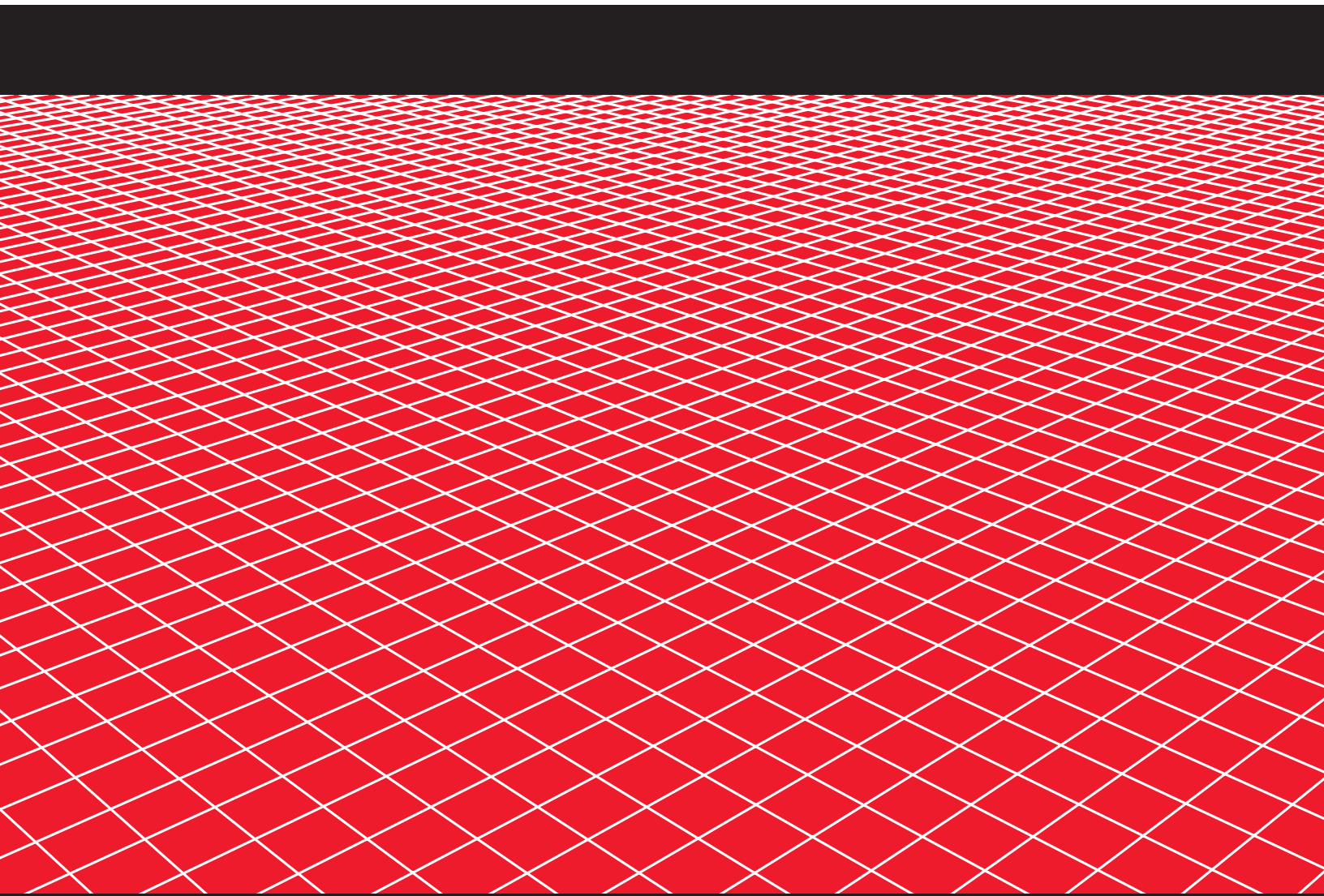




MANUAL DE TALLER

XR125L - XR150L

2012~2014



Unas pocas palabras acerca de seguridad

Información de servicio

La información de mantenimiento y reparación contenida en este manual se planificó para ser usada por personal técnico profesionales capacitados.

Intentar efectuar servicios o reparaciones sin entrenamiento, herramientas y equipamiento adecuados podría causarle lesiones a usted o a terceros. También podría dañar el vehículo o crear una condición insegura.

Este manual describe los métodos y procedimientos adecuados para realizar servicio, mantenimiento y reparaciones. Algunos procedimientos requieren el uso de herramientas especialmente proyectadas y equipamiento específico. Cualquier persona que intente usar una pieza de repuesto, un procedimiento de servicio o una herramienta que no haya sido recomendada por Honda, debe determinar los riesgos para su propia seguridad y para la operación segura del vehículo.

Si usted necesita reemplazar una pieza, use piezas Honda originales con el número de pieza correcto o una pieza equivalente. Recalcamos que no use piezas de repuesto de calidad inferior.

Para la seguridad de su cliente

Un servicio y un mantenimiento adecuados son esenciales para la seguridad del cliente y para la confiabilidad en el vehículo. Cualquier error o descuido mientras esté efectuando un trabajo en un vehículo puede resultar en una operación defectuosa, en daños al vehículo o en lesiones a terceros.

ADVERTENCIA

Trabajos o reparaciones inadecuadas pueden crear una condición insegura que puede causar serias lesiones o la muerte a su cliente o a terceros.

Siga, con cuidado, los procedimientos y las precauciones descritos en este manual y en otros materiales de servicio

Para su seguridad

Debido a que este manual está destinado a un técnico de servicio profesional, no se proporcionan advertencias sobre seguridad cuanto a muchas prácticas básicas en el taller (p. ej., usar guantes para manosear piezas calientes). Si usted no ha recibido formación en materia de seguridad o no se siente seguro de su conocimiento de los procedimientos seguros para la práctica de servicio, le recomendamos que no intente realizar los procedimientos descritos en este manual.

Algunos de los más importantes precauciones de seguridad de servicios generales se dan a continuación. Sin embargo, no podemos advertir de todos los posibles riesgos que pueden surgir durante el mantenimiento y procedimientos de reparación. Sólo usted puede decidir si usted debe o no realizar una determinada tarea.

ADVERTENCIA

El hecho de no seguir las instrucciones y las precauciones le puede causar serias lesiones o la muerte.

Siga, con cuidado, los procedimientos y precauciones descritos en este manual.

Precauciones de seguridad importantes

Asegúrese de haber comprendido claramente todas las prácticas de seguridad de un taller básico, de estar vistiendo ropa apropiada y de estar usando equipamiento de seguridad. Al efectuar cualquier tarea de servicio, tenga mucho cuidado con lo siguiente:

- Lea todas las instrucciones antes de empezar y asegúrese de tener las herramientas, las piezas de repuesto o de reparación, y la práctica necesaria para efectuar las tareas en forma segura y completa.
- Protéjase los ojos con gafas de seguridad adecuadas, gafas de protección o máscara cada vez que martille, perfore, lije, haga palanca o trabaje alrededor de aire comprimido o líquidos, y de resortes o de otros componentes que puedan saltar. En caso de que tenga cualquier duda, protéjase con gafas.
- Cuando sea necesario use otros artículos protectores como, por ejemplo, guantes o zapatos de seguridad. La manipulación de piezas calientes o cortantes puede causar quemaduras o cortes serios. Antes de entrar en contacto con este tipo de cosas, deténgase y póngase guantes.
- Cuando el vehículo esté levantado, protéjase usted y proteja a los otros. Cada vez que usted levante el vehículo, ya sea con una grúa o con un gato, asegúrese de que esté firmemente apoyado. Use caballetes de protección.

Asegúrese de que el motor esté desconectado antes de empezar cualquier procedimiento de servicio, a menos que haya instrucciones para hacerlo de otra manera. Esto ayudará a eliminar muchos peligros en potencial:

- Monóxido de carbono nocivo proveniente del escape del motor. Asegúrese de que haya ventilación adecuada cuando el motor esté funcionando.
- Quemaduras debido a piezas calientes o al líquido de enfriamiento del motor. Espere que el motor y el sistema de escape se enfríen antes de efectuar trabajos en estas regiones.
- Lesiones causadas por piezas en movimiento. Si las instrucciones indican que haga funcionar el motor, asegúrese de que las manos, los dedos y la ropa estén fuera del alcance de piezas que se muevan.

Vapores de gasolina y gases de hidrógeno generados por baterías, son explosivos. Para reducir la posibilidad de incendio o de explosión, tenga cuidado al trabajar cerca de gasolina o de baterías.

- Utilice solamente disolventes que no son inflamables (no utilice gasolina), cuando limpie las piezas.
- Jamás purgue o guarde gasolina en tanques abiertos.
- No fume, no permita que chispas o llamas se generen cerca de la batería o de piezas del sistema de combustible.

Cómo utilizar este Manual

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda XR125LK/LEK y XL125LK. Las secciones 1 y 3 se aplicarán a todo el vehículo. La sección 2 ilustra los procedimientos para la extracción/instalación de componentes que puedan ser necesarios para realizar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones 4 hasta 19 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de operación/funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremadamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección. Las páginas siguientes describen procedimientos detallados.

Remítase a la sección de investigación de averías en cada una de las secciones en función de la anomalía o síntoma.

Su seguridad y la de otras personas, es muy importante. Para ayudarle a tomar decisiones informadas que nos han proporcionado los mensajes de seguridad y otras informaciones a lo largo de este manual. Sin embargo, no es práctico ni posible para advertir sobre todos los peligros relacionados con el servicio este vehículo.

Usted debe usar su propio criterio.

Encontrará información importante de seguridad en una variedad de formas, incluyendo:

- Etiquetas de seguridad - en el vehículo
- Los mensajes de seguridad - precedida por un símbolo de alerta de seguridad y una de las tres palabras de advertencia,

⚠ PELIGRO INDICA CASI CERTEZA DE SUFRIR HERIDAS GRAVES O INCLUSIVE PROVOCAR LA MUERTE en caso de que no se sigan las instrucciones.

⚠ ADVERTENCIA INDICA LA POSIBILIDAD DE SUFRIR HERIDAS GRAVES O INCLUSIVE PROVOCAR LA MUERTE en caso de que no se sigan las instrucciones.

⚠ PRECAUCIÓN INDICA LA POSIBILIDAD DE HERIRSE en caso de que no se sigan las instrucciones.

- Instrucciones: cómo realizar tareas de servicio en este vehículo correctamente y de forma segura.

Durante la lectura de este manual, encontrará alguna información que va precedida de un símbolo de **ADVERTENCIA**. El propósito de este mensaje es para ayudar a prevenir los daños a su vehículo y a otros bienes o el medio ambiente.

TODA LA INFORMACIÓN, LAS ILUSTRACIONES, LAS INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN LA INFORMACIÓN MÁS RECIENTE DEL PRODUCTO DISPONIBLE EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN PARA LA IMPRESIÓN. Honda Motor Co., Ltd. SE RESERVA EL DERECHO DE REALIZAR CAMBIOS EN CUALQUIER MOMENTO SIN PREVIO AVISO Y SIN INCURRIR EN NINGUNA OBLIGACIÓN. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN ESCRITA. ESTE MANUAL HA SIDO ESCRITO PARA LAS PERSONAS QUE HAN ADQUIRIDO LOS CONOCIMIENTOS BÁSICOS DE MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA, MOTO SCOOTERS O ATVS.

© Honda Motor Co., Ltd.

OFICINA DEL SERVICIO DE PUBLICACIÓN.

Fecha de Emisión: Mayo 2012

SÍMBOLOS

Los símbolos utilizados en este manual se muestran determinados procedimientos de servicio. Si se solicita información complementaria relativa a estos símbolos, será explicado específicamente en el texto sin el uso de los símbolos.

	Reemplace la(s) parte(s) por una nueva(s) antes de su montaje.
	Utilice aceite de motor recomendado, a menos que se especifique lo contrario.
	Utilice una solución de aceite de molibdeno (mezcla de aceite de motor y grasa de molibdeno en una proporción de 1:1).
	Utilice grasa multiuso (Grasa multiuso de jabón de litio NLGI #2 o equivalente).
	Utilice grasa de bisulfuro de molibdeno (que contienen más de un 3% de bisulfuro de molibdeno, NLGI #2 o equivalente). Ejemplo: Molykote BR-2 plus® fabricado por Dow Corning U.S.A. Multi-propósito M-2 fabricado por Mitsubishi Aceite, Japón.
	Utilice pasta de bisulfuro de molibdeno (conteniendo más de un 40% de bisulfuro de molibdeno, NLGI #2 o equivalente). Ejemplo: Pasta G-n Molykote® fabricada por Dow Corning U.S.A. Honda Moly 60 (EE.UU. solamente) Rocol ASP fabricada por Rocol Limited, REINO UNIDO. Pasta Rocol fabricada por Sumico Lubricant, Japón
	Utilice grasa de silicona.
	Aplique un agente fijador. Utilice un agente sellador de resistencia media a menos que se especifique lo contrario.
	Aplique sellador líquido.
	Utilice líquido de freno DOT 3 o DOT 4. Utilice el fluido de frenos recomendado a menos que se especifique lo contrario.
	Use Fluido de Amortiguador o de Suspensión.

	INFORMACIÓN GENERAL	1
	BASTIDOR/CARENADO/SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR Y TRANSMISIÓN	SISTEMA DE ENCENDIDO ELÉCTRICO	4
	ARRANQUE ELÉCTRICO	5
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	6
	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	7
	CULATA Y VÁLVULAS	8
	CILINDRO / PISTÓN	9
	EMBRAGUE/ SELECTOR DE MARCHAS	10
	ALTERNADOR/MOTOR DE ARRANQUE DEL EMBRAGUE	11
	CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN/PEDAL DE ARRANQUE	12
	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	13
CHASIS	RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN	14
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	15
	FRENO HIDRÁULICO (XR125LK/LEK)	16
SISTEMA ELÉCTRICO	SISTEMA DE CARGA/BATERÍA	17
	LUCES/MEDIDOR/INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMAS DE CABLEADO	19
	ÍNDICE	20

NOTAS

1. INFORMACIÓN GENERAL

NORMAS DE SERVICIO	1-2	ENCAMINAMIENTO DE LOS CABLES Y	
IDENTIFICACIÓN DEL MODELO	1-2	CABLEADO ELÉCTRICO (XR125LK/LEK)	1-16
ESPECIFICACIONES	1-3	ENCAMINAMIENTO DE LOS CABLES Y	
VALORES DE PAR DE APRIETE.....	1-10	CABLEADO ELÉCTRICO (XL125LK).....	1 - 24
LUBRICACIÓN Y PUNTOS DE SELLADO ...	1-14	SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES.....	1-30

NORMAS DE SERVICIO

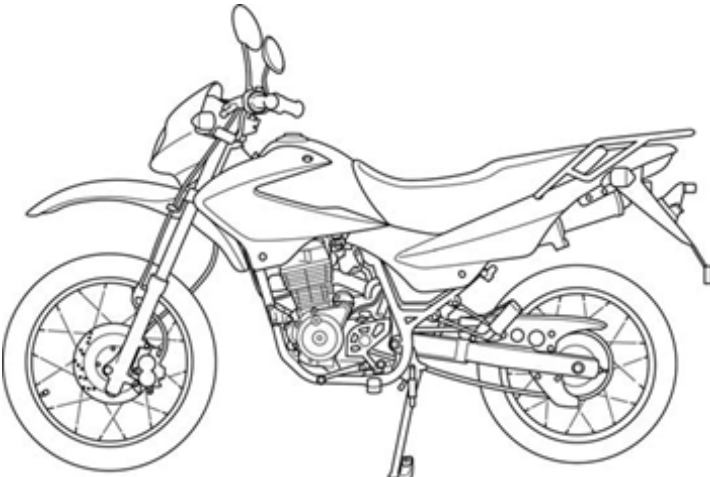
- 1. Utilice solamente repuestos, aceites y lubricantes genuinos HONDA o recomendados por HONDA o sus equivalentes. Los repuestos que no atiendan a las especificaciones de HONDA pueden dañar la motocicleta.
- 2. Utilice las herramientas especialmente diseñadas para este vehículo, para que se eviten daños o un montaje incorrecto.
- 3. Utilice solamente herramientas métricas al efectuar servicios en la motocicleta. Los pernos, tornillos y tuercas métricas no son intercambiables con elementos de fijación ingleses.
- 4. Instale juntas, anillos tóricos, pasadores hendidos y placas de traba nuevos cuando realice el montaje.
- 5. Al apretar tornillos o tuercas en serie, empiece por los de diámetro mayor o por los tornillos internos. Apriételos al par especificado, gradualmente, y en secuencia entrecruzada, a menos que se especifique una secuencia diferente.
- 6. Limpie las piezas con disolvente limpio después del desmontaje. Lubrique las superficies deslizantes antes de montarlas nuevamente.
- 7. Tras volver a montarlo, verifique que tanto todas las piezas, como la instalación y la operación, hayan sido las adecuadas.
- 8. Pase todo el cableado eléctrico como se presenta en el diagrama de encaminamiento de cables y del cableado eléctrico (página 1-24).
- 9. No doblar ni retorcer los cables de control. Cables de control dañados no funcionan correctamente y pueden atascarse o enlazar.

IDENTIFICACIÓN DEL MODELO

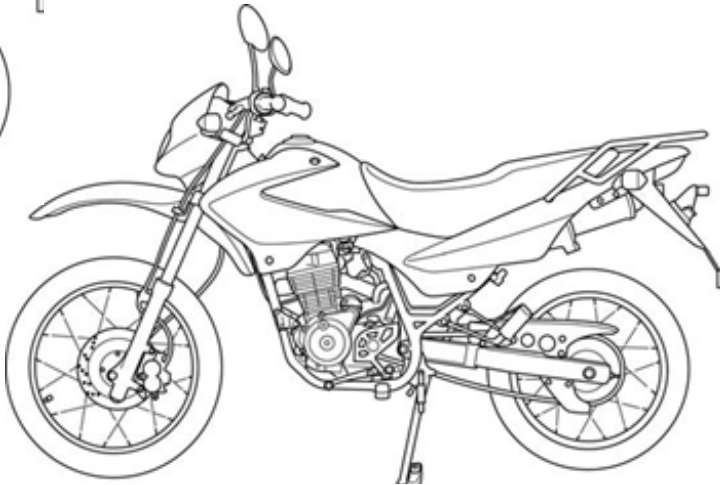
Este manual cubre los siguientes tipos de los modelos XR125 y XL125; asegúrese de consultar el procedimiento de la versión adecuada.

MODELO	CÓDIGO	REGIÓN	TAMAÑO DE LA RUEDA (Delantera/Trasera)	Pedal de Arranque	Arranque Eléctrico	Válvula de corte de aire	Calentador del carburador	Interruptor del supote lateral
XR125LK	DK	Exportación común	19/17 pulg.	O	—	O	O	—
	III LA	América Latina	19/17 pulg	O	—	O	—	—
XR125LEK	DK	Exportación común	19/17 pulg.	O	O	O	O	—
	III LA	América Latina	19/17 pulg.	O	O	O	—	—
	CO	Colombia	19/17 pulg.	O	O	O	—	—
	NZ	Nueva Zelandia	19/17 pulg.	O	O	O	O	O
	I LA	América Latina	19/17 pulg.	O	O	O	O	—
XL125LK	II DK	Exportación común	21/18 pulg.	O	—	—	O	—

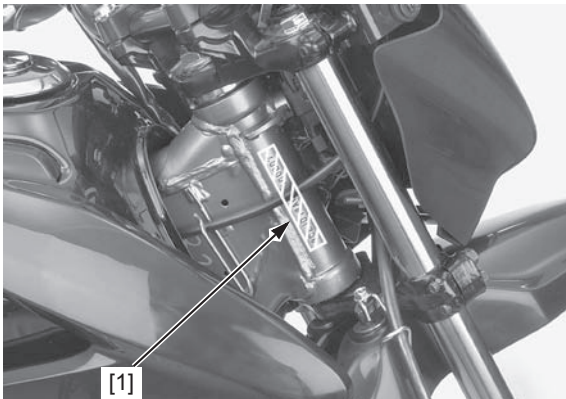
XR125LEK se muestra a continuación :



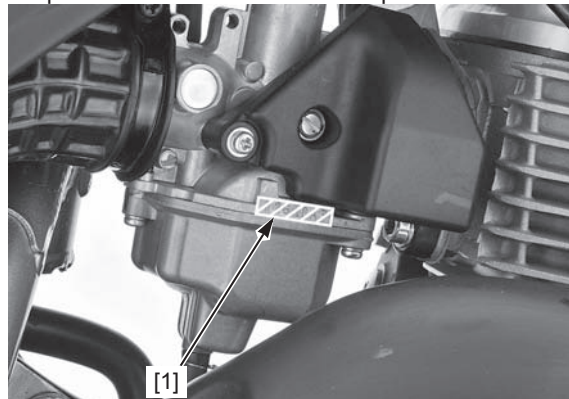
XL125LK se muestra a continuación:



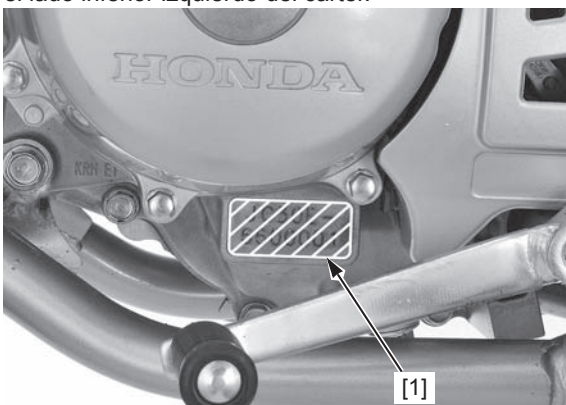
El número de serie del bastidor [1] está grabado en el lado derecho de la columna de dirección.



El número de identificación del carburador [1] está estampado en el lado derecho del cuerpo del carburador.



El número de serie del motor [1] está estampado en el lado inferior izquierdo del cárter.



La etiqueta de color [1] está situada como se muestra en la figura. Al pedir piezas con código de color, siempre especifique el código de color designado a las mismas.



ESPECIFICACIONES

ESPECIFICACIONES GENERALES

ITEM		ESPECIFICACIÓN
DIMENSIONES (XR125LK/LEK)	Longitud total	2,100 mm (82,7 pulgadas)
	Anchura total	820 mm (32,3 pulgadas)
	altura total	1,126 mm (44,3 pulgadas)
	Distancia entre ejes	1,361 mm (53,6 pulgadas)
	Altura del sillín	825 mm (32,5 pulgadas)
	Dist. mínima del suelo	243 mm (9,6 pulg.)
	Peso seco	119 kg (262 lbs)
	Peso en vacío	129 kg (284 lbs)
DIMENSIONES (XL125LK)	Capacidad máxima de carga	159 kg (351 lbs)
	Longitud total	2,065 mm (81,3 pulgadas)
	Anchura total	827 mm (32,6 pulg.)
	Altura total	1,147 mm (45,2 pulgadas)
	Distancia entre ejes	1,360 mm (53,5 pulgadas)
	Altura del sillín	849 mm (33,4 pulgadas)
	Dist. mínima del suelo	265 mm (10,4 pulgadas)
	Peso seco	113,5 kg (250,2 lbs)
	Peso en vacío	122,6 kg (270,3 lbs)
	Capacidad máxima de carga	159 kg (351 lbs)

INFORMACIÓN GENERAL

ITEM		ESPECIFICACIÓN
BASTIDOR (XR-125LK/LEK)	Tipo del bastidor	Cuna semidoble
	Suspensión delantera	Horquilla telescópica
	Recorrido de la rueda delantera	160 mm (6,3 pulgadas)
	Suspensión trasera	Basculante
	Recorrido de la rueda trasera	151 mm (5,9 pulg.)
	Tamaño del neumático delantero	90/90 - 19 M/C 52P
	Tamaño del neumático trasero	110/90 - 17 M/C 60P
	Marca del neumático delantero	C6559F (CHENG SHIN)
	Marca del neumático trasero	C6559 (CHENG SHIN)
	Freno delantero	Disco único hidráulico
	Freno trasero	Ángulo de avance
	Largo de avance	104 mm (4,1 pulg.)
	Capacidad del tanque de combustible	12,0 Litros (3,17 US gal, 2,64 Imp gal)
	Capacidad del tanque reserva de combustible	3,5 Litros (0,92 US gal, 0,77 Imp gal)
BASTIDOR (XL125LK)	Tipo	Cuna semidoble
	Suspensión delantera	Horquilla telescópica
	Recorrido de la rueda delantera	159 mm (6,3 pulgadas)
	Suspensión trasera	Basculante
	Recorrido de la rueda trasera	148 mm (5,8 pulg.)
	Tamaño del neumático delantero	70/100 - 21 M/C 44P
	Tamaño del neumático trasero	100/90 - 18 M/C 56P
	Marca del neumático delantero	CM-704 (CHENG SHIN)
	Marca del neumático trasero	CM-705 (CHENG SHIN)
	Freno delantero	Avance
	Freno trasero	Mecánico final
	Ángulo de avance	26,9°
	Largo de avance	104 mm (4,1 pulg.)
	Capacidad del tanque de combustible	12,0 Litros (3,17 US gal, 2,64 Imp gal)
	Capacidad del tanque reserva de combustible	3,5 Litros (0,92 US gal, 0,77 Imp gal)
MOTOR	Diámetro y carrera	52,4 X 57,8 mm (2,06 x 2,28 pulgadas)
	Cilindrada	124,7 Cm ³ (7,61 cu-pulg)
	Válvula del	Accionado por cadena, 2 válvulas OHC con balancín
	Relación de	9,2 : 1
	Válvula de	5° BTDC
	Abre	30° ABDC
	Cierra	30° BBDC
	Válvula de escape	0° TDC
	Abre	Presión forzada y cárter húmedo
	Cierra	Trocoidal
	Sistema de	Enfriado por aire
	Bomba de aceite	Elemento de papel (tipo Viscoso)
	Sistema de	28,5 kg (62,8 lbs)
	Sistema de filtraje	26,6 Kg (58,6 lbs)
	Peso seco del motor	XR125LK/LEK: XL125LK:
CARBURADOR	Modelo del carburador	Válvula del pistón
	Diámetro del Venturi	20 mm (0,8 pulg.)
TRANSMISIÓN	Vástago del sistema de embrague	Multi-placa, húmeda
	Sistema de funcionamiento del embrague sy	Funcionamiento por cable
	Transmisión	Engranaje constante, 5-velocidades
	Reducción primaria	3,350 (67/20)
	Reducción final	3,187 (51/16)
	Relación de marchas	2,785 (39/14)
	1ª	1,875 (30/16)
	2ª	1,409 (31/22)
	3ª	1,120 (28/25)
	4ª	0,937 (30/32)
	5ª	Sistema de retorno operado por el pie izquierdo
	Secuencia de cambio de marchas	1 - N - 2 - 3 - 4 - 5

ÍTEM		ESPECIFICACIÓN
ELÉCTRICO	Sistema de encendido	DC-CDI
	Sistema de arranque	Pedal de arranque
	XL125LK, XR125LK: XR125LEK:	Motor de arranque eléctrico con pedal de arranque
	Sistema de carga	Alternador de salida monofásica
	Regulador/rectificador	SCR en cortocircuito, monofásico, retificación de onda média rectification
	Sistema de iluminación	Alternador

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

ÍTEM		ESPECIFICACIONES
Bujía de encendido	Estándar	CPR7EA-9 (NGK)
	Para recorridos en altas velocidades	CPR8EA-9 (NGK)
Apertura entre los electrodos de las bujías de encendido		0,80 - 0,90 mm (0,031 - 0,035 pulgadas)
Tensión de pico primaria de la bobina de encendido		100 V mínimo
Tensión de pico del generador de impulsos de encendido		0,7 V mínimo
Punto de encendido (marca "F")		8° APMS en ralentí

ESPECIFICACIÓN DE ARRANQUE ELÉCTRICO

ÍTEM	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Largo de las escobillas del motor de arranque	10,00 - 10,05 (0,394 - 0,396)	6,5 (0,26)

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN

ÍTEM		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Capacidad de aceite del motor	Al drenar	1,0 lt (1,1 US qt, 0,9 Imp qt)	—
	Al desmontar	1,2 lt (1,3 US qt, 1,1 Imp qt)	—
Aceite de motor recomendado		Honda aceite para motor de 4 tiempos o un aceite del motor equivalente. Clasificación de servicio API: SG o superior (excepto los aceites rotulados ahorro de energía en la etiqueta de servicio de la circular API) Viscosidad: SAE 10W-30 JASO T 903 Estándar: MA	—
Rotor de la bomba de aceite	Holgura en la punta	0,15 (0,006)	0,20 (0,008)
	Holgura de la carcasa	0,15 - 0,21 (0,006 - 0,008)	0,25 (0,010)
	Holgura lateral	0,05 - 0,10 (0,002 - 0,004)	0,12 (0,005)

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE

ÍTEM		ESPECIFICACIONES
Número de identificación del carburador	Modelos DK, NZ, I LA	PDN2H
	Modelo III LA	PDN2J
	Modelo CO	PDN2K
	XL125LK (Modelo II DK)	PDN2G
Surtidor Principal		#98
Surtidor de Ralentí		#38
Apertura inicial del tornillo piloto	XR125LK/LEK	Consulte la página 6-12
	XL125LK	Consulte la página 6-13
Nivel del flotador		14 mm (0,6 pulg.)
Resistencia del calentador del carburador (excepto modelos III LA, CO)		8,2 - 12,3 Ω (25 °C/ 77 °F)
Vacío especificado de la válvula de control de impulsos (PAIR) (XR125LK/LEK)		330 mm Hg
Ralentí		1,500 $\pm$ 100 min ⁻¹ (rpm)
Holgura de la empuñadura del acelerador		2,0 - 6,0 mm (0,08 - 0,24 pulgadas)

INFORMACIÓN GENERAL

ESPECIFICACIONES DE LA CULATA Y VÁLVULAS

Unidad: mm (pulg.)

ÍTEM			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Compresión del cilindro a 300 min -1 (rpm)			1,275 kPa (13,0 kgf/cm2, 185 psi)	—
Holgura de la válvula		ADMISION	0,08 ± 0,02 (0,003 ± 0,001)	—
		ESCAPE	0,12 ± 0,02 (0,005 ± 0,001)	—
Válvula, guía de la válvula	D. E. del vástago de la válvula	ADM	4,975 - 4,990 (0,1959 - 0,1965)	4,92 (0,194)
		ESCAPE	4,955 - 4,970 (0,1951 - 0,1957)	4,90 (0,193)
	D.I. de la guía de la válvula	ADM/ESC	5,000 - 5,012 (0,1969 - 0,1973)	5,04 (0,198)
	Holgura entre el vástago y la guía	ADM	0,010 - 0,037 (0,0004 - 0,0015)	0,07 (0,003)
		ESC	0,030 - 0,057 (0,0012 - 0,0022)	0,09 (0,004)
	Anchora del asiento de la válvula	ADM/ESC	0,9 - 1,1 (0,035 - 0,043)	1,5 (0,06)
Resorte de la válvula	Longitud libre	INTERIOR	38,76 (1,526)	37,89 (1,492)
		EXTERIOR	35,95 (1,415)	35,14 (1,383)
Balancin	D. I. del balancín	ADM/ESC	10,000 - 10,015 (0,3937 - 0,3943)	10,10 (0,398)
	D. E. del eje	ADM/ESC	9,972 - 9,987 (0,3926 - 0,3932)	9,91 (0,390)
	Holgura entre el balancín y el eje del balancín	ADM/ESC	0,013 - 0,043 (0,0005 - 0,0017)	0,10 (0,004)
Árbol de levas	Altura del lóbulo de distribución	ADM	32,9935 - 33,2335 (1,29895 - 1,30840)	32,96 (1,298)
		ESC	32,8804 - 33,1204 (1,29450 - 1,30395)	32,85 (1,293)
Alabeo de la culata			—	0,05 (0,002)

ESPECIFICACIONES DEL CILINDRO/PISTÓN

Unidad: mm (pulg.)

ÍTEM			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Cilindro	D. I.		52,400 - 52,410 (2,0630 - 2,0634)	52,50 (2,067)
	Fuera de ronda		—	0,10 (0,004)
	Conicidad		—	0,10 (0,004)
	Alabeo		—	0,10 (0,004)
Pistón, perno del pistón, anillo del pistón	D. E. del pistón a 10 mm (0,4 pulgadas) de la parte inferior		52,370 - 52,390 (2,0618 - 2,0626)	52,3 (2,059)
	D. I. del orificio de pasador del pistón		13,002 - 13,008 (0,5119 - 0,5121)	13,04 (0,513)
	D. E. del pasador del pistón		12,994 - 13,000 (0,5116 - 0,5118)	12,96 (0,510)
	Holgura entre el pistón y el pasador del pistón		0,002 - 0,014 (0,0001 - 0,0006)	0,02 (0,001)
	Holgura final del anillo del pistón	Anillo superior	0,10 - 0,25 (0,004 - 0,010)	0,40 (0,016)
		Anillo secundario	0,10 - 0,25 (0,004 - 0,010)	0,40 (0,016)
		Anillo de aceite (ranura lateral)	0,20 - 0,70 (0,008 - 0,028)	0,85 (0,033)
	Holgura entre el anillo del pistón y la ranura del anillo	Superior	0,030 - 0,065 (0,0012 - 0,0026)	0,10 (0,004)
Secundario		0,030 - 0,065 (0,0012 - 0,0026)	0,10 (0,004)	
Holgura entre el cilindro y el pistón			0,010 - 0,040 (0,0004 - 0,0016)	0,10 (0,004)
D. I. del pie de la biela			13,016 - 13,034 (0,5124 - 0,5131)	13,04 (0,513)
Holgura entre el pie de la biela y el pasador del pistón			0,016 - 0,034 (0,0006 - 0,0013)	0,10 (0,004)

ESPECIFICACIONES DEL EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS

Unidad: mm (pulg.)

ÍTEM			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Holgura de la palanca del embrague			10 - 20 (0,4 - 0,8)	-
Embrague	Largo libre del resorte		40,5 (1,59)	39,6 (1,56)
	Espesor del disco	Disco A	2,80 - 2,90 (0,110 - 0,114)	2,6 (0,10)
		Disco B	2,80 - 2,90 (0,110 - 0,114)	2,6 (0,10)
	Alabeo de la placa		-	0,20 (0,008)
D. I. del engranaje de transmisión principal			23,000 - 23,021 (0,9055 - 0,9063)	23,08 (0,909)
Guía central del embrague		D. E.	22,959 - 22,980 (0,9039 - 0,9047)	22,93 (0,903)
		D. I..	16,991 - 17,009 (0,6689 - 0,6696)	17,04 (0,671)
Dia. ext. del eje principal en la guía central del embrague			16,966 - 16,984 (0,6680 - 0,6687)	16,95 (0,667)
D. I. del engranaje de ralentí del pedal de arranque			20,500 - 20,521 (0,8071 - 0,8079)	20,58 (0,810)
Buje del engranaje de ralentí del pedal de arranque	D. E.		20,459 - 20,480 (0,8055 - 0,8063)	20,43 (0,804)
	D.I.		17,000 - 17,018 (0,6693 - 0,6700)	17,04 (0,671)
Dia. ext. del eje secundario en el engranaje de ralentí del pedal de arranque			16,966 - 16,984 (0,6680 - 0,6687)	16,94 (0,667)
D. I. del engranaje de la transmisión principal			16,016 - 16,034 (0,6305 - 0,6313)	16,06 (0,632)
D. E. del eje del pedal de arranque en la engranaje de la transmisión			15,966 - 15,984 (0,6286 - 0,6293)	15,94 (0,628)

ESPECIFICACIONES DEL ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE

Unidad: mm (pulg)

ÍTEM	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
D.E. del resalte del engranaje mandado del arranque	45,660 - 45,673 (1,7976 - 1,7981)	4 5,60 (1,795)

ESPECIFICACIONES DEL CÁRTER /CINGÜEÑAL/TRANSMISIÓN

Unidad: mm (pulg)

ÍTEM			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Cigüeñal	Holgura radial de la cabeza de biela		0 - 0,008 (0 - 0,0003)	0,05 (0,002)
	Holgura lateral de la cabeza de biela		0,10 - 0,35 (0,004 - 0,014)	0,80 (0,032)
	Excentricidad		0,03 (0,001)	0,08 (0,003)
D. I. del engranaje de transmisión	D.I. Engranaje	M4	20,000 - 20,018 (0,7874 - 0,7881)	20,04 (0,789)
		M5	17,000 - 17,018 (0,6693 - 0,6700)	17,04 (0,671)
		C1	20,500 - 20,521 (0,8071 - 0,8079)	20,55 (0,809)
		C2	23,020 - 23,041 (0,9063 - 0,9071)	23,07 (0,908)
		C3	23,025 - 23,046 (0,9065 - 0,9073)	23,07 (0,908)
	D. E. del buje	C1	20,459 - 20,480 (0,8055 - 0,8063)	20,41 (0,804)
		C2	22,984 - 23,005 (0,9049 - 0,9057)	22,95 (0,904)
		C3	22,984 - 23,005 (0,9049 - 0,9057)	22,95 (0,904)
	D. I. del buje	C1	17,000 - 17,018 (0,6693 - 0,6700)	17,04 (0,671)
		C2	20,020 - 20,041 (0,7882 - 0,7890)	20,07 (0,790)
		C3	20,020 - 20,041 (0,7882 - 0,7890)	20,07 (0,790)
	Holgura entre el engranaje y el buje	C1	0,020 - 0,062 (0,0008 - 0,0024)	0,10 (0,004)
		C2	0,015 - 0,057 (0,0006 - 0,0022)	0,10 (0,004)
		C3	0,020 - 0,062 (0,0008 - 0,0024)	0,10 (0,004)
	D. E. del eje principal	en M4	19,968 - 19,980 (0,7861 - 0,7866)	19,93 (0,785)
		en M5	16,968 - 16,980 (0,6680 - 0,6685)	16,93 (0,667)
	D. E. del eje secundario	en C1	16,966 - 16,984 (0,6680 - 0,6687)	16,93 (0,667)
		en C2	19,978 - 19,989 (0,7865 - 0,7870)	19,94 (0,785)
		en el C3	19,979 - 20,000 (0,7866 - 0,7874)	19,94 (0,785)
	Holgura entre el engranaje y el eje	M4	0,020 - 0,050 (0,0008 - 0,0020)	0,10 (0,004)
		M5	0,020 - 0,050 (0,0008 - 0,0020)	0,10 (0,004)
	Holgura entre el buje y el eje	C1	0,016 - 0,052 (0,0006 - 0,0020)	0,10 (0,004)
		C2	0,031 - 0,063 (0,0012 - 0,0025)	0,10 (0,004)
		C3	0,020 - 0,062 (0,0008 - 0,0024)	0,10 (0,004)
Horquilla de cambio, eje de la horquilla de cambio	D. E. el eje de la horquilla de cambio		9,986 - 9,995 (0,3931 - 0,3944)	9,93 (0,391)
	D. I. de la horquilla de cambio		10,000 - 10,018 (0,3937 - 0,3944)	10,05 (0,396)
	Espesor de la garra de la horquilla de cambio		4,93 - 5,00 (0,194 - 0,197)	4,50 (0,177)

ESPECIFICACIONES DE LA RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN (XR125LK/LEK)

Unidad: mm (pulg)

ÍTEM	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del surcado del neumático	—	3,0 (0,12)
Presión del neumático frío	Solamente piloto	150 kPa (1,50 kgf/cm ² , 22 psi)
	Piloto y pasajero	150 kPa (1,50 kgf/cm ² , 22 psi)
Excentricidad del eje	—	0,20 (0,008)
Excentricidad de la llanta	Radial	—
	Axial	—
Horquilla	Largo libre del resorte	594,5 (23,41)
	Excentricidad del tubo	—
	Fluido recomendado	Honda ACEITE ULTRA CUSHION 10W o equivalente
	Nivel del fluido	179 (7,0)
	Capacidad de fluido	180 ± 2,5 cm ³ (6,1 ± 0,08 US oz, 6.3 ± 0,09 Imp oz)
Carga previa del rodamiento de la columna de dirección	11.8 - 17.7 N (1.2 - 1.8 kgf, 2,6 - 4,0 lb)	—

INFORMACIÓN GENERAL

ESPECIFICACIONES DE LA RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN (XL125LK)

Unidad: mm (pulg)

ÍTEM		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del surcado del neumático		–	3,0 (0,12)
Presión del neumático frío	Solamente Piloto	150 kPa (1,50 kgf/cm ² , 22 psi)	–
	Piloto y pasajero	150 kPa (1,50 kgf/cm ² , 22 psi)	–
Excentricidad del eje		–	0,20 (0,008)
Excentricidad de la llanta	Radial	–	2,0 (0,08)
	Axial	–	2,0 (0,08)
Horquilla	Largo libre del resorte	605,5 (23,84)	593,4 (23,36)
	Excentricidad del tubo	–	0,20 (0,008)
	Fluido recomendado	Honda ACEITE ULTRA CUSHION 10W o equivalente	–
	Nivel del fluido	194 (7,6)	–
	Capacidad de fluido	180 ± 2.5 cm ³ (6.1 ± 0.08 US oz, 6.3 ± 0,09 Imp oz)	–
Freno	D. I. del tambor	130 (5,1)	131 (5,2)
	Holgura de la palanca del freno	10 - 20 (0,4 - 0,8)	–
Carga previa del rodamiento de la columna de dirección		11.8 - 17.7 N (1.2 - 1.8 kgf, 2,6 - 4,0 lb)	–

ESPECIFICACIONES DE LA RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN

Unidad: mm (pulg)

ÍTEM			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del surcado del neumático			–	3,0 (0,12)
Presión del neumático frío	XR125LK/ LEK	Solamente piloto	150 kPa (1,50 kgf/cm 2 , 22 psi)	–
		Piloto y pasajero	200 kPa (2,00 kgf/cm 2 , 29 psi)	–
	XL125LK	Solamente piloto	150 kPa (1,50 kgf/cm 2 , 22 psi)	–
		Piloto y pasajero	225 kPa (2.25 kgf/cm2, 33 psi)	–
Excentricidad del eje			–	0,20 (0,008)
Excentricidad de la llanta		Radial	–	2,0 (0,08)
		Axial	–	2,0 (0,08)
Cadena de transmisión		Tamaño/eslabones	428/130	–
		Holgura	20 - 30 (0,8 - 1,2)	–
Freno		D. I. del tambor	110 (4,3)	111 (4,4)
		Holgura del pedal de freno	15 - 25 (0,6 - 1,0)	–

ESPECIFICACIONES DEL FRENO HIDRÁULICO (XR125LK/LEK)

Unidad: mm (pulg)

ÍTEM	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Fluido de freno especificado	DOT 3 o DOT 4	–
Indicador de desgaste de las pastillas de freno	–	Hasta la ranura
Espesor del disco de freno	4,0 (0,16)	3,5 (0,14)
Excentricidad del disco de freno	–	0,25 (0,010)
D. I. del cilindro principal	12,700 - 12,743 (0,5000 - 0,5017)	12,755 (0,5022)
D. E. del pistón maestro	12,657 - 12,684 (0,4983 - 0,4994)	12,645 (0,4978)
D. I. del cilindro de la pinza	27,000 - 27,050 (1,0630 - 1,0650)	27,060 (1,0654)
D. E. del pistón de la pinza	26,918 - 26,968 (1,0598 - 1,0617)	26,91 (1,059)

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE CARGA/BATERÍA

ÍTEM			ESPECIFICACIONES	
Batería	Tipo	XL125LK, XR125LK		YTX4L-BS
		XR125LEK		YTX5L-BS
	Capacidad	XL125LK, XR125LK		12 V - 3 Ah (10 H)
		XR125LEK		12 V - 4 Ah (10 H)
	Fuga de corriente			0,01 mA máx.
	Voltaje (20 °C/ 68 °F)	Totalmente cargada		Superior a 12,8 V
		Necesita cargar		Inferior a 12,3 V
	Corriente de carga	XL125LK, XR125LK	Normal	0,4 A/5 - 10 h
			Rápida	4,0 A/0,5 h
		XR125LEK	Normal	0,5 A/5 - 10 h
Rápida			5,0 A/0,5 h	
Alternador	Capacidad	0,12 Kw/5,000 min-1 (rpm)		
	Resistencia de la bobina de carga (20 °C/ 68 °F)	0,2 - 1,2 Ω		

ESPECIFICACIONES DE LAS LUCES/MEDIDOR/INTERRUPTORES

ÍTEM			ESPECIFICACIONES
Luces	Faro (Alto/Bajo)		12 V - 35/35 W
	Luz de posición		12 V - 4 W
	Luz trasera/luz de freno		12 V - 21/5 W
	Luz de la matrícula (XR125LK/LEK)		12 V - 5 W
	Luz del intermitente de dirección delantera	XR125LK/LEK	12 V - 16 W x 2
		XL125LK	12 V - 15 W x 2
	Luz del intermitente de dirección trasera	XR125LK/LEK	12 V - 16 W x 2
		XL125LK	12 V - 15 W x 2
	Luz de los instrumentos		12 V - 1,7 W
	Indicador del intermitente de dirección		12 V - 3,4 W
	Indicador de faro alto		12 V - 3,4 W
	Indicador de punto muerto		12 V - 3,4 W
Fusible	Fusible principal		15 A
	Fusible auxiliar		10 A

INFORMACIÓN GENERAL

VALORES DE PAR DE APRIETE

VALORES DE PAR DE APRIETE ESTÁNDAR

TIPO DE FIJADOR	PAR DE APRIETE N•m (kgf•m, lbf•ft)	TIPO DE FIJADOR	PAR DE APRIETE N•m (kgf•m, lbf•ft)
Tornillo hexagonal y tuerca de 5 mm	5,2 (0,5 , 3,8)	Tornillo de 5 mm	4,2 , 0,4 , 3,1)
Tornillo hexagonal y tuerca de 6 mm	10 (1,0 , 7)	Tornillo de 6 mm	9,0 (0,9 , 6,6)
(Incluyendo tornillo con brida SH)		Perno con brida y tuerca de 6 mm	12 (1,2 , 9)
Perno hexagonal y tuerca de 8 mm	22 (2,2 , 16)	(Incluso NSHF)	
Perno hexagonal y tuerca de 10 mm	34 (3,5 , 25)	Perno con la brida y tuerca de 8 mm	27 (2,8 , 20)
Perno hexagonal y tuerca de 12 mm	54 (5.5 , 40)	Perno con brida y tuerca de 10 mm	39 (4,0 , 29)

VALORES DE PAR DEL MOTOR Y BASTIDOR

BASTIDOR/CARENADO/SISTEMA DE ESCAPE

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tuerca de unión del tubo de escape	2	8	18 (1,8, 13)	
Tornillo de protección del tubo de escape	2	6	14 (1,4 , 10)	
Tuerca de fijación trasera del silenciador	2	8	26 (2,7 , 19)	
Tornillo de fijación delantero del silenciador	2	8	26 (2,7 , 19)	
Tornillo de la abrazadera del silenciador	1	8	20 (2,0 , 15)	
Tornillo del espárrago del tubo de escape	2	8	11 (1,1 , 8)	Consulte la página 2-6

MANTENIMIENTO

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de la tapa de la caja del filtro de aire	4	5	1,1 (0,1 , 0.,8)	
Tornillo del elemento del filtro de aire	4	5	1,1 (0,1 , 0.,8)	
Bujía de encendido	1	10	16 (1,6 , 12)	
Contratuerca del ajustador de la válvula	2	6	14 (1,4 , 10)	Aplique aceite de motor en las roscas y a la superficie de asiento.
Tapa del orificio del cigüeñal	1	32	15 (1,5 , 11)	Aplique grasa en las roscas.
Tapa del orificio de sincronización	1	14	10 (1,0 , 7)	
Perno de drenaje de aceite del motor	1	12	30 (3,P1 , 22)	
Perno de la tapa del rotor del filtro de aceite	3	5	4,0 (0,4 , 3,0)	
Tuerca del eje trasero	1	16	93 (9,5 y 69)	Tuerca U
Unidad de perno de la placa de fijación de la rueda dentada	2	6	12 (1,2 , 9)	
Tuerca de la rueda dentada impulsada	6	10	32 (3,3 , 24)	Tuerca U
Perno del pivote del soporte lateral	1	10	10 (1,0 , 7)	
Tuerca del pivote del soporte lateral	1	10	39 (4,0 , 29)	Tuerca U
Aro delantero	36	BC3.2	3,7 (0,4 , 2,7)	
Aro trasero	36	BC3.2	3,7 (0,4 , 2,7)	

SISTEMA DE ENCENDIDO

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tapa del orificio de sincronización	1	14	10 (1,0 , 7)	

ARRANQUE ELÉCTRICO (XR125LEK)

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Perno de la caja del motor de arranque	2	6	10 (1,0 , 7)	

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de drenaje del carburador	1	6	1,5 (0,2 , 1,1)	
Calentador del carburador (Modelos DK, II DK, I LA, NZ)	1	8	4,9 (0,5 , 3,6)	
Tornillo de la placa del conjunto de la palanca del estrangulador	1	4	2,1 , 0,2 , 1,5)	
Surtidor de ralenti	1	6	1,8 (0,2 , 1,3)	
Soporte del surtidor	1	7	2,5 , 0,3 , 1,8)	
Surtidor Principal	1	5	2,1 , 0,2 , 1,5)	
Tornillo de la cámara del flotador	3	4	2,1 , 0,2 , 1,5)	
Tornillo de la tapa de la válvula de corte de aire (XR125LK/LEK)	2	4	2,1 , 0,2 , 1,5)	
Válvula de combustible	1	18	27 (2,8 , 20)	
Tornillo de cabeza hueca del aislador	2	6	12 (1,2 , 9)	
Tuerca de fijación inferior del amortiguador	1	10	44 (4,5 , 32)	Tuerca U

SISTEMA DE LUBRICACIÓN

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de la tapa de la bomba de aceite	1	4	3,0 (0,3 , 2,2)	

CULATA Y VÁLVULAS

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Pernos del eje de los balancines	2	5	5,0 (0,5 , 3,7)	
Tornillo de la tapa de la culata	2	6	10 (1,0 , 7)	
Tornillo del engranaje del árbol de levas	2	5	9,0 (0,9 , 6,6)	Aplique aceite de motor a las ros- cas y a la superficie de asiento
Tapón del levantador del tensor	1	6	4,0 (0,4 , 3,0)	
Tuerca especial del fijador del árbol de levas	4	8	32 (3,3 , 24)	Aplique aceite de motor a las ros- cas y a la superficie de asiento.
Tapa del orificio de sincronización	1	14	10 (1,0 , 7)	Aplique grasa a las rosas.
Tapa del orificio del cigüeñal	1	32	15 (1,5 , 11)	
Bujía de encendido	1	10	16 (1,6 , 12)	

CILINDRO/PISTÓN

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Espárrago del cilindro	4	8	11 (1,1 , 8)	Consulte la página 9-5

EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Contratuerca del cubo del embrague	1	14	74 (7,5 , 55)	Aplique aceite de motor a las rosas y a la superficie de asiento.
Tornillo de la placa del levantador del embra- gue	4	6	12 (1,2 , 9)	
Contratuerca del rotor del filtro de aceite	1	14	64 (6,5 , 47)	Aplique aceite de motor en las rosas y en la superficie de asiento.
Tornillo de la tapa del rotor del filtro de aceite	3	5	4,0 (0,4 , 3,0)	
Tornillo de la leva de cambio	1	6	12 (1,2 , 9)	Aplique agente fijador (traba química) en las rosas.
Perno del brazo limitador del tambor de cambio	1	6	12 (1,2 , 9)	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0.04 pulg) desde la punta Aplique agente fijador (traba química) en las rosas.
Pasador del resorte de retorno del eje del cambio de marchas	1	8	22 (2,2 , 16)	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0.04 pulg) desde la punta Aplicar agente fijador (traba química) en las rosas.
Tornillo de presión del pedal de cambio de marchas	1	6	12 (1,2 , 9)	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0.04 In) desde la punta
Tornillo del brazo del pedal de arranque	1	8	26 (2,7 , 19)	

INFORMACIÓN GENERAL

ALTERNADOR Y EMBRAGUE DEL ARRANQUE

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tuerca del volante	1	12	74 (7,5 , 55)	Aplique aceite de motor en las roscas y en la superficie de asiento. Aplique agente fijador (traba química) en las roscas. Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg) desde la punta
Perno del embrague de arranque	6	6	16 (1,6 , 12)	
Perno de fijación del estator	3	6	12 (1,2 , 9)	Aplique agente fijador (traba química) en las roscas. Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0.04 pulg) desde la punta
Perno de fijación del generador de impulsos de encendido bolt	2	6	12 (1,2 , 9)	
Perno del prendedor del cableado del estator del alternador	1	6	12 (1,2 , 9)	Aplicar agente fijador (traba química) en las roscas. Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0.04 ln) desde la punta

CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN/PEDAL DE ARRANQUE

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Perno de la placa de fijación del rodamiento del eje principal (lado derecho del cárter)	2	6	12 (1,2 , 9)	Aplicar agente fijador (traba química) en las roscas. Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0.04 pulg) desde la punta
Tornillo de la placa de la clavija	1	6	10 (1,0 , 7)	Aplicar agente fijador (traba química) en las roscas. Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0.04 pulg) desde la punta

DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tuerca de la placa del soporte superior del motor	2	8	35 (3,6 , 26)	
Tuerca del soporte superior del motor	1	8	35 (3,6 , 26)	
Tuerca de la placa del soporte delantero del motor	2	8	35 (3,6 , 26)	
Tuerca del soporte delantero del motor	1	8	35 (3,6 , 26)	
Tuerca del soporte inferior delantero del motor	1	8	35 (3,6 , 26)	
Tuerca del soporte superior trasero del motor	1	10	60 (6,1 , 44)	
Tuerca del soporte inferior trasero del motor	1	10	60 (6,1 , 44)	
Unidad de perno de la placa de fijación de la rueda dentada	2	6	12 (1,2 , 9)	

RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tuerca del eje delantero	1	12	44 (4,5 , 32)	Tuerca U
Tuerca de fijación del disco de freno	5	6	15 (1,5 , 11)	Tuerca U
Perno del soporte del manillar	4	8	26 (2,7 , 19)	Aplique agente fijador (traba química) en las roscas.
Perno Allen de horquilla	2	8	20 (20 , 15)	
Tapa de la horquilla	2	27	22 (2,2 , 16)	Consulte la página 14-25
Perno de fijación del puente inferior	4	8	32 (3,3 , 24)	
Perno de fijación del puente superior	2	8	22 (2,2 , 16)	
Tuerca de ajuste del rodamiento de dirección	1	22	—	
Tuerca de la columna de dirección	1	22	103 (10,5 , 76)	Consulte la página 14-25
Tornillo del soporte del cilindro principal de freno	2	6	12 (1,2 , 9)	Tornillo ALOC; reemplace por uno nuevo.
Tornillo de fijación de la pinza del freno delantero	2	8	30 (3,1 , 22)	
(XR125LK/LEK)				
Perno del pivote de la palanca del freno delantero (XL125LK)	1	6	0,6 (0,1 , 0,4)	
Tuerca del pivote de la palanca del freno delantero (XL125LK)	1	6	5,9 (0,6 , 4,4)	
Perno del pivote de la palanca del embrague	1	6	0,6 (0,1 , 0,4)	
Tuerca del pivote de la palanca del embrague	1	6	5,9 (0,6 , 4,4)	
Tuerca del brazo del freno delantero (XL125LK)	1	6	10 (1,0 , 7)	
Tornillo del soporte de la manguera del freno delantero (XR125LK/LEK)	1	6	12 (1,2 , 9)	

RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tuerca de la rueda dentada impulsada	6	10	32 (3,3 , 24)	Tuerca U
Tuerca del eje trasero	1	16	93 (9,5 , 69)	Tuerca U
Tuerca del brazo del freno trasero	1	6	10 (1,0 , 7)	Tuerca U
Tornillo de fijación superior del amortiguador bolt	1	10	44 (4,5 , 32)	Tornillo ALOC; reemplace por uno nuevo.
Tuerca de fijación inferior del amortiguador	1	10	44 (4,5 , 32)	Tuerca U
Perno de la guía deslizante de la cadena de transmisión	1	5	6,0 (0,6 , 4,4)	
Tuerca del pivote del brazo oscilante	1	14	88 (9,0 , 65)	Tuerca U

FRENO HIDRÁULICO (XR125LK/LEK)

ÍTEM	CANTIDAD	ROSCA DIA. (mm)	PAR N•m (kgf•m, lbf•ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de la capa del depósito del cilindro principal	2	4	1,5 (0,2 , 1,1)	Aplique agente fijador (traba química) en las roscas.
Perno del pivote de la palanca del freno	1	6	1,0 (0,1 , 0,7)	
Tuerca del pivote de la palanca del freno	1	6	5,9 (0,6 , 4,4)	
Tornillo del interruptor de la luz del freno delantero	1	4	1,2 (0,1 , 0,9)	
Perno del pasador de la pinza del freno (principal)	1	8	22 (2,2 , 16)	
Perno del pasador de la pinza del freno (auxiliar)	1	8	12,3 (1,3 , 9)	Aplique agente fijador (traba química) en las roscas.
Pasador de las pastillas de freno	1	10	17,2 (1,8 , 13)	Tornillo ALOC; reemplace por uno nuevo.
Tapón del pasador de las pastillas	1	10	2,5 (0,3 , 1,8)	
Tornillos de fijación de la pinza del freno	2	8	30 (3,1 , 22)	
Válvula de sangría de la pinza del freno	1	8	5,4 (0,6 , 4,0)	
Tornillo de la manguera de aceite del freno	2	10	34 (3,5 , 25)	

LUBRICACIÓN Y PUNTOS DE SELLADO

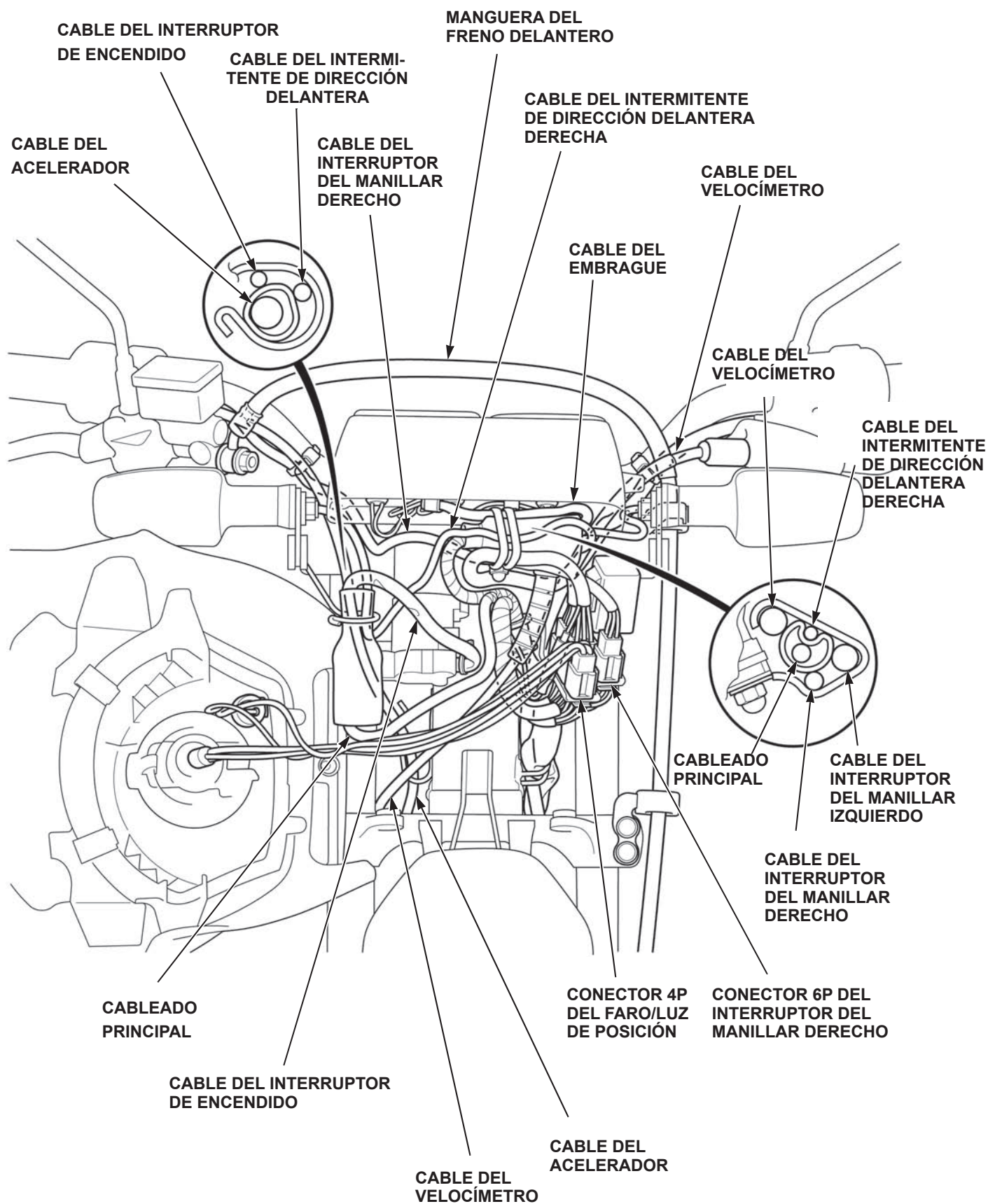
MOTOR

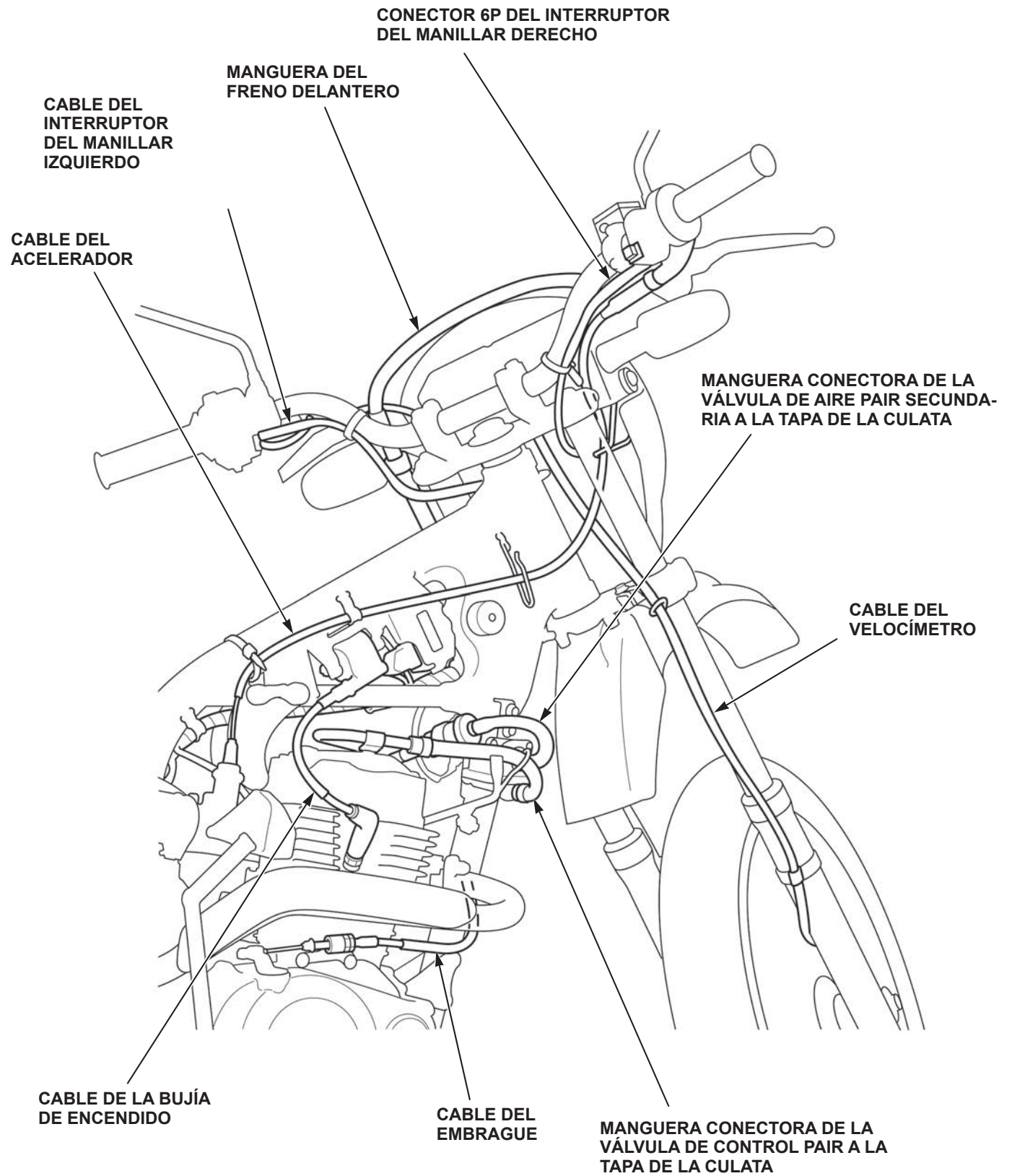
MATERIAL	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
Sellador (Three Bond, 1215 o equivalente)	Superficie de contacto del cárter	
	Superficie de asiento del anillo de goma del cable del alternador	
Aceite de motor	Rotores de la bomba de aceite	
	Roscas y superficie de asiento de la contratuerca del rotor del filtro de aceite	
	Superficie deslizante del pasaje de aceite	
	Toda la superficie del eje del balancín	
	Superficie interior y superficie de deslizamiento del balancín	
	Roscas de la tuerca de ajuste de la válvula del balancín	
	Toda la superficie de la cadena de leva	
	Roscas y la superficie de asiento de la tuerca especial del sujetador del árbol de levas	
	Superficie interior del cilindro	
	Superficie de deslizamiento del pistón, cavidad del pasador del pistón y ranuras de los anillos	
	Toda la superficie del anillo del pistón	
	Toda la superficie del disco de embrague	
	Roscas y superficie de asiento de la contratuerca del cubo del embrague	
	Superficie deslizante del brazo levantador del embrague	
	Roscas y superficie de asiento de la tuerca del volante del motor	
	Cojinete del eje de cambio de marchas	
	Toda la superficie del eje del engranaje de reducción del arranque	
	Superficie de rodadura del embrague del arranque	
	Toda la superficie del eje de la horquilla de cambio	
	Cojinetes del tambor de cambio y ranuras de la guía	
	Dientes de los engranajes (primaria, transmisión, pedal de arranque)	
	Área de rotación de cada rodamiento	
	Cada anillo tórico	
Grasa multiuso	Cada labio de la junta de aceite	
	Roscas de la tapa del orificio del cigüeñal	
Aceite de bisulfuro de molibdeno (una mezcla de 1/2 aceite de motor y 1/2 grasa de bisulfuro de molibdeno)	Superficie de deslizamiento del vástago de válvula y extremidad del vástago de la válvula	
	Toda la superficie del árbol de levas	
	Superficie exterior del pasador del pistón	
	Superficie exterior de la guía exterior del embrague	
	Rodamiento de agujas de la cabeza de la biela del cigüeñal	Goteo 1 - 2 cm 3
	Superficie interior del pie de la biela del cigüeñal	
	Toda la superficie de la clavija del rodamiento del cigüeñal	
	Superficie de rotación del rodamiento derecho del cigüeñal	
	Superficie interior del engranaje mandado del arranque	
	Superficie interior del engranaje M4, M5, C1, C2, C3	
	Toda la superficie de la buija de la guía C1, C2, C3	
	Ranura de la horquilla del cambio de marchas M3, C4, C5	
	Superficie interior del piñón del pedal de arranque	
	Toda la superficie del buje interior del engranaje ralenti del pedal de arranque	
Agente fijador	Roscas del perno del brazo limitador del tambor de cambio	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg) desde la punta
	Roscas de los tornillos de la leva del cambio de marchas	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg) desde la punta
	Roscas de los tornillos del embrague del arranque	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg) desde la punta
	Roscas de los tornillos de fijación del generador de impulsos de encendido	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg) desde la punta
	Roscas de los tornillos de la placa de fijación del rodamiento del eje principal	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg) desde la punta
	Roscas de los tornillos de la guía del cable del estator del alternador	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg) desde la punta
	Roscas de los tornillos de la clavija del rodamiento del cigüeñal	Anchura del revestimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg) desde la punta
Desengrasado	Áreas de contacto del cigüeñal y del volante	

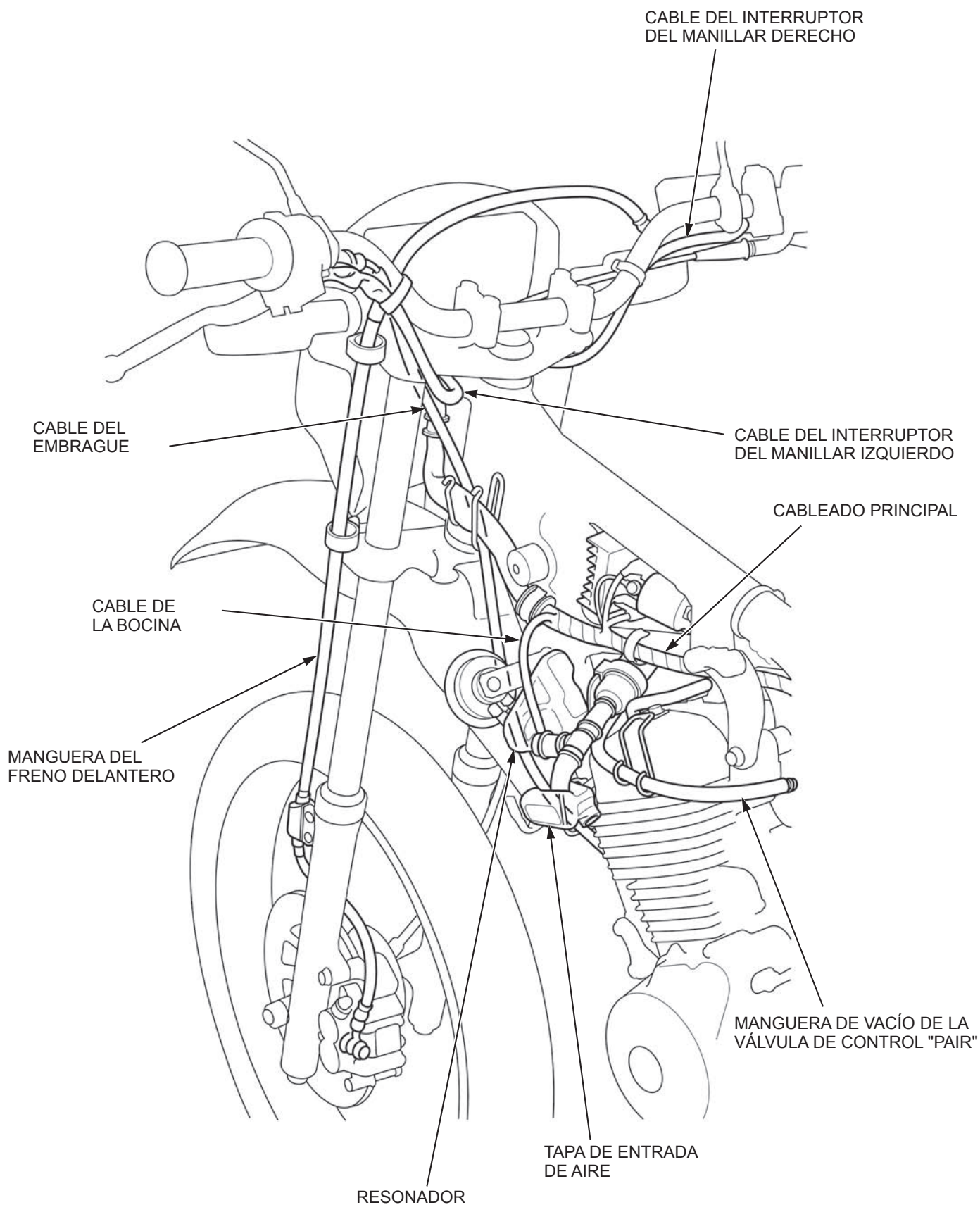
BASTIDOR

MATERIAL	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
Grasa multiuso con base de Urea para presiones extremas (Por ejemplo: EXCELITE EP2 fabricada por Kyodo Yushi o equivalente)	Rodamiento de la columna de dirección	Aplicar 3 - 5 g en cada
	Labios del guardapolvo de la columna de dirección	
Grasa (Daphne EPONEX No. 0 o equivalente)	Labio del guardapolvo del panel del freno delantero (XL125LK)	
	Eje del piñón del velocímetro (XL125LK)	Aplicar 0,2 - 0,3 g en cada
	Superficie interior del engranaje del velocímetro (XL125LK)	Aplicar 0,2 - 0,3 g en cada
	Diente del engranaje del velocímetro (XL125LK)	Aplicar 3 g en cada
	Labio del guardapolvo del piñón del velocímetro (XL125LK)	
Grasa (Daphne EPONEX No. 0 o equivalente)	Diente del engranaje del velocímetro (XL125LK/LEK)	Aplicar 0,5 - 1,0 g en cada
	Superficie interior del engranaje del velocímetro (XR125LK/LEK)	Aplicar 0,5 - 1,0 g en cada
	Eje piñón de velocímetro (XR125LK/LEK)	
Grasa multiuso	Leva y eje del freno delantero (XL125LK)	Aplicar 0,2 - 0,3 g en cada
	Pasador de anclaje del panel del freno delantero (XL125LK)	Aplicar 0,2 - 0,3 g en cada
	Labio del guardapolvo de la cadena del freno delantero (XL125LK)	
	Superficie deslizante del tornillo pivote de la palanca del freno delantero (XL125LK)	
	Leva y eje del freno trasero (XL125LK)	Aplicar 0,2 - 0,3 g en cada
	Pasador de anclaje del panel del freno trasero (XL125LK)	Aplicar 0,2 - 0,3 g en cada
	Labio del guardapolvo de la cadena del freno trasero (XL125LK)	Aplicar 0,2 - 0,3 g en cada
	Labios del guardapolvo de la rueda delantera	
	Labios del guardapolvo de la rueda trasera	
	Rodamiento de agujas del amortiguador	
	Labios del guardapolvo del amortiguador	
	Rodamiento de agujas del pivote del balancín	
	Labio del guardapolvos del pivote del balancín	
	Pivote del soporte lateral	
	Superficie deslizante del pivote del pedal del freno trasero	
	Area de rodadura del cable del tubo de la empuñadura del acelerador	
	Superficie deslizante del perno de pivote de la palanca del embrague	
	Area de rotación de cada rodamiento	
Grasa de silicona	Superficie de deslizamiento del pivote de la palanca del freno(XR125LK/LEK)	
	Superficie de deslizamiento del pasador de la pinza del freno(XR125LK/LEK)	
	Superficie de deslizamiento del pasador de la abrazadera de la pinza del freno(XR125LK/LEK)	
	Guardapolvo del pistón de la pinza del freno(XR125LK/LEK)	
	Superficie de contacto de la varilla de empuje de la palanca del freno(XR125LK/LEK)	
Fluido de freno DOT 3 o DOT 4	Pistón maestro y sello del freno (XR125LK/LEK)	
	Guardapolvo del pistón de la pinza del freno(XR125LK/LEK)	
	Superficie de deslizamiento del pistón de la pinza del freno(XR125LK/LEK)	
Honda Bono A o equivalente	Superficie interior de la empuñadura del manillar	
Honda ACEITE ULTRA CUSHION 10W o equivalente	Labios del retén/de la junta de aceite de la horquilla	
	Labios del guardapolvo de la horquilla	
	Anillo tórico e la capa de la horquilla	
Agente fijador	Roscas del tornillo del protector del silenciador	
	Roscas del tornillo del protector del tubo de escape	
	Roscas del perno Allen de la horquilla	

ENCAMINAMIENTO DE CABLES Y DEL CABLEADO ELÉCTRICO(XR125LK/LEK)

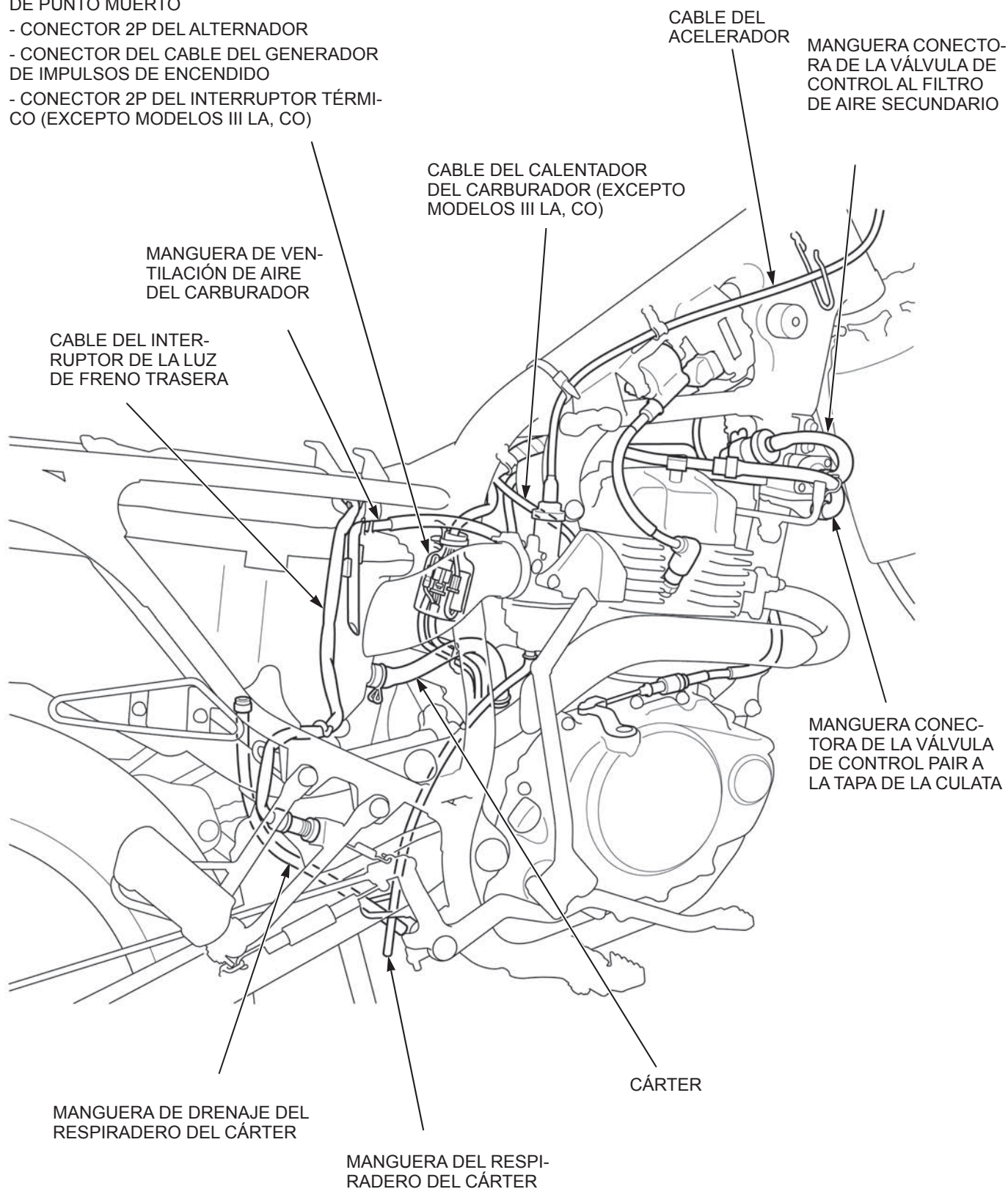




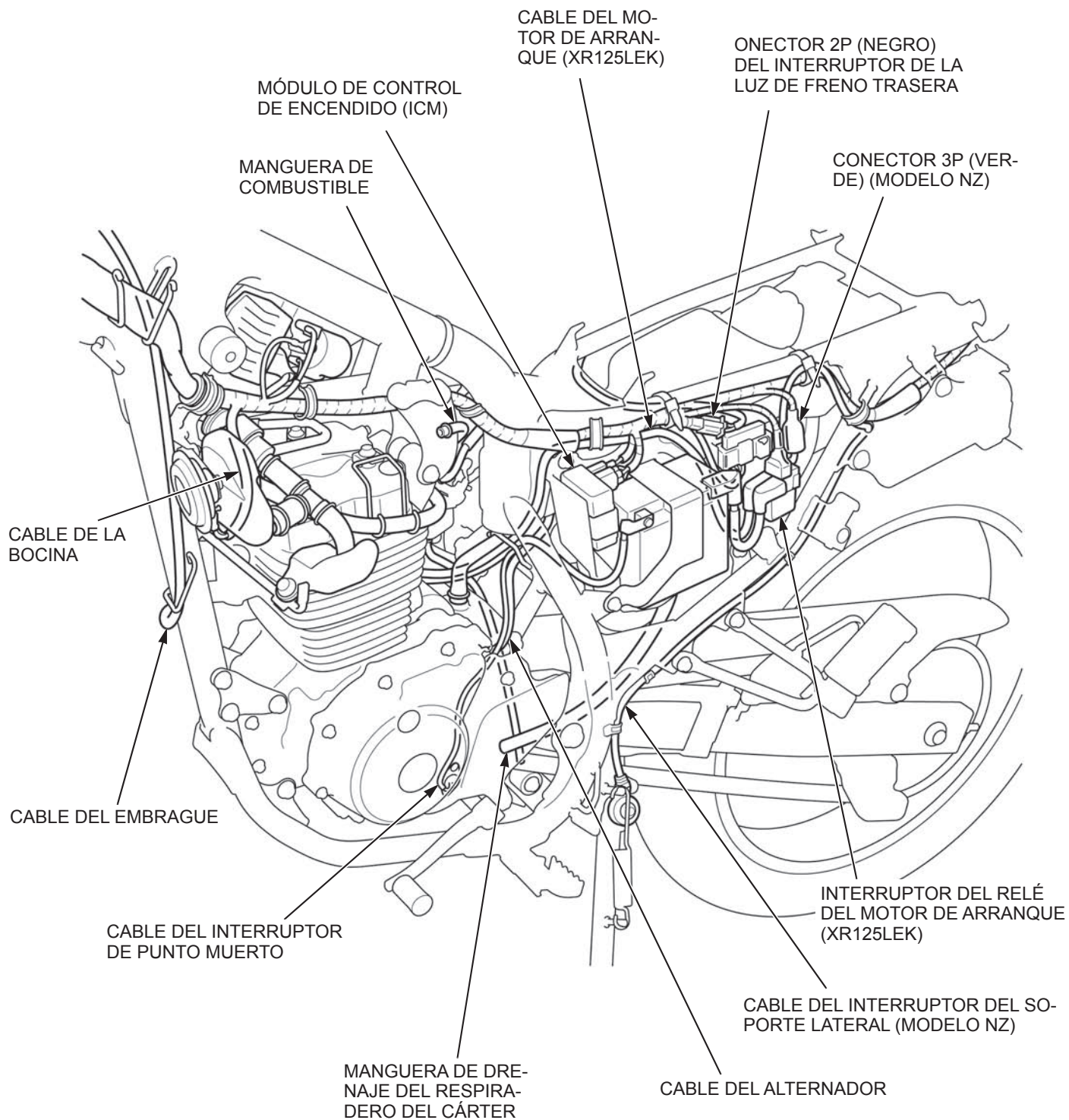


TUBO DE CONEXIÓN:

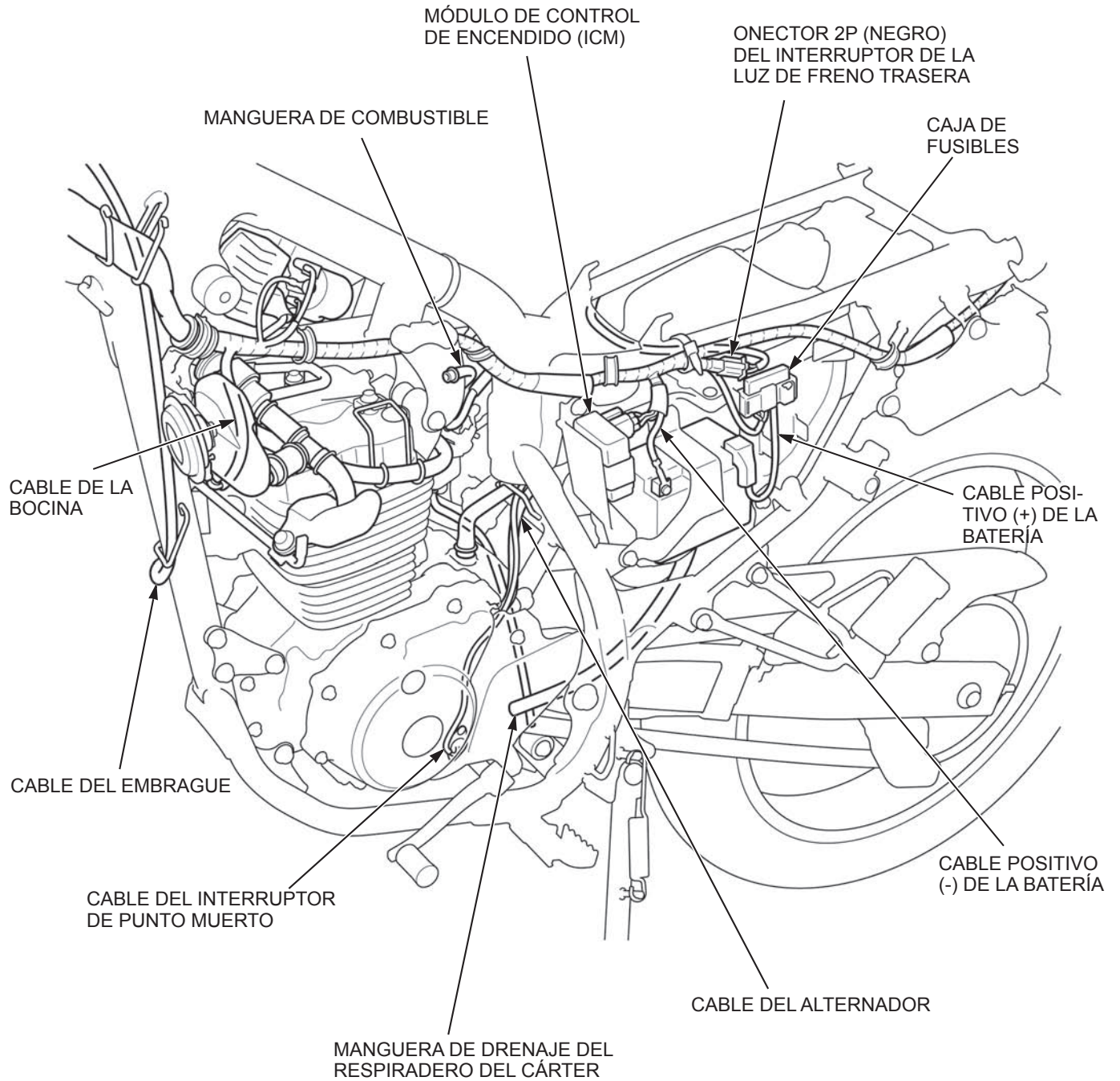
- CONECTOR DEL CABLE DEL INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO
- CONECTOR 2P DEL ALTERNADOR
- CONECTOR DEL CABLE DEL GENERADOR DE IMPULSOS DE ENCENDIDO
- CONECTOR 2P DEL INTERRUPTOR TÉRMICO (EXCEPTO MODELOS III LA, CO)

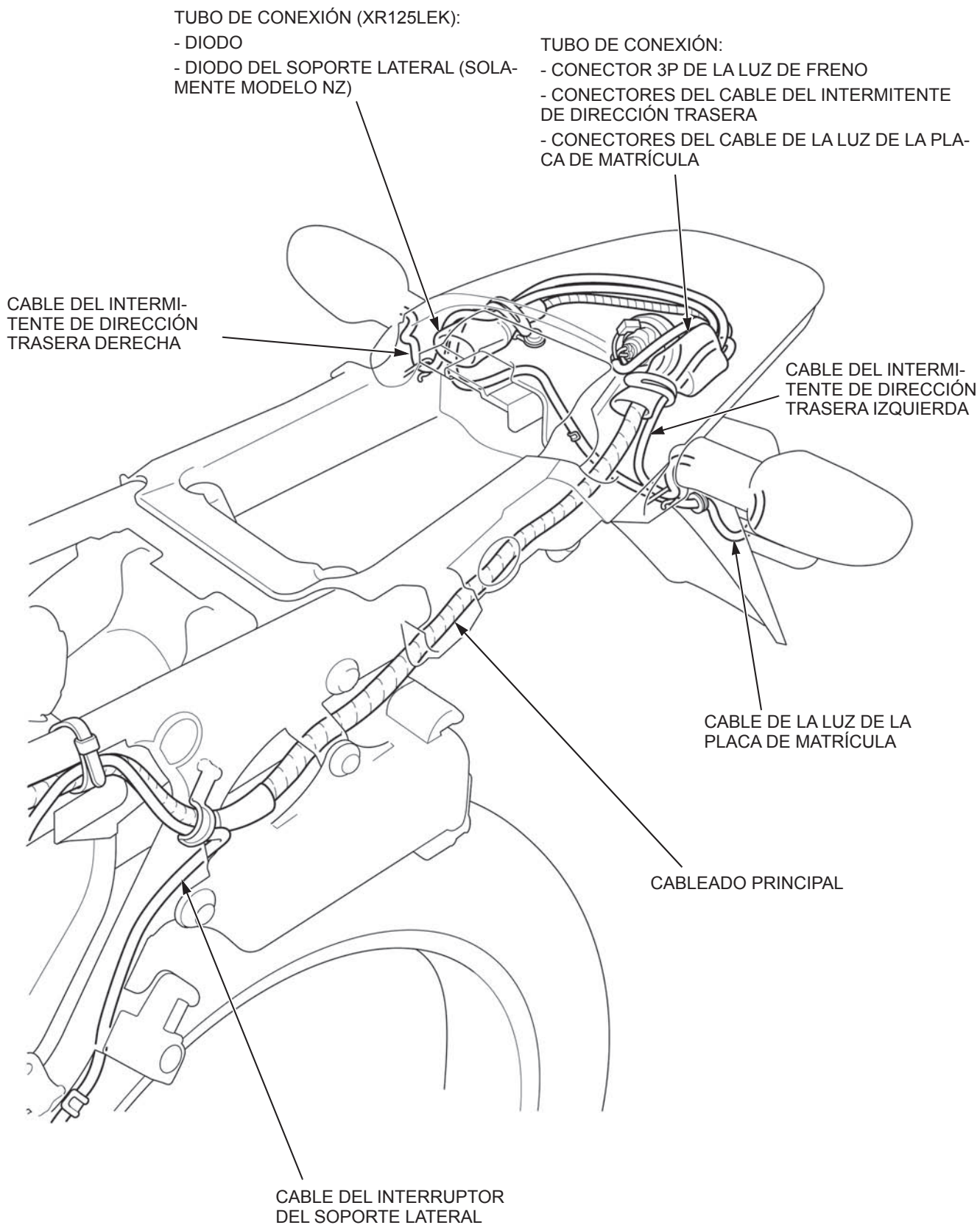


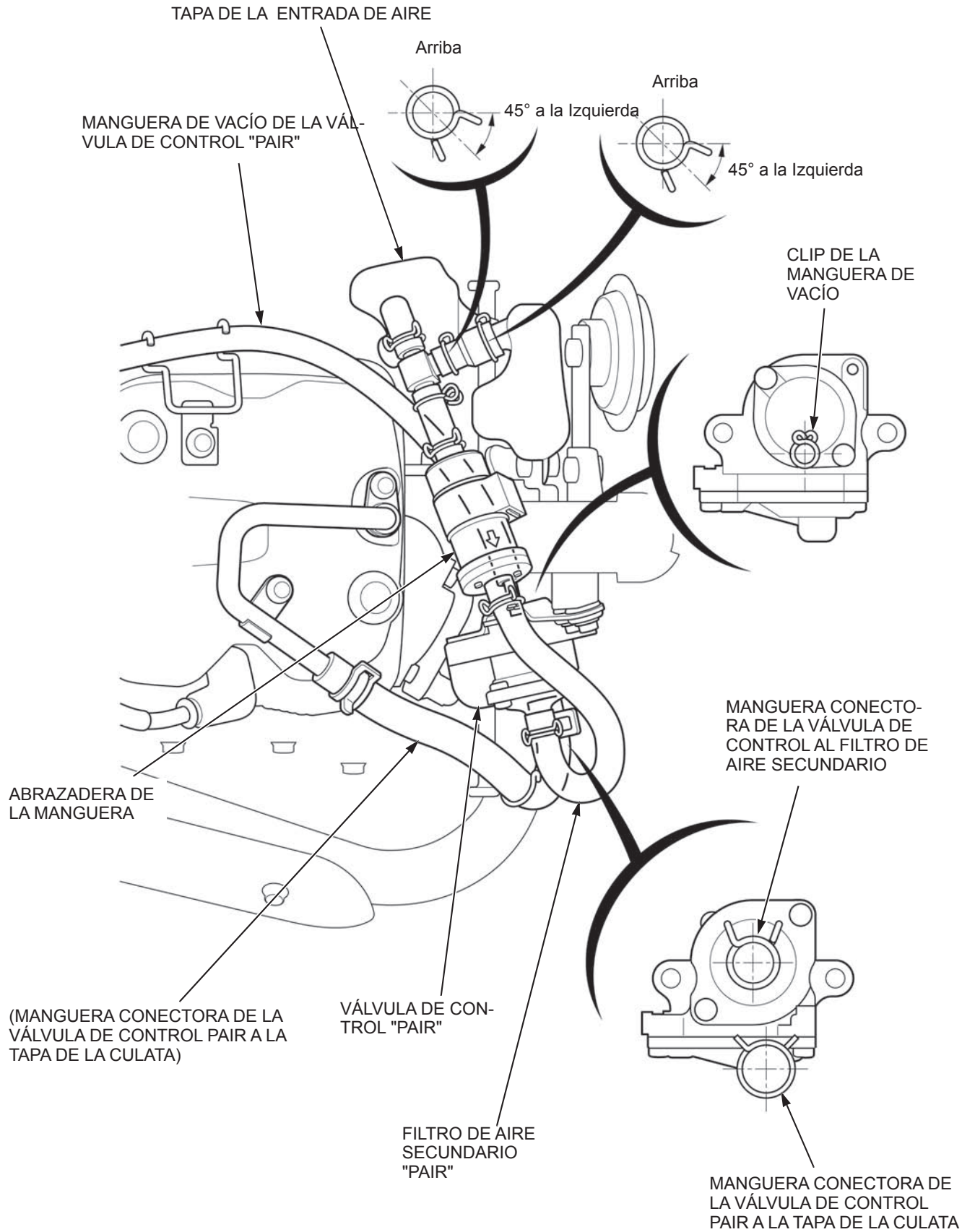
XR125LEK:



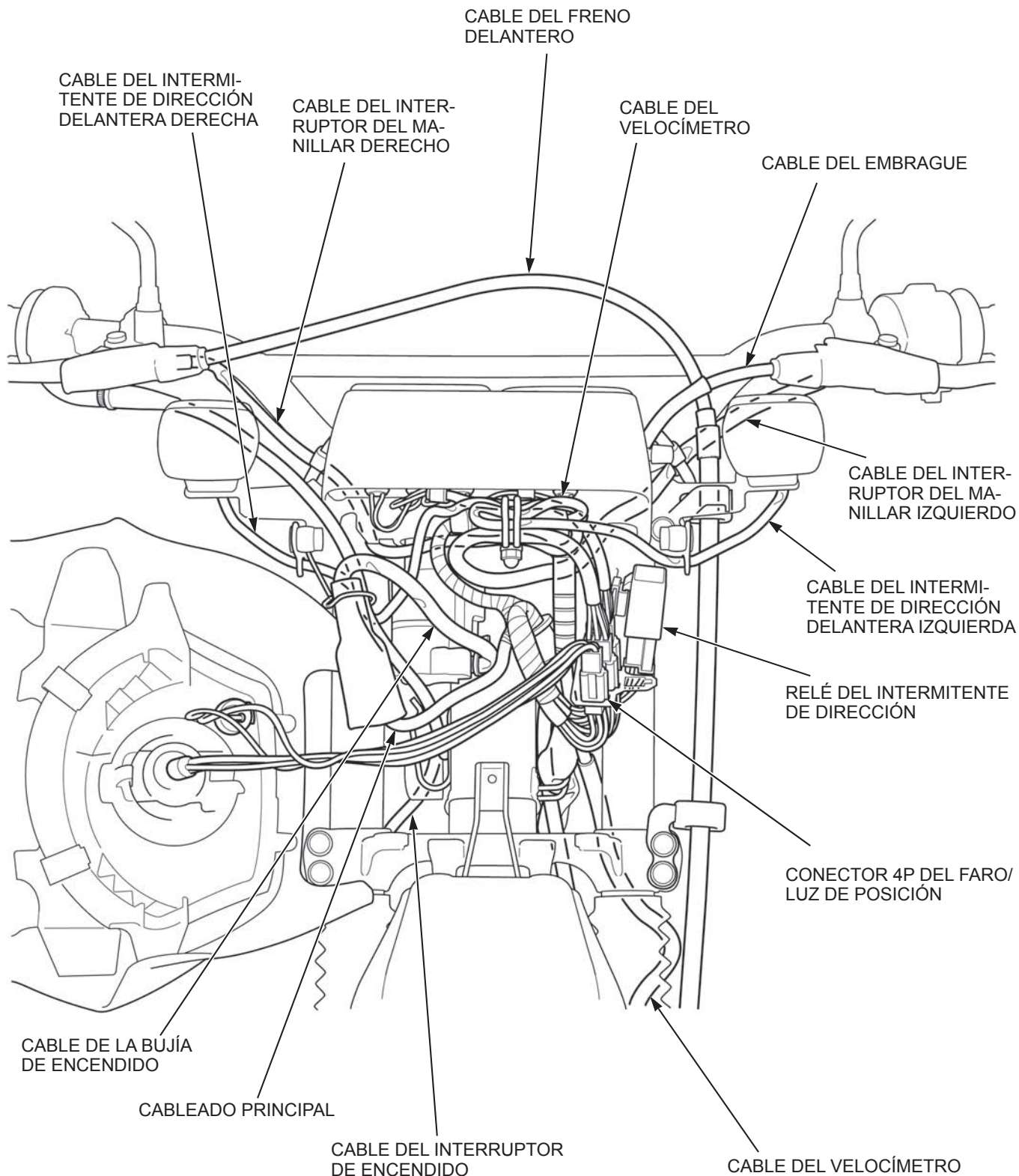
XR125LK:

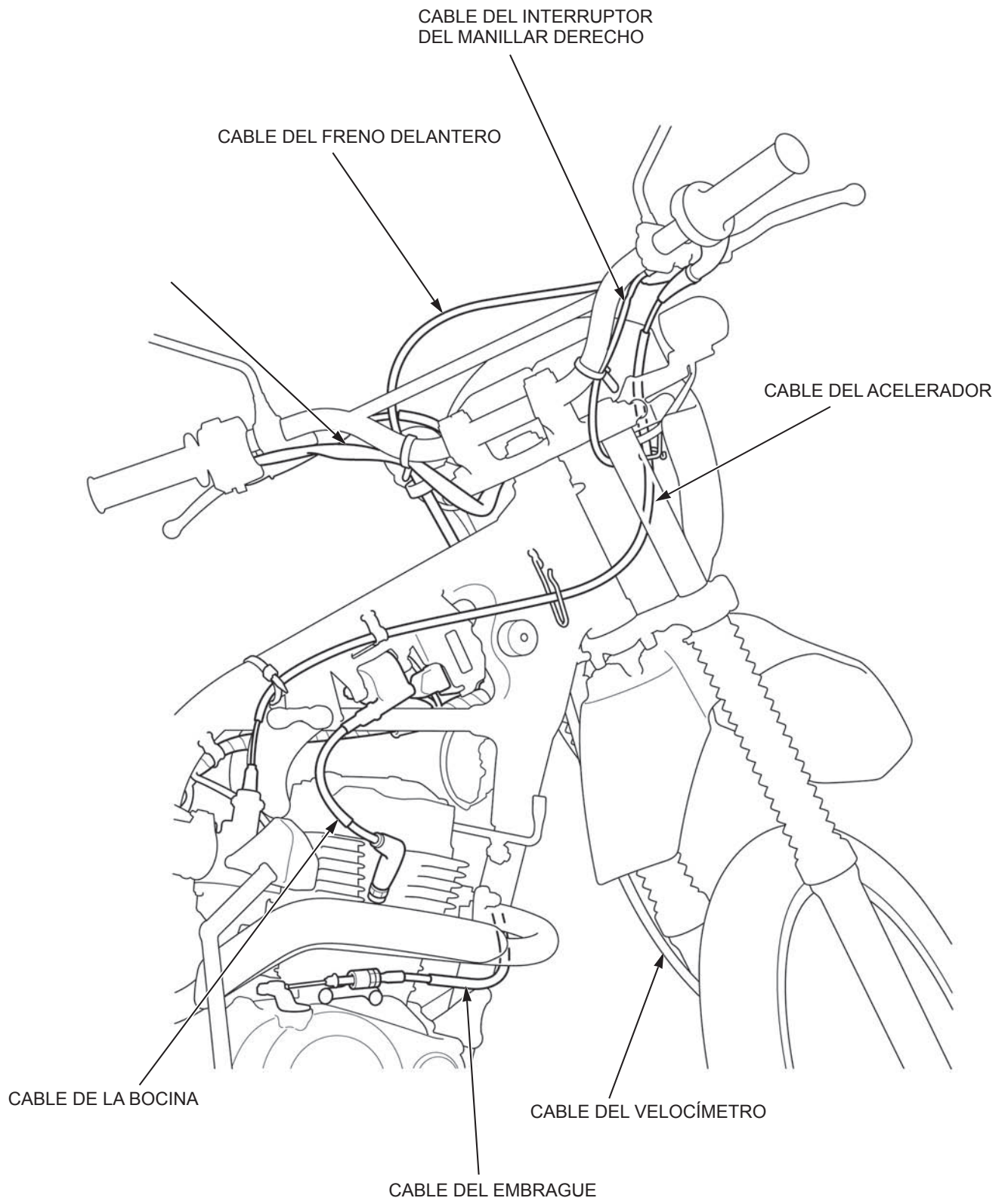


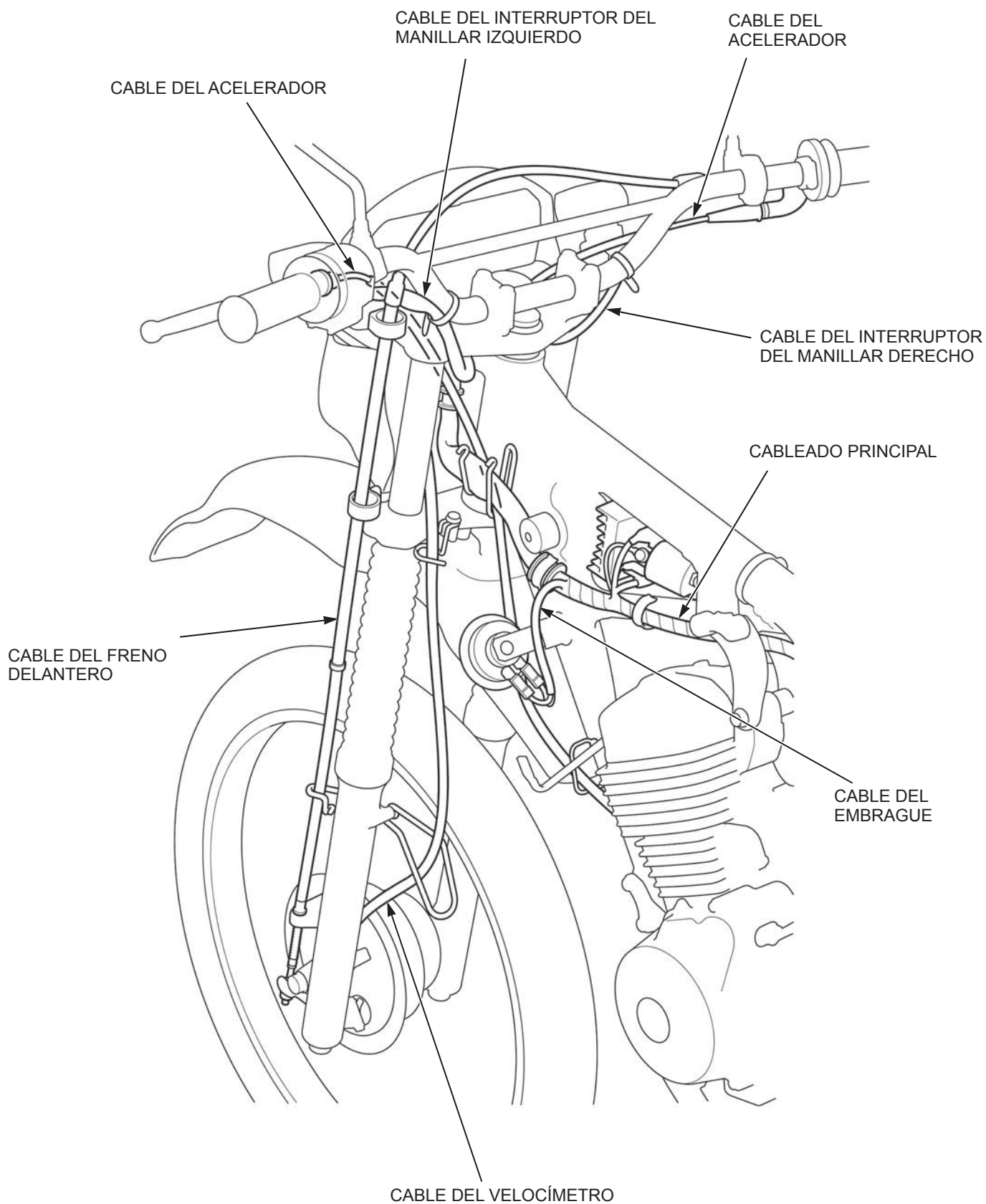




ENCAMINAMIENTO DE LOS CABLES Y CABLEADO ELÉCTRICO (XL125LK)

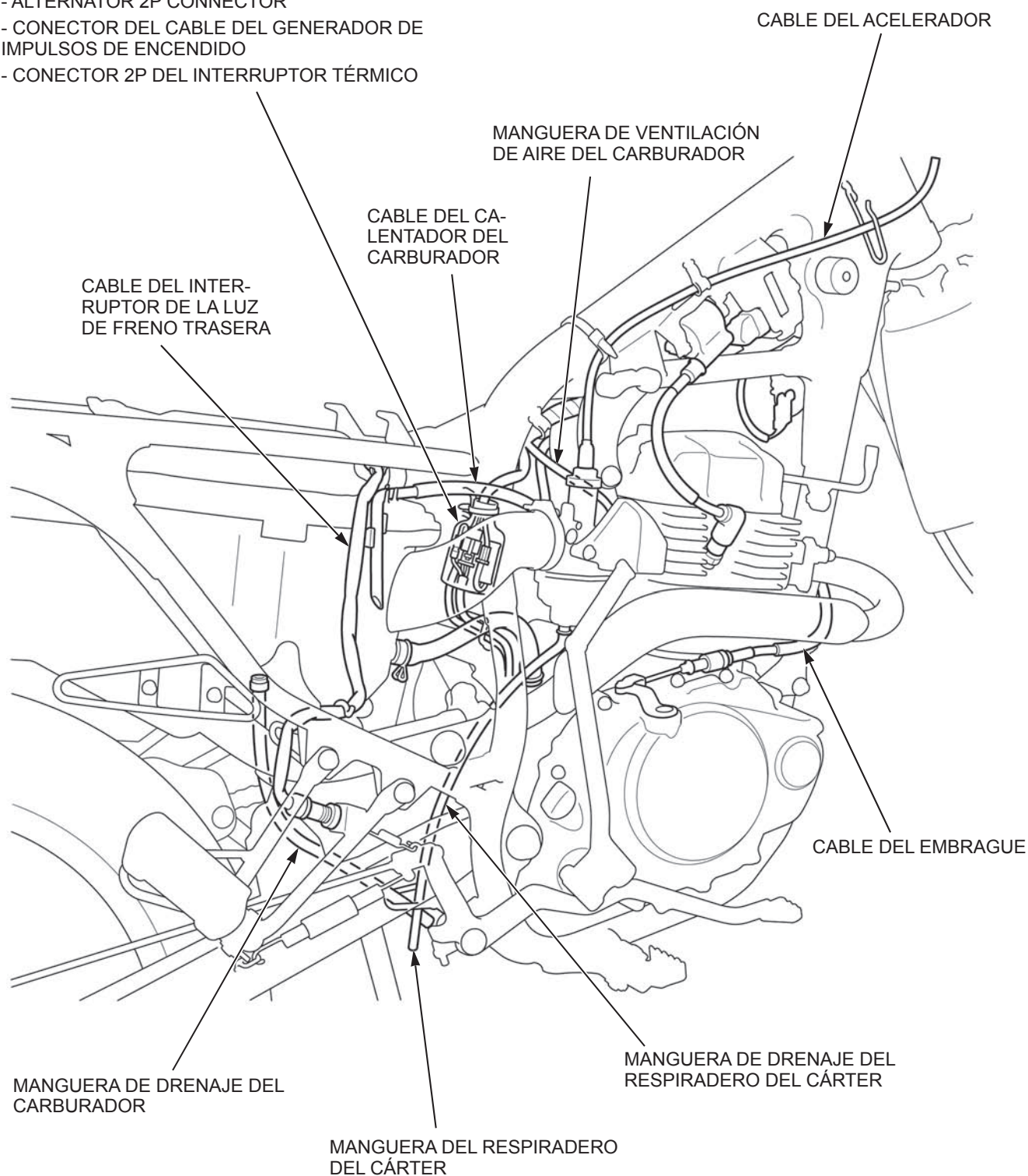


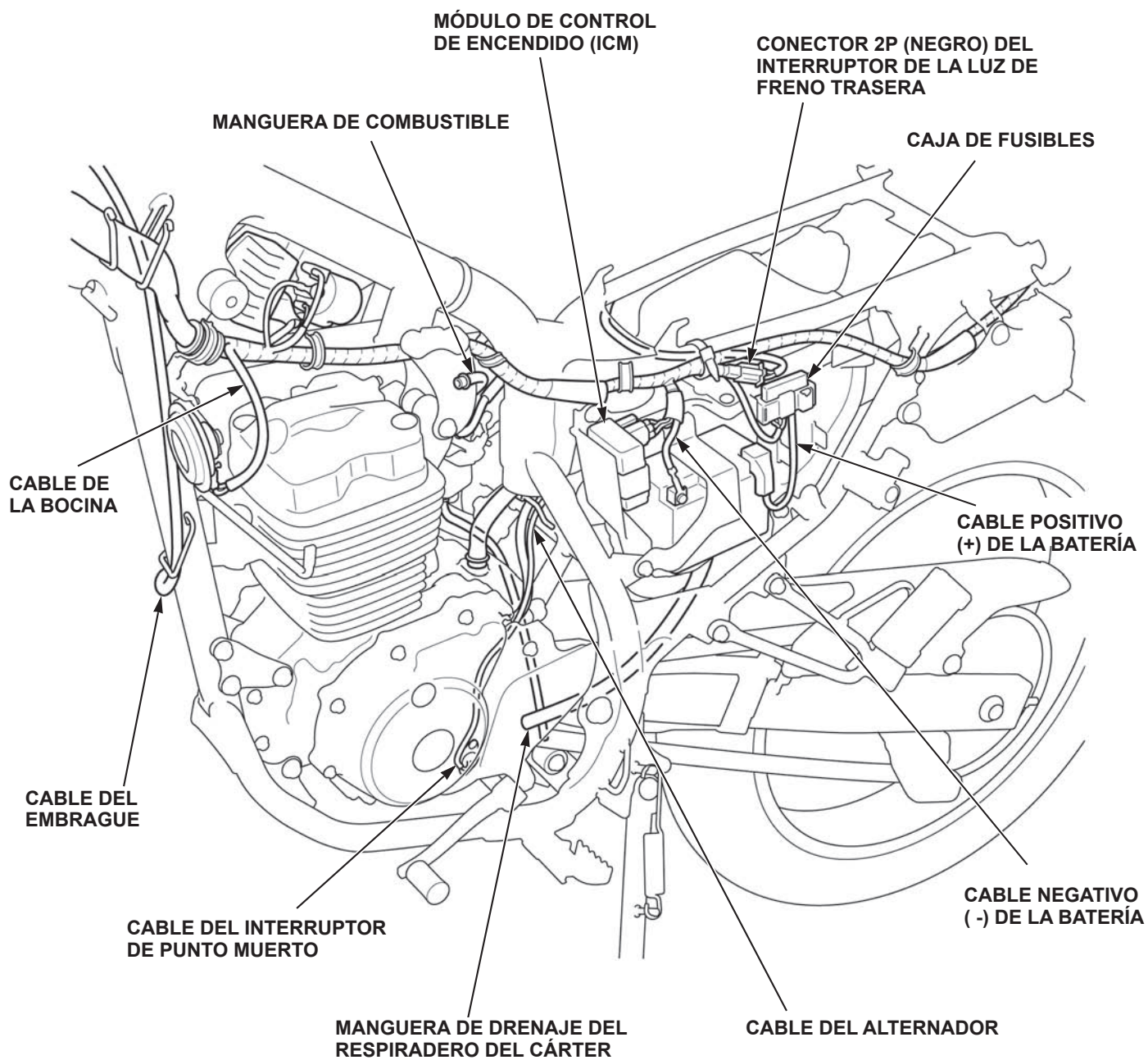


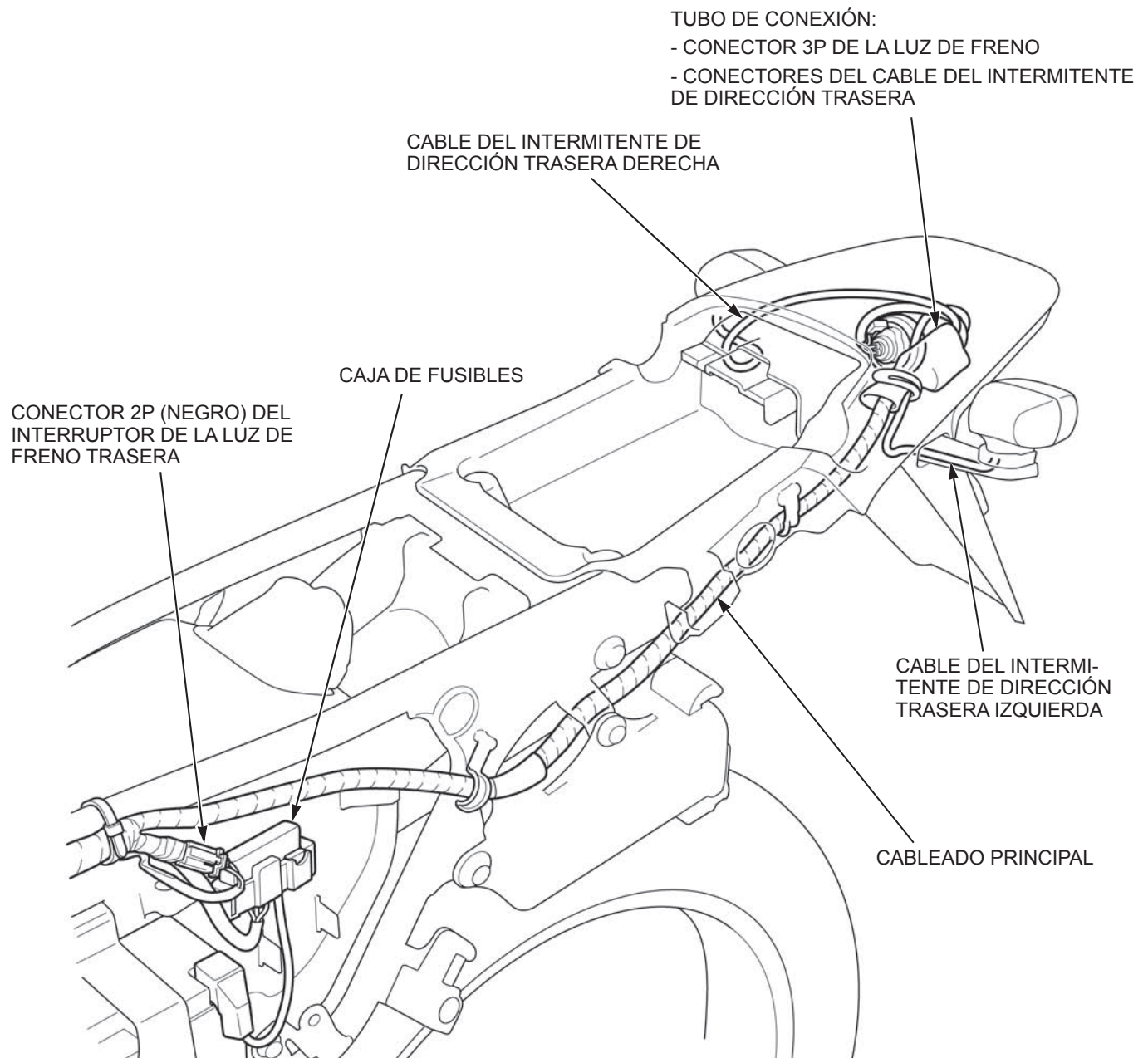


TUBO DE CONEXIÓN:

- CONECTOR DEL CABLE DEL INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO
- ALTERNATOR 2P CONNECTOR
- CONECTOR DEL CABLE DEL GENERADOR DE IMPULSOS DE ENCENDIDO
- CONECTOR 2P DEL INTERRUPTOR TÉRMICO







SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES

FUENTE DE EMISIONES

El proceso de combustión produce monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos. El control de los hidrocarburos y óxidos de nitrógeno es muy importante, porque, bajo ciertas condiciones, reaccionan para formar niebla fotoquímica cuando están expuestos a la luz solar. El monóxido de carbono no reacciona de la misma forma. Además es tóxico.

Moto Honda da Amazônia Ltda. utiliza ajustes de mezcla “pobres” del carburador, así como otros procedimientos, con el objeto de reducir la emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos.

SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES DEL CÁRTER

El motor está equipado con un sistema de cárter cerrado que impide la descarga de las emisiones del cárter a la atmósfera. Los gases emitidos a través del cárter vuelven a la cámara de combustión a través del filtro de aire y del carburador.

SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES DEL ESCAPE

El sistema de control de emisión de gases de escape se compone de un sistema de inyección de aire secundario de impulso y configuración del carburador de mezcla pobre. No deben hacerse ajustes salvo el ajuste de velocidad de ralentí con el tornillo de tope del acelerador.

SISTEMA DE INYECCIÓN DE AIRE SECUNDARIO DE IMPULSO (XR125LC/LEK)

El sistema de inyección de aire secundario de impulso (PAIR) introduce aire filtrado en los gases de escape presentes en el orificio de escape. El aire fresco es aspirado hacia dentro del orificio del escape por medio de la válvula de control PAIR (Inyección de Aire Secundario de Impulso).

La válvula de láminas evita el flujo de aire inverso a través del sistema. La válvula de control PAIR reacciona al elevado vacío del colector de admisión y corta el suministro de aire fresco durante la desaceleración del motor, evitando la combustión posterior en el sistema de escape.

No se podrán efectuar ajustes en el sistema de suministro de aire secundario, sin embargo se recomienda la inspección periódica de los componentes.

SÍLLIN	2-2	TANQUE DE COMBUSTIBLE	2-4
TAPA LATERAL	2-2	PARABRISA DELANTERO	2-4
AGARRADERO TRASERO	2-2	GUARDAFANGOS DELANTERO	2-5
CARENADO TRASERO	2-3	PROTECCIÓN DE LA CADENA DE	
FIJADOR DE LA PLACA DE MATRÍCULA	2-3	TRANSMISIÓN	2-5
CUBIERTA LATERAL	2-4	TUBO DE ESCAPE / SILENCIADOR	2-6

SÍLLIN

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

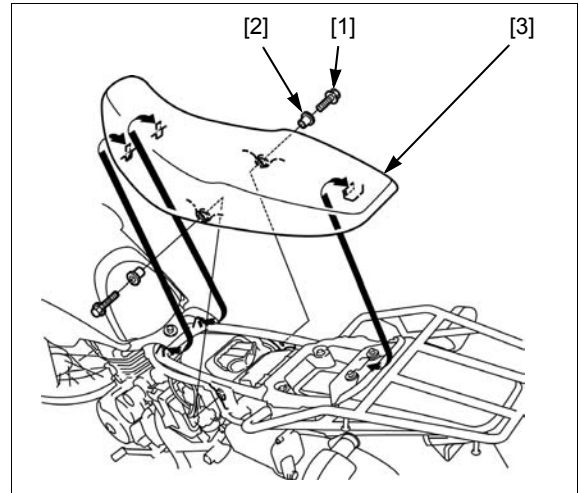
Quite la tapa lateral (página 2-2).

Quitar los tornillos [1] y collares [2] de ambos lados del sillín [3].

Quite el sillín tirando de éste hacia atrás.

Alinee los ganchos del bastidor con los orificios del sillín e instale el sillín.

Instale los tornillos y los collares en ambos lados y luego apriete los tornillos.



TAPA LATERAL

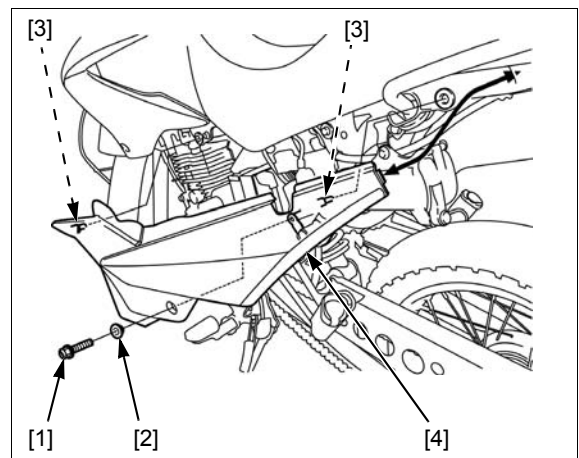
DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Tenga cuidado de no dañar los resaltes en las tapas laterales.

Quite el tornillo [1] y el collarín [2].

Quite los resaltes [3] de la tapa lateral [4] a partir de los anillos de goma del bastidor, y a continuación retire la tapa lateral.

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



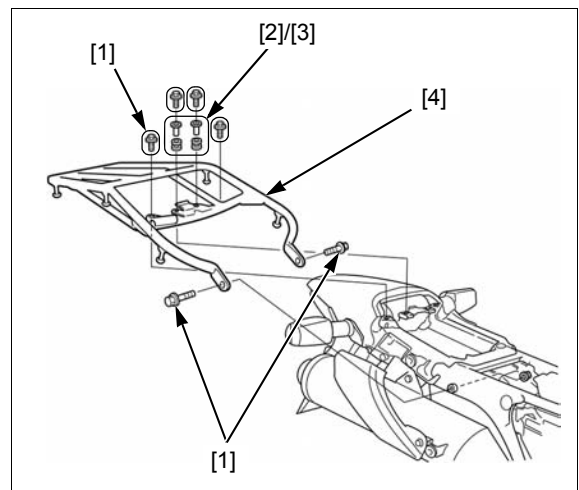
AGARRADERO TRASERO

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite el sillín (página 2-2). Quite los siguientes elementos:

- Tornillos [1]
- Collares [2]
- Gomas de fijación [3]
- Agarradero trasero [4]

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



CARENADO TRASERO

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

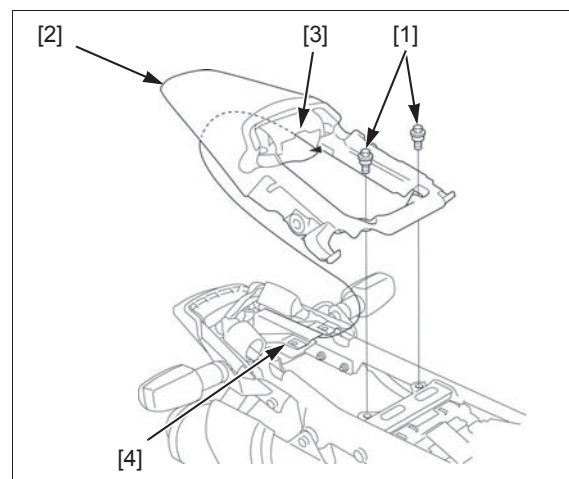
Quite los siguientes elementos:

- Tapas laterales (página 2-2).
- Sillín (página 2-2)
- Agarradero trasero (página 2-2)

Quite los tornillos [1].

Quite el carenado trasero [2] soltando la goma [3] desde el fijador de la placa de matrícula [4].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



FIJADOR DE LA PLACA DE MATRÍCULA

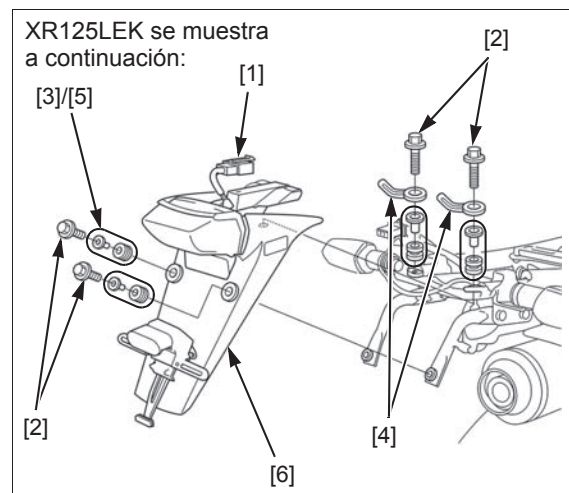
DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite los siguientes elementos:

- Tapas laterales (página 2-2).
- Sillín (página 2-2)
- Agarradero trasero (página 2-2)
- Carenado trasero (página 2-3)

Desenchufe el conector 3P de la luz trasera/freno [1]. Quite los tornillos [2], collares [3], [4] las abrazaderas y gomas de fijación [5].

Extraiga el fijador de la placa de matrícula [6]. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

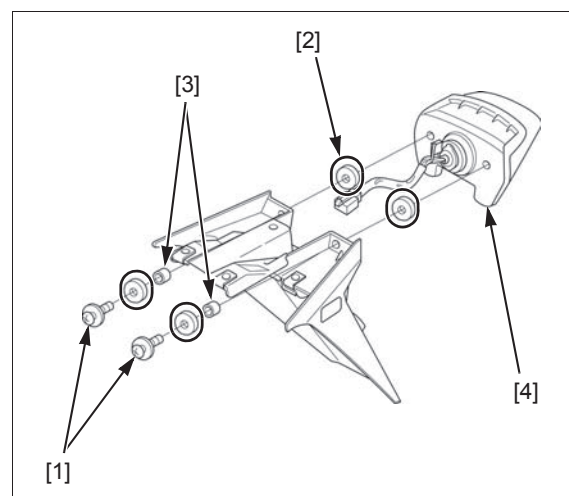


DESMONTAJE/MONTAJE

Extraiga la luz de la placa de matrícula (página 18-5).

Quite los tornillos [1], gomas de fijación [2], collares [3] y la luz de freno [4].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

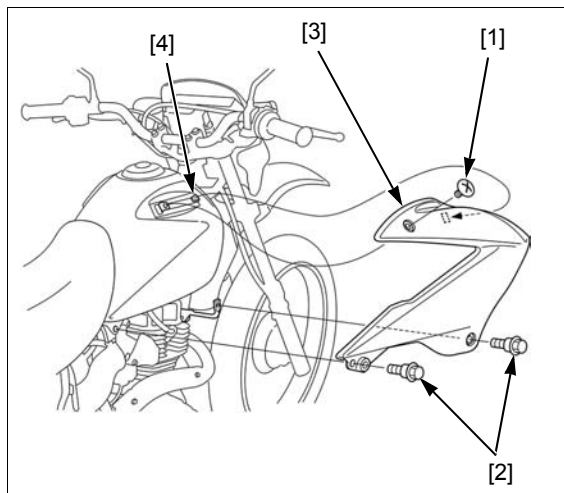


CUBIERTALATERAL**DESMONTAJE/INSTALACIÓN**

Quite la tapa lateral (página 2-2). Quite el tornillo [1] y el collar [2].

Extraiga la cubierta lateral [3] mientras que suelta su orificio del gancho [4] en el tanque de combustible.

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

**TANQUE DE COMBUSTIBLE****DESMONTAJE/INSTALACIÓN**

Quite los siguientes elementos:

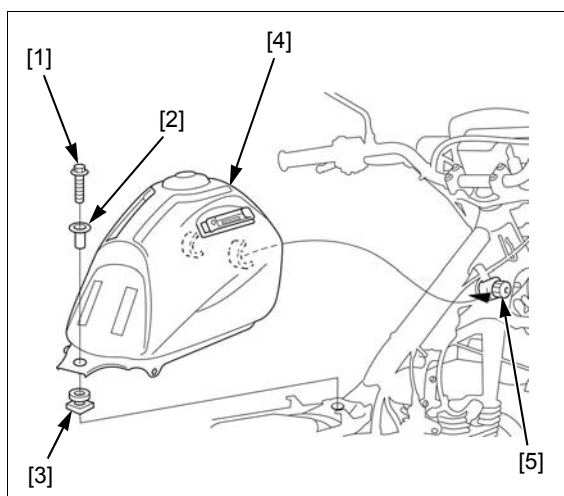
- Tapas laterales (página 2-2).
- Sillín (página 2-2)
- Cubiertas laterales (página 2-4).

Cierre la válvula de combustible.

Desconecte la manguera de combustible de la válvula de combustible. Quite el tornillo [1], el collar [2] y la goma de fijación [3].

Retire el tanque de combustible [4] mientras que lo suelta de las gomas de fijación [5].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

**PARABRISAS DELANTERO****DESMONTAJE/INSTALACIÓN**

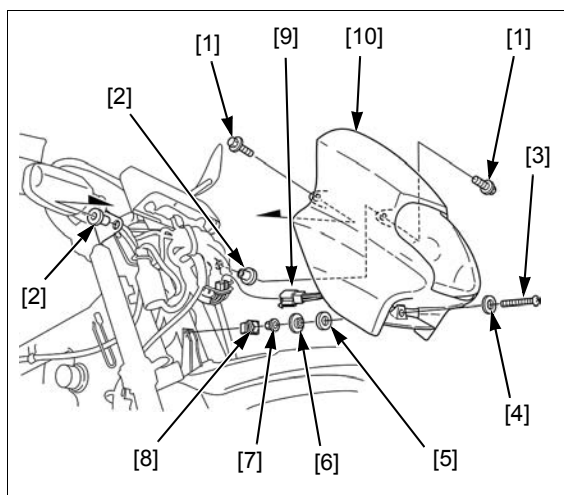
Quite los siguientes elementos:

- Dos tornillos [1] /tuercas de ajuste [2]
- Tornillo de ajuste de alineación del faro [3] / [4] arandela
- Gomas de fijación [5]
- Collar [6]
- Tuerca [7]
- Ajustador de alineación del faro [8]

Desconecte el conector del faro [9] del parabrisas delantero [10].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

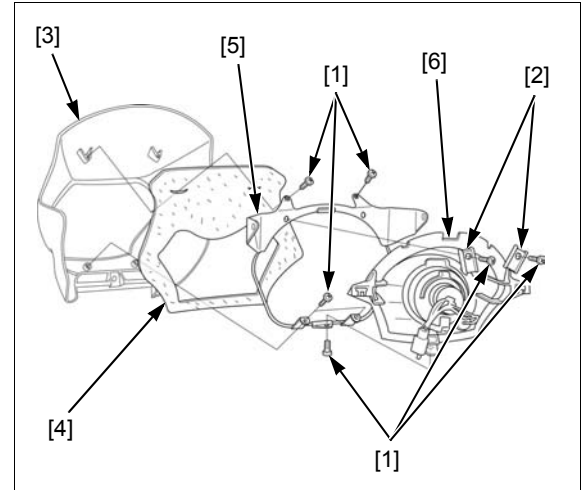
Después de la instalación, ajustar la alineación del faro (página 3-15)



DESMONTAJE/MONTAJE

Quite los tornillos [1] y las placas [2], y aparte el parabrisas [3], la goma del faro [4], el visor interior [5] y el faro [6].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



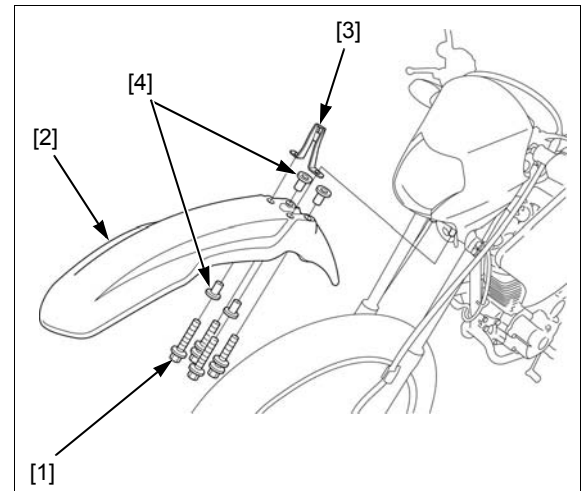
GUARDAFANGOS DELANTERO

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite los tornillos [1].

Extraiga el guardafango delantero [2], la abrazadera del ajustador de alineación del faro [3] y los collares [4].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

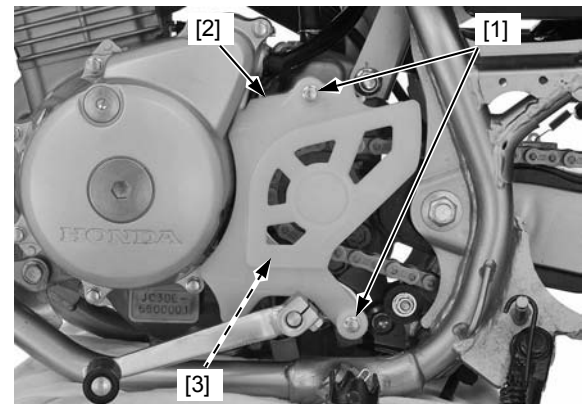


PROTECCIÓN DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite los tornillos [1], y a continuación, quite la protección de la cadena de transmisión [2] y la guía de la cadena de transmisión [3].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

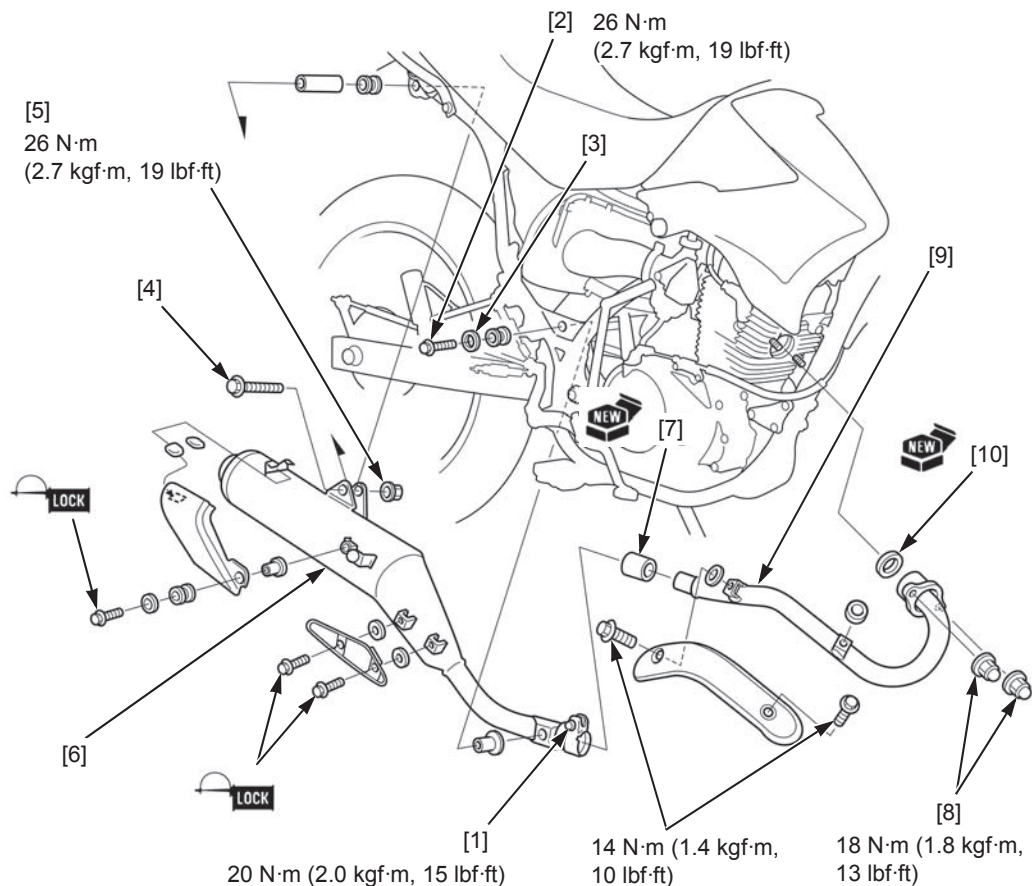


TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite la tapa lateral derecha (página 2-2). Afloje el tornillo de la abrazadera del silenciador [1].

Quite los siguientes elementos:

- Tornillo de fijación delantero [2] y arandela [3]
- Tornillo de fijación trasero [4] y tuerca [5]
- Silenciador [6] y [7] junta
- Tuercas de la junta del tubo de escape [8]
- Tubo de escape [9]
- Junta [10]
- Reemplace la junta del silenciador y la junta del tubo de escape con otras nuevas.
- Instale temporalmente el tubo de escape y el silenciador en el orden inverso al de desmontaje instalando los tornillos flojos (sin apretarlos). Apretar las tuercas de la junta del tubo de escape primero y, a continuación, apretar el tornillo de la abrazadera del silenciador, el tornillo y la tuerca de fijación del silenciador. Después de la instalación, compruebe el sistema de escape con respecto a fugas.



En caso de sustitución del espárrago [1], verifique si el largo del espárrago está dentro de lo especificado, como se muestra en la figura.

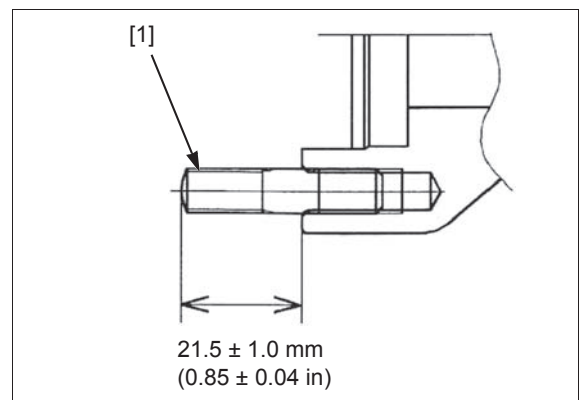


TABLA DE MANTENIMIENTO	3-2	CADENA DE TRANSMISIÓN	3-9
TAMIZ DEL FILTRO DE COMBUSTIBLE.....	3-3	DESLIZADOR DE LA CADENA DE	
FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR	3-3	TRANSMISIÓN	3-11
FILTRO DE AIRE	3-4	FLUIDO DE FRENO (XR125LK/LEK)	3-12
FILTRO DE AIRE SECUNDARIO		ZAPATAS DE FRENO/DESGASTE	
(XR125LK/LEK)	3-4	DE LAS PASTILLAS.....	3-12
RESPIRADERO DEL CÁRTER	3-5	SISTEMA DE FRENOS.....	3-13
BUJÍA DE ENCENDIDO	3-5	INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO	3-14
HOLGURA DE LA VÁLVULA	3-6	ALINEACIÓN DEL FARO	[-15]
ACEITE DEL MOTOR.....	3-7	SISTEMA DE EMBRAGUE.....	3-15
TAMIZ DEL FILTRO DE ACEITE		SOPORTE LATERAL	3-16
DEL MOTOR	3-7	SUSPENSIÓN	3-16
FILTRO CENTRÍFUGO DE ACEITE DEL		TUERCAS, TORNILLOS Y FIJADORES.....	3-16
MOTOR	3-8	RUEDAS Y NEUMÁTICOS.....	3-16
RALENTÍ DEL MOTOR	3-8	RODAMIENTOS DE LA COLUMNA	
SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDA-		DE DIRECCIÓN	3-17
RIO (XR125LK/LEK).....	3-9		

MANTENIMIENTO

TABLA DE MANTENIMIENTO

Realice la inspección previa a la conducción descrita en el Manual del propietario en cada periodo de mantenimiento programado.

I: Inspeccione y limpie, lubrique, ajuste o reemplace si es necesario. C: Limpie. R: Reemplace. A: Ajuste. L: Lubrique.

Los siguientes elementos requieren algunos conocimientos mecánicos. Algunos elementos (especialmente los marcados con * y **) puede necesitar informaciones técnicas y herramientas adicionales. Consulte a su distribuidor.

FRECUENCIA	ELEMENTOS	NOTA	LECTURA DEL ODÓMETRO (nota 1)					CONSULTE LA PÁGINA
			X 1.000 km	1	4	8	12	
			X 1.000 mi	0,6	2,5	5	7,5	
*	LÍNEA DE COMBUSTIBLE				I	I	I	—
*	TAMIZ DEL FILTRO DE COMBUSTIBLE				C	C	C	3-3
*	FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR				I	I	I	3-3
*	FILTRO DE AIRE (MODELOS DK Y XL125LK)	NOTA 2		A cada 12.000 km (7.500 mi): R				3-4
*	FILTRO DE AIRE (EXCEPTO MODELOS DK Y XL125LK)	NOTA 2		A cada 16.000 km (10.000 mi): R				3-4
*	FILTRO DE AIRE SECUNDARIO	NOTA 2			C	C	R	3-4
	RESPIRADERO DEL CÁRTER	NOTA 3			C	C	C	3-5
	BUJÍA DE ENCENDIDO				I	R	I	3-5
*	HOLGURA DE LA VÁLVULA			I	I	I	I	3-6
	ACEITE DEL MOTOR	NOTA 4		R	R	R	R	3-7
*	TAMIZ DEL FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR						C	3-7
**	FILTRO CENTRÍFUGO DE ACEITE DEL MOTOR						C	3-8
*	RALENTÍ DEL MOTOR			I	I	I	I	3-8
*	SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO (XR125LK/LEK)	NOTA 6					I	3-9
	CADENA DE TRANSMISIÓN	NOTA 4		A cada 1.000 km (600 mi): I, L				3-9
	DESLIZADOR DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN				I	I	I	3-11
	FLUIDO DE FRENO (XR125LK/LEK)	NOTA 5			I	I	I	3-12
	DESGASTE DE LAS ZAPATAS DE FRENO (XL125LK)				I	I	I	3-12
	ZAPATAS DE FRENO/DESGASTE DE LAS PASTILLAS (XR125LK/LEK)				I	I	I	3-12
	SISTEMA DE FRENOS			I	I	I	I	3-13
	INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO				I	I	I	3-14
	ALINEACIÓN DEL FARO				I	I	I	3-15
	SISTEMA DE EMBRAGUE			I	I	I	I	3-15
	SOPORTE LATERAL				I	I	I	3-16
	SUSPENSIÓN				I	I	I	3-16
*	TUERCAS, TORNILLOS Y FIJADORES	NOTA 4		I		I		3-16
**	RUEDAS Y NEUMÁTICOS	NOTA 4		I	I	I	I	3-16
**	RODAMIENTOS DE LA COLUMNA DE DIRECCIÓN			I			I	3-17

* Este servicio deberá ser efectuado por un distribuidor autorizado Honda, a menos que el propietario tenga las herramientas adecuadas y los datos de servicio y tenga calificaciones en mecánica.

**En el interés de la seguridad, recomendamos que estos servicios sean efectuados únicamente por un distribuidor autorizado Honda. Honda recomienda que un distribuidor debe realizar la prueba de carretera después de cada mantenimiento periódico.

NOTAS:

1. Para lecturas superiores del odómetro, repita los intervalos especificados aquí.
2. Efectue los servicios con más frecuencia al conducir bajo condiciones de humedad o en áreas demasiado polvorrientas.
3. Efectue los servicios con más frecuencia al conducir bajo lluvia o con altas aceleraciones.
4. Efectue los servicios con más frecuencia cuando conducir fuera de carreteras pavimentadas (OFF-ROAD)
5. La sustitución requiere habilidades mecánicas.
6. Reemplace el filtro de aire PAIR cada 3 años o 24.000 km (15.000 millas). La sustitución requiere habilidades mecánicas.

TAMIZ DEL FILTRO DE COMBUSTIBLE

Cierre la válvula de combustible [1].

Quite la cuba del filtro de combustible [2] y drene el contenido de la cuba en un recipiente adecuado.

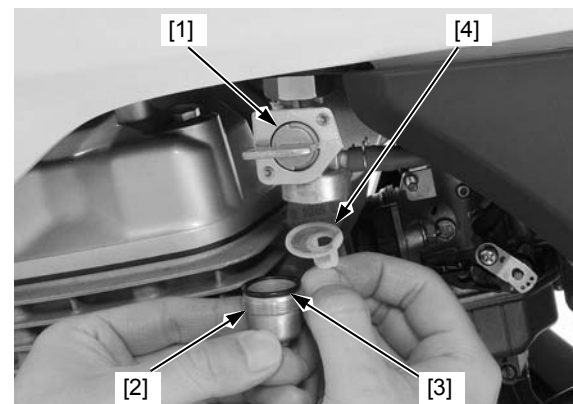
Quite el anillo tórico [3] y el tamiz del filtro de combustible [4]. Lave el tamiz del filtro de combustible y la cuba en un disolvente limpio no inflamable o con punto de inflamación elevado.

Inspeccione el anillo tórico y reemplácelo por un nuevo, si necesario.

Instale el tamiz del filtro de combustible, el anillo tórico y la cuba del filtro de combustible en el cuerpo de la válvula de combustible, asegurándose de que el anillo tórico esté correctamente instalado.

Apriete la cuba del filtro de combustible firmemente.

Abra la válvula de combustible y cerciórese de que no haya fugas.



FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR

Inspeccione el cable del acelerador con respecto a cualquier deterioro o daños.

Compruebe si la empuñadura del acelerador opera de forma suave. Compruebe si la misma retorna de manera completa y automática, desde la posición totalmente abierta, en todas las posiciones del manillar.

Si la empuñadura no retorna de forma adecuada, lubrique los cables del acelerador y el alojamiento del acelerador.

Procedimiento para la lubricación del cable: Desconecte la extremidad superior del cable del acelerador. Lubrique totalmente el cable y sus puntos de articulación con un lubricante de cables disponible comercialmente o un aceite de baja viscosidad..

Si la empuñadura aún no retorna adecuadamente, reemplace los cables del acelerador

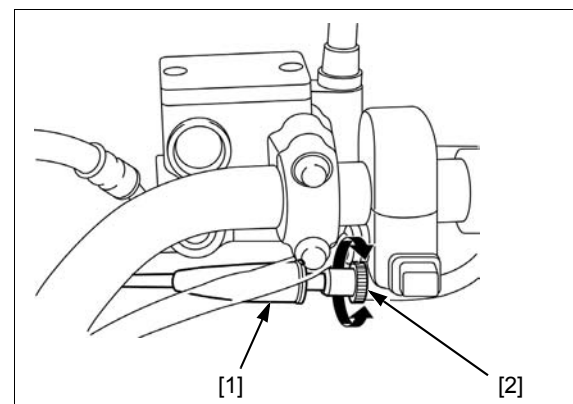
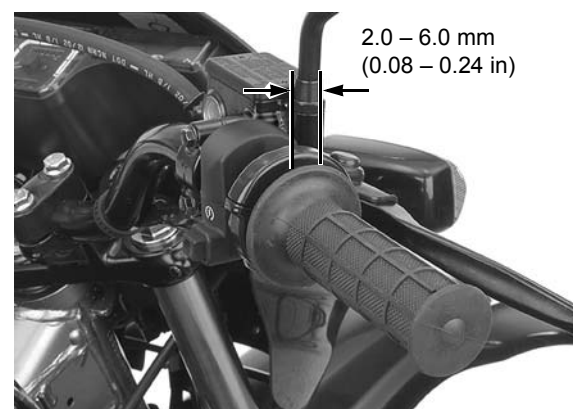
Con el motor en ralentí, gire el manillar completamente hacia la derecha y hacia la izquierda, para cerciorarse de que el ralentí no se altere. En caso de que las rotaciones del ralentí aumenten, compruebe la holgura de la empuñadura del acelerador y las conexiones de los cables del acelerador.

Mida la holgura en la brida de la empuñadura del acelerador.

HOLGURA: 2,0 - 6,0 mm (0,08 - 0,24 pulg)

Deslice el guardapolvo [1].

Gire el ajustador [2] según sea necesario.



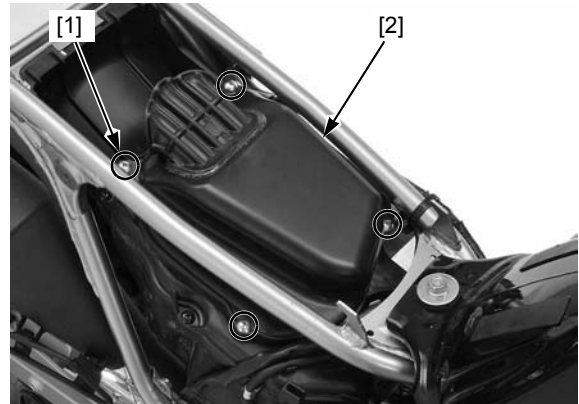
FILTRO DE AIRE

- El elemento de papel viscoso no se puede limpiar porque el elemento contiene un adhesivo de polvo.
- Si la moto se usa bajo condiciones demasiado húmedas o en áreas demasiado polvorrientas, la inspección debe ser efectuada con más frecuencia,

Quite los siguientes elementos:

- Tapas laterales (página 2-2).
- Sillín (página 2-2)

Quite los tornillos [1] y la tapa del filtro de aire [2].



Quite los tornillos del elemento del filtro de aire [1].

Reemplace el elemento del filtro de aire [2] de acuerdo con los intervalos recomendados en la tabla de mantenimiento o siempre que esté excesivamente sucio o dañado.

Verifique el estado de las guarniciones; reemplácelas si es necesario.

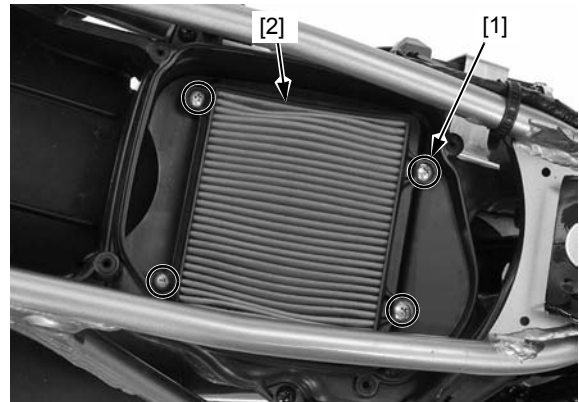
Instale las piezas en el orden inverso de la extracción.

PAR

Tornillo del elemento del filtro de aire:

1.1 N•m (0,1 kgf•m, 0,8 lbf•ft) Tornillo de la tapa del alojamiento del filtro de aire:

1,1 N•m (0,1 kgf•m, 0,8 lbf•ft)



FILTRO DE AIRE SECUNDARIO (XR125LK/ LEK)

Quite los siguientes elementos:

- Cubiertas laterales (página 2-4).
- Tanque de combustible (página 2-4)

Inspeccione el filtro de aire secundario [1] y reemplácelo si es necesario.

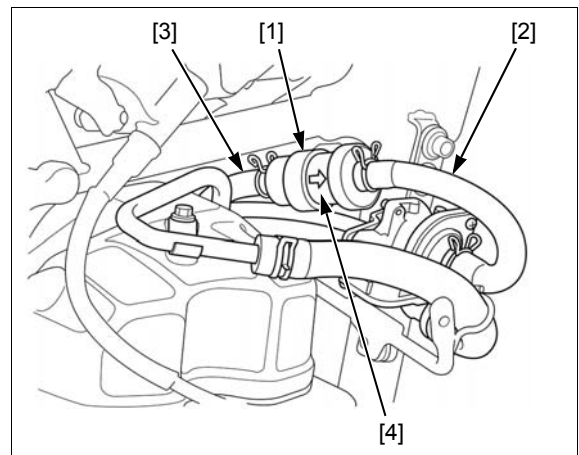
Al efectuar la sustitución del filtro secundario, retire los siguientes:

Desconecte la manguera que conecta el filtro de aire secundario con la válvula de control PAIR (2)

Desconecte la manguera que va del filtro secundario a la conexión en Y (3) y quite el filtro.

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

Instale el filtro de aire girando la marca de flecha [4] en la dirección que se muestra en la ilustración.

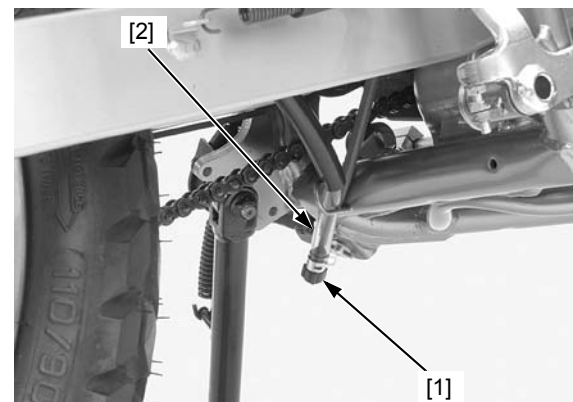


RESPIRADERO DEL CÁRTER

- Efectúe servicios más frecuentes cuando conduzca bajo lluvia, con aceleración máxima o después de haber lavado o volcado la motocicleta.. Efectúe servicios en caso de que el nivel de los depósitos se pueda ver en la sección transparente del tubo de drenaje del respiradero.

Quite el tapón de drenaje [1] del tubo de drenaje del respiradero [2] y drene cualquier depósito en un recipiente adecuado.

Vuelva a colocar el tapón de drenaje.



BUJÍA DE ENCENDIDO

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Desconecte la tapa de la bujía de encendido [1], y limpie la zona alrededor de la base de la bujía de encendido.

Quite la bujía de encendido [2].

Inspeccione o reemplace como se describe en la tabla de mantenimiento (página 3-2).

BUJÍAS DE ENCENDIDO ESPECIFICADA:

Estándar:

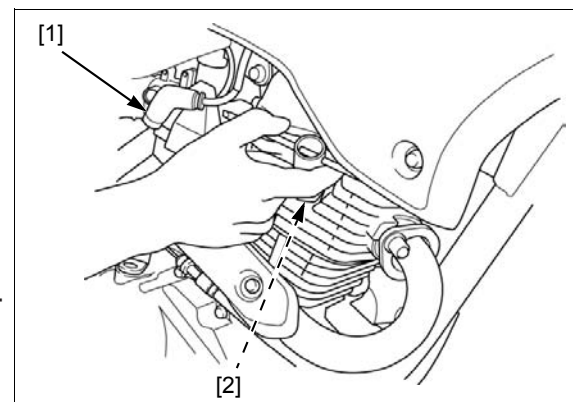
CPR7EA-9 (NGK)

Por tiempo prolongado a altas aceleraciones: CPR8EA-9 (NGK)

Instale y apriete a mano la bujía en la culata y, a continuación, apriete la bujía al par de apriete especificado.

PAR: 16 N·m (1,6 kgf·m, 12 lbf·ft)

Conecte la capa de la bujía de encendido



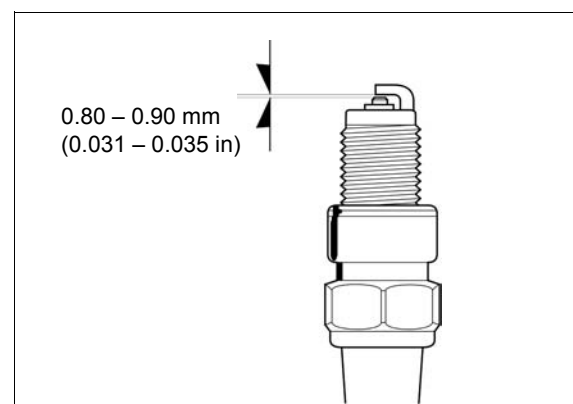
INSPECCIÓN

Compruebe los siguientes elementos y los reemplace si es necesario.

- Aislante en busca de daños
- Electrodo central y electrodo lateral en busca de desgaste
- Condición de quema y coloración;
 - Marrón oscuro a claro indica buen estado.
 - Un color excesivamente claro indica mal funcionamiento del sistema de encendido, o mezcla pobre.
 - Depósitos de carbonilla o de humedad indican mezcla excesivamente rica.

Limpie los electrodos de la bujía con una escobilla de acero o con un producto de limpieza especial.

Compruebe la apertura entre los electrodos central y lateral con un calibrador de espesores.



APERTURA DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO:

0,80 - 0,90 mm (0,031 - 0,24 pulg)

Si es necesario, ajuste la distancia, doblando el electrodo lateral con cuidado.

HOLGURA DE LA VÁLVULA

INSPECCIÓN

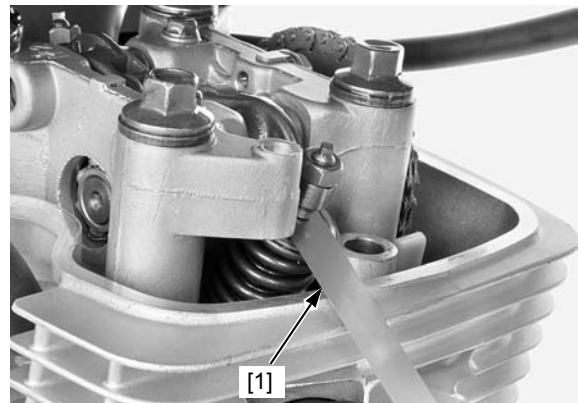
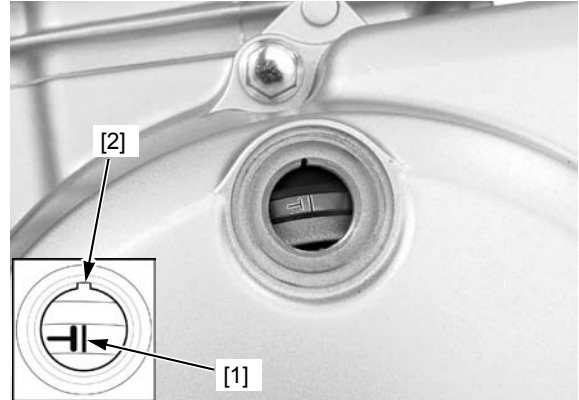
Inspeccionar y ajustar la holgura de la válvula cuando el motor esté frío (por debajo de 35 °C/ 95 °F).

Quite la tapa de la culata (página 8-4). Quite la tapa de los orificios de sincronización.

Gire el cigüeñal en sentido contra horario y alinee la marca "T" [1] en el volante con la marca de referencia [2] en la tapa izquierda del cárter.

Asegúrese de que el pistón se encuentra en el PMS (Punto Muerto Superior) en la carrera de compresión.

Esta posición puede ser obtenida mediante la confirmación de que hay holgura en el brazo oscilante. Si no hay holgura, es porque el pistón se mueve a través del recorrido del escape hasta el PMS. Gire el cigüeñal una vuelta completa y haga coincidir con la marca "T" otra vez.



Al comprobar la holgura, deslice el calibrador de espesores desde el centro hacia el exterior

Compruebe la holgura de las válvulas de admisión y escape, insertando el calibrador de espesores [1] entre el tornillo de ajuste y el vástago de la válvula.

HOLGURA DE LA VÁLVULA:

ADMISIÓN: 0,08 ± 0,02 mm (0,003 ± 0,001 pulg)

ESCAPE: 0,12 ± 0,02 mm (0,005 - 0,001 pulg)

Ajuste la holgura soltando la contratuerca [1] y girando el tornillo de ajuste [2] hasta que se sienta una ligera resistencia al movimiento en el calibrador de espesores.

HERRAMIENTA:

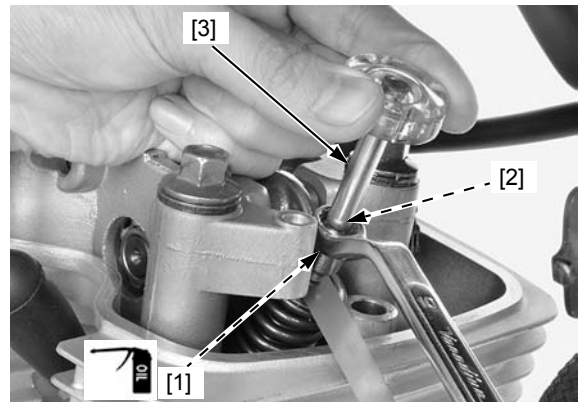
[3] Llave de ajuste de la válvula 07708-0030400

Aplique aceite de motor a la contratuerca.

Sujete el tornillo de ajuste y apriete la contratuerca.

PAR: 14 N•m (1,4 kgf•m, 10 lbf•ft)

Después de apretar la contratuerca, vuelve a comprobar la holgura de la válvula.



Lubricar los anillos tóricos nuevos [1] con aceite de motor e instalarlos en la capa del orificio del cigüeñal [2] y en la capa de los orificios de sincronización. Aplique grasa a las roscas de la tapa del orificio del cigüeñal. Instalar las tapas y apretarlas al par especificado.

PAR:

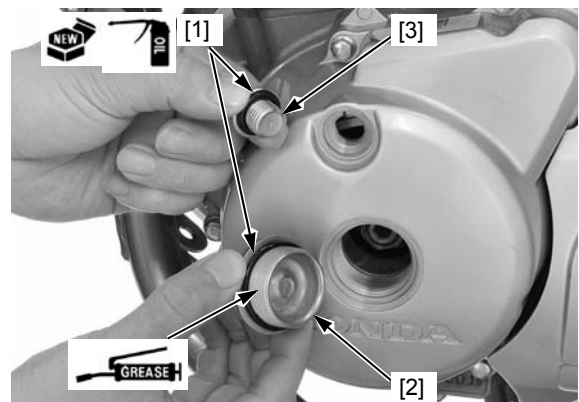
Tapa del orificio del cigüeñal:

15 N•m (1,5 kgf•m, 11 lbf•ft)

Tapa del orificio de sincronización:

10 N•m (1,0 kgf•m, 7 lbf•ft)

Instale la tapa de la culata (página 8-4).



ACEITE DE MOTOR

INSPECCIÓN DEL NIVEL DE ACEITE

Limpie alrededor de tapa de llenado/bayoneta de medición del nivel de aceite y superficie cercana.

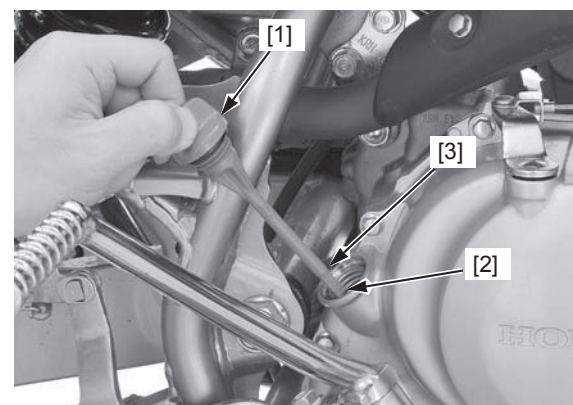
Haga funcionar el motor y déjelo en ralentí durante 3 - 5 minutos. Pare el motor y espere de 2 a 3 minutos.

Mantenga la motocicleta en la posición vertical.

Quitar la tapa de llenado de aceite/bayoneta [1] y limpiarla. Vuelva a instalar la tapa de llenado de aceite/bayoneta, pero sin roscarla.

Quitar la tapa de llenado de aceite/bayoneta de nivel y comprobar el nivel de aceite.

En caso de que el nivel está cerca o por debajo del nivel inferior [2] de la bayoneta de medición, añada el aceite recomendado hasta la marca de nivel superior [3].



ACEITE DE MOTOR SUGERIDO:

Aceite para motocicleta de 4 tiempos Honda o una clasificación

API equivalente: SG o superior

(excepto los aceites rotulados "ahorro de energía" en la etiqueta redonda de servicio API)

Viscosidad: SAE 10W-30

JASO T 903 estándar: MA

Verifique si el anillo tórico está en buen estado, sustituirlo si es necesario.

Aplique aceite de motor en el anillo tórico. Instalar la tapa de llenado de aceite/bayoneta.

CAMBIO DE ACEITE DEL MOTOR

Calentar el motor.

Parar el motor y quitar la tapa de llenado de aceite/bayoneta.

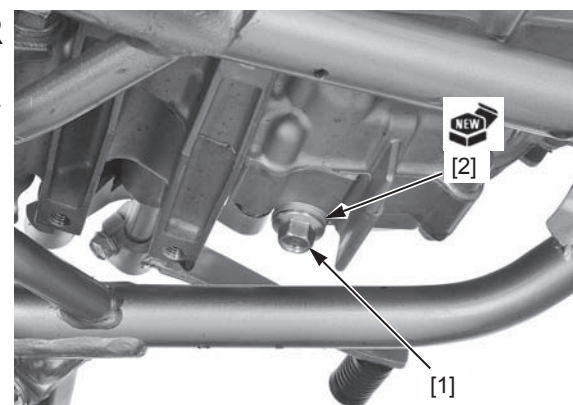
Quite el tornillo de drenaje [1] y la arandela de sellado [2] y drene el aceite del motor por completo.

Instale una nueva arandela de sellado en el tornillo de drenaje.

Instale el tornillo de drenaje con una arandela de sellado nueva y apriete al par especificado.

PAR: 30 N•m (3,1 kgf•m, 22 lbf•ft)

Llene el cárter con el aceite de motor recomendado.



CAMBIO DE ACEITE DEL MOTOR

1,0 litro (1,1 US qt, 0,9 Imp qt) al drenar.

1,2 litro (1,3 US qt, 1,1 Imp qt) al desmontar.

Compruebe el nivel de aceite. Asegúrese de que no hay fugas de aceite.

TAMIZ DEL FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR

Quite la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4).

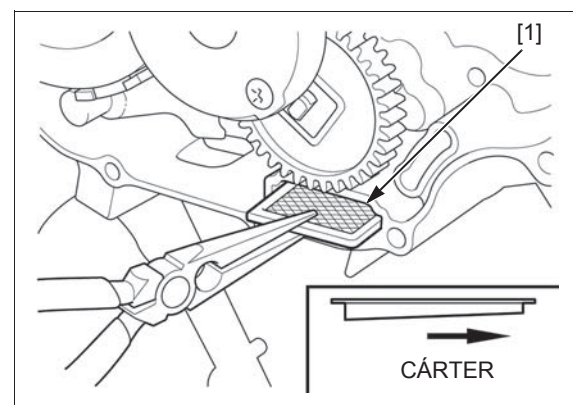
Extraiga el tamiz del filtro. Tenga cuidado de no dañar los alojamientos en las tapas laterales [1] del cárter.

Lave el tamiz del filtro con un disolvente no inflamable o con elevado punto de inflamación hasta que toda la suciedad acumulada ha sido eliminada.

Secar con aire comprimido para limpiar por completo.

Antes de instalar el filtro, el tamiz debe examinarse cuidadosamente en busca de daño.

Instalar el tamiz del filtro en la dirección que se muestra en la figura. Instale la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4).

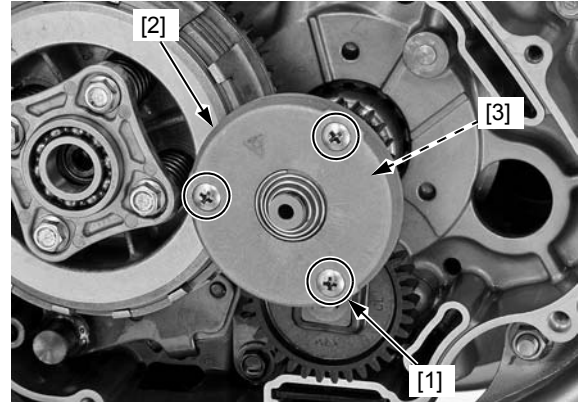


FILTRO CENTRÍFUGO DE ACEITE DEL MOTOR

Quite la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4). Quite los siguientes elementos:

- Tornillos [1]
- Tapa del rotor del filtro de aceite [2]
- Junta [3]

Limpie la tapa del rotor del filtro de aceite y el interior del rotor del filtro de aceite con un paño limpio que no deje pelusa.

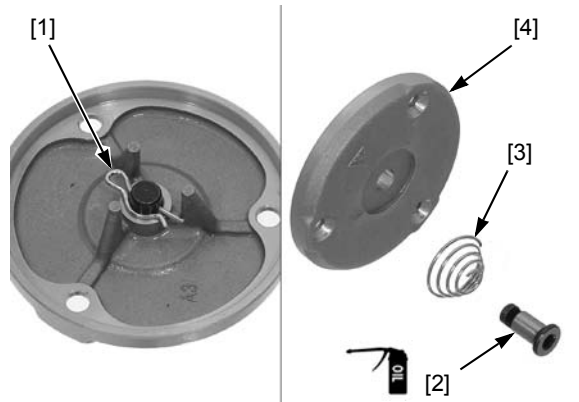


Quite el clip [1] mientras se mantiene el pasaje de aceite [2]. Quite el pasaje de aceite y el resorte [3].

Sople aire comprimido en el orificio del pasaje de aceite y la tapa del rotor [4] para limpiarlos.

Aplique aceite de motor en la área deslizante del pasaje de aceite. Instale el resorte y el pasaje de aceite, y sujétela con el clip.

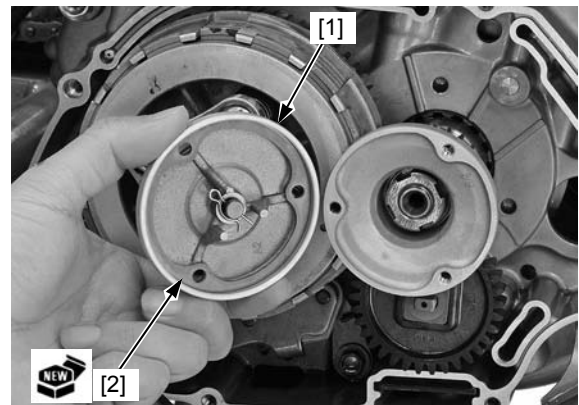
Asegúrese de que el pasaje de aceite funciona libremente, sin trabar.



Instale la tapa del rotor [1] con una nueva junta [2] y apriete los tres tornillos.

PAR: 4,0 N•m (0,4 kgf•m, 3,0 lbf•ft)

Instale la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4).



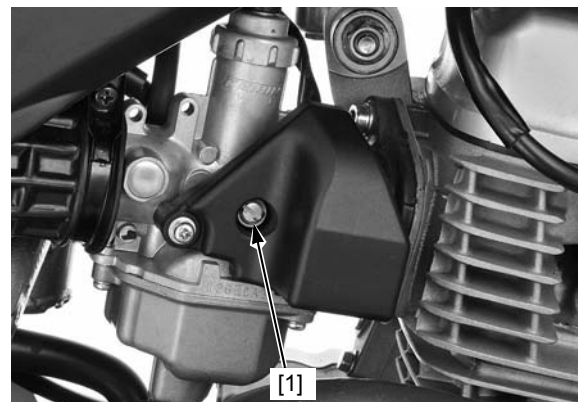
RALENTÍ DEL MOTOR

- Inspeccionar y ajustar la rotación de ralentí después de que todos los otros componentes de mantenimiento del motor se han realizado y se encuentran dentro de las especificaciones.
- El motor debe estar caliente para ajuste preciso. Diez minutos de de parada-y-accionamiento del motor es suficiente.

Caliente el motor, cambie la transmisión a punto muerto y apoye la moto en la posición vertical sobre una superficie plana.

Conecte un tacómetro y compruebe el ralentí.

RALENTÍ: 1.500 ± 100 min -1 (rpm)

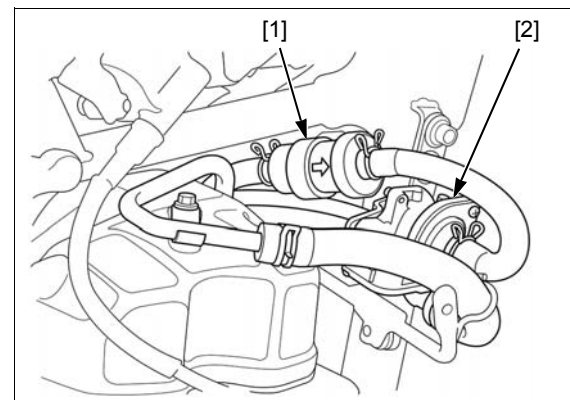


SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO (XR125LK/LEK)

Si las mangueras presentan signos de daño por calor, inspeccione la válvula de verificación PAIR en la tapa de la válvula de láminas PAIR con respecto a daños.

- El sistema de suministro de aire secundario introduce aire filtrado en los gases de escape y en el orificio de escape. El aire secundario es aspirado hacia dentro del orificio del escape siempre que haya un impulso de presión negativa en el sistema de escape. Este aire secundario cargado promueve la quema de los gases de escape sin quemar y cambia una gran cantidad de hidrocarburos y monóxido de carbono en dióxido de carbono relativamente inofensivo y en agua.

Compruebe las mangueras PAIR (pulse secondary air injection) entre el filtro de aire secundario [1], válvula de control PAIR [2] y la tapa de la culata con respecto a deterioro, daños o conexiones flojas. Cerciérese de que las mangueras no están agrietadas.

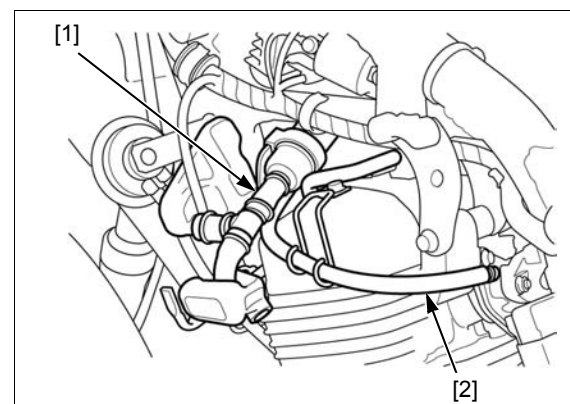


Compruebe las mangueras PAIR [1] entre el filtro de aire secundario y la tapa de entrada de aire con respecto a deterioro, daño o conexiones flojas.

Cerciérese de que las mangueras no están dobladas, apretadas o agrietadas.

Compruebe la manguera de vacío [2] entre la válvula de control PAIR y el aislante del carburador con respecto a deterioro, daño o conexiones flojas.

Cerciérese de que las mangueras no están dobladas, apretadas o agrietadas.



CADENA DE TRANSMISIÓN

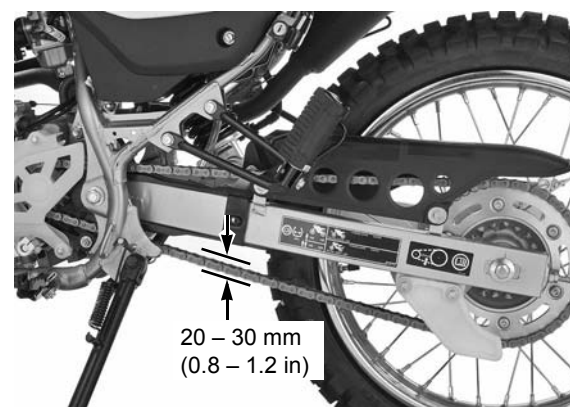
INSPECCIÓN DE LA HOLGURA DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN

Apague el motor y apoye la moto en su soporte lateral y ponga la transmisión en punto muerto.

Verifique la holgura en el tramo/sección inferior de la cadena, en el punto intermedio entre la corona y el piñón de transmisión (o entre los radios)

HOLGURA DE LA CADENA:

20 - 30 mm (0,8 - 1,2 pulg)



AJUSTE

Aflojar la tuerca del eje trasero [1].

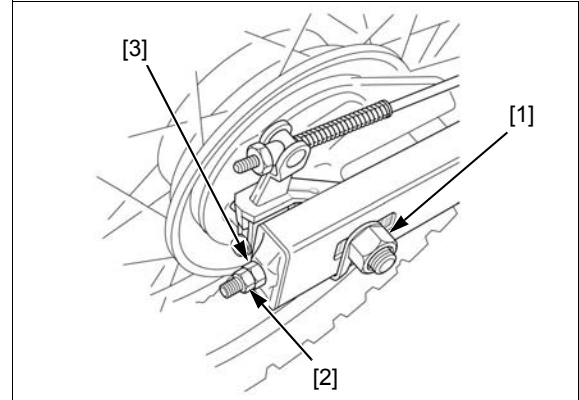
Aflojar las contra tuercas [2] y girar las tuercas de ajuste [3] hasta que se obtenga la holgura correcta de la cadena.

Cerciórese de que las marcas indicadoras en los dos ajustadores estén alineadas con las partes traseras de las ranuras del eje en el brazo oscilante.

Apriete la tuerca del eje trasero al par especificado.

PAR: 93 N•m (9,5 kgf•m, 69 lbf•ft)

Sujete las tuercas de ajuste y apriete las contra tuercas

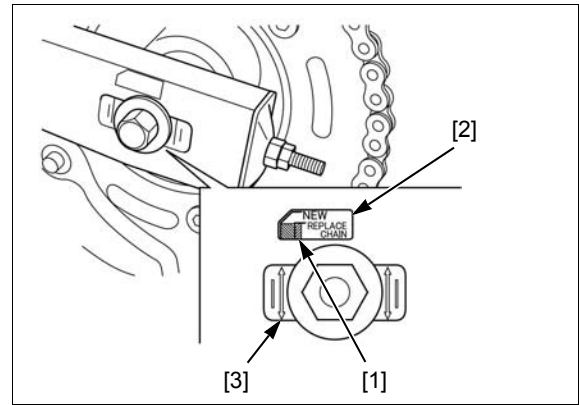


SUSTITUCIÓN

Si la zona roja [1] en la etiqueta indicadora de desgaste de la cadena de transmisión [2] alcanza la marca de flecha del ajustador [3] después de que la cadena de transmisión se ha ajustado a la holgura correcta, la cadena de transmisión está demasiado desgastada y debe ser sustituida.

Consulte el procedimiento de montaje/desmontaje del balancín (página 15-13).

CADENA DE SUSTITUCIÓN: CHOH0428HO-130LE



LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN

Limpie la cadena de transmisión [1] con un limpiador de cadena diseñado específicamente para cadenas de retén (o de anillos tóricos) o un detergente neutro. Utilice una escobilla suave si la cadena de transmisión está sucia.

ADVERTENCIA

No utilice un limpiador a vapor, limpiador de alta presión, escobilla de alambre de acero, solventes volátiles como la gasolina y el benceno, limpiador abrasivo o un limpiador de cadena NO diseñados específicamente para cadenas de retén (o de anillos tóricos) para limpiar la cadena de transmisión.

Inspeccione la cadena de transmisión con respecto a posibles daños o desgaste.

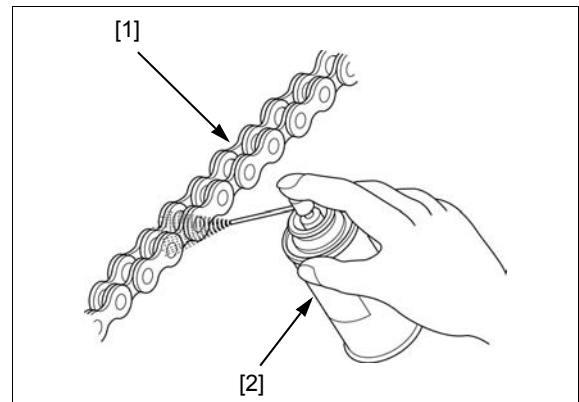
Reemplace cualquier cadena de transmisión que esté con los rodillos dañados, los eslabones flojos u otros daños que no puedan ser reparados.

Lubrique la cadena de transmisión con lubricante para cadena de transmisión [2] diseñados específicamente para uso con cadenas de retén (o de anillos tóricos), aceite para engranajes # 80 - 90 o equivalente.

ADVERTENCIA

No utilice un lubricante de cadena NO diseñado específicamente para su uso con cadenas de retén (o de anillos tóricos) para lubricar la cadena de transmisión.

Limpie el exceso de aceite o de lubricante de la cadena de transmisión.



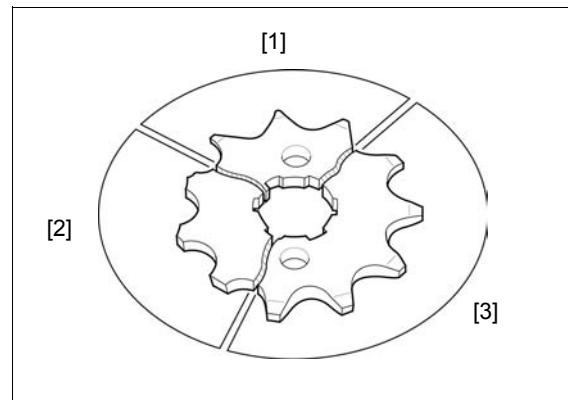
INSPECCIÓN DE LA CORONA Y DEL PIÑÓN DE TRANSMISIÓN

Quite la tapa del piñón de transmisión (página 2-5).

Inspeccione los dientes de la corona y piñón de transmisión con respecto a desgaste [1] o daño [2]. Reemplace si necesario.

Nunca use una cadena de transmisión nueva en corona y piñón desgastados.

La cadena de transmisión, bien como la corona y el piñón, deben estar en buenas condiciones [3]. En caso contrario, la pieza nueva se desgastará rápidamente.



Verifique los pernos y las tuercas de fijación de la corona y del piñón de transmisión.

Si están flojos, apriételos al par especificado.

PAR:

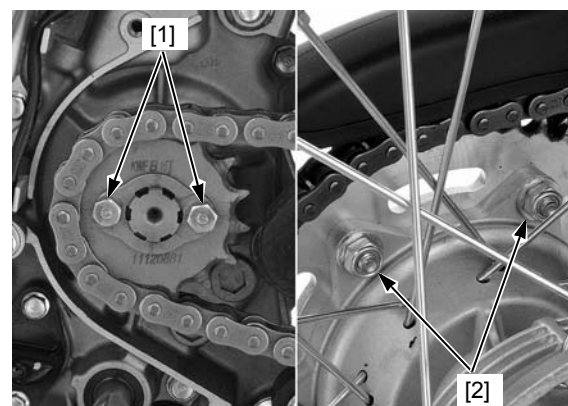
[1] Tornillo de la placa de fijación del piñón de transmisión:

12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)

[2] tuerca de la corona de transmisión:

32 N•m (3,3 kgf•m, 24 lbf•ft)

Instale la tapa del piñón de transmisión (página 2-5).

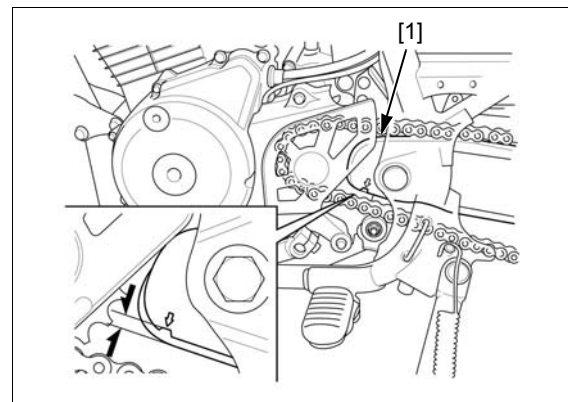


DESLIZADOR DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN

Quite la tapa del piñón de transmisión (página 2-5).

Inspeccione el deslizador de la cadena de transmisión [1] en busca de desgaste o daño. Reemplace el deslizador de la cadena de transmisión si estuviera desgastado hasta el límite de desgaste.

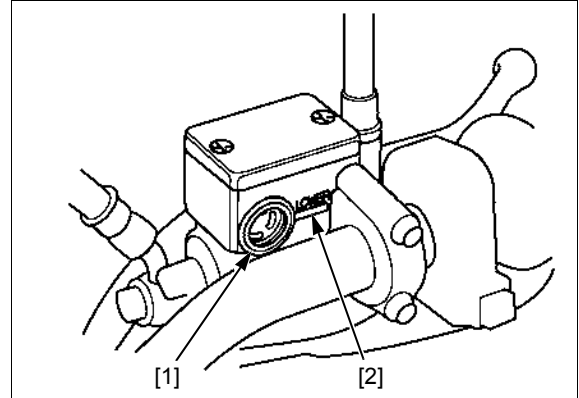
Consulte el procedimiento de montaje/desmontaje del balancín (página 15-13).



FLUIDO DE FRENO (XR125LK/LEK)

ADVERTENCIA

- El fluido derramado puede dañar piezas pintadas, de plástico o de goma. Coloque un paño sobre estas piezas siempre que se efectúe el mantenimiento del sistema de freno.
- No mezcle diferentes tipos de fluido de freno, ya que éstos no son compatibles entre sí.
- No permita que materiales extraños penetren en el sistema de freno durante el abastecimiento del depósito.
- Gire el manillar para que el depósito esté a nivel y compruebe el nivel del depósito de fluido del freno delantero a través del visor de inspección [1].
- Cuando el nivel del fluido de frenos es bajo (por debajo de la línea de nivel "INFERIOR" [2]), verificar el desgaste de las pastillas de freno (página 3-12). Un nivel bajo de fluido puede deberse al desgaste de las pastillas de freno. Si las pastillas de freno están desgastadas, los pistones de la pinza se desplazan hacia fuera y esto contribuye para la disminución del nivel del fluido en el depósito. En caso de que las pastillas no estén desgastadas y el nivel de fluido esté bajo, inspeccione todo el sistema de freno con respecto a fugas (página 3-13).



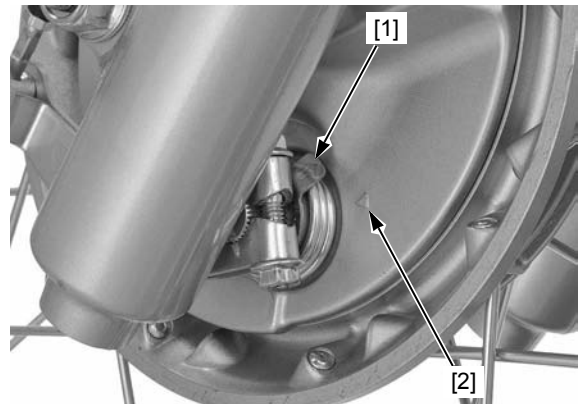
DESGASTE DE LAS ZAPATAS/PASTILLAS DEL FRENO

ZAPATAS DEL FRENO DELANTERO (XL125LK)

Compruebe la posición del indicador de desgaste cuando se aplica la palanca del freno.

Si la flecha [1] en la placa del indicador se alinea con la marca "Δ" [2] en el panel del freno, inspeccione el tambor de freno.

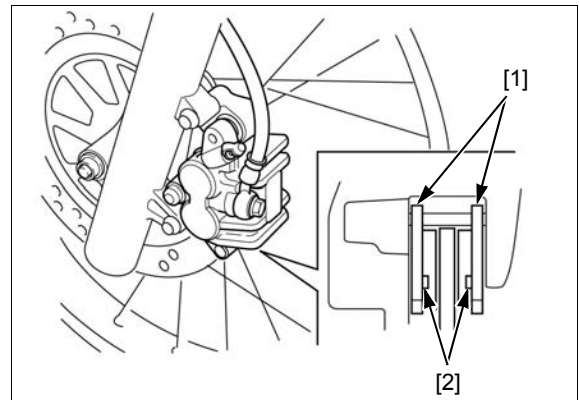
Reemplace las zapatas del freno si el D. I. del tambor se encuentra dentro del límite de servicio (página 1-8).



PASTILLAS DEL FRENO DELANTERO (XR125LK/LEK)

Compruebe el desgaste de las pastillas de freno.

Reemplace las pastillas de freno [1] si la ranura de límite de desgaste [2] de cualquier de las pastillas está desgastada (página 16-6).

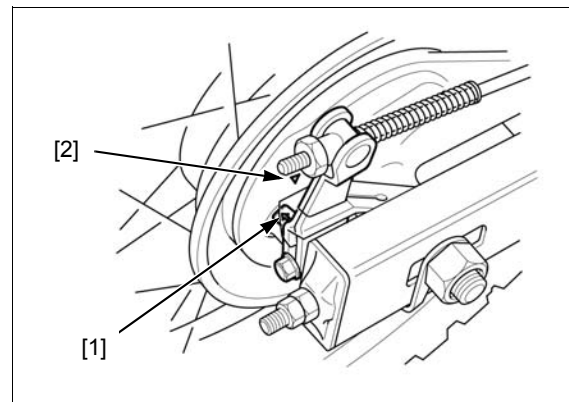


ZAPATAS DEL FRENO TRASERO

Compruebe la posición del indicador de desgaste cuando se aplica el pedal del freno.

Si la flecha [1] en la placa del indicador de desgaste se alinea con la marca "Δ" [2] en el panel del freno, inspeccione el tambor de freno.

Reemplace las zapatas del freno si el D. I. del tambor se encuentra dentro del límite de servicio (página 1-8).



SISTEMA DE FRENOS

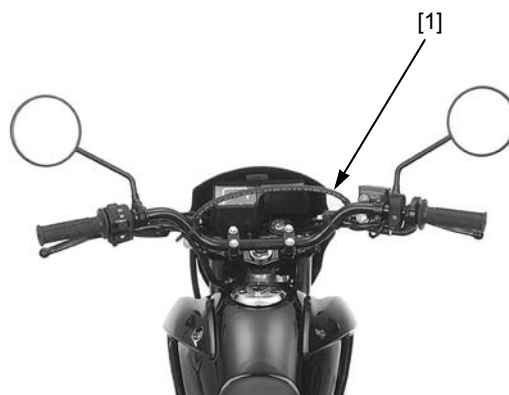
FRENO HIDRÁULICO (XR125LK/LEK)

Accione con firmeza la palanca de freno y cerciórese de que no haya penetración de aire en el sistema.

En caso de que la palanca esté demasiado blanda o elástica al ser aplicada, efectúe la purga de aire del sistema (página 16-4).

Inspeccione la manguera de freno [1] y las conexiones con respecto a deterioro, grietas, daños o señales de fugas. Apriete las conexiones en caso que estén flojas.

Reemplace la manguera y las conexiones según sea necesario.



HOLGURA DE LA PALANCA DEL FRENO (XL125LC)

Inspeccione el cable del freno en busca de retorceduras o daños, y lubrique el cable si es necesario.

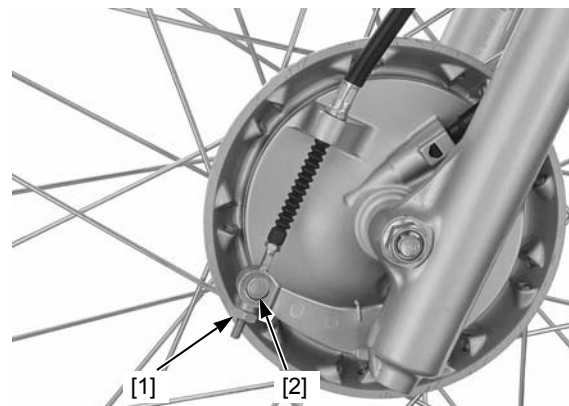
Meda el holgura de la palanca del freno en el extremo de la palanca.

HOLGURA: 10 - 20 mm (0,4 - 0,8 pulg)



Ajuste la holgura de la palanca del freno delantero girando la tuerca de ajuste [1].

Cerciórese de que el recorte de la tuerca de ajuste quede asentado en el pasador (o chaveta)



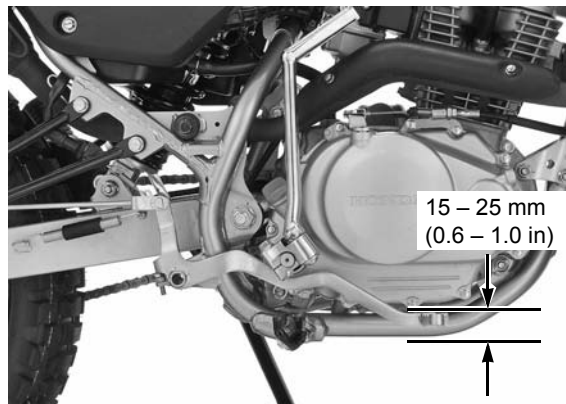
MANTENIMIENTO

Realice el ajuste de la holgura después de realizar el ajuste de altura del pedal.

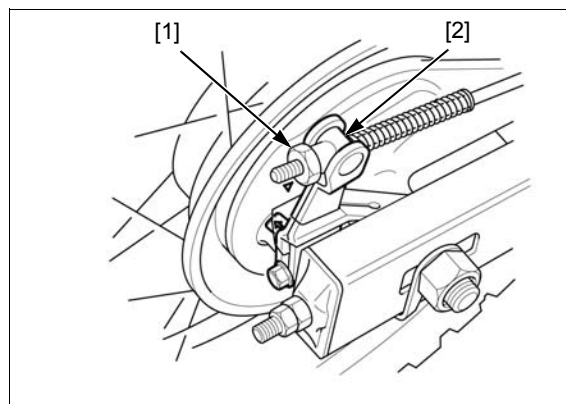
HOLGURA DEL PEDAL DEL FRENO

Compruebe la holgura del pedal de freno.

HOLGURA: 15 - 25 mm (0,6 - 1,0 pulg)



Ajuste la holgura girando la tuerca de ajuste [1].
Cerciórese de que el recorte de la tuerca de ajuste quede asentado en el pasador (o chaveta) [2].

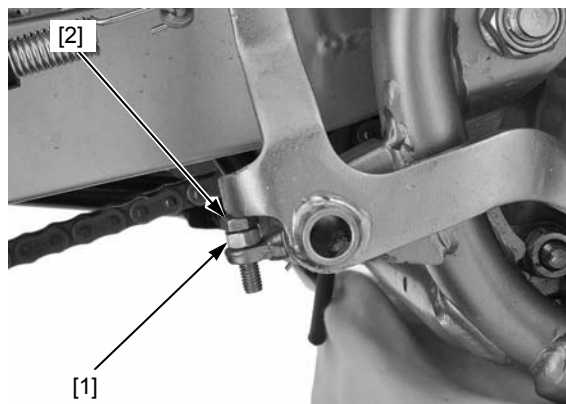


ALTURA DEL PEDAL DEL FRENO

Ajuste el pedal de freno a la altura deseada.

Afloje la contratuerca [1] y gire el perno de ajuste [2] para obtener la altura del pedal. Tras realizar el ajuste, apretar la contratuerca.

Ajuste la holgura del pedal (página 3-14).

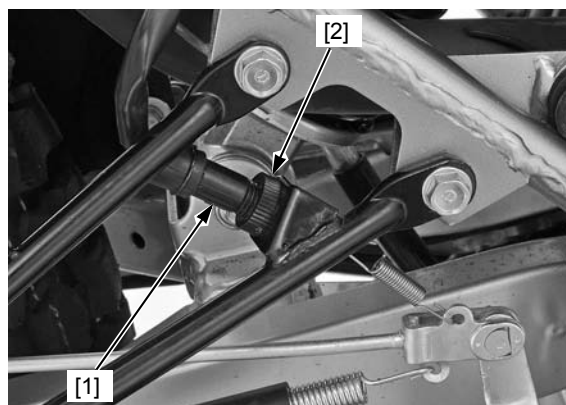


INTERRUPTOR DE LA LUZ DEL FRENO

- Ajuste el interruptor de la luz del freno trasero después del ajuste de la holgura del pedal de freno.
- El interruptor de la luz del freno delantero no necesita ajuste.

Ajuste el interruptor de la luz del freno trasero [1] de modo que la luz del freno se enciende cuando se presiona el pedal del freno hacia abajo 15 mm (0,6 pulgadas), justo antes de que el freno actúe efectivamente.

Sujete el cuerpo del interruptor e gire la tuerca de ajuste

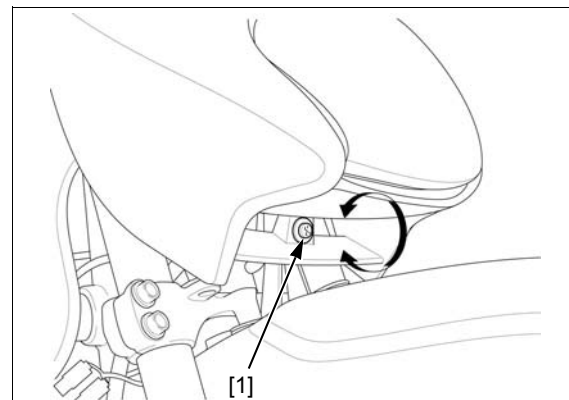


ALINEACIÓN DEL FARO

- Ajuste el foco del faro de acuerdo con las leyes y normas de tránsito locales.

Coloque la motocicleta sobre una superficie nivelada.

Ajuste el foco de los faros verticalmente girando el tornillo de ajuste [1].

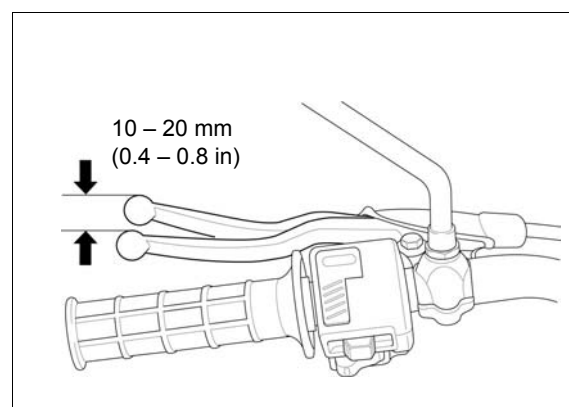


SISTEMA DE EMBRAGUE

Inspeccione el cable del embrague en busca de retorcimientos o daños, y lubrique el cable si es necesario.

Mida la holgura de la palanca del embrague en el extremo de la palanca.

HOLGURA: 10 - 20 mm (0,4 - 0,8 pulg)



Ajustes menores se efectúan a través del ajustador superior en la palanca del embrague.

Deslice la tapa guardapolvo [1], afloje la contratuerca [2] y gire el ajustador [3] para obtener la holgura.

Apriete la contratuerca e instale la tapa guardapolvo.

ADVERTENCIA

Si el ajustador se queda muy apartado, con un espacio mínimo para el acoplamiento de la rosca, podrá dañarse.

Si aún después de se apretar el ajustador cerca de su límite máximo no se obtenga el juego especificado, apriételo completamente y lo retroceda una vuelta.

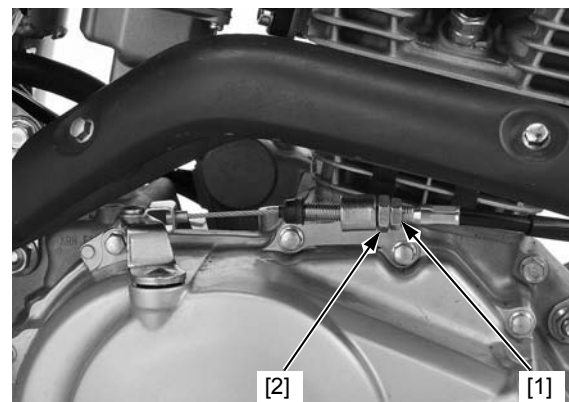
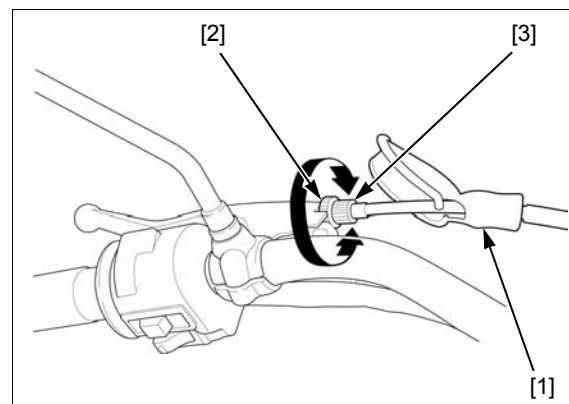
Apriete la contratuerca y haga los ajustes principales como se describe a continuación.

Los ajustes más importantes se realizan con la tuerca de ajuste inferior en el motor.

Afloje la contratuerca [1] y gire el perno de ajuste [2]. Tras completar el ajuste, apriete la contratuerca mientras mantiene la tuerca de ajuste.

Compruebe el funcionamiento del embrague.

Si la holgura no puede ser obtenido o, de lo contrario, el embrague patina durante la prueba de recorrido, desmonte e inspeccione el embrague (página 10-7).



SOPORTE LATERAL

Verifique el resorte del soporte lateral [1] con respecto a daños o pérdida de tensión.

Verifique si el conjunto del soporte lateral [2] si mueve libremente. Lubrique el pivote del soporte lateral, si necesario..

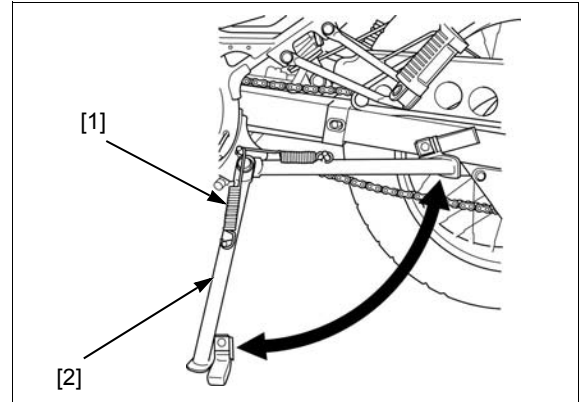
Compruebe que el tornillo del pivote y la contratuerca del soporte lateral están apretados.. Apriete cualquier tornillo y tuerca flojos.

Apriete el tornillo del pivote.

PAR: 10 N•m (1,0 kgf•m, 7 lbf•ft)

Apriete la contratuerca del pivote mientras mantiene el tornillo del pivote.

PAR: 39 N•m (4,0 kgf•m, 29 lbf•ft)



SUSPENSIÓN

INSPECCIÓN DE LA SUSPENSIÓN DELANTERA

Verifique la acción de las horquillas delanteras accionando el freno delantero y comprimiendo la suspensión varias veces. Inspeccione el conjunto con respecto a señales de fugas, daños o fijadores flojos.

Reemplace los componentes dañados que no se pueden reparar. Apriete todos los tornillos y tuercas.

Consulte el procedimiento de servicios en las horquillas (página 14-13).

INSPECCIÓN DE LA SUSPENSIÓN TRASERA

Inspeccione la acción del amortiguador trasero comprimiendo el amortiguador trasero varias veces.

Inspeccione el conjunto del amortiguador con respecto a señales de fugas, daños o fijadores flojos. Reemplace los componentes dañados que no se pueden reparar.

Apriete todos los tornillos y tuercas.

Consulte el procedimiento de servicios en el amortiguador (página 15-11)

Levante la rueda trasera desde el suelo y apoye la moto en un soporte seguro.

Inspeccione el brazo oscilante en busca de desgaste sujetando el brazo oscilante y tratando de mover la rueda de un lado a otro.

TUERCAS, TORNILLOS, Y FIJADORES

Compruebe que todas las tuercas y los tornillos del bastidor estén apretados a su par de apriete correcto (página 1-10).

Verifique si todos los pasadores hendidos, clips de seguridad, abrazaderas de mangueras y soportes de cables están ubicados y fijados correctamente.

RUEDAS Y NEUMÁTICOS

Verifique el desgaste de los rodamientos de las ruedas delanteras y traseras trabando las ruedas y intentando mover las ruedas lateralmente.

Sustituya los rodamientos de la rueda delantera si hay cualquier holgura (página 14-9). Sustituya los rodamientos de la rueda trasera si hay cualquier holgura (página 15-4).

Asegúrese de que la horquilla no se le permite mover, levante la rueda delantera y verifique la holgura. Gire la rueda y verifique si su rotación es suave, sin ruidos anormales.

Si detecta algún fallo, revise los rodamientos de la rueda.

Apoye la motocicleta firmemente y levante la rueda trasera del suelo.

Verifique si hay holgura en la rueda o en el pivote del brazo oscilante. Gire la rueda y verifique si su rotación es suave, sin ruidos anormales.

Si las condiciones anormales se sospecha, verifique los rodamientos de la rueda trasera.

Como el pivote es un basculante también se comprueba, asegúrese de confirmar la ubicación de la obra; es decir, de los cojinetes de las ruedas o el pivote un basculante.

Verificar la presión en frío de los neumáticos.

La presión de los neumáticos debe comprobarse cuando los neumáticos estén fríos.

PRESIÓN RECOMENDADA Y DIMENSIÓN DE LOS NEUMÁTICOS:

		XR125LK/LEK		XL125LK	
		DELANTERO	TRASERO	DELANTERO	TRASERO
Presión de los neumáticos kPa (kgf/cm ² , psi)	Solamente el piloto	150 (1,5 , 22)	150 (1,5 , 22)	150 (1,5 , 22)	150 (1,5 , 22)
	Piloto y pajero	150 (1,5 , 22)	200 (2,0 , 29)	150 (1,5 , 22)	225 (2,25 , 33)
Dimensión de los neumáticos		90/90 -19M/C (52P)	110/90 -17M/C (60P)	70/100 -21M/C (44P)	100/90 -18M/C (56P)
Marca de neumáticos		C6559F (CHENG SHIN)	C6559 (CHENG SHIN)	CM-704 (CHENG SHIN)	CM-705 (CHENG SHIN)

Verifique si los neumáticos tienen cortes, clavos incrustados, u otros daños.

Verifique si la rueda delantera (página 14-9) y la rueda trasera (página 15-4) están bien centradas.

Medir la profundidad del surcado de banda de rodaje en el centro de los neumáticos.

Reemplace los neumáticos cuando la profundidad del surcado alcance los siguientes límites.

PROFUNDIDAD MÍNIMA DEL SURCADO DEL NEUMÁTICO:

DELANTERO: 3,0 mm (0,12 pulg):

TRASERO: 3,0 mm (0,12 pulg):

Inspeccione las llantas y radios de la rueda con respecto a daños. Apriete los radios en caso que estén flojos.

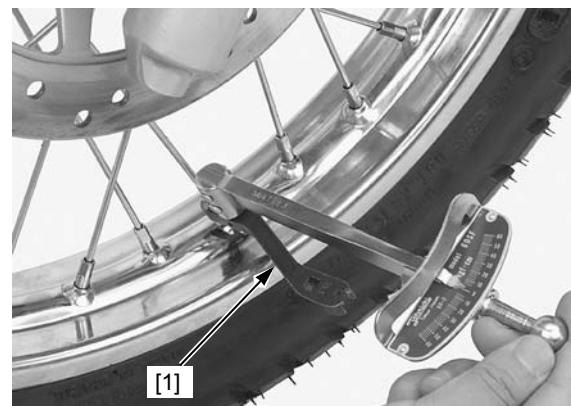
HERRAMIENTA:

[1] Llave de radios 5,8 x 6,1 mm 07701 - 0020300

PAR: 3,7 N•m (0,4 kgf•m, 2,7 lbf•ft)

RODAMIENTOS DE LA COLUMNA DE DIRECCIÓN

Levante la rueda delantera del suelo mediante la colocación de una base de trabajo o un soporte bajo el motor.



Verifique si el manillar se mueve libremente de un lado a otro. Cercíorese de que los cables de control no interfieren en el movimiento del manillar.

Si el manillar se mueve de manera desigual, se atasca, o tiene movimiento vertical, inspeccione los rodamientos de la columna de dirección (página 14-22).

NOTAS

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES.....	4-2	PUNTO DE ENCENDIDO	4-5
DIAGRAMA DEL SISTEMA.....	4-2	BOBINA DE ENCENDIDO	4-6
INFORMACIÓN DE SERVICIO	4-3	MÓDULO DE CONTROL	
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	4-3	DEL ENCENDIDO (ICM).....	4-6
INSPECCIÓN DEL			
SISTEMA ENCENDIDO	4-4		

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES

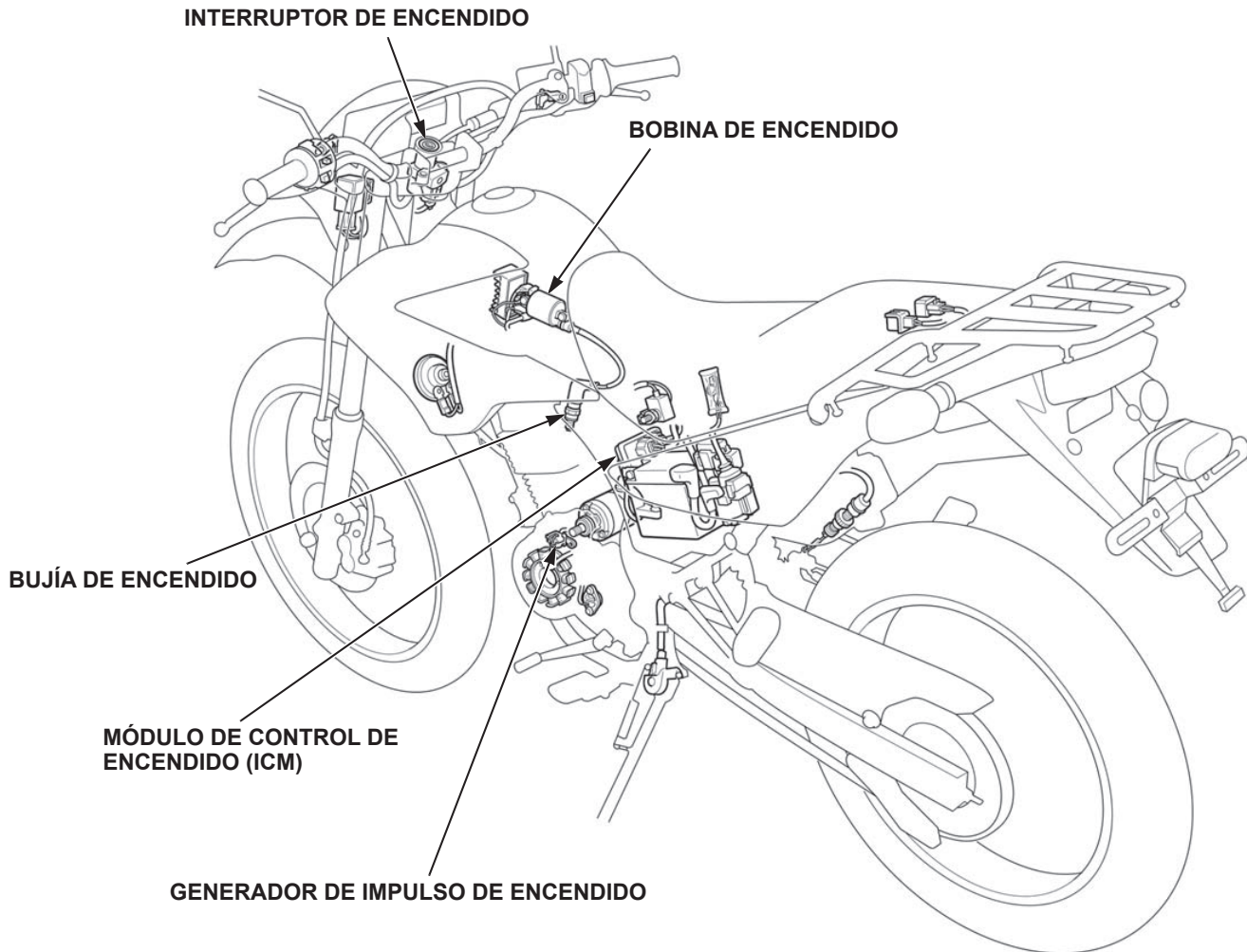
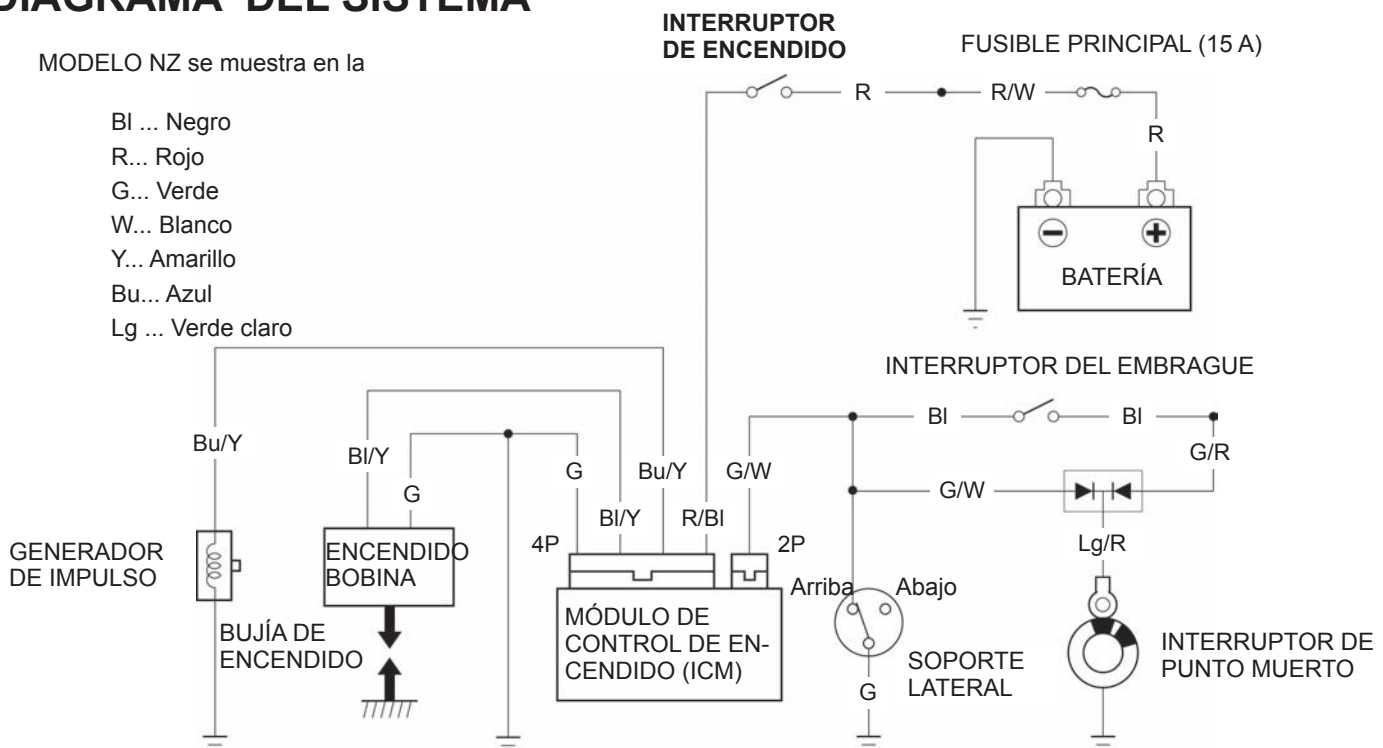


DIAGRAMA DEL SISTEMA

MODELO NZ se muestra en la



INFORMACIÓN DE SERVICIO GENERAL

- Al realizar el mantenimiento del sistema de encendido, siga siempre los pasos descritos en la sección "Investigación de Averías" (página 4-3) en la secuencia que se presentan.
- El punto de encendido no se puede ajustar desde que el Módulo de Control de Encendido (ICM) es pre-ajustado en la fábrica.
- El Módulo de Control del contacto (ICM) se puede dañar si se le deja caer. Si se desconecta el conector mientras haya flujo de corriente, el exceso de corriente también podrá dañar el ICM.
- Un sistema de encendido defectuoso está frecuentemente relacionado con conexiones inadecuadas. Compruebe las conexiones antes de continuar.
- Use una bujía de encendido con el grado térmico adecuado. La utilización de una bujía de encendido con especificaciones de grado térmico incorrectas podrá causar daños al motor.

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Inspeccionar los siguientes elementos antes de diagnosticar el sistema.

- Tapa de la bujía de encendido o conexión del cable de la bujía flojas
- Tapa de la bujía de encendido o cable de la bujía flojos
- Penetración de agua en la tapa de la bujía de encendido (fuga del voltaje secundario de la bobina de encendido)

Si no hay chispa en la bujía

Condición inusual	Causa Probable (en orden numérico)
Voltaje primario de la bobina de encendido	Baja tensión de pico.
	Tensión de pico inexistente
	Tensión de pico está normal, pero no hay chispa salta en la bujía.
Generador de impulso de encendido.	Baja tensión de pico.
	Tensión de pico inexistente.

INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

- Si no hay chispas en la bujía, verifique todas las conexiones con respecto a contactos sueltos o inadecuados, antes de medir la tensión de pico..
- Utilice un multímetro digital, comercialmente disponible, con una impedancia mínima de 10 M Ω /VCD .
- Los valores presentados difieren dependiendo de la impedancia interna del multímetro.
- Si utilizar el probador de diagnóstico Imrie (modelo 625), siga las instrucciones del fabricante.

Conecte el adaptador de la tensión de pico [1] en el multímetro digital [2], o utilice el probador de diagnóstico Imrie.

HERRAMIENTA:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o

Adaptador de tensión de pico

07HGJ-0020100 con multímetro digital comercialmente disponible (impedancia mínima 10 M Ω / VCD)

PICO DE TENSIÓN PRIMARIA DE LA BOBINA DE ENCENDIDO

- Compruebe todas las conexiones del sistema antes de la inspección. Conectores mal conectados pueden causar lecturas incorrectas.
- Compruebe la compresión del cilindro y compruebe que la bujía de encendido está correctamente instalada en la culata.

Desconecte la tapa de la bujía de encendido desde la bujía de encendido. Conecte una bujía de encendido en buen estado [1] en la capa de la bujía de encendido y haga la conexión a tierra de la bujía en la culata, tal como en la prueba de chispa

Con el enrolamiento primario de la bobina de encendido conectado, conecte el adaptador de la tensión de pico [1] o las puntas de prueba del testador al tierra y en el terminal primario de la bobina de encendido [2].

HERRAMIENTA:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o

Adaptador de tensión de pico 07HGJ-0020100 con multímetro digital comercialmente disponible (impedancia mínima 10 M Ω /VCD)

CONEXIÓN:

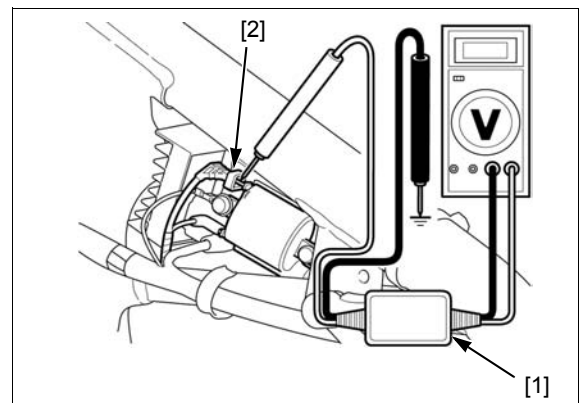
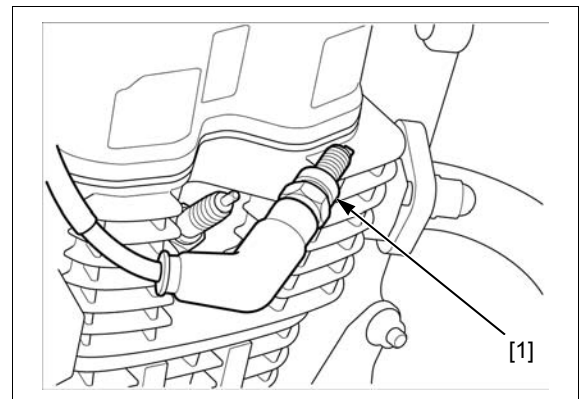
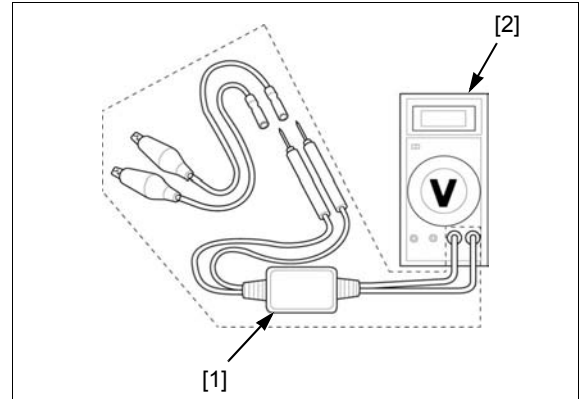
Terminal del cable negro/amarillo (-)- Tierra (+)

Coloque la transmisión en punto muerto. Coloque el interruptor de encendido en la posición "ON".

Accione el motor con el motor de arranque o pedal de arranque y mida la tensión de pico primaria de la bobina de encendido

TENSIÓN DE PICO: 100 V como mínimo

Si la tensión de pico es menor que el valor estándar, siga los procedimientos descritos en la tabla de investigación de averías (página 4-3).



PICO DE TENSIÓN PRIMARIA DE LA BOBINA DE ENCENDIDO

- Compruebe la compresión del cilindro y compruebe que la bujía de encendido está correctamente instalada en la culata.

Desconecte el conector 4P del ICM.

Conecte el adaptador de pico de tensión [1] o las sondas del probador en el terminal del cable del generador de impulso de encendido de lo conector 4P [2] y al tierra.

HERRAMIENTA:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o

Adaptador de tensión de pico

07HGJ-0020100 con multímetro digital comercialmente disponible (impedancia mínima 10 M Ω / VCD)

CONEXIÓN:

Terminal del cable negro/amarillo (-) Tierra (+)

Coloque la transmisión en punto muerto. Coloque el interruptor de encendido en la posición "ON".

Accione el motor con el motor de arranque y mida la tensión de pico en el generador de impulso de encendido

TENSIÓN DE PICO: 0,7 V como mínimo

Si la tensión de pico medida en el conector del ICM es anormal, medir la tensión de pico en el conector del alternador.

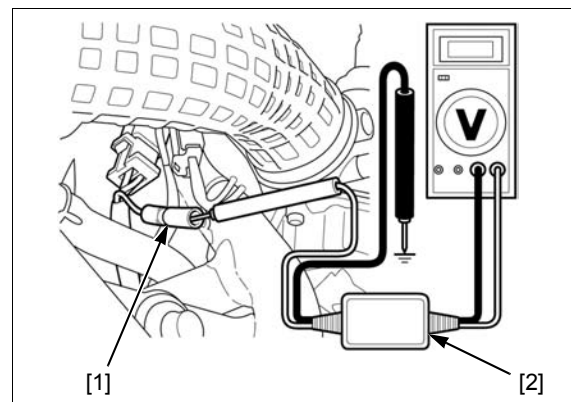
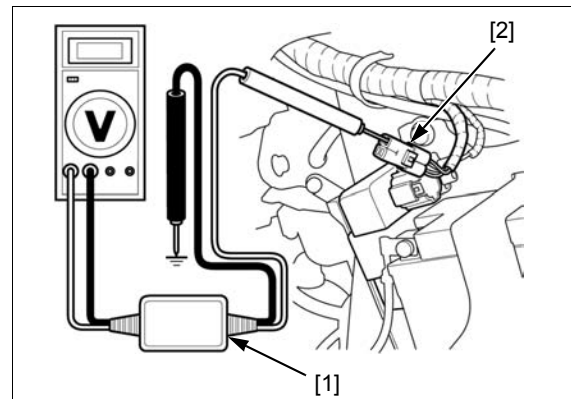
Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Desconecte el conector del cable (azul/amarillo) del generador de impulsos de encendido [1] y conecte las sondas del adaptador de tensión de pico [2] en el conector lateral del generador de impulsos y al tierra.

Con el mismo procedimiento utilizado para el conector del ICM, medir la tensión de pico y compararla con la tensión medida en el conector del ICM.

- Si la tensión de pico medida en el ICM es anormal y la tensión medida en el generador de impulsos de encendido está normal, el cableado tiene un cortocircuito o circuito abierto, o la conexión está floja.
- Si los picos de tensión son anormales, siga los procedimientos que se describen en la tabla de investigación de averías (página 4-3).

Consulte el procedimiento de sustitución del estator del alternador (página 11-4).



SINCRONIZACIÓN DEL ENCENDIDO

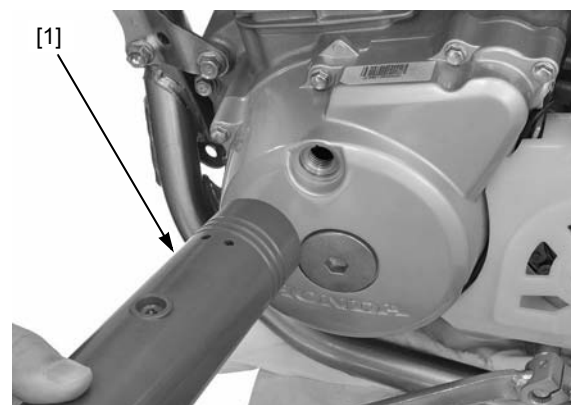
Calentar el motor.

Pare el motor. Quite la tapa del orificio de sincronización y el anillo tórico.

Conecte una lámpara estroboscópica [1] en el cable de la bujía de encendido.

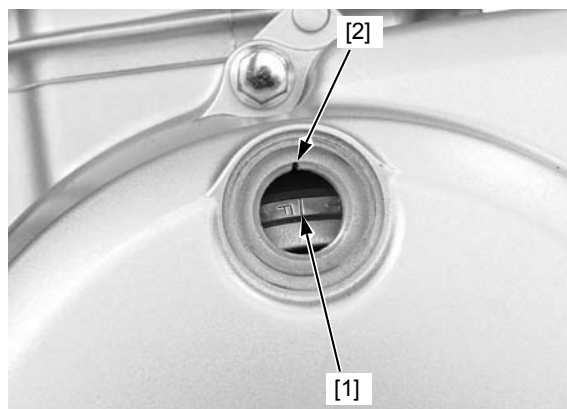
Accione el motor, déjelo funcionar en ralentí y verifique el punto de encendido.

Lea las instrucciones de funcionamiento de la lámpara estroboscópica



SISTEMA DE ENCENDIDO

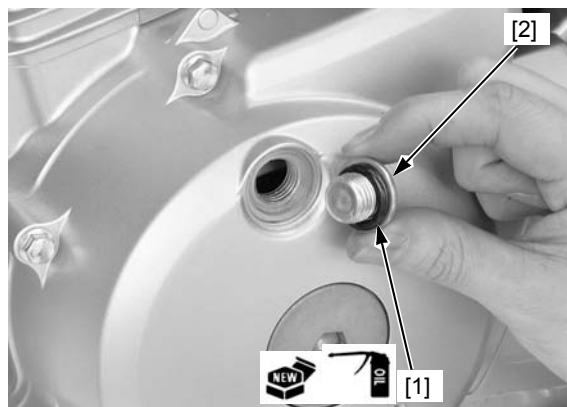
El punto de encendido está correcto si la marca "F" [1] en el volante del motor se alinea con la muesca de referencia [2] en la tapa del cárter.



Lubrique un anillo tórico nuevo [1] con aceite de motor e instálelo en la capa del orificio de sincronización [2].

Instale y apriete la tapa del orificio de sincronización.

PAR: 10 N•m (1,0 kgf•m, 7 lbf•ft)



BOBINA DE ENCENDIDO

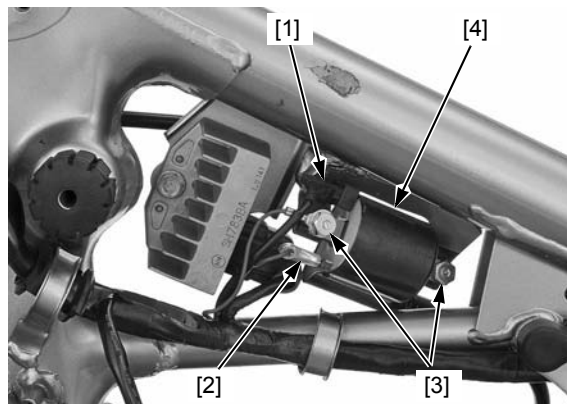
DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite el tanque de combustible (página 2-4)

Desconecte la tapa de la bujía de encendido desde la bujía de encendido.

Desconecte el conector del cable principal [1] y el conector del cable tierra [2] desde la bobina de encendido.

Quite los tornillos [3] y de la bobina de encendido [4].
El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



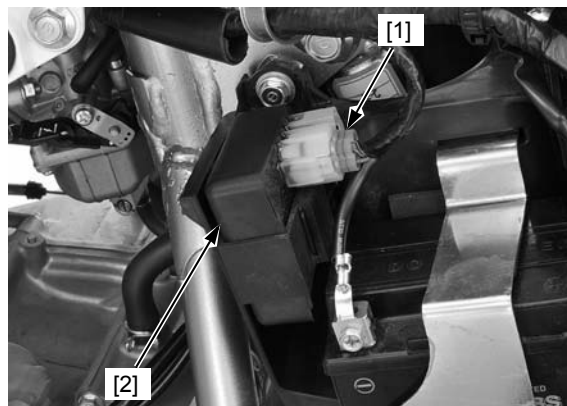
MÓDULO DE CONTROL DE ENCENDIDO (ICM)

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2). Desconecte el conector 4P del ICM [1].

Extraer el ICM [2] desde la caja del filtro de aire.

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES.....	5-2	MOTOR DE ARRANQUE.....	5-5
DIAGRAMA DEL SISTEMA.....	5-2	RELÉ DE ARRANQUE	5-7
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	5-3	DIODO DE PUNTO MUERTO.....	5-8
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	5-3		

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES

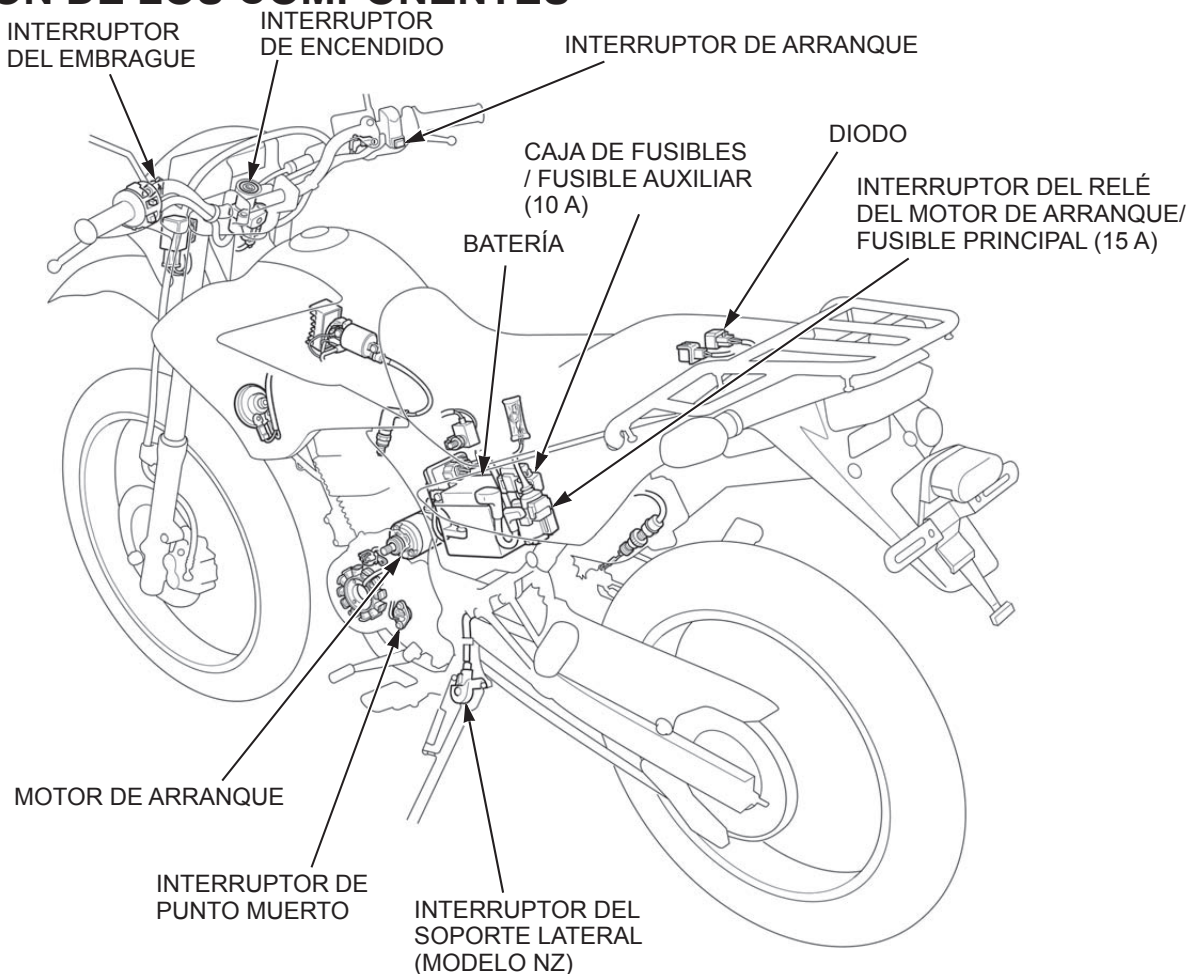
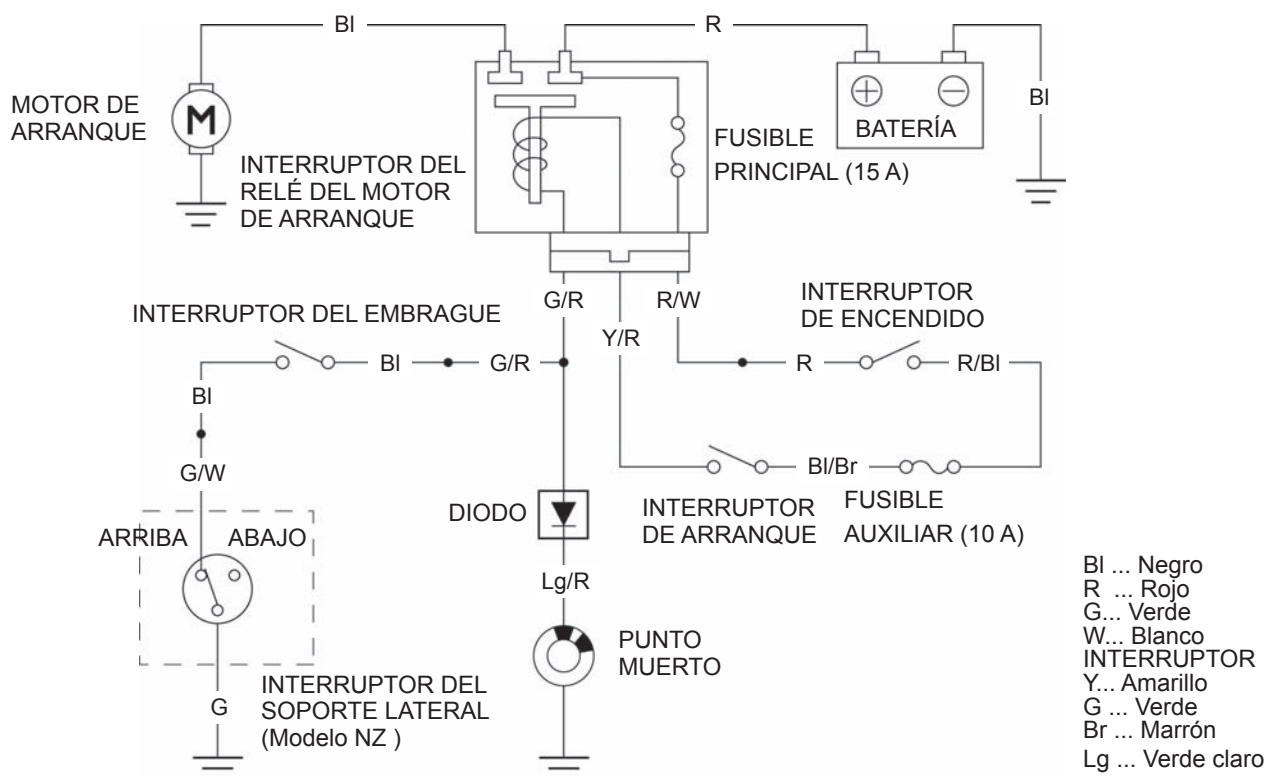


DIAGRAMA DEL SISTEMA



INFORMACIÓN DE SERVICIO

GENERAL

ADVERTENCIA

Si la corriente se mantiene fluyendo a través del motor de arranque para accionarlo mientras el motor no arranca, el motor de arranque puede estar dañado

- Siempre desactive el interruptor de encendido antes de efectuar el mantenimiento del motor de arranque. En caso contrario, el motor se puede accionar repentinamente, provocando serias lesiones.
- Se le puede dar mantenimiento al motor de arranque con el motor en el bastidor.
- Al revisar el sistema de arranque, siga siempre los pasos descritos en la sección "Investigación de Averías" (página 5-3)
- Una batería débil puede no hacer girar el motor de arranque lo suficientemente rápido, o no suministrar el voltaje adecuado de encendido.
- Mantenimiento del embrague de arranque (página 11-4)
- Mantenimiento del interruptor de encendido (página 18-7)
- Inspección del interruptor de arranque (página 18-7)
- Inspección del interruptor del embrague (página 18-9)
- Mantenimiento del interruptor de punto muerto (página 18-9)

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

NOTA:

- El motor de arranque debe funcionar cuando la transmisión está en punto muerto o cuando la palanca del embrague se comprime.

El motor de arranque no gira

1. Inspección del fusible

Verifique si el fusible principal (15 A) o el fusible auxiliar (10 A) está quemado.

¿El fusible está quemado?

SI – Sustituya el fusible.

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de la batería

Asegúrese de que la batería está totalmente cargada y en buen estado.

¿La batería está en buen estado?

SI – VAYA AL PASO 3.

NO – Cargar o cambiar la batería (página 17-5).

3. Inspección del cable de la batería

Compruebe los cables de la batería con respecto a terminales flojos o mal conectados, y circuito abierto.

¿Está el cable de la batería en buen estado?

SI – VAYA AL PASO 4.

NO – • Los cables de la batería están flojos o mal conectados

- Circuito abierto en el cable de la batería.

4. Inspección de los cables del motor de arranque

Compruebe el cable del motor de arranque con respecto a terminales flojos o mal conectados, y circuito abierto.

¿Está el cable del motor de arranque en buen estado?

SI – VAYA AL PASO 5.

NO – El cable del motor de arranque está flojo o mal conectado.

- Circuito abierto en el cable del motor de arranque.

5. Inspección de funcionamiento del interruptor del relé de arranque

Verificar el funcionamiento del interruptor del relé del motor de arranque (página 5-7).

¿El interruptor del relé del motor de arranque emite un sonido característico ("clic")?

SI – VAYA AL PASO 6.

6. Inspección del motor de arranque

Conecte el terminal del motor de arranque directamente en el terminal positivo (+) de la batería. Debido a la gran cantidad de flujo de corriente, no utilice un cable demasiado fino.

¿El motor de arranque gira?

SI – Interruptor del relé de arranque defectuoso.

NO – Motor de arranque defectuoso.

7. Inspección del circuito del tierra de la bobina del relé

Compruebe el circuito del tierra del interruptor del relé de arranque (página 5-7).

¿Está el circuito del tierra normal?

SI – VAYA AL PASO 8.

NO

- Diodo del punto muerto defectuoso (page 5-8).
- Interruptor de punto muerto defectuoso (página 18-9).
- Interruptor del embrague defectuoso (página 18-9).
- Conector flojo o contacto inadecuado.
- Circuito abierto en el cableado.

8. Inspección de la línea de entrada de potencia de la bobina del relé

Compruebe la línea de entrada de potencia del interruptor del relé de arranque (página 5-7).

¿Está la línea de entrada de potencia normal?

SI – VAYA AL PASO 9.

NO –

- Interruptor del punto muerto defectuoso (página 18-7).
- Interruptor de arranque defectuoso (página 18-7).
- Conector flojo o contacto inadecuado.
- Circuito abierto en el cableado.

9. Inspección del interruptor del relé de arranque

Compruebe el funcionamiento del interruptor relé de arranque (página 5-8).

¿El interruptor del relé de arranque funciona correctamente?

NO – Interruptor del relé de arranque defectuoso.

SI – Conector del interruptor del relé de arranque flojo o con contacto inadecuado.

El motor de arranque gira, pero el motor gira lentamente

- Baja tensión de la batería.
- Cable de la batería mal conectado.
- Cable del motor de arranque mal conectado.
- Motor de arranque defectuoso.
- Terminal del cable tierra mal conectado.

El motor de arranque gira, pero el motor no gira

- Embrague del arranque defectuoso.
- Tren de engranajes de arranque defectuoso o dañado.

El interruptor del relé de arranque emite un sonido característico (““clíc””), pero el motor de la motocicleta no gira.

- El cigüeñal no gira debido a problemas en el motor.

MOTOR DE ARRANQUE

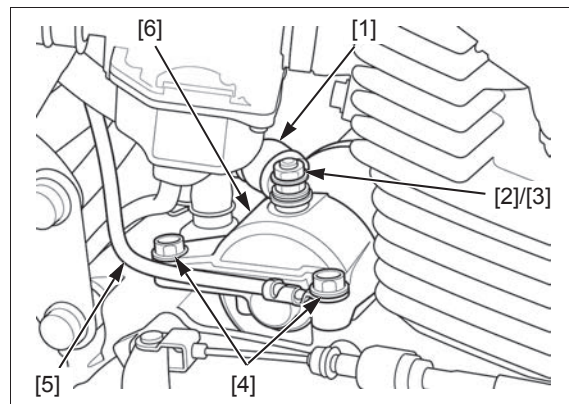
DESMONTAJE

Desconecte el cable negativo (-) de la batería (página 17-5).

Deslice la tapa de goma [1] y extraiga la tuerca del terminal del motor de arranque [2], y, a continuación, desconecte el cable del motor de arranque [3].

Quite los tornillos de fijación [4], cable -) de la batería [5] y el motor de arranque [6] del cárter.

Retire el anillo tórico del motor de arranque.



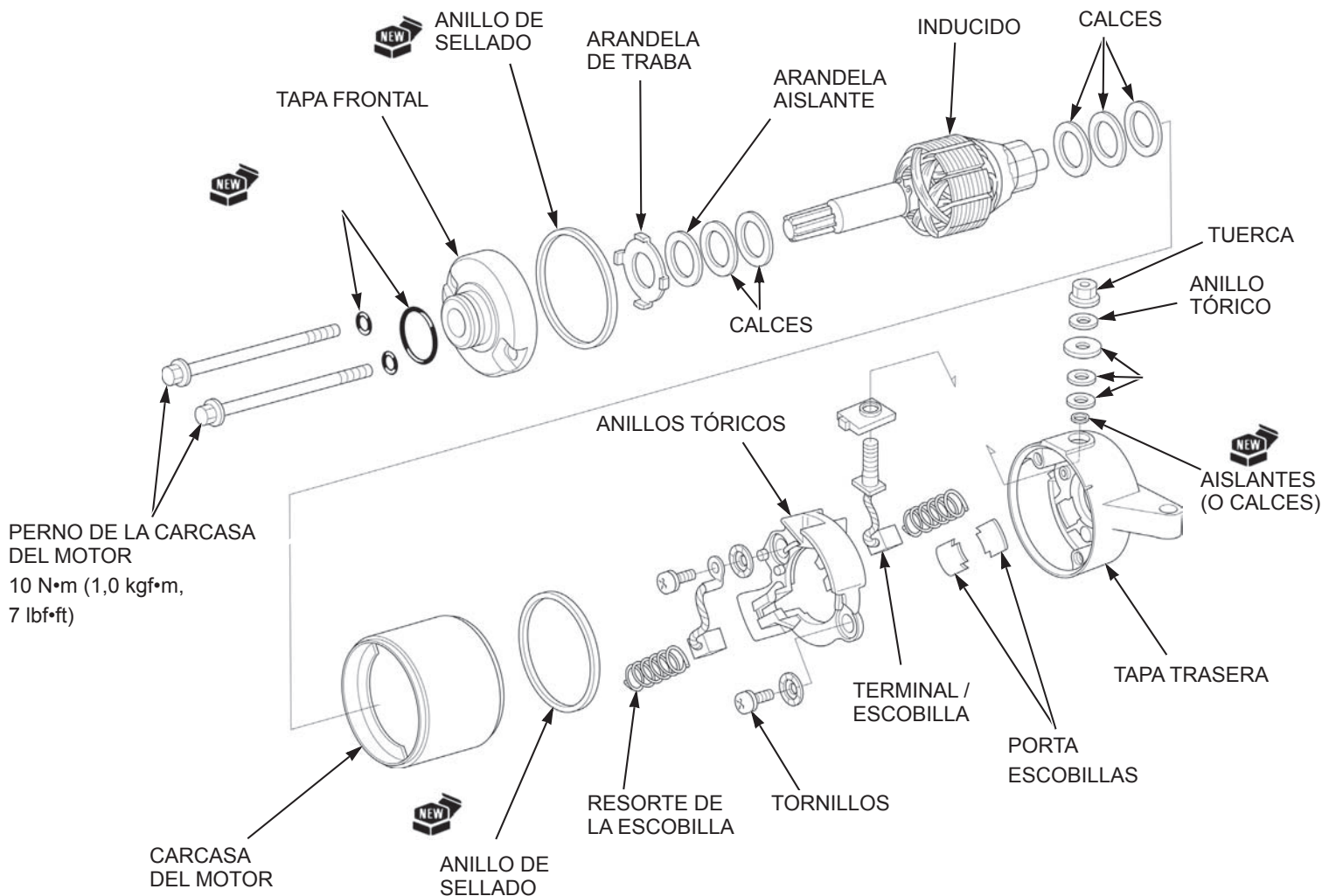
DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte y vuelve a montar el motor de arranque como se muestra en la ilustración.

NOTE:

La bobina se puede dañar si el imán atrae el inducido contra la carcasa del motor.

- Al desmontar, anote la ubicación y el número de los calces para asegurar el correcto montaje en su ubicación original.
- Alinee la lengüeta de la tapa trasera con la ranura de la carcasa del motor.



INSPECCIÓN

Revisar los puntos siguientes:

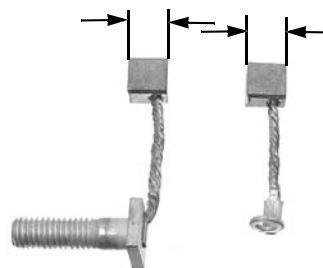
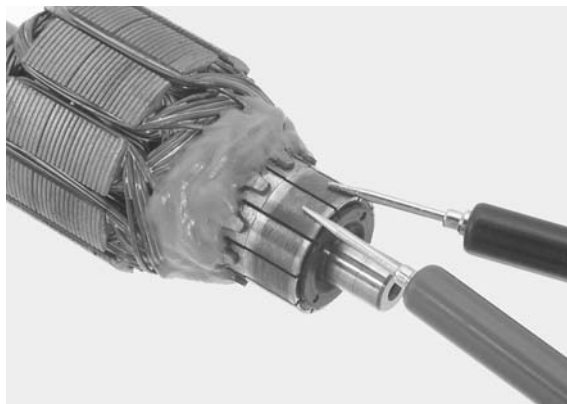
- El buje de la carcasa del motor en busca de desgaste o daño
- Retén de aceite en la tapa frontal en busca de deterioro, desgaste o daño
- Las barras del colector del inducido con respecto a descolorimiento

Verifique si hay continuidad en cada parte del motor de arranque de la siguiente manera:

- Entre los pares de barras del colector; debe haber continuidad.
- Entre cada barra del colector y el eje del inducido; debe haber continuidad.
- Entre la escobilla (+) y el terminal del cable; debe haber continuidad.
- Entre la escobilla (-) y la tapa trasera; debe haber continuidad.
- Entre el terminal del cable y la tapa trasera; NO debe haber continuidad

Inspeccione las escobillas en busca de daños y mida el largo de la escobilla.

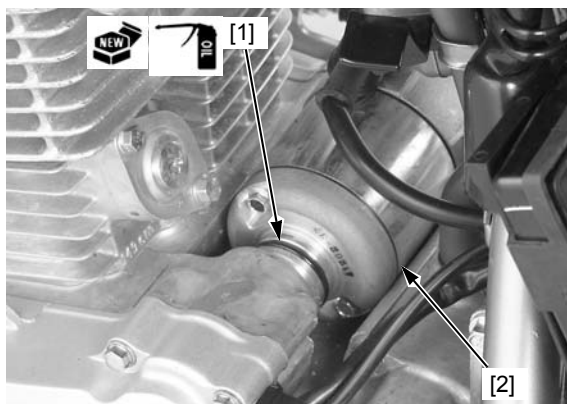
LÍMITE DE SERVICIO: 6,5 mm (0,26 pulg)



INSTALACIÓN

Lubrique un anillo tórico nuevo [1] con aceite de motor limpio e instálelo en la ranura del motor de arranque [2].

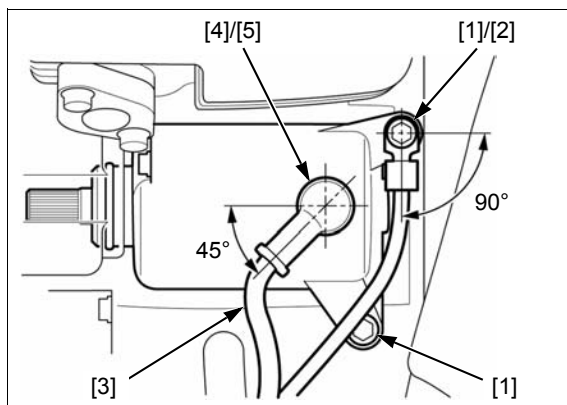
Instale el motor de arranque en el cárter.



Instale los tornillos de fijación [1] con el cable negativo (-) de la batería [2] como se muestra en la figura, y apriete los tornillos.

Instalar el cable del motor de arranque [3] y la tuerca del terminal [4] en el terminal del motor y apriete la tuerca según lo especificado. Instale la tapa de goma [5] sobre el terminal correctamente.

Desconecte el cable negativo (-) de la batería (página 17- 5).



RELÉ DE ARRANQUE

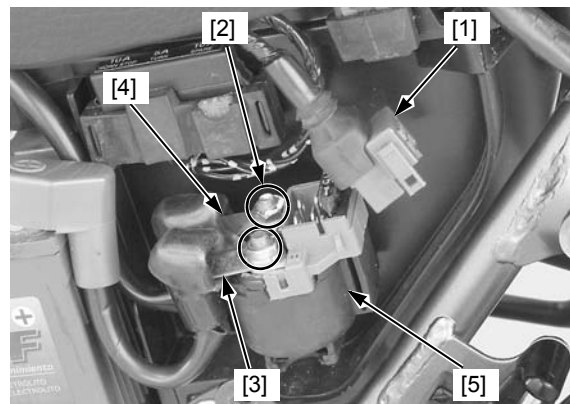
DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Desconecte el cable negativo (-) de la batería (página 17-5).

Desconecte el conector 4P (Rojo) del interruptor del relé de arranque [1].

Quite las tuercas [2], el cable de la batería [3] y el cable del motor de arranque [4] desde el interruptor del relé del motor de arranque [5].

Extraiga el interruptor del relé del motor de arranque de los soportes de la caja del filtro de aire.



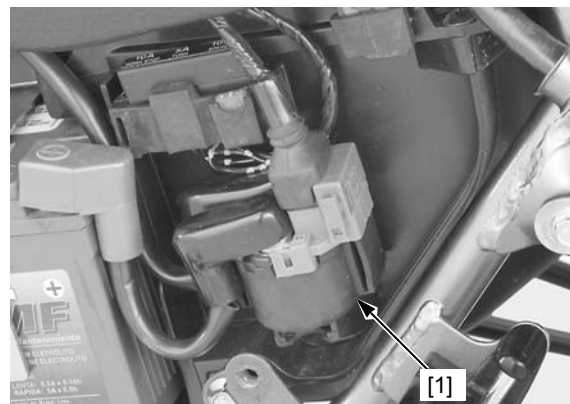
INSPECCIÓN DE OPERACIÓN

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2). Coloque la transmisión en punto muerto.

Coloque el interruptor de encendido en la posición "ON" y empuje el interruptor del motor de arranque switch.

La bobina está normal si el interruptor del relé de arranque [1] hace "clic".

Si no se oye el interruptor hacer "clic", inspeccione los circuitos del interruptor del relé (páginas 5 a 7).



INSPECCIÓN DEL CIRCUITO

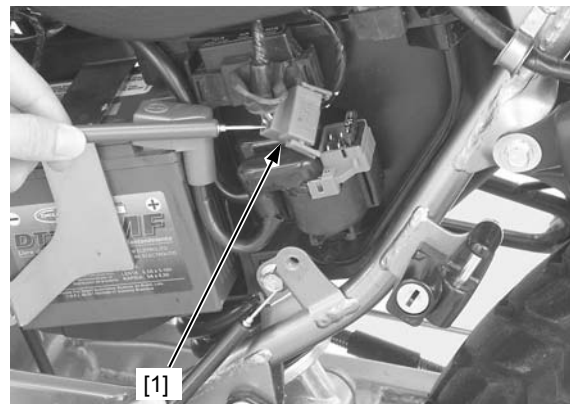
Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2). Inspeccione el circuito del relé del motor de arranque de la siguiente manera: LÍNEA DE TIERRA

Coloque el interruptor de encendido en la posición "OFF".

Desconecte el conector 4P (Rojo) del interruptor del relé de arranque [1].

Compruebe la continuidad entre el terminal del cable verde/rojo del conector lateral del cableado y el tierra.

Si hay continuidad cuando la transmisión está en punto muerto o cuando la palanca del embrague se comprime, el circuito el de tierra está normal.



LÍNEA DE ENTRADA DE POTENCIA

Enchufe el conector 4P (Rojo) del interruptor del relé de arranque [1]. Coloque el interruptor de encendido en la posición "ON".

Mida la tensión entre el terminal del cable amarillo/rojo (+) y el de tierra (-).

Si la tensión de la batería sólo aparece cuando se presiona el interruptor



INSPECCIÓN DE FUNCIÓN

Quite el interruptor del relé del motor de arranque (página 5-7).

Conecte un ohmmetro [1] a los terminales de los cables [2] del interruptor del relé del motor de arranque.

Conecte una batería de 12 V completamente cargada [3] en los terminales del conector del interruptor del relé.

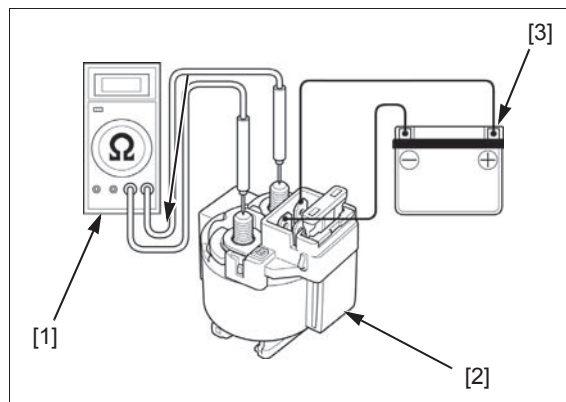
CONEXIONES:

Terminal - rojo/amarillo (+) de la batería

Terminal - rojo/verde (-) de la batería

Debe haber continuidad entre los terminales del cable si la batería está conectada, pero NO debe haber continuidad cuando se desconecta la batería.

Instale el interruptor del relé del motor de arranque (página 5-7).



DIODO DE PUNTO MUERTO

INSPECCIÓN

Quite el carenado trasero (página 2-3).

Retirar el diodo de punto muerto [1] del tubo de conexión

EXCEPTO PARA EL MODELO NZ:

Compruebe si hay continuidad entre los terminales del diodo. En caso de que haya continuidad, se registrará un pequeño valor de resistencia..

Si hay continuidad en una sola dirección, el diodo de punto muerto está normal.

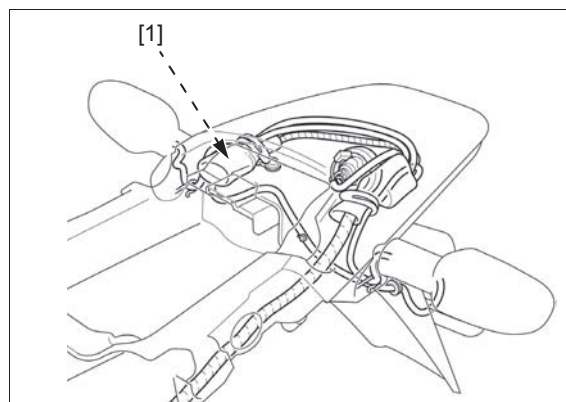
Instale el diodo de punto muerto en el orden inverso de la extracción.

(PARA EL MÓDULO NZ):

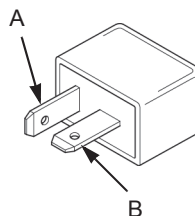
Compruebe si hay continuidad entre los terminales del diodo. En caso de que haya continuidad, se registrará un pequeño valor de resistencia..

Si hay continuidad en una sola dirección, el diodo de punto muerto está normal.

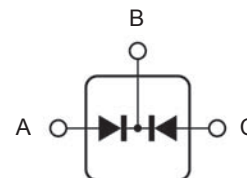
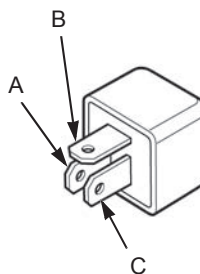
Instale el diodo de punto muerto en el orden inverso de la extracción.



EXCEPTO PARA EL MODELO NZ:



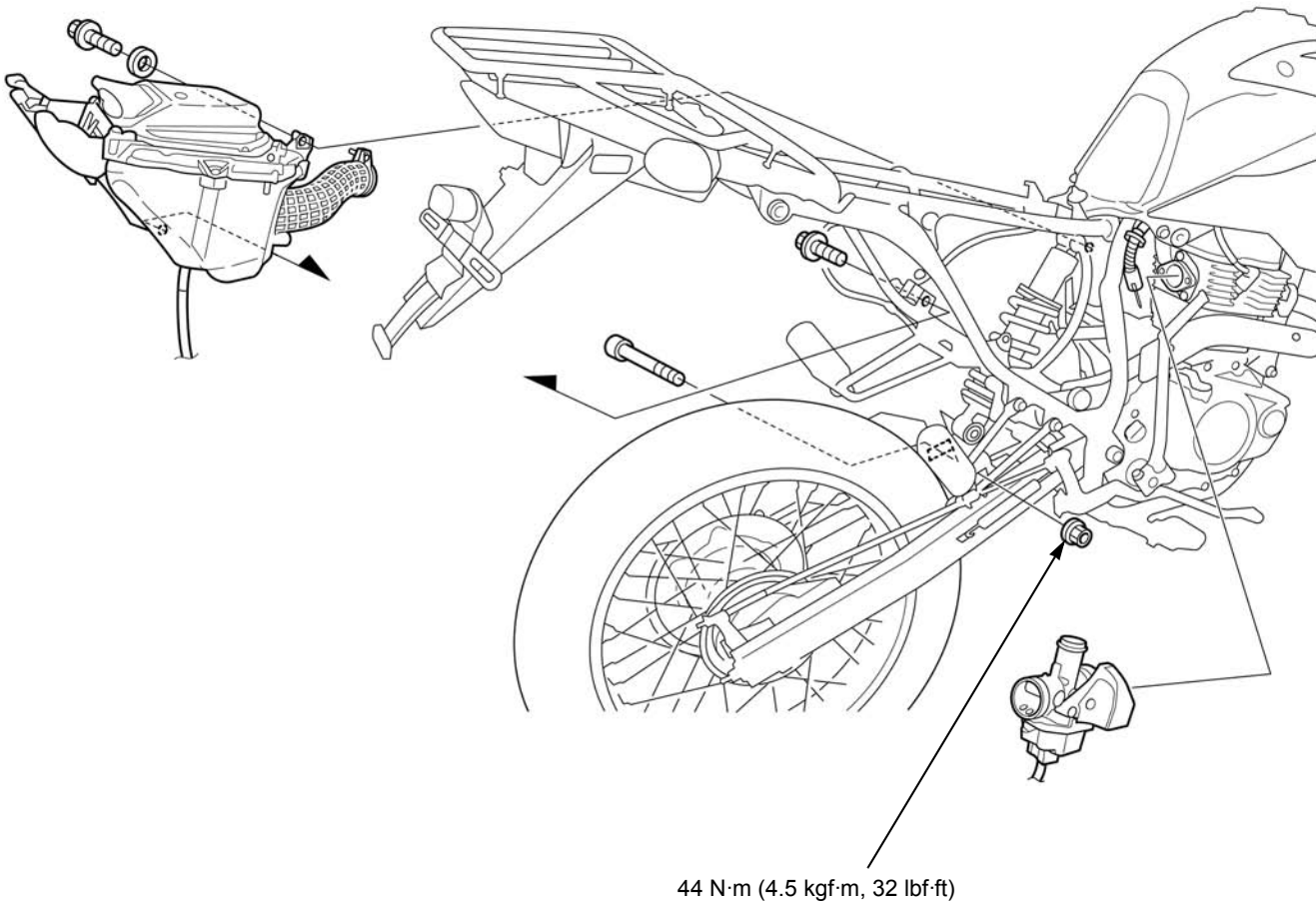
PARA EL MODELO NZ:



6. SISTEMA DE COMBUSTIBLE

COMPONENTES DEL SISTEMA	6-2	CALENTADOR DEL CARBURADOR	
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	6-2	(EXCEPTO MODELOS CO, III LA).....	6-10
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	6-3	AJUSTE DEL TORNILLO PILOTO.....	6-12
CAJA DEL FILTRO DE AIRE.....	6-4	SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE	
CARBURADOR	6-5	SECUNDARIO (XR125LK/LEK).....	6-13

COMPONENTES DEL SISTEMA



INFORMACIÓN DE SERVICIO

GENERAL

- Cables de control torcidos o doblados no funcionan de forma suave y pueden agarrotarse o atascarse, resultando en la pérdida de control de la motocicleta.
- Trabaje en un área bien ventilada. La presencia de cigarrillos, llamas o chispas en el local de trabajo o donde se almacena la gasolina puede causar incendio o explosión.
- Al desarmar los componentes del sistema de combustible, observe la ubicación de los anillos tóricos. Reemplácelos por otros nuevos durante la instalación.
- Antes de desarmar el carburador, coloque un recipiente adecuado para gasolina debajo de la manguera de drenaje del carburador, suelte el tornillo de drenaje y drene el carburador.
- Después de quitar el carburador proteja el orificio de admisión del motor con un paño o cúbrelo con cinta adhesiva, para evitar la penetración de materiales extraños en el interior del motor.
- Si el vehículo se va a almacenar durante más de un mes, drene la cámara de flotación. Si se deja el combustible en la cámara de flotación, los surtidores se podrán obstruir, dificultando el arranque y perjudicando el manejo

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

El motor gira pero no arranca

- No hay combustible en el tanque
- No hay combustible en el carburador
- Tamiz (filtro) de combustible obstruido
- Línea de combustible obstruida
- Manguera del respiradero del tanque de combustible obstruida
 - Exceso de combustible en el motor
- Filtro de aire obstruido
- Carburador inundado
 - Fuga de aire en el sistema de admisión
 - Combustible contaminado o deteriorado

Surtidores obstruidos

- Funcionamiento incorrecto del estrangulador
- Funcionamiento incorrecto del acelerador
- No hay chispas en la bujía de encendido (sistema de encendido defectuoso) - (remítase a la página 4-3)

Mezcla pobre

- Surtidores de combustible obstruidos
- Válvula del flotador defectuosa
- Nivel del flotador demasiado bajo
- Restricción en la línea de combustible
- Manguera de respiro del carburador obstruida
- Manguera del respiradero del tanque de combustible obstruida
- Fuga de aire en el sistema de admisión
- Válvula de acelerador defectuosa

Mezcla rica

- Válvula de estrangulación cerrada
- Surtidores de aire obstruidos
- Válvula del flotador defectuosa
- Nivel del flotador demasiado alto
- Filtro de aire sucio
- Agujas de inyección o surtidor desgastado

El motor se estanca, arranca con dificultad o presenta ralentí irregular

- Restricción en la línea de combustible
- Mezcla de combustible demasiado pobre/rica
- Combustible contaminado o deteriorado

Surtidores obstruidos

- Fuga de aire en el sistema de admisión
- Ralentí desajustado
- Manguera del respiradero del tanque de combustible obstruida
- Filtro de aire sucio
- Tornillo piloto desajustado
- Sistema de encendido defectuoso (página 4-3)

Combustión retardada cuando se usa el freno del motor

- Mezcla demasiado pobre en el circuito del ralenti
- Válvula de control PAIR defectuosa
- Válvula de verificación PAIR defectuosa
- Manguera del sistema PAIR obstruida
- Sistema de encendido defectuoso (página 4-3)

Contra explosiones o fallas de encendido durante la aceleración

- Mezcla pobre
- Sistema de encendido defectuoso (página 4-3)

Desempeño inadecuado (manejabilidad) y consumo excesivo de combustible

- Sistema de combustible obstruido
- Mezcla de combustible demasiado pobre
- Sistema de encendido defectuoso (página 4-3)

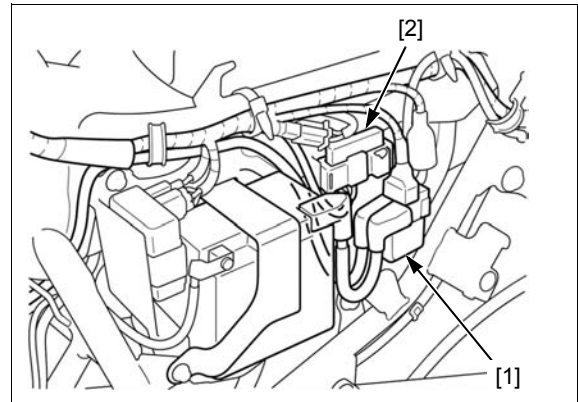
CAJA DEL FILTRO DE AIRE

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Levante la rueda trasera del suelo mediante la colocación de una base de trabajo o un soporte bajo el motor.

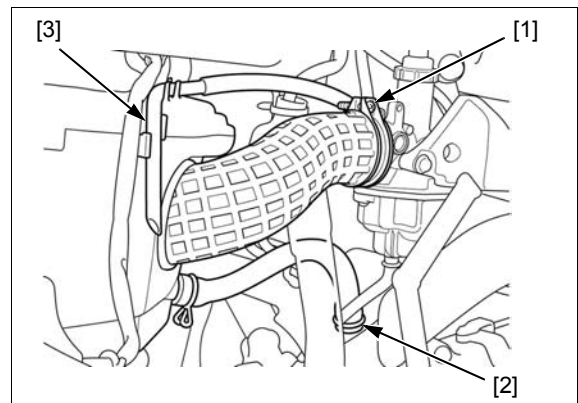
Quite los siguientes elementos:

- Tapas laterales (página 2-2).
- Sillín (página 2-2)
- Silenciador (página 2-6)
- Batería (página 17-5)
- Módulo control de encendido (ICM) (página 4-6).
- Interruptor relé de arranque [1]
- Caja de Fusibles [2]



Afloje el tornillo de la abrazadera del tubo de conexión [1].

Desconecte la manguera del respiradero del cárter [2] y tubo de ventilación de aire del carburador [3].



Quite el tornillo de fijación inferior del amortiguador [1] y la tuerca [2].

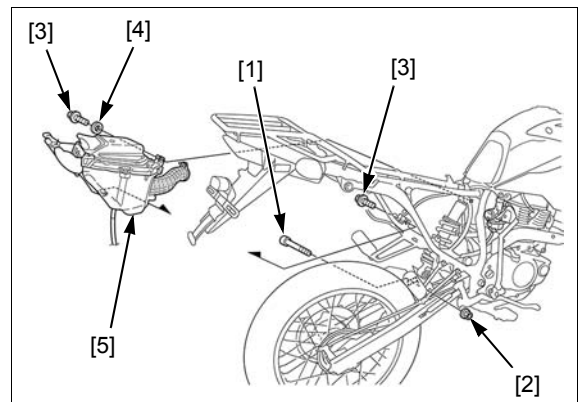
Quite los tornillos de fijación de la caja del filtro de aire [3] y la arandela [4].

Quite la caja del filtro de aire [5] hacia atrás. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

PAR:

Tuerca de fijación inferior del amortiguador

44 N•m (45 kgf•m, 32 lbf•ft)



CARBURADOR

DESMONTAJE VÁLVULA DEL ACELERADOR

Quite los siguientes elementos:

- Tapa lateral (página 2-2).
- Cubierta lateral (página 2-4) afloje la parte superior del carburador [1].

Se debe tener cuidado de no dañar la aguja del surtidor [1] durante la extracción de la válvula del acelerador [2] desde el cuerpo del carburador.

Extraiga la parte superior del carburador y la válvula del acelerador/aguja de inyección.

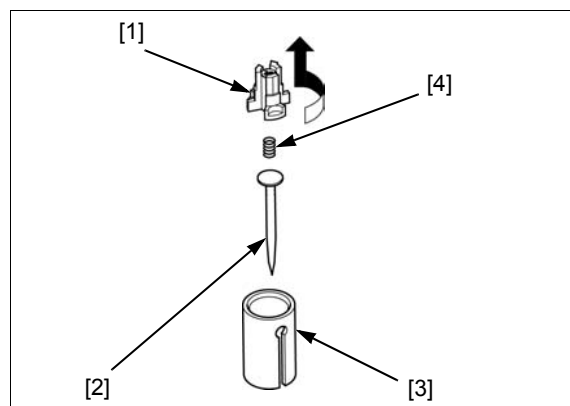
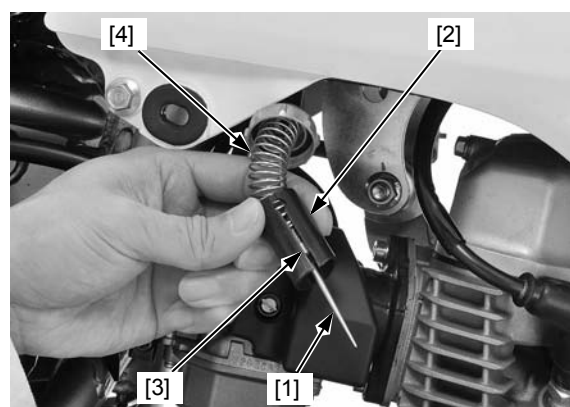
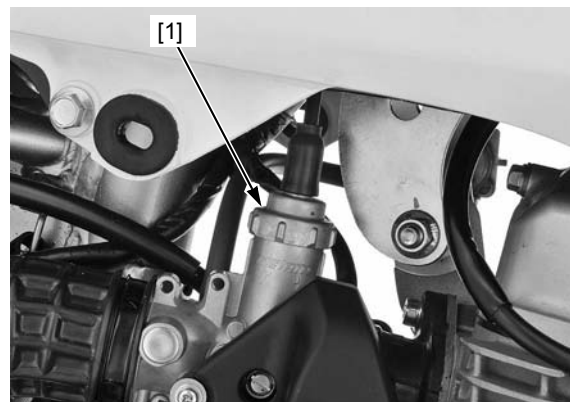
Quite el cable del acelerador [3] de la válvula del acelerador mientras se comprime el resorte de la válvula [4].

Gire el retenedor de la aguja de inyección [1] a la izquierda

Extraiga el retenedor de la aguja de inyección y la aguja [2] desde la válvula del acelerador [3].

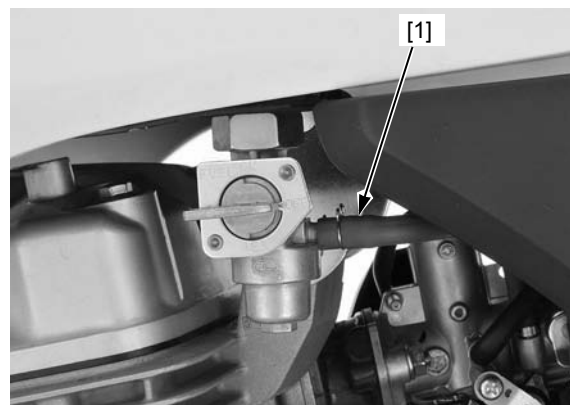
Quite el resorte [4] desde el retenedor de la aguja de inyección.

Inspeccione la válvula del acelerador y aguja del surtidor en busca de desgaste arañados, daños.



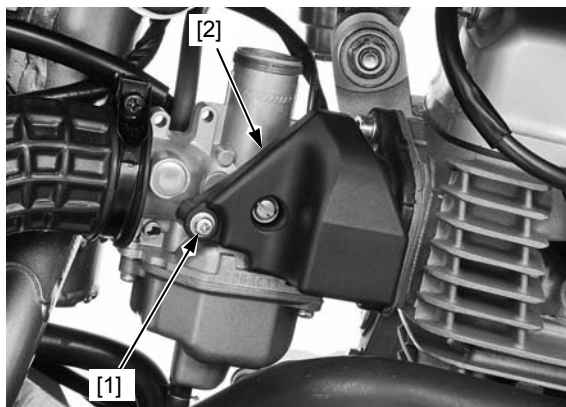
CUERPO DEL CARBURADOR

Cierre la válvula de combustible (OFF) y desconecte la manguera de combustible [1] desde la válvula de combustible.

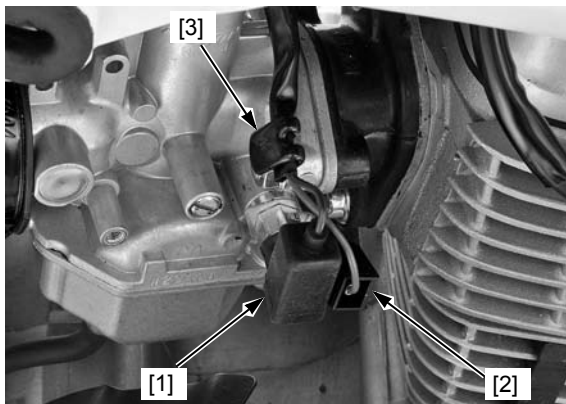


SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Excepto los modelos CO, III LA types: Quite el tornillo [1] y la tapa del calentador del carburador [2].

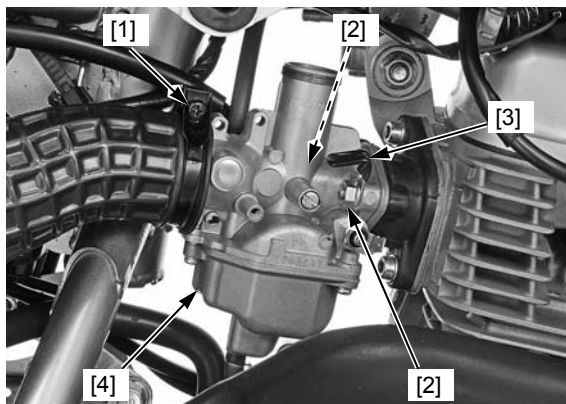


Excepto los modelos CO, III LA types: Desconecte el conector del calefactor del carburador [1] y el conector del cable tierra [2]. Suelte el cable del calentador del carburador de la abrazadera [3].



Afloje el tornillo de la abrazadera del tubo de conexión. [1].

Quite las tuercas de fijación del carburador [2] y de la abrazadera de cable [3], y a continuación, retire el carburador [4] desde el aislante.

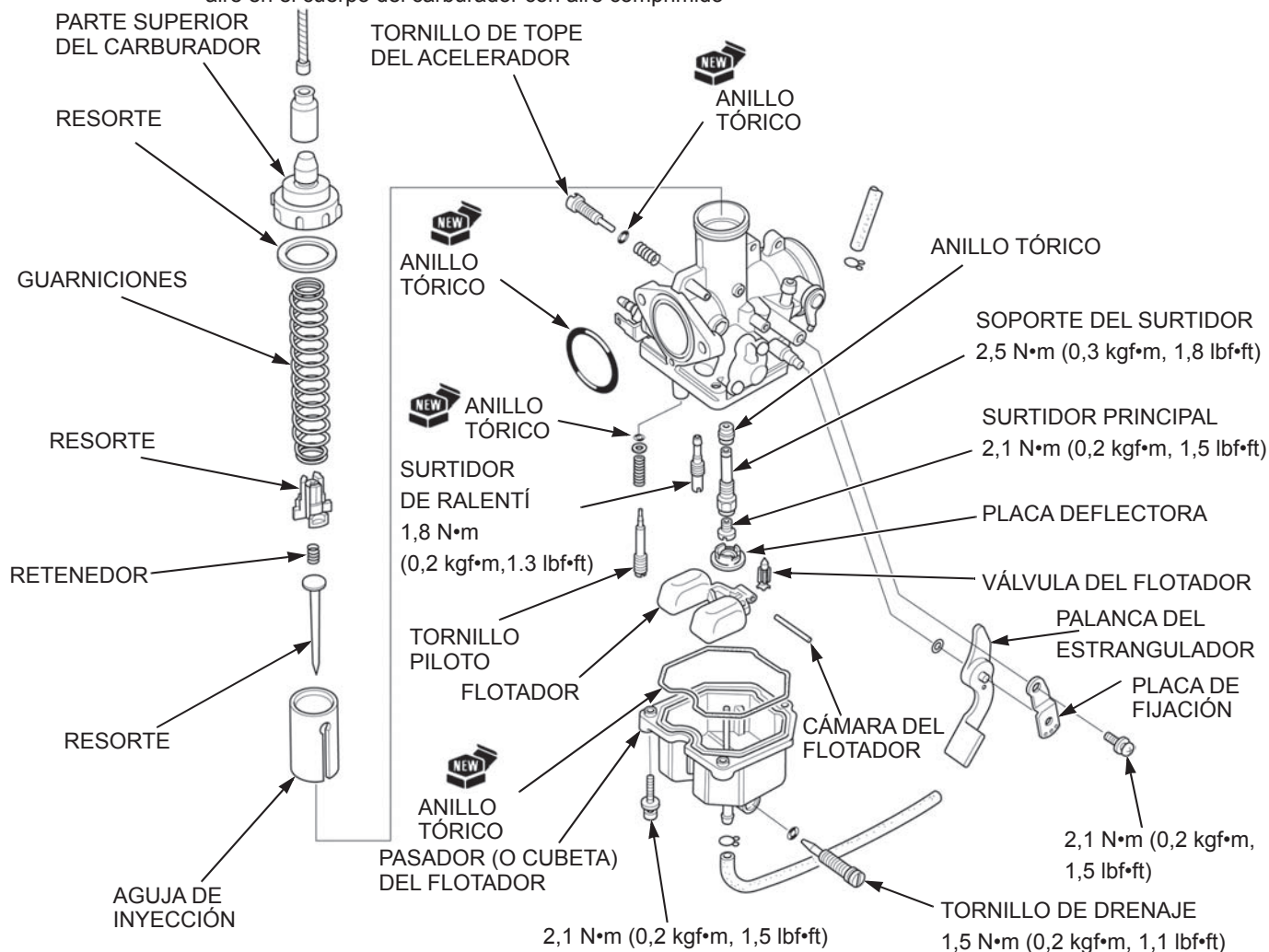


DESMONTAJE/MONTAJE/INSPECCIÓN

Desmonte y vuelve a montar el carburador como se muestra en la ilustración.

NOTE:

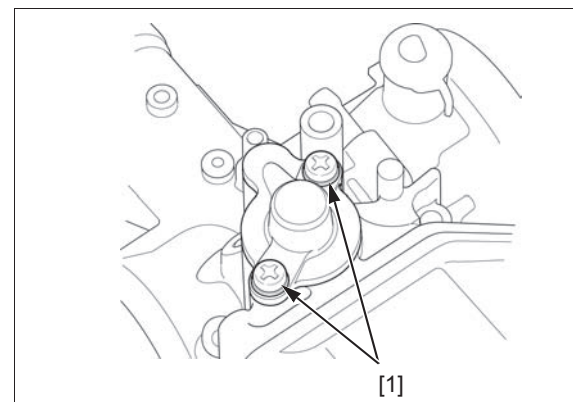
- Manejar todos los inyectores con cuidado. Pueden fácilmente rayarse o arañarse.
- Sople cada abertura de pasaje de combustible y de aire en el cuerpo del carburador con aire comprimido



DESMONTAJE/MONTAJE DE LA VÁLVULA DE CORTE DE AIRE (XR125LK/LEK)

Sujete la tapa de la válvula de corte de aire para evitar que el resorte de compresión va saltar fuera del

Quite los dos tornillos [1].



SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Quite la tapa de la válvula de corte de aire [1], el resorte [2], el diafragma [3] y el anillo tórico [4].

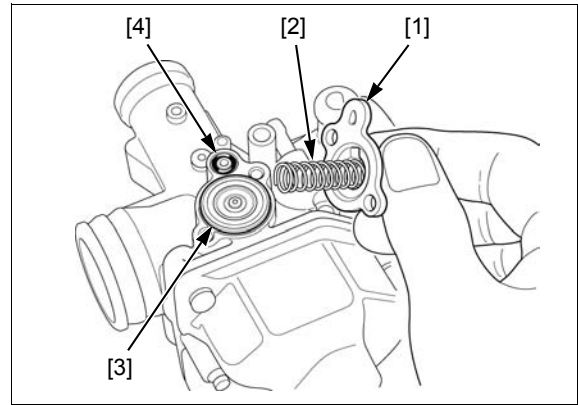
Compruebe lo siguiente:

- Que el diafragma no esté picado, deteriorado o dañado
- Anillo tórico en busca de daños
- Que el resorte no esté debilitado
- Que la aguja del diafragma no esté desgastada
- Que los conductos de aire no estén obstruidos

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

- Asegúrese de que el diafragma y el anillo tórico no interfieren con la tapa.

PAR: 2,1 N•m (0,2 kgf•m, 1,5 lbf•ft)



COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL FLOTADOR

Con la válvula del flotador asentada y el brazo del flotador tocando suavemente la válvula, mida el nivel del flotador con la herramienta recomendada como se muestra en la ilustración:

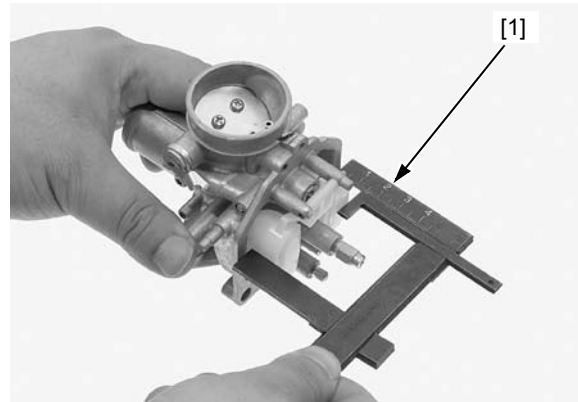
NIVEL DEL FLOTADOR: 14 mm (0,6 pulg):

HERRAMIENTA

[1] calibrador de nivel del flotador del carburador
07401-0010000

El flotador no se puede ajustar.

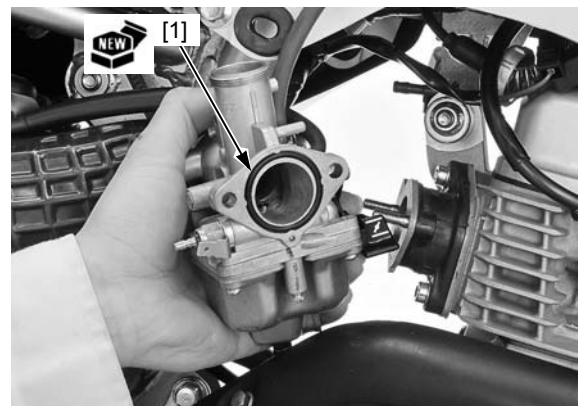
Reemplace el conjunto del flotador en caso de que el nivel esté fuera de lo especificado.



INSTALACIÓN

CUERPO DEL CARBURADOR

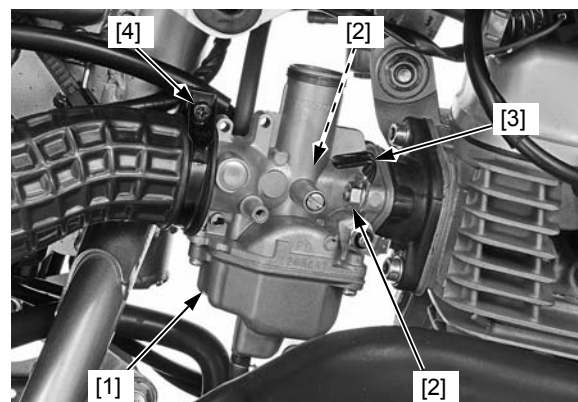
Instale un anillo tórico nuevo [1] en la ranura del cuerpo del carburador.



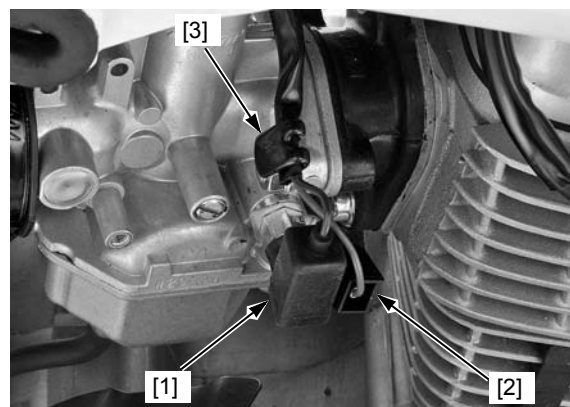
Instale el carburador [1] en el tubo de conexión del carburador.

Instale las tuercas de fijación del carburador [] con la abrazadera del cable [3], y luego apriete las tuercas con firmeza.

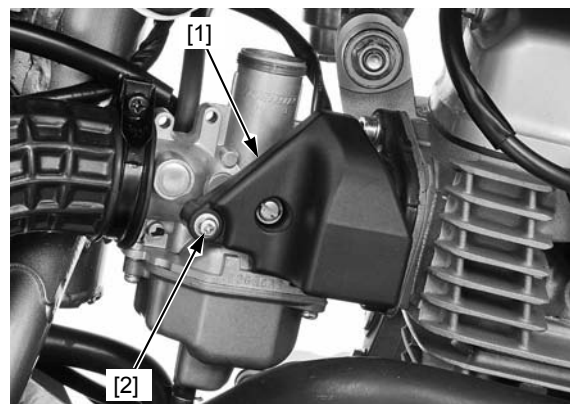
Apriete el tornillo de la abrazadera del tubo de conexión del filtro de aire.



Excepto los modelos CO, III LA types: Conecte el conector del calentador del carburador [1] y el conector del cable tierra [2].
Fije el cable del calentador del carburador con la abrazadera [3].



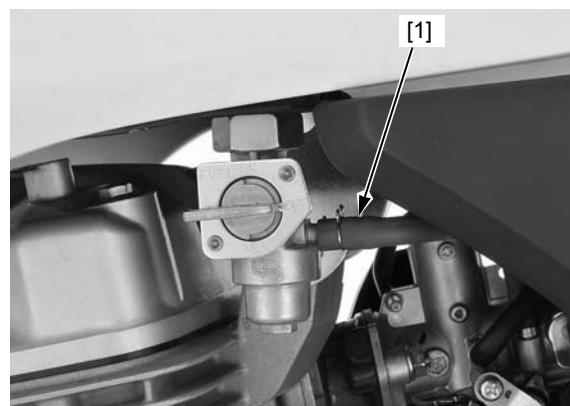
Excepto los modelos CO, III LA types: Instale la tapa del calentador del carburador [1] y apriete el tornillo [2] firmemente.



Conecte la manguera de combustible [1] a la válvula de combustible.

Después de instalar el carburador, compruebe lo siguiente:

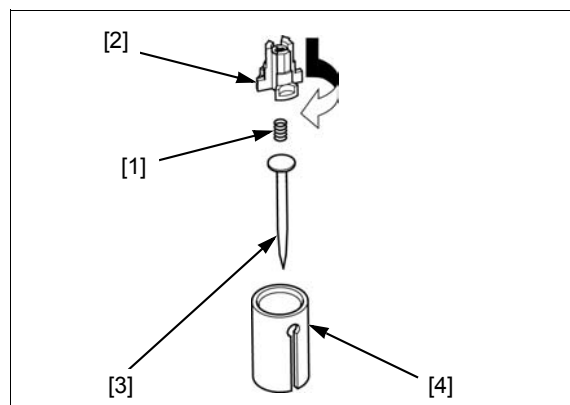
- La holgura de la empuñadura del acelerador (página 3-3).
- El ralentí del motor (página 3-8)
- El ajuste del tornillo piloto (página 6-12)



VÁLVULA DEL ACELERADOR

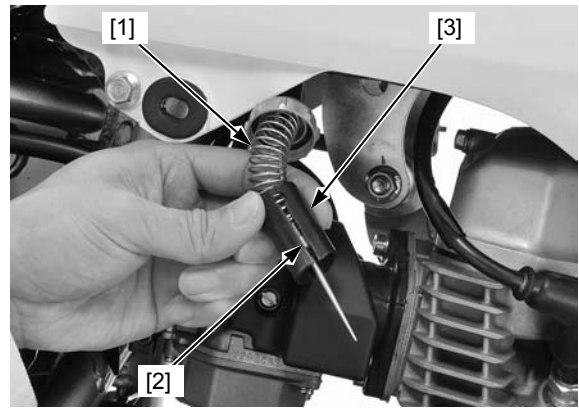
Instale el resorte [1] en el retenedor de la aguja de inyección. Instale la aguja de inyección [3] y el retenedor en la válvula del acelerador [4].

Girar el retenedor de la aguja de inyección en el sentido horario y trabarlo.



SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Instale el resorte de la válvula del acelerador [1] en el cable del acelerador [2].
Conecte el cable del acelerador [3] a la válvula del acelerador mientras se comprime el resorte de la válvula.



Se debe tener cuidado de no dañar la aguja de inyección [1] durante la instalación de la válvula del acelerador [1] en el cuerpo del carburador.

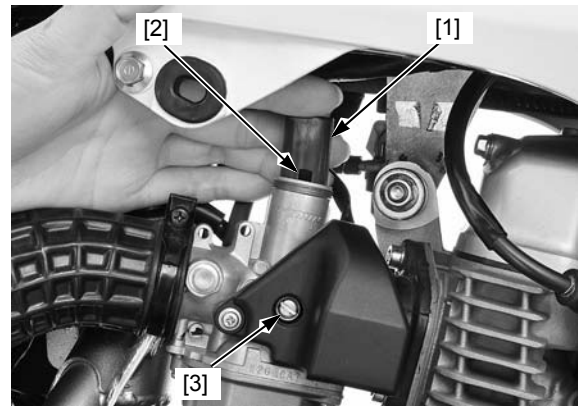
Instale la válvula del acelerador alineando su recorte [2] con el tornillo de tope del acelerador [3].

Apriete firmemente la parte superior del carburador. Instale los siguientes elementos:

- Tapa lateral derecha (página 2-2).
- Cubierta lateral derecha (página 2-4).

Después de instalar la válvula del acelerador, compruebe lo siguiente:

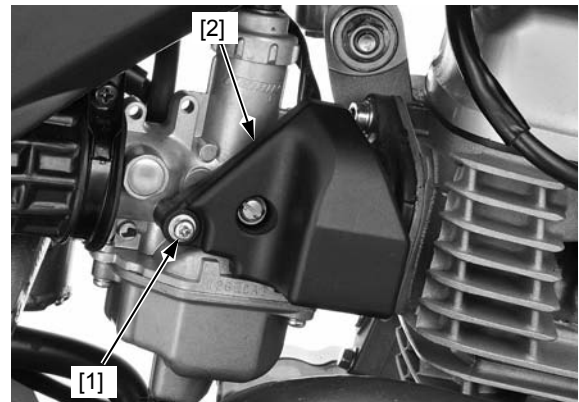
- La holgura de la empuñadura del acelerador (página 3-3).
- El ralentí del motor (página 3-8)



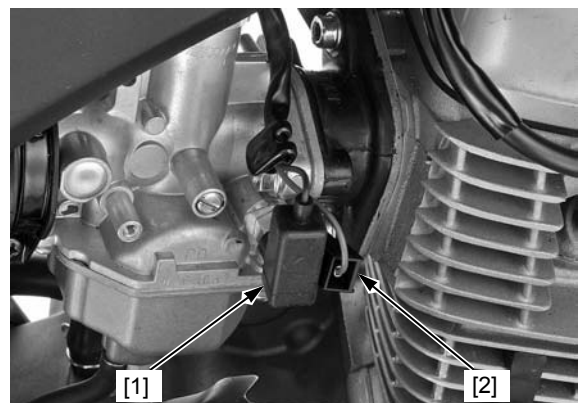
CALENTADOR DEL CARBURADOR (EXCEPTO MODELOS CO, III LA)

DESMONTAJE/INSTALACIÓN DEL CALENTADOR DEL CARBURADOR

Quite el tornillo [1] y la tapa del calentador del carburador [2].



Desconectar el conector del calentador del carburador [1] y conector del tierra [2].

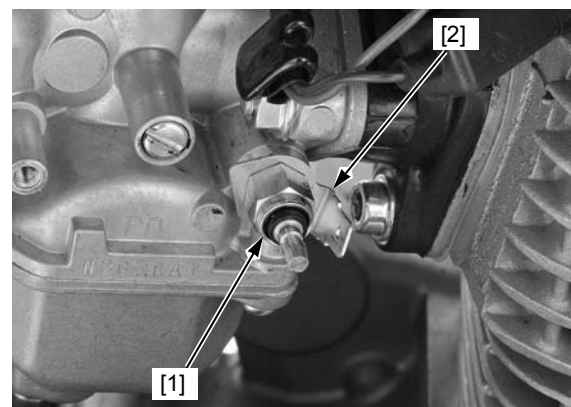


Quite el calentador del carburador [1] y el terminal tierra [2].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

PAR: CALENTADOR DEL CARBURADOR:

4,9 N•m (0,5 kgf•m, 3,6 lbf•ft)

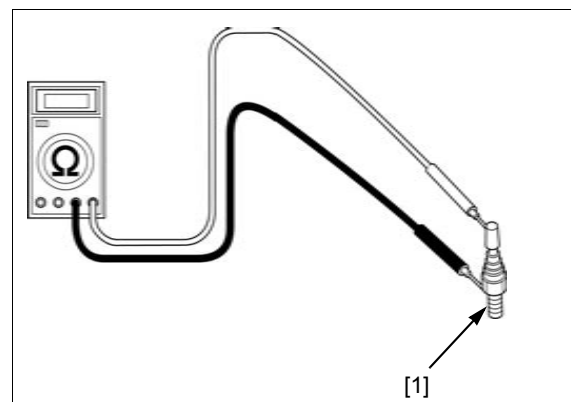


INSPECCIÓN

Mida la resistencia en los terminales del calentador del carburador [1].

ESTÁNDAR: 8,2 - 12,3 Ω (25 °C/ 77 °F)

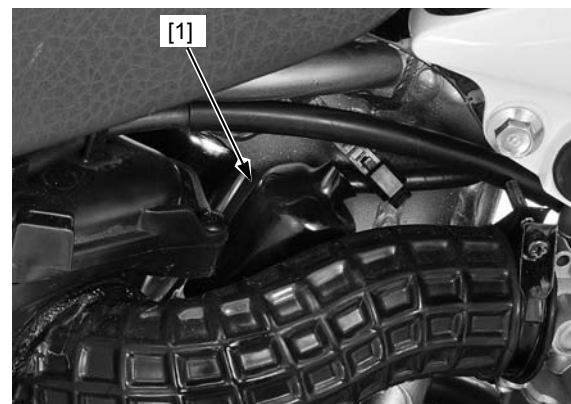
Si la resistencia está fuera de la especificación, sustituya el calentador del carburador.



INSPECCIÓN DEL INTERRUPTOR TÉRMICO

Quite la tapa lateral derecha (página 2-2).

Retire el interruptor térmico del tubo de conexión [1].

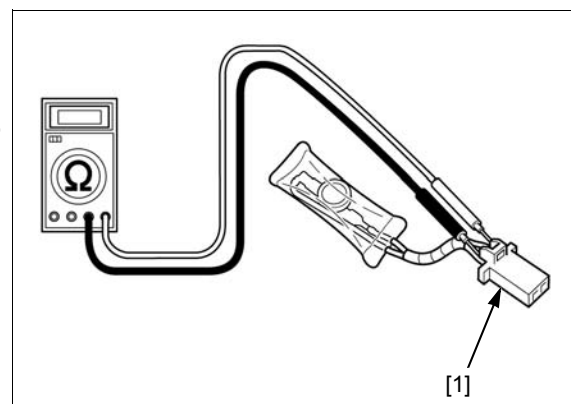


Desconecte el conector 2P del interruptor térmico [1]. Compruebe si hay continuidad entre los terminales.

ESTÁNDAR:

Por encima de 20 °C/ 68 °F: No debe haber continuidad por debajo de 7 °C/ 45 °F: Continuidad

Si la resistencia está fuera de la especificación, sustituya el calentador del carburador.



AJUSTE DEL TORNILLO PILOTO

- El tornillo piloto es previamente ajustado en la fábrica. No es necesario ningún ajuste, a menos que el tornillo haya sido reemplazado, o que el carburador haya sido desarmado.
- Utilice un tacómetro con graduaciones de 50 min⁻¹ (rpm) o menos, que indicará correctamente las variaciones de 50 min⁻¹ (rpm) en la rotación del motor. .

PROCEDIMIENTO PARA AJUSTE DE LA ROTACIÓN DEL RALENTÍ (XR125LK/ LEK)

1. Gire el tornillo piloto en el sentido horario, hasta que se asiente ligeramente. Enseguida gírelo en el sentido contra horario, hasta que alcance la especificación.

Este es un ajuste inicial antes del último ajuste del tornillo piloto.

- Si se aprieta excesivamente el tornillo piloto, su asiento puede dañarse.

APERTURA INICIAL: 1-3/4 de vueltas orientadas hacia fuera

HERRAMIENTA:

[1] Llave para tornillo piloto 07908-4730002

2. Caliente el motor hasta la temperatura de funcionamiento. Diez minutos de marcha con paradas intermedias son suficientes.
3. Pare el motor y conecte el tacómetro, siguiendo las instrucciones del fabricante.
4. Desconecte el manguito de vacío de la válvula de control PAIR [1], y a continuación, conecte la bomba de vacío [2] y conecte la puerta de vacío.

Aplique el vacío especificado al manguito de vacío de la válvula de control PAIR más de 330 mm Hg.

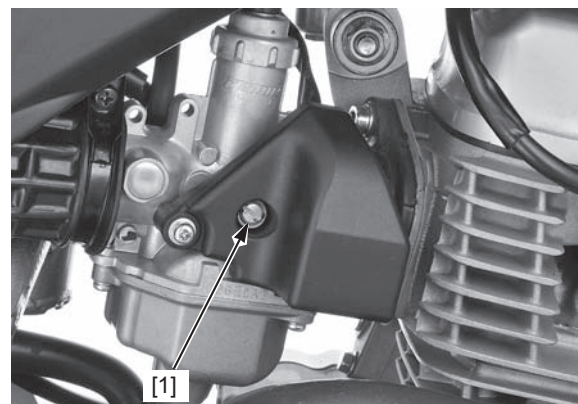
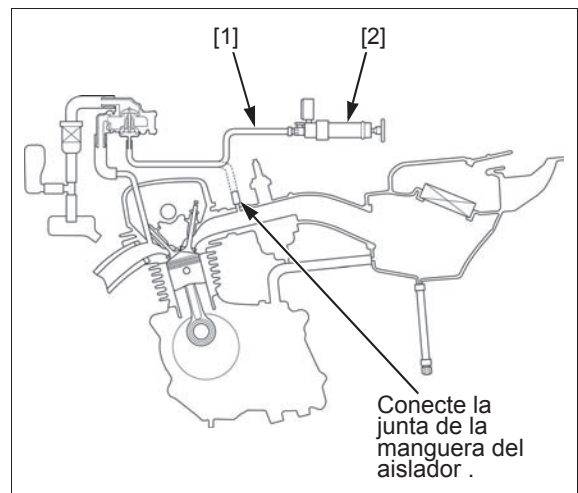
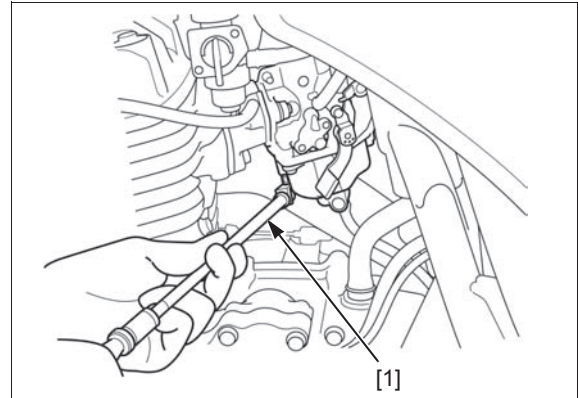
5. Accione el motor y ajuste la rotación de ralentí a través del tornillo de tope del acelerador.

RALENTÍ: 1.500 ± 100 min⁻¹ (rpm)

6. Gire el tornillo piloto lentamente hacia adentro o hacia afuera para obtener la máxima velocidad del motor.
7. Abra el acelerador ligeramente 2 - 3 veces y, a continuación, ajuste el ralentí con el tornillo de tope del acelerador.
8. Gire el tornillo piloto hacia adentro para obtener la apertura definitiva.

APERTURA DEFINITIVA: 1 Vuelta desde la posición obtenida en el paso 7

9. Ajuste el ralentí con el tornillo de tope del acelerador



PROCEDIMIENTO PARA AJUSTE DE LA ROTACIÓN DEL RALENTÍ (XL125Lk)

1. Gire el tornillo piloto en el sentido horario, hasta que se asiente ligeramente. Enseguida gírelo en el sentido contra horario, hasta que alcance la especificación.

Este es un ajuste inicial antes del último ajuste del tornillo piloto.

- Si se aprieta excesivamente el tornillo piloto, su asiento podrá dañarse.

APERTURA INICIAL: 1-7/8 de vueltas orientadas hacia fuera

HERRAMIENTA:

[1] Llave para tornillo piloto 07908-4730002

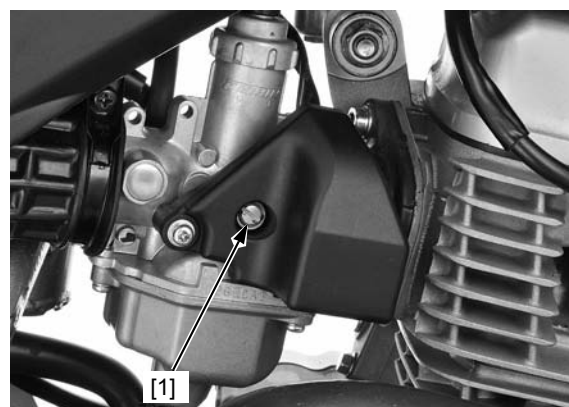
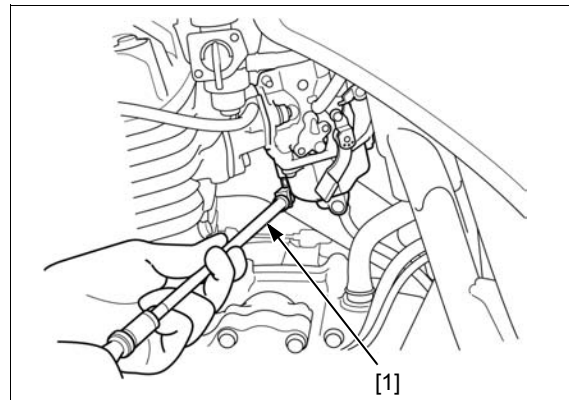
2. Caliente el motor hasta la temperatura de funcionamiento. Diez minutos de marcha con paradas intermedias son suficientes.
3. Pare el motor y conecte el tacómetro, siguiendo las instrucciones del fabricante.
4. Accione el motor y ajuste la rotación de ralentí a través del tornillo de tope del acelerador.

RALENTÍ: 1.500 ± 100 min -1 (rpm)

5. Gire el tornillo piloto lentamente hacia adentro o hacia afuera para obtener la máxima velocidad del motor.
6. Abra el acelerador ligeramente 2 - 3 veces y, a continuación, ajuste el ralentí con el tornillo de tope del acelerador.
7. Gire el tornillo piloto hacia adentro para obtener la apertura definitiva.

APERTURA DEFINITIVA: 5/8 Vuelta desde la posición obtenida en el paso 6

8. Ajuste el ralentí con el tornillo de tope del acelerador.



SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO (XR125LK/LEK)

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

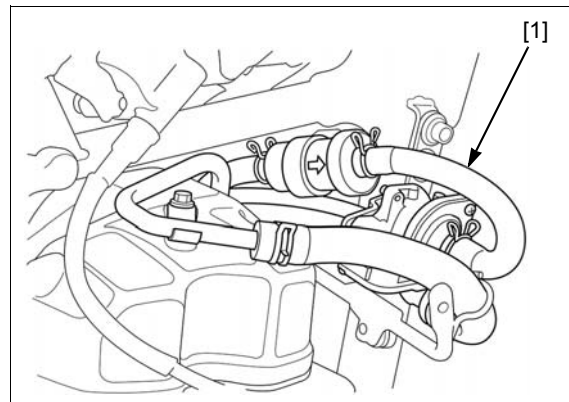
Arrancar el motor y calentarlo a la temperatura de funcionamiento normal.

Quite la tapa lateral derecha (página 2-4).

Desconecte el filtro de aire secundario - hasta - la manguera de la válvula de control PAIR [1].

Verifique si la junta de la manguera del del filtro de aire está limpia y libre de depósitos de carbón.

Si hay incrustaciones de carbón en la puerta, verifique la válvula de verificación PAIR.



SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Desconecte el manguito de vacío de la válvula de control PAIR [1] desde el aislante y conéctelo para evitar la entrada de aire. Conecte la bomba de vacío a la válvula de control PAIR.

HERRAMIENTA:

[2] Bomba de vacío Disponible comercialmente

Arranque el motor y abra ligeramente la válvula del acelerador para cerciorarse de que el aire es aspirado a través de la manguera de conexión entre el filtro secundario de aire - hasta - la válvula de control PAIR [3].

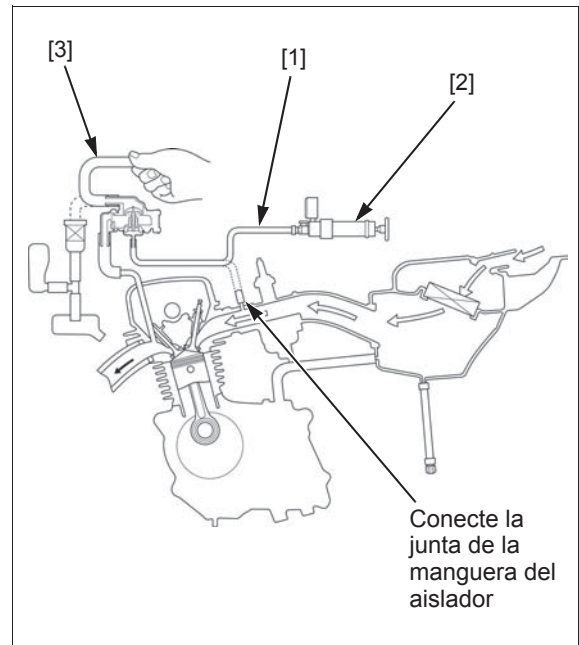
Si el aire no es succionado, compruebe si hay obstrucciones en la manguera de conexión entre el filtro secundario de aire - hasta - la válvula de control PAIR.

Con el motor en marcha, aplique vacío de manera progresiva a la válvula de control PAIR.

Compruebe que la puerta de admisión de aire ya no succiona más aire, pero que todavía no hay fuga de vacío.

VACÍO ESPECIFICADO: 330 mm Hg

Si el aire succionado, o si el vacío especificado no se mantiene, instale una válvula de control PAIR nueva.



INSPECCIÓN DE LA VÁLVULA DE VERIFICACIÓN PAIR

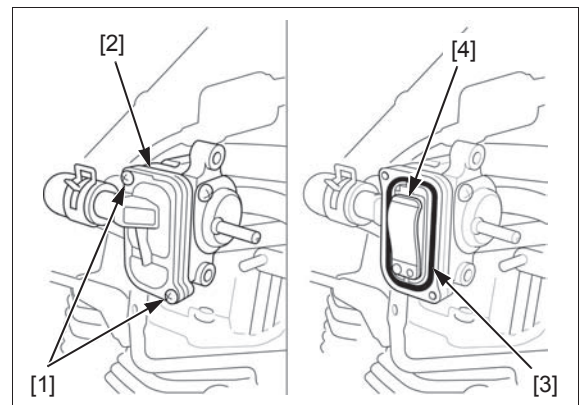
Quite los siguientes elementos:

- Válvula de control PAIR (página 6-14)
- Dos tornillos [1]
- Tapa de la válvula [2]
- VÁLVULA DE VERIFICACIÓN PAIR [3]

Compruebe la lámina de la válvula en caso de fatiga o daños; sustituya si es necesario.

Sustituya la válvula de verificación PAIR si la goma del asiento está agrietada, deteriorada o dañada, o si hay una holgura entre la lámina y el tapón [4].

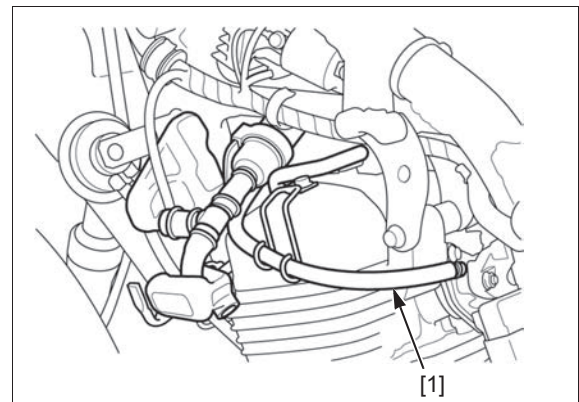
El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



DESMONTAJE/INSTALACIÓN DE LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR

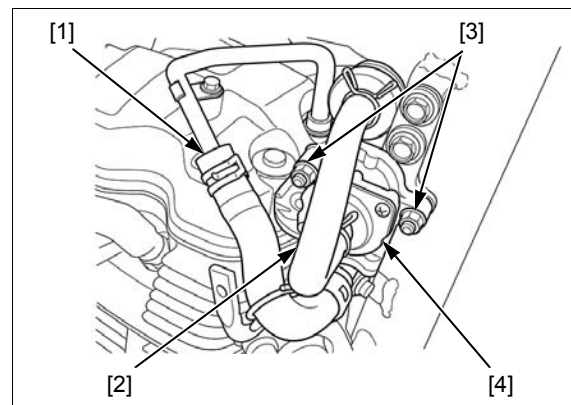
Quite la tapa lateral (página 2-4).

Desconecte el manguito de vacío de la válvula de control PAIR



Desconecte la manguera conectora de la válvula de aire PAIR secundaria a la tapa de la culata [1] y la manguera que conecta el filtro de aire secundario con la válvula de control PAIR [2].

Quite las tuercas [3] y la válvula de control PAIR [4].
El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



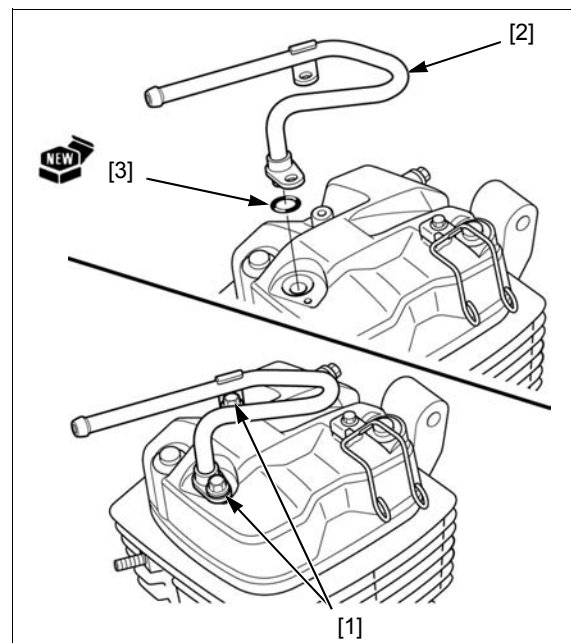
DESMONTAJE/INSTALACIÓN DEL TUBO DE SUCCIÓN DE AIRE

Quite la válvula de control PAIR (página 6-14)

Sustituya el anillo tórico por uno nuevo.

Quite los tornillos [1] y el tubo de succión de aire [2]. Quite el anillo tórico [3] desde la tapa de la culata.

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



DESMONTAJE/INSTALACIÓN DEL RESONADOR Y DE LA TAPA DE ENTRADA DE AIRE

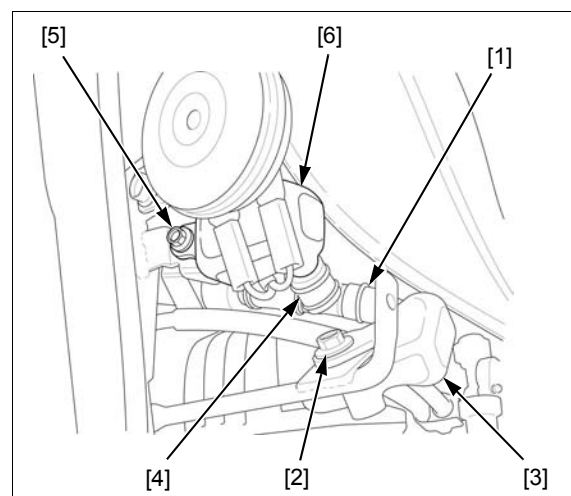
Quite la tapa lateral (página 2-4).

Desconecte la manguera entre la tapa de entrada de aire - hasta - la conexión en Y [1].

Quite el tornillo [2] y la tapa de entrada de aire [3].

Desconecte la manguera de conexión entre el resonador - hasta - la conexión en Y [4]. Quite el tornillo [5] y el resonador [6].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

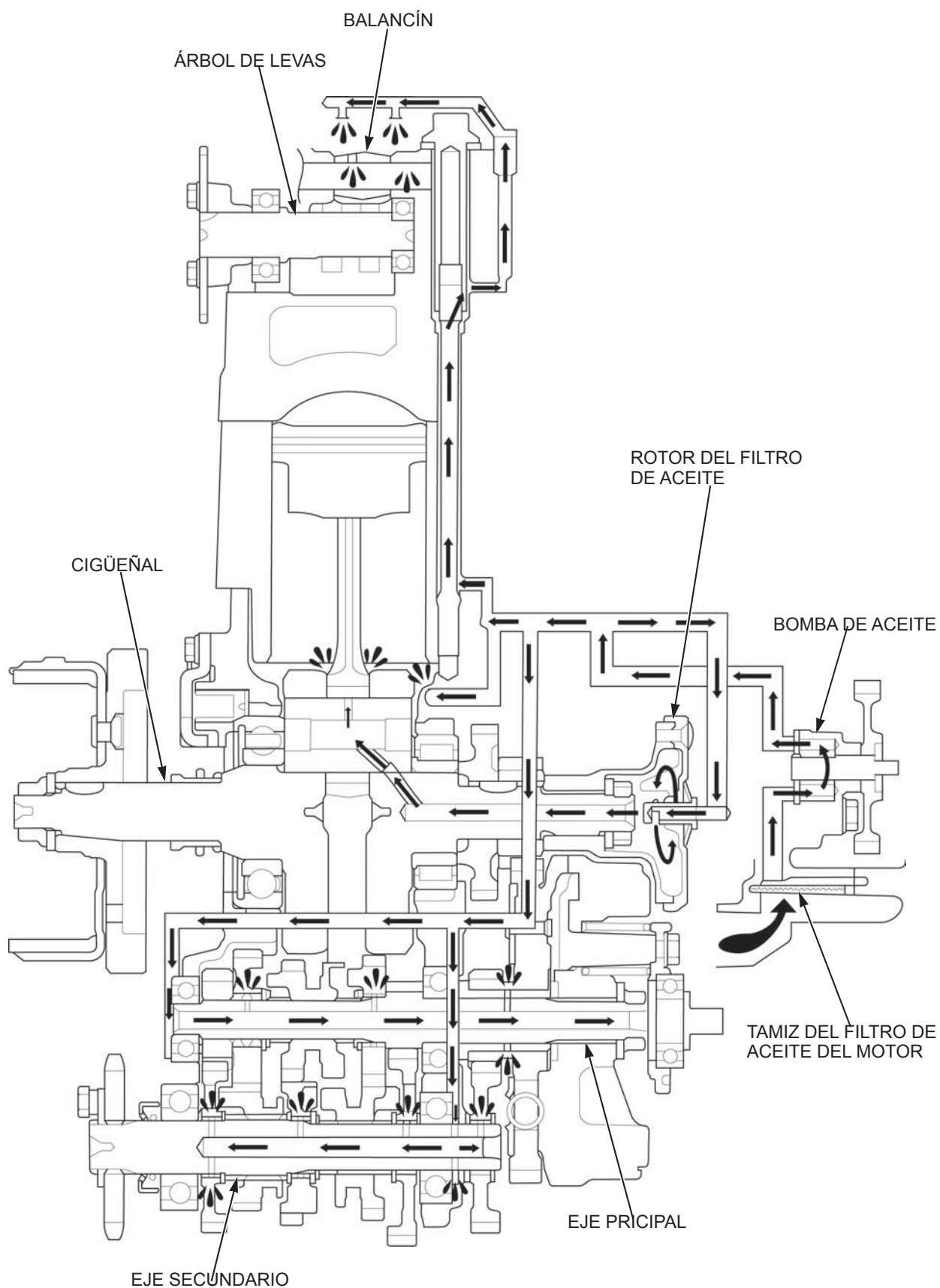


NOTAS

7. SISTEMA DE LUBRICACIÓN

DIAGRAMA DEL SISTEMA	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	7-3
DE LUBRICACIÓN	BOMBA DE ACEITE	7-27-3
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....		7-3

DIAGRAMA DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN



INFORMACIÓN DE SERVICIO



ADVERTENCIA

Aceite de motor usado puede provocar cáncer de piel si entra en contacto con la piel por largos períodos de tiempo. Aunque no sea probable que esto ocurra, a menos que se manipule aceite usado diariamente, es aconsejable lavarse muy bien las manos con agua y jabón apenas termine de manipularlo

- Los servicios y reparos en la bomba de aceite se pueden efectuar con el motor instalado en el bastidor.
- Para la extracción e instalación de la bomba de aceite, tenga cuidado de no permitir la entrada de polvo o suciedad en el motor.
- En caso de que cualquier componente de la bomba de aceite esté desgastado más allá de los límites de servicio especificados, reemplace la bomba como un conjunto.
- Después de que la bomba de aceite se ha instalado, cerciórese de que no haya fugas y de que la presión de aceite esté correcta.
- Inspección del nivel de aceite del motor (página 3-7)
- Cambio del aceite del motor (página 3-7)
- Limpieza del filtro centrífugo de aceite del motor (página 3-8)
- Limpieza del tamiz del filtro de aceite del motor (página 3-7)

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Nivel de aceite del motor es demasiado bajo, alto consumo de aceite

- Fugas externas de aceite.
- Desgaste de la guía de la válvula o del retén del vástago de la válvula
- Desgaste en los anillos de pistón o instalación incorrecta del anillo del pistón
- Cilindro desgastado

Contaminación del aceite del motor

- El aceite no se cambia con frecuencia.
- Tamiz (filtro) de aceite obstruido
- El filtro de aceite centrífugo no se limpia con frecuencia suficiente.
- Desgaste en los anillos de pistón

BOMBA DE ACEITE

DESMONTAJE

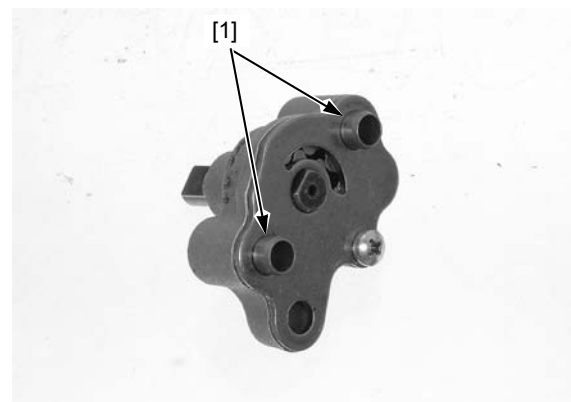
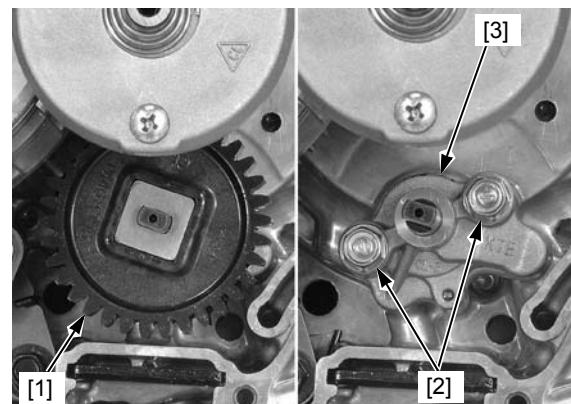
Quite la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4). Quite el engranaje mandado de la bomba de aceite [1]. Quite los dos tornillos de fijación [2] y la bomba de aceite [3].

Quite las clavijas [1] desde el cuerpo de la bomba de aceite. {o quite los pasadores de guía} o {las espigas de guía conjunto de la bomba}

INSTALACIÓN

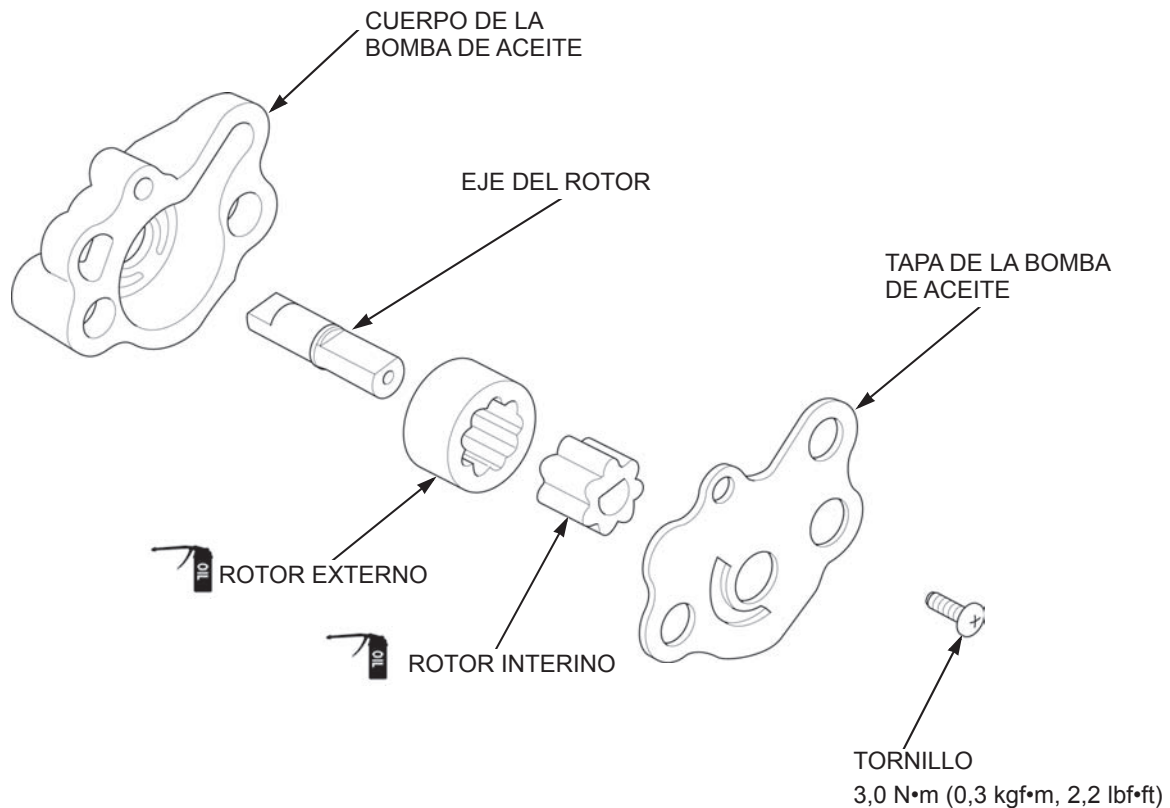
Instale la bomba de aceite en el cárter derecho, alineando las clavijas con los orificios.

Instale las piezas en el orden inverso al desmontaje.



DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte y vuelva a montar la bomba de aceite como se muestra en la ilustración.



INSPECCIÓN

Desmonte la bomba de aceite (página 7-4).

- Mida la bomba en varios lugares y utilice la lectura más grande que se va a comparar con el límite de servicio.
- En caso de que cualquier componente de la bomba de aceite esté desgastado más allá de los límites de servicio especificados, reemplace la bomba de aceite y la tapa de la bomba como un conjunto.

Instale temporalmente los rotores interno y externo en el cuerpo de la bomba de aceite.

HOLGURA EN EL EXTREMO

Mida la holgura en el extremo.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,20 mm (0,008 pulg) HOLGURA DEL CUERPO

Mida la holgura del cuerpo.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,25 mm (0,010 pulg) HOLGURA LATERAL

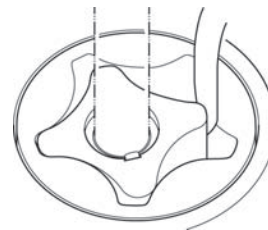
Quite el eje de la bomba de aceite.

Mida la holgura lateral utilizando calibrador de espesores y una regla de precisión.

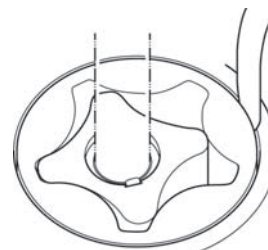
LÍMITE DE SERVICIO: 0,12 mm (0,12 pulg):

Monte la bomba de aceite (página 7-4).

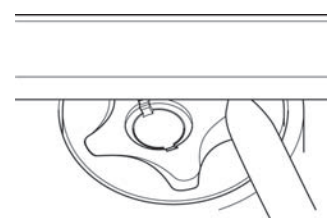
HOLGURA EN EL EXTREMO:



HOLGURA DEL CUERPO



HOLGURA LATERAL

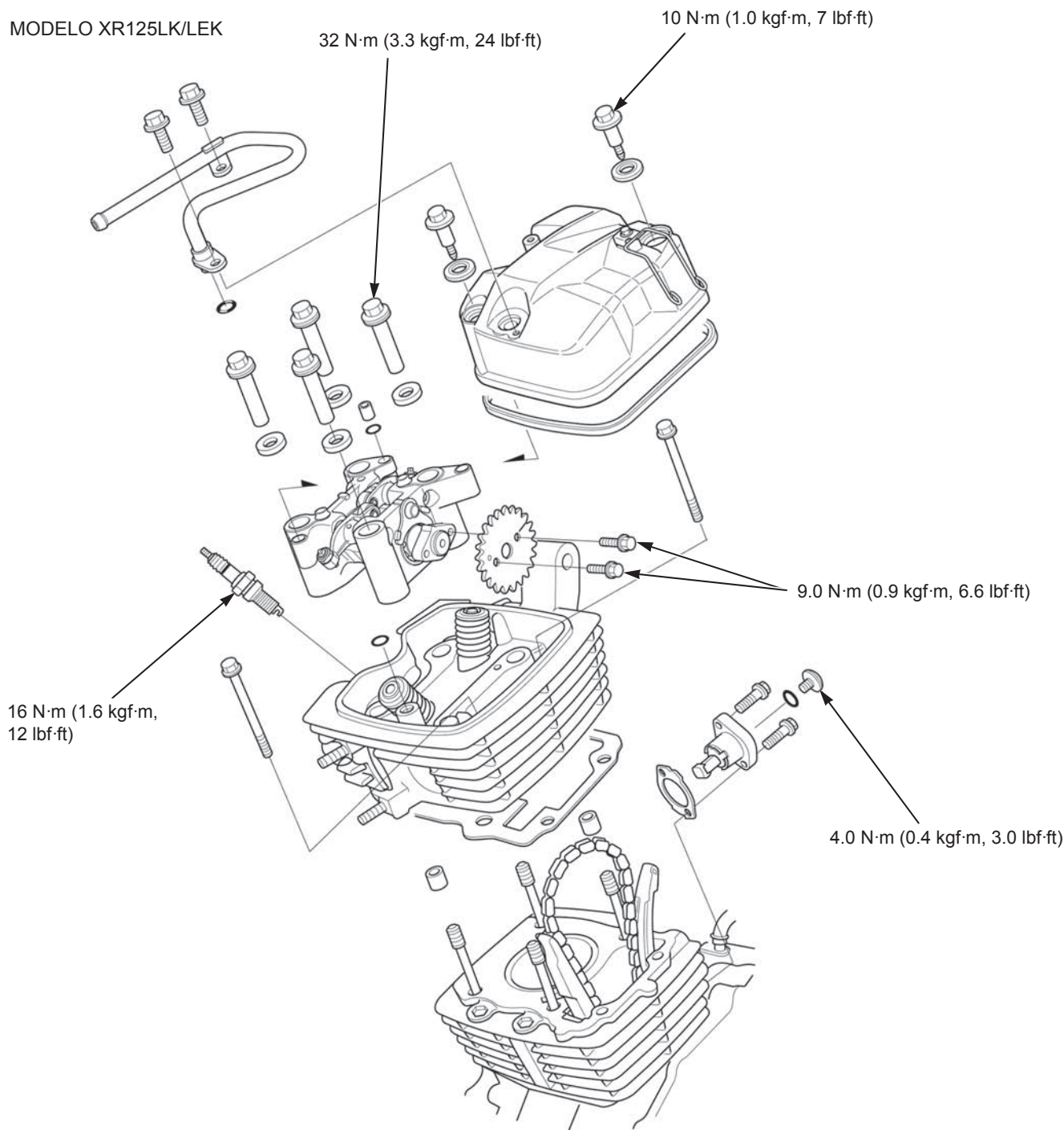


8. CULATA / VÁLVULAS

COMPONENTES DEL SISTEMA	8-2	ÁRBOL DE LEVAS	8-5
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	8-2	SOPORTE DEL ÁRBOL DE LEVAS	8-8
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	8-3	CULATA	8-11
COMPRESIÓN DEL CILINDRO	8-3	LEVANTADOR DEL TENSOR	
TAPA DE LA CULATA.....	8-4	DE LA CADENA DISTRIBUCIÓN.....	8-17

COMPONENTES DEL SISTEMA

MODELO XR125LK/LEK



INFORMACIÓN DE SERVICIO GENERAL

- Esta sección cubre los servicios de la culata, válvulas, balancines y árbol de levas.
- Los reparos y servicios en el árbol de levas se pueden efectuar con el motor instalado en el bastidor.
- Para el servicio en la culata es necesario quitar el motor.
- Tenga cuidado para no dañar las superficies de contacto al quitar la tapa de la culata y la culata. No golpee demasiado la tapa de la culata y la culata durante su retirada.
- Durante el desmontaje, marque y almacene las piezas desmontadas para asegurarse de que se vuelvan a instalar en sus ubicaciones originales.
- Limpie todas las piezas desmontadas con disolvente de limpieza y enseguida sople todas las piezas con aire comprimido antes de inspeccionarlas.

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

- Los problemas de la parte superior del motor generalmente afectan el desempeño. Estos problemas se pueden diagnosticar a través de la prueba de compresión, o da utilización de un estetoscopio para detectar ruidos en el motor.
- En caso de que el desempeño sea deficiente a bajas rotaciones, verifique si hay humo blanco en la manguera de respiradero del cárter. Si la manguera presenta humo, verifique si algún anillo de pistón está atascado.

Compresión demasiado baja, arranque difícil o desempeño deficiente a baja velocidad

- Válvulas
 - Holgura incorrecta de la válvula
 - Válvula quemada o alabeada
 - Sincronización incorrecta de la válvula
 - Resorte de la válvula débil
 - Asentamiento irregular de la válvula
 - La válvula está atascada en la posición abierta

- Culata
 - Daños o fugas en la junta de la culata
 - Culata alabeada o agrietada
 - Bujía de encendido floja
- Problema en el cilindro/pistón

Compresión demasiado alta

- Formación excesiva de carbonilla en la cabeza del pistón o en la cámara de combustión

Humo excesivo

- Vástago de la válvula o guía de la válvula desgastados
- Retén del vástago dañado
- Problema en el cilindro/pistón (página 9-3)

Ruido excesivo

- Holgura incorrecta de la válvula
- Válvula atascada o resorte de la válvula roto
- Desgaste excesivo del asiento de la válvula
- Árbol de levas desgastado o dañado
- Balancines y/o eje desgastados
- Balancín y extremidad del vástago de la válvula desgastados
- Dientes del engranaje del árbol de levas o cadena de distribución desgastados
- Tensor de la cadena de distribución desgastado o dañado
- Problema en el cilindro/pistón (página 9-3)

Ralentí irregular

- Baja compresión del cilindro

COMPRESIÓN DEL CILINDRO

Caliente el motor hasta la temperatura normal de funcionamiento. Pare el motor y quite la bujía de encendido

Instale el medidor de compresión [1] en el orificio de bujía de encendido.

Coloque la transmisión en punto muerto.

Abra totalmente el acelerador y accione el motor utilizando el motor de arranque hasta que la lectura del manómetro pare de aumentar. La lectura máxima normalmente se alcanza dentro de 4 – 7 segundos.

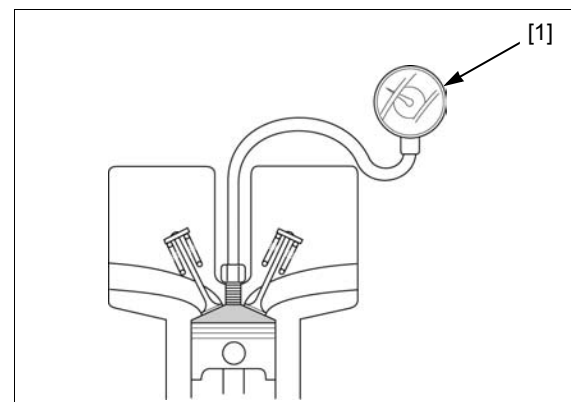
PRESIÓN DE COMPRESIÓN:

1.275 kPa (13,0 kgf/cm², 185 psi) a 300 min⁻¹ (rpm)

Si la compresión es alta, indica exceso de depósitos de carbonilla en la cámara de combustión o en la cabeza del pistón.

Si la compresión es baja, vierta 3 - 5 cm³ (0,1 - 0,2 oz) de aceite del motor en el cilindro a través del orificio de la bujía de encendido y compruebe nuevamente la compresión.

Si la compresión aumenta desde el valor anterior, verifique el cilindro, el pist



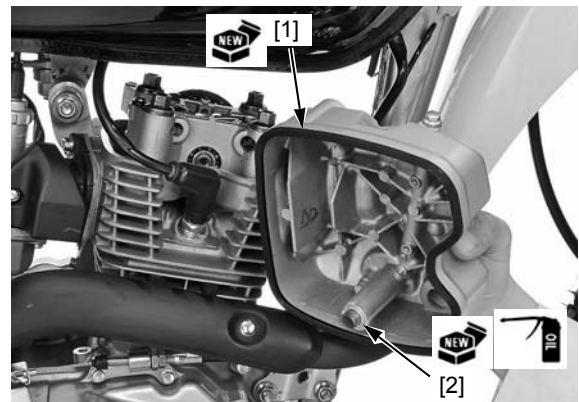
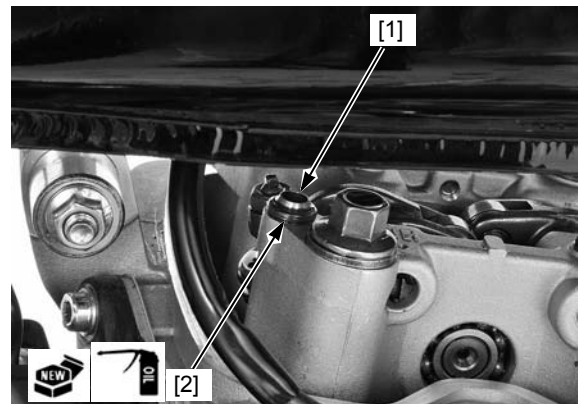
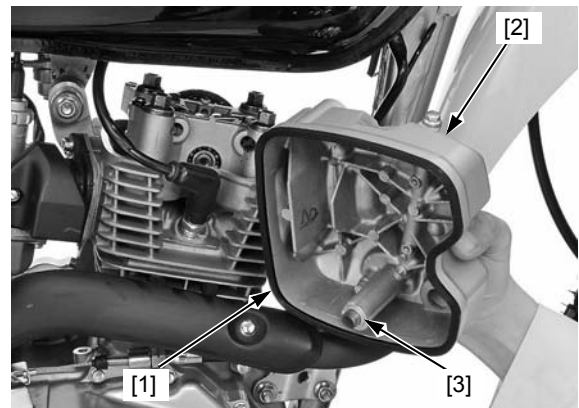
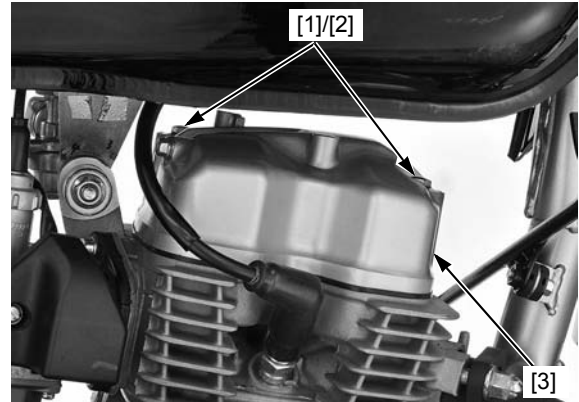
TAPA DE LA CULATA

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite los siguientes elementos (XR125LK/LEK solamente):

- Válvula de control PAIR (página 6-14)
- Tubo de succión de aire (página 6-15) Quite las cubiertas laterales (página 2-4).

Quite los pernos especiales de la tapa de la culata [1], las gomas de fijación [2] y la tapa de la culata [3].



(XR125LK/LEK): Quite la junta [1] desde la tapa de la culata [2].

Quitar el anillo tórico [3].

Quite la clavija [1] y el anillo tórico [2] desde el soporte del árbol de levas.

Limpie el conducto de aceite, y conducto de aire de la tapa de la culata utilizando aire comprimido.

Instale la clavija en el soporte del árbol de levas.

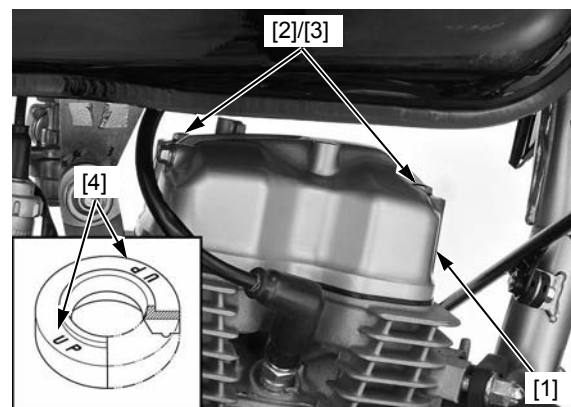
Lubrique un anillo tórico nuevo con aceite de motor e instálelo en la clavija.

Instale una junta nueva [1] en la ranura de la tapa de la culata.

(XR125LK/LEK) Lubrique un anillo tórico nuevo [2] con aceite de motor e instálelo en la clavija.

Instale las gomas de fijación en la tapa de la culata con su marca "UP" [4] vueltas hacia arriba.

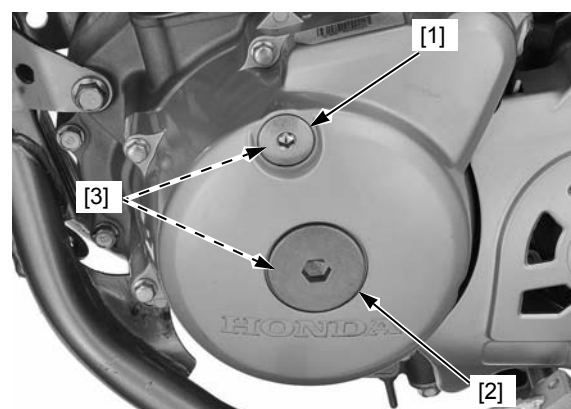
Instale la tapa de la culata [1] en la culata.
Instale los pernos de la tapa de la culata [2] con las gomas de fijación [3].
Apriete los pernos de la tapa de la culata al par especificado.
PAR: 10 N•m (1,0 kgf•m, 7 lbf•ft)
Instale las piezas en el orden inverso al desmontaje.



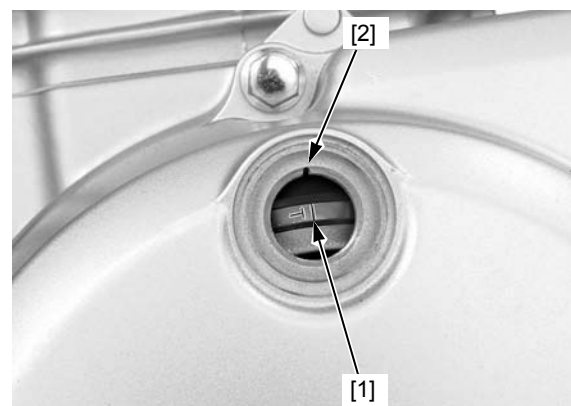
ÁRBOL DE LEVAS

DESMONTAJE

Quite la tapa de la culata (página 8-4).
Quite la tapa del orificio de sincronización [1] y la tapa del orificio del cigüeñal [2].
Quite los anillos tóricos [3] desde las tapas.



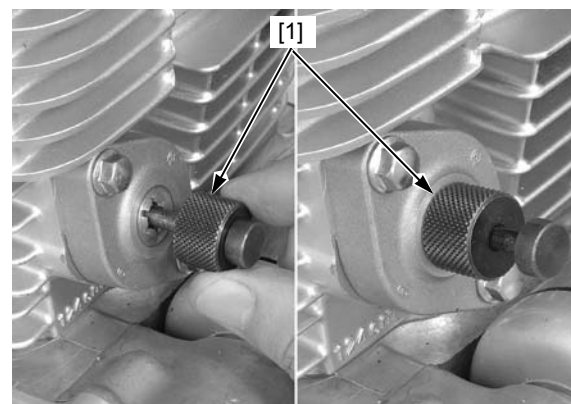
Gire el cigüeñal en sentido contra horario para alinear la marca "T" del volante del motor con la muesca indicadora [2] en la tapa lateral izquierda del cárter.
Asegúrese de que el pistón se encuentra en el PMS (Punto Muerto Superior) en la carrera de compresión. Esta posición puede ser confirmada mediante la comprobación de holgura en los balancines.
Si no hay holgura, gire el cigüeñal a la izquierda una vuelta completa y alinee la marca "T" con la muesca indicadora nuevamente.



Quite el tapón del levantador del tensor de la cadena de distribución y el anillo tórico.
Girar el eje del levantador del tensor de la cadena de distribución totalmente hacia la derecha y fijarlo utilizando la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

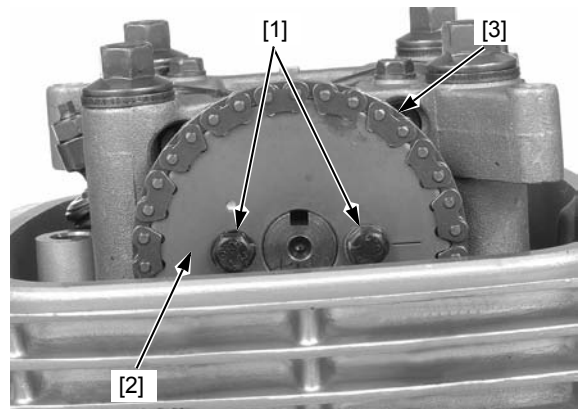
[1] Limitador del tensor 070MG-0010100



CULATA/VÁLVULAS

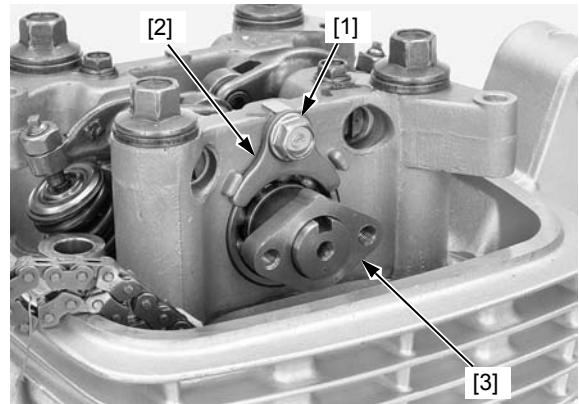
Tenga cuidado de no dejar que los tornillos del piñón caigan en el cárter.

Quite los tornillos del engranaje del árbol de levas [1]. Quite el engranaje del árbol de levas [2] desde la brida del árbol de levas y la leva cadena de distribución [3]. Enlace un pedazo de cable en la cadena de leva para evitar que se caiga en el cárter.



Tenga cuidado de no permitir que el perno y la placa caigan en el cárter.

Quite el tornillo [1] y la placa de retención del árbol de levas [2]. Quite el árbol de levas [3] de su soporte.



INSPECCIÓN

Gire la pista exterior de cada rodamiento del árbol de levas [1] con su dedo. Los rodamientos deben girar con suavidad y sin ruido.

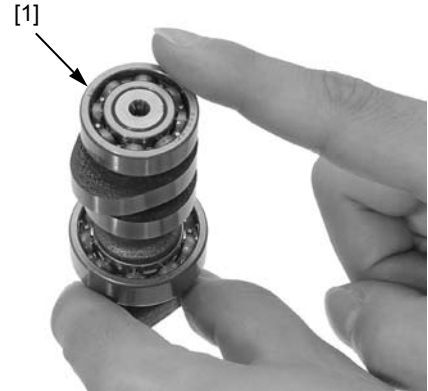
Compruebe también que la pista interior del rodamiento encaja perfectamente en el árbol de levas.

Sustituya el conjunto del árbol de levas si el rodamiento no gira suavemente, silenciosamente, o si NO se ajusta bien en el árbol de levas.

Mida la altura de cada lóbulo del árbol de leva.

LÍMITE DE SERVICIO: ADMISIÓN: 32,96 mm (0,1298 pulg):
ESCAPE: 32,85 mm (0,1293 pulg):

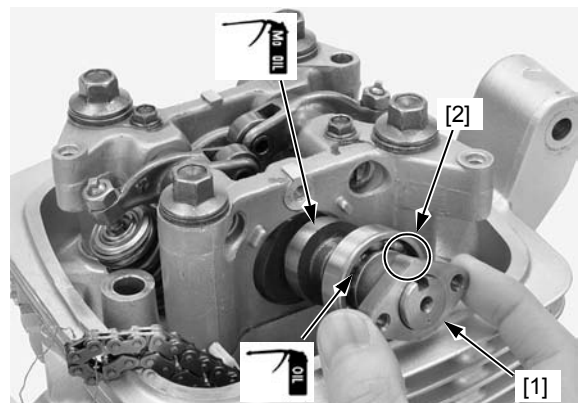
Inspeccione los lóbulos del árbol de levas en busca de daños o desgaste excesivo. En caso de que el lóbulo esté dañado o excesivamente desgastado, inspeccione lo balancín.



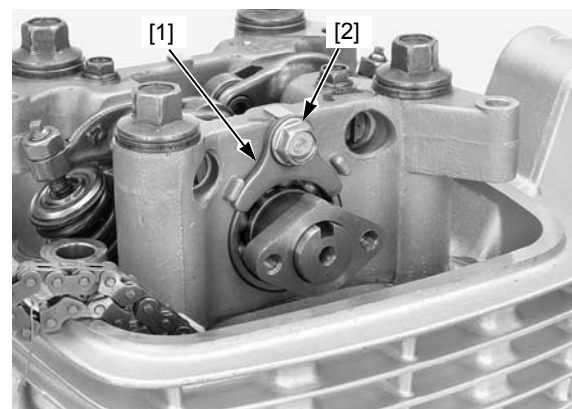
INSTALACIÓN

Lubrique los rodamientos del árbol de levas con aceite motor. Aplique una solución de aceite de molibdeno a los lóbulos del árbol de levas.

Instale el árbol de levas [1] con su lengüeta [2] mirando hacia arriba.



Instale la placa de retención [1] y el tornillo [2], a continuación, apriete el tornillo firmemente.

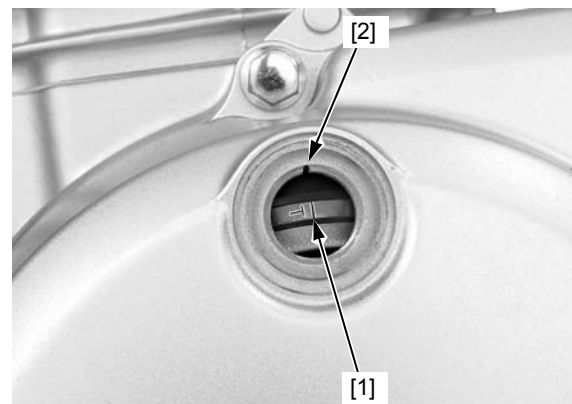


Tenga cuidado de no bloquear la cadena de distribución.

Instale la placa de retención [1] y el tornillo [2], a continuación, apriete el tornillo firmemente.

Gire el cigüeñal en sentido contra horario para alinear la marca "T" del volante del motor con la muesca indicadora [2] en la tapa lateral izquierda del cárter.

Asegúrese de que el pistón se encuentra en el PMS (Punto Muerto Superior).



Aplique aceite de motor a la cadena de distribución [1].

Instale el engranaje del árbol de levas [2] sobre la cadena de distribución, de modo que la línea del índice [3] se alinee con la superficie superior de la culata.

Instale el engranaje del árbol de levas en la brida del árbol de levas. Instalar los tornillos del engranaje del árbol de levas [4] y apretarlos.

Apriete la marca "o" [5] en primer lugar

PAR: 9,0 N•m (0,9 kgf•m, 6,6 lbf•ft)

Quite el limitador del tensor desde el el levantador del tensor de la cadena de distribución.

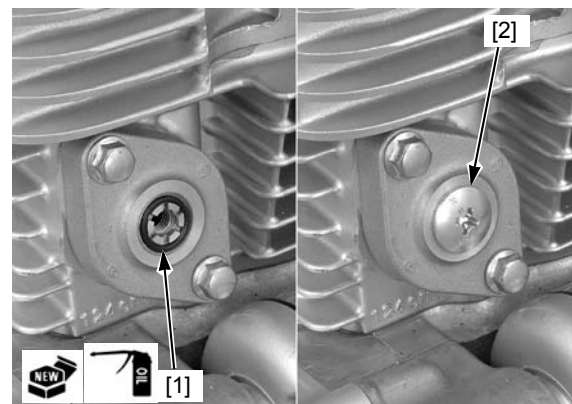
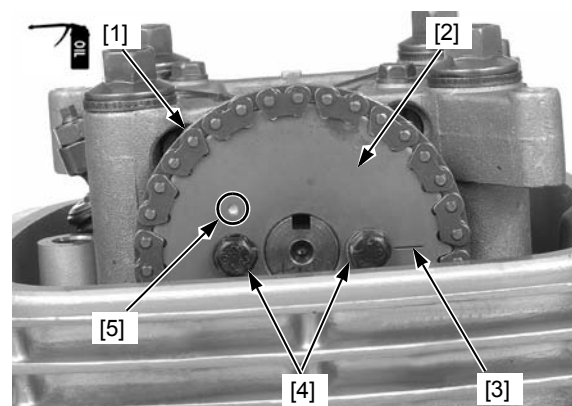
Gire el cigüeñal a la izquierda una vuelta completa (360°).

Asegúrese de que la línea de referencia en el engranaje del árbol de levas quede alineada con la superficie superior de la culata cuando la marca "T" en el volante está alineada con la muesca índice en la tapa del cárter.

Lubrique un anillo tórico nuevo [1] con aceite de motor e instálelo en la ranura del levantador del tensor.

Instalar el tapón [2] y apretarlo.

PAR: 4,0 N•m (0,4 kgf•m, 3,0 lbf•ft)



CULATA/VÁLVULAS

Lubricar los anillos tóricos nuevos [1] con aceite de motor e instalarlos en la capa del orificio de sincronización [2] y en la capa del orificio del cigüeñal. Aplique grasa a las roscas de la tapa del orificio del cigüeñal.

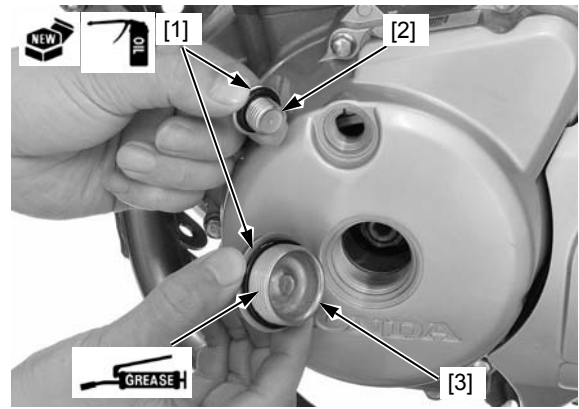
Instale y apriete la tapa del orificio del cigüeñal.

PAR: 15 N•m (1,5 kgf•m, 11 lbf•ft)

Instale la tapa del orificio de sincronización.

PAR: 10 N•m (1,0 kgf•m, 7 lbf•ft)

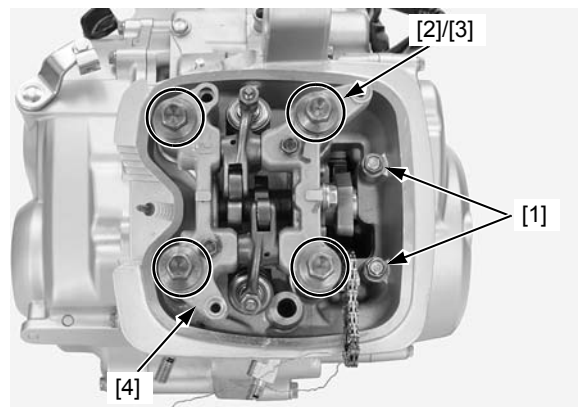
Instale la tapa de la culata (página 8-4).



SOPORTE DEL ÁRBOL DE LEVAS DESMONTAJE

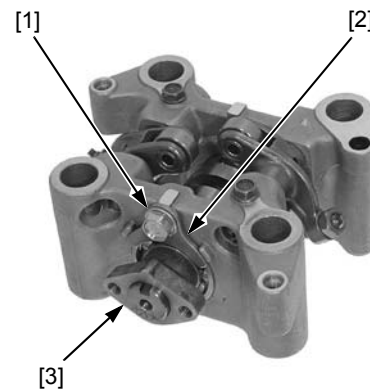
Quite el engranaje del árbol de levas [página 8-5]. Aflojar los tornillos de la culata [1].

Quite las tuercas del soporte del árbol de levas [2], las arandelas [3] y el soporte del árbol de levas [4].

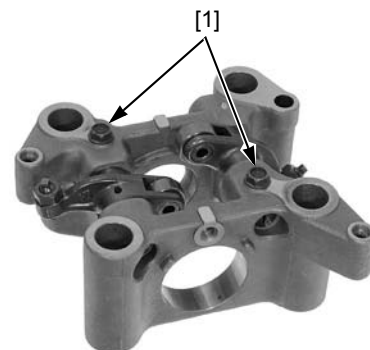


DESMONTAJE

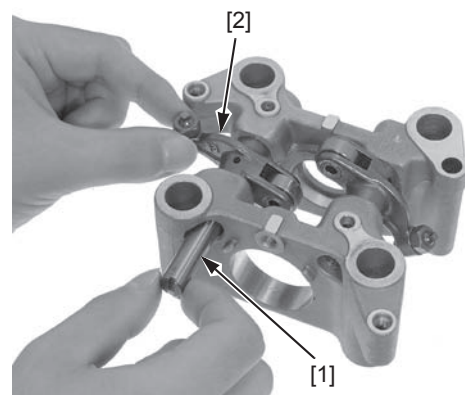
Quite el tornillo [1] y la placa de retención del árbol de levas [2]. Quite el árbol de levas [3] de su soporte.



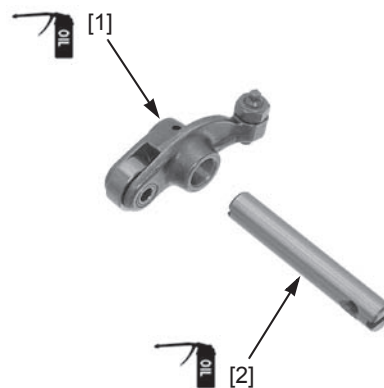
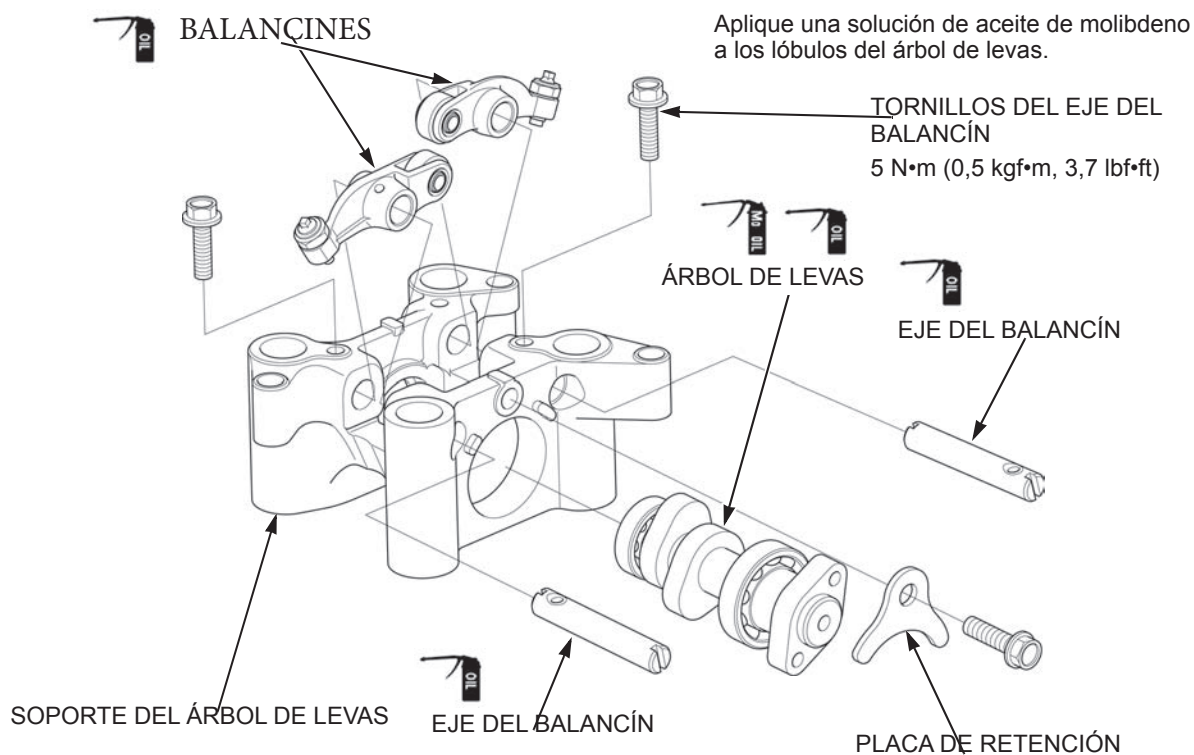
Quite los pernos del eje del balancín [1].



Quite los ejes de los balancines [1] y los balancines [2] desde el soporte.



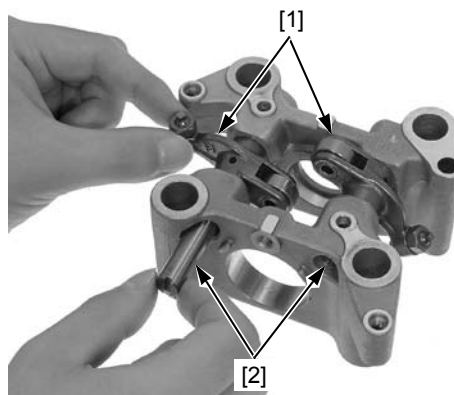
MONTAJE



CULATA/VÁLVULAS

Note las direcciones de los orificios de los tornillos en los ejes del balancín.

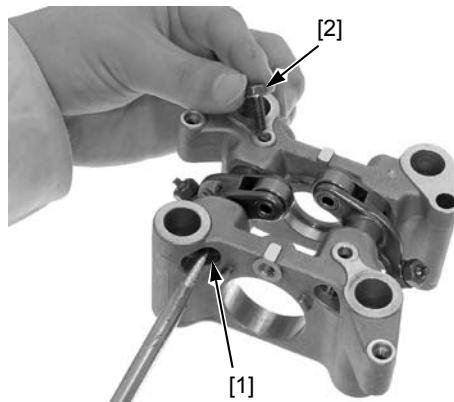
Posicione los balancines [1] en el soporte del árbol de levas y, a continuación, instale los ejes de los balancines [2] en el soporte del árbol de levas a través de los balancines.



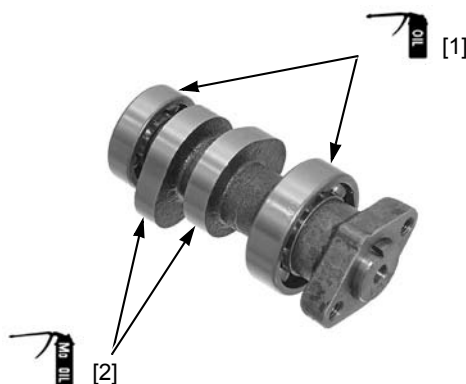
Alinee los orificios de los pernos en el soporte del árbol de levas y los ejes de los balancines [1] con un destornillador, e instale los pernos del eje del balancín [2].

Apriete los pernos del eje del balancín [1].

PAR: 5,0 N•m (0,5 kgf•m, 3,7 lbf•ft)

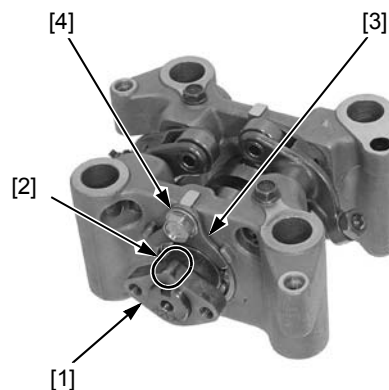


Lubrique los rodamientos del árbol de levas [1] con aceite motor. Aplique una solución de aceite de molibdeno a los lóbulos del árbol de levas [2].



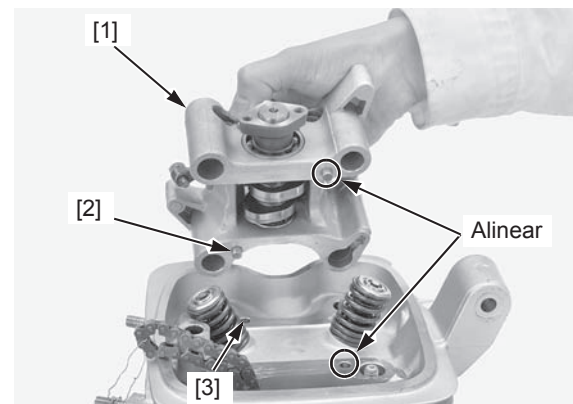
Instale el árbol de levas [1] con su lengüeta [2] mirando hacia arriba.

Instale la placa de retención [3] y el tornillo [4], a continuación, apriete el tornillo firmemente.



INSTALACIÓN

Instalar el soporte del árbol de levas [1] en la culata alineando los pasadores [2] con los orificios [3].

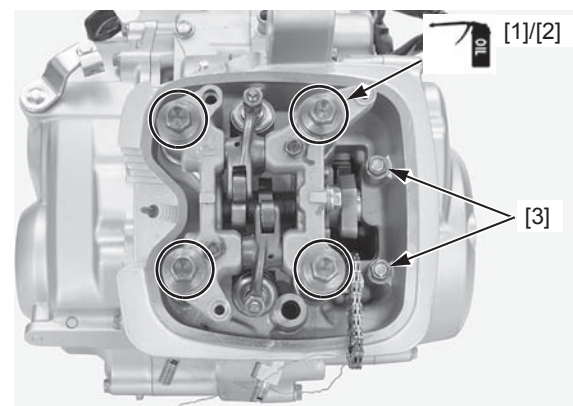


Aplique aceite de motor a las roscas y a las superficies de asiento de las tuercas especiales del soporte del árbol de levas [1].

Instale las arandelas [2] y las tuercas especiales del soporte del árbol de levas, y a continuación, apriete las tuercas al par especificado.

PAR: 32 N•m (3,3 kgf•m, 24 lbf•ft)

Apriete los tornillos de la culata [3]. Instale el engranaje de transmisión [página 8-6].

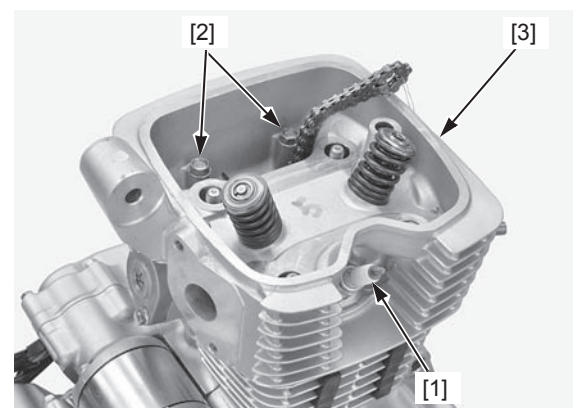


CULATA

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite los siguientes elementos:

- Motor (página 13-3)
- Soporte del árbol de levas 8-8
- Bujía de encendido [1]
- Dos tornillos de la culata [2] y la culata [3].

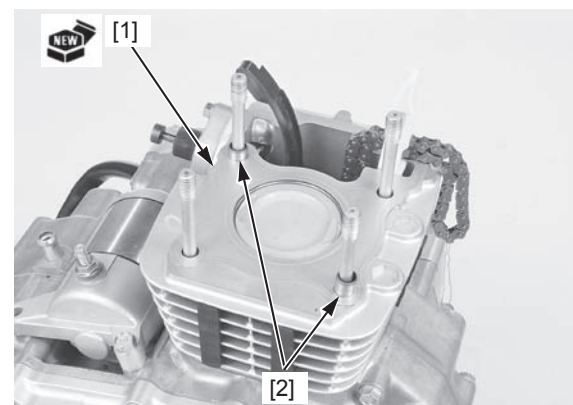


Quite la junta de la culata [1] y las dos clavijas [2].

Limpie las superficies de contacto de la culata y del cilindro.

Instale las clavijas y una junta nueva.

Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto surfaces.



CULATA/VÁLVULAS

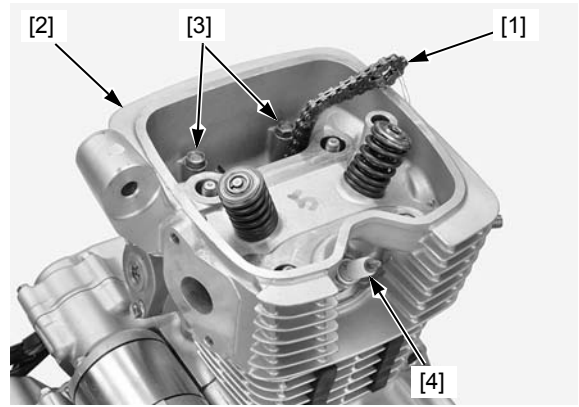
Pase la cadena de transmisión [1] a través de la culata e instale la culata [2] en el cilindro.

Instale sin apretar los tornillos de la culata [3]. Instalar la bujía de encendido [4] y apretarla.

PAR: 16 N•m (1,6 kgf•m, 12 lbf•ft)

Instale los siguientes elementos:

- Soporte del árbol de levas (página 8-11).
- Motor (página 13-5)



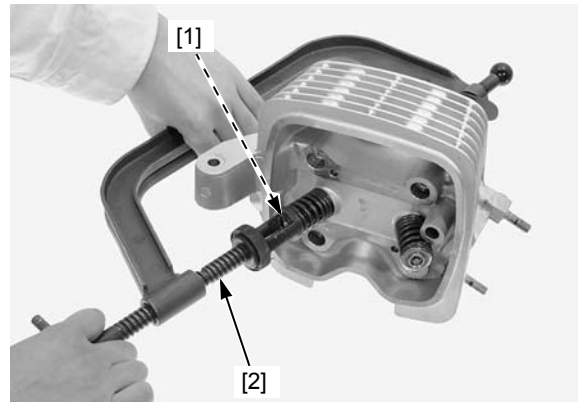
DESMONTAJE

Para evitar la pérdida de tensión, no comprima el resorte de la válvula más de lo necesario para quitar las chavetas.

Mientras se comprime el resorte de la válvula con un compresor de resorte de válvula, quite las chavetas de válvulas [1].

HERRAMIENTA:

[2] Compresor del resorte de la válvula 07757-0010000

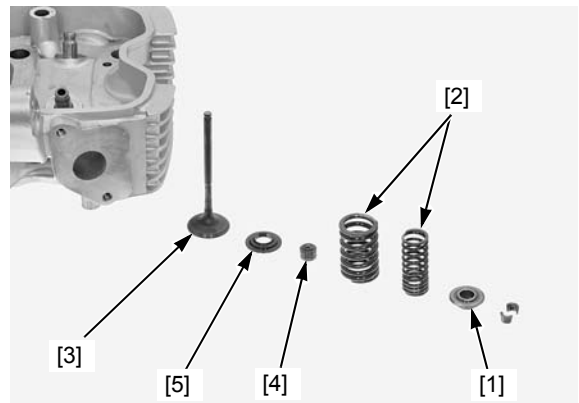


Marque todas las piezas desmontadas para el correcto montaje.

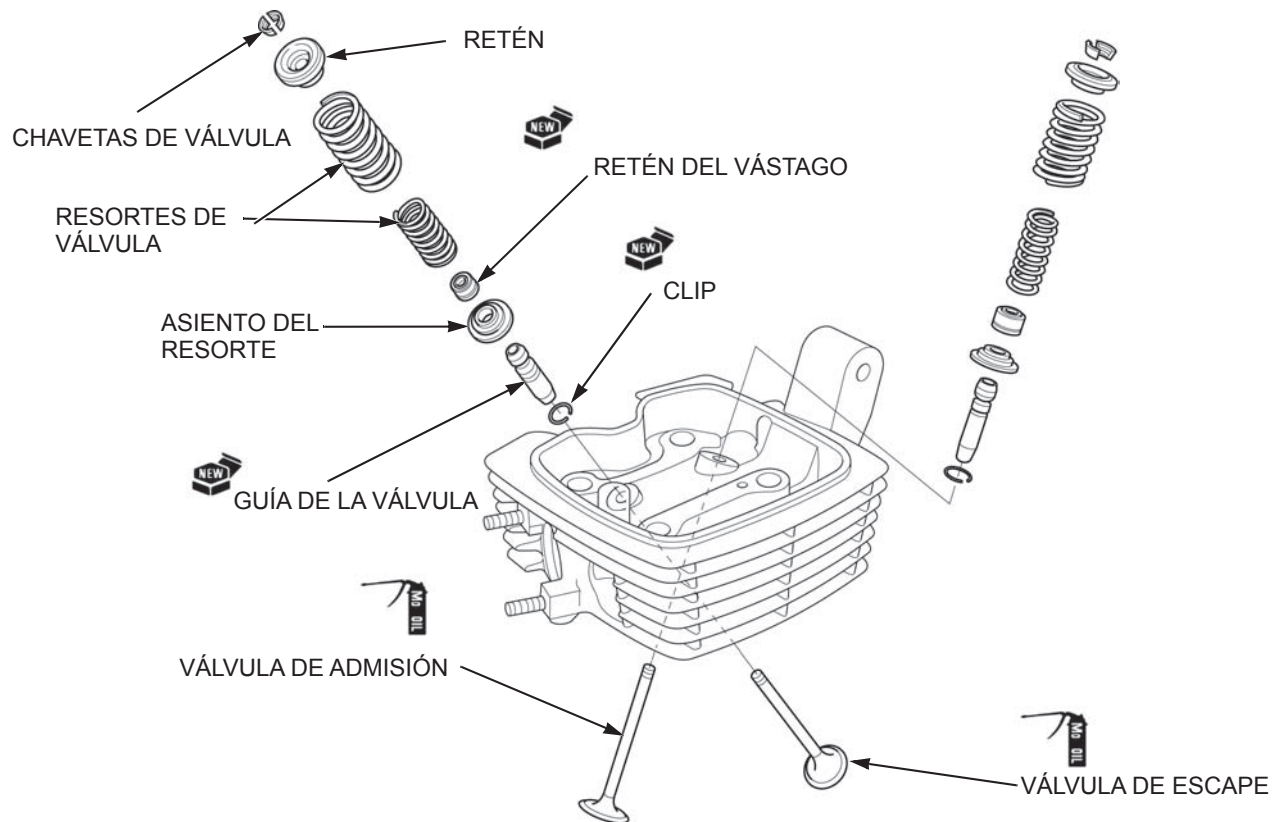
Quite los siguientes elementos:

- Retén del resorte [1]
- Resortes internos y externos de las válvulas [2]
- Válvulas de admisión y de escape [3]
- Retén del vástago [4]
- Asientos del resorte [5]

Quite los depósitos de carbón desde la cámara de combustión.



MONTAJE



Limpie el conjunto de la culata con disolvente y sople a través de todos pasajes de aceite con aire comprimido.

Instale los asientos del resorte [1] y de los retenes del vástago de válvula nuevos [2].

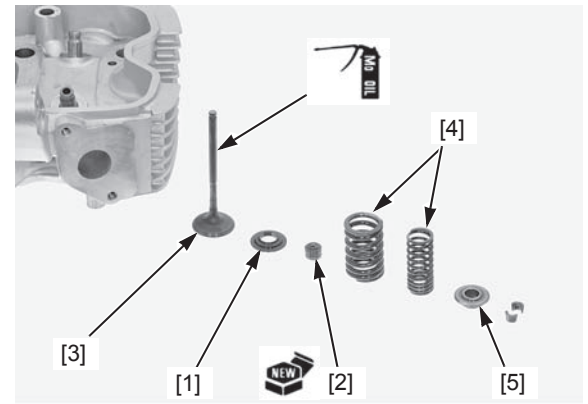
Lubrique cada vástago de la válvula con una solución de aceite de molibdeno.

Para evitar daños en el retén, gire la válvula lentamente al instalarla.

Inserte las válvulas de admisión y de escape [3] en las guías de las válvulas.

Instale los resortes de válvula interno y externo [4] con el lado de las espiras más juntas vuelto hacia la cámara de combustión.

Instale los retenes del resorte [5].



Lado de la cámara de combustión

CULATA/VÁLVULAS

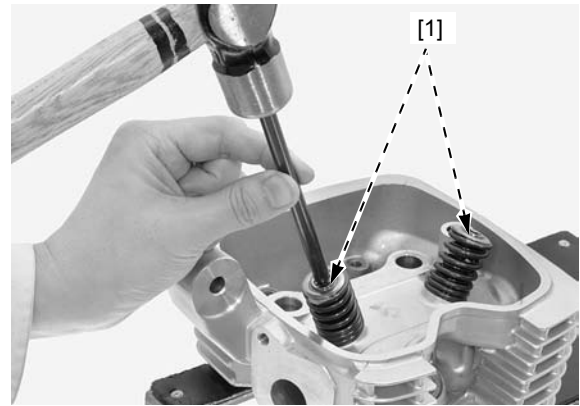
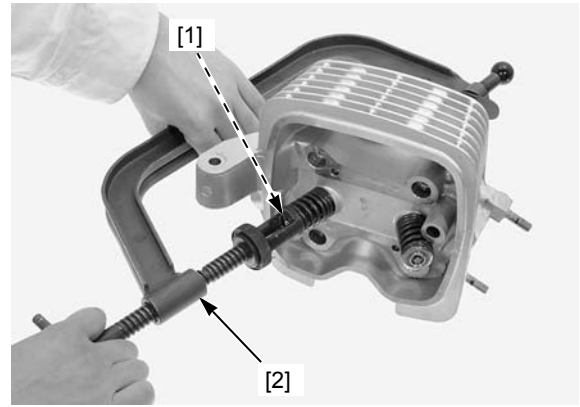
Comprima el resorte de la válvula e instale las chavetas de la válvula [1].

HERRAMIENTA:

[2] Compresor del resorte de la válvula
07757-0010000

Apoye la culata en soportes en un nivel superior sobre la bancada de trabajo para evitar posibles daños a las válvulas.

Golpee los vástagos de válvulas [1] suavemente con una barra y un martillo para asentar las chavetas firmemente.



INSPECCIÓN

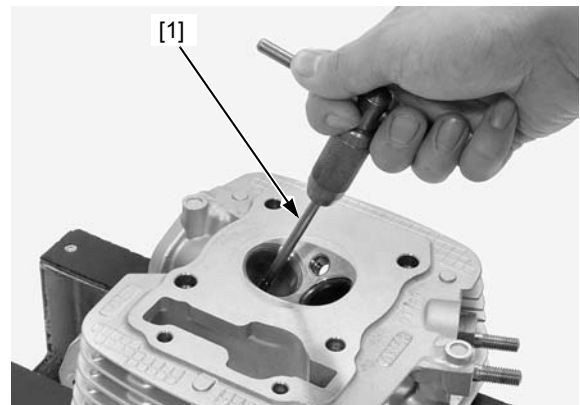
Tenga cuidado de no inclinar o doblar la escariador en la guía mientras escaria.

Escarie la guía de la válvula para eliminar cualquier depósito de carbonilla antes de comprobar la guía de la válvula.

Inserte el escariador en la culata por el lado de la cámara de combustión, girándolo siempre en sentido horario.

HERRAMIENTA:

[1] Escariador de guía de válvula 07984-MA60001



Mida y anote el D. I. de cada guía de válvula.

LÍMITE DE SERVICIO: ADMISIÓN/ESCAPE:

5,04 mm (0,198 pulg):

Calcule la holgura entre el vástago y la guía.

LÍMITE DE SERVICIO:

ADMISIÓN: 0,07 mm (0,003 pulg):

ESCAPE: 0,09 mm (0,004 pulg):

Si la holgura entre el vástago y la guía supera el límite de servicio, determinar si una nueva guía con dimensiones estándar puede reducir la holgura al límite de tolerancia. Si es así sustituir las guías como sea necesario y escarie para encajar.

Si con una nueva guía la holgura entre el vástago y la guía todavía excede el límite de servicio, reemplace la válvula y la guía.



REEMPLAZO DE LA GUÍA DE LA VÁLVULA

Al manipular la culata caliente, utilice guantes con aislador térmico para evitar quemaduras. No use soplete a llama para calentar la culata, pues esto puede causar el alabeo de la misma.

Enfríe las guías de válvula nuevas en un congelador durante aproximadamente una hora.

Caliente la culata a una temperatura de 130°C – 140°C (275°F - 290°F), utilizando una plancha caliente o un horno. No caliente la culata a más de 150°C (300°F). Para cerciorarse de que la culata sea calentada correctamente, utilice una varilla indicadora de temperatura disponible en el comercio de material de soldadura.

Apoye la culata y utilice las herramientas especiales para quitar las guías de válvula y los clips de sus alojamientos, desde el lado de la cámara de combustión de la culata.

HERRAMIENTA:

[1] Impulsor de guías de válvula 07942-8920000

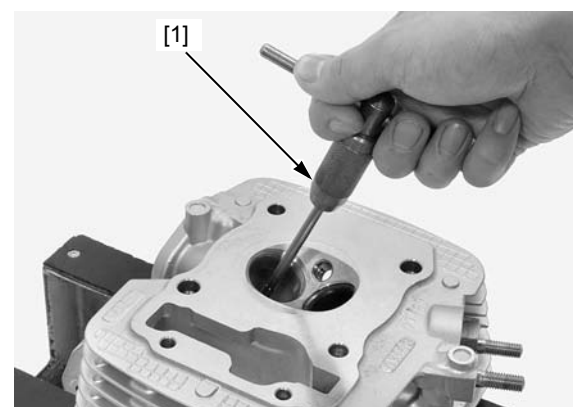
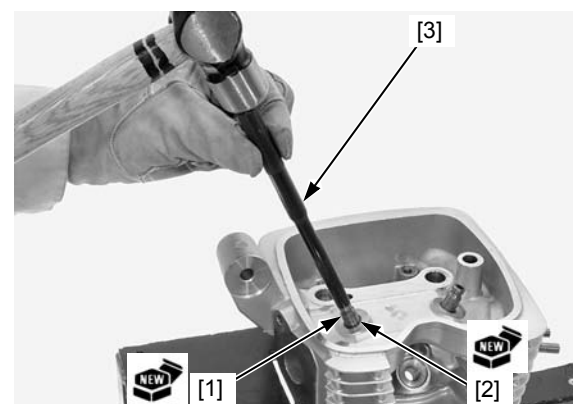
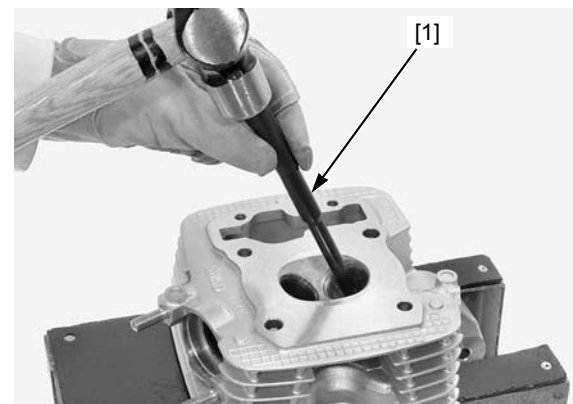
Con la culata caliente, saque las nuevas guías de válvula [1] desde el congelador e instale nuevos clips [2] en las nuevas guías.

Inserte las nuevas guías en la culata desde el lado del árbol de levas.

HERRAMIENTA:

[3] Impulsor de guías de válvula 07942-8920000

Deje que la culata se enfríe a la temperatura ambiente.



Tenga cuidado de no inclinar o doblar el alisador en la guía mientras escaria. Aplique lubricante para cuchillas al escariador durante esta operación.

Escarie las nuevas guías de válvula.

Inserte el escariador en la culata por el lado de la cámara de combustión, girándolo siempre en sentido horario.

HERRAMIENTA:

[1] Escariador de guía de válvula 07984-MA60001

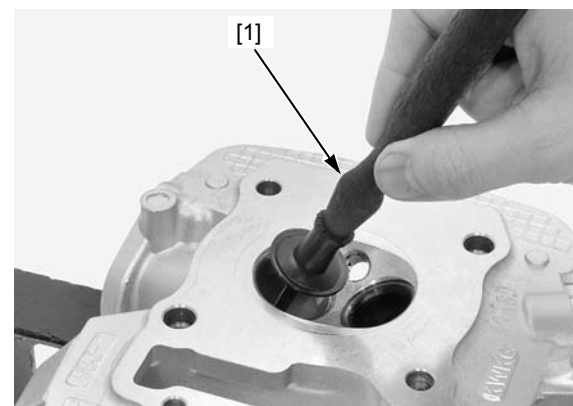
Limpie completamente la culata después de escariar para quitar las partículas de metal y inspeccione y rectifique los asientos de válvulas

(página 8-16).

INSPECCIÓN DEL ASIENTO DE LA VÁLVULA

Limpie las válvulas de admisión y escape completamente para remover los depósitos de carbón.

Aplique una mano de Azul de Prusia a los asientos de las válvulas. Golpee la válvula contra el asiento de la válvula varias veces sin girar la válvula, utilizando una manguera de goma u otra herramienta de rectificación manual [1].



CULATA/VÁLVULAS

La válvula puede no estar conectada al tierra. Si una válvula está quemada o excesivamente desgastada, o presenta contacto desigual con el asiento, reemplácela.

Quite la válvula e inspeccione el ancho del asiento de cada válvula.

La superficie del asiento de la válvula deberá estar de acuerdo con el ancho especificado y uniforme en toda su circunferencia.

ESTÁNDAR: 0,9 - 1,1 mm (0,035 - 0,043 pulg)
LÍMITE DE SERVICIO: 1,5 mm (0,06 pulg):

En caso de que el ancho del asiento de la válvula no esté de acuerdo con la especificación, rectificarlo.

Inspeccione el asiento de la válvula con respecto a:

- Superficie dañada:
 - Reemplace la válvula y rectifique el asiento.
- Ancho desigual del asiento:
 - Vástago de la válvula alabeado o dañado;
 - Reemplace la válvula y rectifique el asiento.
- Superficie de contacto (demasiado alta o demasiado baja)
 - Rectifique el asiento de la válvula.

Siga las instrucciones de operación del fabricante del equipo rectificador.

RECTIFICADO DEL ASIENTO DE LA VÁLVULA

Se recomienda la utilización de fresas/rectificadores específicos para asientos de válvulas, para la corrección de asientos desgastados.

HERRAMIENTAS:

Fresa para asiento, 27,5 mm (45° ADM)

07780-0010200

Fresa para asiento, 24,5 mm (45° ESC)

07780-0010100

Fresa plana, 28 mm (32° ADM)

07780-0012100

Fresa plana, 25 mm (32° ESC)

07780-0012000

Fresa para asiento, 30 mm (60° ADM)

07780-0014000

Fresa interna, 22 mm (60° ADM)

07780-0014202

Soporte de fresa

07781-0010400

Una presión excesiva al pulir puede deformar o dañar el asiento. Compuesto de recubrimiento puede causar daños si penetra entre el vástago de la válvula y la guía.

Utilizando una fresa de 45° rectifique el asiento al ancho especificado.

Asegúrese de que todas las irregularidades y rugosidades se eliminan. Retoque si es necesario.

ANCHO ESTÁNDAR DEL ASIENTO

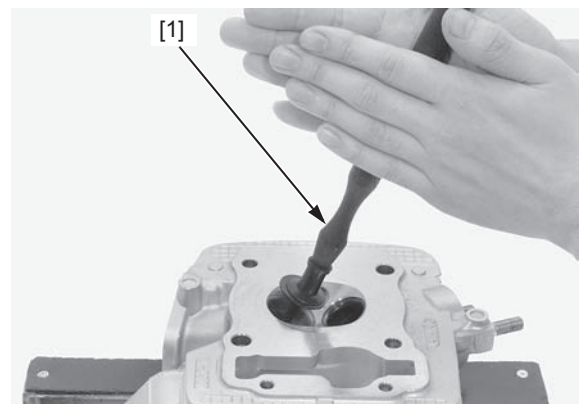
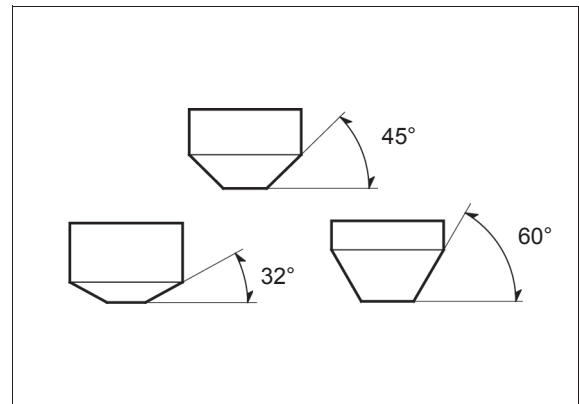
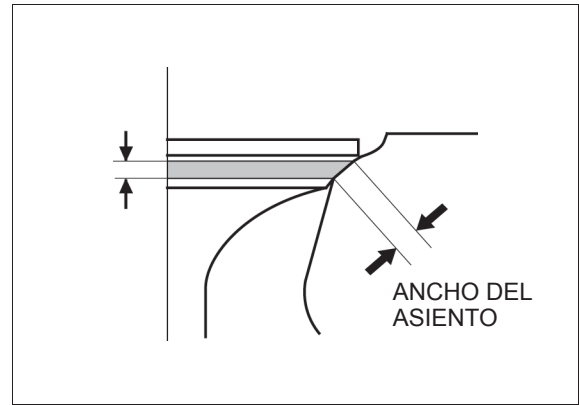
0,9 - 1,1 mm (0,035 - 0,043 pulg)

Después de rectificar los asientos de las válvulas, aplique compuesto de pulimento en la superficie de contacto de la válvula y efectúe el pulimento, presionando la válvula ligeramente.

Cambie el ángulo de la herramienta de rectificación [1] con frecuencia para evitar desgaste desigual del asiento.

Después del pulimento, quite totalmente los residuos de compuesto de la culata y de la válvula.

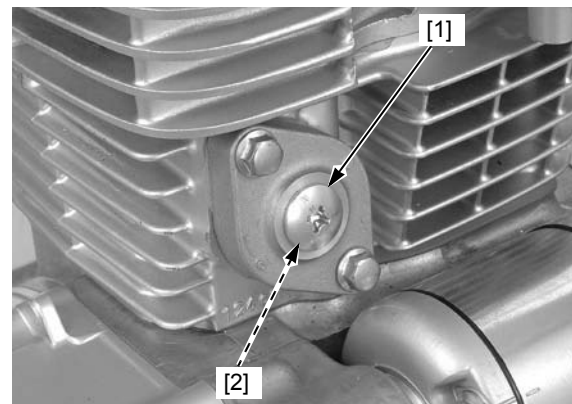
Verifique nuevamente la superficie de contacto del asiento.



LEVANTADOR DEL DEL TENSOR DE LA CADENA DE DISTRIBUCIÓN

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite el tapón [1] y el anillo tórico [2] del levantador del tensor de la cadena de distribución.

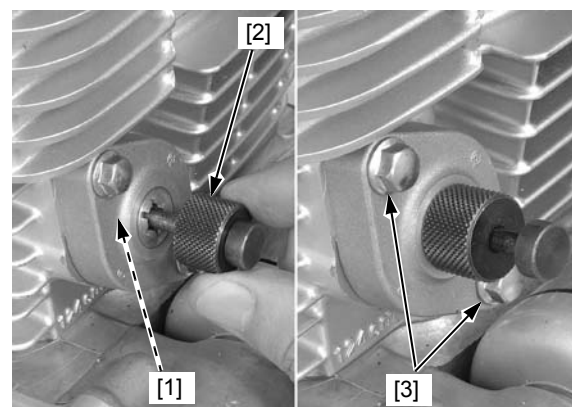


Girar el eje del levantador del tensor de la cadena de distribución [1] totalmente hacia la derecha y fijarlo utilizando la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

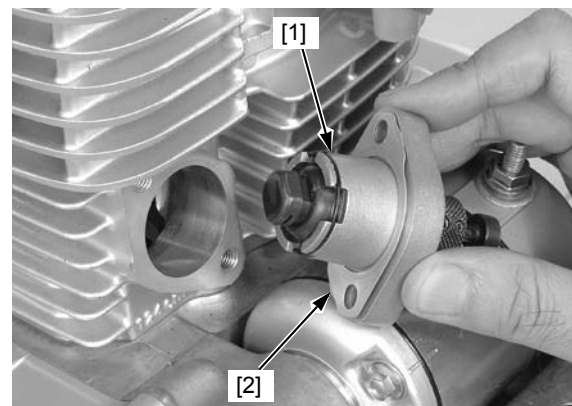
[2] Limitador del tensor 070MG-0010100

Quite los dos tornillos de fijación [3].



Quite el levantador del tensor de la cadena de distribución [1] y la junta [2] desde el cilindro.

Quite el limitador del tensor desde el el levantador del tensor.



Compruebe el funcionamiento del levantador del tensor de la cadena de distribución.

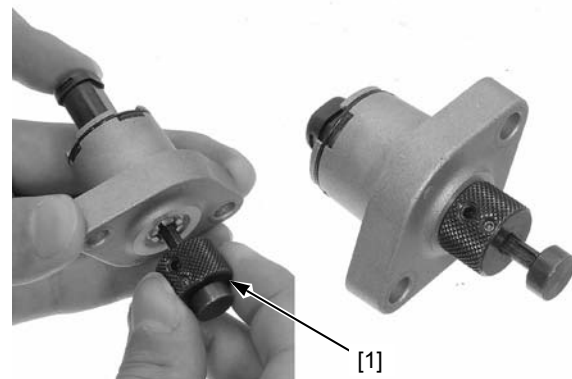
– El eje del levantador del tensor no debe entrar en el cuerpo cuando se lo empuje.

– Cuando se lo gira a la derecha con un destornillador, el eje del levantador del tensor debe introducirse en el cuerpo. El eje debe brotar hacia afuera del cuerpo tan pronto como el destornillador es liberado.

Girar el eje del levantador del tensor de la cadena de distribución totalmente hacia la derecha y fijarlo utilizando la herramienta especial.

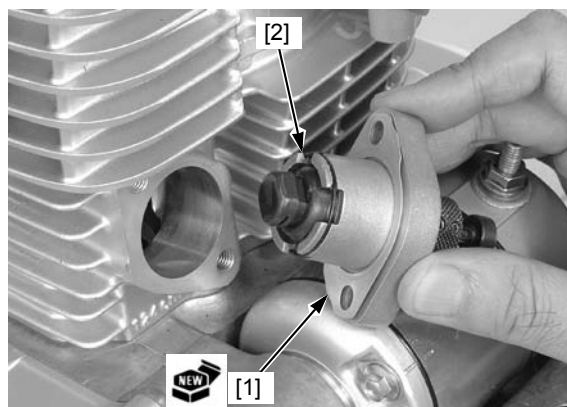
HERRAMIENTA:

[1] Limitador del tensor 070MG-0010100



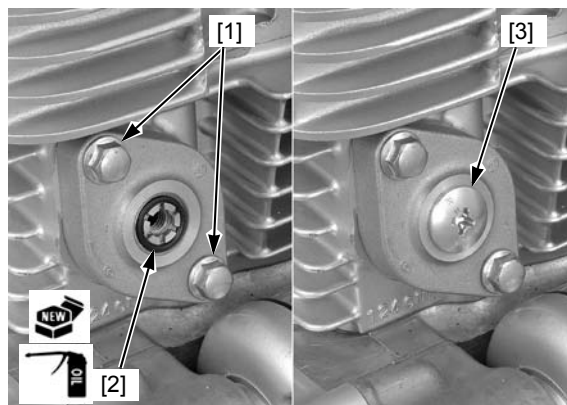
CULATA/VÁLVULAS

Instale una junta nueva [1] y el levantador del tensor de la cadena de distribución [2] en el cilindro.



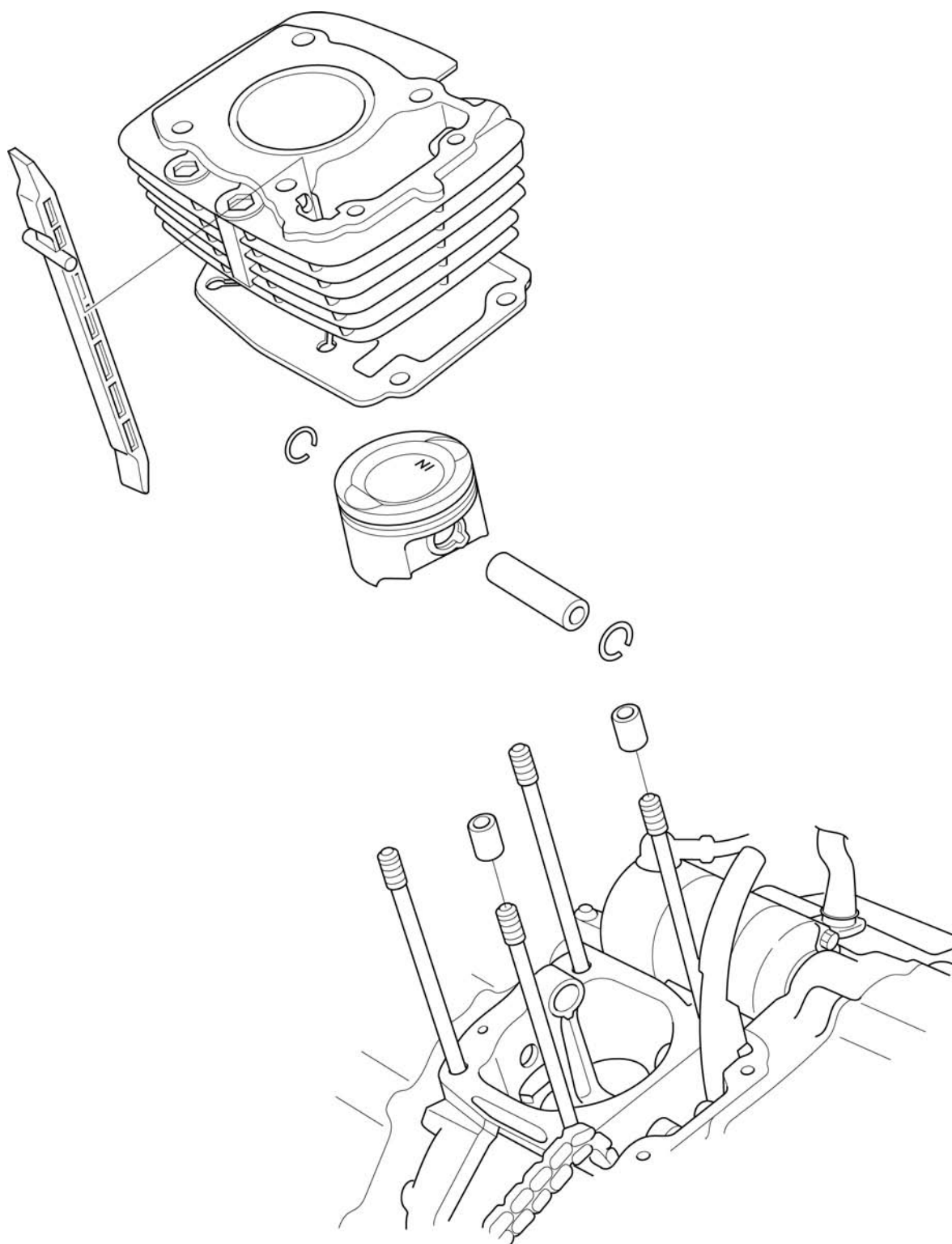
Quite los dos tornillos de fijación [1] y apriételos. Quite el limitador del tensor desde el el levantador del tensor. Lubrique un anillo tórico nuevo [2] con aceite de motor e instálelo en la ranura del levantador del tensor. Instalar el tapón [3] y apretarlo.

PAR: 4,0 N•m (0,4 kgf•m, 3,0 lbf•ft)



COMPONENTES DEL SISTEMA	9-2	CILINDRO	9-4
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	9-3	PISTÓN	9-5
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	9-3		

COMPONENTES DEL SISTEMA



INFORMACIÓN DE SERVICIO GENERAL

- Para el servicio en el cilindro y en el pistón es necesario quitar el motor.
- Tenga cuidado de no dañar la pared del cilindro y el pistón.
- Tenga cuidado para no dañar las superficies de contacto al quitar el cilindro. No golpee el cilindro con fuerza excesiva al desmontarlo.
- El aceite de lubricación del árbol de levas y del balancín es alimentado a través del paso de aceite en el cilindro. Limpie esos conductos de aceite antes de armar el cilindro.

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Compresión demasiado baja, arranque difícil o desempeño deficiente a baja velocidad

- Fugas en la junta de la culata
- Anillos de pistón desgastados, engripados o rotos.
- Cilindro y pistón desgastados o dañados.

Compresión demasiado alta, recalentamiento o "cascabeleo"

- Exceso de depósitos de carbonilla en el pistón o en la cámara de combustión

Humo excesivo

- Desgaste del cilindro, pistón o anillo de pistón
- Instalación incorrecta de los anillos del pistón
- Paredes del cilindro o del pistón desgastadas o rayadas

Ruido anormal (pistón)

- Pasador de pistón u orificio del pasador del pistón desgastado.
- Desgaste del cilindro, pistón o anillo de pistón
- Pie de la biela desgastado.

CILINDRO

DESMONTAJE

Quite los siguientes elementos:

- Levantador del tensor de la cadena de distribución si es necesario (página 8-17)
- Culata (página 8-11)
- Guía de cadena de distribución [1]

Levantar el cilindro [2] y sacarlo, teniendo cuidado de no dañar el pistón.

Limpie la parte superior del cilindro completamente.

No golpee el cilindro con fuerza demasiado y tenga cuidado de no dañar la superficie de contacto con un destornillador.

Quite las clavijas [1] y la junta [2].

INSTALACIÓN

Limpie los restos de materiales de la junta desde la superficie de contacto del cilindro del cárter.

Instale las clavijas y una junta nueva.

Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto

No permita que material de la junta se introduzca en el cárter.

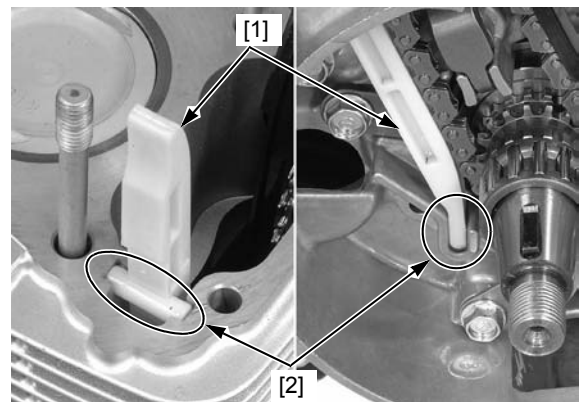
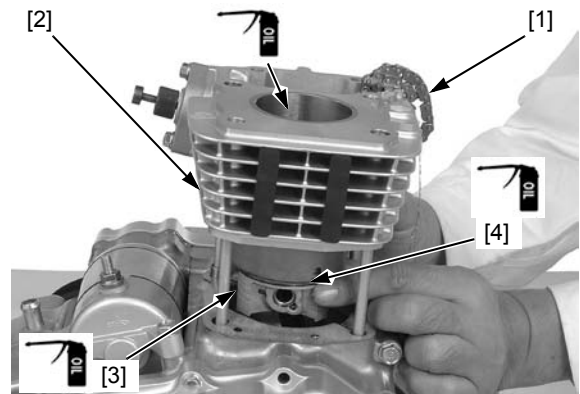
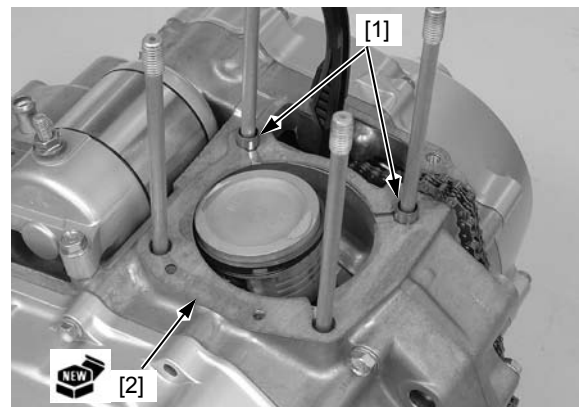
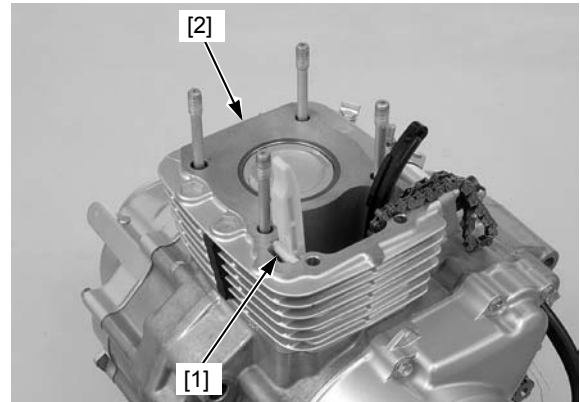
Aplique aceite de motor a la pared del cilindro, a la superficie exterior del pistón ya los anillos del pistón.

Pase la cadena de transmisión [1] a través del cilindro [2] y instale el cilindro sobre el pistón [3] mientras comprime los anillos del pistón [4] con los dedos.

Tenga cuidado de no dañar los anillos del pistón y la pared del cilindro

Inserte el guía de la cadena de transmisión [1] en las ranuras del cilindro y del cigüeñal [2].

Instale la tapa de la culata (página 8-11).



SUSTITUCIÓN DEL ESPÁRRAGO

Enroscar dos tuercas de 8 mm en el espárrago [1] y apretarlas juntas, y use una llave para girar el espárrago hacia afuera.

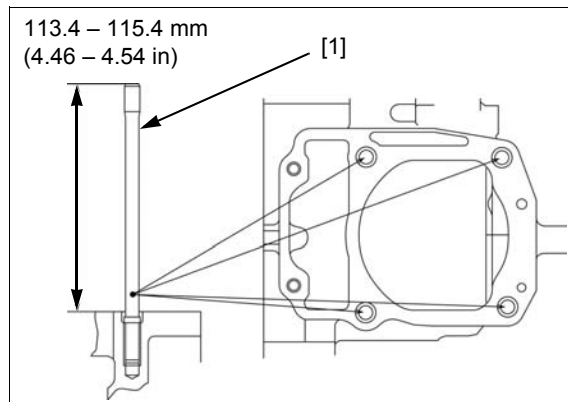
Instalar nuevos espárragos en el cárter y apretarlos

PAR: 11 N•m (1,1 kgf•m, 8 lbf•ft)

Después de instalar los espárragos, medir la altura desde el espárrago hasta la superficie del cigüeñal.

ESTÁNDAR: 113,4 - 115,4 mm (4,46 - 4,54 pulg)

Ajuste la altura si es necesario.



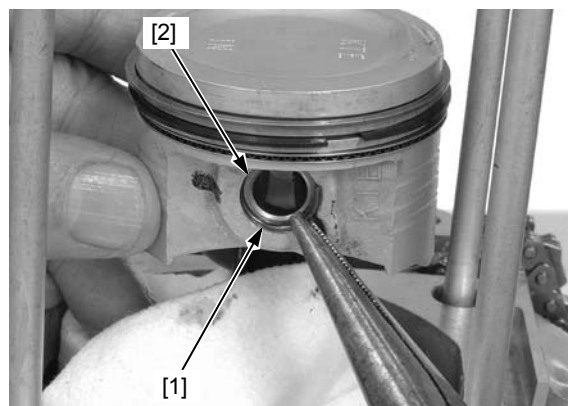
PISTÓN

DESMONTAJE

Coloque un paño de taller limpio sobre el cárter para evitar la posibilidad de que el clip caiga en el cárter.

Quite el clip del pasador del pistón [1] usando un alicates.

Empuje el pasador del pistón [2] hacia fuera del pistón y de la biela, y quite el pistón.



Tenga cuidado de no dañar el anillo de pistón separando demasiado sus extremos.

Separe los extremos de cada anillo del pistón [1] y luego quite el anillo levantando el extremo opuesto al de la abertura.



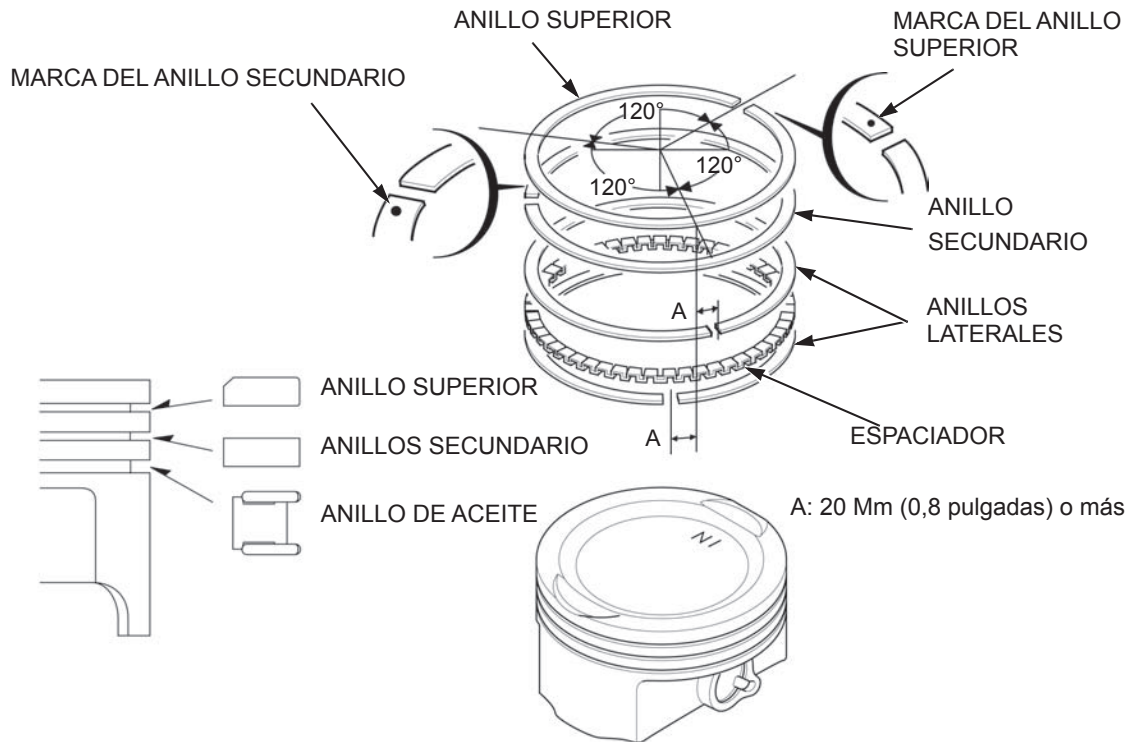
INSTALACIÓN

Instale con cuidado los anillos del pistón en sus ranuras con las marcas vueltas hacia arriba.

- Tenga cuidado de no dañar el anillo de pistón separando demasiado sus extremos.
- Tenga cuidado de no arañar la superficie del pistón.
- No confunda el anillo superior con el anillo secundario.

Posicione las extremidades de los anillos a 120° una de la otra.

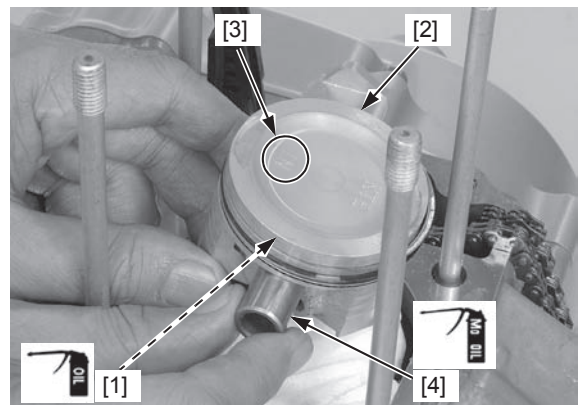
Posicione las separaciones entre los extremos laterales como se muestra en la figura.



Aplicar una solución de aceite de molibdeno a la superficie exterior del pasador del pistón y superficie interior del pie de la biela.

Aplique aceite de motor al orificio del pasador del pistón [1].

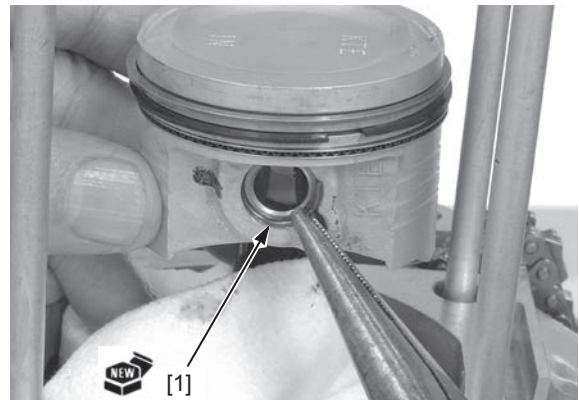
Instale el pistón [2] con su marca "IN" [3] vuelta hacia el lado de admisión y inserte el pasador del pistón [4] a través del pistón y de la biela.



Coloque un paño de taller limpio sobre el cárter para evitar la posibilidad de que el clip del pasador del pistón caiga en el cárter.

Instale los clips nuevos del pasador del pistón [1] en las ranuras del orificio del pasador del pistón.

- Asegúrese de que los clips del pasador del pistón estén firmemente asentados.
- No alinee las extremidades de los clips del pasador del pistón con el recorte del pistón.

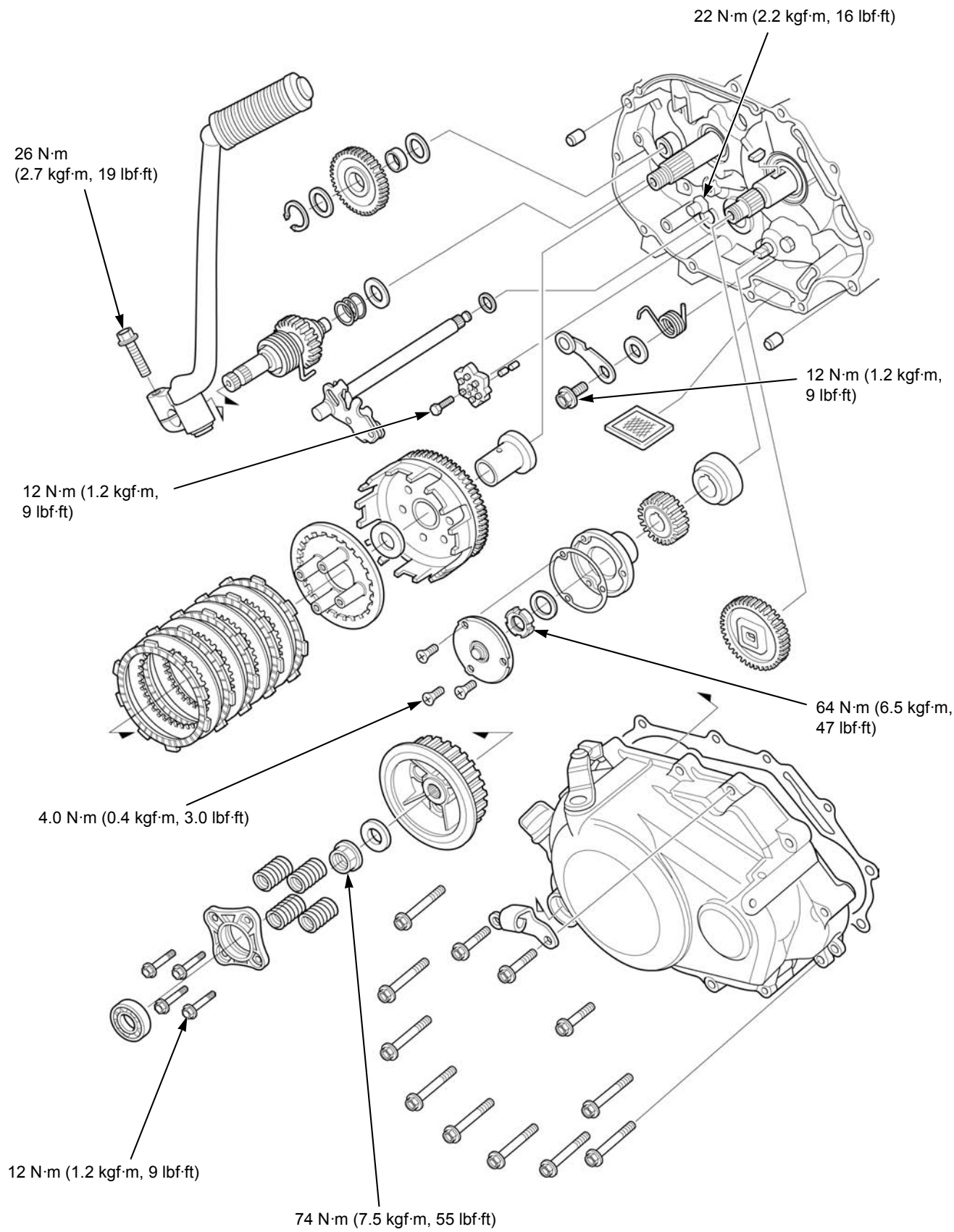


10. EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS

COMPONENTES DEL SISTEMA	10-2	EMBRAGUE.....	10-7
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	10-3	SELECTOR DE MARCHAS.....	10-10
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	10-3	ENGRANAJE DE MANDO PRIMARIO	10-13
TAPA LATERAL DERECHA	10-4		

EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS

COMPONENTES DEL SISTEMA



INFORMACIÓN DE SERVICIO GENERAL

- Esta sección cubre el servicio en el embrague, en el selector de marchas y en el pedal de arranque. Todos estos servicios se pueden efectuar con el motor instalado en el bastidor.
- La viscosidad, el nivel de aceite del motor y el uso de aditamentos afectan directamente el funcionamiento del embrague. Específicamente no se recomienda el uso de aditamentos. Si el embrague no se desacopla o si la motocicleta vibra con el embrague desacoplado, inspeccione la viscosidad del aceite del motor y su nivel antes de efectuar reparos en el sistema de embrague.
- Aceite lubricante del motor se alimenta a través de los conductos de aceite en la tapa derecha del cárter. Clean the oil passages before installing the right crankcase cover.
- En caso de que sea necesario efectuar servicios en la transmisión, en el tambor de cambio y en las horquillas de cambio, aparte el cárter del motor (página 12-4).

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Generalmente se puede corregir el funcionamiento de embrague defectuoso ajustando la holgura de la palanca.

Palanca del embrague con accionamiento difícil

- Cable del embrague sucio, atascado o dañado
- Pasada incorrecta del cable del embrague
- Daños en el mecanismo de accionamiento del embrague
- Rodamiento de la placa de accionamiento del embrague defectuosa

El embrague no se desacopla o la motocicleta vibra con el embrague desacoplado

- Demasiada holgura en la palanca del embrague
- Alabeo de las placas del embrague
- Nivel del aceite del motor demasiado alto, viscosidad incorrecta del aceite del motor o utilización de aditamento

El embrague patina

- Mecanismo de accionamiento del embrague atascado
- Discos de fricción desgastados
- Resortes del embrague debilitados
- Palanca del embrague sin holgura

Dificultad para cambiar las marchas

- Ajuste incorrecto del cable de embrague
- Horquilla de cambio doblada o dañada.
- Eje de la horquilla de cambio doblado.
- Daños en el conjunto de los ejes de cambio de marchas
- Daños en las ranuras de la guía del tambor de cambio

Las marchas escapan o saltan

- Brazo limitador del tambor del cambio de marchas dañado
- Resorte de retorno del eje del cambio de marchas débil o roto
- Eje de la horquilla de cambio doblado.
- Daños en las ranuras de la guía del tambor de cambio
- Garras u orificios de las garras desgastados.

El pedal de cambio no retorna a su posición

- Resorte de retorno del eje del cambio de marchas débil o roto
- Eje del cambio de marchas doblado

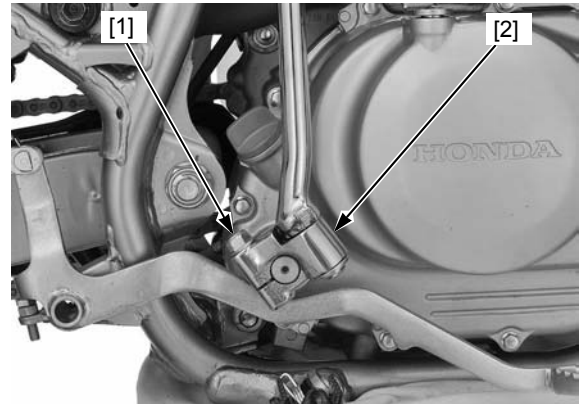
TAPA DERECHA DEL CÁRTER

DESMONTAJE

Drene el aceite del motor (página 3-7).

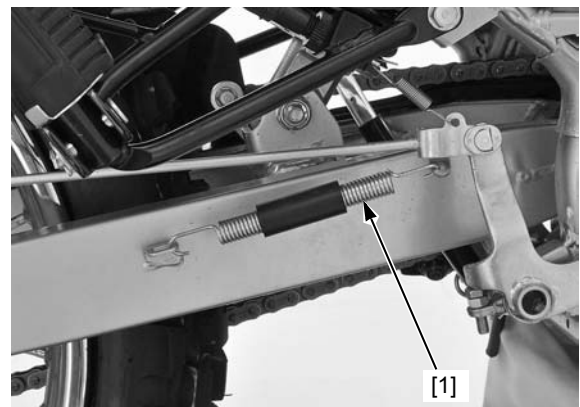
Quite el tornillo [1] y el pedal [2].

Cuando se quita el pedal del pedal de arranque, marque la posición del pedal para asegurar la posición original.



Quite el resorte de retorno del pedal del freno [1].

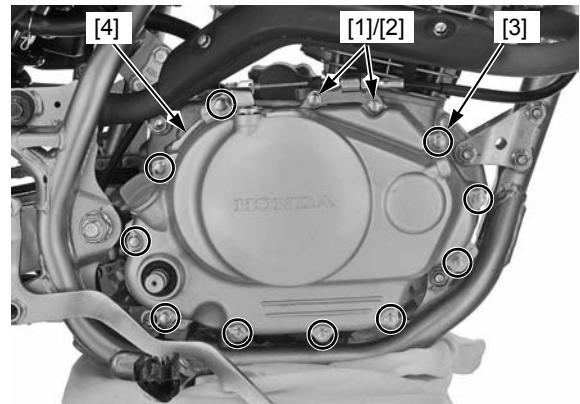
Desconecte la varilla del freno desde el brazo del freno (página 15- 4), y luego baje el pedal de freno.



Retire los dos tornillos [1] y la guía del cable del embrague [2], a continuación, desconecte el cable del embrague.

Afloje los tornillos de la tapa derecha del cárter [3] en una secuencia entrecruzada en 2 o 3 pasos.

Quite los tornillos [2] y la tapa derecha del cárter [4].



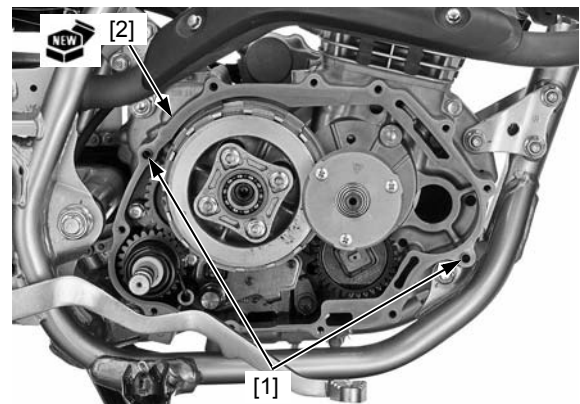
Quite las dos clavijas [1] y la junta [2].

INSTALACIÓN

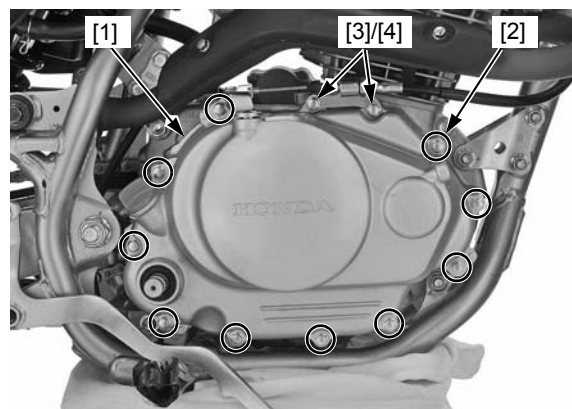
Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto

Limpe cualquier material de junta de las superficies de contacto de la tapa derecha y del cárter.

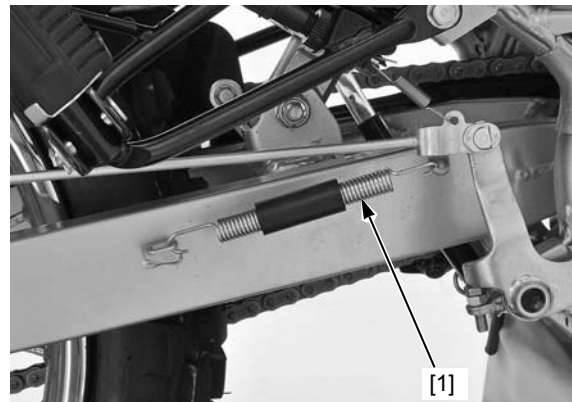
Instale las clavijas y una junta nueva.



Instale la tapa derecha del cárter [1] y los tornillos [2].
 Conecte el cable del embrague en el brazo del levantador del embrague, a continuación, instale la guía del cable del embrague [3] y dos tornillos [4].
 Apriete los tornillos en una secuencia entrecruzada en 2 o 3 pasos.



Instale el resorte de retorno del pedal del freno [1].
 Conecte el vástago del freno al brazo del freno (página 15-7).

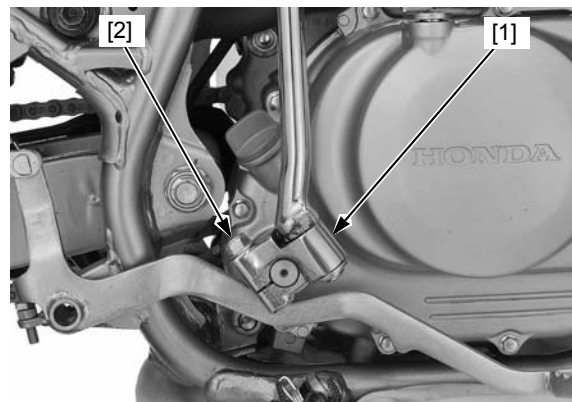


Instale el pedal [1] en la posición original, tal como señaló durante la extracción y apriete el tornillo [2].

PAR: 26 N•m (2,7 kgf•m, 19 lbf•ft)

Llene el cárter con el aceite de motor recomendado (página 3-7).

Ajuste la holgura del pedal del freno (página 3-14).



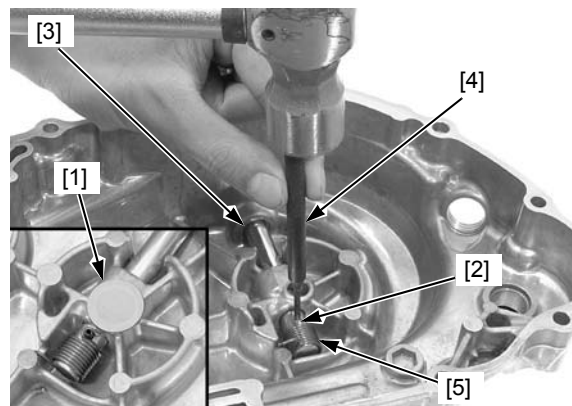
DESMONTAJE

Quite la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4).
 Quite la pieza del levantador del embrague [1] girando el brazo del levantador ligeramente en sentido horario.
 Instale el pasador del resorte [2] en el brazo del levantador del embrague [3] hasta que el extremo del pasador esté alineado con la superficie del brazo del levantador. Utilice el impulsor del pasador.

HERRAMIENTA:

[4] Impulsor del pasador 07744-0010200

Quite el brazo del levantador del embrague y quite el resorte de retorno [5].



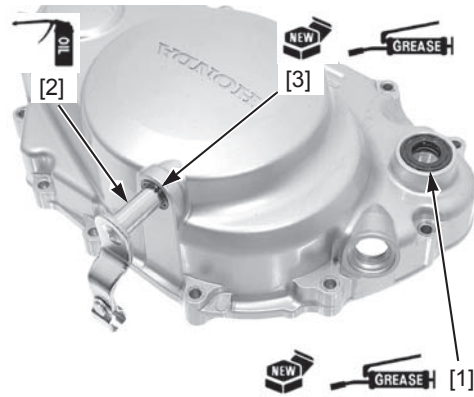
EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS

Extraiga el guardapolvo del eje del pedal de arranque [1].

Extraiga el brazo del levantador del embrague [2] y el guardapolvo [3].

Inspeccione la pieza del levantador y el brazo con respecto a desgaste o daño. Inspeccione el resorte de retorno con respecto a fatiga o daños.

Sustituirlos si es necesario.



MONTAJE

Aplicar grasa a los labios de un nuevo guardapolvo del eje del pedal de arranque e instalarlo en la tapa derecha del cárter según lo especificado.

Aplicar grasa a los labios de un nuevo guardapolvo del brazo del levantador del embrague e instalarlo en la tapa derecha del cárter según lo especificado.

Aplicar aceite de motor superficie deslizante del brazo del levantador del embrague e instalarlo en la tapa derecha del cárter .

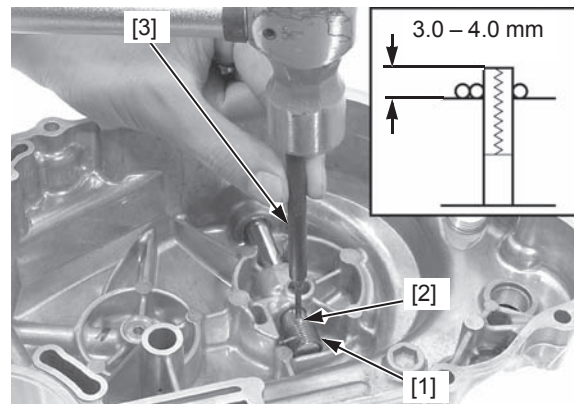
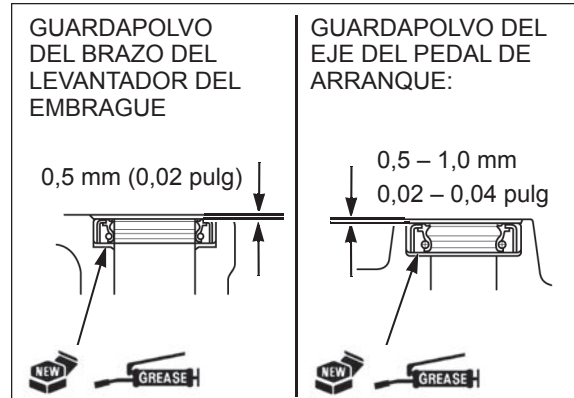
Instale el resorte de retorno [1] en el extremo del brazo del levantador.

Desde el lado opuesto, empuje el pasador del resorte [2] hasta que se proyecte como se indica. Utilice el impulsor del pasador.

HERRAMIENTA:

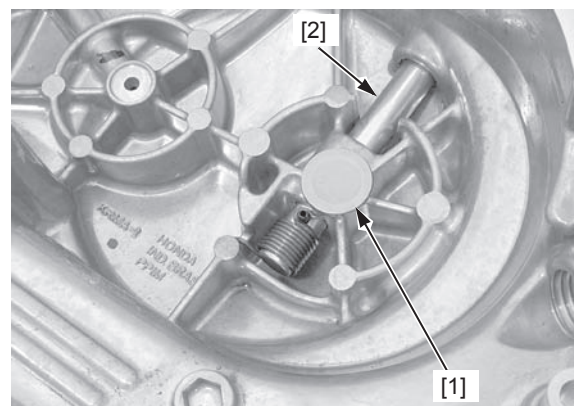
[3] Impulsor del pasador 07744-0010200

Conecte los extremos del resorte de retorno a la tapa derecha del cárter y en el pasador del resorte.



Instale la pieza del [1] levantador] en la ranura del brazo del levantado rmientras se gira el brazo [2] ligeramente a la derecha.

Instale la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4).

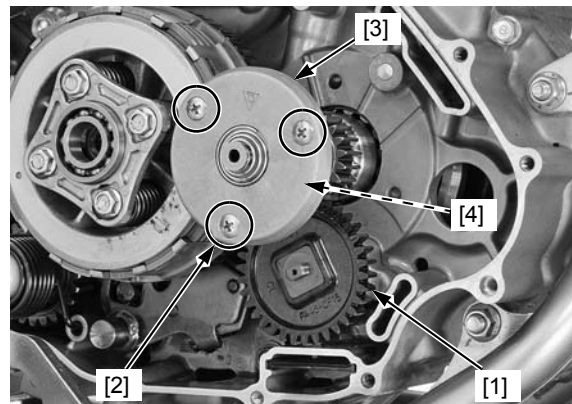


EMBRAGUE

DESMONTAJE

Quite los siguientes elementos:

- Tapa lateral derecha del cárter (página 10-4).
- Engranaje mandado de la bomba de aceite [1].
- Tornillos [2]
- Tapa del rotor del filtro de aceite [3] y junta [4]



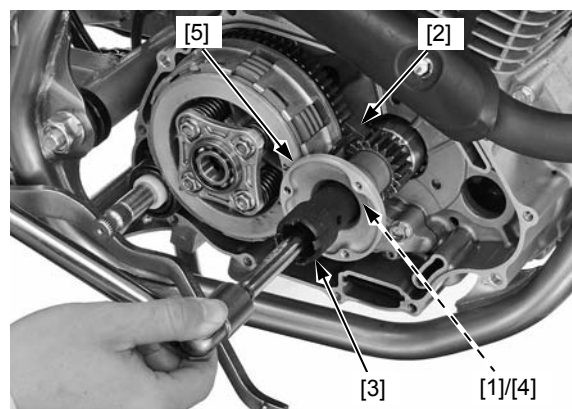
Instale el soporte del engranaje entre el engranaje de mando primario e engranaje mandado y afloje la contratuerca del rotor del filtro de aceite [5].

HERRAMIENTAS:

[2] Soporte del engranaje 07724-0010200

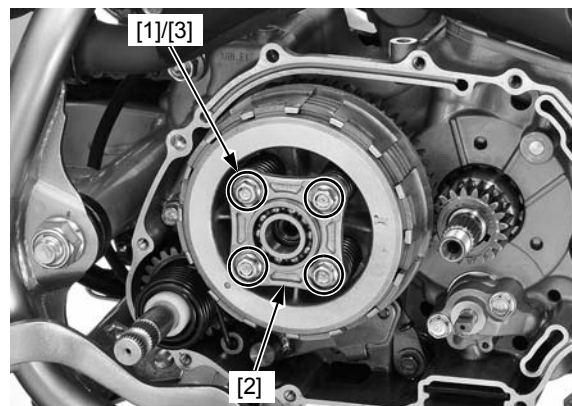
[3] Llave para contratuerca 07716-0020100

Quite la contratuerca, la arandela [4] y el rotor del filtro de aceite [5].



Afloje los tornillos de la placa del levantador del embrague [1] en una secuencia entrecruzada en varios pasos.

Quite los tornillos, la placa del levantador [2] y los resortes de embrague [3].

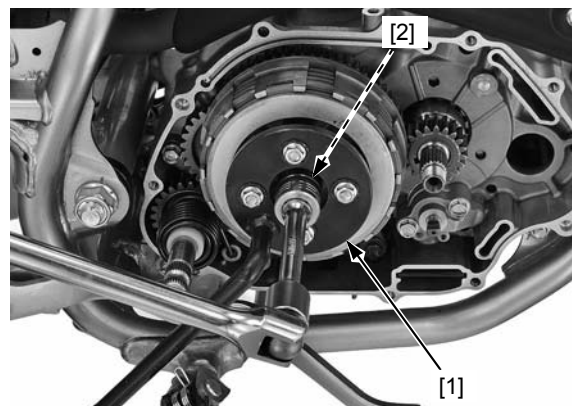


Fije el soporte cubo del embrague [1] a la placa de presión del embrague utilizando los cuatro tornillos de la placa del levantador para mantener el cubo del embrague y, a continuación, afloje la contratuerca [2].

HERRAMIENTA:

Soporte del Cubo del Embrague 07GMB-KT70101

Quite la contratuerca, y a continuación, el cubo del embrague.



EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS

Quite los siguientes elementos:

- Arandela [1]
- Cubo del Embrague [2]
- Discos de embrague [3] /placas de embrague [4]
- Placa de presión [5].
- Arandela de empuje [6]
- Engranaje Principal del Embrague [7]

- Guía exterior del embrague [1]

INSTALACIÓN

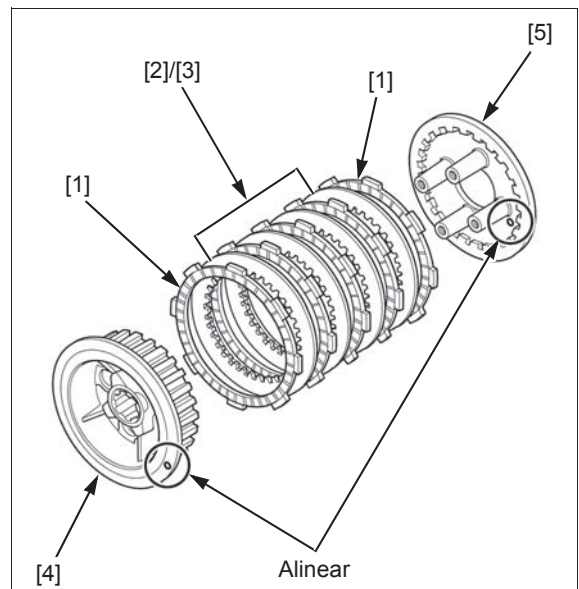
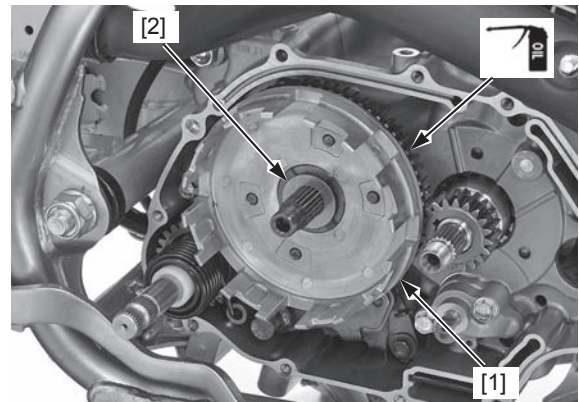
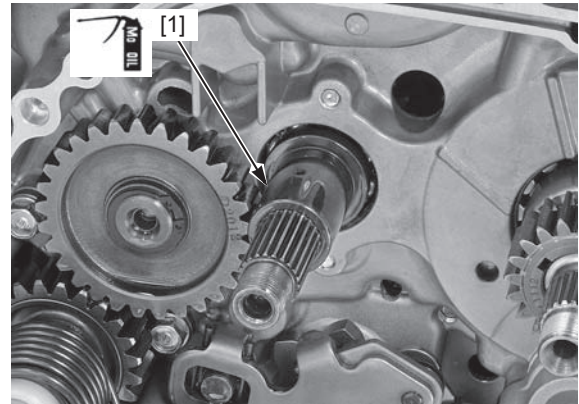
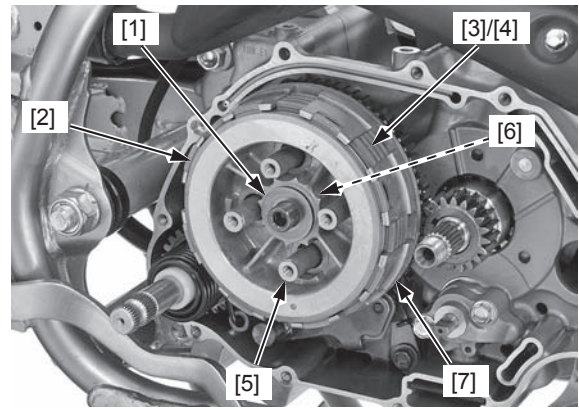
Aplicar una solución de aceite de molibdeno en la superficie exterior de la guía exterior del embrague e instalarla en el eje principal.

Aplique aceite de motor a los dientes del engranaje de mando primario. Instale el engranaje principal [1] y la arandela de empuje [2].

Untar los discos del embrague con aceite de motor.

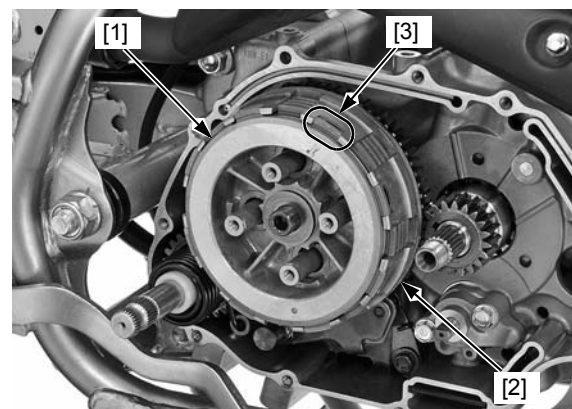
Instalar el disco del embrague A [1], las cuatro placas del embrague [2] y los tres discos B [3] alternativamente, y el disco del embrague A en el cubo del embrague [4].

Instalar la placa de presión [5] en cubo del embrague alineando las marcas "o" como se muestra en la figura.



Instale el conjunto del cubo del embrague [1] en el engranaje principal [2].

Instalar las lengüetas del disco del embrague A (lado exterior) en las ranuras [3] en el del engranaje principal.



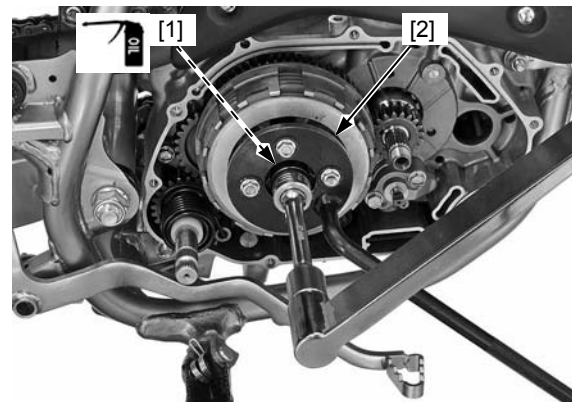
Aplique aceite de motor a las roscas y a las superficies de asiento de las contra tuercas del cubo del embrague [1].

Instale la contratuerca en el eje principal.

Fije el soporte del cubo del embrague a la placa de presión del embrague utilizando los cuatro tornillos de la placa del levantador para mantener el cubo del embrague y, a continuación, apriete la contratuerca.

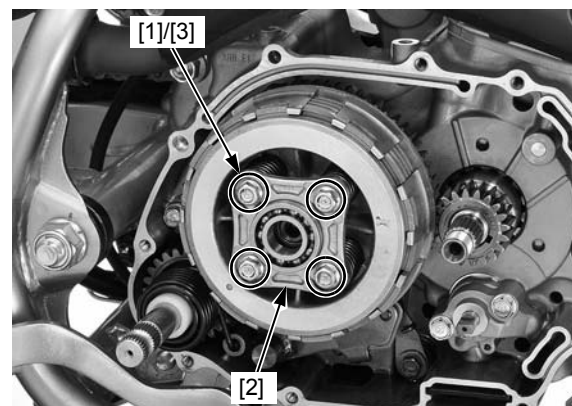
HERRAMIENTA:

[2] Soporte del Cubo del Embrague
07GMB-KT70101 PAR: 74 N•m (7,5 kgf•m, 55 lbf•ft)

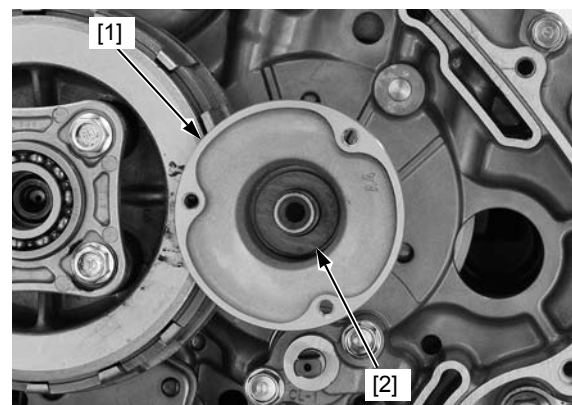


Instalar los resortes del embrague [1], la placa del levantador [2] y los tornillos [3]. Apriete los tornillos en una secuencia entrecruzada en varios pasos.

PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)



Instale el rotor del filtro de aceite y la arandela [1] en el cigüeñal [2]



EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS

Aplice aceite de motor a las roscas y superficie de asiento de la contratuerca del rotor del filtro de aceite [1], y, a continuación, instalarlo.

Instale el soporte del engranaje entre el engranaje de mando primario e el engranaje mandado y apriete la contratuerca del rotor del filtro de aceite

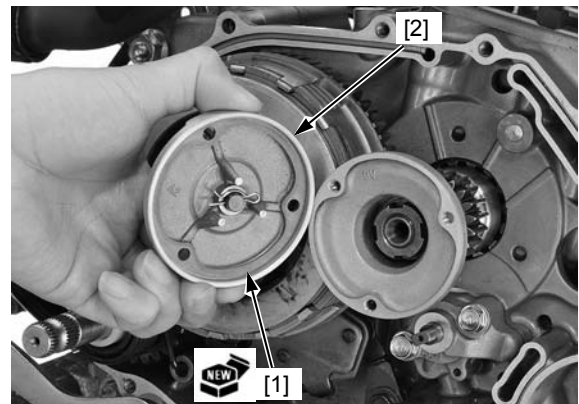
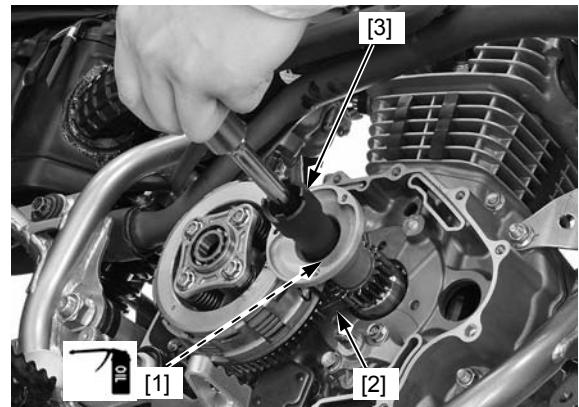
HERRAMIENTAS:

[2] Soporte del engranaje 07724-0010200

[3] Llave para contratuerca 07716-0020100

PAR: 64 N•m (6,5 kgf•m, 47 lbf•ft)

Instale una junta nueva [1] en la tapa del rotor del filtro de aceite.

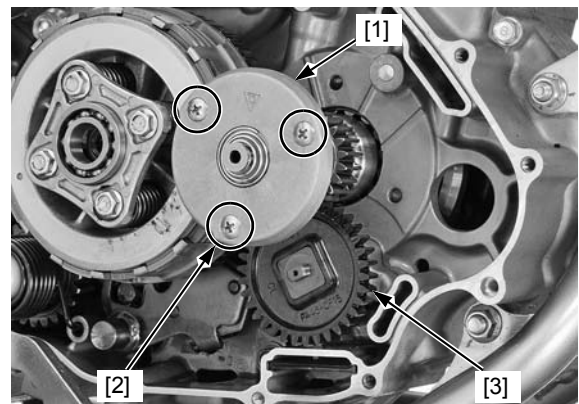


Instale la tapa del rotor del filtro de aceite [1] y los tornillos [2]. Apriete los tornillos al par especificado.

PAR: 4,0 N•m (0,4 kgf•m, 3,0 lbf•ft)

Instale el engranaje mandado de la bomba de aceite [3].

Instale la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4).



SELECTOR DE MARCHAS

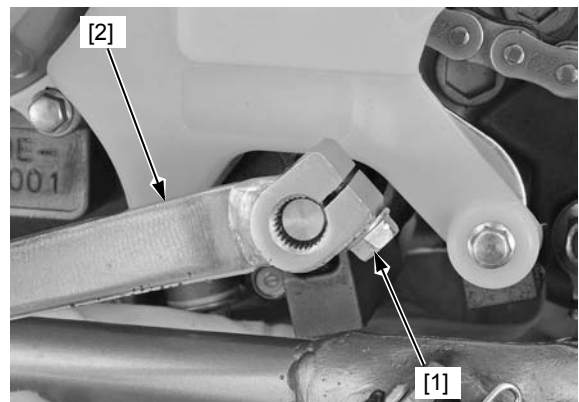
Al quitar el pedal del pedal de cambio, marque la posición del pedal para asegurar la posición original.

DESMONTAJE E INSPECCIÓN

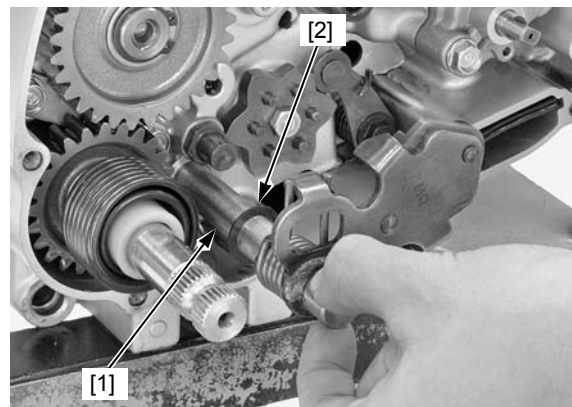
Quite el embrague (página 10-7).

Quite el tornillo [1] y el pedal de cambio [2].

Limpie la extremidad izquierda del eje de la caja de cambio.

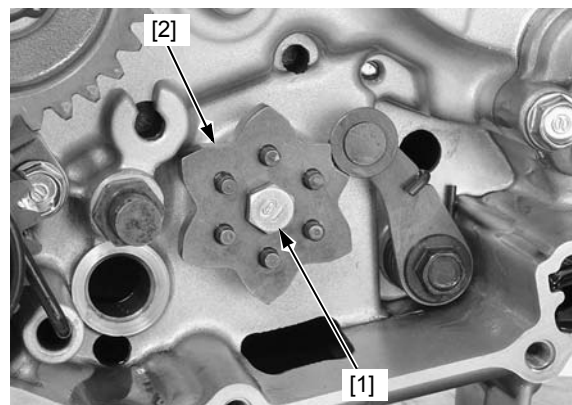


Quite el eje de la caja de cambio [1] desde el cárter con cuidado para no dañar el labio de la junta de aceite, y quite la arandela de empuje [2] desde el eje.

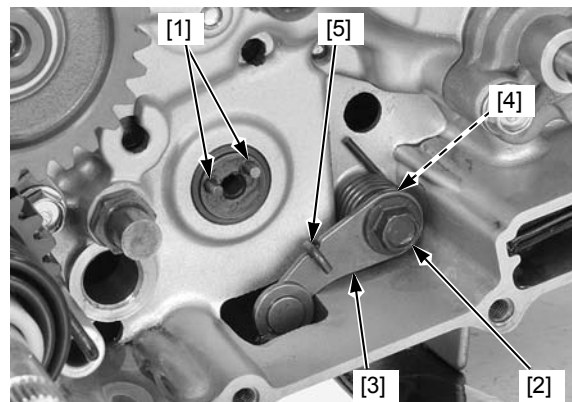


Quite los siguientes elementos:

- Tornillos de la leva del cambio de marchas [1]
- Leva del cambio de marchas [2]

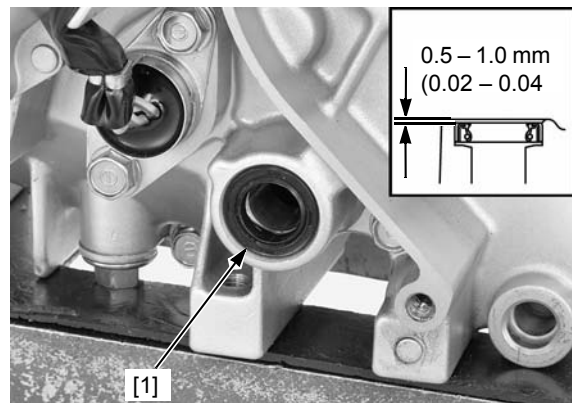


- Clavijas [1]
- Tornillo del brazo limitador [2]
- Brazo limitador [3]
- Arandela [4]
- Resorte de retorno [5]



Inspeccione la junta de aceite del eje de cambio de marchas [1] con respecto a deterioro o daños, y sustituya si es necesario.

En caso de sustituir la junta de aceite, instalarla tal como especificado.

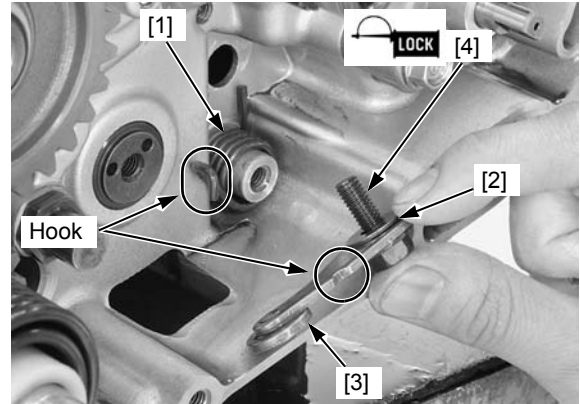


INSTALACIÓN

Aplique agente fijador (traba química) en las roscas de los tornillos del brazo limitador. Instalar el resorte de retorno [1], la arandela [2], el brazo limitador [3] y el tornillo [4], mientras que se mantiene el extremo del resorte en la ranura en el brazo limitador

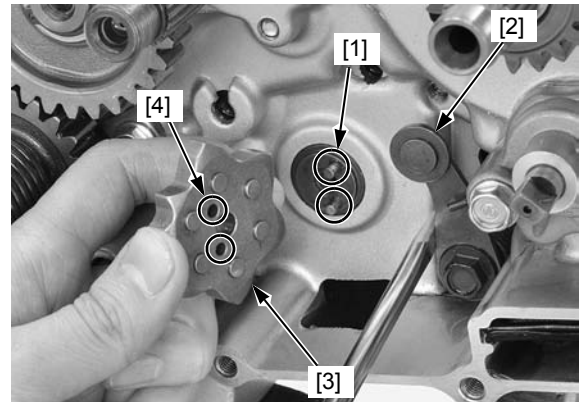
Apriete el tornillo del brazo limitador al par especificado.

PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)



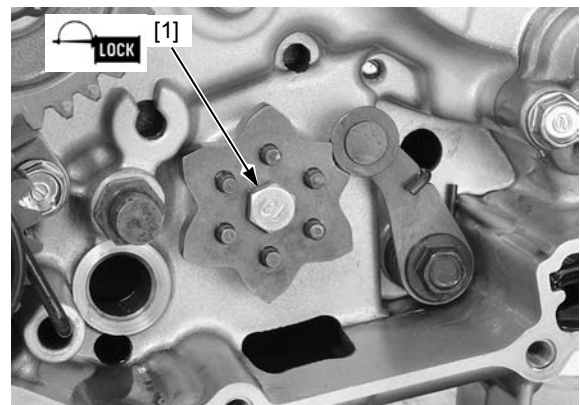
Instale las clavijas [1] en los orificios del tambor de cambio.

Mantener el brazo limitador [2] con un destornillador y instalar la leva del cambio de marchas [3] alineando sus orificios [4] con las clavijas.



Aplique agente fijador (traba química) en las roscas de los tornillos de la leva del cambio de marchas. Instalar el tornillo de la leva del cambio [1] y apretarlo.

PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)



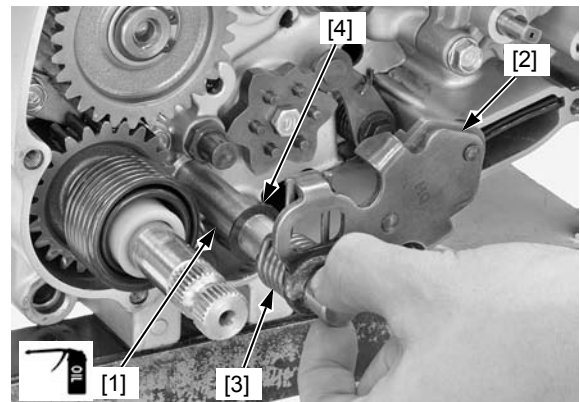
Verifique si el eje del cambio de marchas [1] está desgastado o doblado.

Compruebe la placa del eje [2] en busca de desgaste, daños o deformaciones.

Inspeccione el resorte de retorno [3] con respecto a desgaste o daños.

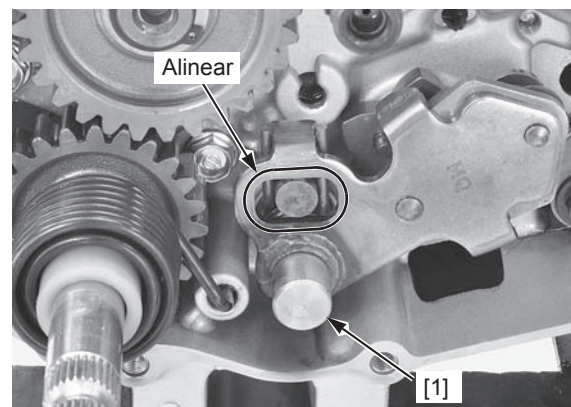
Aplique aceite de motor a los cojinetes del eje del cambio.

Instalar la arandela de empuje [4] en el eje de cambio de marchas y introducir el eje en el cárter.



Tenga cuidado de no dañar el labio de la junta de aceite en el lado izquierdo del cárter.

Instalar el eje [1] sobre el pasador del resorte, alineando las extremidades del resorte de retorno con el pasador de resorte.

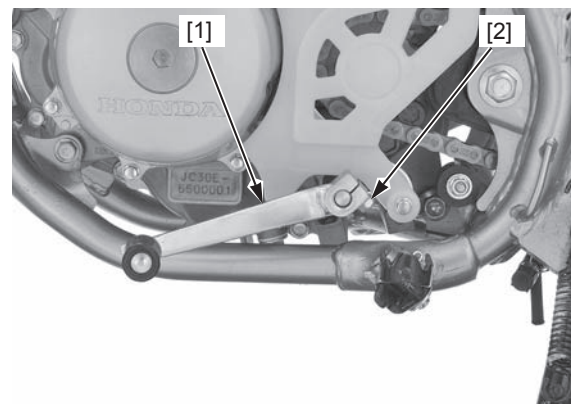


Instale el embrague (página 10-8)..

Instale el pedal de cambio [1] en la posición original, tal como señaló durante el desmontaje.

Instalar el perno de fijación [2] y apretarlo.

PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)



ENGRANAJE DE MANDO PRIMARIO

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Tenga cuidado de no dañar el cigüeñal.

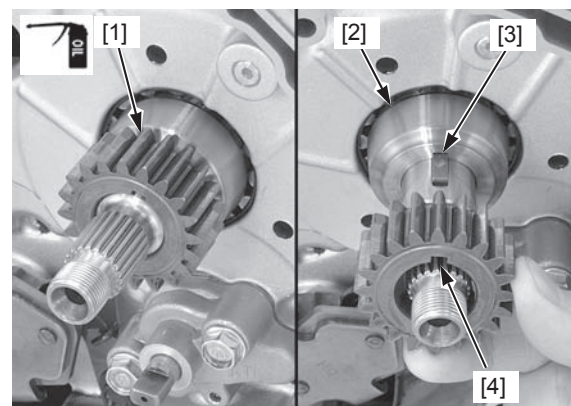
Quite el embrague (página 10-7).

Quite el engranaje de mando primario [1], el espaciador [2] y la chaveta Woodruff [3].

Instale la chaveta Woodruff en la ranura del cigüeñal. Aplique aceite de motor a los dientes del engranaje de mando primario.

Instale el espaciador y engranaje de mando primario en el cigüeñal alineando la ranura de la chaveta [4] con la chaveta Woodruff.

Instale el embrague (página 10-8).

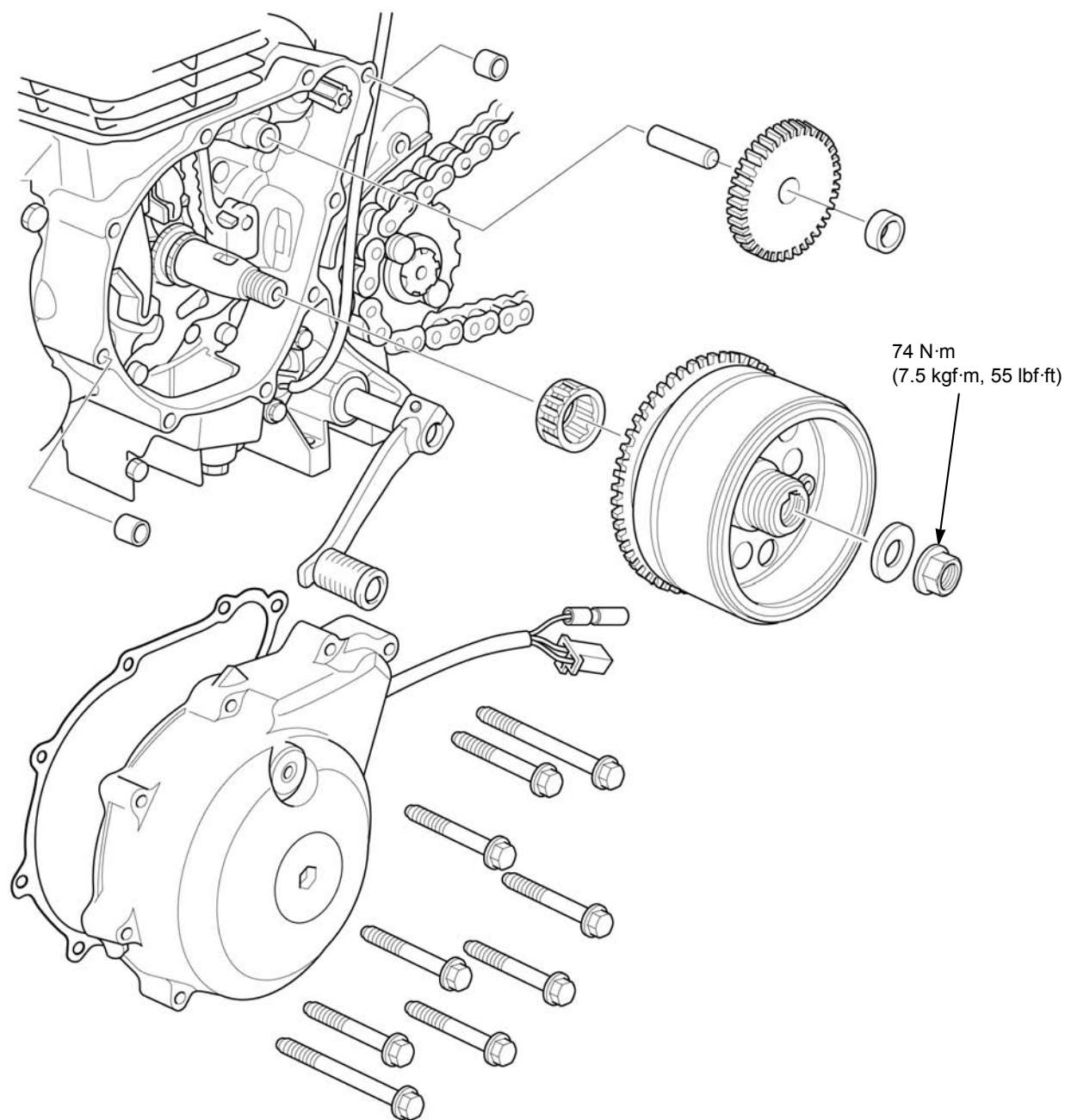


NOTAS

11. ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE

COMPONENTES DEL SISTEMA	11-2	ESTATOR/GENERADOR DE IMPULSOS	
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	11-2	DE ENCENDIDO	11-4
TAPA IZQUIERDA DEL CÁRTER.....	11-3	VOLANTE/EMBRAGUE DE ARRANQUE.....	11-4

COMPONENTES DEL SISTEMA



INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

El motor de arranque gira, pero el motor no gira

- Embrague del arranque defectuoso.
- Daños en el engranaje del piñón del motor de arranque, o en el engranaje de reducción del motor de arranque o en el eje.

TAPA IZQUIERDA DEL CÁRTER 11-3

DESMONTAJE

Drene el aceite del motor (página 3-7). Quite los siguientes elementos:

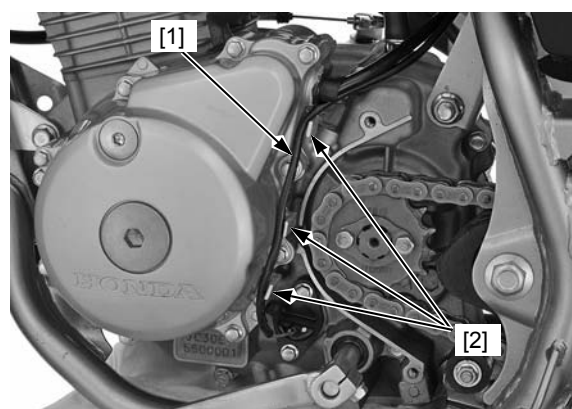
- Tapa lateral izquierda (página 2-2).
- Tapa del piñón de transmisión (página 2-5).

Desconecte el conector del alternador 2P [1] y el conector del cable del generador de impulsos de encendido (azul/amarillo) [2] desde del tubo de conexión.



La tapa del alternador (estator) se fija magnéticamente al volante del motor. Tenga cuidado al quitarla.

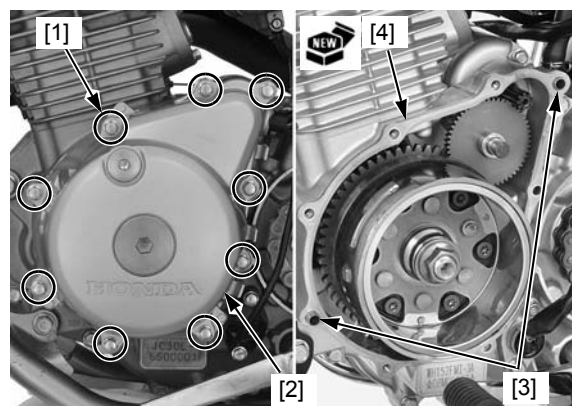
Extraiga el cable del interruptor de punto muerto [1] desde las de la tapa izquierda del cárter [2].



Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto.

Afloje los tornillos de la tapa izquierda del cárter [3] en una secuencia entrecruzada en varios pasos.

Quite los tornillos [2] y la tapa izquierda del cárter [2]. Quite las clavijas [3] y la junta [4].



INSTALACIÓN

Limpie los restos de materiales de la junta desde la superficie de contacto de la tapa izquierda del cárter.

Instale las clavijas y una junta nueva.

Instale la tapa izquierda del cárter y los tornillos e apriete los tornillos en una secuencia entrecruzada en varios pasos.

Instale los siguientes elementos:

- Tapa del piñón de transmisión (página 2-5).
- Tapa lateral izquierda (página 2-2).

Llene el cárter con el aceite de motor recomendado (página 3-7).

ESTATOR/GENERADOR DE IMPULSOS DE ENCENDIDO

DESMONTAJE

Quite la tapa izquierda del cárter (página 11-3). Quite los siguientes elementos desde la tapa izquierda del cárter:

- Tornillo Allen [1] y el prendedor del cable [2]
- Tonillos Allen [3] y generador de impulso de encendido [4]
- Tonillos Allen [5] y conjunto del estator del alternador [6]
- Protector de goma [7]

INSTALACIÓN

Instale el conjunto del estator del alternador a la tapa izquierda del cárter.

Instalar los tres tornillos Allen y apretarlos al par especificado.

PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)

Aplicar sellador liquido en la superficie de asiento protector de goma e instalarlo en la ranura de la tapa.

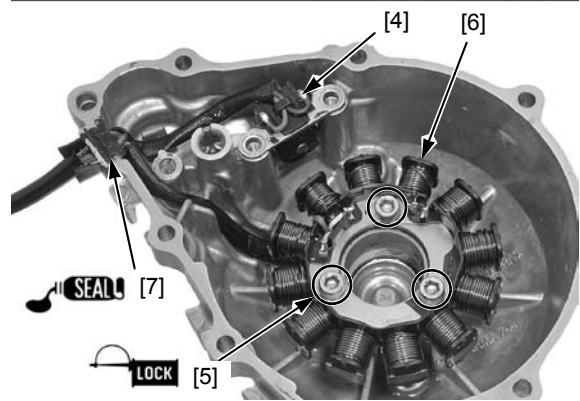
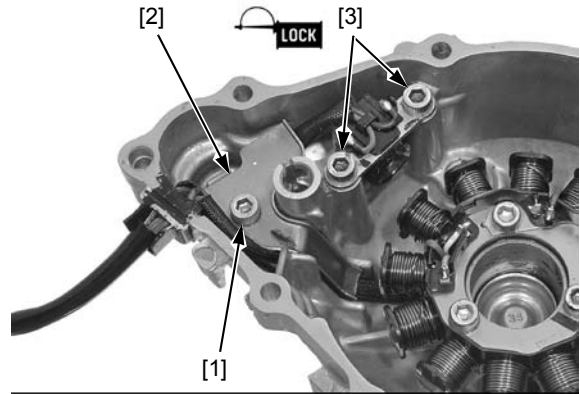
Aplicar agente fijador (traba química) en las roscas del tornillo del generador de impulsos de encendido y tornillo del prendedor del cable.

Instalar la prendedor del cable y el generador de impulsos de encendido en la tapa.

Instalar los tornillos y apretarlos al el par especificado.

PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)

Instale la tapa izquierda del cárter (página 11-3).

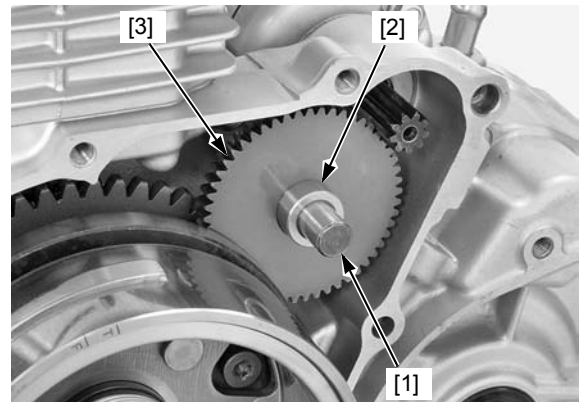


VOLANTE/EMBRAGUE DE ARRANQUE

DESMONTAJE

Quite la tapa izquierda del cárter (página 11-3).

Quite el eje del engranaje de reducción del arranque [1], el collarín [2] y engranaje de reducción [3].

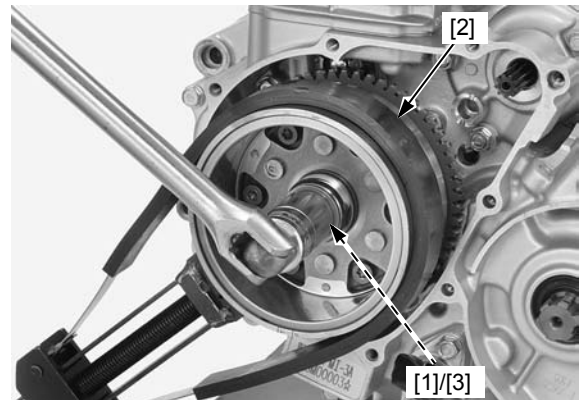


Sujete el volante con la herramienta especial y afloje la tuerca del volante [1].

HERRAMIENTA:

[2] Fijador del volante 07725-0040001

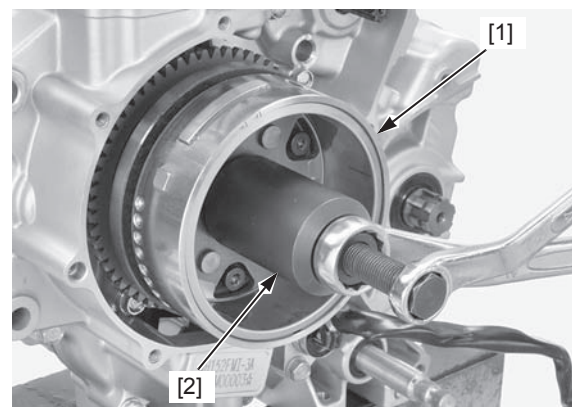
Quite la tuerca del volante y la arandela [3].



Quite el volante [1] utilizando la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

[2] Extractor de volante 07933KM10000



Tenga cuidado de no dañar el cigüeñal.

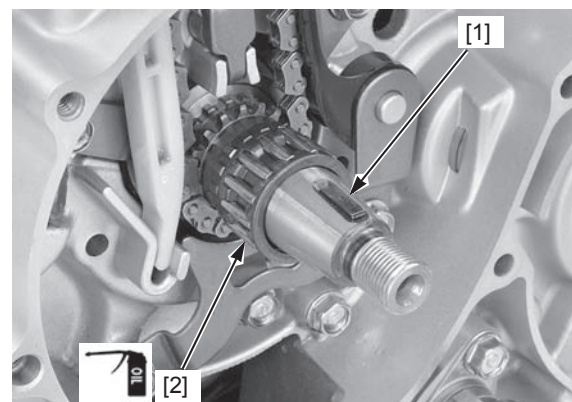
Quite la chaveta Woodruff [1] y el rodamiento de agujas [2].

INSTALACIÓN

Aplicar aceite de motor al rodamiento de agujas e instalarlo en el cigüeñal.

Instale la chaveta Woodruff en la ranura del cigüeñal.

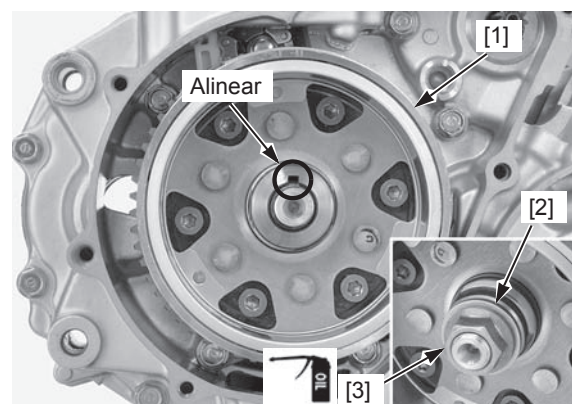
Limpiar el aceite de la parte cónica del cigüeñal y volante.



Instale el volante [1] en el cigüeñal alineando la ranura con la chaveta.

Aplicar aceite de motor a las roscas de la tuerca del volante y superficie de asiento.

Instale la arandela [2] y tuerca del volante [3].

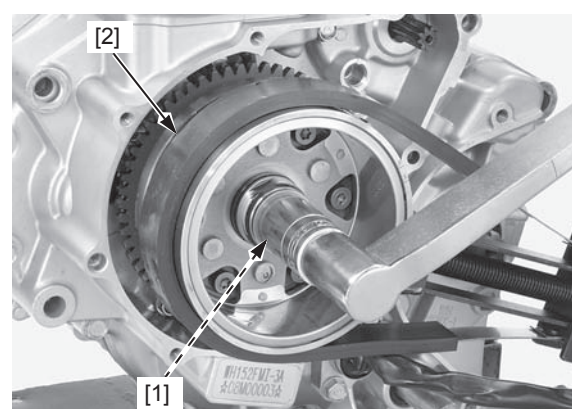


Sujete el volante con la herramienta especial y apriete la tuerca del volante [1].

HERRAMIENTA:

[2] Soporte del volante 07725-0040001

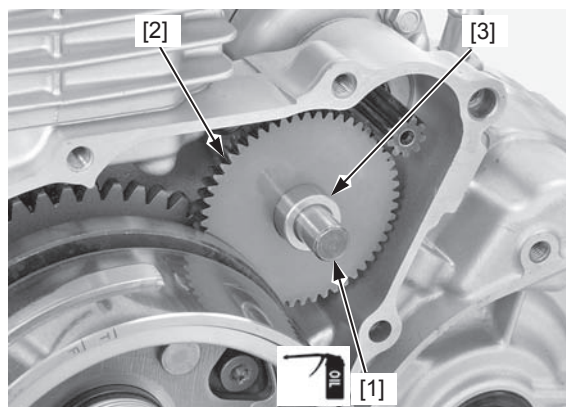
PAR: 74 N•m (7,5 kgf•m, 55 lbf•ft)



ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE

Aplique aceite de motor al eje del engranaje de reducción del arranque. Instale el engranaje de reducción del arranque [2], el collarín [3] y el eje.

Instale la tapa izquierda del cárter (página 11-3).



DESMONTAJE / MONTAJE DEL EMBRAGUE DEL ARRANQUE/

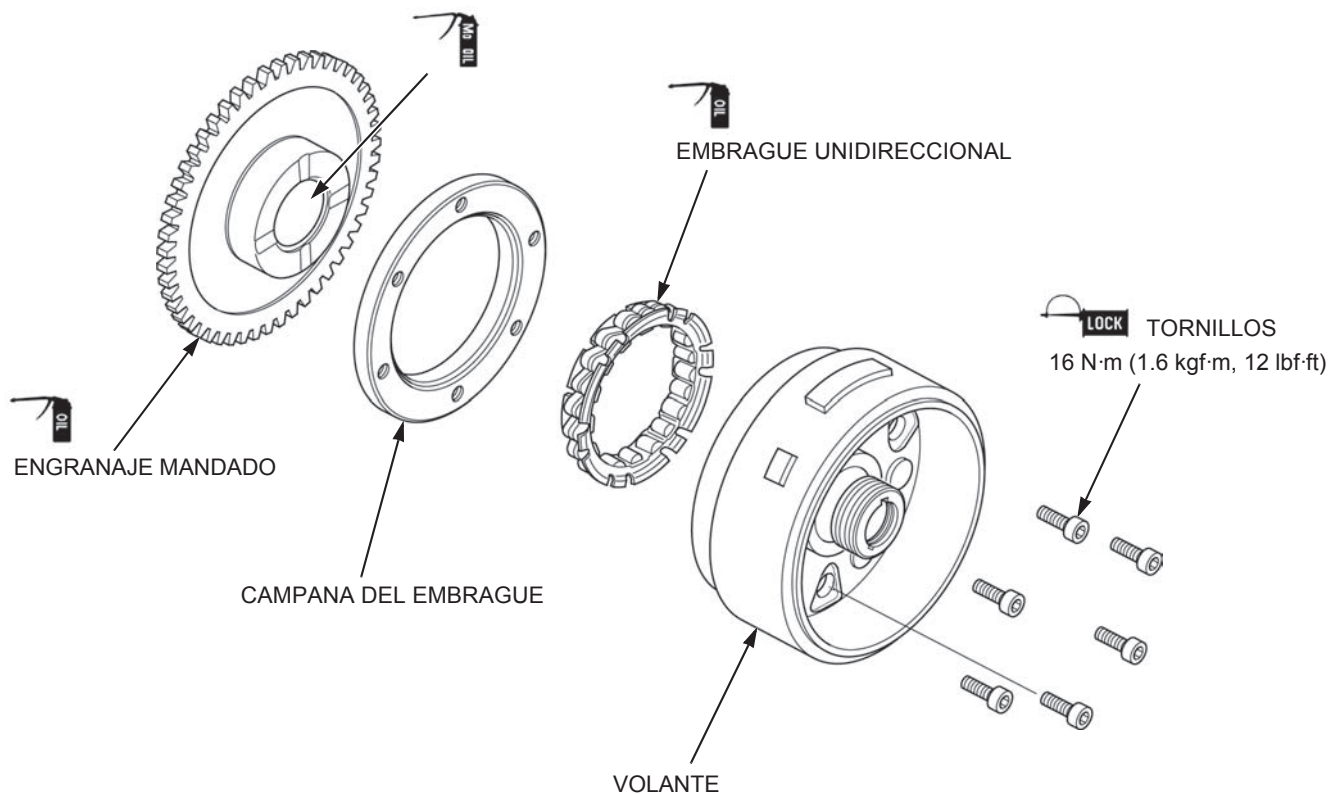
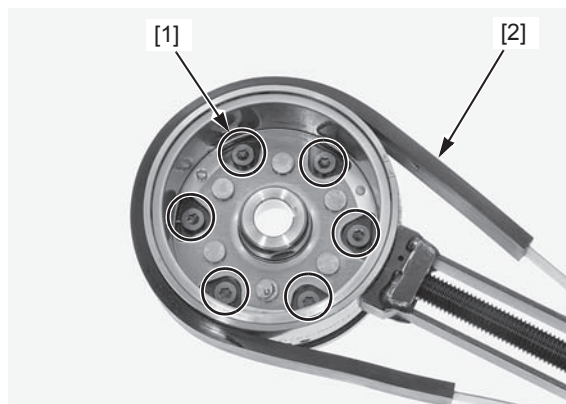
Desmonte y vuelve a montar el embrague del arranque como se muestra en la ilustración.

Para aflojar y apretar los tornillos del embrague del arranque [1], mantener el volante utilizando la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

[2] Soporte del volante

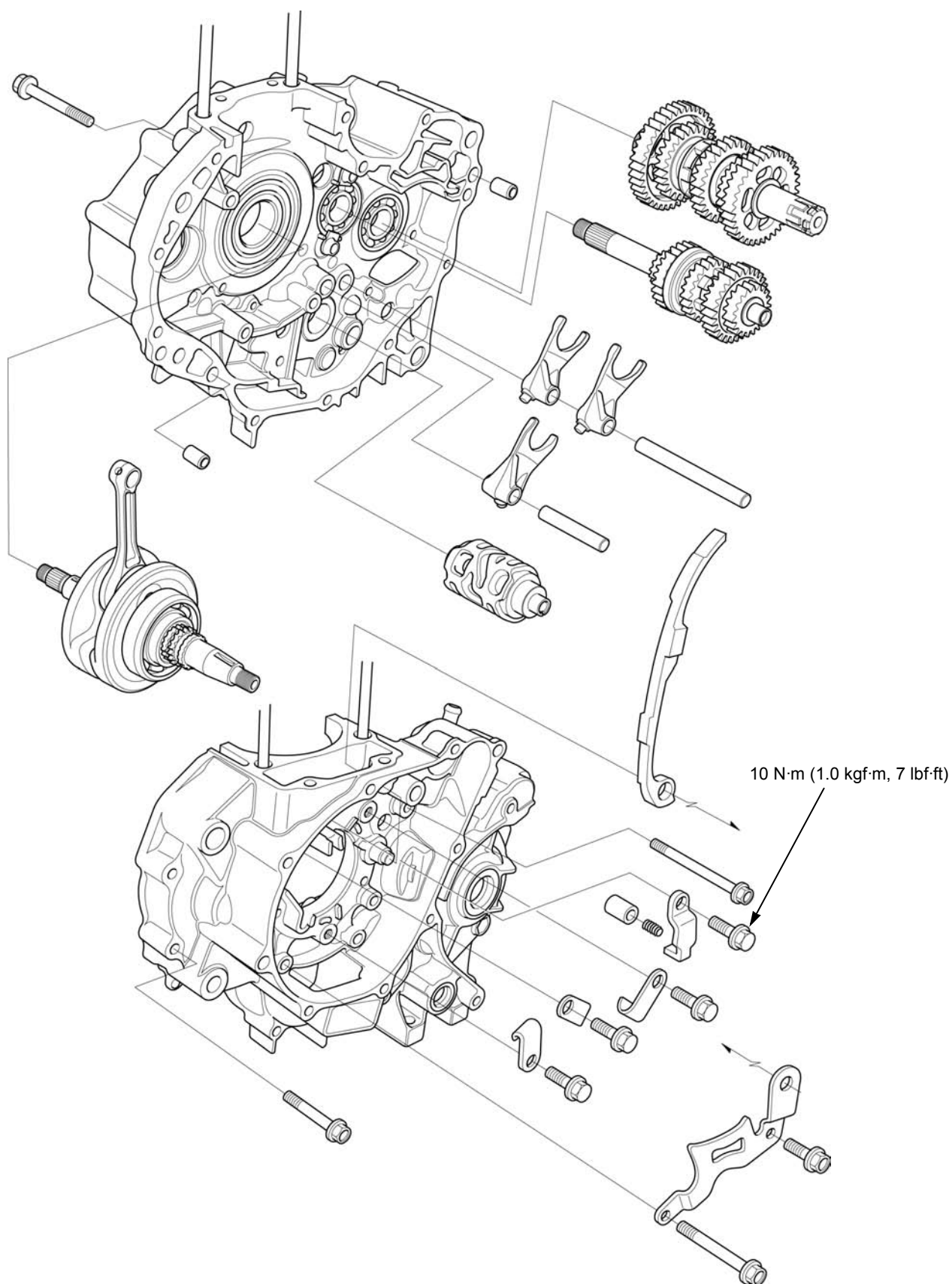
07725-0040001



12. CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN/ PEDAL DE ARRANQUE

COMPONENTES DEL SISTEMA	12-2	TRANSMISIÓN	12-8
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	12-3	CIGÜEÑAL.....	12-13
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	12-3	RALENTÍ DEL PEDAL DE ARRANQUE	12-14
SEPARACIÓN DEL CÁRTER/ ARMADO.....	12-4	PEDAL DE ARRANQUE.....	12-15

COMPONENTES DEL SISTEMA



INFORMACIÓN DE SERVICIO

GENERAL

- Las dos mitades del cárter deben estar apartadas para el servicio de la transmisión y del cigüeñal. Para el mantenimiento de estos componentes, el motor debe ser quitado del bastidor (página 13-3).
- Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto del cárter al efectuar el servicio.
- Aceite lubricante del motor se alimenta a través de los conductos de aceite en el cárter. Limpie los conductos de aceite antes de armar las mitades del cárter.

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Ruido excesivo

- Engranaje de la transmisión desgastado, atascado o dañado.
- Rodamiento de la transmisión desgastado o dañado
- Rodamiento de la cabeza de biela dañado o desgastado
- Pie de la biela desgastado.
- Rodamiento del cigüeñal desgastado

Dificultad para cambiar las marchas

- Horquilla de cambio doblada.
- Eje de la horquilla de cambio doblado.
- Daños en las ranuras de la guía del tambor del cambio
- Daños en el pasador de guía de la horquilla del cambio

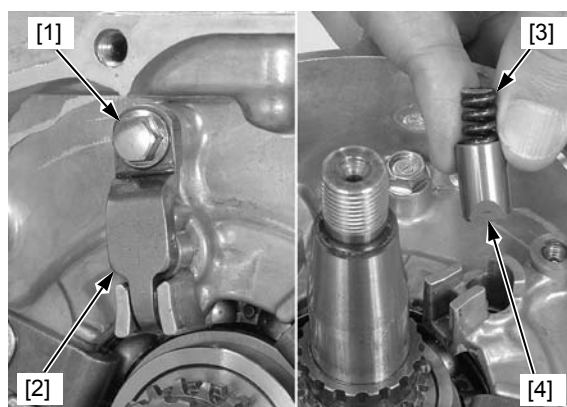
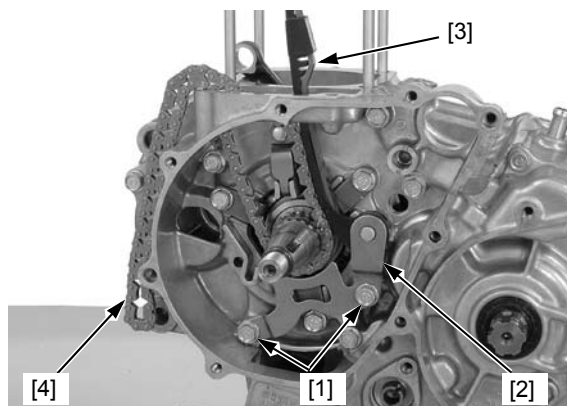
Las marchas escapan o saltan

- Garras u orificios de las garras desgastados.
- Daños en las ranuras de la guía del tambor del cambio
- Daños en el pasador de guía de la horquilla del cambio
- Ranura del cambio de marchas desgastada
- Desgaste del eje de la horquilla de cambio
- Eje de la horquilla de cambio doblado.

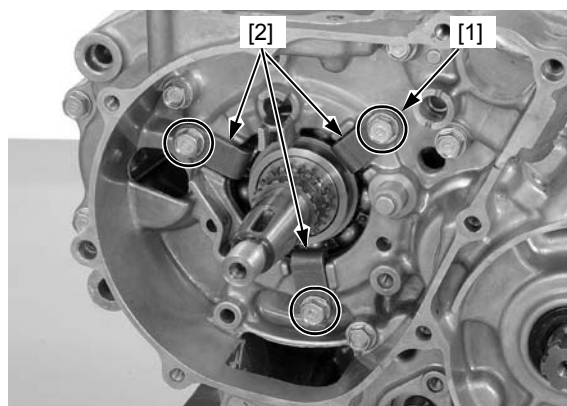
SEPARACIÓN DEL CÁRTER /ARMADO

Quite los siguientes elementos:

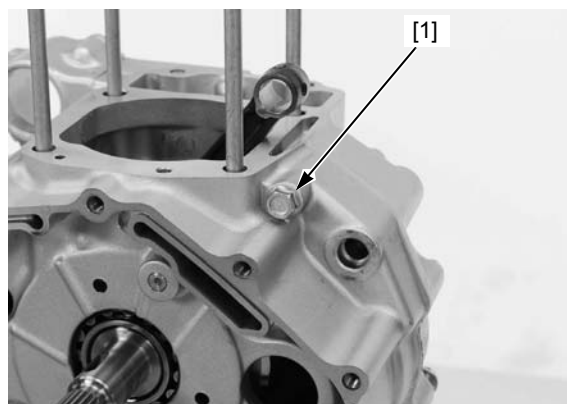
- Motor (página 13-3)
- Culata (página 8-11)
- Cilindro y pistón (página 9-4)
- Bomba de aceite (página 7-3).
- Embrague (página 10-7)
- Pedal de arranque (página 12-15)
- Engranaje de mando primario (página 10-13)
- Selector de marchas 10-10
- Volante (página 11-4)
- Motor de arranque (página 5-5)
- Interruptor de punto muerto (página 18-9)
- Dos tornillos [1] y placa de ajuste de la guía de cadena de distribución [2]
- Guía de cadena de distribución [3]
- Cadena de distribución [4]
- Quite el tornillo [1] y la placa de la clavija [2].
- Resorte [3] y clavija [4]



- Tres tornillos [1] y las placas de ajuste del rodamiento del cigüeñal [2]

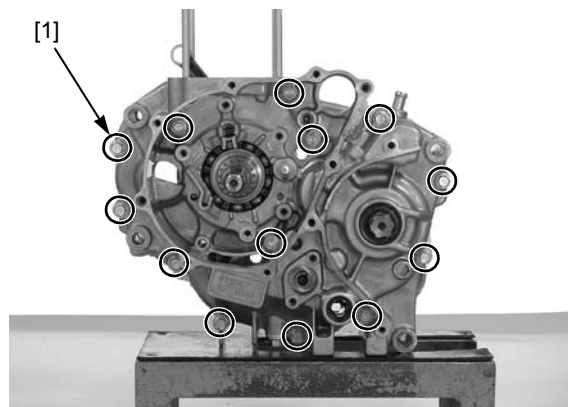


- Tornillo de la tapa derecha del cárter [1]



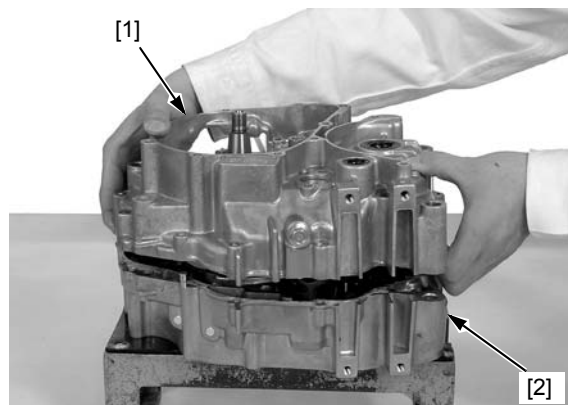
No surcar las mitades del cárter.

Afloje los treze tornillos de la tapa izquierda del cárter [1] en una secuencia entrecruzada en 2 o 3 pasos.

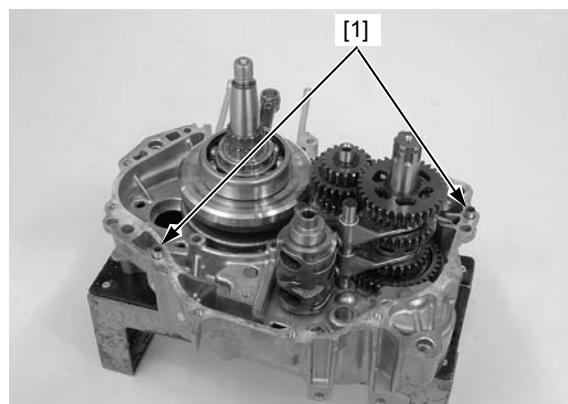


Ubique el conjunto del cárter con el lado derecho hacia abajo.

Golpee la carcasa del motor en diferentes puntos, utilizando un martillo blando (de goma). Aparte cuidadosamente la mitad izquierda [1] de la mitad derecha [2] del cárter del motor.



Quite las clavijas [1].



Quite la junta de aceite del eje secundario [1] desde el lado izquierdo del cárter.

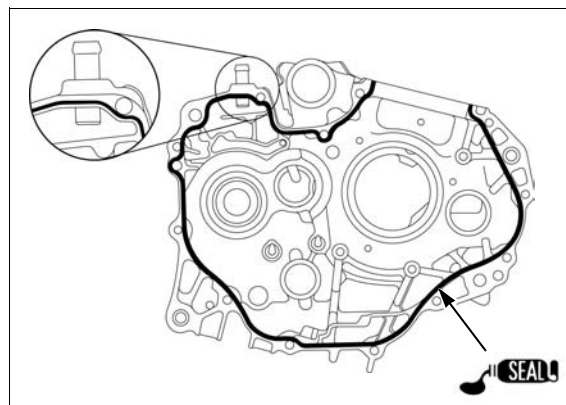
Aplicar grasa a la nueva junta de aceite del eje de cambio de marchas y los labios de la junta de aceite del eje secundario e instalarlos en el lado izquierdo del cárter.



CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN/ PEDAL DE ARRANQUE

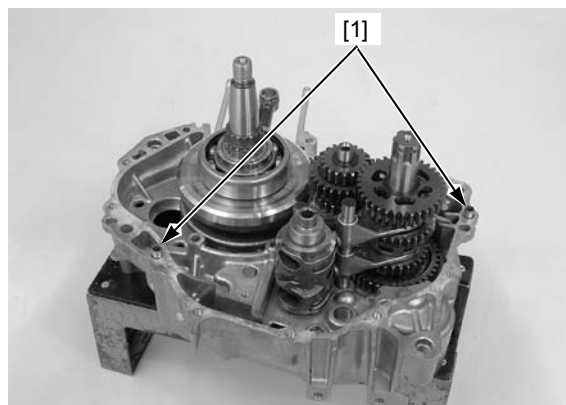
Limpe las superficies de contacto de las mitades izquierda y derecha del cárter completamente, teniendo cuidado de no dañarlas.

Aplique sellador líquido en la superficie de contacto (zona sombreada) de la mitad izquierda del cárter excepto en la área del conducto de aceite, como se muestra en la figura.

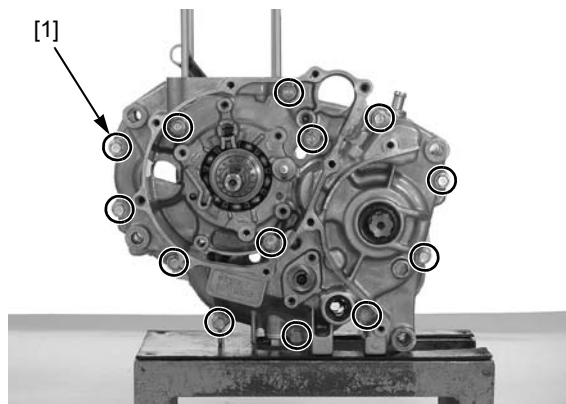


Instale las dos clavijas [1].

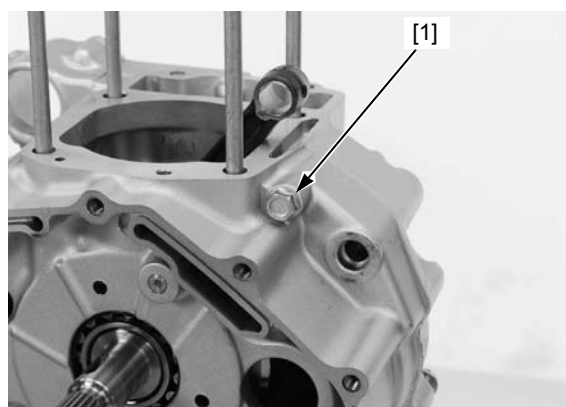
Instale la mitad izquierda del cárter sobre la mitad derecha.



Instale los trece tornillos de la mitad izquierda del cárter y apriete los tornillos en una secuencia entrecruzada en 2 o 3 pasos.

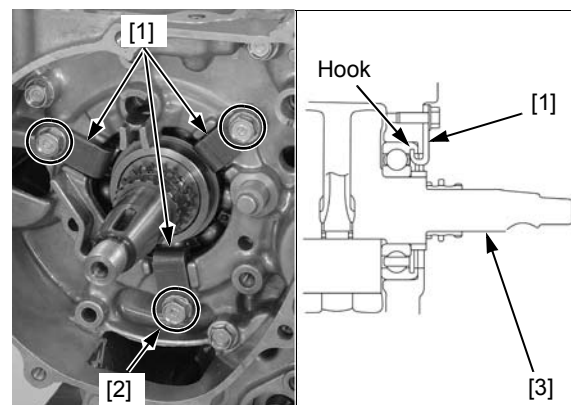


Instalar el tornillo de la mitad derecha del cárter [1] y apretarlo.



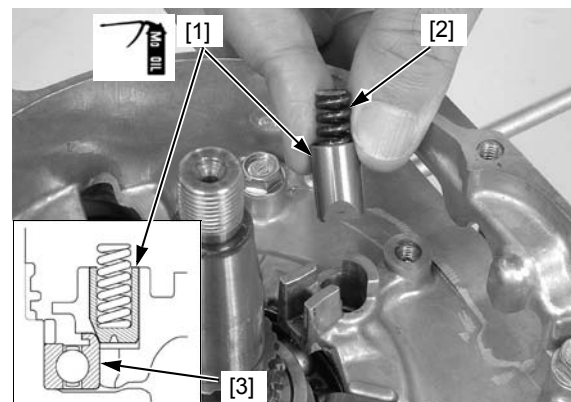
Al instalar la placa de retención, quite el cigüeñal [3] y enganche la lengüeta de la placa en la ranura del rodamiento del cigüeñal, como se muestra en la figura.

Instale las placas de retención del rodamiento [1] y los tornillos [2]. Apretar los pernos firmemente.



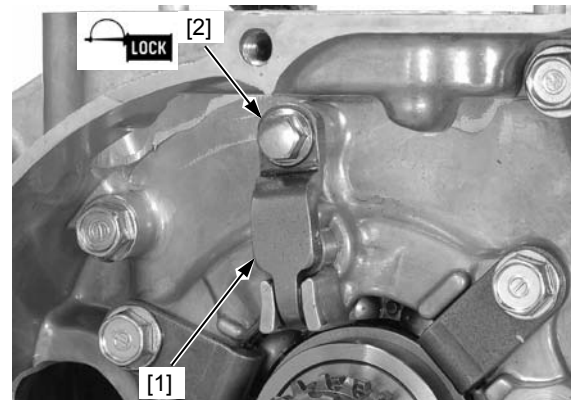
Aplique una solución de aceite de molibdeno a toda la superficie de la clavija.

Instale la clavija [1] y el resorte [2] alineando las superficies cónicas de la bujía y pista exterior del rodamiento del cigüeñal [3].



Aplique agente fijador (traba química) en las roscas de los tornillos de la placa de la clavija. Instale la placa de la clavija [1] y el tornillo [2], y a continuación, apriete el tornillo al par especificado.

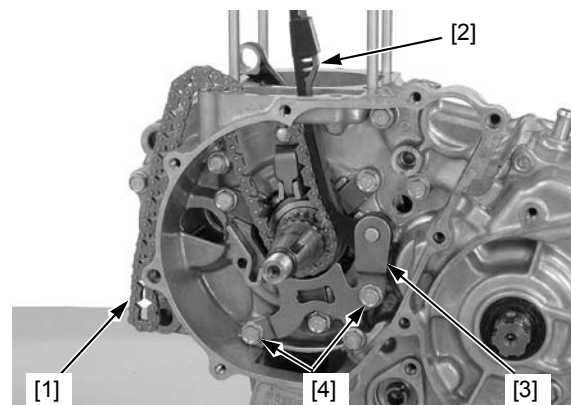
PAR: 10 N•m (1,0 kgf•m, 7 lbf•ft)



Instale la cadena de distribución [1] y guía de la cadena de distribución [2]. Instale la placa de ajuste [3] y los dos tornillos [4], a continuación, apriete los tornillos.

Instale los siguientes elementos:

- Interruptor de punto muerto (página 18-9)
- Motor de arranque (página 5-6)
- Volante (página 11-5)
- Selector de marchas 10-12
- Engranaje de mando primario (página 10-13)
- Pedal de arranque (página 12-15)
- Embrague (página 10-8)
- Bomba de aceite (página 7-3).
- Cilindro y pistón (página 9-5)
- Culata (página 8-11)
- Motor (página 13-5)

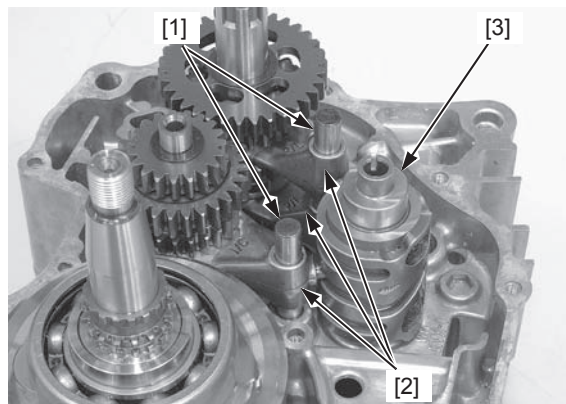


TRANSMISIÓN

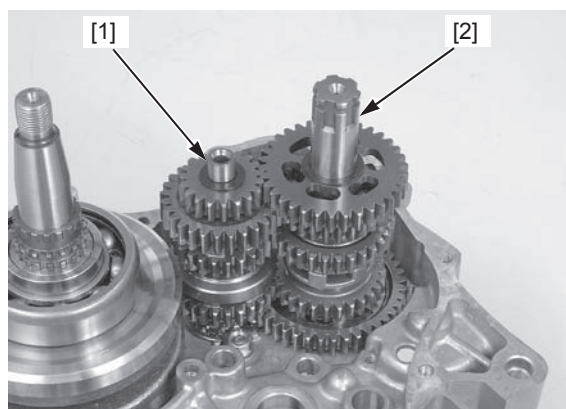
DESMONTAJE

Separe las dos mitades del cárter (página 12-4). Quite los ejes de la horquilla de cambio [1].

Quite las horquillas de cambio [2] y el tambor del cambio [3].



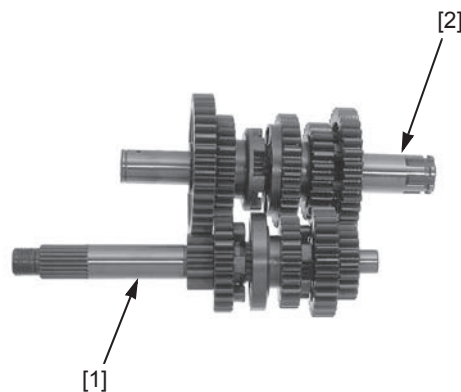
Quite el eje principal [1] y el eje secundario [2] como un conjunto.



Desarme el eje principal [1] y el eje secundario [2].

Mantenga las piezas desarmadas (engranajes, bujes, arandelas y retenes) en su orden original pasándolas en una herramienta o en un pedazo de alambre.

Limpiar las piezas desarmadas con disolvente completamente.

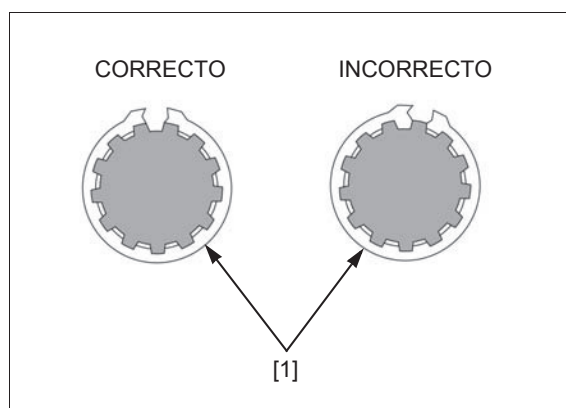


MONTAJE

Aplique una solución de aceite de molibdeno a toda la superficie de deslizamiento de los bujes e engranajes.

Arme todas las piezas en su posición original.

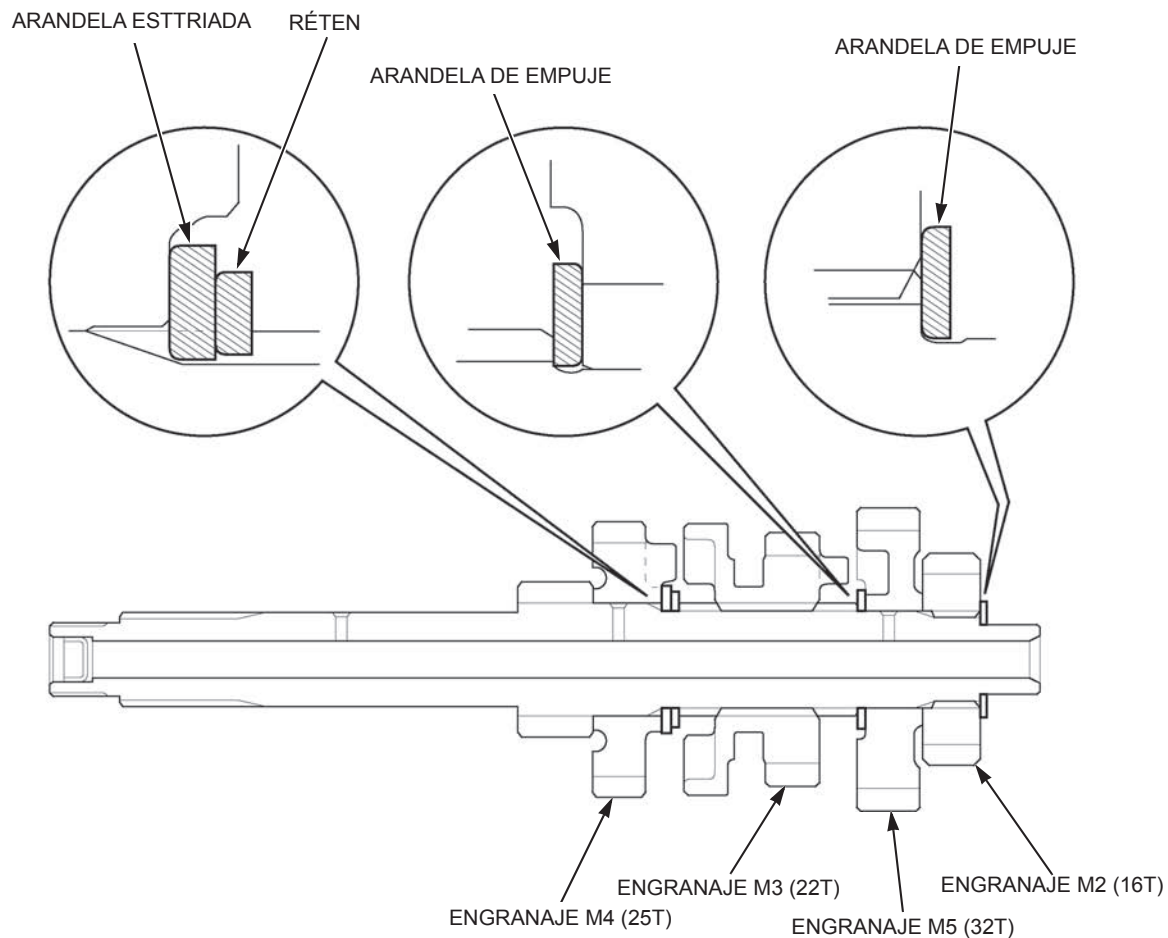
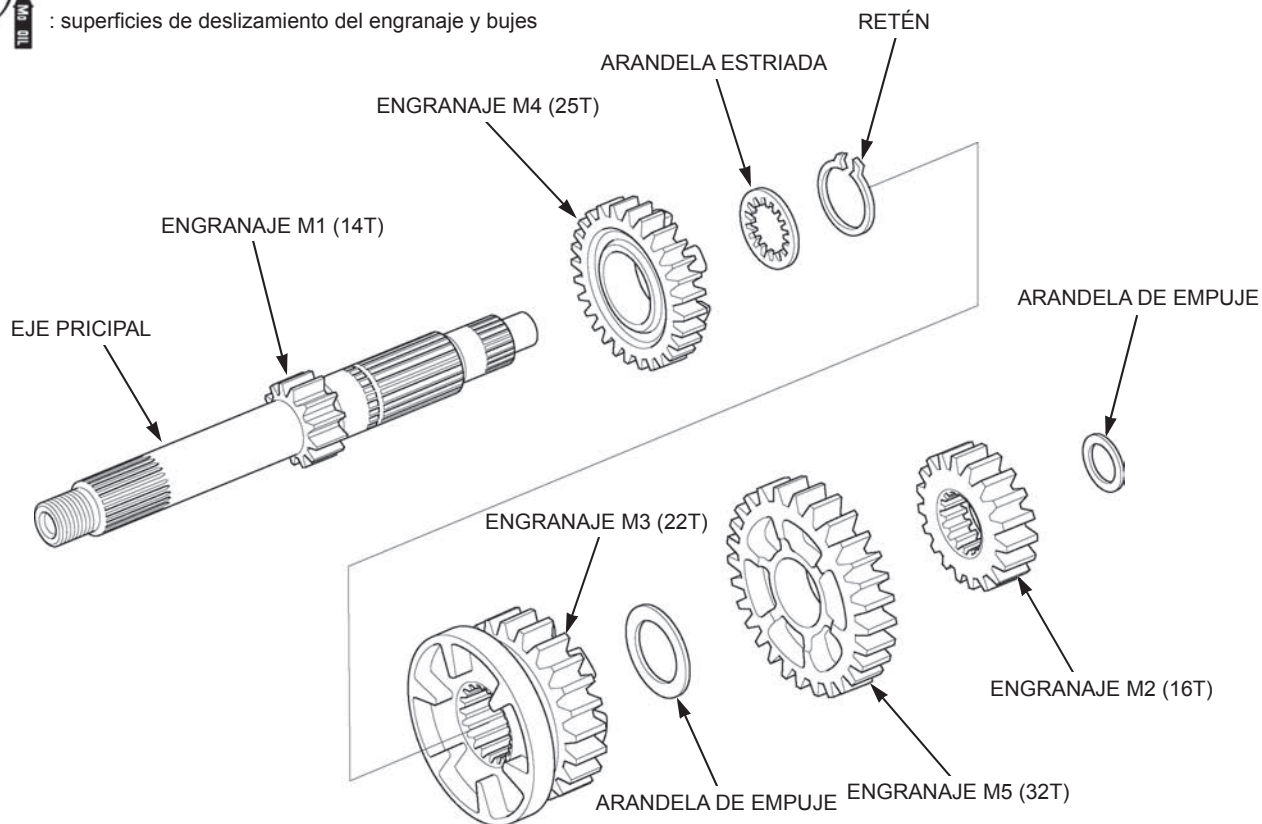
- Compruebe todos los engranajes con respecto a libertad de movimientos y de rotación en cada eje.
- No reutilice los retenes desgastados, que podrían girar fácilmente en la ranura.
- Instale las arandelas de empuje y los retenes con sus bordes achaflanados orientados hacia el lado de la carga.
- Instale los retenes [1] alineando sus extremidades abiertas con las ranuras en las estrías.
- Asegúrese de que el retén está completamente



EJE PRINCIPAL

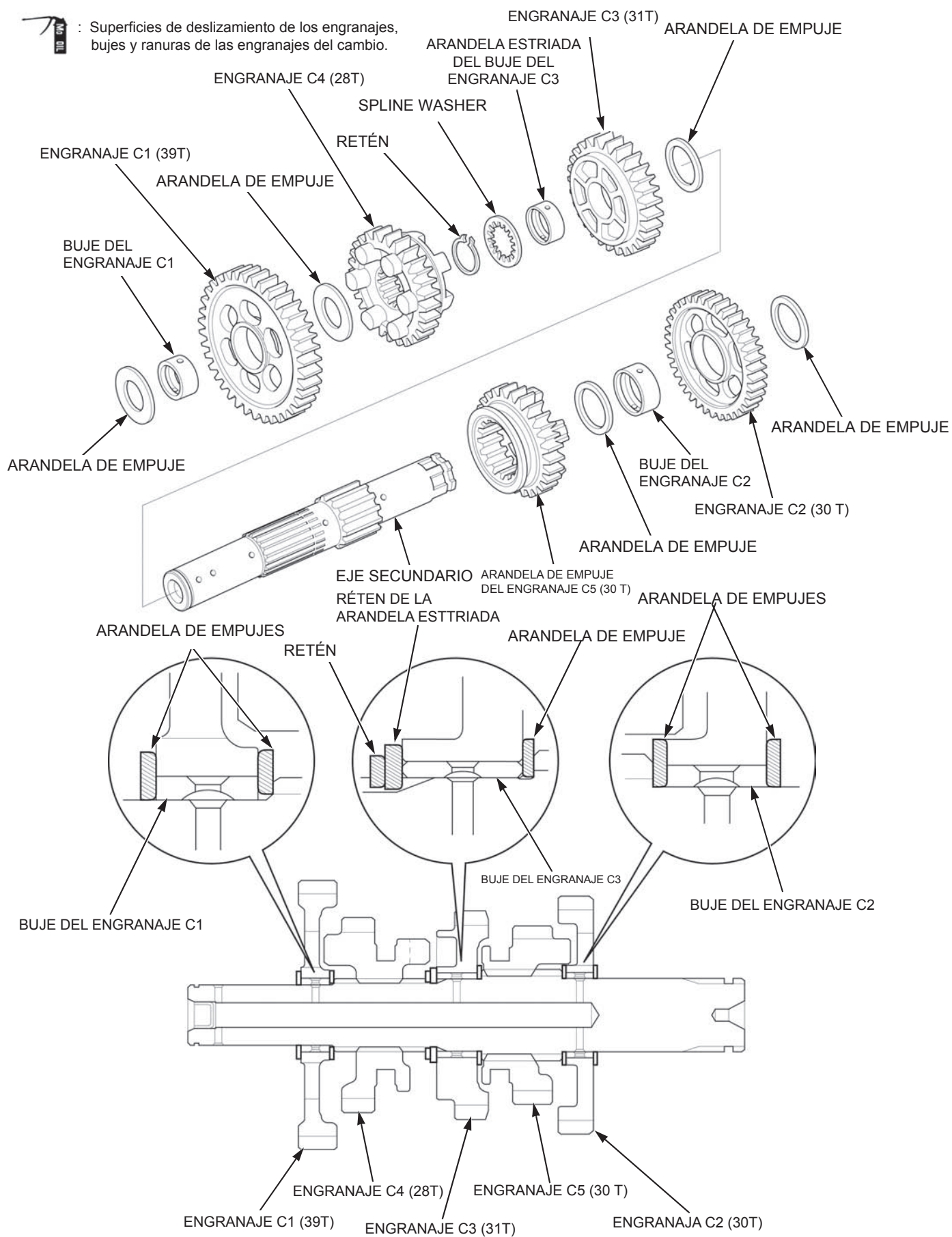


: superficies de deslizamiento del engranaje y bujes



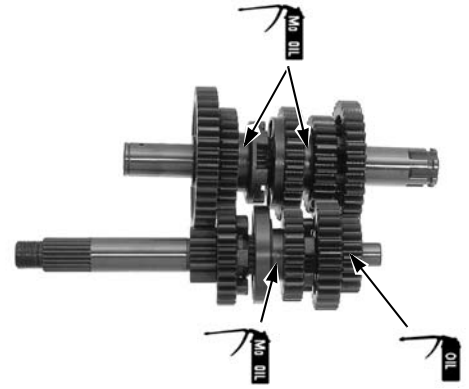
CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN/ PEDAL DE ARRANQUE

EJE SECUNDARIO

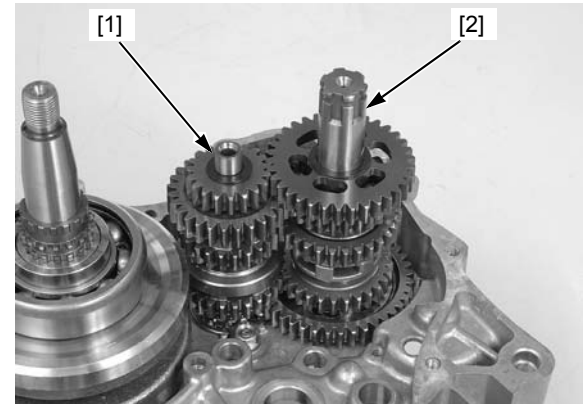


Aplique una solución de aceite de molibdeno a las ranuras del cambio de marchas.

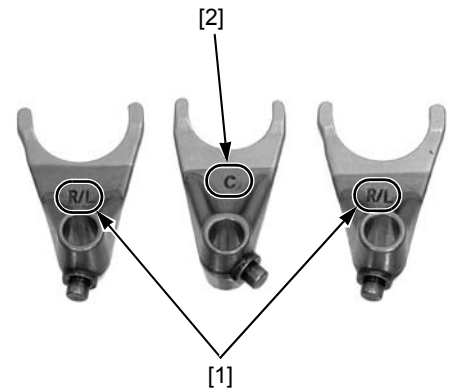
Aplicar aceite de motor limpio a los dientes de los engranajes y encajar los engranajes del eje principal y del eje secundario.



Instale los conjuntos del eje principal [1] y del eje secundario [2] como un conjunto en la mitad izquierda del cárter.



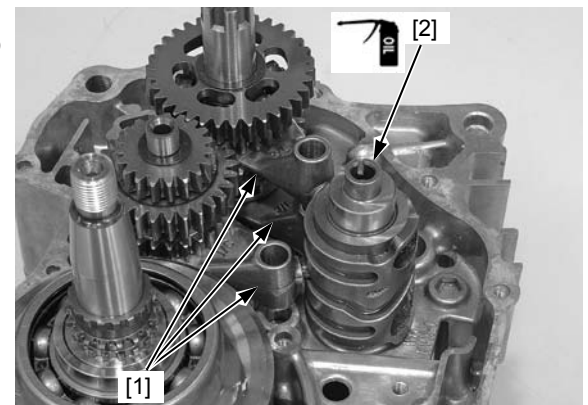
Cada horquilla del cambio de marchas posee una marca de identificación: "R" para la horquilla derecha, "C" para la horquilla central y "L" para la horquilla izquierda.



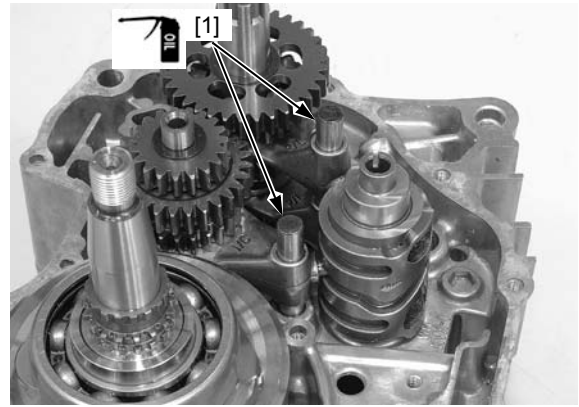
Instalar las horquillas de cambio [1] en las ranuras del engranaje del cambio con las marcas hacia arriba (lado izquierdo del cárter).

Aplicar aceite de motor a los cojinetes del tambor de cambio y ranuras de las guías e instalar el tambor de cambio [2].

Instale los pasadores de guía de la horquilla de cambio en las ranuras de la guía del tambor de cambio.



Aplicar aceite de motor a los ejes de la horquilla del cambio [1] e insertarlos a través de las horquillas de cambio en el lado derecho del cárter.
Arme el cárter (página 12-4).

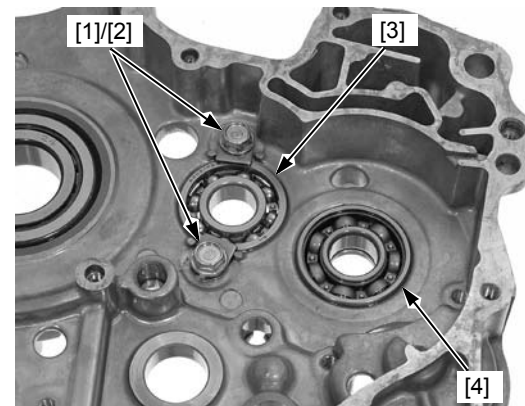


REEMPLAZO DEL RODAMIENTO DE LA TRANSMISIÓN

LADO DERECHO DEL CÁRTER

Quite los tornillos [1] y las placas de fijación del rodamiento del eje principal [2] desde el cárter.

Empuje el rodamiento del eje principal [3] y el rodamiento del eje secundario [4] hacia fuera del cárter.

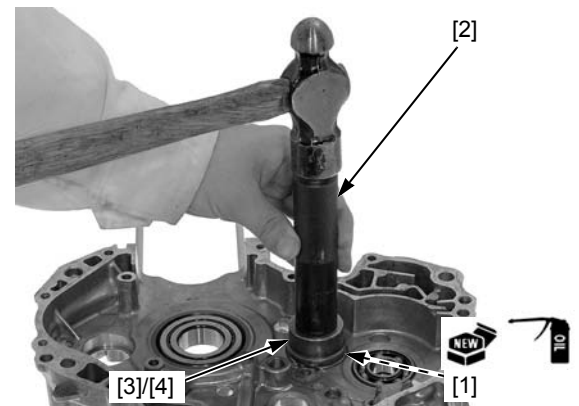


Aplique aceite de motor a la área de rodadura del rodamiento nuevo del eje principal [1] y del rodamiento del eje secundario.

Empuje los rodamientos en el cárter con el lado marcado hacia arriba, usando las herramientas especiales.

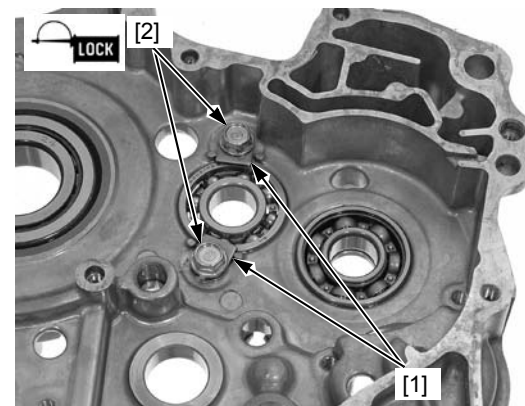
HERRAMIENTAS:

[2] Impulsor	07749-0010000
[3] Accesorio 37 x 40 mm (lado del eje principal)	07746-0010200
Accesorio 42 x 47 mm (lado del eje secundario)	07746-0010300
[4] Piloto, 17 mm	07746-0040400



Aplique agente fijador (traba química) en las roscas de los tornillos de la placa de fijación. Instale las placas de fijación del rodamiento del eje principal [1] y los dos tornillos [2], a continuación, apriete los tornillos.

PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)



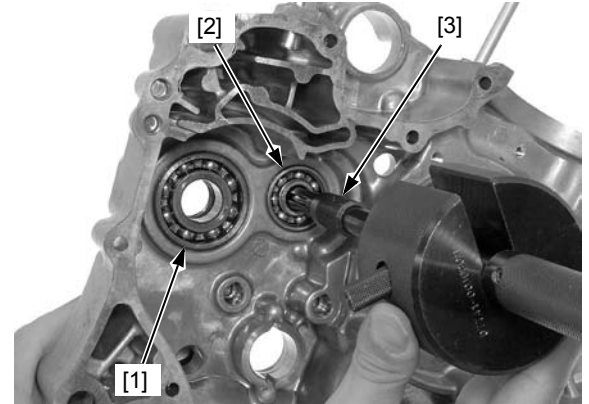
REEMPLAZO DEL RODAMIENTO DEL LADO IZQUIERDO DEL CÁRTER

Empuje el rodamiento del eje secundario [1] hacia fuera del cárter.

Quite el rodamiento del eje principal [2] desde el cárter utilizando las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

[3] Cabezal extractor, 12 mm	07936-1660110
Eje del extractor, 12 mm	07936-1660120
Peso del extractor	07741-0010201



Aplique aceite de motor a los rodamientos nuevos [1].

Empuje los rodamientos en el cárter con el lado marcado hacia arriba, usando las herramientas especiales.

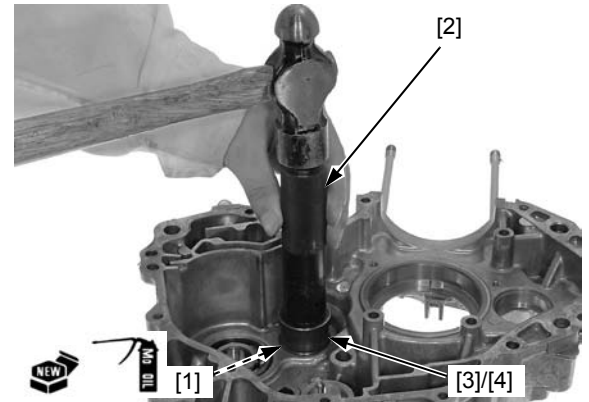
HERRAMIENTAS:

Rodamiento del eje principal:

[2] Impulsor	07749-0010000
[3] Accesorio 32 x 35 mm	07746-0010100
[4] Piloto, 12 mm	07746-0040200

Rodamiento del eje secundario:

Impulsor	07749-0010000
Accesorio 42 x 47 mm	07746-0010300
Piloto, 20 mm	07746-0040500



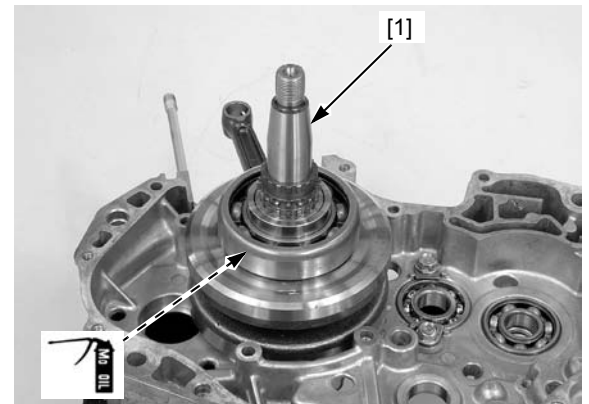
CIGÜEÑAL

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Extraiga el cigüeñal del lado derecho del cárter.

Aplicar 1 - 2 cm 3 de solución de aceite molibdeno al rodamiento de la cabeza de la biela.

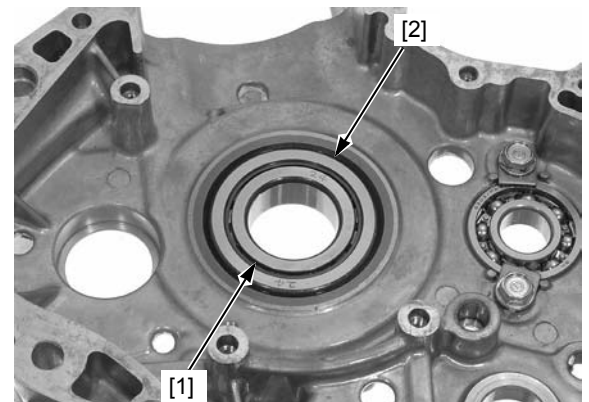
Instalar el cigüeñal [1] en el derecho del cárter.



REEMPLAZO DEL RODAMIENTO DEL CIGÜEÑAL

Quite la pista interna del rodamiento del cárter [1].

Empuje el rodamiento del cigüeñal [2] hacia fuera del cárter.



CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN/ PEDAL DE ARRANQUE

Lubrique el nuevo rodamiento del cárter [1] con una solución de aceite molibdeno.

Inserte el rodamiento del cárter en el cárter utilizando las herramientas especiales.

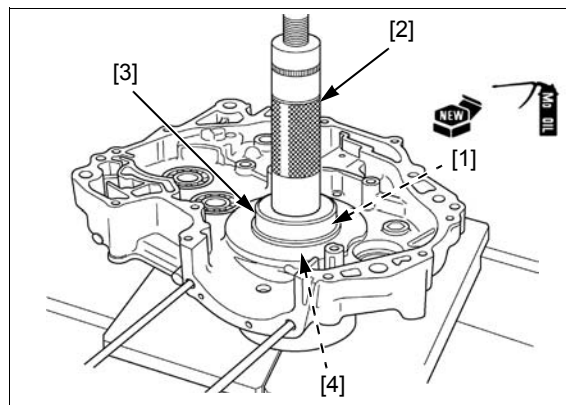
HERRAMIENTAS:

[2] Impulsor 07749-0010000

[3] Accesorio 52 x 55 mm 07746-0010400

[4] Piloto, 30 mm 07746-0040700

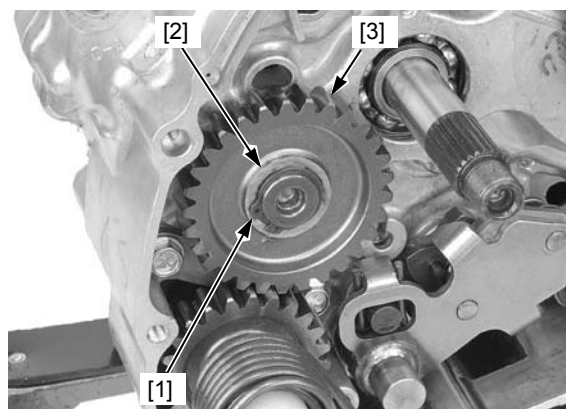
Instalar una nueva pista interna del rodamiento del cárter.



RALENTÍ DEL PEDAL DE ARRANQUE DESMONTAJE

Quite el conjunto del embrague (página 10-7).

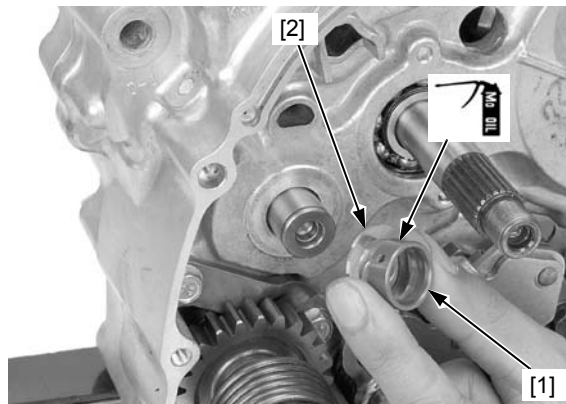
Quite el retén [1], la arandela [2] y el ralentí del pedal de arranque [3].



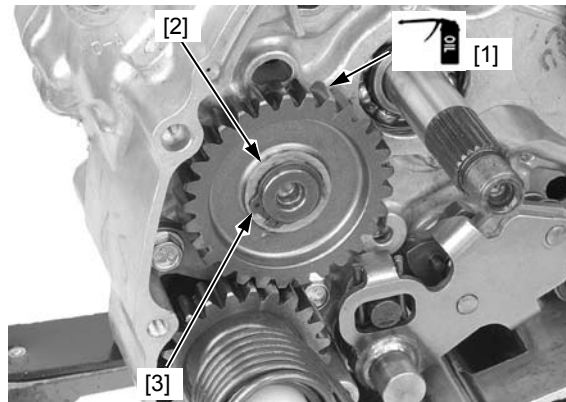
Quite el buje [1] y la arandela [2].

INSTALACIÓN

Aplique una solución de aceite de molibdeno al buje. Instalar la arandela y el buje.



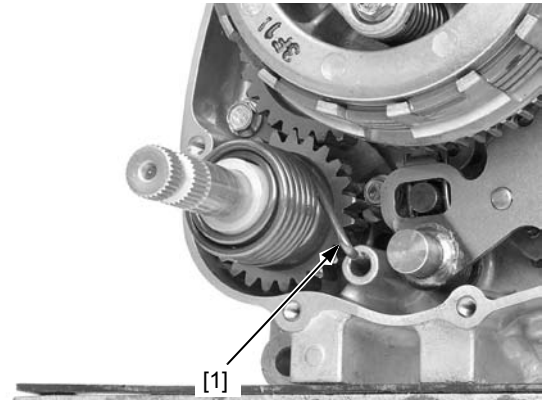
Aplique aceite de motor a los dientes del engranaje del ralentí del pedal de arranque. Instale el ralentí [1], la arandela [2] y el retén [3]. Instale el conjunto del embrague (página 10-8).



PEDAL DE ARRANQUE

DESMONTAJE

Quite la tapa derecha del cárter (página 10-4). Desenganche el resorte de retorno [1] desde el cárter.

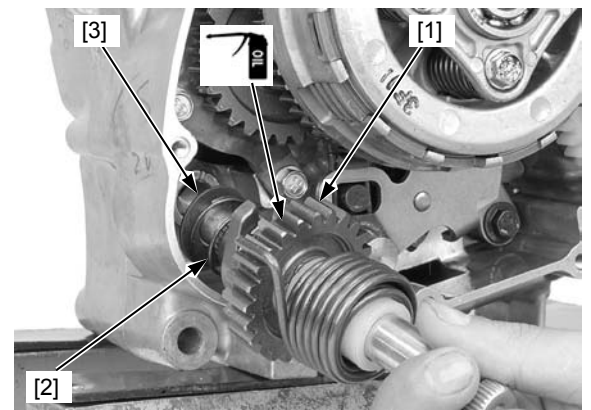


Quite los siguientes elementos:

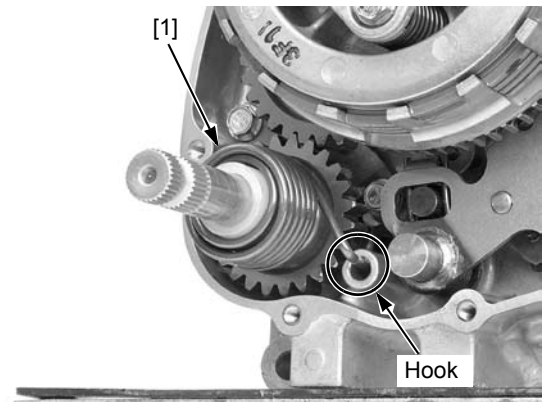
- Conjunto del pedal de arranque [1]
- Resorte del trinquete [2]
- Arandela [3]

INSTALACIÓN

Aplique aceite de motor a los dientes del engranaje de mando del pedal de arranque. Instalar el resorte del trinquete y la arandela en el eje. Instalar el conjunto del pedal de arranque.



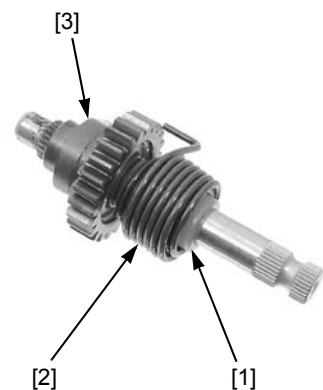
Enganche el resorte de retorno [1] en el cárter. Instale la tapa lateral derecha del cárter (página 10-4).



DESMONTAJE

Quite los siguientes elementos:

- Collarín [1]
- Resorte de retorno [2]
- Engranaje del trinquete del arranque [3]



CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN/ PEDAL DE ARRANQUE

Quite los siguientes elementos:

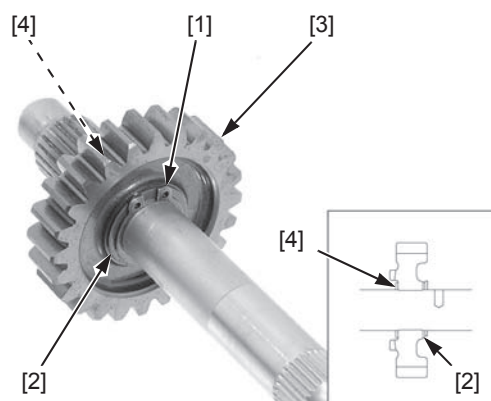
- Retén [1]
- Arandela A [2]
- Engranaje de mando del pedal de arranque [3]
- Arandela B [4]

MONTAJE

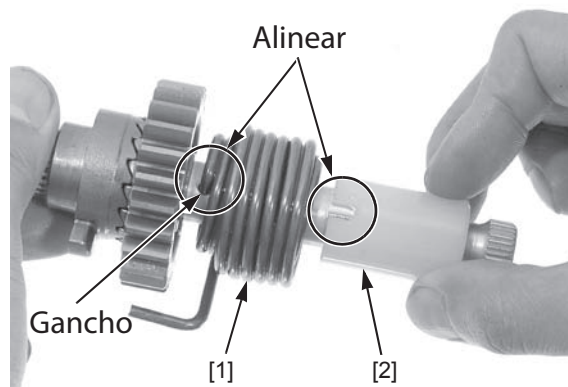
Instale los siguientes elementos:

- Arandela B
- Engranaje de mando del pedal de arranque
- Arandela A
- Retén

Instale el engranaje del trinquete del arranque [1]



Enganche el resorte de retorno [1] en el orificio del eje. Instalar el collarín [2] en el resorte de retorno, alineando el corte del collarín con el resorte.

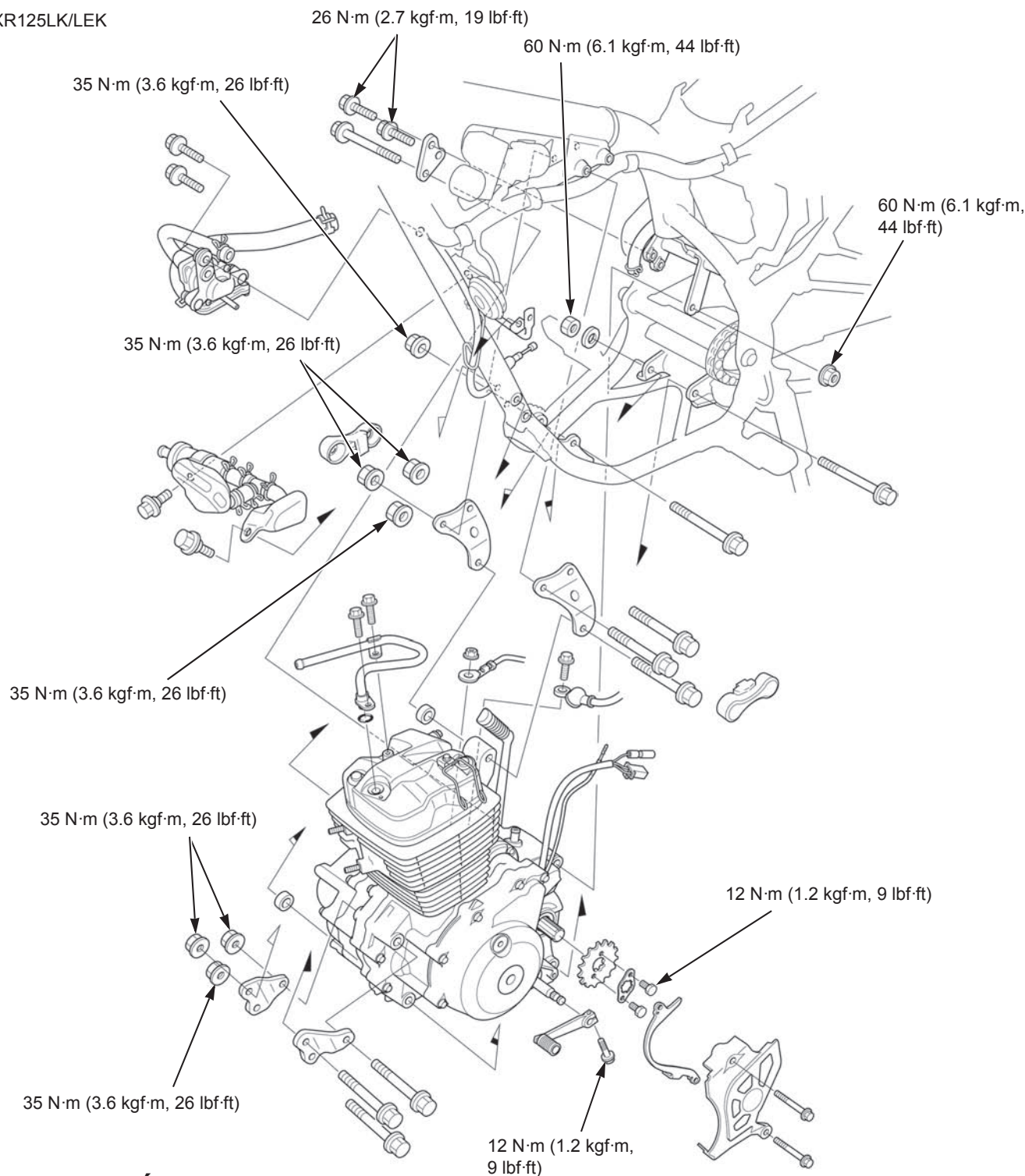


13. DESMONTAJE/INSTALACIÓN DEL MOTOR

COMPONENTES DEL SISTEMA	13-2	DESMONTAJE DEL MOTOR	13-3
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	13-2	INSTALACIÓN DEL MOTOR.....	13-5

COMPONENTES DEL SISTEMA

XR125LK/LEK



INFORMACIÓN DE SERVICIO GENERAL

Un gato u otro soporte ajustable es necesario para apoyar y maniobrar el motor.

- Al desmontar/montar el motor, cubra el bastidor alrededor del motor con cinta adhesiva para protegerlo durante la manipulación del motor.
- Los siguientes componentes requieren la desmontaje del motor para el servicio.

– Cingüeñal (página 12-13)
– Transmisión (página 12-8)

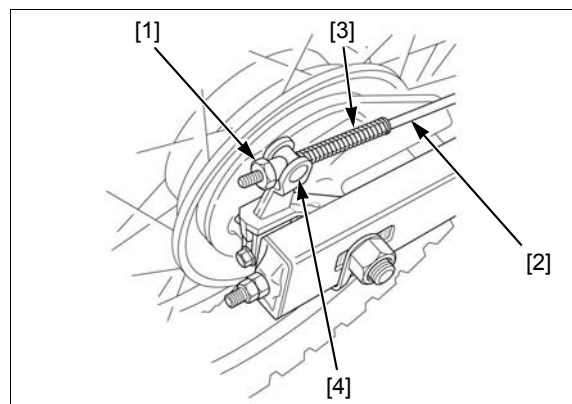
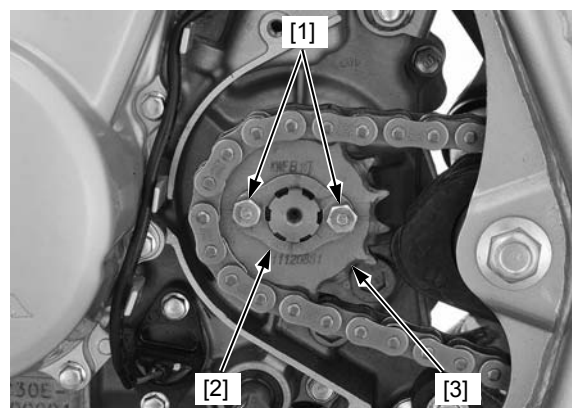
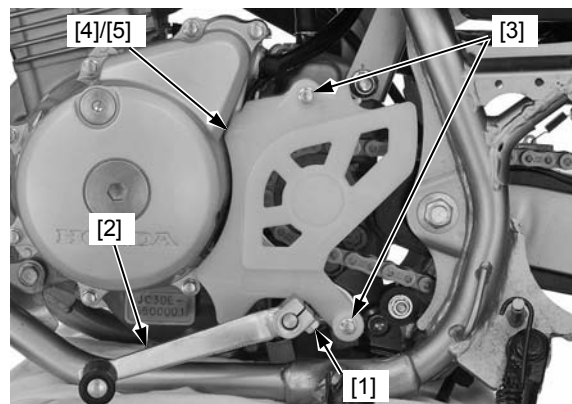
DESMONTAJE DEL MOTOR

Drene el aceite del motor (página 3-7).

Apoye firmemente la motocicleta con una grúa o soporte.

Afloje la cadena de transmisión (página 3-10). Quite los siguientes elementos:

- Tapas laterales (página 2-2).
- Tanque de combustible (página 2-4)
- Tubos de escape (página 2-6)
- Carburador (página 6-5)
- Válvula de control PAiR (XR125LK/LEK) (página 6-14)
- Tanque del resonador /tapa de entrada de aire (XR125LK/LEK) (página 6-15)
- Tapa de la bujía de encendido
- Cable del embrague (página 10-4)
- Perno de fijación [1]
- Pedal del cambio de marchas [2]
- Tornillos de la tapa del piñón de transmisión [3]
- Tapa del piñón de transmisión [4] / guía de la cadena de transmisión [5]
- Tornillos de la placa de fijación [1].
- Placa de fijación [2] (alineando las estrías de la placa y del eje secundario)
- Piñón de transmisión [3] (retirar el piñón desde el eje secundario y quitarlo desde la cadena de transmisión)
- Tuerca de ajuste del freno [1]
- Vástago del freno [2] (desde el pasador de la chaveta)
- Resorte de la vástago [3]
- Pasador de la chaveta [4]
- Resorte de retorno del pedal del freno [1].



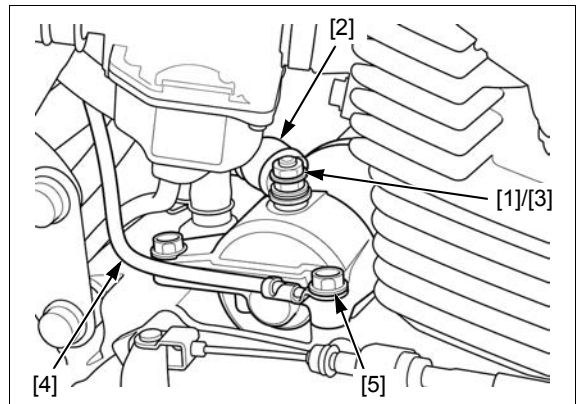
DESMONTAJE/INSTALACIÓN DEL MOTOR

Desconecte los siguientes elementos:

- Conector 2P del alternador [1]
- conector de cable del generador de impulsos de encendido [2]
- Conector del cable del interruptor de punto muerto [3]

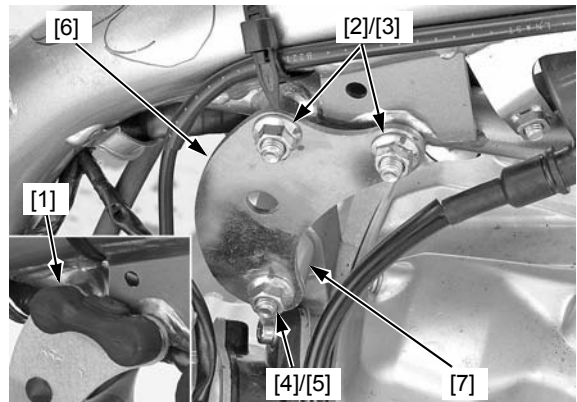


- Cable del motor de arranque [1] (quitando la tapa de goma [2] y la tuerca del terminal [3])
- Cable negativo de la batería [4] (quitando los pernos de montaje del motor [5])

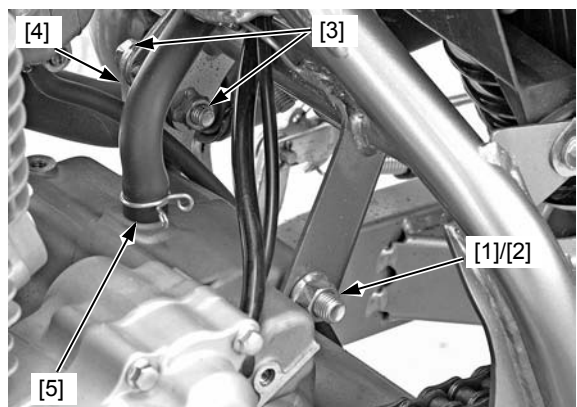


Extraer las tapas de goma [1] desde las placas de soporte de la parte superior del motor hanger plates. Extraer cada placa de soporte del motor, tornillo y tuerca del soporte.

- Dos tuercas de la placa de soporte de la parte superior del motor [2], y los tornillos [3]
- Tuerca del soporte de la parte superior del motor [4], y el tornillo [5]
- Placas de soporte [6] y collarín [7]

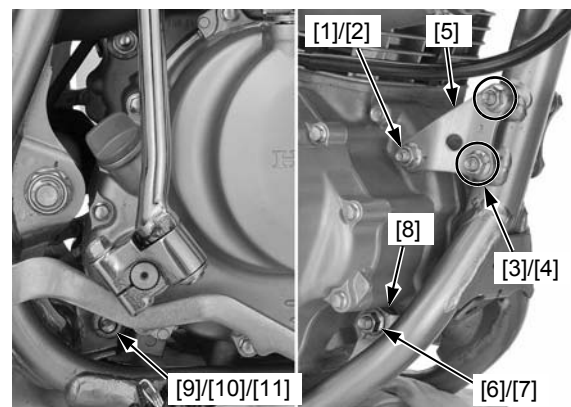


- Tuerca del soporte de la parte superior trasera del motor [1], y el tornillo [2]
- Tornillos de la placa de soporte de la parte superior trasera del motor [3]
- Placa de soporte [4]
- Manguera del respiradero del cárter [5]



Durante la extracción del motor, mantenga el motor de forma segura y tenga cuidado para no dañar el bastidor y el motor.

- Tuerca del soporte de la parte superior delantera del motor [1], y el tornillo [2]
 - Tuercas de la placa de soporte de la parte superior delantera del motor [3], y los tornillos [4]
 - Placas de soporte [5]
 - Tuerca [6], tonillo [7], y el collarín [8] del soporte de la parte inferior delantera del motor
 - Tuerca [9], arandela [10], y tornillo [11] del soporte de la parte inferior trasera del motor
- Manipule con cuidado el motor y sacarlo de la trama en el lado derecho.



INSTALACIÓN DEL MOTOR

AVISO

- Utilice los pernos correctos en su posición correcta.
- Tenga en cuenta la dirección de los pernos de fijación y la ubicación de los collarines (página 13-2).

XR125LK/LEK solamente:

- Las placas del soporte/suspensión se identifican por las marcas. Instalar con el lado marcado hacia fuera; "R": derecha / "L": izquierda.

Mediante un gato de piso u otro soporte regulable, colocar con cuidado el motor sobre el bastidor por el lado derecho y lo maniobrar hasta su correcta posición.

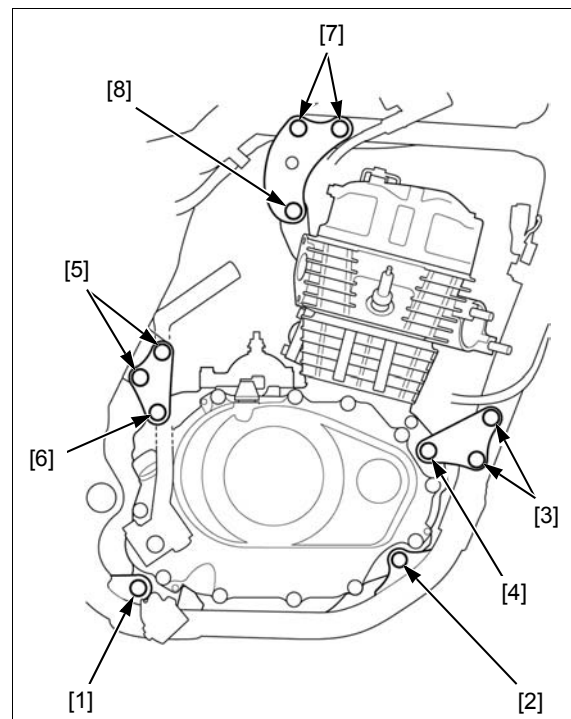
Durante la extracción del motor, mantenga el motor de forma segura y tenga cuidado para no dañar el bastidor y el motor.

Con cuidado, alinee los orificios de los tornillos en la carcasa y en el motor y, a continuación, instale todas las placas, pernos y las tuercas de soporte del motor.

Después de Instalar los tornillos de montaje del motor, apretarlos al par especificado.

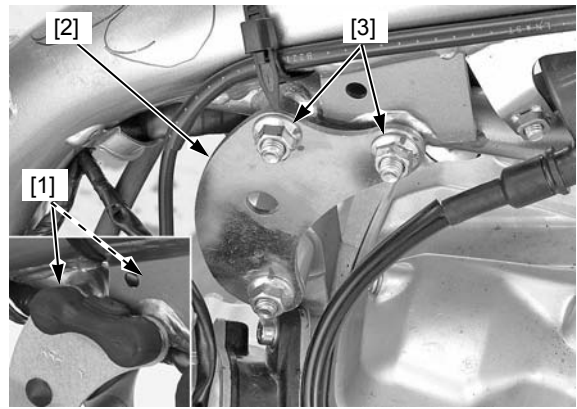
PAR:

- [1] Perno/tuerca de fijación inferior trasero del motor
60 N•m (6,1 kgf•m, 44 lbf•ft)
- [2] Perno/tuerca de fijación delantero inferior del motor
35 N•m (3,6 kgf•m, 26 lbf•ft)
- [3] Perno/tuerca de la placa de suspensión delantero superior del motor
35 N•m (3,6 kgf•m, 26 lbf•ft)
- [4] Perno/tuerca de fijación delantero superior del motor
35 N•m (3,6 kgf•m, 26 lbf•ft)
- [5] Pernos de la placa de suspensión trasera superior del motor
26 N•m (2,7 kgf•m, 19 lbf•ft)
- [6] Perno/tuerca de fijación trasera superior del motor
60 N•m (6,1 kgf•m, 44 lbf•ft)
- [7] Perno/tuerca de la placa de suspensión superior del motor
35 N•m (3,6 kgf•m, 26 bf•ft)
- [8] Perno/tuerca de fijación superior del motor
35 N•m (3,6 kgf•m, 26 lbf•ft)



DESMONTAJE/INSTALACIÓN DEL MOTOR

Cuelgue la ficha de cada tapas de goma [1] en la placa de soporte [2] y colóquelos en la parte superior los pernos de la placa soporte del motor [3].

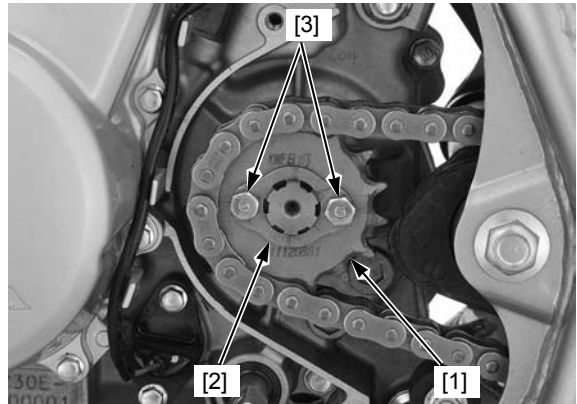


Instale la cadena de distribución [1] sobre el piñón de distribución [1]. Instale el piñón de distribución sobre el eje secundario.

Instale la placa de fijación [2] en el eje secundario, mientras alinea sus dientes.

Gire la placa de fijación y alinee los orificios de los pernos.

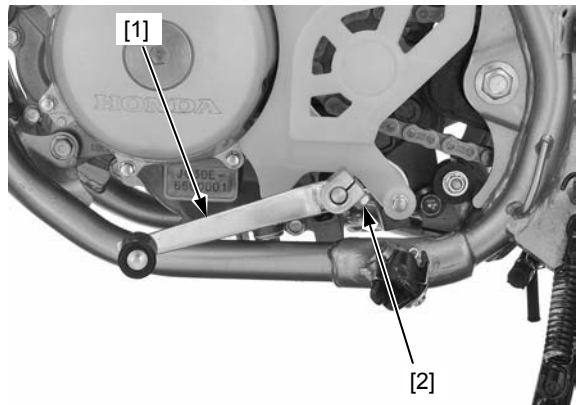
Instale y apriete los pernos de la placa de fijación del piñón de distribución [3] alternativamente al par especificado.



PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)

Instale el pedal de cambio [1] en la posición original, tal como señaló durante el desmontaje.

Instale y apriete el perno de presión/fijación [2] al par especificado.



PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)

Instale las piezas en el orden inverso al desmontaje.

Llenar el cárter con el aceite de motor recomendado (página 3-7).

Revise los puntos siguientes:

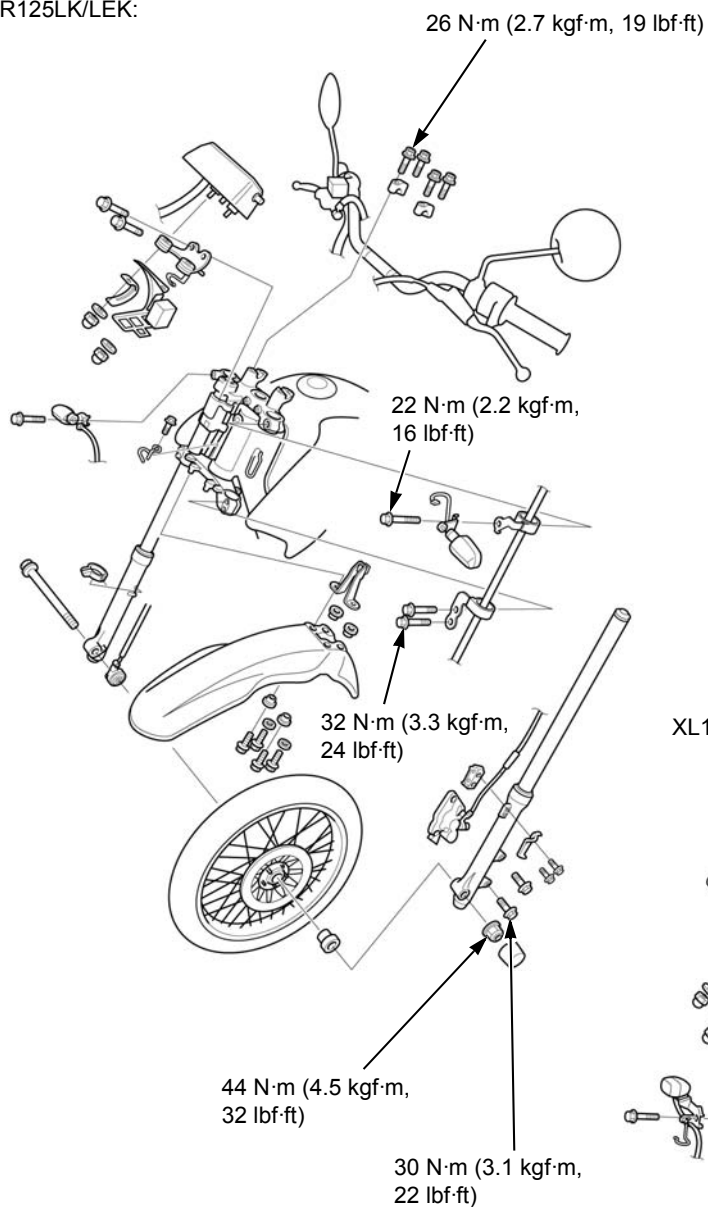
- Inspección de la holgura de la palanca del embrague (página 3-15)
- Holgura de la cadena de transmisión (página 3-10).
- Ajuste la holgura del pedal del freno (página 3-14).

14. RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

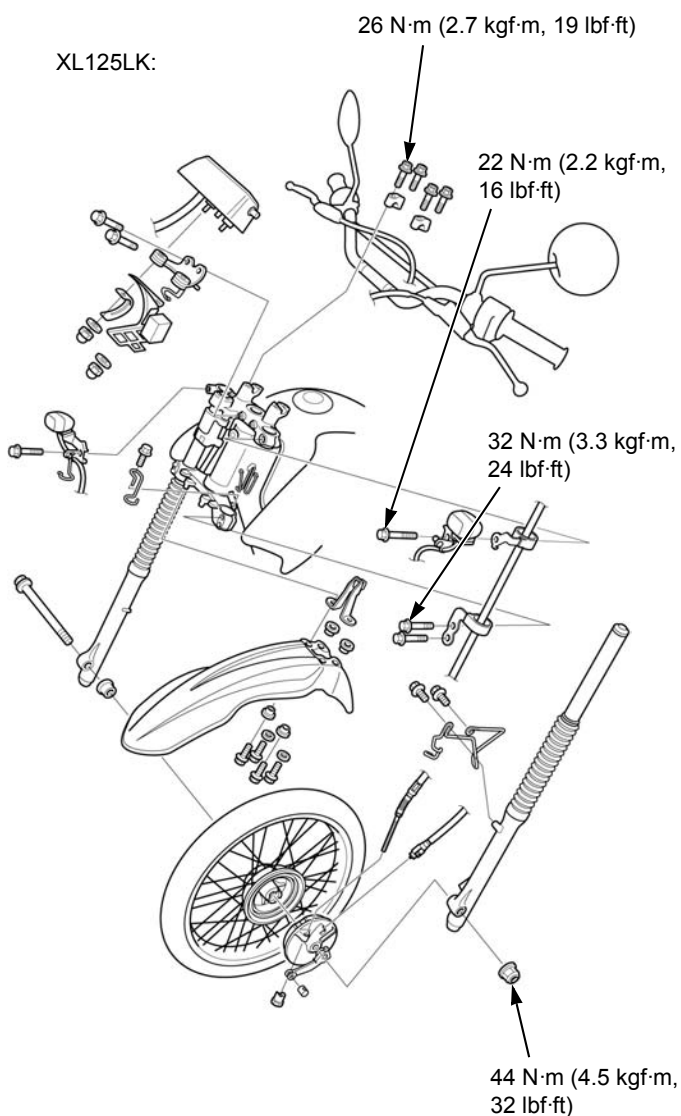
COMPONENTES DEL SISTEMA	14-2	TAMBOR DEL FRENO	
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	14-3	DELANTERO (XL125LK)	14-13
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	14-3	HORQUILLA	14-13
MANILLAR.....	14-4	COLUMNA DE DIRECCIÓN	14-22
RUEDA DELANTERA.....	14-9		

COMPONENTES DEL SISTEMA

XR125LK/LEK:



XL125LK:



INFORMACIÓN DE SERVICIO

ADVERTENCIA

La inhalación frecuente del polvo de la zapata de freno o de las pastillas, independientemente de la composición del material podría ser peligroso para su salud.

- Evite respirar partículas de polvo.
- Nunca use una manguera de aire o cepillo para limpiar conjuntos de freno. Utilice una aspiradora aprobada por OSHA.

- Al realizar el mantenimiento en la rueda delantera, en la horquilla o en la columna de dirección, apoye la motocicleta en un soporte seguro o grúa.
- Un disco o pastillas de freno contaminados reducen el desempeño del frenado. Deseche las pastillas contaminadas (zapatas) y limpie el disco contaminado (tambor) con un agente desengrasante de freno de alta calidad
- Después de la instalación de la rueda delantera, compruebe el funcionamiento de los frenos aplicando la palanca del freno y el pedal.
- Consulte el procedimiento de servicios en el sistema hidráulico de freno (página 16-3)

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Dirección dura

- Rosca superior de dirección demasiado apretada
- Rodamientos de la columna de dirección defectuosos
- Rodamientos de la columna de dirección dañados
- Neumático defectuoso
- Presión de los neumáticos insuficiente.

La motocicleta desvía hacia un lado, o no se mantiene en línea recta

- Horquilla doblada.
- Rodamientos de la columna de dirección defectuosos
- Rodamientos de la columna de dirección dañados
- Bastidor doblado
- Rodamientos de las ruedas desgastados
- Eje delantero alabeado
- Componentes del pivote del brazo oscilante desgastados

Rueda delantera bamboleando

- Llanta retorcida
- Rodamientos de las ruedas desgastados
- Neumático defectuoso
- Llanta y el neumático desequilibrados

Suspensión demasiado blanda

- Resorte de horquilla débil
- Nivel de fluido en la horquilla es bajo.
- Cantidad insuficiente de fluido en la horquilla
- Presión de los neumáticos insuficiente.

Suspensión demasiado dura

- Presión de los neumáticos demasiado alta.
- Horquilla doblada.
- Nivel de fluido en la horquilla demasiado alto.
- Viscosidad inadecuada del fluido de la horquilla
- Pasaje de fluido obstruido

Ruidos en la suspensión delantera

- Fijadores de las horquillas flojos
- Cantidad insuficiente de fluido en la horquilla

La rueda delantera gira con dificultad

- Rodamientos de las ruedas defectuosos
- Eje delantero alabeado
- Pastillas de freno
- Engranaje del velocímetro defectuoso

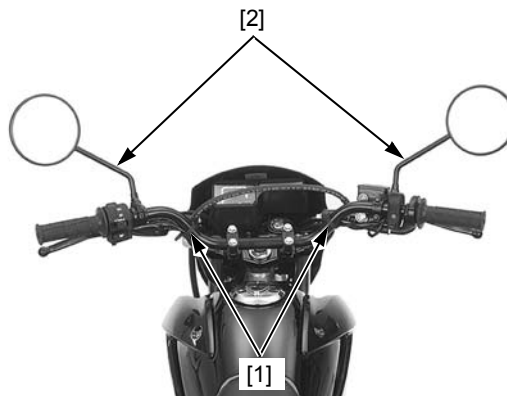
Bajo desempeño del freno delantero (XL125LK)

- Ajuste incorrecto de los frenos
- Forros de freno desgastados
- Forros de freno contaminados
- Palanca de freno desgastada
- Tambor de freno desgastado
- Estrías/borde dentado del brazo del freno mal conectado
- Zapatas de freno desgastadas en las superficies de contacto de la palanca

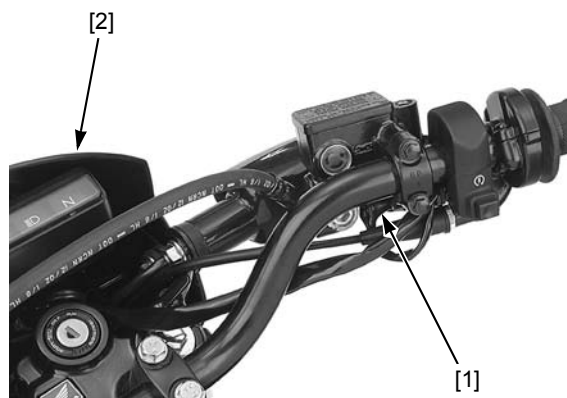
MANILLAR

DESMONTAJE

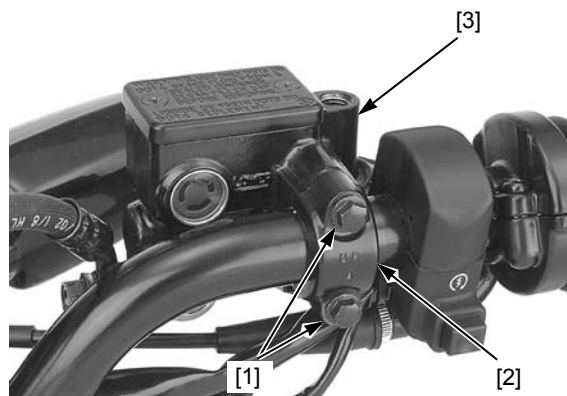
Quite las abrazaderas del cableado eléctrico [1]. Quite los espejos retrovisores [2].



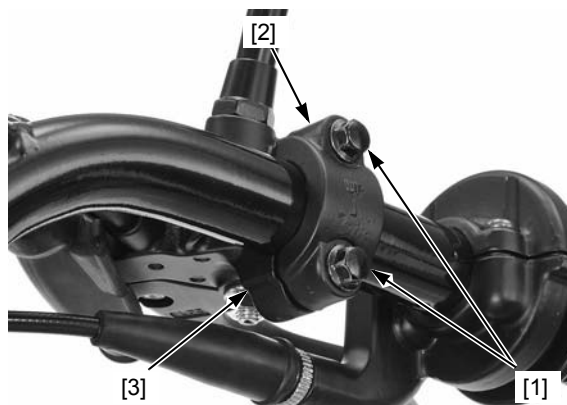
(XR125LK/LEK): Quite el parabrisas delantero [2] (página 2-4).
Desenchufe los conectores de los interruptores de la luz del freno delantero [1].



(XR125LK/LEK): Quite los pernos [1], el soporte del cilindro principal [3], y el cilindro principal [3].



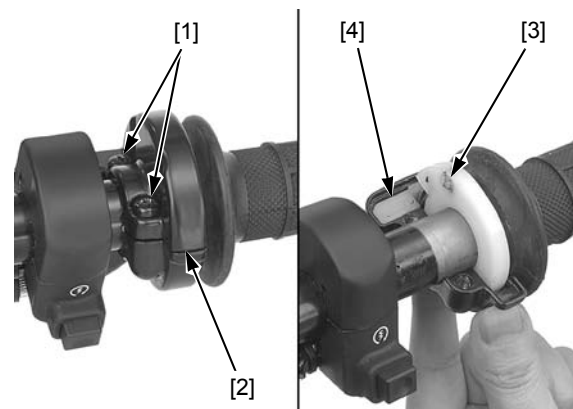
XL125LC: Quite los tornillos [1], el soporte [2] y la abrazadera de la palanca del freno [3].



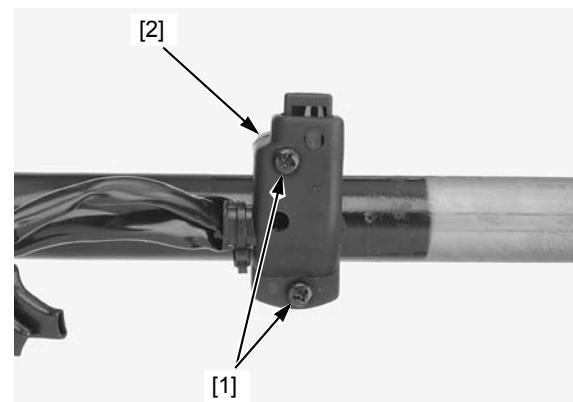
Quite el tornillo [1] y la tapa del alojamiento del acelerador [2].

Desconecte la extremidad del cable del acelerador [3] desde del tubo del acelerador y extraiga el alojamiento del acelerador.

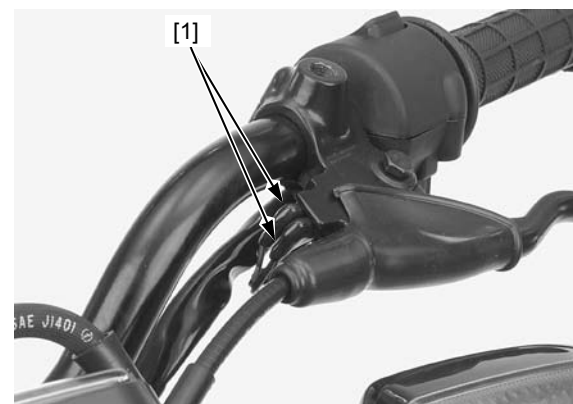
Quite la guía del cable del acelerador [4]. Quite la empuñadura desde del manillar.



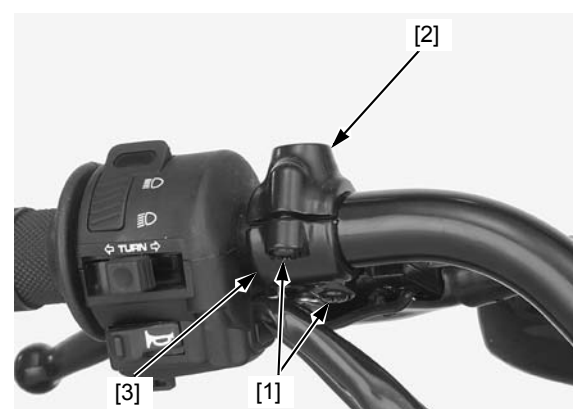
Quite los tornillos de la caja del interruptor del manillar derecho [1]. Quite la caja del interruptor del manillar derecho [2] del manillar.



Desenchufe los conectores del interruptor del embrague [1] del interruptor del embrague.

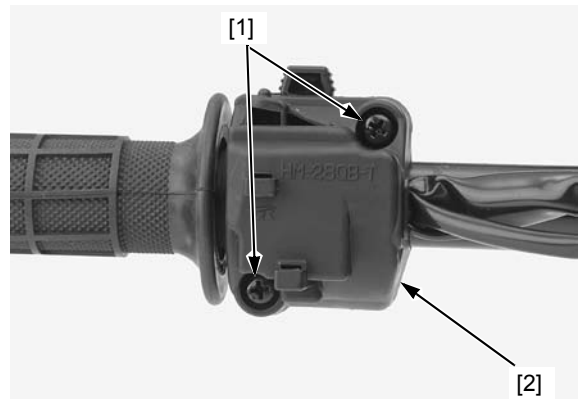


Retire los tornillos del soporte de la palanca del embrague [1], la abrazadera [2] y el soporte [3].



RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

Quite los tornillos de la caja del interruptor del manillar izquierdo [1]. Quite la caja del interruptor del manillar izquierdo [2] del manillar.

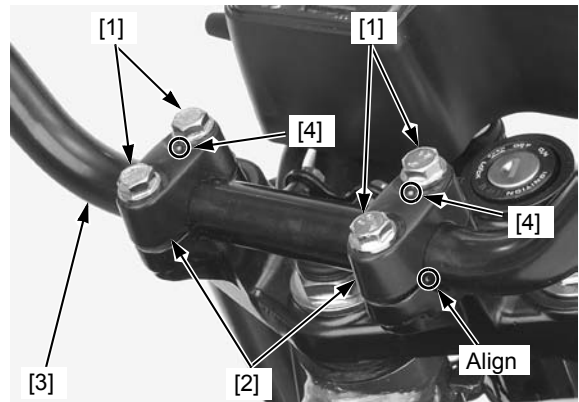


Quite los dos tornillos del soporte del manillar [1] y los soportes [2]. Quitar el manillar [3].

INSTALACIÓN

Coloque el manillar sobre los soportes inferiores alineando la marca de punzón en el manillar con la superficie de contacto del soporte inferior.

Instale los soportes superiores del manillar con las marcas de punzón [4] orientadas hacia adelante.



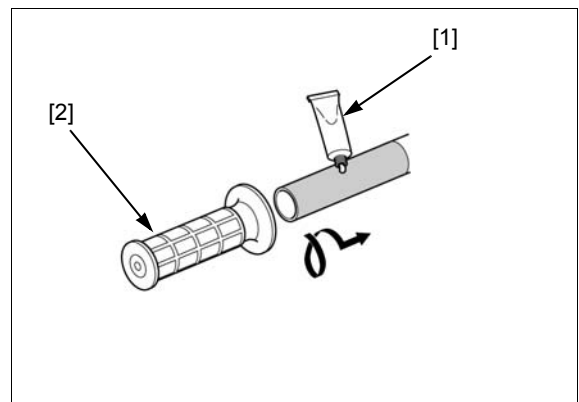
Para secar durante una hora antes de su uso.

Instale los tornillos del soporte del manillar y apriete los tornillos delanteros en primer lugar, a continuación, los tornillos traseros.

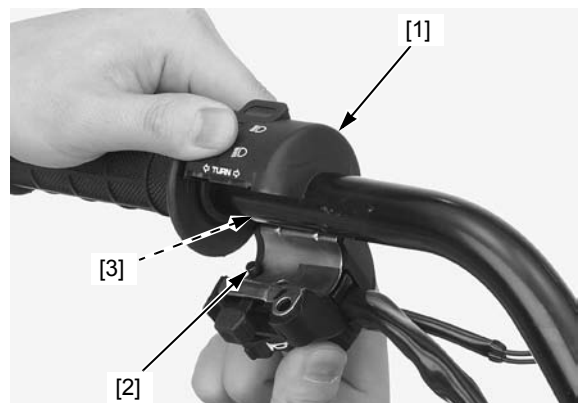
PAR: 26 N•m (2,7 kgf•m, 19 lbf•ft)

la empuñadura [2] y las superficies limpias del manillar izquierdo y la empuñadura del acelerador.

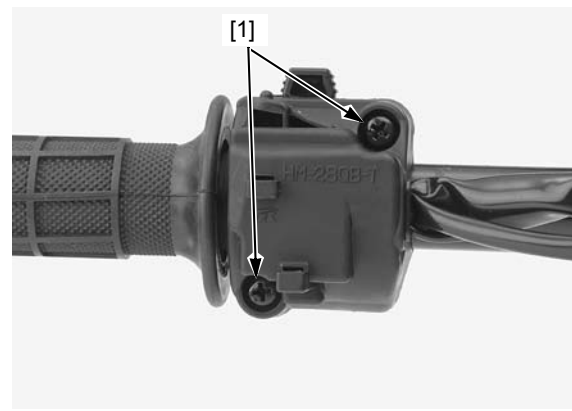
Gire la empuñadura para aplicar el adhesivo uniformemente.



Instale la caja del interruptor del manillar izquierdo [1] en el manillar, alineando el pasador de posición [2] con el orificio [3] en el manillar.



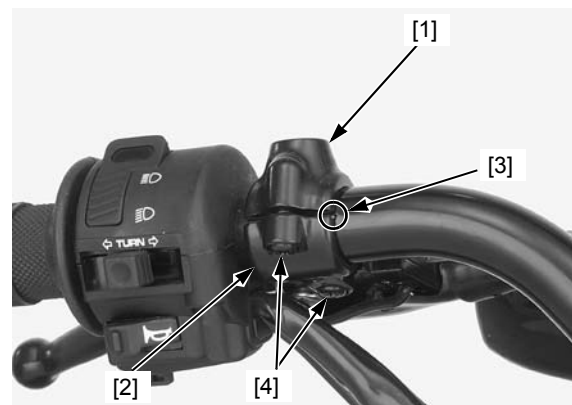
Instale los tornillos de la caja del interruptor del manillar izquierdo [1] y apriete el tornillo delantero en primer lugar, y a continuación el tornillo trasero.



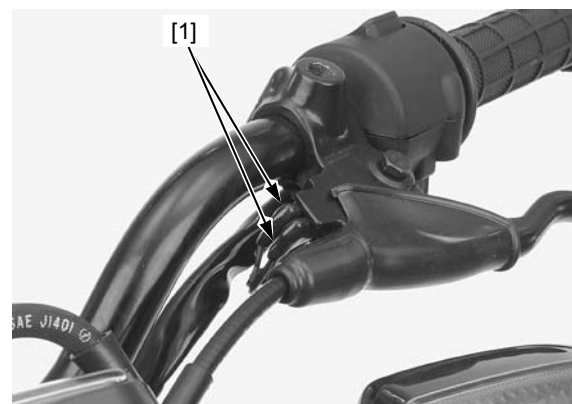
Instalar la abrazadera de la palanca del embrague [1] y el soporte [2] en el manillar.

Alinee la ranura/el corte de la abrazadera con la marca de punzón [3] en el manillar.

Instale los tornillos del soporte de la palanca del embrague [4] y apriete el tornillo delantero en primer lugar, y a continuación el tornillo trasero.

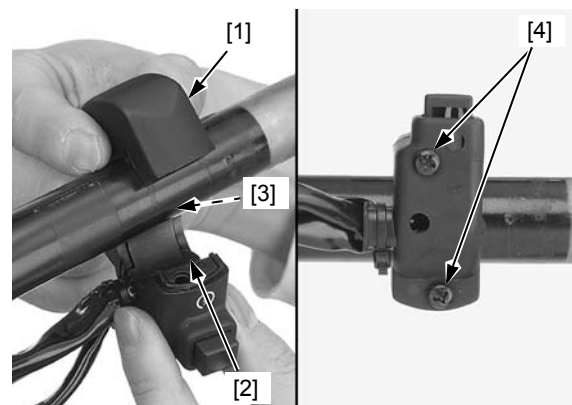


Enchufe los conectores del interruptor del embrague [1] del interruptor del embrague.



Instale la caja del interruptor del manillar izquierdo [1] alineando el pasador de posición [2] con el orificio [3] en el manillar.

Instale los tornillos de la caja del interruptor del manillar derecho [4] y apriete el tornillo delantero en primer lugar, y a continuación el tornillo trasero.



RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

Aplicar grasa en el punto de contacto del cable del acelerador. Instale la empuñadura del acelerador [1] en el manillar.

Instale la caja del acelerador [2]

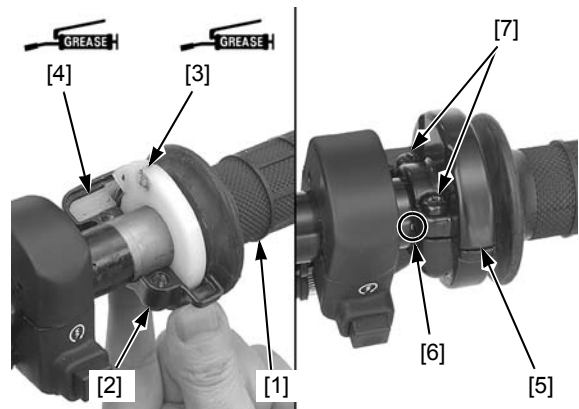
Aplique grasa en la extremidad del cable del acelerador [3]. Conecte el cable del acelerador en el tubo del acelerador. Aplique grasa en la guía del cable del acelerador [4].

Instale la guía del cable del acelerador en la caja del acelerador.

Instale la tapa de la caja del acelerador [5]

Alinee la ranura/el corte de la caja del acelerador y de la tapa con la marca de punzón [6] en el manillar.

Instale los tornillos de la tapa de la caja del acelerador [7] y apriete el tornillo delantero en primer lugar, y a continuación el tornillo trasero.

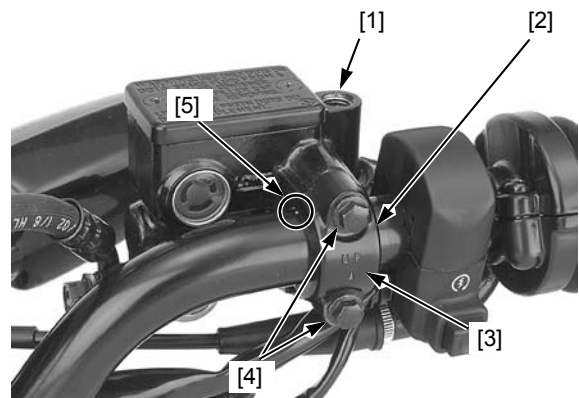


(XR125LK/LEK): Instale el cilindro principal [1] y el soporte [2] con su marca "UP" [3] orientada hacia arriba.

Instale los tornillos del soporte del cilindro principal [4].

Alinee la extremidad del cilindro principal con la marca de punzón [5] en el manillar, y apriete el tornillo superior en primer lugar, y a continuación, el tornillo inferior.

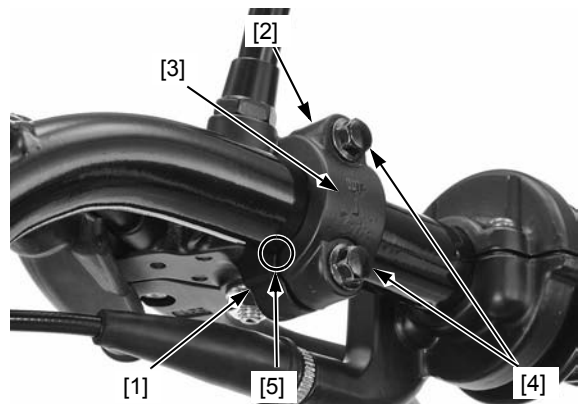
PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)



XL125LK: Instale la abrazadera de la palanca del freno [1] y el soporte [2] su marca "UP" [3] orientada hacia arriba.

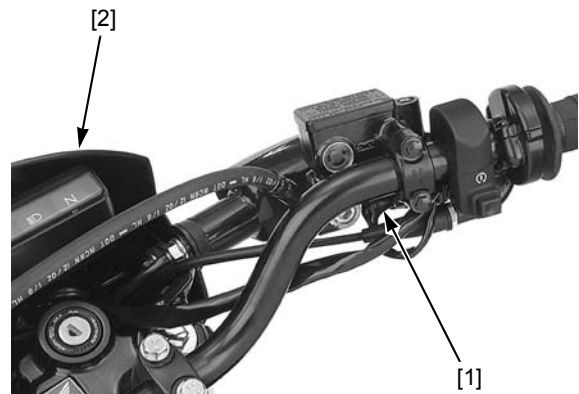
Instale los tornillos del soporte [4].

Alinee la extremidad de la abrazadera de la palanca del freno con la marca de punzón [5] en el manillar, y apriete el tornillo superior en primer lugar, y a continuación, el tornillo inferior.

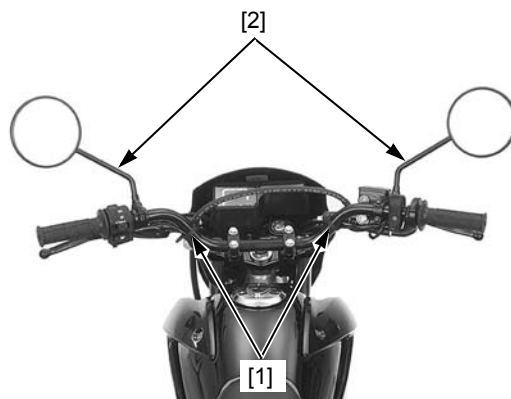


Instale el parabrisas delantero [2] (página 2-4).

XR125LK/LEK Enchufe los conectores de los interruptores de la luz de freno delantera [1].



Instale las abrazaderas del cableado eléctrico [1]. Instale los espejos retrovisores [2].



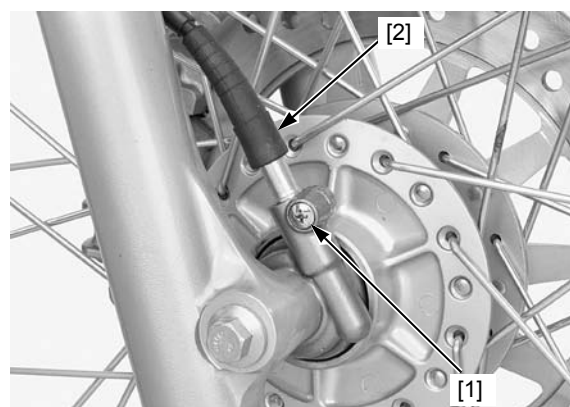
RUEDA DELANTERA

DESMONTAJE (XR125LK/LEK):

No opere la palanca del freno delantero tras la extracción de la rueda delantera. De no hacerlo así, se producirán dificultades para colocar el disco de freno entre las pastillas de freno.

Levantar la motocicleta y apoyarla firmemente utilizando un soporte adecuado.

Retire el tornillo [1] y el cable del velocímetro [2] desde de la caja de engranajes del velocímetro.



Retire la tapa de goma.

Quite el tornillo del eje [1] y quite el eje [2]. Quite la rueda delantera.



Quite la caja de engranajes del velocímetro [1] y el collarín lateral [2].

INSTALACIÓN (XR125LK/LEK):

Instale el collarín lateral y la caja de engranajes del velocímetro.

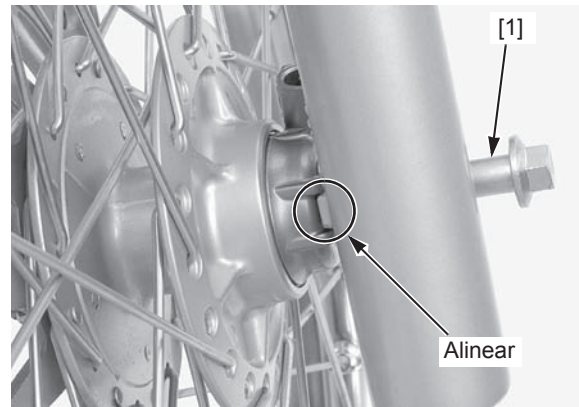


RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

Instale el conjunto de la rueda en los pernos de la horquilla para que el disco de freno esté posicionado entre las pastillas, teniendo cuidado de no dañar los pastillas.

Alinee la ranura de la caja de engranajes del velocímetro con la lengüeta del perno derecho de la horquilla como se muestra en la figura.

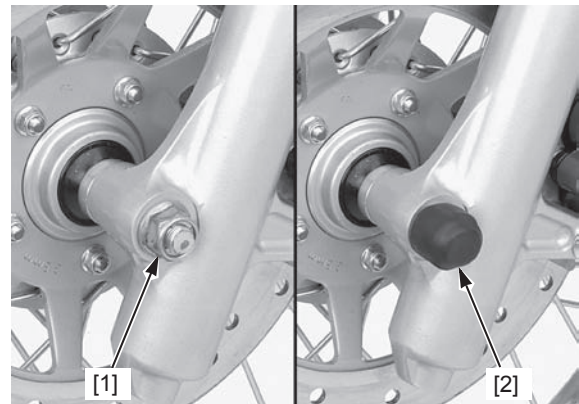
Instale el eje delantero [1] a partir del lado derecho.



Instale y apriete la tuerca del eje delantero [1] al par especificado.

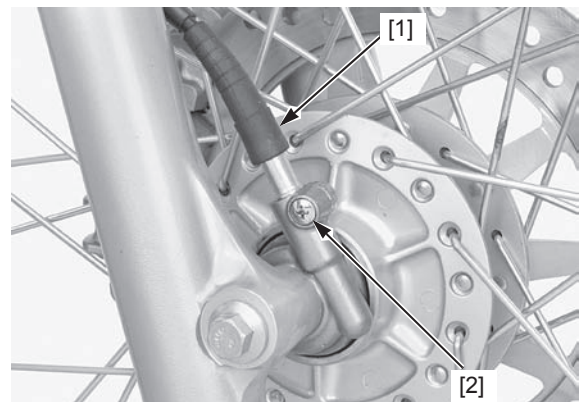
PAR: 44 N•m (4,5 kgf•m, 32 lbf•ft)

Instale la tapa de goma [2] en la tuerca del eje.



Conecte el cable de velocímetro [1] para la caja de cambios, y asegúrela con el tornillo de ajuste [2].

Con el freno delantero aplicado, bombee la horquilla hacia arriba y hacia abajo varias veces para asentar el eje y comprobar el funcionamiento del freno delantero.



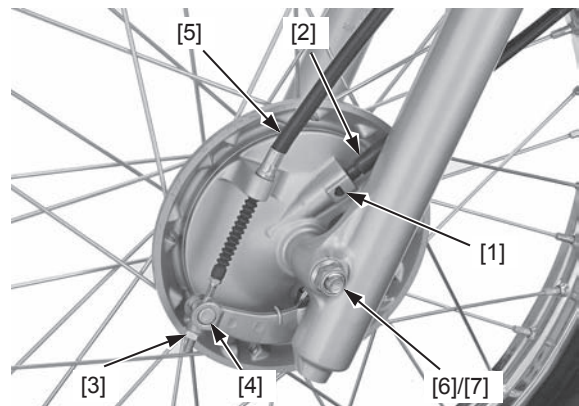
DESMONTAJE (XL125LK)

Levantar la motocicleta y apoyarla firmemente utilizando un soporte adecuado.

Libere la lengüeta [1] mientras la empuja y desconecte el cable del velocímetro [2].

Retire la tuerca de ajuste [3] y el pasador de la junta [4], y desconecte el cable del freno [5] desde el panel del freno.

Quite el tornillo del eje [6] y quite el eje [7]. Quite la rueda delantera.

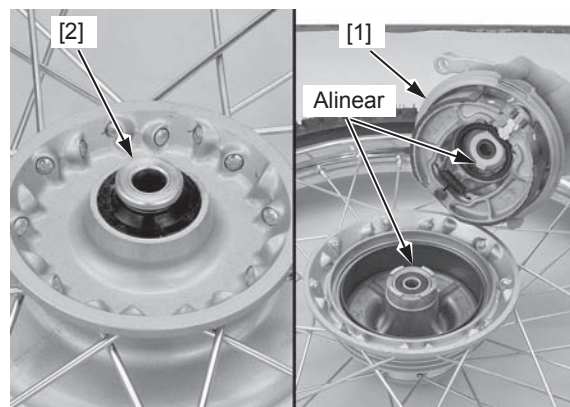


Quite el panel del freno [1] y el collarín lateral [2].

INSTALACIÓN (XL125LK)

Instalar el collarín lateral.

Instale el panel del freno alineando las lengüetas de los engranajes del velocímetro [3] con las ranuras [4] en el cubo.



Instale la rueda delantera, alineando la ranura en el panel del freno con la lengüeta en el perno izquierdo de la horquilla.

Instale el eje delantero [1] a partir del lado derecho.

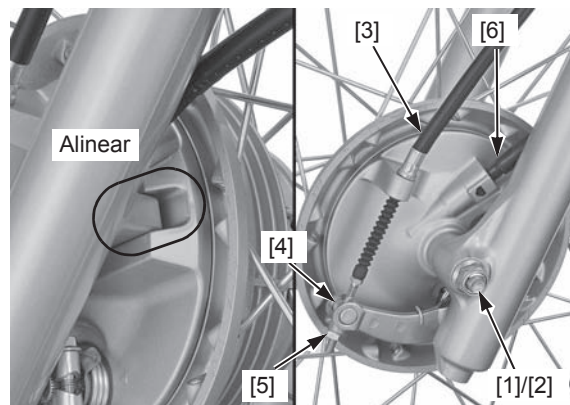
Instale y apriete la tuerca del eje [2] al par especificado.

PAR: 44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)

Instalar el cable del freno [3] en el panel del freno y conectarlo con el pasador de la chaveta [4] y la tuerca de ajuste [5].

Conecte el cable del velocímetro [6].

Ajustar la holgura de la palanca del freno delantero y comprobar el funcionamiento de los frenos (página 3-13).



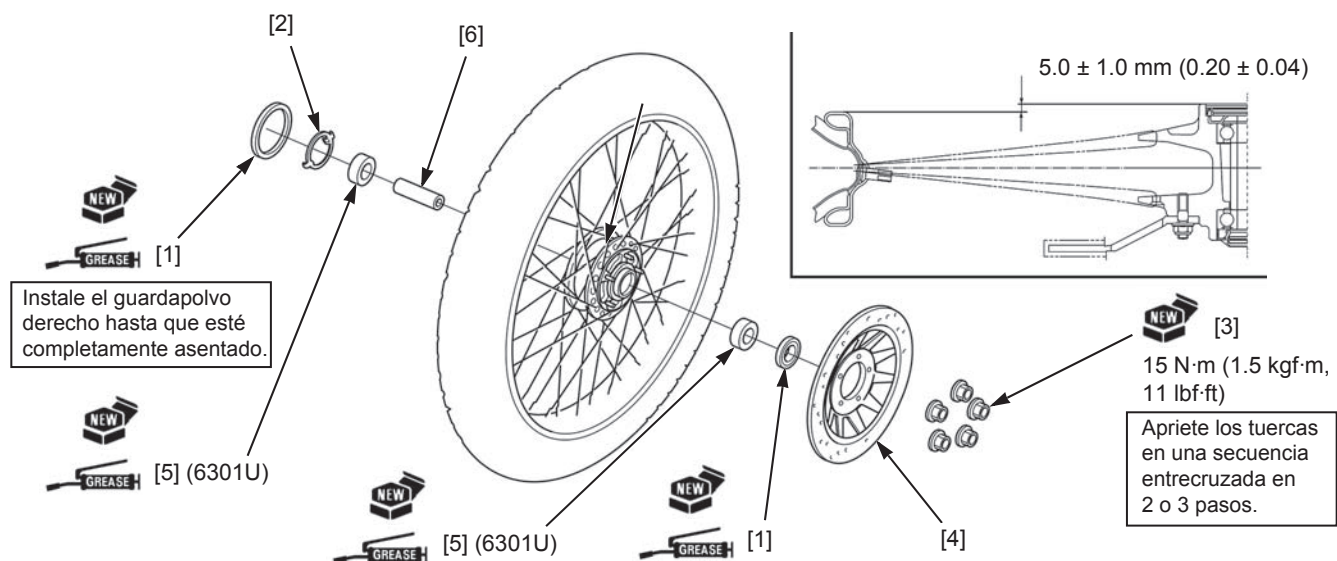
DESMONTAJE/MONTAJE

XR125LK/LEK:

Quite/instale los siguientes elementos:

- Guardapolvos [1]
- Retén [2]
- Tuercas [3]
- Disco de freno [4]
- Rodamientos de las ruedas [5]
- Manguito separador [6]

- Sustituya los rodamientos y los guardapolvos por nuevos.
- Aplicar grasa a los labios del guardapolvo. Consulte el procedimiento de sustitución para reemplazar el rodamiento de la rueda (página 14-12).



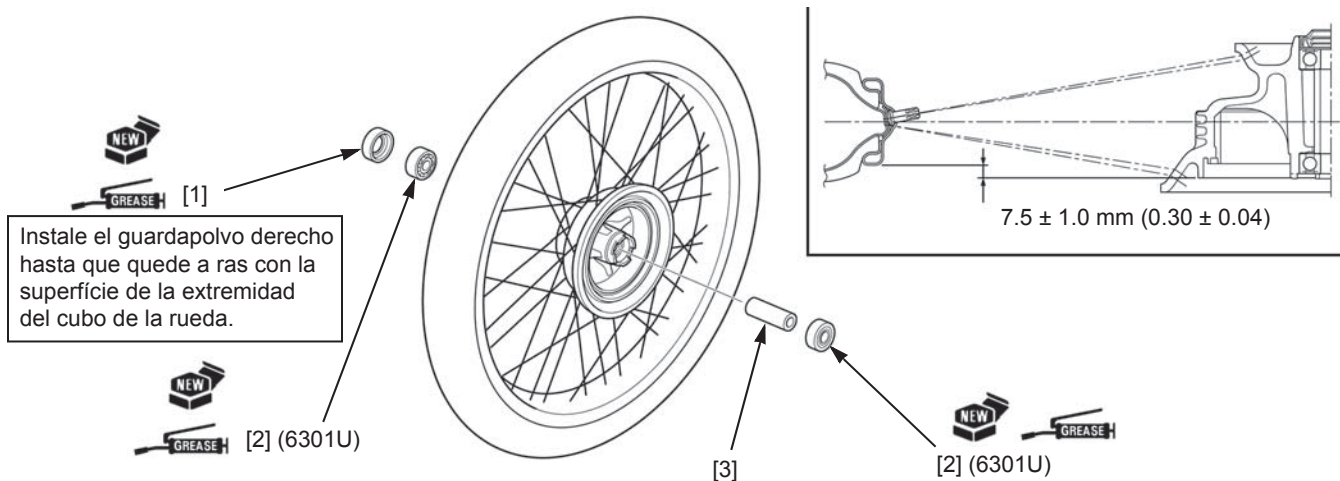
RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

XL125LK:

Quite/instale los siguientes elementos:

- Guardapolvo [1]
- Rodamientos de las ruedas [2]
- Manguito separador [3]
- Sustituya los rodamientos y los guardapolvos por nuevos.
- Aplicar grasa a los labios del guardapolvo y a las cavidades del rodamiento.

Consulte el procedimiento de sustitución para reemplazar el rodamiento de la rueda (página 14-12).



REEMPLAZO DEL RODAMIENTO DE LA RUEDA

Instale el cabezal extractor de rodamientos [1] en el rodamiento.

Desde el lado opuesto de la rueda, instale el eje extractor [2] y quite el rodamiento del cubo de la rueda

Quite el manguito separador y utilice las herramientas especiales para sacar el otro rodamiento.

HERRAMIENTAS:

Cabezal del extractor del rodamiento, 12 mm	07746-0050300
Eje extractor de rodamiento	07746-0050100

Aplique grasa a las cavidades de los nuevos rodamientos.

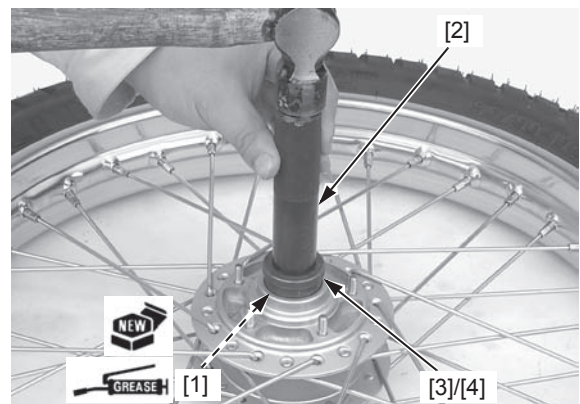
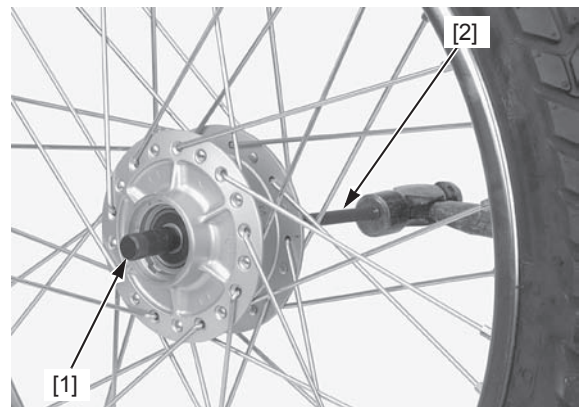
Instalar correctamente el nuevo rodamiento del lado izquierdo [1], con su lado sellado orientado hacia arriba hasta que esté completamente asentado.

Cubrir el manguito separador con grasa e instalarlo.

Instalar correctamente el nuevo rodamiento del lado derecho con su lado sellado orientado hacia arriba hasta que esté completamente asentado en el manguito separador.

HERRAMIENTAS:

[2] Impulsor	07749-0010000
[3] Accesorio 37 x 40 mm	07746-0010200
[4] Piloto, 12 mm	07746-0040200

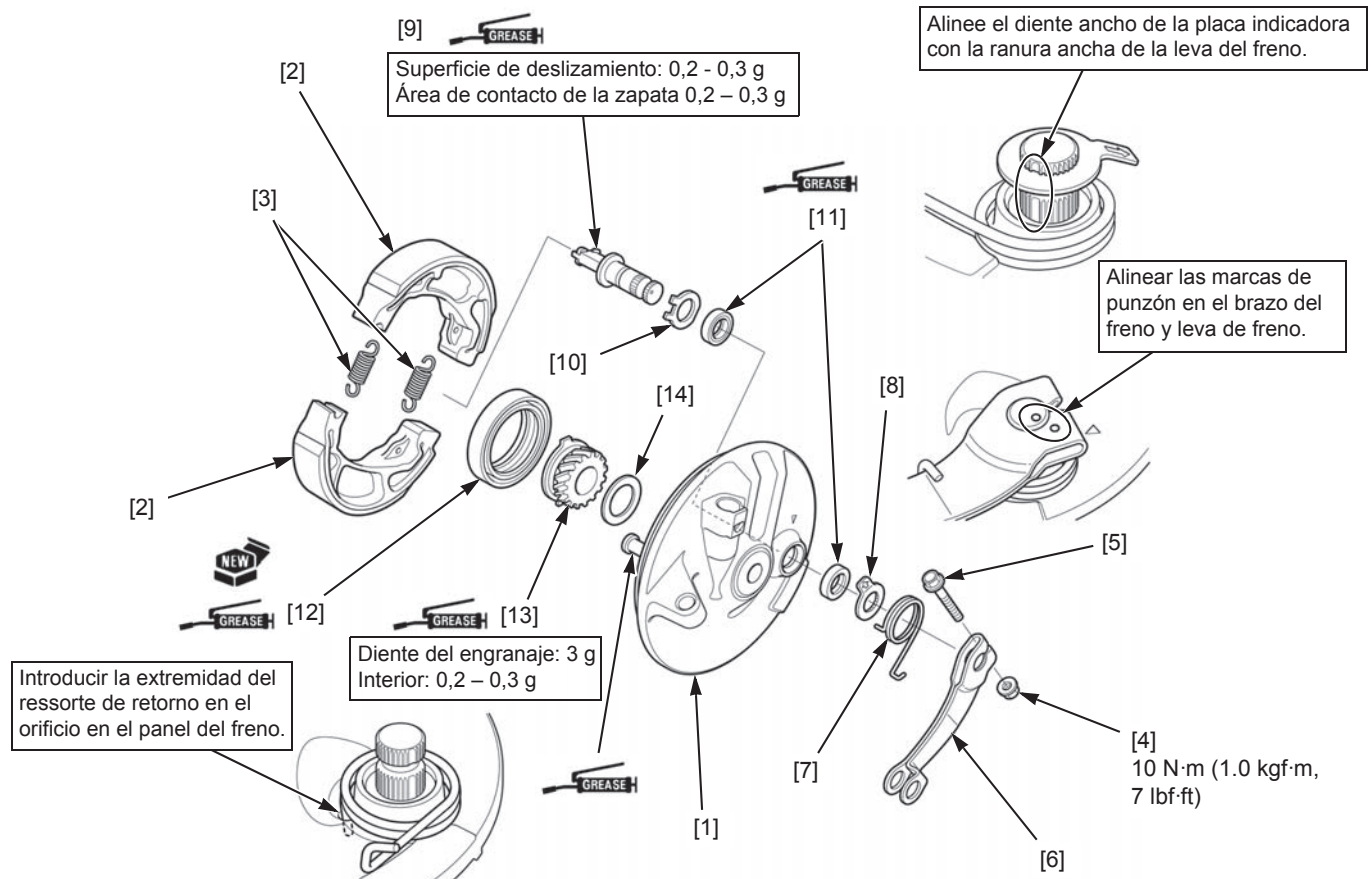


TAMBOR DEL FRENO DELANTERO (XL125LK)

DESMONTAJE/MONTAJE

Quite/instale la rueda delantera (página 14-9).

Desmonte y vuelva a montar el pedal del freno como se muestra en la ilustración.



- Panel del freno [1]
- Zapatas del freno [2]
- Resortes de las zapatas del freno [3]
- Tuercas [4]
- Tornillo del brazo del freno [5]
- Brazo del freno [6]
- Resorte de retorno [7]
- Placa indicadora [8]
- Leva del freno [9]
- Retén [10]
- Guardapolvos de la leva del freno [11]
- Guardapolvos del panel del freno [12]
- Engranaje del velocímetro [13]
- Calce [14]

- Ajuste la holgura de la palanca del freno delantero (página 3-13).

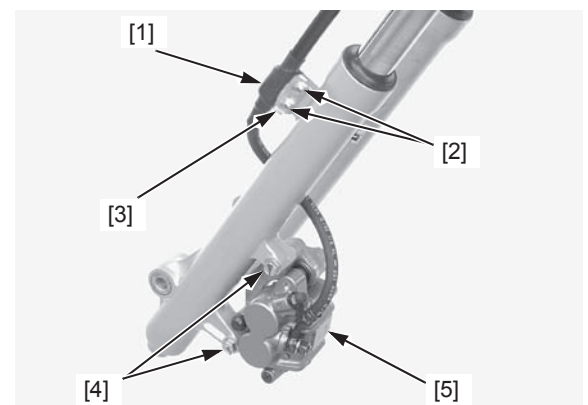
HORQUILLA

DESMONTAJE

Quite la rueda delantera (página 14-9).

Quite los siguientes elementos (XR125LK/LEK solamente):

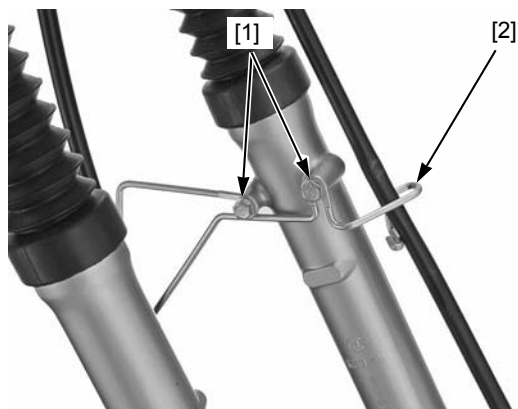
- Tapa de la abrazadera de la manguera del freno [1]
 - Tornillos [2] y las abrazaderas de la manguera del freno [3]
 - Tornillos [4] y pinzas del freno [5]
- Apoyo las pinzas para que no se cuelguen de la manguera de freno. No doblar la manguera del freno.*



RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

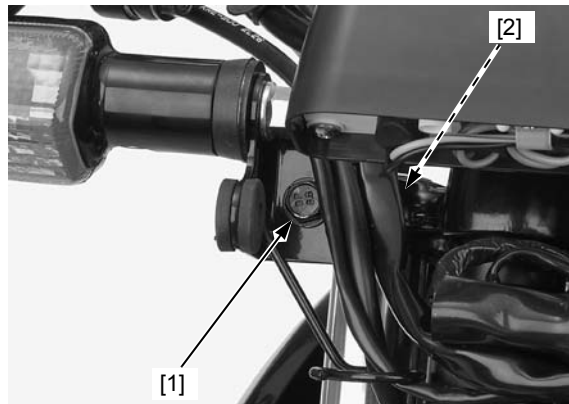
Quite los siguientes elementos (XR125LK/LEK solamente):

- Tornillos [1]
- Guía del cable del freno [2]



No retire la tapa de la horquilla, todavía.

Afloje el perno de fijación del puente superior [1]. Afloje la horquilla de [2].



Afloje los tornillos de fijación del puente inferior de la horquilla [1] mientras se mantiene la horquilla. Quite la horquilla desde la columna de dirección.



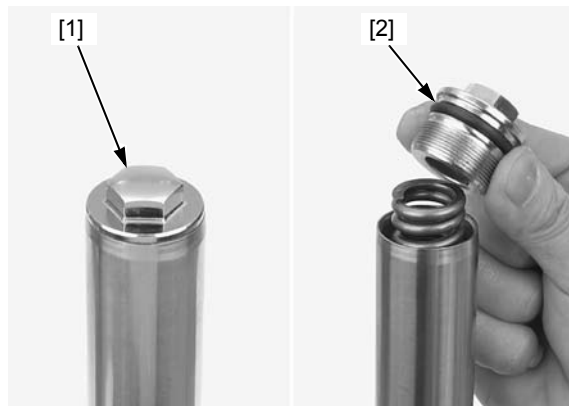
DESMONTAJE

Afloje el tornillo de la abrazadera y quite la cubierta de polvo de la horquilla (XL125LK solamente).

Quite la tapa de la horquilla [1] y el anillo tórico [2] desde el tubo de la horquilla.

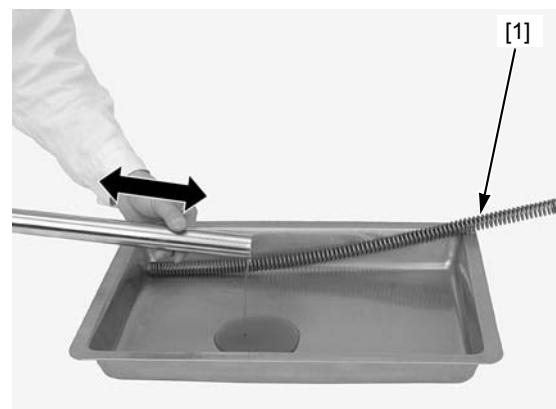
La tapa de la horquilla está bajo presión del resorte.

Use gafas de protección y un protector facial mientras se retira la tapa.



Quite el resorte de la horquilla [1].

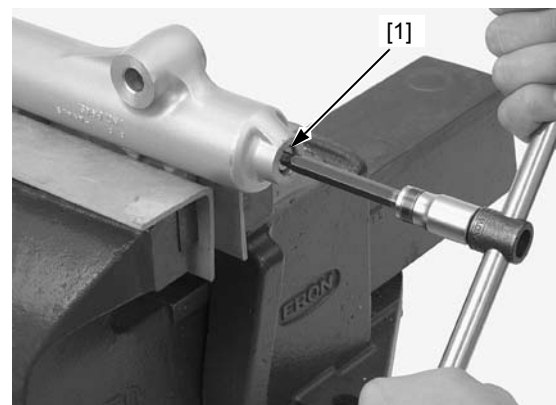
Drene el líquido de horquilla desde el perno de la horquilla bombeando la horquilla 8 - 10 veces.



Sujete la corredera en un tornillo de banco cuyas mordazas sean blandas o estén protegidas con pedazos de madera.

Aflojar y retirar el tornillo de Allen de horquilla [1] y la arandela de sellado desde la corredera de la horquilla.

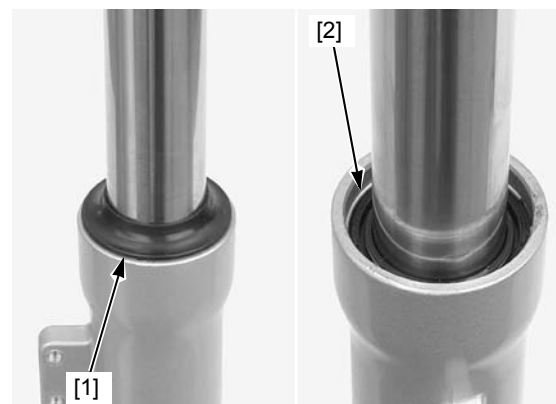
En caso de que el perno Allen gire junto con el pistón de la horquilla, instale temporalmente el resorte de la horquilla, la arandela, el espaciador del resorte y la tapa de la horquilla.



No arañar la superficie de deslizamiento del tubo de la horquilla.
surface

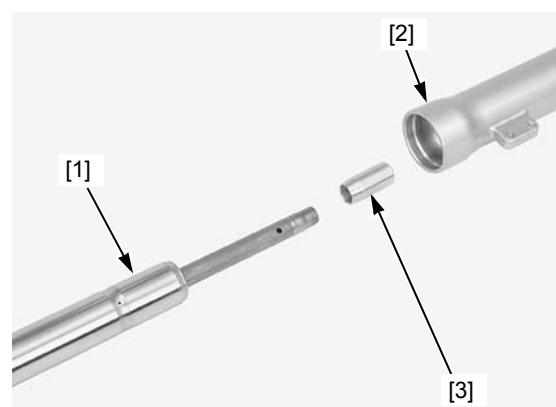
Quite el guardapolvo [1] de la corredera de la horquilla.

Quite el anillo limitador [2] de la ranura de la corredera de la horquilla.



Cerchiórese de que el tubo de la horquilla se mueva suavemente en la corredera. En caso contrario, inspeccione el tubo con respecto a alabeo o daños. Verifique también los bujes con respecto a desgaste o daños.

Puje el tubo de la horquilla [1] hacia fuera de la corredera de la horquilla [2]. Quite la junta de aceite del contra eje [3] desde el lado izquierdo del cárter.

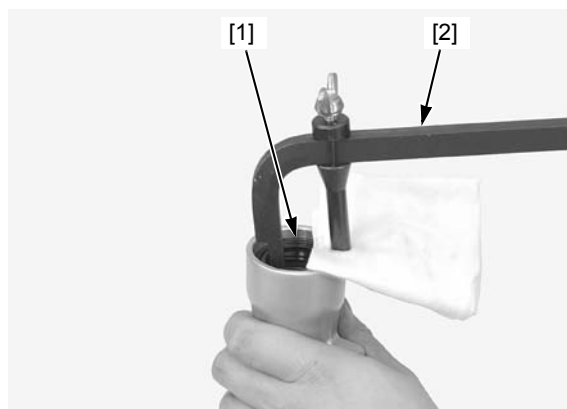


RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

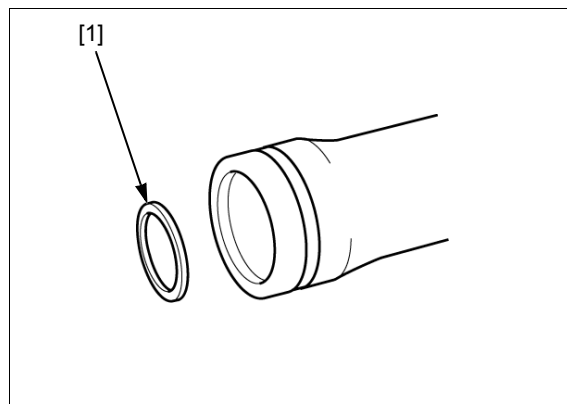
Quite el vedador de aceite [1] mediante el uso de un sello de aceite disponible en el mercado

HERRAMIENTA:

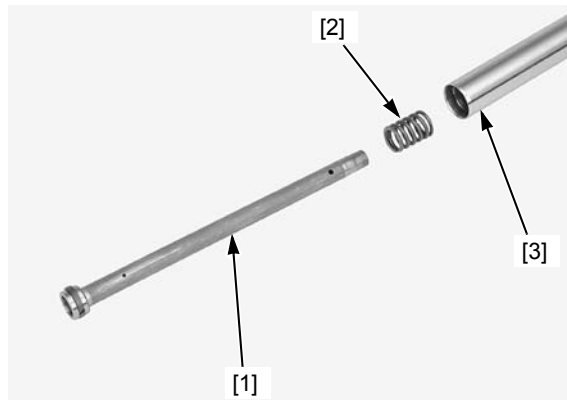
Removedor de sello de aceite [2] 07748-0010001.



Quite el anillo de apoyo [1] desde la corredera de la horquilla.



Quite el pistón de la horquilla [1] y el resorte de rechazo [2] desde el tubo de la horquilla [3].



INSPECCIÓN

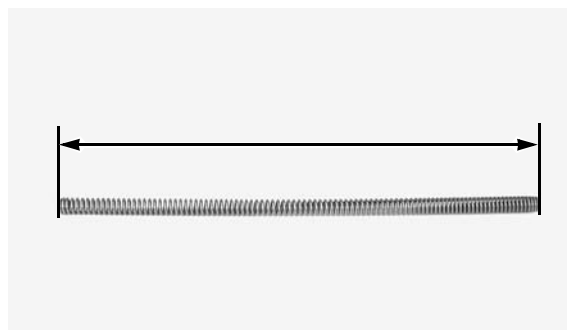
RESORTE DE LA HORQUILLA

Mida el largo libre del resorte de horquilla sobre una superficie plana.

LÍMITE DE SERVICIO:

(XR125LK/LEK): 582,6 mm (22,94 pulg):

XL125LK: 593,4 mm (23,36 pulg):



TUBO/CORREDERA/PISTÓN DE LA HORQUILLA

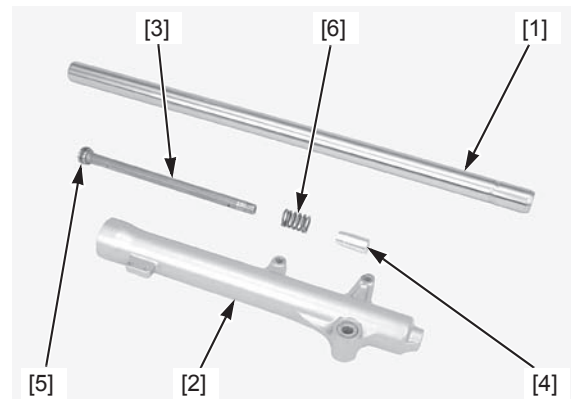
Inspeccione el tubo de la horquilla [1], la corredera [2], el pistón de la horquilla [3] y el vedador de aceite [4] con respecto a rayas, marcas o desgaste anormal/excesivo

Verifique el anillo del pistón de la horquilla [5] con respecto a desgaste o daños. Verifique el resorte de rechazo [6] con respecto a fatiga o daños.

Reemplace cualquier componente si es necesario.

Apoye el tubo de la horquilla sobre dos bloques en "V" y mida su alabeo, utilizando un indicador de cuadrante.

Considere la mitad de la lectura total del indicador como el alabeo real.



LÍMITE DE SERVICIO: 0,20 mm (0,008 pulg):

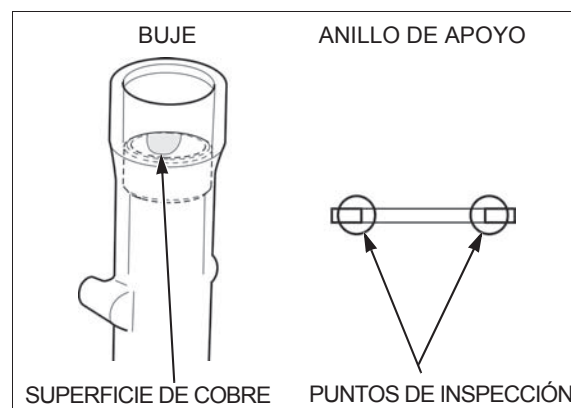
Reemplace el tubo de la horquilla, en caso que el alabeo sobrepase el límite de servicio. Reemplácelo también en caso de que haya rayas o surcos que permitan fuga de fluido a través de los retenedores de aceite de la horquilla

BUJE DEL TUBO DE LA HORQUILLA

Inspeccione visualmente el buje deslizante.

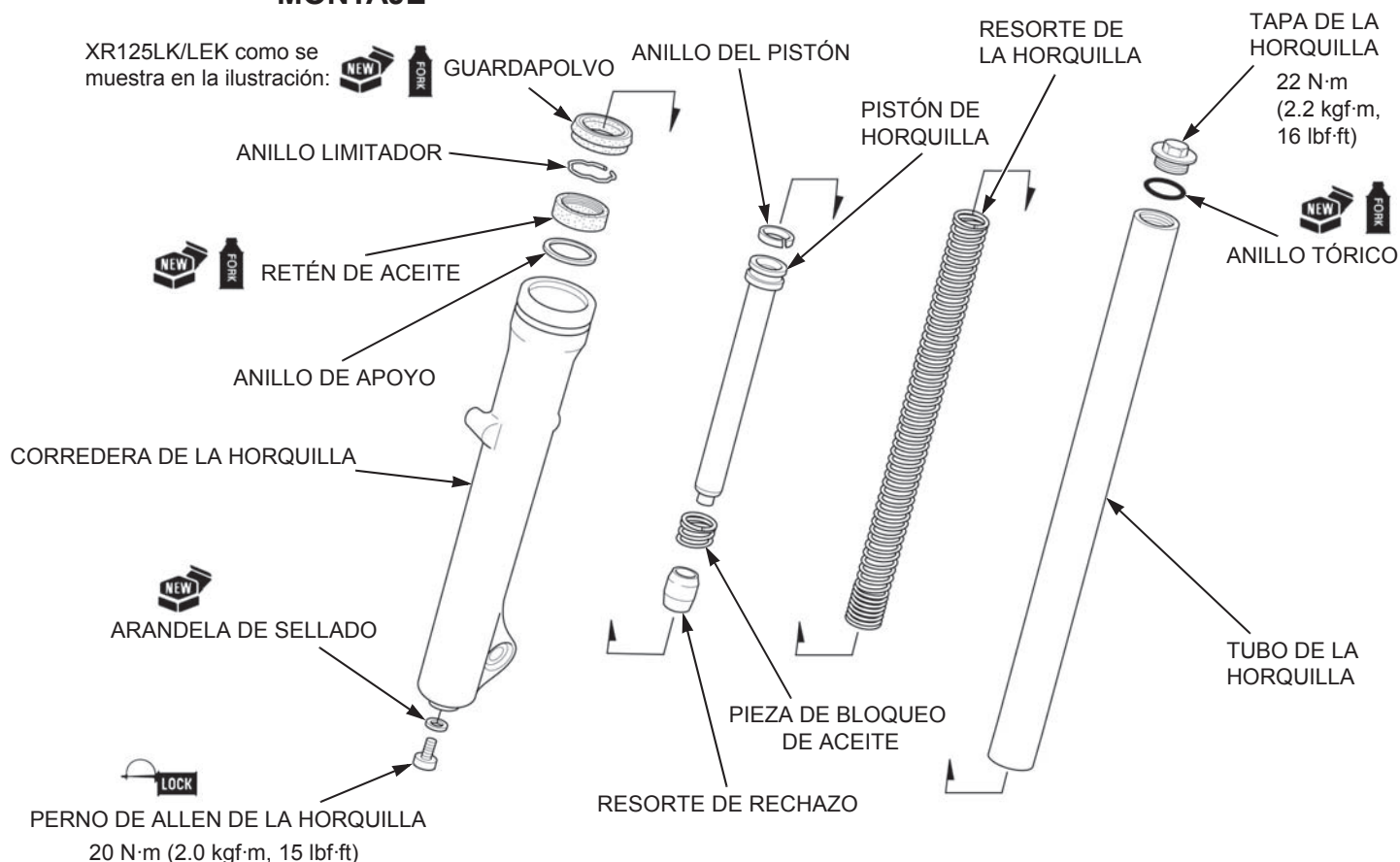
Reemplace la corredera en caso que esté desgastada, o en caso de que el Teflón esté desgastado, de modo que las superficies de cobre se muestren en más de 3/4 de la superficie total.

Verifique el anillo de apoyo. Reemplácelo, en caso de que haya distorsión en los puntos de inspección indicados en la ilustración.



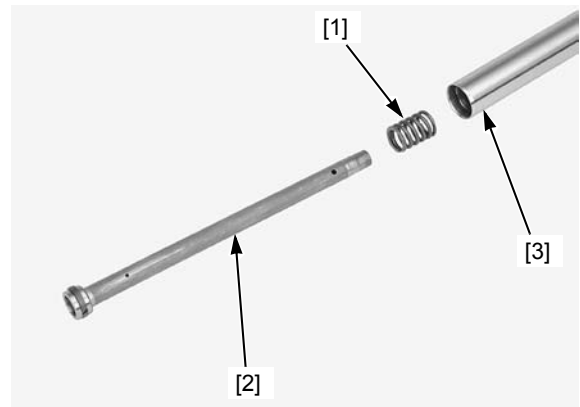
MONTAJE

XR125LK/LEK como se muestra en la ilustración:

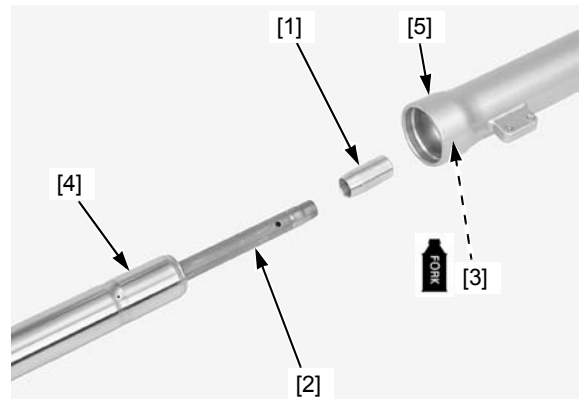


RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

Instale el resorte de rechazo [1] en el pistón de la horquilla [2] Instale el pistón de la horquilla en el tubo de la horquilla [3].



Instale la pieza de bloqueo de aceite [1] en la extremidad del pistón de la horquilla [2] Aplique líquido de horquilla en el buje deslizante de la horquilla [3], e instale el tubo de la horquilla [4] en la corredera de la horquilla [5].



No apriete demasiado la corredera de la horquilla.

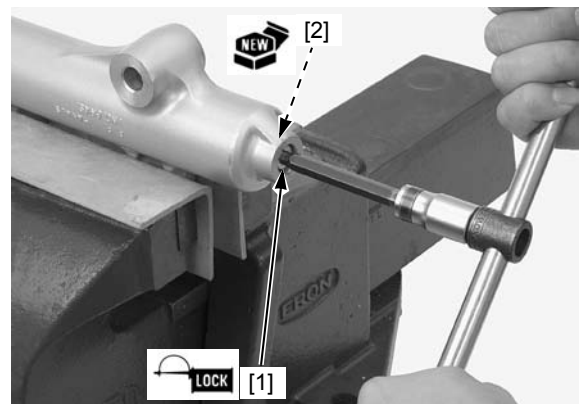
Sujete el soporte del eje de la corredera de la horquilla en un tornillo de banco con un trozo de madera o mordazas suaves para evitar daños.

Limpiar las roscas de los pernos de Allen de la horquilla y aplicarles un agente fijador (traba química).

Instale el perno de Allen de la horquilla [1] en el pistón de la horquilla con una arandela de sellado nueva [2].

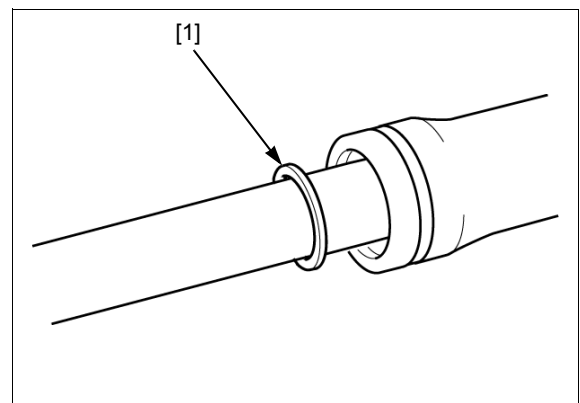
Apriete el perno de Allen de la horquilla al par especificado.

PAR: 20 N•m (2,0 kgf•m, 15 lbf•ft)



En caso de que el perno Allen gire junto con el pistón de la horquilla, instale temporalmente el resorte de la horquilla, y la tapa de la horquilla.

Instale el anillo de apoyo [1] en la corredera de la horquilla.

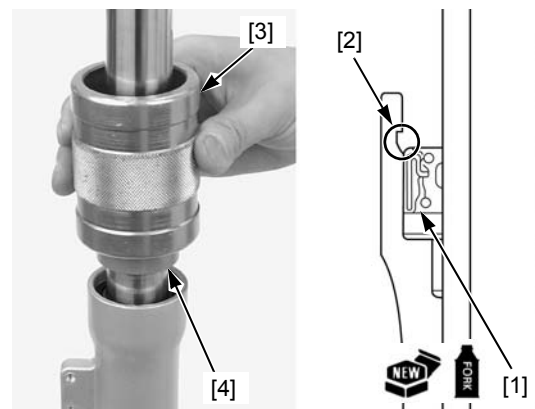


Aplicar aceite de horquilla a los labios del nuevo retén de aceite [1] y instalarlo en la corredera de la horquilla con las herramientas especiales hasta que la ranura del anillo limitador [2] se quede visible.

HERRAMIENTAS:

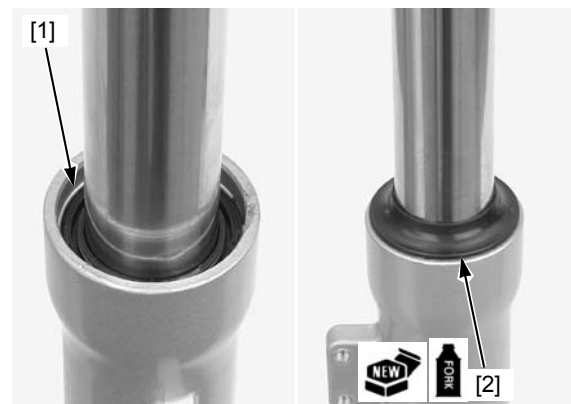
[3] Impulsor del retén de aceite de la horquilla [3]
07747-0010100.

[4] Accesorio del impulsor 42 x 31,2 mm
07747-0010400



Instale el anillo limitador [1] de la ranura de la corredera de la horquilla.

Aplicar el fluido para suspensión recomendado al labio del nuevo guardapolvo [2] e instalarlo.



Abastezca el tubo de la horquilla con mitad de la cantidad especificada de fluido para suspensión.

FLUIDO RECOMENDADO:

Aceite Honda ULTRA CUSHION 10W o equivalente

CAPACIDAD DE FLUIDO:

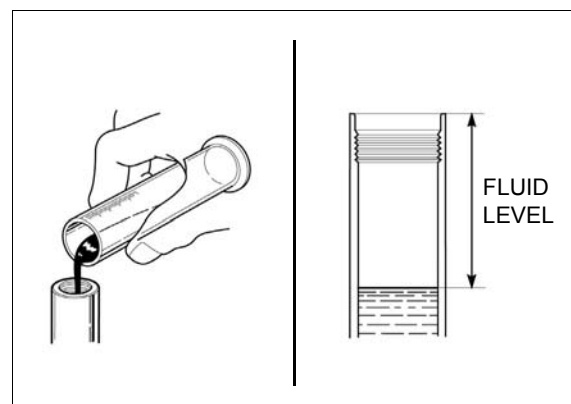
180 ± 2,5 cm³ (6,1 ± 0,08 US oz, 6,3 ± 0,09 Imp oz)

Bombée suavemente el tubo de la horquilla varias veces, con el objeto de eliminar el aire atrapado.

Verter la otra mitad del fluido para suspensión hasta la capacidad especificada y repetir el paso anterior.

Comprima la horquilla al máximo.

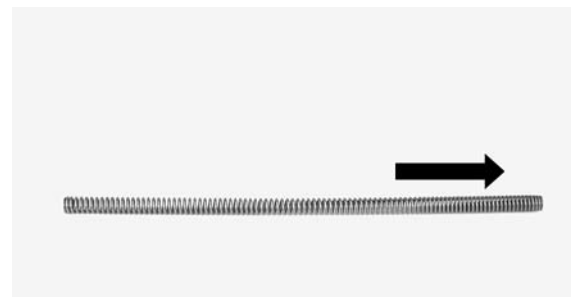
Mida el nivel del fluido desde la parte superior del tubo de la horquilla.



NIVEL DEL FLUIDO:

(XR125LK/LEK):	179 mm (7,0 pulg):
XL125LK:	194 mm (7,6 pulg):

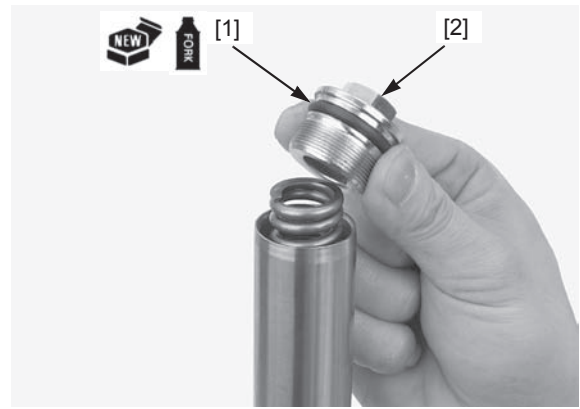
Utilizando un paño limpio, seque completamente el fluido que se haya quedado en el resorte. Instale el resorte de la horquilla con el lado de las espiras más próximas orientado hacia abajo.



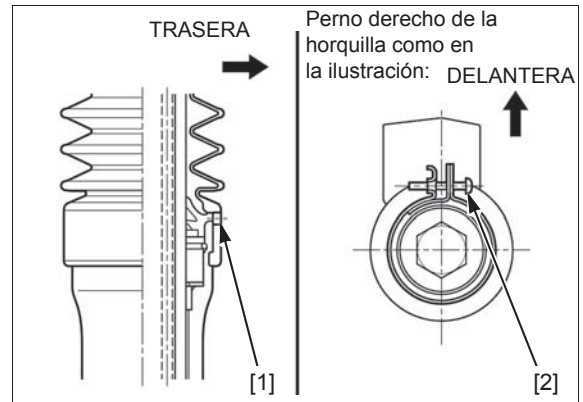
RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

Apriete la tapa de la horquilla después de instalar el tubo de la horquilla en la puente de la horquilla.

Aplicar fluido de suspensión en el nuevo anillo tórico [1], e instalarlo en la tapa de la horquilla [2].
Instale la tapa de la horquilla en el tubo de la horquilla.

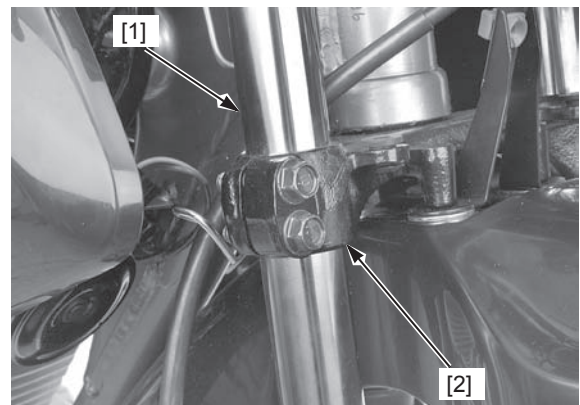


XL125Lk solamente: Instale la cubierta de polvo de la horquilla [1] con el orificio de respiro [1] mirando hacia atrás.
Instale el tornillo de la abrazadera [2] como se muestra en la ilustración.

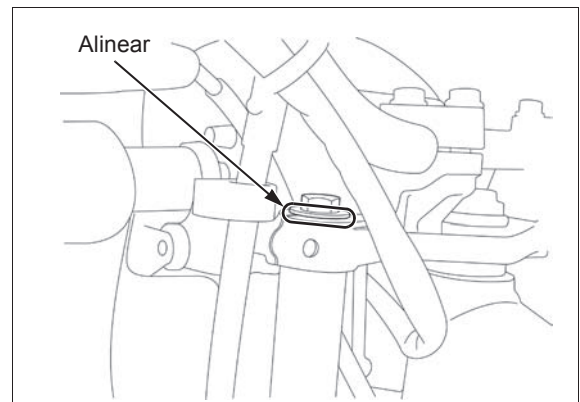


INSTALACIÓN

Instale el tubo de la horquilla [1] en el puente inferior [2].

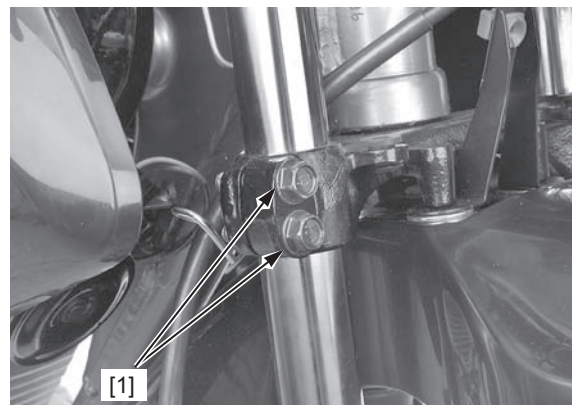


Alinee la extremidad superior del tubo de la horquilla con la superficie superior del puente superior como se muestra en la ilustración.



Apriete el perno de presión/fijación [1] al par especificado.

PAR: 32 N•m (3,3 kgf•m, 24 lbf•ft)

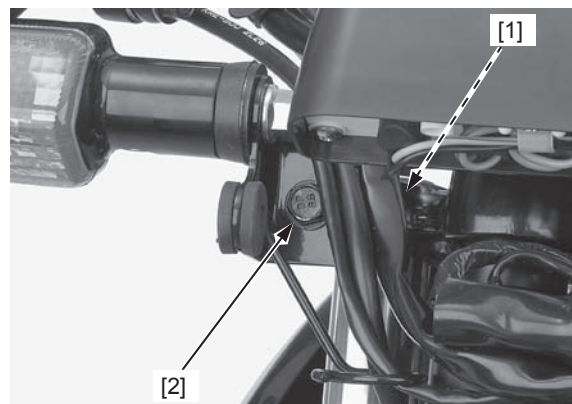


Apriete la tapa de la horquilla [1] al par especificado.

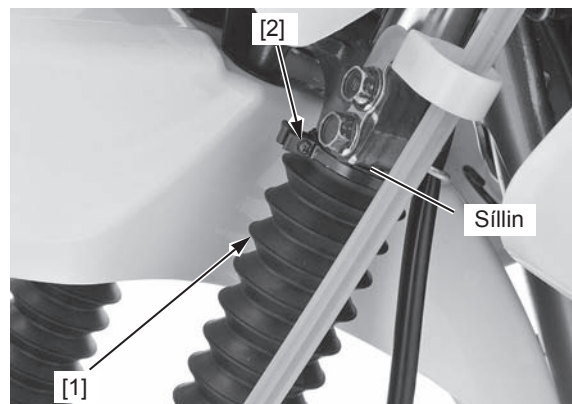
PAR: 22 N•m (2,2 kgf•m, 16 lbf•ft)

Apriete el perno de presión/fijación [2] al par especificado.

PAR: 22 N•m (2,2 kgf•m, 16 lbf•ft)



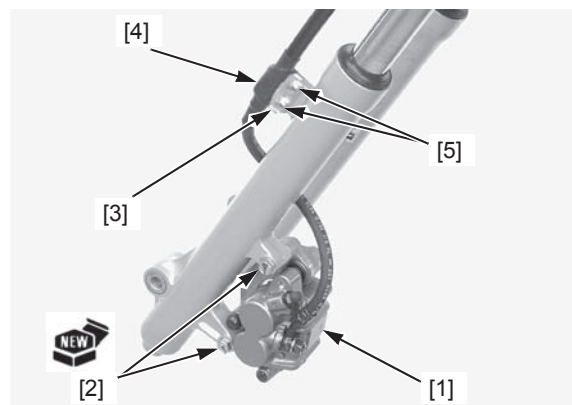
XL125LK: Apoye la extremidad superior de la abrazadera [1] en el puente inferior.
Apriete el tornillo de la abrazadera [2].



(XR125LK/LEK): Instalar la pinza del freno [1] con tornillos de fijación nuevos [2], y, a continuación, apretar los tornillos al par especificado.

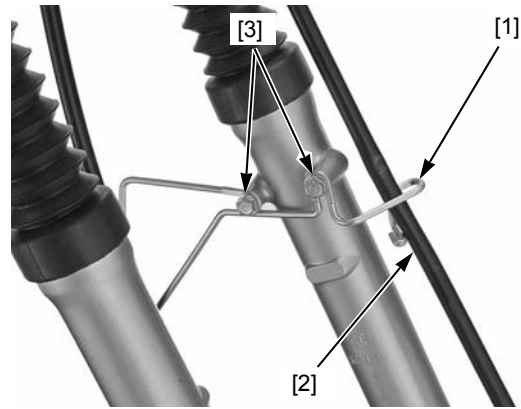
PAR: 30 N•m (3,1 kgf•m, 22 lbf•ft)

Instale las presillas de la manguera del freno [3], la tapa [4] y los tornillos [5]. Apretar los pernos firmemente.
Instale la rueda delantera (página 14-9).



RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

XL125LK: Instalar la guía del cable del freno [1] y pasar el cable del freno [2].
Instalar y apretar los tornillos firmemente. Instale la rueda delantera (página 14-11).

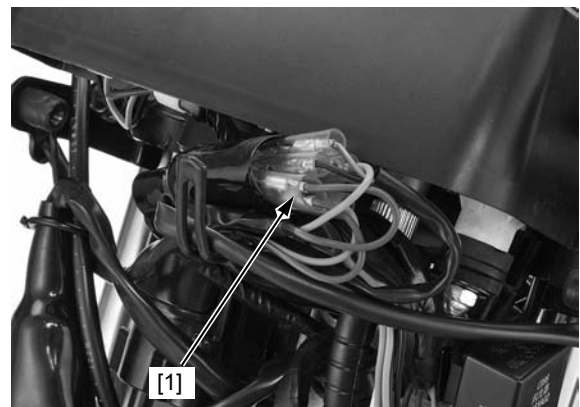


COLUMNA DE DIRECCIÓN DESMONTAJE

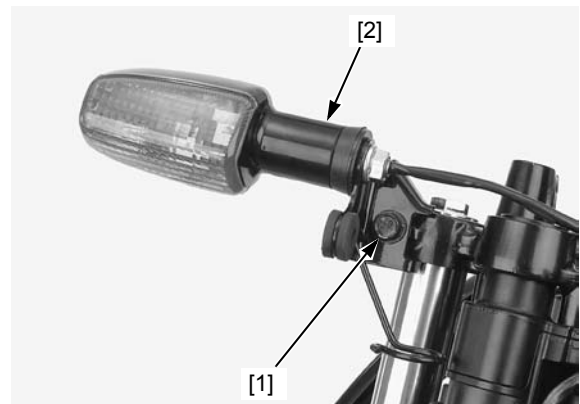
Quite los siguientes elementos:

- Rueda delantera (página 14-9).
- Parabrisas delantero (página 2-4).
- Cuadro de instrumentos (página 18-6).
- Manillar (página 14-4)

Desenchufe los conectores de cable [1] (Verde, Naranja, Azul claro) de la luz del señal de giro [1] extractor

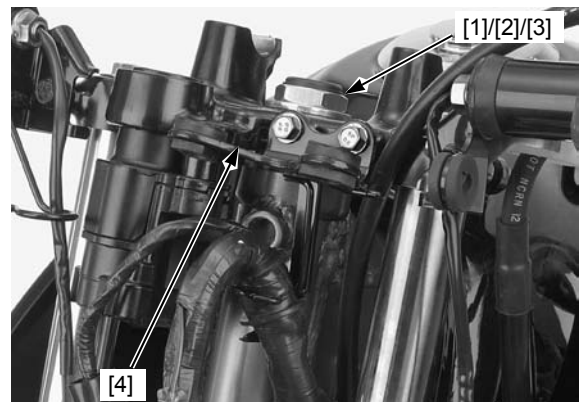


Quite los dos tornillos de fijación del puente superior [1] y las luces intermitentes [2].



Extraiga la tapa de la columna de dirección [1], tuerca de la columna [2] y la arandela [3].

Quite el puente superior [4]. Quite las horquillas (página 14-13).

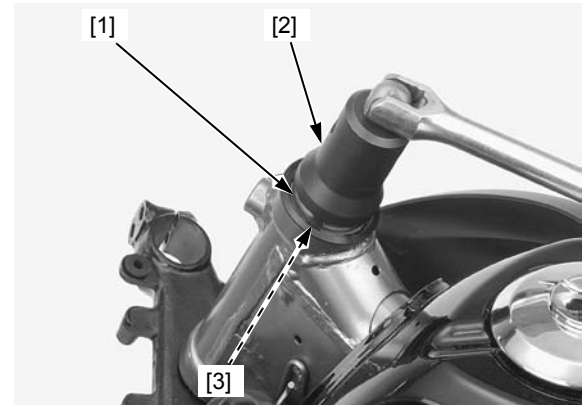


Sujete la columna de dirección y quite la tuerca de ajuste de la columna de dirección [1] utilizando la herramienta especial.

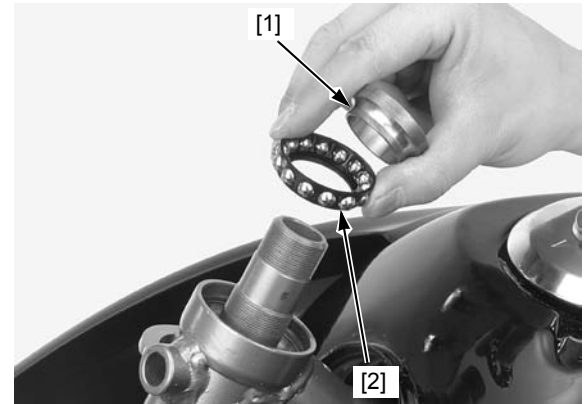
HERRAMIENTA:

[2] Llave de vaso de la columna de dirección 07916-KA50100

Quite el guardapolvo superior [3].



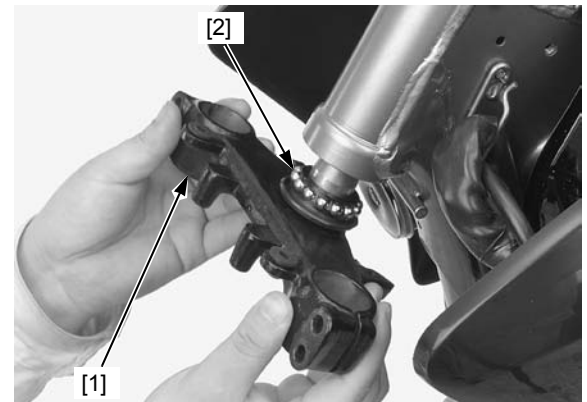
Quite la pista interna del rodamiento superior [1] y el rodamiento superior [2].



Quite la columna de dirección [1] desde el tubo de la columna dirección.

Quite el rodamiento inferior [2].

Verifique la pista interna y la pista externa del rodamiento de la columna de dirección con respecto a desgaste o daños.



REEMPLAZO DE LA PISTA DEL RODAMIENTO DE LA DIRECCIÓN

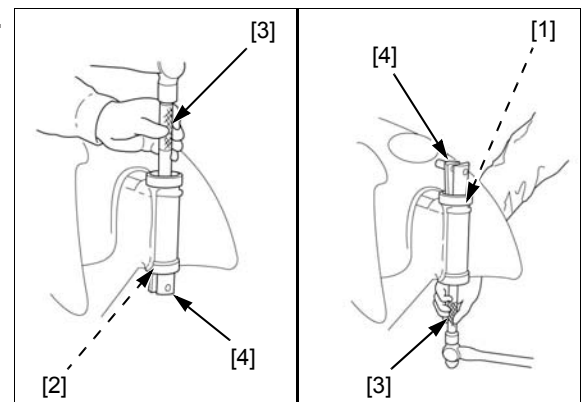
Sustituir siempre los rodamientos y las pistas en pares.

Quite la pista externa del rodamiento superior [1] y la pista externa el rodamiento inferior [2] utilizando las siguientes herramientas:

HERRAMIENTAS:

[3] Eje de pistas 07944-1150001.

[4] Extractor de pistas 07948-4630100.

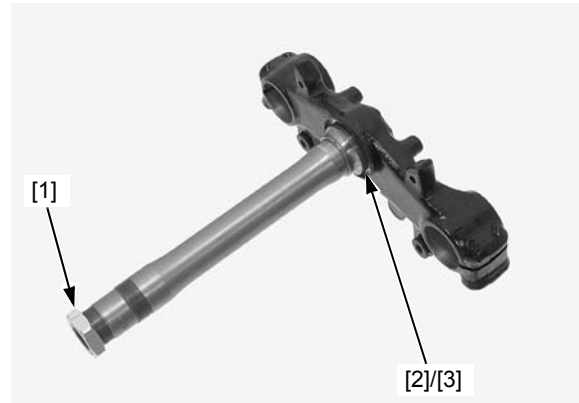


RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

Instalar la tuerca de la columna [1] en la columna para evitar que las roscas sean dañadas al retirarse la pista interna del rodamiento inferior desde la columna.

Quite la pista interior del rodamiento inferior [2] con una tajadera o una herramienta equivalente sin dañar la columna de dirección.

Quite el guardapolvo [3].



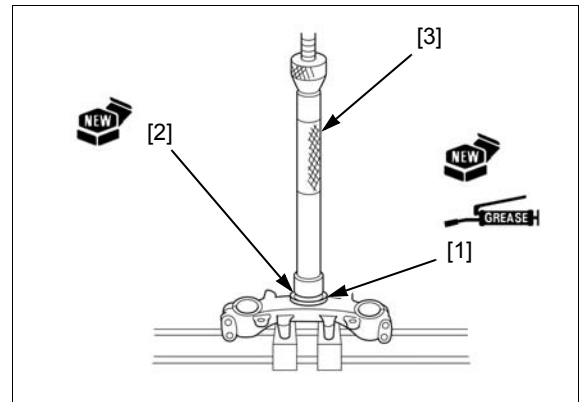
Tenga cuidado de no dañar la columna de dirección durante la instalación.

Aplique grasa a los labios del guardapolvo nuevo [1]. Instale el guardapolvo [3].

Instale la nueva pista interior del rodamiento inferior [2] utilizando la siguiente herramienta y una prensa hidráulica.

HERRAMIENTA:

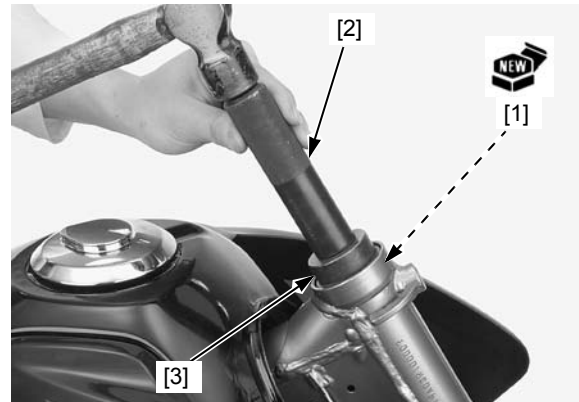
[3] Impulsor de la columna de dirección
07946-4300101.



Inserte la nueva pista externa del rodamiento superior [1] en el tubo de la columna utilizando las siguientes herramientas:

HERRAMIENTAS:

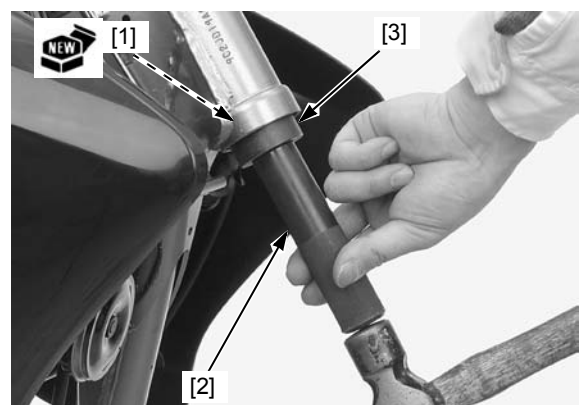
[2] Impulsor 07749-0010000
[3] Accesorio 42 x 47 mm 07746-0010300



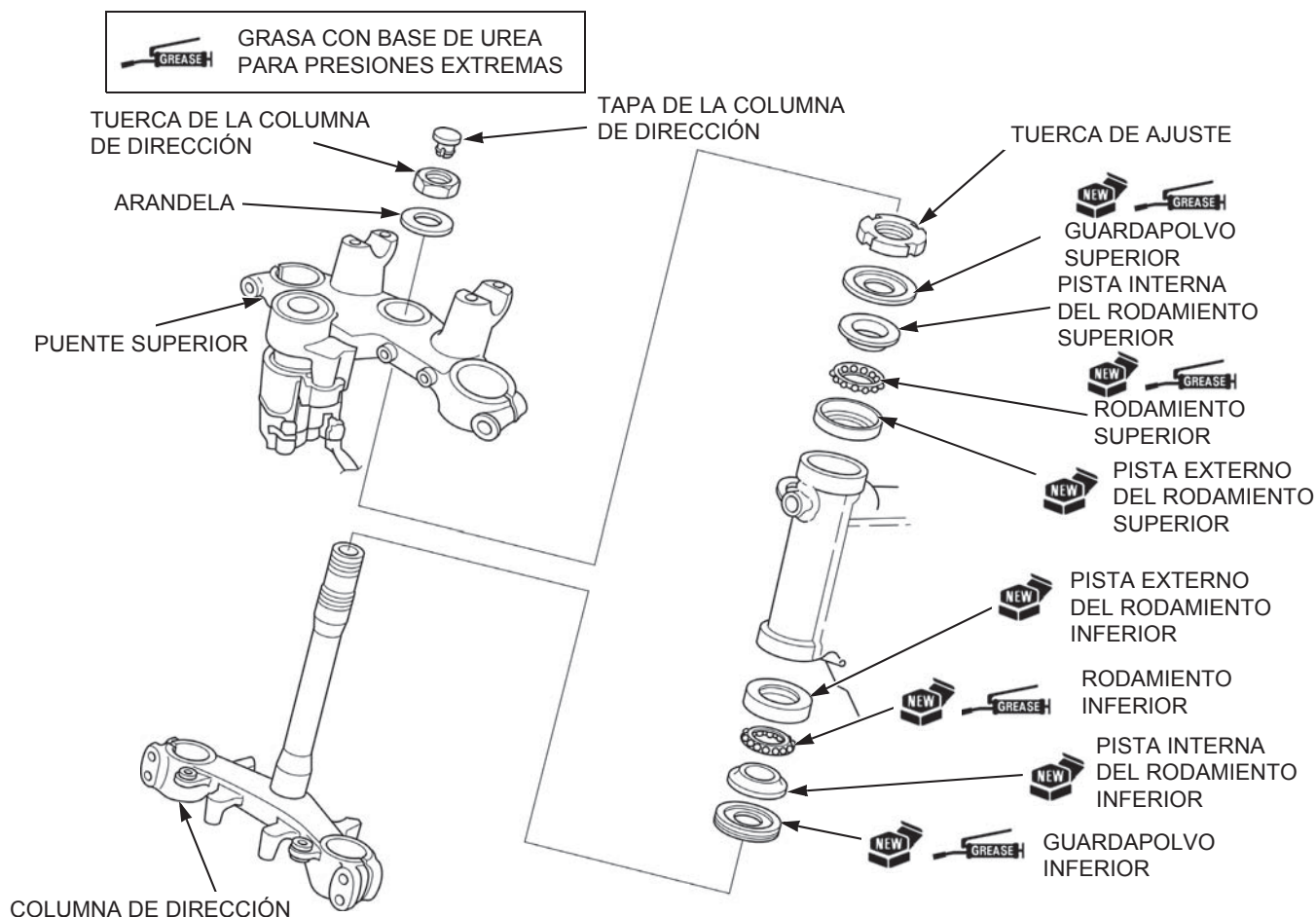
Inserte la nueva pista externa del rodamiento inferior [1] en el tubo de la columna utilizando las siguientes herramientas:

HERRAMIENTAS:

[2] Impulsor 07749-0010000
[3] Accesorio 42 x 47 mm 07746-0010300

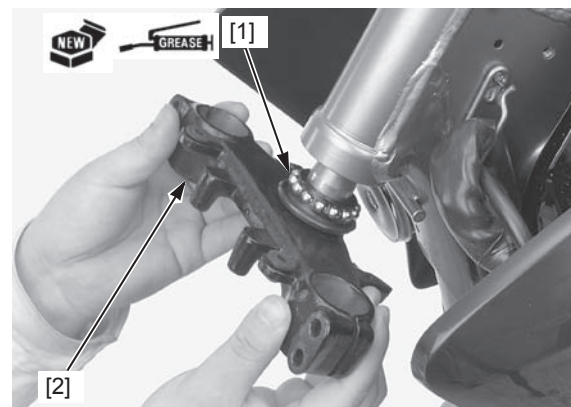


INSTALACIÓN



Aplicar grasa con base de urea (página 1-15) a un rodamiento inferior nuevo [1].

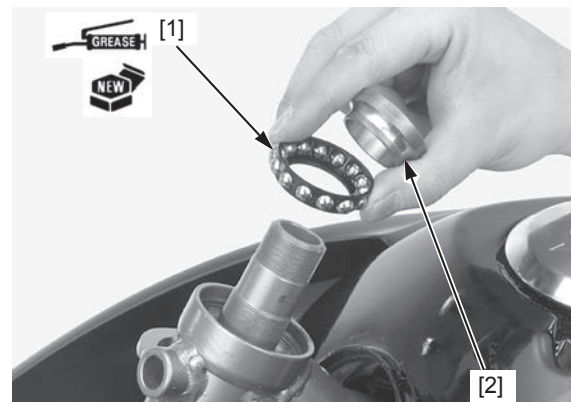
Instale el rodamiento inferior en la columna de dirección [2]. Instale la columna de dirección en el tubo de la columna dirección.



Aplicar grasa con base de urea (página 1-15) a un rodamiento superior nuevo [1].

Instalar el rodamiento superior.

Instale la pista interna del rodamiento superior [2].



RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/ SISTEMA DE DIRECCIÓN

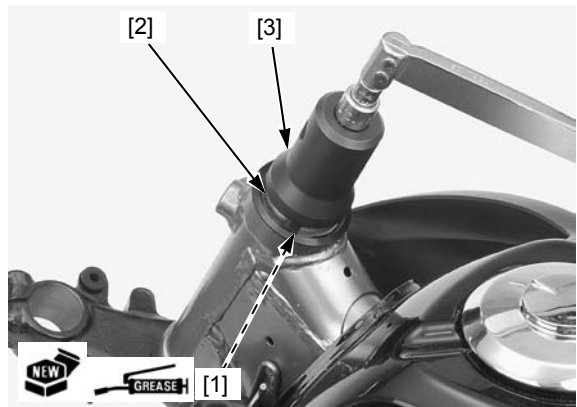
Aplicar grasa con base de urea (página 1-15) a un guardapolvo superior nuevo [1] y instalarlo.
Instalar la tuerca de ajuste de la columna de dirección [2].

Apriete la tuerca de ajuste de la columna de dirección al par especificado.

HERRAMIENTA:

[3] Llave de vaso de la columna de dirección
07916-KA50100

PAR 5,0 N•m (0,5 kgf•m, 3,7 lbf•ft)



Gire la columna de dirección hacia la derecha y hacia la izquierda, de un extremo a otro, al menos cinco veces, para que los rodamientos se asienten.

Afloje la tuerca de ajuste de la columna de dirección completamente [2].

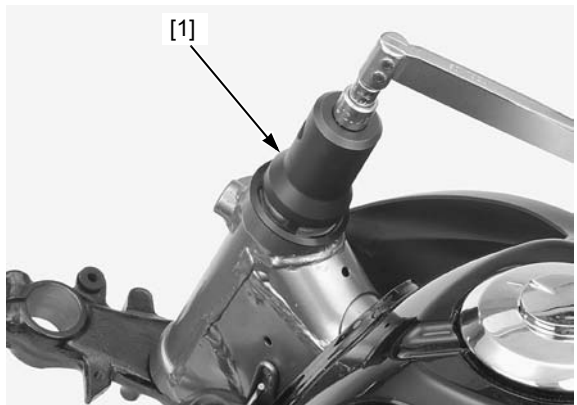


Apriete nuevamente la tuerca de ajuste de la columna de dirección al par especificado.

HERRAMIENTA:

[1] Llave de vaso de la columna de dirección
07916-KA50100

PAR 5,0 N•m (0,5 kgf•m, 3,7 lbf•ft)

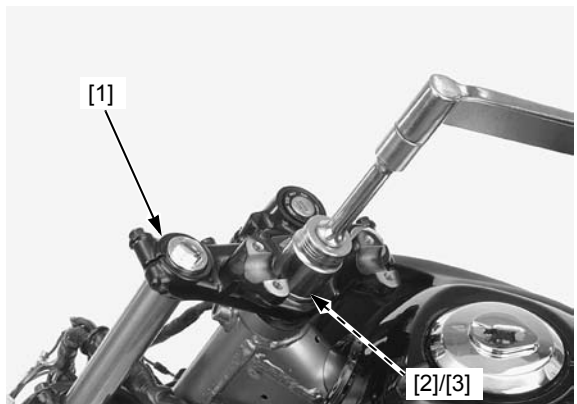


Instale el puente superior [1].

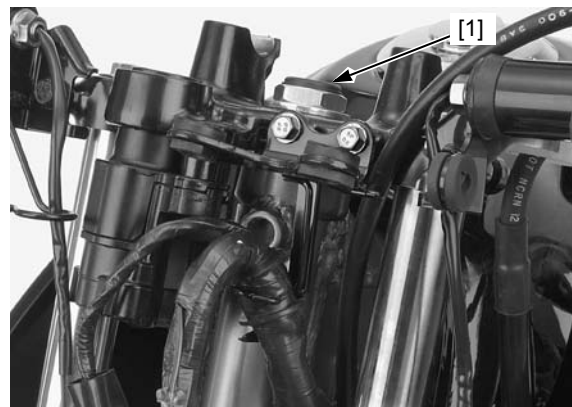
Instale temporalmente la horquilla delantera (página 14-20). Instale la tuerca de ajuste de la columna de dirección [2] y la arandela [3].

Apriete la tuerca de ajuste de la columna de dirección al par especificado utilizando la herramienta especial.

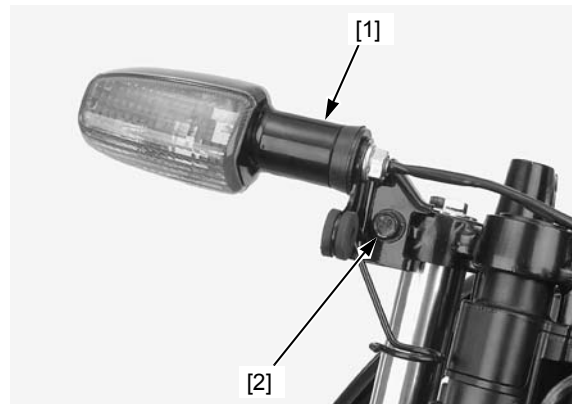
PAR: 103 N•m (10,5 kgf•m, 76 lbf•ft)



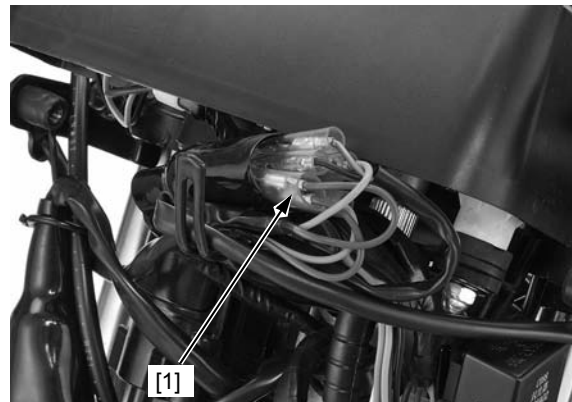
Instale la tapa de la columna de dirección [1].
Cerciórese de que la columna de dirección se mueva suavemente, sin juego ni atascamiento.
Instale el soporte del medidor y los dos tornillos.



Instale las luces intermitentes [1] y los tornillos de fijación del puente superior [2].



Enchufe los conectores de las luces intermitentes [1].
Instale el tornillo de fijación del puente inferior [1].
Instale las horquillas (página 14-20).
Instale los siguientes elementos:
– Cuadro de instrumentos (página 18-6).
– Parabrisas delantero (página 2-4).
– Manillar (página 14-6)
– Rueda delantera (página 14-9).



CARGA PREVIA DEL RODAMIENTO DE LA COLUMNA DE DIRECCIÓN

Levante la rueda delantera del suelo.

Ubique la columna de dirección en una posición reta, hacia adelante.

Enganche un dinamómetro en el tubo de la horquilla, entre los puentes inferior y superior de la horquilla.

Cerciórese de que no haya interferencia de cables, cableados o mangueras.

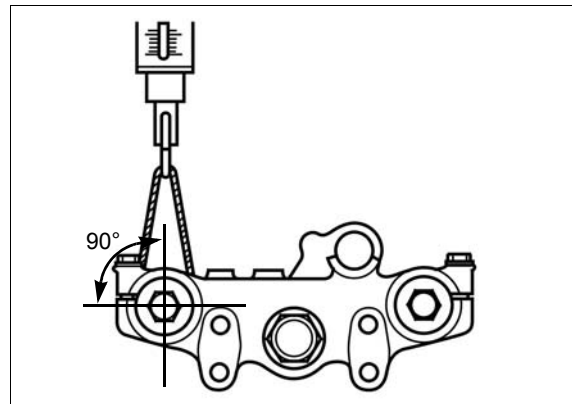
Posicionar el dinamómetro, mantenerlo en ángulo recto con la columna de dirección y estirarlo.

Efectúe la lectura de la escala desde el punto donde la columna de dirección empieza a moverse.

CARGA PREVIA DEL RODAMIENTO DE LA COLUMNA DE DIRECCIÓN:

11,8 - 17,7 N (1,2 - 1,8 kgf, 2,6 - 4,0 lb)

Si las lecturas no están dentro de los límites, ajustar la rosca superior de la columna de dirección.

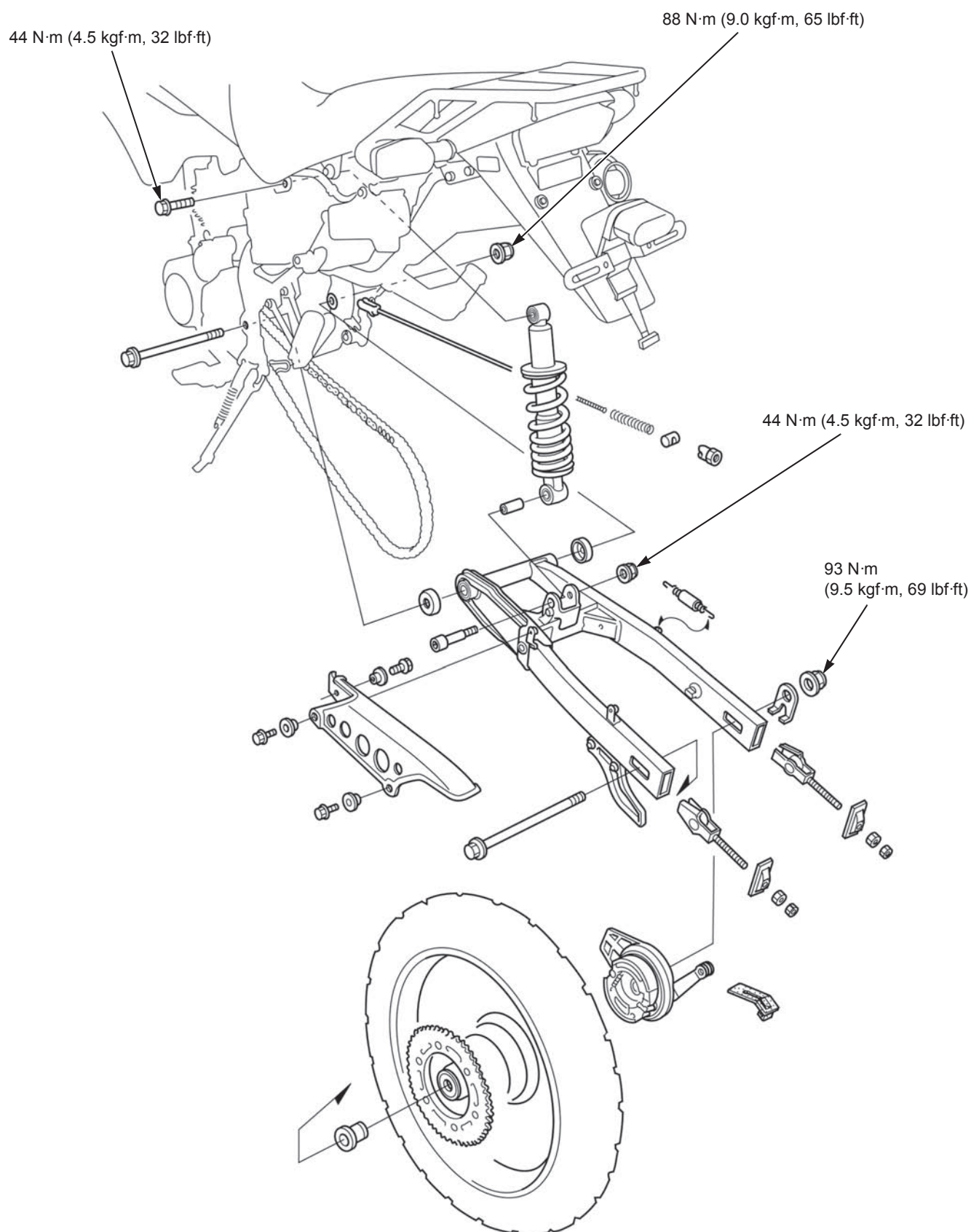


NOTAS

15. RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN

COMPONENTES DEL SISTEMA	15-2	TAMBOR DEL FRENO TRASERO.....	15-7
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	15-3	PEDAL DEL FRENO.....	15-9
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	15-3	AMORTIGUADOR	15-11
RUEDA TRASERA.....	15-4	BRAZO OSCILANTE	15-13

COMPONENTES DEL SISTEMA



INFORMACIÓN DE SERVICIO

ADVERTENCIA

La inhalación frecuente del polvo de la zapata de freno, independientemente de la composición del material podría ser peligroso para su salud.

- Evite respirar partículas de polvo.
- Nunca use una manguera de aire o cepillo para limpiar conjuntos de freno. Utilice una aspiradora aprobada por OSHA.

- Al realizar el mantenimiento en la rueda trasera y en la suspensión, apoye la motocicleta en un soporte seguro o grúa.
- Un tambor de freno o zapata contaminada reduce la potencia de frenado. Deseche las zapatas contaminadas y limpie el tambor contaminado con un agente desengrasante de freno de alta calidad
- Utilice pernos y tuercas de reemplazo originales Honda en todos las articulaciones y puntos de fijación de la suspensión.
- Consulte la página 3-9 para información sobre la cadena de distribución.

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Rueda trasera bamboleando

- Llanta retorcida
- Rodamiento de la rueda trasera dañado o desgastado
- Neumático trasero defectuoso
- Radios sueltos o rotos
- Rodamiento del brazo oscilante desgastado o dañado
- Brazo oscilante o bastidor doblado
- Fijador del eje incorrectamente apretado

La rueda trasera gira con dificultad

- Freno trasero agarrotando
- Rodamientos de la rueda trasera defectuosos
- Eje trasero alabeado
- Cadena de transmisión demasiado apretada (página 3-9).

Suspensión demasiado blanda

- Ajuste de la suspensión incorrecto
- Resorte del amortiguador debilitado
- Fuga de aceite en el amortiguador
- Presión de los neumáticos insuficiente.

Suspensión demasiado dura

- Ajuste de la suspensión incorrecto
- Vástago del amortiguador doblado
- Rodamientos de la articulación del brazo oscilante o suspensión dañados
- Bastidor o articulación del brazo oscilante desgastados
- Presión de los neumáticos demasiado alta.

La motocicleta desvía hacia un lado, o no se mantiene en línea recta

- Ajuste incorrecto del ajustador de la cadena de transmisión
- Eje trasero alabeado
- Bastidor doblado
- Componentes de la articulación del brazo oscilante desgastados

Ruidos en la suspensión trasera

- Fijadores de la suspensión flojos
- Rodamientos de la articulación de la suspensión dañados o desgastados
- Amortiguador defectuoso

RUEDA TRASERA

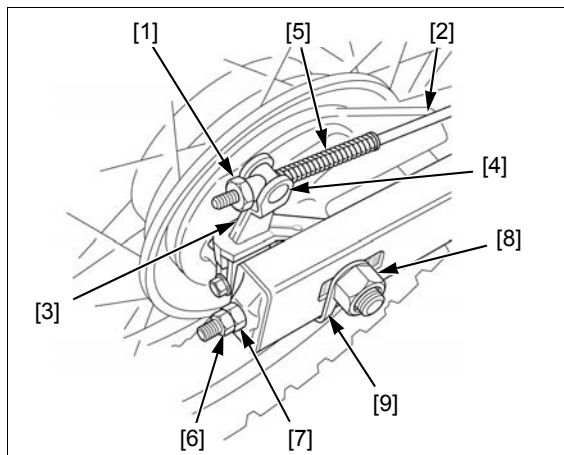
DESMONTAJE

Apoye firmemente la motocicleta con un elevador o un equipo equivalente y levante la rueda trasera del suelo. Quite la tuerca de ajuste del freno trasero [1] y desconecte el vástago del freno trasero [2] desde el brazo del freno [3].

Quite el pasador de la chaveta [4] y el resorte [5].

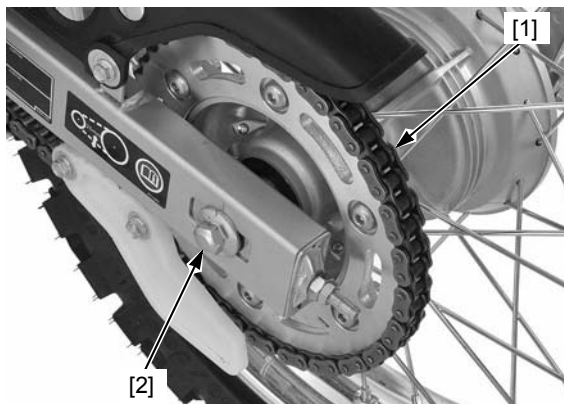
Afloje las contratuercas del lado izquierdo y derecho de la cadena de transmisión [6] y las tuercas de ajuste [7].

Quite la tuerca del eje trasero [8] y la placa del eje [9].

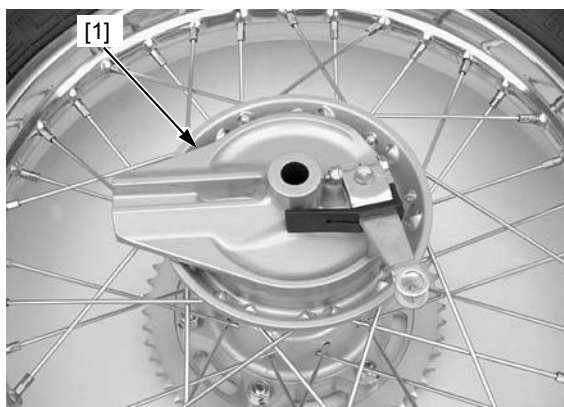


Mueva la rueda trasera completamente hacia adelante. Afloje la cadena de transmisión (página 1-10).

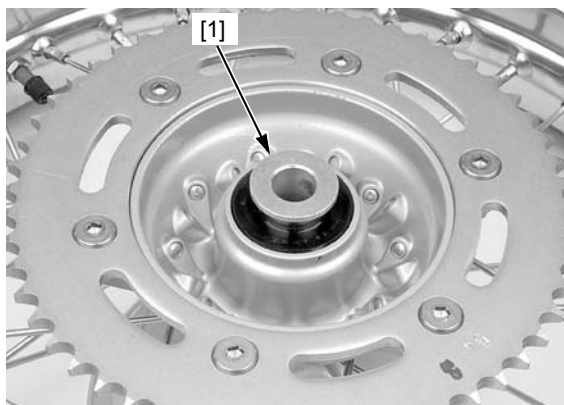
Quite el eje trasero [2] a partir de la izquierda y, a continuación, la rueda trasera.



Quite el panel del freno [1].



Instalar el collarín lateral.



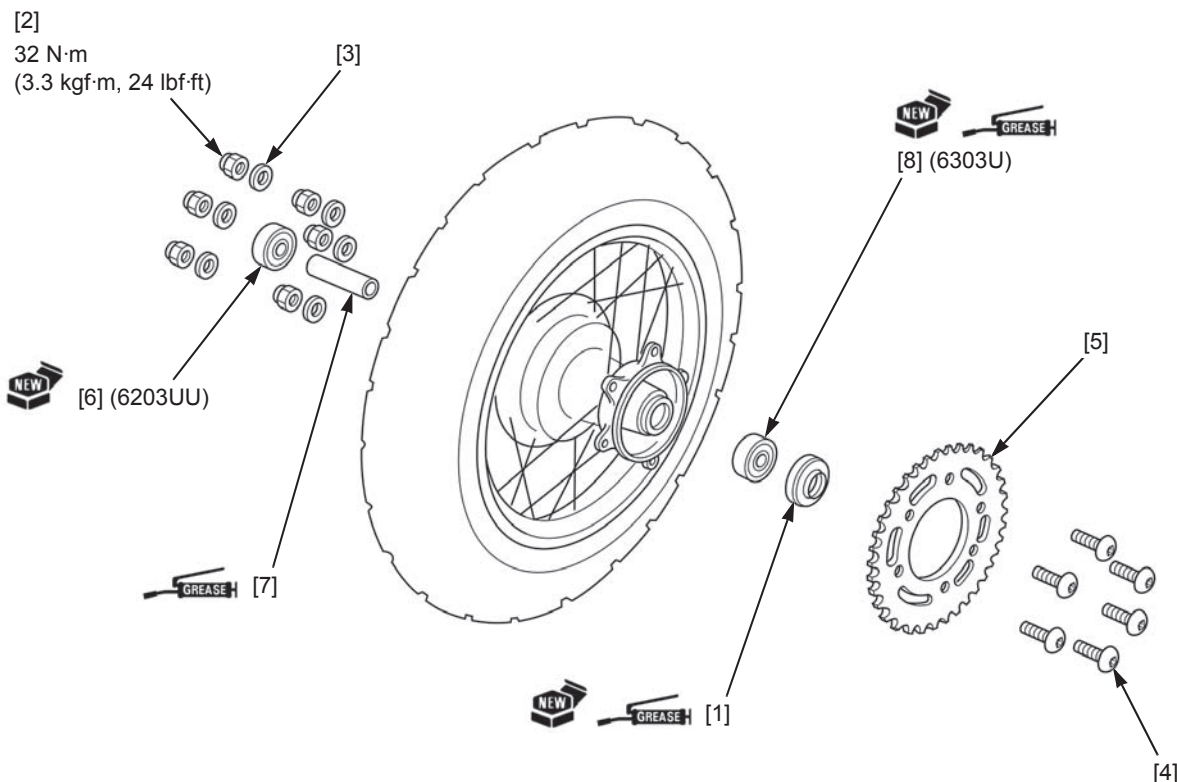
MONTAJE

Quite/instale los siguientes elementos:

- Guardapolvo [1]
- Tornillos [4]
- Manguito separador [7]
- Tuercas [2]
- Corona de transmisión [5]
- Rodamiento de la rueda izquierda (6303U) [8]
- Arandelas [3]
- Rodamiento de la rueda derecha (6203UU) [6]

- Sustituya los rodamientos y los guardapolvos por nuevos.
 - Aplicar grasa a los labios del guardapolvo y a las cavidades del rodamiento.
- Consulte el procedimiento para el reemplazo del rodamiento (página 15-6).

XR125LK/LEK



CENTRO DE AJUSTE DE LA RUEDA

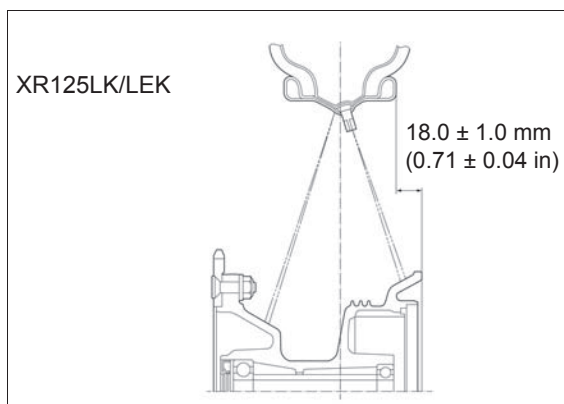
Ajustar la posición del cubo para que la distancia desde la superficie del extremo izquierdo del centro del cubo hasta el lado de la llanta es de $18,0 \pm 1,0$ mm ($0,71 \pm 0,04$ in) como se muestra en la ilustración.

Apriete los radios en una secuencia entrecruzada en 2 o 3 pasos secuenciales.

HERRAMIENTA:

[1] Llave de radios 5,8 x 6,1 mm 07701-0020300

PAR: 3,7 N·m (0,4 kgf·m, 2,7 lbf·ft)



REEMPLAZO DEL RODAMIENTO DE LA RUEDA

Instale el cabezal extractor de rodamientos [1] en el rodamiento.
Desde el lado opuesto de la rueda, instale el eje extractor de rodamiento y quite el rodamiento desde el cubo de la rueda.
Quite el manguito separador y remueva el otro rodamiento.

HERRAMIENTAS:

[1] Cabezal extractor de rodamiento,
17 mm 07746-0050500
[2] Eje extractor de rodamiento
07746-0050100

Instalar correctamente el nuevo rodamiento del lado derecho (lado del tambor del freno) con su lado sellado orientado hacia arriba hasta que esté completamente asentado.

HERRAMIENTAS:

Impulsor 07749-0010000
Accesorio 37 x 40 mm 07746-0010200
Piloto, 17 mm 07746-0040400

Cubrir el manguito separador con grasa e instalarlo. Aplique grasa a las cavidades de los nuevos rodamientos. Instalar correctamente el nuevo rodamiento del lado izquierdo (lado de la corona de transmisión) [1], con su lado sellado orientado hacia arriba hasta que esté completamente asentado.

HERRAMIENTAS:

[2] Impulsor 07749-0010000
[3] Accesorio 42 x 47 mm 07746-0010300
[4] Piloto, 17 mm 07746-0040400

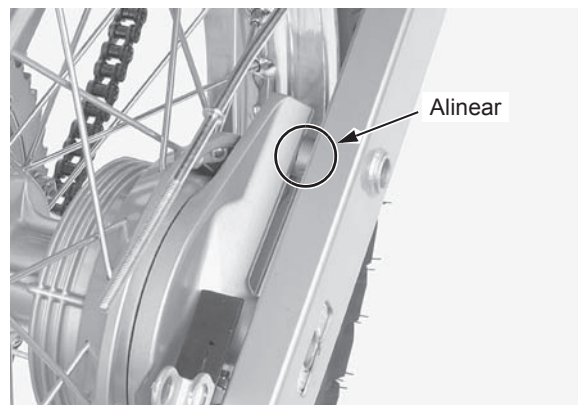
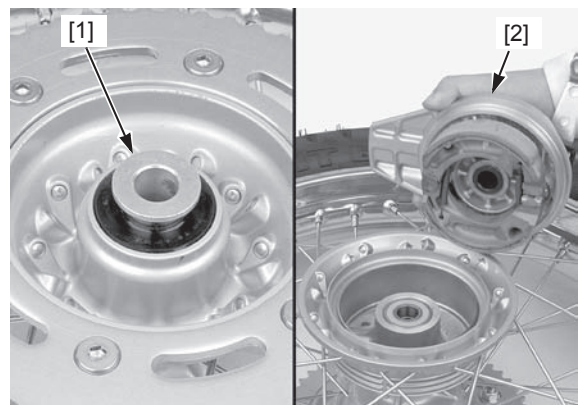
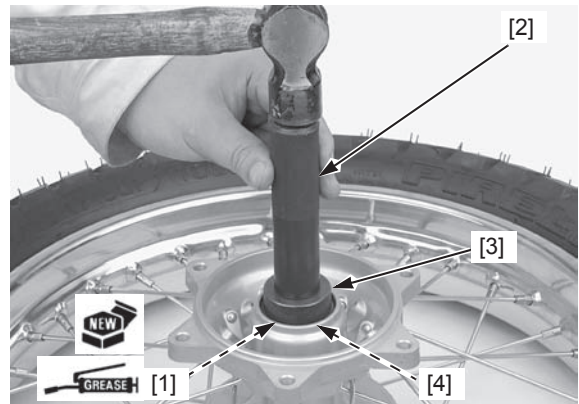
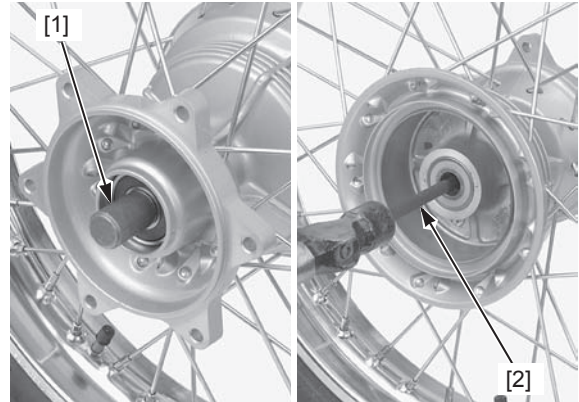
INSTALACIÓN

Instale el collarín lateral [1].

Instale el panel del freno [2] en el cubo de la rueda.

No aplique grasa al tambor de freno y los forros de las zapatas

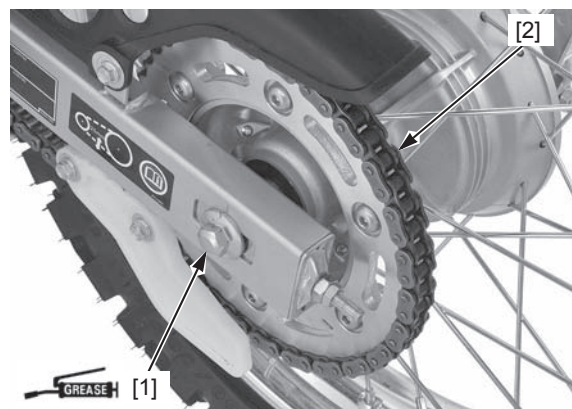
Ubique la rueda trasera en el brazo oscilante, alineando la ranura del panel del freno con el resalte en el brazo oscilante.



Aplique grasa al eje trasero [1].

Inserte el eje trasero a través del ajustador izquierdo de la cadena de transmisión, collarín lateral izquierdo, rueda trasera, panel del freno y ajustador derecho de la cadena.

Instalar la cadena de transmisión [2] en la corona de transmisión.



Instale la placa [1] y la tuerca del eje [2], y a continuación, apriete la tuerca al par especificado.

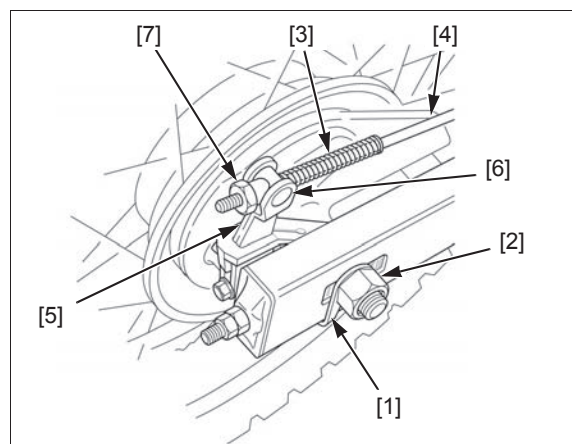
PAR: 93 N·m (9,5 kgf·m, 69 lbf·ft)

Instale el resorte [3] en el vástago del freno.

Conecte el vástago del freno [4] al brazo del freno [5] con el pasador de la chaveta [6] y la tuerca de ajuste [7].

Ajuste la holgura de la cadena de transmisión (página 3-9).

Ajuste la holgura del pedal del freno (página 3-14).

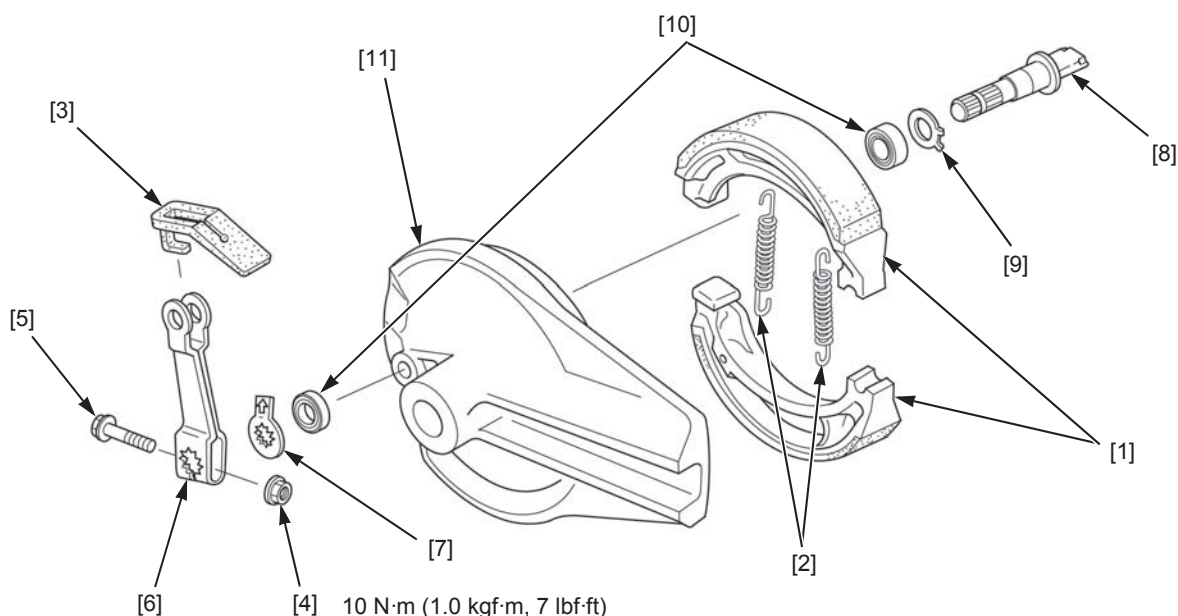


TAMBOR DEL FRENO TRASERO DESMONTAJE

Quite la rueda trasera (página 15-4).

Desmonte el panel del freno como se muestra en la ilustración.

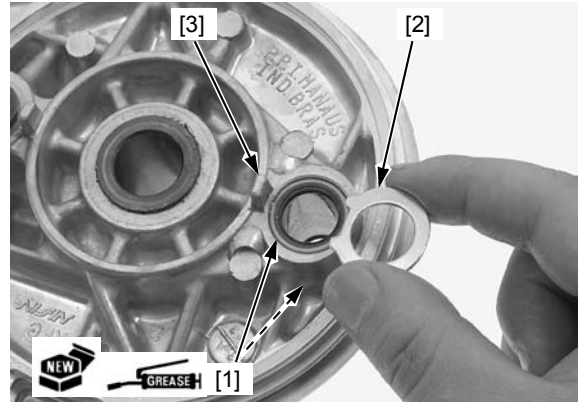
- | | | |
|-------------------------|---|--------------------------------|
| - Zapatas del freno [1] | - Resortes de las zapatas del freno [2] | - Tapa del brazo del freno [3] |
| - Tuercas [4] | - Tornillo del brazo del freno [5] | - Brazo del freno [6] |
| - Placa indicadora [7] | - Leva del freno [8] | - Arandela de bloqueo [9] |
| - Guardapolvos [10] | - Panel del freno [11] | |



MONTAJE

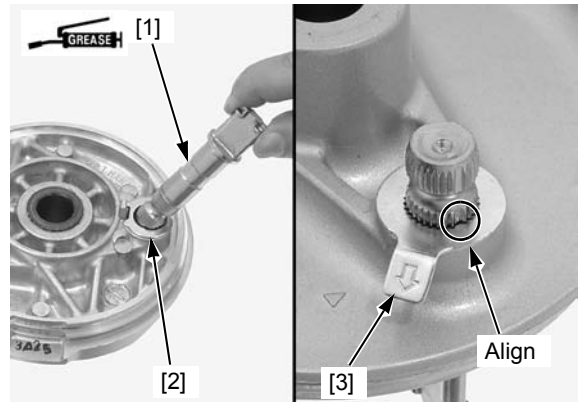
Aplique grasa a los labios del guardapolvo nuevo [1].
Instalar el guardapolvos con la superficie plana hacia fuera hasta que se hayan asentado.

Instale la arandela de bloqueo [2], alineando sus lengüetas con la oreja [3] en el panel del freno.



Aplique grasa a la ranura del eje en la leva del freno [1]. Inserte la leva del freno a través de la arandela de bloqueo [2] y el panel del freno.

Instale la placa indicadora [3] alineando el diente ancho con la ranura ancha en la leva de freno.

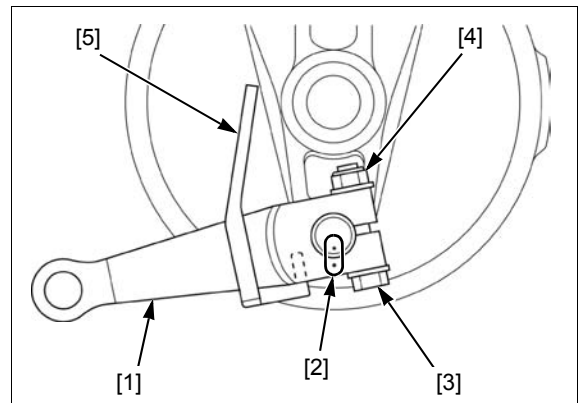


Instale el brazo del freno [1] alineando las marcas de punzón [2].

Instale el perno [3] desde la lateral de la marca de punzón y apriete la tuerca [4].

PAR: 10 N•m (1,0 kgf•m, 7 lbf•ft)

Instalar la tapa del brazo [5] sobre el brazo del freno como se muestra en la figura.

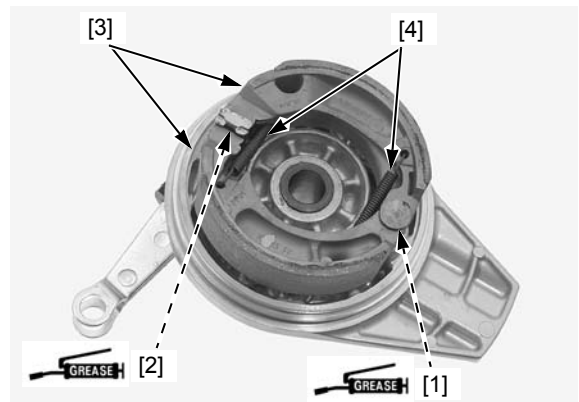


Aplique grasa al pasador de anclaje [1] y a las superficies deslizantes de la leva del freno [2].

Monte las zapatas del freno [3] y los resortes [4] como se muestra en la figura. Instale el conjunto de la zapata del freno en el panel del freno.

Limpiar el exceso de grasa de la leva del freno y del pasador de anclaje.

Instale la rueda trasera (página 15-6).

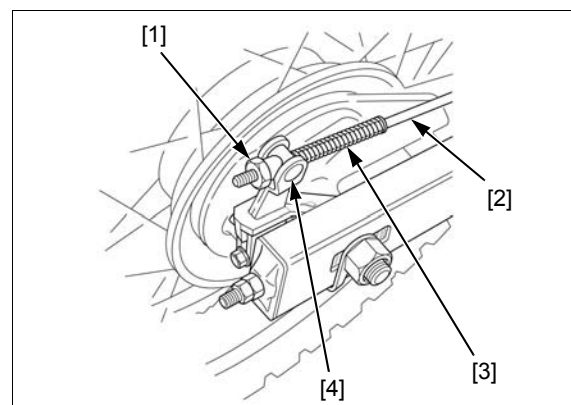


PEDAL DEL FRENO

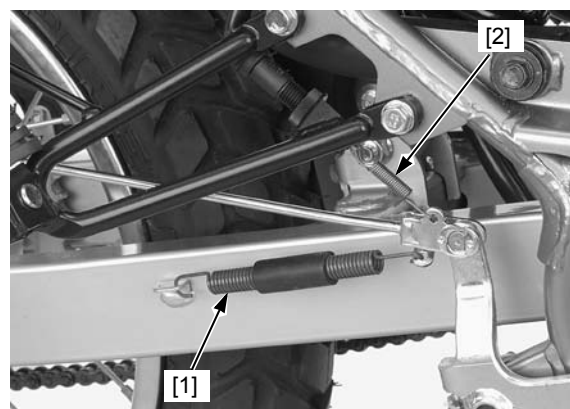
DESMONTAJE

Quite los siguientes elementos:

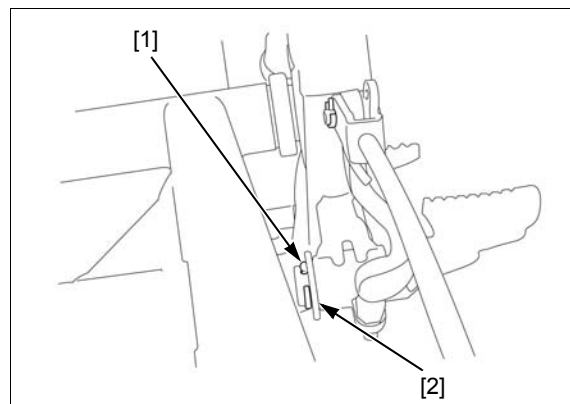
- Tuerca de ajuste del freno [1]
- Vástago del freno [2] (desde el pasador de la chaveta)
- Resorte de la vástago [3]
- Pasador de la chaveta [4]



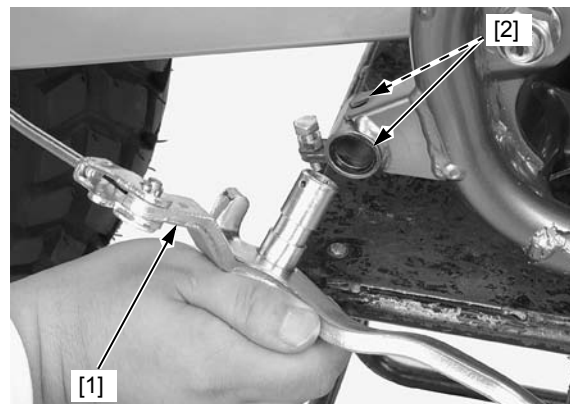
- Resorte de retorno del pedal [1]
- Resorte del interruptor de la luz del freno [2]



- Pasador de aletas [1]
- Arandela [2]

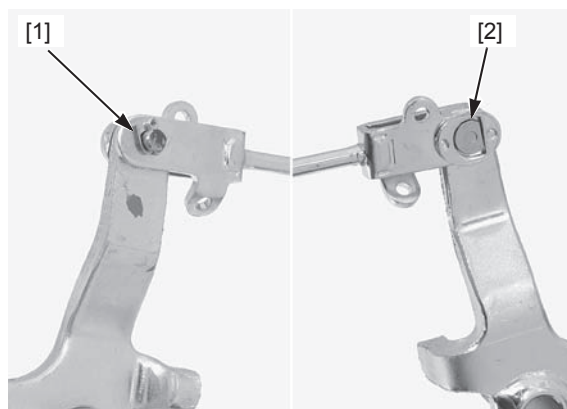


- Pedal del freno [1]
- Guardapolvos [2]



RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN

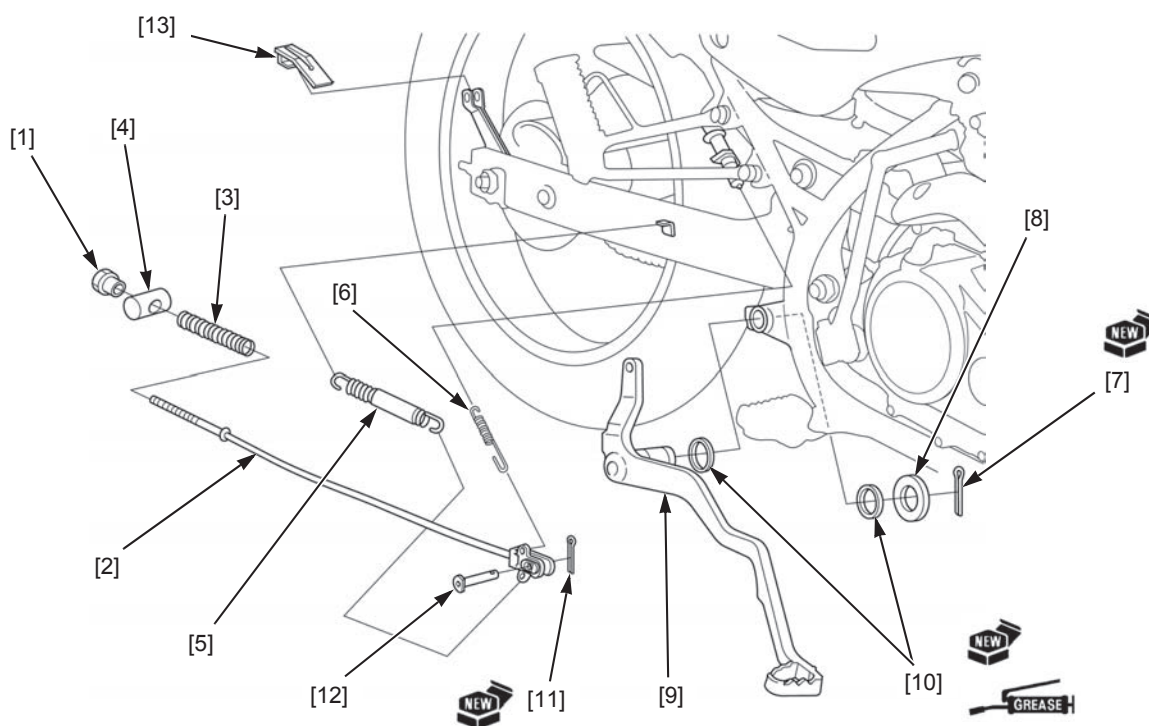
- Pasador de aletas [1]
- Pasador de Pivote [2] (para separar el vástago del freno y el pedal)



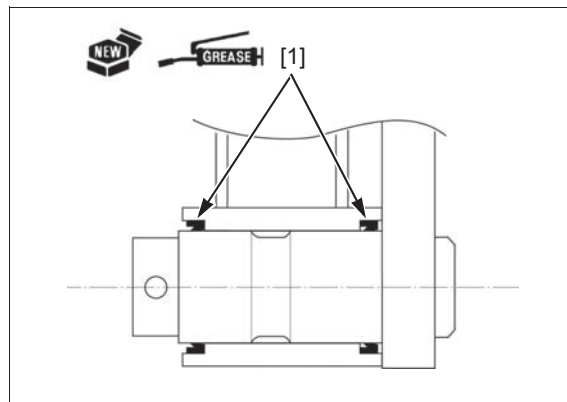
INSTALACIÓN

Instale el pedal del freno en el orden inverso al desmontaje.

- | | | |
|--|---|---------------------------------|
| - Tuerca de ajuste del freno [1] | - Resorte del interruptor de la luz del freno [6] | - Pasador de aletas [11] |
| - Vástago del freno [2] | - Pasador de aletas [7] | - Pasador del pivote [12] |
| - Resorte [3] | - Arandela [8] | - Tapa del brazo del freno [13] |
| - Pasador de la chaveta [4] | - Pedal del freno [9] | |
| - Resorte de retorno del pedal del freno [5] | - Guardapolvos [10] | |



Aplique grasa a los labios del guardapolvo nuevo.
Instale los guardapolvos [1] con el labio orientado hacia el lado del brazo oscilante (misma dirección).
Aplique grasa en la ranura en el pivote del pedal y instale el pedal de freno.



AMORTIGUADOR

DESMONTAJE

Apoye la motocicleta firmemente, utilizando una grúa u otro soporte equivalente

Quite los siguientes elementos:

- Sillín (página 2-2)
- Tapa lateral izquierda (página 2-2).
- Rueda trasera (página 15-4).

Quite el tornillo de fijación inferior del amortiguador [1] y la tuerca [2].

Quite el tornillo de fijación superior del amortiguador [3] y el amortiguador [4].

Inspeccione visualmente el amortiguador en busca de daños. Revise los puntos siguientes:

- Vástago del amortiguador en busca de deformaciones o daños
- Unidad del amortiguador en busca de deformaciones o fugas de aceite
- El buje de montaje superior en busca de desgaste o daño
- No desmonte el amortiguador.
- Reemplace el conjunto del amortiguador, en caso de que algún componente presente daños.

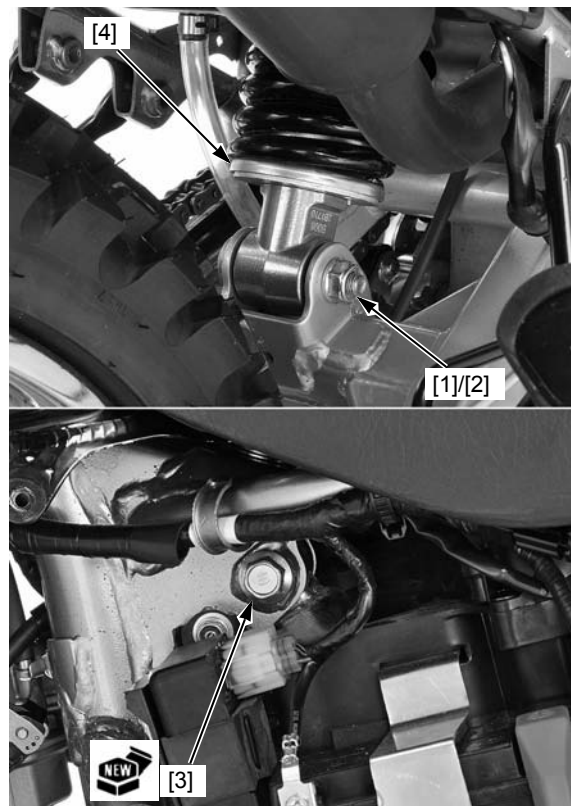
Sustituya el tornillo de fijación superior del amortiguador con uno nuevo.

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

PAR:

Tornillo de fijación superior:
44 N•m (4,5 kgf•m, 33 lbf•ft)

Tuerca de montaje inferior:
44 N•m (4,5 kgf•m, 33 lbf•ft)



REEMPLAZO DEL RODAMIENTO DE LA RUEDA

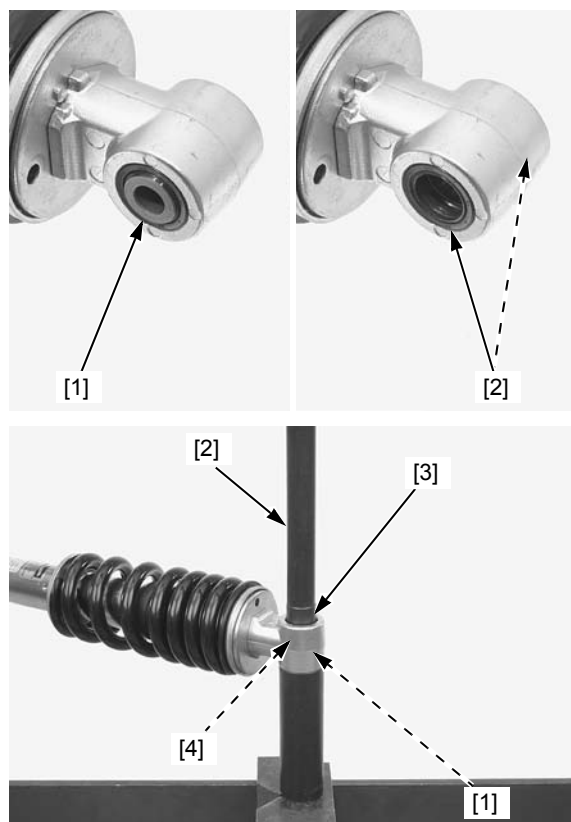
Quite el collarín [1] desde el amortiguador. Quite los guardapolvos [2].

Presione el rodamiento de agujas [1] hacia fuera utilizando las herramientas especiales y una prensa hidráulica.

HERRAMIENTAS:

Impulsor de eje
[3] Accesorio 22 x 24 mm
[4] Piloto, 17 mm

07949-3710001
07746-0010800
07746-0040400



RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN

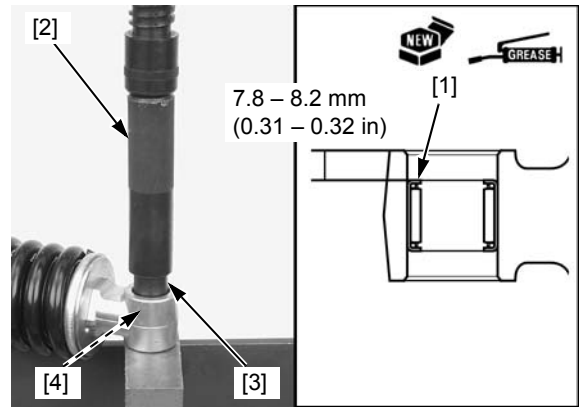
Presione el rodamiento de agujas en el lado marcado.

Aplique grasa universal a los rodillos de aguja de un rodamiento nuevo [1].

Presione los rodamientos de agujas en el soporte inferior de brazo del amortiguador para que la superficie del rodamiento de agujas quede más baja 7.8 - 8.2 mm (0,31 - 0,32 pulg) que el extremo del soporte inferior utilizando las herramientas especiales y una prensa hidráulica.

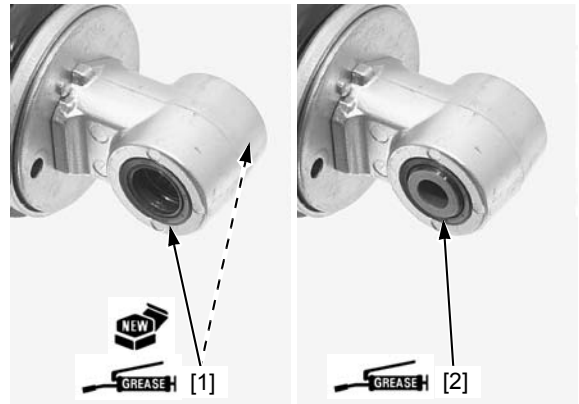
HERRAMIENTAS:

[2] Impulsor	07749-0010000
[3] Accesorio 24 x 26 mm	07746-0010700
[4] Piloto, 17 mm	07746-0040400



Aplicar grasa en los labios de los guardapolvos nuevos [1] y el collarín [2].

Instale los guardapolvos en el amortiguador. Instale el collarín.



DESCARTE DEL AMORTIGUADOR

Haga una marca de punzón en el amortiguador, para indicar el centro de taladrado.

(Consulte la ilustración de la derecha).

PUNTO DE TALADRADO:

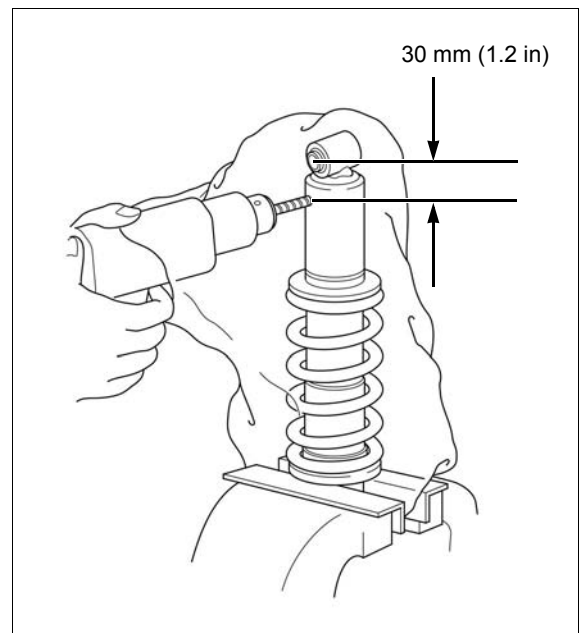
30 Mm (1,2 pulg.) desde el centro del pivote

Coloque el amortiguador en un saco de plástico.

Sujete el amortiguador en un tornillo de banco. A través de la abertura del saco de plástico, introduzca un taladro neumático con una broca bien afilada, cuyo diámetro debe ser de 2 - 3 mm (5/64 - 1/8 pulg)

- No utilice una broca sin filo de corte, pues esta puede generar calor y presión excesivos en el interior del amortiguador, lo que causaría una explosión y graves lesiones personales.
- El amortiguador contiene nitrógeno y aceite a alta presión. No perforo el amortiguador ni más ni menos que la medida indicada. En caso contrario, la cámara de aceite se puede perforar y la fuga de aceite a alta presión puede causar graves lesiones personales.
- Use siempre anteojos de seguridad para evitar la penetración de partículas de metal en sus ojos, cuando se libere el gas a presión. El saco de plástico sirve solamente para protegerlo de las emanaciones de gas.

Prenda el saco de plástico alrededor del taladro neumático. Accione el taladro rápidamente, en el interior del saco, que se inflará con el aire proveniente del taladro neumático. Esto impedirá que el saco se quede preso en la broca, durante la perforación.

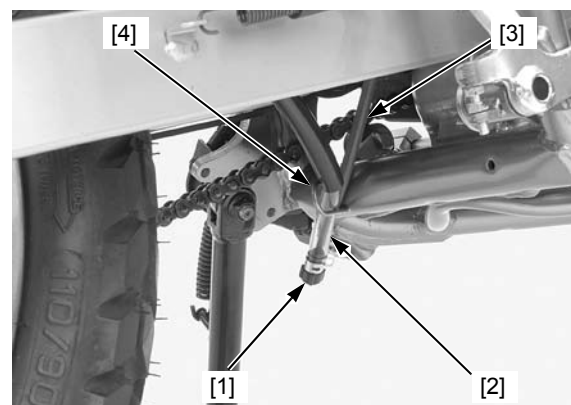


BRAZO OSCILANTE

DESMONTAJE

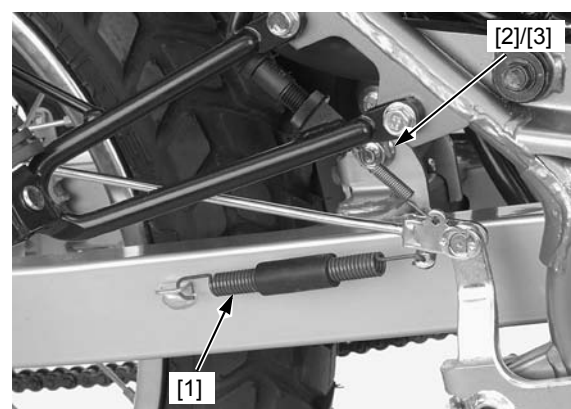
Quite la tapa de drenaje [1] desde la manguera del respiradero del cárter [2].

Quite la manguera del respiradero y la manguera de drenaje del carburador [3] desde la guía [4].

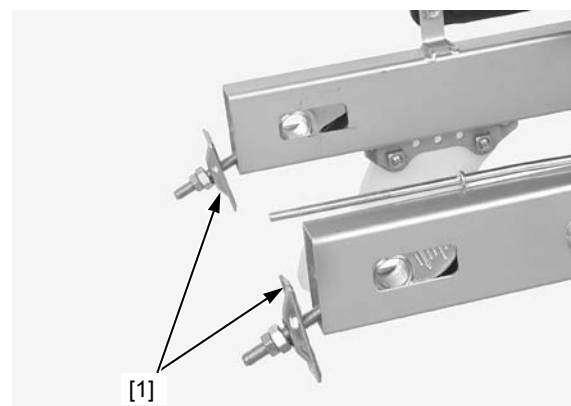


Quite la rueda trasera (página 15-4). Desenganche el resorte de retorno del freno trasero [1].

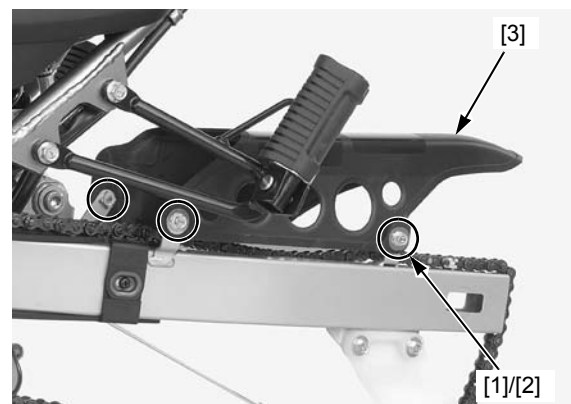
Quite el tornillo de fijación inferior del amortiguador [2] y la tuerca [3].



Quite los ajustadores de la cadena de transmisión [1].

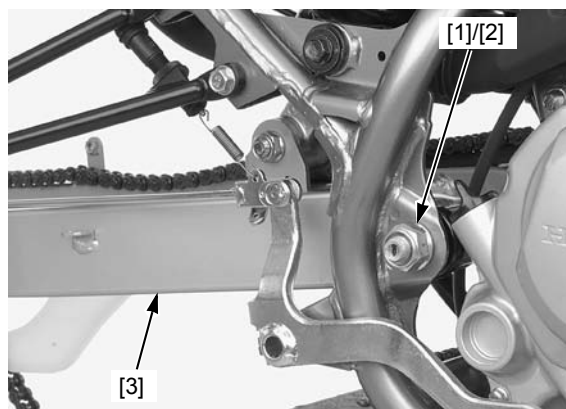


Quite los tornillos de la tapa de la cadena de transmisión [1] y los collarines [2]. Quite la tapa de la cadena de transmisión [3].



RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN

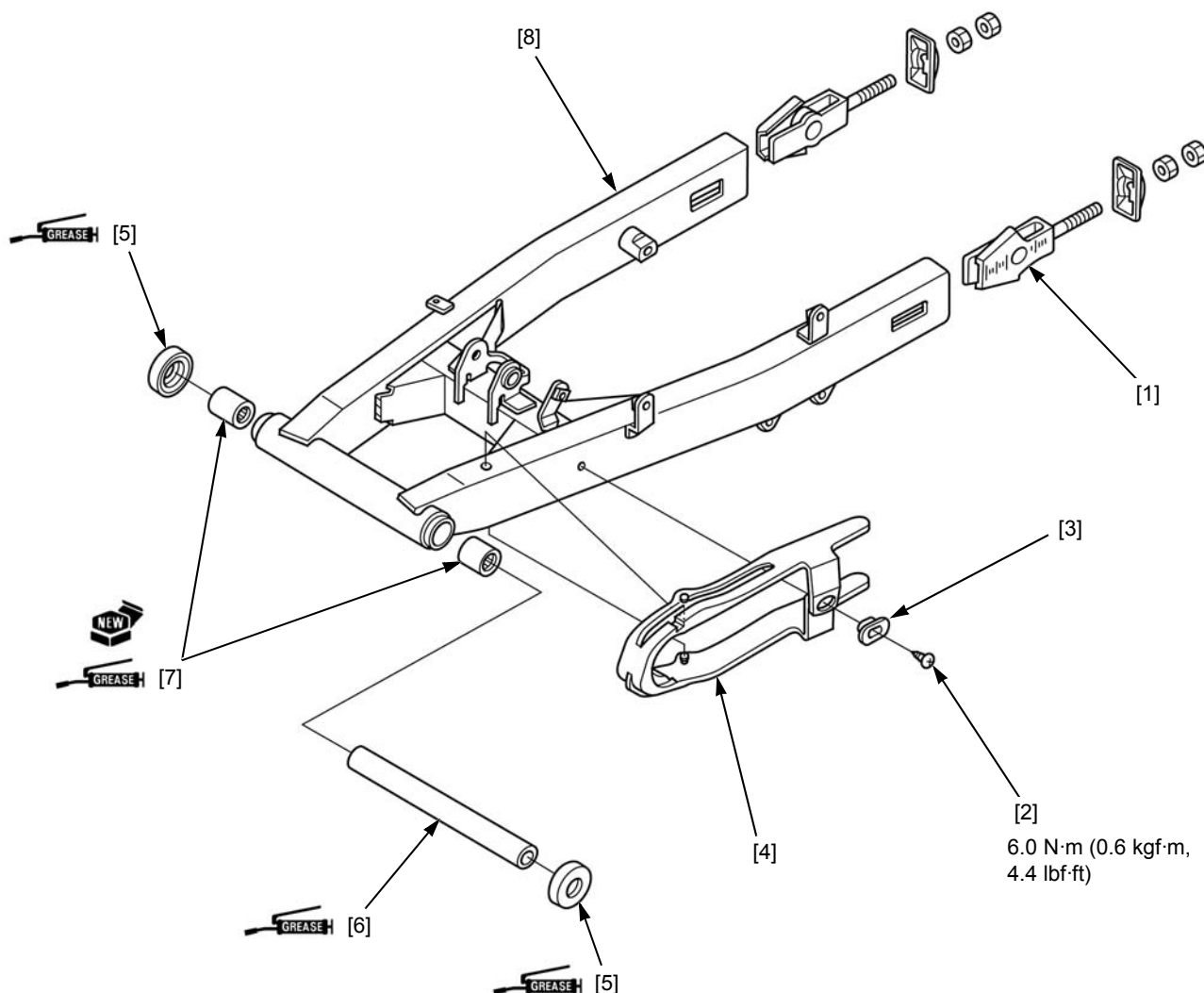
Quite la tuerca del pivote del brazo oscilante [1].
Quite el perno del pivote [2] desde el lado izquierdo y retire el brazo oscilante [3].



DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte y vuelve a montar el brazo oscilante como se muestra en la ilustración.

- Ajustador de la cadena de transmisión [1]
- Tornillo [2]
- Collarín [3]
- Guía cadena [4]
- Guardapolvos [5]
- Manguito separador [6]
- Rodamientos de agujas [7]
- Brazo basculante [8]



REEMPLAZO DEL RODAMIENTO DE LA RUEDA

Quite los tornillos del protector de la cadena transmisión, collarines y el protector de la cadena de transmisión (página 15-14).

Quite el rodamiento de agujas [1] desde el brazo oscilante utilizando las herramientas especiales.

HERRAMIENTA:

[2] Conjunto extractor de rodamiento, 20 mm

07936-3710600

[3] Peso del extractor de rodamiento

07741-0010201

Mango del extractor de rodamiento

07936-3710100

Presione el rodamiento de agujas en el lado marcado.

Aplique grasa a un rodamiento de agujas nuevo [1].

Presione los rodamientos de agujas en el pivote del brazo oscilante para que la superficie del rodamiento de agujas quede más bajo 8.0 - 9.0 mm (0,31 - 0,35 pulg) de que el extremo del brazo oscilante utilizando las herramientas especiales y una prensa hidráulica.

HERRAMIENTAS:

[2] Impulsor

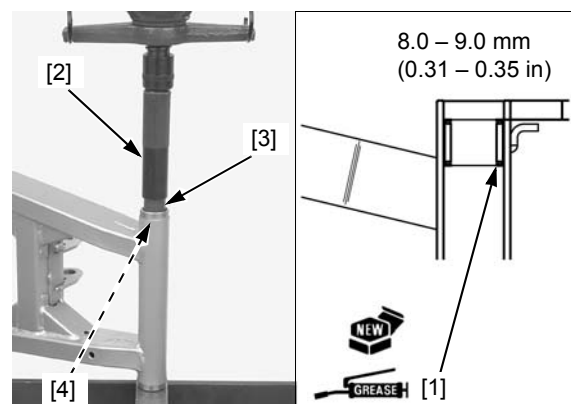
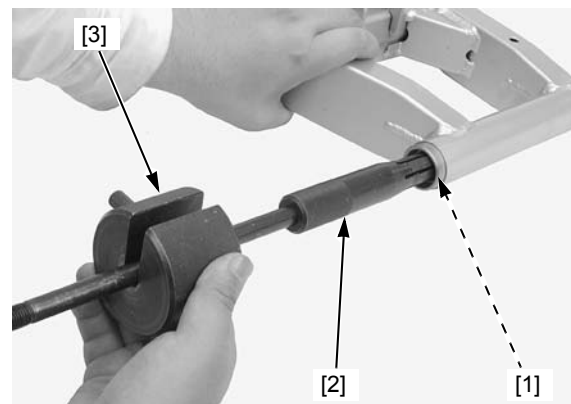
07749-0010000

[3] Accesorio 24 x 26 mm

07746-0010700

[4] Piloto, 20 mm

07746-0040500



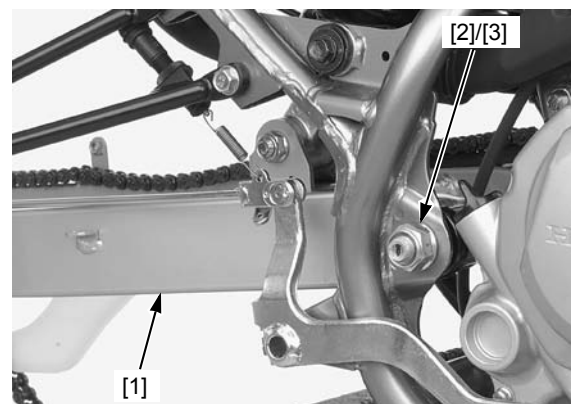
INSTALACIÓN

Instalar el brazo oscilante [1] en el carenado.

Instale el perno de pivote del brazo oscilante [2] en el carenado a partir del lado izquierdo.

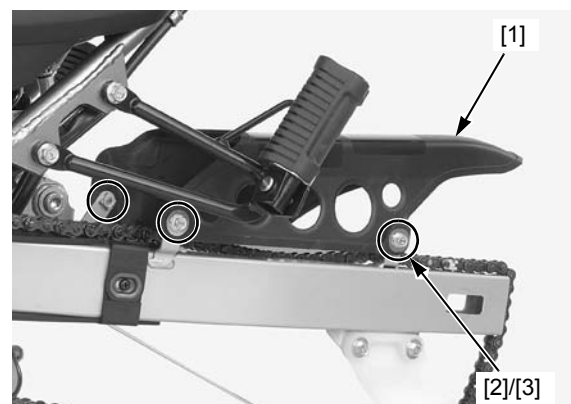
Instale y apriete la tuerca del pivote del brazo oscilante [3] al par especificado.

PAR: 88 N•m (9,0 kgf•m, 65 lbf•ft)



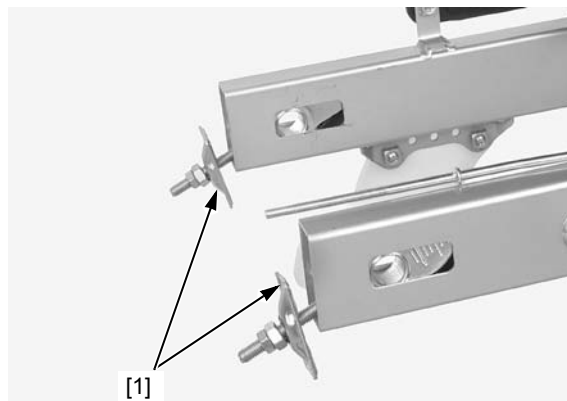
Instale la tapa de la cadena de transmisión [1] en el brazo oscilante.

Instale los collarines de la tapa de la cadena de transmisión [2] y los tornillos [3], y luego apriete los tornillos.



RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN

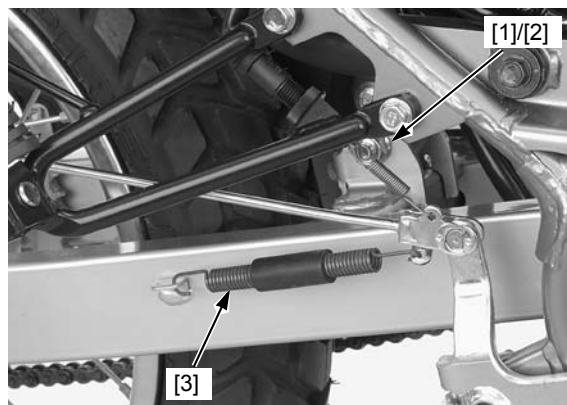
Instale los ajustadores de la cadena de transmisión [1].



Instale la rueda trasera (página 15-6).

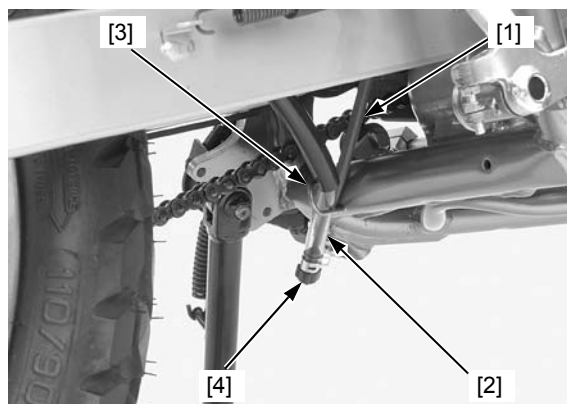
Quite el tornillo de fijación inferior del amortiguador [1] y la tuerca [2].

Enganche el resorte de retorno del freno trasero [3].



Instale la manguera de drenaje del carburador [1] y la manguera del respiradero del cárter [2] a través de la guía [3].

Instale la tapa de drenaje [4] en la manguera del respiradero del cárter.

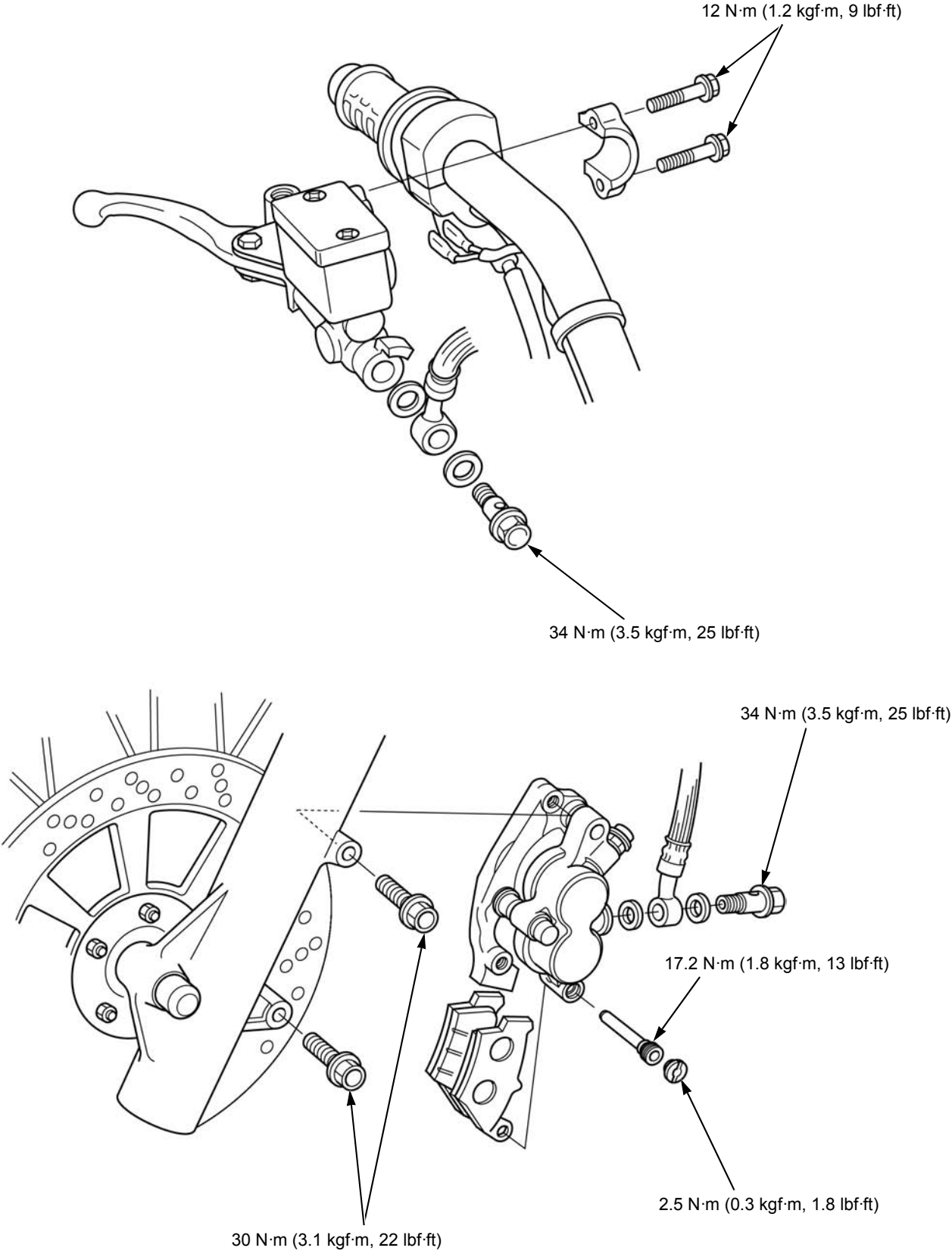


16. FRENO HIDRÁULICO (XR125LK/LEK)

COMPONENTES DEL SISTEMA	16-2	DISCO / PASTILLAS DEL FRENO.....	16-6
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	16-3	Cilindro principal	16-7
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	16-3	PINZAS DEL FRENO.....	16-9
CAMBIO DEL FLUIDO DEL FRENO/PURGA			
DEL AIRE	16-4		

FRENO HIDRÁULICO (XR125LK/LEK)

COMPONENTES DEL SISTEMA



INFORMACIÓN DE SERVICIO GENERAL

ADVERTENCIA

La inhalación frecuente del polvo de la pastilla del freno, independientemente de la composición del material podría ser peligroso para su salud.

- Evite respirar partículas de polvo.
- Nunca use una manguera de aire o cepillo para limpiar conjuntos de freno. Utilice una aspiradora aprobada por OSHA.

Evite derramar fluido de freno en superficies pintadas, superficies de plástico o en piezas de goma. Coloque un paño sobre esas piezas, al efectuar servicios en el sistema de freno. El fluido de freno puede causar daños a estos tipos de materiales.

- Discos o pastillas de freno contaminados reducen el desempeño del frenado. Descarte las pastillas contaminadas y limpie el disco con un agente desengrasante de freno de alta calidad.
- Compruebe el sistema de freno mediante la aplicación de la palanca de freno o del pedal después de la purga de aire.
- No permita que agentes contaminadores (suciedad, agua etc.) penetren en el depósito abierto.
- El sistema se debe purgar después que se abra el sistema hidráulico, o si el freno está elástico.
- Utilice siempre fluido de freno DOT 3 o DOT 4 nuevo, retirado desde un recipiente sellado al efectuar el mantenimiento del sistema. No mezcle tipos diferentes de fluido, ya que éstos pueden ser incompatibles.
- Compruebe siempre el funcionamiento del freno, antes de conducir la motocicleta.

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Palanca del freno demasiado blanda o elástica

- Presencia de aire en el sistema hidráulico
- Fuga de fluido en el sistema hidráulico
- Pastillas/disco del freno contaminados
- Sellos del pistón de la pinza desgastados
- Retenes del pistón del cilindro principal desgastados
- Pastillas/disco del freno desgastados
- Pinza contaminada
- Cilindro principal contaminado
- La pinza no desliza correctamente
- Bajo nivel de fluido de freno
- Pasaje de fluido obstruido
- Disco de freno deformado/alabeado
- Pistón de la pinza del freno atascado/desgastado
- Pistón del cilindro principal atascado/desgastado
- Palanca del freno alabeada

Palanca del freno demasiado dura

- Sistema hidráulico obstruido/restringido
- Pistón de la pinza del freno atascado/desgastado
- Sellos del pistón de la pinza desgastados
- Pistón del cilindro principal atascado/desgastado
- Palanca del freno alabeada

Freno agarrotando

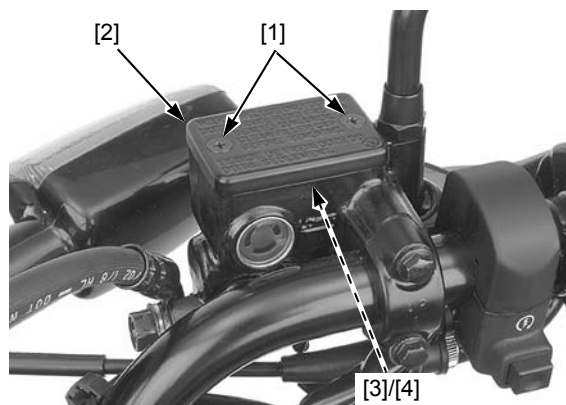
- Pastillas/disco del freno contaminados
- Rueda mal alineada
- Pastillas/disco del freno demasiado desgastados
- Disco de freno deformado/alabeado
- La pinza no desliza correctamente
- Pasaje de fluido obstruido/restringido
- Pistón de la pinza del freno atascado

CAMBIO DEL FLUIDO DE FRENO / PURGA DEL AIRE

DRENAJE DEL FLUIDO DE FRENO

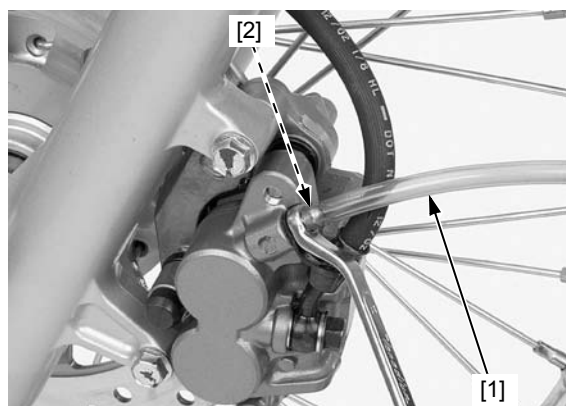
Gire el manillar hasta que el depósito se quede nivelado antes de quitar la tapa del depósito.

Quite los tornillos [1], la tapa del depósito [2], la placa de fijación [3] y el diafragma [4] .



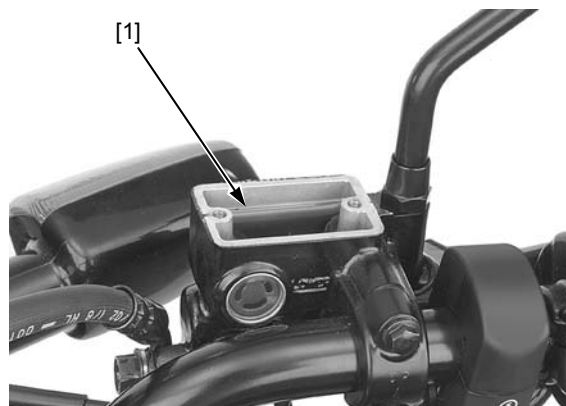
Conecte una manguera de drenaje [1] en la válvula de purga de la pinza [2].

Afloje la válvula de purga y accione la palanca del freno hasta que no haya más flujo de fluido a través de la válvula de purga.



ADICCIÓN DEL FLUIDO DE FRENO /PURGA DEL AIRE

Abastezca el depósito con fluido de frenos DOT 3 o DOT 4 retirado de un recipiente sellado.



Instale un sistema de purga comercialmente disponible [1] en la válvula de purga [2].

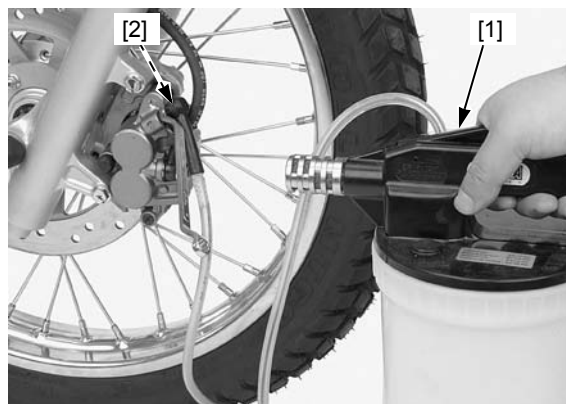
Bombee el sistema de purga y afloje la válvula de purga.

Si no se utiliza un sistema de relleno automático, cuando bajar el nivel del fluido en el depósito, adicione fluido de freno.

Realice el procedimiento de purga hasta que el sistema sea completamente purgado.

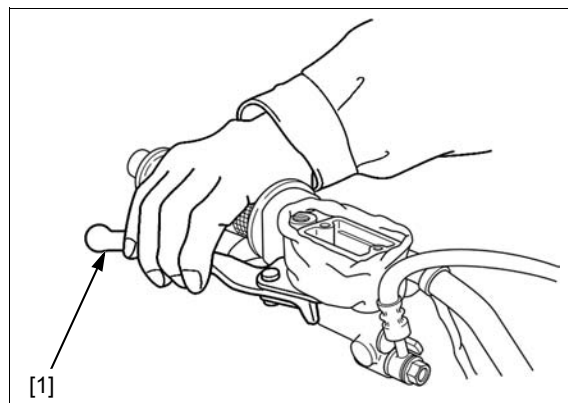
Cierre la válvula de purga y accione la palanca de freno. Si aún se siente elástico el sistema, purgar el sistema de nuevo.

En caso de que haya penetración de aire en el sistema de purga a través de la rosca de la válvula de purga, selle la rosca con cinta de Teflón.



En caso de que el sistema de purga no esté disponible, siga los procedimientos a continuación:

Aumente la presión del sistema con la palanca de freno [1] hasta que se sienta resistencia en la palanca.



No suelte la palanca del freno hasta que la válvula de purga se ha cerrado.

Conecte una manguera de drenaje [1] en la válvula de purga [2] y purgue el sistema siguiendo los pasos a continuación:

1. Apriete la palanca de freno completamente y afloje la válvula de purga 1/2 de vuelta. Espere unos segundos y, a continuación, cierre la válvula de purga.

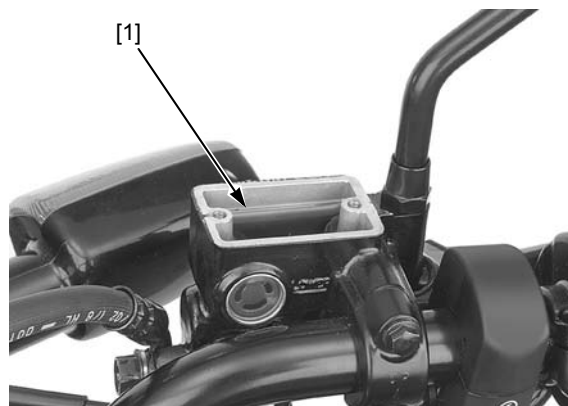
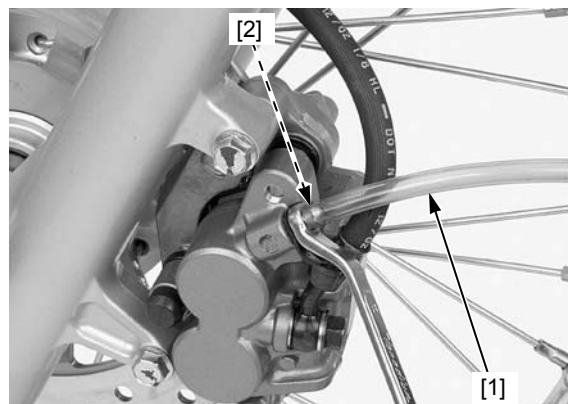
2. Suelte la palanca del freno lentamente y espere varios segundos después de que se llegue al final de su recorrido.

3. Repita los pasos 1 y 2 hasta que no queden burbujas de aire en la manguera de purga.

Después de purgar el sistema por completo, apriete la válvula de purga.

PAR: 5,4 N·m (0,6 kgf·m, 4,0 lbf·ft)

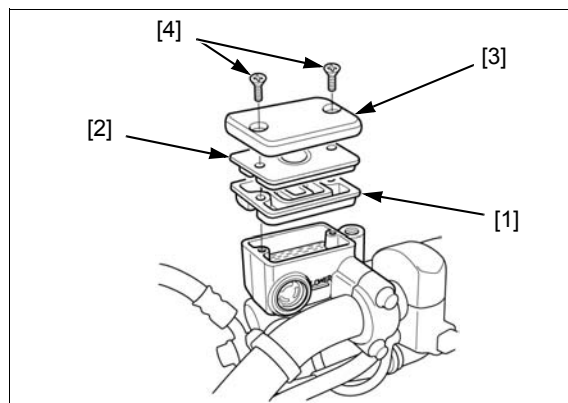
Abastezca el depósito con fluido de frenos DOT 3 o DOT 4 retirado de un recipiente sellado.



Instale el diafragma [1], placa de fijación [2] y la tapa del depósito [3].

Instale y apriete los tornillos [4] al par especificado.

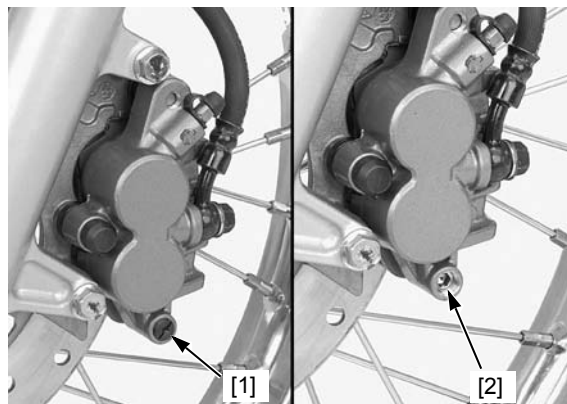
PAR: 1,5 N·m (0,2 kgf·m, 1,1 lbf·ft)



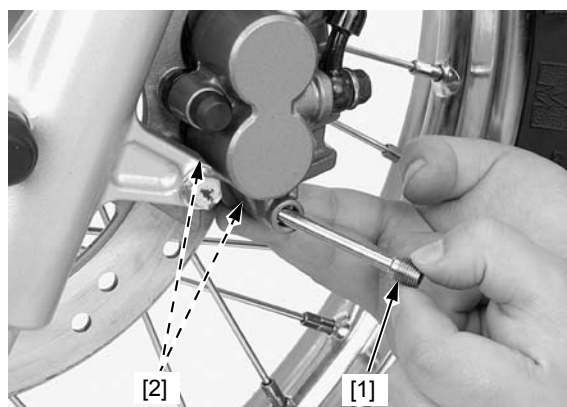
DISCO/PASTILLAS DEL FRENO

REEMPLAZO DE LAS PASTILLAS DEL FRENO

Quite la tapa del pasador de la pastilla [1] y afloje el pasador [2].

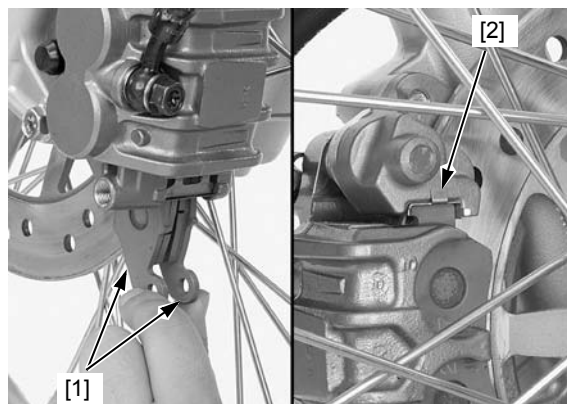


Quite el pasador de la pastilla [1] mientras mantiene las pastillas de freno [2], a continuación, retire las pastillas de freno.



Asegúrese de que el resorte de la pastilla está instalado en su posición correcta.

Instalar las pastillas de freno [1] de modo que las extremidades reposan de manera adecuada sobre el retén de la pastilla [2] en la abrazadera de la pinza.



Instale el pasador de la pastilla [1] empujando las pastillas contra el resorte de la pastilla para alinear los orificios del pasador de la pastilla en las pastillas y la pinza.

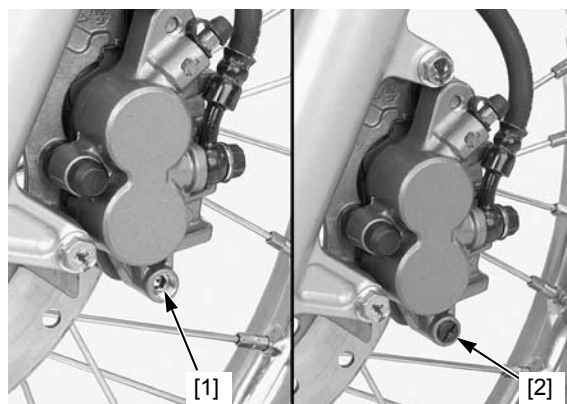
Apretar el pasador de la pastilla.

PAR: 17,2 N•m (1,8 kgf•m, 13 lbf•ft)

Instalar y apretar la tapa del pasador de la pastilla [2].

PAR: 2,5 N•m (0,3 kgf•m, 1,8 lbf•ft)

Accionar la palanca del freno para asentar los pistones de las pinzas contra las pastillas de freno.

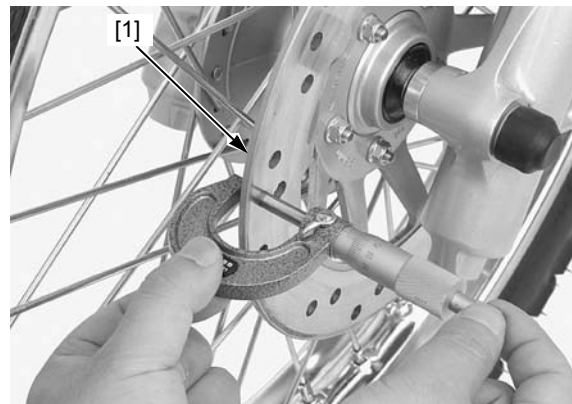


INSPECCIÓN DEL DISCO DE FRENO

Inspeccione visualmente el disco con respecto a daños o grietas. Medir el espesor del disco de freno en diferentes puntos.

LÍMITE DE SERVICIO: 3,5 mm (0,14 pulg)

Reemplace el disco de freno en caso de que la menor medición sea inferior al límite de servicio.



Compruebe el disco de freno en busca de alabeo.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,25 mm (0,010 pulg):

En caso de que el alabeo exceda el límite de servicio, inspeccione los rodamientos de la rueda con respecto a holgura excesiva.

Reemplace el disco de freno si los rodamientos de las ruedas son normales.



CILINDRO PRINCIPAL

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

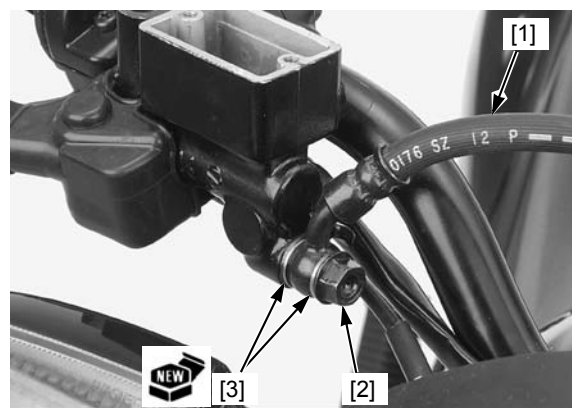
Drene el líquido de freno del sistema hidráulico (página 16-4).

Quite el espejo retrovisor.

Desconecte la manguera del freno [1] quitando el tornillo aceite [2] y las arandelas de sellado [3].

Desenchufe los conectores de los interruptores de la luz de freno delantera [4].

Quite los tornillos del soporte del cilindro principal [5], el soporte [6] y el cilindro principal [7].



Instale el soporte del cilindro principal con su marca "UP" orientada hacia arriba [8].

Instale el cilindro principal, el soporte y los tornillos del soporte.

Alinee la extremidad del cilindro principal con la marca de punzón [9] en el manillar, y apriete el tornillo superior en primer lugar, y a continuación, el tornillo inferior.

PAR: 12 N•m (1,2 kgf•m, 9 lbf•ft)

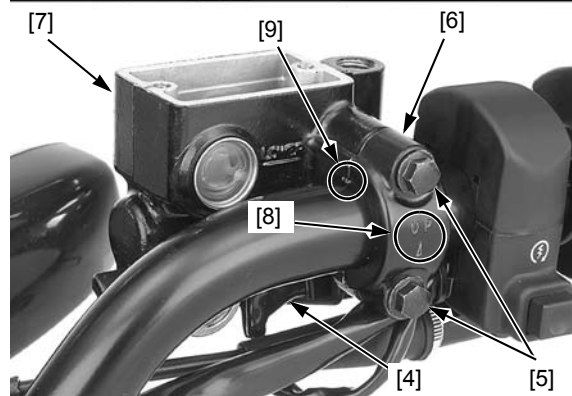
Enchufe los conectores de los interruptores de la luz de freno.

Conecte la manguera del freno con el tornillo de aceite y arandelas de sellado nuevas y apriete el tornillo de aceite.

PAR: 34 N•m (3,5 kgf•m, 25 lbf•ft)

Instale el espejo retrovisor.

Abastecer y purgar el sistema hidráulico (página 16-4).



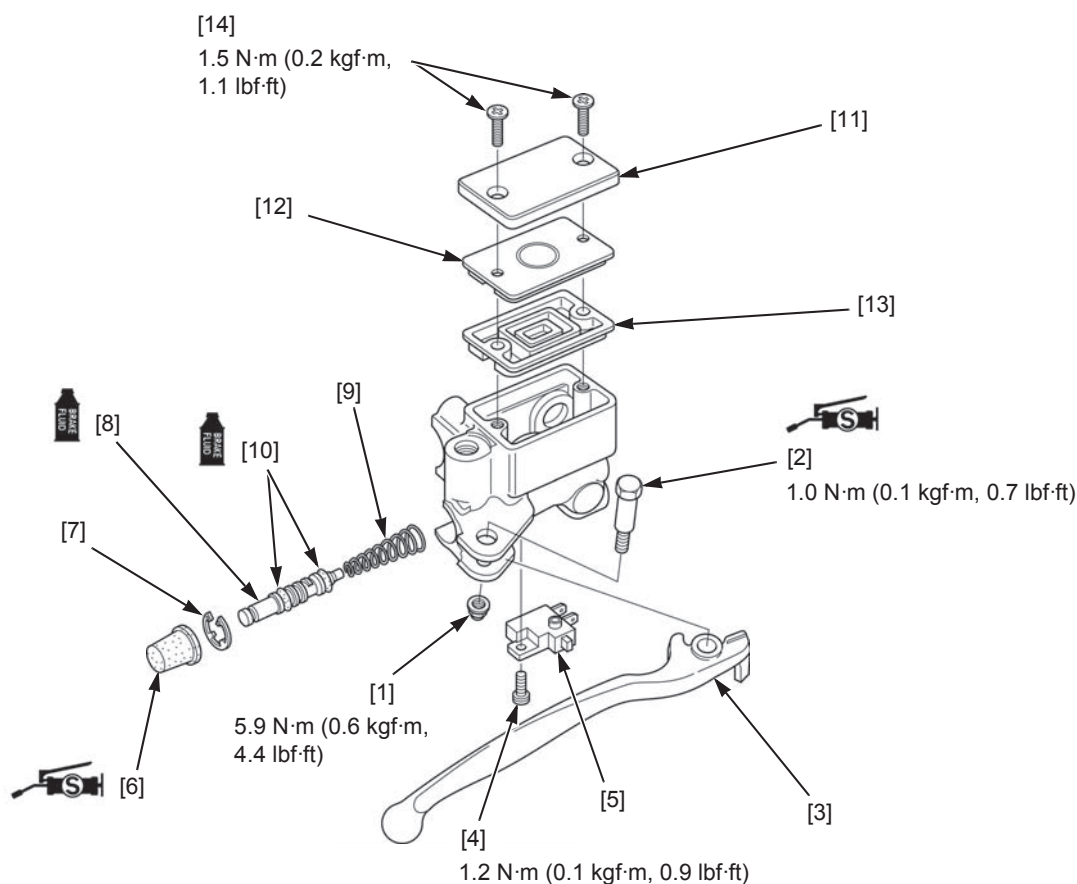
FRENO HIDRÁULICO (XR125LK/LEK)

DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte y vuelve a montar el cilindro principal como se muestra en la ilustración.

- | | | |
|---------------------------|--|--------------------------|
| - Tuerca [1] | - Perno del pivote de la palanca del freno [2] | - Palanca del freno [3] |
| - Tornillo [4] | - Interruptor de la luz del freno [5] | - Protector de goma [6] |
| - Anillo de presión [7] | - Pistón maestro/principal [8] | - Resorte [9] |
| - Retenes del pistón [10] | - Tapa del depósito [11] | - Placa de fijación [12] |
| - Diafragma [13] | - Tornillos [14] | |

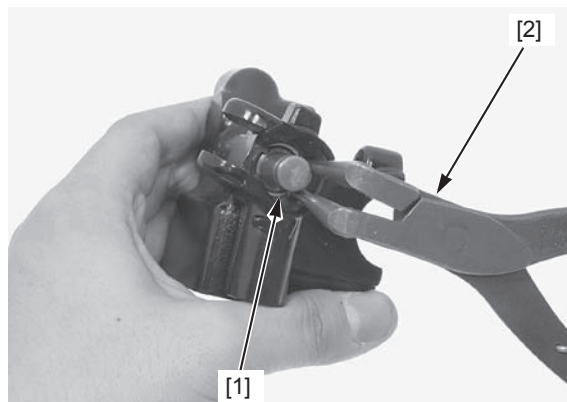
- El pistón, los retenes, el resorte, el anillo de presión, la arandela y el protector de goma se deben reemplazar como un conjunto; no reemplace componentes individualmente.
- Cuando instale el pistón, no permita que los labios de los retenes se queden orientados hacia fuera.
- Asegúrese de que el anillo de presión está completamente asentado en la ranura.



Retirar e instalar el anillo de presión [1] utilizando la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

[2] Alicates para anillos de presión 07914-SA50001



PINZADEL FRENO

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Drene el fluido del freno (página 16-4). Quite los siguientes elementos:

- Tornillo Aceite [1] /manguera del freno [2] /arandelas de sellado [3]
- Pernos de fijación [4]
- Pinza del freno [5]

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

PAR:

Perno de fijación de la pinza del freno:

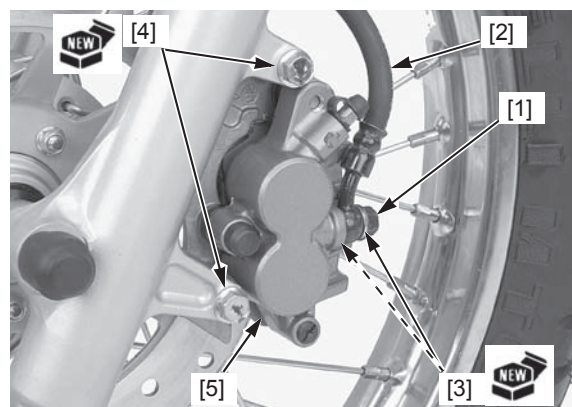
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)

Tornillo de aceite de la manguera del freno:

34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)

- Reemplace los pernos de fijación de la pinza del freno y las arandelas de sellado con componentes nuevos.

Abastecer y purgar el sistema hidráulico (página 16-4).



DESMONTAJE/MONTAJE

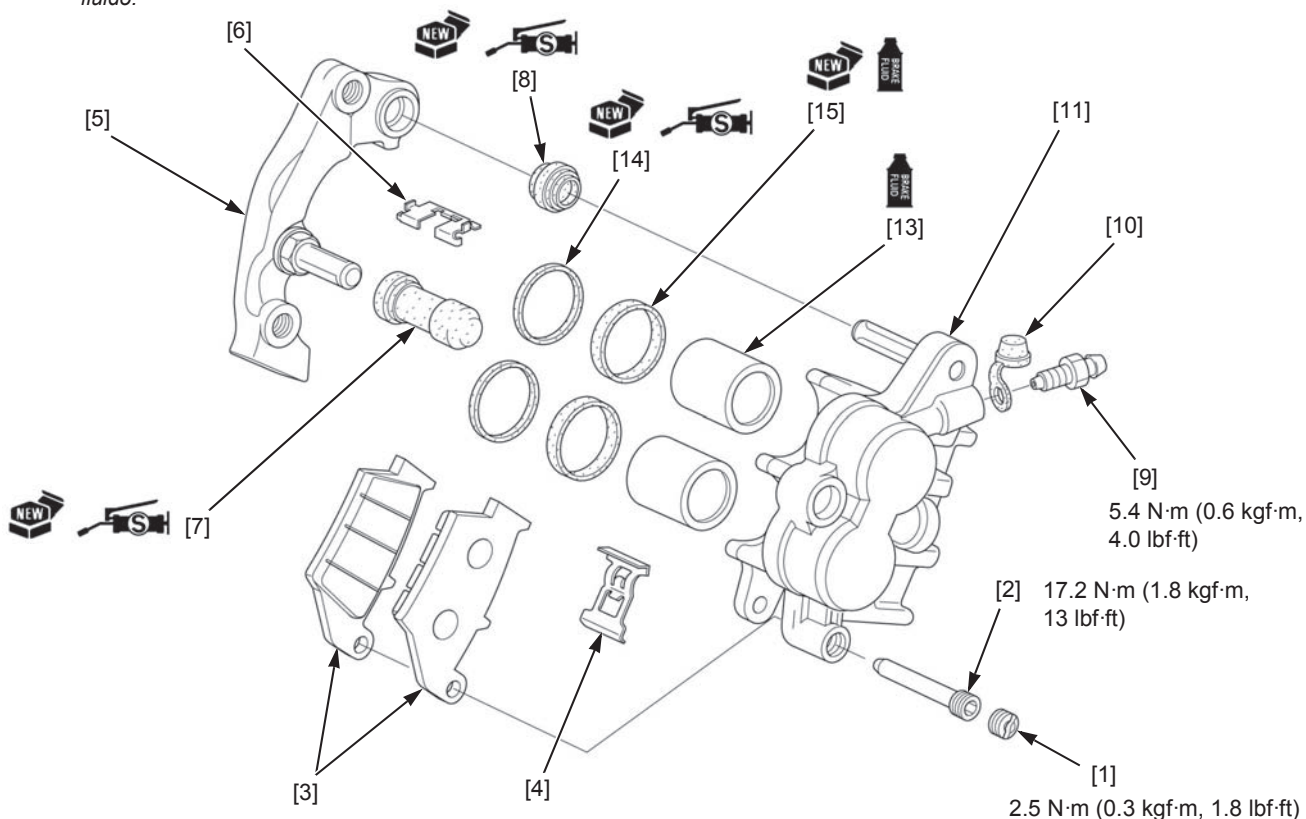
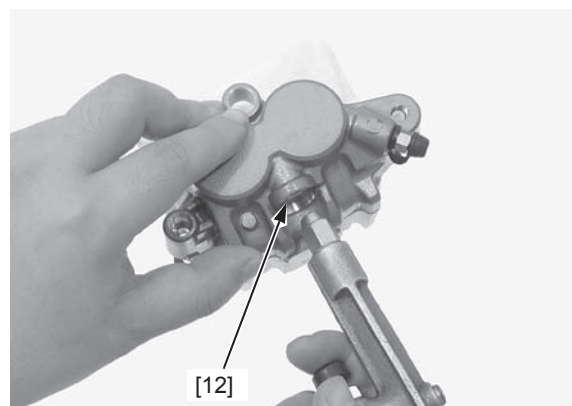
Quite los siguientes elementos:

- Tapa del pasador de la pastilla [1] /pasador de la pastilla [2] /pastillas del freno [3] (página 16- 6)
- Resorte de la pastilla [4]
- Soporte de la pinza [5] /retén de la pastilla [6]
- Protector de goma del pasador del soporte [7]
- Protector de goma del pasador de la pinza [8]
- Válvula de purga [9] /tapa [10].

No utilice aire comprimido a alta presión y no coloque la boquilla de aire muy cerca de la entrada del fluido.

Ubique el cuerpo de la pinza [11] con los pistones hacia abajo y aplique chorros cortos de aire comprimido a la entrada del fluido [12] para extraer los pistones [13].

Quite los guardapolvos [14] y los sellos del pistón [15] El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



NOTAS

17. SISTEMA DE CARGA/BATERÍA

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES.....	17-2	BATERÍA.....	17-5
DIAGRAMA DEL SISTEMA.....	17-2	INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE CARGA	17-6
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	17-3	REGULADOR/RECTIFICADOR	17-7
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS.....	17-4	BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR	17-7

SISTEMA DE CARGA/BATERÍA

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES

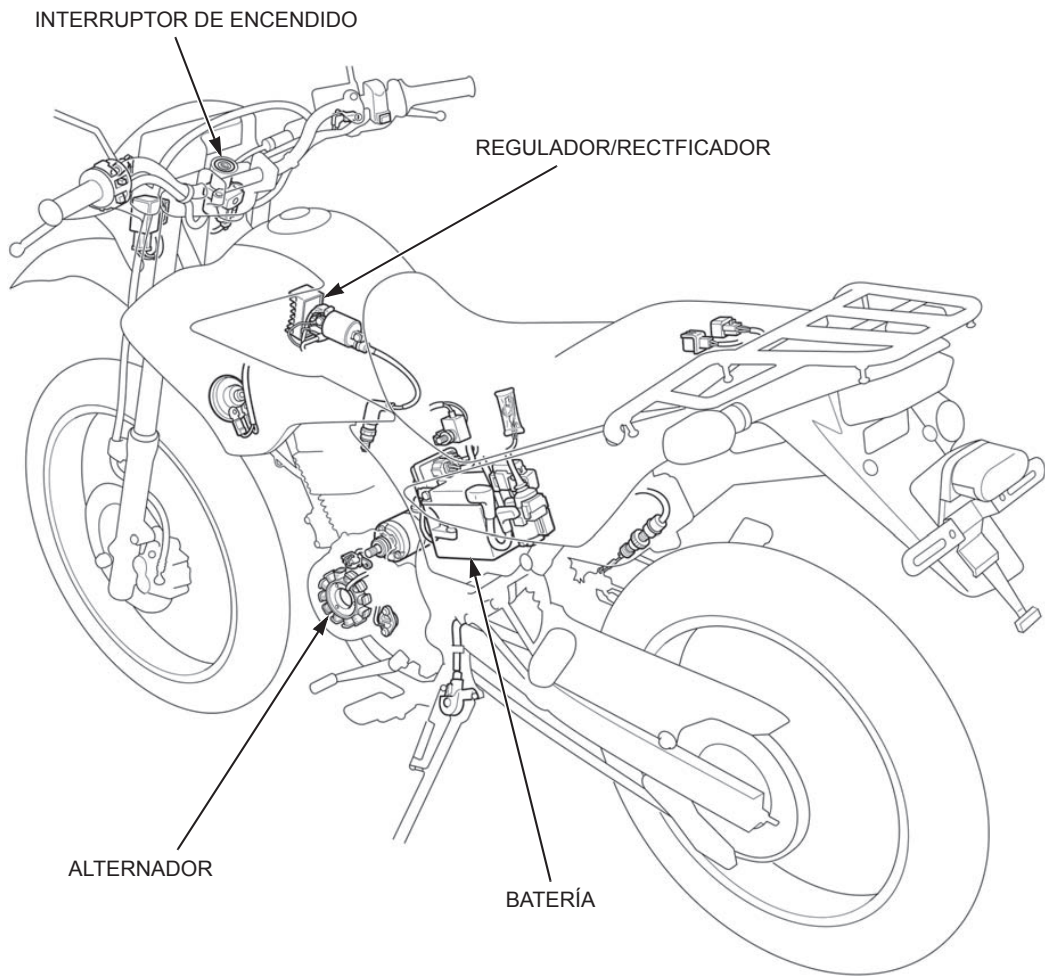
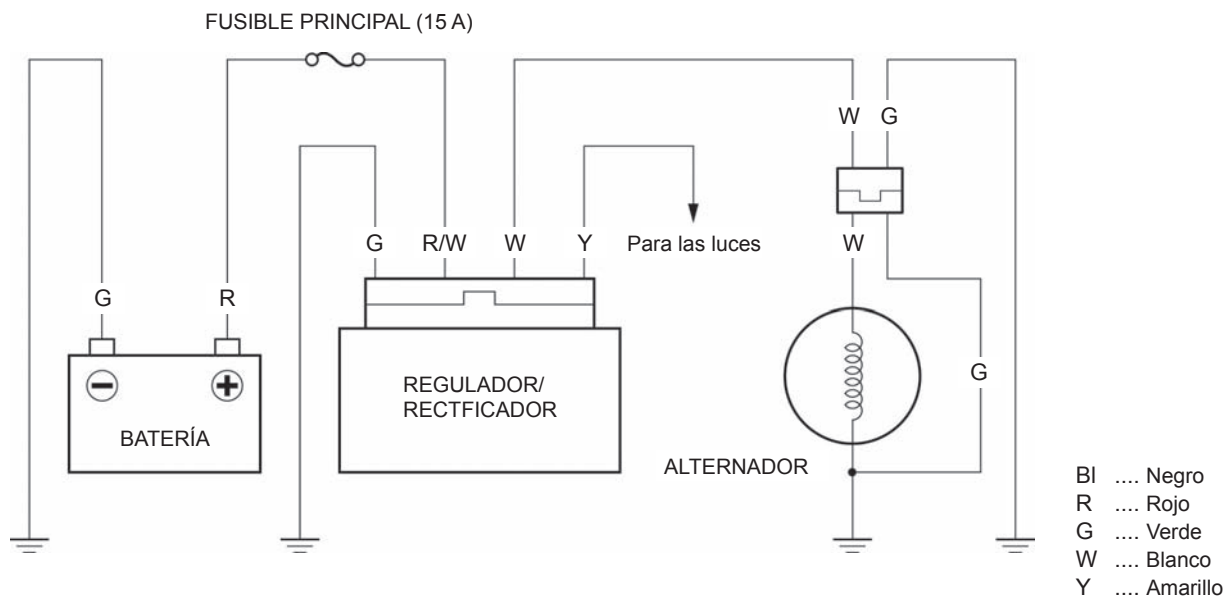


DIAGRAMA DEL SISTEMA



INFORMACIÓN DE SERVICIO

ADVERTENCIA

- La batería emite gases explosivos; manténgala lejos de chispas, llamas y cigarrillos encendidos. Provea una ventilación adecuada cuando recargar.
- La batería contiene ácido sulfúrico (electrolito). Si entra en contacto con la piel o con los ojos puede causar serias quemaduras. Utilice ropas protectoras y máscara de protección.
- En caso de que el electrolito entre en contacto con la piel, lávese con agua.
- En caso de que el electrolito entre en contacto con los ojos, lávese con mucha agua por lo menos durante quince minutos y busque auxilio médico.
 - El electrolito es venenoso.
- En caso de ingestión, beba una grande cantidad de agua o leche y póngase en contacto inmediato con el centro para el control de sustancias venenosas; busque auxilio médico de inmediato.

ADVERTENCIA

- *Siempre apague el interruptor de encendido antes de desconectar cualquier componente eléctrico.*
- *Algunos componentes eléctricos se pueden dañar en caso de que los terminales o conectores se conecten o desconecten mientras el interruptor de encendido esté accionado ["ON"] y haya circulación de corriente eléctrica..*
- En caso de que la motocicleta vaya a permanecer almacenada durante un período prolongado, quitar la batería, cárgala totalmente y almacenarla en un local seco y ventilado. Para aumentar su vida útil, cargue la batería almacenada cada dos semanas.
- En caso de que la batería vaya a permanecer conectada en la motocicleta almacenada, suelte el cable del terminal negativo.
- Baterías que no necesiten mantenimiento se deben reemplazar cuando lleguen al término de su vida útil.
- La batería se puede dañar en caso de que reciba carga insuficiente o en exceso, o si permanece descargada durante un largo período de tiempo. Esas condiciones también disminuyen su vida útil. Aún en condiciones normales de uso, el desempeño de la batería disminuirá después de 2 ó 3 años.
- La tensión de la batería se puede recuperar después de la carga. Pero en caso de que el consumo sea muy grande, la tensión disminuirá rápidamente y eventualmente acabará. Por ese motivo, el sistema de carga se considera frecuentemente como la causa del problema. Una sobrecarga en la batería, que puede aparentar ser un síntoma de sobrecarga, resulta normalmente de problemas en la propia batería. En caso de que una de las celdas esté en cortocircuito y la tensión de la batería no aumente, el regulador / rectificador suministrará tensión en exceso para la batería. Bajo tales condiciones, el nivel del electrolito disminuirá rápidamente.
- Antes de efectuar la investigación de averías del sistema de carga, verifique si el mantenimiento de la batería se ha efectuado correctamente y si la batería ha sido utilizada adecuadamente. Verifique si la batería se somete constantemente a consumo excesivo, tal como el uso prolongado del faro y de la luz trasera con la motocicleta estacionada.
- La batería se descargará, en caso de que la motocicleta no esté en uso. Por esa razón, cargue la batería cada dos semanas para evitar la sulfatación.
- Al verificar el sistema de carga de la batería, siga siempre los pasos descritos en el diagrama de investigación de averías (página 17-4).
- Para la carga de la batería, no sobrepase la corriente de carga y el tiempo especificado en la batería. Uso excesivo de corriente o tiempo de carga puede dañar la batería.

CARGA DE LA BATERÍA

- La energía debe ser ligada/desligada ["ON/OFF"] en el cargador, jamás en el terminal de la batería.
- Para la carga de la batería, no sobrepase la corriente de carga y el tiempo especificado en la batería. La utilización de corriente excesiva o la extensión del tiempo de carga puede dañar la batería.
- Carga rápida sólo debe realizarse en caso de emergencia; carga lenta es preferible.

PRUEBA DE LA BATERÍA

Remítase al Manual de Operación del probador de batería para obtener informaciones y detalles a respecto de la prueba. El probador de batería recomendado aplica una "carga" a la batería, de manera que se pueda medir la condición real de la batería, bajo carga.

Probador de batería recomendado: BM-210, BATERÍA MATE o equivalente

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

LA BATERÍA ESTÁ DAÑADA O DÉBIL

1. PRUEBA DE LA BATERÍA

Quite la batería (página 17-5)..

Verifique el estado de la batería utilizando el probador de batería recomendado.

PROBADOR DE BATERÍA RECOMENDADO: BM-210 o equivalente

¿La batería está en buen estado?

NO - batería defectuosa.

SI - VAYA AL PASO 2.

2. PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE

Instale la batería (página 17-5)..

Consulte el procedimiento para la prueba de fuga de corriente de la batería (página 17-6).

¿Está la fuga de corriente inferior a 0,01 mA?

SI - VAYA AL PASO 4.

NO - VAYA AL PASO 3.

3. PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE SIN UN CONECTOR DEL REGULADOR/RECTIFICADOR

Desconectar el conector del regulador/rectificador conector y volver a comprobar la fuga de corriente de la batería. ¿Está la fuga de corriente inferior a 0,01 mA?

SÍ - Regulador/rectificador defectuoso

NO - Cableado en cortocircuito.

- Interruptor de parada del motor defectuoso

4. INSPECCIÓN DE LA BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR

Verificar la bobina de carga del alternador (página 17-7).

¿Está la resistencia de la bobina de carga del alternador en el rango de 0,2 - 1,2 Ω (20 °C/ 68 °F)?

NO - Bobina de carga defectuosa.

SI - VAYA AL PASO 5.

5. INSPECCIÓN DE LA TENSIÓN DE CARGA

Medir y registrar la tensión de la batería utilizando un multímetro digital (página 17-6). Arranque el motor.

Mida la tensión de carga (página 17-6).

Compare las mediciones a los resultados del cálculo siguiente.

ESTÁNDAR:

Tensión de la batería medida < Tensión de carga medida < 15,5 V . ¿Está la tensión de carga medida en el rango estándar de voltaje?

SI - batería defectuosa.

NO - VAYA AL PASO 6.

6. INSPECCIÓN DEL SISTEMA DEL REGULADOR/RECTIFICADOR

Verifique la tensión y la resistencia en el conector del regulador/rectificador (página 17-7).

¿Las medidas son correctas?

SÍ - Regulador/rectificador defectuoso

NO -

- Circuito abierto en el cable correspondiente

- Conector flojo o contacto inadecuado en el terminal correspondiente.

- Cableado en cortocircuito.

BATERÍA

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Quite el tornillo [1], el collarín [2] y la banda de fijación de la batería [3]. Desconecte el cable negativo (-) [4] primero, y luego el cable positivo (+) [5].

Quite la batería [6]

Instale la batería en el orden inverso del desmontaje.

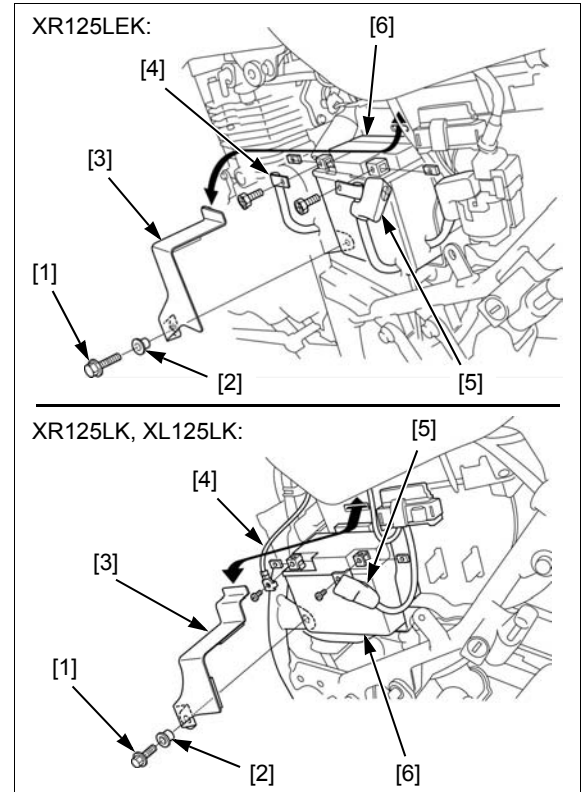
- Conecte primero el terminal positivo y luego el cable negativo.

INSPECCIÓN DE LA TENSIÓN

Mida la tensión de la batería utilizando un multímetro digital disponible comercialmente.

TENSIÓN:

Totalmente cargada: Superior a 12,8 V Necesidad de carga: Inferior a 12,3 V



CARGA DE LA BATERÍA

- La carga rápida sólo debe realizarse en caso de emergencia; carga lenta es preferible.
- Para la carga de la batería, no sobrepase la corriente de carga y el tiempo especificado en la batería. La utilización de corriente excesiva o la extensión del tiempo de carga puede dañar la batería.

Quite la batería (página 17-5)..

Conectar el cable positivo (+) del cargador al terminal positivo (+) de la batería.

Conectar el cable negativo (-) del cargador al terminal negativo (-) de la batería.

CORRIENTE Y TIEMPO DE CARGA:

XR125LEK:

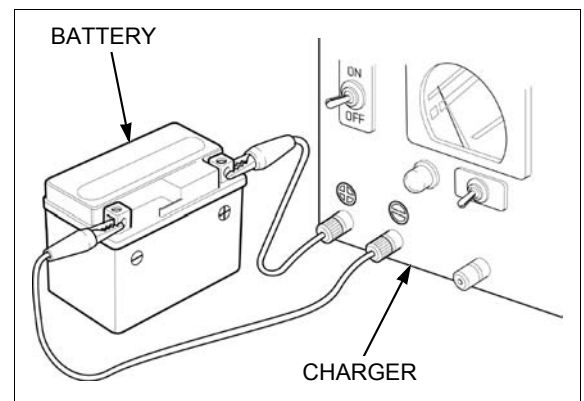
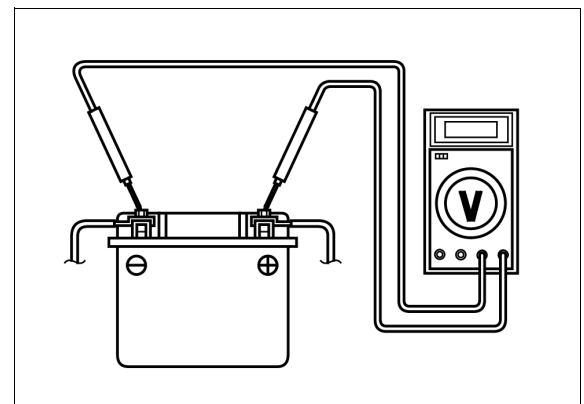
Normal: 0,5 A X 5 - 10 h
Rápida: 5,0 A x 0,5 h

XL125LK, XR125LK:

Normal: 0,4 A X 5 - 10 h
Rápida: 4,0 A X 0,5 - 10 h

La energía debe ser ligada/desligada ["ON/OFF"] en el cargador, jamás en el terminal de la batería.

terminals.



INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE CARGA

PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Con el interruptor de encendido se la posición deslizado ("OFF"), desconecte el cable negativo (-) de la batería.

Conecte la punta de prueba (+) del amperímetro en el cable negativo (-) y la punta de prueba (-) del amperímetro en el terminal negativo (-) de la batería.

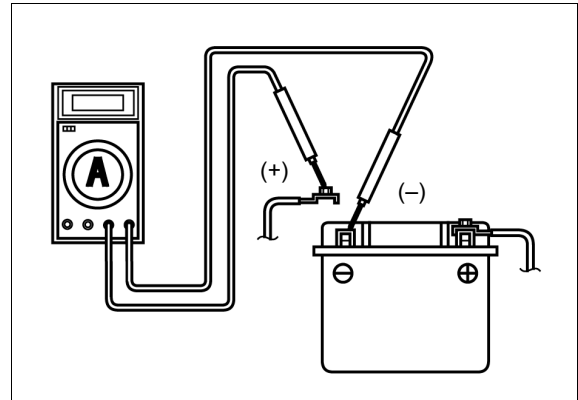
Con el interruptor de encendido en la posición "OFF", verifique la presencia de fugas de corriente.

- Al medir la corriente con el amperímetro, ajústelo inicialmente a su capacidad máxima. Solamente entonces ajústelo a un nivel más bajo. En caso de que el flujo de corriente sea superior al valor ajustado, el fusible del amperímetro se quemará.
- Al medir la corriente, no accione el interruptor de encendido. Una oscilación súbita de corriente podrá quemar el fusible del multítester.

FUGA DE CORRIENTE ESPECIFICADA: 0,01 mA máx.

Si la fuga de corriente excede el valor especificado, un cortocircuito es probable.

Localice el cortocircuito desconectando las conexiones paso a paso y midiendo la corriente.



INSPECCIÓN DE LA TENSIÓN DE CARGA

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Asegúrese de que la batería está en buenas condiciones antes de realizar esta prueba.

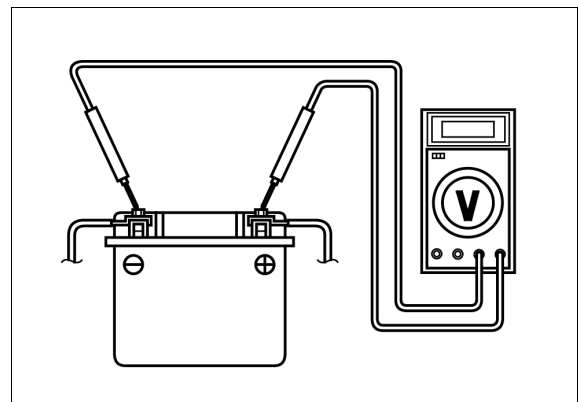
Caliente el motor a la temperatura de funcionamiento normal. Conecte el multítester entre los terminales positivo (+) y negativo (-) de la batería.

ADVERTENCIA

- Para evitar cortocircuito, identifique correctamente los cables o terminales positivos (+) y negativos (-).
- Nunca desconecte la batería, o cualquier cable del sistema de carga, sin antes desactivar el interruptor de encendido ("OFF"). En caso contrario, el multítester o los componentes eléctricos sufrirán daños.

Medir la tensión en el multímetro cuando el motor gira a 5.000 min⁻¹ (rpm).

Estándar: Tensión de la batería medida < Tensión de carga medida < 15,5 V a 5.000 min⁻¹ (rpm).



REGULADOR/RECTIFICADOR

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

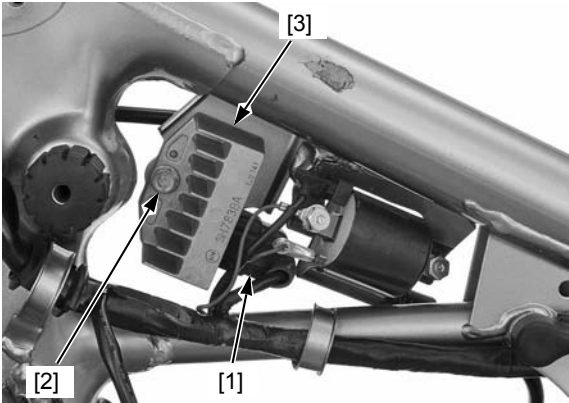
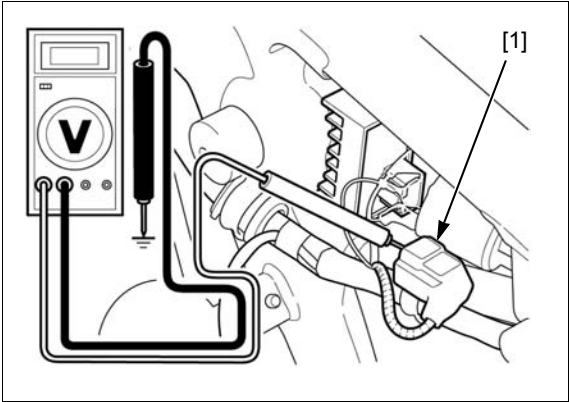
Quite el tanque de combustible (página 2-4)
Verificar el conector 4P del regulador/rectificador [1] en busca de contacto inadecuado o terminales corroídos.
Si la lectura de tensión de carga (página 17-6) está fuera de la especificación, compruebe lo siguiente en el conector lateral del cableado.

Ítem	Terminal	Especificación
Circuito de carga de la batería	Rojo/Blanco (+) y Tierra (-)	Deberá indicarse la tensión de la batería
Circuito de la bobina de carga	Blanco y Verde	0,2 – 1,2 Ω (a 20 °C/ 68 °F)
Circuito del Tierra	Verde y Tierra	Debe haber continuidad

Si todos los componentes del sistema de carga son normales y no hay conexiones sueltas en el conector 4P del regulador/rectificador, sustituya la unidad del regulador/rectificador.

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite el tanque de combustible (página 2-4)
Desconecte el conector 4P del regulador/rectificador [1].
Quite los tornillos [2] y el regulador/rectificador [3] desde el carenado.
Instale el regulador/rectificador en el orden inverso del desmontaje.



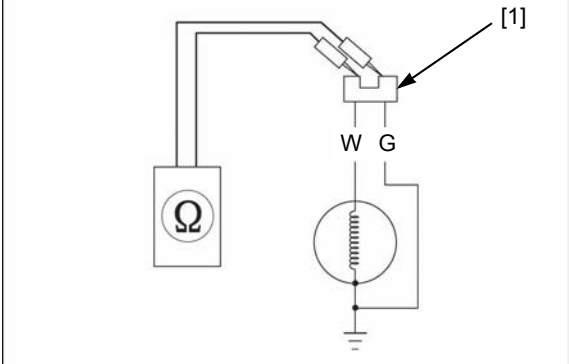
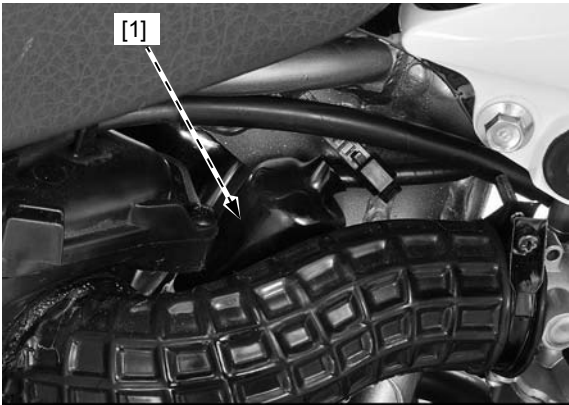
BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR

INSPECCIÓN

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2). Desconecte el conector 2P del alternador [1].
Medir la resistencia entre cada terminal del cable del alternador.

Circuito de la bobina de carga
CONEXIÓN: Blanco - Verde
ESTÁNDAR: 0,2 - 1,2 Ω (20°C/ 68°F)

Sustituir el estator del alternador si la resistencia está fuera de la especificación.
Consulte el procedimiento de sustitución del estator del alternador (página 11-4).

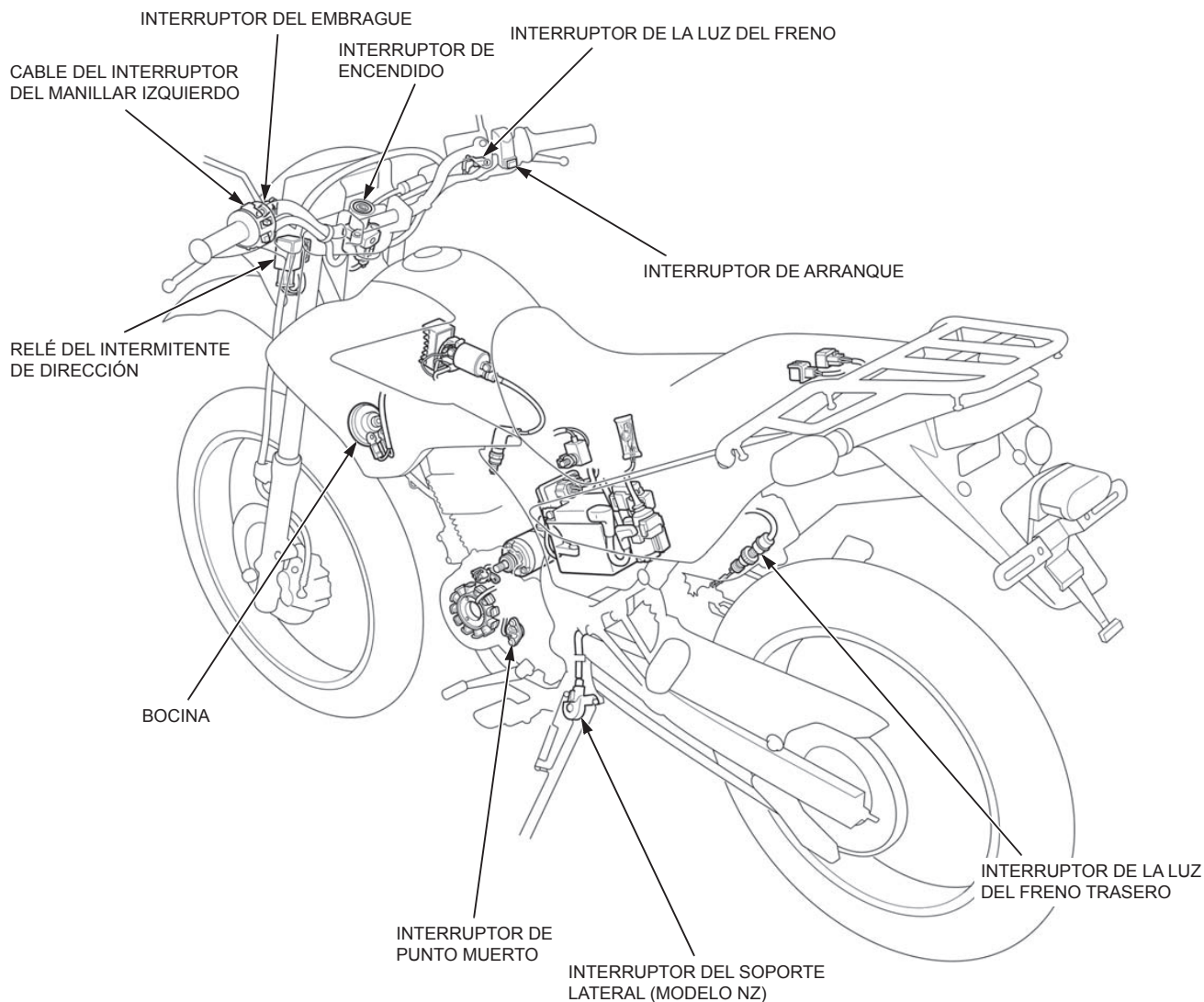


NOTAS

18. LUCES/INDICADORES/INTERRUPTORES

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES.....	18-2	INTERRUPTOR DEL MANILLAR.....	18-7
INFORMACIÓN DE SERVICIO.....	18-2	INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO	18-8
INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE LUCES	18-3	INTERRUPTOR DE EMBRAGUE.....	18-9
FARO/LUZ DE POSICIÓN	18-4	INTERRUPTOR DEL PUNTO MUERTO	18-9
LUZ DEL FRENO/LUZ TRASERA.....	18-4	INTERRUPTOR DEL SOPORTE LATERAL	
LUZ DE LA PLACA DE MATRÍCULA		(MODELO NZ).....	18-10
(XR125LK/LEK)	18-5	RELÉ DEL INTERMITENTE DE	
LUCES INTERMITENTES DE DIRECCIÓN	18-5	DIRECCIÓN	18-11
CUADRO DE INSTRUMENTOS	18-6	BOCINA	18-11
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO	18-7		

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES



INFORMACIÓN DE SERVICIO

- La lámpara halogénica del faro se calienta demasiado mientras el faro está encendido y permanece caliente durante algún tiempo, después que se desactiva el faro. Cerciórese de que la lámpara haya enfriado, antes de efectuar servicios.
- Mantenga todos los materiales inflamables lejos de la resistencia eléctrica. Utilice ropa protectora, guantes y protección para los ojos.
- Tenga en cuenta lo siguiente en caso de sustitución de la lámpara halogénica del faro.
 - Utilice guantes limpios durante el reemplazo. No deje impresiones digitales en la lámpara, pues estas podrán formar puntos calientes, lo que causará la quema de la lámpara.
 - En caso de que toque la lámpara con las manos sin protección, límpiela con un paño humedecido con alcohol, para evitar su falla prematura.
 - Asegúrese de instalar la capa de goma después de reemplazar la lámpara.
- Verifique el estado de la batería antes de efectuar cualquier tipo de inspección que necesite tensión correcta de la batería.
- La prueba de continuidad se puede efectuar con los interruptores instalados en la motocicleta.

INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE LUCES

EL FARO NO SE ENCIENDE O ES DÉBIL

Inspección estándar

Revise los puntos siguientes:

- Lámpara quemada o con potencia incorrecta.
- Conector suelto
- Interruptor del regulador de intensidad de luz

Si los elementos anteriores son normales, verifique lo siguiente:

Inspección del circuito de luces

Quite el parabrisas delantero (página 2-4).

Desconectar el conector 4P (Negro) del regulador/rectificador (página 17-7).

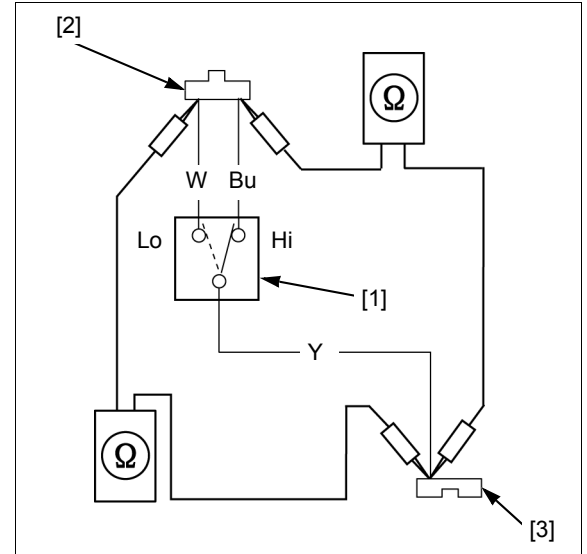
Coloque el interruptor de intensidad de luz [1] en la posición de gama alta.

Verificar la continuidad entre el conector 4P del terminal Azul del faro [2] y el conector 4P del terminal Amarillo del regulador/rectificador [3].

Coloque el interruptor de intensidad de luz en la posición de gama baja.

Verificar la continuidad entre el conector 4P del terminal Blanco del faro y el conector 4P del terminal Amarillo del regulador/rectificador.

Si hay continuidad, compruebe lo siguiente:

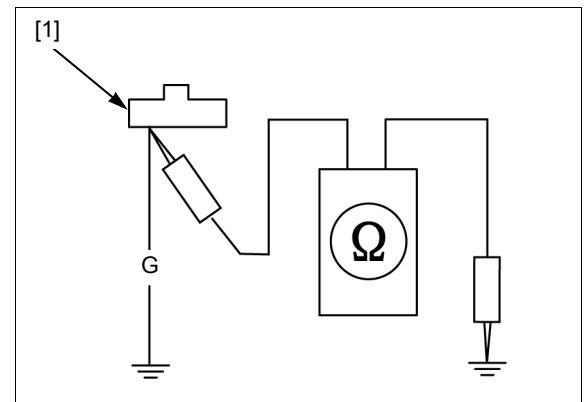


Inspección del Tierra

Verificar la continuidad entre el conector 4P del terminal Verde del faro [1] y el tierra.

Si hay continuidad, compruebe el regulador/rectificador (página 17-7).

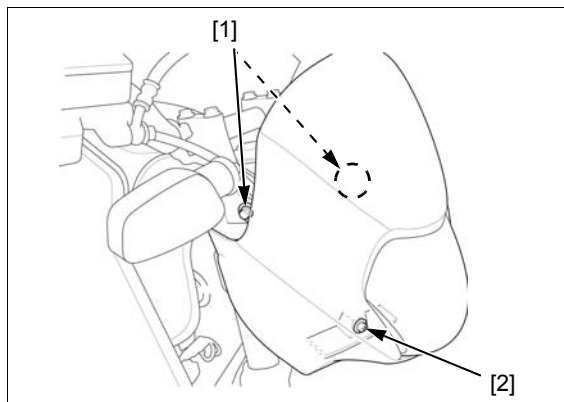
Instale las piezas en el orden inverso del desmontaje.



FARO/LUZ DE POSICIÓN

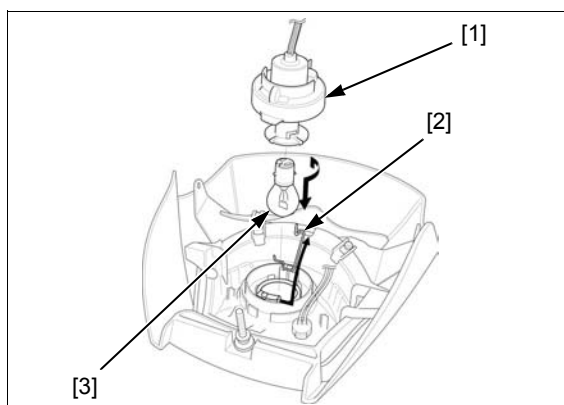
SUSTITUCIÓN DE LA LÁMPARA

Quite los dos tornillos [1] y el tornillo de ajuste del foco del faro [2].



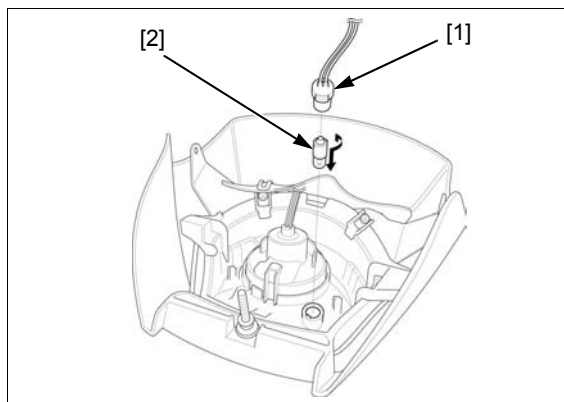
Quite el guardapolvo [1]. Suelte el portalámpara [2]. Empujar la lámpara del faro [3], girarla a la izquierda y quitarla.

Instale la lámpara del faro en el orden inverso del desmontaje.



Quite el socket de la lámpara de la luz posición
Empujar la lámpara de la luz de posición [2], girarla a la izquierda y quitarla.

Instale la lámpara de la luz de posición en el orden inverso del desmontaje.



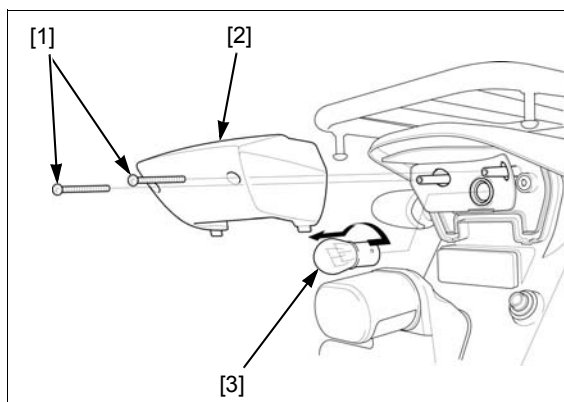
LUZ DEL FRENO/LUZ TRASERA

REEMPLAZO DE LA LÁMPARA

Quite los tornillos [1] y las lentes de la luz trasera /luz de freno [2].

Empujar la lámpara [3], girarla a la izquierda y quitarla.

Instale la lámpara en el orden inverso del desmontaje.



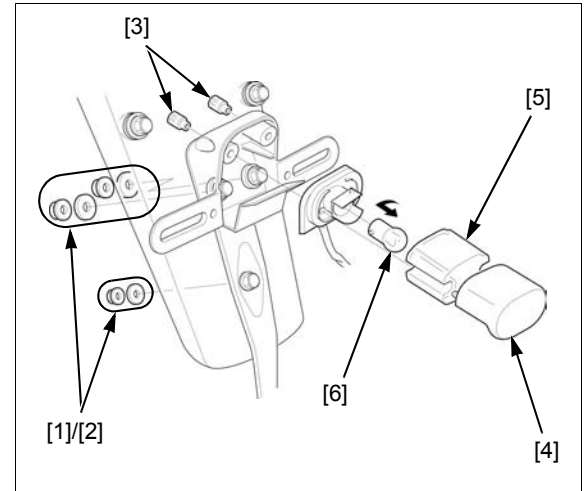
LUZ DE LA PLACA DE MATRÍCULA (XR125LK/LEK)

DESMONTAJE/REEMPLAZO DE LA LÁMPARA

Quite las tuercas [1], los collarines [2] y conjunto de la luz de la placa de matrícula.

Quite las tuercas de la luz de matrícula [3], tapa de las lentes [4] y las lentes [5].

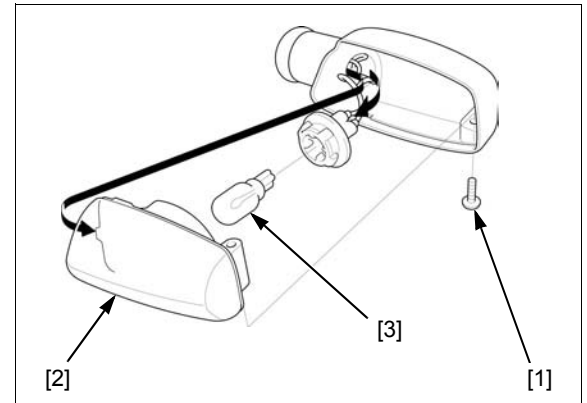
Empujar la lámpara [6], girarla a la izquierda y quitarla. Instale la lámpara en el orden inverso del desmontaje.



LUCES INTERMITENTES DE DIRECCIÓN REEMPLAZO DE LA LÁMPARA (XR-125LK/LEK)

Quite el tornillo [1] y gire las lentes de la luz intermitente [2]. Quite la lámpara [3] sin girarla.

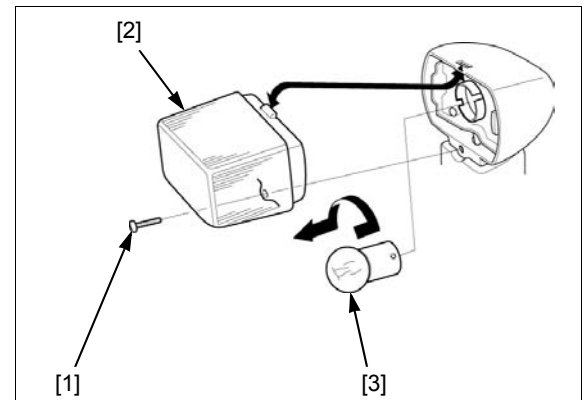
Instale la lámpara en el orden inverso del desmontaje.



REEMPLAZO DE LA LÁMPARA (XL125LK)

Quite el tornillo [1] y gire las lentes de la luz intermitente [2]. Gire la lámpara [3] a la izquierda y quitarla.

Instale la lámpara en el orden inverso del desmontaje.



CUADRO DE INSTRUMENTOS

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

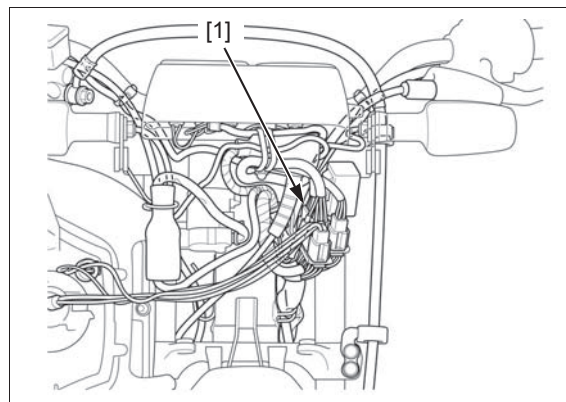
Quite el parabrisas delantero (página 2-4).

Desconecte el conector 9P del cuadro de instrumentos [1].

Desconecte el cable del velocímetro [1].

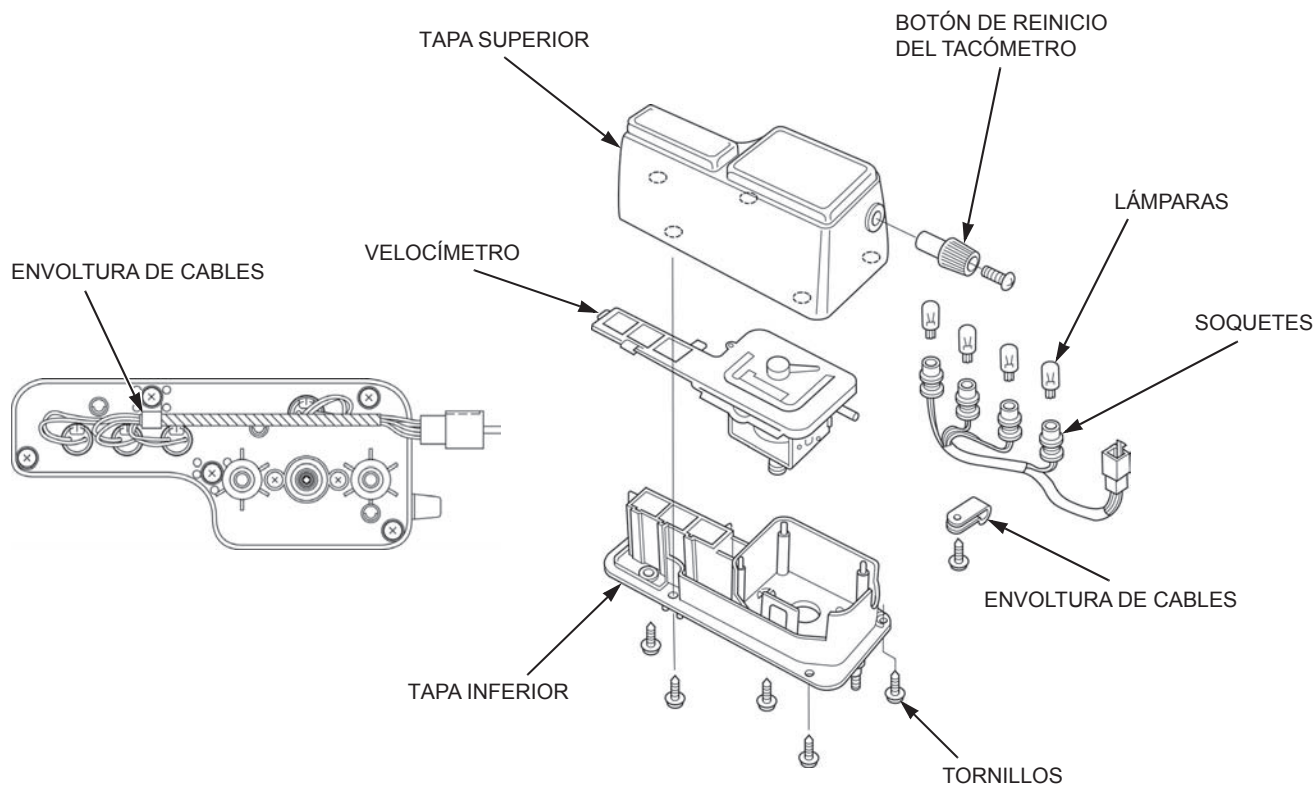
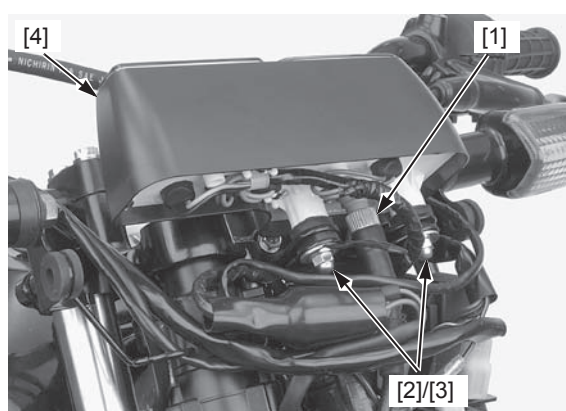
Quite las tuercas [2], las arandelas [3] y conjunto del indicador de combinación [4].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte y vuelve a montar el cuadro de instrumentos como se muestra en la ilustración.



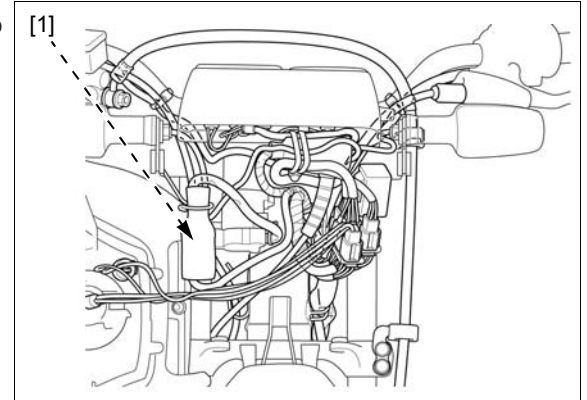
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

INSPECCIÓN

Quite el parabrisas delantero (página 2-4).

Desconecte el conector 2P del interruptor de encendido [1].

Compruebe la continuidad entre los terminales del conector en cada posición del interruptor, de acuerdo a la tabla (página 19-2).

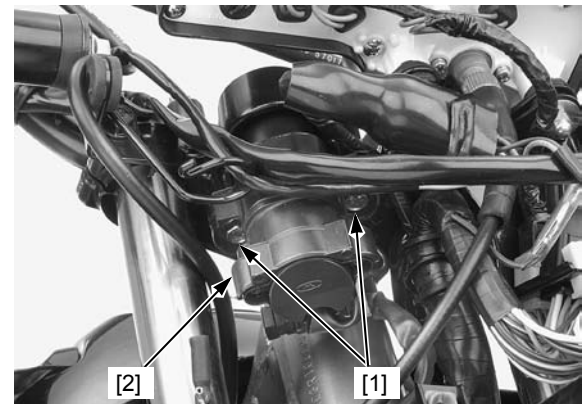


DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Desconecte el conector del interruptor de encendido [página 18-7].

Quite los dos tornillos de fijación [1] y el interruptor de encendido [2].

Instale el interruptor de encendido en el orden inverso del desmontaje.



INTERRUPTORES DEL MANILLAR

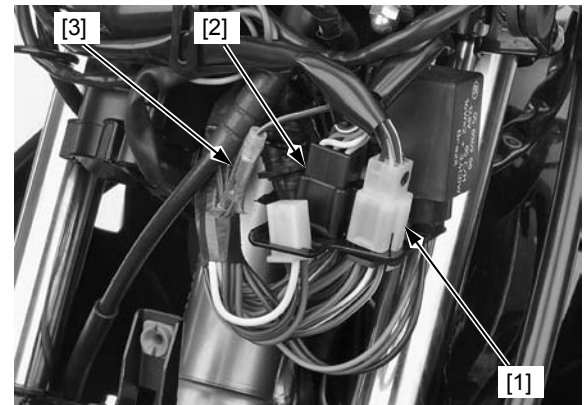
Interruptor del manillar derecho.

Quite el parabrisas delantero (página 2-4).

Desconecte el conector 6P del interruptor del lado derecho del manillar [1].

Interruptor del manillar izquierdo.

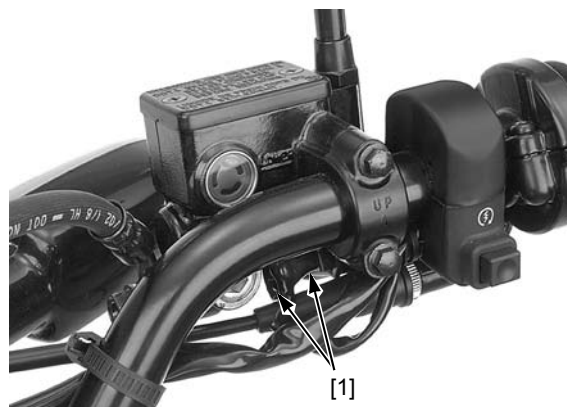
Desconectar el conector 9P (Negro) del interruptor del lado izquierdo del manillar [2] y el conector del cable [3]. Compruebe la continuidad entre los terminales del conector en cada posición del interruptor, de acuerdo a la tabla (página 19-2).



INTERRUPTOR DE LAS LUCES DEL FRENO

DELANTERO(XR125LK/LEK)

Desenchufe los conectores de los interruptores de la luz del freno delantero [1].



Deberá haber continuidad cuando se accione la palanca del freno y no deberá haber continuidad cuando se libere la palanca del freno.

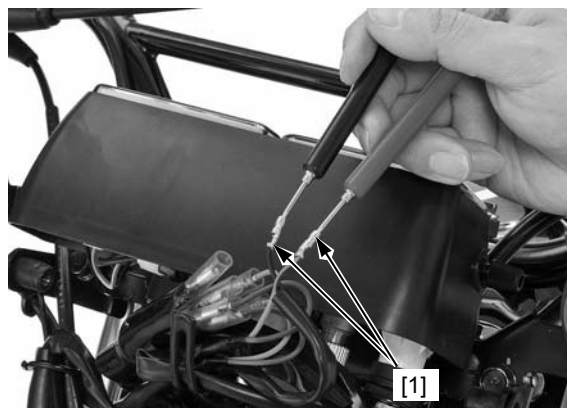


DELANTERO(XR125LK)

Quite el parabrisas delantero (página 2-4).

Retirar los conectores del cable del interruptor de la luz del freno [1] desde el protector de goma y desconectarlos.

Deberá haber continuidad cuando se accione la palanca del freno y no deberá haber continuidad cuando se libere la palanca del freno.

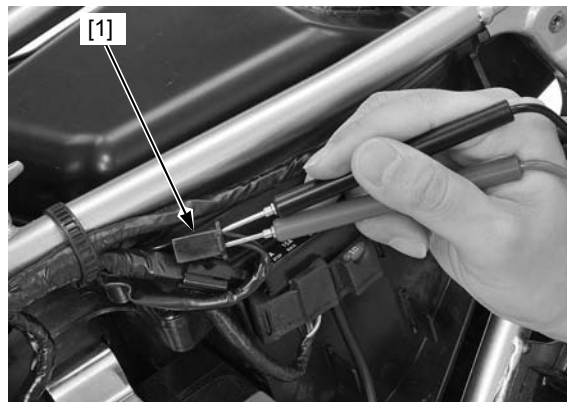


TRASERO

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

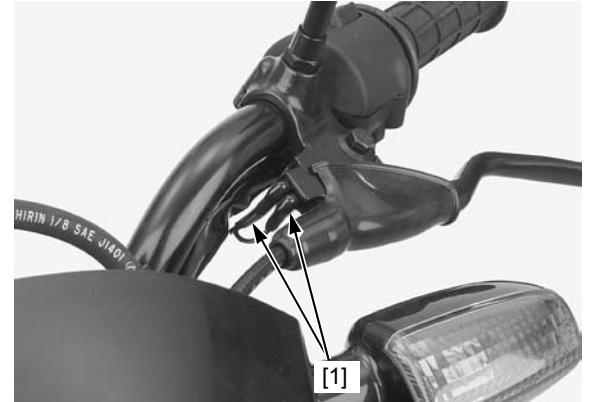
Desenchufe el conector 2P del interruptor de la luz del freno trasero [1].

Deberá haber continuidad cuando se accione el pedal del freno y no deberá haber continuidad cuando se libere el pedal del freno.



INTERRUPTOR DEL EMBRAGUE

Desconecte los conectores del interruptor del embrague [1].



Deberá haber continuidad cuando se accione la palanca del embrague [1] y no deberá haber continuidad cuando se libere la palanca del embrague.



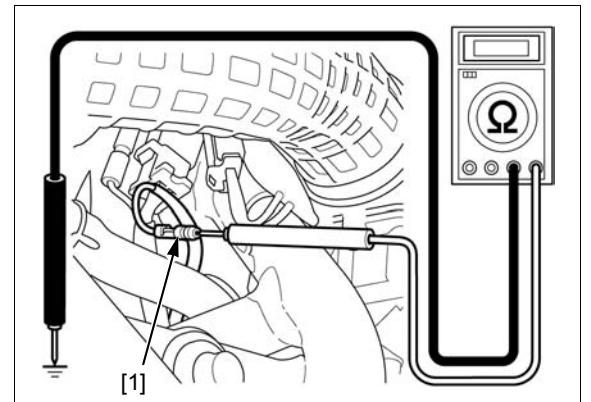
INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO

INSPECCIÓN

Quite la tapa lateral derecha (página 2-2). Desconecte conector del cable del interruptor de punto muerto [1]. Coloque la transmisión en punto muerto.

Compruebe la continuidad entre el terminal Verde claro/Rojo y el tierra.

Deberá haber continuidad.

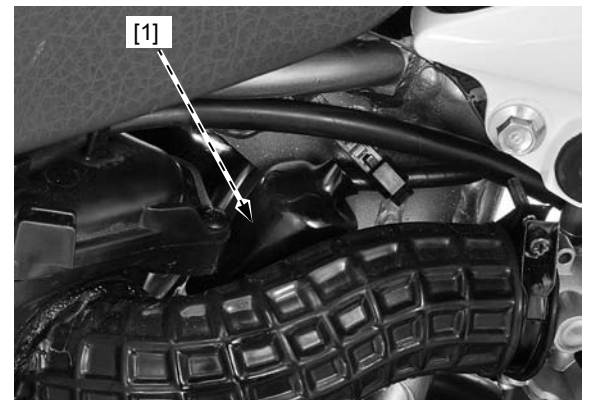


DESMONTAJE/INSTALACIÓN

Quite los siguientes elementos:

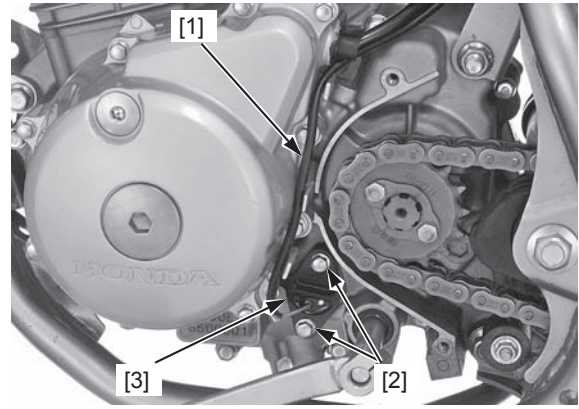
- Tapa lateral derecha (página 2-2).
- Tapa del piñón de transmisión (página 2-5).

Quitar el conector del cable del interruptor de punto muerto (Verde claro/Rojo) [1] desde el protector de goma y a continuación desconectarlo.



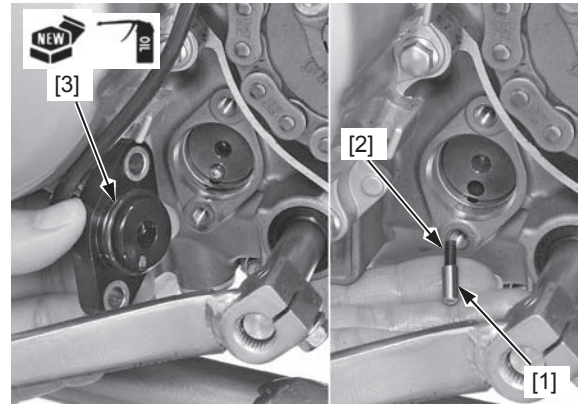
LUCES/INDICADORES/INTERRUPTORES

Suelte el cable del interruptor de punto muerto [1] desde los encajes en la tapa izquierda del cárter.
Quite los tornillos [2] y el interruptor de punto muerto [3].



Quite el pasador [1] y el resorte [2] desde el tambor de cambio. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

- Reemplace el anillo tórico [3] por uno nuevo.
- Aplique aceite de motor en el anillo tórico.



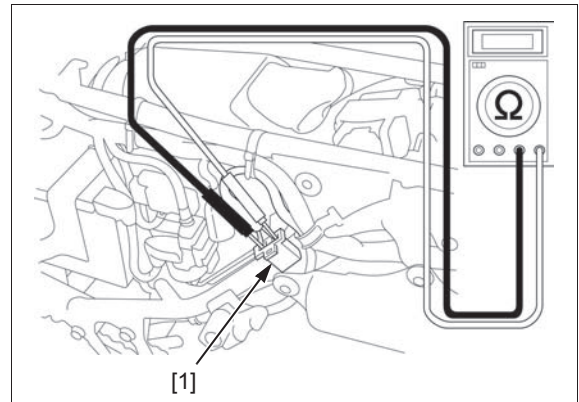
INTERRUPTOR DEL SOPORTE LATERAL (NZ)

INSPECCIÓN

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Desconectar el conector 3P (Verde) del interruptor del soporte lateral [1] y compruebe la continuidad.

Deberá haber continuidad cuando el soporte lateral se eleva y no deberá haber continuidad con el soporte lateral bajado.



DESMONTAJE/INSTALACIÓN

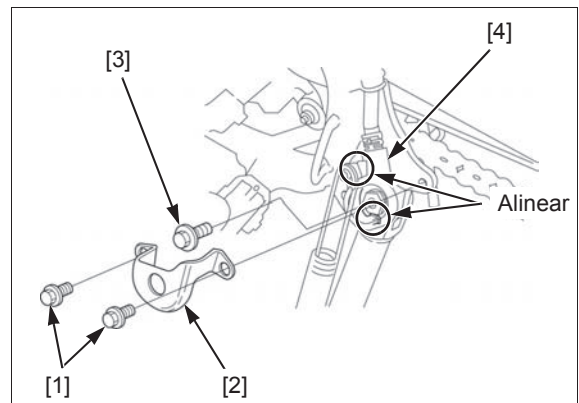
Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2). Desconecte el conector 3P del soporte lateral.

Quite los tornillos [1] y la tapa del interruptor del soporte lateral [2].

Quite el tornillo del interruptor del soporte lateral [3] y el interruptor del soporte lateral [4].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

- Durante la instalación del interruptor del soporte lateral, alinee el pasador del interruptor con el orificio en el soporte lateral.
- Durante la instalación del interruptor del soporte lateral, alinee la ranura en el interruptor con el pasador en la abrazadera del soporte lateral.



RELÉ DE LOS INTERMITENTES DE DIRECCIÓN

INSPECCIÓN

1. Inspección Recomendada

Revise los puntos siguientes:

- Inspección de la batería
- Bombilla quemada o con potencia incorrecta.
- Fusible quemado
- Funcionamiento del interruptor de encendido y del interruptor de los intermitentes de dirección
- Conector suelto

Inspeccione los elementos anteriores.

¿Están los elementos anteriores en buen estado?

NO - Reemplazar o reparar la(s) parte(s) falla(s)

SÍ - VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del circuito de los intermitentes

Quite el parabrisas delantero (página 2-4).

Desconectar el conector 3P (Negro) [1] desde el relé de intermitente de dirección [2].

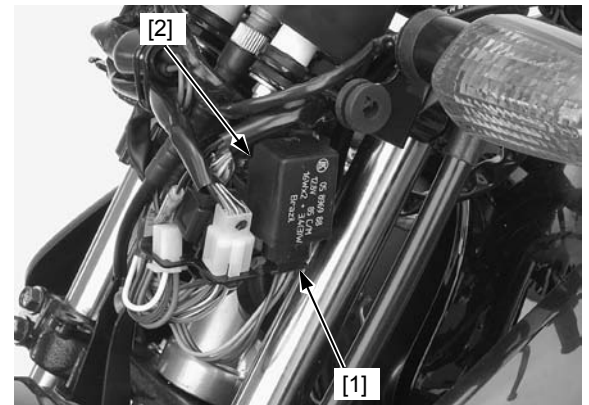
Efectúe un cortocircuito en los terminales Negro/ Marrón y Gris del conector del relé de los intermitentes con un cable de conexión (jumper). Arranque el motor y verifique las luces de los intermitentes de dirección activando el interruptor (posición ON).

¿La luz se enciende?

SÍ -

- Relé del intermitente defectuoso
- Conector con mal contacto.

NO - Cableado interrumpido



BOCINA

DESMONTAJE/INSTALACIÓN

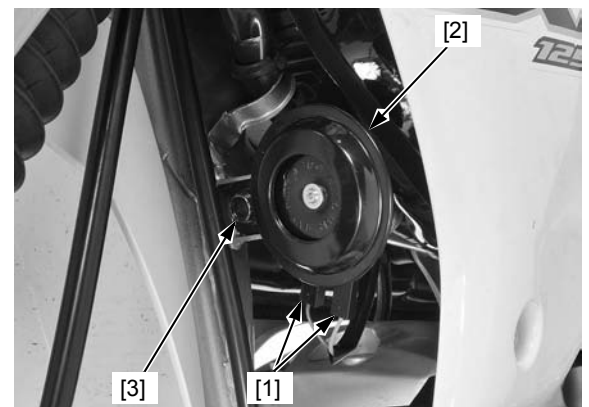
Desconecte los conectores [1] de la bocina [2]. Quite el tornillo [3] y la bocina.

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

INSPECCIÓN

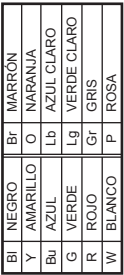
Desconecte los conectores de los cables desde la bocina. Conecte la batería de 12 V a los terminales de la bocina.

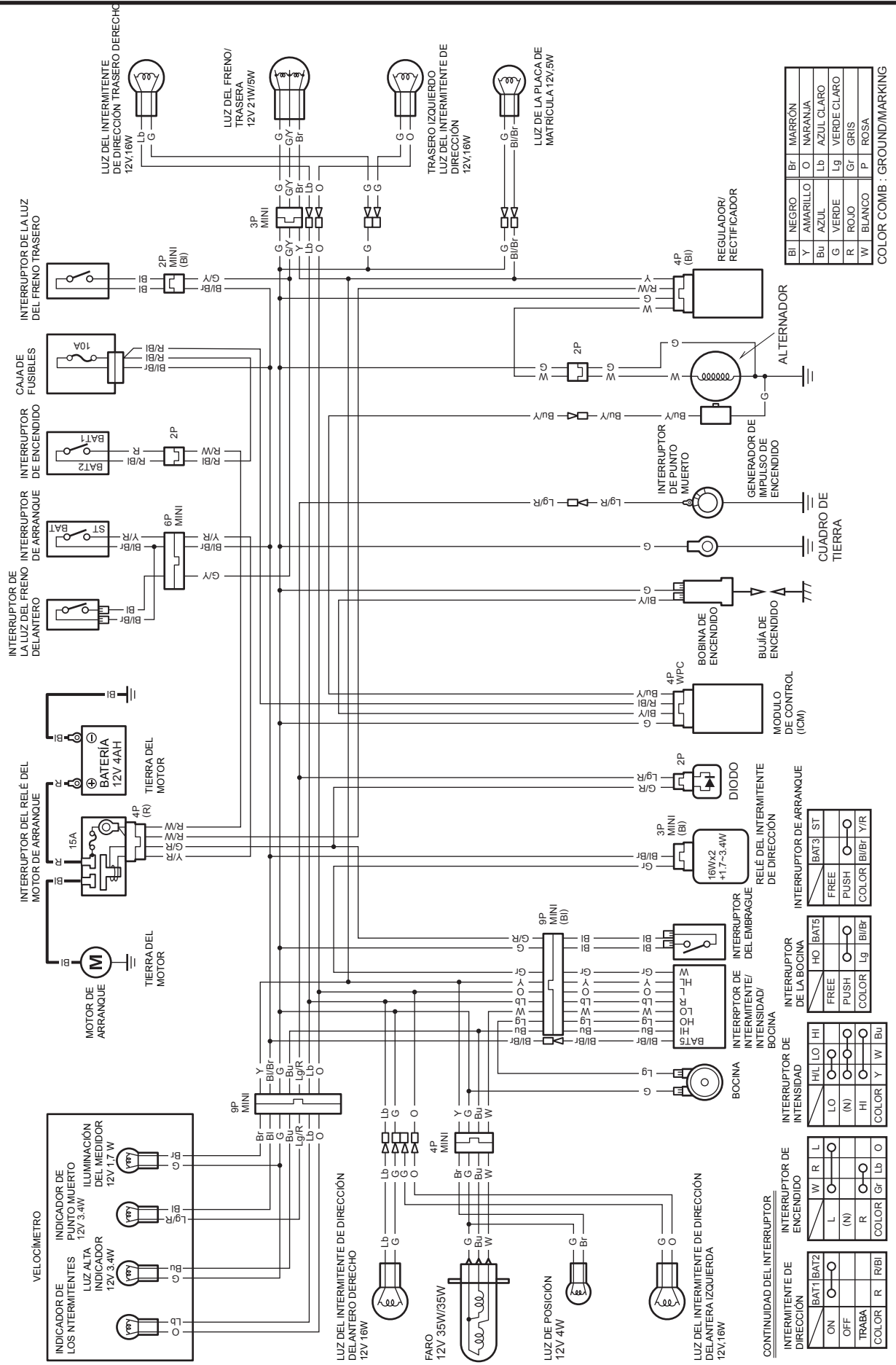
La bocina estará normal, en caso de que funcione con la batería de 12 V conectada a sus terminales.

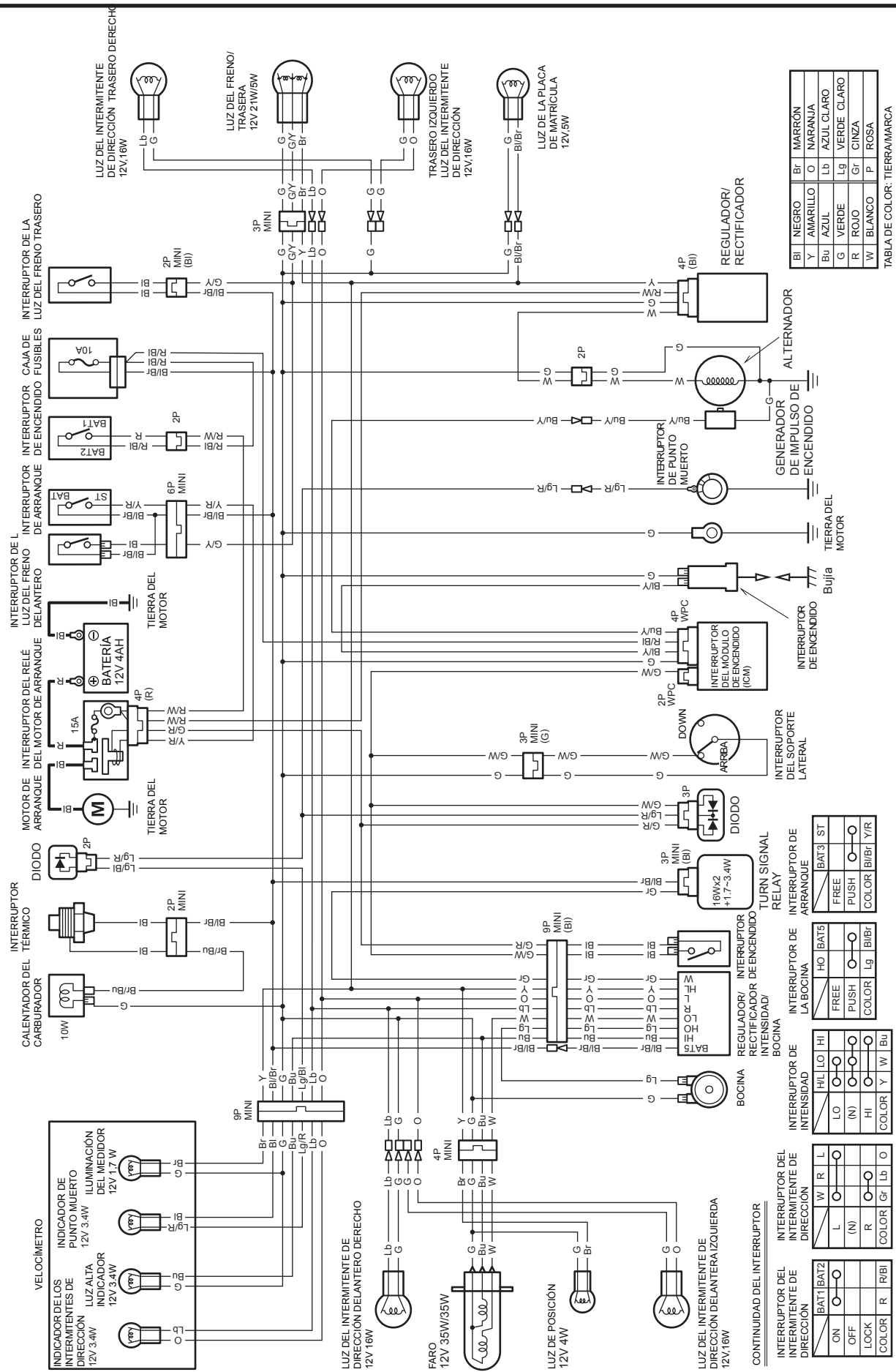


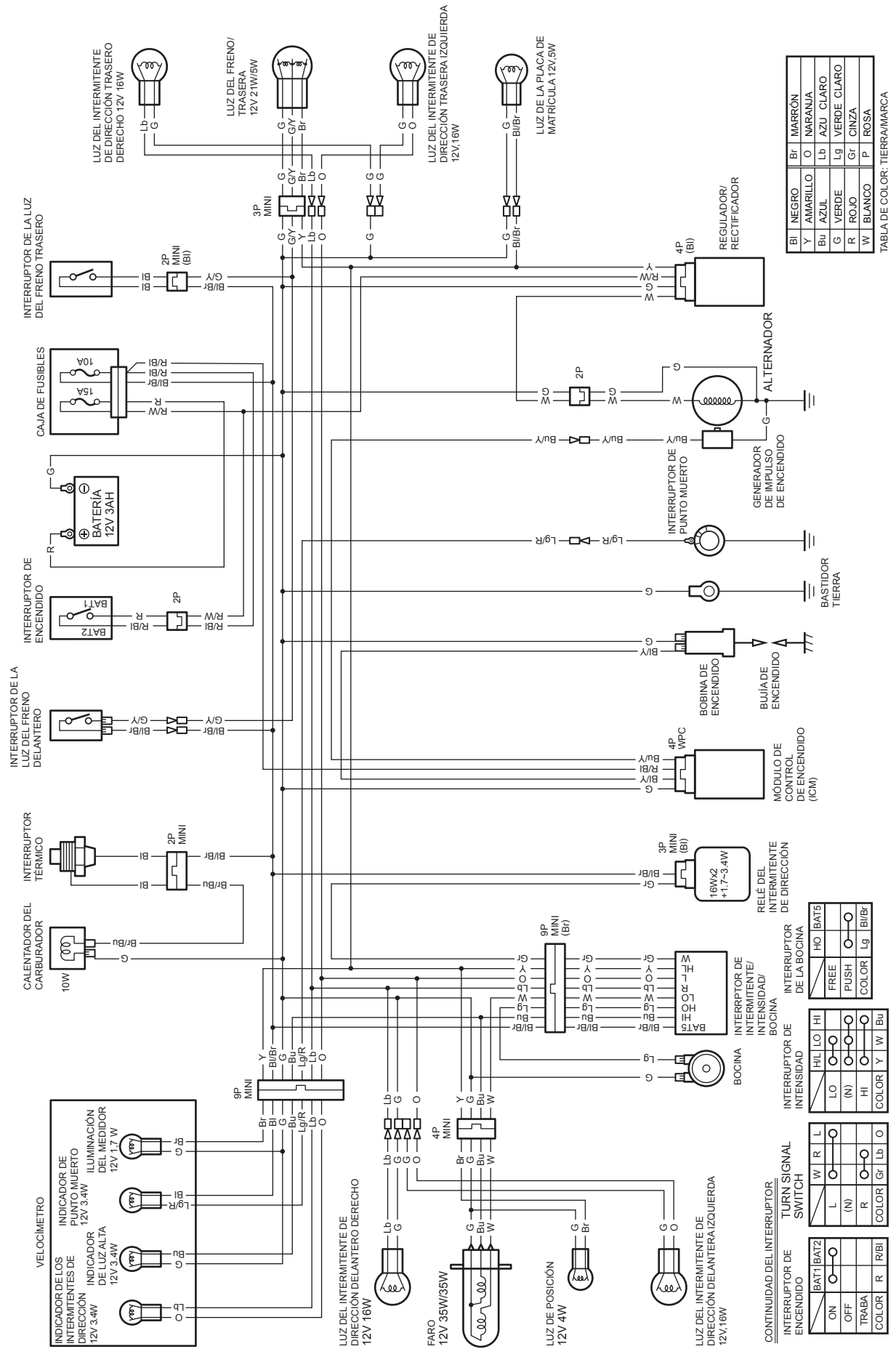
19. DIAGRAMAS ELÉCTRICOS

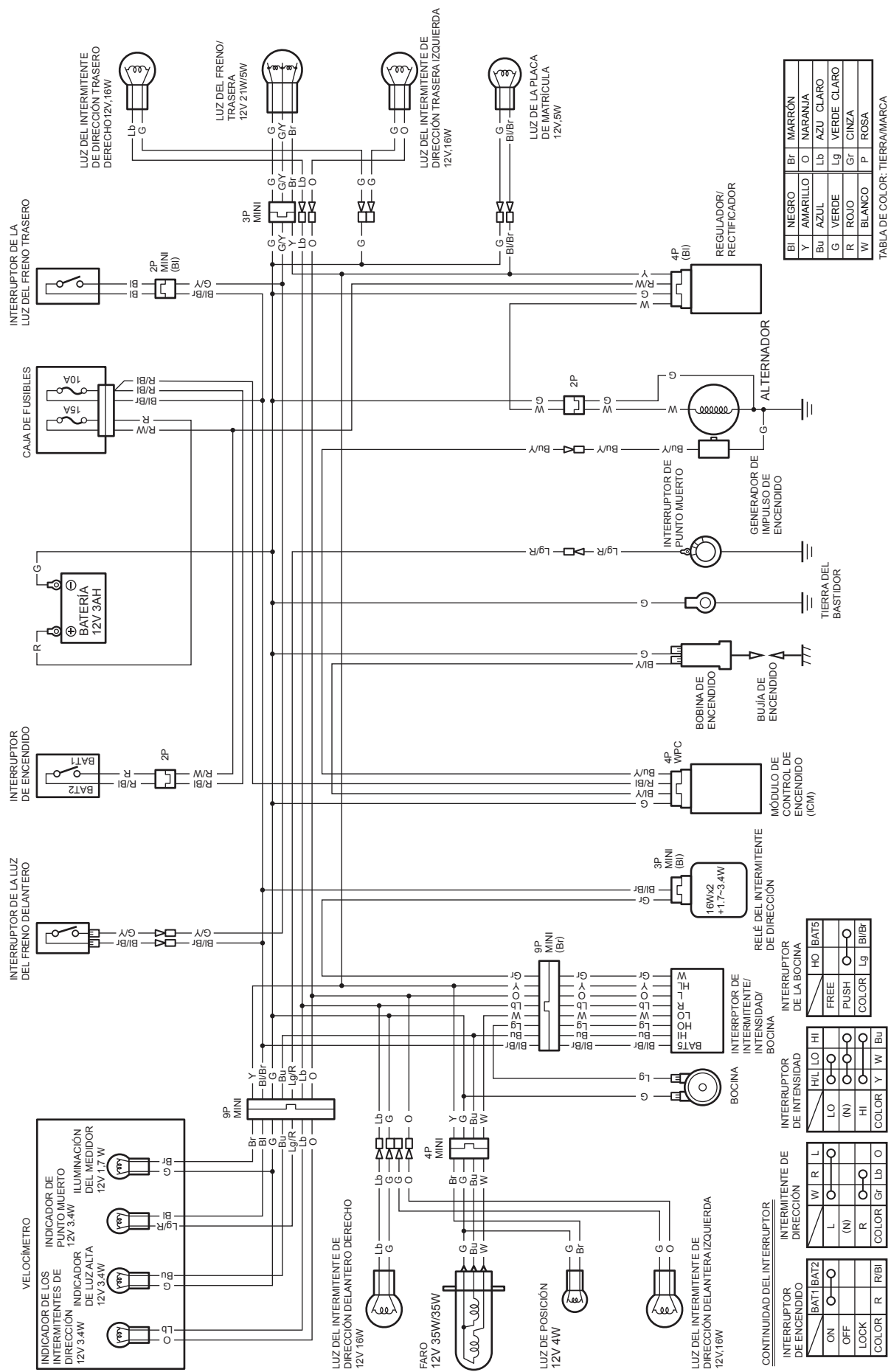
XR125LEK (MODELOS DK, I LA).....	19-2	XR125LEK (MODELO DK).....	19-5
XR125LEK (MODELOS III LA, CO).....	19-3	XR125LEK (MODELO III).....	19-6
XR125LEK (MODELO NZ)	19-4	XL125LK	19-7

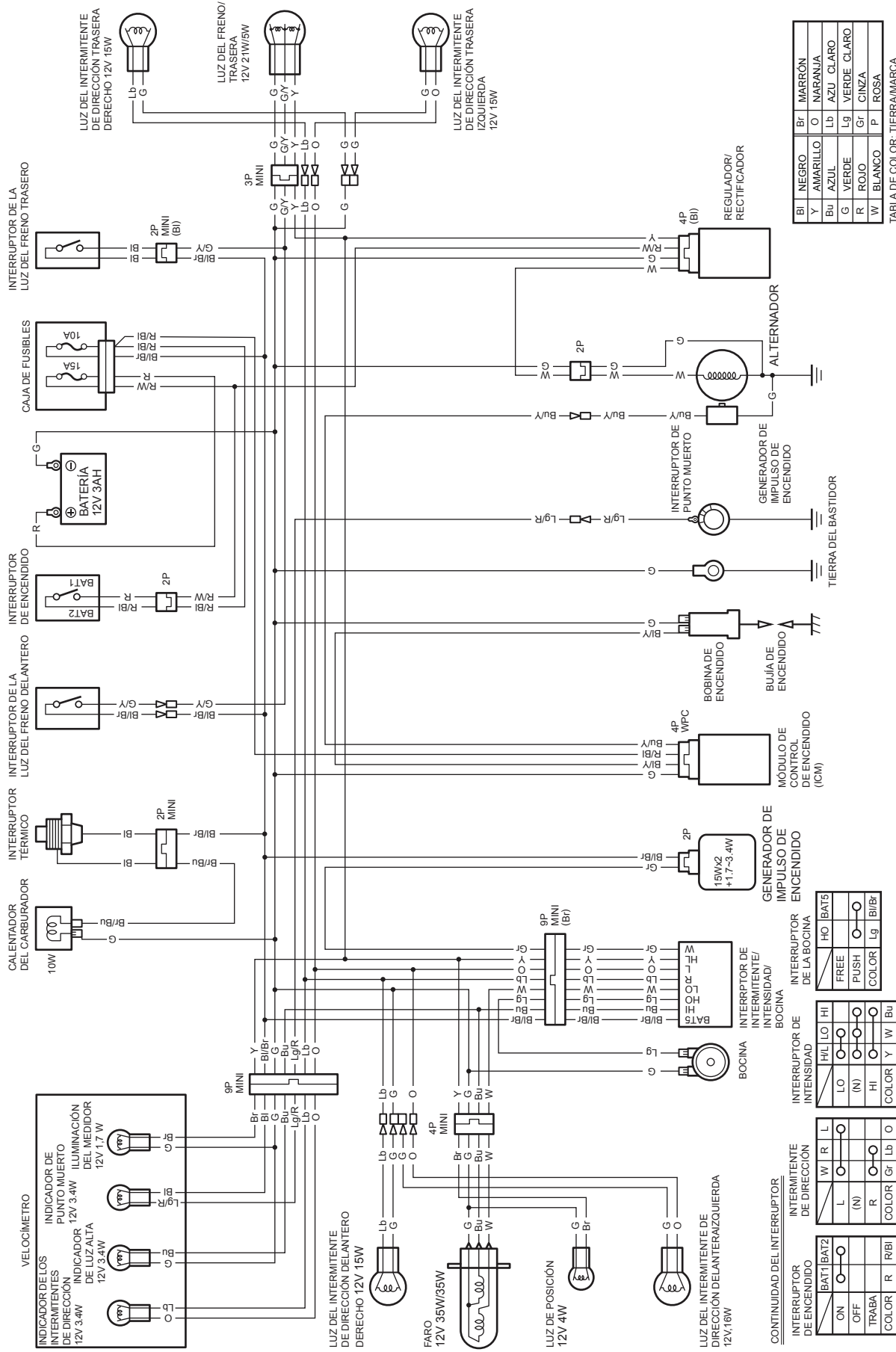












FILTRO DE AIRE	3-4	GUARDAFANGO DELANTERO	2-5
CAJA DEL FILTRO DE AIRE	6-4	PARABRISA DELANTERO	2-4
FILTRO DE AIRE SECUNDARIO (XR125LK/LEK)	3-4	RUEDA DELANTERA	14-9
BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR	17-7	TAMIZ DEL FILTRO DE COMBUSTIBLE	3-3
BATERÍA	17-5	TANQUE DE COMBUSTIBLE	2-4
PINZAS DEL FRENO	16-9	SELECTOR DE MARCHAS	10-10
FLUIDO DE FRENO (XR125LK/LEK)	3-12	MANILLAR	14-4
CAMBIO DEL FLUIDO DE FRENO/PURGA DEL AIRE	16-4	INTERRUPTOR DEL MANILLAR	18-7
INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO	3-14	ALINEACIÓN DEL FARO	[-15]
INTERRUPTORES DE LA LUZ DE FRENO	18-8	FARO/LUZ DE POSICIÓN	18-4
DISCO / PASTILLAS DEL FRENO	16-6	BOCINA	18-11
PEDAL DEL FRENO	15-9	MÓDULO DE CONTROL DE ENCENDIDO (ICM)	4-6
DESGASTE DE LAS ZAPATAS/PASTILLAS DEL FRENO	3-12	BOBINA DE ENCENDIDO	4-6
SISTEMA DE FRENOS	3-13	INTERRUPTOR DE ENCENDIDO	18-7
LUZ DEL FRENO/LUZ TRASERA	18-4	INSPECCIÓN DEL SISTEMA ENCENDIDO	4-4
CABLES Y CABLEADO ELÉCTRICO		SINCRONIZACIÓN DEL ENCENDIDO	4-5
XL125LK	1-24	PEDAL DE ARRANQUE	12-15
(XR125LK/LEK)	1-16	RALENTÍ DEL PEDAL DE ARRANQUE	12-14
LEVANTADOR DEL TENSOR DE LA		TAPA IZQUIERDA DEL CÁRTER	11-3
CADENA DISTRIBUCIÓN	8-17	LUZ DE LA PLACA DE MATRÍCULA (XR125LK/LEK)	18-5
ÁRBOL DE LEVAS	8-5	INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE LUCES	18-3
SOPORTE DEL ÁRBOL DE LEVAS	8-8	LUBRICACIÓN Y PUNTOS DE SELLADO	1-14
CARBURADOR	6-5	DIAGRAMA DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN	7-2
CALENTADOR DEL CARBURADOR (EXCEPTO MODELOS CO, III LA)	6-10	TABLA DE MANTENIMIENTO	3-2
INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE CARGA	17-6	Cilindro principal	16-7
EMBRAGUE	10-7	IDENTIFICACIÓN DEL MODELO	1-2
INTERRUPTOR DE EMBRAGUE	18-9	DIODO DE PUNTO MUERTO	5-8
SISTEMA DE EMBRAGUE	3-15	INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO	18-9
CUADRO DE INSTRUMENTOS	18-6	FIJADOR DE LA PLACA DE MATRÍCULA	2-3
UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES		TUERCAS, TORNILLOS Y FIJADORES	3-16
SISTEMA DE CARGA/BATERÍA	17-2	BOMBA DE ACEITE	7-3
ARRANQUE ELÉCTRICO	5-2	AJUSTE DEL TORNILLO PILOTO	6-12
SISTEMA ENCENDIDO	4-2	PISTÓN	9-5
LUCES/MEDIDORES/INTERRUPTORES	18-2	ENGRANAJE DE MANDO PRIMARIO	10-13
RESPIRADERO DEL CÁRTER	3-5	AGARRADERO TRASERO	2-2
MONTAJE/DESMONTAJE DEL CÁRTER	12-4	CARENADO TRASERO	2-3
CIGÜEÑAL	12-13	TAMBOR DEL FRENO TRASERO	15-7
CILINDRO	9-4	RUEDA TRASERA	15-4
COMPRESIÓN DEL CILINDRO	8-3	REGULADOR/RECTIFICADOR	17-7
CULATA	8-11	TAPA LATERAL DERECHA	10-4
TAPA DE LA CULATA	8-4	SÍLLIN	2-2
CADENA DE TRANSMISIÓN	3-9	SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO (XR125LK/LEK) SISTEMA DE COMBUSTIBLE	6-13
DESLIZADOR DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN	3-11	MANTENIMIENTO	3-9
TAPA DEL PIÑÓN DE TRANSMISIÓN	2-5	INFORMACIÓN DE SERVICIO	
SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES	1-30	SISTEMA DE CARGA/BATERÍA	17-3
RALENTÍ DEL MOTOR	3-8	EMBRAGUE/VARILLAJE DEL CAMBIO DE MARCHAS/KICKSTARTER	10-3
INSTALACIÓN DEL MOTOR	13-5	CÁRTER/CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN	12-3
ACEITE DEL MOTOR	3-7	CULATA/VÁLVULAS	8-2
FILTRO CENTRÍFUGO DE ACEITE DEL MOTOR	3-8	CILINDRO/PISTÓN	9-3
TAMIZ DEL FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR	3-7	ARRANQUE ELÉCTRICO	5-3
DESMONTAJE DEL MOTOR	13-3	MONTAJE/DESMONTAJE DEL MOTOR	13-2
TUBO DE ESCAPE / SILENCIADOR	2-6	RUEDA DELANTERA / SUSPENSIÓN/VOLANTE	14-3
VOLANTE/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	11-4	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	6-2
HORQUILLA	14-13	FRENO HIDRÁULICO	16-3
TAMBOR DEL FRENO DELANTERO (XL125LK)	14-13	SISTEMA ENCENDIDO	4-3

ÍNDICE

LUCES/MEDIDORES/INTERRUPTORES	18-2	DIAGRAMA DEL SISTEMA	
SISTEMA DE LUBRICACIÓN	7-3	SISTEMA DE CARGA/BATERÍA	17-2
RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	15-3	ARRANQUE ELÉCTRICO	5-2
INFORMACIÓN DE SERVICIO	1-2	SISTEMA ENCENDIDO	4-2
AMORTIGUADOR	15-11	FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR	3-3
TAPA LATERAL	2-2	VALORES DE PAR DE APRIETE	1-10
CUBIERTA LATERAL	2-4	TRANSMISIÓN	12-8
SOPORTE LATERAL	3-16	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	
INTERRUPTOR DEL SOPORTE		ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	11-2
LATERAL (MODELO NZ)	18-10	SISTEMA DE CARGA/BATERÍA	17-4
BUJÍA DE ENCENDIDO	3-5	EMBRAGUE/VARILLAJE DEL	
ESPECIFICACIONES	1-3	CAMBIO DE MARCHAS/ARRANQUE	10-3
MOTOR DE ARRANQUE	5-5	CÁRTER/CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN	12-3
RELÉ DE ARRANQUE	5-7	CULATA/VÁLVULAS	8-3
ESTATOR/GENERADOR DE		CILINDRO/PISTÓN	9-3
IMPULSOS DE ENCENDIDO	11-4	ARRANQUE ELÉCTRICO	5-3
RODAMIENTOS DE LA COLUMNA DE DIRECCIÓN	3-17	RUEDA DELANTERA / SUSPENSIÓN/VOLANTE	14-3
COLUMNA DE DIRECCIÓN	14-22	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	6-3
SUSPENSIÓN	3-16	FRENO HIDRÁULICO	16-3
BRAZO OSCILANTE	15-13	SISTEMA ENCENDIDO	4-3
COMPONENTES DEL SISTEMA		SISTEMA DE LUBRICACIÓN	7-3
ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	11-2	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	15-3
EMBRAGUE/VARILLAJE DEL CAMBIO DE		LUCES INTERMITENTES DE DIRECCIÓN	18-5
MARCHAS/ARRANQUE	10-2	RELÉ DEL INTERMITENTE DE DIRECCIÓN	18-11
CÁRTER/CIGÜEÑAL/TRANSMISIÓN	12-2	HOLGURA DE LA VÁLVULA	3-6
CULATA/VÁLVULAS	8-2	RUEDAS Y NEUMÁTICOS	3-16
CILINDRO/PISTÓN	9-2	DIAGRAMAS ELÉCTRICOS	
MONTAJE/DESMONTAJE DEL MOTOR	13-2	XL125LK	19-7
RUEDA DELANTERA / SUSPENSIÓN/VOLANTE	14-2	XR125LEK (MODELOS DK, I LA)	19-2
SISTEMA DE COMBUSTIBLE	6-2	XR125LEK (MODELOS III LA, CO)	19-3
ÍNDICE		XR125LEK (MODELO NZ)	19-4
FRENO HIDRÁULICO	16-2	XR125LEK (MODELO DK)	19-5
RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	15-2	XR125LEK (MODELO III)	19-6

