleta y volver a cargarse. Si el cargador carga la batería en la ubicación original, se dañará el estabilizador o rectificador de voltaje.



- **La instalación de la batería se llevará a cabo en el orden inverso descrito anteriormente.**

Durante la instalación del cable de la batería, primero se fijará el polo + y luego el polo -.

- Revisar el tubo de ventilación y ver si está fijo, dañado o arreglado según la figura.



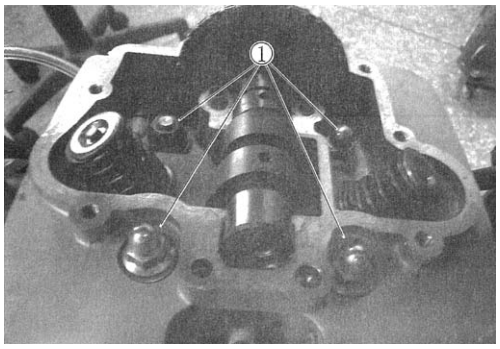
TUERCA DE CULATA DE CILINDRO, TUERCA DE CILINDRO, PERNO Y TUERCA DE TUBO DE ESCAPE

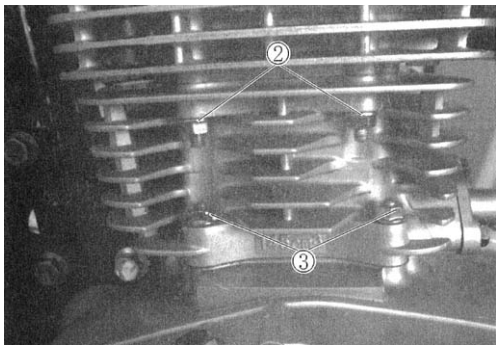
Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

TUERCA DE CULATA DE CILINDRO

- Quite el asiento y el tanque de combustible. (3-4)
- Retire la tapa de la culata de cilindros. (3-9)
- Cuando el motor se enfría, para apretar 4 piezas de tuercas de 10 mm 1 y 2 piezas de tuercas de 6 mm 2 hasta el par especificado con llave dinamométrica.

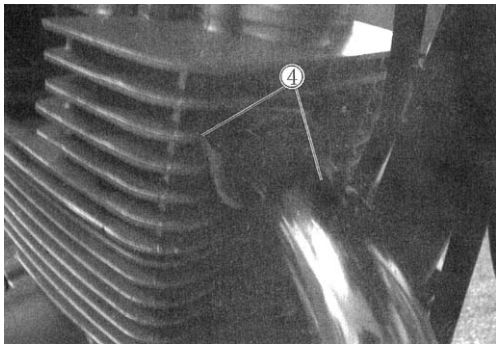
10 mm: 15 - 20 N · m (1,5 - 2,0 kgf-m) 6 mm: 7 - 11 N · m (0,7 - 1,1 kgf-m)





- Al instalar la tapa de la culata, se pegará SUZUKI BOND No 1215 en la superficie de contacto de la culata. (3-33)

99000-31110: SUZUKI BOND No 1215



TUERCA DE CILINDRO

2 piezas de tuercas de 6 mm 3 debe apretarse al especificado esfuerzo de torsión.

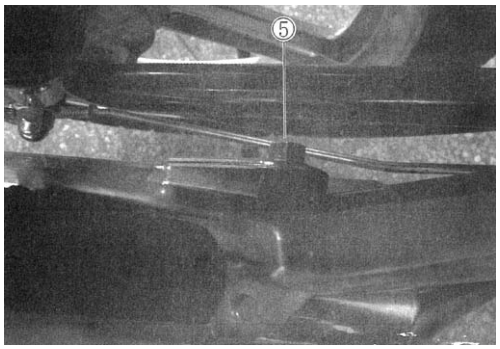
7 - 11 N · m (0,7 - 1,1 kgf-m)

PERNO DE TUBO DE ESCAPE Y PERNO DE SUJECIÓN DEL SILENCIADOR

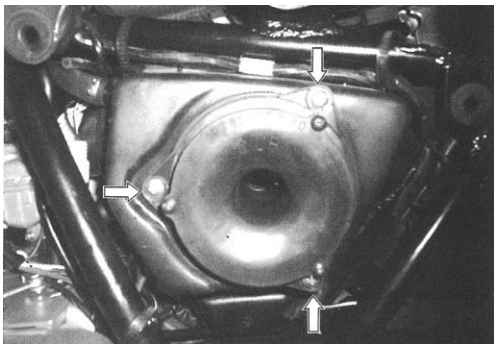
Para apretar el perno del tubo de escape 4 y perno de sujeción del silenciador 5 hasta el par de apriete especificado.

Perno del tubo de escape y perno de sujeción del silenciador:

9 - 12 N · m (0,9 - 1,2 kgf-m)



FILTRO DE AIRE



Limpiar cada 3000 km.

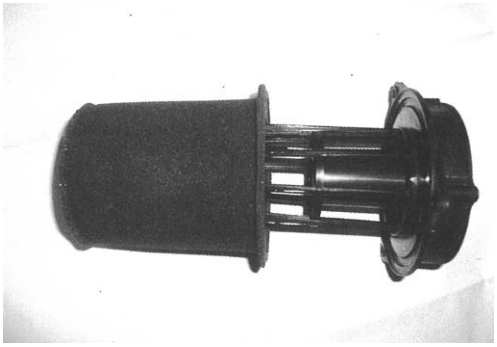
Si el filtro de aire está bloqueado por suciedad, la impedancia de succión aumentará, como resultado, la potencia de salida disminuirá y el consumo de combustible aumentará.

Revise y limpie el filtro de aire de la siguiente manera:

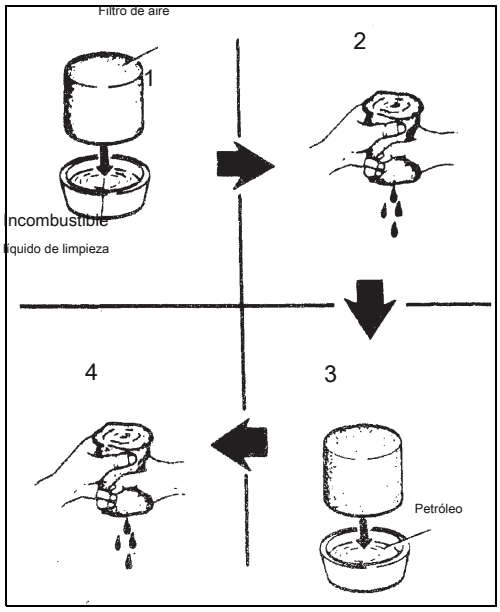
- Retire la tapa de la rejilla izquierda.
- Quite el tornillo, saque el conjunto del filtro de aire.
- Saque el filtro de aire de plástico de espuma de poliuretano de la rejilla del filtro.

NOTA:

La marca "UP" debe estar hacia arriba al instalar la tapa del filtro de aire.



- Llene completamente líquido de limpieza incombustible en un recipiente de limpieza adecuado y sumerja el filtro de aire en el líquido para lavarlo.
- Exprima el líquido del filtro de aire con ambas palmas.
- Sumerja el filtro de aire en aceite, luego exprima el aceite para que el filtro de aire esté con un poco de aceite.

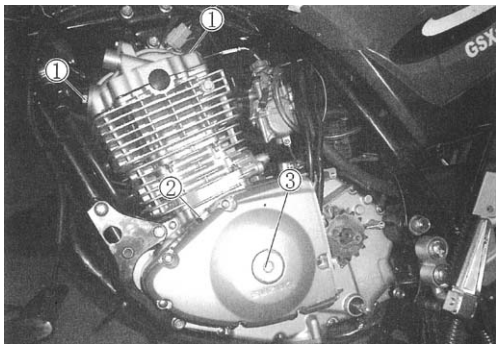


NOTA:

No gire el filtro de aire, si lo hace, el filtro de aire se romperá o las pequeñas burbujas podrían dañarse.

Inspeccione el filtro de aire con cuidado y vea si hay alguna grieta o daño. Si hay algún daño, reemplácelo.

ESPACIO DE VÁLVULA



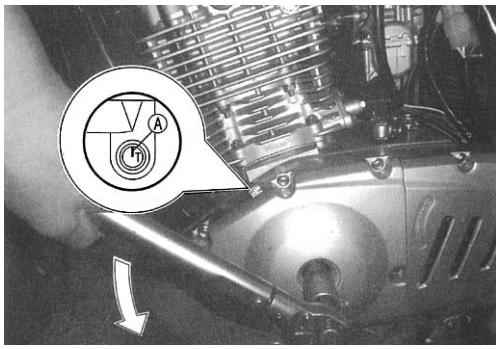
Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

Si la holgura de la válvula es demasiado grande, causará el ruido de la válvula, pero si la holgura es demasiado pequeña, afectará la potencia consumida de la válvula. Por lo tanto, se deben seguir las siguientes reglas para verificar y ajustar el espacio libre de acuerdo con la indicación de millas anterior.

El procedimiento de ajuste del juego de válvulas es el siguiente:

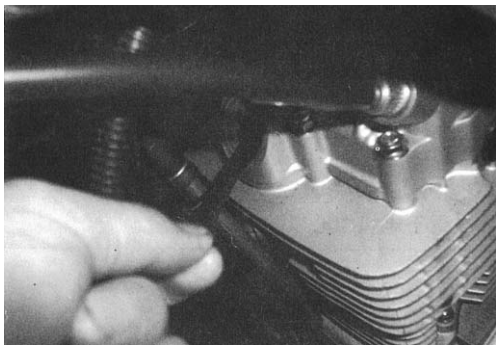
Retire el tanque de combustible del asiento.

- Retire la tapa de observación superior 1 de la válvula y el tapón de observación de la sincronización 2 de la válvula.



- Retire la cubierta 3 del magneto y utilice una llave de tubo de 14 mm para girar el rotor del magneto y mueva el pistón a la posición del punto muerto superior (TDC) de la carrera ascendente. (Para girar el rotor de modo que la línea "T" UNA está alineado con el centro del orificio de la caja del cigüeñal.)

- Inserte el medidor de espesor en el lado inferior del vástago de la válvula y ajuste el tornillo en el balancín.



09900-20803: medidor de espesor

Especificación de la holgura de la válvula

Válvula de entrada y válvula de salida: 0,08 - 0,13 mm

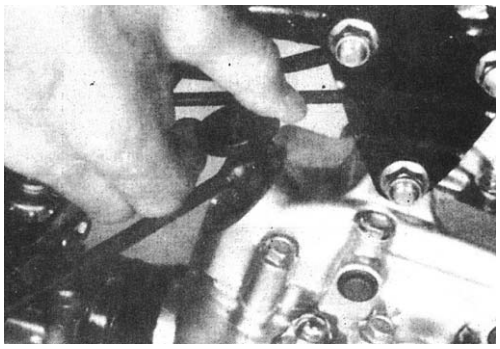
- Si el espacio libre no se ajusta a la especificación, utilice herramientas para ajustar de modo que se ajuste a la especificación.

09917-13210: llave de ajuste de taqués

- Reinstale la bujía, la tapa de observación de la válvula, la bujía de observación de sincronización de la válvula y la tapa del magneto.

NOTA:

Compruebe la holgura de las válvulas cuando el motor esté en condiciones de refrigeración. Para revisar y ajustar al mismo tiempo la válvula de entrada y la válvula de salida cuando el pistón está en el punto muerto superior de la carrera ascendente.



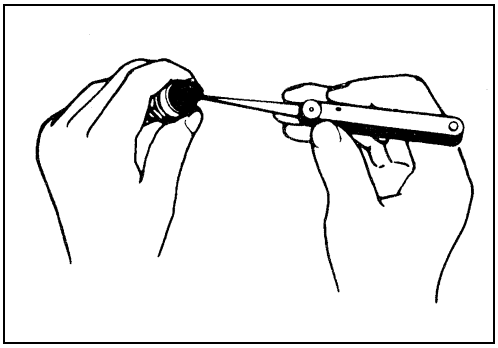
INTENSIDAD DE PRESIÓN DE COMPRESIÓN

Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

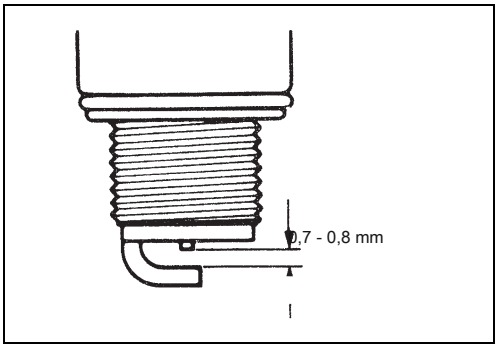
(3-3)

BUJÍA

Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km. **Reemplácelo cada 10000 km.**



Retire el carbón con alambre de metal o limpiador de boquillas, ajuste la holgura del tapón a 0,7 - 0,8 mm y mida con el medidor de espesor.



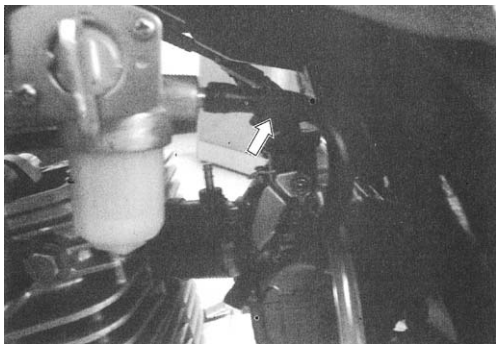
Al limpiar carbón, es necesario observar el estado de la bujía y prestar atención al color del carbón. El color de carbón implica que el tapón estándar es apropiado o no. Si el enchufe estándar tiene tendencia húmeda, se debe reemplazar el enchufe calefactor, si el enchufe estándar tiene tendencia al sobrecalentamiento (el aislante cerámico presenta estado albino), se debe reemplazar por enchufe frío.

NOTA:

La bujía tipo "R" cumple con ciertas especificaciones, significa que la resistencia está colocada en el centro del poste eléctrico para protegerla del ruido radioactivo.

~~Tipo caliente~~	~~NGK CR6E~~
~~Tipo estándar~~	~~NGK CR7E~~
~~Tipo frio~~	~~NGK CR8E~~

TUBERIA DE COMBUSTIBLE

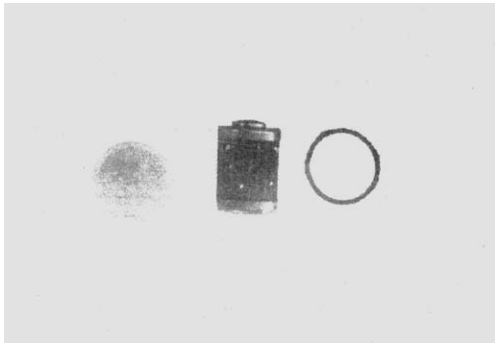


Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

Reemplácelo cada 4 años.

Inspeccione la tubería de combustible y el conector en busca de daños y fugas de aceite. Si hay algún daño, debe reemplazarse.

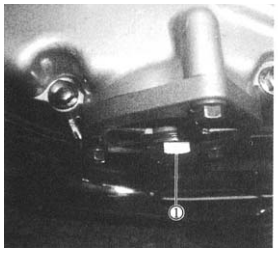
FILTRO DE COMBUSTIBLE



Limpiar 1000 km iniciales y cada 10000 km.

Si el filtro de combustible está contaminado con depósitos y el combustible no fluye de manera constante, reducirá la potencia del motor. Limpie la tapa del filtro con una solución limpiadora no inflamable.

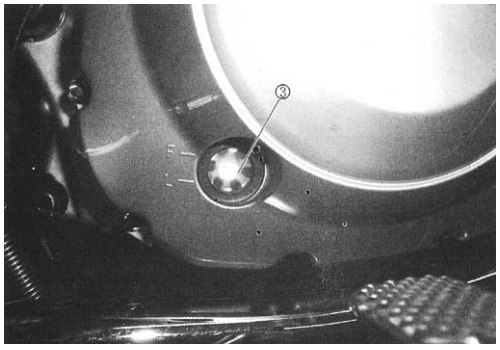
ACEITE DE MOTOR



Reemplazo inicial de 1000 km y cada 2000 km.

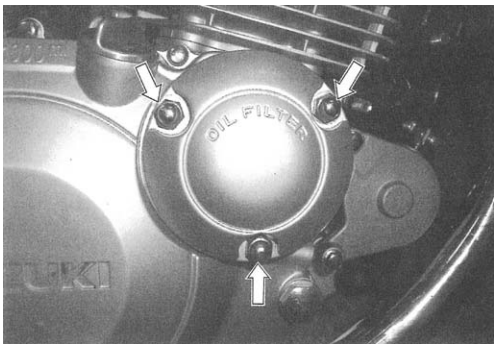
El aceite se reemplazará cuando el motor esté caliente. El procedimiento es el siguiente:

- Apoye la motocicleta con un caballete central.
- Retire el tapón de drenaje de aceite 1 y tapa de llenado de aceite 2 para drenar el aceite.
- Después del tapón de drenaje de aceite 1 está apretado, llene aceite nuevo a través de la tapa de llenado de aceite. El motor puede contener 1000 ml de aceite. El aceite utilizado debe ser SG o superior con viscosidad 10W / 40 según la clasificación API.



- Arranque el motor para que funcione en ralentí durante varios segundos.
- Apague el motor y espere alrededor de 1 minuto. Luego verifique el nivel de aceite a través de la ventana de nivel de aceite 3. Para medir con precisión, la motocicleta debe estar en posición horizontal y vertical. Si el nivel de aceite es más bajo que la marca "F", se debe agregar aceite hasta la marca "F".

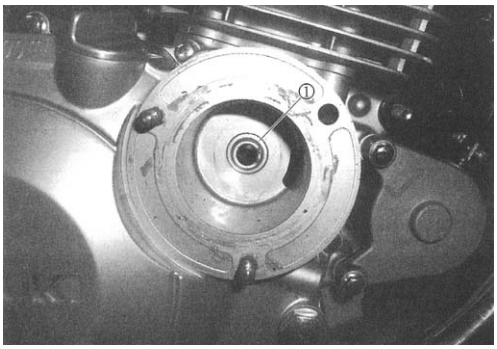
FILTRO DE ACEITE



Reemplazo inicial de 1000 km y cada 5000 km.

Reemplace el filtro de aceite de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- Retire el tapón de drenaje de aceite para drenar el aceite del motor.
- Retirar los 3 tornillos para fijar la tapa del filtro.
- Abra la tapa del filtro y saque el filtro.

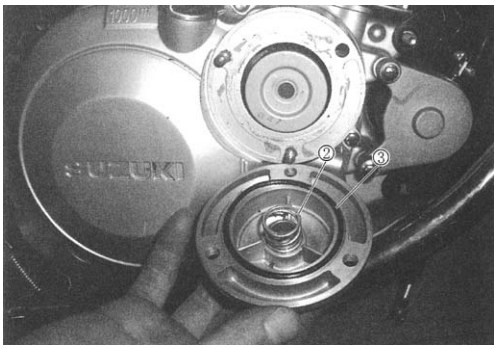


- Reemplazado por el nuevo filtro.
- Antes de instalar el nuevo filtro, verifique la posición de la junta tórica 1, para confirmar si es normal.
- Antes de instalar la tapa del filtro, verifique el resorte del filtro 2 y junta tórica 3, para confirmar si están instalados correctamente. Vuelva a colocar la tapa del filtro y apriete los tornillos.
- Llene aceite de motor y verifique el nivel de aceite.

NOTA:

**** Solo cuando se cambia el aceite y el filtro juntos, se deben llenar aproximadamente 1 100 ml de aceite de motor en el motor.***

**** Para la revisión, se llenarán 1 250 ml de aceite.***



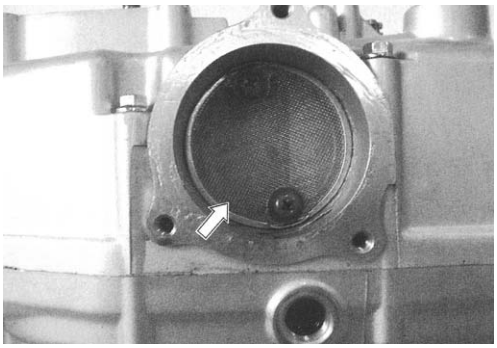
Antes de volver a montar el filtro de aceite, se debe comprobar que el filtro de aceite esté instalado de acuerdo con las instrucciones. Si la instalación no es correcta, el motor se dañará gravemente.

PRESIÓN DEL ACEITE

Inspeccione cada 5000 km.

(3-3)

FILTRO DE CÁRTER DE ACEITE



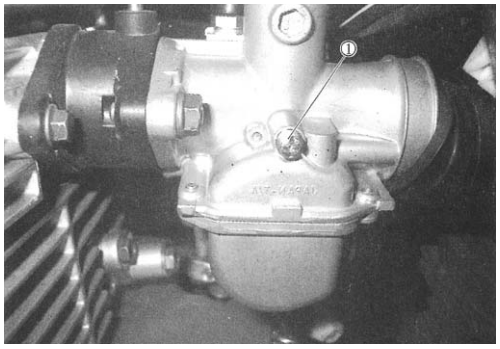
Limpiar cada 10000 km.

Limpie la rejilla del cárter de aceite y retire el objeto extraño almacenado. Para inspeccionar la pantalla y ver si hay algún daño.

CARBURADOR

Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

AJUSTE INACTIVO



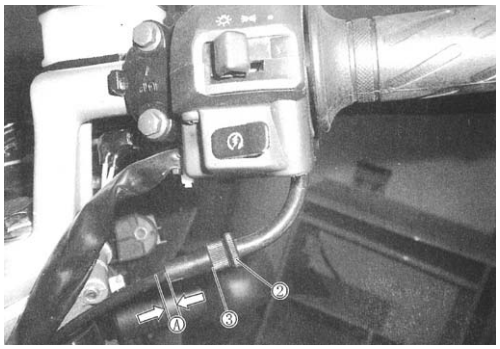
NOTA:

Ajuste cuando el motor esté en estado térmico.

- Arranque el motor, ajuste el tornillo de ajuste 1 en el acelerador, ajuste la velocidad del motor entre 1 450 y 1 550 r / min.

Régimen de ralentí del motor: 1500 ± 50 r / min

RETROCESO DEL CABLE DE CONTROL DEL ACELERADOR



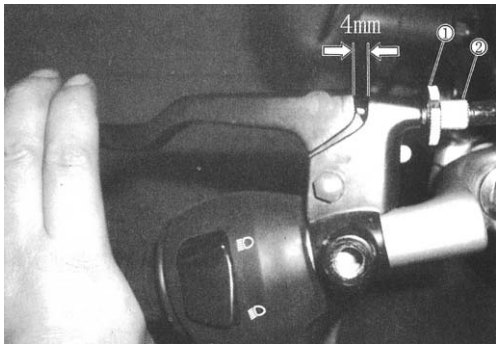
El cable de control del acelerador debe tener un juego de 0,5 a 1,0 mm A.

Ajuste el juego del cable de control del acelerador.

- Apriete el cable de control para comprobar el juego.
- Aflojar la contratuerca 2, girar el ajustador 3 de modo que el juego alcance la cantidad especificada.
- Mantenga la posición del ajustador y fije la contratuerca.

Holgura del cable de control del acelerador: 0,5 - 1,0 mm

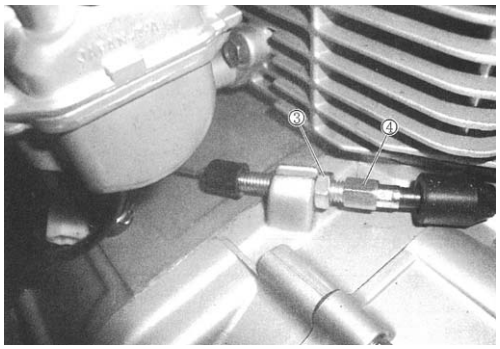
EMBRAGUE



Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

El valor del juego del embrague medido en la palanca de control del embrague debe ser de 4 mm cuando el embrague comienza a soltarse y marcharse. Si el juego no es correcto, ajústelo de la siguiente manera:

- Aflojar la contratuerca 1, y apriete el ajustador 2 de la palanca de control del embrague.
- Aflojar la contratuerca 3 del ajustador del cable de control del embrague.
- Atornille o desenrosque el ajustador 4 del cable de control del embrague para cumplir con el juego especificado.
- Cuando el ajustador esté fijado en la posición especificada, apriete la contratuerca.



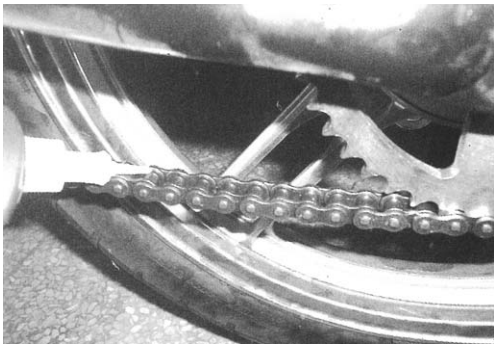
Durante cada ajuste, se utilizará aceite ligero para la lubricación del cable de control del embrague.

CADENA DE TRANSMISIÓN

Limpiar e inspeccionar cada 1000 km.

CADENA DE TRANSMISIÓN

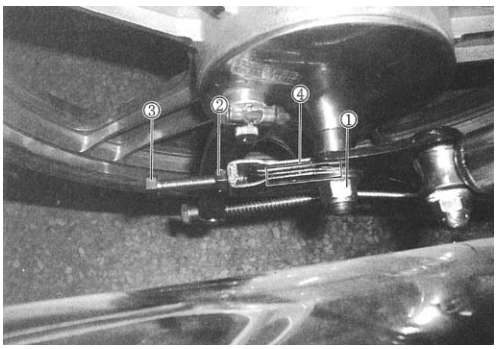
Inspeccione visualmente la cadena de transmisión y vea si hay los siguientes reduciendo las condiciones de daño. (Utilice un caballete central para sostener la rueda trasera, gire la rueda con la mano lentamente cuando la transmisión esté en punto muerto).



Los artículos inspeccionan:

1. Pasador aflojado
2. Daño del rodillo
3. Eslabón de la cadena contaminado
4. Eslabón de la cadena rastro deformado o atascado
5. Dañado excesivo

Si se encuentra algún defecto, se debe reemplazar la cadena de transmisión.



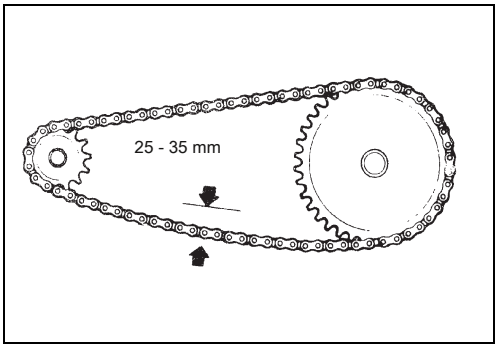
- Lave la cadena con queroseno. Si la cadena se oxida pronto, se reducirá el intervalo de lavado.
- Después de lavar y secar la cadena, se debe lubricar con aceite lubricante para cadenas o aceite para engranajes SAE # 90.

Verifique el daño de la cadena de transmisión y ajuste la tensión de la cadena de la siguiente manera:

- Después de sacar el pasador hendido, afloje la tuerca del eje 1, luego afloje la contratuerca 2.
- Apriete el ajustador 3 para ajustar la cadena de transmisión.

CADENA SAG

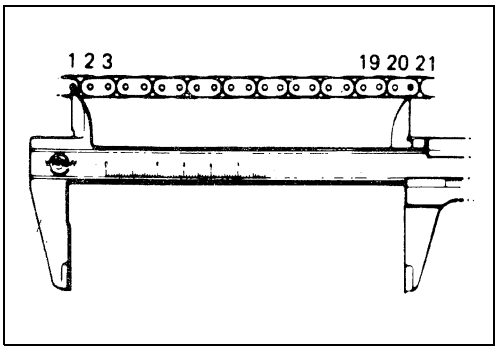
- Afloje el ajustador 3 para que la cadena tenga un pandeo de 25 a 35 mm entre el motor y el piñón trasero. La marca 4 en los 2 ajustadores de cadena en la misma posición de escala, para asegurar la dirección correcta de remo para la rueda delantera y la rueda trasera.



- Después de terminar el ajuste de la cadena de transmisión, apriete la tuerca del eje 1 y bloquearlo con un alfiler. Cada vez que se debe utilizar el nuevo pasador hendido.

DESGASTE DE CADENA

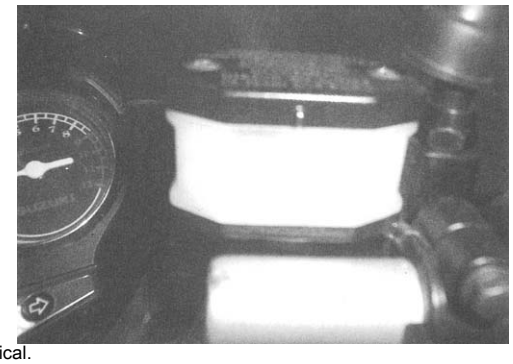
- Contador 21 piezas de pasadores de cadena, mida la longitud de 20 eslabones de la cadena. Si la longitud supera los 259,4 mm, se debe cambiar la cadena.



La longitud de 20 eslabones de cadena.

Límite de servicio: 259,4 mm

FRENO



Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km. La manguera se reemplazará cada 4 años.
El líquido de frenos se cambiará cada 2 años.

FRENO DELANTERO (TIPO DE DISCO)

NIVEL DE LÍQUIDO DE FRENOS

- Apoye el chasis de la motocicleta con un caballete central, mantenga la motocicleta en posición vertical.
- Observe la línea de límite inferior del tanque de almacenamiento de líquido de frenos para verificar el nivel del líquido de frenos.
- Cuando el nivel es más bajo que la línea del límite inferior, se debe agregar y llenar el siguiente líquido de frenos de especificación.

Especificaciones y clasificaciones: DOT3, DOT4 o SAE J1703

99000-23021: líquido de frenos Suzuki

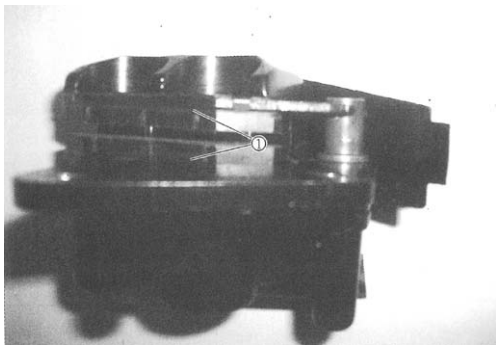
El glicol se utiliza principalmente como líquido de frenos para el sistema de frenos de las motocicletas. Al agregar líquido, no está permitido usar el líquido que contiene principalmente siliconas o petróleo crudo en mezcla, de lo contrario, se producirán daños graves. No está permitido utilizar el líquido de frenos extraído de contenedores viejos, usados o no sellados. Está prohibido utilizar el líquido de frenos remanente para el último mantenimiento o el almacenado durante mucho tiempo.

*** Si se produce una fuga, el líquido de frenos afectará la conducción segura y hará que la pintura de la superficie se desvanezca.**

*** Antes de conducir hay que comprobar si la manguera tiene alguna rotura y comprobar si la unión de la manguera tiene alguna fuga.**

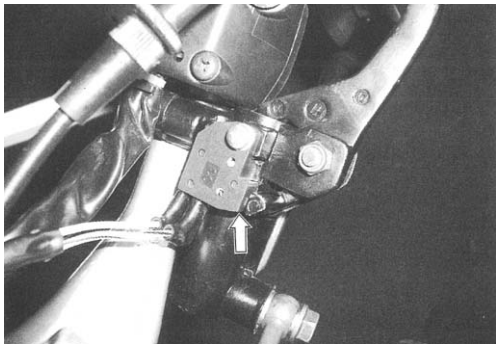
PASTILLA DE FRENO

Observe la línea límite roja 1 marcado en la almohadilla y comprobar el desgaste condición de la pastilla de freno. Si el desgaste excede la línea límite, debe reemplazarse por uno nuevo. (6-28)

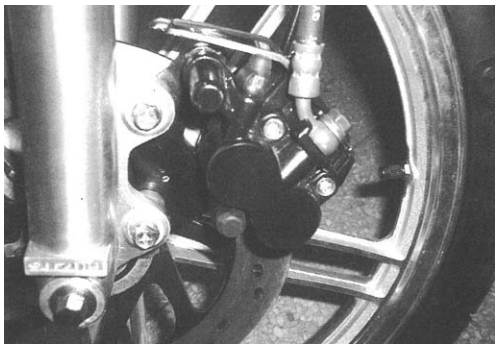


INTERRUPTOR DE LUZ DE SEÑAL DE FRENO

Ajuste el interruptor de la luz de señal de modo que se agarre la palanca del freno y la lámpara de señal de freno se enciende antes que la palanca que soporta la presión.



ESCAPE DEL BUCLE DE LÍQUIDO DE FRENOS



El aire permaneció en el circuito de fluido que producirá amortiguación

En efecto, absorberá una gran parte de la presión proveniente del cilindro maestro del freno, afectando así el correcto funcionamiento del freno de disco tipo garra. El aire restante indica la "esponjosidad" de la palanca de freno y la falta de potencia de frenado. Teniendo en cuenta que tal aire remanente traerá peligros para el chasis y el conductor, al reinstalar el freno y ajustar el sistema de frenos al estado adecuado, es absolutamente necesario eliminar el aire en el circuito del líquido de frenos de la siguiente manera:

• Llene el líquido en el recipiente de almacenamiento del cilindro maestro del freno hasta la línea “ALTA”. Para arreglar la tapa del recipiente de almacenamiento de fluido para proteger la suciedad para que entre.

• Conecte un tubo a la válvula de salida de aire de arrastre e inserte el extremo libre en el recipiente.

Válvula de salida de aire: 7 - 9 N · m (0,7 - 0,9 kgf-m)

• Sujetar y aflojar rápida y continuamente la maneta de freno varias veces, y finalmente sujetarla con mucha fuerza y no soltarla. Gire un cuarto ciclo y afloje la válvula de salida de aire, en este momento el líquido de frenos fluirá hacia el recipiente. De esta forma, se puede eliminar la tensión de la palanca de freno que hace que la palanca de freno toque el manillar. Luego cierre la válvula, sujete la palanca del freno para abrir la válvula. Y repita este procedimiento y deje que el líquido que fluye hacia el recipiente ya no tenga burbujas.

NOTA:

**** Cuando el sistema de frenos purga el aire, el líquido de frenos se agregará al recipiente de almacenamiento según sea necesario.***

**** Tenga en cuenta que a menudo se almacenará algo de líquido visible en la olla.***

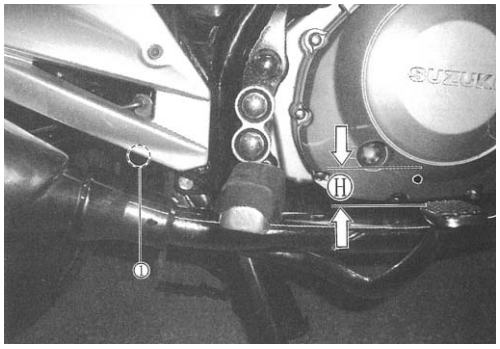
• Cierre la válvula de salida de aire y desconecte la tubería. Agregue líquido de modo que el nivel sea el que suba hasta la línea de nivel “ALTO”.

Debe tener mucho cuidado al manipular el líquido de frenos: el líquido puede producir una reacción química con la pintura, el plástico y la goma.

FRENO TRASERO

Levante el pedal del freno unos 10 mm. Esto se hace girando el tope de limitación del pedal de freno 1. Después de instalar el perno, se debe confirmar que la tuerca ya se ha apretado.

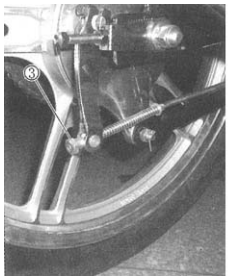
Altura del freno trasero H: **10 mm**

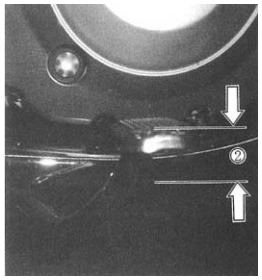


Después de ajustar la altura del freno trasero, ajuste el recorrido del pedal del freno. Primero, gire el dispositivo limitador del pedal del freno para colocar el pedal en la posición de conducción fácil, luego ajuste la carrera libre 2 hasta 20-30 mm.

Cuando sea necesario para el ajuste, gire el ajustador del freno trasero 3 para obtener la autorización especificada.

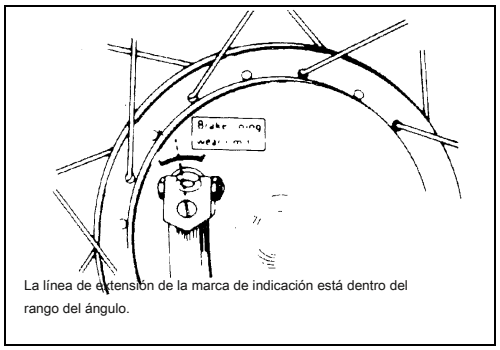
Carrera del pedal de freno: 20-30 mm





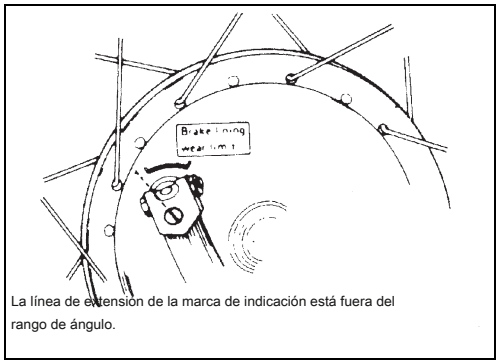
LÍMITE DE DESGASTE DEL FORRO DE FRENO

En el freno trasero de una motocicleta, la indicación de límite de desgaste del El forro de freno está equipado. Como se muestra en la figura de la derecha, bajo las condiciones de desgaste adecuadas, cuando el freno está frenando, la línea de extensión de la marca de indicación en el árbol de levas del freno debe estar dentro del rango de ángulo impreso en la placa del freno. Siga el procedimiento que se indica a continuación para comprobar el desgaste del forro del freno.



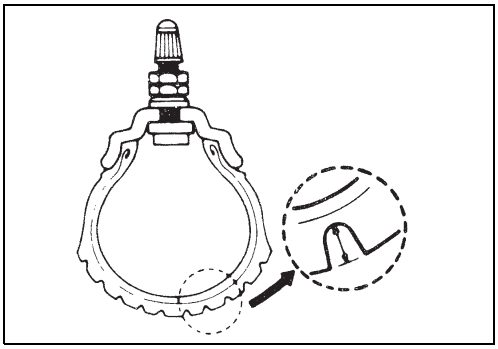
La línea de extensión de la marca de indicación está dentro del rango del ángulo.

- Primero, verifique si el ajuste del sistema de frenos es correcto.
- Cuando el freno actúa, compruebe si la línea de extensión de la marca de indicación está dentro del rango de ángulo en la placa del freno.
- Si la marca de indicación está fuera del rango de ángulo (como se muestra en la figura de la derecha), el conjunto de la zapata de freno debe reemplazarse por razones de seguridad.



La línea de extensión de la marca de indicación está fuera del rango de ángulo.

NEUMÁTICO



Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

NEUMÁTICO

Inspeccione el desgaste de la llanta, verifique la profundidad de la banda de rodadura se muestra en la figura. Reemplace el neumático con desgaste severo o dañado. Cuando el desgaste de los neumáticos ha alcanzado el límite, debe reemplazarse.

Profundidad de la banda de rodadura del neumático

Límite de servicio (neumático delantero): 1,6 mm

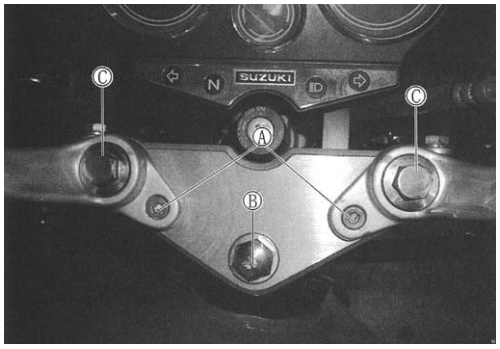
(Neumático trasero): 1,6 mm

Compruebe la presión de los neumáticos y la válvula para ver si hay algún signo de fuga de aire.

PRESIÓN DE LLANTA

Expansión en frío de neumáticos presión	Paseo adecuado			
	Montar solo		Doble conducción	
	kPa	kgf / cm 2	kPa	kgf / cm 2
Neumático delantero	175	1,75	175	1,75
Llanta trasera	200	2,00	225	2,25

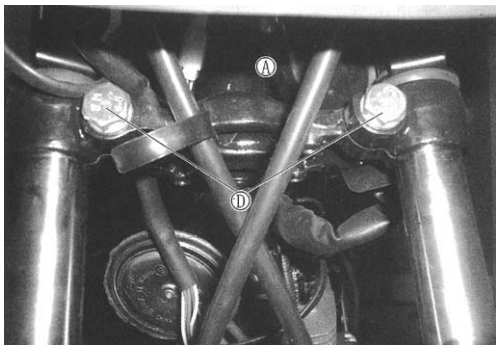
ENGRANAJE DE DIRECCION



Inspeccione los 1000 km iniciales y cada 5000 km.

Para garantizar una dirección estable del manillar y la transmisión de seguridad, el cojinete del eje de la dirección debe ajustarse correctamente.
Si el cojinete está demasiado apretado, impedirá el comportamiento estable del manillar.

Si el cojinete está demasiado flojo, la vibración dañará el cojinete de la dirección. Verifique el punto de contacto de la horquilla delantera y vea si hay algún juego.



Si se encuentra algún juego, el cojinete de dirección se ajustará de acuerdo con las instrucciones en 6-25 y 6-26 de esto manual.

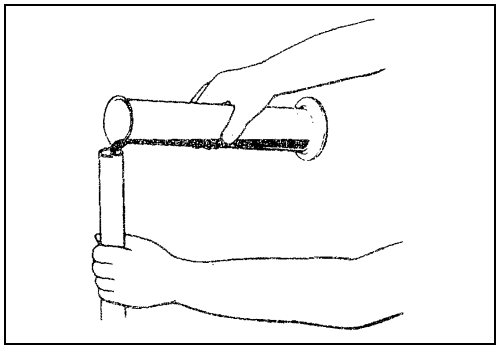
UNA **Perno de apriete del manillar: 12 - 20 N · m (1,2 - 2,0 kgf-m)**

si **Perno de la cabeza del eje de la dirección: 35 - 55 N · m (3,5 - 5,5 kgf-m)**

C **Cubierta superior de la horquilla: 35 - 55 N · m (3,5 - 5,5 kgf-m)**

re **Parte inferior de la horquilla delantera: 25 - 35 N · m (2,5 - 3,5 kgf-m)**

ACEITE DE HORQUILLA DELANTERA



Reemplazo inicial de 1000 km y cada 10000 km.

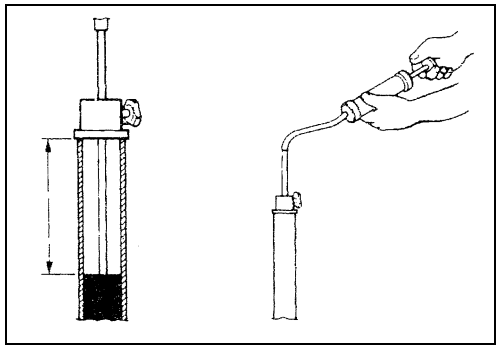
- Retire la horquilla delantera. (6-11)
- Drene el aceite de la horquilla. (6-14)
- Vierta en una cantidad fija de aceite desde la parte superior del tubo interior.

Cantidad fija (cada pierna): 136 ml Especificación:

Aceite de horquilla n. ° 15

Cubierta superior de la horquilla: 35 - 55 N · m (3,5 - 5,5 kgf-m)

Parte inferior de la horquilla delantera: 25 - 35 N · m (2,5 - 3,5 kgf-m)



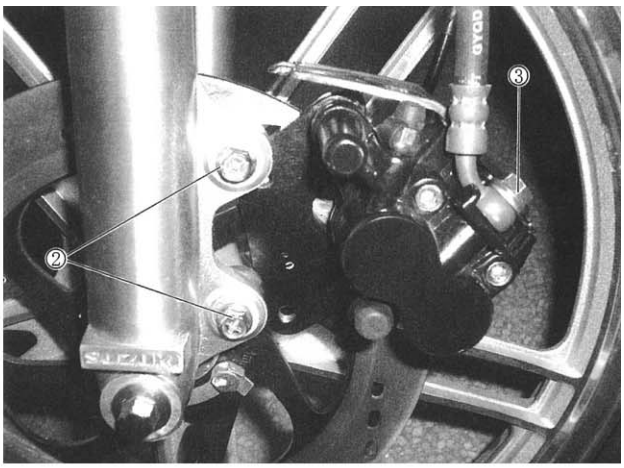
TORNILLO Y TUERCA DE FIJACIÓN DEL CHASIS Y MOTOR

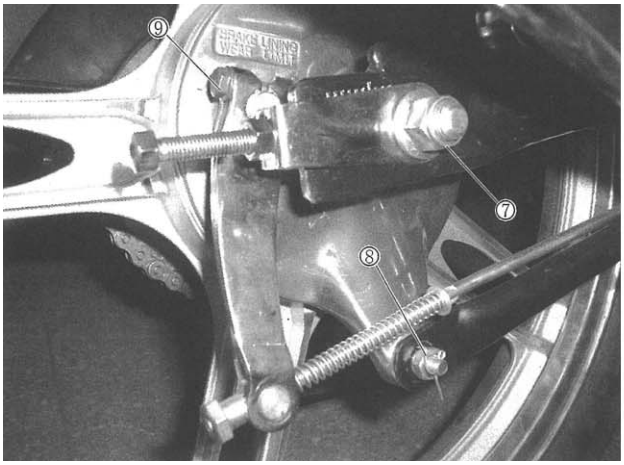
Inspeccione los primeros 1000 km y cada 5000 km conducidos.

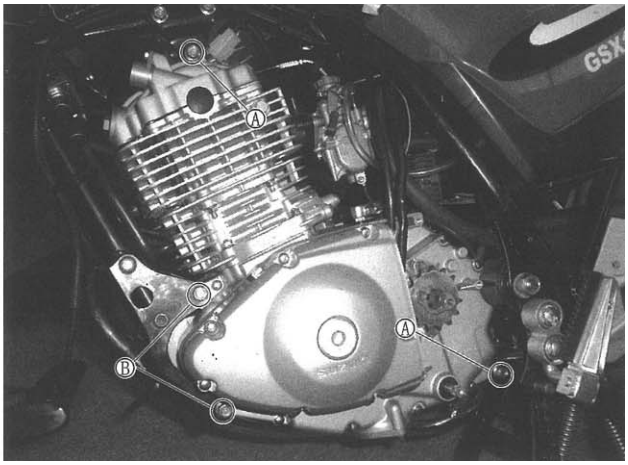
Las tuercas que se enumeran a continuación son piezas importantes. Para garantizar la seguridad, deben mantener un buen estado. Si es necesario, se deben utilizar llaves dinamométricas para apretar al par especificado.

PAR DE APRIETE

	ARTICULO		Nuevo Méjico	kgf-m
1	Tuerca del eje delantero		36 - 52	3.6 - 5.2
2	Perno de fijación de garra (tipo disco)		15 - 25	1,5 - 2,5
3	Perno de fijación (tipo disco) para la manguera de freno Perno		20 - 25	2,0 - 2,5
4	(tipo disco) del cilindro maestro del freno Tuerca del soporte del		5-8	0,5 - 0,8
5	balancín trasero		50 - 80	5,0 - 8,0
6	Tuerca de fijación del amortiguador trasero Tuerca del		20 - 30	2.0 - 3.0
7	eje trasero		35 - 55	3,5 - 5,5
8	Perno de la biela de torsión trasera Perno de la		10 - 15	1.0 - 1.5
9	palanca de leva del freno trasero		5-8	0,5 - 0,8
UNA	Perno de fijación del motor	UNA	28 - 34	2,8 - 3,4
si		si	37 - 45	3,7 - 4,5




9
BRAKE LINING WEAR LIMIT
7
8


A
A
B

MANTENIMIENTO DEL MOTOR

CONTENIDO

PRESIÓN DE COMPRESIÓN Y PRESIÓN DE ACEITE 3- 3
PRESIÓN DE COMPRESIÓN .... 3- 3 PRESIÓN DE ACEITE .... 3- 3 DESMONTAJE Y REINSTALACIÓN DEL MOTOR 3- 4
EXTRACCIÓN DEL MOTOR .... 3- 4 REINSTALACIÓN DEL MOTOR .... 3-8 DESMONTAJE DE LAS PIEZAS CONSTITUYENTES DEL EXTREMO SUPERIOR 3- 9
CUBIERTA DE CULATA DE CILINDRO Y CULATA DE CILINDRO 3-9
INSPECCION Y MANTENIMIENTO DEL
PIEZAS CONSTITUYENTES DEL EXTREMO SUPERIOR 3-15
DEFORMACIÓN DE LA CUBIERTA DE CULATA DE CILINDRO ..... 3-15 DIÁMETRO EXTERNO DEL EJE DE BALANCINES .... 3-15 DIÁMETRO INTERIOR DEL EJE DEL BALANCÍN .... 3-15 ARBOL DE LEVAS .... 3-15 DESGASTE DE LA LEVA DEL ÁRBOL DE LEVAS .... 3- 16 DESGASTE DEL DIARIO DEL ÁRBOL DE LEVAS .... 3-16 ROTACIÓN DEL ÁRBOL DE LEVAS .... 3-17 CILINDRO DEFORMACIÓN DE LA CABEZA .... 3-17 CARA DE TRABAJO DE LA VÁLVULA .... 3-17 ROTACIÓN DEL VARILLA DE VÁLVULA .... 3-18 SALIDA RADIAL DE LA CABEZA DE LA VÁLVULA .... 3-18 DESVIACIÓN DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA .... 3-18 DESGASTE DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA .... 3-19 ESTADO DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA .... 3-19 INSTALACIÓN DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA .... 3-19 ANCHO DEL ASIENTO DE LA VÁLVULA .... 3-21 MANTENIMIENTO DEL ASIENTO DE LA VÁLVULA .... 3-21 RESORTE DE VÁLVULA .... 3-23 DEFORMACIÓN DEL CILINDRO ....3-23 DIÁMETRO INTERIOR DEL CILINDRO .... 3-23 DIÁMETRO DEL PISTÓN .... 3-24 ESPACIO ENTRE PISTÓN Y CILINDRO ..... 3-24 ESPACIO ENTRE EL ANILLO DEL PISTÓN Y LA RANURA .... 3- 24 ESPACIO LIBRE DEL ANILLO DE PISTÓN Y ESPACIO DEL ANILLO DE PISTÓN ..... 3-25 ANILLO DE GRAN TAMAÑO .... 3-26 PASADOR Y PASADOR DEL PISTÓN .... 3-26 VARILLA DE CONEXIÓN PEQUEÑO DIÁMETRO INTERIOR DEL EXTREMO ..... 3-26 MONTAJE DE LAS PIEZAS CONSTITUTIVAS DEL EXTREMO SUPERIOR ... . 3-27..... ..... 3-24 ESPACIO ENTRE EL PISTÓN Y EL CILINDRO ..... 3-24 ESPACIO ENTRE EL ANILLO DEL PISTÓN Y LA RANURA ... 3-24 ESPACIO LIBRE DEL ANILLO DEL PISTÓN Y ESPACIO DEL ANILLO DEL PISTÓN ..... 3-25 ANILLO OVERSIZE .... 3-26 PASADOR Y PASADOR DEL PISTÓN .... 3-26 VARILLA DE CONEXIÓN EXTREMO PEQUEÑO DIÁMETRO INTERIOR ..... 3-26 MONTAJE DEL CONSTITUYENTE DEL EXTREMO SUPERIOR PIEZAS ..... 3-27..... ..... 3-24 ESPACIO ENTRE EL PISTÓN Y EL CILINDRO ..... 3-24 ESPACIO ENTRE EL ANILLO DEL PISTÓN Y LA RANURA ... 3-24 ESPACIO LIBRE DEL ANILLO DEL PISTÓN Y ESPACIO DEL ANILLO DEL PISTÓN ..... 3-25 ANILLO OVERSIZE .... 3-26 PASADOR Y PASADOR DEL PISTÓN .... 3-26 VARILLA DE CONEXIÓN EXTREMO PEQUEÑO DIÁMETRO INTERIOR ..... 3-26 MONTAJE DEL CONSTITUYE
ANILLO DE ACEITE .... 3- 27 PRIMER Y SEGUNDO ANILLOS .... 3-27 PISTÓN .....
.... 3-28 CILINDRO .....
.... 3-28 VÁLVULA Y RESORTE .....
....3-29 CULATA DE CILINDRO .....
..... 3-30 ARBOL DE LEVAS ....
..... 3-31 BALANCINES Y VARILLA DE VÁLVULA .....
..... 3 -32

ESESGGN EEMMAutomóvil clásico club británico

CONTENIDO

CUBIERTA DE TAPA DE CILINDRO .... 3-33 ESPACIO DE VÁLVULA ....3-33 DESMONTAJE DE LAS PIEZAS CONSTITUYENTES DEL EXTREMO INFERIOR 3-34

ROTOR MAGNETO .... 3-34 EMBRAGUE .... 3-36 BOMBA DE ACEITE DE ACCIONAMIENTO Y ENGRANAJES ACCIONADOS Y ENGRANAJE DE ACCIONAMIENTO PRIMARIO ....3-37 PIÑÓN DEL MOTOR .... 3-38 CARTER DEL CIGÜEÑAL .... 3-38 TRANSMISIÓN .... 3-40 CIGÜEÑAL .... 3-41 SELLO DE ACEITE Y COJINETE .... 3-41 INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO DEL

PIEZAS CONSTITUYENTES DEL EXTREMO INFERIOR 3-42

CONEXIÓN DE LA DESVIACIÓN DE LA VARILLA Y GRAN ESPACIO DE EXTREMO DE LA VARILLA ... 3-42 ROTACIÓN DEL CIGÜEÑAL .... 3-42 PLACA DE TRANSMISIÓN DEL EMBRAGUE. .... 3-43 PLACA ACCIONADA POR EMBRAGUE .... 3-43 EMBRAGUE RESORTE LIBRE LONGITUD .... 3-43 PLACA DE LIBERACIÓN DEL EMBRAGUE .... 3-44 SELECTOR DE HORQUILLA Y ENGRANAJE .... 3 -44 ENGRANAJE IMPULSADO PRIMARIO .... 3-45 LONGITUD DE 20 ENLACES DE LA CADENA DE LEVAS .... 3-45 COJINETE DEL CARTER .... 3-45 BUJE DEL EMBRAGUE DE ARRANQUE .... 3-45 MONTAJE DE LAS PIEZAS CONSTITUYENTES DEL EXTREMO INFERIOR 3-46

CIGUEÑAL .... 3-46 TRANSMISIÓN .... 3-47 CONTRAEJE .... 3-48 LEVA DE CAMBIO Y HORQUILLA DE CAMBIO .... 3-49 CARTER .... 3-50 ENGRANAJE ACCIONADO POR LEVA DE CAMBIO DE MARCHAS .... 3-51 EJE DE CAMBIO DE MARCHAS .... 3 -51 ENGRANAJE IMPULSOR PRIMARIO Y BOMBA DE ACEITE ....3-52 EMBRAGUE ....3-53 AJUSTE DEL TORNILLO DE VARILLA SEPARADA DEL EMBRAGUE .... 3-55 FILTRO DEL CÁRTER DE ACEITE .... 3-56 CADENA DE ACCIONAMIENTO DE LEVA .... 3-56 EMBRAGUE DE ARRANQUE .... 3-56 ROTOR MAGNETO .... 3-57 MOTOR Y ENGRANAJE LOCAL DEL ARRANQUE .... 3-57 EJE DE TRANSMISIÓN Y PIÑÓN DEL MOTOR .... 3-58 EL INTERRUPTOR DE NEUTRO .... 3 -58 INTERRUPTOR SELECTOR .... 3-58 SISTEMA DE AIRE SECUNDARIO .... 3 -59 DESMONTAJE E INSPECCIÓN .... 3-59 MONTAJE 3-59

PRESIÓN DE COMPRESIÓN Y PRESIÓN DE ACEITE

PRESION DE COMPRESION

NOTA:

**** Antes de verificar la presión de compresión, se deben verificar la tuerca y el perno de la culata de cilindros para ver si están apretados al par especificado y si la válvula ya se ha ajustado.***

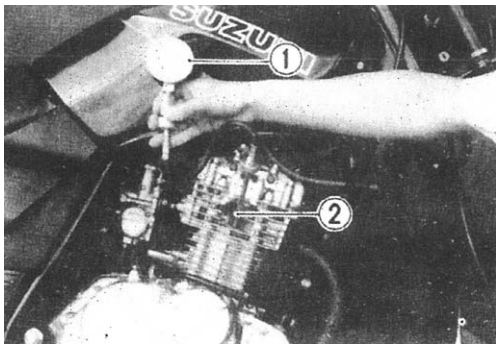
**** Calentar el cilindro al ralentí antes de la prueba.***

1 **09915-64512: Juego de manómetro de compresión**

2 **09915-63210: adaptador de manómetro de compresión**

• Retire la bujía.

• Fijar el manómetro 1 y conector 2 al orificio del enchufe y tenga en cuenta que la conexión debe ser estrictamente firme.



• Coloque la palanca del acelerador en la posición completamente abierta.

• Arranque el motor varias veces con el motor de arranque o el arrancador de patada, luego lea el valor máximo de indicación del manómetro como la presión del cilindro.

PRESION DE COMPRESION

Estándar	Límite
700 - 1 500 kPa (7 - 15 kgf / cm 2)	600 kPa (6 kgf / cm) 2)

Una presión de compresión demasiado baja implica que puede producirse el siguiente fenómeno anormal.

* La pared del cilindro está excesivamente desgastada.

* La junta de la cabeza del pistón no es buena.

* El pistón o el anillo del pistón están desgastados.

* El contacto del asiento de la válvula no es bueno.

* El anillo del pistón está atascado en la ranura.

Cuando la presión de compresión disminuye, o es menor que el valor especificado arriba mencionado, el motor debe ser reacondicionado y, para ser desmontado, revise y repare el motor. En este momento, observe la presencia de estos 5 fenómenos anormales.

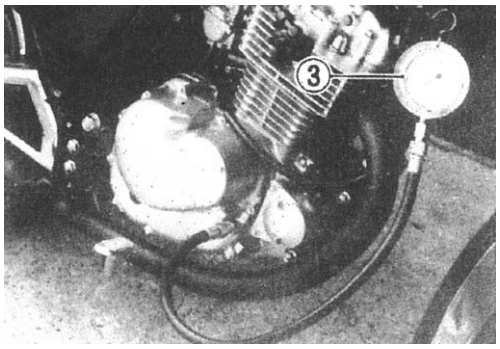
PRESIÓN DEL ACEITE

• Instale el manómetro de aceite 3 como se muestra en la figura.

• Para calentar el motor de la siguiente manera:

Calentar durante unos 10 minutos a 2000 r / min en verano. Calentar durante unos 20 minutos a 2000 r / min en invierno.

• Después del precalentamiento, aumente la velocidad del motor a 3 000 r / min y lea la lectura del manómetro de aceite.



NOTA:

Al comprobar la presión del aceite, el motor debe calentarse a 60 ° C (140 ° F).

PRESIÓN DEL ACEITE

Superior a 10 kPa (0,1 kgf / cm 2) (3000 r / min cuando la temperatura del aceite es de 60 ° C) Inferior a 30 kPa (0,3 kgf / cm 2)

3 **09915-74511: manómetro de aceite**

Si la presión del aceite es mayor o menor que el valor especificado, se pueden tener en cuenta algunas causas.

* Si la presión de aceite es demasiado baja, a menudo se debe a la obstrucción del filtro de aceite, puede haber una fuga de aceite en el circuito de aceite, el daño al sello de aceite y la bomba de aceite pueden no ser buenos o la combinación de las causas anteriores .

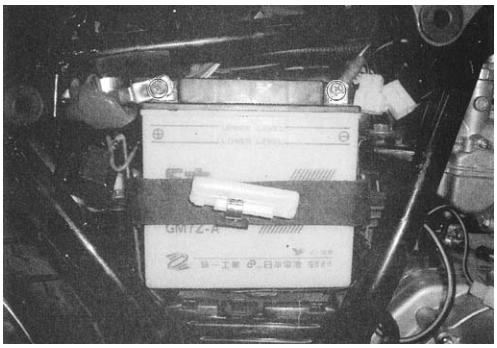
* Si la presión de aceite es demasiado alta, a menudo se debe a que el aceite del motor es demasiado pesado, circuito de aceite bloqueado, problema para la instalación del filtro de aceite o la mezcla de las causas mencionadas anteriormente.

EXTRACCIÓN Y REINSTALACIÓN DEL MOTOR

DESMONTAJE DEL MOTOR

Antes de sacar el motor del bastidor principal, límpielo a fondo con un limpiador adecuado.

La extracción del motor se explicará secuencialmente en los siguientes pasos.

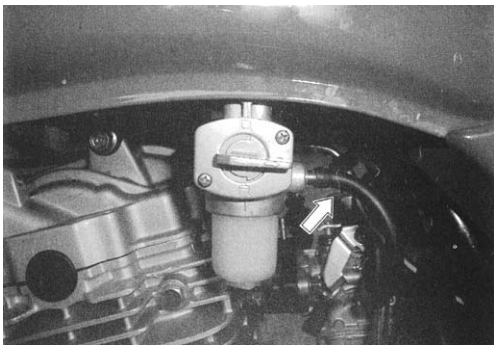


- Retire las tapas del marco de los lados derecho e izquierdo.
- Desconecte la batería - y los cables conductores +.

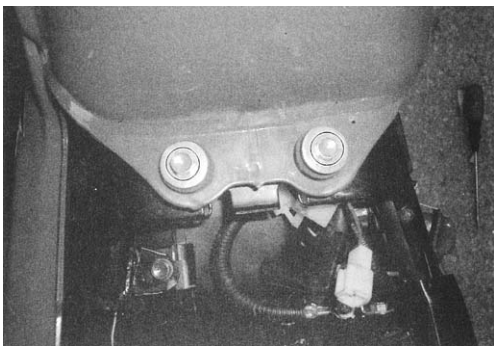
Desconecte, primero el cable conductor.

- Abra el bloqueo del asiento y luego retire el asiento.

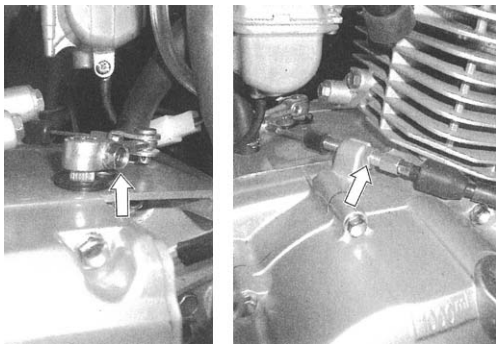
- Gire la palanca del grifo de combustible a la posición "OFF".
- Retire la manguera de combustible.



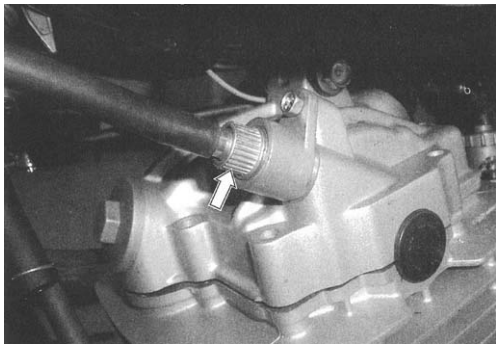
- Después de haber aflojado y quitado el perno de fijación, retire el tanque de combustible.



• Después de haber aflojado el perno de la varilla del embrague y la contratuerca del ajustador, retire el cable del embrague.



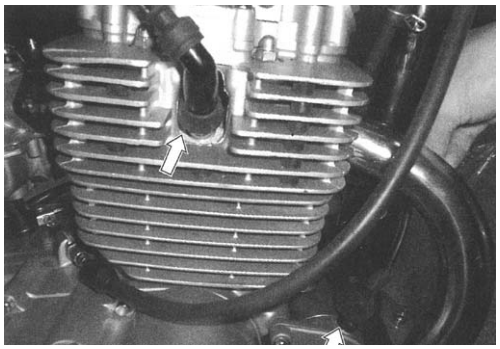
• Retire el cable del tacómetro.



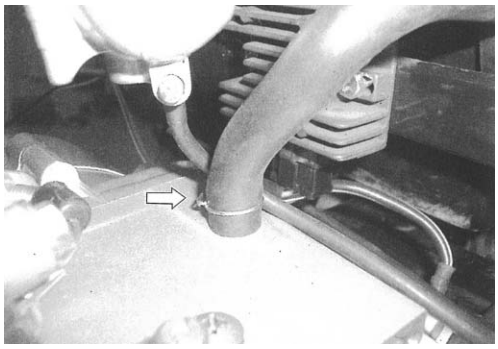
• Desconecte el acoplador y el cable conductor.

• Desconecte el cable conductor del motor de arranque.

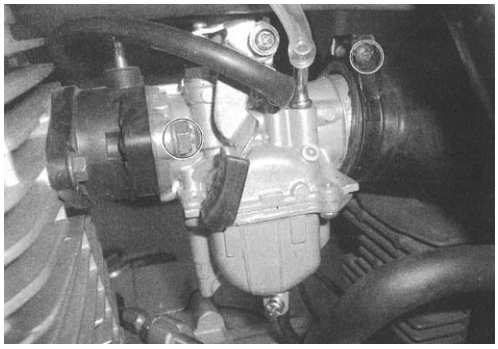
• Quite la tapa de la bujía.



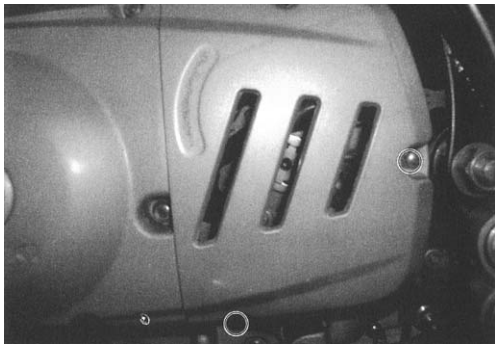
• Retire el tubo de ventilación.



• Afloje los 2 tornillos de sujeción y retire el carburador.

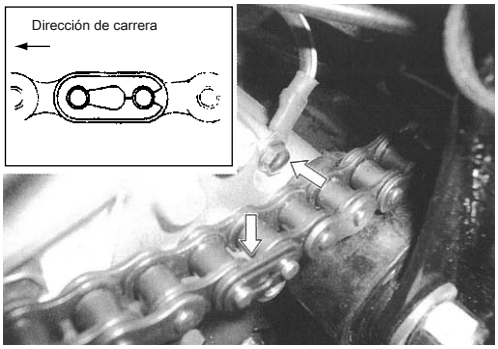


• Retire la tapa del piñón del motor.

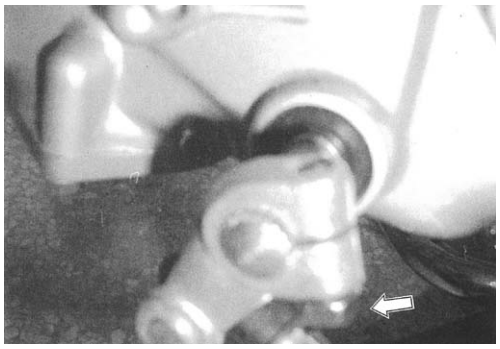


• Después de haber quitado la abrazadera, quite la cadena.

• Desconecte el cable de tierra del cárter.

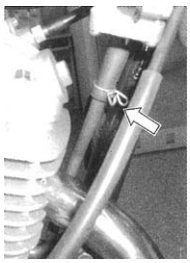


• Después de haber quitado el perno, quite la palanca de cambios.

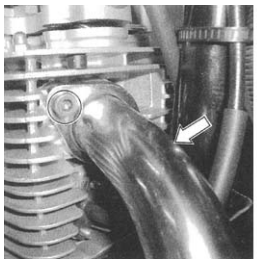


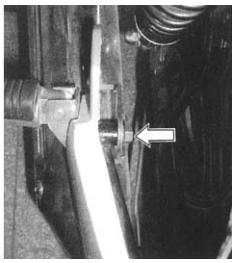
• Desconecte la junta del tubo de inducción de aire secundario.

• Quite los 3 tornillos del domo guía inferior, retire el domo guía inferior.



• Aflojar y quitar el tubo de escape y el perno de fijación del silenciador, luego quitar el silenciador.





• Quitar el perno de fijación del motor, la tuerca de soporte del balancín y el soporte.

• Saque el motor del bastidor principal con ambas manos.

NOTA:

El motor debe sacarse por el lado derecho.

Tenga cuidado de no sacar totalmente el eje del balancín del orificio de soporte del balancín del lado izquierdo, inserte el eje o la varilla en el orificio de soporte del lado derecho para alinearlo con el orificio del bastidor y el orificio de soporte del balancín.

REINSTALACIÓN DEL MOTOR

Instale el motor en orden inverso al desmontaje.

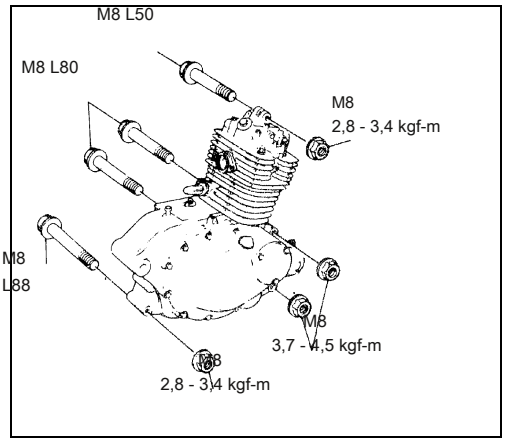
• Antes de insertar el perno de fijación del motor, primero fije el soporte de fijación del motor temporalmente.

NOTA:

Las tuercas de fijación del motor son tuercas de bloqueo automático, una vez retiradas, no sirven para nada. Asegúrese de utilizar una tuerca nueva y apriétela al par especificado.

Perno de fijación del motor

L (80 mm): 37 - 45 N · m (3.7 - 4.5 kgf-m) Otros: 28 - 34 N · m (2,8 - 3,4 kgf-m)



• Apriete el perno del tubo de escape y el perno del silenciador al par especificado.

9 - 12 N · m (0,9 - 1,2 kgf-m)

• Después de terminar la revisión del motor, vierta 1,25 L de aceite de motor de servicio ligero SAE 10W / 40 de especificación de clase SG.

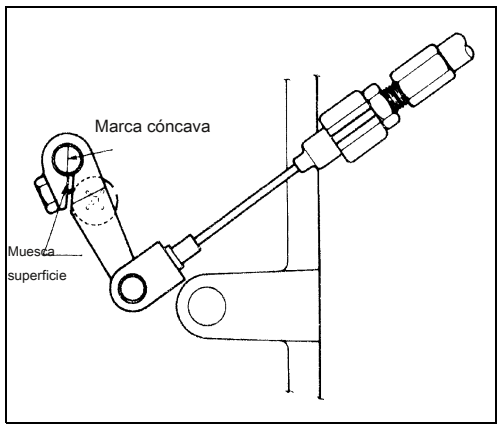
• Arranque el motor y déjelo funcionar al ralentí durante varios segundos. Detenga el motor durante aproximadamente 1 minuto y luego verifique el nivel de aceite. Si el nivel está por debajo de la marca "F", vierta más aceite hasta la marca "F".

• Después de reinstalar el motor, se deben ajustar las siguientes partes.

* Cable de control del acelerador (2-11)
* Cable del embrague (2-11)
* Cadena de transmisión 2-12)
* Pedal de freno trasero (2-16)
* Ralentí (2-11)

POSICIÓN DE INSTALACIÓN DE LA PALANCA DE EMBRAGUE

• Alinee la superficie de la muesca de la maneta del embrague con la marca cóncava de la leva de liberación.



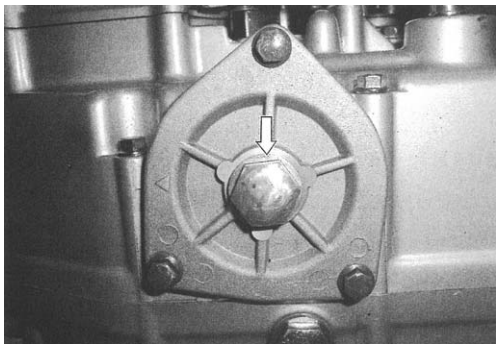
DESMONTAJE DE LAS PIEZAS CONSTITUYENTES DEL EXTREMO SUPERIOR

CUBIERTA DE CULATA DE CILINDRO Y CULATA DE CILINDRO

NOTA:

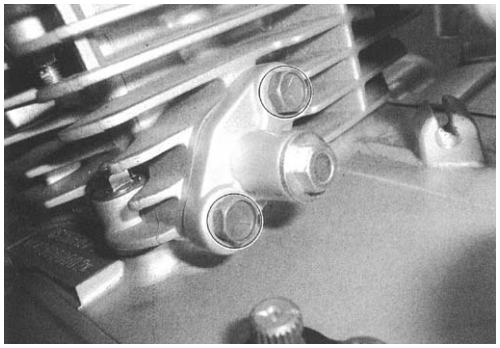
**** No es necesario quitar el motor del bastidor si solo se repara el extremo.***

**** Como se mencionó anteriormente, se deben quitar el asiento, el tanque de combustible y la cubierta del marco.***



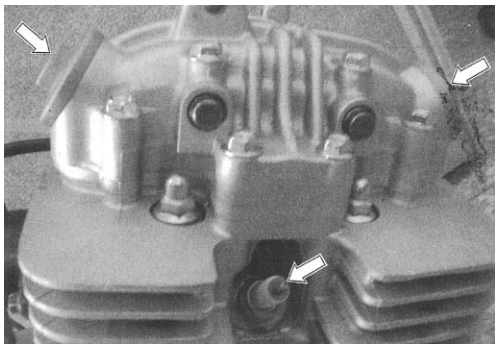
• Drene el aceite del motor.

• Retire la tapa de la cubierta del magneto y el tapón del orificio de observación.



• Quite el tensor de la cadena de levas.

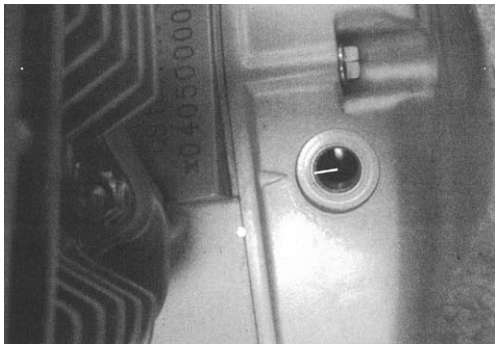
• Quite la válvula observando la tapa del orificio y la bujía.



• Mueva la bujía al punto muerto superior.

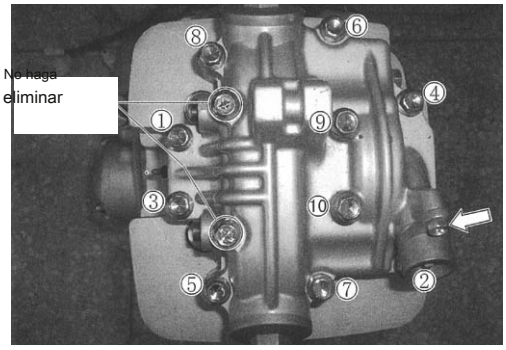
NOTA:

Cuando retire la tapa de la culata, el pistón estará en el punto muerto superior de la carrera de compresión.



• Primero afloje el tornillo de fijación del manguito del tacómetro, luego extraiga el eje de la rueda dentada accionada por el tacómetro junto con el manguito.

• A continuación, afloje los pernos de la tapa de la culata de cilindros en el orden que se muestra en la figura y retire la tapa de la culata de cilindros.



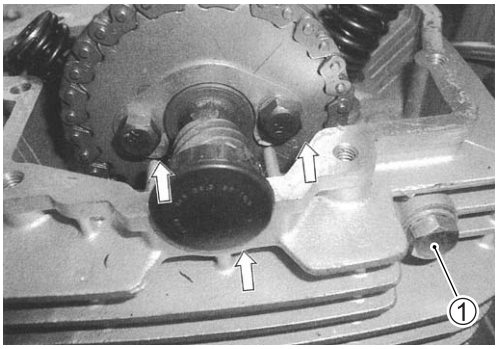
NOTA:

Cuando retire la tapa de la culata de cilindros, no afloje y retire el perno superior con forma de cono cóncavo.

• Retire la tapa del extremo del árbol de levas.

• Nivele la arandela de bloqueo de la rueda de la cadena del árbol de levas.

• Desenroscar el perno de la rueda de la cadena del árbol de levas y quitar el árbol de levas.

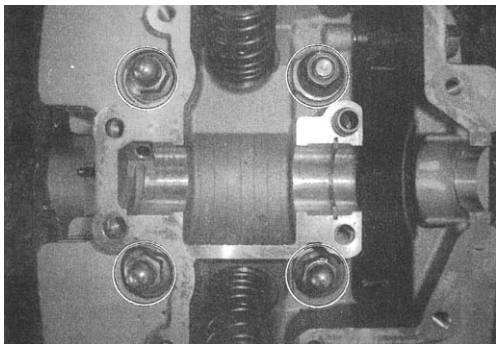


NOTA:

El perno del tensor del árbol de levas 1 ***se atornilla solo cuando se quita el motor.***

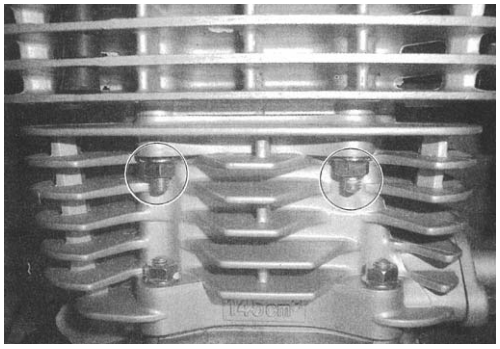
La cadena de transmisión del árbol de levas, el pasador y la rueda de la cadena no deben dejarse caer en el cárter.

• Afloje las 6 tuercas de la culata de cilindros en diagonal y luego retire el motor.

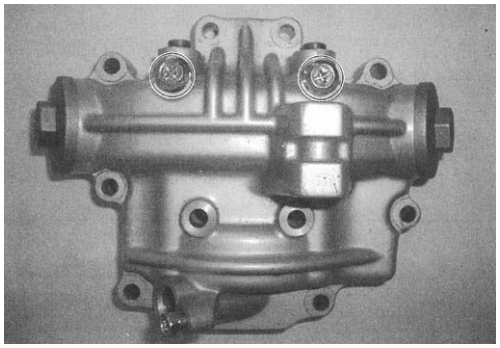


NOTA:

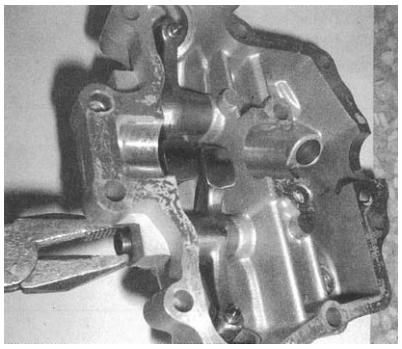
Cuando sea difícil quitar la culata, use un martillo de plástico para golpear la parte del cilindro sin aletas con cuidado. Al mismo tiempo, levante la culata con cuidado. Tenga en cuenta que no debe dañar las aletas.

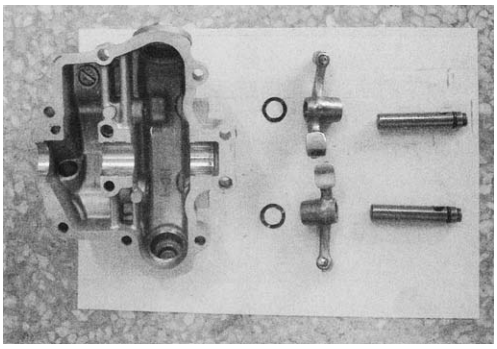


• Quitar el tornillo de fijación del eje del balancín.



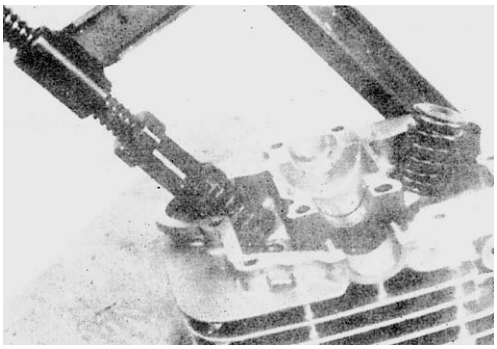
• Extraiga los ejes de los balancines con unos alicates.





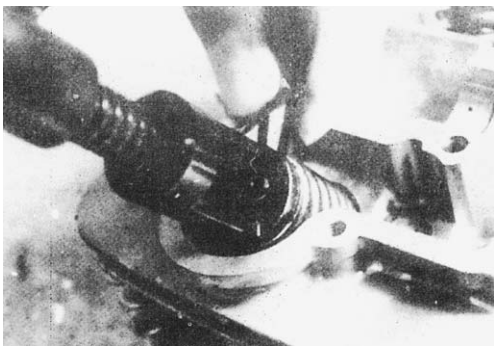
• Utilice la herramienta especial para comprimir el resorte de la válvula.

09916-14510: elevador de válvula



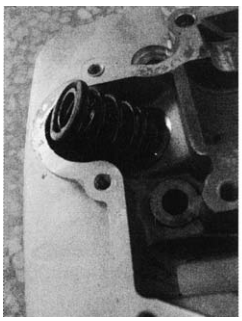
• Retire las chavetas de la válvula del vástago de la válvula.

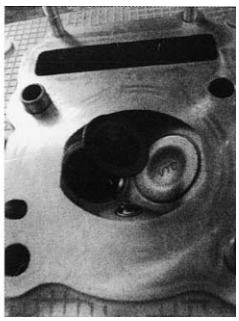
09916-84511: Pinzas



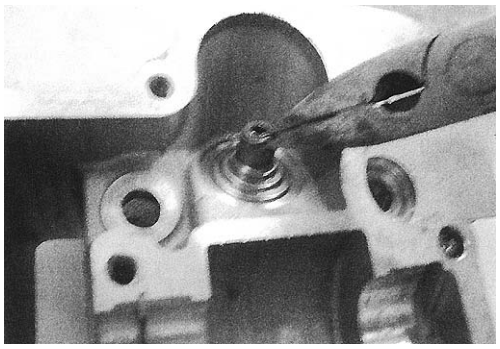
• Saque el asiento del resorte de la válvula, el resorte interno y el resorte externo.

• Saque la válvula del otro lado.





• Retire el sello de aceite con unos alicates de punta larga.



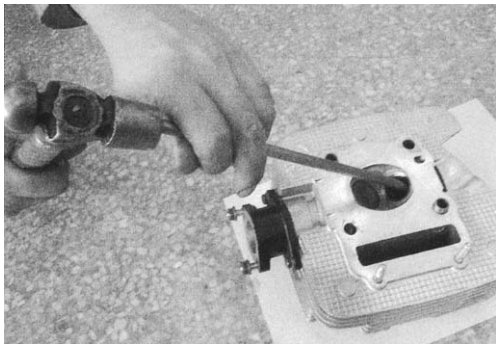
NOTA:

El sello de aceite extraído se reemplazará por uno nuevo.

• Saque el asiento del resorte.

• Utilice la herramienta especial para quitar el tubo guía de la válvula.

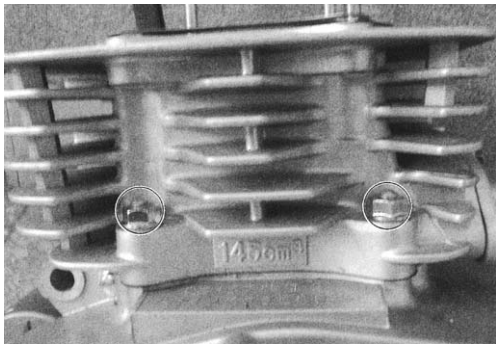
09916-44310: instalador y extractor de guías de válvulas



NOTA:

Solo el tubo guía de la válvula de tamaño ampliado se puede utilizar como repuestos.

• Quite el cilindro y el perno del bloque de cilindros.

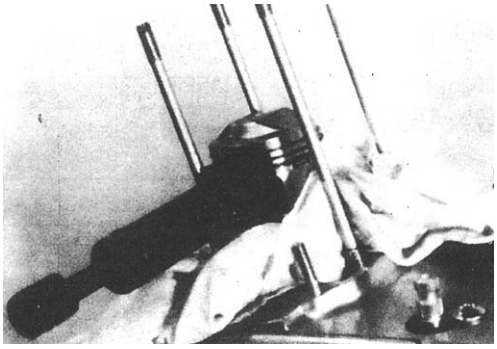


Cuando golpee con martillos de plástico si es necesario, nunca dañe las aletas.

• Prepare un paño de limpieza y colóquelo en el bloque de cilindros para evitar que el anillo de bloqueo del pasador del pistón caiga dentro del cárter, luego retire el anillo de bloqueo del pasador del pistón con unos alicates de punta larga.

• Retire el pasador del pistón.

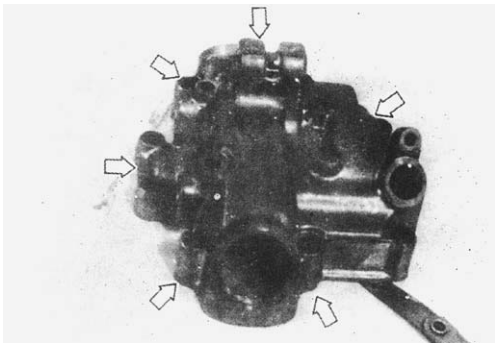
09910-34510: Extractor de pasadores de pistón



INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS PIEZAS CONSTITUYENTES SUPERIORES

DEFORMACIÓN DE LA CUBIERTA DE CULATA

Después de haber quitado el sellador (SUZUKI BOND No 1215) en la superficie de contacto de la tapa de la culata de cilindros, coloque la tapa de la culata de cilindros en una pieza de placa plana, verifique la cantidad de deformación con un medidor de espesor. El punto de detección se muestra en la figura.



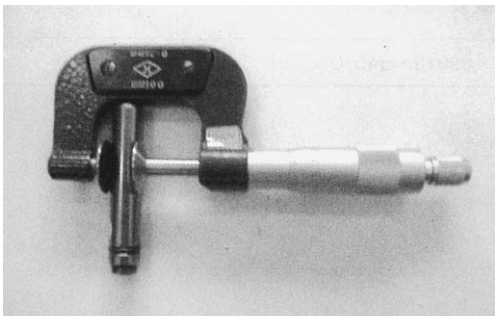
Límite de servicio: 0,05 mm

Si la cantidad de deformación excede el límite, reemplace la tapa de la culata de cilindros.

DIÁMETRO EXTERNO DEL EJE DEL BALANCÍN

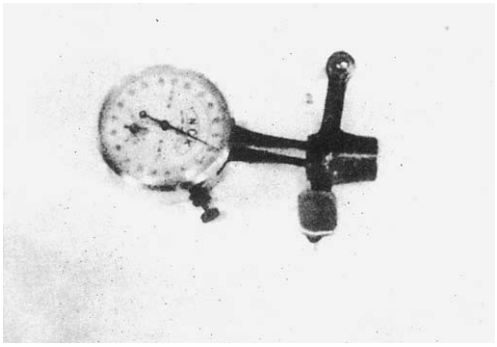
Mida el diámetro del eje del balancín

Estándar: 11,966 - 11,984 mm



DIÁMETRO INTERIOR DEL EJE DEL BALANCÍN

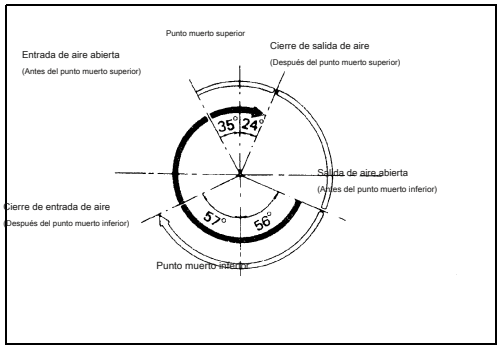
Al verificar el balancín de la válvula, se debe verificar el diámetro interior del balancín de la válvula y el daño de la superficie de contacto del árbol de levas.



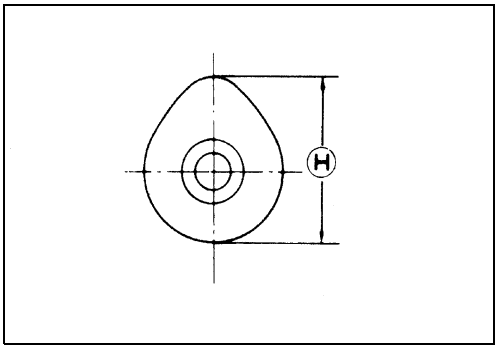
Estándar: 12.000 - 12.018 mm

ÁRBOL DE LEVAS

Si el ruido de vibración anormal generado por el motor, o se encontró una potencia de salida insuficiente, se debe verificar el daño del descentramiento del árbol de levas, la leva y el muñón. Todos estos síntomas defectuosos probablemente sean causados por el desgaste de la varilla del árbol de levas.



DESGASTE DE LEVAS DEL ÁRBOL DE LEVAS



La leva gastada a menudo causa un funcionamiento incorrecto de la válvula, como resultado, la potencia de salida disminuirá. El límite de desgaste de las levas, incluidas las levas de entrada y salida de aire, se indican con la altura H.

Esta altura se medirá con un micrómetro. Si se encuentra que el árbol de levas está desgastado al límite, se debe reemplazar.

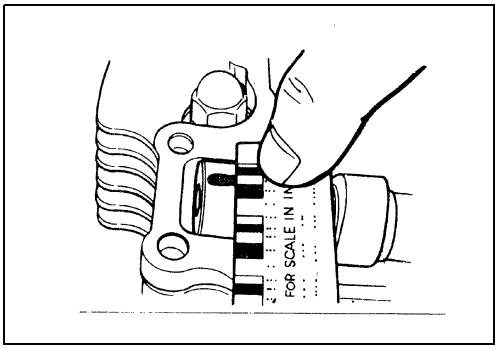
09900-20202: Micrómetro (25 - 50 mm)

Altura de la leva H

Límite de servicio (leva de entrada de aire): 33.670 mm

(Leva de salida de aire): 33.320 mm

DESGASTE DEL DIARIO DEL ÁRBOL DE LEVAS



Una vez instalado el árbol de levas, mida la holgura del aceite del muñón del árbol de levas para juzgar si cada muñón se ha desgastado al límite. Lea el espacio libre con un medidor de espacio libre de plástico como se muestra a continuación:

09900-22301: Plastigage (0,025 - 0,076 mm)

Holgura de aceite del muñón del árbol de levas

Límite de servicio: 0,15 mm

PAR DE APRIETE DE LA CUBIERTA DE CULATA DE CILINDRO

9 - 10 N · m (0,9 - 1,0 kgf-m)

NOTA:

**** Para medir correctamente la holgura de aceite con un medidor de holgura de plástico, se deben quitar todas las juntas de la culata y la tapa.***

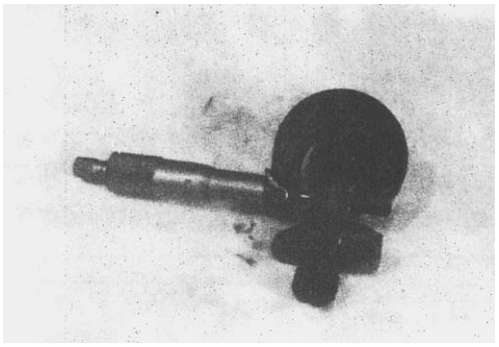
**** Antes de medir la holgura de aceite, no use SUZUKI BOND No 1215.***

Si la holgura del aceite del muñón del árbol de levas excede el límite, es necesario medir el diámetro externo del árbol de levas.
Si la holgura no es correcta, se debe reemplazar el sistema de culata o el árbol de levas.

09900-20205: Micrómetro (0-25 mm)

Diámetro externo del muñón del árbol de levas

Estándar: 21.959 - 21.980 mm

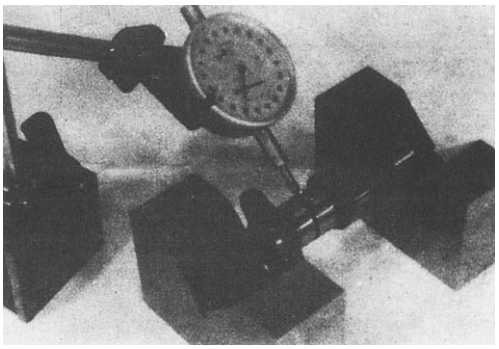


ROTACIÓN DEL ÁRBOL DE LEVAS

Mida la excentricidad con un comparador. Si el descentramiento excede el límite, se debe reemplazar el árbol de levas.

09900-20701: Mandril de reloj comparador 09900-20607:
Reloj comparador (1/100 mm) 09900-21304: Bloques en V

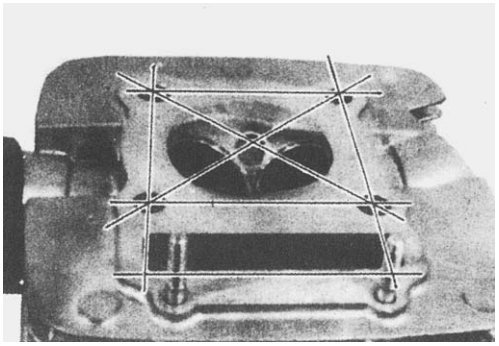
Límite de servicio: 0,10 mm



DEFORMACIÓN DE LA CULATA DE CILINDRO

Elimine el depósito de carbón en la cámara de combustión.
Compruebe la deformación de la superficie de sellado de la culata de cilindros con una regla y un medidor de espesor, lea el valor de la holgura en varios lugares. Si la lectura máxima de la regla en algún lugar excede el límite, se debe reemplazar la culata.

Límite de servicio: 0,05 mm



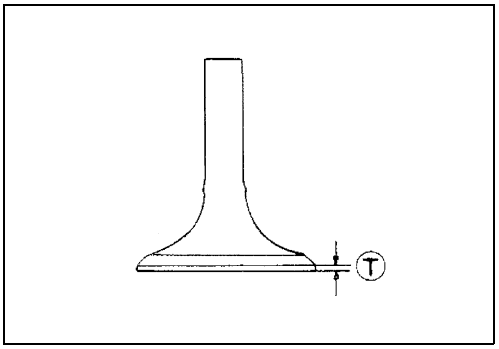
CARA DE TRABAJO DE LA VÁLVULA

Medir el espesor T, si este espesor ha disminuido hasta el límite, se debe reemplazar la válvula.

NOTA:

Inspeccione visualmente cada válvula para ver el estado de desgaste de la superficie de contacto. Si hay alguna superficie muy desgastada, reemplácela por una nueva.

Límite de servicio: 0,5 mm



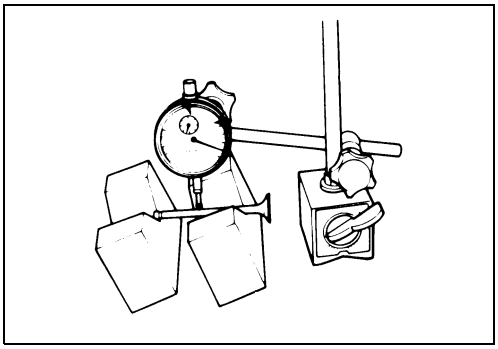
ROTACIÓN DE VARILLA DE VÁLVULA

Como se muestra en la figura, la válvula está soportada por un bloque en V, verifique el descentramiento con un indicador de cuadrante. Si el descentramiento excede el límite, se debe reemplazar la válvula.

09900-20701: Mandril de reloj comparador 09900-20607:

Reloj comparador (1/100 mm) 09900-21304: Bloque en V

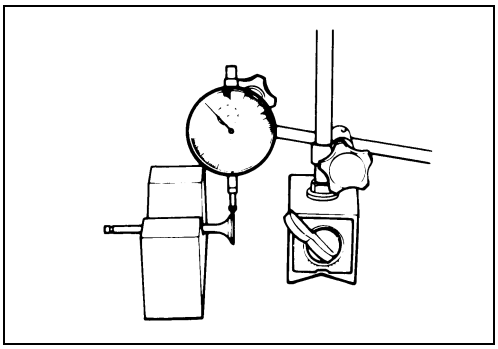
Límite de servicio: 0,05 mm



SALIDA RADIAL DE LA CABEZA DE LA VÁLVULA

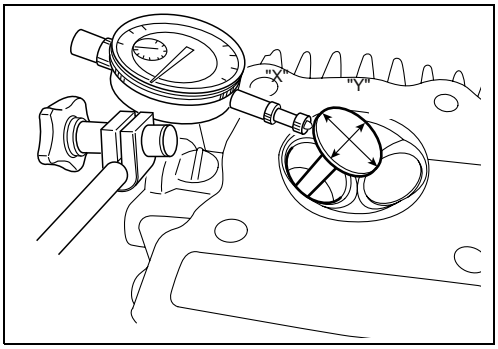
Coloque el indicador de cuadrante en la cabeza de la válvula verticalmente, mida el descentramiento radial de la cabeza de la válvula. Si excede el límite, será reemplazado.

Límite de servicio: 0,03 mm



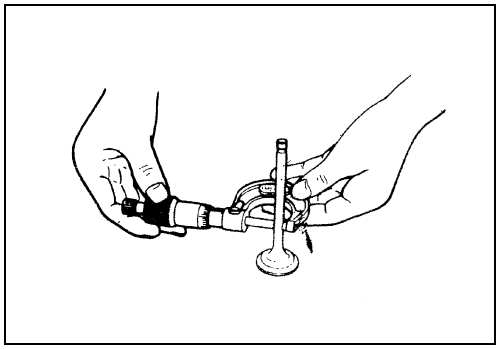
DESVIACIÓN DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA

Levante la válvula unos 10 mm (0,39 in) desde el asiento de la válvula. Mida la deflexión del vástago de la válvula en dos direcciones, "X" e "Y", perpendiculares entre sí, colocando el indicador de cuadrante como se muestra en la figura. Si la deflexión medida excede el límite de servicio, determine si la válvula o la guía deben reemplazarse por una nueva.



	Estándar	Límite de servicio
Entrada	0,010 - 0,037 mm	0,35 milímetros
Cansada	0,030 - 0,057 mm	0,35 milímetros

DESGASTE DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA



Después de haber medido con el micrómetro, si el vástago de la válvula está desgastado hasta el límite y la distancia excede el límite anterior, reemplace la válvula. Si el desgaste del vástago está dentro del límite, reemplace la guía. Después de haber sustituido la válvula o la guía, se debe volver a comprobar la distancia.

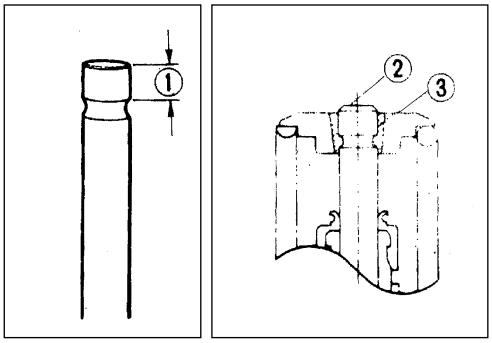
09900-20205: Micrómetro (0-25 mm)

Diámetro exterior del vástago de la válvula

Estándar (INLET): 4.975 - 4.990 mm

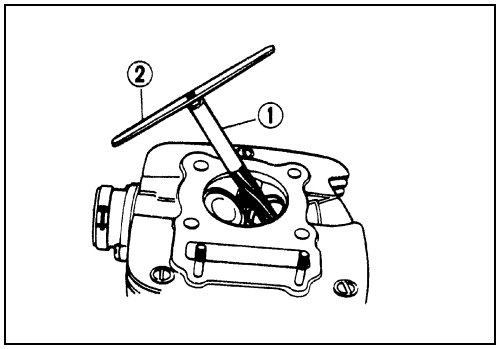
(ESCAPE): 4.955 - 4.970 mm

ESTADO DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA



Inspeccione la cara del extremo del vástago de la válvula para ver si hay desgaste o hundimiento. Si hay algún desgaste o hundimiento, y la longitud
1 no es inferior a 2,9 mm, se recortará la cara del extremo del vástago de la válvula; si esta longitud es inferior a 2,9 mm, se sustituirá la válvula. Después de haber instalado la válvula en la que se ha recortado la cara del extremo del vástago, verifique y confirme que la superficie del extremo del vástago de la válvula 2 está en el pasador 3.

INSTALACIÓN DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA



- Recorte el orificio de la guía de la válvula en la culata del cilindro con un escariador de 10,8 mm y un mango.

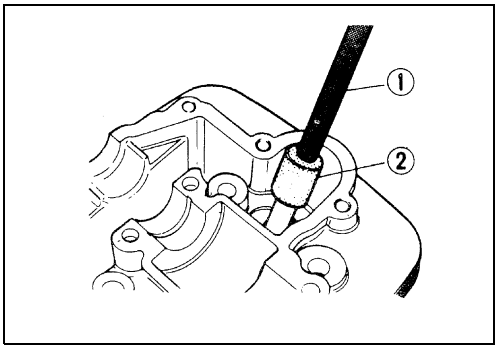
  09916-34580: escariador de guía de válvula (10,8 mm) 09916-34542: mango de escariador

- Instale 1 anillo en cada guía de válvula. Asegúrese de utilizar anillos y guías de válvula nuevos. Los anillos y guías de válvula reemplazados durante el desmontaje deben desecharse.

• Lubrique cada guía de la válvula, inserte la guía en el orificio de la guía con la manija del montador de la guía de la válvula 1 y apropiado 2.

09916-44310: instalador y extractor de guías de válvulas 09916-44920:

accesorio de instalación de guías de válvulas

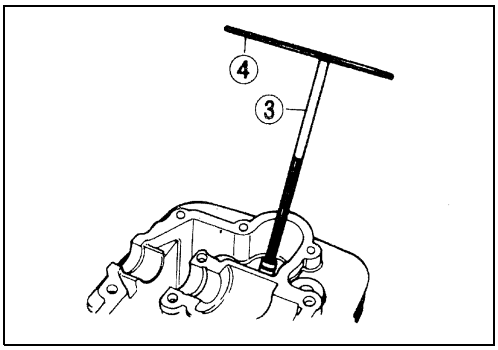


Después de fijar toda la guía de la válvula, utilice un escariador de 5 mm 3 y manejar

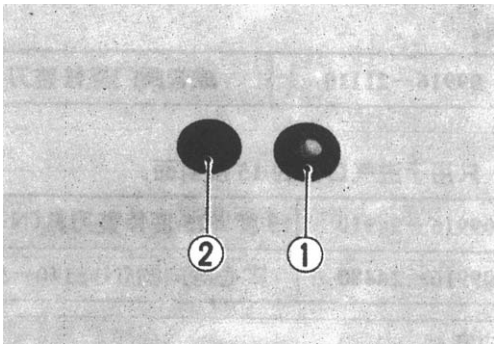
4 para recortar el orificio guía. Después de escariar, limpie la guía y llene de aceite.

09916-34570: escariador de guía de válvula (5,0 mm)

09916-34542: mango de escariador



• Instale la base del resorte de la válvula 1. Tenga en cuenta que no confunda la base con el anillo de la base del resorte 2.

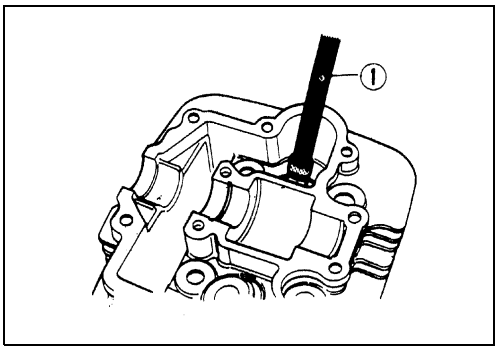


• Lubrique cada elemento de sellado e instálelos en las posiciones especificadas con el montador del elemento de sellado del vástago de la válvula

1.

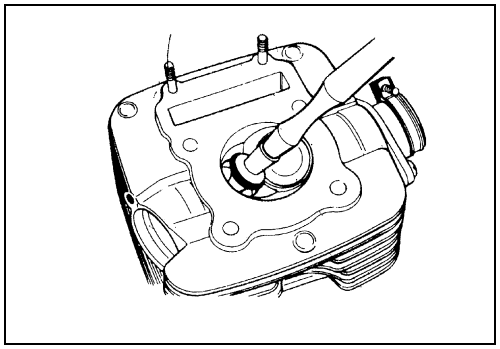
No use el sello de aceite repetidamente.

09916-44310: instalador y extractor de guías de válvulas



ANCHO DEL ASIENTO DE LA VÁLVULA

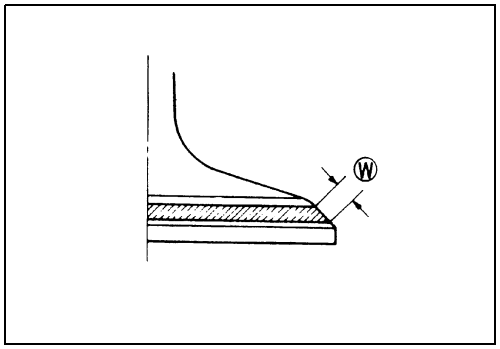
Recubra uniformemente azul de Prusia en el asiento de la válvula. Cierre la válvula, gire el asiento de la válvula, use la superficie de la válvula para golpear ligeramente el asiento de la válvula donde está pintado para obtener una sensación de contacto real. Durante la operación, la herramienta de esmerilado se utiliza para apoyar la cabeza de la válvula.



- Las marcas de color de tinte tipo anillo en el asiento de la válvula deben ser continuas y el ancho de los anillos de marca de color de tinte debe estar dentro del rango especificado, ya que es el “ancho” visible del asiento de la válvula.

Ancho del asiento de la válvula W

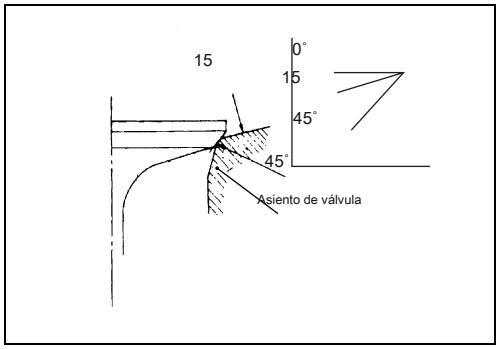
Estándar: 0,9 - 1,1 mm



Si no se cumple algún requisito, el asiento de la válvula debe recortarse de la siguiente manera.

MANTENIMIENTO DEL ASIENTO DE VÁLVULA

Tanto el asiento de la vlvula de entrada como el asiento de la vlvula de escape tienen dos ° y 45 ° llanuras inclinadas.



09916-21111: Juego de cortadores de asiento de válvula

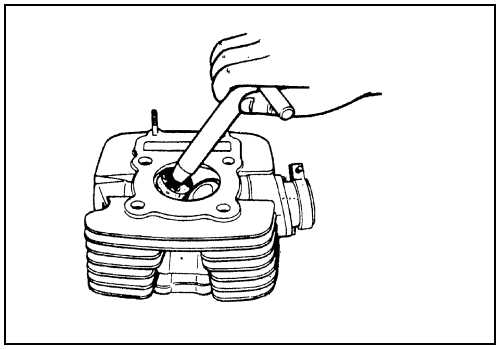
Solo para el llano inclinado 15 ° en el lado de entrada.

09916-24910: Cortador de asiento de válvula

09916-24480: Piloto sólido (N-140-5.5)

NOTA:

Después de cortar cada vez, verifique el área de contacto para el asiento de la válvula.



1. Atornille ligeramente, inserte la guía sólida de ajuste. El hombro de la guía debe estar a unos 10 mm de la guía de la válvula.

2. Utilice el 45 ° cortador de recorte, girar 1 o 2 vueltas el asiento de la válvula para detergente.
3. Inspeccione el ancho del asiento de la válvula de acuerdo con los pasos mencionados anteriormente. Si el asiento de la válvula se hunde o se quema, use el 45 ° cortador de recorte para recortar varias veces.

El corte del asiento de la válvula se limitará en el rango mínimo para evitar que el vástago de la válvula esté demasiado cerca del balancín, lo que afectará el ángulo de contacto correcto de la válvula.

Si la cara de contacto es demasiado baja o estrecha, utilice el 45 ° cortador de recorte para aumentar y ensanchar la cara de contacto. Si la cara de contacto es demasiado alta o ancha, use el 15 ° cortador para disminuir y estrechar la cara de contacto.

4. Una vez que la posición del asiento de la válvula y el ancho cumplen los requisitos, el 45 ° Se utilizará un cortador de recorte para limpiar ligeramente las rebabas generadas durante la operación de corte mencionada anteriormente. La válvula terminada debe ser suave y lisa y no debe estar sobre pulida o frotada. De este modo, al proporcionar una superficie blanda para el posicionamiento final de la válvula, dicha superficie existirá en el funcionamiento del motor durante los primeros segundos.

5. Limpie y monte la cabeza de la válvula y los componentes de la válvula. Llene completamente la entrada y la salida con gasolina para comprobar la fuga de aceite. Si hay fugas, revise las rebabas u otros objetos extraños en el asiento y la superficie de la válvula, ya que estos objetos extraños afectarán el sellado de la válvula.

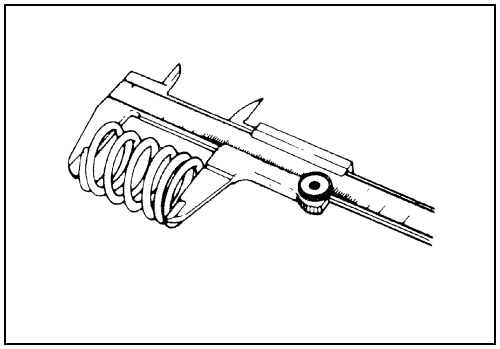
Se debe tener mucho cuidado al manipular la gasolina.

NOTA:

Después de volver a montar el motor, se debe ajustar el juego de válvulas.

RESORTE DE VÁLVULA

Para comprobar la intensidad del resorte, mida la longitud libre del resorte y la presión necesaria cuando se presiona. Si la lectura de longitud libre excede el siguiente límite, o la presión medida es menor que el rango especificado, reemplace todo el resorte configurado por uno nuevo.



Longitud libre del resorte de válvula

Límite de servicio INTERIOR: 35,1 milímetros

EXTERIOR: 39,8 mm

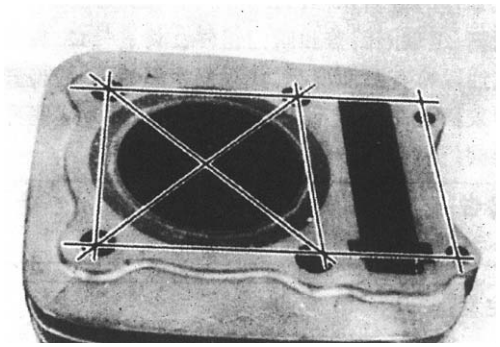
Tensión del resorte de válvula

INTERIOR: 41 N / 26,78 mm

EXTERIOR: 96,3 N / 29,78 mm

DEFORMACIÓN DEL CILINDRO

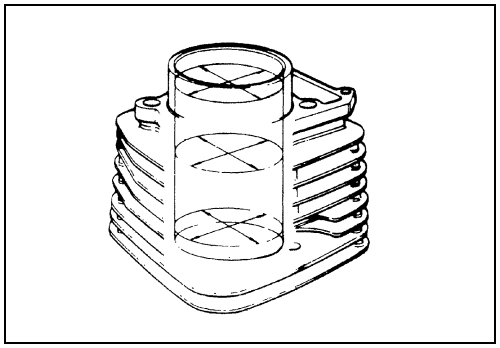
Compruebe la deformación de la superficie de sellado del cilindro con la regla y el medidor de espesor, lea las lecturas en varios lugares como se muestra en la figura. Si la lectura máxima en cualquier ubicación excede el límite, reemplace el cilindro.



Límite de servicio: 0,05 mm

DIÁMETRO INTERIOR DEL CILINDRO

Mida el diámetro interior del cilindro en seis ubicaciones, si alguna lectura en una ubicación excede el límite, el cilindro se revisará o se reemplazará el pistón por uno nuevo de gran tamaño, o se reemplazará el cilindro.



09900-20530: Juego de manómetros de cilindros Límite

de servicio: 57.110 mm

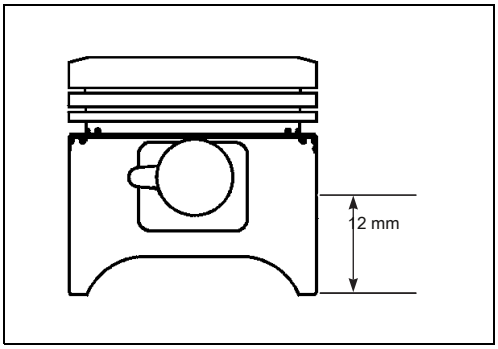
DIAMETRO DEL PISTON

Como se muestra en la figura, mida el diámetro exterior del pistón con el micrómetro en la ubicación a 12 mm de la parte superior del faldón. Si el tamaño medido es menor que el límite, reemplace el pistón.

09900-20203: Micrómetro (50-75 mm) Límite de

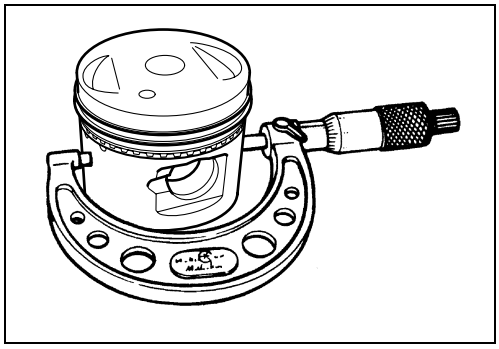
servicio: 56.880 mm

Tamaño ampliado del pistón: 0,5 - 1,0 mm



NOTA:

Limpie el depósito de carbón en la parte superior del pistón con un afilador de metal suave. Limpie la ranura del anillo del pistón con el mismo método.



ESPACIO ENTRE EL PISTÓN Y EL CILINDRO

Para la medición antes mencionada, si la holgura entre el pistón y el cilindro excede el límite, se revisará el cilindro, se aplicará el pistón agrandado o se reemplazará el cilindro y el pistón.

Límite de servicio: 0,120 mm

ESPACIO ENTRE EL ANILLO DEL PISTÓN Y LA RANURA

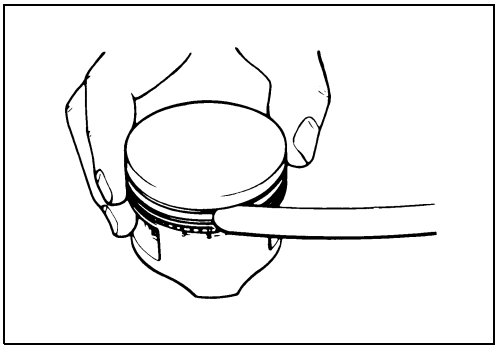
Mida la holgura lateral del primer anillo y el segundo anillo con el medidor de espesor. Si la holgura lateral excede el límite, se deben reemplazar tanto el pistón como el anillo.

09900-20803: medidor de espesor

Holgura entre el segmento del pistón y la ranura

Límite de servicio (1 °): 0,180 mm

(2º): 0,150 mm



Ancho de la ranura del anillo de pistón

Estándar (1.o): 1,21 - 1,23 mm

(2o): 1,21 - 1,23 mm (aceite):

2,51 - 2,53 mm

Espesor del anillo de pistón

Estándar (1.o): 1,175 - 1,190 mm

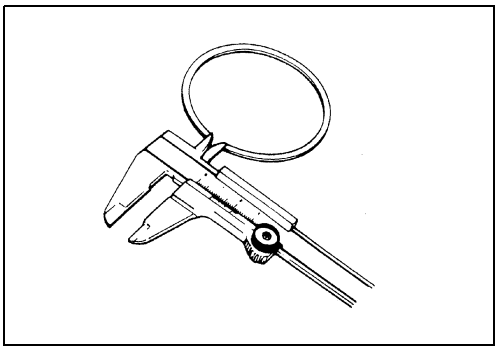
(2º): 1,170 - 1,190 mm

ESPACIO LIBRE DEL ANILLO DEL PISTÓN Y ESPACIO DEL ANILLO DEL PISTÓN

Antes de instalar los anillos de pistón, mida el espacio libre de cada anillo con el calibre vernier.

Luego monte el anillo en el cilindro, mida el espacio de cada anillo con un medidor de espesor.

Si el espacio de cualquier anillo está sobredimensionado, deberá ser reemplazado.

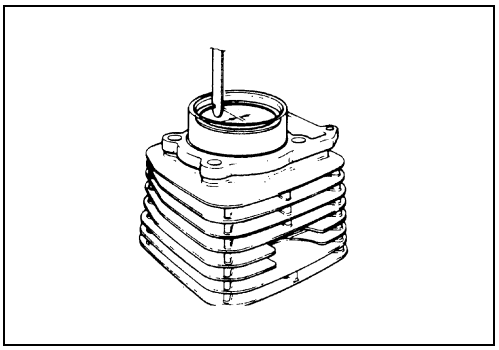


Espacio libre del aro del pistón [R: (RIKEN)]

Límite de servicio (1ª R): 5,6 mm

(2ª R): 6,0 mm

09900-20101: calibradores Vernier (150 mm)



Espacio del anillo de pistón

Límite de servicio (1 ° y 2 °): 0,70 mm

09900-20803: medidor de espesor

ANILLO OVERSIZE

• Anillo de pistón de gran tamaño

Aplique los siguientes dos tipos de anillos de pistón de gran tamaño, tienen los siguientes códigos de identificación:

Anillo de pistón	Primero	2do
0,5 mm	50	50
1,0 mm	100	100

• Anillo de aceite de gran tamaño

Utilice los siguientes dos tipos de anillos de aceite de gran tamaño. Tienen los siguientes códigos de identificación.

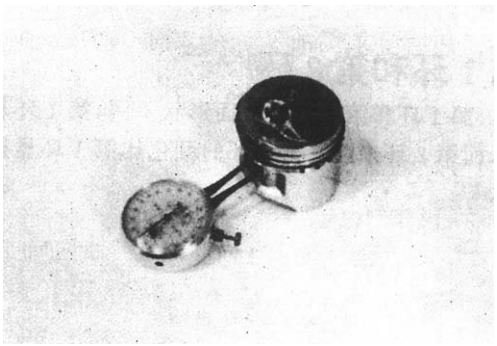
0,5 mm	Pintado de color rojo
1,0 mm	Pintado de color amarillo

• Riel lateral de gran tamaño

Debido a que no hay un código o número de identificación en la pieza, mida el diámetro exterior del riel lateral para determinar su tipo.

PASADOR Y PASADOR DEL PISTÓN

Mida el diámetro interior del bulón del pistón con el micrómetro y mida el diámetro exterior del bulón del pistón con un micrómetro. Si la diferencia de los dos elementos excede el límite, reemplace tanto el pistón como el pasador del pistón.



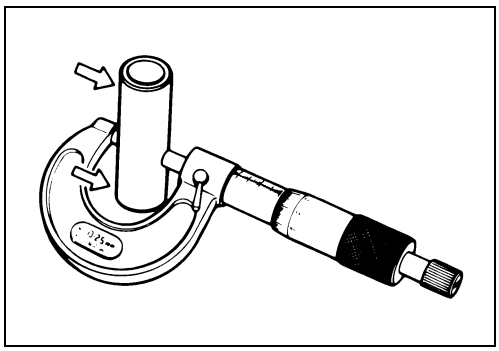
99000-20205: Micrómetro (0-25 mm)

Diámetro interior del agujero del pasador del pistón

Límite de servicio: 15.030 mm

Diámetro exterior del pasador de pistón

Límite de servicio: 14.980 mm

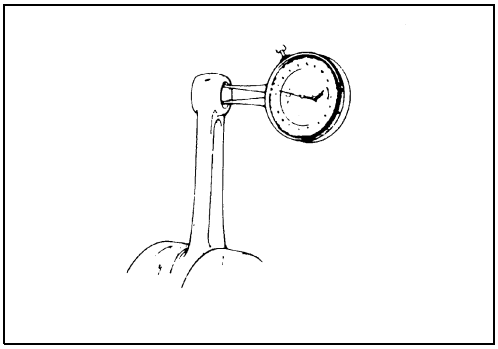


VARILLA DE CONEXIÓN EXTREMO PEQUEÑO DIÁMETRO INTERIOR

Mida el diámetro interior del extremo pequeño de la biela con el calibre.

Límite de servicio: 15.040 mm

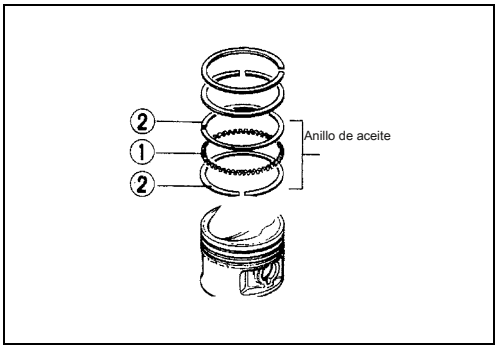
• Si el diámetro interior del pequeño extremo de la biela excede el límite, reemplace la biela.



MONTAJE DE LAS PIEZAS CONSTITUYENTES DEL EXTREMO SUPERIOR

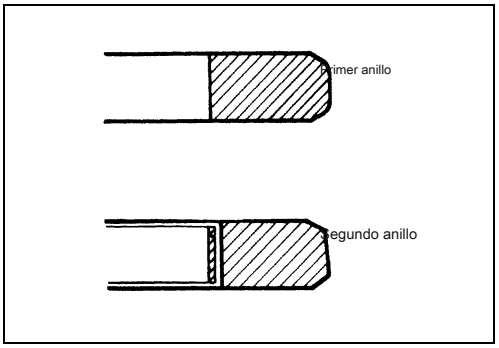
ANILLO DE ACEITE

Instalar espaciador 1 primero en la ranura del anillo inferior. Luego instale ambos rieles laterales 2, uno a cada lado del espaciador. El espaciador y los rieles laterales no tienen una parte superior o inferior específica cuando son nuevos. Cuando vuelva a ensamblar piezas usadas, instálelas en su lugar y dirección originales.

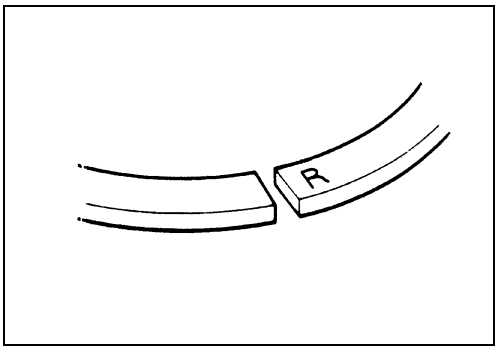


PRIMER Y SEGUNDO ANILLOS

La forma del primer anillo difiere de la del segundo anillo, y el primer anillo está revestido de cromo, el segundo no está revestido. El color del primer anillo es un poco más oscuro que el del segundo.

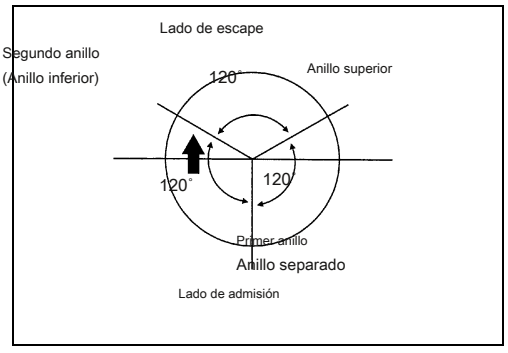


En los extremos del primer y segundo anillo se imprime la letra "R". Cuando se colocan en el pistón, el lado con la letra R debe estar en posición vertical.



El tercer espacio del anillo se ajustará como se muestra en la figura.

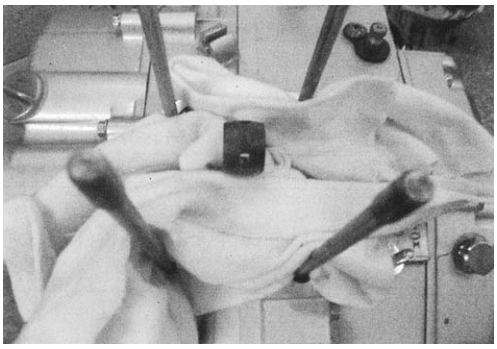
Antes de colocar el pistón en el cilindro, compruebe si el espacio es correcto.



PISTÓN

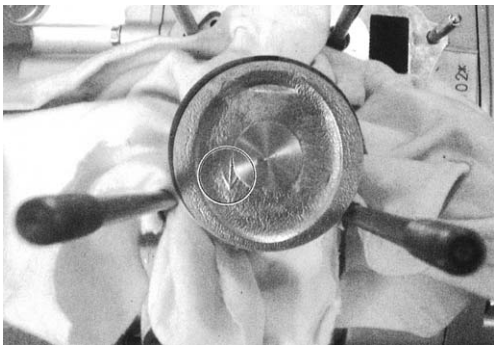
Los siguientes son los memos para la instalación del pistón:

- Aplique un poco de aceite de molibdeno en el pasador del pistón.
- Coloque un trapo limpio en la parte inferior del cilindro para evitar que el anillo de seguridad del pasador del pistón caiga dentro del cárter.



Utilice el nuevo circlip del pasador de pistón para evitar la acción incorrecta del circlip, tales acciones anormales ocurren a menudo cuando el circlip se dobla.

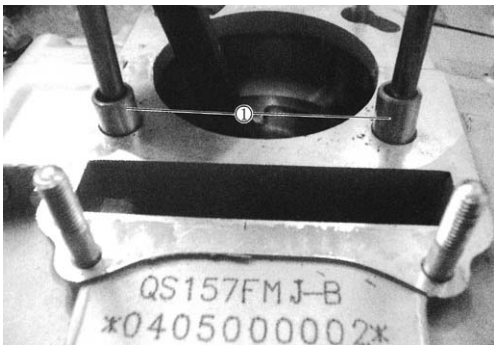
- Al instalar el pistón, deje que la flecha marque el lado de escape.



CILINDRO

Antes de fijar el cilindro, agregue aceite para la cabeza y el pequeño de la biela y la cara deslizante del pistón.

- Después de haber instalado el pasador de posicionamiento 1 al cárter, luego instale la junta.



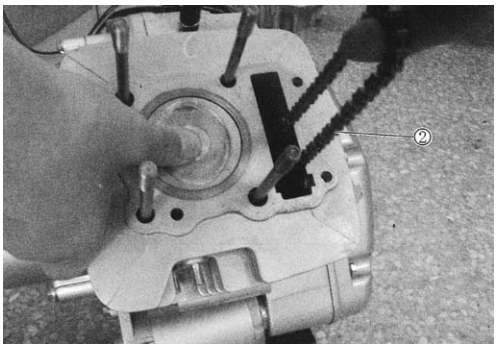
Para protegerse de las fugas de aceite, se debe usar la junta nueva y no usar la junta usada.

- Sostenga cada segmento de pistón para mantener el espacio entre los segmentos de pistón e insértelos en el cilindro.

Compruebe el anillo del pistón y vea si está insertado correctamente en el faldón del cilindro.

NOTA:

Al fijar el cilindro y después de colocar la cadena de transmisión del árbol de levas 2, ***mantener el estado de tensión de la cadena de transmisión del árbol de levas. Cuando el árbol de levas gira, no se permite que la cadena de transmisión del árbol de levas se bloquee entre el piñón de la cadena de transmisión de la leva y el cárter.***

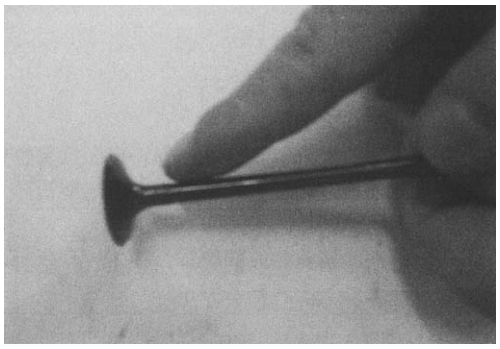


NOTA:

En el cárter, está el soporte del extremo inferior del riel de la cadena de levas, confirme que el riel esté insertado correctamente, de lo contrario, la cadena de levas y el riel se conglutinarán.

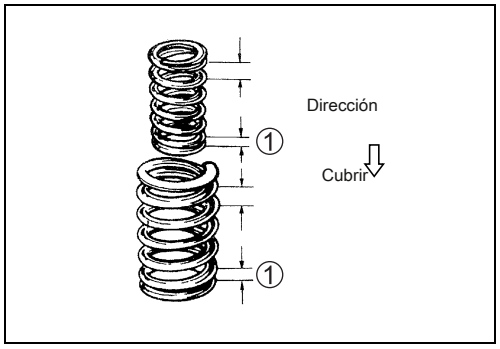
VALVULA Y MUELLE

• Inserte la válvula después de haber aplicado (aceite de molibdeno) todo el vástago de la válvula. También agregue aceite en el borde del elemento de sellado del vástago de la válvula.

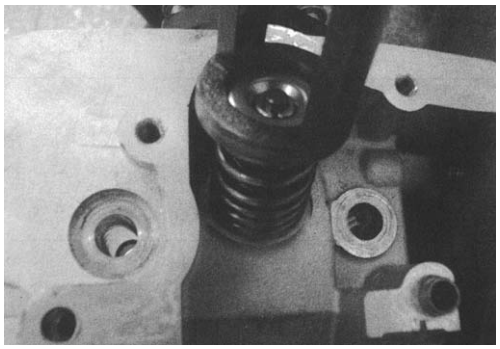


Al instalar cada válvula, tenga en cuenta que no debe dañar el elemento de sellado del vástago de la válvula.

• Tome el extremo de tono más pequeño 1 del resorte como el extremo delantero que se insertará en el resorte de la válvula. Los pasos internos y externos de los resortes difieren entre sí, los pasos se reducen de arriba hacia abajo como se muestra.

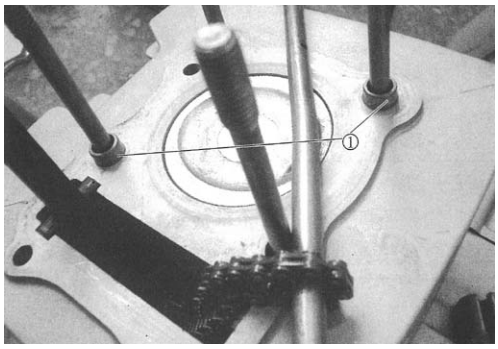


• Instale el asiento del resorte de la válvula, comprima el resorte con un elevador de válvula, al mismo tiempo inserte el collar de la válvula.



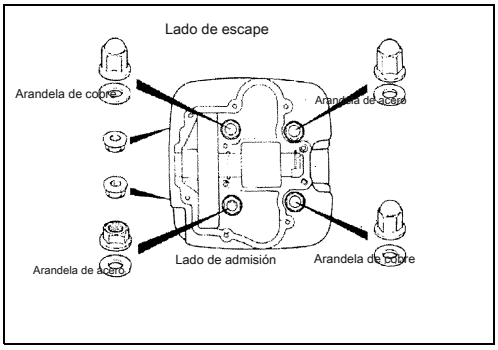
CABEZA DE CILINDRO

Instale el pasador de posicionamiento 1 a la culata, luego instale la nueva junta en la culata.



Para protegerse de las fugas de aceite, se utilizará la junta nueva para la culata. No reutilice los extraídos.

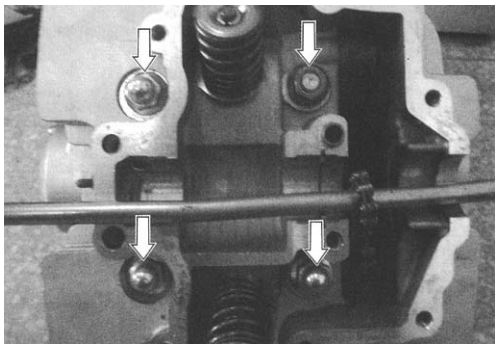
Utilice la arandela de cobre y la tuerca ciega para fijar la culata. Estas piezas deben estar en sus posiciones correctas.



Cuando la culata y el cilindro coincidan, apriete la tuerca en diagonal para fijar. Apriete cada tuerca al par especificado.

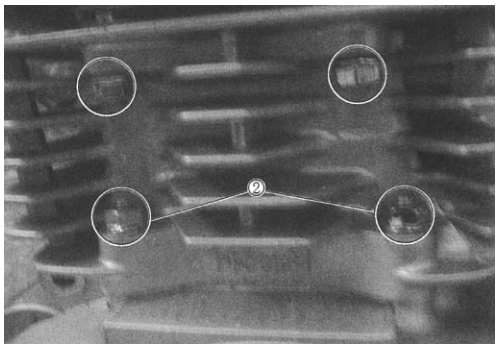
PAR DE APRIETE DE LA TUERCA DE LA CULATA DE CILINDRO

8 mm de diámetro	15 - 20 N · m (1,5 - 2,0 kgf-m)
6 mm de diámetro	7 - 11 N · m (0,7 - 1,1 kgf-m)



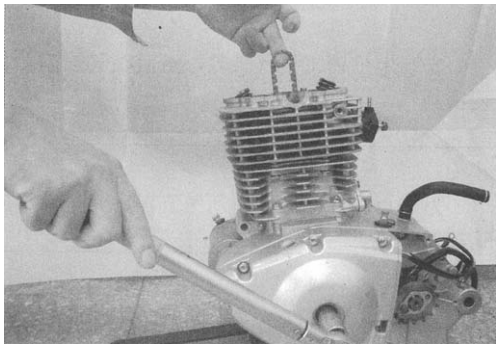
Apriete la tuerca de la culata de cilindros al par especificado, luego apriete la tuerca del bloque de cilindros 2.

Tuerca del bloque de cilindros: 7 - 11 N · m (0,7 - 1,1 kgf-m)



ÁRBOL DE LEVAS

• Al tirar hacia arriba de la cadena de transmisión del árbol de levas, la marca en el rotor magneto debe estar alineada con la marca en el cárter.

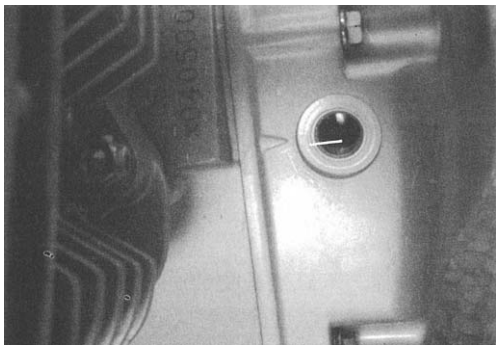


Si no tira hacia arriba de la cadena de transmisión del árbol de levas sino que gira el cigüeñal, la cadena se atascará entre el cárter y el piñón de transmisión de la cadena de levas.

NOTA:

Aplique grasa lubricante en el pasador de posicionamiento del piñón de la cadena de levas e instale el pasador en el árbol de levas.

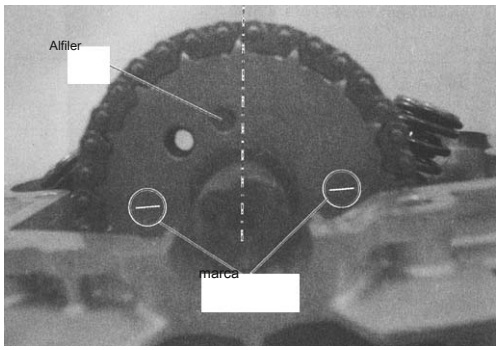
• Cuando el orificio del pasador de posicionamiento llegue a la posición superior, engrane la cadena a la cadena en el piñón de la cadena de levas.



NOTA:

Al realizar esta operación, no gire el rotor magneto. Si la posición de la rueda dentada no es correcta, gire la rueda dentada. Instale el árbol de levas en el piñón de la leva, tenga en cuenta que no debe mover el pasador de posicionamiento para evitar que caiga en el cárter.

• Ajuste la dirección de la marca en el árbol de levas, déjela paralela a la superficie de la culata.

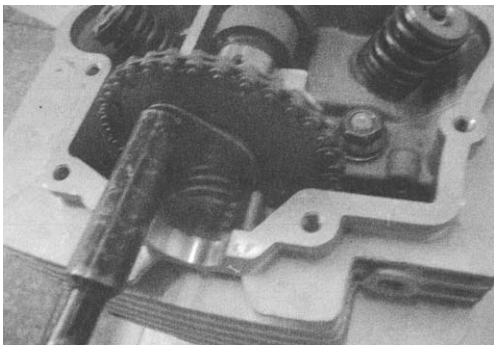


• Instale la arandela de seguridad para cubrir el pasador de posicionamiento.

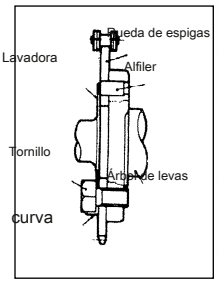
• Aplicar THREAD LOCK CEMENT SUPER “1303” en el perno, apretar el piñón de la leva.

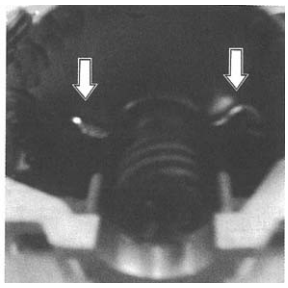
10 - 13 N · m (1.0 - 1.3 kgf-m)

99000-32030: CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCAS SUPER “1303”



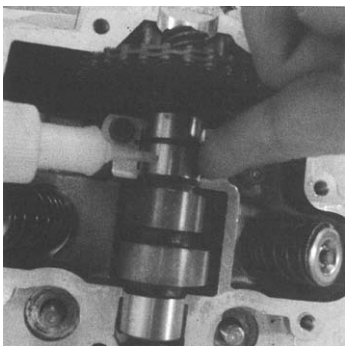
• Doble la pestaña de la arandela para bloquear el perno.





• Aplicar SUZUKI MOLY PASTE en el muñón del árbol de levas.

99000-25140: PASTA SUZUKI MOLY



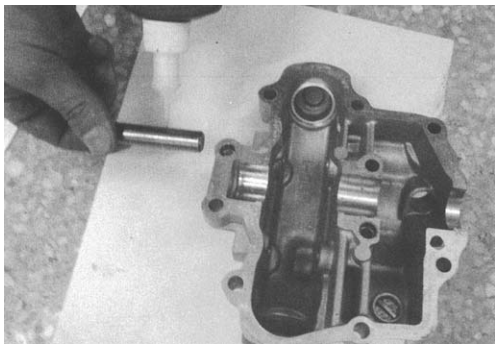
VARILLA Y BALANCÍN DE VÁLVULA

• Aplicar SUZUKI MOLY PASTE en el eje del balancín.

• Después de insertar la varilla del eje, apriete el perno de fijación.

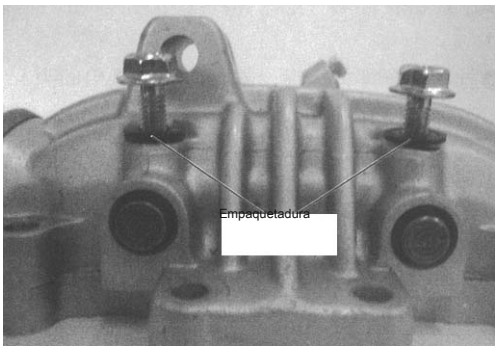
NOTA:

Utilice un perno superior empotrado de forma cónica para retener los ejes.

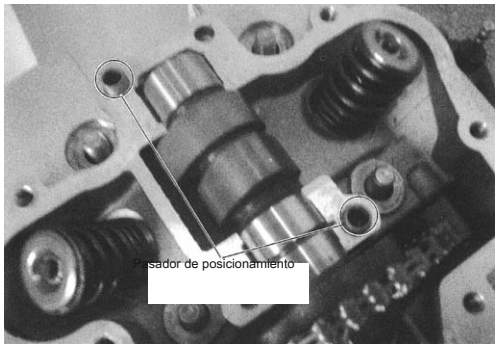


*** La nueva junta tórica se utilizará en el eje del balancín para protegerlo de las fugas de aceite.**

*** La nueva junta se utilizará para el perno de fijación para proteger de las fugas de aceite.**



CUBIERTA DE TAPA DE CILINDRO



• Limpiar a fondo el aceite en la superficie de contacto de la culata y la tapa de la culata.

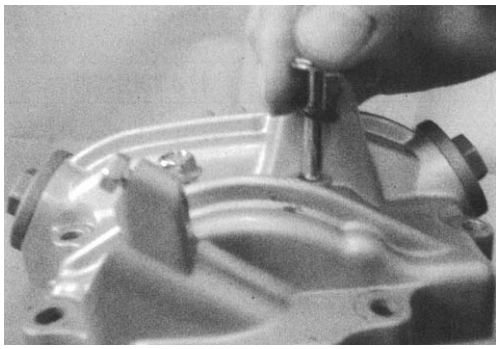
• Instale dos pasadores de posicionamiento en un lado de la culata de cilindros.

• Aplique uniformemente SUZUKI BOND No 1215 en la superficie de la culata.

99000-31110: SUZUKI BOND No 1215

NOTA:

Está prohibido aplicar SUZUKI BOND No 1215 en la tapa del extremo del árbol de levas.



• Instale correctamente como se muestra la junta en la tapa del cabezal.

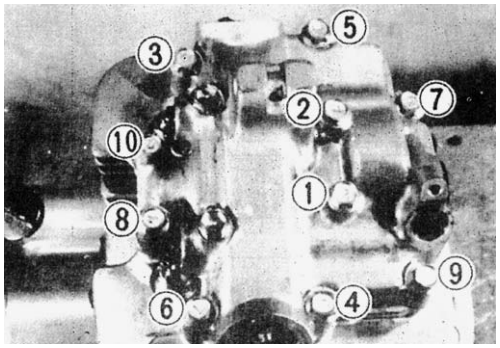
Solo se puede usar la junta nueva para proteger las fugas de aceite.

NOTA:

Al apretar el perno de la tapa de la culata de cilindros, la carrera de compresión debe estar en el punto muerto superior.

• Apriete ligeramente el perno de la tapa de la culata de cilindros en diagonal. Si todos cumplen con las especificaciones, apriételo al par especificado con una llave dinamométrica.

9 - 10 N · m (0,9 - 1,0 kgf-m)



• Agregue aceite de motor en el eje del engranaje impulsor del tacómetro, luego insértelo junto con el manguito y apriete el tornillo de fijación.

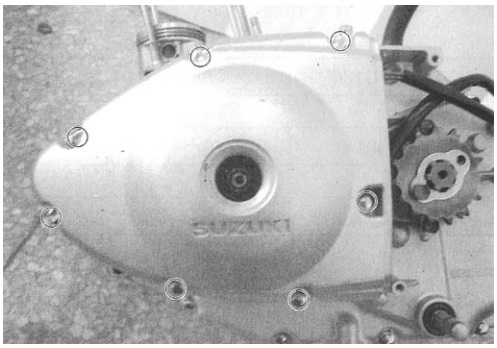
ESPACIO DE VÁLVULA

• Después de apretar los pernos de la tapa del cabezal, verifique y ajuste la holgura de la válvula. Consulte los pasos en la página 2-7.

DESMONTAJE DE LAS PIEZAS CONSTITUYENTES DEL EXTREMO INFERIOR

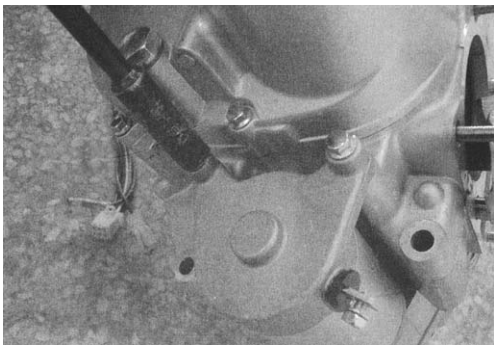
ROTOR MAGNETO

• Afloje y retire los pernos de la tapa del magneto, retire la tapa del magneto.

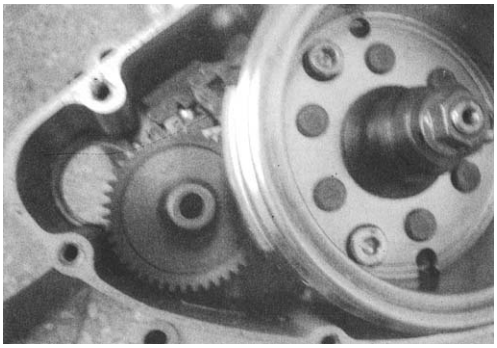


• Aflojar y quitar el perno de fijación del motor de arranque.

• Retire el motor de arranque.



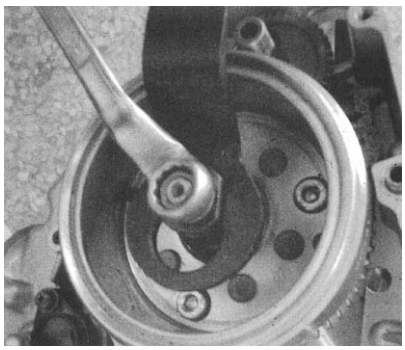
• Quite el engranaje inactivo del motor de arranque.



• Quite la tuerca del rotor del magneto.

09930-44511: Soporte de rotor

09930-40113: Soporte del rotor del volante



NOTA:

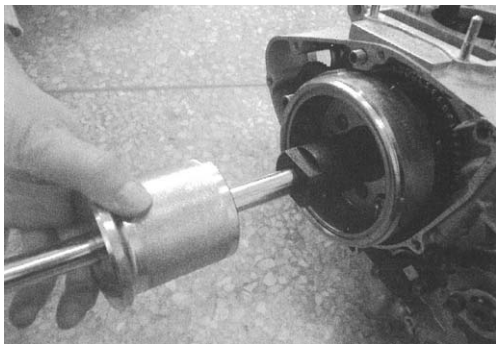
Evite que la cadena de transmisión del árbol de levas quede bloqueada entre el cárter y el piñón de transmisión del árbol de levas.

• Retire el rotor magneto y la llave.

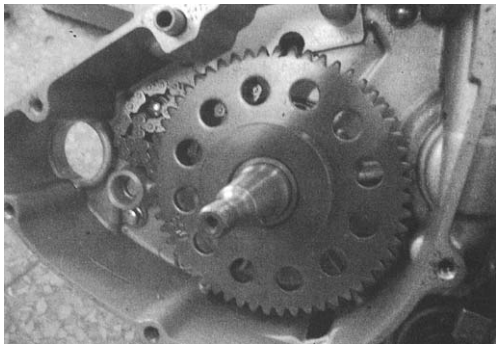
09930-30180: Accesorio extractor de rotor (E)

09930-30161: Accesorio extractor de rotor (C)

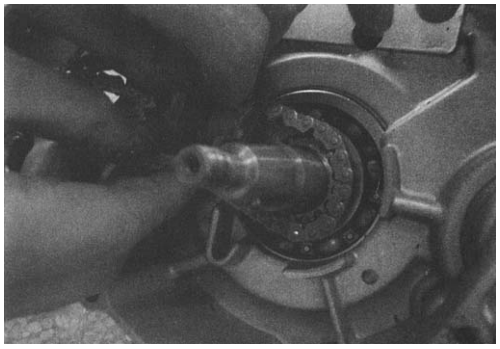
09930-30104: Eje deslizante



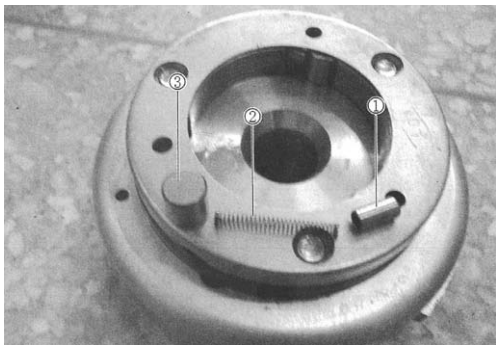
• Retire el engranaje del embrague de arranque.



• Retire la cadena de transmisión de la leva.



• Retire el rodillo 3, primavera 2 y llave de expulsión 1 desde el embrague de arranque.



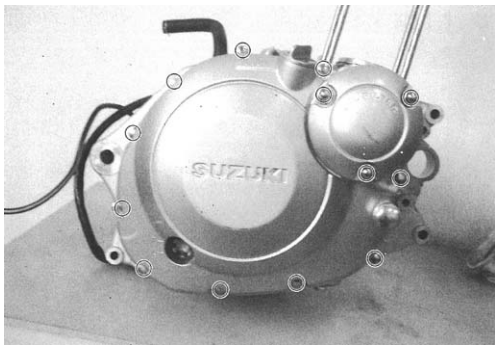
• Sujete el rotor con un tornillo de banco (tenga cuidado de no dañarlo) y afloje los 3 tornillos hexagonales con una llave hexagonal tipo T (5 mm).

09911-73730: Llave hexagonal tipo T (5 mm)

EMBRAGUE

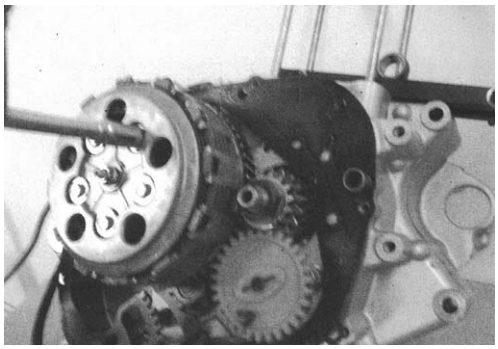
• Quite el perno de la tapa del embrague y el perno de la tapa del filtro de aceite, luego quite la tapa del embrague mientras golpea con un martillo de plástico.

• Después de haber quitado el conjunto del vástago del arrancador de retroceso, afloje y quite el perno de la tapa del embrague y el perno de la tapa del filtro de aceite, retire la tapa del embrague mientras golpea con un martillo de plástico.



• Mientras levanta el engranaje impulsado primario, retire diagonalmente el perno de fijación del resorte del embrague y luego retire la placa de presión del embrague.

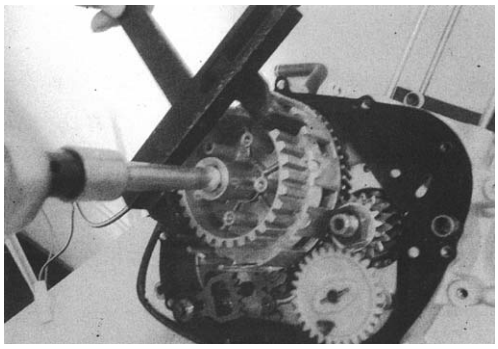
09910-20116: Tope de biela



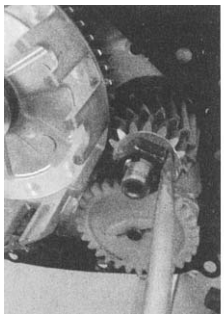
• Después de haber quitado la transmisión del embrague y los discos impulsados, nivele la arandela de seguridad y luego retire el perno del cubo del manguito del embrague con herramientas especiales.

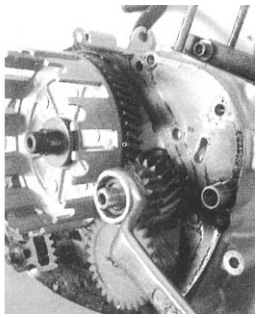
09920-53710: Soporte de cubo de manguito de embrague

• Retire el cubo del manguito junto con el conjunto del engranaje impulsado primario.



BOMBA DE ACEITE, ENGRANAJES DE ACCIONAMIENTO Y ENGRANAJES DE ACCIONAMIENTO PRIMARIO





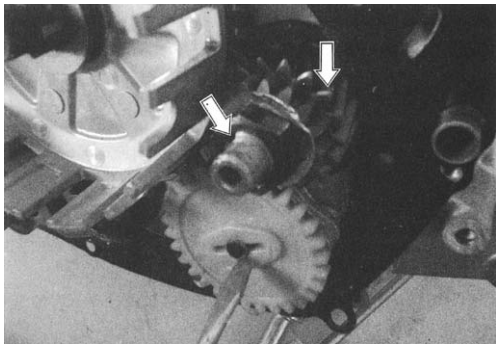
ENGRANAJE IMPULSOR

• Nivele la arandela de seguridad, luego retire la tuerca, la arandela de seguridad y engranaje impulsor de la bomba de aceite.

09910-20116: Tope de biela

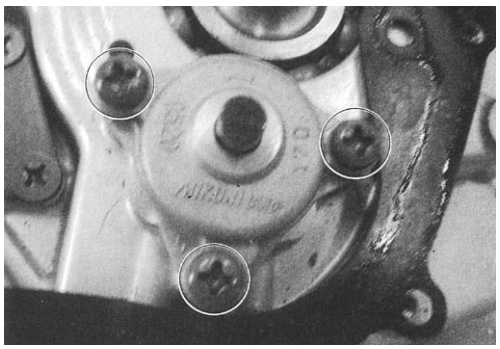
Esta es la tuerca de rosca izquierda.

• Quite el engranaje impulsor de la bomba de aceite, luego retire el engranaje impulsor primario y la llave.



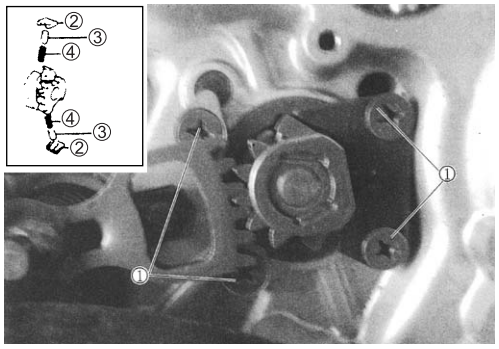
BOMBA DE ACEITE

• Aflojar y quitar el tornillo de fijación de la bomba de aceite, quitar el aceite cuerpo de la bomba.



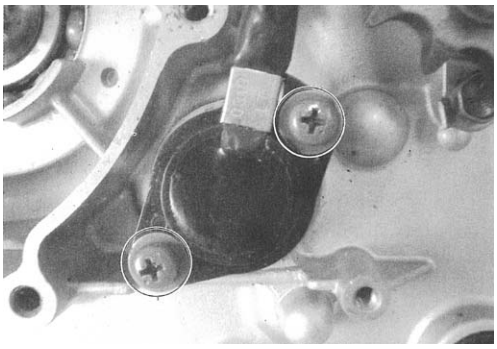
HORQUILLA DE CAMBIO

• Afloje el eje de cambio, luego afloje el soporte de la paleta y use un destornillador de impacto para aflojar el tornillo de avance de la leva 1, por tanto, es posible quitar el engranaje accionado por leva.



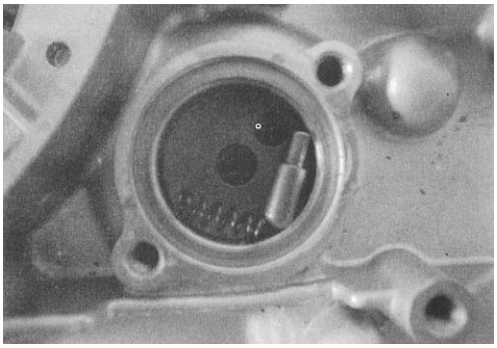
NOTA:

Cuando retire el engranaje impulsado por levas, no afloje la paleta de cambios 2, ***alfiler*** 3 ***y primavera*** 4.



INTERRUPTOR DE NEUTRO

• Quite el interruptor neutral.



SELECTOR

• Retire el interruptor selector.

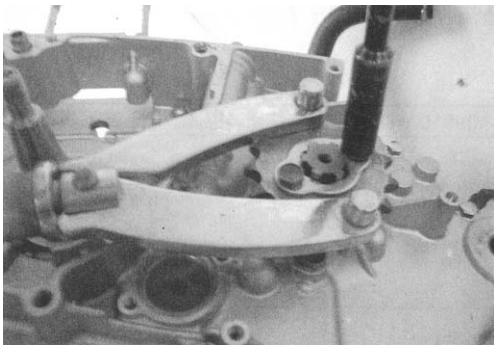
NOTA:

Cuando retire el interruptor neutral (o el interruptor selector), no afloje el contactor ni el resorte.

PIÑÓN DEL MOTOR

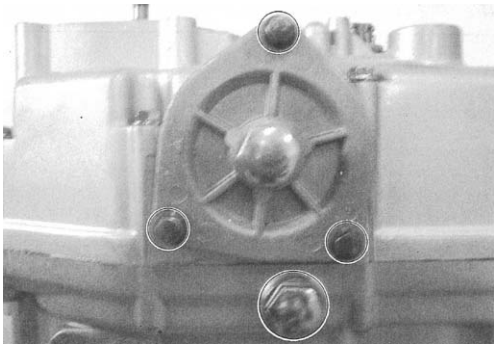
• Nivele la arandela de seguridad, luego retire la tuerca de la polea.

09930-40113: Soporte del rotor del volante

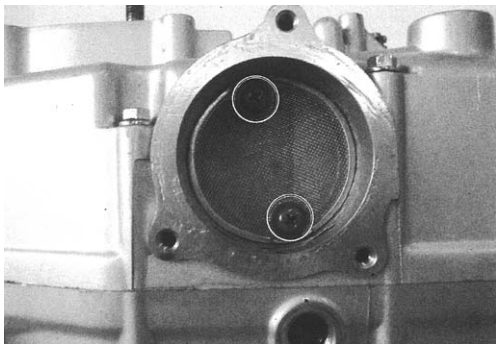


CAJA DEL CIGÜEÑAL

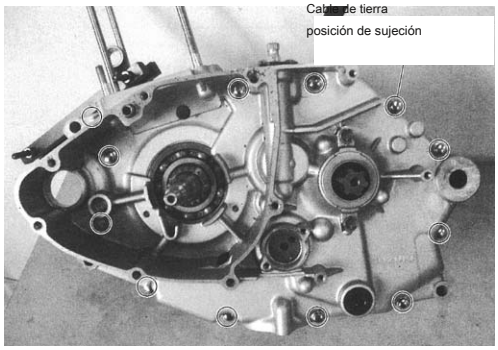
• Quite la tapa del filtro del cárter de aceite y el tope de la leva neutra.



• Retire el filtro del cárter de aceite.

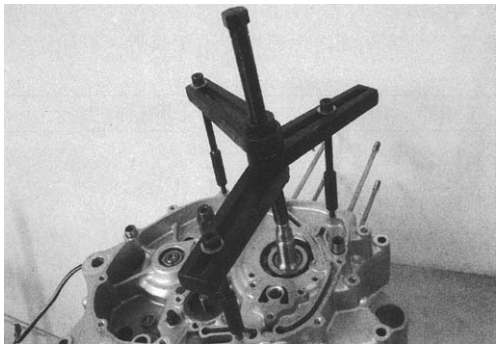


• Quitar el tornillo de fijación del cárter.



• Utilice la herramienta de separación del cárter para separar el cárter en dos partes izquierda y derecha.

09910-80115: Extractor de cigüeñal

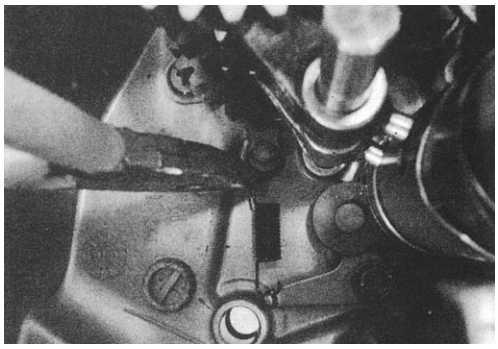


• Instale la herramienta de separación del cárter de modo que la placa de la herramienta quede paralela a la cara del extremo del cárter.

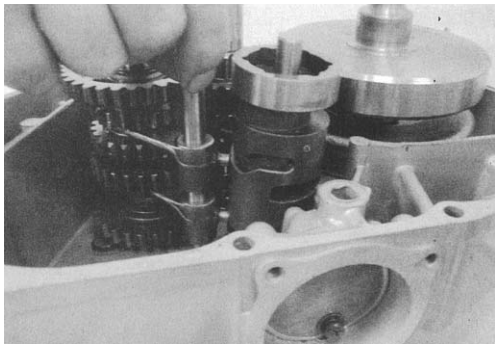
El cigüeñal y los componentes de la transmisión deben permanecer en el lado izquierdo del cárter, ya que el tope de la leva de cambio se fija en el lado izquierdo del cárter, si los componentes de la transmisión se quedan en el lado derecho, se dañarán.

TRANSMISIÓN

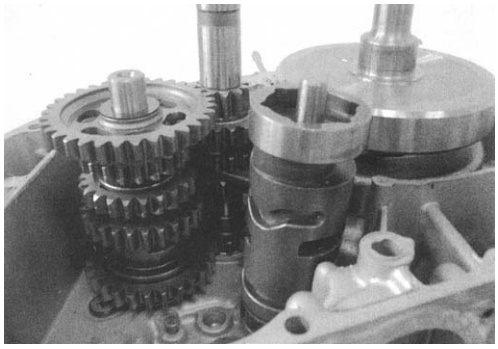
• Retire el resorte de tope de la leva de cambio.



• Extraiga el eje de la horquilla de cambio, saque la horquilla.



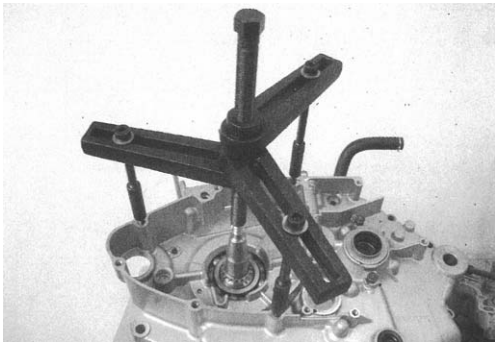
• Retire el juego de engranajes y la leva de cambio.



CIGÜEÑAL

• Quitar el cigüeñal con el extractor de cigüeñal.

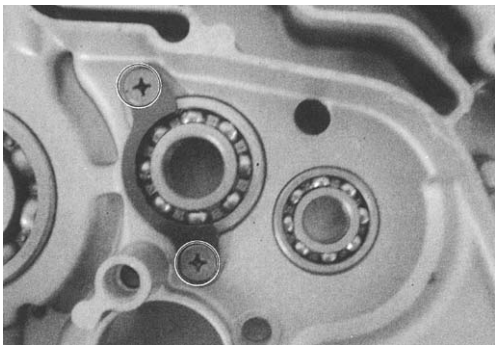
09920-13111: Extractor de cigüeñal

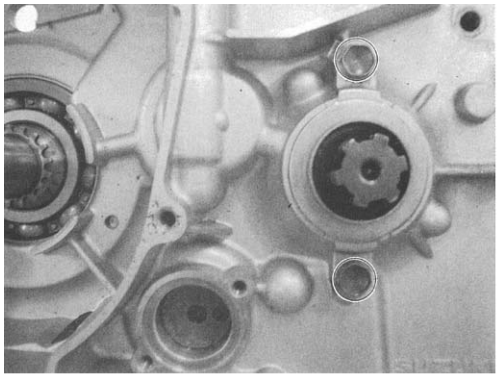


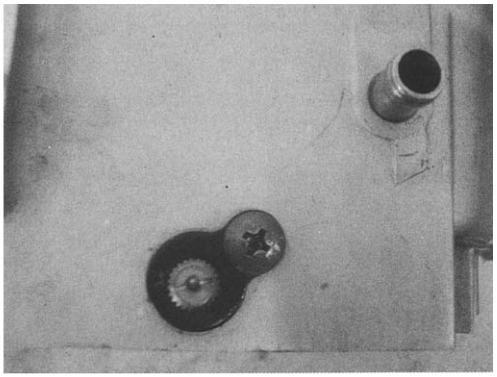
SELLO DE ACEITE Y COJINETE

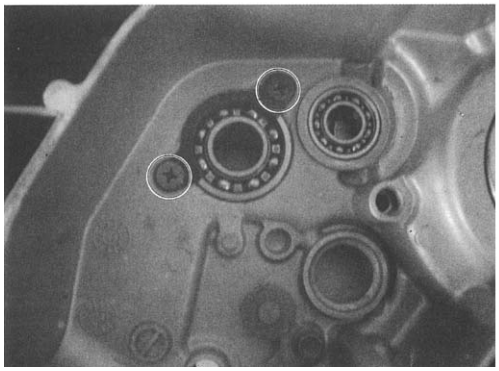
• Retire los retenedores, retenes de aceite y cojinetes.

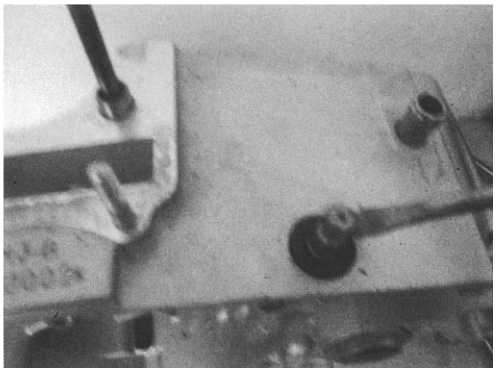
09913-50121: removedor de sello de aceite





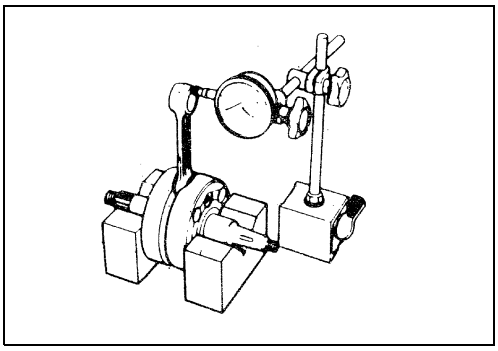






INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS PIEZAS CONTITUYENTES DEL EXTREMO INFERIOR

CONEXIÓN DE LA DEFLECCIÓN DE LA VARILLA Y GRAN ESPACIO EXTREMO



Suponga el desgaste de la cabeza de la biela comprobando el movimiento del pequeño extremo. Este método también se puede utilizar para comprobar el grado de desgaste de la cabeza de la biela.

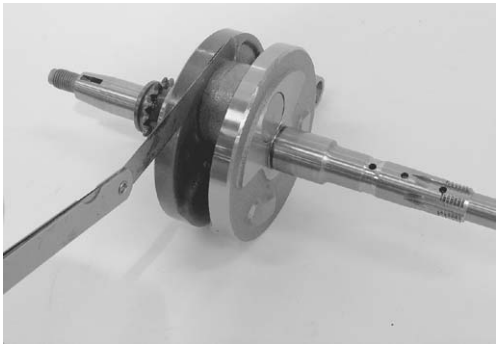
Límite de servicio: 3,0 mm

09900-20701: Mandril de reloj comparador 09900-20607:

Reloj comparador (1/100 mm) 09900-21304: Bloques en V

09900-20803: medidor de espesor

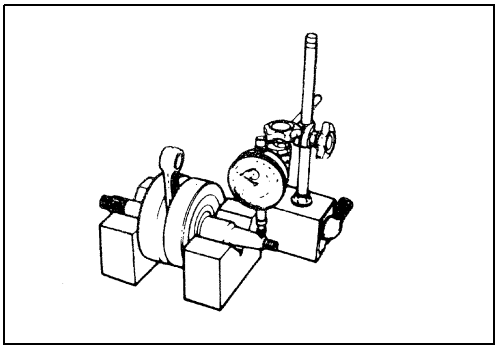
Empuje el extremo grande de la biela hacia un lado, use el medidor de espesor para medir su espacio lateral.



~~Estándar~~	~~Límite de servicio~~
~~0,10 - 0,45 mm~~	~~1,00 mm~~

Cuando exceda el límite, reemplace el conjunto del cigüeñal, o reemplazando las piezas desgastadas: biela, cojinete del extremo de biela, pasador del cigüeñal y arandela de empuje lateral, etc., para disminuir la caída, el juego lateral al límite mínimo (consulte los datos de mantenimiento).

ROTACIÓN DEL CIGÜEÑAL



Como se muestra en la figura, el cigüeñal está apoyado en el bloque en V, los dos muñones de los extremos están colocados horizontalmente sobre el bloque en V. Coloque el reloj comparador como se muestra en la figura, gire el cigüeñal lentamente y lea el valor de descentramiento.

Si el descentramiento excede el límite, ajuste o reemplace el cigüeñal.

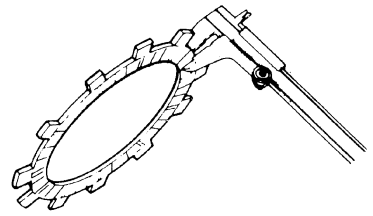
Límite de servicio: 0,05 mm

PLACA DE ACCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE

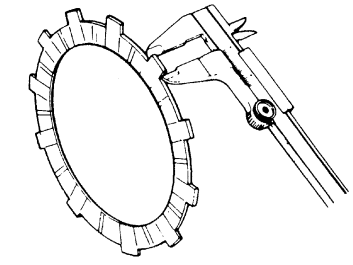
Utilice el indicador de cuadrante para medir el grosor y el ancho de la garra de cada placa de transmisión. Si se encuentra que el desgaste excede el límite, reemplace la placa de transmisión.

09900-20101: calibradores Vernier (150 mm)

Artículo	Estándar	Límite
Grosor	2,9 - 3,1 mm	2,6 milímetros
Ancho de la garra	11,8 - 12,0 mm	11,0 milímetros



Comprobar el espesor



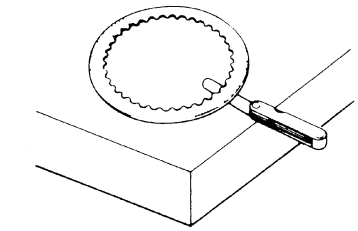
Compruebe el ancho de la garra

PLACA ACCIONADA POR EMBRAGUE

Utilice el medidor de espesor para medir la deformación de cada placa impulsada. Si se encuentra que excede el límite, reemplace la placa impulsada.

09900-20803: medidor de espesor

Límite de servicio: 0,1 mm

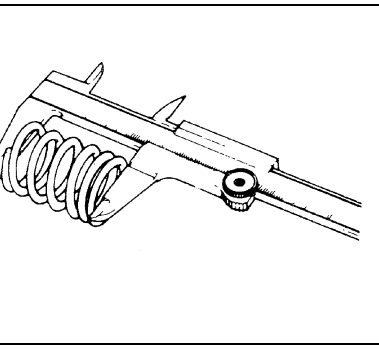


Verifica la deformación

MUELLE DE EMBRAGUE LONGITUD LIBRE

Utilice el calibrador nonio para medir la longitud libre de cada resorte helicoidal y determine la resistencia elástica de cada resorte. Si la fuerza de cualquier resorte no se encuentra dentro del límite, reemplace todos los resortes al mismo tiempo.

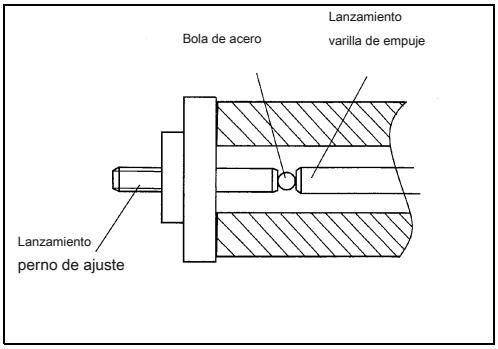
09900-20101: Calibradores Vernier (150 mm) Límite de servicio: 29,5 mm



PLACA DE LIBERACIÓN DEL EMBRAGUE

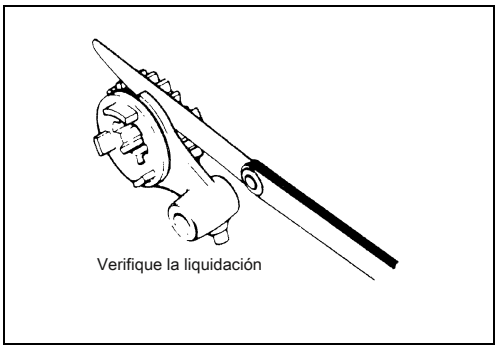
Inspeccione el embrague de liberación del embrague especialmente para el perno de ajuste de liberación de las bolas de acero y libere el desgaste de la varilla de empuje para determinar si se reutiliza o se reemplaza.

El estado de la placa de liberación puede determinar si el embrague se engranará o se liberará de manera constante.



SELECTOR DE HORQUILLA Y ENGRANAJE

Utilice el medidor de espesor para comprobar la holgura de la horquilla selectora en la ranura del engranaje. Si la holgura de cualquiera de los 3 engranajes excede el límite, mida el grosor y el ancho de la ranura para determinar si reemplazar los engranajes o reemplazar la horquilla selectora.


Verifique la liquidación

09900-20803: medidor de espesor

09900-20101: calibradores Vernier (150 mm)

Holgura entre la horquilla selectora y la ranura

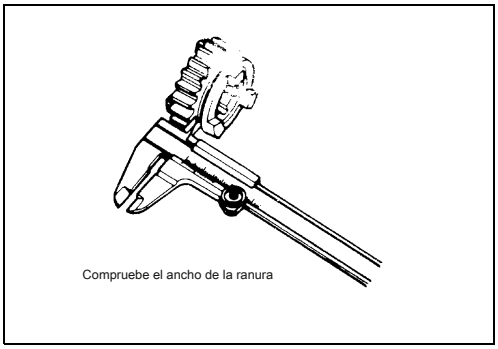
Estándar: 0,10 - 0,30 mm Límite:

0,50 mm

Ancho de la ranura de la horquilla selectora

Estándar (1 ° y 2 °): 5,0 - 5,1 mm

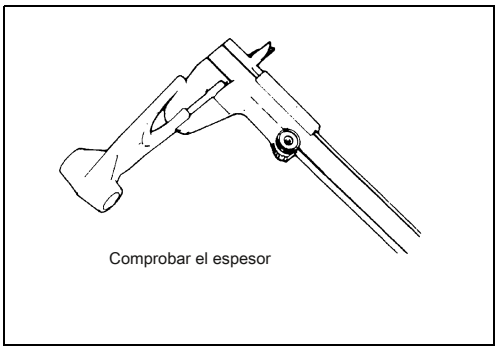
(3º): 5,5 - 5,6 mm


Compruebe el ancho de la ranura

Espesor de la horquilla selectora

Estándar (1. ° y 2. °): 4.8 - 4.9 mm

(3º): 5,3 - 5,4 mm


Comprobar el espesor

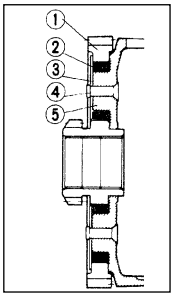
ENGRANAJE IMPULSADO PRIMARIO

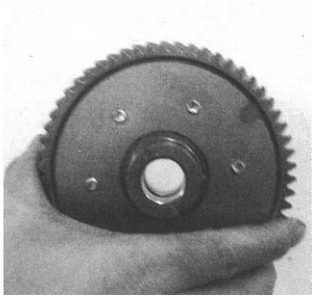
El engranaje impulsado primario está compuesto por las siguientes partes.

1 Engranaje impulsado primario 2 Amortiguador

3 Plato 4 Remache

5 Tapa del embrague



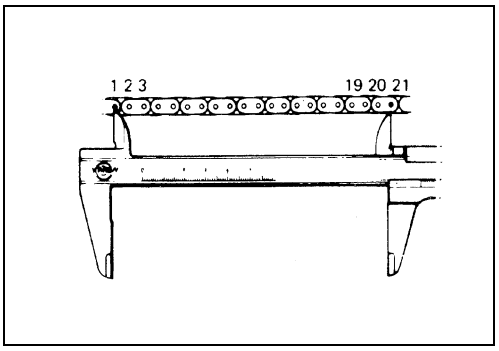


Si el amortiguador interior está desgastado, habrá un juego entre el engranaje y la cubierta, y habrá un ruido anormal. Si el juego es demasiado grande, el conjunto del engranaje impulsado primario debe reemplazarse por uno nuevo.

LONGITUD DE 20 ENLACES DE LA CADENA DE LEVAS

Tense la cadena para eliminar el pandeo, use el calibre nonio para medir la longitud de 20 eslabones (21 pines) de la cadena de levas. Si excede el límite, reemplace la cadena de levas.

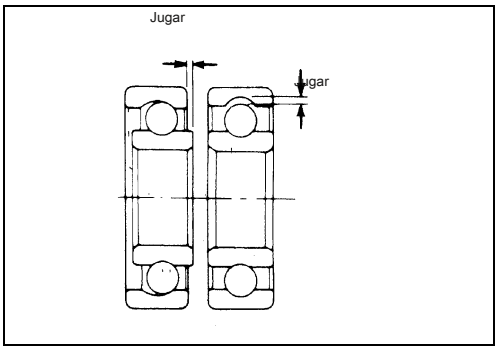
Límite de servicio: 129,9 mm



COJINETE DE CARTER

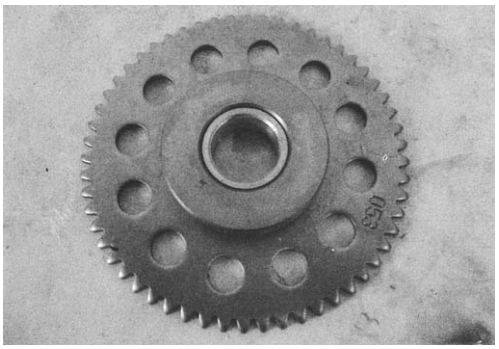
Cuando el cojinete esté fijo en la caja, verifique el juego de la pista interior del cárter con la mano.

Gire la pista interior con la mano para comprobar si hay algún ruido anormal y el estado de rotación constante. Si hay algo anormal, reemplace el rodamiento por uno nuevo.

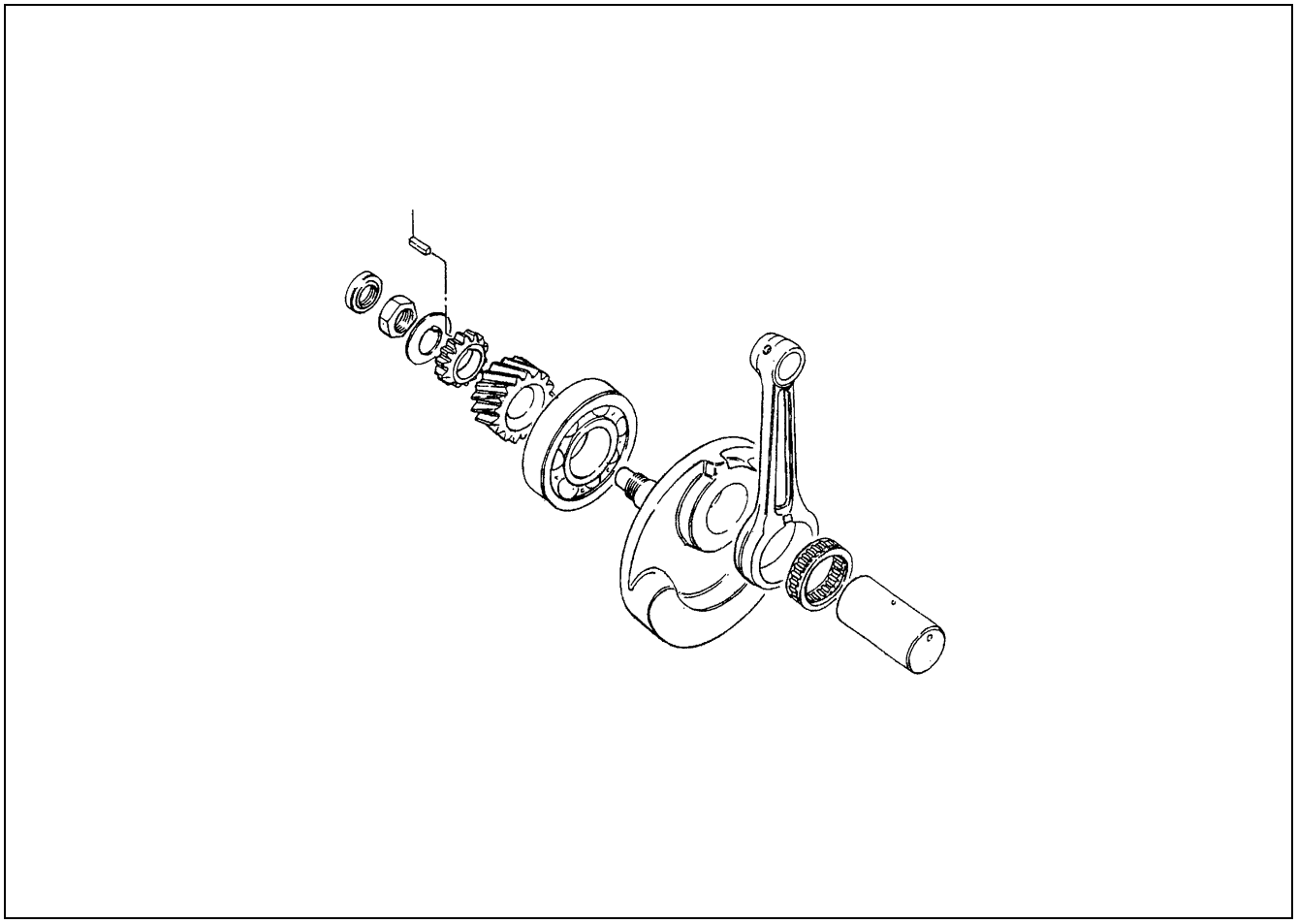


BUJE DE EMBRAGUE DE ARRANQUE

Inspeccione el buje para ver si hay algo anormal y decida reutilizarlo o reemplazarlo por uno nuevo.

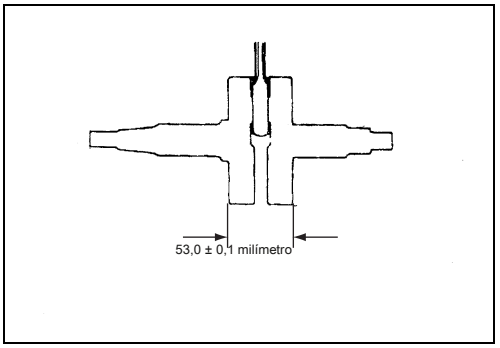


MONTAJE DE LAS PARTES CONSTITUYENTES DEL EXTREMO INFERIOR CIGÜEÑAL



• Cuando vuelva a montar el cigüeñal, consulte la figura siguiente y determine el ancho entre los brazos de la manivela.

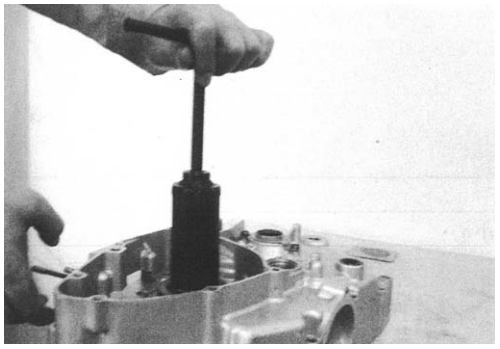
Estándar de la biela: 53,0 ± 0,1 mm



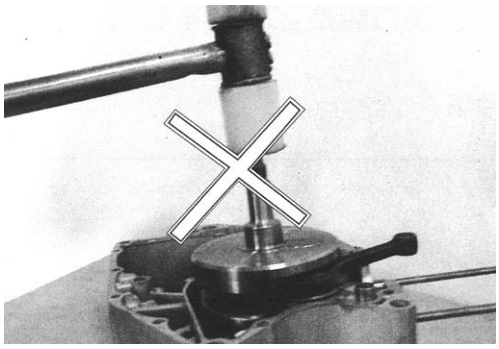
Al fijar el cigüeñal en el cárter, su extremo izquierdo debe introducirse en el cárter.

09910-32812: instalador del cigüeñal

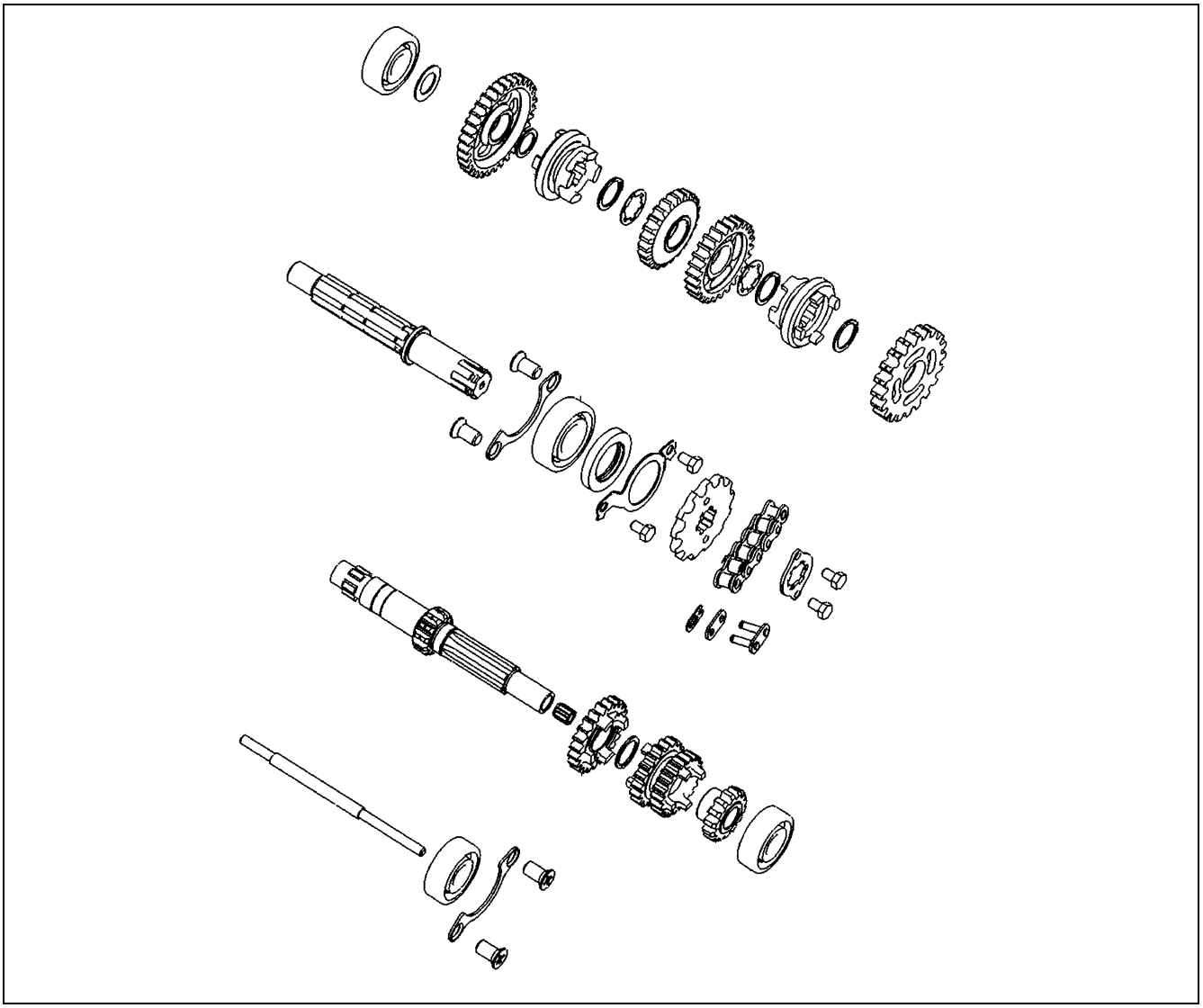
09910-20116: Tope de biela



Está prohibido usar el martillo de plástico para golpear el cigüeñal contra el cárter. Se debe utilizar la herramienta especial. De lo contrario, la precisión de la matriz del cigüeñal se verá afectada.



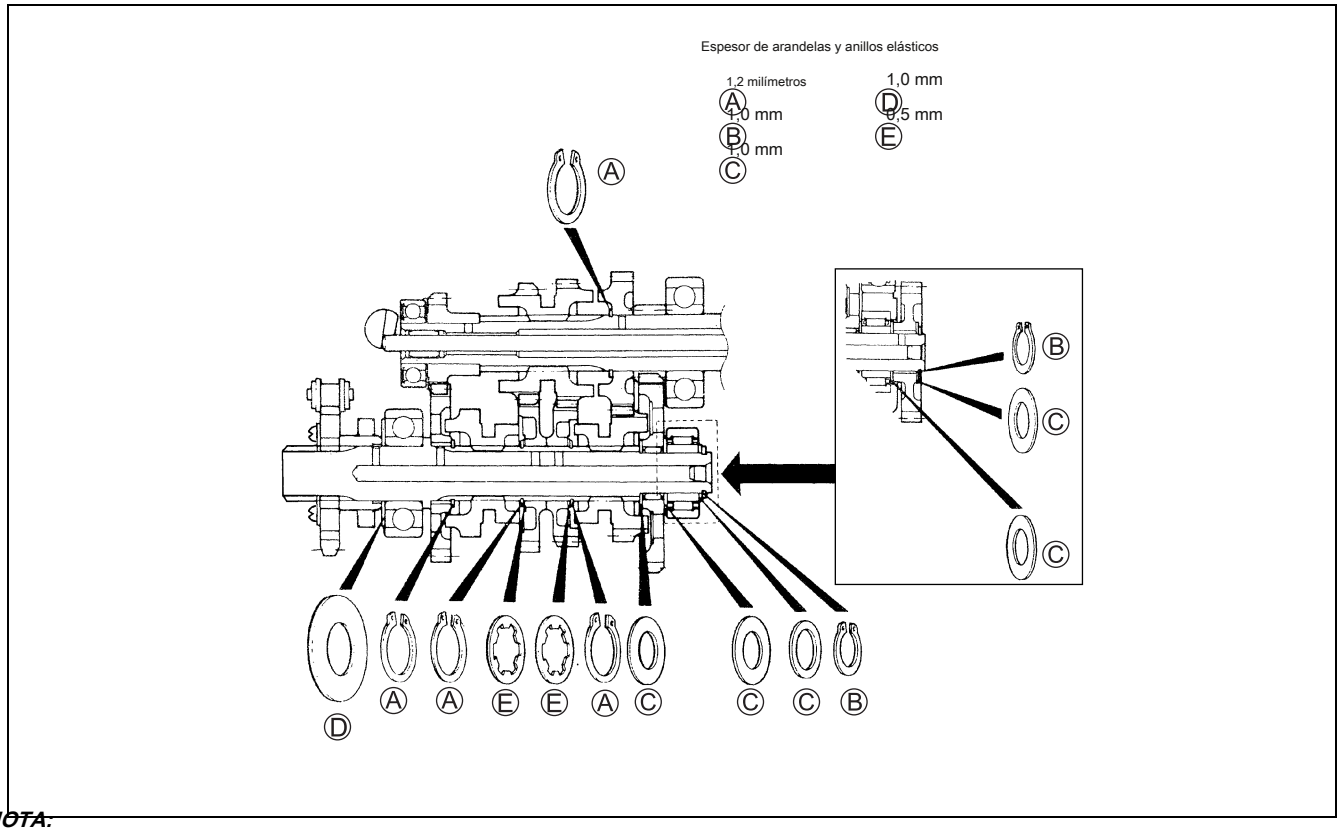
TRANSMISIÓN



*** No utilice el circlip viejo, después de haber quitado el circlip del eje, debe desecharlo y reemplazarlo por uno nuevo.**

*** Instale el nuevo circlip, tenga en cuenta que la holgura final no puede tensarse tanto que el tamaño del circlip sea mayor que el del deslizamiento en el eje.**

*** Después de instalar el circlip, asegúrese de que esté completamente dentro de la ranura y de que esté bien ajustado.**



NOTA:

**** Cuando vuelva a ensamblar el retén del rodamiento, aplique un poco de CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCA "1342" en la rosca del tornillo del retén del rodamiento.***

**** Al volver a montar la transmisión, la posición y la ubicación de la arandela y los anillos elásticos. Consulte el dibujo de la sección transversal, instale correctamente el engranaje, la arandela y los anillos elásticos.***

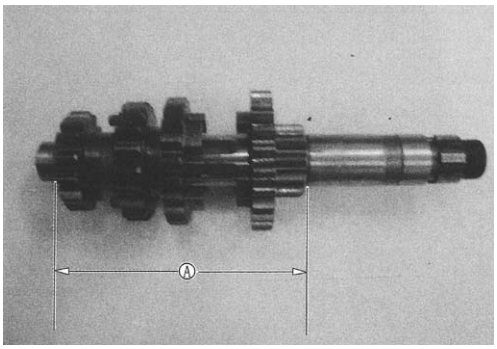
CONTRA EJE

FIJE EL SEGUNDO ENGRANAJE DE IMPULSIÓN

- Monte el segundo engranaje impulsor en el contraeje. antes de reensamblado, aplique THREAD LOCK CEMENT SUPER "1303" en el lado interior del segundo engranaje impulsor.

Como se muestra en la figura, asegúrese de que la longitud UNA cuando lo instale.

~~Longitud del eje del contador~~	~~88,0 ± 0~~
(de la marcha inferior a la segunda marcha) UNA	0,2 mm

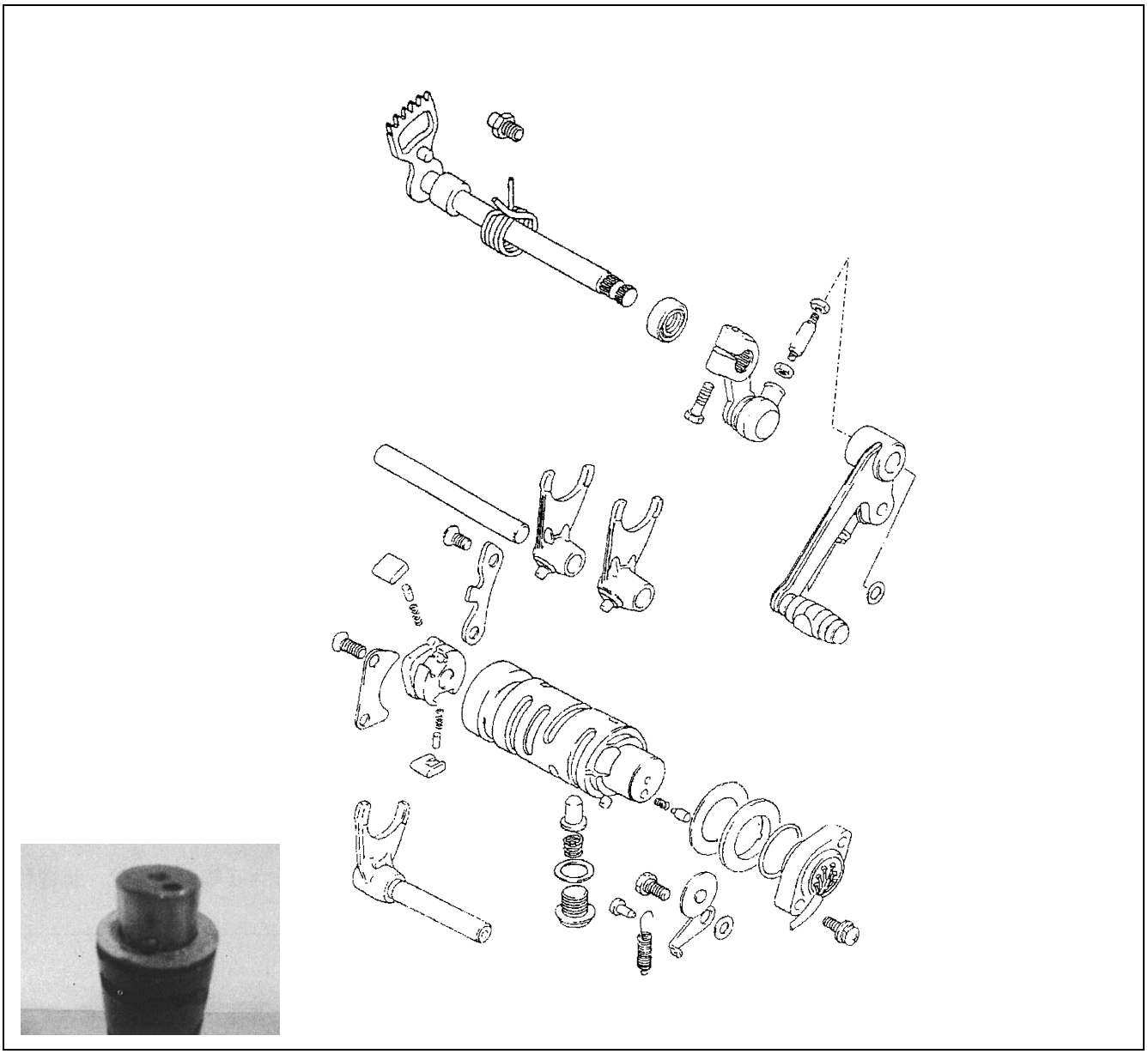


99000-32030: CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCAS SUPER "1303"

NOTA:

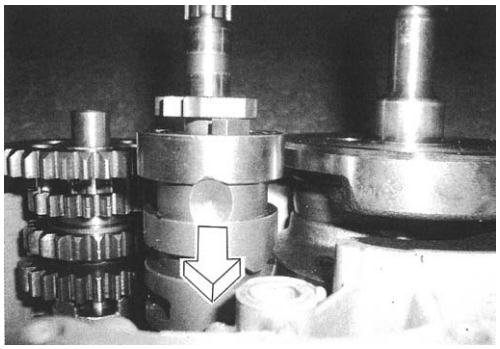
Después de haber realizado la operación dos veces, se sustituirá el eje.

LEVA DE CAMBIO Y HORQUILLA DE CAMBIO



• Instale la leva de cambio en el cárter.

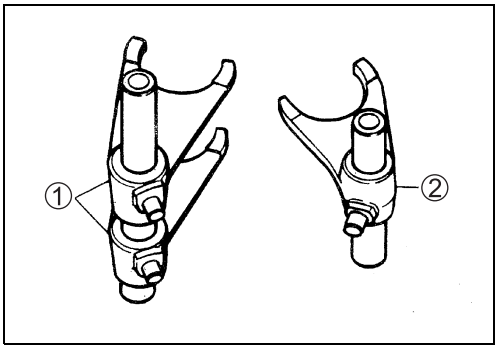
• Coloque la leva en la posición que se muestra en la figura para la instalación.



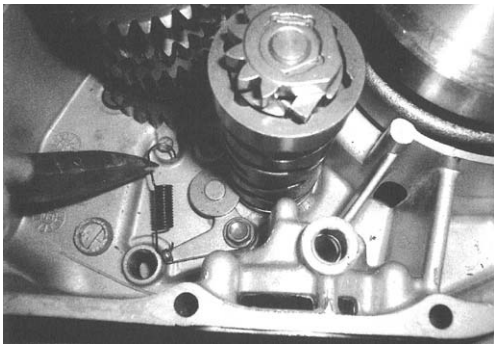
NOTA:

**** Hay 2 tipos de horquillas de cambio** 1 **y** 2 **Para aplicación. La apariencia y la estructura de los dos son bastante similares.***

**** Observe atentamente las instrucciones de la figura para asegurarse de la posición y dirección de instalación.***



• Después de instalar el tope de la leva y la horquilla de cambio, cuelgue el resorte de detención de la leva en el cárter.

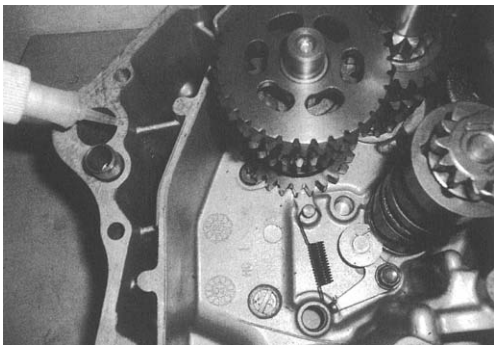


CAJA DEL CIGÜEÑAL

Tenga en cuenta lo siguiente cuando vuelva a montar el cárter.

• Aplique SUZUKI SUPER GREASE “A” (99000-25011) en el borde del sello de aceite.

• Quite el material de sellado en la superficie de contacto en los lados izquierdo y derecho del cárter, para eliminar completamente la mancha de aceite.

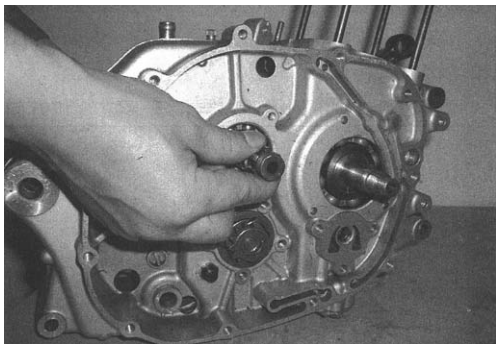


• Instale el pasador de posicionamiento en la mitad izquierda.

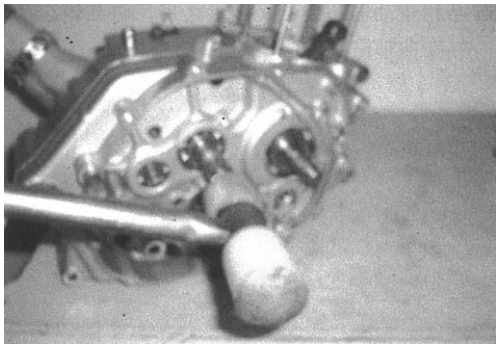
• Aplique aceite de motor en todas las partes de la cabeza de la biela del cigüeñal y del engranaje de transmisión.

• Aplique uniformemente SUZUKI BOND No.1215 (99000-31110) en la superficie de contacto de la mitad izquierda del cárter, después de esperar unos minutos, conecte la mitad derecha y la mitad izquierda juntas.

• Después de apretar el perno del cárter, verifique si el eje de transmisión y el contraeje giran de manera constante.

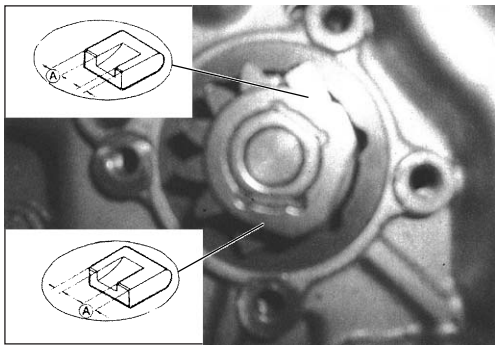


• Si siente una gran resistencia cuando está girando, como se muestra en la figura, use un martillo de plástico, golpee ligeramente el eje de transmisión o el contraeje para aflojar los ejes.



ENGRANAJE ACCIONADO POR LEVA DE CAMBIO DE MARCHAS

Como se muestra en la figura, al insertar el trinquete de la leva de cambio en el engranaje impulsado por la leva, el hombro grande UNA debe mirar hacia afuera.

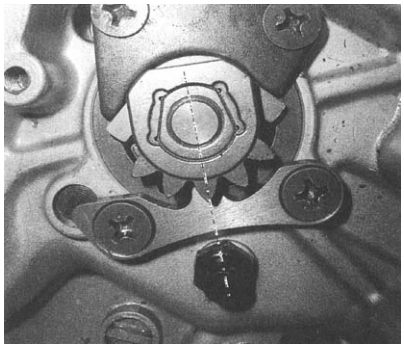


• Luego, monte el manguito de la guía de la leva y el soporte del trinquete. Aplique un poco de CEMENTO DE FIJACIÓN DE ROSCA “1342” en la parte roscada del perno de fijación.

99000-32050: CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCAS “1342”

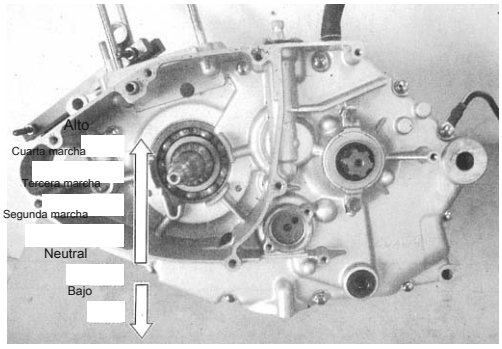
EJE DE CAMBIO DE MARCHAS

• Instale el eje de cambio. Como se muestra en la figura, el diente central del engranaje en el eje de cambio debe coincidir con el diente central del engranaje impulsado por el cambio.



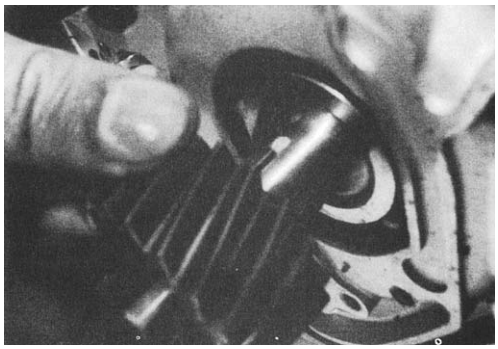
NOTA:

Después de terminar de instalar el engranaje impulsado por la leva, el manguito de la guía de la leva, el eje de cambio y el tope de la leva neutral, confirme si está estable al girar el eje opuesto y el eje impulsor. Si la marcha no cambia de velocidad, indica que el montaje de las marchas o de la horquilla selectora no es correcto. Si ocurrieron tales fenómenos, desmonte y descubra los errores.



ENGRANAJE IMPULSOR PRIMARIO Y BOMBA DE ACEITE

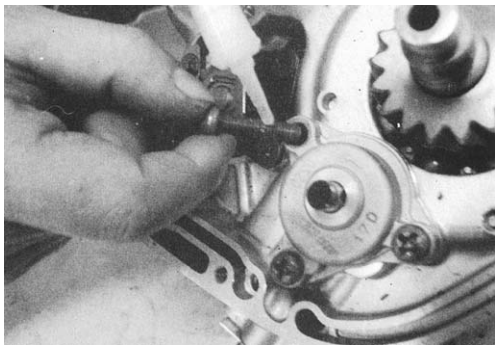
- Instale la llave en la ranura de la llave en el cigüeñal y monte el engranaje impulsor primario.



- Antes de fijar la bomba de aceite, aplique aceite de motor en la cara deslizante del tanque, el rotor exterior, el rotor interior y el eje.

- Aplique un poco de CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCA “1342” en la parte roscada del perno de fijación de la bomba de aceite.

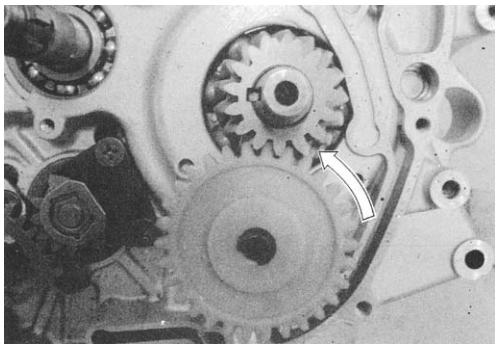
99000-32050: CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCAS “1342”



- Apretar el tornillo de fijación de la bomba de aceite.

NOTA:

Después de fijar la bomba de aceite en el cárter, gire el engranaje de la bomba de aceite con la mano para ver si gira de manera constante.



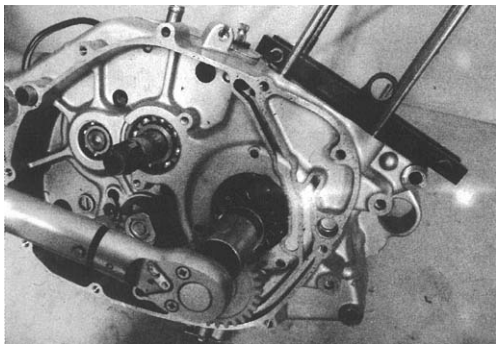
• Después de revisar la bomba de aceite, instale el engranaje impulsor de la bomba de aceite, la arandela de seguridad y la tuerca, apriete al par especificado con una llave dinamométrica y doble la arandela.

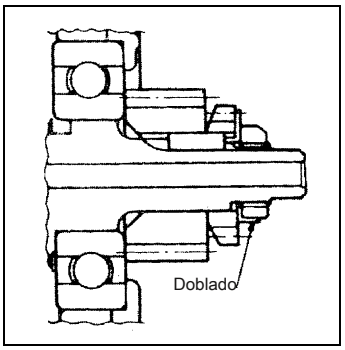
09910-20116: Tope de biela

NOTA:

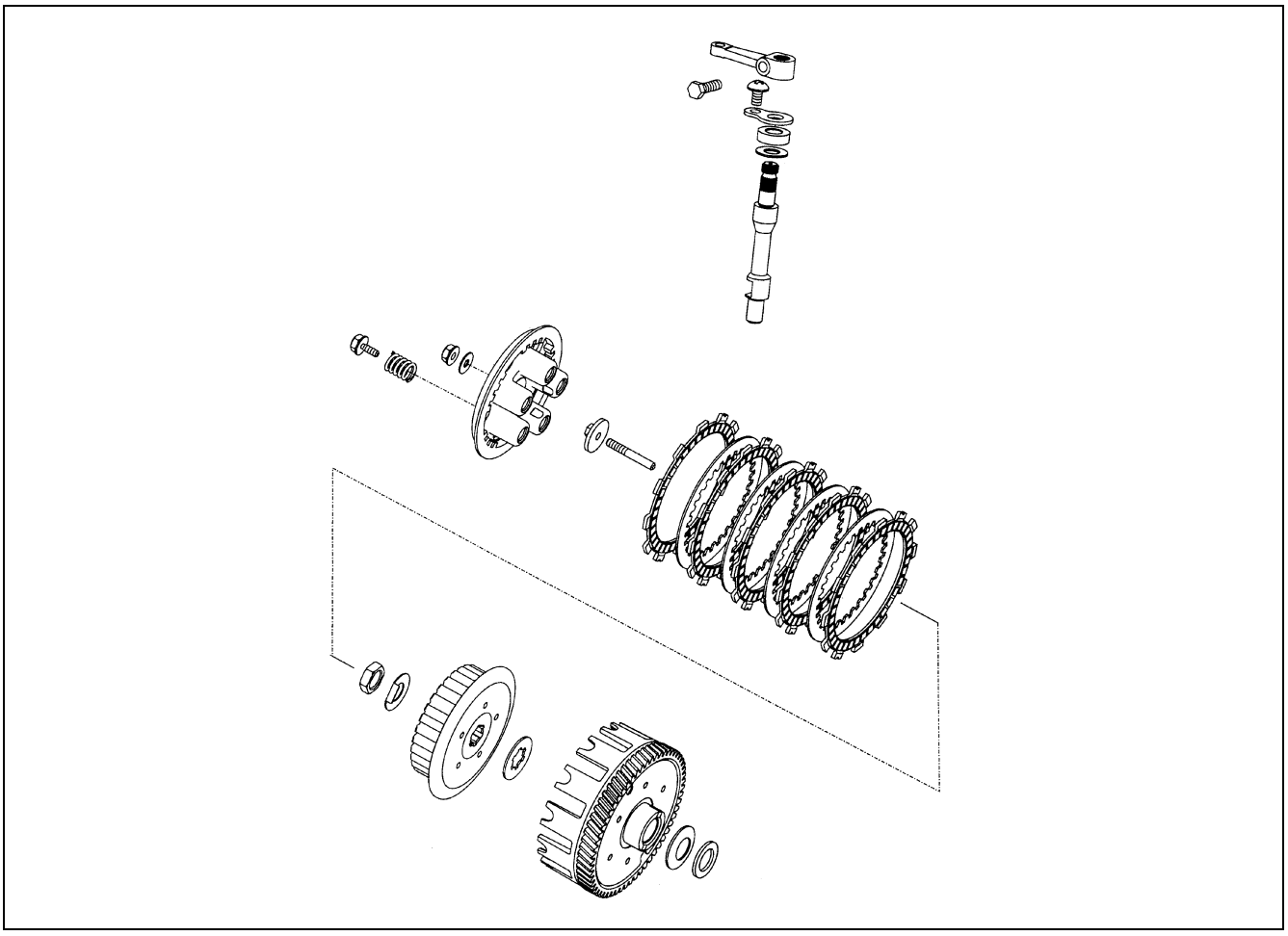
Esta es la tuerca de rosca izquierda.

40 - 60 N · m (4.0 - 6.0 kgf-m)

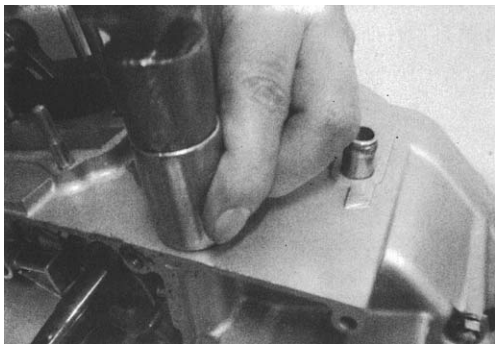




EMBRAGUE



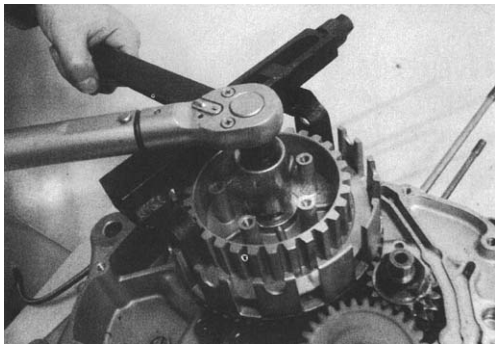
• Instale el árbol de levas del embrague con su superficie hacia el lado derecho.



• Instale el sello de aceite con el casquillo de 17 mm.

• Apriete el tornillo de retención del sello de aceite.

Monte el embrague en orden inverso al desmontaje. Tenga en cuenta lo siguiente.



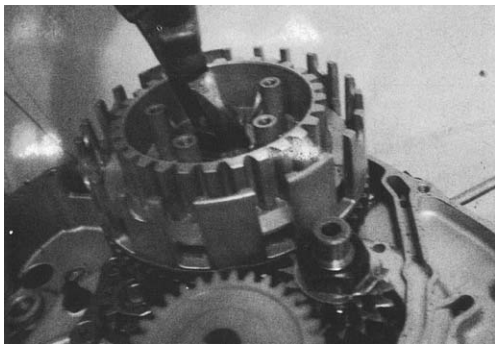
• Al instalar la arandela separada en el contraeje, aplique un poco de aceite de motor tanto en el interior como en el exterior de la arandela.

• Apriete la tuerca del cubo del manguito del embrague al par especificado con la herramienta especial.

09920-53710: Soporte del cubo del manguito del embrague 30 -

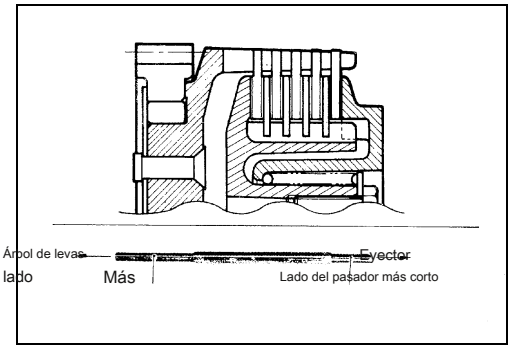
50 N · m (3,0 - 5,0 kgf-m)

• Asegúrese de bloquear la tuerca doblando firmemente la lengüeta de la arandela.

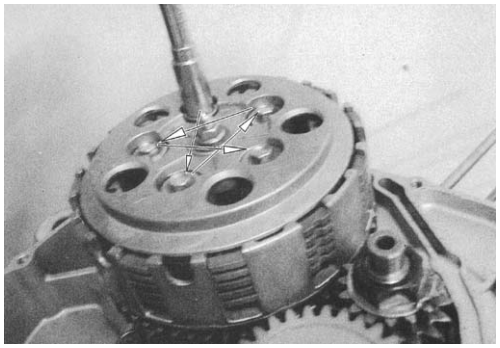


• Instale la placa de transmisión y la placa de transmisión en el cubo de la manga.

• Inserte el pasador de expulsión en el contraeje.



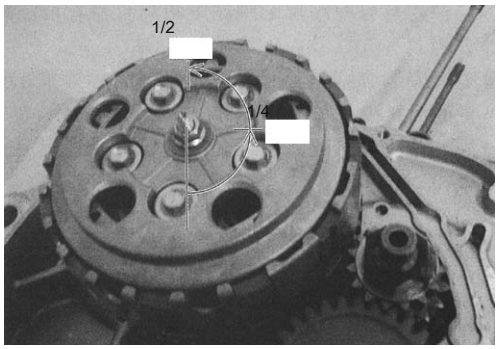
• Apriete el perno del resorte del embrague en diagonal.



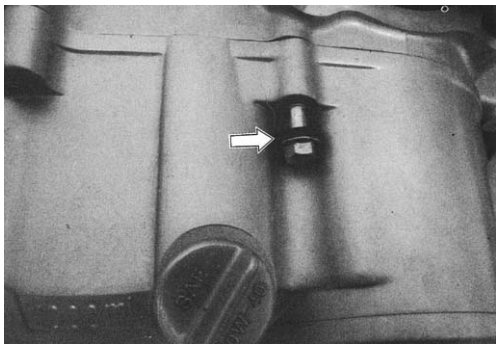
AJUSTE DEL TORNILLO DE VARILLA SEPARADA DEL EMBRAGUE

• Aflojar la contratuerca, enroscar el tornillo de la varilla separado hasta sentir una gran resistencia.

• Desde la posición anterior, desenrosque el tornillo separado 1/4 - 1/2 de vuelta, luego apriete la contratuerca.



• Al volver a montar la tapa del embrague, como se muestra en la figura, instale la arandela de sellado en la posición correcta.

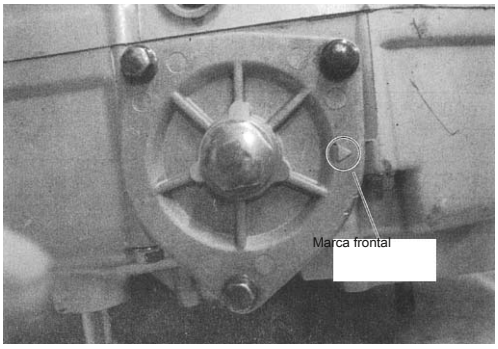


No utilice la junta vieja para evitar fugas de aceite.

FILTRO DE CÁRTER DE ACEITE

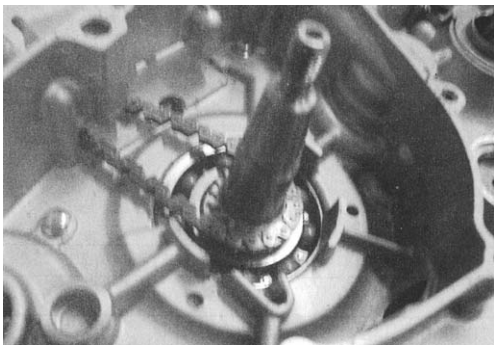
• Limpie el filtro del cárter de aceite con una solución limpiadora y luego séquelo con aire comprimido.

• Después de fijar el filtro del cárter de aceite, instale y apriete la tapa.

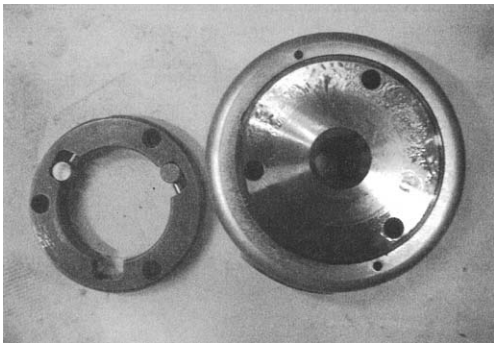


CADENA DE ACCIONAMIENTO DE LEVA

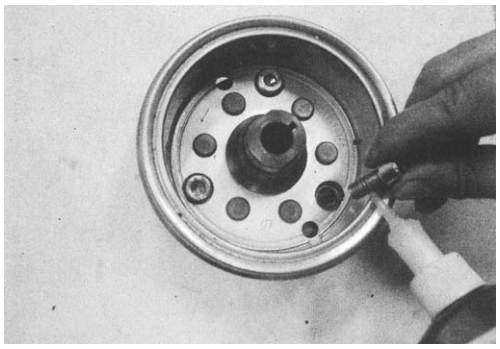
• Instale la cadena en la rueda dentada.



EMBRAGUE DE ARRANQUE



• Aplique THREAD LOCK CEMENT SUPER “1303” en el perno de cabeza hueca hexagonal, luego apriete al par especificado.

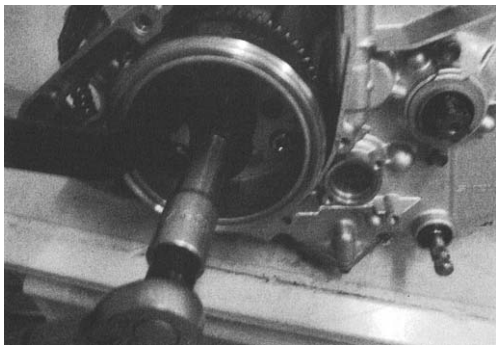


99000-32030: CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCAS SUPER “1303”

09911-73730: Llave hexagonal tipo T (5 mm) 15 - 20 N · m

(1,5 - 2,0 kgf-m)

ROTOR MAGNETO



• Monte el pasador en la ranura de la llave del árbol de levas.

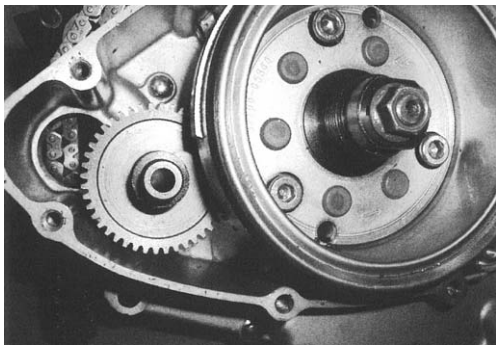
• Instale el rotor magneto.

• Aplicar un poco de THREAD LOCK CEMENT SUPER “1305” en la parte roscada del árbol de levas.

• Apriete la tuerca del rotor del magneto al par especificado.

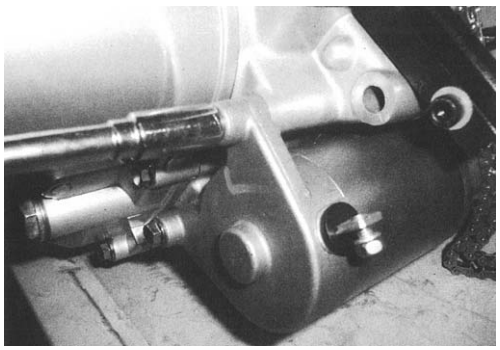
99000-32100: CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCAS SUPER "1305"

09930-44511: Soporte de rotor



30 - 40 N · m (3,0 - 4,0 kgf-m)

MOTOR Y ENGRANAJE LOCAL DE ARRANQUE



• Instale el engranaje loco del motor de arranque.

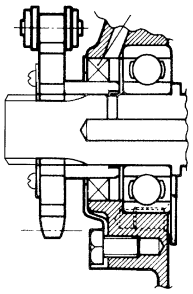
• Instale el motor de arranque.

EJE DE TRANSMISIÓN Y PIÑÓN DEL MOTOR

*** Después de desmontar cada vez, el sello de aceite del eje de transmisión debe reemplazarse por uno nuevo para evitar fugas de aceite. Aplique grasa lubricante en el borde del sello de aceite.**

*** Consulte la figura de la derecha para asegurarse de la posición y dirección de instalación correctas.**

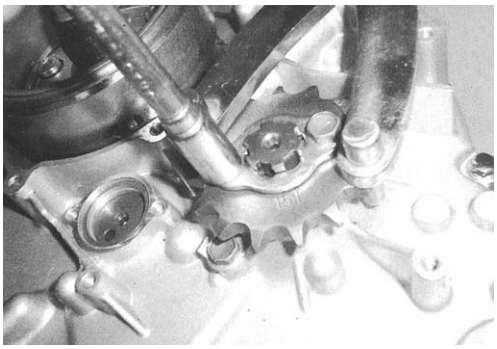
Sello de aceite

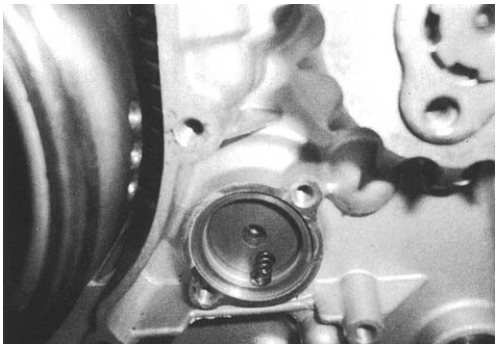


• Apriete el perno de la rueda dentada del motor al par especificado y doble la arandela.

09930-40113: Soporte de rotor de rueda F 18 - 28

N · m (1.8 - 2.8 kgf-m)



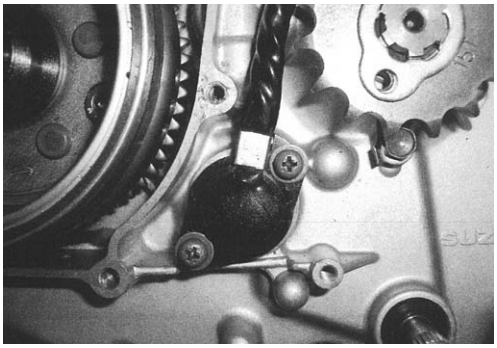


EL INTERRUPTOR DE NEUTRO

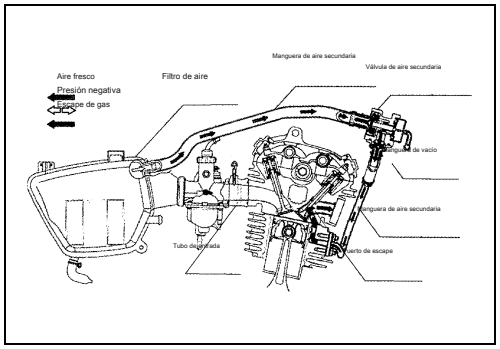
• Instale el interruptor neutral.

SELECTOR

• Instale el interruptor selector.



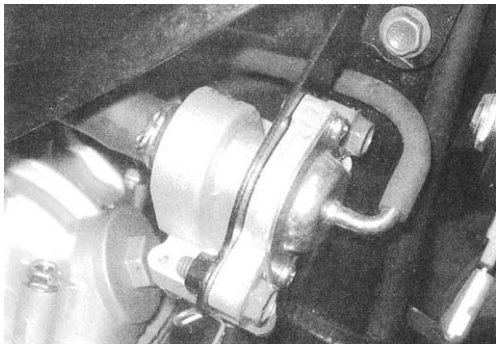
SISTEMA DE AIRE SECUNDARIO



• El gas de escape generado por la combustión del motor se puede volver a quemar suministrándole aire fresco, lo que da como resultado un gas de escape de baja emisión. Esta motocicleta también está equipada con el sistema de suministro de aire secundario para cumplir con las regulaciones de control de emisiones.

• El sistema de suministro de aire secundario de esta motocicleta utiliza la pulsación del escape para proporcionar aire fresco desde el filtro de aire al puerto de escape abriendo la válvula principal de la válvula de aire secundario cuando se aplica una presión negativa al puerto de escape. Además, para evitar incendios posteriores durante desaceleraciones repentinas, corta el aire fresco del filtro de aire al cerrar la válvula de presión negativa mediante el uso de una presión negativa alta durante la desaceleración.

DESMONTAJE E INSPECCIÓN

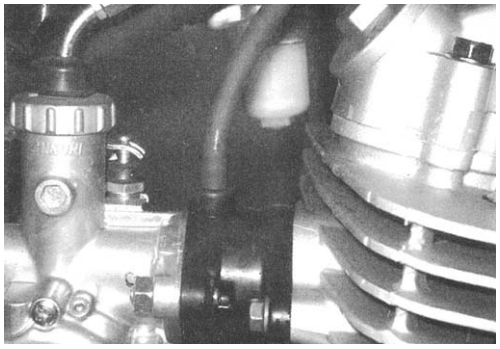


• Retire la abrazadera de la tubería del filtro de aire secundario y la abrazadera de la tubería de la válvula de aire secundaria.

• Retire el tubo del filtro de aire secundario, el tubo de presión negativa del aire secundario y el tubo de la válvula de aire secundario, verifique si hay grietas, deformaciones u obstrucciones.

• Afloje el perno de fijación de la válvula de aire secundario, la tuerca, retire la válvula de aire secundario para verificar si hay grietas, deformaciones u obstrucciones para limpiar con aire de compresión.

MONTAJE



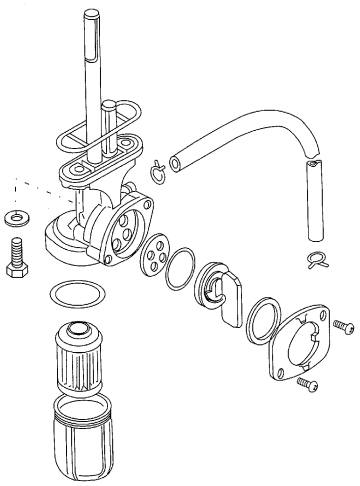
Vuelva a montar el sistema de aire secundario en el orden inverso al montaje.

SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y LUBRICACION

CONTENIDO

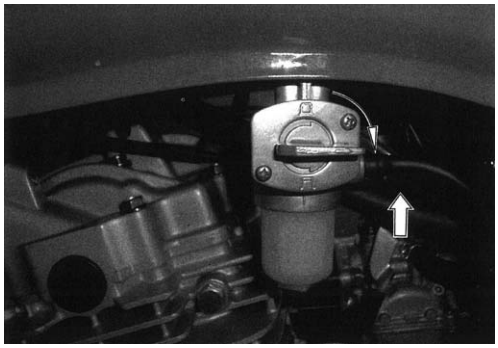
GRIFO DE COMBUSTIBLE .... 4 - 2
DESMONTAJE .... 4- 2 LIMPIEZA .....
.... 4- 2 CARBURADOR .....
.... 4- 3
ESTRUCTURA DEL CARBURADOR .... 4- 3 ACCIÓN DEL
ÉMBOLO .... 4- 4 SISTEMA DE RALENTÍ
.... 4- 5 SISTEMA PRINCIPAL ...
.... 4- 6 SISTEMA DE ARRANQUE .....
.... 4-7 MECANISMO DE FLOTADOR .....
..... 4- 7 DESMONTAJE Y DESMONTAJE .....
..... 4-8 INSPECCIÓN DE LA VÁLVULA DE AGUJA 4-10
AJUSTE DE LA ALTURA DEL FLOTADOR ....4-10 MONTAJE
.... 4-10 REINSTALACIÓN .....
.... 4-11 AJUSTE SIN CARGA .....
.... 4-11 SISTEMA DE LUBRICACIÓN .....
..... 4-12

GRIFO DE COMBUSTIBLE



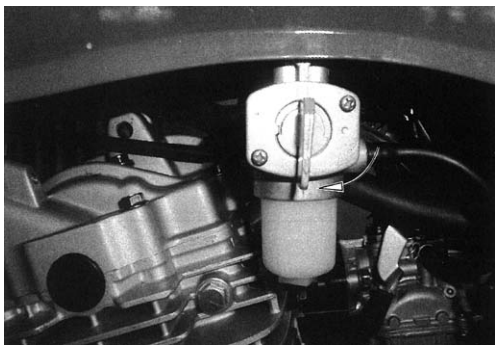
DESMONTAJE

• Gire el grifo de combustible a la posición "OFF", retire la manguera de combustible del grifo de combustible.



• Coloque un cárter de aceite limpio debajo del conjunto del grifo de combustible y gire el grifo de combustible a la posición "ON" para drenar el combustible.

• Afloje el perno de fijación del grifo de combustible y retire el conjunto del grifo de combustible.

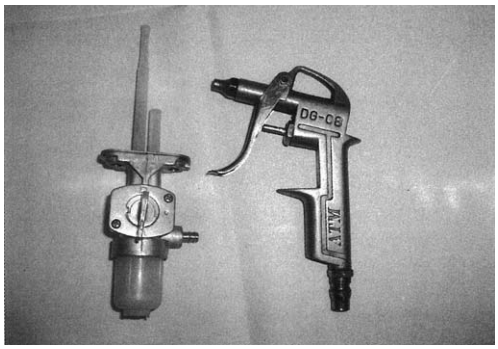


La gasolina debe manipularse con cuidado porque es altamente inflamable y explosiva.

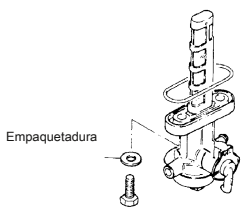
LIMPIEZA

La suciedad del depósito de combustible se almacena fácilmente en el filtro. Cuando el filtro no se limpia durante mucho tiempo, la suciedad impedirá que fluya el combustible.

Utilice el aire de compresión para eliminar la suciedad del filtro.

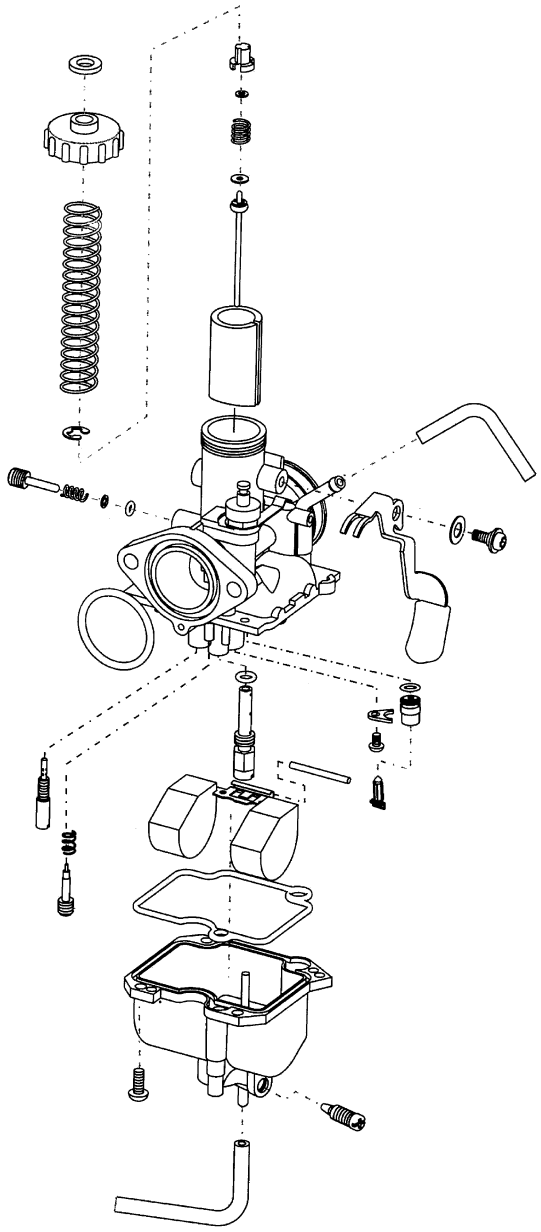


La junta debe reemplazarse por una nueva para evitar fugas de combustible.



CARBURADOR

ESTRUCTURA DEL CARBURADOR

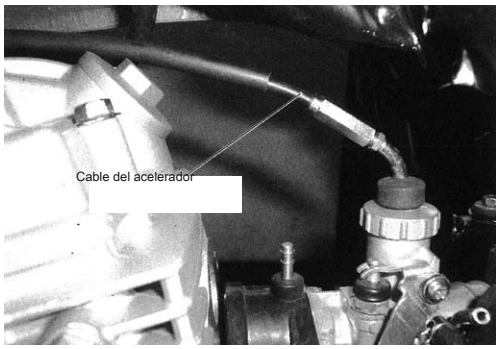


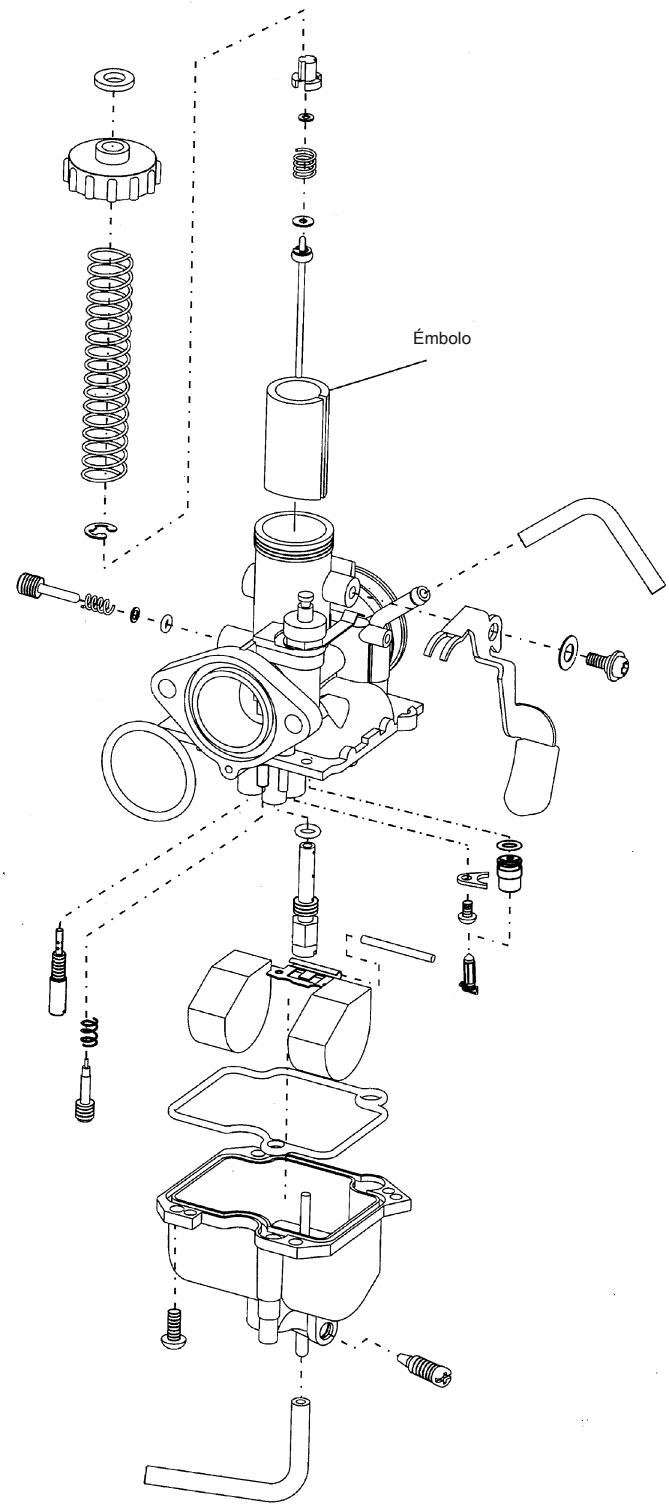
ARTICULO	ESPECIFICACIÓN	ARTICULO	ESPECIFICACIÓN
Modelo	MIKUNI Vm22	Chorro de aguja	N-8
Chorro dosificador inactivo	N.º 37,5	Abertura	22 mm
Código de identificación	053M	Por tubo de paso	1,0 mm
Sin velocidad de carga	1500 ± 50 r / min	Salida piloto	1,0 mm
Nivel de combustible	30,5 ± 0,5 mm	Asiento de válvula	1,8 mm
Altura del flotador	30,5	Boquilla de arranque	N.º 27,5
Boquilla principal	N.º 9.5	Perno de ajuste	Desenroscar 1, 3/4 de vuelta
Boquilla de aire principal	1.0	Juego del cable del acelerador	0,5 - 1,0
Aguja de la boquilla	J8-5EJ50-2		

ACCIÓN DEL ÉMBOLO

El estrangulador del carburador es variable. La sección transversal del estrangulador se puede ajustar con la acción hacia arriba y hacia abajo. La acción del émbolo está controlada por el cable del acelerador.

Cuando el émbolo suba, evite que aumente la velocidad del aire aumentando el área de paso. Por lo tanto, la velocidad del aire en el estrangulador se mantiene relativamente constante para la atomización y mantiene la mejor relación aire-combustible del gas mezclado.





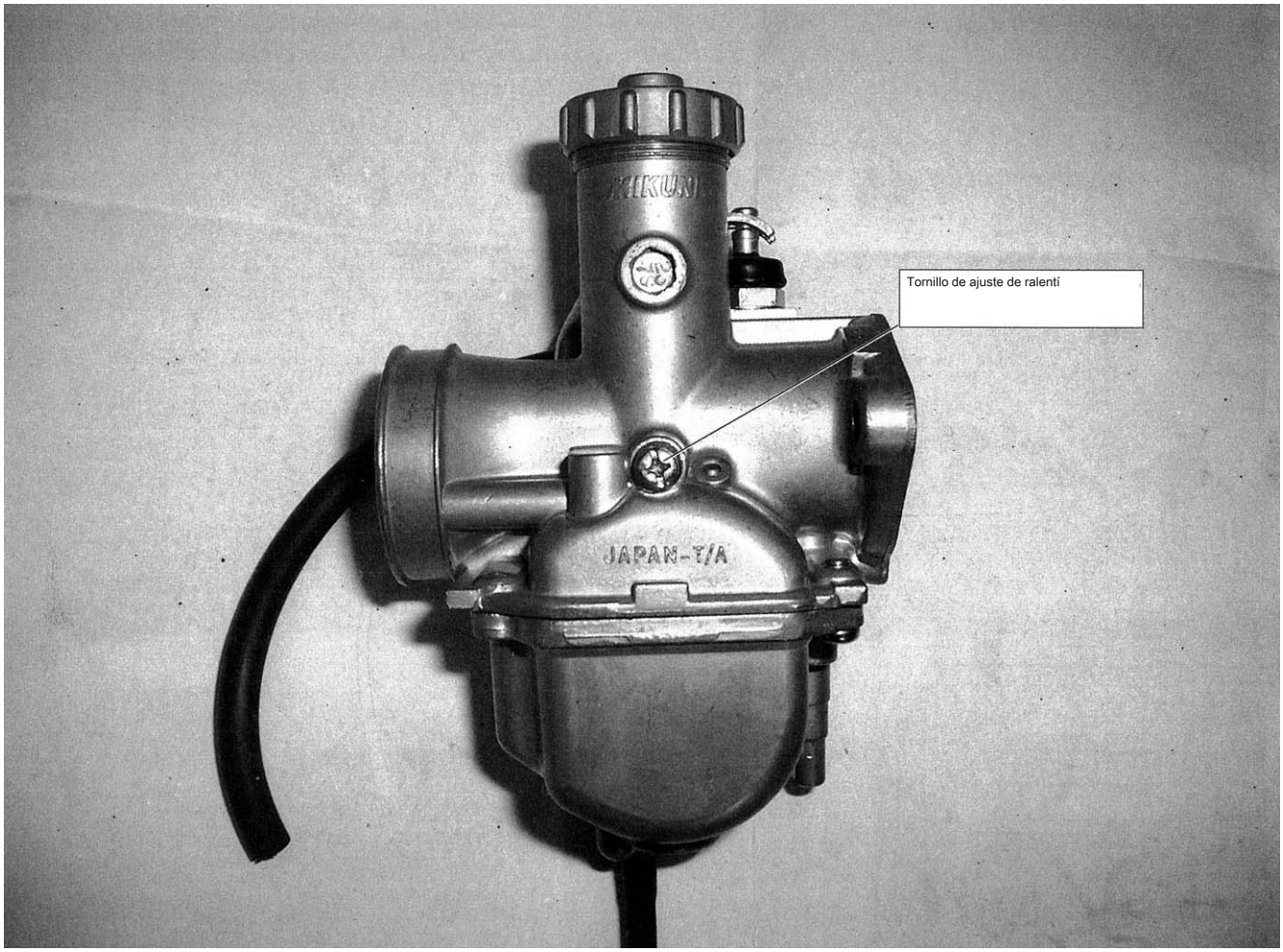
SISTEMA INACTIVO

El sistema suministra combustible cerrando o abriendo ligeramente la válvula de mariposa.

El combustible en la cámara de flotación pasa primero a través de la boquilla principal, que es estrangulada por la boquilla inactiva, y se mezcla con el aire de la boquilla de aire de guía.

El combustible en el gas mezclado es suficiente, parte del cual pasa a través de la tubería de derivación para liberarse al paso principal, y el resto pasa por el tornillo de guía de ajuste y se estrangula, luego sale por la salida de la guía para rociar a el pase principal.

El ajuste de ralentí se controla ajustando atornillando hacia adentro y hacia afuera del tornillo de ajuste de ralentí.



SISTEMA PRINCIPAL

Al girar la palanca del acelerador, haga que el émbolo se mueva hacia arriba y aumente la velocidad del motor.

Al mismo tiempo, el combustible en la cámara del flotador se estrangula y luego ingresa a la boquilla de la aguja. Aquí se mezcla con el aire de la boquilla de aire principal formando una emulsión.

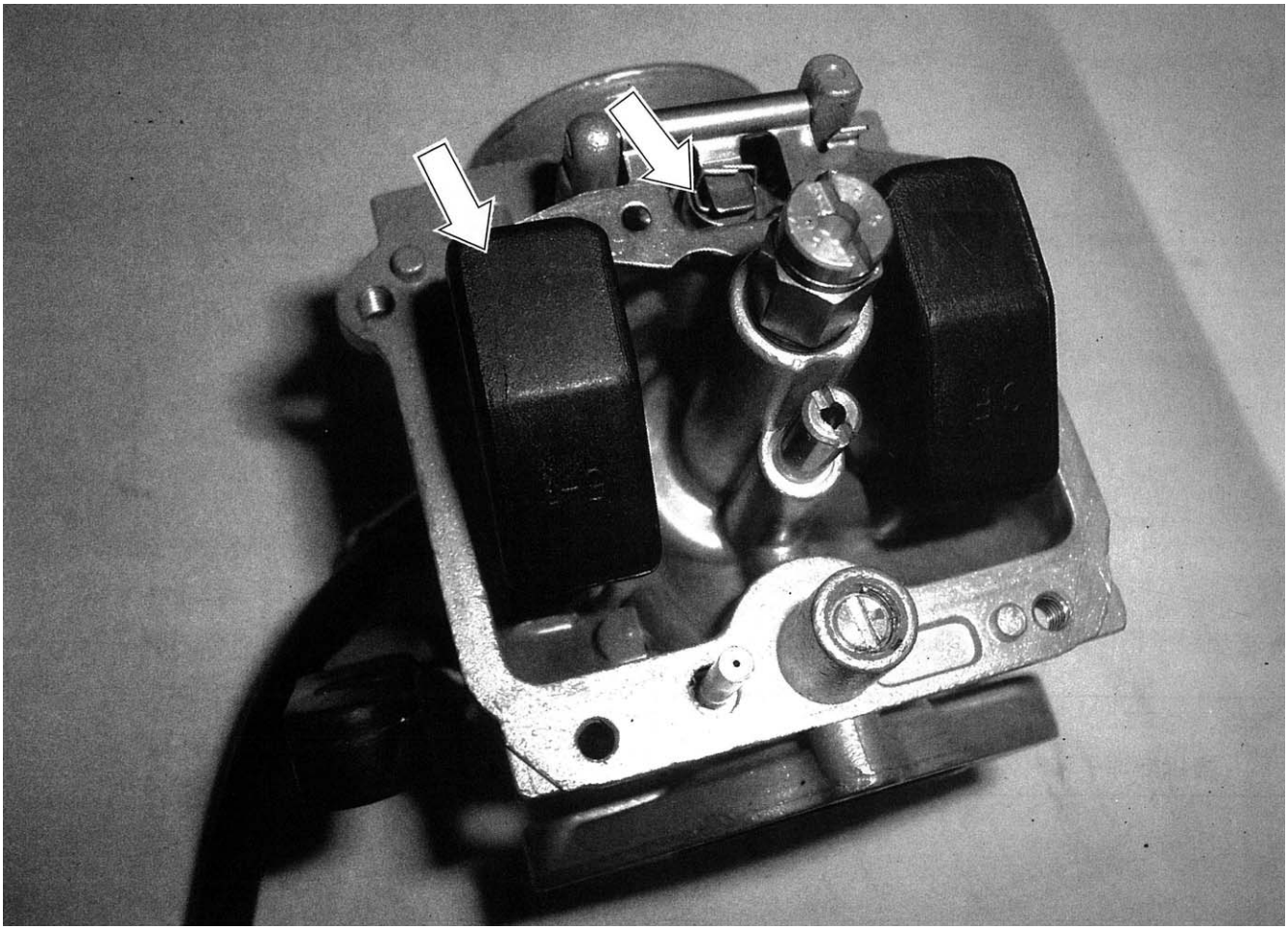
Después de que el combustible emulsionado pasa el espacio entre la boquilla de la aguja y la aguja, ingresa al estrangulador y se mezcla con el flujo de aire aspirado. La relación de la mezcla se decide por la boquilla de la aguja, el combustible emulsionado pasa el espacio libre y su tamaño finalmente se decide por la posición del acelerador.

SISTEMA DE ARRANQUE

El émbolo de arranque sube al tirar hacia abajo de la varilla de enriquecimiento; el combustible es succionado por el circuito de arranque desde la cámara del flotador hasta la boquilla de arranque. El combustible estrangulado fluye hacia la manguera de combustible de arranque. Cuando el combustible llega al émbolo de arranque y se rocía a la cámara principal, es adecuado para arrancar.

MECANISMO DE FLOTADOR

El flotador y la válvula de aguja son partes del mismo mecanismo, cuando el flotador se mueve hacia arriba y hacia abajo, la aguja se mueve de manera similar. Cuando el nivel de combustible en la cámara del flotador es alto, el flotador sube; la válvula de aguja se presiona contra el asiento de la válvula. En tales circunstancias, el combustible no fluirá hacia la cámara del flotador. Cuando el nivel de combustible baja, el flotador baja. Las válvulas de aguja separan los asientos y luego el combustible fluye hacia la cámara del flotador. De esta manera, las válvulas de aguja se abren y cierran a su vez para mantener inalterado el nivel de combustible de la cámara de flotación.

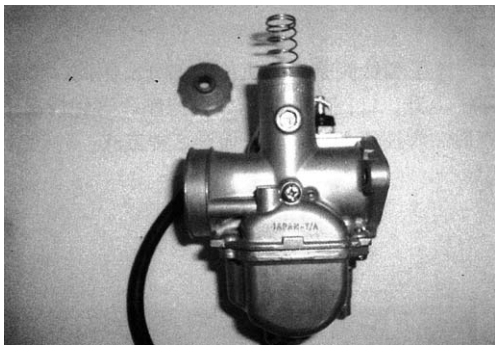


DESMONTAJE Y DESMONTAJE

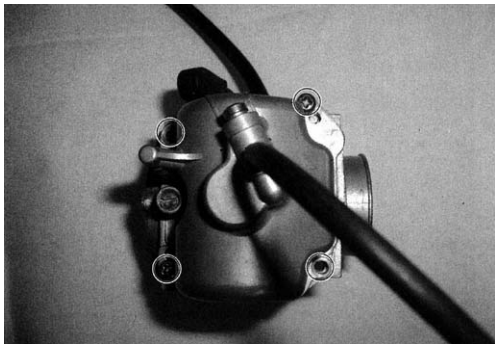
NOTA:

Antes de quitar el carburador, inspeccione el nivel de combustible. (4-11)

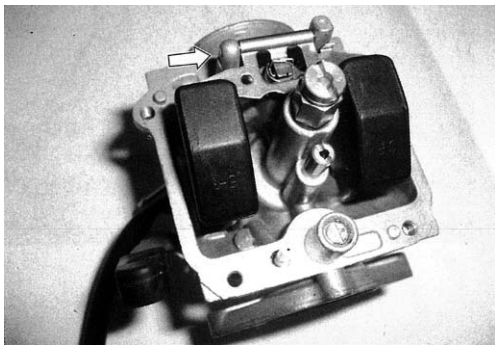
- Retire el carburador. (3-4 y 3-5)
- Retire la tapa del extremo del carburador.
- Retire la válvula de mariposa y el resorte.



- Retire el cuerpo de la cámara del flotador.



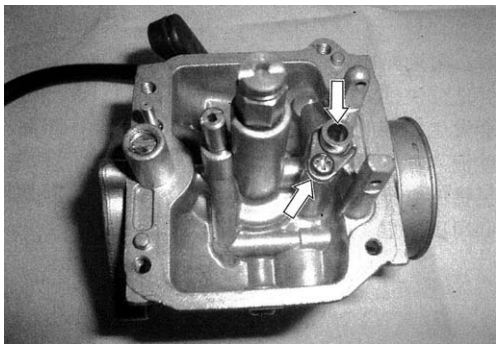
- Deje a un lado el pasador del flotador y retire el flotador.



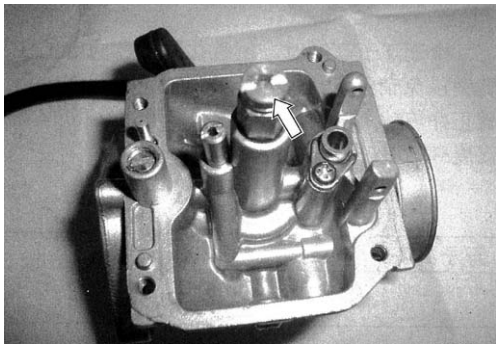
NOTA:

No dañe el cuerpo del carburador cuando retire el pasador del flotador.

• Retire el asiento de la válvula de aguja y la válvula de aguja.

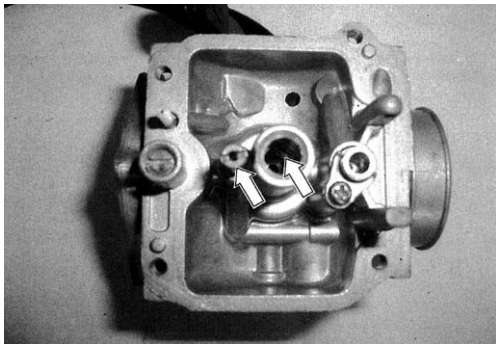


• Retire la boquilla principal.



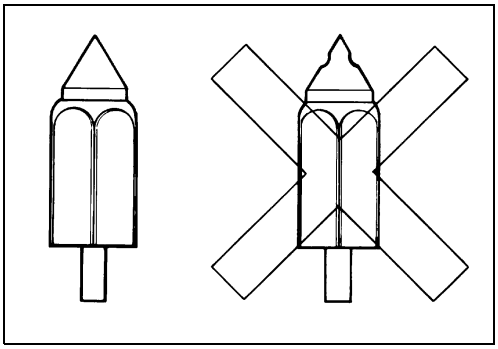
• Retire la boquilla de la aguja.

• Retirar el surtidor dosificador inactivo.



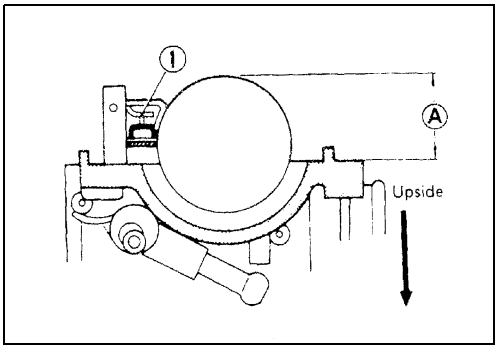
INSPECCIÓN DE LA VÁLVULA DE AGUJA

Si se bloquean objetos extraños entre el asiento de la válvula y la aguja, la gasolina seguirá fluyendo y provocará que el combustible se derrame. Si el desgaste del asiento de la válvula y la aguja excede el límite de tolerancia, se producirán fallas similares. Por el contrario, si está atascado, la gasolina no podrá fluir hacia la cámara del flotador. Limpiar la cámara del flotador y las partes del flotador con gasolina. Si el desgaste de la aguja ha alcanzado como se muestra en la figura, se debe reemplazar junto con el asiento de la válvula y usar aire comprimido para limpiar el paso de combustible en la cámara de mezcla.



AJUSTE DE LA ALTURA DEL FLOTADOR

Al verificar la altura del flotador, coloque el carburador boca abajo y sujete el pasador del brazo del flotador al mismo tiempo para evitar que el pasador se deslice hacia abajo. El brazo del flotador mantendrá el estado libre. Cuando el brazo está en contacto con la válvula de aguja, mida la altura UNA con el pie de rey. Para alcanzar esa altura UNA, si es necesario, doble la lengüeta.



Altura del flotador: 30,5 ± 0,5 mm

NOTA:

Al medir la altura del flotador, se debe quitar la junta.

MONTAJE

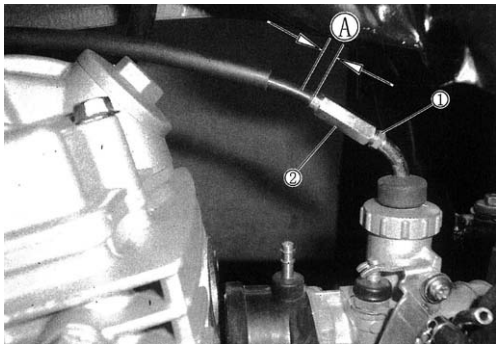
Vuelva a montar el carburador en el orden inverso al desmontaje.

NOTA:

La lengüeta del diafragma 1 ***se instalará correctamente en el cuerpo del carburador.***

REINSTALACION

Vuelva a instalar el carburador en el orden inverso al desmontaje, después de instalar la siguiente inspección y ajuste son necesarios.



AJUSTAMIENTO

El cable del acelerador se ajustará de manera que tenga la despeje A.

- Aflojar la contratuerca 1.
- Deslice el ajustador 2 para obtener la holgura correcta 0.5 - 1.0 mm.
- Después de ajustar, apriete la contratuerca.

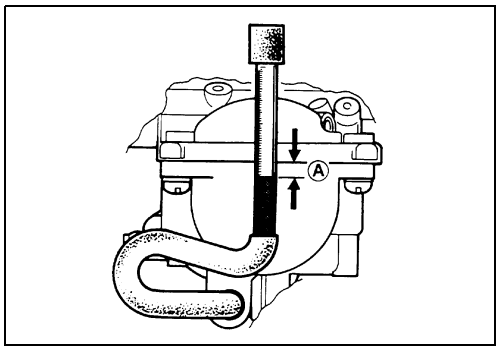
SIN AJUSTE DE CARGA

(2-11)

INSPECCION DEL NIVEL DE COMBUSTIBLE

- Quite el tapón de descarga del carburador e instale el combustible indicador de nivel.

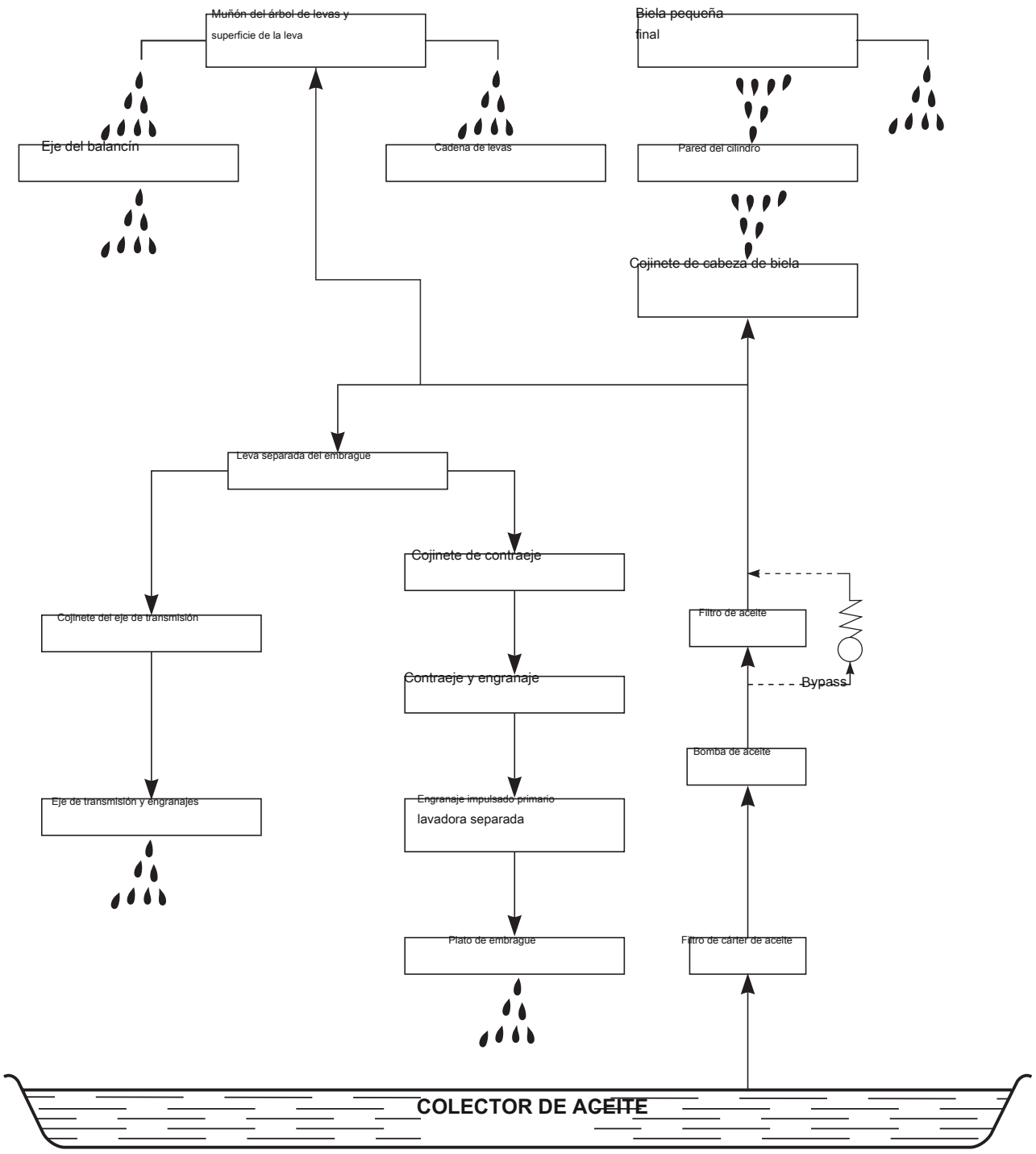
  09913-14511: indicador de nivel de combustible

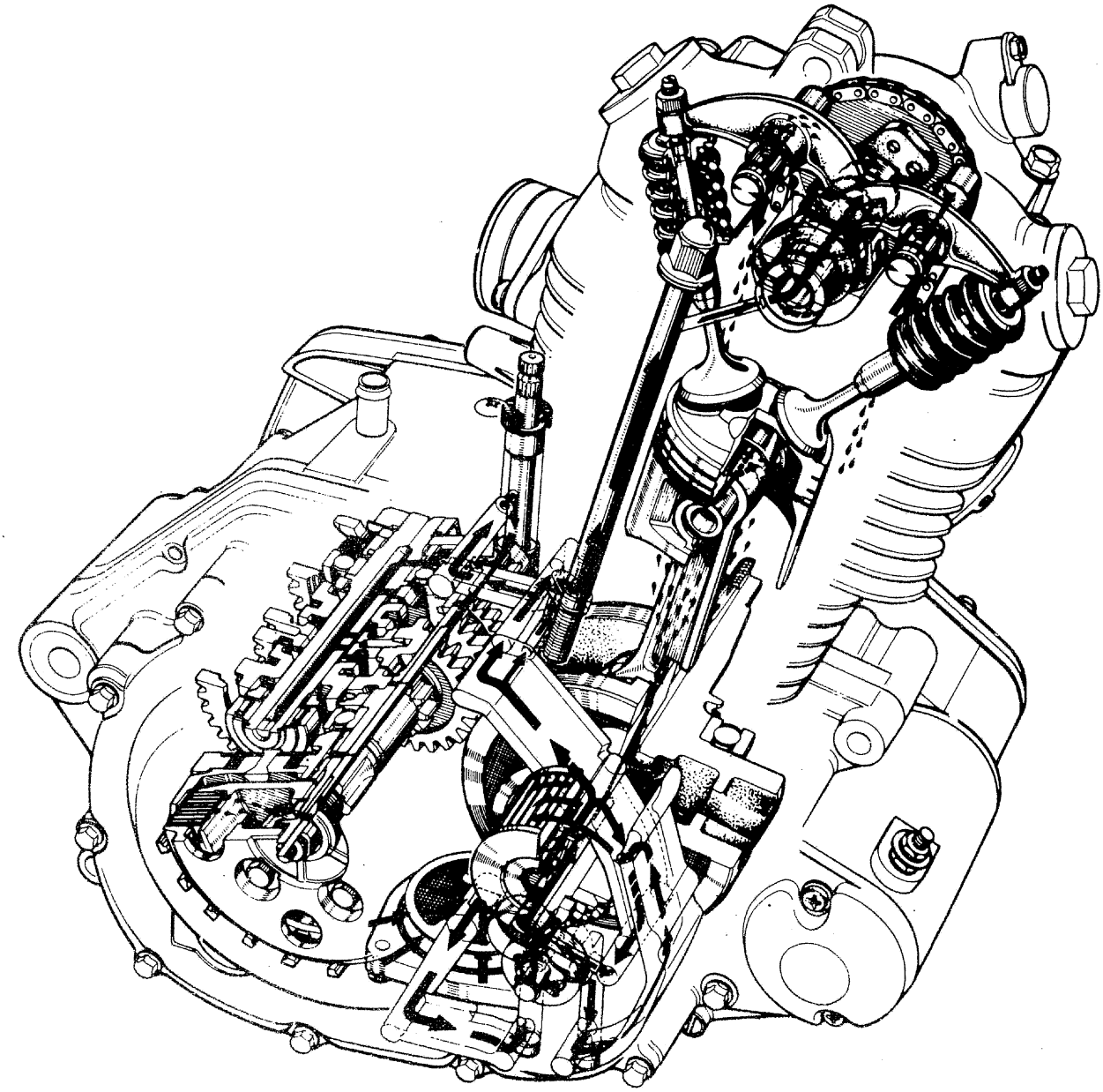


- Conectar los instrumentos.
- Arranque el motor y déjelo sin carga (1450 - 1550 r / min), cuando la línea media del indicador de nivel esté alineada con la superficie de contacto de la copa del flotador, mida la distancia UNA como se muestra en la figura), la distancia UNA deberá estar dentro del límite especificado.

Distancia UNA: **4,0 ± 0,5 mm**

SISTEMA DE LUBRICACIÓN





SISTEMA ELÉCTRICO

CONTENIDO

SISTEMA DE ENCENDIDO 5- 2
GENERAL .... 5- 2 INSPECCIÓN
.... 5- 3 SISTEMA DE CARGA ....
.... 5- 7
GENERAL .... 5-7 REGULADOR
FUNCIÓN..... ..... 5- 7 INSPECCIÓN .....
.... 5- 9 SISTEMA DE ARRANQUE .....
.... 5-11
GENERAL .... 5-11 EXTRACCIÓN Y
DESMONTAJE DEL MOTOR DE ARRANQUE ... 5-11 INSPECCIÓN DEL MOTOR DE ARRANQUE
.... 5-12 MONTAJE DEL MOTOR DE ARRANQUE ....
5-13 INSPECCIÓN DEL RELÉ DE ARRANQUE .... 5-13 MEDIDORES
COMBINADOS 5-14

INSPECCIÓN..... ..... 5-14 LÁMPARAS ....
....5-16
FARO..... ..... 5-16 LUZ DE SEÑAL DE GIRO.
.... 5-16 LUZ TRASERA / LUZ DE PARO .....
.... 5-16 INTERRUPTORES .....
.... 5-17 BATERÍA .....
.... 5-21
ESPECIFICACIONES..... ..... 5-21 CARGA INICIAL
.... 5-21 OPERACIÓN DE RECARGA BASADA EN LA
LECTURA
DE GRAVEDAD ESPECÍFICA .... 5-22 TIEMPO DE VIDA
.... 5-23

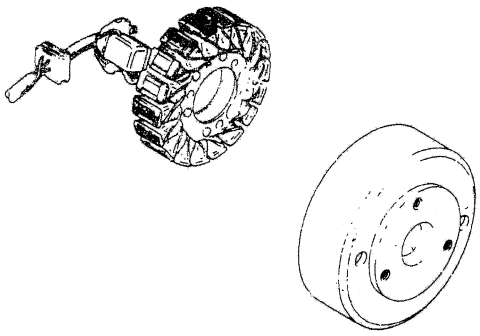
5

SISTEMA DE ENCENDIDO

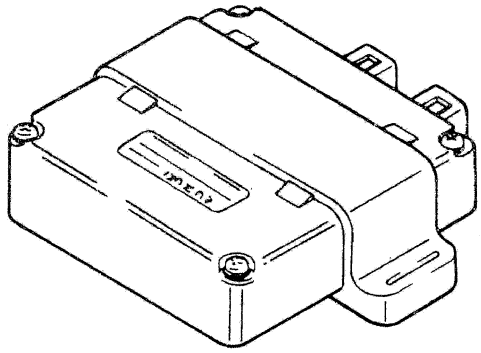
GENERAL

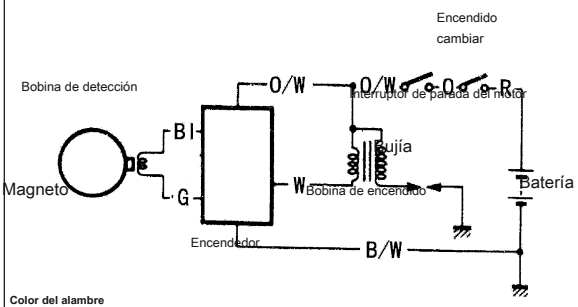
En el sistema de encendido de transistor completo, la energía eléctrica de la bobina de detección generada desde el extremo superior del magneto rotor fluye en un circuito de control de sincronización de encendido del transistor. La energía eléctrica se libera en el punto de sincronización de encendido especificado en una forma de onda única. Sin embargo, la corriente fluye en el devanado primario de la bobina de encendido. En el devanado secundario de la bobina de encendido, se induce y genera corriente de alto voltaje; resultando en las fuertes chispas en el espacio de la bujía.

Magneto



Encendedor

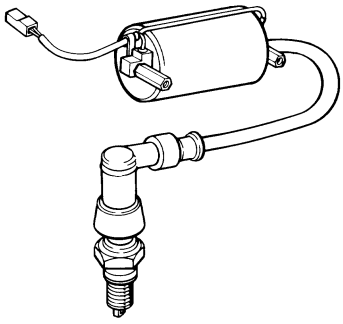




Color del alambre

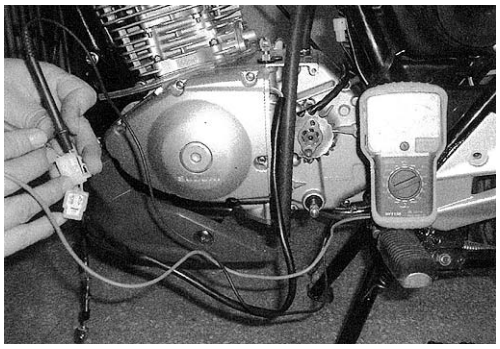
G: verde
Bl: azul
R: rojo
W: blanco
O: naranja

B / N: negro con franja blanca O / W: naranja con franja blanca



Bobina de encendido y bujía

INSPECCIÓN



MAGNETO

Mida la resistencia entre los cables de la siguiente tabla

con el probador de bolsillo.

	Bl - G
Bobina de detección	Aproximadamente 90-120 W
	Y - Y
Bobina de carga	Aproximadamente 0,5 - 2,0 W

09900-25010: probador de bolsillo

NOTA:

Cuando fije el rotor en la tapa del magneto, aplique un poco de CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCA "1342" en la rosca del tornillo.

99000-32050: CEMNT DE BLOQUEO DE HILO "1342"

Color del alambre

Licenciado: Azul Derecho:

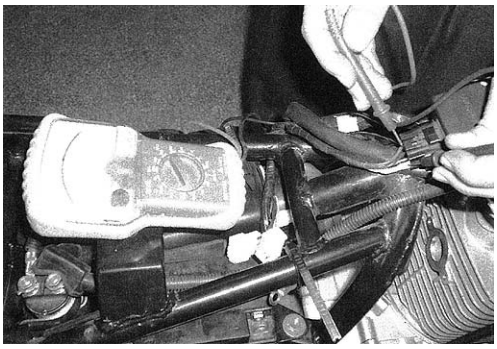
GRAMO: Verde

Y: Amarillo

ENCENDEDOR

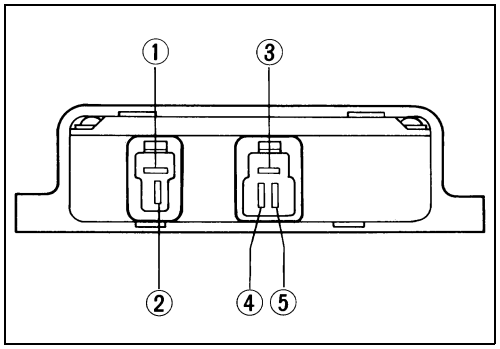
Mida la resistencia entre los terminales de los siguientes mesa con el probador de bolsillo (R x 1 k Ω rango).

09900-25010: probador de bolsillo



Unidad: k Ω

Tester (−)	Ensayador (+) ①	②	③	④	⑤
①		Aproximadamente 2 - 4	Aproximadamente 6 - 9	Aproximadamente 2 - 4	Aproximadamente 6 - 9
②	Aproximadamente 2 - 4		Aproximadamente 2 - 4	EN	Aproximadamente 2 - 4
③	Aproximadamente 8 - 11			Aproximadamente 4-7	Aproximadamente 11-14
④	Aproximadamente 4 - 7	Aproximadamente 2 - 4	Aproximadamente 2 - 4		Aproximadamente 2 - 4
⑤	APAGADO	APAGADO	APAGADO	APAGADO	



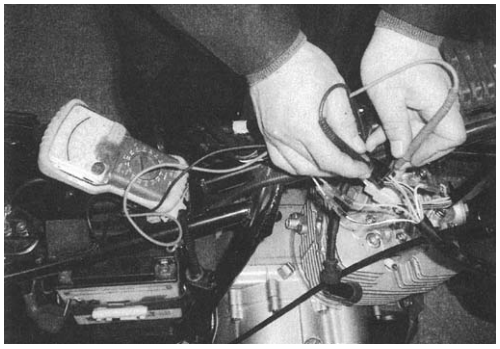
BOBINA DE ENCENDIDO

• Compruebe la bobina de encendido con el comprobador de circuitos múltiples.

• Pruebe la función de chispa de la bobina de encendido. El cable de prueba se conecta como se muestra en la figura. Confirme que la distancia de chispa entre las tres agujas sea de al menos 8 mm. Se medirá al menos durante 5 minutos.

09900-28106: Comprobador de circuitos múltiples

Función de chispa estándar: 8 mm



• Utilice el probador de bolsillo para medir la bobina de encendido.

09900-25010: probador de bolsillo

RESISTENCIA DE LA BOBINA DE ENCENDIDO

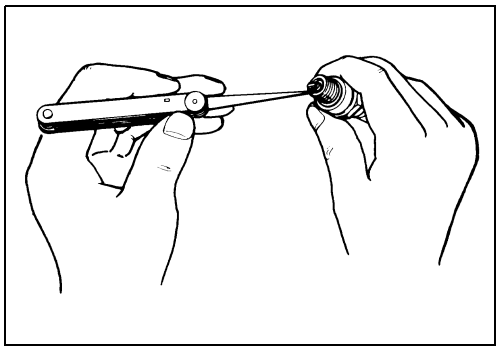
Primario	O / W - W Aproximadamente 2 - 5 Ω
Secundario	Tapa de enchufe - O / W Aproximadamente 15-25 k Ω

Color del alambre

W: Blanco

O / W: naranja con franja blanca

BUJÍA



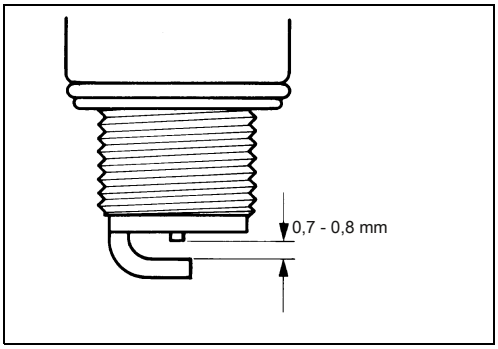
Limpie la bujía con el cepillo de alambre y el limpiador de boquillas.

Elimine los depósitos de carbón con la aguja de la boquilla. Tenga en cuenta que no debe dañar el aislante cerámico.

• Verifique el espacio con el medidor de espesor.

09900-20804: medidor de espesor

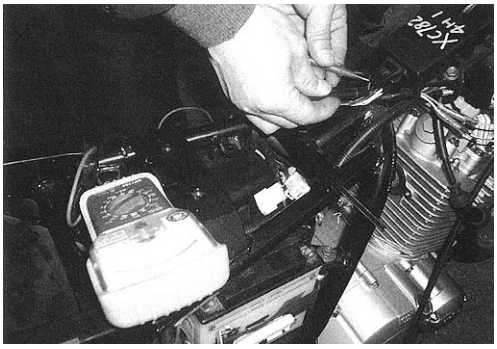
Distancia entre bujías: 0,7 - 0,8 mm



SISTEMA DE ENCENDIDO

Retire la bujía de la culata de cilindros.

Instale la tapa de la bujía y coloque la bujía en la culata del cilindro. Retire el asiento y el tanque de combustible; Retire el cable de la bobina de detección.



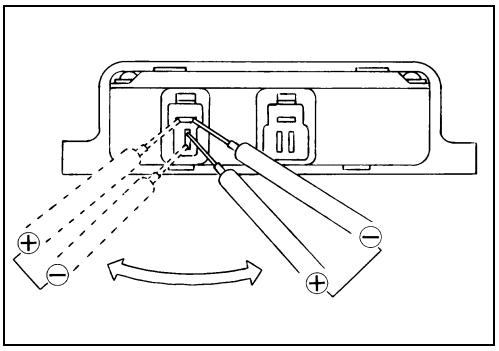
Gire el interruptor de encendido a la posición "ON".

Si se observan los siguientes fenómenos, indica que el módulo de transistor está en buen estado.

Conecte el polo + del probador de bolsillo Suzuki (1 Ω rango) al cable verde en el lado del encendedor, y conecte el polo - al cable azul.

Luego conecte el polo + al cable azul del lado del encendedor, conecte el polo - al cable verde.

En el momento de terminar la conexión de cada polo en el probador de circuitos múltiples, la bujía produce chispas.



09900-25010: probador de bolsillo

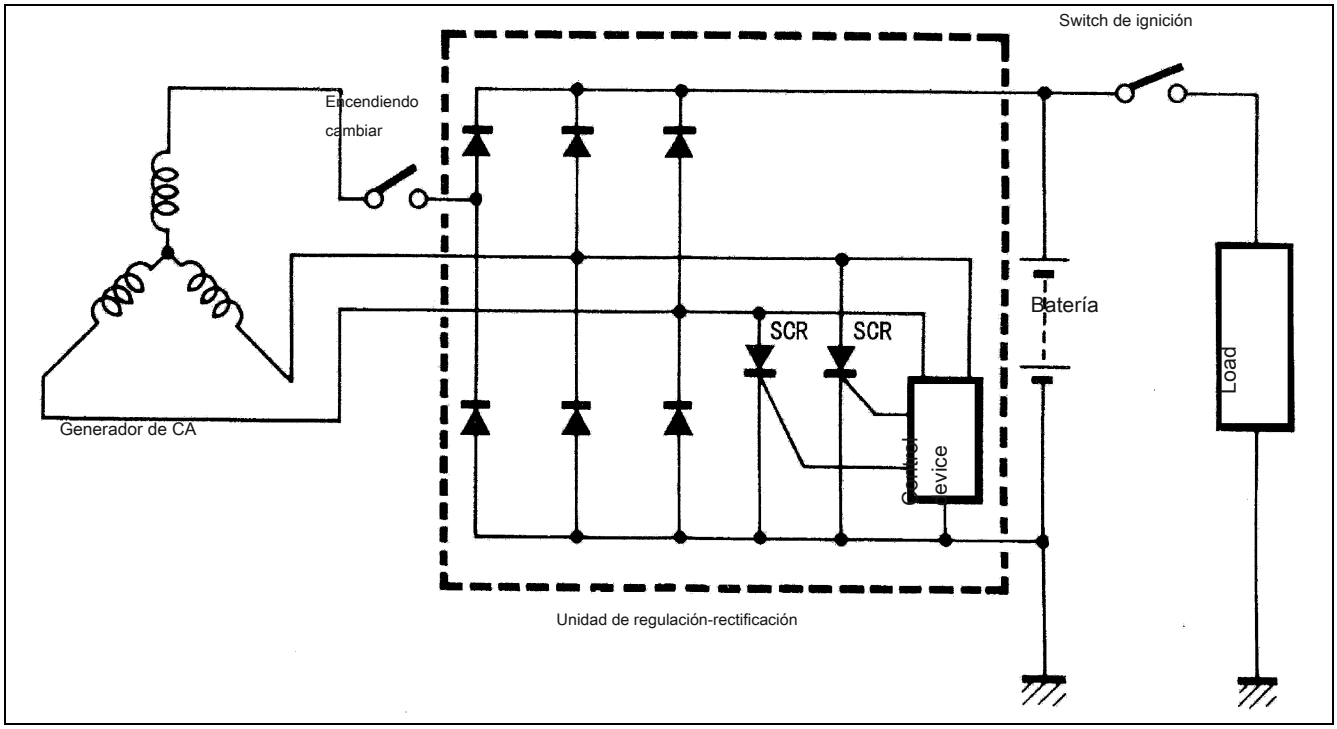
NOTA:

La condición previa para tales comprobaciones es que la bobina de encendido sea una pieza normal.

CARGANDO SISTEMA

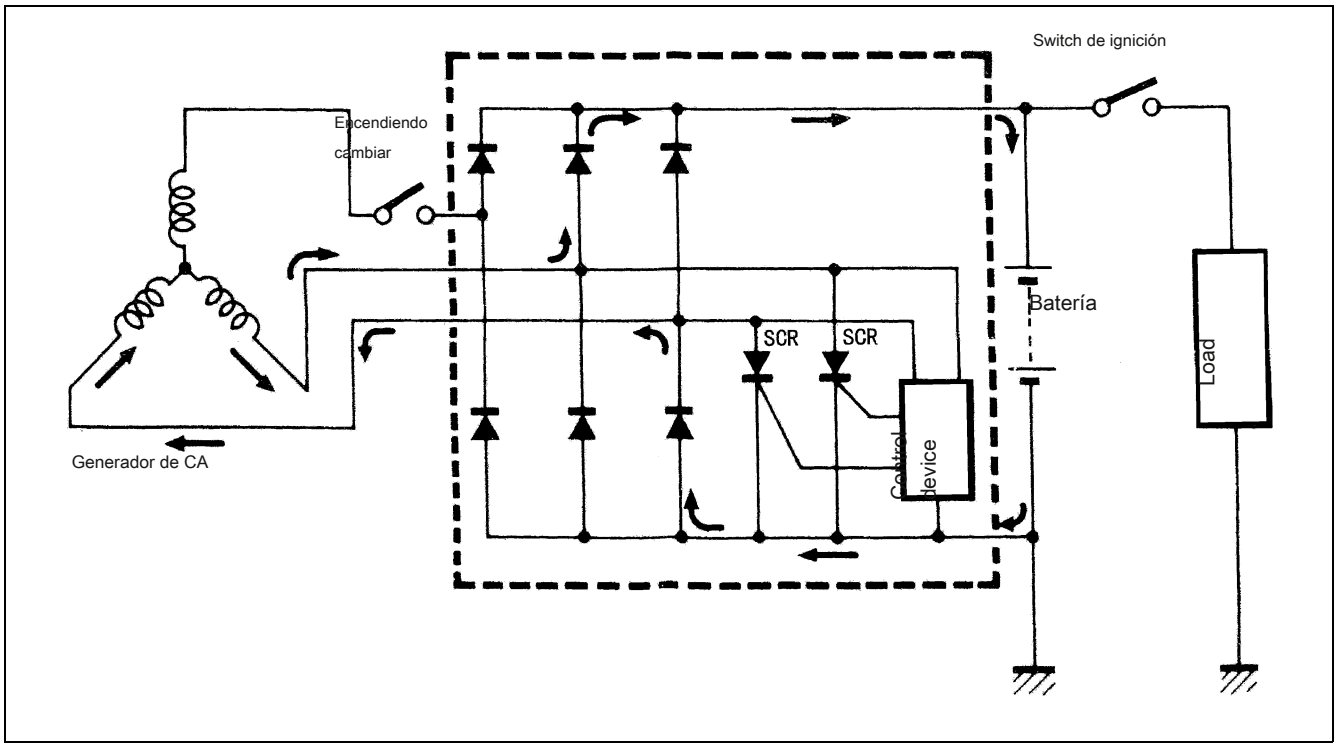
GENERAL

El circuito del sistema de carga se muestra en la figura, que consta del generador de CA, la unidad de regulación-rectificación y la batería. El generador de CA genera corriente alternativa, que el rectificador invierte en corriente continua, luego carga la batería.

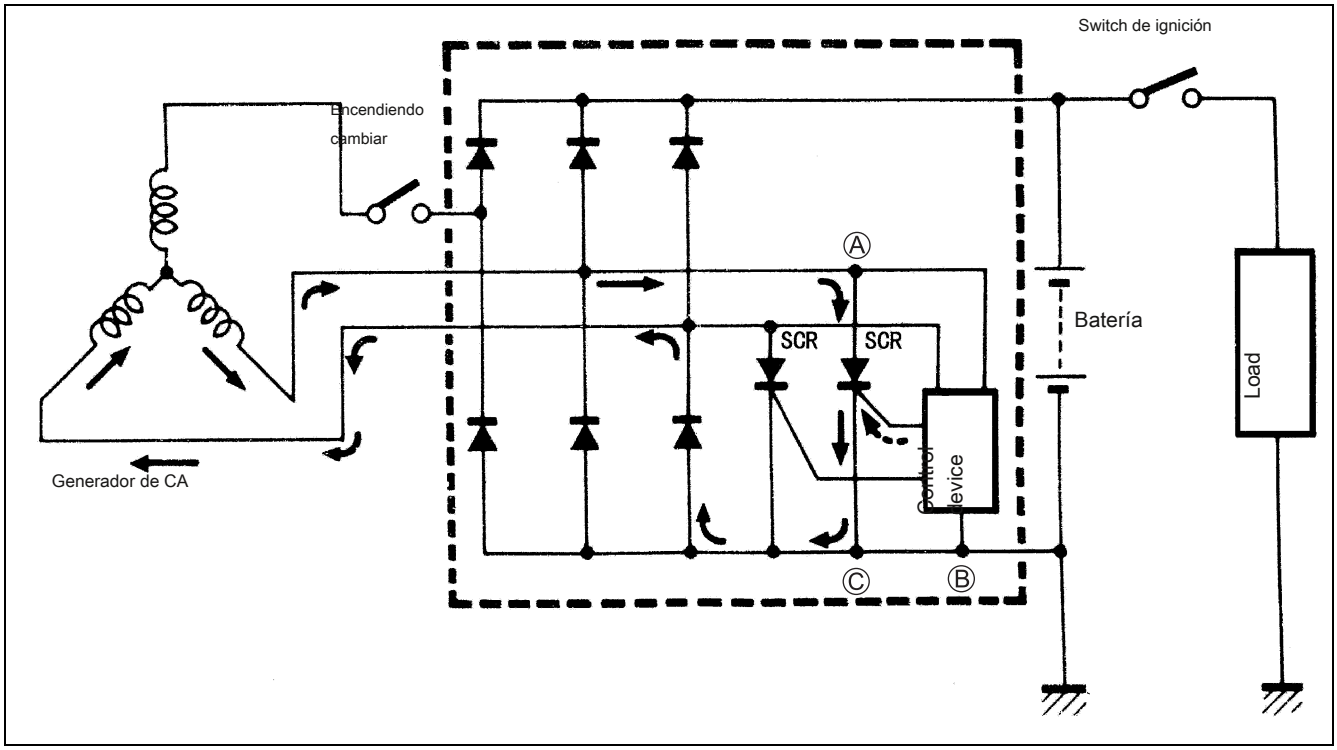


FUNCIÓN REGULADOR

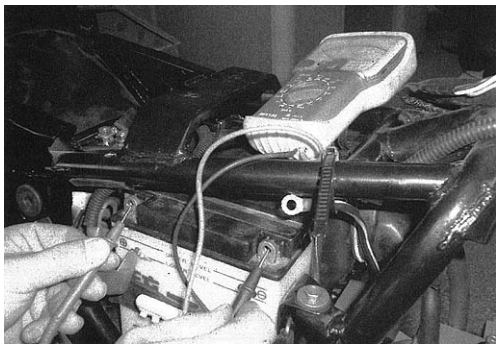
Cuando la velocidad del motor es baja y el voltaje generado por el generador de CA es menor que el regulado por el regulador, el regulador no funciona, la corriente generada cargará la batería directamente.



Cuando la velocidad del motor comienza a aumentar, el voltaje generado por el generador de CA también comienza a aumentar. El voltaje entre UNA y si del regulador aumenta en consecuencia. Cuando alcanza el voltaje de regulación del dispositivo de control, el dispositivo de control está en el estado "ON". Bajo esta condición, la señal se envía a la red rectificadora SCR (rectificador controlado por silicio), y ahora SCR también está en el estado "ON". Entonces SCR comienza a conducir desde el punto UNA apuntar C. Es decir, bajo esta condición, la corriente del generador de CA pasa a SCR sin cargar la batería y regresa al generador nuevamente. Debido a que la corriente alterna del generador fluye al punto SI, como resultado, la corriente inversa tiende a fluir hacia el SCR, cuyo circuito pasa al estado "APAGADO", y comienza a cargar la batería nuevamente. Por tanto, esta compensación hace que la tensión de carga de la batería sea constante, evitando la sobrecarga.



INSPECCIÓN



COMPROBACIÓN DE SALIDA DE CARGA

Arranque el motor, haga que mantenga la velocidad de 5000 r / min.

Mida el voltaje de CC entre los terminales + y - de la batería con el probador de bolsillo. Si la lectura del probador es inferior a 13,5 V o superior a 16,0 V, compruebe el rendimiento sin carga del generador de CA y la unidad de regulación-rectificación.

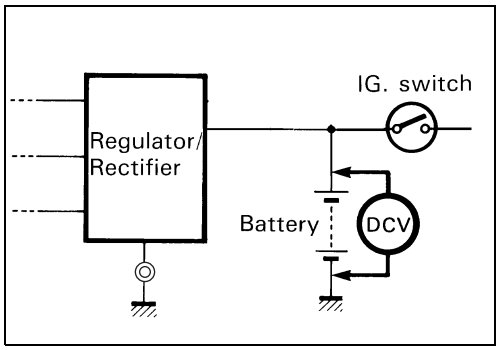
NOTA:

Durante la comprobación, la batería no debe estar en condiciones de carga completa.

Salida de carga estándar:

13,0 V - 16,0 V a 5000 r / min

09900-25010: probador de bolsillo



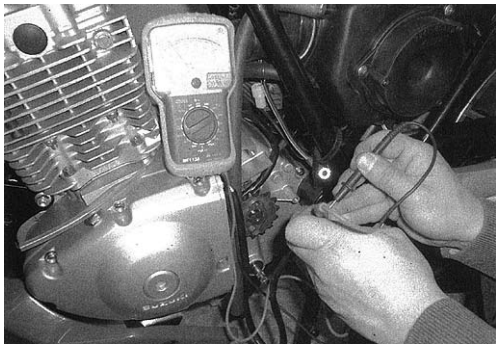
RENDIMIENTO SIN CARGA DEL GENERADOR DE CA

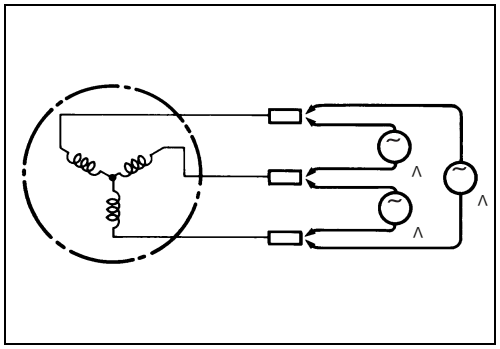
Desconecte los 3 cables conductores de los terminales del generador de CA.

Arranque el motor para que mantenga la velocidad de 5 000 r / min. Utilice el probador de bolsillo para medir el voltaje de CA entre 3 cables. Si el voltaje medido es inferior a 70 V, indica que el generador de CA funciona mal.

Rendimiento estándar sin carga:

Mayor que 70 V (CA) a 5000 r / min



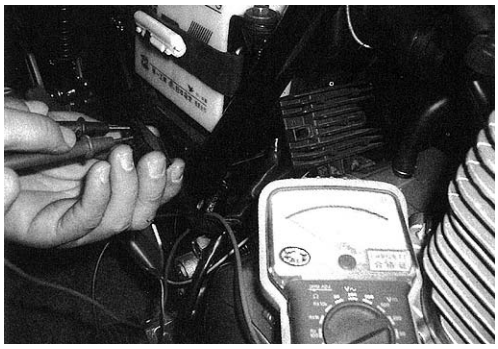


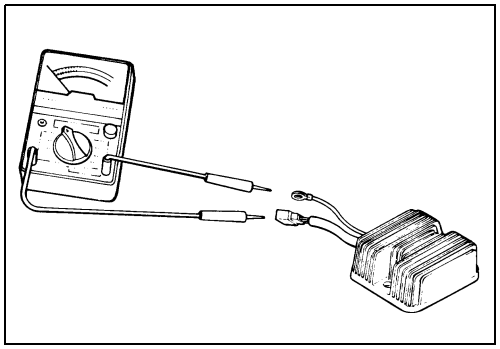
UNIDAD REGULADORA - RECTIFICADORA

Utilice el probador de bolsillo (x 1 Ω rango) para medir la resistencia de los cables de la siguiente tabla.

Si el valor de la resistencia no es correcto, sustituir la unidad de regulación - rectificación.

09900-25010: probador de bolsillo





Unidad: Ω

Tester pole (−) \ Ensayador polo (+)	R	W / Bl	W / R	Y	B / N
R		APAGADO	APAGADO	APAGADO	APAGADO
W / Bl	7-8		APAGADO	APAGADO	APAGADO
W / R	7-8	APAGADO		APAGADO	APAGADO
Y	7-8	APAGADO	APAGADO		APAGADO
B / N	33 - 55	7-8	7-8	7-8	

Color del alambre

R: rojo

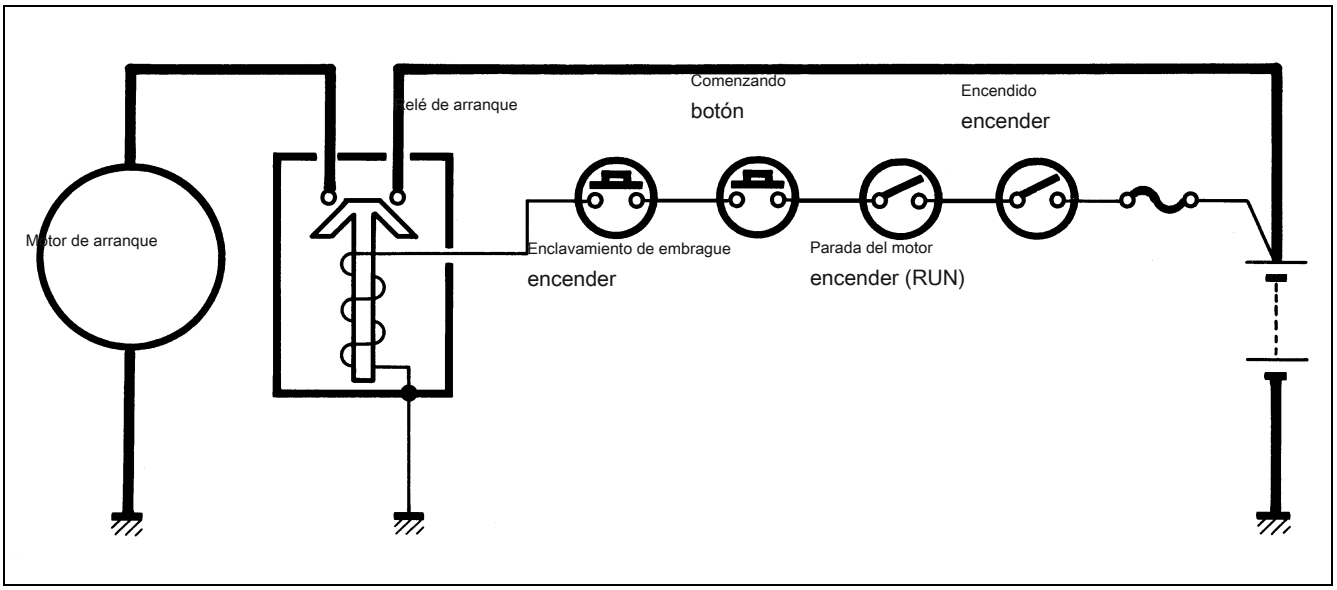
Y: Amarillo

W / Bl: blanco con franja azul W / R: blanco con franja roja B / W: negro con franja blanca

SISTEMA DE ARRANQUE

GENERAL

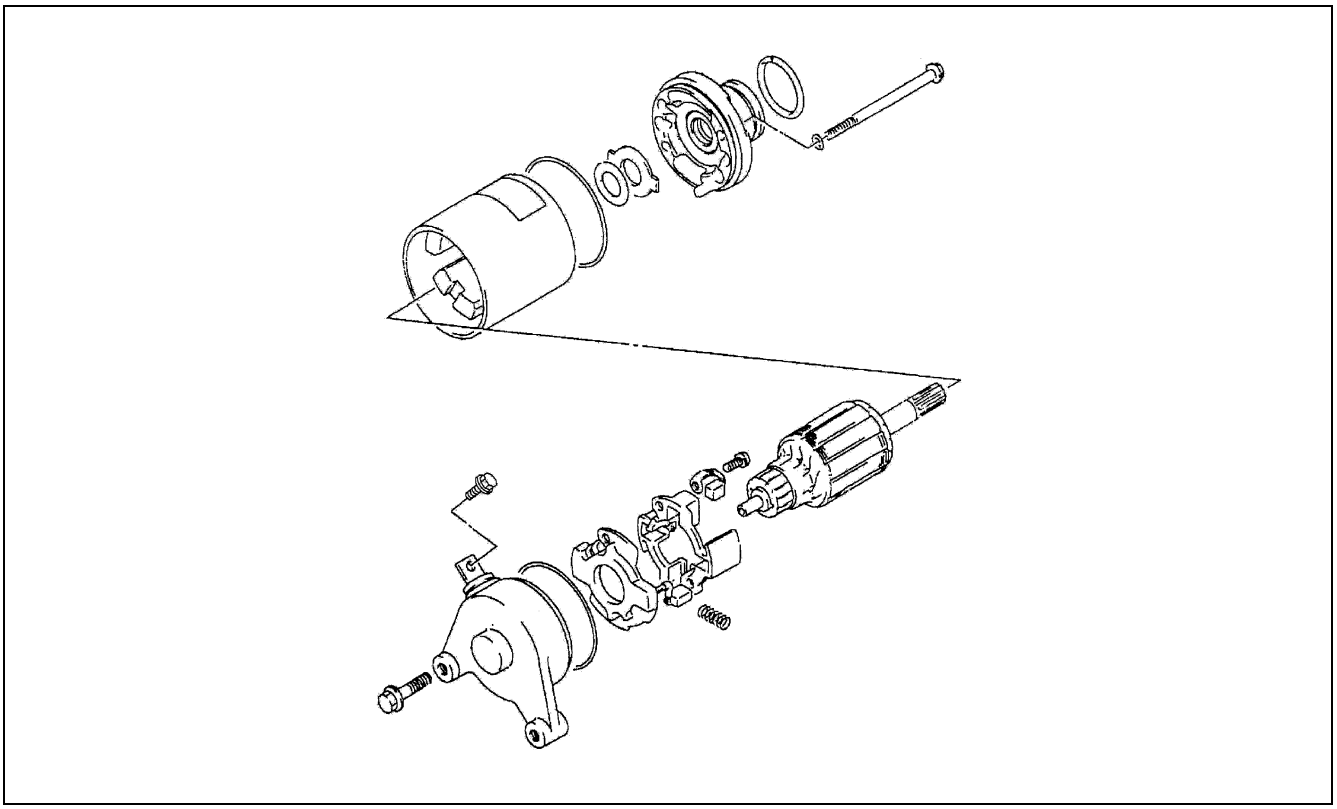
El sistema de arranque se muestra en el dibujo esquemático a continuación. Ese es el motor de arranque, el relé de arranque, el interruptor de parada del motor, el interruptor de encendido, el botón de arranque y la batería. Presione el botón de arranque (en la caja de interruptores de la manija derecha), excite el relé, conectando los puntos de contacto del motor de arranque y la batería. Necesita 80 A de corriente para arrancar el motor del motor.



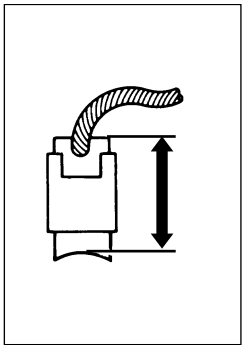
DESMONTAJE Y DESMONTAJE DEL MOTOR DE ARRANQUE

Retire el motor de arranque. (3-35)

Como se muestra a continuación, desmonte el motor de arranque.

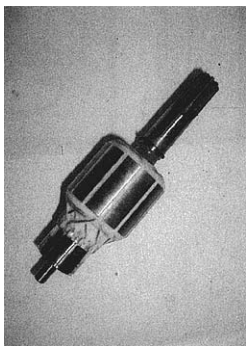


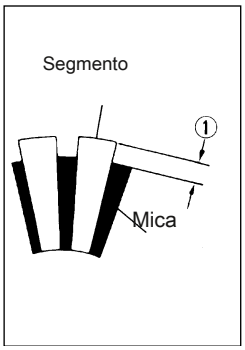
INSPECCIÓN DEL MOTOR DE ARRANQUE



BROCHA DE CARBÓN

Si el cepillo está desgastado, el motor no puede generar suficiente par y es difícil que el motor gire. Para evitar tal caso, es necesario inspeccionar el cepillo periódicamente. Si es demasiado corto o demasiado delgado, reemplácelo.

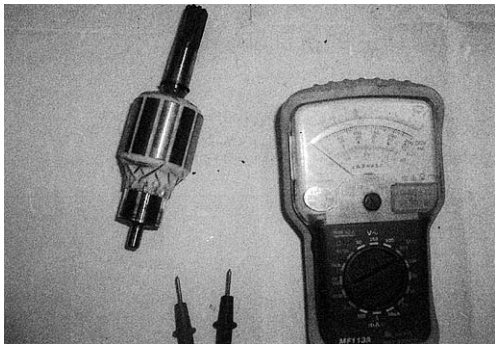




CONMUTADOR

Si la superficie del conmutador está sucia, afectará el arranque. actuación. Cuando esté sucio, use papel de lija # 400 o similar excelente para quitar la suciedad. Después de pulir, limpie el conmutador con un paño limpio.

Compruebe el socavado 1 del conmutador.



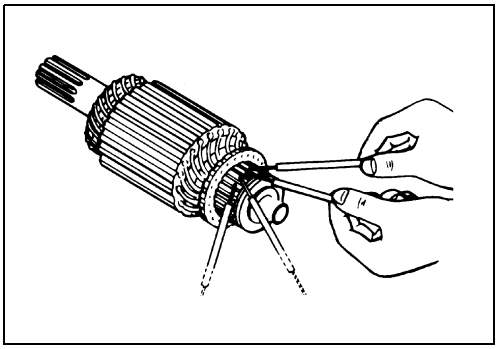
BOBINA DE ARMADURA

Utilice el probador de bolsillo, levante el cepillo de la superficie del conmutador.

Coloque las sondas en cada segmento del conmutador y núcleo del rotor (para prueba de tierra), y dos segmentos cualesquiera (para prueba de circuito abierto) de diferentes posiciones, para realizar la prueba de tierra y apertura.

Si la bobina se encuentra abierta o conectada a tierra, reemplace la armadura. Hará que el motor de arranque deje de funcionar repentinamente si el inducido de falla se usa continuamente.

09900-25010: probador de bolsillo

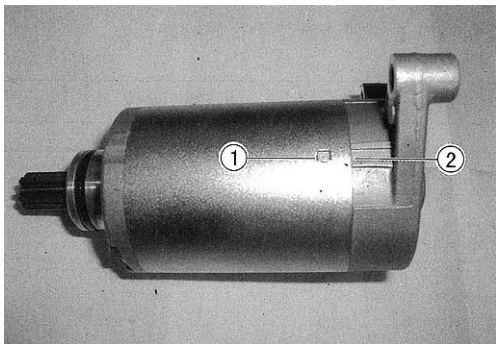


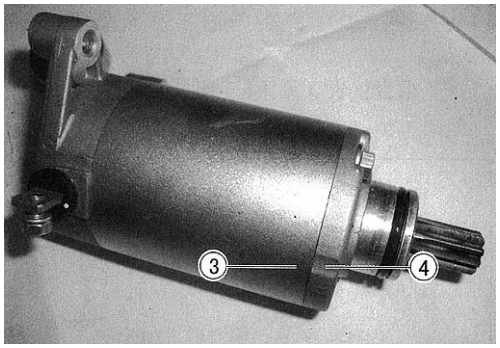
MONTAJE DEL MOTOR DE ARRANQUE

PORTA CEPILLOS Y EXTREMO DE LA CARCASA

Cuando el portaescobillas se fija en la carcasa del motor de arranque, el parte sobresaliente 1 de la carcasa del motor de arranque debe coincidir con el hueco 2 del portaescobillas.

Cuando el motor se instala en el extremo de la carcasa, la parte que sobresale 3 de la carcasa del motor de arranque se fija en el hueco 4 del extremo de la vivienda.

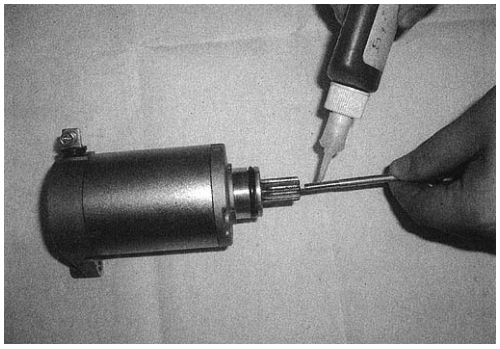




TORNILLO DE FIJACIÓN

Aplique el CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCA "1342" en el motor de arranque tornillo de fijación.

99000-32050: CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCAS “1342”

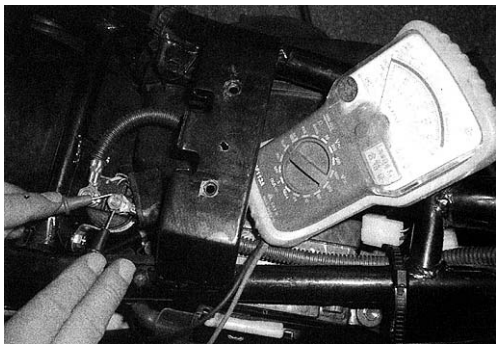


INSPECCIÓN DEL RELÉ DE ARRANQUE

Desconecte el cable conductor del motor de arranque en el relé de arranque. Encienda el interruptor de encendido, verifique la continuidad del polo positivo y negativo después de presionar el botón de arranque.

Si el relé de arranque está en buenas condiciones, indica que la continuidad es buena.

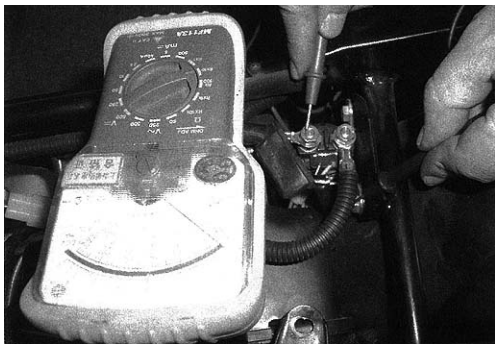
09900-25010: probador de bolsillo



Compruebe el "circuito abierto", la "tierra" y la resistencia en ohmios de la bobina. Si el valor de la resistencia es el siguiente, la bobina está en buen estado.

09900-25010: probador de bolsillo

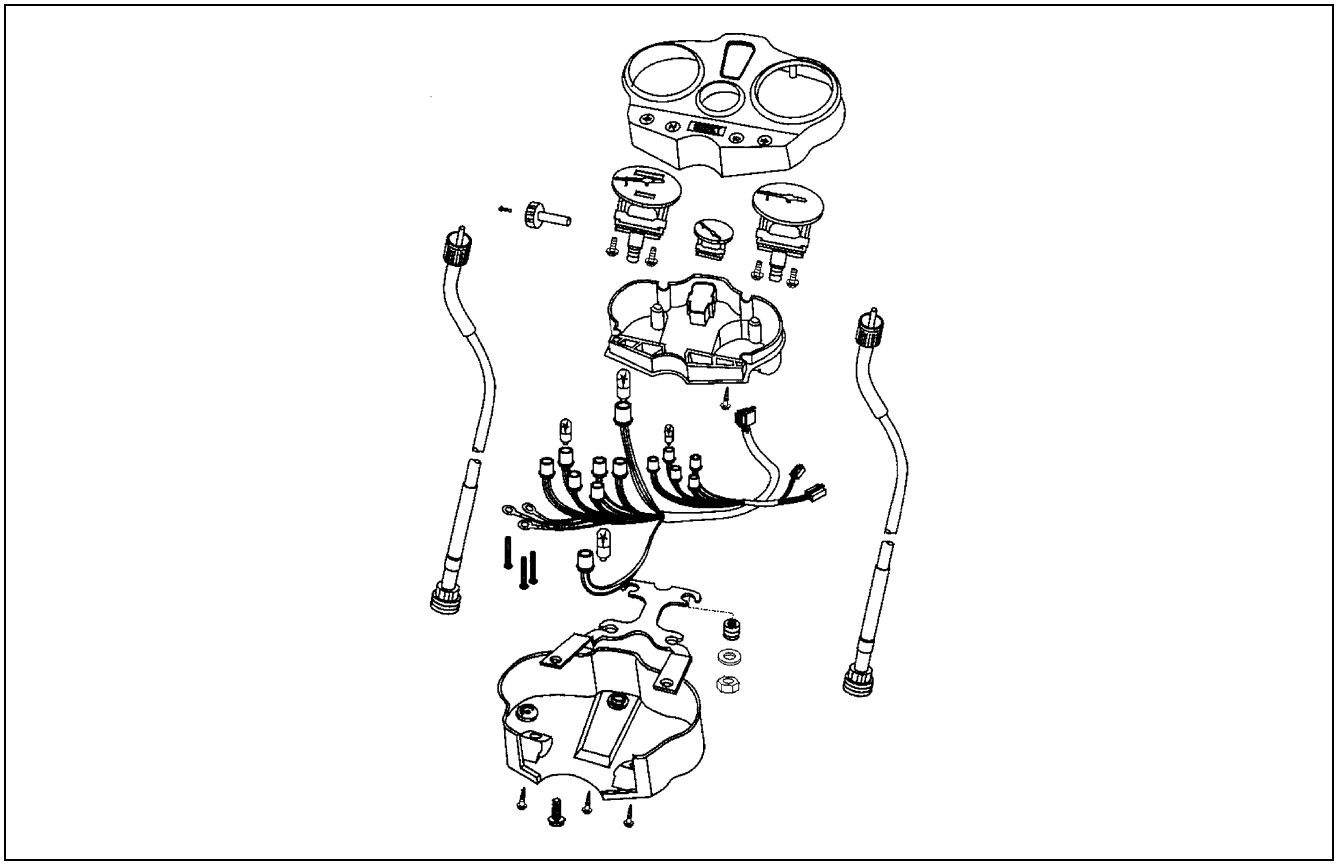
Impedancia estándar: alrededor de 3-4 Ω



MEDIDORES COMBINADOS

Retire los medidores de combinación. (6-17)

Como se muestra en la figura, desmonte los medidores combinados.



INSPECCIÓN

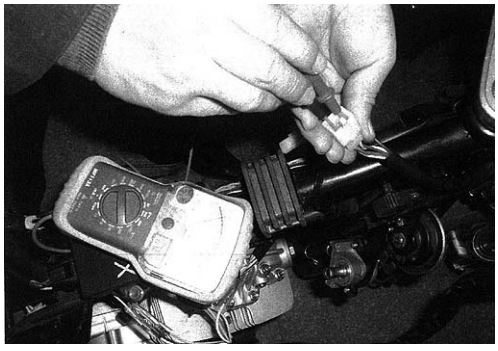
Verifique la continuidad entre los cables conductores con el probador de bolsillo de acuerdo con el siguiente dibujo esquemático.

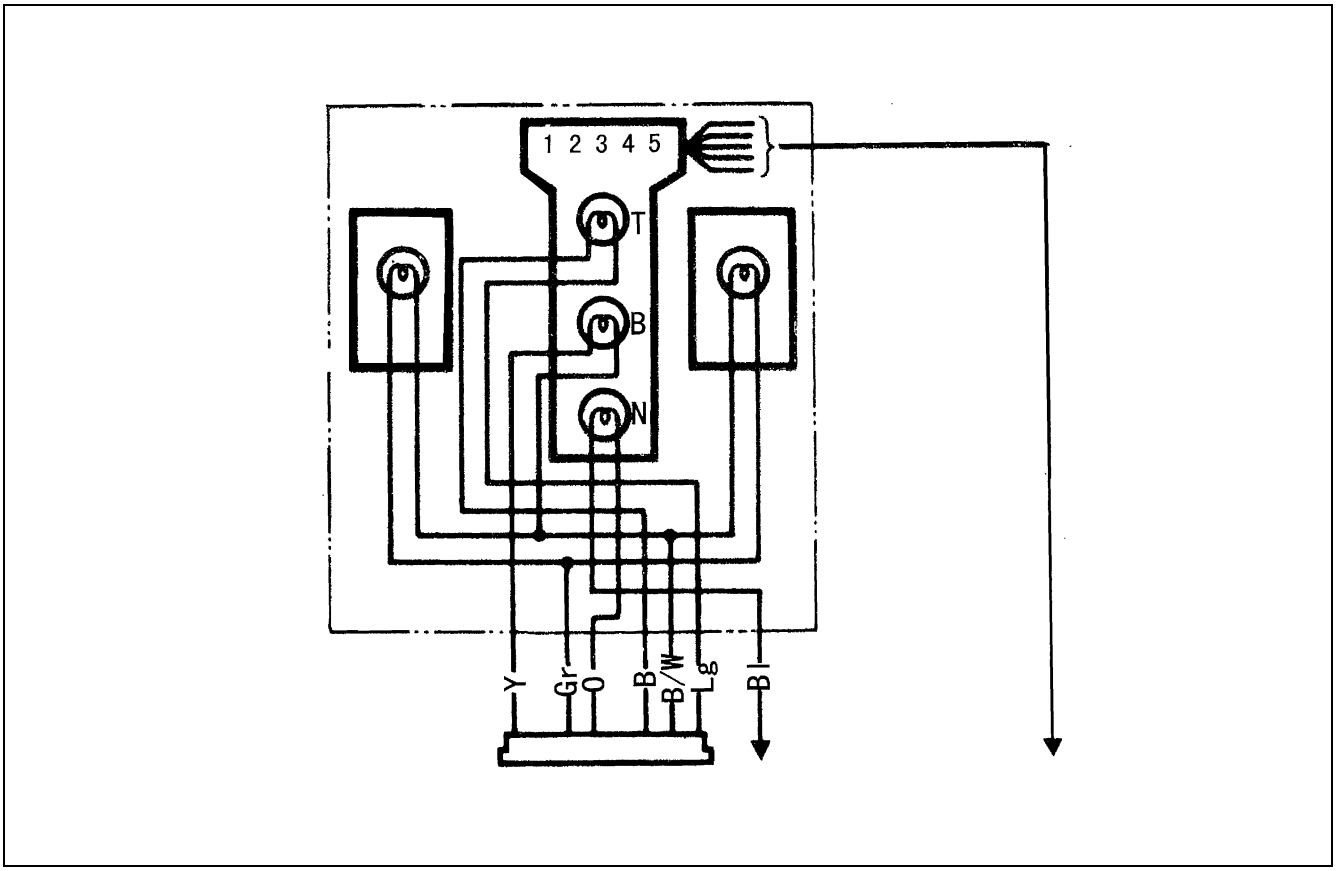
Si la continuidad medida no es buena, reemplace la parte relativa.

09900-25010: probador de bolsillo

NOTA:

No es necesario quitarse los medidores combinados al realizar esta prueba.



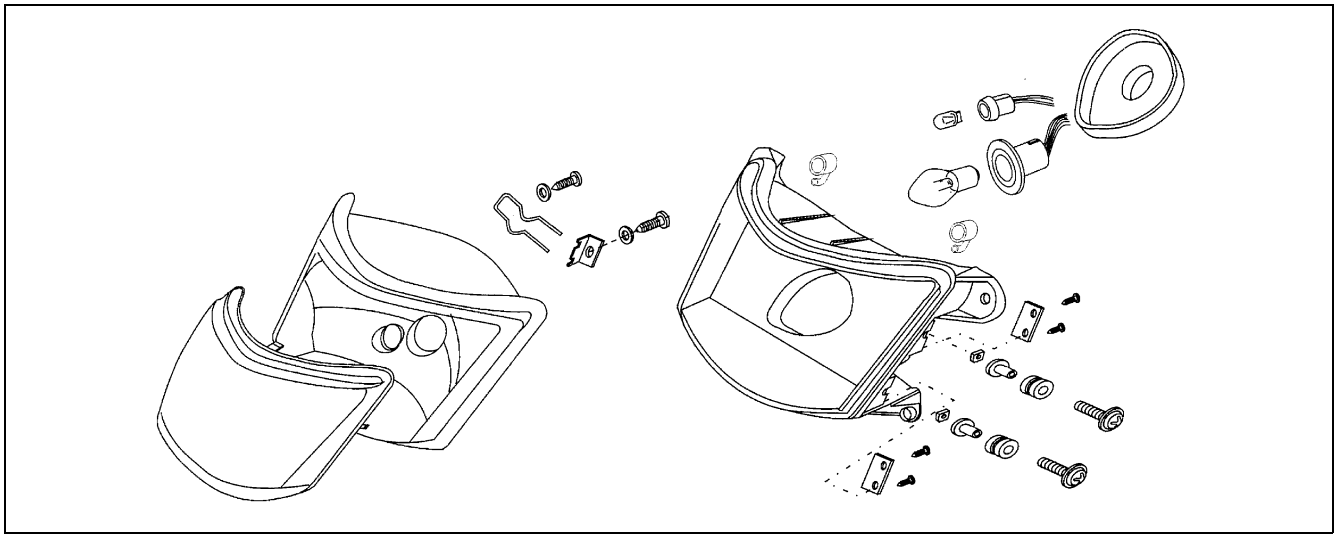


Wire color

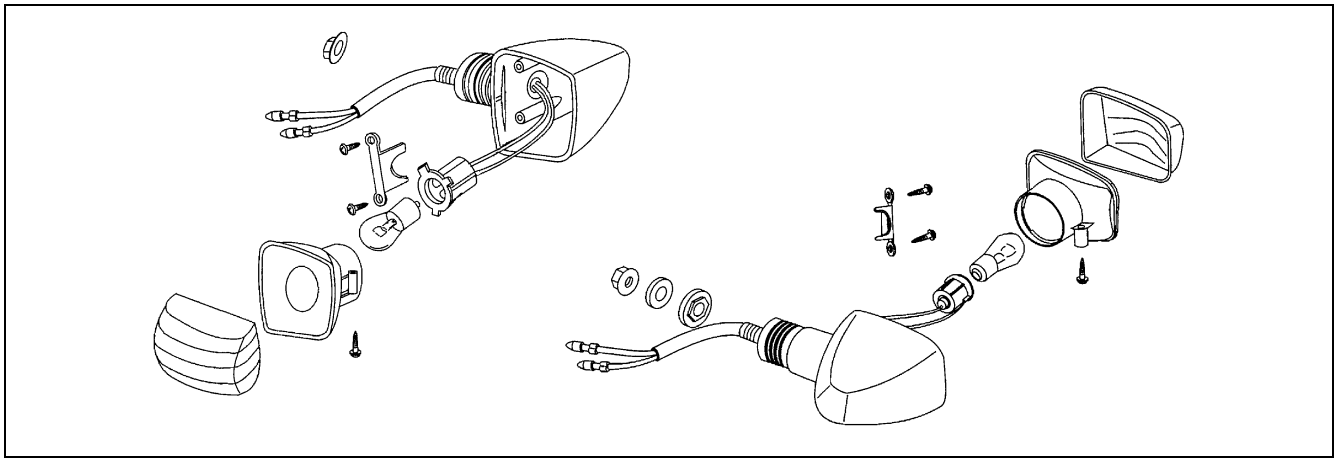
Y: Yellow
Gr: Gray
O: Orange
B: Black
Lg: Light green
Bl: Blue
B/W: Black with White strip

LAMPS

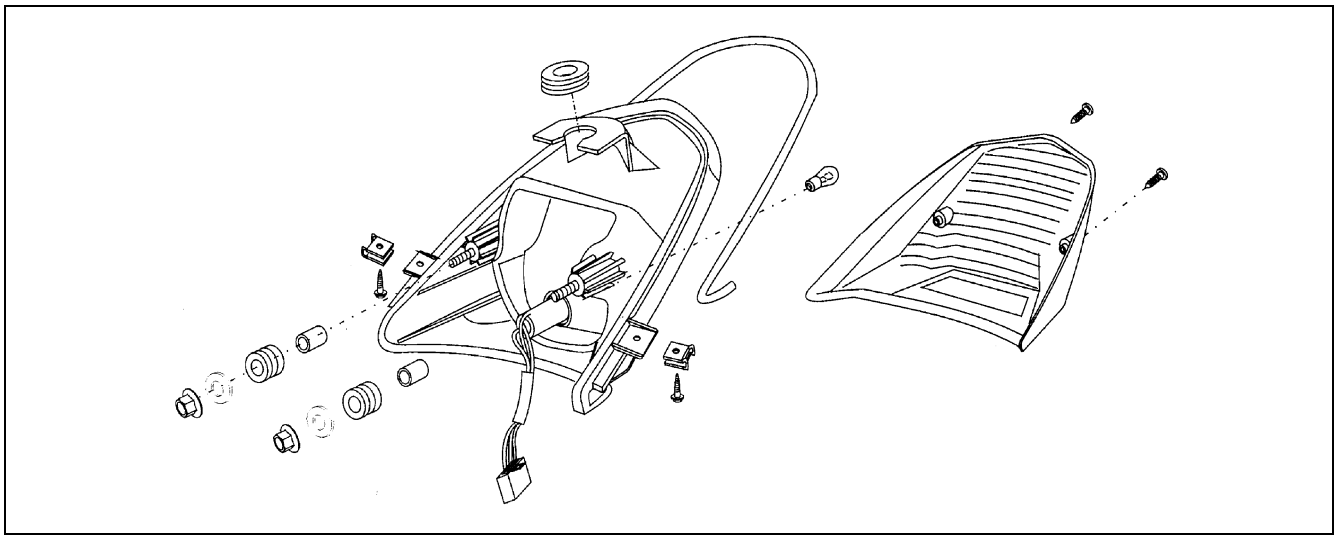
HEADLIGHT



TURN SIGNAL LIGHT



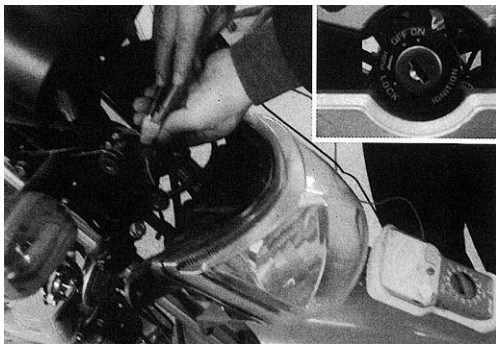
TAIL LIGHT/STOP LIGHT



SWITCHES

Referring to following table, use the pocket tester to check the continuity of each switch. If any abnormal conditions are found, replace the relative new switch unit.

09900-25010: Pocket tester

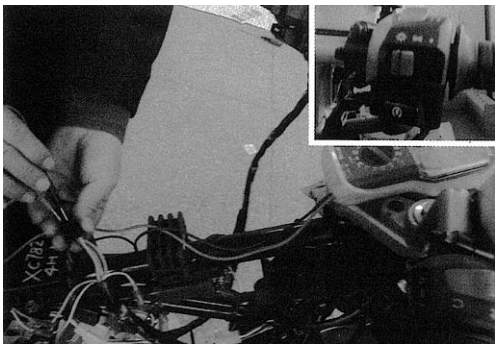


IGNITION SWITCH

	R	O	Br	Gr
OFF				
ON	○——	——○	○——	——○
Position	○——	——	——	○

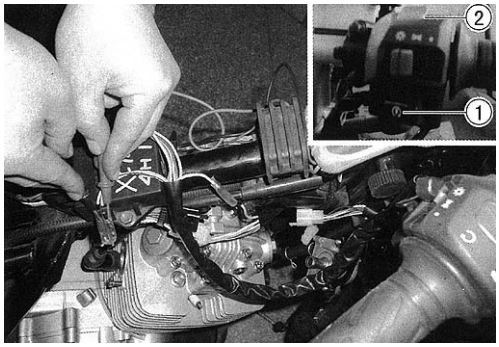
LIGHT SWITCHES

	Y/W and Gr	O/R	W/G	W/R	
OFF					
ON	○——	——○	○——	——○	



STARTER SWITCH 1

	O/W	Y/G
OFF		
ON (press)	○	○

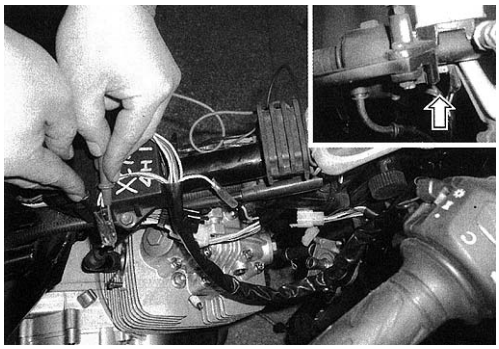


ENGINE STOP SWITCH 2

	O/W	O/W
OFF		
ON	○	○

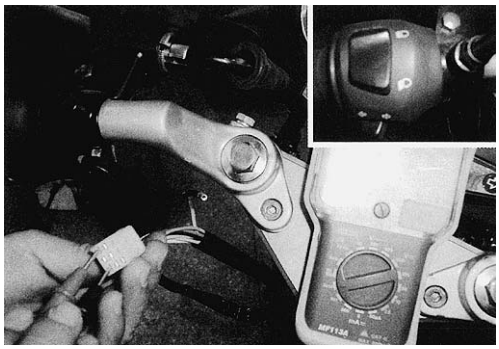
FRONT BRAKE LIGHT SWITCH

	O	W
OFF		
ON	○	○



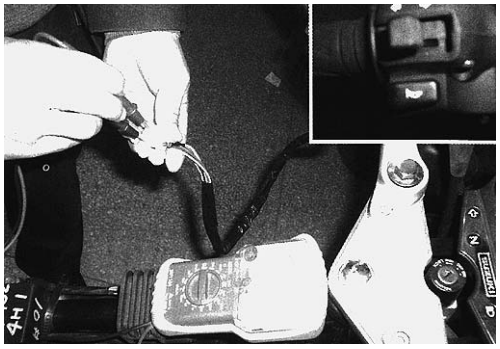
HEADLIGHT DIMMER SWITCH

	Y/W	Y	W
High	○	○	
Low	○		○



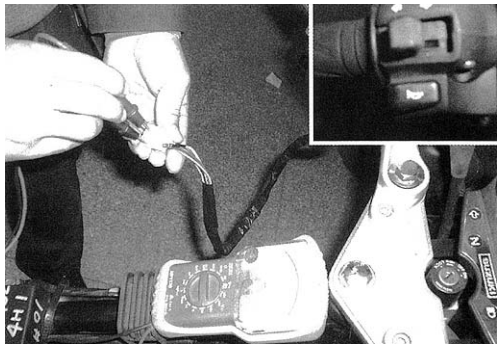
TURN SIGNAL LIGHT SWITCH

	B	Lbl	Lg
Right		○	○
•			
Left	○	○	



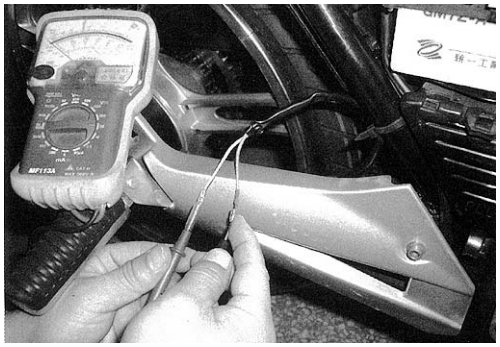
HORN SWITCH

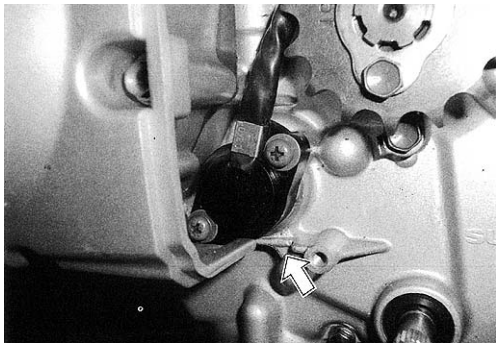
	G	B/W
OFF		
ON (press)	○	○



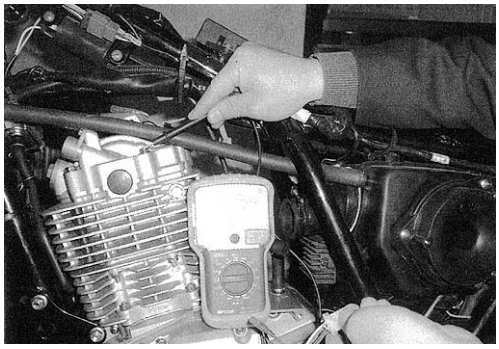
REAR STOP LIGHT SWITCH

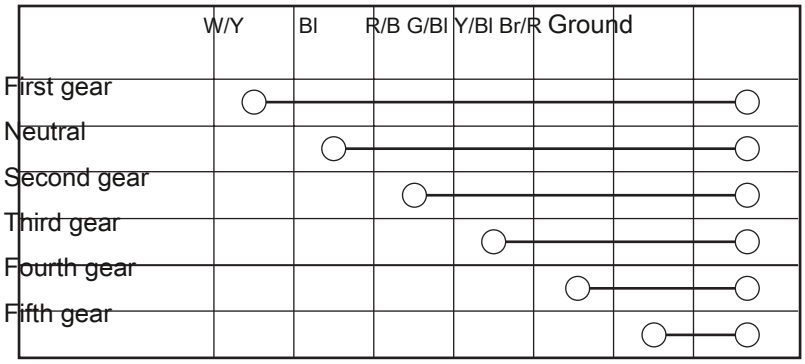
	O	W
OFF		
ON	○	○





SHIFT INDICATOR LIGHT SWITCH





Wire color

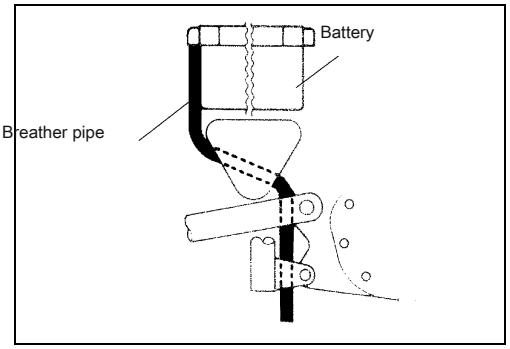
B:	Black	B/W: Black with White strip B/Y: Black
Bl:	Blue	with Yellow strip Br/R: Brown with Red
Br:	Brown	strip G/Bl: Green with Blue strip G/W:
G:	Green	Green with White strip O/R: Orange
Gr:	Grey	with Red strip O/W: Orange with White
Lbl: Light blue		strip R/B: Red with Black strip R/W:
Lg:	Light green	Red with White strip W/G: White with
O:	Orange	Green strip W/R: White with Red strip
R:	Red	W/Y: White with Yellow strip Y/Bl:
W:	White	Yellow with Blue strip Y/G: Yellow with
Y:	Yellow	Green strip Y/R: Yellow with Red

Y/W: Yellow with White strip

BATTERY

SPECIFICATIONS

Model name	YB7-A
Capacity	28.8 kC (7Ah) 10HR
Standard electrolyte specific gravity	1.28 at 20 ° C (68 ° F)

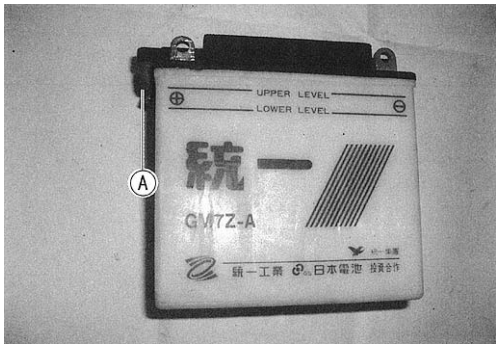


When installing the battery on the motorcycle, connect the breather pipe to the battery air bleeder.

INITIAL CHARGING

FILLING ELECTROLYTE

Remove the short and small oil tight pipe before filling electro-
lyte. Fill electrolyte (dilute sulphuric acid solution, the acid weight concentration is 35.0%, its specific gravity at 20 ° C (68 ° F) is
1.28) to the upper level line of the battery. The electrolyte filled shall be cooler than 30 ° C (86 ° F) before being filled into the battery. After it is filled, the battery shall rest for half an hour. If necessary, fill electrolyte again.



Charge the battery with the current in the following table.

Standard charging current: 0.7 A

A: Oil tight pipe

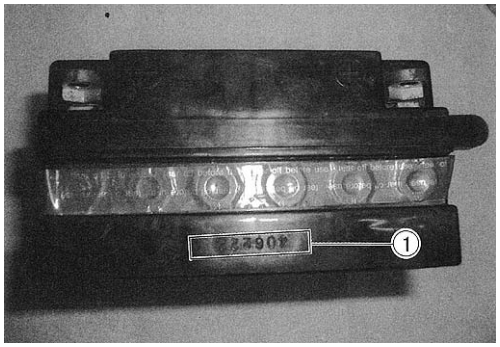
CHARGING TIME

Charging time for a new battery is decided by the numbers of months after manufacturing time of the battery.

CONFIRM THE MANUFACTURING DATE

The manufacturing date is indicated with 3 part numerals 1, indicating the month, date and the year respectively.

At the end of the charging period, adjust the specific gravity of the electrolyte to the specified value. After charging, use distilled water to get electrolyte to the upper level line.



Months after manufacturing months	Within 6 months	Within 9 months	Within 12 months	Longer than 12 months
Time needed for charging	20 h	30 h	40 h	60 h

SERVICING

Visually inspect the surface of the battery container. If any signs of cracking or electrolyte leakage from the sides of the battery have occurred, replace the battery with a new one.

If the battery terminals are found to be contaminated or an acidic white powdery substance, clean the battery terminals with sandpaper.

Check the electrolyte level, fill in distilled water so as to lift the electrolyte level to the upper level line of each unit.

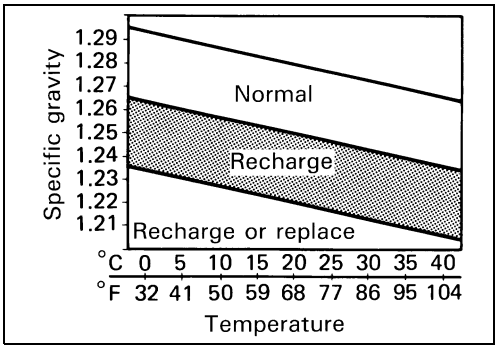
Check whether the battery charging is correct by reading the electrolyte specific gravity. If it is 1.22 or less after converting into 20 ° C (68 ° F), it indicates that the battery is still at the weak state, it must be recharged.

NOTE:

First remove the - pole lead wire.

RECHARGING OPERATION BASED ON THE READING OF SPECIFIC GRAVITY

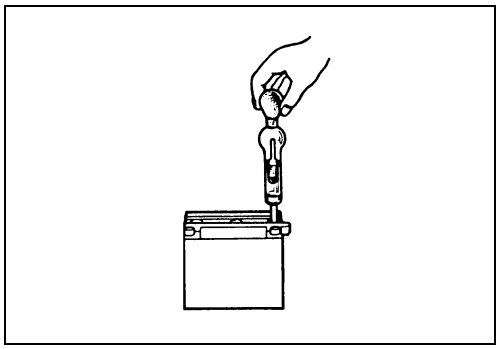
Use the following table to convert the gravity reading into 20 ° C (68 ° F).



When reading the gravity value from the gravity table, raise the electrolyte in the gravimeter to the visual height, read the float meter reading near the meniscus (the upper bending part on the surface of electrolyte) as shown in figure.

Use the table to check the reading (convert into 20 ° C), determine the recharging time (hours) when charging with the constant current, 0.8 A charging rate (it is 1/10 capacity of this battery).

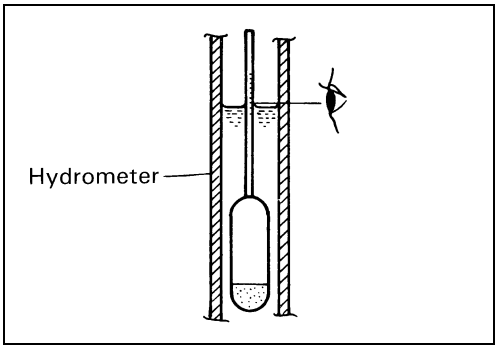
When making recharging operation, the electrolyte temperature shall not exceed 45 ° C (113 ° F) at any time. Stop the operation according to the requirements so as to cool the electrolyte, recharging the battery to the specified value.



Electrolyte specific gravity: 1.28 at 20 °C (68 °F)

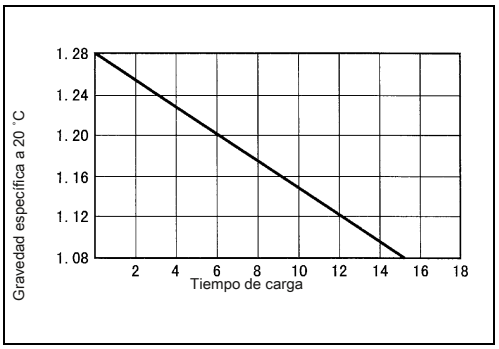
Realice la recarga con voltaje constante. La llamada carga de "velocidad rápida" afectará la vida útil de la batería.

09900-28403: Hidrotester



TODA LA VIDA

El óxido de plomo pintado en las placas polares de la batería se desvanecerá con el aumento del tiempo de funcionamiento. Cuando el fondo del contenedor de la batería se deposita con sedimentos, la batería ya no se puede utilizar. Si el tiempo de recarga no es lo suficientemente largo, se depositará sulfato de plomo en la superficie de las placas polares, lo que afectará el rendimiento (sulfatación). Si ocurriera tal fenómeno, reemplace la batería.



Si la batería no se usa durante mucho tiempo, se sulfatará. Si la motocicleta no se utiliza durante más de 1 mes (especialmente en invierno), recárguela al menos una vez al mes.

*** Antes de cargar la batería, retire la tapa de sellado de cada unidad.**

*** Al cargar la batería, se prohíbe estar cerca de humo, fuego o chispas.**

*** Al retirar la batería de la motocicleta, el**

- **El electrodo debe desconectarse primero.**

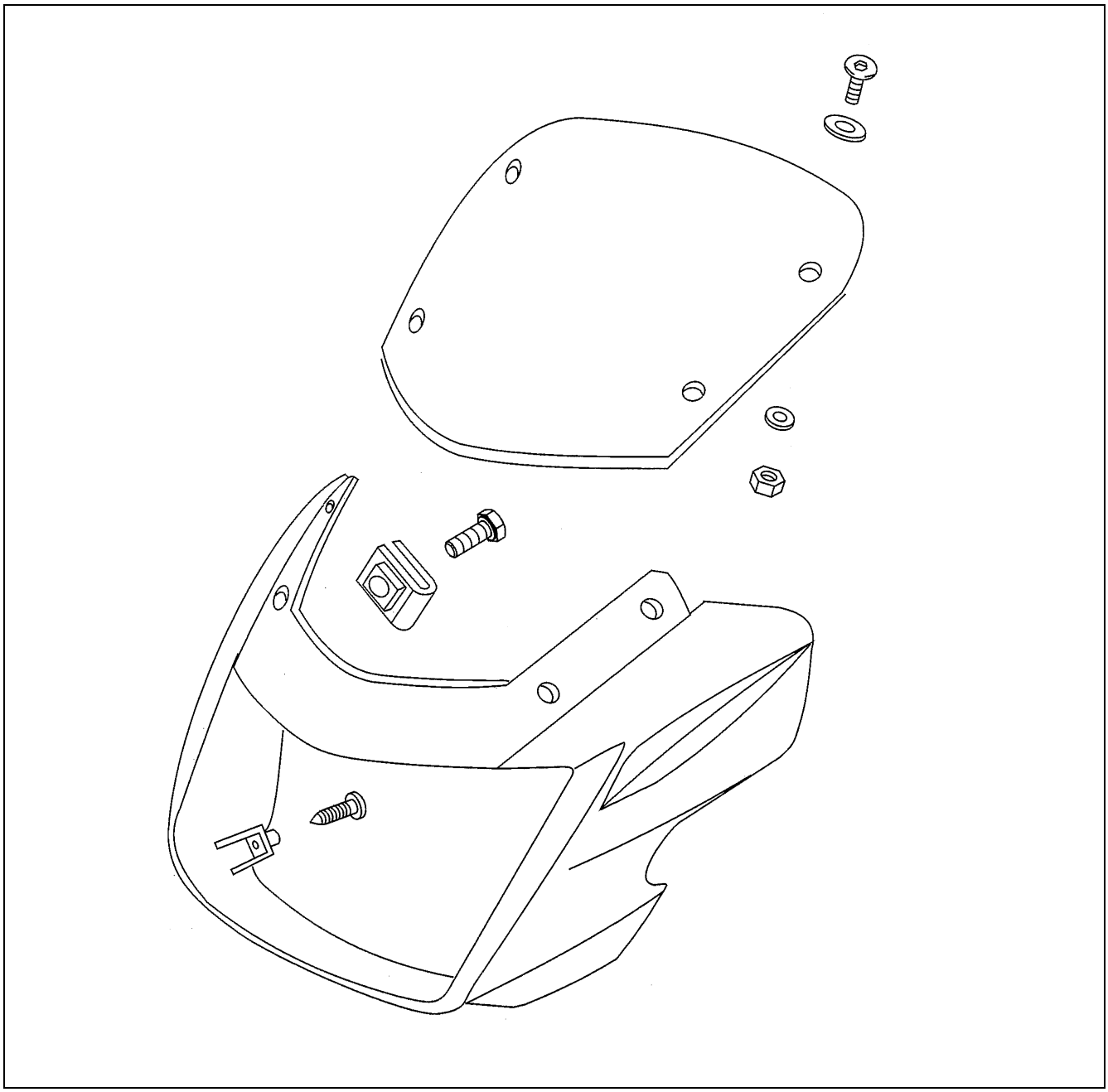
CHASIS

CONTENIDO

MERCADO..... .... 6- 2
ELIMINACIÓN..... ..... 6- 2 MONTAJE
.... 6- 3 RUEDA DELANTERA .....
.... 6- 4
DESMONTAJE Y DESMONTAJE .... 6- 5 INSPECCIÓN
.... 6- 7 MONTAJE .....
..... 6- 9 HORQUILLA DELANTERA .....
..... 6-11
DESMONTAJE Y DESMONTAJE .... 6-11 INSPECCIÓN
.... 6-16 REENSAMBLE .....
..... 6-17 VÁSTAGO DE DIRECCIÓN .....
..... 6-20
DESMONTAJE Y DESMONTAJE .... 6-20 INSPECCIÓN
.... 6-24 REENSAMBLE .....
..... 6-25 FRENO DELANTERO .....
..... 6-27 FRENO DE DISCO ... .
..... 6-27
REEMPLAZO DE LAS PASTILLAS DE FRENO 6-28
DESMONTAJE Y DESMONTAJE DE LA PINZA ....6-29 INSPECCIÓN
.... 6-30 MONTAJE DE PINZA
.... 6-32 DESMONTAJE Y DESMONTAJE DEL CILINDRO
MAESTRO ..... 6-33 INSPECCIÓN 6-34
MONTAJE .... 6-34 RUEDA TRASERA Y FRENO
TRASERO 6-35

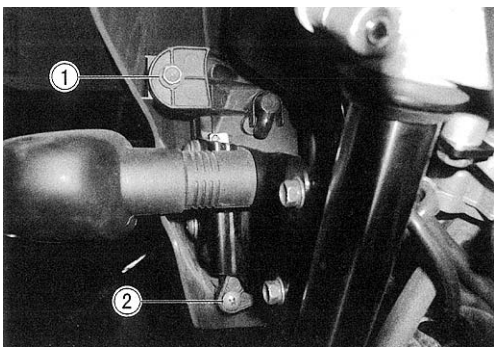
DESMONTAJE Y DESMONTAJE .... 6-35 INSPECCIÓN
.... 6-38 MONTAJE .....
..... 6-41 GIRO TRASERO BRAZO.....
..... 6-43
DESMONTAJE Y DESMONTAJE .... 6-43 INSPECCIÓN
.... 6-45 MONTAJE .....
..... 6-46

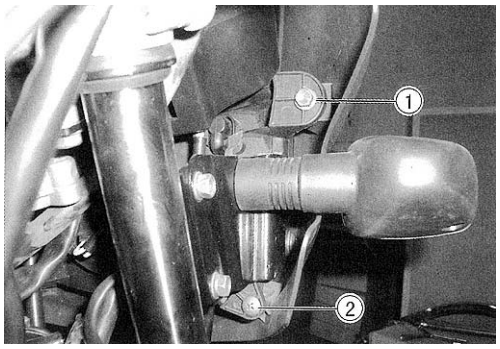
MERCADO



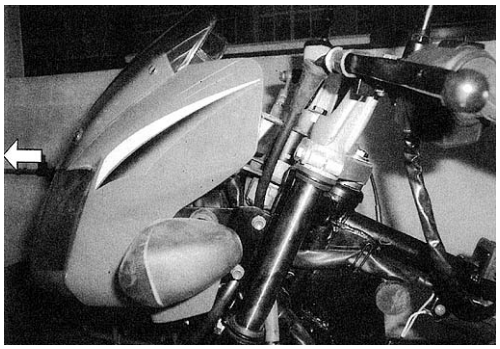
ELIMINACIÓN

• Quitar 2 tornillos de fijación 1 y 2 tornillos autorroscantes 2 del carenado.





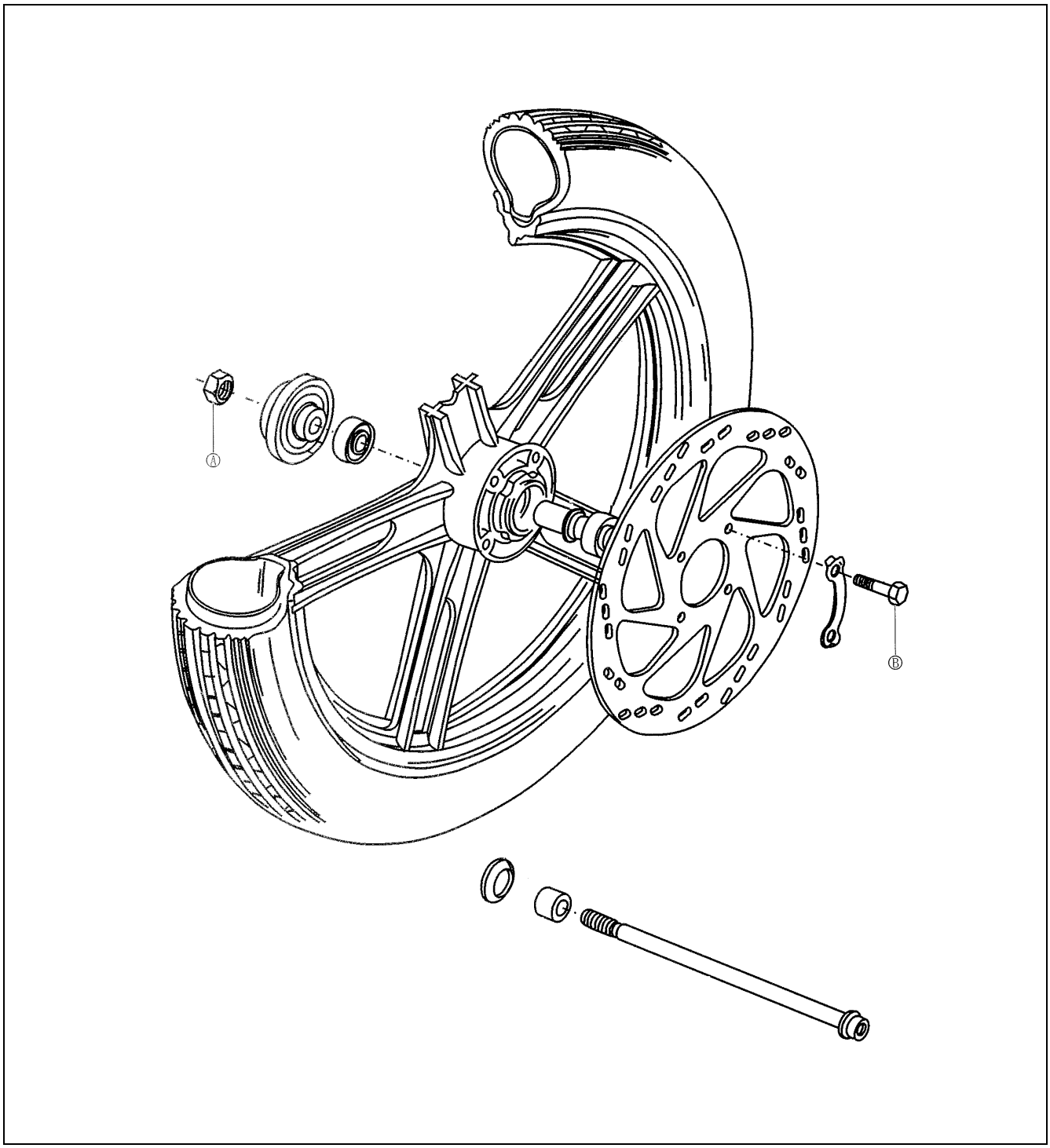
• Retire el carenado.



MONTAJE

Vuelva a montarlo en el orden inverso al de desmontaje.

RUEDA DELANTERA

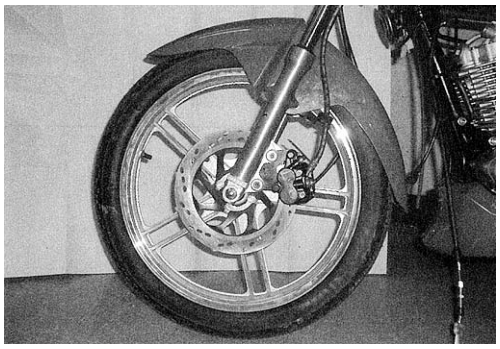


PAR DE APRIETE

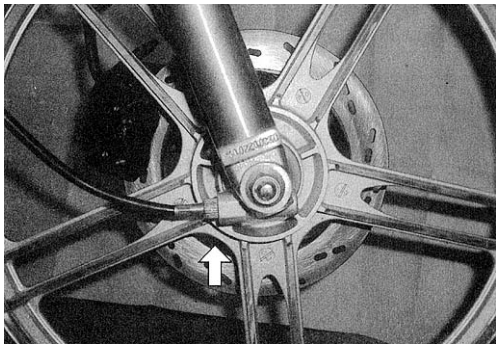
ARTICULO	Nuevo Méjico	Kgf-m
UNA	36 - 52	3.6 - 5.2
si	15 - 25	1,5 - 2,5

DESMONTAJE Y DESMONTAJE

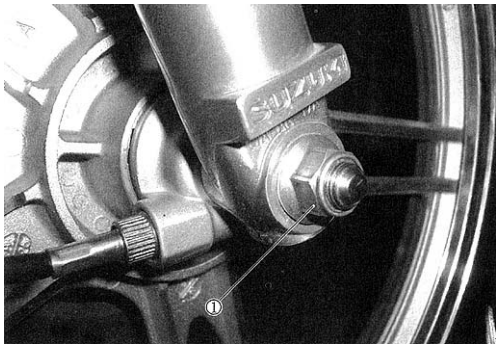
• Apoyar la motocicleta con el caballete central y el gato o el bloque.



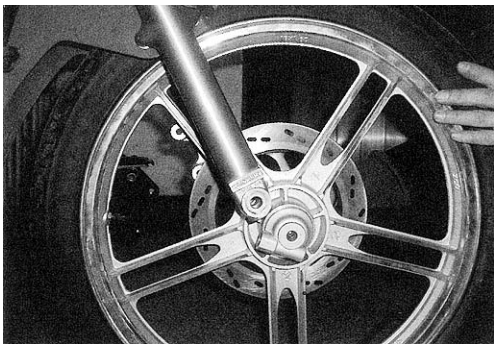
• Desconecte el eje flexible de transmisión del tacómetro.



• Retire la tuerca del eje 1.



• Extraiga el eje, retire la rueda delantera.



NOTA:

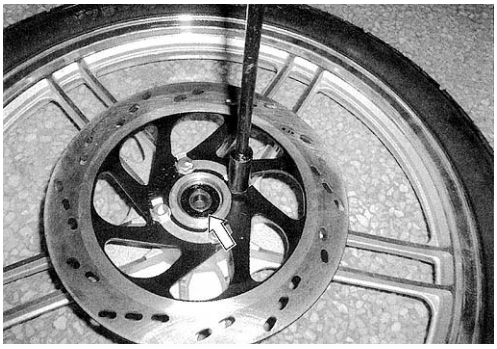
Al retirar la rueda delantera, no accione la palanca del freno delantero.

• Aflojar la arandela, quitar 4 tornillos.

• Desmontar el disco de la rueda.

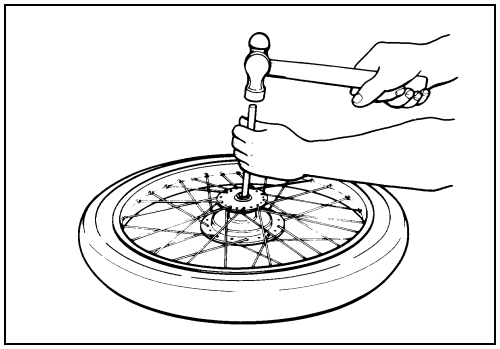
No reutilice la arandela de bloqueo.

• Separe la placa de freno de la rueda.



• Retire el sello de aceite.

• Saque el cojinete de la rueda con un punzón adecuado.



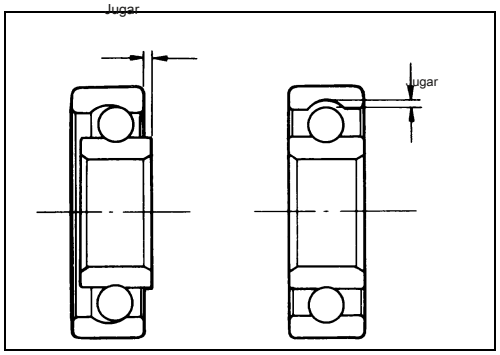
INSPECCIÓN

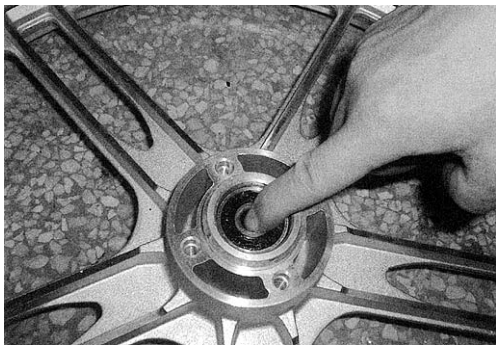
COJINETE DE RUEDA

Cuando el cojinete de la rueda esté fijo en el cubo de la rueda, inspeccione el juego de la pista interior del cojinete de rueda con las manos.

Gire la pista interior con las manos para inspeccionar si se produce un ruido anormal, si la rotación es constante.

Si se encuentra el fenómeno anormal, se debe reemplazar el rodamiento.





EJE

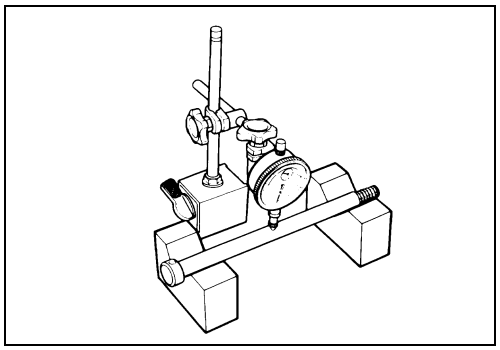
Inspeccione el descentramiento del eje con herramientas especiales, si el descentramiento excede el límite, el eje debe ser reemplazado.

09900-20607: Reloj comparador (1/100 mm)

09900-20701: Mandril comparador 09900-21304:

Bloques en V

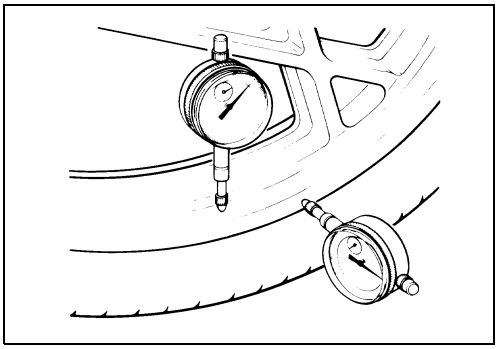
Límite de servicio: 0,25 mm



LLANTA DE LA RUEDA

Inspeccione como se muestra en la figura, confirme si el agotamiento del

la llanta de la rueda excede el límite utilizable. Una cantidad excesiva de descentramiento generalmente se debe a una llanta de la rueda doblada.



NOTA:

Antes de corregir la llanta de la rueda, se debe reemplazar el cojinete de la rueda desgastado o aflojado.

09900-20607: Reloj comparador (1/100 mm)

09900-20701: Mandril comparador

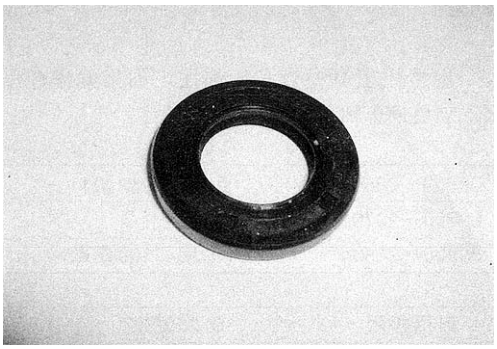
Límite de servicio (axial y radial): 2,0 mm

NEUMÁTICO

(2-16)

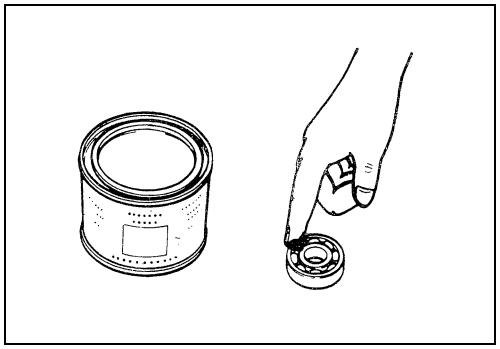
SELLO DE ACEITE

Inspeccione si el borde del sello de aceite está dañado.



REARMADO

Vuelva a montar y vuelva a instalar la rueda delantera en el orden inverso al desmontaje y desmontaje, y complete los siguientes pasos.



COJINETE DE RUEDA

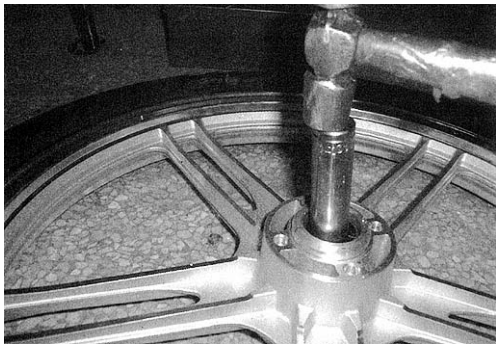
• Aplique la grasa lubricante en el rodamiento antes del montaje.

En g.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"

• Instale el cojinete de la rueda con herramientas especiales.

09913-75821: instalador de piñón de estrella



DISCO DEL FRENO

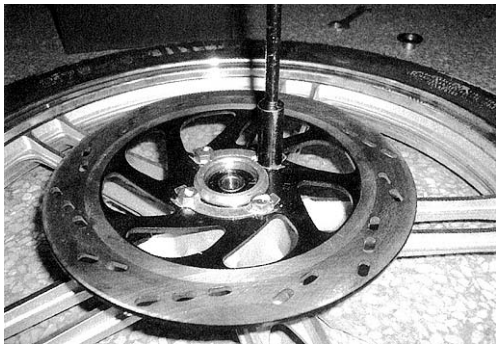
• Asegúrese de que el disco de freno esté limpio y libre de grasa.

importar. Después de fijar el disco de freno apretando los pernos, deben bloquearse al par especificado.

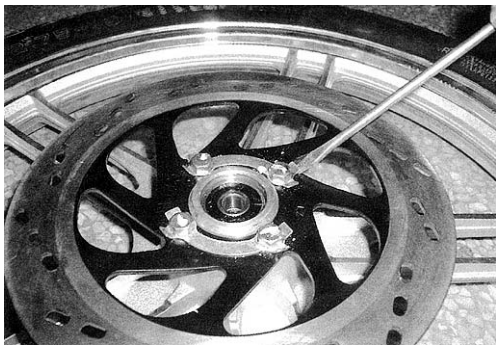
15 - 25 N · m (1,5 - 2,5 kgf-m)

NOTA:

La nueva lavadora debe usarse cada vez.



• Doble la arandela hacia la dirección del perno.

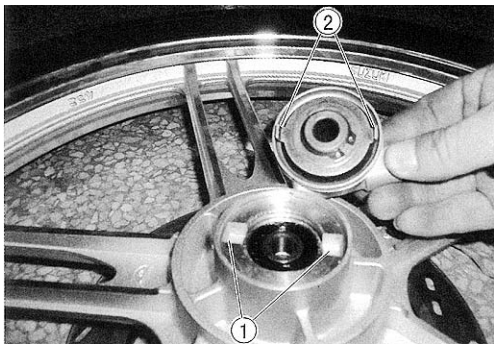


CAJA DE CAMBIOS DEL ODOMETRO

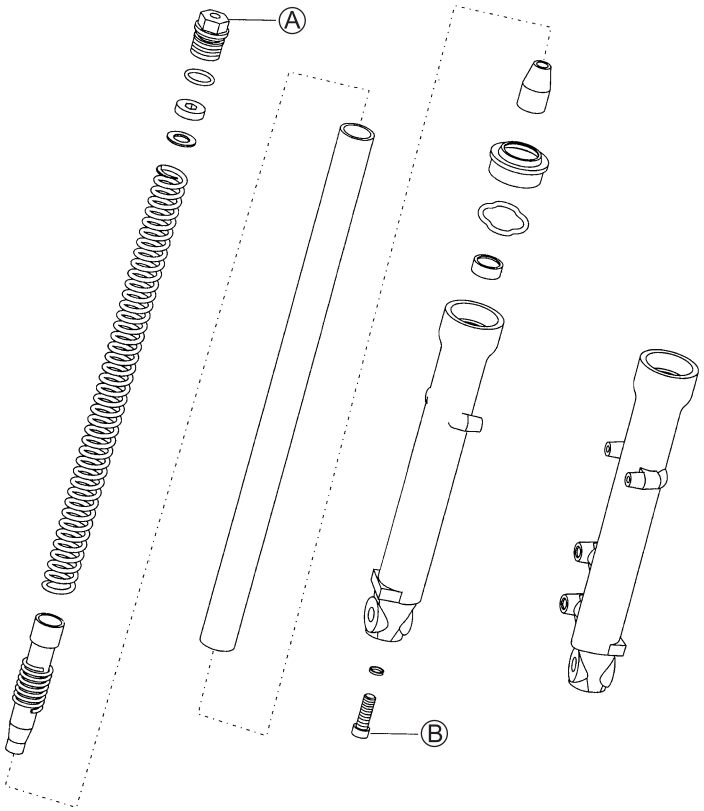
Antes de montar la caja de cambios del odómetro, aplique el lubricante

grasa en él, para hacer la ranura 1 en el cubo de la rueda, coincida con 2 trinquetes de accionamiento 2 en la caja de cambios del odómetro.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"



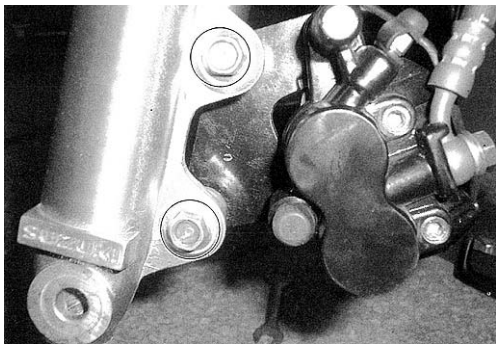
TENEDOR FRONTAL



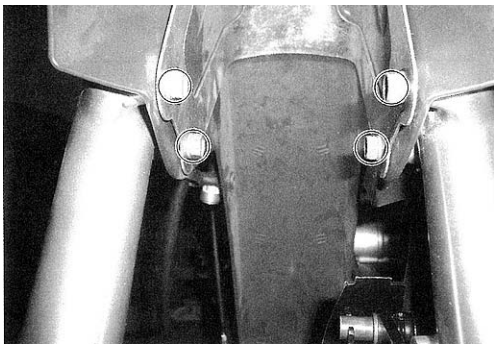
PAR DE APRIETE		
ARTICULO	Nuevo Méjico	kgf-m
Ⓐ	36 - 52	3.6 - 5.2
Ⓑ	15 - 25	1,5 - 2,5

DESMONTAJE Y DESMONTAJE

- Retire la rueda delantera. (6-4)
- Quitar 2 tornillos, quitar la pinza delantera.

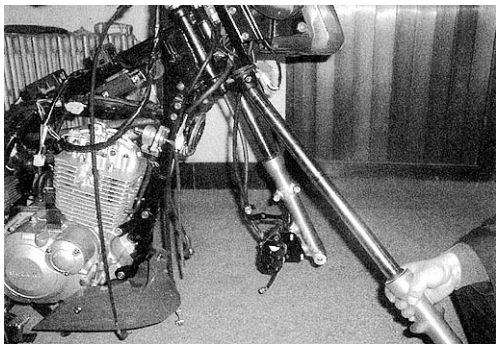


• Quitar 4 tornillos, quitar el guardabarros delantero.

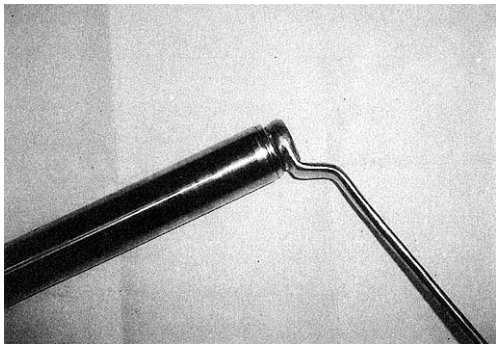


• Quite los 4 tornillos de sujeción de los soportes superior e inferior.

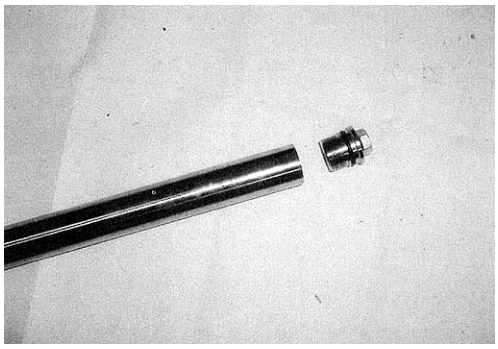
• Baje las horquillas delantera derecha e izquierda.



• Aflojar la tuerca.

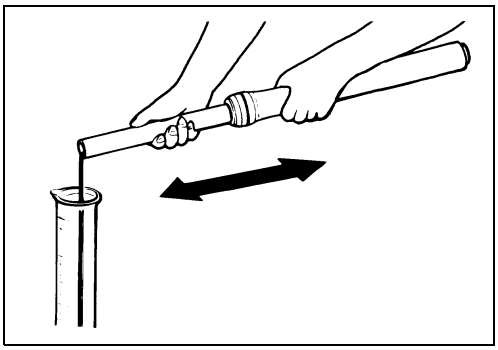


• Saque la tuerca y el resorte de la horquilla.



• Invertir la horquilla y la carrera es varias veces para quitar el aceite.

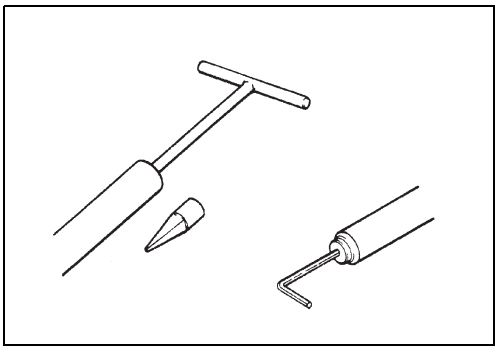
• Mantenga el tenedor boca abajo durante varios minutos.



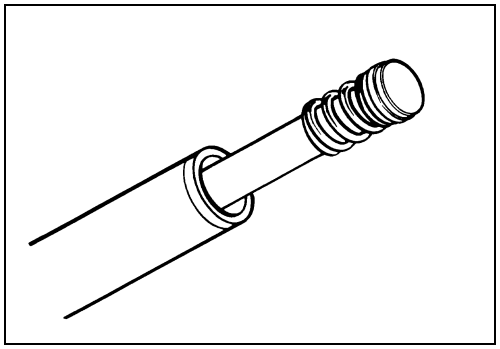
• Retire los tornillos del amortiguador con herramientas especiales y una llave hexagonal de 8 mm.

09940-34520: mango tipo T

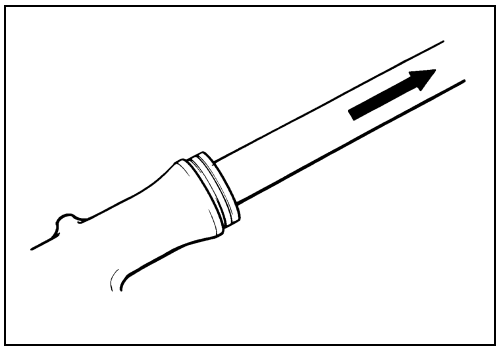
09940-34561: Accesorio de montaje de horquilla delantera (D)



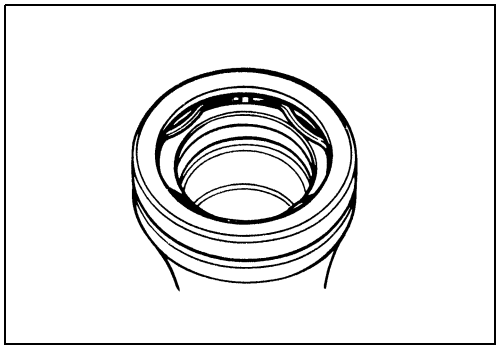
• Retire la pieza de bloqueo de aceite y la varilla del amortiguador unida con el resorte de rebote.



• Separe el tubo interior del tubo exterior.

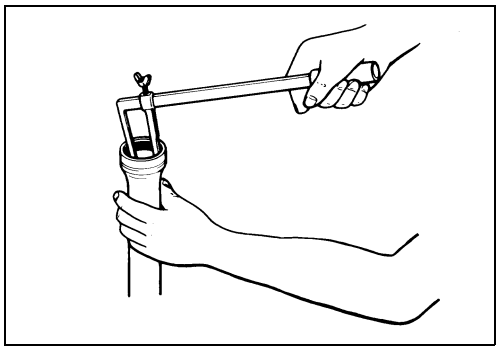


• Retire el anillo de tope del retén de aceite.



• Retire el retén de aceite con la herramienta especial.

09913-50121: removedor de sello de aceite

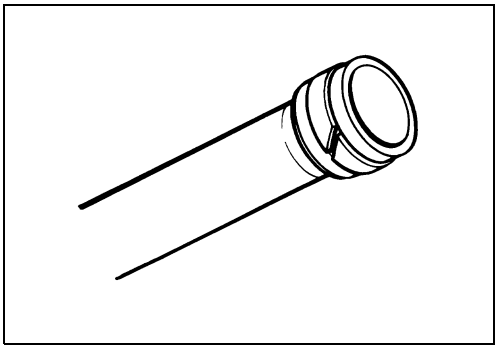


Después de haber quitado el sello de aceite, será reemplazado por uno nuevo.

INSPECCIÓN

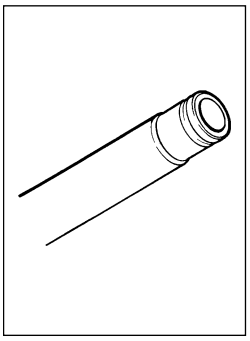
ANILLO VARILLA AMORTIGUADOR

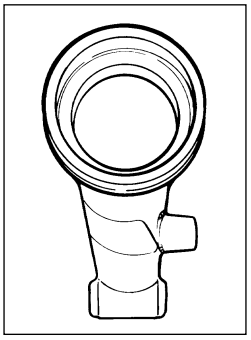
Inspeccione el desgaste y daño del anillo de la varilla del amortiguador.



TUBO INTERIOR Y TUBO EXTERIOR

Inspeccione si las superficies deslizantes de los tubos internos y externos están desgastado o dañado.

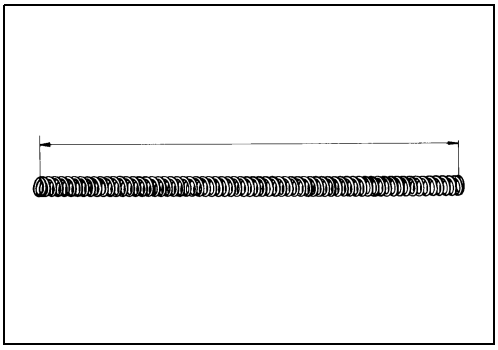




RESORTE DEL TENEDOR

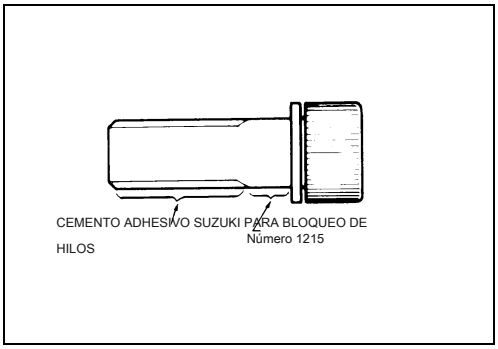
Mida la longitud libre del resorte, si es más corto que el límite utilizable, se sustituirá por uno nuevo.

Límite de servicio: 467 mm



REARMADO

Vuelva a montar y fije la horquilla delantera en el orden inverso al desmontaje y desmontaje, y complete los siguientes pasos.



TORNILLO VARILLA AMORTIGUADOR

Aplique SUZUKI BOND No 1215 y el THREAD LOCK

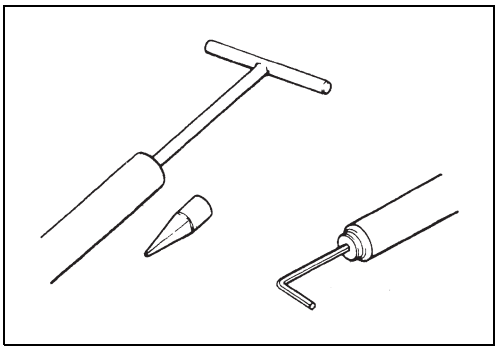
CEMENTO en el perno de la varilla del amortiguador, apriete el perno al par especificado con una llave hexagonal de 8 mm y herramientas especiales.

99000-31110: SUZUKI BOND No 1215 99000-32040: CEMENTO DE BLOQUEO DE ROSCA

09940-34520: mango tipo T

09940-34561: Accesorio de montaje de horquilla delantera (D)

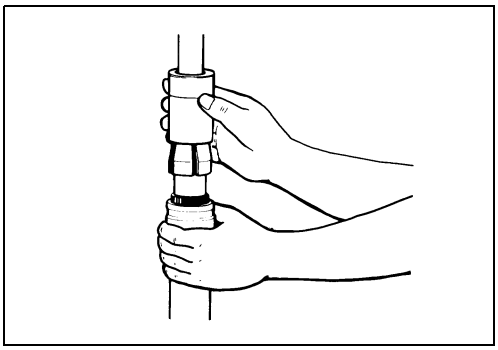
20 - 26 N · m (2,0 - 2,6 kgf-m)



SELLO DE ACEITE

Como se muestra en la figura, instale el sello de aceite en el tubo exterior con herramientas ciales.

09940-50112: Juego de instalación de retenes de aceite de horquilla

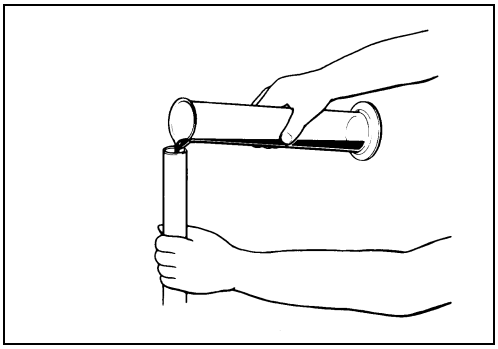


ACEITE DE HORQUILLA

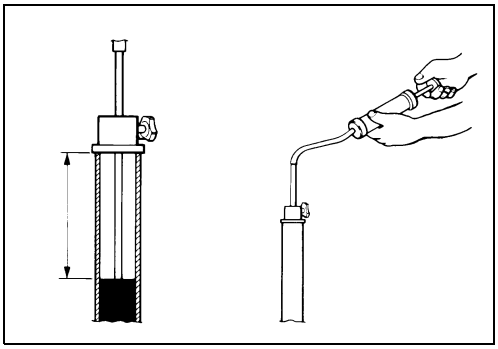
Es necesario utilizar el aceite de la horquilla delantera que su viscosidad cumpla con siguientes requisitos.

Modelo de aceite de horquilla: Aceite de horquilla

n. ° 15 Capacidad (cada pata): 136 ml



• Sostenga la horquilla delantera verticalmente con las manos, ajuste la altura del aceite de la horquilla con la herramienta especial.



NOTA:

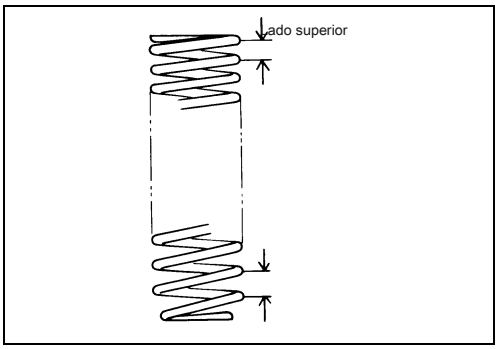
Al ajustar la altura del nivel de aceite, retire el resorte de la horquilla y comprima el tubo interior tanto como sea posible.

09943-74111: Indicador de nivel de aceite de la horquilla delantera

Altura del nivel de aceite: 205 mm

RESORTE DEL TENEDOR

Al instalar el resorte de la horquilla, el extremo de paso cerrado debe
ción al alza.



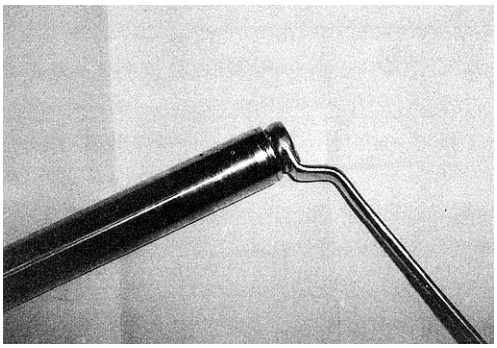
TORNILLO

• Apriete el perno superior de la horquilla al par especificado.

35 - 55 N · m (3,5 - 5,5 kgf-m)

NOTA:

Cada vez que se debe utilizar la nueva junta tórica.

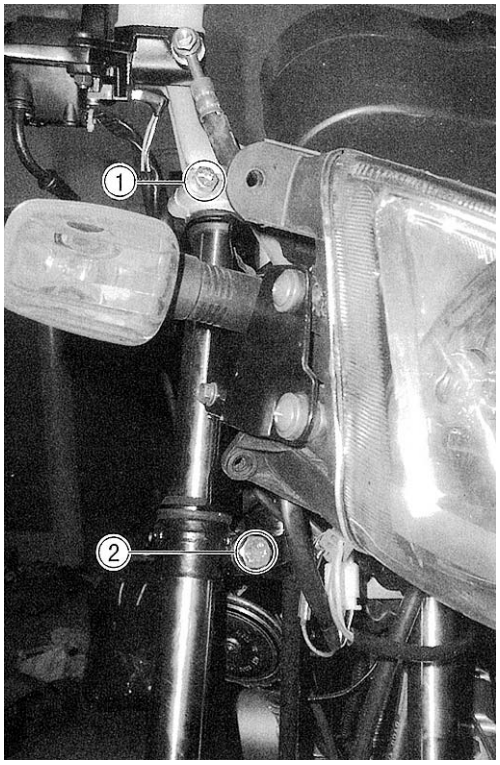


REAPRETAR

• Apretar el tornillo de sujeción de la parte superior 1 a lo especificado

esfuerzo de torsión.

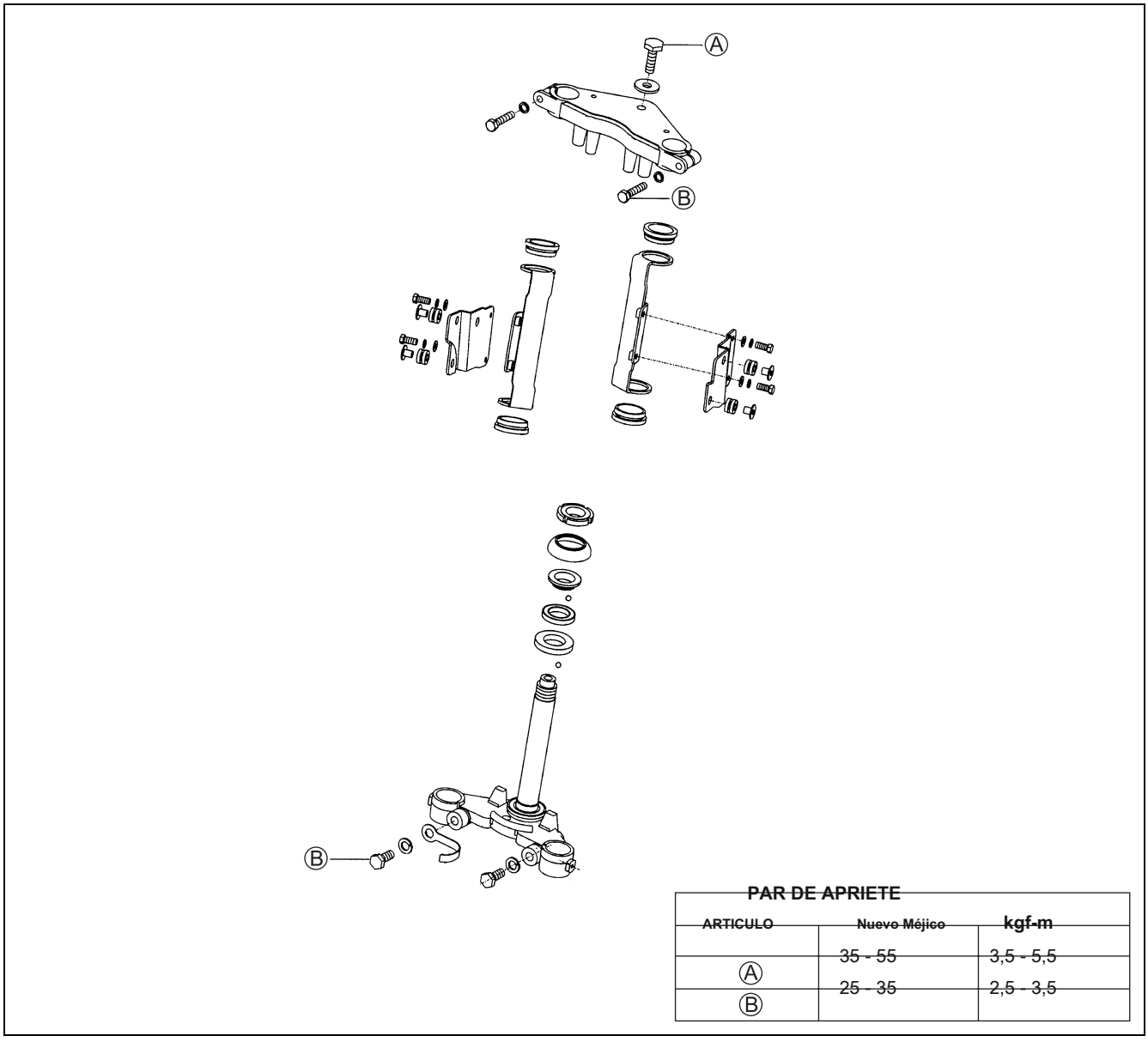
35 - 55 N · m (3,5 - 5,5 kgf-m)



Apretar el tornillo de sujeción de la parte inferior. 2 al par especificado.

12 - 20 N · m (1,2 - 2,0 kgf-m)

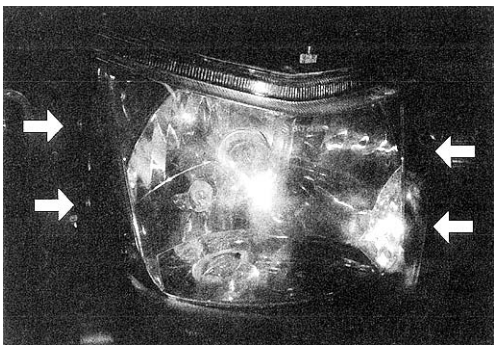
VÁSTAGO DE DIRECCIÓN



PAR DE APRIETE		
ARTICULO	Nuevo Méjico	kgf-m
Ⓐ	35 - 55	3,5 - 5,5
Ⓑ	25 - 35	2,5 - 3,5

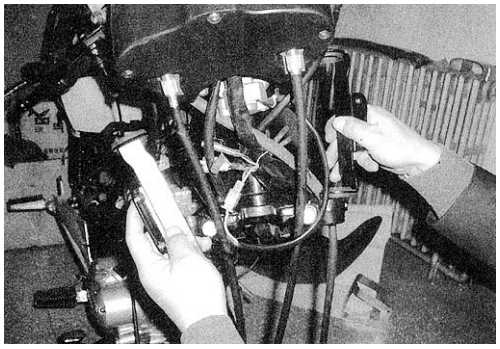
DESMONTAJE Y DESMONTAJE

- Retire el carenado. (6-2)
- Retire la rueda delantera. (6-3)
- Retire la horquilla delantera. (6-10)
- Retire las cubiertas del marco. (3-4)
- Retire el asiento. (3-4)
- Retire el tanque de combustible. (3-4)
- Quite los 4 tornillos, quite la luz principal y la luz de señal de giro.

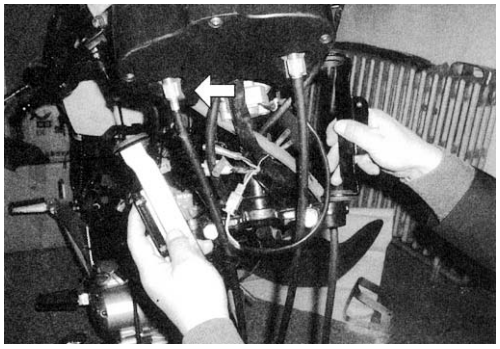


• Desconecte los acopladores y los cables conductores, retire la luz delantera y la luz de señal de giro.

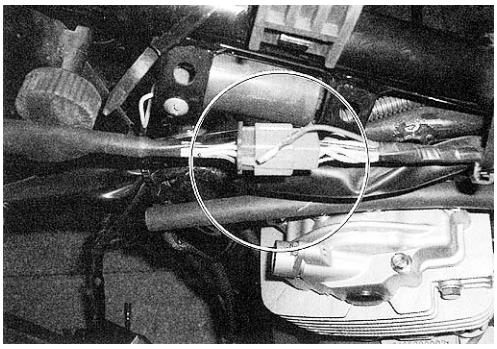
• Retire el soporte del faro.



• Retire el cable del tacómetro.

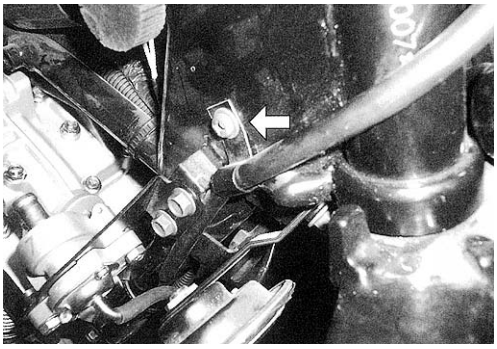


• Retire el acoplador del cable conductor del velocímetro / tacómetro.

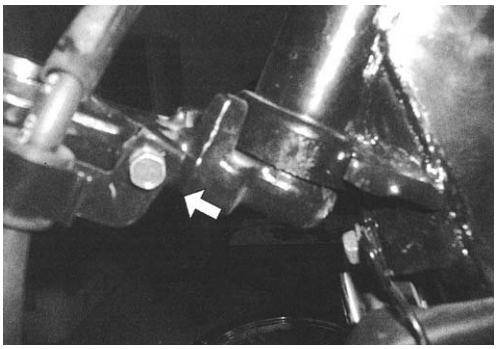


• Quitar 2 tornillos, quitar el instrumento.

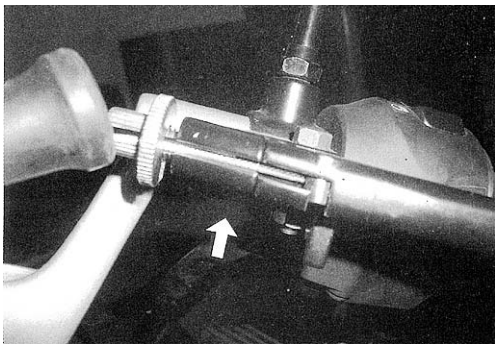
• Retire el tornillo de sujeción del mazo de cables.



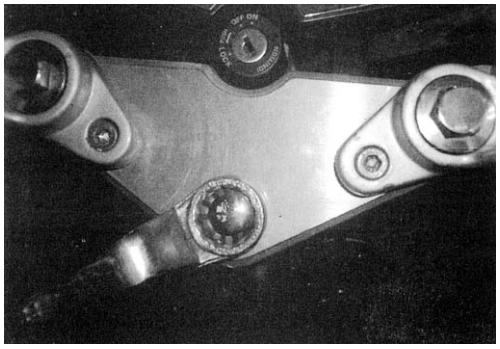
• Retire el perno de sujeción del latiguillo de freno.



• Quite el cable del embrague en la maneta del embrague.



• Quitar el perno de la culata del eje de dirección, quitar el soporte superior.



NOTA:

Sostenga los soportes izquierdo / derecho del faro con las manos, para evitar que se caiga.

• Quite la tuerca de la barra de dirección, extraiga la barra de dirección.

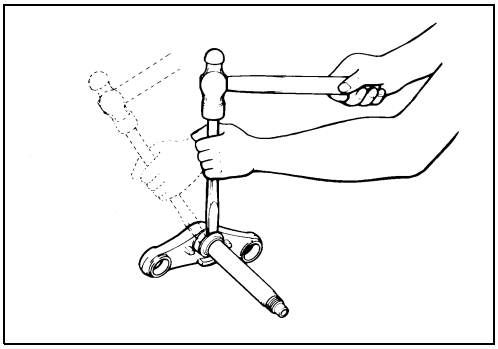
NOTA:

Sostenga la barra de dirección con las manos, para evitar que se caiga.

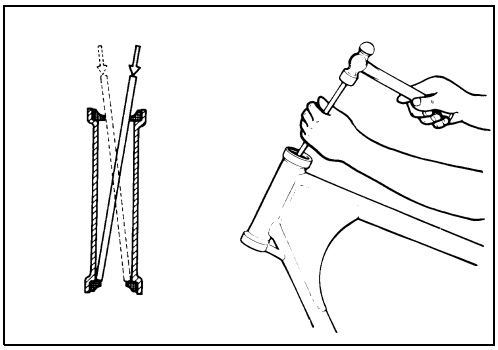
• Retire las bolas superior e inferior.

Numero de bolas	Superior	22
	Inferior	18

Retire la pista exterior fijada en el eje de la dirección, se podría usar el cincel.



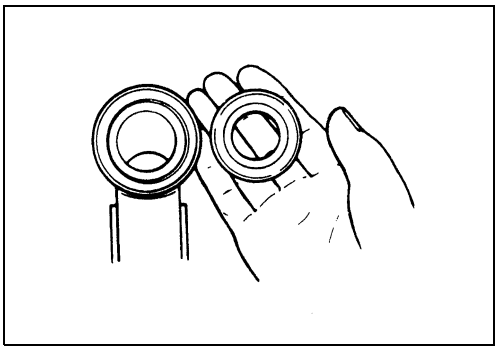
- Saque 2 pistas internas fijadas en el extremo superior e inferior de la tubería principal.

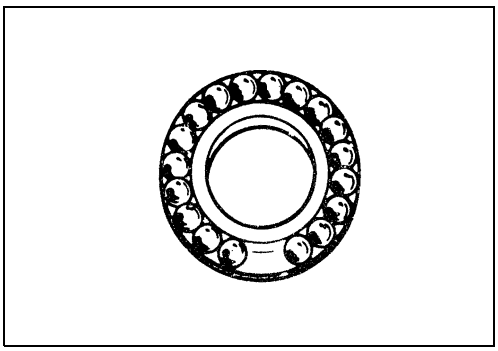


INSPECCIÓN

Inspeccione si las piezas extraídas tienen los siguientes malos fenómenos.

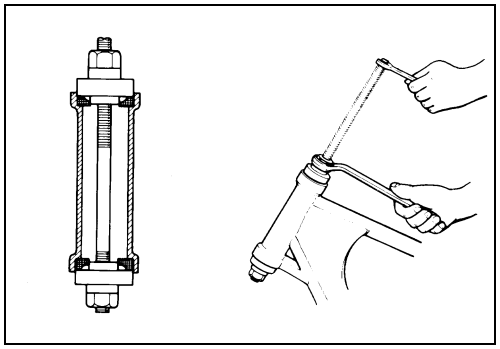
- Manejar la deformación.
- Bola gastada o dañada.
- Desgastado por carrera, deformación de la superficie.
- Deformación del eje de dirección.





REARMADO

Vuelva a montar y vuelva a montar la barra de dirección en el orden inverso al desmontaje y desmontaje, y complete los siguientes pasos.



PISTA INTERIOR

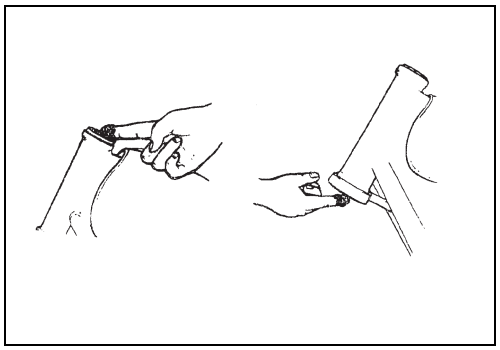
Presione en la pista superior e inferior con la herramienta especial.

09941-34513: instalador de rodamientos

PELOTA

Al instalar la bola, aplique la grasa lubricante en la parte superior y pista interior inferior.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"

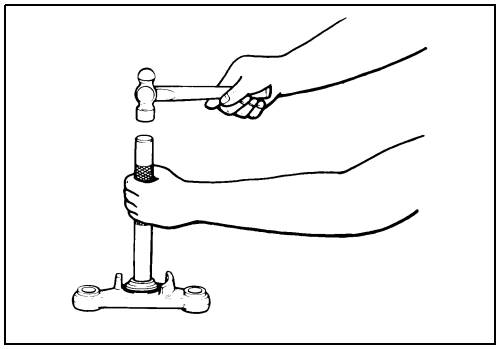


Números de bola	Superior	22
	Inferior	18

CARRERA EXTERIOR

Instale la pista exterior en el eje de la dirección con herramientas especiales.

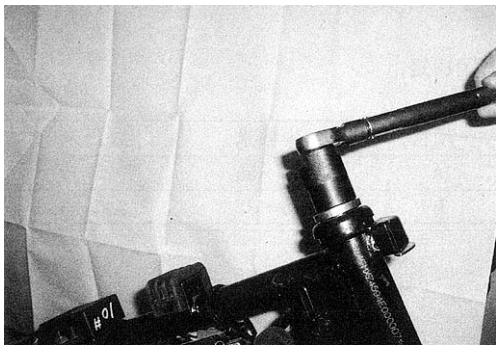
09941-74910: extractor de cojinetes del eje de dirección



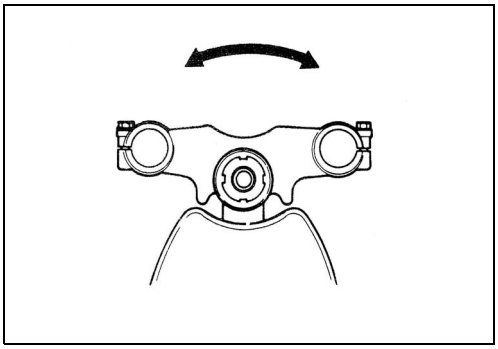
TUERCA DEL VÁSTAGO DE DIRECCIÓN

- Apriete la tuerca del eje de la dirección a 40 - 50 N · m (4.0 - 5.0 kgf-m) con la herramienta especial.

09940-14911: Llave de tubo para tuercas del eje de dirección



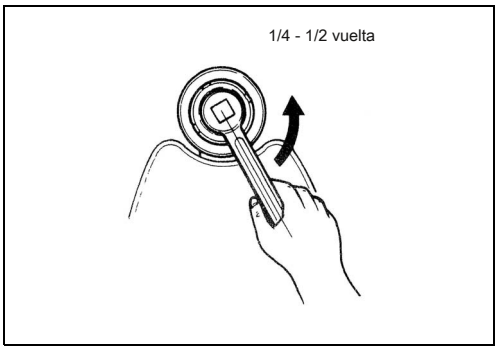
• Gire la barra de dirección a las posiciones de bloqueo (repita de 5 a 6 veces para la izquierda y la derecha cada una), para promover el "posicionamiento" del rodamiento de bolas.



• Gire la tuerca del vástago a la inversa entre 1/4 y 1/2 vuelta.

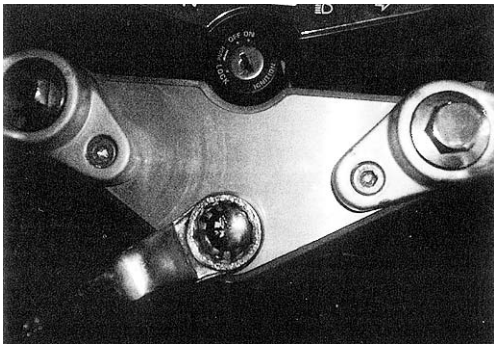
NOTA:

Este ajuste será diferente según la motocicleta.



• Apriete el perno de la cabeza del eje de la dirección al par especificado.

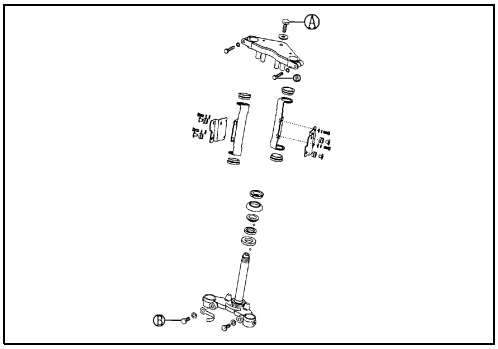
35 - 55 N · m (3,5 - 5,5 kgf-m)



Una vez que se haya completado el ajuste y la instalación del soporte superior del vástago de la dirección, "gire" la unidad de la rueda delantera para asegurarse de que no haya espacio libre y que los pasos de operación sean correctos.
Finalmente confirme que los vástagos de la dirección giran de izquierda a derecha libremente con su peso. En caso de que se encuentre un juego o la dirección sea pesada, entonces la tuerca del vástago de la dirección debe ajustarse nuevamente.

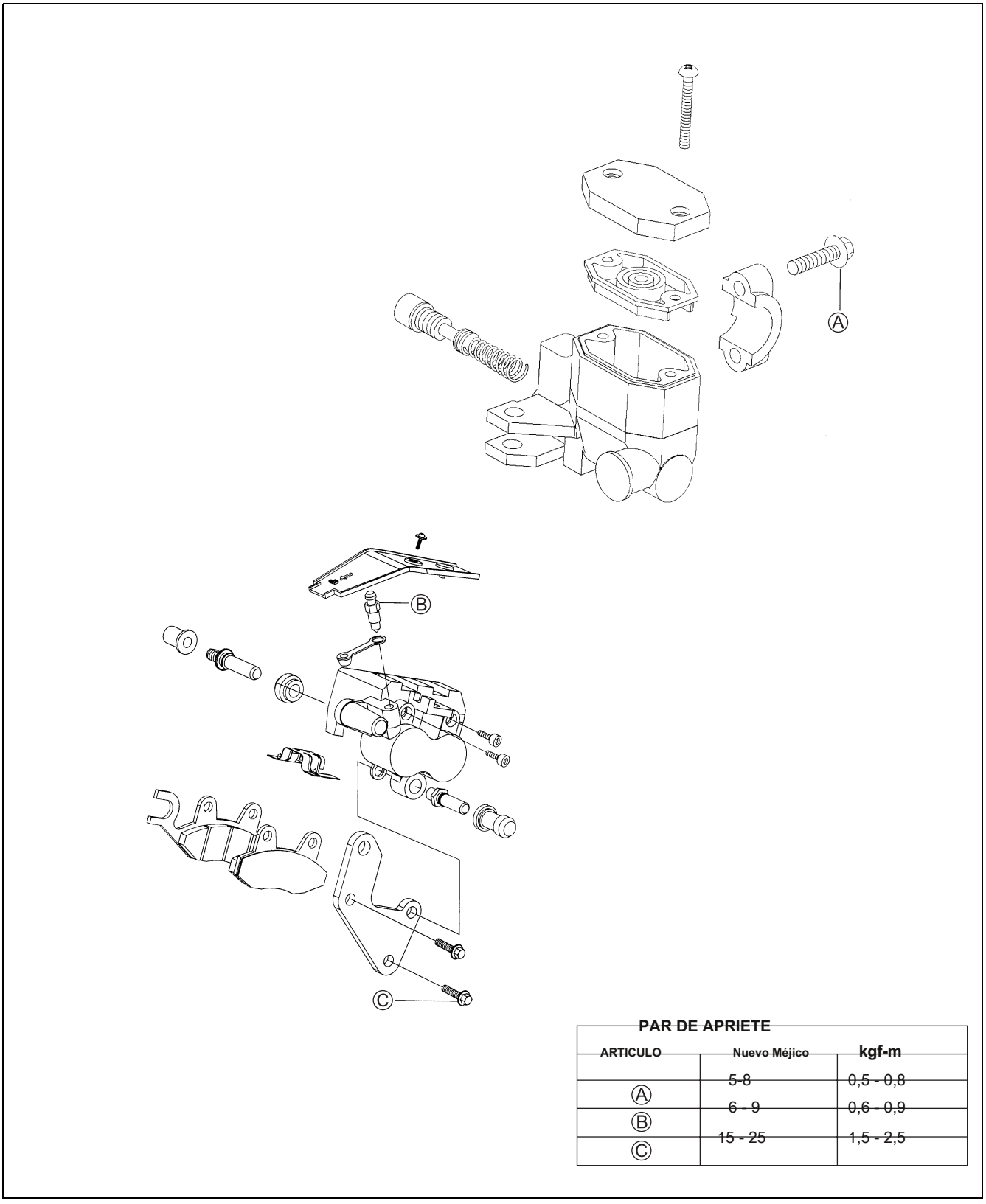
• Apretar el perno de apriete del mango. (6-19).

UNA: **35 - 55 N · m (3,5 - 5,5 kgf-m)**
SI: **25 - 35 N · m (2,5 - 3,5 kgf-m)**



FRENO FRONTAL

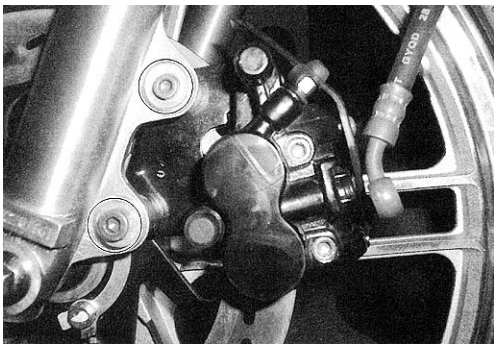
FRENO DE DISCO



PAR DE APRIETE

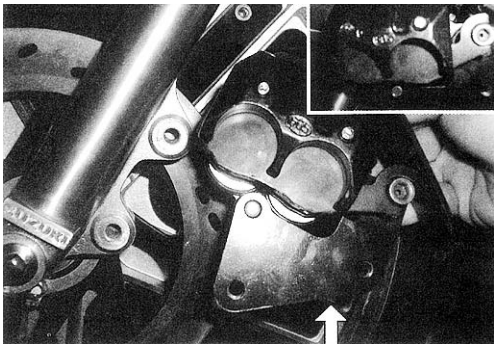
ARTICULO	Nuevo Méjico	kgf-m
Ⓐ	5-8	0,5 - 0,8
Ⓑ	6 - 9	0,6 - 0,9
Ⓒ	15 - 25	1,5 - 2,5

REEMPLAZO DE LA PASTILLA DE FRENO

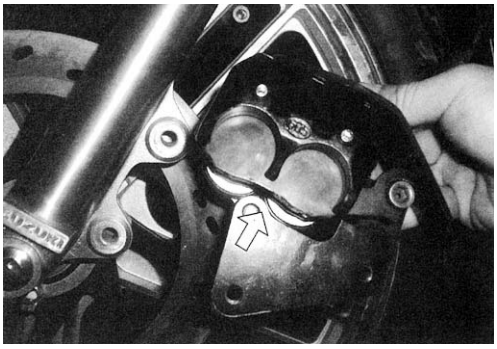


• Retire el perno de montaje de la pinza, retire la pinza.

Al retirar la pinza, no accione la palanca del freno.

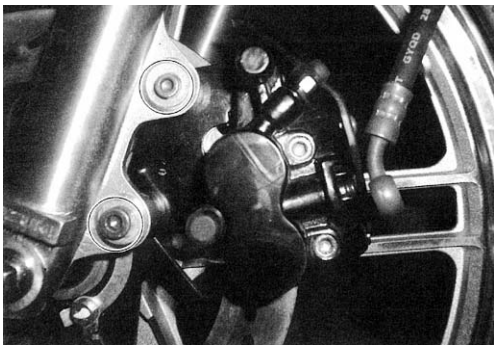


• Cuando retire la pastilla de freno, empuje el pistón y el asiento de la pinza directamente hacia la pinza.



• Retire la pastilla de freno.

La pastilla de freno debe reemplazarse en un juego completo, de lo contrario, las propiedades de frenado podrían verse afectadas.



• Aplique SUZUKI SILICONE GREASE en el asiento de la pinza.

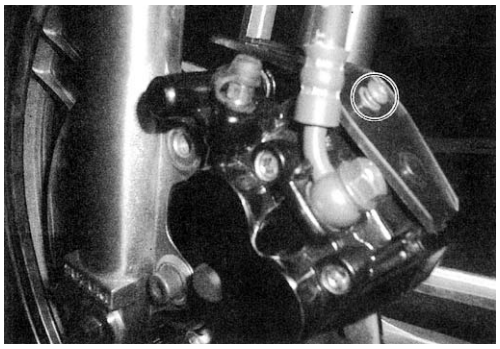
99000-25100: GRASA DE SILICONA SUZUKI

• Empuje el pistón y el asiento del pistón hasta la pinza cuando vuelva a montar la pinza.

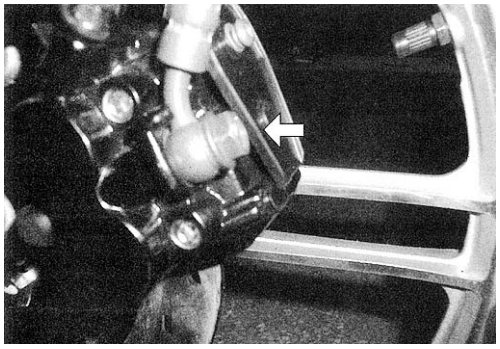
• Apriete los pernos de montaje de la pinza con el par especificado.

15 - 25 N · m (1,5 - 2,5 kgf-m)

DESMONTAJE Y DESMONTAJE DE LA PINZA

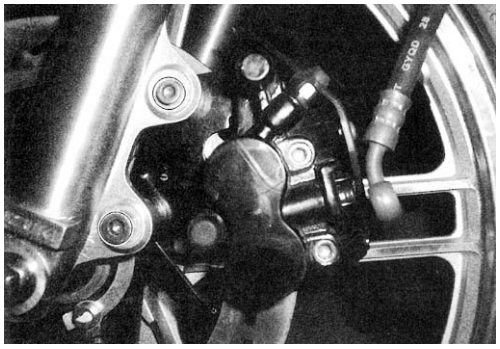


• Afloje el tornillo, retire la tapa de la pinza.

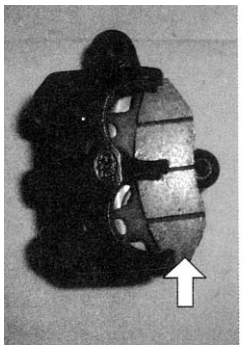


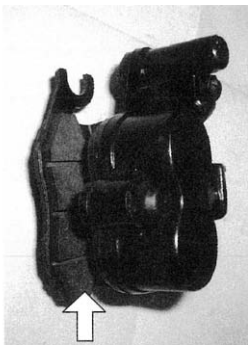
• Quite la manguera de freno de la pinza y recoja el líquido de frenos en un recipiente adecuado.

No reutilice el líquido de frenos que es residuo del último mantenimiento y almacenado durante mucho tiempo.



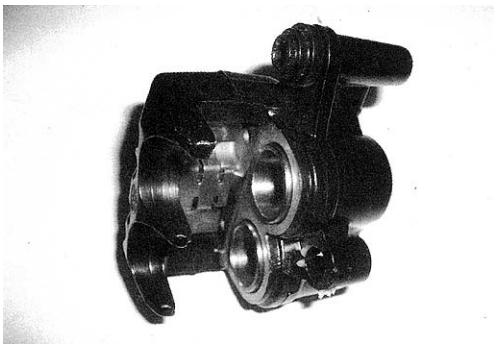
• Retire el perno de montaje de la pinza, retire la pinza.



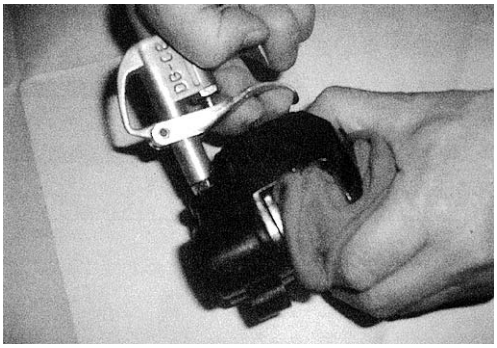


• Retire la pastilla de freno.

• Retire el asiento de la pinza de la pinza.

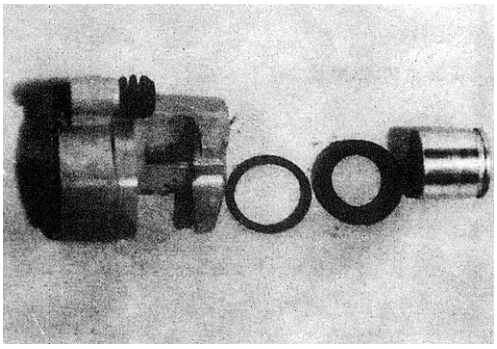


• Coloque un paño sobre el pistón para evitar que salte. Presione el pistón con una pistola de aire.



No utilice aire a alta presión para evitar daños en el pistón.

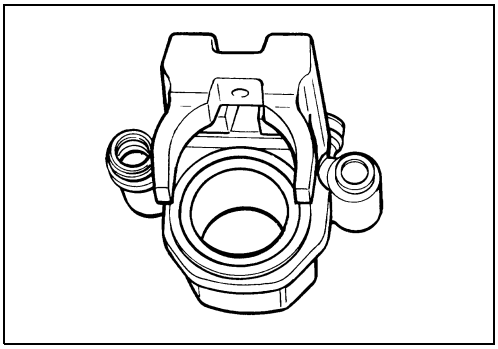
• Retire el pistón, la protección del pistón y el sello de aceite del pistón.



INSPECCIÓN

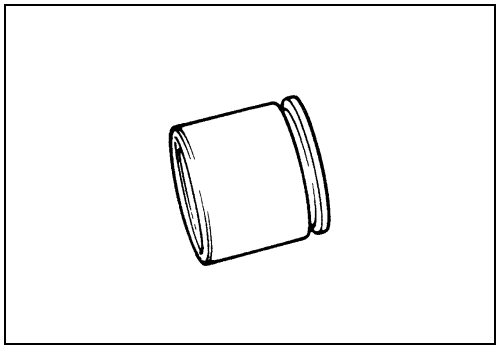
CILINDRO DE PINZA

Inspeccione la grieta, cicatriz u otros daños de la pared del pistón.



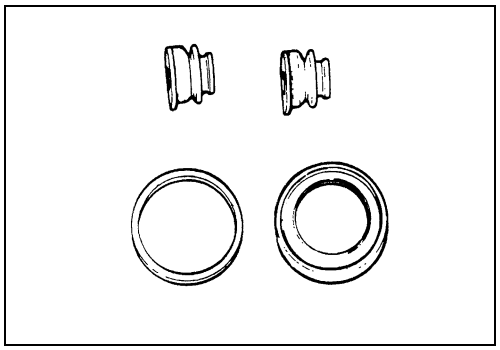
PISTÓN

Inspeccione la cicatriz u otros daños en la superficie del pistón.



PIEZAS DE GOMA

Inspeccione los daños y el desgaste de cada pieza de goma.

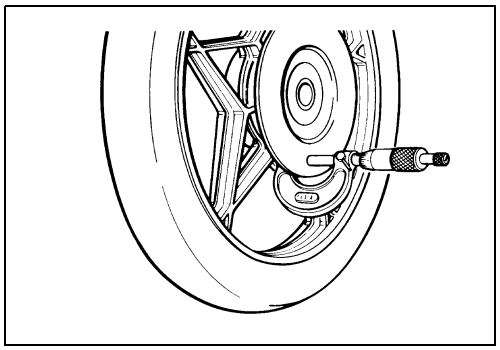


DTO

• Mida el grosor del disco con un micrómetro.

09900-20205: Micrómetro (0-25 mm) Límite de

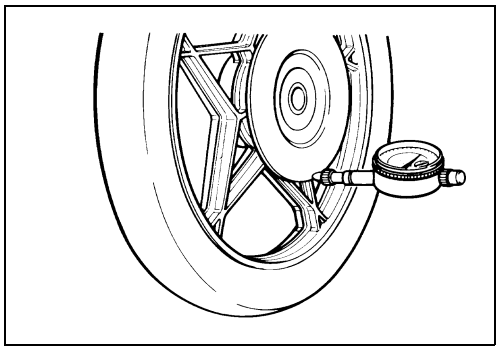
servicio: 3,0 mm



• Cuando el disco esté instalado en la rueda, verifique la excentricidad de la superficie del disco con un comparador como se muestra en la figura.

09900-20607: Reloj comparador (1/100 mm) Límite de

servicio: 0,3 mm

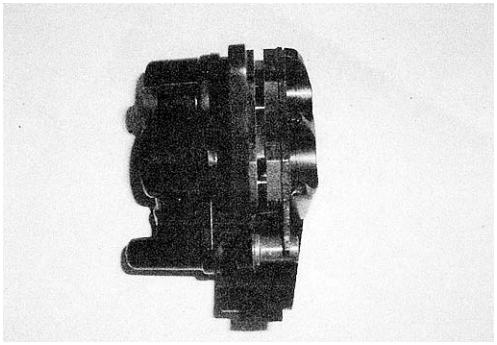


PASTILLA DE FRENO

Compruebe el grado de desgaste de la pastilla de freno observando el rojo.

Línea de marca de límite tallada en la pastilla de freno.

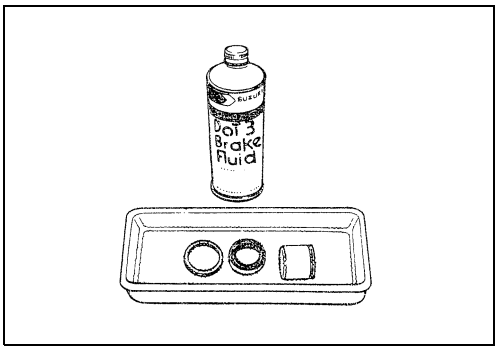
Cuando el desgaste excede el límite rojo, se debe reemplazar la pastilla de freno.



La pastilla de freno debe reemplazarse en un juego completo, de lo contrario, las propiedades de frenado podrían verse afectadas.

MONTAJE DE PINZA

Vuelva a montar e instale la pinza en el orden inverso al desmontaje y desmontaje, y finalice los siguientes pasos.

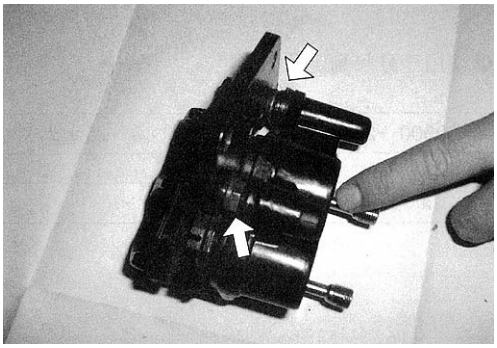


*** Antes de volver a ensamblar, el nuevo líquido de frenos debe usarse para limpiar los componentes de la pinza, nunca use detergente o gasolina para limpiar.**

*** Antes de montar el componente interno en el cilindro de la pinza, aplique el líquido de frenos en el cilindro y todos los componentes internos.**

• Aplique SUZUKI SILICONE GREASE en el asiento de la pinza.

99000-25100: GRASA DE SILICONA SUZUKI

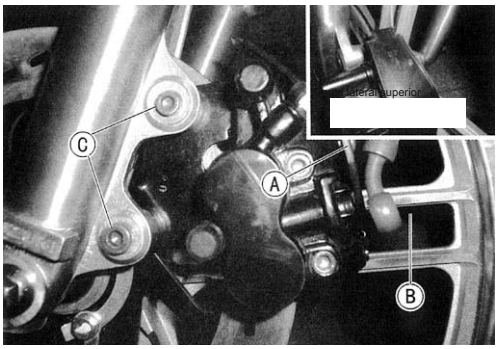


PAR DE APRIETE

UNA: **5-8 N · m (0,5 - 0,8 kgf-m)**

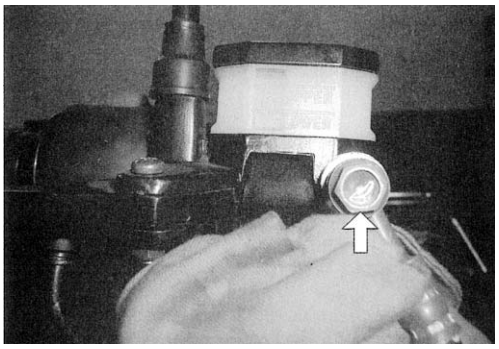
SI: **20 - 25 N · m (2.0 - 2.5 kgf-m)**

C: **15 - 25 N · m (1,5 - 2,5 kgf-m)**



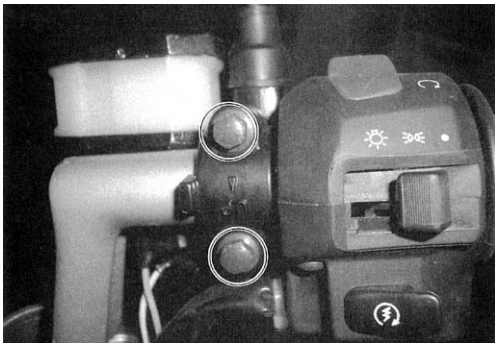
Después de volver a montar la pinza, extraiga el aire del circuito de líquido de frenos. (2-15)

DESMONTAJE Y DESMONTAJE DEL CILINDRO MAESTRO

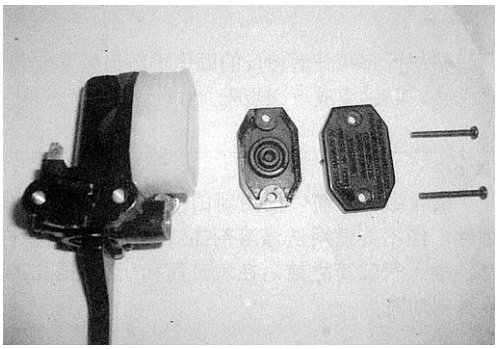


• Coloque un paño debajo del perno de conexión o del cilindro maestro para recibir el líquido de frenos de desbordamiento. Afloje el perno de conexión, retire la manguera de freno de la junta del cilindro maestro.

Limpie el líquido de frenos que entre en contacto con cualquier parte de la motocicleta de inmediato y a fondo. Porque el líquido de frenos puede generar la reacción química con los componentes de pintura, plástico, caucho, etc., dañando seriamente estas piezas.

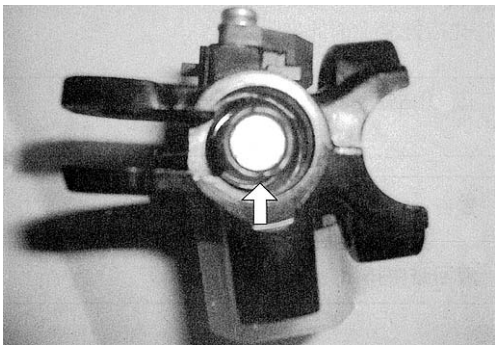


• Quitar 2 tornillos de apriete, quitar el cilindro maestro.



• Quitar 2 tornillos de ajuste, separar la tapa y el espaciador.

• Drene el líquido de frenos.



• Retire la protección de sellado a prueba de polvo.

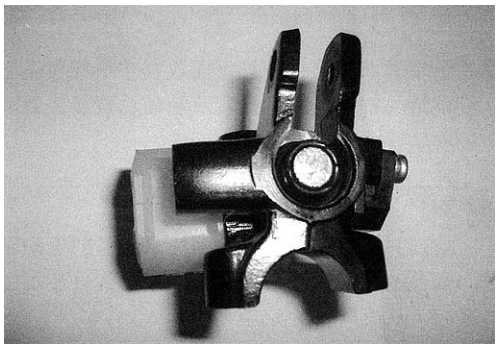
• Retire el anillo de seguridad inferior con la herramienta especial.

09900-06108: Extractor de anillos elásticos (tipo cerrado)

• Retire el pistón, la copa primaria y el resorte.

INSPECCIÓN

• Inspeccione la cicatriz u otros daños del cilindro maestro.

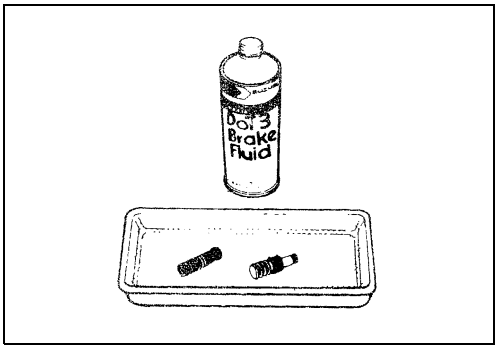


• Inspeccione la cicatriz u otros daños en la superficie del pistón y la copa.

• Inspeccione el desgaste o daño del protector de sellado a prueba de polvo.

REARMADO

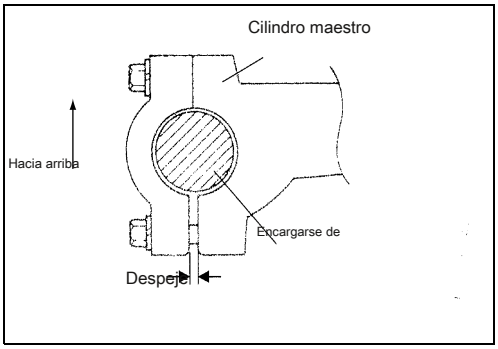
Vuelva a montar e instale el cilindro maestro en el orden inverso al de desmontaje y desmontaje, y complete los siguientes pasos.



Antes del reensamblaje, el nuevo líquido de frenos debe usarse para limpiar la unidad del cilindro maestro. Nunca use detergente o gasolina. Antes de insertar componentes internos en el cilindro, aplique el líquido de frenos en el cilindro y todos los componentes internos.

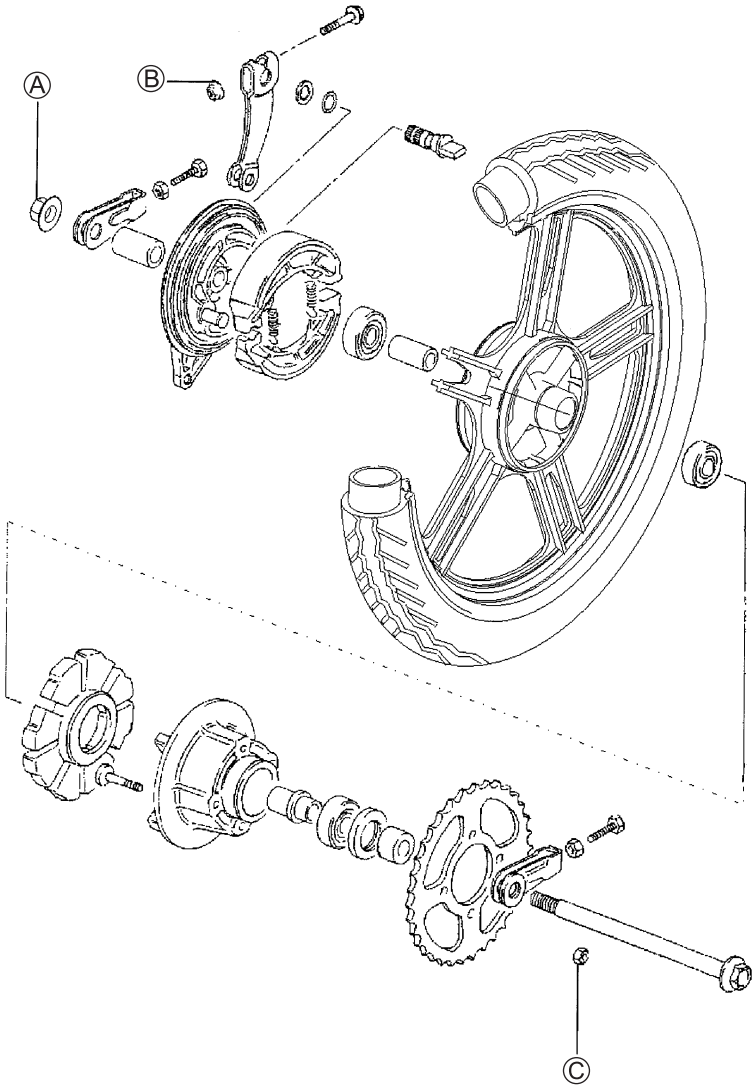
• Cuando vuelva a montar el cilindro maestro en la manija, como se muestra en la figura, primero se debe apretar el perno de sujeción superior.

5-8 N · m (0,5 - 0,8 kgf-m)



Después de volver a montar la bomba principal, extraiga el aire del circuito de líquido de frenos. (2-16)

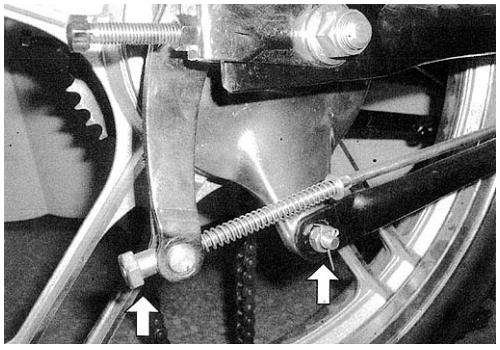
RUEDA TRASERA Y FRENO TRASERO



PAR DE APRIETE		
ARTICULO	Nuevo Méjico	kgf-m
Ⓐ	35 - 55	3,5 - 5,5
Ⓑ	35 - 55	3,5 - 5,5
Ⓒ	12 - 20	1.2 - 2.0

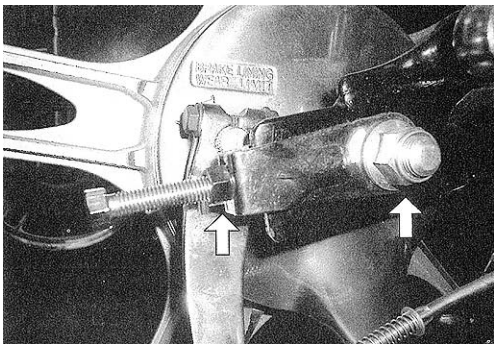
DESMONTAJE Y DESMONTAJE

- Apoye la motocicleta con el caballete central.
- Quite la tuerca de ajuste del freno trasero, desconecte la varilla de tracción del freno.
- Extraiga el pasador hendido, retire la tuerca y el perno de conexión de torsión.



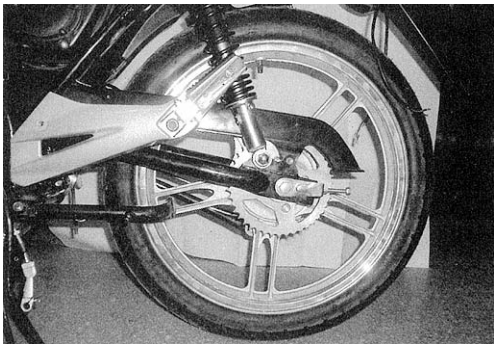
• Quite la tuerca del eje de la rueda trasera.

• Afloje las tuercas de bloqueo del ajustador de cadena izquierdo / derecho y los pernos del regulador.

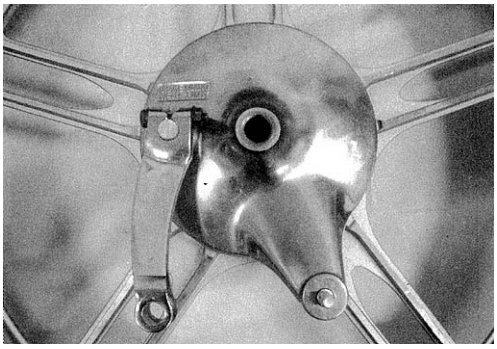


• Extraiga la varilla del eje, retire la cadena del piñón trasero.

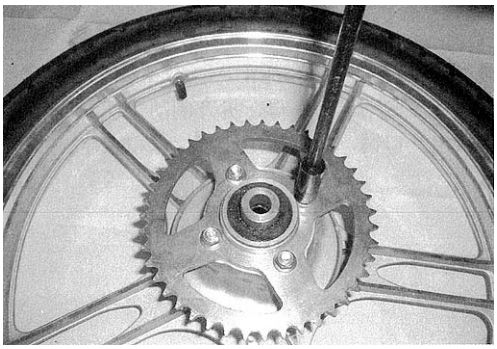
• Retire la rueda trasera.



• Separe la placa de freno de la rueda.



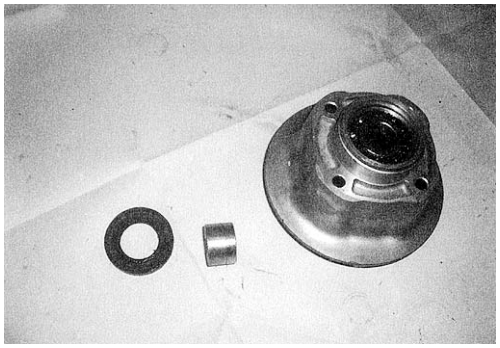
• Retirar el piñón trasero y el tambor de fijación.



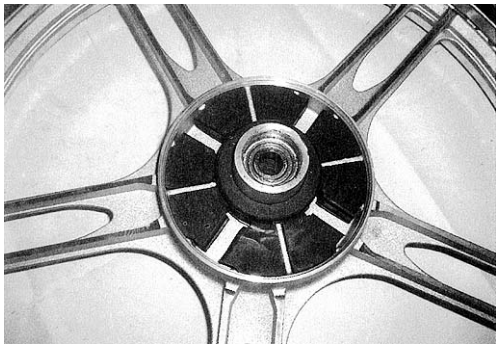
• Retire el retén de aceite con la herramienta especial.

09913-50121: removedor de sello de aceite

• Retirar el rodamiento junto con el retenedor del tambor fijo.



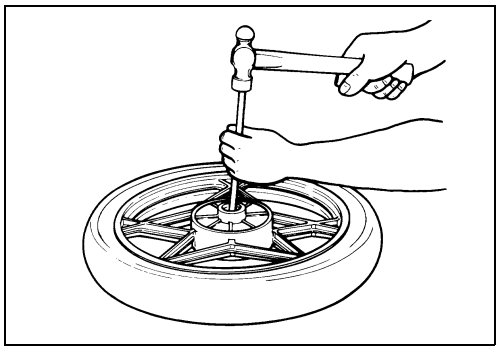
• Retire el cojín de la rueda.



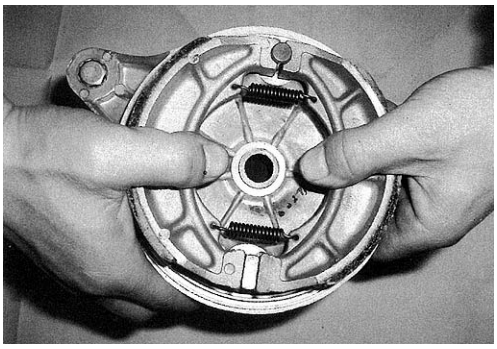
• Retire los cojinetes de rueda del lado izquierdo / derecho de la rueda.

NOTA:

Primero retire el cojinete izquierdo, podría simplificar la operación.



• Quite la zapata de freno.



• Quite la tuerca y el perno de la varilla de leva.

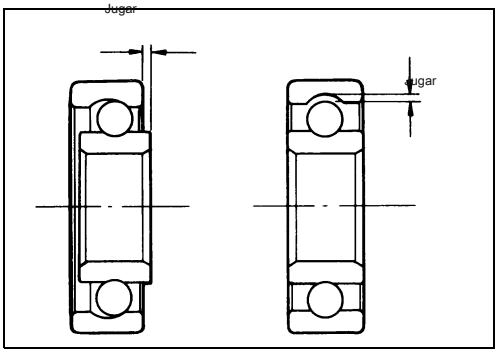
• Extraiga el árbol de levas del freno, la arandela, la junta tórica y la varilla convexa.

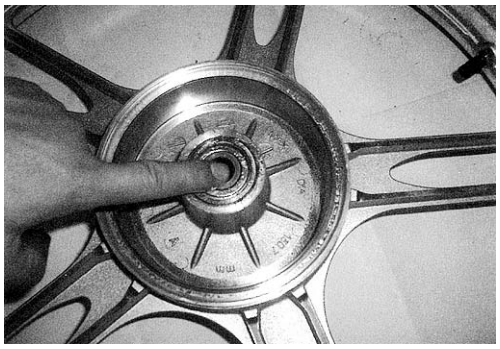
INSPECCIÓN

COJINETE DE RUEDA

Inspeccione el juego del cojinete de la rueda con las manos. Gire el interior

Carrera con las manos, inspeccione si se produce un ruido anormal, si la rotación es estable. En caso de que se descubra el defecto, se debe reemplazar el rodamiento.





EJE

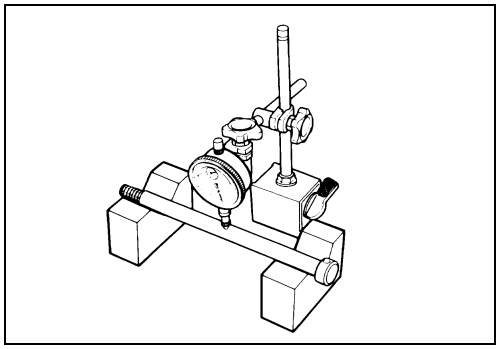
Compruebe el descentramiento del eje con la herramienta especial. En caso de el descentramiento excede el límite, entonces se debe reemplazar el eje.

09900-20607: Reloj comparador (1/100 mm)

09900-20701: Mandril comparador 09900-21304:

Bloques en V

Límite de servicio: 0,25 mm



LLANTA DE LA RUEDA

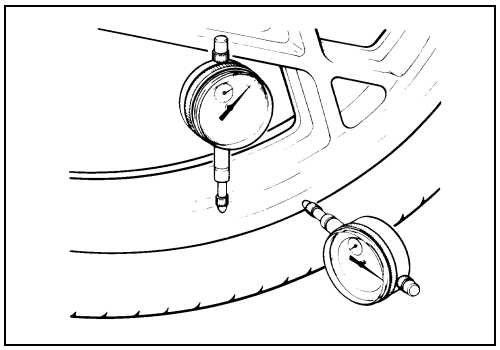
Realice la comprobación como se muestra en la figura, asegúrese de que el descentramiento de la llanta no excede el límite utilizable.

El exceso de descentramiento es el resultado de la flexión de la llanta de la rueda normalmente.

NOTA:

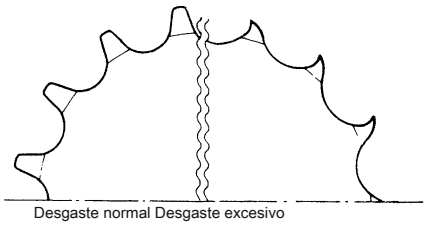
Antes de ajustar la llanta de la rueda, se debe reemplazar el cojinete de la rueda desgastado o aflojado.

Límite de servicio (axial, radial): 2,0 mm



RUEDA DE ESPIGAS

Inspeccione el desgaste de los dientes de la rueda dentada. Como se muestra en la figura, el desgaste es excesiva, entonces se deben reemplazar la rueda dentada y la cadena de transmisión.

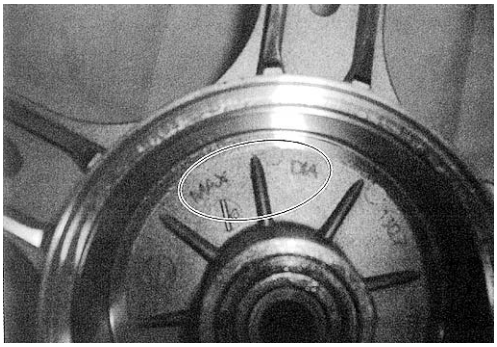


Desgaste normal Desgaste excesivo

TAMBOR DE FRENO TRASERO

Mida el dimetro interior del tambor de freno para juzgar el grado de desgaste, en caso de que el desgaste determinado supere el límite, se sustituirá el tambor de freno. El valor límite se indica en el lado interior del tambor de freno.

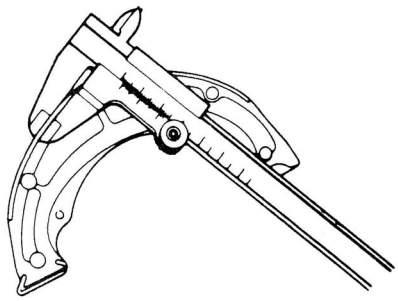
Límite de servicio: 130,7 mm



PASTILLAS DE FRENOS

Compruebe la zapata de freno, determine si es necesario reemplácelo según el grosor de la zapata de freno.

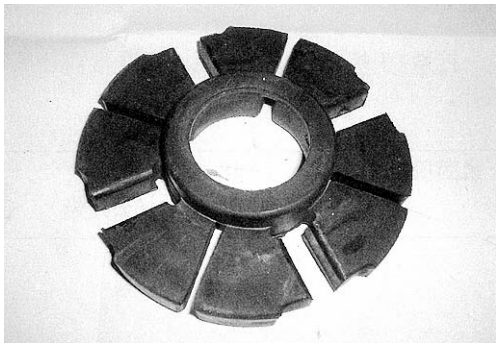
Límite de servicio: 1,5 mm



La zapata de freno debe sustituirse por un juego completo, de lo contrario, las propiedades de frenado podrían verse afectadas.

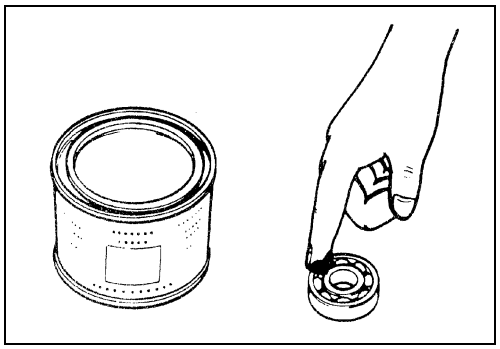
AMORTIGUAR

Inspeccione el desgaste y daño del cojín.



REARMADO

Vuelva a montar e instale el freno trasero de la rueda trasera en el orden inverso al desmontaje y desmontaje, y complete los siguientes pasos.

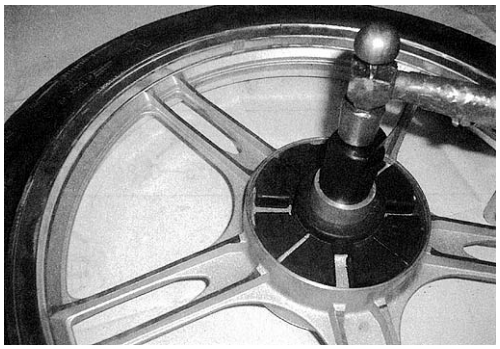


COJINETE DE RUEDA

- Antes del montaje, aplique la grasa lubricante en el rodamiento.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"

- Instale el cojinete de la rueda con herramientas especiales.



Instale primero el cojinete de la rueda derecha.

09913-80113: instalador de rodamientos

FIJAR EL TAMBOR

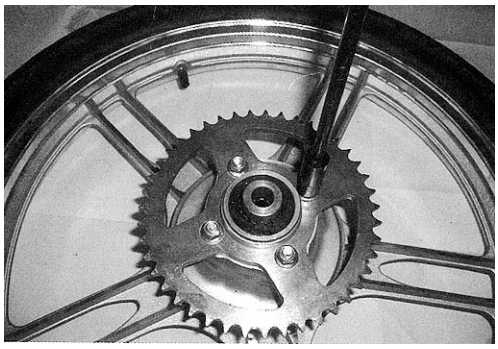
- Insértelo junto con el retenedor en el rodamiento con el herramienta especial.

09940-53311: montador de rodamientos

RUEDA DE ESPIGAS

Después de apretar 4 tuercas al par especificado, doble la arandela para bloquear la lengüeta.

18 - 28 N · m (1.8 - 2.8 kgf-m)

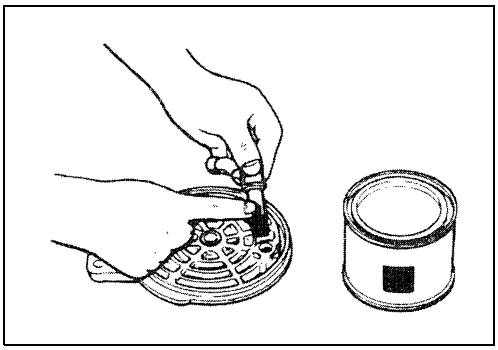


LEVA DE FRENO

Aplique la grasa lubricante en la leva del freno.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"

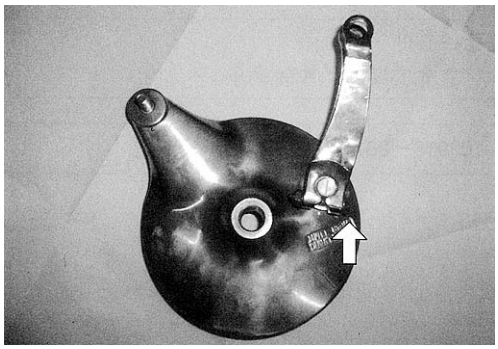
Tenga cuidado de no aplicar demasiada grasa a la leva del freno. Si se mancha el revestimiento de grasa, el freno se deslizará.



VARILLA DE LEVA DE FRENO

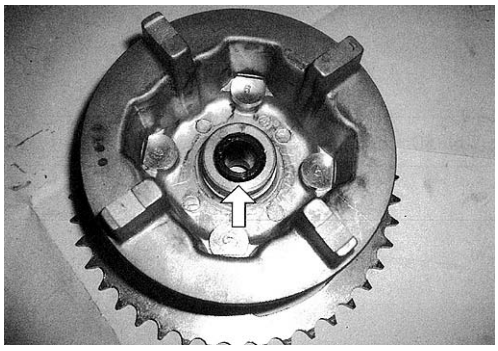
Instale la varilla de la leva del freno, apriete la varilla de la leva de acuerdo con par especificado.

5-8 N · m (0,5 - 0,8 kgf-m)

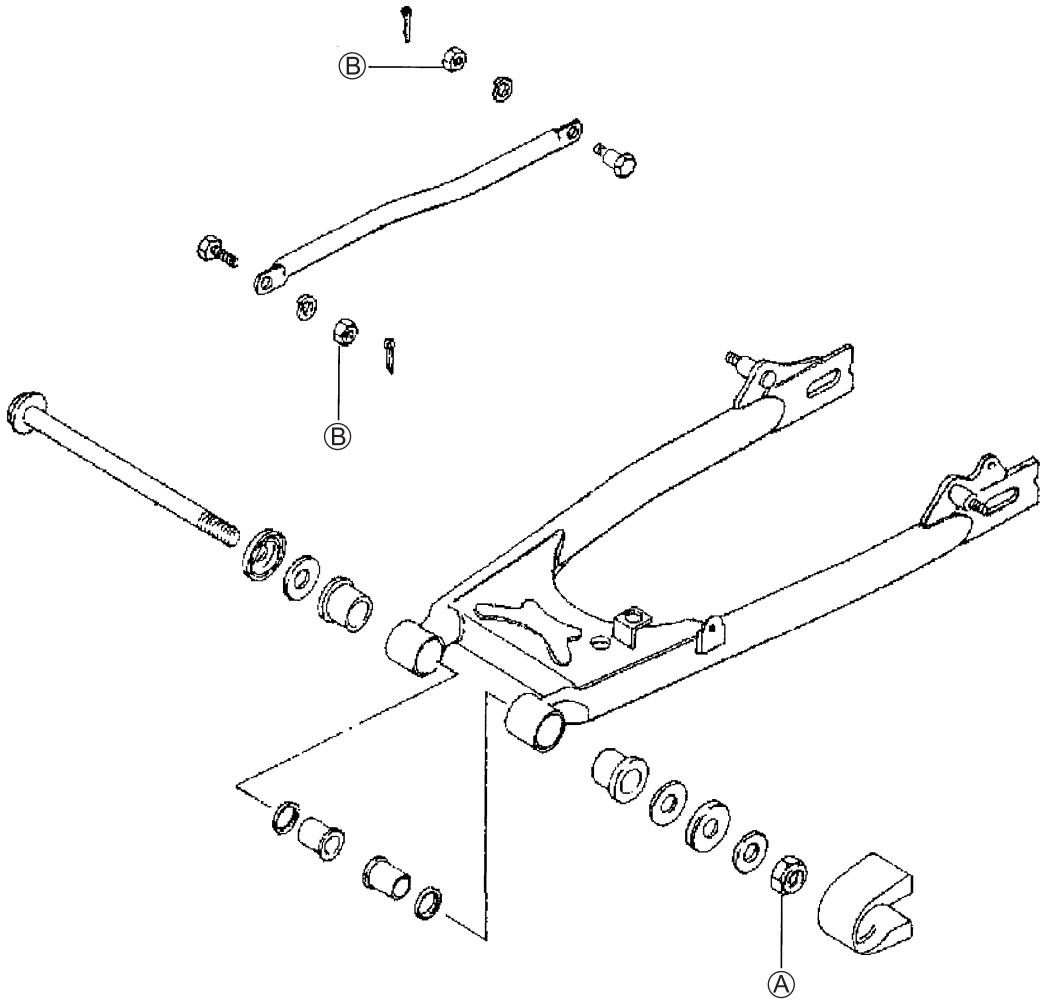


• Aplicar la grasa lubricante en el tambor de fijación como se muestra en la figura.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"

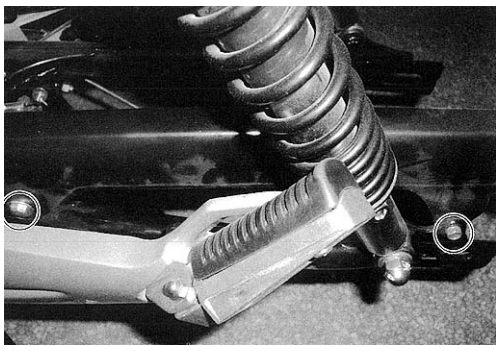


BRAZO OSCILANTE TRASERO



PAR DE APRIETE		
ARTICULO	Nuevo Méjico	kgf-m
Ⓐ	50 - 80	5,0 - 8,0
Ⓑ	10 - 15	1.0 - 1.5

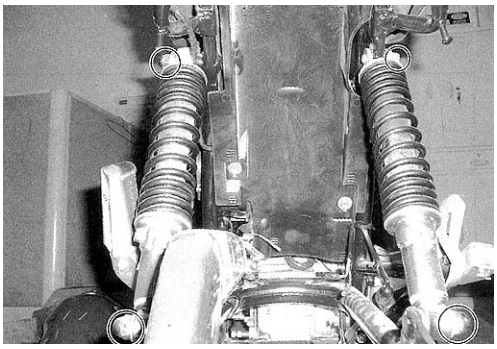
DESMONTAJE Y DESMONTAJE



• Retire la rueda trasera. (6-35, 36)

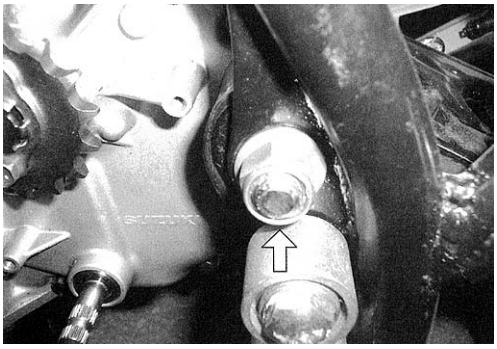
• Quite 2 tornillos, saque la caja de la cadena.

• Quitar la tuerca del amortiguador trasero, quitar la unidad del amortiguador.



• Retire la tuerca del eje del brazo oscilante, extraiga el eje.

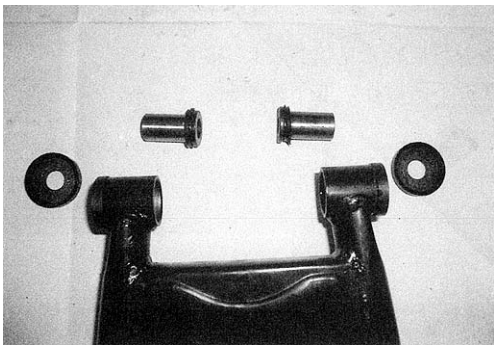
• Retire el brazo oscilante.



• Extraiga el pasador hendido, retire la tuerca y el perno.

• Retire el conector de par.

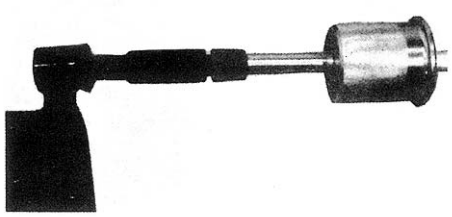
• Retire la cubierta de sellado a prueba de polvo, extraiga el manguito espaciador.



Saque el arbusto con la herramienta especial.

09923-73210: removedor de cojinetes

09930-30104: Eje deslizante



INSPECCIÓN

ARBUSTO

Inspeccione el desgaste y daño del casquillo del eje.

EJE DEL BRAZO OSCILANTE

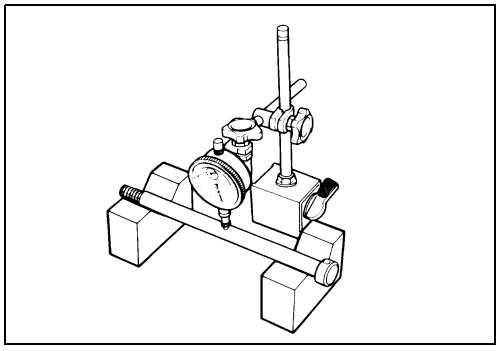
Inspeccione el descentramiento del eje con la herramienta especial, si el descentramiento excede el límite, entonces el eje debe ser reemplazado.

09900-20607: Reloj comparador (1/100 mm)

09900-20701: Mandril comparador 09900-21304:

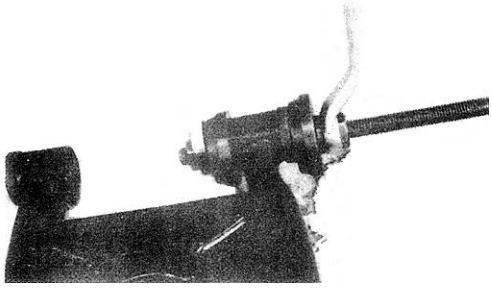
Bloques en V

Límite de servicio: 0,6 mm



REARMADO

Vuelva a montar e instale el brazo oscilante en el orden inverso al desmontaje y desmontaje, y complete los siguientes pasos.



BUJE DEL EJE DEL BRAZO DE GIRO

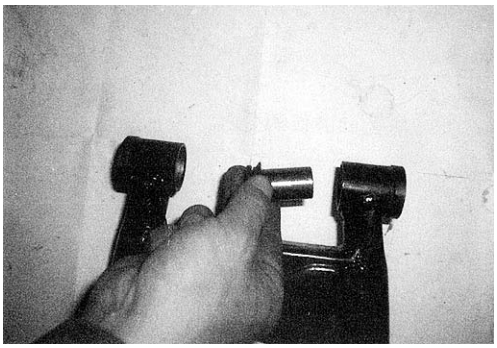
Fije el casquillo del eje en el basculante con fuerza con el herramienta.

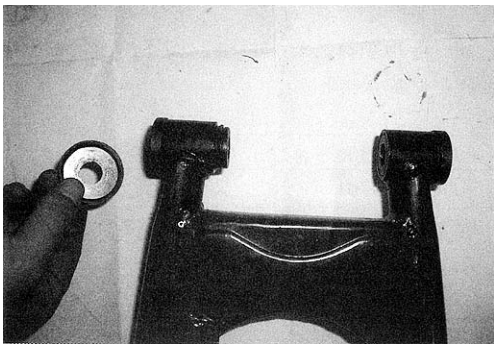
09924-84510: Juego de instalador de rodamientos

MANGA ESPACIADORA Y CUBIERTA DE SELLADO A PRUEBA DE POLVO

Aplique la grasa lubricante en la manga espaciadora y el polvo cubierta de sellado a prueba de agua durante la instalación.

99000-25011: SUZUKI SUPER GREASE "A"





INFORMACION DE MANTENIMIENTO

CONTENIDO

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS..... ..... 7- 2
MOTOR .... 7- 2 CARBURADOR
.... 7- 4 ELECTRICIDAD .....
.... 7- 5 BATERÍA .....
.... 7- 6 CHASIS .....
.... 7- 7 FRENO .....
.... 7- 8 HERRAMIENTAS ESPECIALES .....
.... 7- 9 PAR DE APRIETE .....
.... 7-15
MOTOR .... 7-15 MARCO
.... 7-16 TABLA DE PAR DE APRIETE
.... 7-16 DATOS DE MANTENIMIENTO .....
.... 7-17 CONFIGURACIÓN DE HILO PLOMO Y CABLE DE ALAMBRE ...
7-25 DIAGRAMA DE CABLEADO 7-27

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

MOTOR

MAL FUNCIONAMIENTO	SÍNTOMAS Y POSIBLES CAUSAS	REMEDIO
El motor no arranca o tiene dificultades para arrancar	**Compresión demasiado baja**	
	1. Falta ajuste de la holgura de la válvula	Ajustar.
	2. Conducto de la válvula desgastado o acoplamiento deficiente de la válvula	Repare o reemplace.
	3. Mala sincronización de válvulas	Ajustar.
	4. Segmento de pistón extremadamente desgastado	Reemplazar.
	5. Cilindro excesivamente gastado	Reemplazar o aburrir de nuevo. Vuelva a apretar.
	6. Asiento deficiente de la bujía	
	7. El motor de arranque arranca pero la velocidad es demasiado lenta.	Consultar (avería eléctrica).
	La bujía no chispea	
	1. Bujía sucia	Limpiar o reemplazar.
	2. Bujía húmeda	Limpiar o reemplazar.
	3. Bobina de detección defectuosa	Reemplazar.
	4. Unidad de encendido / unidad CDI defectuosa	Reemplazar.
	5. Bobina de encendido defectuosa	Reemplazar.
	6. El cable de alto voltaje de la bujía se rompe o cortocircuita	Reemplazar.
	7. La bobina del estator se rompe o cortocircuita	Reemplazar.
	No llega combustible al carburador	
	1. El orificio de la tapa del tanque de combustible está obstruido	Limpiar.
	2. Grifo de combustible obstruido o defectuoso	Limpiar o reemplazar.
	3. Válvula de flotador del carburador defectuosa	Reemplazar.
	4. El conducto de combustible está obstruido	Limpiar o reemplazar.
El motor se para a menudo	1. Bujía sucia	Limpiar.
	2. Bobina de detección defectuosa	Reemplazar.
	3. Sistema de encendido defectuoso	Reemplazar.
	4. El conducto de combustible está obstruido	Limpiar.
	5. La boquilla del carburador está obstruida	Limpiar.
	6. La holgura de la válvula no se ajusta	Ajustar.
Motor ruidoso	**Vibración excesiva de la válvula**	
	1. Holgura de válvulas demasiado grande	Ajustar.
	2. Resorte de válvula debilitado o roto	Reemplazar.
	3. Balancín o balancín excesivamente desgastado	Reemplazar.
	El ruido parece provenir del pistón	
	1. Pistón o cilindro excesivamente desgastado	Reemplazar.
	2. Cámara de combustión sucia de carbón	Limpiar.
	3. Pasador del pistón o agujero del pasador del pistón desgastado	Reemplazar.
	4. Anillo de pistón o ranura de anillo desgastado	Reemplazar.
	El ruido parece provenir de la cadena de distribución	
	1. Cadena estirada	Reemplazar.
	2. Piñón gastado	Reemplazar.
	3. El regulador de tensión no funciona	Repare o reemplace.
	El ruido parece provenir del embrague	
	1. Estrías desgastadas del contraeje o casquillo	Reemplazar.
	2. Dientes desgastados del disco de embrague	Reemplazar.
	3. Placas de accionamiento y accionamiento del embrague distorsionadas	Reemplazar.
	4. Efecto amortiguador de embrague reducido	Reemplazar.
	El ruido parece provenir del cigüeñal	
	1. Cojinete gastado o quemado	Reemplazar.
	2. Cojinete de biela gastado o quemado	Reemplazar.
	3. Juego axial demasiado grande	Reemplazar.

MAL FUNCIONAMIENTO	SÍNTOMAS Y POSIBLES CAUSAS	REMEDIO
Motor ruidoso	**El ruido parece provenir de la transmisión.**	
	1. Engranajes gastados o rozando	Reemplazar.
	2. Ranuras extremadamente desgastadas	Reemplazar.
	3. Engranajes primarios gastados o rozando	Reemplazar.
	4. Cojinetes extremadamente desgastados	Reemplazar.
El embrague se desliza	1. El control del embrague carece de ajuste o falta de holgura	Ajustar.
	2. Efecto de muelle de embrague debilitado	Reemplazar.
	3. Disco de presión desgastado o deformado	Reemplazar.
	4. Disco impulsado por presión y disco de transmisión deformados	Reemplazar.
Arrastrando	1. El control del embrague no se ajusta o el juego es demasiado grande	Ajustar.
plato de embrague	2. Algunos resortes del embrague se debilitan mientras que otros son normales.	Reemplazar.
	3. Disco de presión o placa de embrague distorsionados	Reemplazar.
La transmisión no	1. Leva de cambio dañada	Reemplazar.
cambio	2. Horquilla de cambio distorsionada	Reemplazar.
	3. Trinquete de cambio desgastado	Reemplazar.
La transmisión no	1. Resorte de retorno roto en el eje de cambio	Reemplazar.
retroceder	2. Eje de cambio de fricción o pegajoso	Reparar.
	3. Horquilla de cambio de marchas deformada o desgastada	Reemplazar.
Saltos de transmisión	1. Engranaje de cambio desgastado en el eje impulsor o contraeje	Reemplazar.
fuera de marcha	2. Horquilla de cambio de marchas deformada o desgastada	Reemplazar.
	3. Fuerza de resorte reducida del trinquete de parada en la leva de cambio	Reemplazar.
	4. Trinquete de cambio desgastado	Reemplazar.
Problema en el motor	1. Falta ajuste de la holgura de la válvula	Ajustar.
de marcha en vacío	2. Mal acoplamiento de válvulas	Reemplazar.
	3. Conducto de válvula defectuoso	Reemplazar.
	4. Balancín o eje del balancín desgastado	Reemplazar.
	5. Bobina de detección defectuosa	Reemplazar.
	6. Sistema de encendido defectuoso	Reemplazar.
	7. Espacios de bujía demasiado anchos	Ajustar o reemplazar.
	8. Bobina de encendido defectuosa, lo que provoca una emisión de chispa debilitada	Reemplazar.
	9. Falta ajuste del nivel de combustible en la cámara de flotación del carburador	Ajustar.
	10. La boquilla está obstruida	Limpiar.
El motor funciona mal en el rango	1. Fuerza de resorte debilitada del resorte de la válvula	Reemplazar.
de alta velocidad	2. La sincronización de la válvula no se ajusta	Ajustar.
	3. Leva o balancín desgastados	Reemplazar.
	4. Espacio de bujía demasiado estrecho	Reparar.
	5. Bobina de encendido defectuosa	Reemplazar.
	6. Nivel de combustible en la cámara del flotador demasiado bajo	Ajustar.
	7. El núcleo de filtrado del filtro de aire está obstruido.	Limpiar.
	8. El conducto de combustible está obstruido, lo que provoca un suministro insuficiente de combustible al carburador.	Limpiar y llenar completamente.
	9. Bobina de detección o sistema de encendido defectuoso	Reparar.
Durante el agotamiento,	1. Demasiado aceite de motor en el motor	Verificar con inspección
humo demasiado sucio o demasiado		ventana, drene el exceso de aceite.
denso	2. Cilindro o anillo de pistón desgastado	Reemplazar.
	3. Conducto de válvula gastado	Reemplazar.
	4. Paredes del cilindro desgastadas o rayadas	Reemplazar.
	5. Vástago de válvula desgastado	Reemplazar.
	6. Sello deficiente del vástago	Reemplazar.
	7. Riel lateral desgastado	Reemplazar.

MAL FUNCIONAMIENTO	SÍNTOMAS Y POSIBLES CAUSAS	REMEDIO
El motor carece de poder	1. Holgura de válvulas insuficiente	Ajustar.
	2. Fuerza de resorte reducida del resorte de la válvula	Reemplazar.
	3. La sincronización de válvulas carece de regulación	Ajustar.
	4. Anillo de pistón o cilindro desgastado	Reemplazar.
	5. Acoplamiento deficiente de la válvula	Reparar.
	6. Bujía sucia	Limpiar o reemplazar.
	7. Balancines o eje desgastados	Reemplazar.
	8. Espacio de bujía incorrecto	Ajustar o reemplazar.
	9. La boquilla del carburador está obstruida.	Limpiar.
	10. Falta ajuste del nivel de combustible en la cámara del flotador	Ajustar.
	11. El núcleo de filtrado del filtro de aire está obstruido.	Limpiar.
	12. Demasiado aceite de motor	Aceite de escape sobrante.
	13. Aspiración de aire difícil del tubo de admisión	Apriete o reemplace.
El motor se sobrecalienta	1. Demasiados depósitos de carbón en la parte superior del pistón	Limpiar.
	2. No hay suficiente aceite en el motor.	Aceitado.
	3. Bomba de aceite defectuosa o circuito de aceite obstruido	Reparar o limpiar.
	4. Nivel de combustible de la cámara del flotador demasiado bajo	Ajustar.
	5. Fugas en el tubo de admisión	Apriete o reemplace.
	6. Uso incorrecto de aceite de motor	Reemplace el aceite.

CARBURADOR

MAL FUNCIONAMIENTO	SÍNTOMAS Y POSIBLES CAUSAS	REMEDIO
Problemas para comenzar	1. La boquilla de arranque está obstruida	Limpiar.
	2. El tubo de arranque está obstruido	Limpiar.
	3. Fuga en el cuerpo del motor de arranque y en la junta del carburador	Compruebe el cuerpo del motor de arranque y el carburador, apriételo, ajustar y reemplazar lavadora.
	4. Funcionamiento anormal del pistón de arranque	Revise o ajuste.
Avería en ralentí o baja velocidad	1. La boquilla de control, la boquilla de aire de control están obstruidas o sueltas. Revise y limpie. ened	
	2. El puerto de salida de control o el paso lateral están obstruidos	Revise y limpie.
	3. Cierre insuficiente del émbolo del motor de arranque	Verificar y ajustar.
Velocidad media, alta mal funcionamiento	1. La boquilla principal o la boquilla de aire principal están obstruidas.	Revise y limpie.
	2. La boquilla de la aguja está obstruida	Revise y limpie.
	3. Funcionamiento anormal de la válvula de mariposa.	Revise y haga funcionar la válvula con estrangulamiento.
	4. El filtro está obstruido	Revise o limpie.
Desbordamiento y combustible fluctuación de nivel	1. Válvula de aguja desgastada o dañada	Reemplazar.
	2. Resorte de válvula de aguja roto	Reemplazar.
	3. El flotador funciona de forma anormal	Verificar y ajustar.
	4. Objetos extraños adheridos a la válvula de aguja	Limpiar.
	5. Nivel de combustible demasiado alto o demasiado bajo	Ajuste la altura del flotador.

ELÉCTRICO

MAL FUNCIONAMIENTO	SÍNTOMAS Y POSIBLES CAUSAS	REMEDIO
Sin chispas o con poca chispa	1. Bobina de encendido defectuosa	Reemplazar.
	2. Bujía defectuosa	Reemplazar.
	3. Bobina de detección defectuosa	Reemplazar.
	4. Sistema CDI defectuoso	Reemplazar.
	5. Sistema de encendido defectuoso	Reemplazar.
Bujía pronto ensuciarse con carbón	1. Mezcla demasiado rica	Ajuste el carburador.
	2. Velocidad de ralentí configurada demasiado alta	Ajuste el carburador.
	3. Gasolina incorrecta	Reemplace el aceite.
	4. Cartucho de suciedad del filtro de aire	Limpiar.
	5. Bujía demasiado fría	Reemplace los tapones superiores de tipo caliente.
La bujía se convierte se ensució demasiado pronto	1. Anillo de pistón desgastado	Reemplazar.
	2. Pistón o cilindro desgastado	Reemplazar.
	3. Holgura demasiado grande del vástago de la válvula en el conducto de la válvula	Reemplazar.
	4. Sello del vástago gastado	Reemplazar.
Sobrecalentamiento o quemado de la bujía trodos	1. Bujía demasiado caliente	Reemplace con un tapón de tipo frío superior.
	2. Sobrecalentamiento del motor.	Ajustar.
	3. Bujía suelta	Apretar.
	4. Mezcla demasiado magra	Ajuste el carburador.
El generador no cargar	1. Cables conductores abiertos o en cortocircuito, o cable suelto. Reparar, reemplazar, apretar. conexiones	
	2. Bobina del generador en cortocircuito, puesta a tierra o abierta	Reemplazar.
	3. Regulador / rectificador en cortocircuito o perforado	Reemplazar.
Generator hace cargar, pero cargando la tasa está por debajo de la especificación	1. Los cables conductores tienden a cortocircuitarse o tener un circuito abierto, o repararlos o apretarlos. débilmente conectado en los terminales	
	2. Bobina del estator del generador con conexión a tierra o en circuito abierto	Reparar.
	3. Unidad de regulación-rectificación defectuosa	Reparar.
	4. Líquido electrolítico insuficiente en la batería	Agregue agua destilada para que el nivel esté entre las líneas de nivel.
	5. Placa de batería defectuosa	Reemplazar la batería.
Generador sobre cargos	1. Cortocircuito interno en la batería	Reemplazar la batería.
	2. Elemento de resistencia dañado o defectuoso de la unidad de regulación-rectificación.	Reemplazar.
	3. Unidad de regulación-rectificación mal puesta a tierra	Limpiar o apretar el conector de tierra.
Carga inestable	1. El aislamiento del cable conductor se deshilacha debido a la vibración y provoca un cortocircuito intermitente	Repare o reemplace.
	2. Cortocircuito interno del motor	Reemplazar.
	3. Unidad de regulación-rectificación defectuosa	Reemplazar.
El botón de arranque no es efectivo	1. Agotar la batería	Recargue o reemplace.
	2. Contactos del interruptor defectuosos	Reemplazar.
	3. Las escobillas no se asientan correctamente en el conmutador del motor de arranque.	Repare o reemplace.
	4. Relé del motor defectuoso	Reemplazar.

BATERÍA

MAL FUNCIONAMIENTO	SÍNTOMAS Y POSIBLES CAUSAS	REMEDIO
Sulfatación ácida polvo blanco sub- postura o manchas en la superficie de las placas celulares	1. Solución de electrolitos insuficiente	S la batería no se daña o el fenómeno de sulfatación no es demasiado grave, agregue agua destilada y vuelva a cargar.
	2. Tiempo de caja de batería agrietado	Reemplazar la batería.
	3. La batería se ha dejado descargada durante mucho tiempo.	Reemplazar la batería.
	4. La solución de electrolito está sucia (entran objetos extraños batería, constituir mezcla con solución de electrolito)	S el fenómeno de sulfatación no es demasiado grave, intente recuperar la batería cambiando la solución de electrolitos, quitar la batería de motocicleta, cárguela completamente y luego ajuste el peso específico de la solución de electrolito.
La batería se agota con rapidez	1. Método de carga inadecuado	Compruebe el generador, regule unidad rectificadora y conexión de circuito, conduzca regulaciones necesarias, para obtener el cargo especificado función de ing.
	2. Sobrecarga, lo que hace que la placa de la celda pierda material activo excesivamente	Reemplace la batería, corrija sistema de carga.
	3. El alto peso específico de la solución de electrolito causa sedimentos excesivos, por lo que se produce un cortocircuito en la batería	Reemplazar la batería.
	4. Peso específico de la solución de electrolitos demasiado bajo	Vuelva a cargar la batería completamente, ajuste el peso específico de la solución de electrolito.
	5. La solución de electrolitos está contaminada	Reemplace la solución de electrolito ción, cambie la batería nuevamente, luego ajuste el peso específico.
	6. Batería demasiado vieja	Reemplazar la batería.
Polaridad inversa de batería	En el sistema, la batería está conectada a la inversa, lo que provoca la carga inversa.	Reemplazar batería, confirmar la batería conectando método.
Sulfatación de la batería	1. Tasa de carga demasiado baja o demasiado alta (cuando no esté en uso, para evitar la sulfatación, la batería debe cargarse al menos una vez al mes)	Reemplazar la batería.
	2. La solución de electrolito de la batería es excesiva, insuficiente o su peso específico es demasiado alto o demasiado bajo.	Haga que la solución de electrolito alcance el nivel especificado o ajuste el peso específico de acuerdo con las instrucciones de la batería.
	3. La batería no se usó en un clima frío durante demasiado tiempo.	fabricante. Si la sulfatación es grave, es necesario reemplazar la batería.
Cargas de batería despacio	1. La parte superior y los lados del contenedor están sucios	Limpiar.
	2. Impurezas de la solución de electrolito o peso específico demasiado alto	Reemplace la solución de electrolito ción de acuerdo con las instrucciones tery del fabricante del bat.

CHASIS

MAL FUNCIONAMIENTO	SÍNTOMAS Y POSIBLES CAUSAS	REMEDIO
Dirección demasiado pesada o poco flexible	1. Tuerca del vástago de dirección demasiado apretada	Ajustar.
	2. Cojinete o pista del eje de dirección desgastados	Reemplazar.
	3. Vástago de dirección deformado	Reemplazar.
	4. Presión insuficiente en los neumáticos	Ajustar.
Vibración de dirección	1. Falta de equilibrio entre las dos suspensiones delanteras izquierda / derecha	Ajustar.
	2. Horquilla delantera deformada	Repare o reemplace.
	3. Eje delantero deformado o neumáticos torcidos	Reemplazar.
Rueda de goma tambaleante	1. Llanta de rueda deformada	Reemplazar.
	2. Cojinetes de rueda delantera gastados	Reemplazar.
	3. Neumático defectuoso o incorrecto	Reemplazar.
	4. Tuerca floja en el eje	Apretar.
Suspensión delantera también suave	1. Fuerza de resorte debilitada	Reemplazar.
	2. No hay suficiente aceite de horquilla	Engrasar de nuevo.
Suspensión delantera también rígido	1. Aceite de horquilla demasiado viscoso	Reemplazar.
	2. Demasiado aceite de horquilla	Vierta el exceso de aceite.
Se produce ruido en el amortiguador delantero	1. Aceite de horquilla insuficiente	Engrasar de nuevo.
	2. Tuerca suelta en suspensión	Apretar.
Rueda trasera tambaleante	1. Llanta de rueda deformada	Reemplazar.
	2. Cojinete de rueda desgastado	Reemplazar.
	3. Neumático defectuoso o incorrecto	Reemplazar.
	4. Tuerca floja en el eje	Apretar.
	5. Manga del brazo oscilante desgastada	Reemplazar.
	6. Tuerca del amortiguador trasero aflojada	Apretar.
Suspensión trasera también suave	1. Fuerza de resorte debilitada	Reemplazar.
	2. Ajuste inadecuado del ajustador de la suspensión trasera	Ajustar.
Posterior suspensión demasiado rígida	1. Ajuste incorrecto del ajustador de la suspensión trasera	Ajustar.
	2. Manga del brazo oscilante desgastada	Reemplazar.
Gran ruido de suspensión trasera	1. Tuerca suelta en suspensión	Apretar.
	2. Manga del brazo oscilante desgastada	Reemplazar.

FRENO

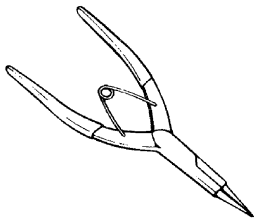
MAL FUNCIONAMIENTO	SÍNTOMAS Y POSIBLES CAUSAS	REMEDIO
Mal frenado	1. Líquido de frenos insuficiente en el depósito de aceite	Agregar a la marca de nivel. Aire
	2. Queda aire en el circuito de la solución de frenos	de escape.
	3. Pastilla de freno gastada	Reemplazar.
	4. Holgura demasiado grande en la palanca o pedal del freno	Ajustar.
	5. Lámina de fricción gastada	Reemplazar.
Freno insuficiente	1. Fugas de líquido de frenos del sistema hidráulico	Repare o reemplace.
poder	2. Pastilla de freno gastada	Reemplazar.
	3. Adhesión de aceite en la superficie de la junta de la pastilla de freno	Limpiar el disco de freno y la pastilla de freno.
	4. Disco de freno gastado	Reemplazar.
	5. Hay aire en el sistema hidráulico	Aire de escape.
Freno chirrido	1. Adhesión de carbono en la superficie de la almohadilla	Limpiar la superficie con papel de lija.
	2. Pastilla de freno inclinada	Corregir la pastilla de freno.
	3. Cojinete de rueda dañado	Reemplazar.
	4. Eje de la rueda delantera o varilla del eje trasero sueltos	Apriete a lo especificado esfuerzo de torsión.
	5. Pastilla de freno gastada	Reemplazar.
	6. Hay materias extrañas en el líquido de frenos.	Reemplace el líquido de frenos.
	7. El orificio de retorno del cilindro maestro está obstruido.	Desarmar, limpiar principal cilindro.
Carrera de la palanca de freno demasiado grande	1. Existe aire en el sistema hidráulico	Aire de escape.
	2. Leva de la palanca de freno desgastada	Reemplace la palanca de freno.
	3. Líquido de frenos insuficiente	Vierta nuevamente líquido de frenos, hasta que alcance la altura de nivel especificada, aire de escape.
	4. Mala calidad de frenado	Reemplazar con correcto líquido de los frenos.
Fuga de freno líquido	1. Apriete insuficiente de la junta de conexión	Apriete a lo especificado esfuerzo de torsión.
	2. Manguera rota	Reemplazar.
	3. Pistón y / o copa desgastados	Reemplace el pistón y / o taza.

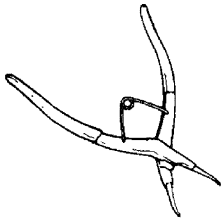
HERRAMIENTAS ESPECIALES

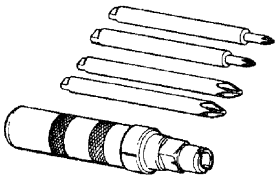
No.	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
1	09900-06107	Extractor de anillos elásticos (tipo abierto) Extractor de
2	09900-06108	anillos elásticos (tipo cerrado) Juego de
3	09900-09004	destornilladores de impacto
4	09900-20101	Calibradores vernier (150 mm)
5	09900-20202	Micrómetro (25 - 50 mm) Micrómetro
	09900-20203	(50 - 75 mm) Micrómetro (0 - 25
	09900-20205	mm) Juego de calibres cilíndricos
6	09900-20530	
7	09900-20607	Reloj comparador (1/100 mm)
8	09900-20701	Mandril comparador
9	09900-20803	Medida de espesor
	09900-20804	Medida de espesor
10	09900-21304	Bloques en V
11	09900-22301	Probador de bolsillo Plastigage (0.025 -
12	09900-25010	0.076 mm)
13	09900-28106	Probador de circuitos múltiples
14	09900-28403	Hidrotester
15	09910-20116	Tope de biela
16	09910-32812	Instalador de cigüeñal
17	09910-34510	Extractor de pasadores de pistón
18	09910-80115	Extractor de cigüeñal
19	09911-73730	Llave hexagonal tipo T (5 mm) Llave
	09914-25811	hexagonal tipo T
20	09913-14511	Indicador de nivel de combustible
21	09913-50121	Removedor de sello de aceite
22	09913-75821	Starting pinion installer
23	09913-80113	Bearing installer
24	09915-63210	Compression gauge adaptor
25	09915-64512	Compression gauge set
26	09915-74511	Oil pressure gauge
27	09916-14510	Valve lifter
28	09916-21111	Valve seat cutter set Solid
29	09916-24480	pilot (N-140-5.5)
30	09916-24910	Valve seat cutter
31	09916-34542	Reamer handle
32	09916-34570	Valve guide reamer (5.0 mm) Valve guide
33	09916-34580	reamer (10.8 mm) Valve guide installer &
34	09916-44310	remover Valve guide installer attachment
35	09916-44920	Tweezers
36	09916-84511	
37	09920-13111	Crankshaft remover
38	09920-53710	Clutch sleeve hub holder
39	09923-73210	Bearing remover
40	09924-84510	Bearing installer set

No.	CODE	DESCRIPTION
41	09930-30104	Sliding shaft
42	09930-30161	Rotor remover attachment (C) Rotor
43	09930-30180	remover attachment (E) Flywheel rotor
44	09930-40113	holder
45	09930-44511	Rotor holder
46	09940-14911	Steering stem nut socket wrench T type
47	09940-34520	handle
48	09940-34561	Front fork assembling attachment (D) Fork oil
49	09940-50112	seal installer set
50	09940-53311	Bearing mounter
51	09940-60113	Spoke nipple wrench
52	09941-03610	Hexagon wrench
53	09941-34513	Bearing installer
54	09941-74910	Steering stem bearing remover Front
55	09943-74111	fork oil level gauge

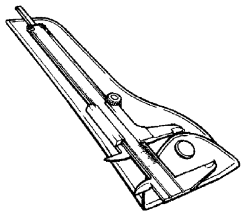
1 2 3

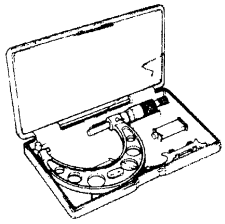


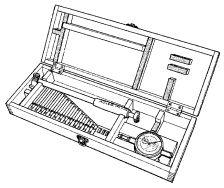




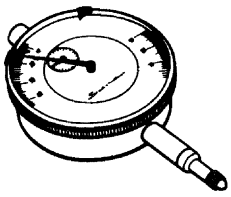
4 5 6

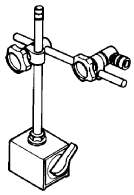


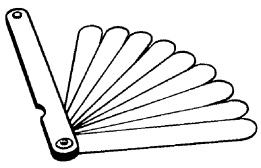




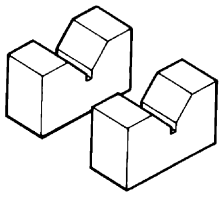
7 8 9

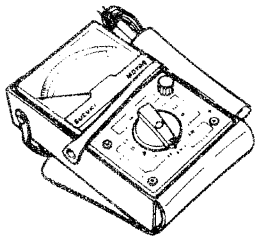




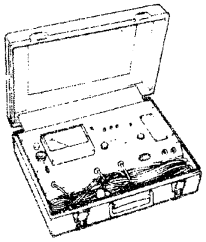


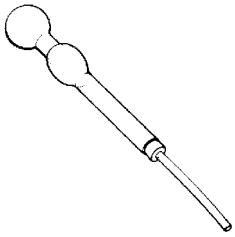
0 A B

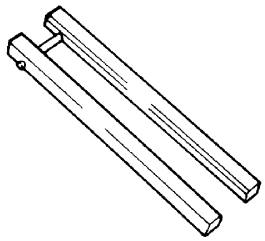




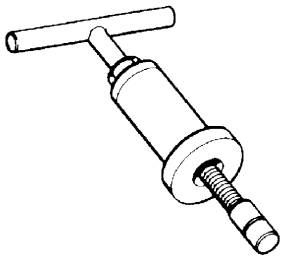
C D E

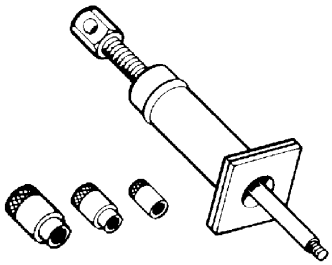


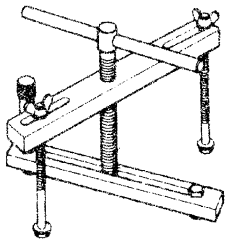




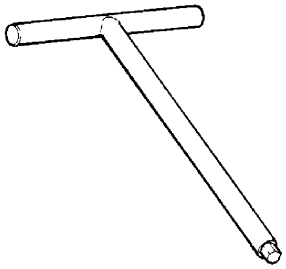
F G H

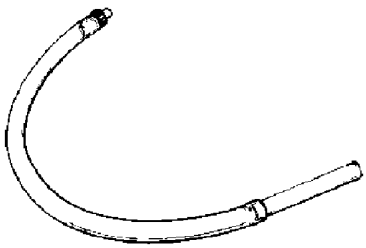


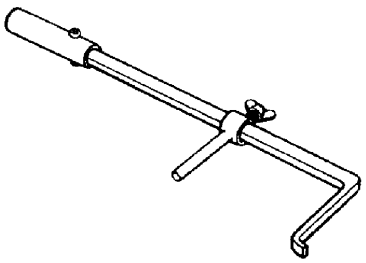




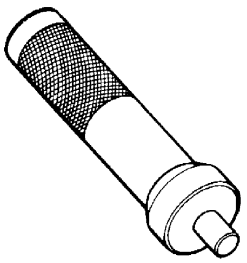
I J K

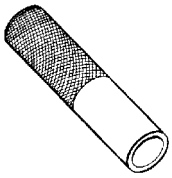


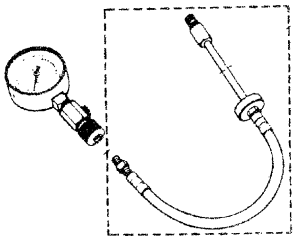




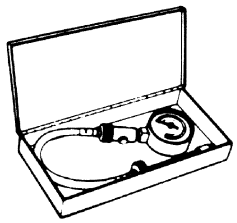
L M N



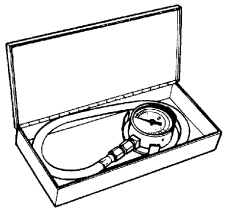




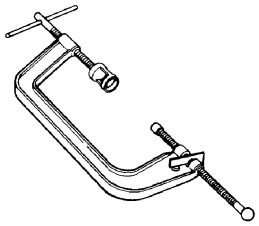
O



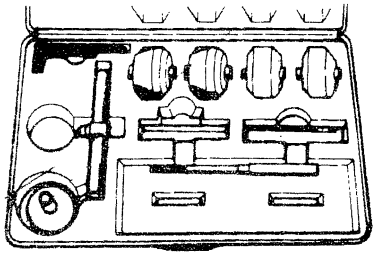
P



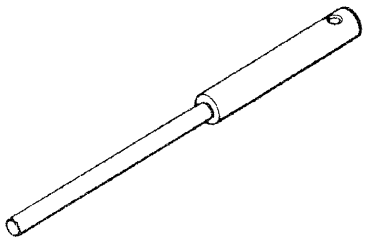
Q



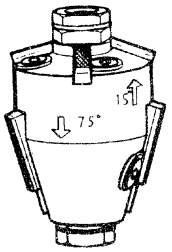
R



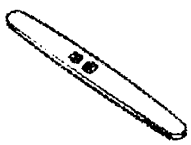
S



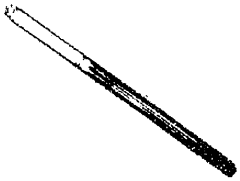
T



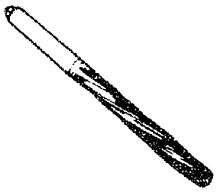
U



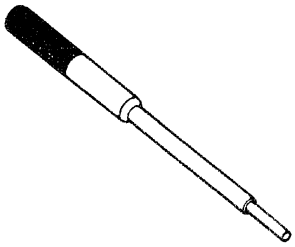
V



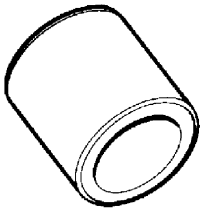
W



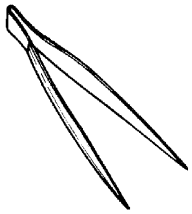
X



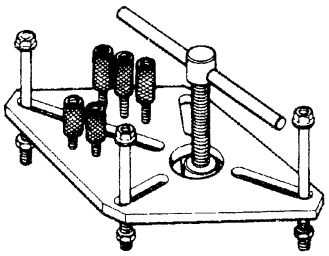
Y



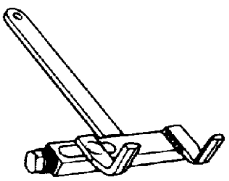
Z



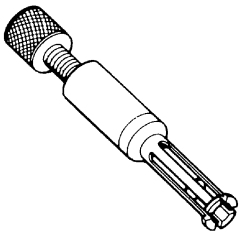
[



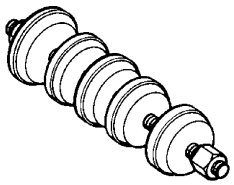
\

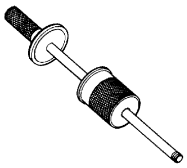


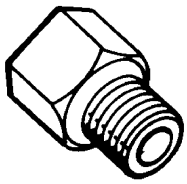
]



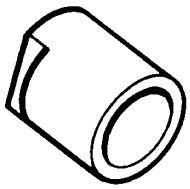
^ a b

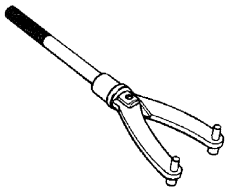


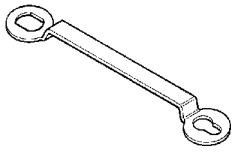




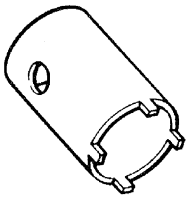
c d e

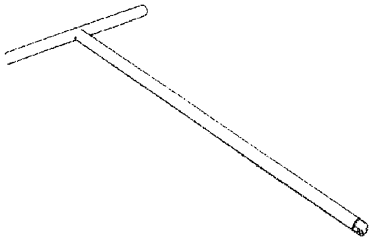


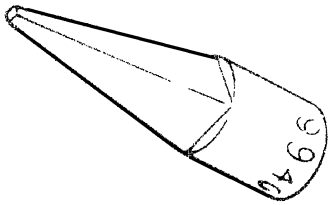




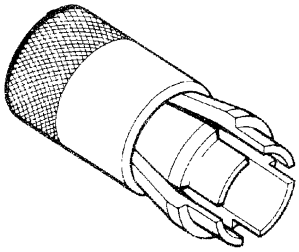
f g h

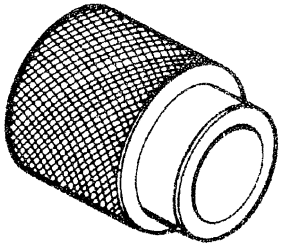


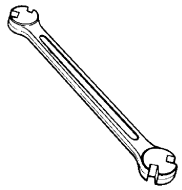




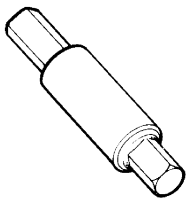
i j k

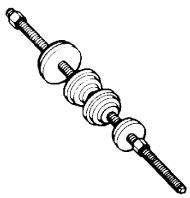




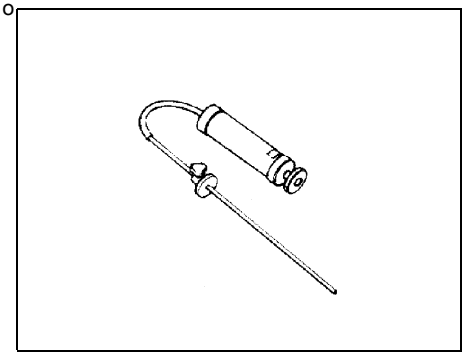


l m n





o



TIGHTENING TORQUE

ENGINE

ITEM	N·m	Kgf-m
Cylinder head cover bolt	9.0 – 10.0	0.9 – 1.0
Camshaft sprocket bolt	10.0 – 13.0	1.0 – 1.3
Cylinder head nut, 8 mm diameter Cylinder	15.0 – 20.0	1.5 – 2.0
head nut, 6 mm diameter Cylinder block nut	7.0 – 11.0	0.7 – 1.1
	7.0 – 11.0	0.7 – 1.1
Magneto rotor nut	30.0 – 40.0	3.0 – 4.0
Primary drive gear/Oil pump drive gear nut Clutch	40.0 – 60.0	4.0 – 6.0
sleeve hub nut	30.0 – 50.0	3.0 – 5.0
Engine oil drain plug	20.0 – 25.0	2.0 – 2.5
Engine sprocket bolt	18.0 – 28.0	1.8 – 2.8
Engine fixing bolt, 8 mm diameter (A 80 mm long) Engine fixing	37.0 – 45.0	3.7 – 4.5
bolt, 8 mm diameter (B others) Exhausting pipe clamping nut	28.0 – 34.0	2.8 – 3.4
	9.0 – 12.0	0.9 – 1.2
Silencer clamping bolt	9.0 – 12.0	0.9 – 1.2
Starter clutch bolt	14.0 – 16.0	1.4 – 1.6

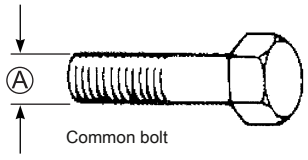
FRAME

ITEM	N·m	Kgf-m
Front axle nut	36.0 – 52.0	3.6 – 5.2
Front fork shock absorber rod bolt Front fork	20.0 – 26.0	2.0 – 2.6
lower clamping bolt Front fork upper bolt	25.0 – 35.0	2.5 – 3.5
(two sides) Oil tank switch unit bolt	35.0 – 55.0	3.5 – 5.5
	3.0 – 6.0	0.3 – 0.6
Starting relay nut	3.0 – 5.0	0.3 – 0.5
Rear torque rod rear bolt Rear	10.0 – 15.0	1.0 – 1.5
swing arm nut	50.0 – 80.0	5.0 – 8.0
Front footrest bolt	27.0 – 34.0	2.7 – 3.4
Rear torque rod bolt	10.0 – 15.0	1.0 – 1.5
Rear shock absorber upper bolt Rear axle	22.0 – 35.0	2.2 – 3.5
nut	35.0 – 55.0	3.5 – 5.5
Rear sprocket nut	18.0 – 28.0	1.8 – 2.8
Rear brake cam rod bolt	5.0 – 8.0	0.5 – 0.8
Rear shock absorber lower nut Front	20.0 – 30.0	2.0 – 3.0
brake caliper fixing bolt Brake disc bolt	15.0 – 25.0	1.5 – 2.5
	15.0 – 25.0	1.5 – 2.5
Bolt (disc type) of the brake master cylinder Brake hose	5.0 – 8.0	0.5 – 0.8
connecting bolt	20.0 – 25.0	2.0 – 2.5
Brake calipers oil drain valve bolt	6.0 – 9.0	0.6 – 0.9

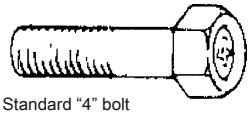
TABLE OF TIGHTENING TORQUE

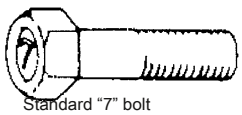
For other bolts and nuts that are not listed with torques, refer to this table:

Bolt diameter	Common or standard “4” bolt		Standard “7” bolt	
(A mm)	N·m	kgf-m	N·m	kgf-m
4	1.0 – 2.0	0.1 – 0.2	1.5 – 3.0	0.15 – 0.3
5	2.0 – 4.0	0.2 – 0.4	3.0 – 6.0	0.3 – 0.6
6	4.0 – 7.0	0.4 – 0.7	8.0 – 12.0	0.8 – 1.2
8	10.0 – 16.0	1.0 – 1.6	18.0 – 28.0	1.8 – 2.8
10	22.0 – 35.0	2.2 – 3.5	40.0 – 60.0	4.0 – 6.0
12	35.0 – 55.0	3.5 – 5.5	70.0 – 100.0	7.0 – 10.0
14	50.0 – 80.0	5.0 – 8.0	110.0 – 160.0	11.0 – 16.0
16	80.0 – 130.0	8.0 – 13.0	170.0 – 250.0	17.0 – 25.0
18	130.0 – 190.0	13.0 – 19.0	200.0 – 280.0	20.0 – 28.0



Common bolt


Standard “4” bolt


Standard “7” bolt

MAINTENANCE DATA

VALVE AND CONDUIT

Unit: mm

ITEM	STANDARD		LIMIT
Valve diameter	Inlet	25.5	—
	Exhaust	22.5	—
Valve lift	Inlet	7.31	—
	Exhaust	6.88	—
Valve clearance or tappet clearance (During cooling)	Inlet and Exhaust	0.08 – 0.13	—
Clearance from valve conduit to valve stem	Inlet	0.010 – 0.037	0.35
	Exhaust	0.030 – 0.057	0.35
Inner diameter of valve conduit Outer	Inlet and Exhaust	5.500 – 5.512	—
diameter of valve	Inlet	4.975 – 4.990	—
	Exhaust	4.955 – 4.970	—
Valve stem run-out	Inlet and Exhaust	—	0.05
Valve cover thickness	Inlet and Exhaust	—	0.5
Valve stem end length Valve	Inlet and Exhaust	—	3.8
seat width	Inlet and Exhaust	0.9 – 1 mm	—
Radial run-out of valve cover	Inlet and Exhaust	—	0.03
Free length of valve spring (Inlet and Outlet)	Internal	—	35.1
	External	—	39.8
Valve spring tension (Inlet and Exhaust)	Internal	41 N at the length 26.78 mm	—
	External	96.3 N at the length 29.78 mm	—

CAMSHAFT + CYLINDER HEAD

Unit: mm

ITEM	STANDARD		LIMIT
Cam height	Inlet	33.650 – 33.690	33.530
	Exhaust	33.300 – 33.340	32.690
Clearance of camshaft journal oil receiver Inner	Inlet and Exhaust	0.032 – 0.066	0.150
diameter of camshaft journal frame Outer diameter of	Inlet and Exhaust	22.012 – 22.025	—
camshaft journal Camshaft run-out	Inlet and Exhaust	21.670 – 21.980	—
	Inlet and Exhaust	—	0.10
Length of 20 sectors of cam chain Inner		—	129.9
diameter of swing arm Outer diameter of	Inlet and Exhaust	12.000 – 12.018	—
swing arm shaft Cylinder head deformation	Inlet and Exhaust	11.977 – 11.995	—
		—	0.05
Cylinder head guard deformation		—	0.05

CYLINDER, PISTON AND PISTON RING

Unit: mm

ITEM	STANDARD		LIMIT
Compression pressure strength	700 – 1 500 kPa (7.0 – 15.0 kgf/cm 2)		600 kPa (6.0 kgf/cm 2)
Clearance of piston and cylinder Cylinder	0.020 – 0.030		0.120
diameter	57.000 – 57.015		57.110
Piston diameter	56.975 – 56.990		56.880
	Measured at 12 mm below the skirt end		
Cylinder deformation	—		0.05
Free end interval of piston ring	1st R	About 7.0	5.6
	2nd R	About 7.5	6.0
End head interval of piston ring	1st	0.10 – 0.25	0.70
	2nd	0.10 – 0.25	0.70
Clearance of piston ring and slot	1st	—	0.180
	2nd	—	0.150
Piston ring slot width	1st	1.21 – 1.23	—
	2nd	1.21 – 1.23	—
	Oil	2.51 – 2.53	—
Piston ring thickness	1st	1.175 – 1.190	—
	2nd	1.170 – 1.190	—
Inner diameter of piston pin bore Outer	15.002 – 15.008		15.030
diameter of piston ring	14.994 – 15.002		14.980

CONNECTING ROD, CRANK SHAFT AND EQUALIZER

Unit: mm

ITEM	STANDARD	LIMIT
Inner diameter of connecting rod small end Connecting rod skewness	15.006 —	15.040 3.0
Clearance of connecting rod large end side Width of connecting rod large end	0.10 – 0.45 15.95 – 16.00	1.00 —
Arm to arm width of crankshaft Crank run-out	53.0 ± 0.1 —	— 0.05

OIL PUMP

ITEM	STANDARD	LIMIT
Reduction ratio of oil pump Oil pressure (60 °C 140 °F)	2.000 (30/15) 3 000 r/min	—
	Above 10 kPa (0.1 kgf/cm 2) Below 30 kPa (0.3 kgf/cm 2)	—

CLUTCH

Unit: mm

ITEM	STANDARD	LIMIT
Backlash of clutch pulling rope Clutch separating screw	4 Turn reversely 1/4 – 1/2 turn	— —
Drive plate thickness	2.9 – 3.1	2.6
Drive plate pawl width Driven plate thickness	11.8 – 12.0 1.60 ± 0.05	11.0 —
Driven plate deformation	—	0.10
Free length of clutch spring	—	29.5

TRANSMISSION AND DRIVE CHAIN

Unit: mm

ITEM		STANDARD	LIMIT
Primary reduction ratio		3.470 (59/17)	—
Final reduction ratio		2.867 (43/15)	—
Gear ratio	Low gear	3.000 (33/11)	—
	2nd gear	1.857 (26/14)	—
	3rd gear	1.368 (26/19)	—
	4th gear	1.095 (23/21)	—
	High gear	0.913 (21/23)	—
Clearance from shift fork to groove Thickness		0.10 – 0.30	0.50
of shift fork groove	No.1, No.2	5.0 – 5.1	—
	No.3	5.5 – 5.6	—
Shift fork width	No.1, No.2	4.8 – 4.9	—
	No.3	5.3 – 5.4	—
Countershaft length (low gear to 2 gear) Drive chain		$88.0 \pm {}^{0}_{0.2}$	—
	Model	428HC	—
	Chain link	116	—
	Length of 20 links	—	259.0
Drive chain loosening		25 – 35	—

CARBURETOR

ITEM	SPECS
Model of carburetor	MIKUNI VM22
Hole diameter	26 mm
ID code	053M
Idle rotation speed	1 500 ± 50 r/min
Fuel level	4.0 ± 0.5 mm
Float height	30.5 ± 0.5 mm
Main nozzle (M. J)	# 92.5
Main air nozzle (M. A. J) Nozzle	1.0 mm
needle (J. N) Needle nozzle	J85EJ50-2
	N-8
Tangential height (C. A) Idle	2.5
nozzle (P. J)	# 15
Bypass pipe (B. P.) Idle	1.0 mm
outlet (p. O.) Valve seat	1.0 mm
(v. S.)	1.8 mm
Starter nozzle (G. S.) Idle	# 27.5
screw (P. S.)	Turn out 1, 3/4 turn
Idle air nozzle (P. A. J.)	1.4 mm
Backlash of throttle rope	0.5 – 1.0 mm

ELECTRICAL SYSTEM

ITEM	SPECS		REMARKS
Ignition timing	13 ° B.T.D.C lower than 1 950 ± 100 r/min, 38 ° B.T.D.C higher than 3 800 ± 100 r/min		
Spark plug	Model	NGK: CR7E	
	Gap	0.6 – 0.7	
Spark property	Exceeding 8 during 1 standard atmospheric pressure Primary		
Ignition coil resistance	W – O/W about 2 – 5 Ω		
	Secondary	Plug cap – Earthing About 15 – 25 k Ω	
Magneto coil resistance	Detecting	Bl – G About 90 – 123 Ω	
	Charging	Y – Y About 0.5 – 2.0 Ω	
Idle voltage of generator	Larger than 70 V during 5 000 r/min (AC)		
Regulating voltage	13.5 – 16.0 V during 5 000 r/min About 3 – 4 Ω		
Resistance of starter relay Battery			
	Model design	12N7-4A	
	Capacitance	12 V (7 AHh)/10 h	
	Specific weight of standard electrolyte	1 280 during 20 ° C (degreee 68 ° F)	
Fuse size	Main	15 ampere	

BRAKE AND WHEEL

Unit: mm

ITEM		STANDARD	LIMIT
Front brake lever distance Free stroke of		20 – 30	—
rear brake pedal Height of rear brake		20 – 30	—
pedal Thickness of brake lining Brake		10	—
disc thickness		—	1.5
	Front	4.0 ± 0.2	3.0
Brake disc run-out	Front	—	0.30
Cylinder diameter of master cylinder Piston	Front	12.700 – 12.743	—
diameter of master cylinder Cylinder diameter	Front	12.657 – 12.684	—
of brake pawl Piston diameter of brake pawl	Front	33.960 – 34.036	—
Wheel rim run-out	Front	33.884 – 33.934	—
	Axial	—	2.0
	Radial	—	2.0
Wheel shaft run-out	Front	—	0.25
	Rear	—	0.25
Tire size	Front	2.75-18 4PR	—
	Rear	90/90-18	—
Tire surface pattern depth	Front	—	1.6
	Rear	—	1.6

SUSPENSION

Unit: mm

ITEM	STANDARD	LIMIT	REMARKS
Front fork stroke	110	—	
Free length of front fork spring Front	—	467	
fork oil level	205		
Rear wheel stroke	91	—	
Swing arm bracket shaft run-out	—	0.6	

FUEL AND OILS

ITEM		SPECS		REMARKS
Fuel model		Octane unit of gasoline used should belong to 90 – 95 or higher No lead or low lead gasoline model is better		
Including standby fuel tank capacity	Standby	11.0 L 1.6 L		
Engine oil model		SAE 10W/40, APISE or SF		
Engine oil capacity		Ordinary oil replace	1 000 ml	
		Replace filter	1 100 ml	
		Overhaul	1 250 ml	
Front fork oil model		Fork oil #15		
Front fork capacity (Each leg) Brake fluid model		136 ml SAEJ1703, DOT3 or DOT4		

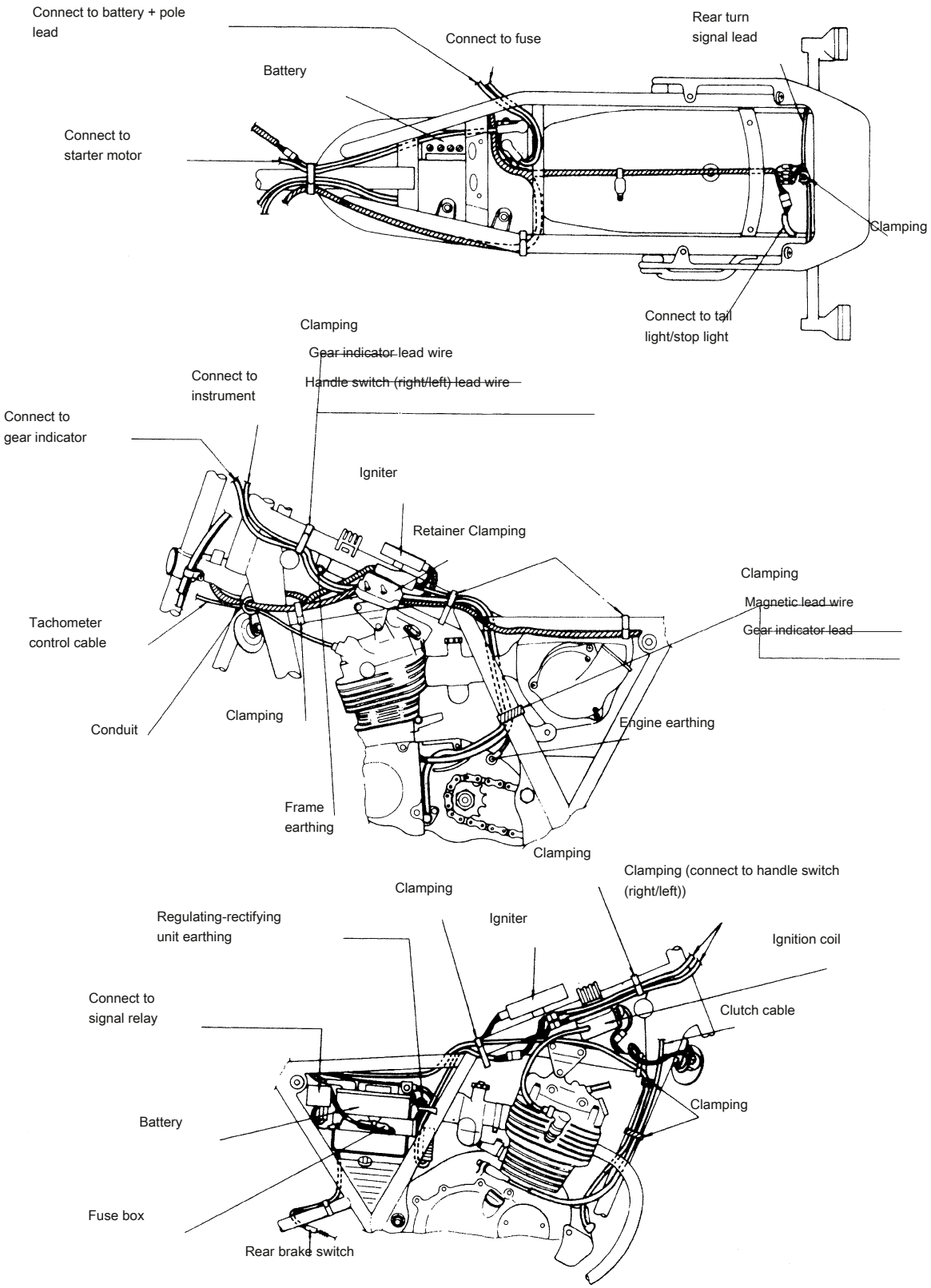
TIRE PRESSURE STRENGTH

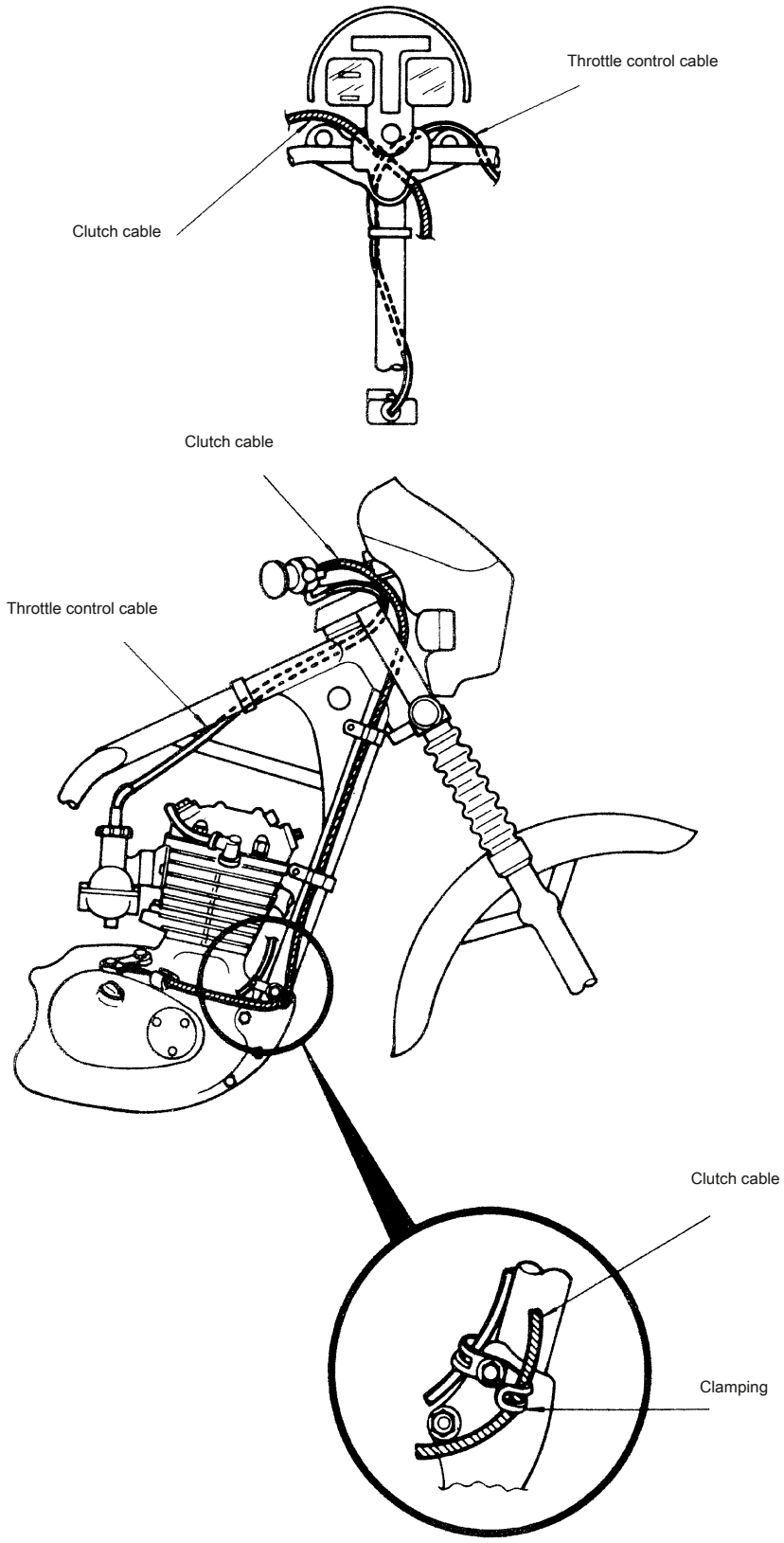
COLD EXPANSION TIRE PRESSURE STRENGTH	COMMON RIDING			
	Solo riding		Dual riding	
	kPa	kgf/cm 2	kPa	kgf/cm 2
Front	175	1.75	175	1.75
Rear	200	2.00	225	2.25

WATTAGE

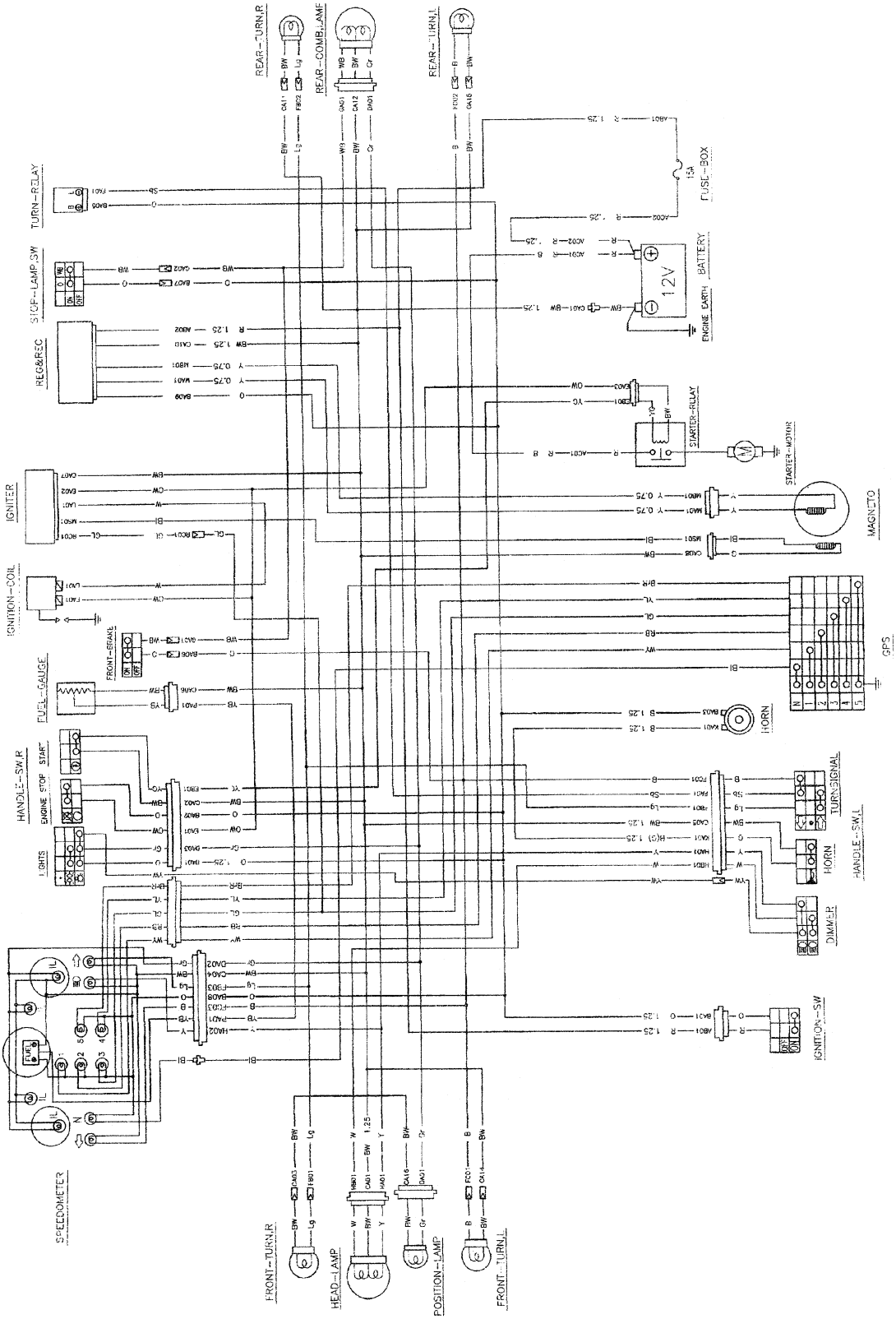
ITEM		SPECS
Head light	High	35
	Low	35
Tail light/stop light		5/21
Turn signal light		21
Odometer light		2
Tachometer light		3
Turn signal indication light High light indicator		2 2
Neutral indication light		2

CONFIGURATION OF LEAD WIRE AND WIRE CABLE




Throttle control cable
Clutch cable
Clutch cable
Throttle control cable
Clutch cable
Clamping

WIRING DIAGRAM



Prepared by

SUZUKI MOTOR CORPORATION

June, 2010

SUZUKI MOTOR CORPORATION

TK