

**NOTA**

**Toda la información contenida en esta nota se basa en la última información al tiempo de la publicación. Bajaj de Mexico no acepta ninguna penalización por alguna inexactitud u omisión en esta publicación, aunque se han tomado todo el cuidado posible para hacerla tan completa y exacta como sea posible. Todos los procedimientos y especificaciones están sujetos a cambio sin previo aviso. Nos reservamos el derecho para hacer cambios en cualquier tiempo sin previa notificación.**

## CONTENIDO

<b>Sr. No.</b>	<b>Descripción</b>	<b>No. De Pag.</b>
1	Características sobresalientes	1
2	Especificaciones Técnicas	6
3	Inspección de Pre Entrega	9
4	Tabla de Mantenimiento Periódico	11
5	Torques de Apretado Específico	14
6	Resumen de Datos de Servicio	19
7	Tips de Ensamble	24
8	TRICS (Sistema de control encendido responsivo de la garganta)	25
9	Preguntas Frecuentes	35
10	Diagrama de Cableado Eléctrico, Circuitos Individuales y Válvulas de Revisión	41

## CARACTERISTICAS SOBRESALIENTES: PLATINA

### POTENCIA Y DESEMPEÑO:

La bajaj **PLATINA** se ha llevado a una tecnología avanzada, junto con una potencia aumentada, expansión de torque más grande a todo lo largo de la banda rpm del motor debido a sus sistema TEC.



- El motor mejorado que lleva una potencia de 8.2 Ps, la convierte en la moto más potente de su clase con la misión de pasar a otros con su liderazgo.
- El motor mejorado entrega un Fuerza de Torsión de 8.05 N-M, que la provee de un arranque rápido y puede darse el lujo de usar el vehículo en un regimen de rpm de motor bajo en cambios superiores con suma facilidad.
- La baja emisión de monóxido de carbón convierte al vehículo en el más amigable para el medio ambiente en su clase.
- El kilometraje de combustible 101 Kmpl en condiciones de manejo ideales hace de la **PLATINA** uno de los vehículos más eficientes en consumo de combustible de su clase.

La Bajaj **PLATINA** vienen con un Mapa Dual Digital CDI (DTM) con un Sistema de Control de Encendido de Respuesta del Regulador de Gases que optimiza el desempeño del motor en todo nivel de condición de trabajo.



- El Sistema de Encendido CDI DTM asegura una corriente intensificada alta que funciona con un tiempo avanzado de exactitud para una combustión completa de mezcla de combustible y aire para una potencia óptima.



- El Control de Manejo se provee en el conmutador Derecho de la barra de manubrios en la **PLATINA** a fin de hacer sentir al conductor la Zona de Eficiencia de Combustible del regulador de gases para un mejor kilometraje.

- El TRICS altera el tiempo de encendido conforme a las necesidades de la máquina en un posición más alta del regulador de gases para una entrega de potencia consistente.
- Hace al motor resistente a preignición en una posición de acelerador en abertura máxima

El motor cuenta con un sistema de Ventilación Positiva del Cárter.

- Evita la dispersión de humos de aceite del motor riesgosos en la atmósfera. De esta manera reduce la contaminación del aire.
- También evita la entrada de partículas de polvo de la atmósfera dentro del motor a través del sistema de ventilación. En esta forma elimina la contaminación del aceite del motor, que más adelante aminora el desgaste y maltrato de los componentes del motor y asegura una larga vida útil del mismo.

**CONVENIENCIA Y COMODIDAD:**

La Bajaj Platina está equipada con Suspensión Telescópica Frontal y absorbedor de impacto trasero SNS (Resorte Doble).

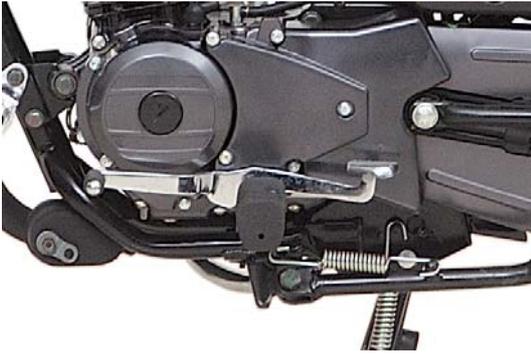


- El resorte dual de la bobina en la suspensión delantera aumenta el efecto amortiguamiento de la suspensión hidráulica para dar una comodidad ejemplar y sin fatiga para los hombros del conductor.



- El absorbedor de impacto trasero de acción doble de resorte de soporte esta montado en un plano angular que da mejor comodidad al conductor en caminos difíciles y de alta velocidad.

El cambio de velocidades más suave es el resultado de la introducción del mecanismo de estrella y rodillo.



- El buje nuevo revestido en antifriccionante para el tambor de los cambios ayuda el cambio en forma suave.
- El mecanismo de estrella y de rodillo para el cambio de velocidades hace la operación fácil para el cambio de velocidades especialmente en condiciones de manejo dentro de la ciudad.
- La relación del cambio de transmisión revisada capacita para correr el vehículo en cuarta velocidad en el manejo dentro de la ciudad a un rpm comparativamente bajo sin tener que cambiar a un rango más bajo.

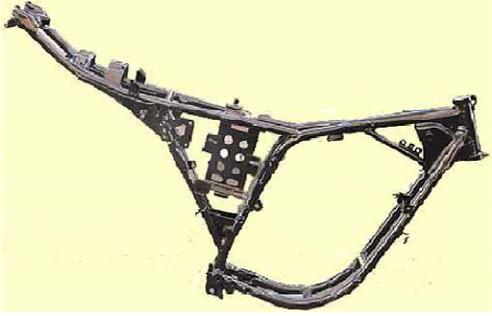
La Bajaj **PLATINA** Proporciona más comodidad al agregar valor en otro mecanismos como:



- El esfuerzo en la patada se minimiza al introducir una patada de arranque con un aumento en el sistema de palancas.



- Un reflector multifocal para un faro más brillante.



- El chasis esta diseñado para asegurar la comodidad y la seguridad en el manejo en caminos difíciles.



- El asiento es ahora más grueso y espuma más ancha provisto en la **PLATINA**.

## ESPECIFICACIONES TECNICAS PLATINA

### MOTOR Y TRANSMISIÓN

Tipo	Cuatro tiempos, enfriado por aire natural.
No. de cilindros	Uno
Soporte	53.000 mm.
Émbolo	45.00 mm.
Desplazamiento del motor	99.27 cc.
Velocidad de compresión	9.5 ± 0.5: 1
Velocidad de la marcha	1300 ± 150 rpm (en condiciones templadas)
Potencia máxima neta	8.2 Ps (6.03 kW) a 7500 rpm.
Torque máximo neto	8.05 Nm a 4500 rpm
Sistema de encendido	10° BTDC a 1300 ± 200rpm 32° BTDC a 4000 ± 200rpm
Combustible	Gasolina sin plomo
Carburador	Keihin-Fie PB 16
Bujía	Champion PRZ 9 HC MICO UR 3 AC
Entrada de la bujía	0.6 a 0.7 mm
Lubricación	Carter humedo, Forzado
Arranque	Pedal de arranque
Clutch	Húmedo, multidisco
Transmisión	Velocidad constante de 4 velocidades
Relación de la Velocidades Generales	
Primera velocidad	37:51:1 (37/11)
Segunda velocidad	20.33:1 (31/17)
Tercera velocidad	13.29: 1 (31/26)
Cuarta velocidad	10.38: 1 (27/29)
Relación Final de Manejo	03.09: 1 (47/13)
Velocidad de Cambio Primaria	03.09: 1 (71/23)

### CHASIS Y CUERPO

Tipo de cuadro	Tubular semi doble cuna
Suspensión	
Delantera	Tipo: Telescópica, Carrera = 125mm.
Trasera	Brazo oscilante con amortiguador doble resorte SNS.
Tipo de Frenos	
Delanteros	Tipo de tambor
Trasero	Tipo de tambor
Tamaño del freno	
Delantero	130mm (tambor)

Trasero	130mm (tambor)
Llantas	
Delantera	2.75 x 17, 4/6 PR
Trasera	3.00 x 17, 4/6 PR
Presión de las llantas	
Delantera	1.75 kg/cm <sup>2</sup> (24.5 psi)
Trasera: (solitario)	2.00 kg/cm <sup>2</sup> (28 psi)
Con pasajero trasero	2.25 kg/cm <sup>2</sup> (31.5 psi)
Ruedas	
Delantera	1.60 x 17
Trasera	1.85 x 17

**Capacidad del tanque de gasolina**

Lleno	13 litros (Aprox.)
Reserva	2.5 litros (Aprox.)
Reserva Disponible	1.75 litros (Aprox.)

**CONTROLES**

Dirección	Barra de manubrios
Acelerador	Maneta giratoria en el lado derecho de la barra de manubrios.
Cambios	Pedal operado por pie izquierdo
Clutch	Palanca operada por el lado izquierdo de la barra de manubrios.
Frenos	
Delanteros	Palanca operada en el lado derecho de la barra de manubrios.
Trasero	Pedal operado por el pie derecho

**ELECTRICOS:**

Sistema	12 Volts AC + DC
Faro	35 / 35 W Halogeno
Faro trasero / stop	5 / 21 W
Faros direccionales	10 W
Lámpara neutral	3W
Lámpara direccional del piloto	3W
Lámpara del velocímetro	3W
Claxón	12 V DC 2Ah
Batería	12 V – 2.5 Ah

**DIMENSIONES (EN MM)**

Largo	1990
Ancho	770
Altura	1090
Base de la llanta	1275
Radio de vuelta en mm.	4080mm
Espacio libre en tierra	150 (Mm)

**PESOS:**

Peso del vehículo kerb: 113 Kg.

Peso del vehículo neto: 243 Kg.

**Desempeño:**

Velocidad máxima: 90 Km/hr, con conductor sencillo (68 Kg.)

Habilidad de subir: 25% (14° )max.

**NOTAS:**

1. Los valores dados son nominales y son para guía solamente, se permite una variación de 15% para cumplir con la producción y la variación de medición.
1. Todas las dimensiones están bajo condiciones sin carga.
1. Las definiciones de terminologías donde sea aplicable son relevantes a los estándares IS / ISO.
1. Las especificaciones están sujetas a cambios sin aviso.

## INSPECCION DE PRE ENTREGA

Se tienen que realizar las siguientes revisiones durante la PDI (inspección de pre entrega) antes de entregar el vehículo.

A Revisar	Revisar:
<b>MOTOR</b>	
Aceite del motor (SAE 20W40 de grado API 'SG')	Nivel de aceite. Llenar si es necesario Revisar si hay fuga.
Velocidad de la marcha	Revisar/ ajustar si es necesario (1300 ± 150 R.P.M)
Operación de la patada	Operación suave
Sujetadores (Revisar el torque y corregir si es necesario).	Pernos de cabeza del cilindro (2.0 a 2.4 kgm)
	Montaje de la máquina (4.0 a 4.5 kgm)
	Tapón del drenaje de aceite (2.7 a 3.3 kgm)
	Bujía (1.1 a 1.5 kgm)
<b>SISTEMA DE GASOLINA</b>	
Tanque de combustible / Tuberías	Fuga / ruteado de la manguera
Tapa del combustible	Operación suave
Carburador	Fugas (externa), conexiones de tubos
<b>CUADRO</b>	
<b>A) LLANTAS</b>	
Presión de las llantas	Delantera -25 PSI, Trasera – 28 PSI (solo), 32 PSI (doble)
Corrida del rim (con llanta)	Radial (0.5 mm o menos). Axial (0.8 mm o menos)
Rayos (si aplica)	Revisar y ajustar si es necesario
Cadena de dirección	Tension (20 – 25mm)
	Lubricación (SAE 90)
<b>B) CONTROLES</b>	
Frenos	Juego de la palanca del freno delantero (2-3 mm)
	Juego libre del pedal del freno trasero (15 – 20 mm)
Clutch	Juego libre de la palanca (2-3mm) y operación suave
Válvula de ahogador	Juego libre del sujetador (2-3mm) y operación libre
TPS	Auto regreso, juego libre del cable, enrutado y funcionamiento del TPS
Ahogador	Funcionando y de operación suave
<b>C) SUSPENSIÓN</b>	
Horquilla delantera	Sin fuga de aceite y operación suave
Absorbedor de impacto trasero	Acomodo de la entalladura apropiado (2º posicion) – el mismo en ambos.

	Operación suave
Dirección	Operación suave (aflojar o ajustar)
<b>D) OPERACIÓN DEL SEGURO</b>	Encendido de la dirección / Dirección y Encendido
	Tanque del combustible
	Cubierta lateral
<b>E) SUJETADORES (Revisar torque y corregir si es necesario)</b>	Tuerca del eje delantero (5 ± 0.5 kgm.)
	Tuerca del eje trasero (5.5 ± 0.5 kgm)
	Perno de apriete inferior de la horquilla (3 ± 0.5 kgm)
	Tuerca del brazo de carga (4.5 ± 0.5 kgm)
	Perno superior de la dirección (2.5 ± 0.5 kgm)
	Pernos superiores de manivela superior (4 Nos) (1.4 ± 0.2 kgm) Tuercas del reborde de la manivela (2 Nos) – 3.5 ± 0.3 kgm

<b>A REVISAR</b>	<b>REVISAR</b>
<b>ELECTRICOS</b>	
<b>A) Batería</b>	Nivel de electrolito /gravedad específica
	Cargado
	Enrutamiento a tubo respirador
	Fusible
<b>B) Todos los bulbos funcionando</b>	Luz delantera / luz del piloto
	Luz trasera y del Stop. Indicador lateral
	Velocímetro y lámparas del indicador
<b>C) Claxón</b>	Claxón funcionando
<b>D) Operación del Switch</b>	Switch del control LH
	Switch del Control RH
	Switch de encendido
	Switch del freno (Delantero y trasero)
<b>MANEJO DE PRUEBA (4 – 5 kms)</b>	
<b>A) Arranque</b>	Arranque en frío
	Arranque en caliente
<b>B) Maniobrabilidad</b>	Velocidad de marcha (en condición de caliente) (1300 ± 100 R.P.M.)
	Respuesta del estrangulador
	Cambio de velocidades / operación del clutch
	Frenos (Delantero y trasero)
	Velocímetro y odómetro funcionando
<b>C) Revisiones de CO%</b>	CO debe estar a 2% en condiciones de calentado.
<b>D) Limpieza</b>	Lavar y Limpiar el vehículo

	adecuadamente.
--	----------------

**TABLA DE MANTENIMIENTO PERIODICO Y DE LUBRICACIÓN – CT 100, BOXER AT y AR**

Lista de términos que aparecen en la tabla de la página 7-

	INGLES	ESPAÑOL
1	Servicing	Servicio
2	Espacio de la válvula	
3	Aceite del motor (SAE 20W40 de API SG + JASO MA)	Aceite del motor (SAE 20W40 de API SG + JASO MA)
4	Oil Strainer	Filtro de aceite
5	Air cleaner element*	Elemento limpiador de aire
6	Air cleaner element	Elemento limpiador de aire
7	Carburettor/ Idle speed/ CO%	Carburador/ Velocidad de la marcha/ CO%
8	Fuel system leakages	Fugas del sistema de combustible
9	Fuel pipes	Tubos de la gasolina
10	Spark plug/ gap	Bujía/ entrada
11	Spark plug	Bujía
12	Brake Light switch	Switch de la luz de los frenos
13	Clutch play	Juego del clutch
14	Throttle play	Juego del estrangulador
15	T.P.S. adjustment & proper functioning	Ajuste T.P.S. y funcionamiento adecuado
16	Front brake pedal play	Juego del pedal del freno delantero
17	Rear brake pedal play	Juego del pedal del freno trasero
18	Brake living wear	Desgaste del freno
19	Steering play	Juego de la dirección
20	All fasteners tightness	Ajuste de todos los sujetadores
21	Tyre tread wear	Desgaste de la rodada de la llanta
22	General lubrication	Lubricación general
23	Steering stem bearing	Soporte de la varilla de dirección
24	Wheel bearing	Soporte de la llanta
25	Swing arm pivot pin	Aguja del pivote del brazo giratorio
26	Front fork	Horquilla delantera
27	Front fork oil	Aceite de la horquilla delantera
28	Spoke tightness and rim runout	Ajuste de los rayos y corrida del ring
29	Front brake cable	Cable del freno delantero
30	Battery electrolyte level	Nivel de electrolitos en la batería
31	Rear shock absorber	Absorbedor de impacto trasero
32	Drive chain	Cadena de la dirección
33	Drive chain snack	Holgura de la cadena de dirección
34	Drive chain wear, Remove, clean and lubricate	Desgaste de la cadena de dirección, Quitar, limpiar y lubricar

Símbolos incluidos en la tabla de mantenimiento

**TABLA DE MANTENIMIENTO PERIODICO BAJAJ PLATINA**

Punto No.	Frecuencia Operación	Actividad	Lo que pase primero ↓ DIAS	(3) LECTURA DE ODOMETRO RECOMENDADA (KMS)				
				Inicial			Siguietes	
				750 30	2,500 90	5,000 150	7500 225	10,000
1	Servicio			●	●	●	●	
2	Ralentí	Revisar, Ajustar		●			●	
3	Aceite motor (1)	Reemplazar	6 Meses	●		●	Cada 5000 Km.	
4	Cedazo/Filtro Centrifugo (2)	Limpiar		●				●
5	Holgura de Válvulas	Ajuste				●		
6	Elemento Filtro de aire (1)	Limpiar		●		●	●	
7	Elemento Filtro de aire (2)	Reemplazar						●
8	Carburador	Revisar, Ajustar	2 Años		●	●	●	●
9	Fugas en Líneas de combustible	Revisar, Reemplazar		●	●	●	●	
10	Líneas de Combustible (2)	Reemplazar	4 Años					
11	Bujías / separación de electrodos	Limpiar / Ajustar		●		●	●	
12	Bujías	Reemplazar	2 Años					●
13	Nivel de Electrolito de Batería	Revisar, Ajustar	15 Días	●	●	●	●	
14	Interruptor de Freno Trasero	Revisar, Ajustar		●	●	●	●	
15	Holgura palanca clutch	Ajuste		●	●	●	●	
16	Holgura Mando De Acelerador	Ajuste		●			●	
17	Holgura Pedal del freno Trasero	Ajuste		●	●	●	●	
18	Líneas de Freno y Pastillas de Freno (2)	Limpiar				●	●	
19	Líquido de freno /nivel alto	Revisar	Mensual	●	●	●	●	
20	Cambio de Líquido de freno	Reemplazar	1 Año	Cada 20,000 Km.				
21	Palanca de Clutch / Freno	Lubricar	Mensual	●	●	●	●	
22	Holgura en Dirección	Revisar, Ajustar		●	●	●	●	
23	Reapriete General Tornillería	Apretar (torqueado)		●	●	●		●
24	Desgaste rodado del Neumático	Revisar, Reemplazar			●	●	●	
25	Lubricación General	Lubricar		●	●	●	●	
26	Balero Columna de Dirección (2)	Lubricar	2 Años					
27	Baleros de ejes de Llantas	Lubricar	1 Año					●
28	Recipiente de cilindro maestro y cubre polvo	Reemplazar	4 Años					
29	Sello de pistón de caliper y cubre polvo	Reemplazar	4 Años					
30	Horquilla delantera	Revisar, Limpiar						●
31	Aceite de horquilla delantera	Reemplazar	2 Años	Cada 20,000 Km.				
32	Apriete de rayos** y Verificación de balance de rines	Revisar, Limpiar		●	●	●	●	
33	Amortiguadores traseros (2)	Revisar, Reemplazar						●
34	Desgaste de Cadena de Tracción (2)	Revisar, Reemplazar				●	●	
35	Cadena de Tracción	Lubricar		Cada 500 Km.				
36	Tensión Cadena de tracción	Ajuste		Cada 1,000 Km.				
37	Brazo oscilante	Lubricar				●	●	

●: Indica la operación a realizar

(1): Es necesario realizar limpieza mas frecuentemente en condiciones de mucho polvo

(2): Reemplace en caso de encontrarse dañado ó gastado

(3): Para altas lecturas de odómetro repita los intervalos de servicios indicados aquí

\*\*modelos de rines de magnesio no aplica

● : Indica la operación a realizarse

\* : Más frecuencia de limpieza que podría requerirse al conducir en condiciones polvosas.

**A – Ajustar**

**CL – Limpiar**

**C – Revisar**

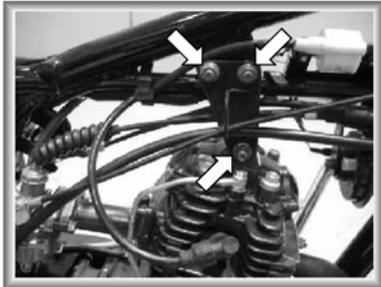
**L – Lubricar**

**T – Ajustar**

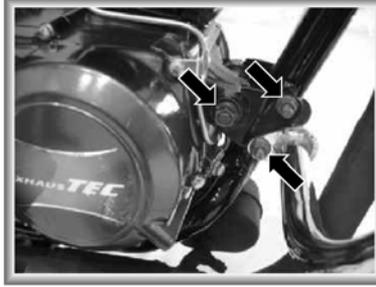
**R – Reemplazar**

**Nota:** Las partes y/o lubricantes a ser reemplazados conforme a la tabla de mantenimiento y de lubricación son obligatorios y de igual forma corren por cuenta del cliente.

**TORQUES DE APRETAMIENTO (MOTOR) – PLATINA**



M8 - 2.3~2.9 kgm / M10 - 4.0~4.5 kgm.



M8 - 2.3~2.9 kgm. / M10 - 4.0~4.5 kgm.

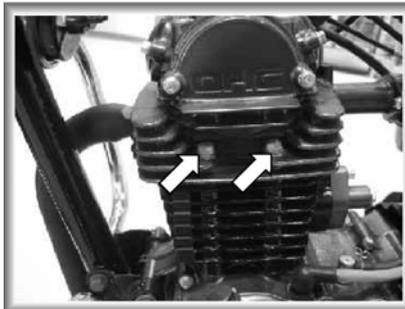


M8 - 2.3~2.9 kgm / M10 - 4.0~4.5 kgm

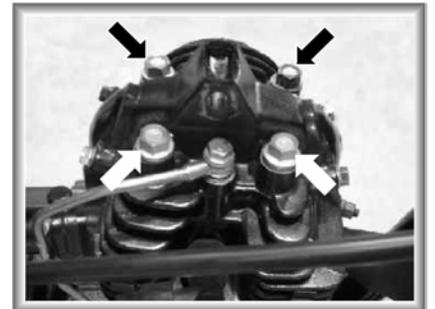
Perno de montaje del motor
M8-2.3-2.3 Kg-m/M 10-4, 0-4.5 Kg-m



1.1 to 1.5 kgm.

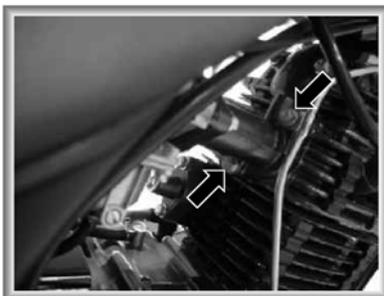


M8 - 0.9 to 1.1 kgm



M8 - 2.0 to 2.4 kgm.

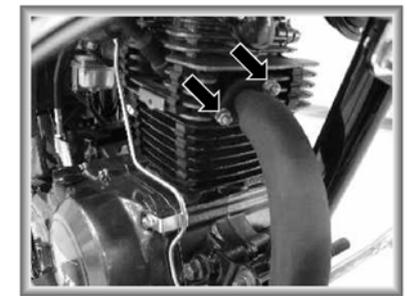
Bujía	Pernos de cabeza del cilindro	Pernos de cabeza del cilindro
De 1.1 a 1.5 Kg-m	M6 – 0.9 a 1.1 Kg-m	M8 – 2.0 a 2.4 Kg-m



1.3 to 1.6 kgm.



A - 1.3~1.7 kgm / B - 2.2~2.8 kgm



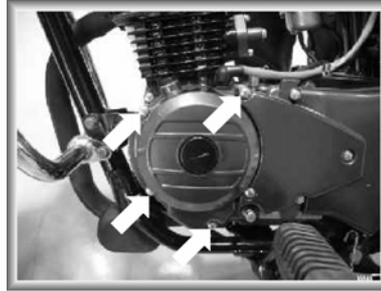
1.4 to 1.9 kgm.

Tornillos del tubo de admisión	Tornillos huecos del tubo del aceite	Tuercas de montaje del silenciador
1.6 Kg-m	2.2-2.8 Kg-m	1.9 Kg.-m



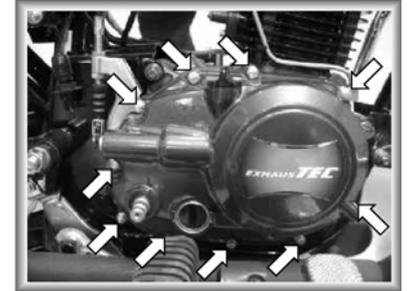
2.7 to 3.3 kgm.

Perno del drenaje del motor
2.7 a 3.3 Kg-m



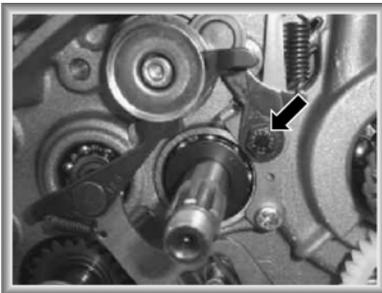
0.9 to 1.1 kgm

Pernos Mtg. de la cubierta del generador
0.9 a 1.1 Kg-m



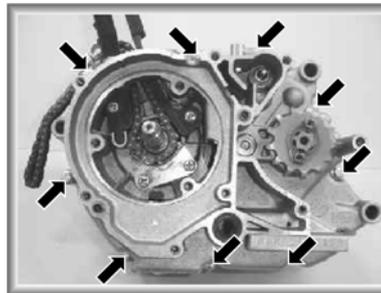
0.9 to 1.1 kgm.

Pernos Mtg. de la cubierta del clutch
0.9 a 1.1 Kg-m



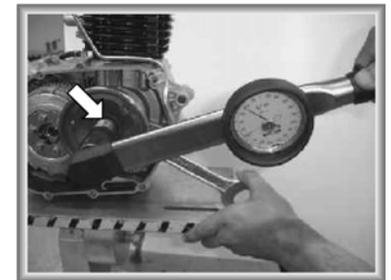
0.9 to 1.1 kgm (Loctite 222)

Tuerca de la palanca de posición del tambor de cambio
0.9 a 1.1 Kg-m (Use loctite -243)



1.0 to 1.1 kgm.

Pernos de unión del cárter
1.0 a 1.1 Kg-m



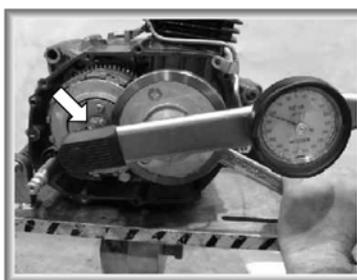
5.4 to 5.6 kgm (Loctite 243)

Tuerca de Filtro Centrifugo
5.4 a 5.6 Kg-m



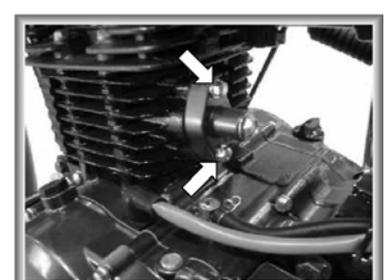
4.0 to 4.5 kgm.

Tuerca del rotor
4.0 a 4.5 Kg-m



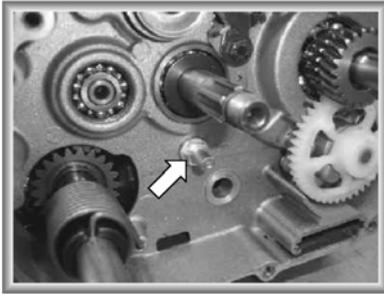
9.0 to 10.0 kgm

Tuerca del clutch
9.0 a 10.0 Kg-m

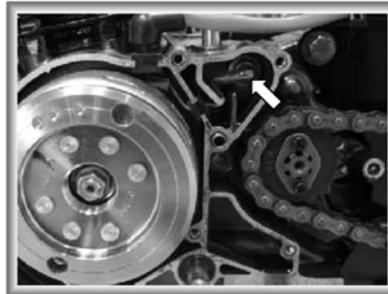


0.45 to 0.61 kgm

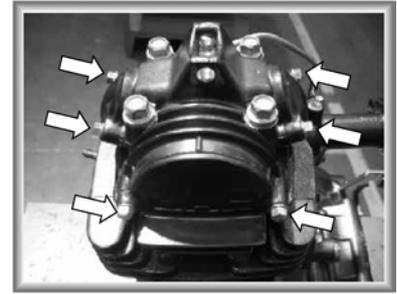
Pernos Mtg. del tensor de la cadena
0.45 a 0.61 Kg-m



2.8 to 3.2 kgm (Loctite 638)

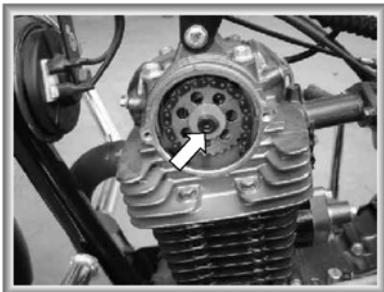


1.1 to 1.3 kgm (Loctite 243)



0.45 to 0.61 kgm.

Aguja del resorte del leva de cambio	Switch neutral	Tornillos de tapa de punterías y árbol de levas
2.8 a 3.2 Kg-m (Use loctite - 638)	a 1.3 Kg-m (Use loctite -243)	0.45 a 0.61 Kg-m



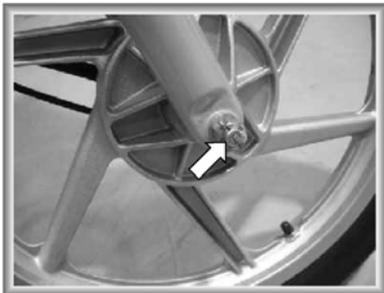
1.3 to 1.5 kgm (Loctite 243)



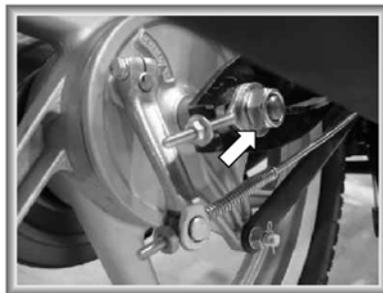
0.8 to 1.0 kgm

Pernos mtg de la rueda dentada del tiempo	Tuercas de seguridad de tornillo de la válvula adj.
a 1.5 Kg-m (Use loctite -243)	0.8 a 1.0 kg-m

**TORQUES DE APRETAMIENTO (CUADRO) – CT 100, BOXER AT y AR**



5.0 ± 0.5 kgm



5.5 ± 0.5 kgm

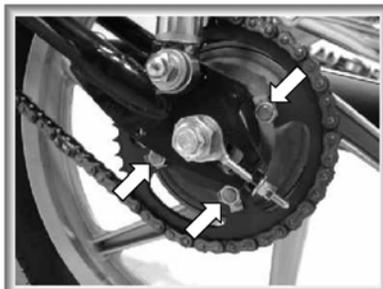


6.5 ± 0.5 kgm

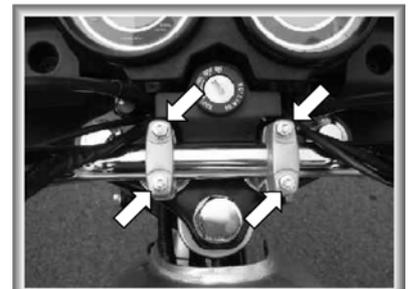
Tuerca del eje delantero	Tuerca del eje trasero	Tuerca de la manga de acople
5.0 ± 0.5 Kg-m	5.5 ± 0.5 Kg-m	6.5 ± 0.5 Kg-m



3.5 ± 0.3 kgm

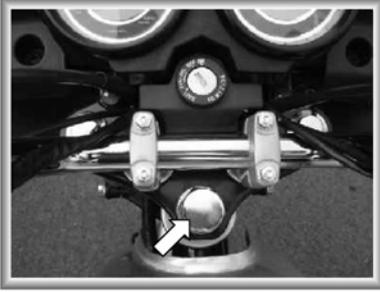


2.5 ± 0.3 kgm



2.5 ± 0.5 kgm

Tuerca Mtg. de la rueda dentada trasera	Tuerca de enlace del torque	Perno de cabeza del vástago de dirección.
3.5 ± 0.3 Kg-m	2.5 ± 0.3 Kg-m	2.5 ± 0.5 Kg-m



0.5 to 0.1 kgm.

Tuerca de seguridad del vástago de dirección
0.5 ± 0.1 Kg-m



1.4 ± 0.2 kgm

Pernos de la abrazadera de la barra de manubrios.
Kgm ± 0.2 Kg-m



3.0 ± 0.5 kgm.

Pernos de la abrazadera de la horqueta delantera.
3 ± 0.5 Kg-m



2.5 ± 0.5 kgm.

Pernos superiores de la horqueta delantera
2.5± 0.5 Kg-m



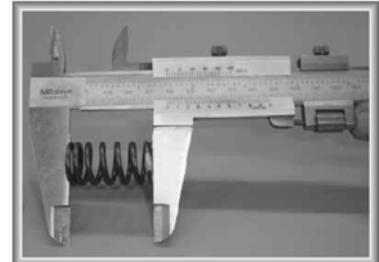
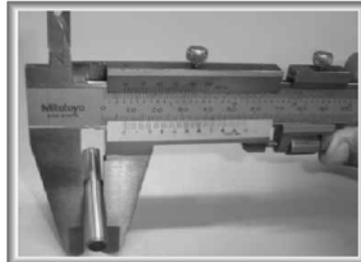
2.0 ± 0.5 kgm

Tuercas amortiguadores traseros
2± 0.5 Kg-m

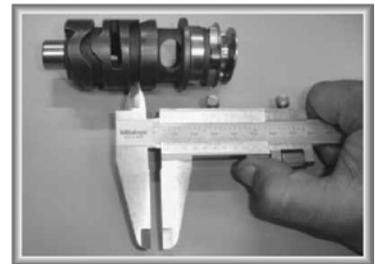
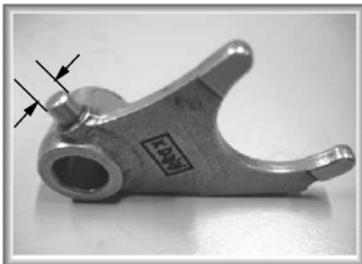


3.5 ± 0.3 kgm.

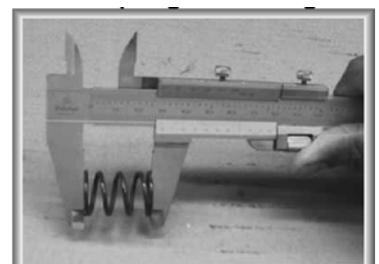
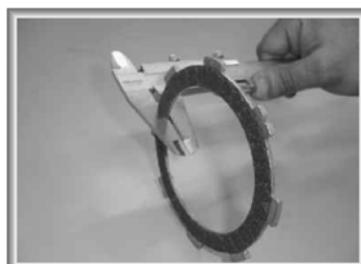
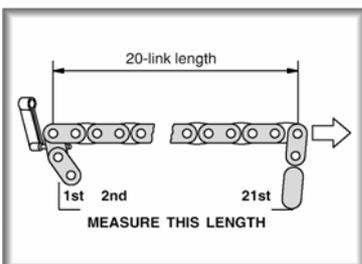
Tuerca de la leva de pivote del brazo giratorio
3.5± 0.3 Kg-m

**DATOS DE SERVICIO (MOTOR) – CT 100, BOXER AT y AR**


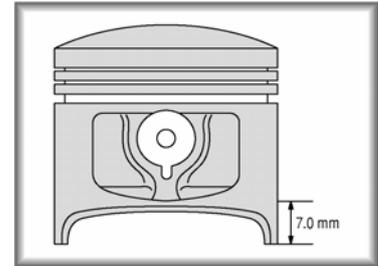
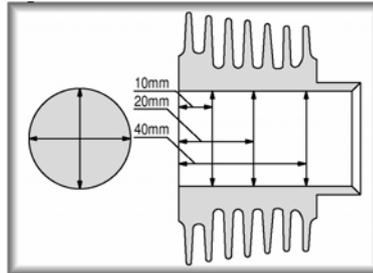
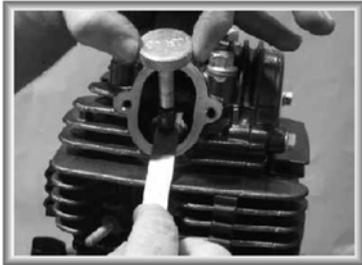
Diámetro de la rueda dentada de la leva		Diámetro del eje del balancín		Largo libre del resorte de la válvula	
Estándar	56.71 mm	Estándar	9.98 – 9.99 mm	Estándar	39.55 mm
Límite de servicio	56.4 mm	Límite de servicio	9.95 mm	Límite de servicio	36.1 mm



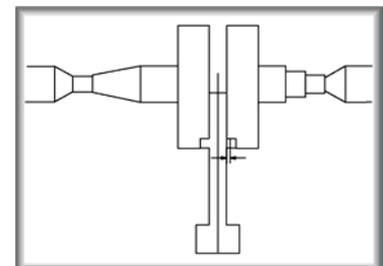
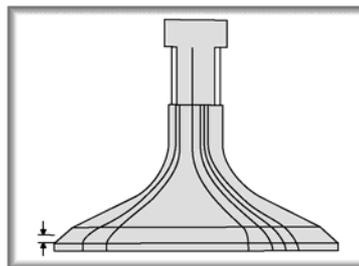
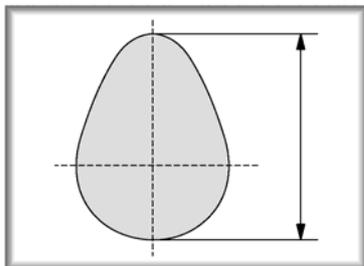
Diámetro de la guía de la horqueta de cambios		Variación de la cabeza del cilindro		Ancho de la ranura del tambor	
Estándar	3.9- 4.0 mm	Estándar	Menor a 0.05mm	Estándar	5.05 – 5.20 mm
Límite de servicio	3.8 mm	Límite de servicio	0.05 mm	Límite de servicio	5.30 mm



Largo de la cadena de la leva		Grosor de la Placa de Fricción		Largo del resorte del clutch	
Estándar	127.00 – 127.48 mm	Estándar	2.9- 3.05 mm	Estándar	26.4 – 27 mm
Límite de servicio	128.9 mm	Límite de servicio	2.7 mm	Límite de servicio	26 mm



Espacio libre de la válvula		Diámetro interno del cilindro		Diámetro del Pistón	
Admisión	0.05 mm	Grupo A:	52.997 – 53.003	Estándar	52.981 – 52.986
Escape	0.1 mm	Grupo B:	53.003 – 53.009	Límite de servicio	52.987 – 52.993



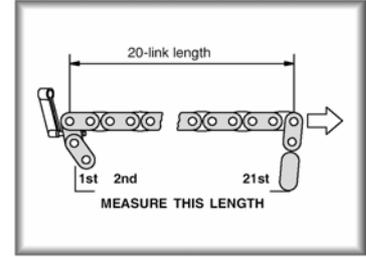
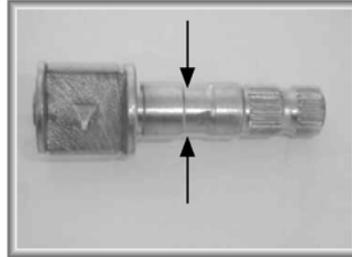
Altura de la Leva			Grosor de la Cabeza de la Válvula			Juego axial de la Terminal grande Biela	
Estándar	In	Ex.	Estándar	In	Ex	Estándar	0.1 – 0.2
	29.000	29.000		0.55 – 0.8	0.85 – 1.15		
Límite de servicio	28.987	28.925	Límite de servicio	0.4	0.5	Límite de servicio	0.7



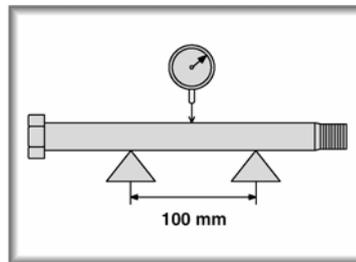
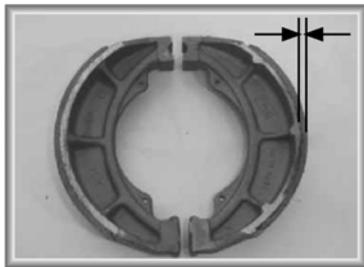
Excentricidad del Cigüeñal	
Estándar	0.02 max.
Límite de servicio	0.05



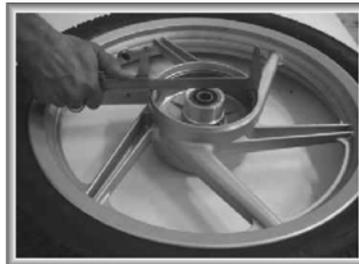
ESPECIFICACIONES DEL CARBURADOR	
Marca y Tipo	Keihin PB 16
Velocidad de la marcha	1300 ± 150 rpm
Ajuste Tornillo del aire	2.5 ± 1.5 vuelta
Posición del aro de la aguja jet	4ta ranura de la parte superior
Esprea principal (alta)	# 78
Esprea piloto (baja)	# 40
Aguja del eyector número	# NFHA
Altura del flotador	11.7 mm

**DATOS DE SERVICIO (CUADRO) – CT 100, BOXER AT y AR**


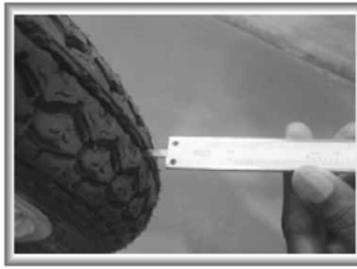
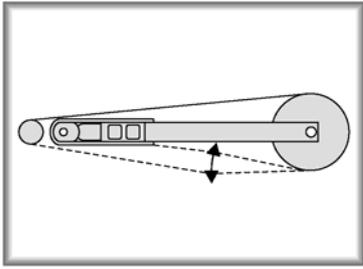
Diámetro del hoyo de la leva del freno		Diámetro de la leva del freno		Largo de la cadena de Tracción	
Estándar	12.00 – 12.03 mm	Estándar	11.95 – 11.98 mm	Estándar	254 -254.6 mm
Límite de servicio	12.8 mm	Límite de servicio	11.88 mm	Límite de servicio	260 mm



Grosor de compuesto de la balata de freno		Linealidad del eje de rueda		Movimiento axial ruedas (mm)	
Estándar	3.9- 4.5 mm	Estándar	0.05 mm	Estándar	1.0 o menos
Límite de servicio	2.5 mm	Límite de servicio	0.2 mm	Límite de servicio	2.0 o menos



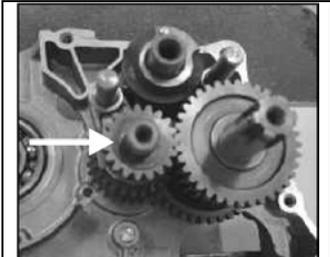
Movimiento radial ruedas		Diámetro interno del tambor del freno		Profundidad de la superficie de rodamiento de la llanta trasera	
Estándar	0.8 mm	Estándar	110 – 110.16 mm	Estándar	7.0mm
Límite de servicio	2.0 mm	Límite de servicio	110.75 mm	Límite de servicio	Marca de desgaste de neumático

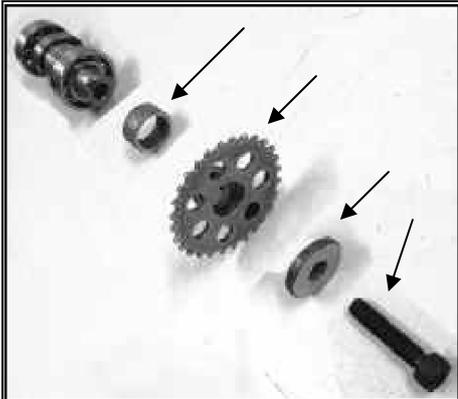
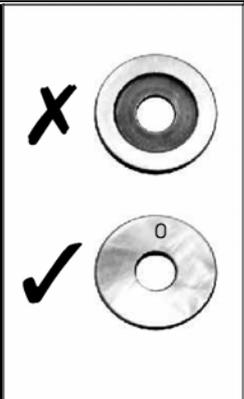


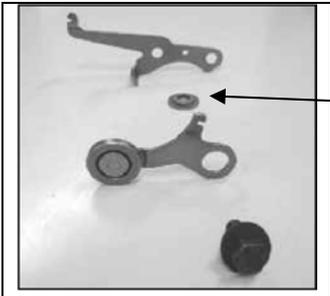
Holgura de la cadena de Traccion		Profundidad de la superficie de rodamiento de la llanta delantera		Deflexión axial piñón trasero	
Estándar	20 a 30 mm	Estándar	7.0	Estándar	0.4 o menos
Límite de servicio	> 30 mm	Límite de servicio	Marca de desgaste de neumático	Límite de servicio	0.5 mm

CONSEJOS DE ENSAMBLE

	<p>Mientras este quitando la rueda dentada de la cadena de la leva – use la herramienta especial No. E6-1012-00 (A) para sostener la rueda dentada de la leva a fin de aflojar y apretar el perno allen del centro. Nota: El perno allen rosca RH. Use loctite no. 242</p>		<p>Siempre use la herramienta especial número E6-1011-00(A) para el buje de acomodo por el cambio del tambor de velocidades (B) en el cárter.</p>
--	--	--	---

	<p>Siempre asegure el acomodo de una guasa provista debajo de la entrada de la segunda velocidad.</p>		<p>Para quitar y apretar la tuerca del filtro centrífugo – Use la herramienta especial – 3710 DJ43</p>
--	---	--	--

		<p>Mientras esta colocando la rueda dentada de la cadena de la leva- siga el siguiente orden: Coloque el separador luego la rueda dentada, la arandela especial observando que el numero (0) quede hacia el lado exterior, una colocación errónea de esta pieza provocara ruidos en el sistema de distribución. Finalmente apriete el tornillo allen a favor de las manecillas del reloj.</p>
--	---	---

	<p>Coloque una cambio de engrane detenedor con guasa (A) y cuello tipo perno (C). El cambio de engrane detenedor no debe atorarse después de apretar el perno. Torque- .9 a 1.1 kgm. Use loctite no. 242.</p>
--	---

## **SISTEMA DE CONTROL DE ENCENDIDO EN BASE AL ACCIONAMIENTO DEL ACELERADOR (TRICS, en sus siglas en inglés)**

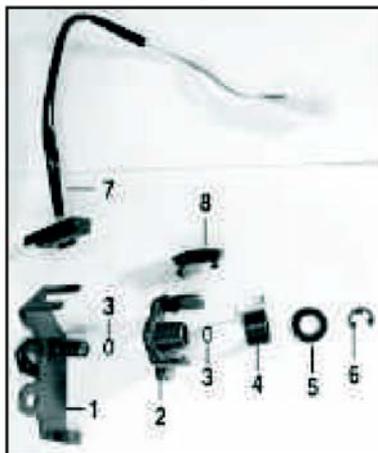
**PLATINA** cuenta con el sistema único de encendido “Digital Twin Map” (DTM), Mapa Gemelo Digital en español, apoyado por el sistema de control según la posición del acelerador (TRICS). Este sistema de encendido tiene dos mapas de encendido (curvas de avance) para suministrar chispa en la cámara de encendido a varias velocidades y condiciones de carga con respecto a la posición del acelerador.

El Sistema de Control según la apertura del acelerador (TRICS) dispara los mapas de encendido 1° a 2° y 2° a 1° para una combustión completa de la mezcla de aire en diferentes posiciones del regulador para suministrar una energía óptima y consistente y desempeño.

### A) Componentes:

TRICS consiste principalmente de una de Sensor de abertura del Acelerador (TPS, en sus siglas en inglés) montado cerca del carburador y es operado por el cable del mando del acelerador.

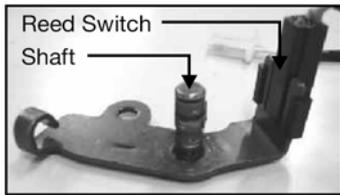
Los diferentes componentes del TPS son:



1. Un soporte fijo.
2. Un soporte giratorio.
3. 2 aros sello.
4. Un resorte de torsión.
5. Una guasa.
6. Un clip “E”.
7. Un interruptor magnético con acoplamiento de espiral.
8. Magneto permanente.

### B) Construcción de TPS:

- El interruptor de magnético está colocado en el soporte fijo.
- El vástago central del soporte fijo tiene cuatro ranuras.
- La ranura del fondo es para el aro sello.
- Arriba de esto es más grande en tamaño que es para alojar la grasa.
- Al lado de la ranura de la grasa es una vez más para otro aro sello.
- La última ranura es para el candado tipo “E”.
- El aro sello evita que haya fuga de grasa y también evita la entrada de polvo.



- La grasa para usos generales debe ser aplicada en la ranura más grande entre los aros sellos en el eje del soporte fijo.



- El magneto es de instalación a presión en el soporte giratorio

- El soporte giratorio se coloca en el eje del soporte fijo. Asegurando, de esta manera, la libre rotación del soporte giratorio en la leva siendo esto esencial (una cantidad pequeña de fricción estática puede existir debido a los dos aros sellos).
- Un extremo del resorte de torsión se engancha dentro de la ranura provista en el soporte colocado, y el otro extremo dentro de la ranura provista en el soporte giratorio.



- Una rotación suave y regreso del soporte giratorio sin ninguna variación o atoramiento es esencial y es un requisito para un buen funcionamiento del TPS.

### C) Funcionamiento del TPS:

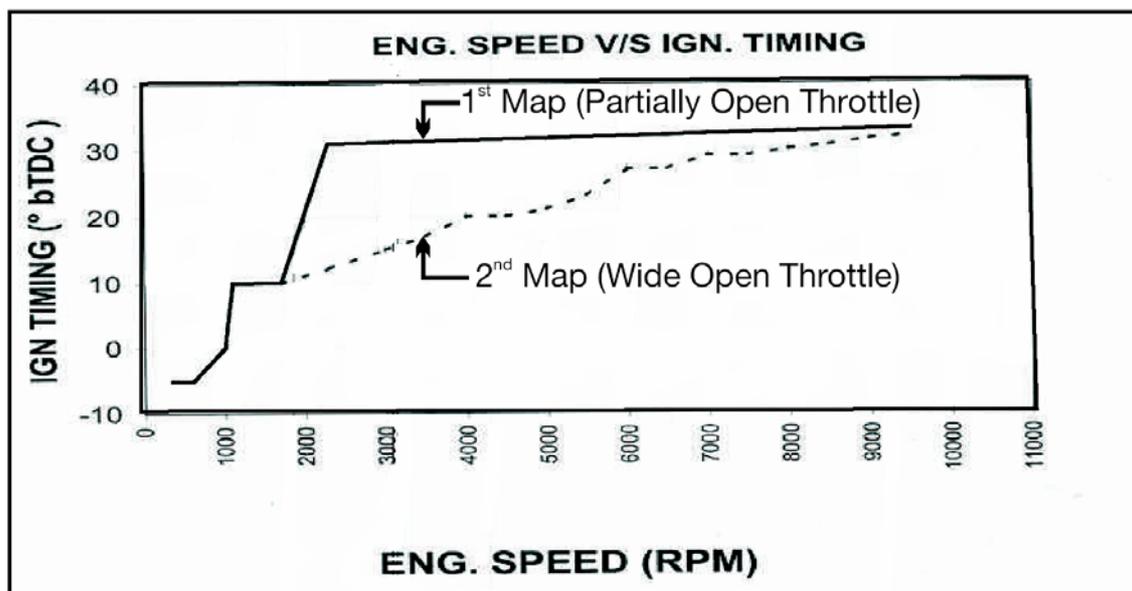
Hemos visto que el interruptor de lámina se monta en el soporte fijo, donde se colocó el magneto permanente en el soporte giratorio.

El Sistema de Encendido de Mapa Digital doble tiene dos mapas de encendido, es decir, dos formas de encendido. TRICS dispara el segundo mapa de encendido bajo el principio del magnetismo.

Cuando arrancamos el motor, durante la marcha rpm y con una corrida lenta con cierta rotación del regulador (digamos un 40% de rotación), el magneto del soporte giratorio permanece enfrente del interruptor de lámina. Debido a las fuerzas magnéticas, la placa del interruptor de lámina se atrae hacia el magneto, de esta manera cerrando el circuito que activa el primer mapa de encendido.

El tiempo de encendido en la marcha y hasta 2000 rpm permanece en 10° BTDC. De 2000 rpm en adelante, el tiempo de encendido avanza y alcanza 33° BTDC en 4000 rpm.

El tiempo permanece 33° BTDC aun en un rpm más alto hasta que el campo magnético active nuevamente el switch TPS.



Este es el primer Mapa de Encendido que esta en acción y se muestra en la línea gruesa.

Más adelante cuando el regulador es rotado de manera que el magneto es movido lejos del interruptor de lámina, en un momento en particular, cuando el magneto cruza la posición predeterminada, se debilita su magnetismo a tal manera que la placa del interruptor abre y frena el circuito.

Aquí, el tiempo de encendido cae de repente a 16° y luego avanza en forma constante con respecto a la posición del regulador / rpm del motor y alcanza a 32° BTDC en las 10,000 rpm.

Suponga que si el circuito esta frenando a (p) rpm, el tiempo cae a Q° (16°) en el segundo mapa de encendido y de ahí avanza en forma constante.

Al regresar el regulador, una vez más cuando el magneto viene en frente del interruptor de lámina, debido al campo de magnetismo la lámina hace al circuito para el primer mapa de encendido y se mantiene el tiempo conforme al rpm del motor.

E) Revisando / Acomodando el Procedimiento TPS

NOTA: TODOS LOS AJUSTES / ACOMODO DEL TPS DEBEN SER HECHOS CON EL MOTOR EN CONDICIÓN DE APAGADO.

El requerimiento del acomodo del TPS es sencillo. Tanto las operaciones de jalado del carburador y el giro del magneto deben ser simultáneos. No debe haber ningún atraso entre los dos.

a) Algunas revisiones importantes antes de la instalación del Switch de Posición del Acelerador:

- El enrutamiento del cable debe ser apropiado. No debe haber ningún doblez obvio al enlutar el cable del Acelerador.
- El extremo de la Terminal 1x2 del cable, que se aloja en el tubo plástico cilíndrico redondo sellado con plástico, debe ser correctamente colocado con un plástico hacia el lado derecho del tubo del cuadro. Esto es para prevenir cualquier movimiento del tubo cilíndrico que contiene el extremo de la terminal 1x2. Siempre que el regulador este accionado puede afectar la ruta y de ahí un buen funcionamiento del Acelerador.
- Rote la barra de manubrios completamente a cualquier lado y opere el regulador. El funcionamiento del regulador debe ser suave sin que se sienta atorado / una operación dura o con cero juego libre.
- El aro de seguridad para el extremo del cable al ajustador del cable del carburador debe estar correctamente colocado. Ninguna conexión de esta puede generar una situación de peligro potencial, como que se atore el cable del regulador que lleva un súbito levantamiento del motor.

b) Acomodo visual del Switch de Posición del Regulador:

- Hay cables de ajuste tanto para el carburador como para el TPS. Estos deben ser ajustados de manera tal que los componentes, la corredera del carburador y el TPS debe funcionar simultáneamente después del juego libre obligatorio del sujetador del regulador en la barra de manubrios.
- Esto se puede revisar visualmente al rotar el sujetador del regulador y vigilar el movimiento del TPS. El soporte giratorio del TPS debe empezar a rotar, y que haya sido tomado el juego libre del regulador.

c) Acomodando al tacto:

- Acomode el juego libre requerido del regulador, en el sujetador del regulador en la barra de manubrios.
- Tuerza el sujetador del regulador lentamente, de manera tal que se haga el juego libre.
- Más adelante comenzará una rotación lenta del sujetador del regulador levantando la corredera del carburador y la operación del TPS.

- Si los dos, la corredera del carburador y el TPS, están ajustados correctamente para funcionar juntos, uno no sentirá ningún cambio de paso en la fuerza requerida para operar el regulador inicialmente después de que haya tomado lugar el juego libre.
- Si el TPS inicia operaciones después de la corredera del carburador, uno de ser capaz de percibir el cambio de paso en la fuerza requerida para operar el regulador. Esto significa que el ajuste no es correcto y que los ajustadores necesitan ser ajustados para alcanzar un movimiento simultáneo /operación.

Revisando el cambio del Mapa de Encendido por el TPS:

Nota: TODO AJUSTE / ACOMODO DEL TPS DEBE SER HECHO CON EL MOTOR APAGADO.

- El TPS ha sido diseñado para cambiar los mapas de encendido después de ciertos grados de la abertura del regulador. Esto se ha optimizado y no debe ser dañado, bajo ninguna circunstancia.
- Desconectar el conector macho de la línea del interruptor magnético del CDI y conectarlo al Multímetro.
- Confirmar que la abertura de la válvula del carburador y el TPS estén operando simultáneamente.
- Abrir el regulador progresivamente hasta una orilla recta del soporte giratorio (sosteniendo el Magneto Permanente) gire a la derecha (lejos del interruptor de lámina) del soporte colocado.
- Al separarse el magneto del switch magnético, el multímetro mostrará discontinuidad indicando que el encendido del segundo mapa de encendido. Una abertura adicional del regulador sólo mostrará discontinuidad.
- Si en la revisión mencionada arriba, el multímetro no muestra la discontinuidad indica que el interruptor de lámina no está funcionando bien y el cambio de los mapas de encendido no ocurrirá.
- Al liberar el regulador, el soporte giratorio gira hacia el interruptor de lámina y soporte fijo. Cuando el magneto quede enfrente del switch magnético, el multímetro mostrará la continuidad que indica el cambio a encendido en el primer mapa de encendido, que es el mapa de encendido primario mientras arranca el motor y la operación de la parte inicial del regulador.
- Si, el interruptor de lámina no funciona (la placa del interruptor permanece abierta), el mapa de encendido será el segundo del tiempo de avance bajo. Esto significará para el cliente que caerá su rendimiento económico, y será una queja que se mencionará inmediatamente proceda a reemplazar el TPS.

D) Revisar el cambio del mapa de encendido con el motor corriendo usando un estroboscopio/ luz intermitente.

**PRECUACIÓN.-** La revisión del cambio de los mapas de encendido no pueden ser hechos con el motor corriendo en la manera convencional, en donde uno mantiene levantando el rpm del motor para revisar el cambio en el tiempo de encendido. Para habilitar el cambio al segundo mapa, tendrá que abrir el regulador a casi el 50%. Esto levantará el rpm del motor muy alto y podrá dañar al motor, además no se recomienda en absoluto este método.

- Arranque el motor y caliéntelo.
- Se debe revisar el CO y arreglarlo de 1.5 a 2% con el rpm de marcha a 1300.
- Afloje y quite el perno de revisión del tiempo de plástico en la cubierta del Magneto.
- Hay cuatro marcas en el Rotor. La primera es para la TDC marcada "T", la segunda es para la marca de 20°, la tercera es la marca 16° y la cuarta es la marca 33°.
- Al girar el tornillo de la marcha en vacío en el sentido de las manecillas del reloj, ajuste el rpm de la marcha a 4000. Usando un Estroboscopio/ Luz del tiempo, revise el punto de avance de encendido de  $33^\circ \pm 2^\circ$  (la cuarta marca) y confirmar que la marca en la ventana de inspección de la Cubierta del Magneto coincida con la cuarta marca en el Rotor correspondiente a  $33^\circ \pm 2^\circ$ . Esto valida el Primer Mapa de Encendido.
- Ahora, rote la parte giratoria (uno sosteniendo el Magneto) del TPS a la derecha (en el sentido de las manecillas del reloj) y lejos del interruptor de lámina. Mientras este vigilando el Rotor con de la parte giratoria se debe hacer en un movimiento rápido (como detectando el regulador) y liberarlo, para que se cierre. Asegure que la parte giratoria se regresa a su posición de descanso. El tiempo de encendido cambiará súbitamente de  $33^\circ$  a  $16^\circ$  (tercera marca en el Rotor).
- Este tiempo validará el cambio TPS sobre el segundo mapa de encendido.
- Al liberar la parte giratoria a su posición de descanso, el tiempo de encendido debe regresar una vez más a  $33^\circ$ .
- Habrá un cambio de rpm del motor, cuando se encienda el Segundo Mapa de Encendido, que es normal, aumentando la necesidad de un giro rápido y liberarlo.

#### D) Solución de Problemas

- Un malfuncionamiento del TPS no dañará al motor, ni tampoco dará indicadores físicos como problemas de arranque o mala chispa.

Sin embargo, la revisión del funcionamiento apropiado del TPS en cada servicio es esencial.

\* Los siguientes síntomas pueden indicar como un malfuncionamiento

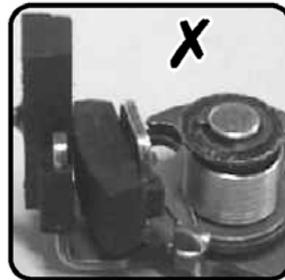
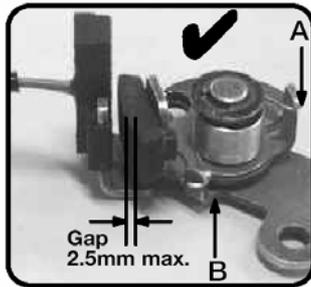
del TPS como una de las causas.		
SINTOMA	CAUSA	REMEDIO
Golpeando (cascabeleo) a una posición alta del regulador	El sistema de encendido esta funcionando en el 1er. Mapa debido a que interruptor de lámina esta atorado bajo condición de circuito cerrado y no responde al efecto magnético.	Reemplazar el TPS
Caída súbita en el millaje y falta de energía en el rpm de rango medio	Los sistemas de encendido están funcionando solamente bajo el 2º Mapa debido a que el interruptor de lámina esta atorado en el circuito abierto.	Reemplazar el TPS
<p>Consejos para la Educación del Cliente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mientras arranca el motor no abrir el acelerador. Este puede accionar el segundo mapa de encendido y el motor tendria problemas para arrancar.</li> <li>• Siempre que hay una caída substancial en el millaje, el cliente debe reportar a los Centros de Servicio Bajaj.</li> </ul>		

## CALIBRACION DEL TPS PARA UN DESEMPEÑO OPTIMO

### TPS: MANTENIMIENTO PERIODICO

Revisar el movimiento del soporte giratorio al rotarlo con la mano. No debe estar atorado en la operación y debe regresarse al punto de liberación.

- Debe estar bien al regresar el resorte.
- El punto final debe estar intacto y apropiadamente en el Punto (A) y (B).
- El Magneto no debe tocar al interruptor de Magnético.
- La entrada entre el magneto y el interruptor de Magnético no debe ser más de 2.5 mm.



- El movimiento del acelerador/ El cable TPS deben estar libres.
- Engrasar la punta del TPS cada 5000 km.

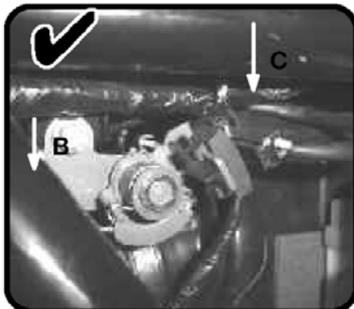
### TPS: ACOMODO



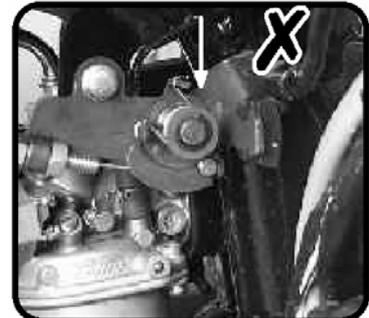
- Juego del cable del acelerador: 2-3 mm. (A)

#### Juego libre del cable TPS – Cero

- Nota: El juego libre del cable TPS siempre debe ser cero. (B)

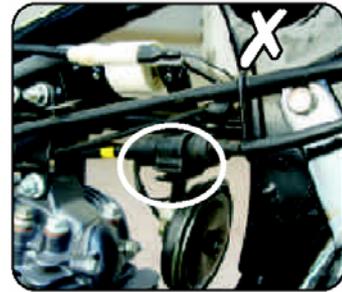


- El soporte giratorio debe descansar en el detenedor como se muestra en la fotografía.





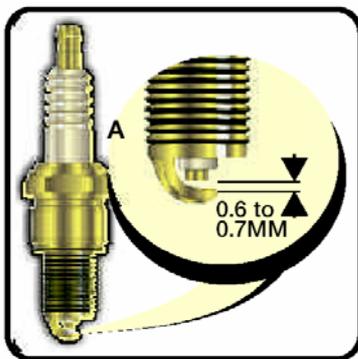
- Nunca doble el cable TPS con accesorios externos.



### TPS: REVISION

- Mantenga el regulador en la posición cero. (Figura 1)
- Al conectar el multímetro a acoplador TPS, este debe mostrar continuidad.
- Cuando el regulador este abierto y el magneto TPS cruce la orilla recta del soporte arreglado (Figura 2) del multímetro, este debe mostrar discontinuidad.
- En la desaceleración, cuando el magneto TPS vuelca a coincidir con la orilla recta del soporte arreglado (Figura 2). El multímetro debe mostrar continuidad.

### AFINACIÓN DEL MOTOR



BUJIA:  
UR 3 AC, PRZ 9 HC.

Espacio de la bujía:  
0.6 a 0.7 mm.

Reemplazarla cada:  
10,000 Km.



FILTRO DE AIRE:

- Limpiar cada 2,000 Km.
- Reemplazar cada 10,000 km.



**PRESION DE COMPRESION**

- 12 a 14 kg/cm<sup>2</sup>

**HOLGURA DE VALVULAS**

- Válvula Admision: 0.05 mm
- Válvula de escape: 0.1 mm

**CARBURADOR**

- Marcha: 1300 ± 150 rpm.
- Aro del inyector de aguja en la cuarta posición de la parte superior.
- Acomodo del tornillo de aire: 1 a 2.5%.

**OTRAS REVISIONES OBLIGATORIAS:**

- Asegúrese que no haya fugas de gasolina en el distribuidor de combustible y en las líneas de gasolina.
- Asegure la libre rotación de ambas ruedas.
- Asegure la presión correcta de la llanta – Llanta delantera: 25 PSI, llanta de trasero: 32 PSI.
- Acomodar el juego libre del cable de control:
  - Palanca del clutch 2-3 mm.
  - Palanca del freno delantero 2-3 mm.
  - Pedal del freno trasero 20-30 mm.
- La Holgura de la cadena: 20 a 30 mm

**Preguntas Frecuentes acerca de la Platina**

- **¿Cuáles son las características de la PLATINA?**

Aparte del estilo y las vistas, el motor se ha mejorado para dar un desempeño óptimo. Las características mejoradas del motor son:

- Potencia mejorada para una mejor maniobrabilidad.
- Un torque aumentado en todo el rpm del motor.
- Un engranaje de la transmisión completamente revisado y un mecanismo de cambio de engrane improvisado para:
  - a. Una utilización efectiva de la potencia aumentada del motor.
  - b. Serenidad
- 5 clutch de placa con Tecnología Adler avanzada.
- Un suministro de lubricación mejorado en las placas del clutch para una vida aumentada de las placas.
- Un 'Filtro de Aceite Centrífugo' alargado que lleva a tener un mayor vida del árbol de levas.
- Un Sistema de Encendido de Mapa Gemelo Digital (DTM) para variar el Tiempo de Encendido en todo el rpm del motor.
- El Sistema de Control de Encendido Responsivo del Regulador (TRICS, en sus siglas en inglés) para pegar a la resistencia en la posición alta del regulador.
- El Control de Conducción (en el modelo CT100) para obtener la mejor economía de combustible.

- **Las características estéticas:**

- Calcomanías de estilo moderno
- Lentes indicadores laterales de multirreflector.
- Parte trasera ergonómica con asiento de cubierta y un diseño del faro trasero nuevo.
- Interruptores de controles eléctricos modulares.
- Absorbedor de impacto SNS para mayor comodidad.

Todo esto hace una diferencia total en el rango de las motocicletas 100cc.

- **¿Cuáles son las características de desempeño de la PLATINA con las boxer?**

Las especificaciones de desempeño aumentadas son:

- Una mayor potencia de 8.2 BHP comparada con 7.02 BHP.
- Un mayor torque de 8.05 N-m comparado con 6.7 N-m
- Una velocidad máxima de 90 Kmph comparado con 85 Kmph.
- Una eficiencia alta de combustible de 100 Kmph en comparación con 91 Kmph bajo una condición de prueba estándar.

- **¿Cómo es que un motor con la misma capacidad de la actual Boxer puede dar más potencia y torque, etc.?**

O

- **¿Qué cambio se ha hecho a este motor para dar más potencia y torque aunque la capacidad cúbica es la misma de la motocicleta Boxer actual?**

Básicamente el motor se ha mejorado para aumentar el desempeño. Esto se ha alcanzado debido a:

- Un pasaje interno de mezcla de más ingeniería para una mezcla de aire-combustible suficiente y más rápida y una cámara de combustión optimizada para un proceso de combustión eficiente.
- Un tiempo de válvula modificado para una entrada de mezcla de aire y combustible optimizada.
- Un Sistema de Encendido de Mapa Gemelo Digital para una combustión completa en todo el rpm del motor.
- Una disminución de potencia reducida debido a un engranaje de transmisión mejorado.

- **¿Cómo es posible que el motor de mayor potencia de más kilometraje?**

O

- **¿Cómo dan más kilometraje la Nueva Platina y CT100?**

- El carburador desarrollado recientemente funciona bajo el principio de “Mezcla de Apoyo”. Aun más el carburador nuevo tiene ventura de 16mm en comparación con el ventura de 18 mm en las Boxers actuales.
- La cámara de combustión de más ingeniería, tiempo de válvula modificado, y el Sistema de Encendido de Mapa Gemelo Digital cuidan de una combustión completa de esta mezcla de aire-combustible de apoyo que lleva una entrega de potencia suave y más eficiencia de combustible.
- El Sistema de Encendido Responsivo del Regulador (TRICS, en sus siglas en inglés) que altera el tiempo de encendido dependiendo de la

- posición del regulador, asegura la entrega de potencia consistente con respecto al rpm del motor en las diferentes velocidades y carga del motor. Además, se alcanza un eficiencia de combustible más alta.
- Una pérdida de potencia reducida debido a un engranaje de transmisión revisado que también contribuye a una alta de eficiencia de combustible.
- 
- **¿Por qué el carburador Ventura de 16mm esta colocado en esta Boxer nueva y CT100 en comparación a los 18mm en la Boxer actual?**
    - Para alcanzar una eficiencia máxima de combustible.  
Un diámetro de ventura más pequeño en el carburador, menor suministro de mezcla de aire en comparación al ventura 18 mm. Esto llevará a un mejor kilometraje.  
La nueva Boxer M/Cs da 100 kmpl bajo condiciones ideales de prueba.
  - **Si el carburador Ventura de 16mm debe suministrar menor mezcla de aire-combustible, ¿entonces cómo la Boxer nueva da una más potencia que la actual que tiene un carburador ventura de 18mm?**
    - El Sistema Interno mejorado, el tiempo de la válvula modificado, el proceso de combustión optimizado y el Encendido de Mapa Gemelo están contribuyendo a aumentar la potencia con un carburador ventury de 16mm.
  - **¿Qué es el Sistema de Control de Encendido Responsivo (TRICS) del Acelerador?**
    - Realmente es una parte del Sistema de Encendido, que dispara al primer o segundo mapa de encendido para completar la combustión de la mezcla aire-combustible en las diferentes posiciones del regulador para dar una potencia óptima y consistente y desempeño.
    - Se monta cerca del carburador y es operado por el cable del regulador.
    - Los beneficios del TRICS son:
      - a. Habilidad superior para arrancar en frío que capacita al motor a levantarse instantáneamente aun mañanas muy frías.
      - b. Hace al motor más resistente al Alto Golpe (cascabeleo) en una posición alta del regulador.

- **¿Cómo se minimiza el nivel de emisiones en este motor sin SAI, Válvula B S y el Convertidor Catalítico,etc.?**
  - La base de diseño del motor nuevo es “El Principio Empobrecer Quemar” en el cual la mezcla empobrecida (menos combustible) es quemada dentro del motor completamente al mejorar el proceso de combustión. Aumentando la reducción en la emisión de bióxido de carbono.
  
- **¿Cuál es el Torque final bajo?**
  - Es la habilidad del motor de llevar carga en el engrane más alto con un rpm bajo comparativamente.
  - El sistema Exhaust TEC incrementa esta característica
  
- **¿Qué se hizo para mejorar o alcanzar un cambio de engrane suave?**
  - El mecanismo de cambios ha sido vuelto a diseñar para alcanzar un cambio suave de engranes. Esto es alcanzado por:
    - a. La introducción de un buje a prueba de fricción en el cárter para el “Tambor de Cambio de Engrane”, el cual capacita una rotación suave.
    - b. El mecanismo de estrella y rodillo esta provisto para sostener un “Tambor de Cambio de Engrane” para un cambio positivo.
  
- **¿Cuál es la función del “Control de Conducción” provisto en el Mando derecho de la barra de manubrios de la PLATINA y CT100?**
  - La función del “Control de Conducción” es para hacer sentir al conductor la zona de economía del regulador para una mejor eficiencia de combustible.
  - Cuando el “Control de Conducción” esta la posición de encendido “ON”, al abrir el regulador, en una posición particular que uno sentirá una resistencia suave a la resistencia del regulador. Esto indica el final de la zona de la economía de combustible. Sin embargo, el regulador puede ser rotada además de obtener mayor velocidad.
  - Cuando el Control de Conducción esta en la posición de apagado, OFF, la resistencia de la rotación del regulador no esta sensible. Así no habrá indicación de la zona de economía de combustible.

## INTERRUPTOR DEL CONTROL DE CONDUCCIÓN

### 1. Objetivo:

- ❖ El Interruptor de Control de Conducción esta provisto para ayudarle a conducir de una manera que lleve la mejor eficiencia del combustible.
- ❖ Para alcanzar la mejor eficiencia del combustible, la motocicletas necesitan ser conducidas en un rango de rpm / velocidad en cada cambio.
- ❖ Los conductores generalmente siguen una velocidad correcta / cambio proporcional pero en algunos casos, en forma inadvertida, conducen en un cambio menor o a una velocidad crucero en un cambio menor en un cambio superior. Esto causa la disminución del desempeño en términos de maniobrabilidad y kilometraje.
- ❖ El Interruptor de Control de Conducción es un dispositivo para la acción del regulador, que actuará como un “Instructor Virtual” en términos de conducción en un rango óptimo.
- ❖ Este interruptor este provisto a la mano derecha de la barra de manubrios. El conductor puede seleccionar la posición de Encendido y Apagado y activarlo conforme sea necesario.

### 2. Operación:

- ❖ Cuando esta en la posición de apagado (OFF) – es como cualquier otro regulador de motocicleta y la moto puede ser conducida como desee el conductor o como lo hace normalmente.
- ❖ Cuando el interruptor esta la posición de encendido (ON), se activa y asiste al conductor al indicar el mejor rango de rpm / velocidad en cada cambio y así contribuye a la mejor eficiencia del combustible.
- ❖ Esto se alcanza al generar un pequeña resistencia en cierto punto cuando el conductor tuerce el regulador más allá del rango específico para una posición de cambio individual.
- ❖ En este punto, el cambio de velocidad se recomienda a un más alto / más bajo dependiendo del RPM en la etapa que obtenga la mejor eficiencia de combustible.

Por ejemplo, la resistencia se sentirá en las siguientes situaciones:

- El conductor desea acelerar a más de lo requerido en un cambio más bajo mientras acelera.
  - El conductor esta conduciendo en una velocidad más baja en un cambio más alto mientras conduce o si frena súbitamente.
- 
- ❖ Aquí el Interruptor del Control de Conducción, con la ayuda de una pequeña resistencia, indica la necesidad de cambiar de velocidad para obtener la mejor eficiencia de combustible.

- ❖ Si el conductor desea ver esta retroalimentación, la resistencia puede ser vencida fácilmente con un esfuerzo suave y no viene en la forma de conducción normal.

### 3. Ventaja sobre los dispositivos actuales:

- ❖ El Interruptor de Control de Conducción es mejor que otros dispositivos de Potencia/Economía de la competencia ya que actúa en la retroalimentación de "Sentido". A diferencia de otros vehículos en donde el conductor tiene sus ojos fuera del camino para ver el velocímetro para decidir el rango de mejor eficiencia de combustible, conforme lo siente.
- ❖ Además el Interruptor de Control de Conducción es superior, más seguro para alcanzar la mejor eficiencia de combustible.

**SISTEMA ELECTRICO****Bateria:**

DESCRIPCION	MODELO PLATINA
TIPO/ CAPACIDAD	12V/2.5 AMP
Gravedad especifica electrolito	1.24 arriba de Temp. ambiente de 10oC
Duración de Carga inicial	10-15 horas
Corriente de Carga inicial	0.25 amps

**Cuidados al remover la bateria**

- Procure siempre desconectar el borne negativo (-) siempre
- Evite voltear la bateria el electrolito se puede derramar y es altamente corrosivo

## Cuidados generales:

Nunca recupere el nivel de electrolito con agua de la llave, siempre use agua destilada, de otra forma dañara la bateria.

**PROCEDIMIENTO DE LA CARGA INICIAL:**

- 1) Jale el tubo de plástico corto en la salida de la ventilación de escape y reemplácelo por un tubo abierto largo provisto con la bateria.
- 2) No pliegue o doble el tubo de escape. Este es un dispositivo de seguridad para quitar los humos. El bloqueo de este tubo esta sujeto a causar una explosión.
- 3) Llenar cada celda con ácido sulfúrico graduado de bateria de gravedad especifica correcta (1.24 a temperatura ambiente para uso arriba de 10° C y 1.28 a temperatura ambiente para uso debajo de 10° C).
- 4) Permita que la bateria repose por 30 minutos después de llenarla.
- 5) Mantenga abiertos los tapones de ventilación. Conecte la bateria al cargador y cargar a 0.9 Amp.
- 6) Cargar continuamente de 10 a 15 horas tomando las lecturas de gravedad especifica cada hora. La condición de cargado completo se indica cuando todas las celdas están gaseando libremente y de igual forma y no muestran aumento en la gravedad especifica sobre las 3 lecturas subsecuentes.
- 7) Después de cargar, empuje los tapones de ventilación firmemente dentro del lugar y limpie cualquier escurrimiento de ácido con agua y seque la bateria.

**REVISANDO LA GRAVEDAD ESPECÍFICA:**

La condición de carga de la celda individual puede ser revisada al medir la gravedad específica del electrolito en la celda. La gravedad específica del electrolito puede ser revisada al usar el hidrómetro que tenga boquilla de diámetro pequeño.

Para medir la gravedad específica, lleve electrolito en el hidrómetro al nivel del ojo, y lea las graduaciones en la escala de flote que bordea el menisco más bajo ( como la porción baja curvada del superficie del electrolito) como se muestra en la figura.

Después de terminar la carga, coloque las tapas de llenado, enjuague el derrame del ácido con agua. Seque la batería. Asegure que las terminales estén limpias.

**Revisando la gravedad específica de la batería****INSTALACIÓN DE LA BATERÍA:**

Instale la batería en el vehículo como se describe abajo:

- a) Asegure que el nivel de todas las seis celdas del electrolito este cerca de la marca del nivel máximo.
- b) Para limpiar y secar la superficie, limpie la parte superior de la batería con un trapo limpio. Instale la batería dentro de la caja provista en la tabla del piso. Amarre la batería firmemente con la abrazadera y los cintos de ayuda.
- c) Conecte los cables a las terminales positivas y negativas en forma apropiada. Las conexiones al revés dañarán el sistema de cargado permanentemente.
- d) Siempre conecte la Terminal negativa (tierra) al último.
- e) Limpie las terminales de la batería y las conexiones de los cables. Untelos de con grasa de petróleo para evitar corrosión.
- f) Enrute el tubo de escape de la batería en forma adecuada. No doble o tuerza ya que puede causar la explosión de la batería.
- g) Revise que las conexiones de los cables de la batería estén firmes y que los cables no raspen contra cualquier componente de metal.

**MANTENIMIENTO DE LA BATERÍA:**

Para un desempeño óptimo y una larga vida para la batería, el mantenimiento de la batería es importante. La condición de la batería debe ser revisada por lo menos una vez al mes como sigue:

- a) Siempre mantenga la batería limpia y seca.
- b) Inspeccione visualmente la superficie del contenedor de la batería. Si hay alguna señal de quebradura o fuga del electrolito de la batería, reemplace la batería.
- c) La inspección del nivel del electrolito de la batería – El nivel del electrolito dentro de las seis celdas debe ser revisado quincenalmente y llenado hasta arriba si es necesario conforme al siguiente procedimiento:
  - (i) Quite la cubierta de la caja de la batería.

- (ii) Revise si el nivel del electrolito de cada celda esta entre las líneas del nivel superior e inferior. Si el nivel es bajo en cualquiera de las celdas entonces quite las tapas de llenado y llene con agua destilada hasta que el nivel del electrolito en cada celda alcance el nivel superior.

**NUNCA AGREGUE ACIDO O AGUA NORMAL DE LA LLAVE PARA LLENAR YA QUE ESTO ACORTARÁ LA VIDA DE LA BATERÍA.**

### **MANTENIMIENTO DE NO USO:**

Cuando el vehículo este fuera de uso por un tiempo largo, digamos un mes o más, entonces se debe hacer el mantenimiento de no uso como sigue, de lo contrario la batería puede sulfatarse y dañarse permanentemente.

- a) Quite la batería del vehículo.
- b) Mantenga el electrolito en el NIVEL SUPERIOR.
- c) Almacene la batería en un lugar fresco y seco.
- d) Mantenga la batería lejos de la lluvia, el rocío, la humedad y la luz directa del sol.

### **SULFATACIÓN DE LA BATERÍA:**

Una batería sulfatada es aquella que se ha dejado parada en una condición de descarga o debajo de la carga en un punto donde se ha formado sulfato anormal en las placas (Las celdas sulfatadas se ven como con cristales blancos como el azúcar). Cuando sucede esto, las reacciones químicas dentro de la batería están afectadas y resulta en la pérdida de capacidad. La mayoría de las causas de la sulfatación están bajo:

- a) Descarga.
- b) Estando en una condición de descarga parcial o completa por un tiempo largo.
- c) El nivel de electrolito bajo: Si el electrolito se le permite caer por debajo de la parte superior de las placas de la batería, entonces las superficies expuestas se endurecerán y empezaran a sulfatarse.
- d) Agregar ácido: Si el ácido se agrega a una celda en la cual existe sulfatación, la condición se agravará.
- e) **Gravedad específica alta:** Si la gravedad específica es más alta que el valor recomendado, entonces puede ocurrir la sulfatación.
- f) **Alta temperatura:** La temperatura alta acelera la sulfatación, particularmente a una batería inactiva, parcialmente descargada.

### **El voltaje de la batería sulfatada:**

Las celdas de una batería sulfatada mostrarán una gravedad específica baja. Siga el procedimiento dado a continuación:

- I. Revise el voltaje antes de cargar.
- II. Cargar por 2 horas.

- III. Revise el voltaje cada hora. Si el voltaje aumenta entonces continúe cargando. Pero si el voltaje no aumenta, deje de cargar. De lo contrario, se dañará permanentemente el cargador de la batería.

Si la batería no está sulfatada severamente (ejemplo: el voltaje es más de 9 volts), entonces la batería puede ser reavivada por un tratamiento especial. En tal caso se aconseja llevar la batería sulfatada a un distribuidor autorizado del fabricante de la batería para el tratamiento especial necesario.

### **CÓMO DETERMINAR LA CONDICIÓN DE LA BATERÍA:**

La revisión de la gravedad específica –Si la batería está completamente cargada o parcialmente cargada o parcialmente cargada, siempre muestra el mismo voltaje no cargado de 12 volts o más (a menos que las celdas de la batería están dañadas debido a la sulfatación, etc.). Pero la gravedad específica de una batería cargada completamente y una batería cargada parcialmente será diferente. La batería cargada completamente mostrará la gravedad específica de 1.240 mientras que una batería parcialmente cargada mostrará menos gravedad específica. Por lo tanto, la revisión de la gravedad específica es muy importante para conocer la condición de la batería.

### **REGISTRO DE LA CONDICIÓN DE LA BATERÍA:**

El llevar un registro provee la historia de la batería. La siguiente información debe ser registrada en la tarjeta de garantía de la batería al tiempo de entrega y duración de los servicios gratuitos.

- a) Registre en el tiempo de la entrega: Registre el nombre y dirección del cliente, el número de serie de la batería, tipo de vehículo, número de registro del vehículo, el chasis y los números de la máquina, fecha de la venta, la gravedad específica de cada celda, voltaje así como la firma y sello del distribuidor, etc. en la tarjeta de la batería.
- b) Registre el tiempo del primer, segundo y tercer servicio gratuito: Registre la fecha del servicio gratuito, la gravedad específica de cada celda, voltaje, etc. en la tarjeta de la garantía de la batería.
- c) La tarjeta de la batería, debidamente llenada como se mencionó, debe ser entregada junto con la batería al distribuidor autorizado del fabricante de la batería, de lo contrario el fabricante de la batería no recibirá el reclamo bajo garantía.

### **SEGURIDAD:**

Nunca acerque una llama o chispa como la de una vela, un cigarro encendido, etc. a la batería, especialmente durante o poco después de la carga. El cuarto de carga de la batería debe estar bien ventilado.

**NOTA: Hay diferentes lineamientos. Para mayor aclaración, por favor contacte al fabricante de la batería o su representante.**

**SWITCHES:**

**1) Inspección del Switch de la Luz del Freno Delantero**

- Encienda el switch de encendido.
- La luz del freno debe encender cuando se aplica el freno delantero (se presiona la palanca).
- Si no lo hace, reemplace el switch.

	Café	Azúl
<b>Palanca presionada</b>	_____	_____
<b>Palanca liberada</b>		

**2) Inspección del Tiempo de la Luz del Freno Trasero**

- Encienda el switch de encendido.
- Revise la operación del switch de la luz del freno trasero al presionar el pedal del freno.
- Si no lo hace como se especifica, ajuste el tiempo de la luz del freno.

	Café	Azúl
<b>Pedal presionado</b>	_____	_____
<b>Pedal Liberado</b>		

**3) Calibrador del Nivel de Combustible:**

- (1) Para conocer la cantidad de combustible dentro del tanque de gasolina en un vistazo, se proporciona un calibrador de combustible en un instrumento en el panel. El calibrador del combustible funciona bajo el principio de la `resistencia variable`. El calibrador del combustible funciona con el suministro D. C.
- (2) Para revisar la resistencia frente al emisor y frente al calibrador, haga que las conexiones verifiquen las lecturas como la siguiente tabulación

Conexión	Tanque (Flotador)	Resistencia
Blanco / Amarillo ↓ <b>Medidor 10 Ω</b> ↑ Negro / Amarillo	Lleno (Posición más alta)	4 - 10Ω
	Vacío (Posición más baja)	80 – 90 Ω

**4) Switch Neutral:**

- El switch neutral estará en la posición solamente cuando la máquina este en la posición neutral.
- La luz neutral no aluzará cuando el vehículo este en posición de cambio.

	Negro / Amarillo	Linea Verde
“ON” encendido (vehículo en neutral)	—————	—————
“OFF” apagado (Vehículo en cambio)		

**5) Switch en la mano derecha:**

**A) Switch de la luz principal:**

	Amarillo/Azúl	Amarillo/Rojo	Rojo
“APAGADO”			
“PO”		—————	—————
“ON”	—————	—————	—————

**6) Switches en la mano izquierda :**

**a) Switch de paso:**

	Rojo/Amarillo	Rojo/Negro	Amarillo
Paso		—————	—————
Apagado (OFF)			

**b) Switch de lo Faros**

	Rojo/Azúl	Amarillo/Azúl	Rojo/ Negro
Alto		—————	—————
Bajo	—————	—————	

**c) Señal de direccional:**

	Gris	Naranja	Verde
LH		—————	—————
OFF (apagado)			
RH	—————	—————	

**d) Switch del Claxón:**

	Negro	Negro / Amarillo
OFF (apagado)		
ON (encendido)	—————	—————

**7) Switch de Encendido :**

	<b>Café</b>	<b>Blanco</b>	<b>Negro/Blanco</b>	<b>Negro/Amarillo</b>
OFF			—————	—————
ON	—————	—————		

**Procedimientos de Revisión:**

- Desconecte el conector líder de la bobina.
- Acomode le probador a un rango de X10Ω. Póngalo en cero y conéctelo a las terminales lideres de la bobina de levantar.

**8) Resistencia de la Bobina de Pulsadora :**

Rango	Conexiones		Lectura
	Medir +ve	Medir -ve	
X10Ω	Blanco/Rojo	Negro/Amarillo	200 ± 30 Ω

**9) Inspección de la bobina de Exitacion:**

Rango	Medir +ve	Medir -ve	Lectura
X1Ω	Rojo	Negro/Amarillo	220 ± 30 Ω

**a) Bobina de Carga de Bateria:**

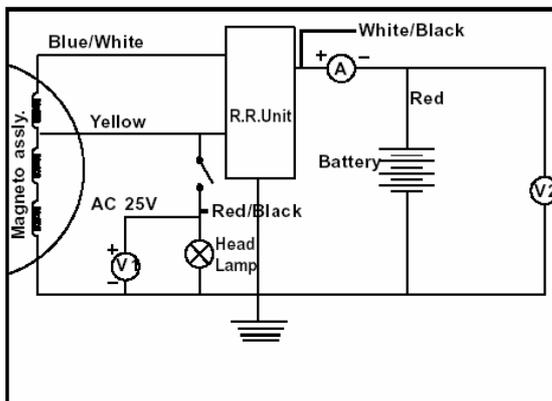
Rango	Medir +ve	Medir -ve	Lectura
X1Ω	Azul / Blanco	Negro/ Amarillo	0.5 -1.0 Ω

**b) Bobina de alimentación a luz :**

Rango	Medir +ve	Medir -ve	Lectura
X1Ω	Amarillo	Negro/Amarillo	0.5 -1.0 Ω

**13 – a) Rectificador y Ensamble del Regulador:**

**C/ 1) Medición de Voltaje AC:**



Para medir el Voltaje AC, abra el compartimiento de la luz delantera. Arranque la máquina y acomódelo a 4000 ± 25 RPM. Asegure que la luz delantera, la luz trasera, la luz del velocímetro estén en "ON" (encendido) y que el switch selector este en la posición de luz alta.

Conectar el voltímetro a. c. en paralelo frente a la carga del circuito AC en la ubicación V1 al conectar el líder del medidor +ve al líder rojo/negro del switch saliente y el líder del medidor –ve a tierra (Refiérase a la figura No. 1).

Medir el voltaje de la luz AC a  $4000 \pm 25$  RPM. El voltaje debe ser  $13.5 \pm 0.5$  V. Para la máquina. Desconectar las líneas del medidor. Reensamble el compartimiento de la luz delantera.

Rango del Medidor	Especificación a $4000 \pm 25$ RPM
AC 25 V	13 - 14 V

**C/2) La Medición del Voltaje de Cargado DC: (Use una batería completamente cargada mientras mide)**

Para medir el Voltaje DC, acomode el medidor a 25V DC de rango en la ubicación V2. Conectar el líder del medidor +ve a la batería, el líder del medidor –ve a tierra. Arranque la máquina y acomódelo a la posición ON (encendido). (Ref. a la figura No. 1) Detenga la máquina. Desconecte los líderes del medidor.

Rango del Medidor	Especificación a $4000 \pm 25$ RPM
DC 25 V	14 ~ 15 V

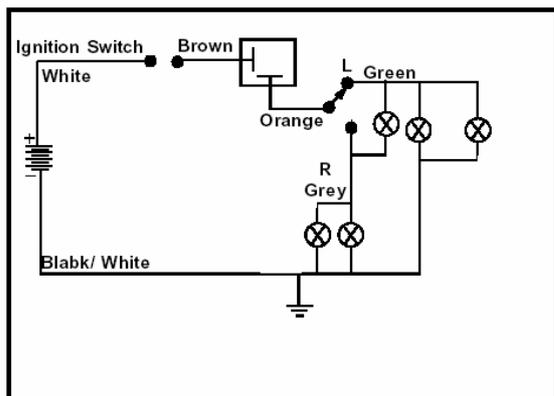
**C/3) Corriente del Cargado de la Batería DC: (Use solamente una batería completamente cargada mientras mide)**

Para medir la corriente de carga DC, acomode el medidor a 20 A DC en la ubicación "A". Conecte el líder del medidor +ve al líder blanco/negro de la Unidad RR y el líder del medidor –ve al líder de la batería +ve. (Ref. Figura No. 1).

Arranque la máquina y acomódelo a 3000 RPM. Mida la corriente de carga DC. La corriente de carga DC debe ser de 0.4 A max.

Detenga la máquina. Desconecte los líderes del medidor. Conecte la Unidad RR y la Batería.

Rango	Conexiones		Especificación
10 A	Medidor +ve	Medidor –ve	1 amp @ $4000 \pm 25$ RPM.
	Terminal blanco/negro del R/R	Línea de la batería (+) (Rojo) como tierra	

**14) Inspeccione el relevador de la direccional:**


- Quite la cubierta derecha.
- Revise la condición del relevador para los siguientes problemas.

**(1) No encienden nada las direccionales izquierda y derecha:**

- Revise que el voltaje de la batería sea normal.
- Desconecte los líderes del relevador y use un medidor de ohmímetro para revisar si hay

resistencia, reemplace el relevador por uno nuevo.

- Gire el medidor al rango de 25V, conecte el líder del medidor (+) al líder café que fue desconectado del relevador, y conecte el líder del medidor (-) al medidor al líder naranja.
- Con el switch de encendido prendido, primero cambie el switch de la direccional a la posición R y luego a la izquierda. El medidor debe registrar el voltaje de la batería en cualquier posición.
- Si no lo hace, el fusible, el switch de encendido o cable tiene falla.

**(2) Tanto la direccional derecha como la izquierda encienden y permanecen encendidas o flaquean muy lentamente:**

- Revisar que el voltaje de la batería sea normal.
- Revise que todas las conexiones de cable estén bien.
- Revise que los bulbos de las direccionales y los bulbos del indicador sean del wattaje correcto.
- Si todo lo de arriba resulto bien, reemplace el relevador.

**(3) Una luz sencilla en uno lado prende y la otra se queda prendida:**

- Si una de las luces no enciende una esta quemada por wattaje incorrecto, o el cable esta roto o conectado impropriamente.

**(4) Ninguna de las luces enciende en un lado:**

- A menos que las luces de ese lado estén quemadas, el problema es con el switch de las direccionales.

**(5) El flaqueo es demasiado rápido:**

- Si ocurre esto tanto en el lado derecho como el izquierdo, revise la batería no esté sobrecargada.
- Si el magneto y el voltaje de la batería son normales reemplace los bulbos de las direccionales que sean de wattaje demasiado alto.

### 15) Inspección de la Unidad CDI:

La unidad de CDI puede revizarse con el modulo de prueba de CDI



### 16-a) Bobina H. T.:

- Medir la resistencia de devanado como sigue.
- Conectar el probador de mano entre las terminales de la bobina.
- Medir la resistencia de devanado secundaria como sigue.
- Quite la tapa del contacto al girarla en el sentido contrario de las manecillas del reloj.
- Conectar el probador entre

los líderes de la bujía.

- Medir la resistencia de devanado primaria.
- Bobina de encendido. Si probador no reacciona como se especifica, reemplace la bobina.

### Resistencia de Devanado de la Bobina de Encendido

Devanado Primarios	0.6 ~ 0.8 $\Omega$ (x 1 k $\Omega$ )
Devanado Secundarios	4 ~ 5 k $\Omega$ (x 1k $\Omega$ )

- Si el medidor lee como se especificó, los devanados de la bobina de encendido están probablemente bien. Si el sistema de encendido aun no realiza como debe después de que otros componentes han sido revisados, pruebe el reemplazo de la bobina por una conocida.
- Visualmente inspeccione la línea del bobinado secundario.
- Si muestra cualquier daño, reemplace la bobina.

**16) Capacitor :**

Aísle la terminal del capacitor del harnes de cables y revise la continuidad entre la terminal blanca y el cuerpo.

El rango del probador x 10Ω –El valor debe ir aumentando de ~0 a ∞.

**17) Inspección del Fusible 10 (A)**

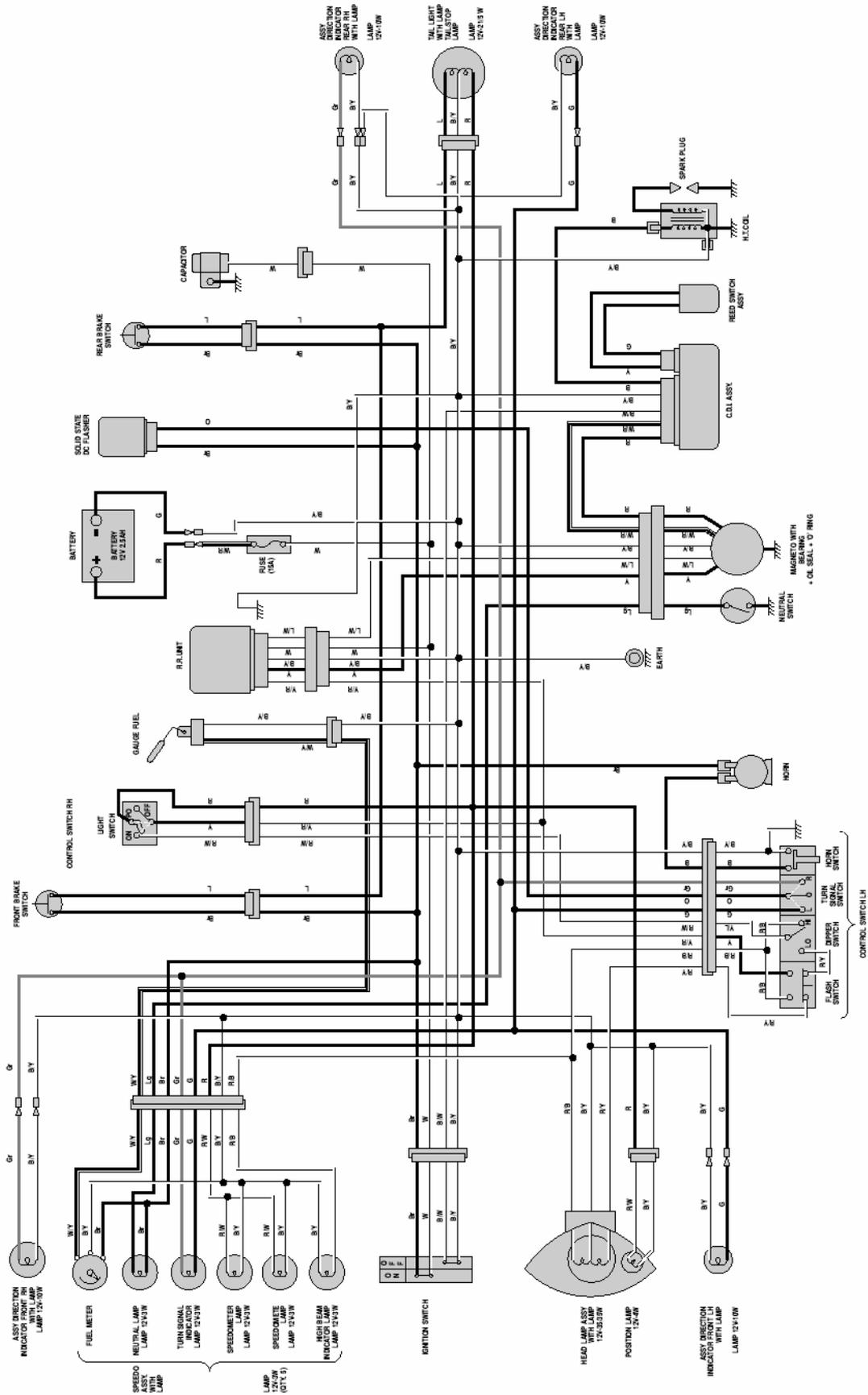
1. Inspeccione el elemento del fusible.
2. Si esta fundido, reemplace el fusible.
3. Si el fusible falla durante la operación, el sistema eléctrico determinará la causa, y luego reemplacelo con un fusible nuevo de ampareje adecuado.

**PRECAUCIÓN:** Cuando vuelva a poner un fusible, asegure que el fusible nuevo coincida con el fusible específico para ese circuito. La instalación de un fusible de más alto puedo causar daño al cableado y los componentes.

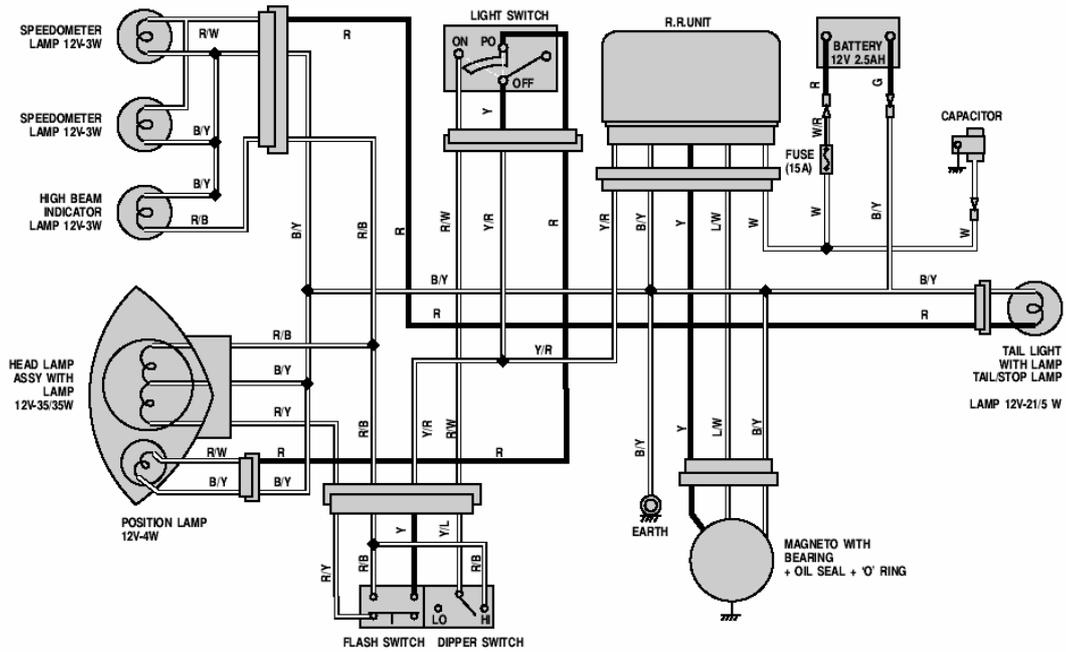
**PAGINA 82**

- Prenda el switch de encendido y arranque la máquina, y anote las lecturas del voltaje a varias velocidades del motor con las luces delanteras encendidas y luego apagadas. Las lecturas deben mostrar el voltaje de la batería aproximado cuando la velocidad de la máquina esta baja, y conforme la velocidad del motor aumenta, la lectura también debe levantar. Pero tienen que estar bajo el voltaje especificado.
- Apague el switch de encendido para parar la máquina, y desconecte el probador de mano.
- Si el voltaje cargando se mantiene entre los valores dados en la tabla, el sistema de cargado se considera que esta funcionando normalmente.
- Si el voltaje de salida es mucho más alto que los valores especificados en la tabla, el regulador / el rectificador esta defectuoso o los líderes del regulador/rectificador están flojos o abiertos.
- Si el voltaje de la batería no levanta conforme aumenta la velocidad del motor, entonces el regulador/rectificador esta defectuoso o la salida del alternador es insuficiente para las cargas. Revise el alternador y el regulador/rectificador para determinar que parte es defectuosa.

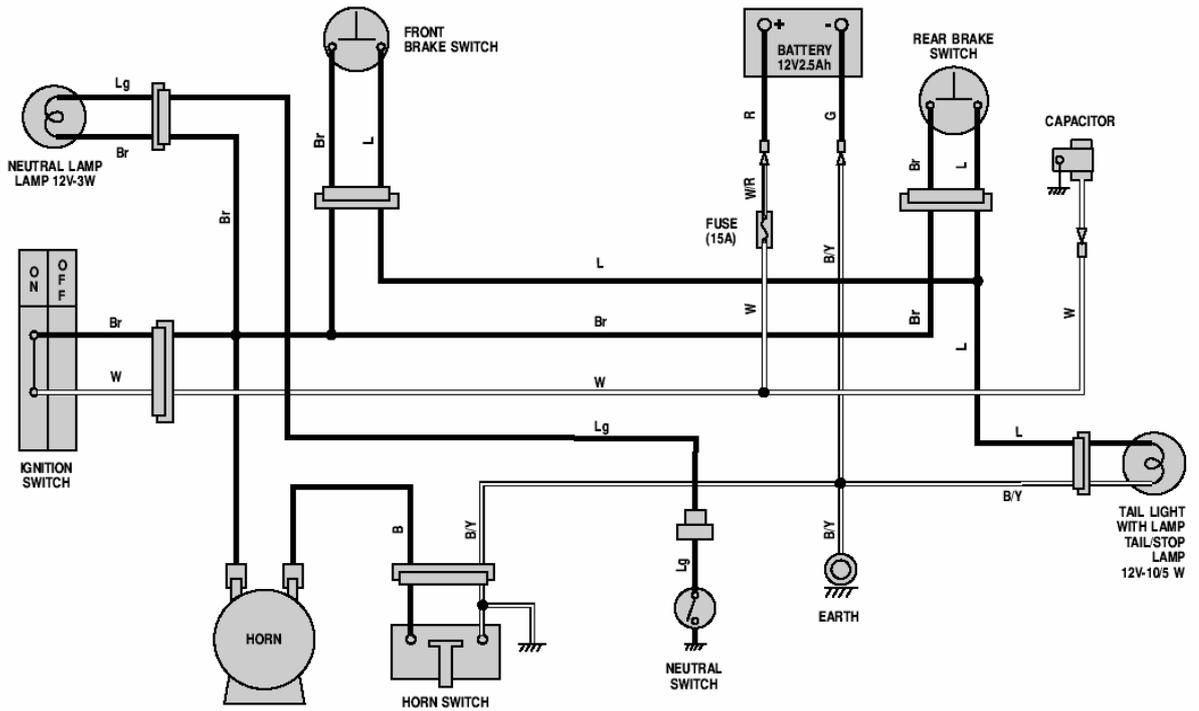
DIAGRAMA ELECTRICO:



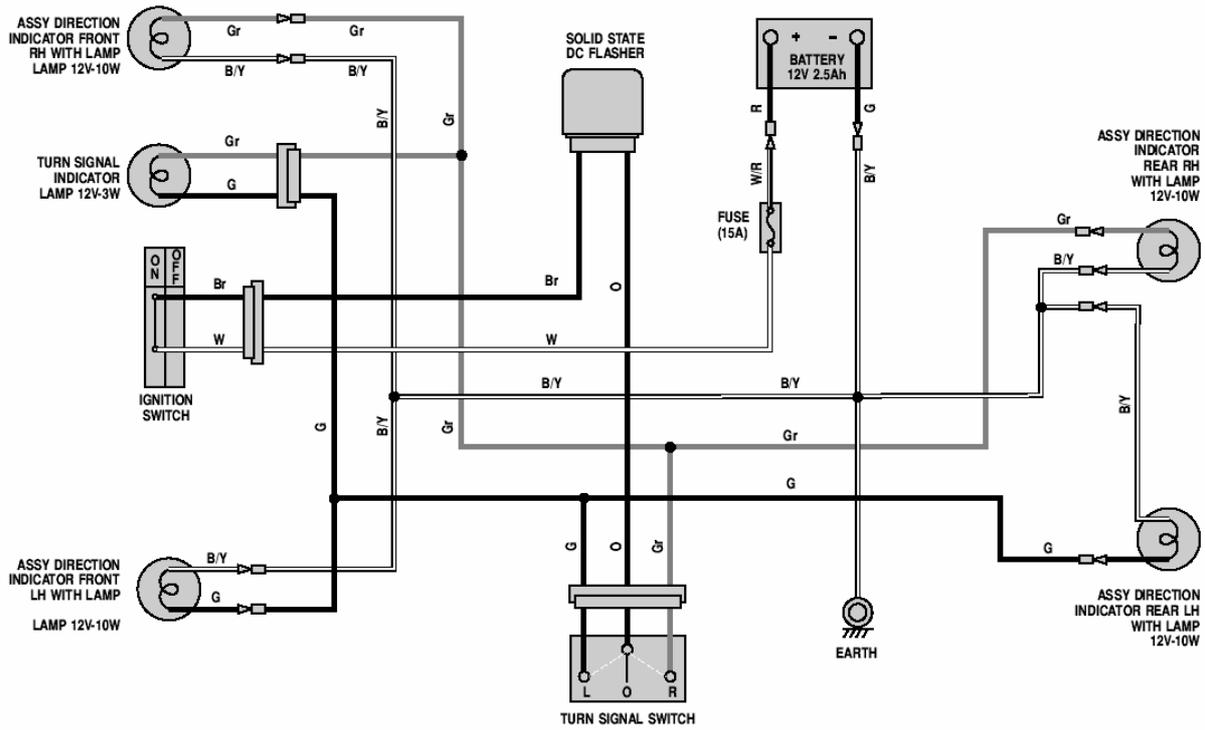
SISTEMA DE LUCES



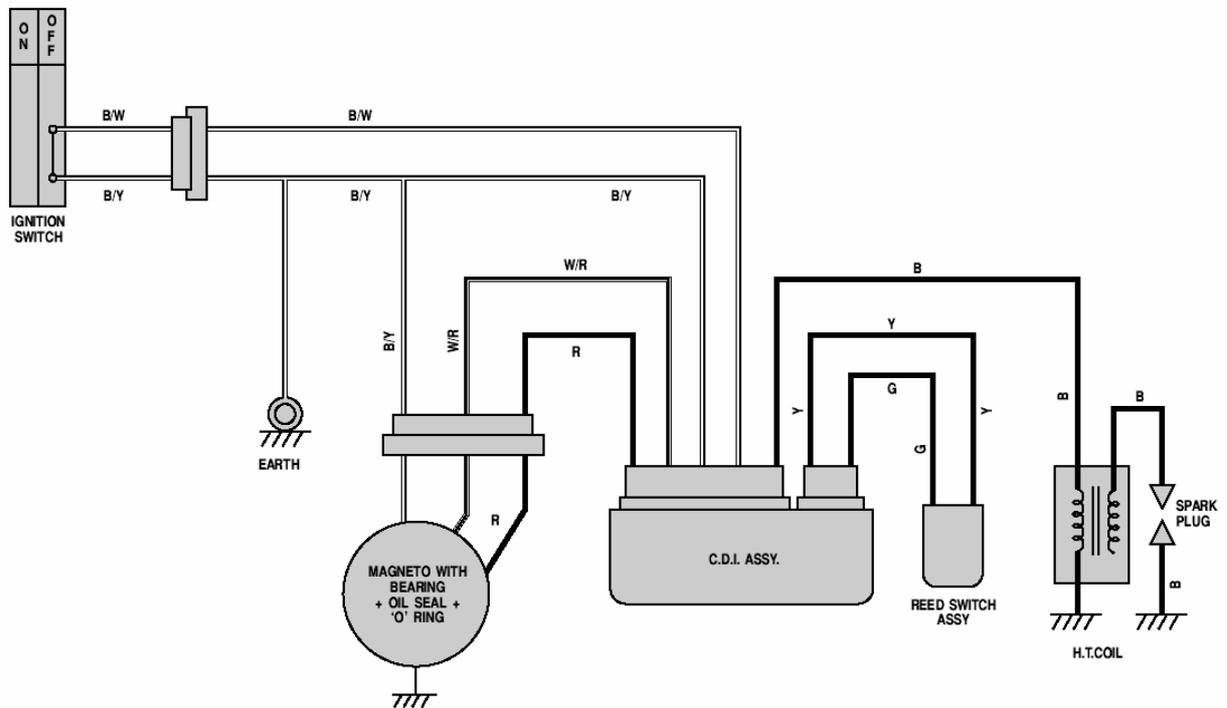
SISTEMA DE DC



Side Indicator Circuit



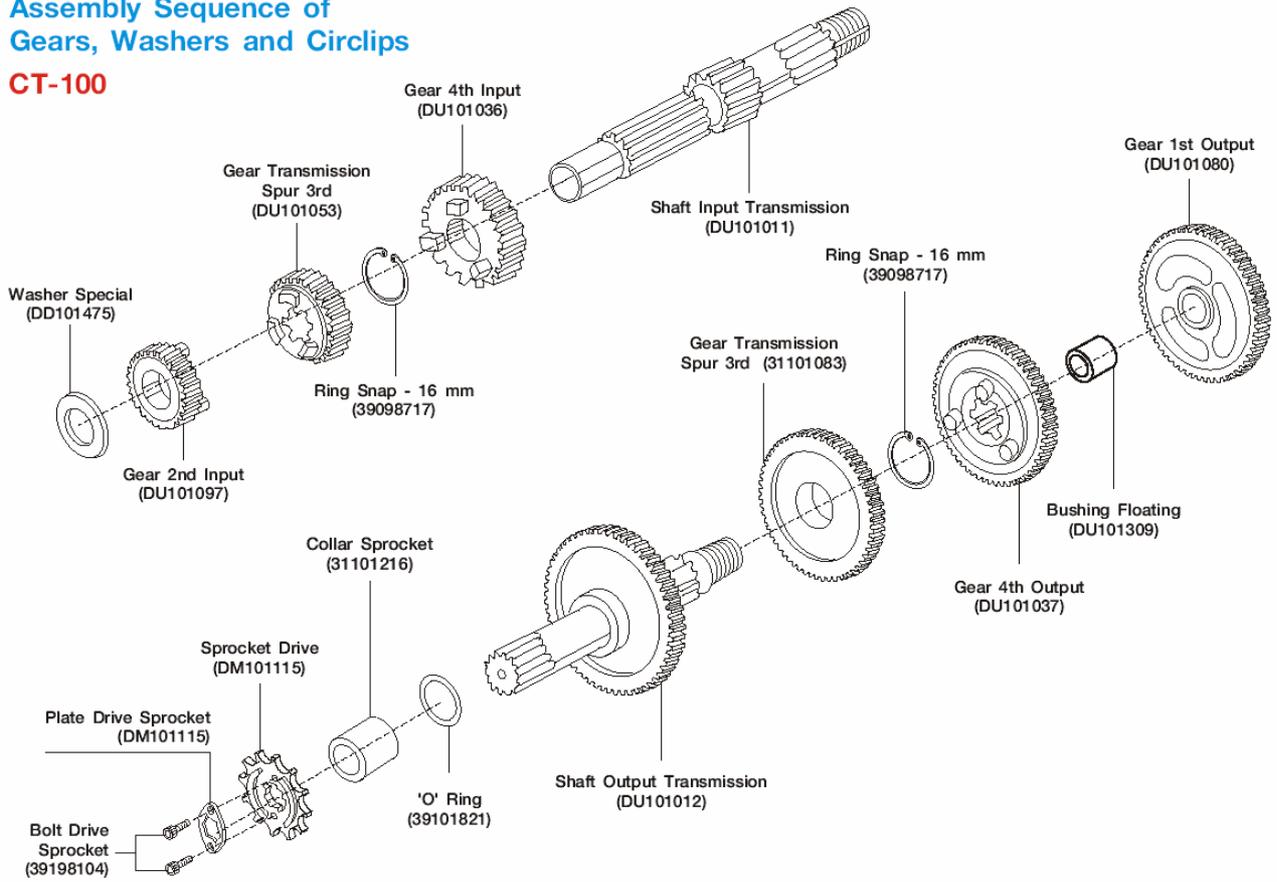
Ignition Circuit



Detalle Transmisión:

**Assembly Sequence of Gears, Washers and Circlips**

**CT-100**



Sistema de Lubricación:

