



**AKT**

**MOTOS**

*Poder a tu Alcance*



**AK200 SM**  
SUPERMOTARD

# TESTEO

- Inicial: 1.5 Años Testeo particular.



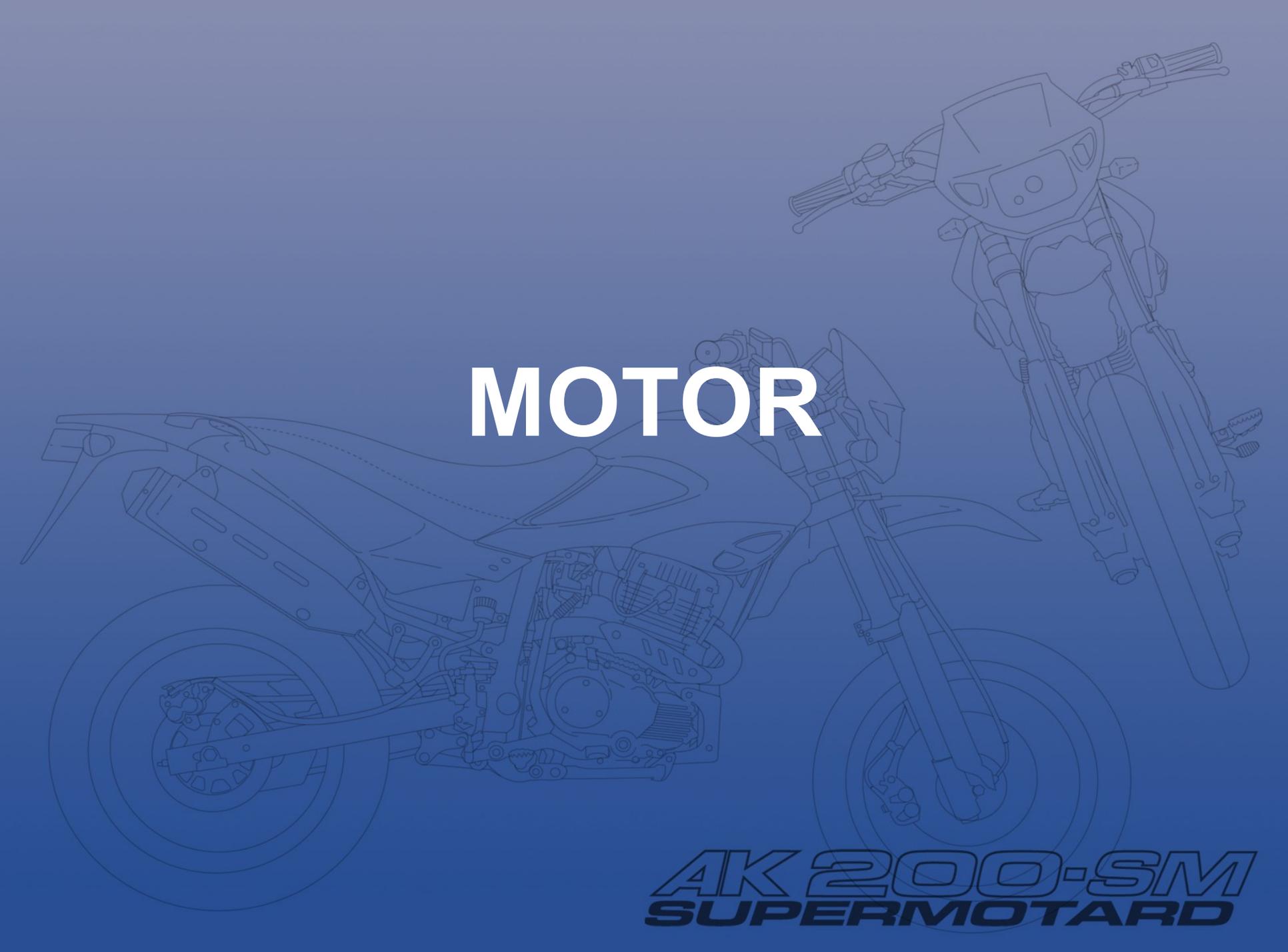
- Testeo Formal: 3 meses 12.000 Km.
  - 70 % Carretera pavimentada
  - 20 % Carretera destapada
  - 10 % Ciudad

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# DATOS TESTEO

- Consumo promedio de combustible: 110 Km. / GAL.
- Velocidad Máxima: 130 Km. / h
- Potencia: 15.8 HP @ 6800 RPM

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

A detailed line art illustration of a motorcycle, shown from a side profile. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It captures the intricate details of the engine, frame, suspension, and wheels. The motorcycle is positioned centrally, with the word 'MOTOR' overlaid on its midsection.

# MOTOR

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

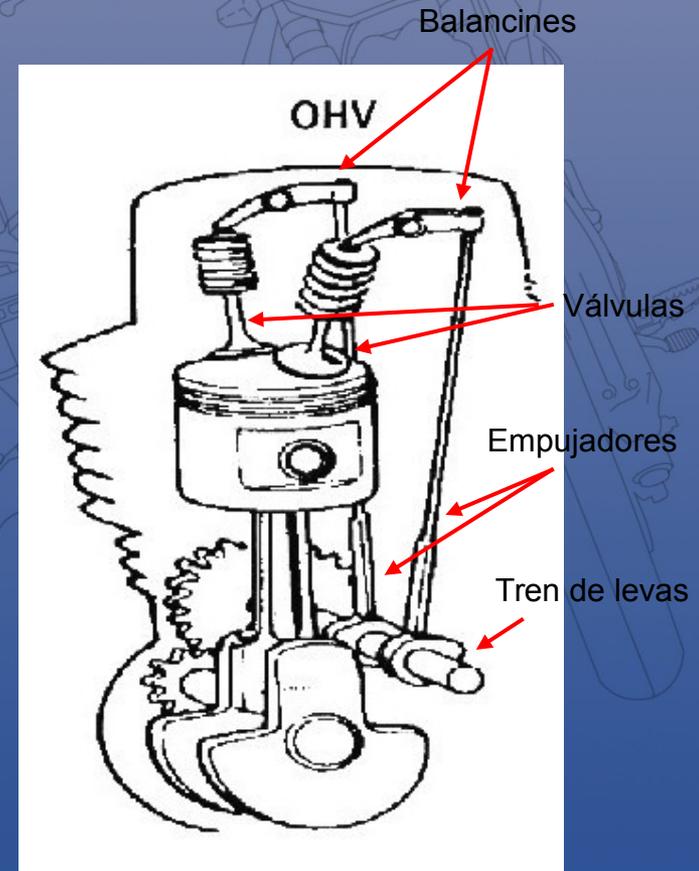
# TIPO DE MOTOR

TIPO: OHV-Over head valve o válvulas en culata.

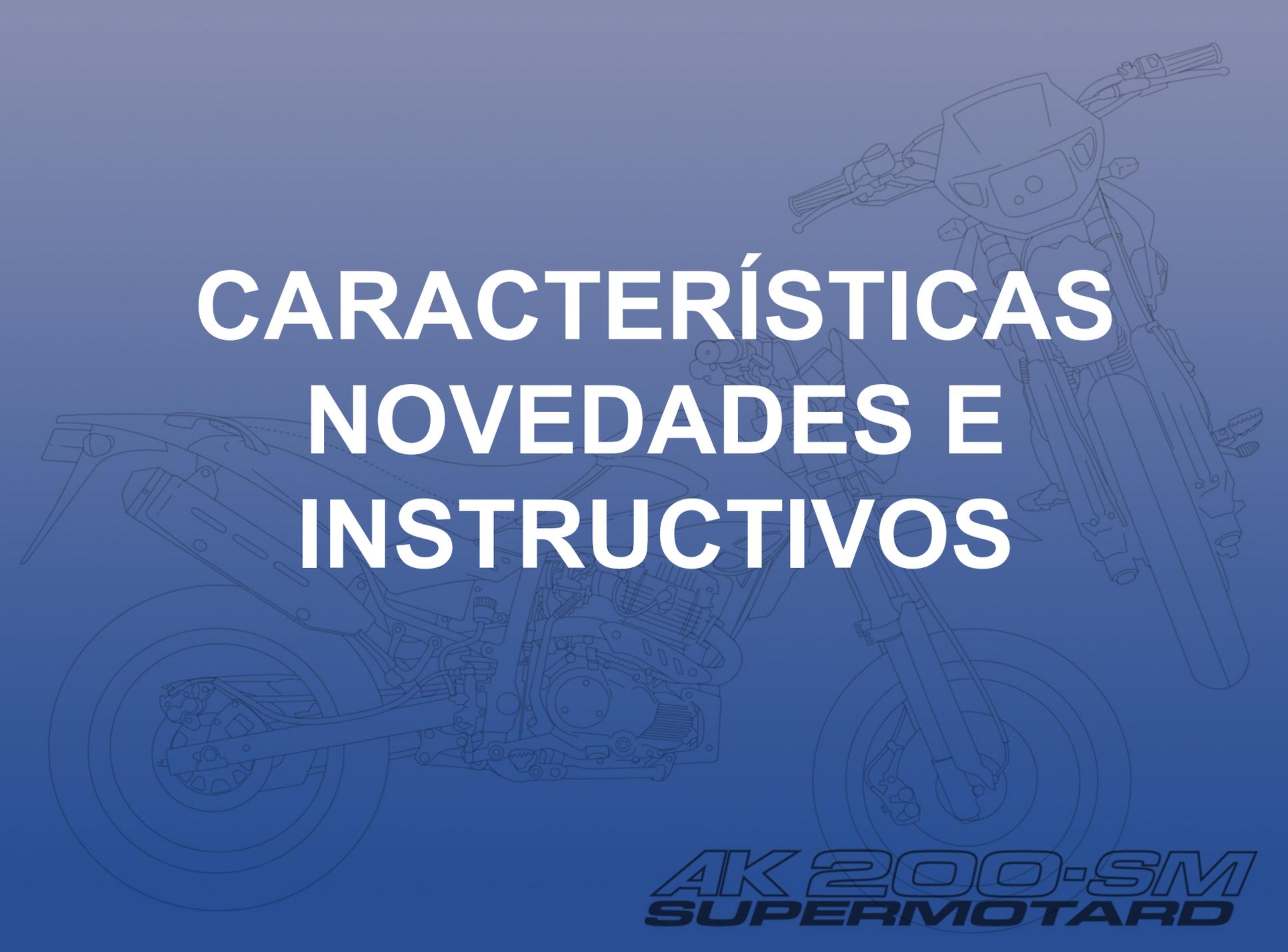
Elementos claves:

- Balancines, Empujadores, Tren de levas.

La función del balancín es empujar hacia abajo las válvulas de admisión y escape para obligarlas a que se abran. El balancín, a su vez, es accionado por una varilla empujadora movida por el tren de levas. El movimiento oscilante de los balancines está perfectamente sincronizado con los tiempos del motor.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

A detailed line art illustration of a motorcycle, shown from a side profile. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It highlights the engine, transmission, frame, wheels, handlebars, and seat. The motorcycle is positioned centrally, with the text overlaid on top.

# CARACTERÍSTICAS NOVEDADES E INSTRUCTIVOS

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# BALANCINES REMOVIBLES

Una de las mejoras implementadas al motor OHV de la AK 200 SM consiste en balancines removibles. Esto facilita el recambio cuando ocurra desgaste de los mismos.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PISTÓN

- La AK 200 SM cuenta con un pistón con recubrimiento cerámico en su cabeza y teflón en su falda.
- Ventajas recubrimiento cerámico.
  - Resistencia a los daños producidos por la detonación.
  - Barrera térmica, reducción en temperatura del pistón.
  - Combustión mas caliente para conseguir una mayor eficiencia y un uso mas prolongado.
- Ventajas recubrimiento teflón.
  - Reduce la fricción entre el pistón y el cilindro facilitando la disipación del calor en su interior y evitando desgaste.
- un motor adiabático, es decir, que intercambia muy poco calor con el medio y evita entre el 25 y el 50 % de las pérdidas de energía a través del sistema de refrigeración. No dispone del convencional sistema de enfriamiento y esto le permite trabajar a una temperatura más alta y, por tanto, con un rendimiento termodinámico más grande



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# INSTALACIÓN ANILLOS DEL PISTÓN

- Los anillos son los encargados de formar un buen sello entre el pistón y el cilindro y mantener la compresión en la combustión. Además transfieren el calor del pistón hacia el cilindro donde el sistema de enfriamiento lo pueda evacuar.

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# INSTALACIÓN ANILLOS DEL PISTÓN

## Anillos de compresión:

### Anillo superior

- La función principal del anillo superior es mantener, actuando como un sello, las presiones de combustión dentro del cilindro. Este anillo mantiene la mezcla aire/combustible admitida arriba del pistón, permitiéndole comprimirla para su encendido. Se fabrica con una aleación de cromo y plata para que sea lo suficientemente resistente, que pueda soportar las altas temperaturas y presiones que se generan en la combustión. Su fabricación en cromo-plata permite además, que tenga una elevada resistencia al desgaste. Debido a estas razones el anillo superior es más rígido que los demás.

### Segundo anillo

- No solamente ayuda a sellar los gases de combustión sino que también barre hacia abajo el exceso de lubricante en la pared del cilindro, ayudando a los anillos de lubricación a cumplir correctamente su función.

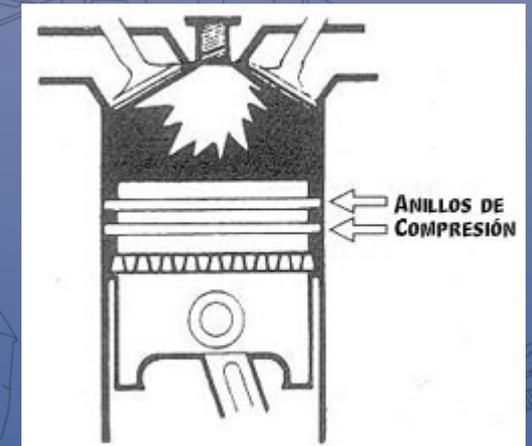
## Anillos de Lubricación:

### Anillos de lubricación

- Son utilizados para controlar la lubricación del cilindro, manteniendo una película "medida" de aceite sobre su pared (justo la necesaria) y barriendo el exceso hacia el cárter a través de los pequeños orificios del pistón.

### Anillo expensor

- Se instala entre los anillos y el pistón para incrementar la tensión de los anillos para que se pueda formar un mejor sello, también sirve para absorber y reducir el ruido generado por los anillos.



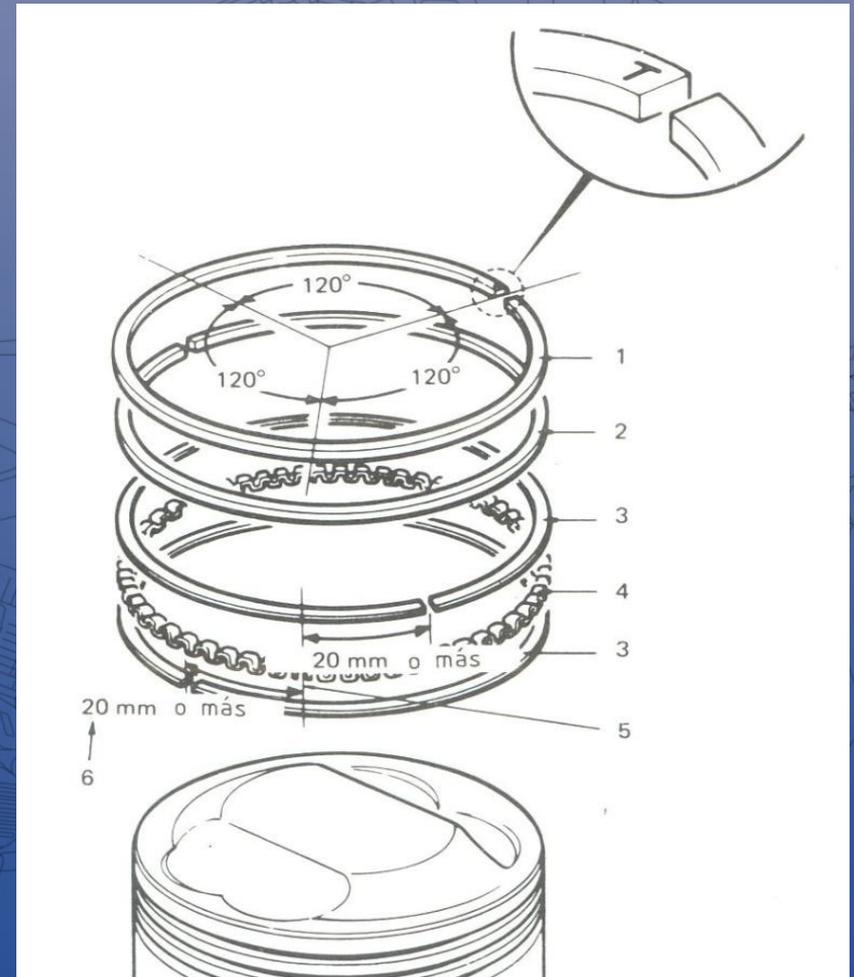
# INSTALACIÓN ANILLOS DEL PISTÓN



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# INSTALACIÓN ANILLOS DEL PISTÓN

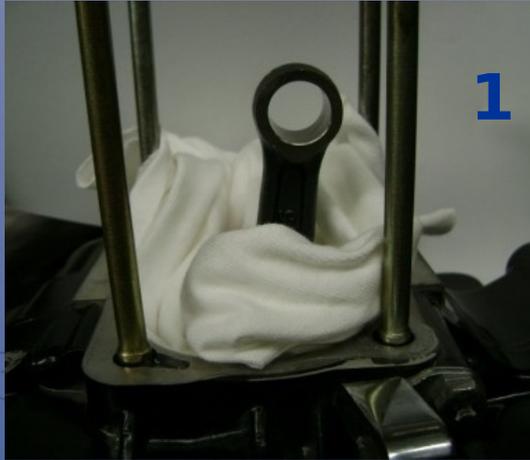
Posicione las puntas de los anillos de tal manera que queden con una separación de  $120^\circ$  entre ellos para evitar que las separaciones coincidan y se generen fugas de aceite hacia la cámara de combustión. Las puntas del último anillo de lubricación deben quedar igualmente a  $120^\circ$  de las puntas del segundo anillo. Las puntas del primer anillo de lubricación deben quedar a 20 mm. del último anillo de lubricación Ver figura para mas claridad. Recordar que las letras deben estar hacia arriba.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# COMO INSTALAR EL PIN PASADOR PISTÓN

Posicione un paño limpio en la carcasa del motor para evitar que el pin caiga dentro de la misma.



Lubrique con aceite la superficie externa del pasador.



Instale un **nuevo** pin circular en uno de los lados del pistón, insertando una de sus puntas en la ranura y luego presionándolo hasta que se asiente en toda su superficie.



# COMO INSTALAR EL PIN PASADOR PISTÓN

Nunca utilice un destornillador o algún otro objeto para hacerle palanca al pin circular por que lo puede deformar y causar soltura del mismo.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# COMO INSTALAR EL PIN PASADOR PISTÓN

Posicione el pin circular con las puntas ubicadas en dirección opuesta a la cabeza del pistón para evitar que este se salga de la ranura.



Inserte el pasador para sujetar el pistón a la biela.



Instale un nuevo pin circular de la forma descrita en el paso 3.



AK  
SUPERMOTARD

# POSICIÓN DEL PISTÓN

La posición del pistón en el punto muerto superior no queda a nivel del cilindro debido a que la cámara de combustión se compone de la culata mas el espacio que deja el pistón con el cilindro. Por esta razón el pistón tiene una forma cóncava en su cabeza.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# BOMBA DE LUBRICACIÓN

- La AK 200 SM cuenta con una bomba de lubricación trocoidal accionada por cadena



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# CONTRA BALANCEADOR

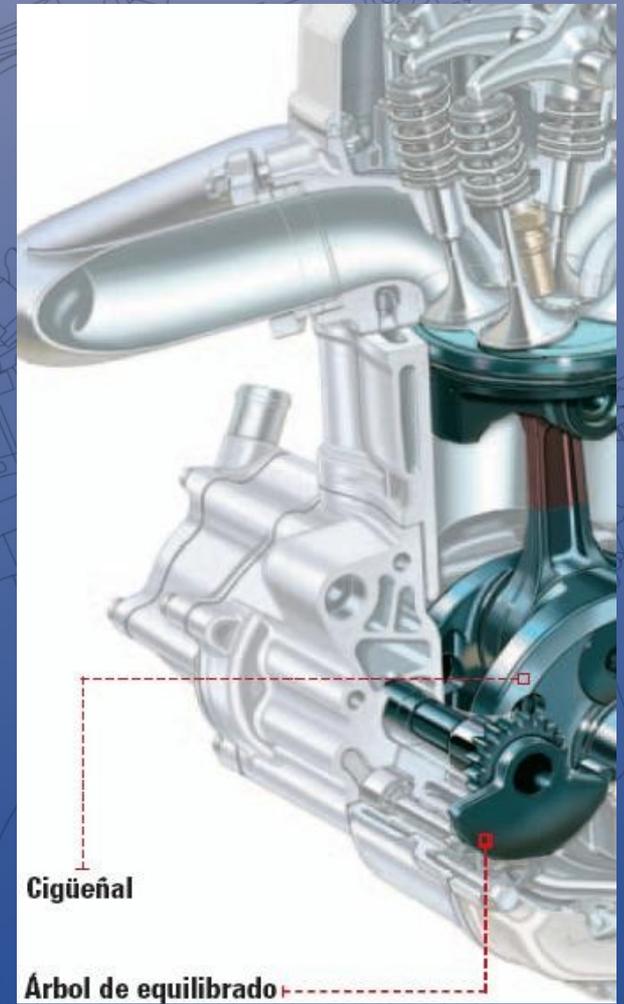
- El motor de la AK 200 SM viene dotado de un contra balanceador el cual se encarga de absorber las vibraciones del motor.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# QUE ES???

- Es un eje dotado de un peso excéntrico que gira en sentido contrario al cigüeñal y a la misma velocidad

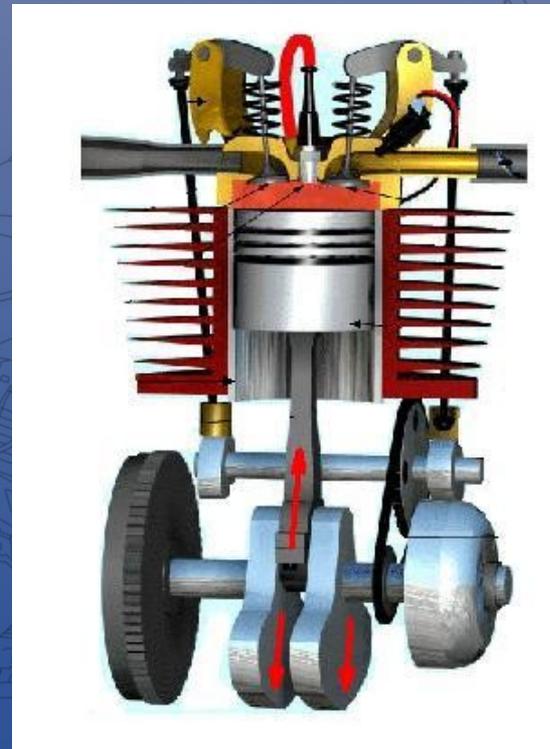


**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# COMO FUNCIONA

## CAUSANTES DE LA VIBRACIÓN EN UN MOTOR

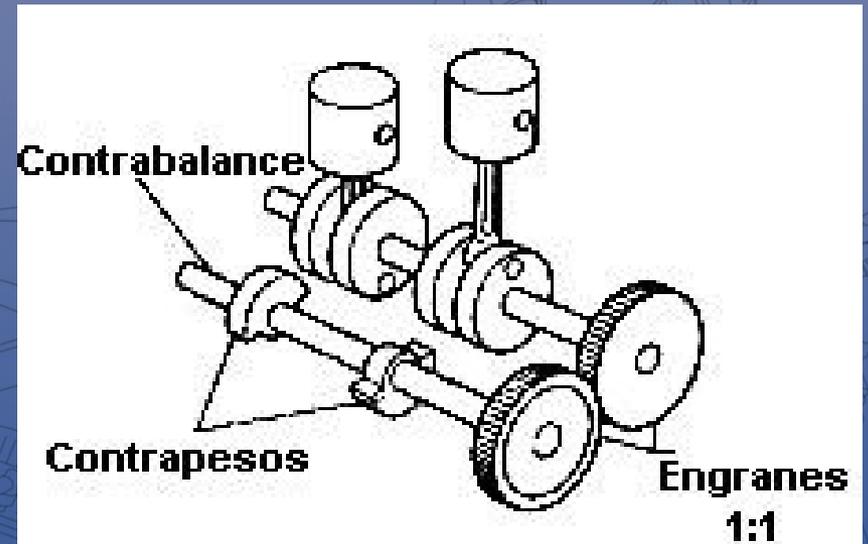
- Movimiento oscilatorio del pistón-Inercia
- Fuerzas centrifugas de los contrapesos
- Producción del torque



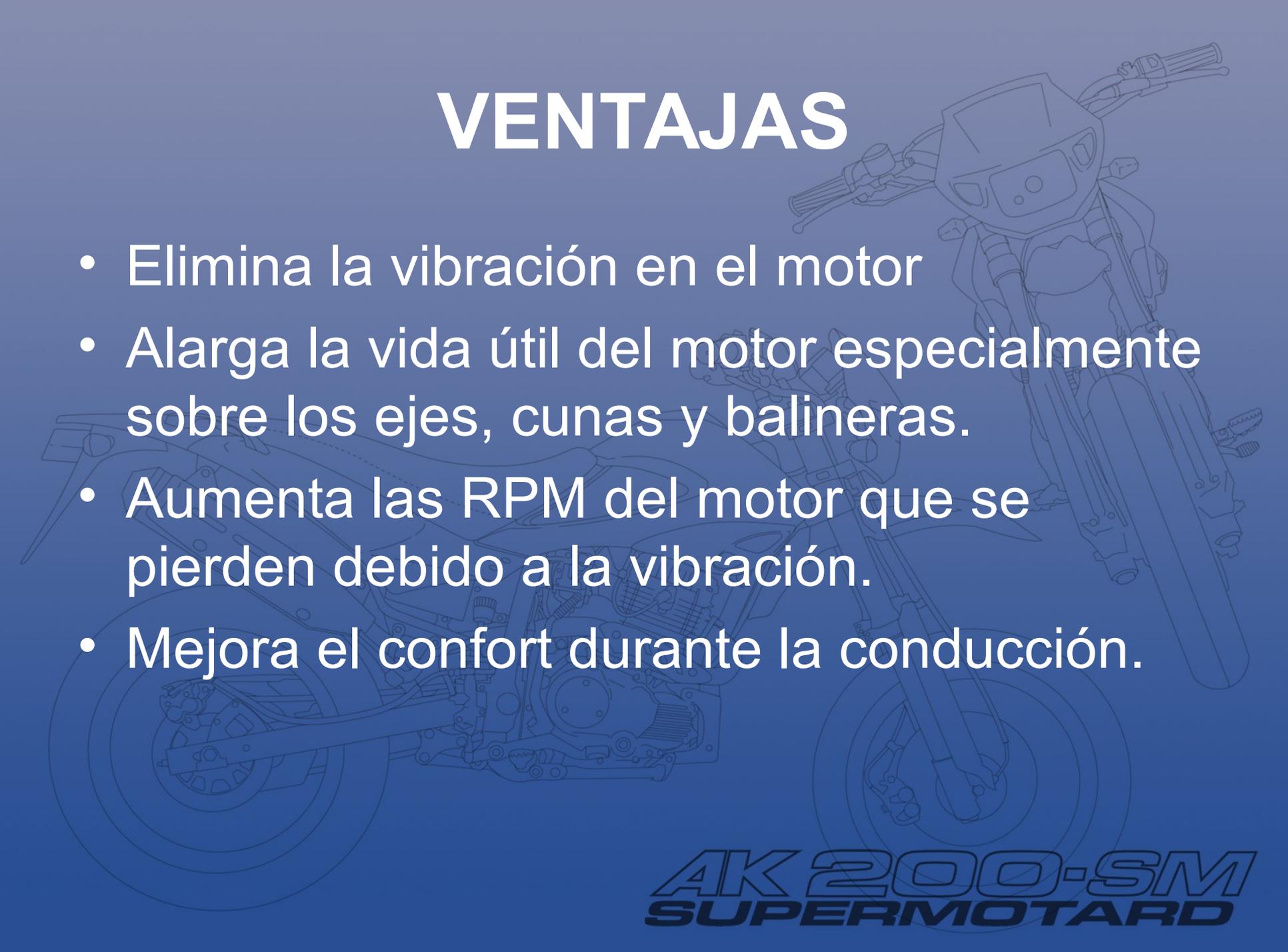
**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# COMO FUNCIONA

- El Contra balanceador equilibra las Inercias del movimiento del pistón y las fuerzas centrifugas de los contrapesos de la cigüeñal ejerciendo una inercia contraria.



# VENTAJAS



- Elimina la vibración en el motor
- Alarga la vida útil del motor especialmente sobre los ejes, cunas y balineras.
- Aumenta las RPM del motor que se pierden debido a la vibración.
- Mejora el confort durante la conducción.

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PASOS DE INSTALACIÓN

Verifique que la cuña del contra balanceador este correctamente instalada.



Posicione el contra balanceador en el rodamiento que se encuentra en la parte posterior del motor, asegurándose de que quede asentado completamente y que la cuña quede sobre el costado derecho del motor (clutch, piñón primario).

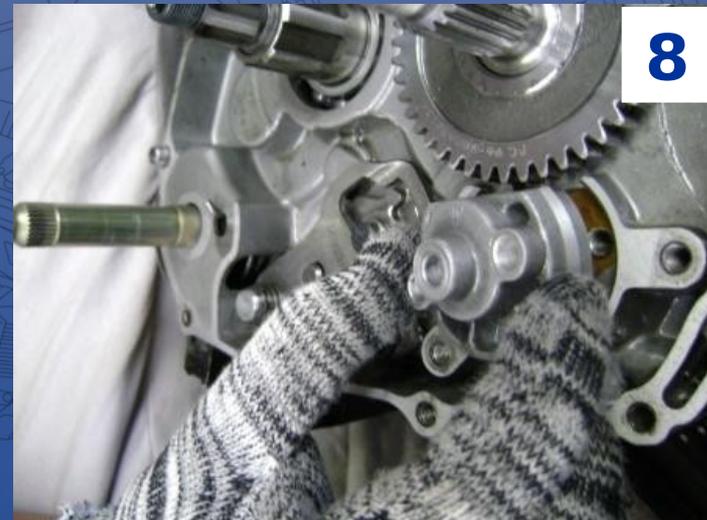
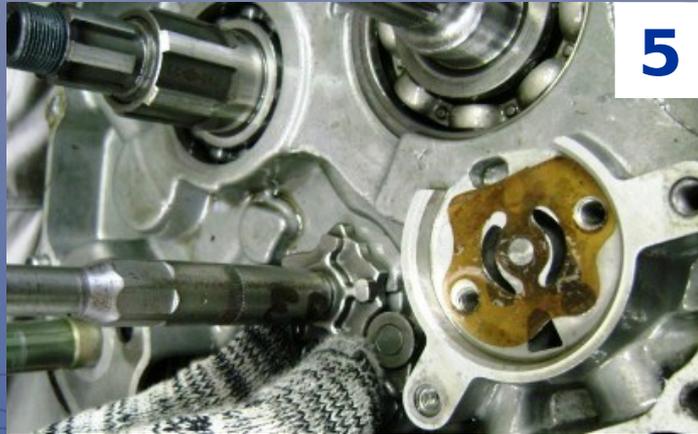
# PASOS DE INSTALACIÓN

Cierre las carcasas centro motor, asegurándose de que la caja de cambios, el cigüeñal y el eje del crank estén bien instalados y asentados. Verifique que todos los rodamientos y los sellos de la caja estén en buen estado



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PASOS DE INSTALACIÓN



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

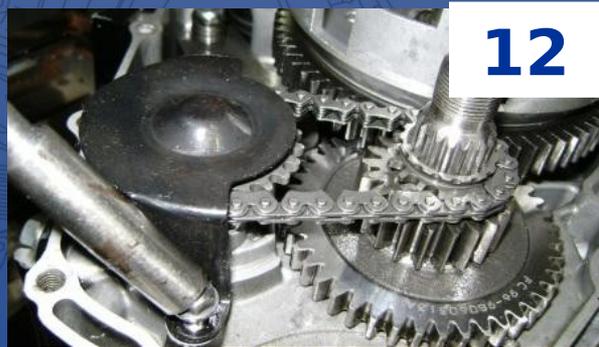
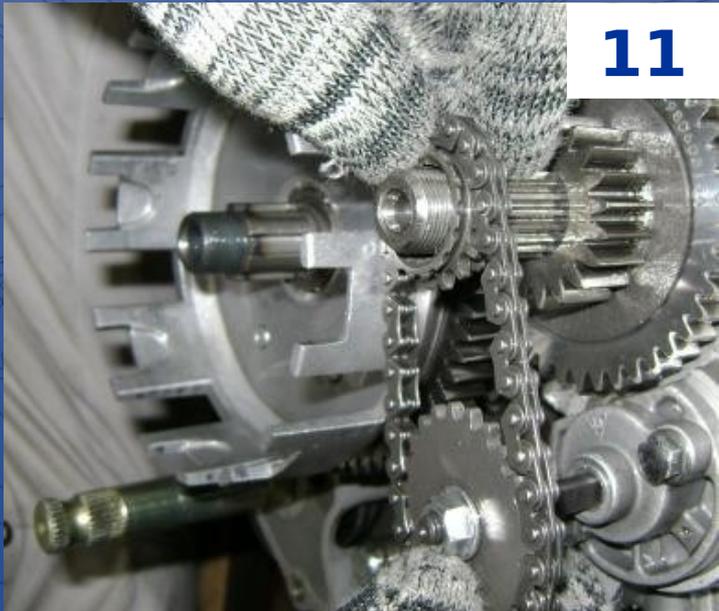
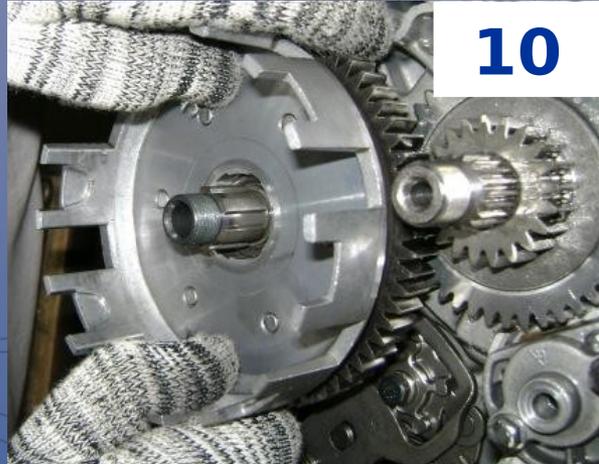
# PASOS DE INSTALACIÓN

Al apretar los tornillos de la bomba de lubricación sin antes instalar el eje que mueve la bomba, se puede correr el riesgo que este quede descentrado y no entre en su totalidad. Por esta razón es necesario insertar el eje completamente, apretar los tornillos y luego sacarlo nuevamente para poder insertar la bomba en su lugar.

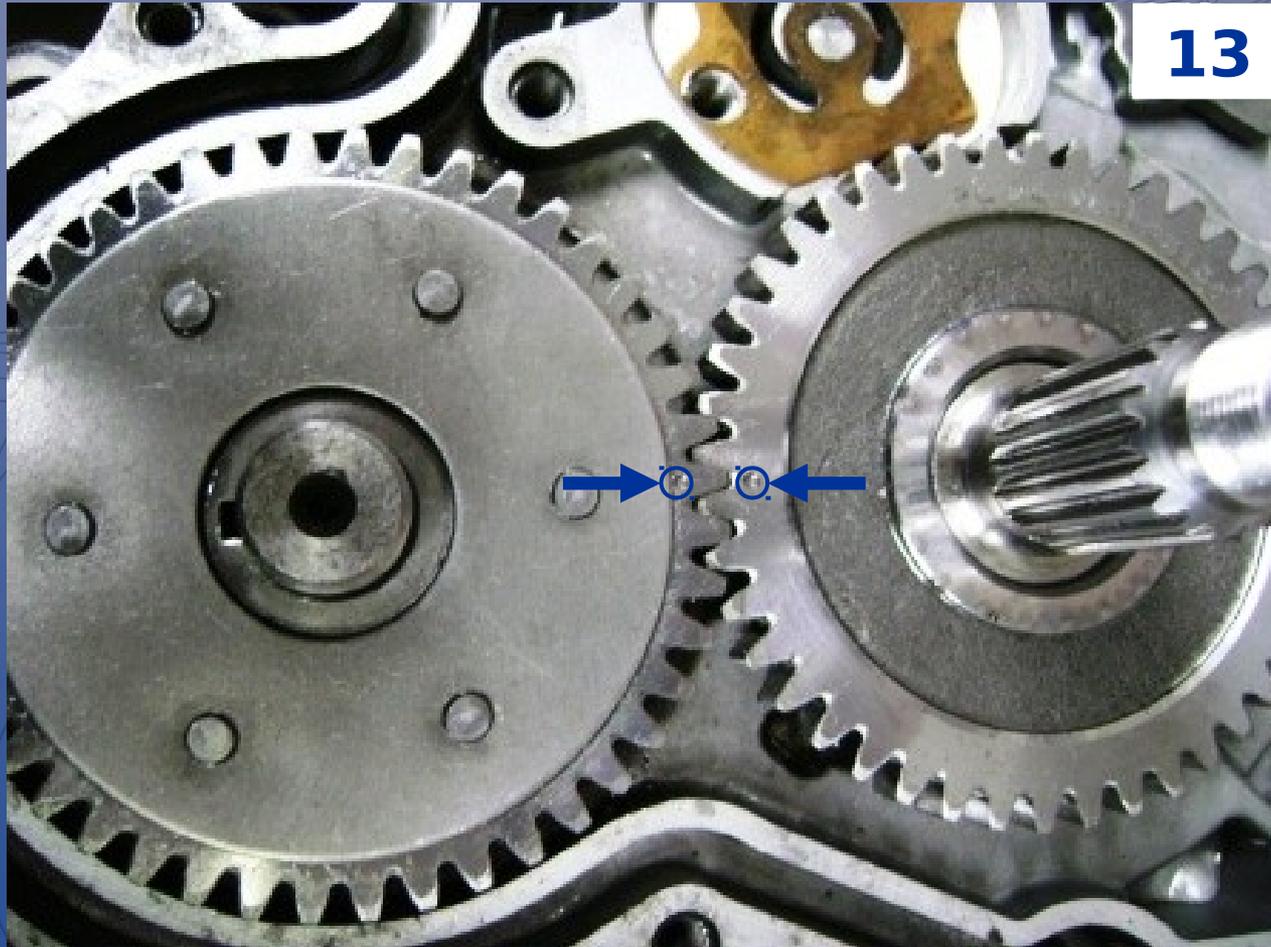


**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PASOS DE INSTALACIÓN



# PASOS DE INSTALACIÓN



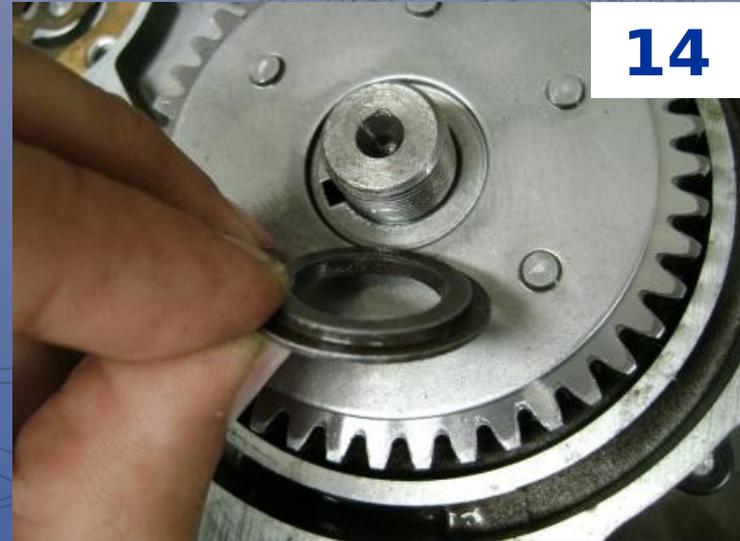
**13**

Inserte el piñón del contra balanceador de tal manera que coincida con la cuña y que los puntos marcados en este piñón y en el del cigüeñal queden alienados.

**AK 200-SM  
SUPERMOTARD**

# PASOS DE INSTALACIÓN

Instale la arandela del piñón del contra balanceador de tal manera que el bisel quede hacia abajo para que no vaya a tallar el piñón.



Instale y apriete la tuerca que sujeta el piñón del contra balanceador. Esta tuerca es rosca contraria.

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# BUJÍA

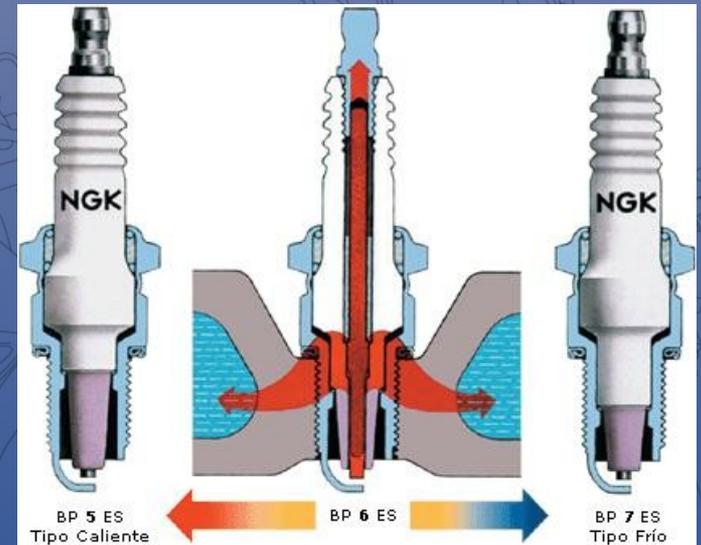
- La AK 200 SM utiliza una bujía marca TORCH de grado térmico 8 (fría)



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

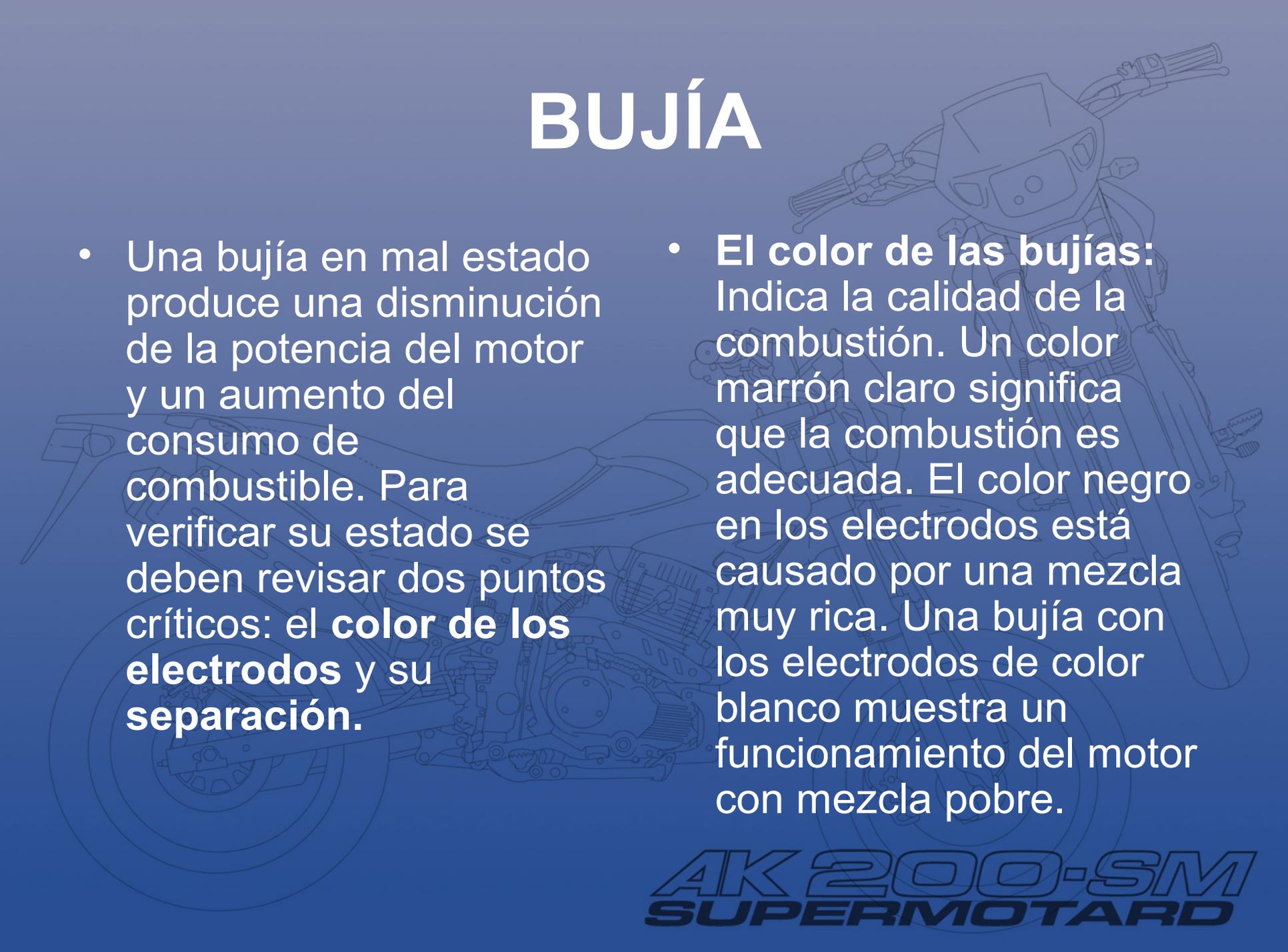
# BUJÍA

- El grado térmico de una bujía es un índice de la capacidad que tiene la bujía para eliminar calor de sus electrodos .
- Las bujías de tipo caliente presentan dificultad para evacuar el calor y se calientan fácilmente.
- Las bujías de tipo frío evacuan el calor fácilmente y se enfrían con rapidez
- Lo mas adecuado es que los electrodos estén lo más caliente posible sin llegar a representar un riesgo mecánico (por fusión del aluminio con que está construido el pistón, o resquebrajamiento del material cerámico que forma el aislante de la bujía); cuanto más calientes están los electrodos, menos se ensucian. Los electrodos de una bujía "fría", a pocas RPM, no llegan a alcanzar la temperatura suficiente y, por tanto, se ensucian rápidamente, dificultando el salto de la chispa.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# BUJÍA

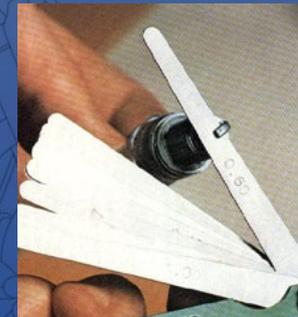
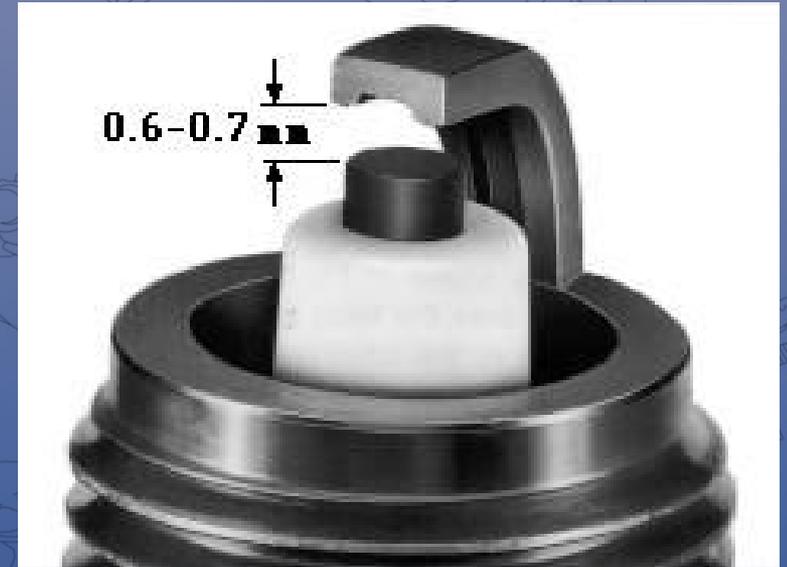
A faint, light blue line-art illustration of a motorcycle is visible in the background, showing the front fairing, handlebars, engine, and rear section.

- Una bujía en mal estado produce una disminución de la potencia del motor y un aumento del consumo de combustible. Para verificar su estado se deben revisar dos puntos críticos: el **color de los electrodos** y su **separación**.
- **El color de las bujías:** Indica la calidad de la combustión. Un color marrón claro significa que la combustión es adecuada. El color negro en los electrodos está causado por una mezcla muy rica. Una bujía con los electrodos de color blanco muestra un funcionamiento del motor con mezcla pobre.

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# BUJÍA

- **Separación de los electrodos:** Si los electrodos están muy separados el salto de la chispa es débil, produciéndose fallas durante el funcionamiento del motor y dificultando el arranque en frío. Las aristas de los electrodos se redondean por el desgaste inutilizando la bujía. Para la bujía de la AK 200 SM se debe mantener una distancia entre electrodos de 0.6 a 0.7 mm.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# ESPECIFICACIONES BUJÍA NGK DPR8EA9

D: Diámetro de la rosca = 12mm

P: Tipo aislador proyectado

R: Tipo resistencia

8: Grado térmico : Frío

E: Longitud de la rosca = 19mm

A: Tipo de bujía: Especificación especial

9: Espacio chispa = 0.9mm

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# CARBURADOR

- Uno de los aspectos mas importantes de la AK 200 SM es su carburador de diafragma o SU el cual proporciona un funcionamiento suave, mejor economía de combustible y menor desgaste en sus piezas internas.



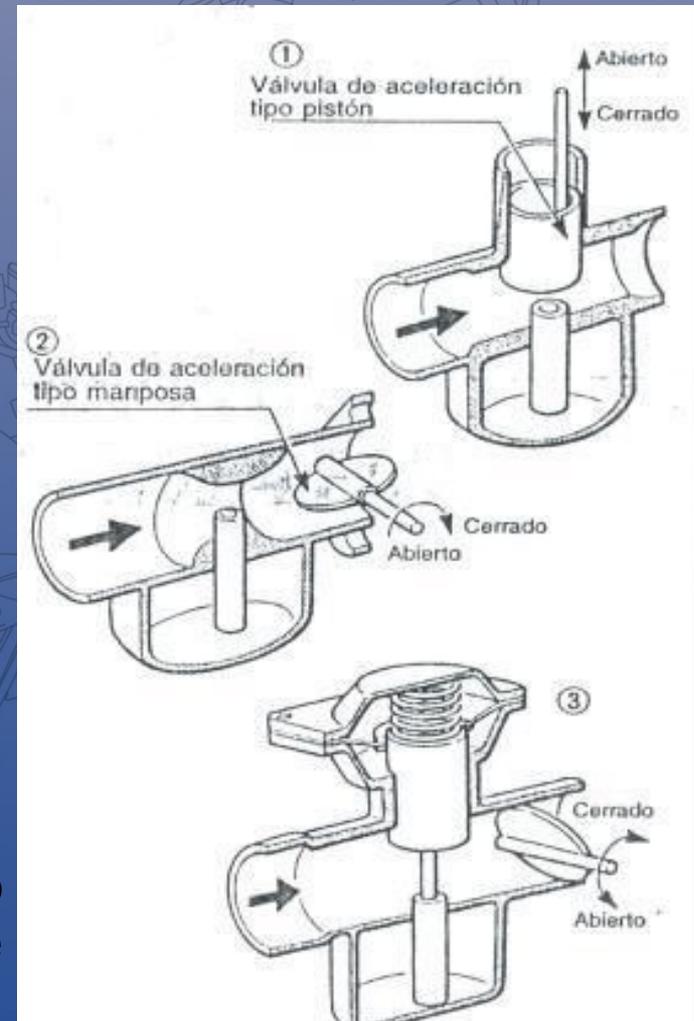
**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TIPOS DE CARBURADORES

**1** Venturi Variable

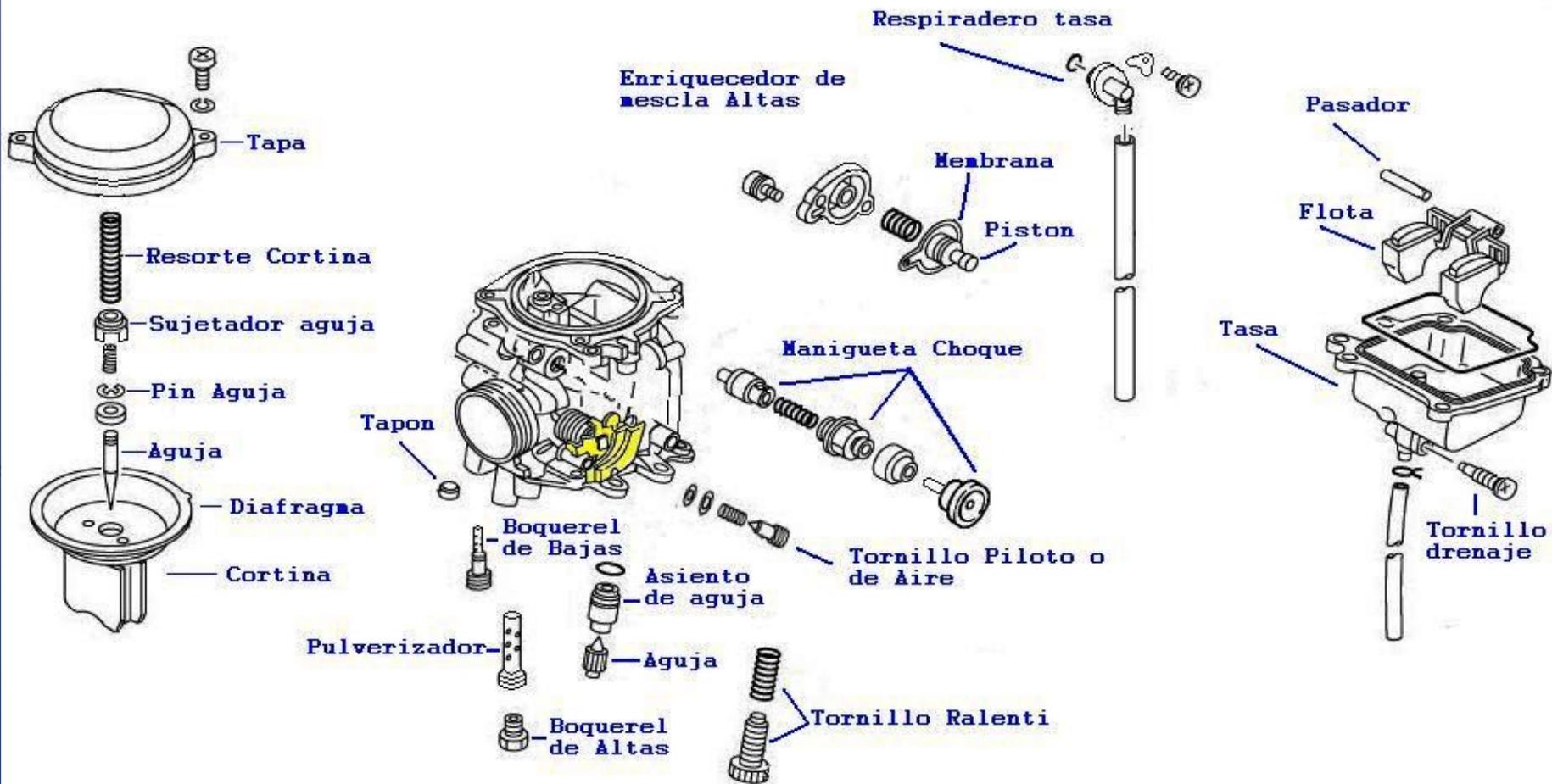
**2** Venturi Invariable

**3** Válvula de aceleración tipo mariposa y venturi variable



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# DESGLASE



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# ESPECIFICACIONES

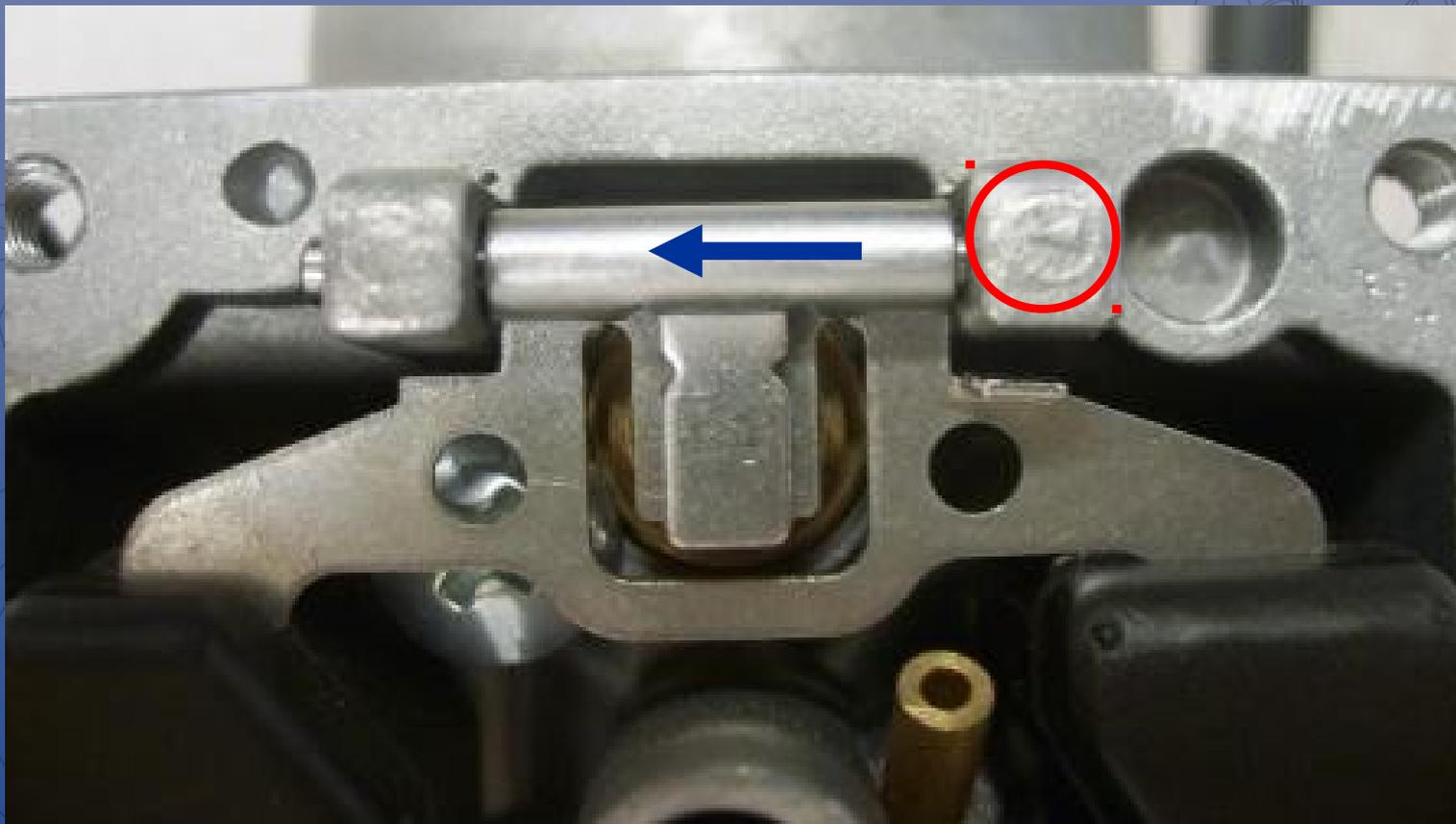


- Boquerel de Altas: 118-1.18 mm.
- Boquerel de bajas: 36-0.36 mm.
- Vueltas Tornillo Aire: 2 ½
- Altura de la flota: 10.5±1.5 mm.
- Posición Pin Aguja: 3/5 de arriba/abajo

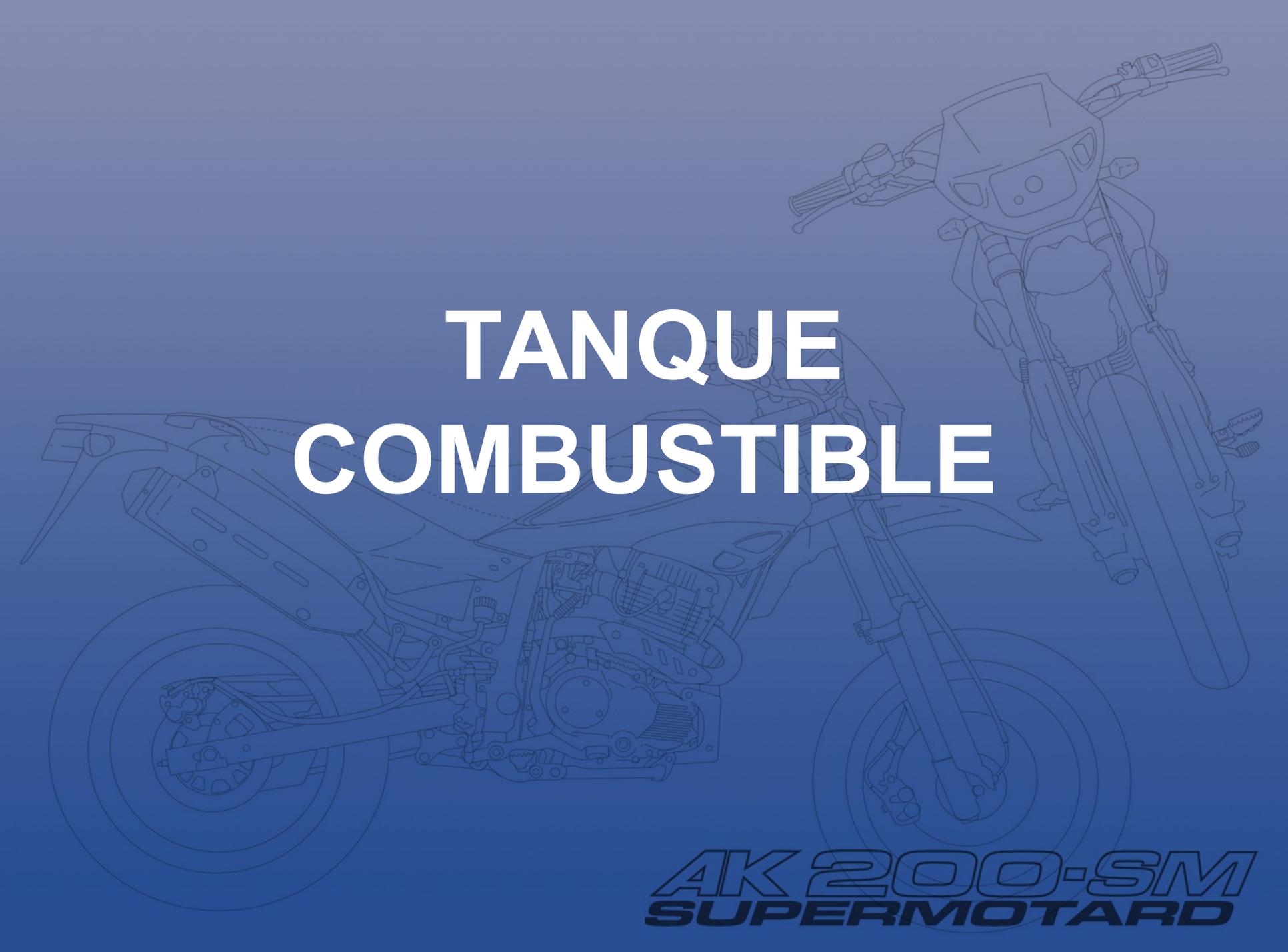
**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# INSTALACIÓN PASADOR FLOTA

El pasador de la flota debe instalarse según la dirección indicada por la flecha .



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

A detailed line art illustration of a motorcycle, shown from a side profile. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It depicts the engine, transmission, rear wheel, front wheel, handlebars, and various mechanical components. The text 'TANQUE COMBUSTIBLE' is overlaid in the center of the image.

# TANQUE COMBUSTIBLE

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TANQUE COMBUSTIBLE

- La AK 200 SM viene dotada de un tanque de PEAD (polietileno de alta densidad) con una capacidad total de 3.2 galones y una reserva de 0.32 galones.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TANQUE COMBUSTIBLE

- Problemas iniciales:

Inicialmente, el tanque de la AK 200 SM no tenía un sistema de drenaje en su tapa; esto ocasionaba que el agua entrara dentro del mismo ...



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TANQUE COMBUSTIBLE

- Para dar solución a este problema, se implementó un dispositivo que permite drenar el agua hacia afuera.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TANQUE COMBUSTIBLE



Antes

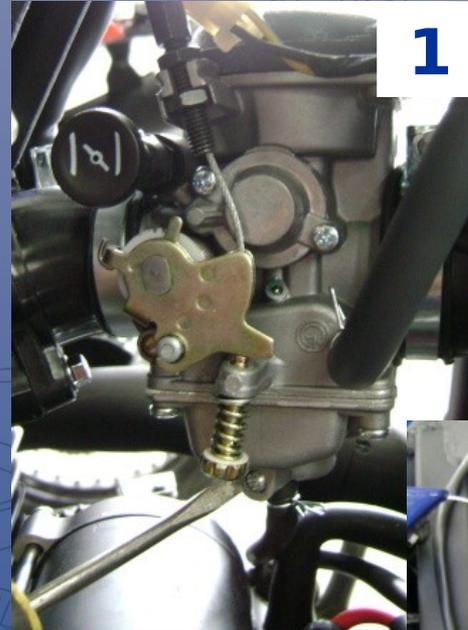


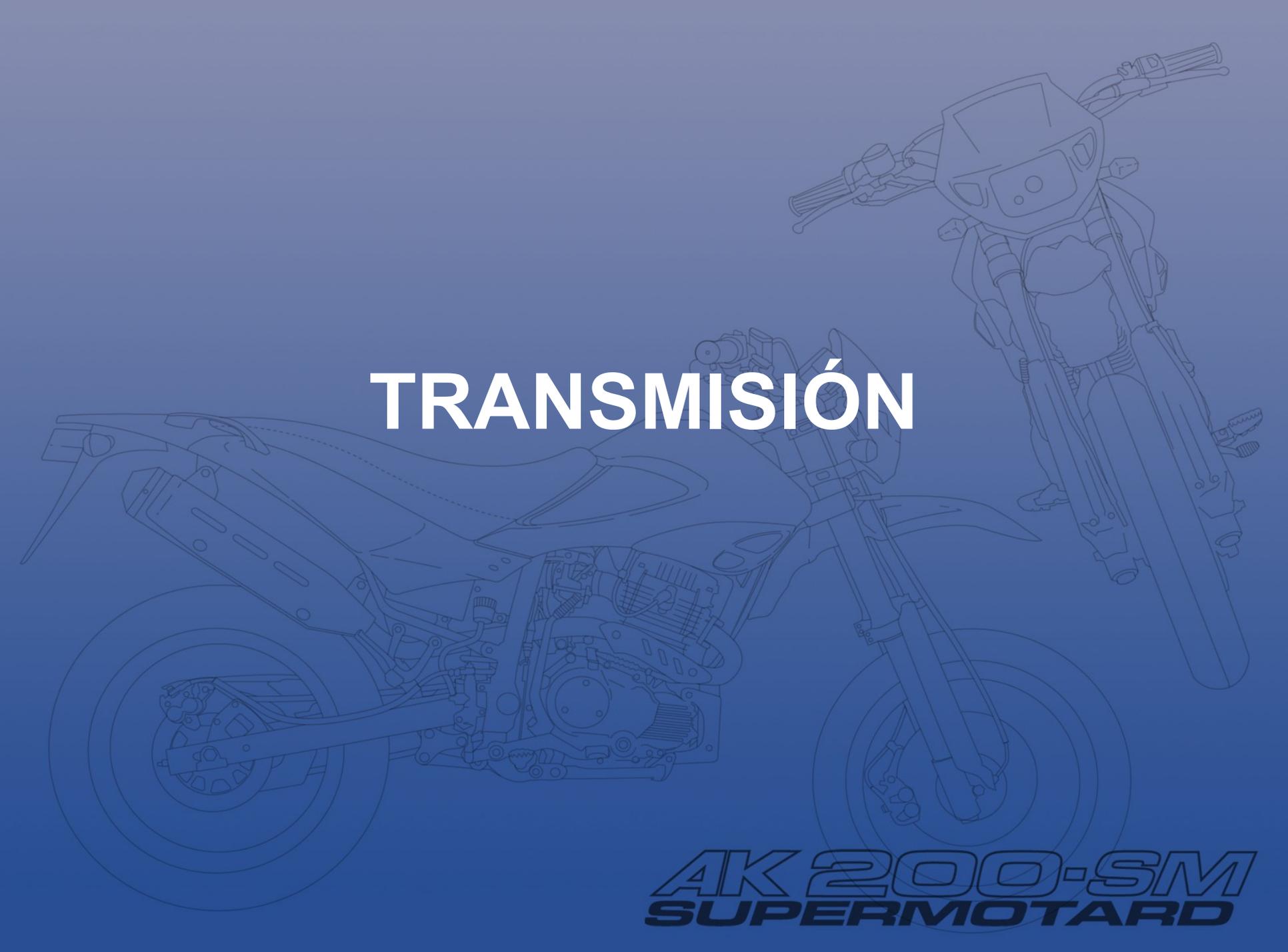
Después

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TANQUE COMBUSTIBLE

- Al entrar agua al tanque, la moto se apaga y gargarea. Para dar solución temporal, mientras el tanque con la modificación se envía, drene el carburador hasta que el agua salga por completo. Si esto no da resultado, evacue por completo la gasolina y el agua del tanque y llénelo nuevamente.

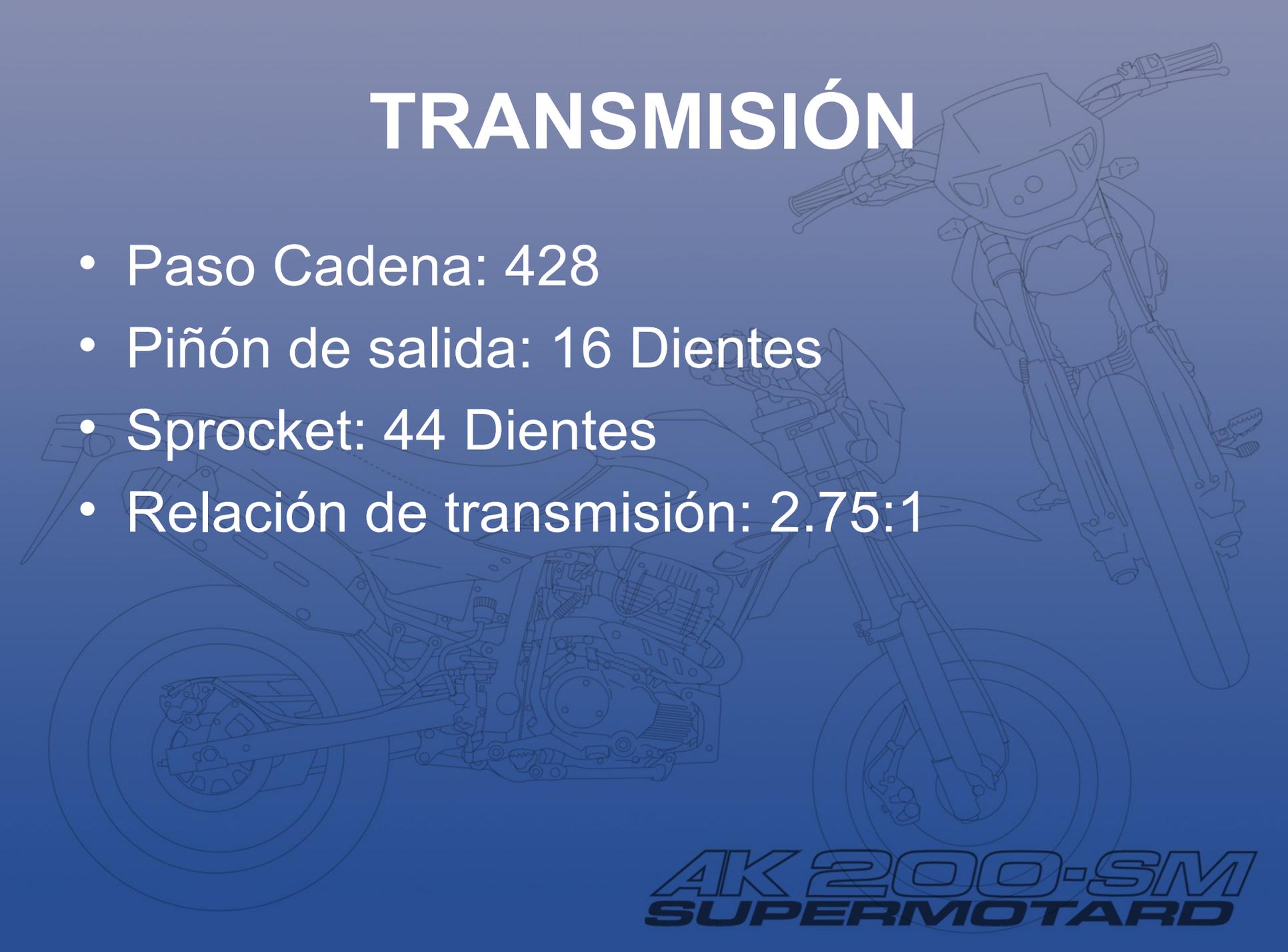


A detailed line art illustration of a motorcycle, shown in a three-quarter view from the left. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It shows the engine, transmission, exhaust, seat, handlebars, and wheels. The word "TRANSMISIÓN" is overlaid in the center in white, bold, sans-serif font.

# TRANSMISIÓN

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TRANSMISIÓN

A detailed line art illustration of a motorcycle, shown from a side profile. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It depicts the engine, transmission, rear wheel, front wheel, handlebars, and seat. The motorcycle is oriented towards the right side of the frame.

- Paso Cadena: 428
- Piñón de salida: 16 Dientes
- Sprocket: 44 Dientes
- Relación de transmisión: 2.75:1

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TENSORES CADENA

- Inicialmente, los tensores de cadena ubicados al interior de la tijera tenían una dimensión inferior. Esto causaba que al apretar la tuerca del eje, la tijera se deformara y causara desalineación en el eje.



# TENSORES CADENA

- Para dar solución temporal a este problema se modificaron los tensores de tal forma que llenaran totalmente el espacio de la tijera.

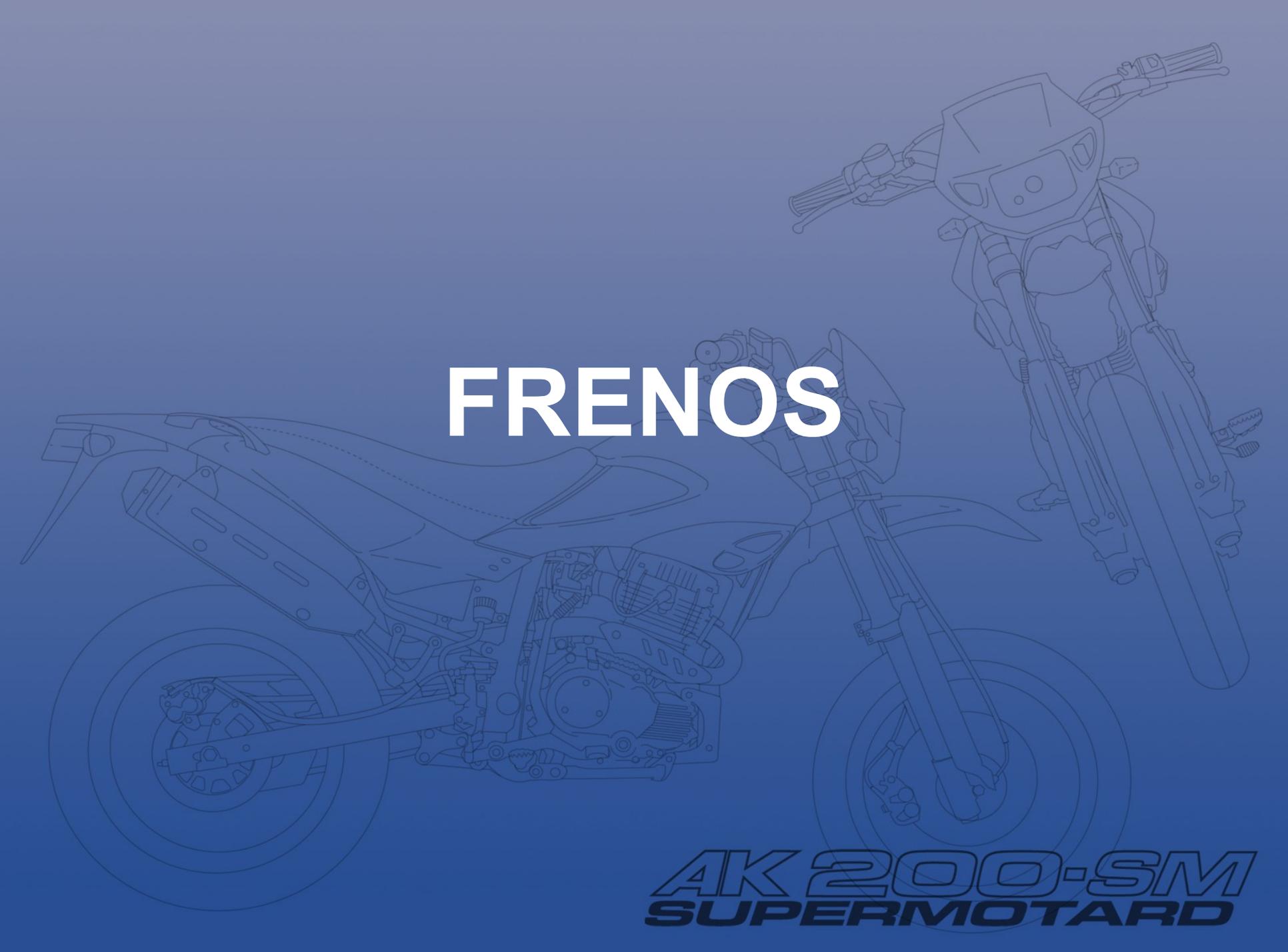


# JUEGO EN SPROCKET

- Aproximadamente después de unos 6000 Km. de uso la campana de la motocicleta empieza a desgastarse donde asienta el sprocket, produciendo movimiento lateral. Para solucionar este problema temporalmente, AKT recomienda el recambio de la campana.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

A detailed line art illustration of a motorcycle, shown in a three-quarter view from the left. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It depicts the engine, transmission, rear wheel, seat, and front fairing. The word "FRENOS" is superimposed in the center of the image.

# FRENOS

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# FRENO DELANTERO

## Especificaciones

- Tipo: Hidráulico doble pistón, disco.
- Diámetro disco: 260 mm.
- Espesor: 4 mm.
- Limite de servicio: 3 mm.
- Limite servicio pastillas delanteras: 0.8 mm.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# FRENO TRASERO

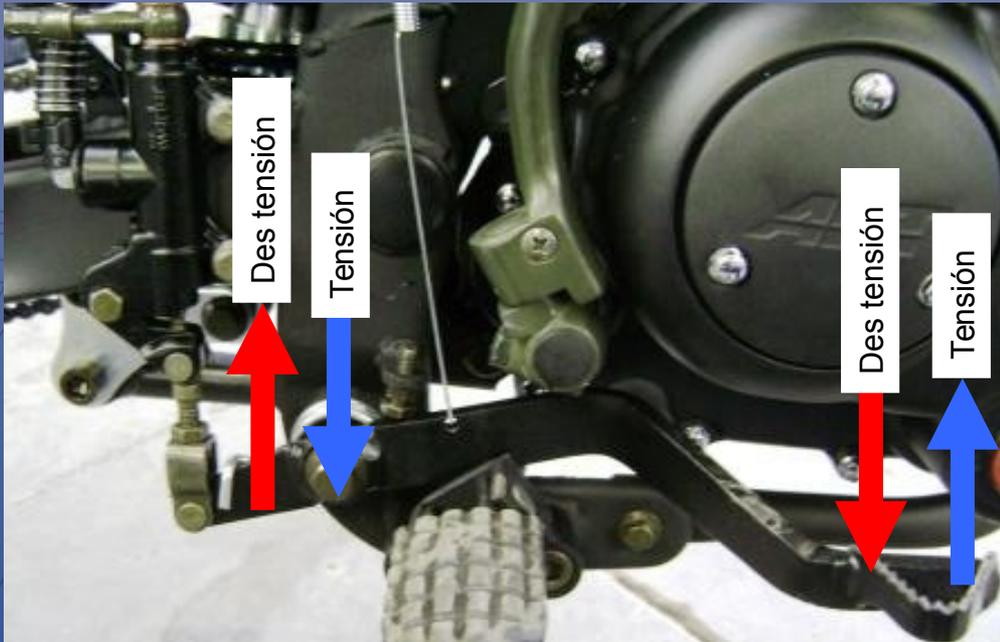
## Especificaciones

- Tipo: Hidráulico doble pistón, disco.
- Diámetro disco: 220 mm.
- Espesor: 4 mm.
- Limite de servicio: 3 mm.
- Limite servicio pastillas traseras: 0.8 mm.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# FORMA DE TENSIÓN DE FRENO TRASERO



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PROBLEMAS CON FRENO TRASERO

- Recalentamiento:

Este problema se presenta cuando se abusa del freno y cuando se tiene extremadamente tensionado ya que el pie del cliente siempre se asienta sobre el freno. El liquido se recalienta y pierde presión.

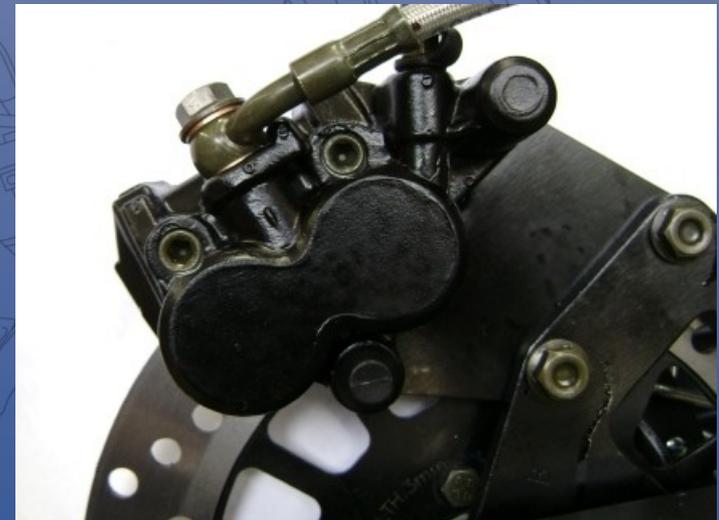
- Solución:

Destensionar el freno al máximo para evitar que el cliente se apoye en el mientras conduce. Educar al cliente para que no abuse de los frenos y utilice tanto el freno trasero como el delantero. Educarlo también para que no asiente su pie en el freno mientras conduce.



# PROBLEMAS CON FRENO TRASERO

- Frenado
  - La mordaza del freno trasero de la AK 200 SM esta ubicada un poco alejada del disco. Esto permite que los pistones salgan mas de lo necesario. Cuando los pistones salen tanto tienden a atascarse y frenar la motocicleta.
- Solución temporal
  - Instalar un par de arandelas entre la platina y el caliper para acercar mas la mordaza al disco y evitar que los pistones salgan tanto.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# NUEVO SUICHE DE FRENO

- La AK 200 SM contara con un nuevo swiche de freno que trabajara con la presión del liquido



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

A detailed line art illustration of a motorcycle, shown from a side profile. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It depicts the engine, transmission, exhaust system, front and rear wheels, handlebars, and the seat. The overall style is technical and precise.

# AMORTIGUACIÓN

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# SUSPENSIÓN DELANTERA

## Especificaciones

Tipo: Telescópica Invertida.

Recorrido: 130 mm.

Referencia retenedores: 37-50-11

Tipo de aceite: Hidráulico 10 W 15

Cantidad de aceite: 200 cc.

Longitud del resorte: 490 mm.

Longitud de la varilla interna: 794 mm.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PASOS PARA CAMBIO DE ACEITE



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PASOS PARA CAMBIO DE ACEITE



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

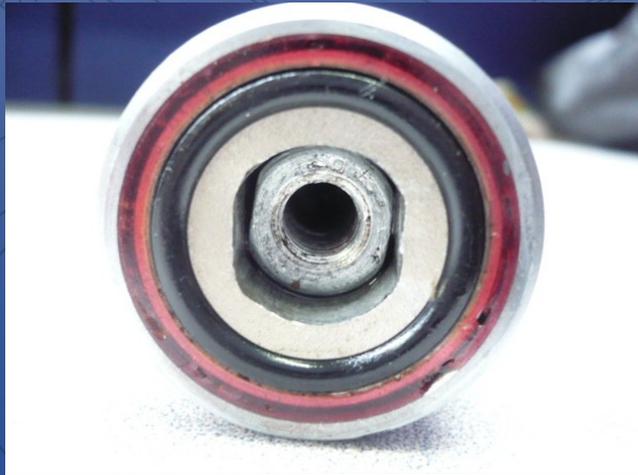
# PASOS PARA CAMBIO DE ACEITE



Nota: Cuando arme nuevamente agregué Loctite a la rosca del tapón superior.

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# SELLOS SUSPENSIÓN DELANTERA



**AK 200-SM  
SUPERMOTARD**

# SUSPENSIÓN TRASERA

- Tipo: Brazo oscilante mono amortiguado hidráulico y ajustable (UNIKABSORBER)
- Recorrido: 50 mm.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# EVOLUCIÓN BALANCÍN



**INICIAL**

**Buje  
Caucho**



**SIGUIENTE**

**Buje-Buje**



**FINAL**

**Rodamiento  
agujas**

**AK 200-SM  
SUPERMOTARD**

# TIJERA



Rodamiento de agujas y grasera

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# TIJERA



Buje-Buje

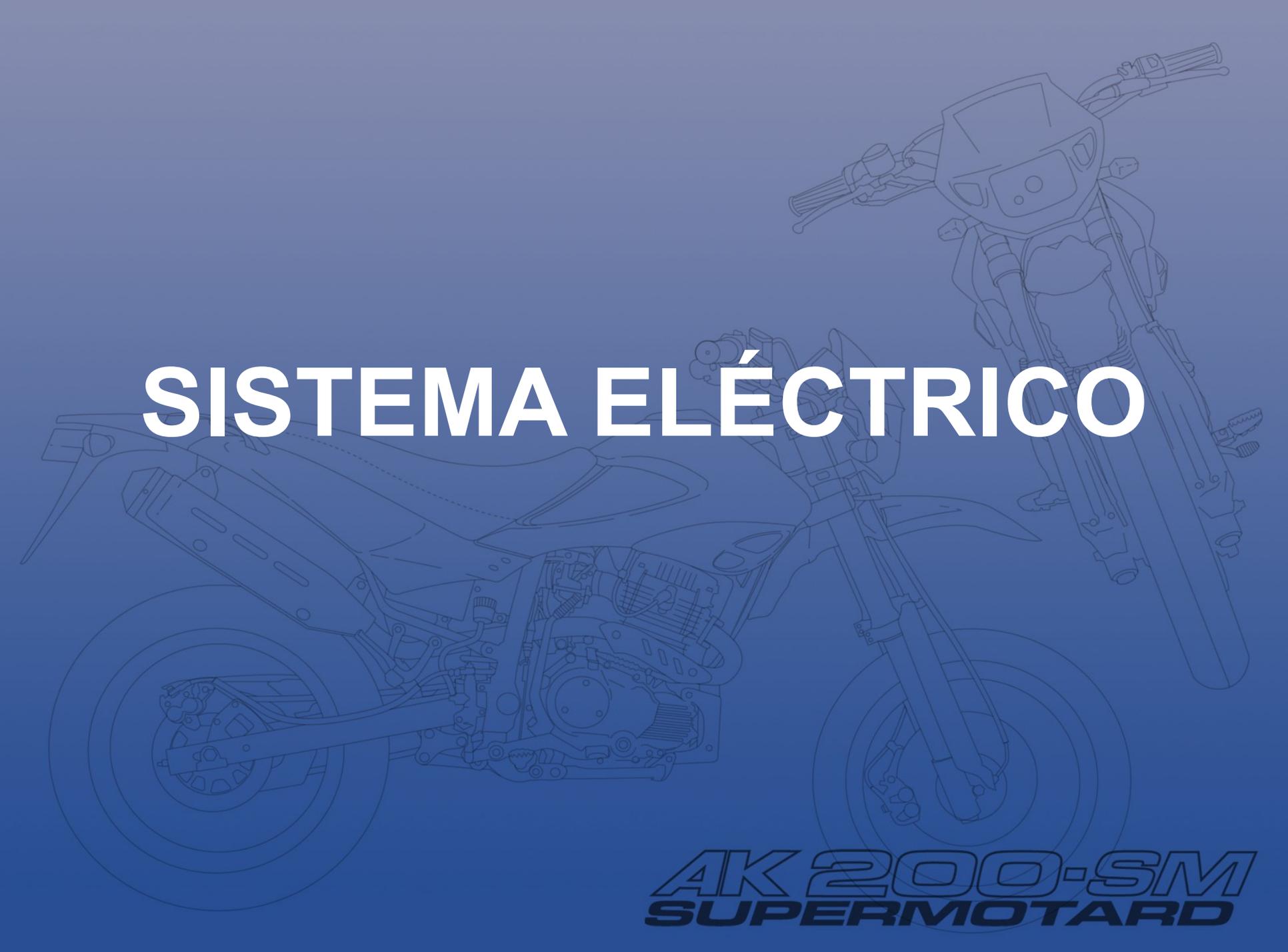
**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PROBLEMAS POR SOBRE TENSION

En algunas ocasiones el amortiguador trasero de AK 200 SM puede presentar excesiva dureza o suavidad, si esto ocurre, es necesario utilizar una llave de gancho para graduarlo hasta la posición adecuada.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

A detailed line art illustration of a motorcycle, shown from a side profile. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It depicts the engine, transmission, rear wheel, front wheel, handlebars, and various mechanical components.

# SISTEMA ELÉCTRICO

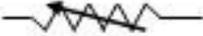
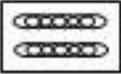
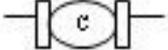
**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# SIMBOLOGÍA

| Numero | Símbolos | Descripción             |
|--------|----------|-------------------------|
| 1      |          | Cable                   |
| 2      |          | Cable Conectado         |
| 3      |          | Cable no conectado      |
| 4      |          | Masa (tierra)           |
| 5      |          | Conector                |
| 6      |          | Fusible                 |
| 7      |          | Batería                 |
| 8      |          | Resistencia             |
| 9      |          | Condensador (capacitor) |
| 10     |          | Suiche                  |
| 11     |          | Pulsador                |
| 12     |          | Pito                    |
| 13     |          | Bujía                   |
| 14     |          | Ruptor de contacto      |

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# SIMBOLOGÍA

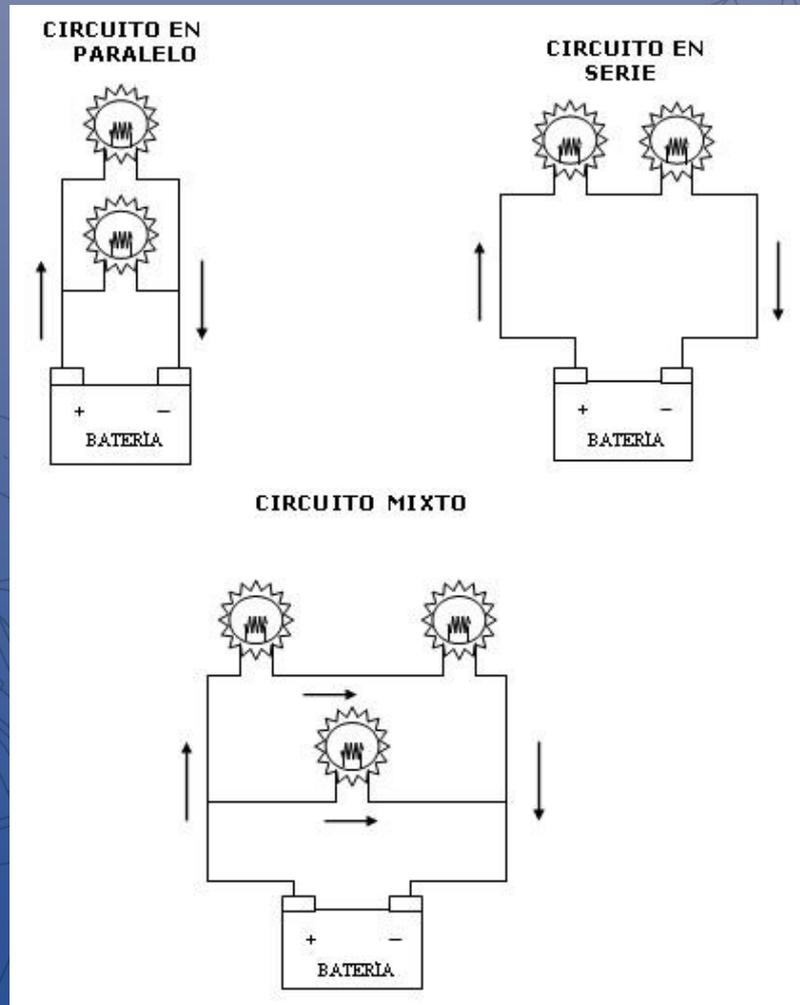
|    |   |   |
|----|---|---|
| 15 |    | Bobina                                    |
| 16 |    | Resistencia variable                      |
| 17 |    | Bobina de alta                            |
| 18 |    | Medidor (combustible, temperatura)        |
| 19 |    | Diodo (Rectificador de silicio)           |
| 20 |    | CSR. (Rectificador controlado de silicio) |
| 21 |    | Generador-                                |
| 22 |   | Motor                                     |
| 23 |  | Lámpara                                   |
| 24 |  | Amperímetro                               |

# CARTA DE COLORES

|      | <b>COLOR</b>   | <b>CIRCUITO</b>  |
|------|----------------|--|
| B    | Negro          | Positivo común   |
| B/Y  | Negro Amarillo | CDI a la Bobina de Alta  |
| Br   | Café           | Luz de cola, comando de luces y luz de tablero   |
| Br/W | Café Blanco    | Farola (piloto luz día)  |
| G    | Verde          | Masa o Tierra  |
| G/R  | Verde Rojo     | Suiche de neutra al piloto, al relee de arranque                                       |
| G/W  | Verde Blanco   | Bobina pulso al CDI  |
| G/Y  | Verde Amarillo | Suiche de freno al stop  |
| Gy   | Gris           | Flasher al comando de direccionales  |
| L    | Azul           | Farola (luz alta) y piloto de luz alta   |
| Lg   | Verde Claro    | Pito al pulsador   |
| L/W  | Azul Blanco    | Comando de luces, bobina de pulso al CDI   |
| O    | Anaranjado     | Suiche de direccional lado izq. y piloto indicador                                     |
| R    | Rojo           | Batería, fusible, rectificador, suiche Principal, relee de arranque, motor de arranque |
| Sb   | Azul Cielo     | Suiche de direccional lado der. y piloto indicador                                     |
| W    | Blanco         | Farola(luz baja)   |
| Y    | Amarillo       | Bobina de carga al rectificador  |
| Y/R  | Amarillo Rojo  | Amarillo Rojo  |
| B/W  | Negro Blanco   | Del Run a azul/blanco de la pulsora  |

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

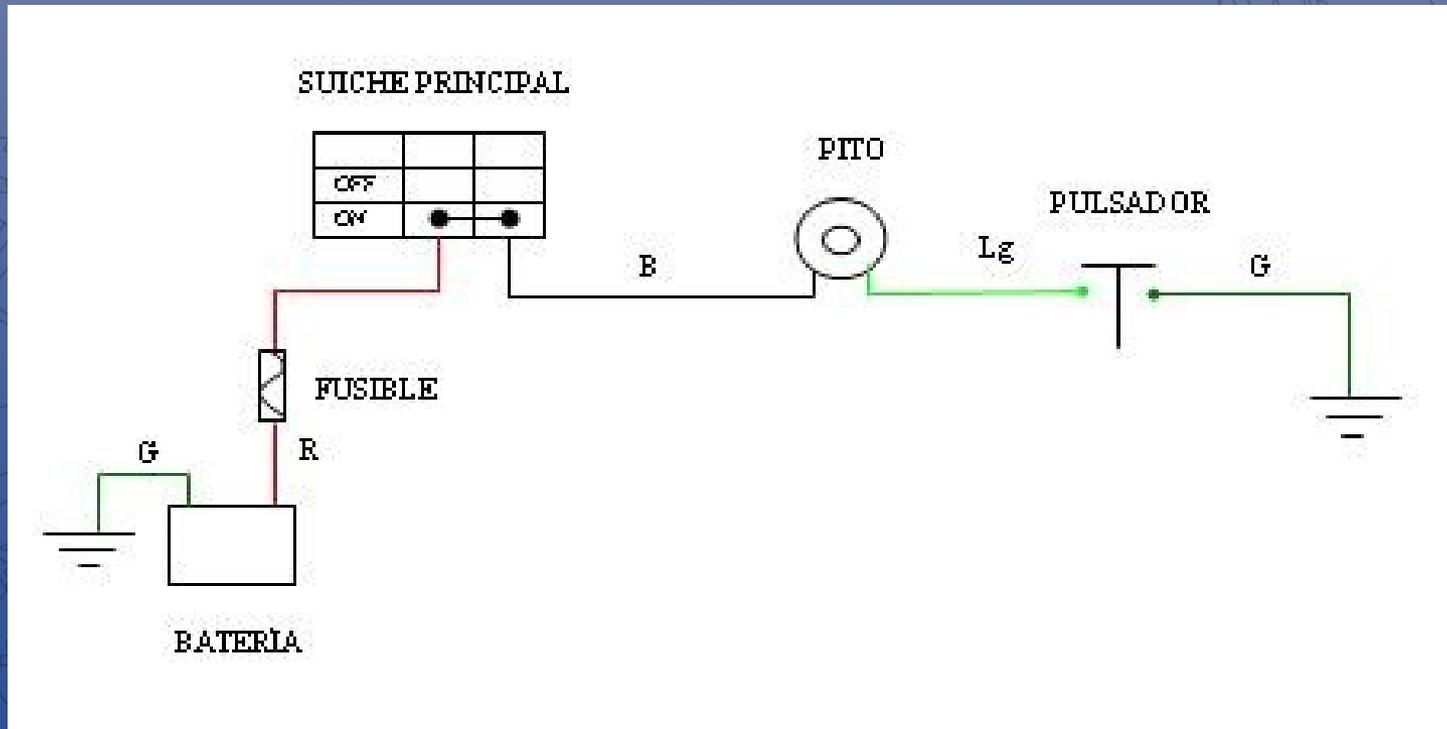
# TIPOS DE CIRCUITOS



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

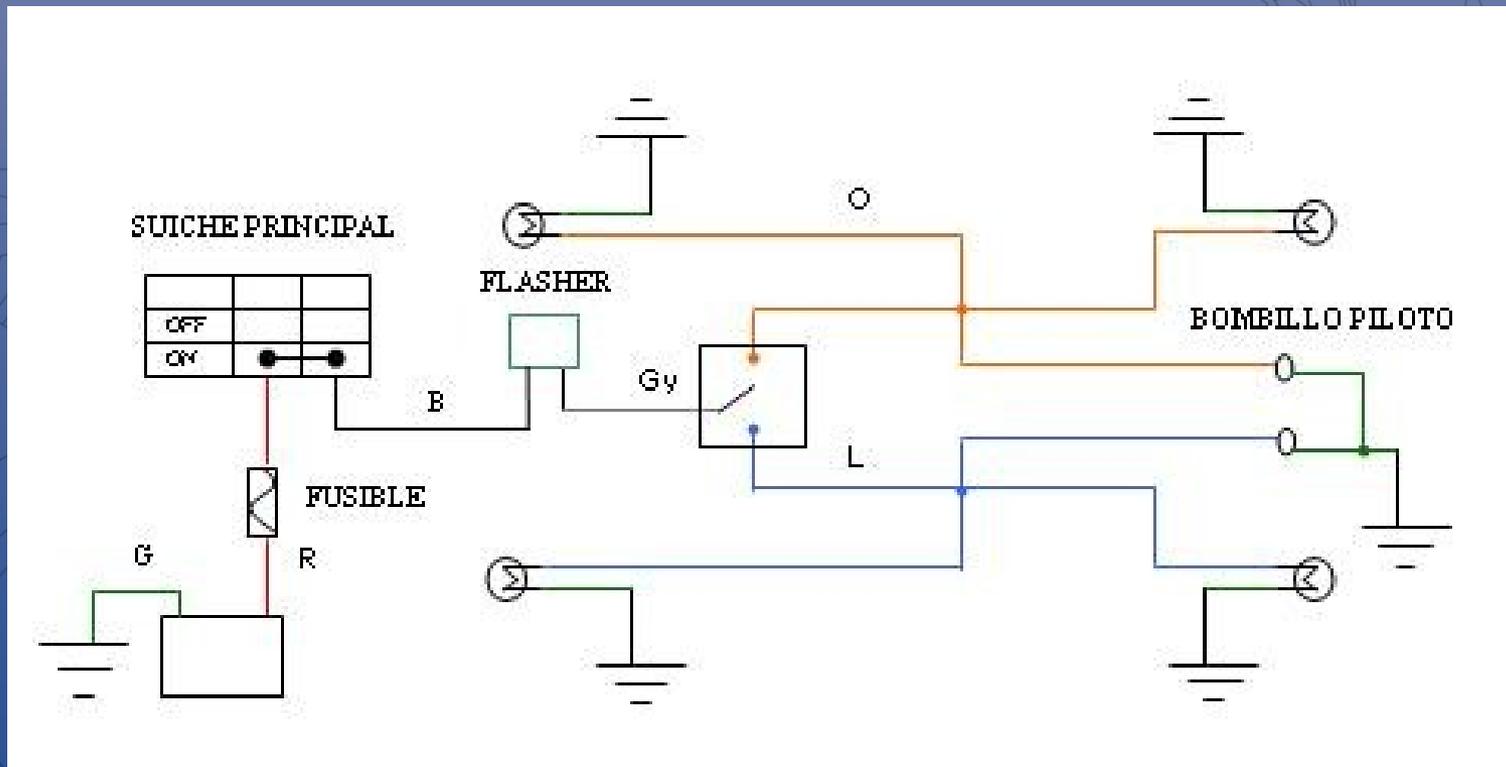
# CIRCUITOS INDEPENDIENTES

## PITO



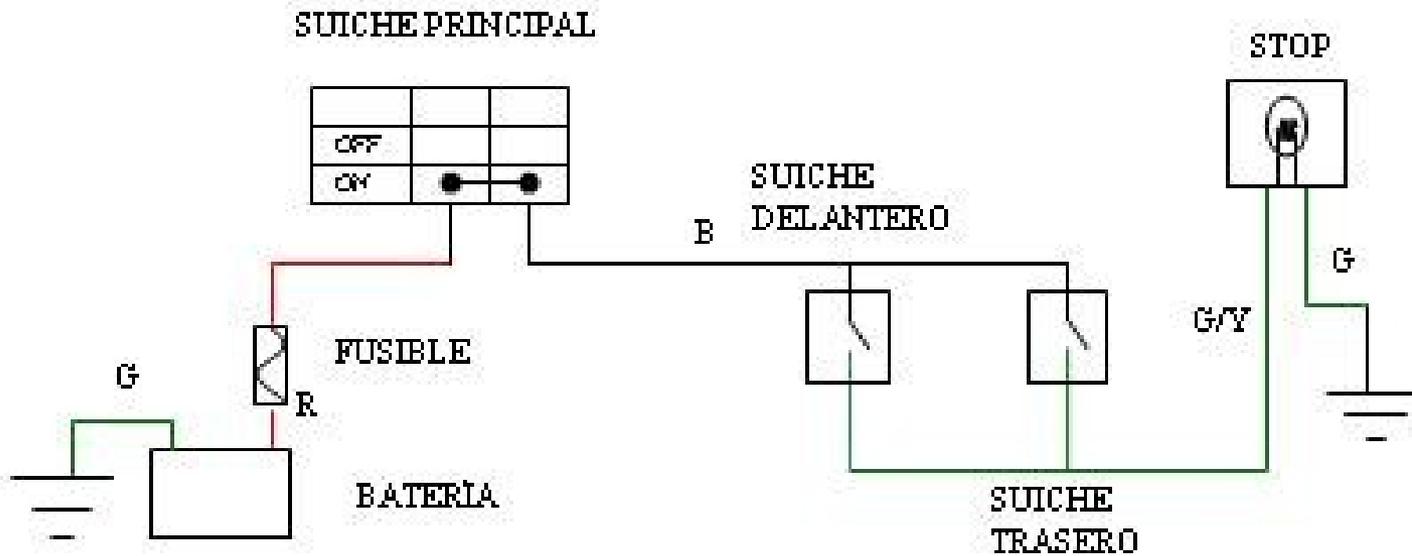
# CIRCUITOS INDEPENDIENTES

## DIRECCIONALES

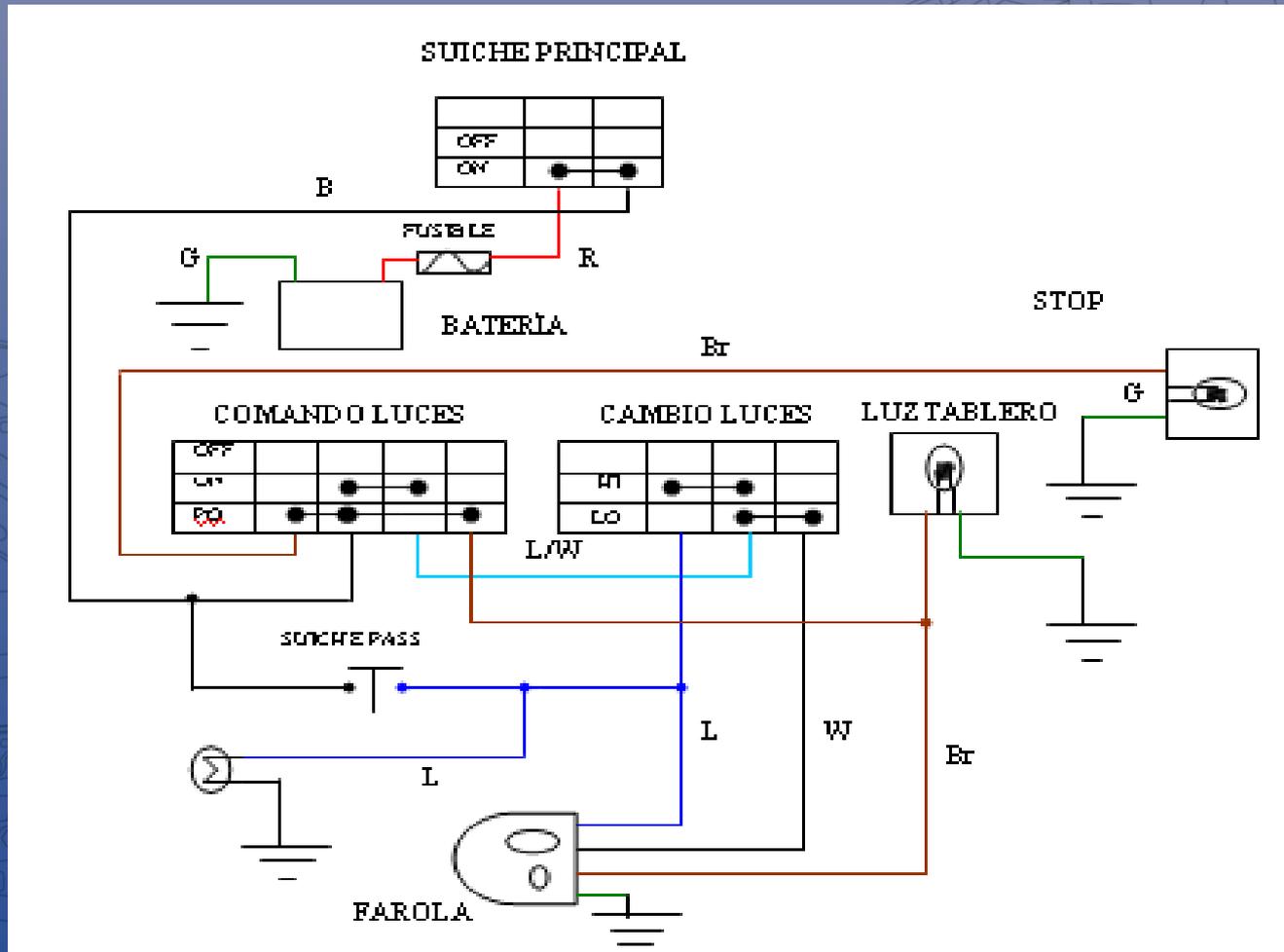


# CIRCUITOS INDEPENDIENTES

## SISTEMA FRENOS

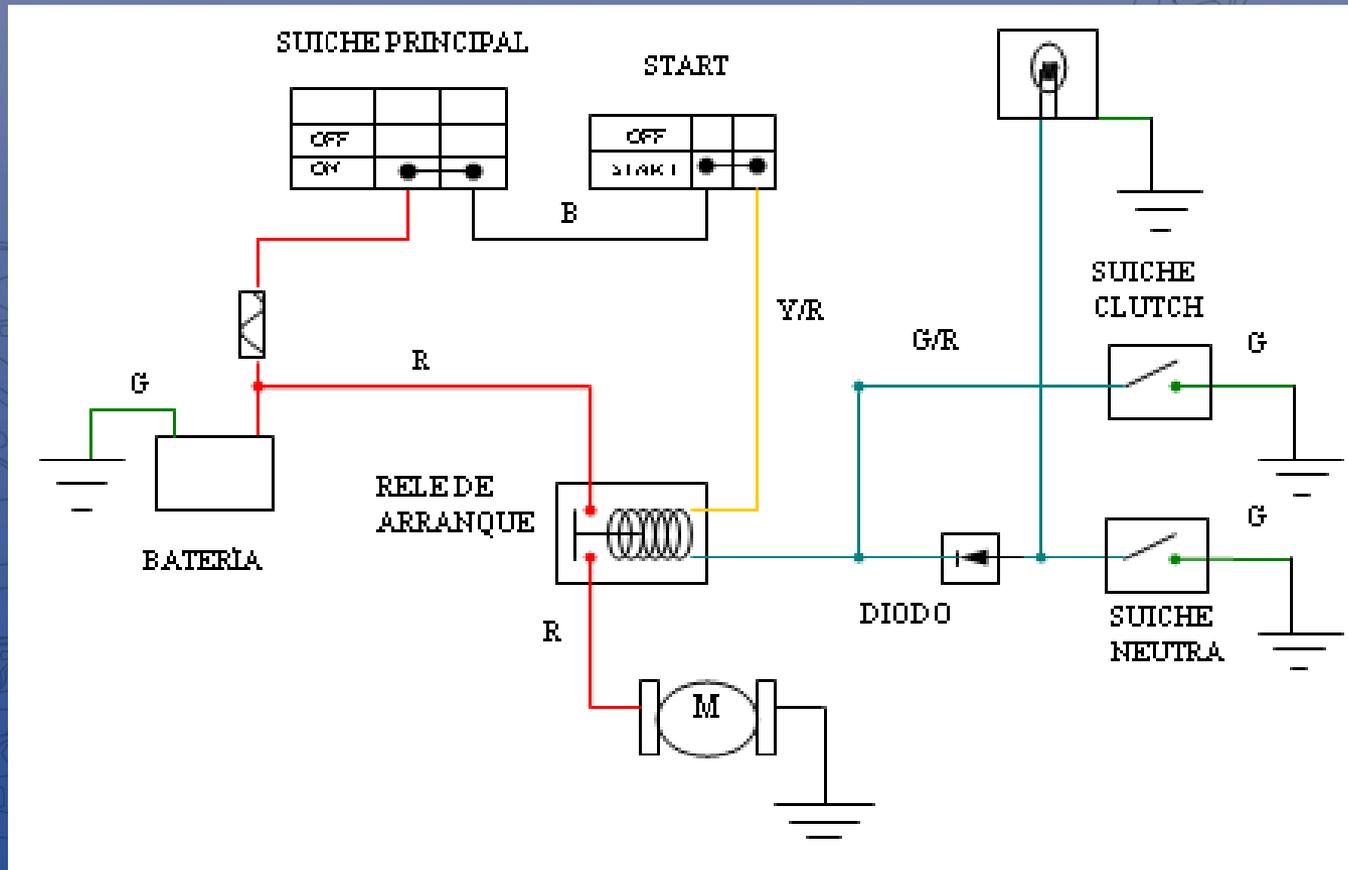


# CIRCUITOS INDEPENDIENTES SISTEMA LUZ FAROLA



# CIRCUITOS INDEPENDIENTES

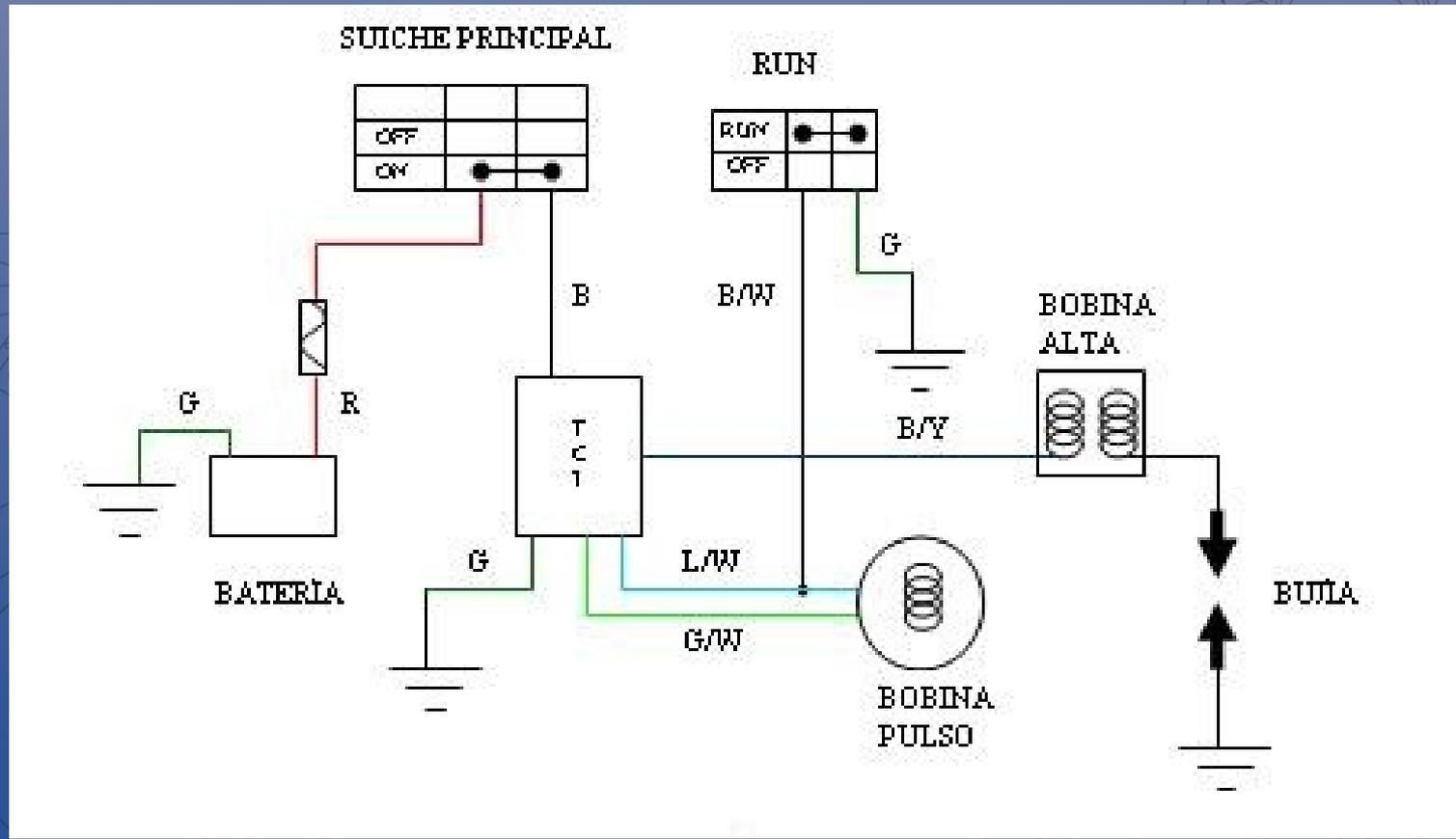
## SISTEMA DE ARRANQUE



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# CIRCUITOS INDEPENDIENTES

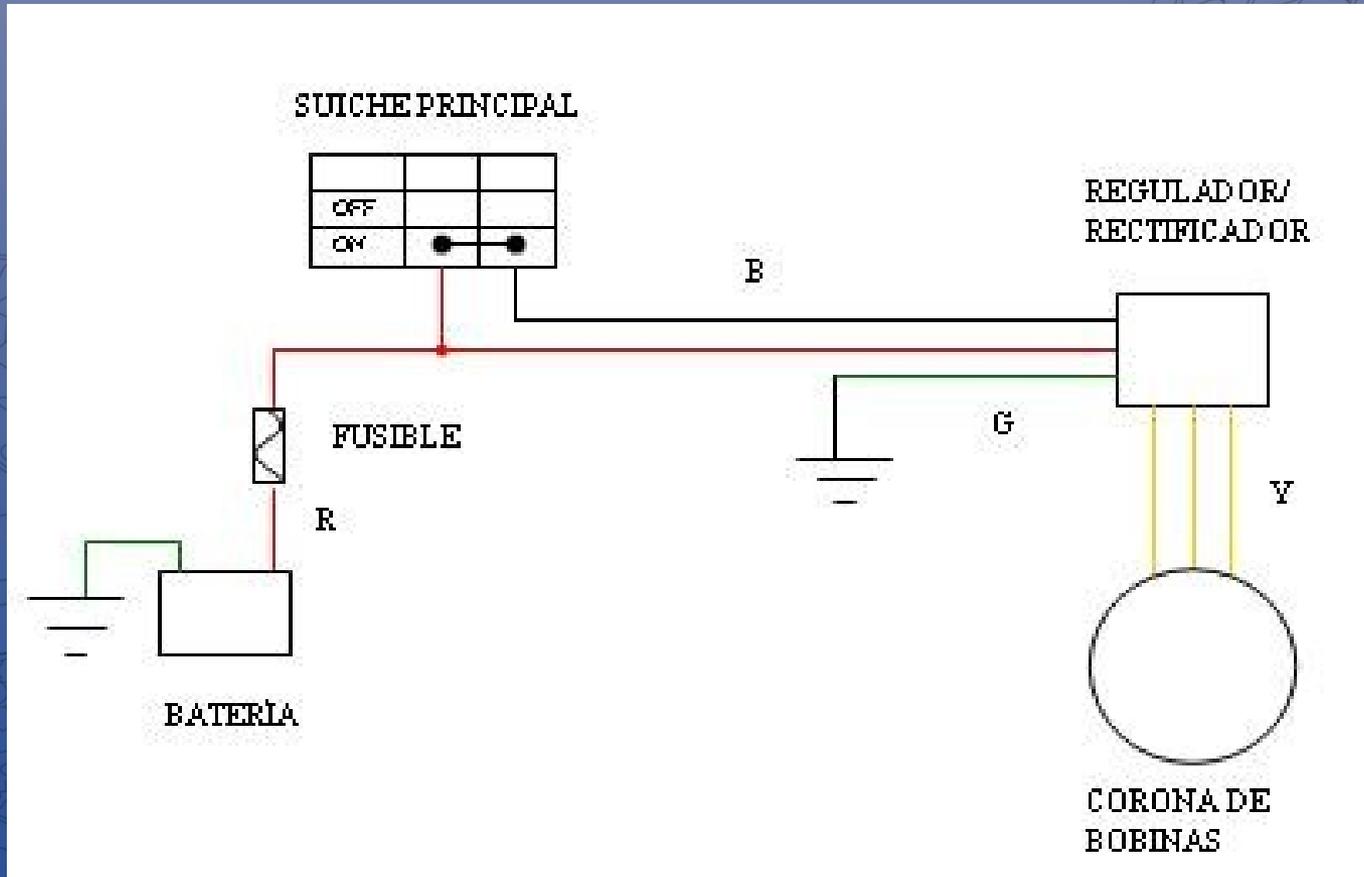
## ENCENDIDO



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

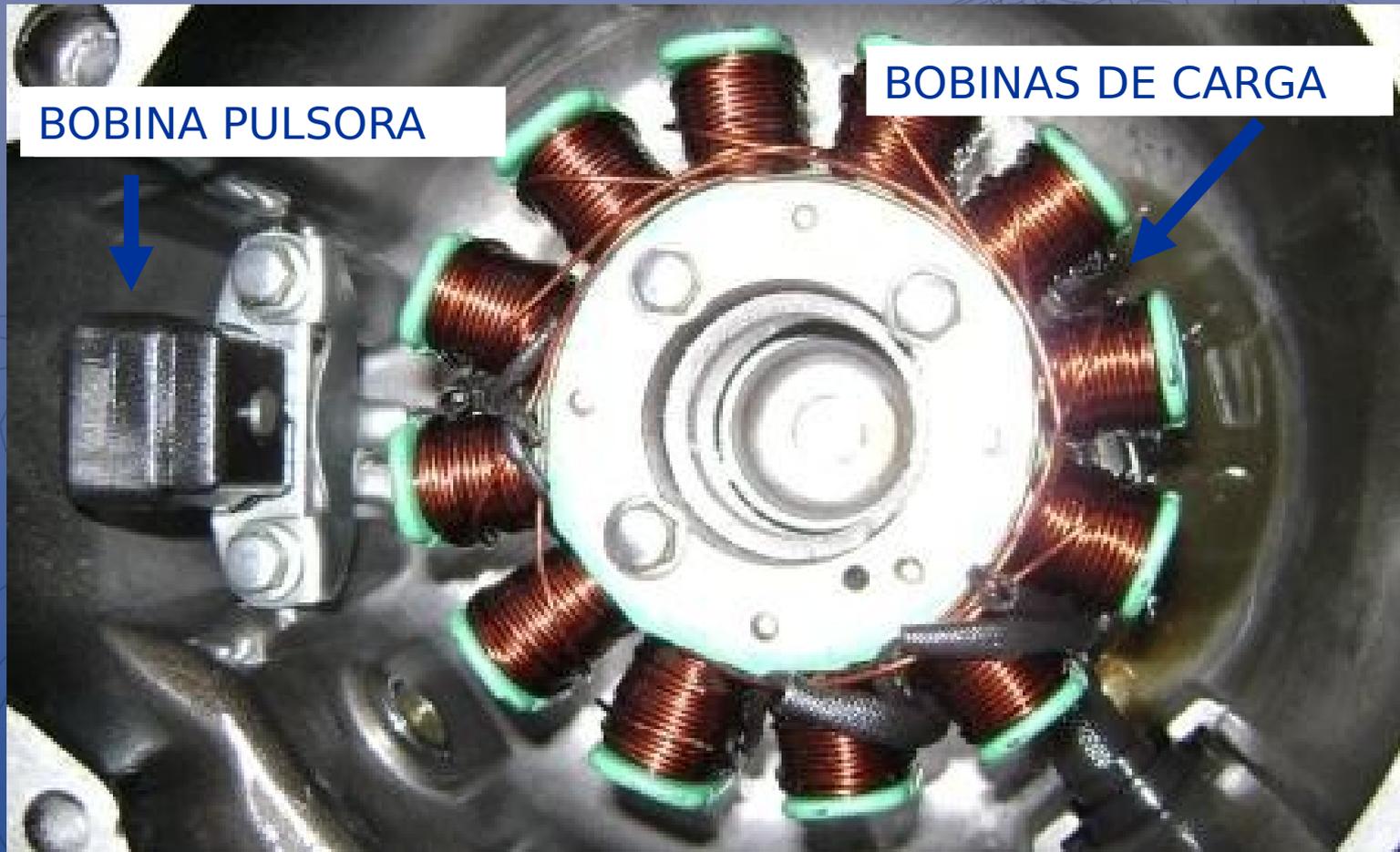
# CIRCUITOS INDEPENDIENTES

## SISTEMA DE CARGA



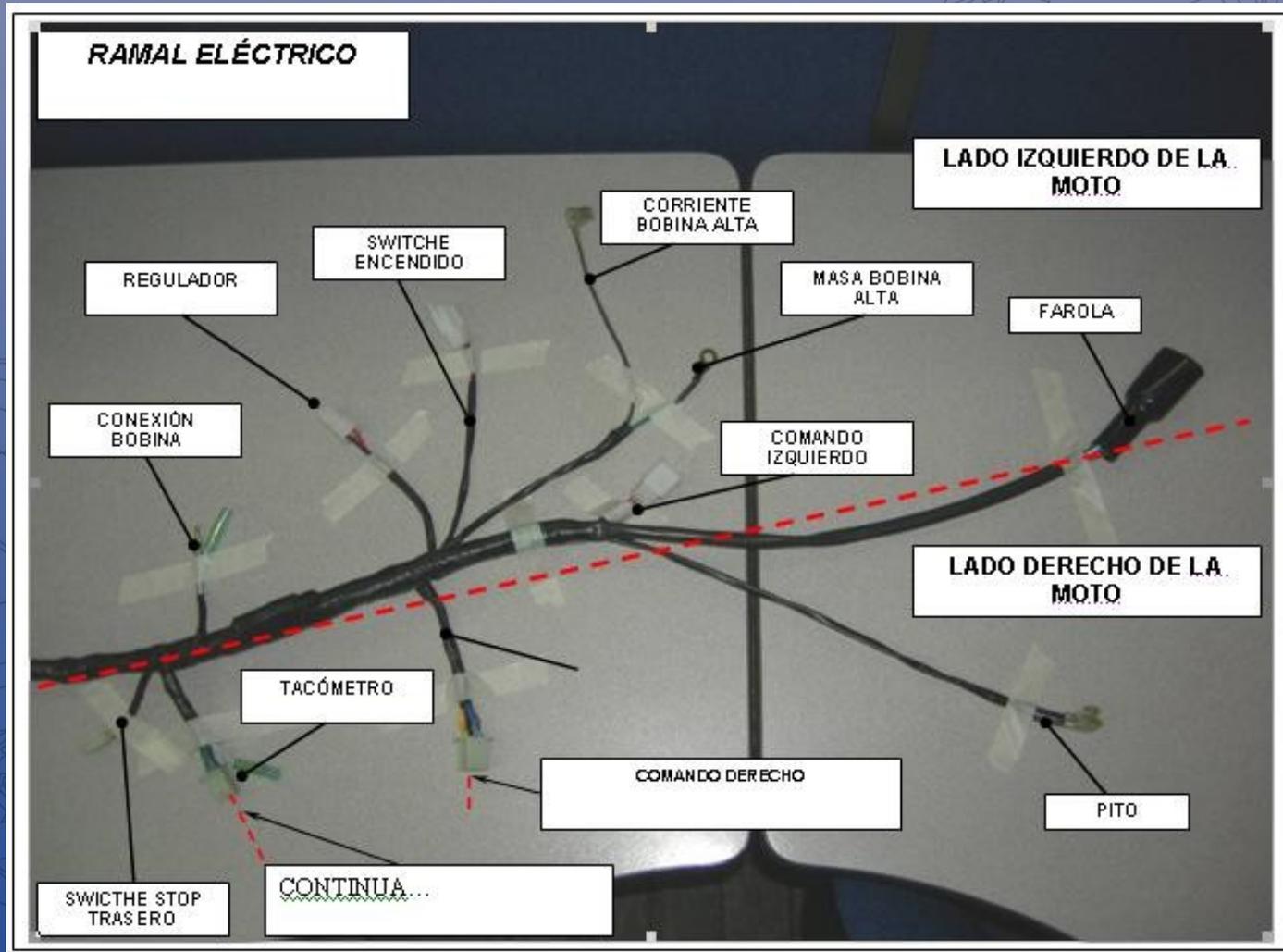
**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PLATO DE BOBINAS



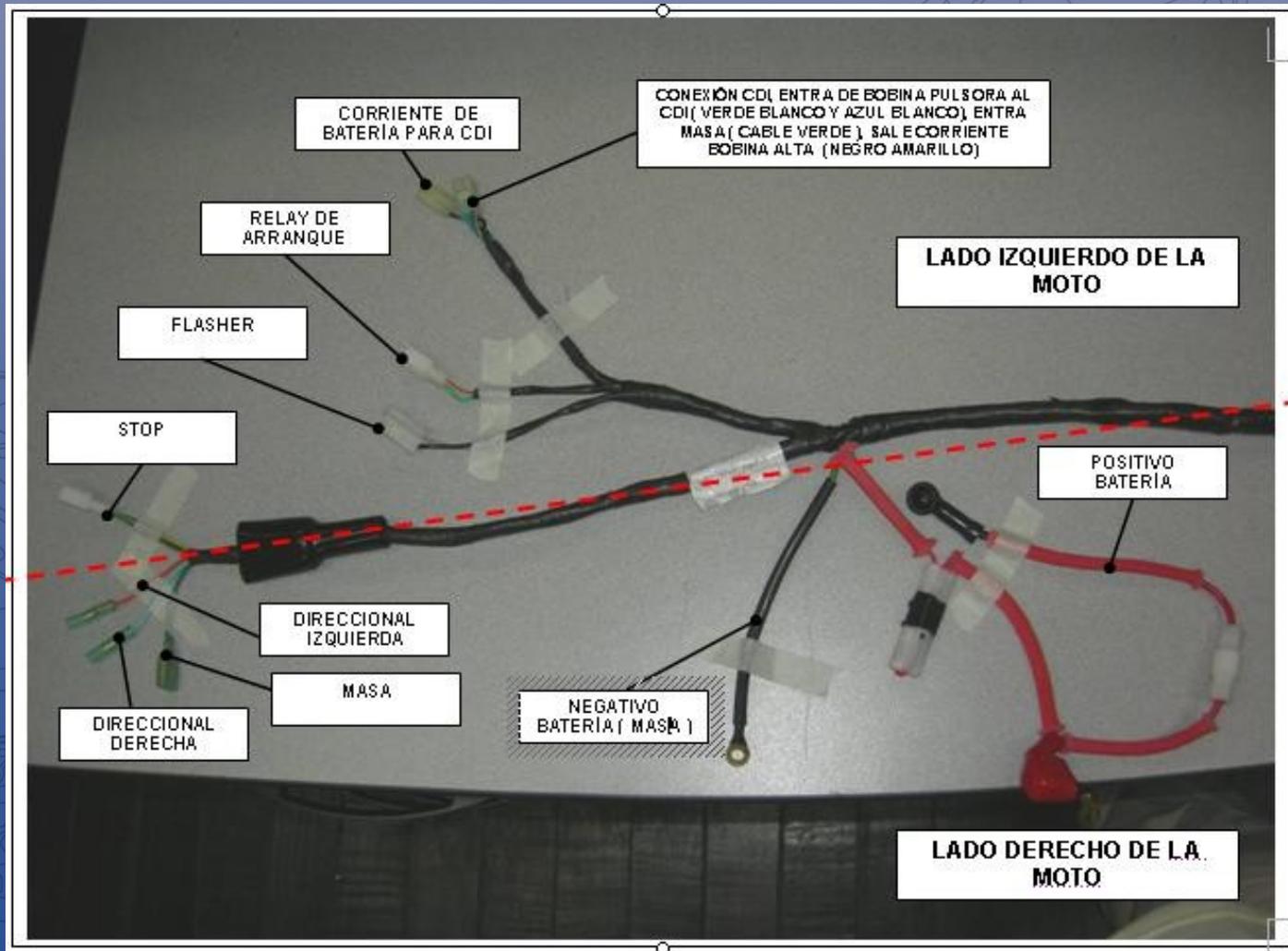
**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# UBICACIÓN DEL RAMAL



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# UBICACIÓN DEL RAMAL



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# BATERÍA

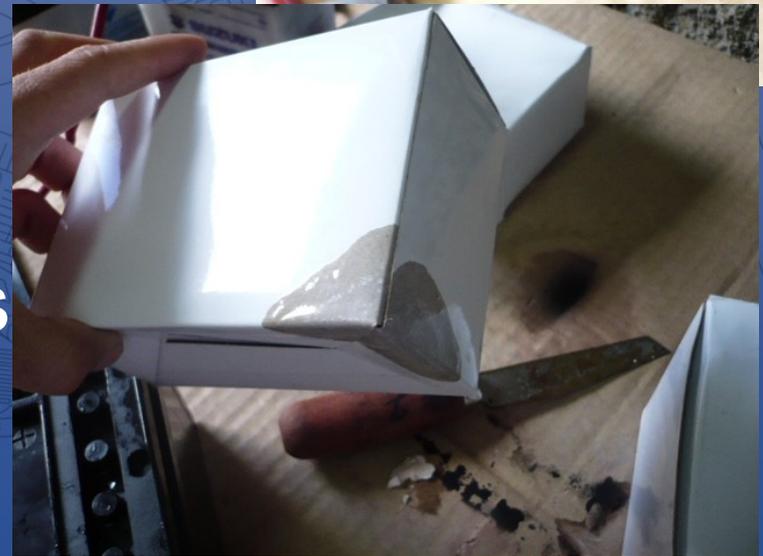
- La nueva AK 200 SM cuenta con una batería libre de mantenimiento de 6.5 A y 12 V.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# PROBLEMAS BATERÍA

- Probablemente, algunas baterías presentaran problemas de carga debido a que el acido viene cargado desde china y a que algunas durante el transporte perdieron acido.



**AK 200-SM  
SUPERMOTARD**

# BATERÍA MEJORADA

The background of the slide is a dark blue gradient with a faint, light blue line-art illustration of a motorcycle. The motorcycle is shown from a front-three-quarter view, facing right. It includes details like the handlebars, headlight, front fairing, engine, seat, and rear wheel.

- Próximamente tendremos una batería mejorada de 7 A 12 V libre de mantenimiento y que vendrá sin el ácido adentro desde china. Tendrá un contenedor aparte.

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# CHASIS

- La AK 200 SM cuenta con un chasis pintado con una pintura de EPOXIPOLIESTER que garantiza una mayor duración y acorde con el resto de accesorios de la moto.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

A detailed line art illustration of a motorcycle, shown from a side profile. The drawing is rendered in a light blue color against a darker blue background. It depicts the engine, transmission, rear wheel, front wheel, handlebars, and various mechanical components.

# PROBLEMAS ADICIONALES

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# CARENAJES DE TANQUE

La falta de un sistema más eficiente de respiradero en el tanque, ocasiona que este se infle cuando se llena al máximo el tanque de la gasolina y fisure los carenajes laterales del tanque. En este momento se está trabajando en una tapa con un respiradero más eficiente.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# FAROLA

- La posición del bombillo de la luz día queda muy cerca de las paredes reflectoras de la misma. Esto ocasiona que el cromo reflector se queme y se ponga negro.
- Como solución temporal se puede cambiar la farola e instalar un bombillo de farola de 1.7 Watts.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# BARRAS DESPINTADAS

Las barras color negro de AK 200 SM se despintan en el transcurso de los 6000 Km. Para dar solución a este problema AKT recomienda reemplazarlas por las barras color dorado. Es indispensable devolver las barras a la ensambladora para que estas sean reprocesadas.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# GUARDABARROS TRASERO

Durante los primeros 9000 Km. De la motocicleta puede ocurrir fractura del guardabarros trasero. Para solucionar este problema reemplace el guardabarros. En este momento se esta trabajando en un guardabarros mas resistente.



**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**

# REVISIONES DE GARANTÍA

LAS REVISIONES DE GARANTÍA SE MODIFICARON PARA QUE EL CLIENTE TENGA UN RANGO EN EL CUAL LLEVAR SU MOTOCICLETA A CADA REVISIÓN Y TAMBIÉN MANTENER UN MAYOR CONTROL EN LOS CAMBIOS DE ACEITE

500-1000 Kms

3000-3500 Kms

5500-6000 Kms

8000-8500 Kms

10500-11000 Kms

**AK 200-SM**  
**SUPERMOTARD**