EX50 FWE

Usuarios
Partes
Servicios
Ajustes

Para **órdenes de piezas**, contacte a su distribuidor local.

Para localizar a su distribuidor Cobra más cercano, ingrese a
www.cobramoto.com
o llame al
+1 (517) 437 - 9100

Cobra MOTO, LLC
240 Uran Road
Hillsdale, MI 49242
USA

EXCLUSION DE GARANTIA

Esta motocicleta se vende "tal cual" con todos los defectos, obvios o no. No hay garantías expresas o implícitas, incluyendo cualquier garantía de comerciabilidad y garantía de aptitud para cualquier propósitoen particular.

"ADVERTENCIA"

LA COBRA CX50FWE (KING) ES SOLAMENTE UN MODELO DE COMPETICION Y <u>NO</u> SE FABRICA PARA, NI DEBERIA SER USADA EN CALLES, CARRETERAS O AUTOPISTAS PUBLICAS.

EL USO DE ESTA MOTOCICLETA DEBE LIMITARSE A LA PARTICIPACIÓN EN EVENTOS DE COMPETICION SANCIONADOS EN UN CIRCUITO CERRADO POR UN CORREDOR LO SUFICIENTEMENTE HABIL Y NO DEBE UTILIZARSE PARA LA CONDUCCION RECREATIVA GENERAL EN TODO TERRENO.

EL USO INAPROPIADO DE ESTA MOTOCICLETA PODRIA CAUSAR LESIONES O LA MUERTE.

ESTA MOTOCICLETA ES SOLAMENTE PARA CORREDORES EXPERIMENTADOS Y NO PARA PRINCIPIANTES.

ES SU RESPONSABILIDAD COMO PROPIETARIO DE ESTA MOTOCICLETA COBRA O COMO PADRE, O TUTOR LEGAL DEL OPERADOR, MANTENER ESTA MOTOCICLETA COBRA EN CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO ADECUADAS.

ESTA MOTO FUE DISEÑADA PARA PILOTOS QUE PESAN MENOS DE 80 LIBRAS CON EL EQUIPO DE CONDUCCIÓN COMPLETO Y NO DEBE SER OPERADA POR PILOTOS QUE PESEN MÁS DE ESO.

ASEGÚRESE DE QUE EL MOTOCICLISTA SIEMPRE USE EL EQUIPO DE SEGURIDAD ADECUADO CADA VEZ QUE USE SU MOTOCICLETA COBRA.

AVISO IMPORTANTE DE SEGURIDAD

⚠ ADVERTENCIA

El incumplimiento de las instrucciones de ADVERTENCIA podría provocar lesiones graves o la muerte del operador de la máquina, de un transeúnte o de una persona que inspeccione o repare la máquina.

PRECAUCIÓN:
Una PRECAUCIÓN indica precauciones especiales que deben tomarse para evitar daños en la máquina.

NOTA: Una NOTA proporciona información clave para que los procedimientos sean más fáciles o claros.

Tabla de Contenido

Información General 4

Especificaciones Generales *4*

Componentes De Suspensión Opcionales *5*

Especificaciones – Valores de Torque *6*

Procedimiento de Rodaje *8*

Procedimiento de Encendido *9*

Mantenimiento 10

Consejos *10*

Programa *11*

Cambio de Lubricante de Transmisión / Clutch *12*

Ajuste Apropiado de la Cadena *13*

Mantenimiento del freno trasero *14*

Mantenimiento de Horquillas *16*

Purgado del Aire de las Horquillas 16

Cambio de Aceite de Horquillas 17

Unidad de Fricción (V3 CFD) *18*

Cable de descarga de tensión del acelerador *19*

Partes – Caja de Aire & Sistema de Entrada *20*

Partes – Barras y Controles *21*

Partes – Carburador *22*

Partes - Motor - Extremo Superior *31*

Partes - Marco I *40*

Partes – Marco II *41*

Partes – Rueda Delantera *43*

Partes – Carrocería de plástico & asiento *44*

Partes – Freno Trasero *46*

Partes - Rueda Trasera *48*

Partes – Amortiguador *49*

Partes – Internas del amortiguador *50*

Partes – Ensamblaje de Horquilla Trasera *51*

Servicio **52**

Servicio de motor *52*

Ignición *63*

Sistema de Enfriamiento *64*

Sistema de combustible y aire *65*

Escape *67*

Frenos *68*

Horquillas delanteras *68*

Amortiguador Trasero *69*

Ajuste **69**

Embrague (Clutch) *69*

Engranajes *71*

Funcionamiento de la horquilla delantera 73

Ajustes de la amortiguación de la horquilla 73

Ajustes Del Amortiguador Trasero 74

Carburación *75*

Resolución de Problemas **78**

Información General

Especificaciones Generales

Artículos	CX50 FWE
Dimensiones	
Distancia entre ejes	41” (1041mm)
Tamaño de la llanta	10” (254mm) trasera, 12” (305mm) frontal
Altura del asiento	26” (660mm)
Motor	
Tipo	2-carreras, un cilindro, válvula de lengüeta
Sistema de enfriamiento	Enfriado liquido
Refrigerante	“Spectro Year-Round Super Coolant”
Cilindrada	49.8cc
Diámetro y carrera	39mm x 41.7mm
Sistema de encendido	PVL Analógico
Bujía	–XS61 AUTOLITE, RN6YC & 8339 CHAMPION
Distancia	0.023” – 0.025” (0.58 – 0.64 mm)
Tiempo de encendido	0.035” (0.9mm) Antes del punto muerto superior
Tipo de combustible	Gasolina de bomba de alto octanaje
Tipo de pre mezcla de aceite	Spectro Platinium SX_2
Proporción de la pre mezcla de aceite después de la irrupción	32:1 – 60:1
Carburación	19 mm Dell’Orto
Flujo lento (piloto) / Flujo principal	55 / 93
Aguja	W7-2
Posición del clip de la aguja	2da ranura de la parte superior de la aguja
Altura del flotador	16mm ± 0.5mm (0.63” ± 0.020”)
Transmisión	
Velocidades	Velocidad única
Relación final de la transmisión	15/38 T
Cadena	102 eslabones 420
Transmisión / Tipo de aceite de clutch	Cobra Venom 3 Shoe Clutch Milk
Cantidad	300cc (10onz)
Chasis	
Llanta frontal	2.50 (60/100) – 12”
Presión	16 psi mínima
Llanta trasera	2.75 (80/100) – 10”
Presión	16 psi min. (20 psi para condiciones duras o rocosas)
Horquilla frontal	CARD 32mm invertida completamente ajustable con pata inteligente
Tipo de aceite de horquilla	5wt Spectro Fork Oil
Cantidad de aceite de horquilla	150ml
Ajustes estándar	Smart Leg: 1.5 afuera, compresión y rebote afuera
Choque trasero (ajustes estándar)	Compresión: baja 12 afuera, Alta 15 afuera Rebote 16 afuera, pandeo de carrera 75mm, pandeo libre 25mm

Componentes De Suspensión Opcionales

Peso del corredor (lb)	Resorte de la Horquilla	Resorte de impacto
Menos de 50 lb	0.23 kg/mm KCCS3223	verde, 2.9 kg/mm SCKGFX29
50-60	0.25 kg/mm KCCS3223	negro, 3.1 kg/mm SCKGFX31
60-75	0.25 kg/mm KCCS3225	rojo, 3.3 kg/mm SCKGFX33
Mas de 80	0.27 kg/mm KCCS3227	amarillo, 3.5 kg/mm SCKGFX35

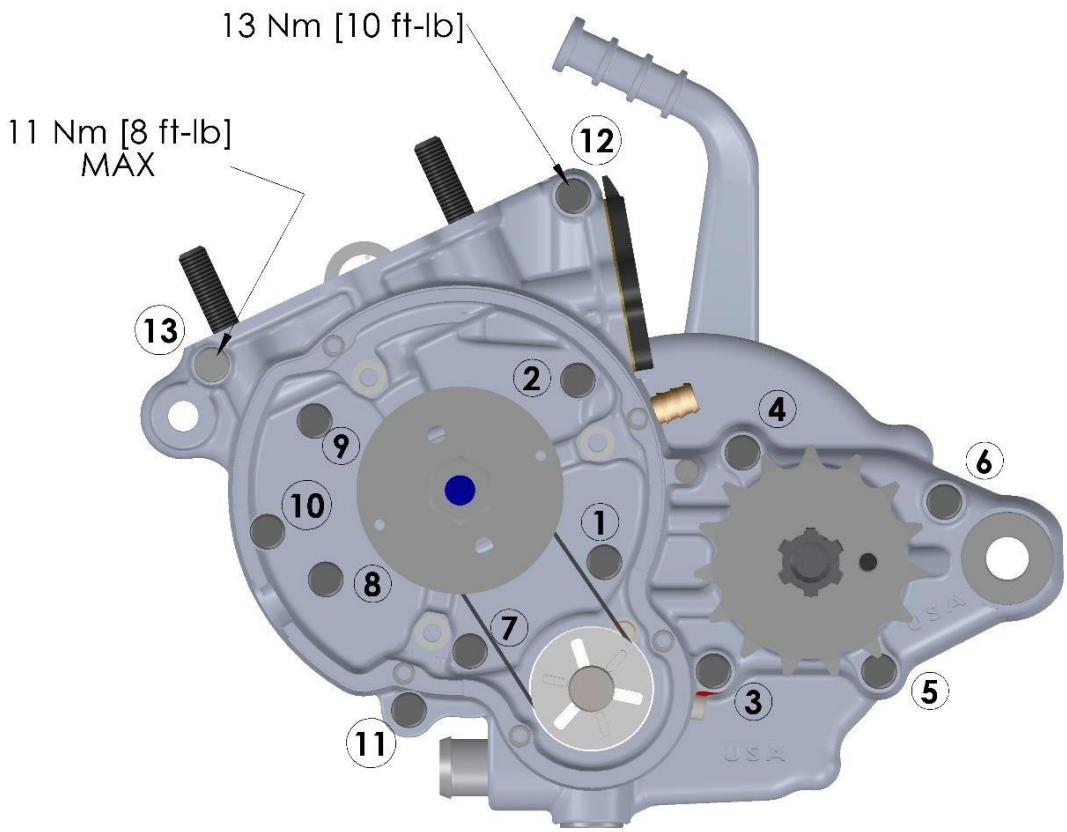
Especificaciones – Valores de Torque

Sujetador	Valores de torque			Loctite TM	Tamaño & Observaciones
	ft-lb	in-lb	Nm		
Tuercas de cabeza cilíndrica	9	110	12		M6 x 1.0
Tuercas cilíndricas	22	265	30		M8 x 1.25**
Pernos del cárter	Ver la siguiente pagina				M6 x 1.0
Bujía	(SP)	(SP)	(SP)		M14 x 1.25
Pernos del estátor	2.1	25	2.8		M5 X 0.8
Tuerca del rotor de ignición	30	400	45	243	M10 x 1.25
Pernos de la cubierta del estátor	1.7	20	2.3	243	M4 X 0.75
Pernos de la cubierta del clutch	5.8	70	7.9		M6 X 1.0
Tuerca del clutch	40	480	54	263	M10 x 1.25
Pernos del clutch	12	144	16	263	M6 x 1.0
Pernos del montaje del motor	22	265	30		M8 X 1.25
Pivote basculante	21	250	28		M14 X 2.0
Perno de choque	35	420	47	243	M10 x 1.5
Impulsor de bomba de agua	3	36	4	263	M5 x 0.8
Polea de bomba de agua	10	124	14	243	M6 x 1.0
Pernos del collector de admisión	4.6	55	6.2		M6 X 1.0
Tuercas del eje tresero	21	250	28		M12 X 1.25
Pernos del piñon tresero	21	250	28		M7 X 1.0
Pernos de aluminio del eje frontal	18	221	25	Moly lube	M10 X 1.25
Pernos de lumber del protector de horquilla	6	88	8	243	M6X1, ALUM
Pernos del eje delantero	7.5	88	10		M6 x 1.0
Pernos de calibrador de frenos	9	106	12	243	M6 x 1.0
Calibrador de frenos al operador	7	84	9.5	243	M6 x 1.0
Pastilla de freno segura	3	36	4		M5 x 0.8
Pernos huecos – frenos	15	177	20		M8 x 1.25
Pernos de rotor de frenos	9	108	12	243	M5 x 0.8
Pernos de sujeción tiple (arriba)	8	90	10		M8 x 1.25
Perno de vástago de la dirección	9.5	115	13		M8 x 1.25
Pernos de sujeción tiple (abajo)	6	72	8		M6 x 1.0

*** Use un accesorio 'patas de gallo' orientado 90° a la llave de torsión.*

(SP) Para aplicar la torsión apropiada a la bujía al insertarla, primero se debe enroscar la bujía hasta que el anillo de la junta metálica oponga resistencia y luego se debe jugar otro 1/8 a ¼ de vuelta.

Valores de torque apropiados de la caja



Valores de torsión para todos los tornillos
de la caja excepto dos 16 Nm [12 ft-lb]

Apriete los pernos de la caja del motor en el patrón mostrado arriba. Los dos pernos superiores tienen un valor de torsión diferente en comparación con los otros.

El procedimiento adecuado de torsión sería que lubricaras las roscas con aceite 30W, torciendo todos los pernos primero a un valor de torsión intermedio de 10-12 Nm y luego, una vez que estén todos en ese valor, volver al perno #1 y apretar cada perno más hasta el valor final.

Procedimiento de Rodaje

Tu Cobra CX50 FWE King es una máquina de alto rendimiento de estrecha tolerancia y el tiempo de rodaje es muy importante para una vida y un rendimiento máximos. La CX50 puede ser conducida con fuerza después de la primera ½ hora de rodaje.

Cobra recomienda el aceite de pre mezcla Spectro Platinum SX_2 con gasolina de bomba de alto octanaje mezclado a 32:1 (4 onzas de aceite por un galón de gas).

PRECAUCIÓN: Si no se utiliza el combustible, el aceite o la mezcla de combustible/aceite adecuados, se puede producir un desgaste prematuro del motor o daños en la máquina.

El cumplimiento del siguiente esquema de rodaje dará como resultado una máquina de alto rendimiento de larga duración.

- Arrancar la moto en el soporte
- En los primeros 5 minutos, maneje la moto en el soporte con una combinación de funcionamiento en marcha mínima y a altas revoluciones (evite las altas revoluciones (RPM) prolongadas, pero gire bien la rueda trasera al menos una o dos veces por minuto)
- Dejé que la moto se enfrié
- Maneje durante 15 minutos como máximo (evite el funcionamiento prolongado a altas revoluciones y evite abusar del embrague con el golpeteo del acelerador)
- Enfríe e inspeccione la moto en busca de sostenedores flojos
- En la siguiente media hora, evite la operación prolongada con el acelerador a fondo.
- Después de una hora de operación:
  - Compruebe si hay pernos y tuercas flojas y apriételas si es necesario (los valores de torsión adecuados están listados en la sección de especificaciones)
  - Limpie el recipiente del carburador
  - Cambie el lubricante de la transmisión / embrague
- Revise la torsión del CFD y ajústelo si es necesario
- Después de 8 horas de operación
  - Cambie el aceite de las horquillas
  - Haga que un mecánico certificado de Cobra cambie el aceite de los amortiguadores
- ¡Su motocicleta esta lista ahora para el más alto nivel de competición!

NOTA: Durante el rodaje la moto probablemente perderá algo de refrigerante del motor a través de la manguera de rebose del radiador. Perder hasta 4 onzas (120 ml, ½ taza) es normal. El nivel adecuado de refrigerante cubrirá la parte superior de los núcleos del radiador. Quitar el tapón del radiador y mirar dentro es la única manera de comprobar el nivel de refrigerante.

⚠ ADVERTENCIA

Nunca abra el tapón del radiador de una máquina que tenga un motor caliente o tibio o que haya sido montado recientemente. Podrían producirse quemaduras y escaldaduras.

Procedimiento de Encendido

Antes de encender la maquina inspeccione lo siguiente:

- Presión de las llantas
- Tensión de la cadena
- Nivel de refrigerante
- Desgaste adecuado de los rodillos y los deslizadores de la cadena
- Rigidez del manubrio
- Movimiento del conjunto del acelerador / ajuste del cable
- Filtro de aire
- Inspeccione en busca de tuercas y pernos flojos
- Encienda el indicador del combustible girando la perilla de la llave de combustible a la posición vertical hacia abajo (la posición de reserva es horizontalmente hacia adelante)

NOTA: para obtener mejores resultados de su motocicleta Cobra use únicamente los combustibles recomendados. Pruebas han mostrado que combustibles de 'carreras' de hecho bajan el nivel de rendimiento.

⚠ADVERTENCIA

Siempre use casco y otro equipo de protección para correr.

Cuando la inspección previa al rodaje esté completa, la moto podrá ser puesta en marcha. Para un motor frío siga este procedimiento.

1. Coloque la motocicleta sobre un soporte de suficiente resistencia que coloque la motocicleta en una posición vertical nivelada con la rueda trasera levantada del suelo
2. Tire la perilla del obturador y gírela para bloquearla
3. Encienda el motor
4. Acelere el motor en cortos periodos de tiempo, girando el acelerador no más de ¼ de vuelta hasta que el motor funcione sin el ahogamiento
5. Verifique el funcionamiento del interruptor de apagado del motor apagando el motor
6. Reinicie el motor y proceda a conducir cuando el motor este suficientemente caliente (es decir, el lado del cilindro está caliente al tacto)

PRECAUCIÓN: Nunca acelere el motor a fondo cuando esté frío o ligeramente calentado y, para un mejor rendimiento del embrague, caliente la moto antes de despegar.

⚠ADVERTENCIA

Esta es una motocicleta de carreras de alto rendimiento. Acelerar demasiado hará que su pequeño corredor se caiga. Los guardafangos pueden ser reemplazados, pero los egos magullados y otras partes del cuerpo tardan más tiempo.

PRECAUCIÓN: Cobra recomienda que le diga a su hijo que se tome las cosas con calma los primeros minutos de práctica hasta que el motor alcance la temperatura de funcionamiento adecuada.

PRECAUCIÓN: Asegúrese que el pie del corredor no se apoye en el freno de pie mientras corre.

Mantenimiento

Una máquina con buen mantenimiento es más segura, más rápida y más divertida de conducir. Es importante que se adhiera a este programa de mantenimiento para alargar la vida de su motocicleta.

Consejos

1. Lubricantes recomendados:
   a. Cobra Clutch Milk es por mucho el mejor lubricante para embragues. Es un lubricante completamente sintético que ha sido específicamente formulado para el embrague automático de la Cobra y tiene;
      - Excepcional resistencia de la cubierta sobre los aceites a base de petróleo o mezclas sintéticas.
      - Tolerancia extrema a la temperatura.
      - NO hay modificadores de fricción.
      - Paquete dispersante para mantener las fibras del embrague en suspensión para que puedan ser expulsadas cuando se cambie el aceite.
      - Viscosidad extremadamente baja para un mínimo de arrastre y resistencia al viento.
   b. *Spectro Platinum SX2* oil es la pre mezcla recomendada de aceite por:
      - Su base de éster deja una capa protectora en todas las partes en todo momento. No hay arranques metal-metal o potencial de corrosión.
      - Excepcional resistencia de la capa protectora sobre los aceites a base de petróleo o mezclas sintéticas.
      - Se vaporiza fácilmente y se quema por completo.
      - No se cae de la suspensión de la pre mezcla en clima frío.
      - No produce prácticamente depósitos de coque, dejando los pistones, anillos y cabezales extremadamente limpios con un mínimo de "derrame" de tubería.
2. Llenar la transmisión con más de 8.0 oz (235 cc) de lubricante podría calentar el clutch. Llenar con más de 12 oz (350 cc) podría reducir el nivel de rendimiento.
3. La junta de la base del cilindro ha sido "ajustada" para su motor. El número de código estampado en las cajas del motor le guiará sobre el grosor de la junta de la base del cilindro que se requiere durante un servicio común de la parte superior. Vea la sección de servicio de este manual para relacionar un número de código con un número de pieza de la junta base.
4. Evalué el desempeño de la moto después de que se haya calentado a temperaturas de carrera.
5. Las cadenas nuevas se estirarán en el primer uso. Nunca instale una nueva antes de una carrera. Siempre "rómpalas" durante la práctica.
6. Tu moto Cobra tiene un VIN (Número de Identificación del Vehículo) de 10 dígitos. Los primeros tres dígitos indican el modelo, mientras que los números 6 y 7 indican el año del modelo.

a. Ejemplo, FWExx17xxx is a 2017 CX50 SR.

7. Debido a la cantidad de calor generada por el embrague y el motor durante períodos prolongados de conducción, es aconsejable retirar la cubierta de la ignición posteriormente para permitir que la ignición se enfríe. El calor se transfiere a través de las cajas y puede dañar el estator al enfriarse debido a la falta de flujo de aire alrededor del estator.
8. Si alguna vez necesitas soldar algo en la moto, desconecta la tapa de la bujía, desenchufa el encendido, desconecta el interruptor de apagado, raspa la pintura descubierta cerca del área que se va a soldar y pon la pinza de tierra lo más cerca posible del área que se va a soldar.

⚠ADVERTENCIA

Asegúrese que el tanque de gasolina y el carburador hayan sido removidos y colocados de manera segura lejos del proceso de soldadura.

9. El armazón es de cromo moly 4130 y es importante soldarlo con la varilla adecuada y con los ajustes de calor lo más ligeros posibles. Cobra recomienda reemplazar el marco con uno nuevo si el viejo se daña. Use el sellador ER70S6 si va a soldar en el marco.
10. Si su palanca de arranque no regresa correctamente, primero intente aflojar los seis tornillos de la cubierta de la patada/embrague de medio giro. Sostén la palanca de arranque de media hacia abajo mientras aprietas los seis tornillos empezando por el centro y alternando.
11. Inspecciona la torsión de deslizamiento del CFD después de la 2ª vuelta y otra vez después de la 6ª vuelta. Después de esto siga el programa recomendado a continuación.
12. Compruebe que el embrague esté bien acoplado antes y después de cada viaje. Si el embrague se engancha correctamente NO sienta la necesidad de desmontar el embrague para; medir la pila de muelles, limpiar la pila, reemplazar los muelles, etc... Cobra ha trabajado muy duro para hacer un embrague de bajo mantenimiento y sólo se desmonta si NECESITA mantenimiento.

Programa

- Antes de cada carrera
    - Revise el filtro de aceite (limpie y rellene de aceite si fuera necesario).
    - Asegurar el buen funcionamiento del cable del acelerador (el acelerador suena “clac” apagado).
    - Compruebe que no haya hilos deshilachados del cable del acelerador en el interior de la carcasa del acelerador y cámbielos si es necesario.
    - Revise la presión adecuada de las llantas y ajústela si es necesario.
    - Compruebe que todas las tuercas y tornillos tengan el apriete adecuado y vuelva a apretarlos si es necesario.
    - Rocíe todas las piezas móviles con WD40 u otro aceite ligero.
    - Revise la cadena de transmisión
        - Tensión adecuada y ajústela si es necesario.
        - Lubricación adecuada y lubricar si es necesario.
    - Asegúrese que el estator y el rotor de encendido estén limpios y secos. .
    - Revise el armazón para ver si hay grietas en el metal o grietas en la pintura que puedan indicar que el metal ha sido tensionado más allá de sus límites de seguridad. Reemplace o vuelva a soldar correctamente según sea necesario.
    - Revise los rines para ver si hay signos de tensión; como grietas alrededor de la llanta, los radios y el cubo.
    - Iguale la presión en las horquillas con la atmósfera. Libere cualquier presión acumulada dentro de la horquilla aflojando el tornillo de la tapa de la horquilla. Vuelva a apretarlo después de que se libere la presión.
- Cada dos horas de operación
    - Reemplace el aceite de la transmisión.
    - Revise la torsión del CFD.
- Cada diez horas de operación
    - Reemplace el aceite de las horquillas.
    - Haga que un mecánico certificado de Cobra reemplace el aceite de los amortiguadores.

Cambio de Lubricante de Transmisión / Clutch

Herramientas necesarias:

- 5mm llave allen
- 300 cc (10 oz) de *Cobra Venom 3 Shoe Clutch Milk* (Parte #MCMUGF32) como mínimo.

Procedimiento:

1. Para este procedimiento la motocicleta debe haber sido usada más de 5 minutos pero menos de 10 minutos. Se desea que el motor esté lo suficientemente caliente para que el aceite se “escurra” pero no tan caliente que haya riesgo de ser quemado por el motor o el aceite.

⚠ ADVERTENCIA

El aceite y los componentes de la moto calientes podrían ocasionar quemaduras.

2. Retire el tapón de drenaje de aceite situado en el lado derecho del motor, en la cubierta del embrague, cerca de la palanca de freno (figura 1).

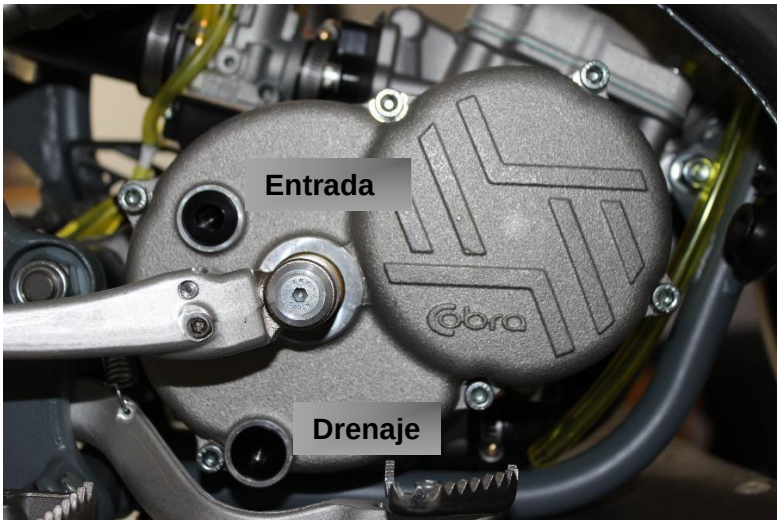


Figura 1

3. Después de que se haya drenado, reinstale el tapón, asegurándose de que la goma esté en su lugar.
4. Vuelva a aplicar aceite del tapón de llenado de aceite 300 cc (10 onzas) de Cobra Venom 3 Shoe Clutch Milk a través del tapón de entrada de aceite.

NOTA: Poner aceite adicional, hasta 350 cc (12 oz), puede ayudar a la vida del embrague. Más de 350 cc (12 oz) degradará el rendimiento del motor.

5. Vuelva a colocar el tapón de llenado de aceite, a mano, asegurándose de que la goma esté en su lugar.

PRECAUCION: Cobra ha gastado mucho tiempo y dinero en desarrollar la lubricación adecuada para manejar el riguroso entorno del embrague y la transmisión automática de esta motocicleta. Cobra ha desarrollado especialmente el *Cobra Venom 3 Shoe Clutch Milk* (Part #MCMUGF32) para proporcionar una capacidad de lubricación y refrigeración superior durante largos períodos de tiempo y es el lubricante recomendado para su motocicleta Cobra.

Ajuste Apropiado de la Cadena

Herramientas necesarias para el ajuste de la cadena

- Llave o cubo de 19 mm
- Llave o cubo de 13 mm

1. Asegúrese que la llanta trasera este alineada apropiadamente.
2. Para el ajuste apropiado, la cadena debería tener 35mm (1.378”) de movimiento libre justo detrás del guarda cadena sin carga en la bicicleta (figura 2)

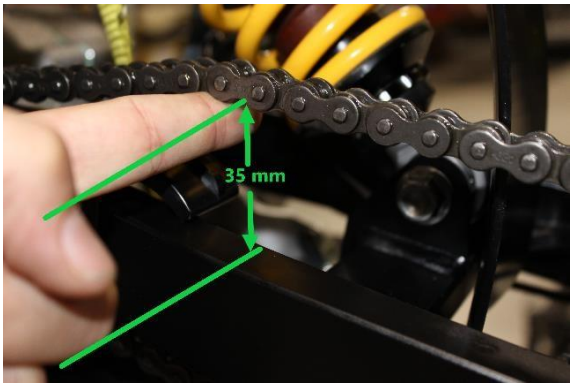
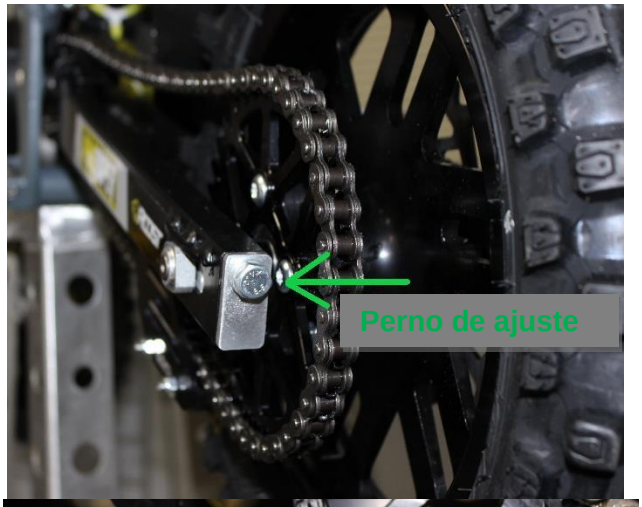


Figura 2

PRECAUCION:
Siéntese en la moto y verifique que la cadena tiene un mínimo de 12mm (1/2”) de movimiento libre cuando la cadena este en su punto más tenso.

3. Si la cadena requiere ajuste, afloje el eje con una llave de 19 mm y apriete la cadena girando los pernos de ajuste en el sentido de las agujas del reloj o afloje la cadena girando los pernos de ajuste contrario a las agujas del reloj.
4. Asegure la alineación correcta de la rueda trasera asegurándose de que haya cantidades iguales de los agujeros de alineación (figura 4) que se muestran a cada lado de la rueda.
5. Vuelva a apretar el perno del eje a 25 ft-lb (34 Nm).
6. Vuelva a apretar el perno de ajuste (figura 3)



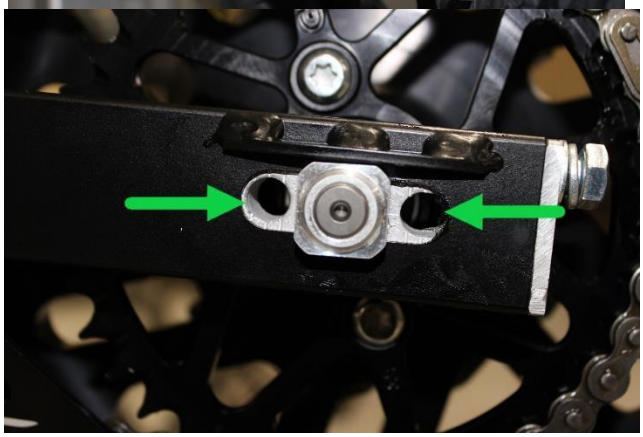


Figura 3 (arriba), Figura 4 (abajo)

Mantenimiento del freno trasero

PRECAUCION: Si no hay suficiente movimiento libre en el pedal de freno, las pastillas de freno se arrastran, lo que provoca un desgaste prematuro de las pastillas y posibles fallos de los componentes del motor. Demasiado movimiento libre no permitirá al piloto aplicar los frenos rápidamente.

1. Primero, ajuste la altura/posición del pedal.
2. Poner el pedal en juego.

La altura del pedal de freno puede ser ajustada con el perno situado por encima de la parte trasera del pedal de freno. El movimiento libre se ajusta con el émbolo ajustable en el extremo del pedal de freno.

PRECAUCION: Use un bote nuevo de Spectro DOT4 Racing Brake Fluido

Ajuste de la posición del pedal de freno trasero
(Véase la figura 2b):

1. Aflojar la tuerca de ajuste de altura (llave de 10 mm)
2. Ajuste el tornillo de ajuste de altura (llave Allen de 5 mm) para que la palanca sea cómodamente accesible en ambos:
    a. Posición de pie, y
    b. Posición sentado.
3. Apriete la tuerca de ajuste de altura.

PRECAUCION: Se requiere una holgura adecuada en los pedales para que las pastillas de freno no se arrastren en el rotor.

⚠ADVERTENCIA

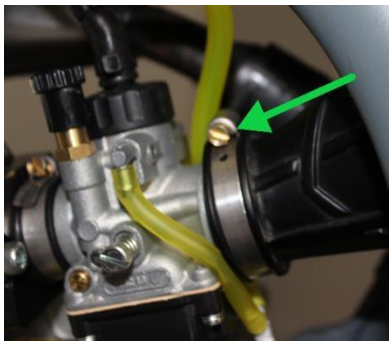
Asegúrate de que el clip de bloqueo de juego libre esté instalado de tal manera que hay que empujar hacia adelante, hacia la parte delantera de la moto, para quitarlo. De lo contrario, el clip se puede soltar mientras se conduce.

Para ajustar el **movimiento libre** (ver figura 2b):

1. Afloje la tuerca de bloqueo (10mm).
2. Deshaga el clip de bloqueo de movimiento libre alrededor del ajustador del freno (émbolo), con su mano empujándolo hacia adelante.
3. Deslice el pasador del clip de bloqueo de movimiento libre de la palanca de freno
4. Ajuste según sea necesario girando la horquilla en el extremo del ajustador (émbolo).

NOTA: Girando la horquilla en el sentido de las agujas del reloj se alargará el ajustador (émbolo), eliminando el movimiento libre del sistema, y girando la horquilla en sentido contrario a las agujas del reloj se acortará el ajustador (émbolo) añadiendo movimiento libre al sistema.

Limpieza del filtro de aire

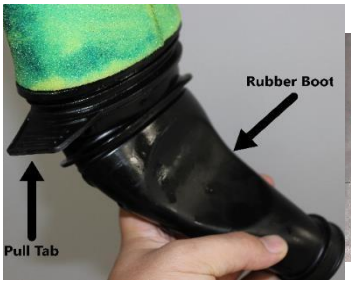


Remoción:

- Quite el asiento
- Afloja la abrazadera que conecta la bota de goma del filtro al carburador
- Empuje la bota de goma desde abajo hacia arriba y fuera de la caja de aire

PRECAUCION: Tirar del filtro en lugar de empujar la goma puede causar el desgarro del filtro.

NOTA: Usar una mano para controlar el extremo del filtro mientras se retira ayudará a reducir el riesgo de dañar el filtro.



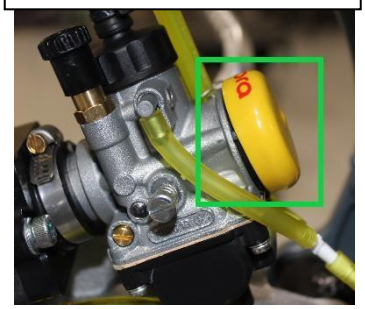
- Tire de la lengüeta del filtro para sacarlo de la bota de goma
- Limpie la caja de aire de suciedad

Limpieza:

PRECAUCION: Presta especial atención a limpiar cualquier partícula de la caja de aire entre la ubicación del filtro y el carburador.

NOTA: Cobra tiene disponible una tapa de carburador que permite una fácil limpieza de la caja de aire.

Cubierta del Carburador



PRECAUCION: La limpieza del filtro de aire con alcohol o el uso de aceite filtrado que contenga alcohol puede causar la separación del pegamento del filtro

1. Instale la tapa (RCMU0109) sobre la entrada del carburador
2. Rociar afuera de la caja de aire

⚠ ADVERTENCIA

No limpie el filtro de aire con gasolina u otro producto de petróleo altamente volátil. Es preferible utilizar combustible diésel o queroseno, pero aun así hay que tener cuidado. El agua caliente con jabón funciona bien

1. Limpie el filtro con agua caliente y jabón para eliminar todas las partículas de suciedad.
2. Deje que se seque completamente.
3. Sature con aceite de filtro y elimine el exceso

NOTA: Es muy importante poner aceite al filtro consistentemente, porque cantidades variadas de aceite cambiarán el chorro del carburador.

Ensamblado:

1. Vuelva a colocar el filtro en la bota de goma.
2. Con una mano sobre el filtro, introduzca la bota de goma en la caja de aire
3.

PRECAUCION: Para evitar que se rompa el filtro de aire, asegúrese de colocar una mano sobre el filtro mientras se introduce en la caja de aire.

NOTA: Asegúrate de cambiar o limpiar el filtro después de cada competencia. Recomendamos llevar varios filtros en su caja de herramientas, uno para cada sesión de práctica y competencia.

Mantenimiento de Horquillas

Cobra recomienda encarecidamente que un técnico de servicio profesional lleve a cabo todo el mantenimiento interno, aparte de cambiar los resortes y el aceite. Esto ayudará a asegurar un funcionamiento seguro y consistente.

Para el mantenimiento de rutina, la tabla de abajo proporciona intervalos de servicio sugeridos para los procedimientos comunes:

	Cada Carrera	***10 horas***	***20 horas***	***Cuando sea necesario***
Sacar exceso de aire	***X***			
Cambio de aceite		***X***		
Cambiar Sellos/Empaques			***X***	
Cambiar Casquillos				***X***

Purgado del Aire de las Horquillas

Herramientas necesarias

- Llave hexagonal de 3mm (Llave Allen)

Durante el funcionamiento normal, ambas patas de la horquilla acumularán presión de aire. Esta presión actúa como un resorte adicional, por lo que debe ser sacado con regularidad para mantener un funcionamiento consistente de la suspensión. Antes de cada viaje, afloje el tornillo de cabeza hueca situado en la parte delantera de cada tapa de la horquilla lo suficiente para que se alivie cualquier exceso de presión en la pierna. Después de que el exceso de aire sea sacado, vuelva a apretar el tornillo a 5 in-lb. Tenga cuidado de no perder o dañar el anillo de sellado que se encuentra debajo de la cabeza de cada tornillo.

.

Cambio de Aceite de Horquillas

Herramientas necesarias

- Herramienta de tapa de horquilla de 32mm (MCMUTL32)
- Llave Allen de 8mm
- Llave hexagonal de 4 & 5 mm (Llave Allen)
- Llave 9/16
- Martillo
- 5 wt. Spectro aceite de horquillas

Procedimiento de Desamblaje

1. Quite la rueda frontal y el eje (Llave Allen de 8mm).
2. Quite la abrazadera de la línea de freno.
3. Retire el caliper del freno de la horquilla (llave hexagonal de 4 mm).
4. Afloje los tornillos de presión superiores (llave hexagonal de 6 mm).
5. Afloje las tapas de la horquilla (herramienta de la tapa de la horquilla de 32mm).
6. Aflojar los tornillos de presión inferiores (llave hexagonal de 5 mm).
7. Retire las patas de la horquilla de las pinzas triples (llave hexagonal de 5 y 8mm).
8. Una pata a la vez
    a. Retire la tapa de la horquilla del tubo de esta.
    b. Tire del muelle de la horquilla hacia abajo para acceder a la contratuerca de la tapa de la horquilla y asegúrela con una llave de 9/16.
    c. Sujetando en una mano la llave de 9/16, utilice la llave de la tapa de la horquilla para desenroscar la tapa de la horquilla de la barra del amortiguador.
    d. Retire la almohadilla del muelle de la horquilla y el muelle de la horquilla.
    e. Dentro de la varilla del amortiguador, el pasador del tornillo de ajuste del rebote está en reposo y se caerá de la varilla del amortiguador cuando se invierta la horquilla. Intente atraparlo antes de que caiga en su cubo de aceite.
    f. Invierta la horquilla y deje que el aceite se escurra completamente. Si sube y baja el amortiguador, se acelerará el proceso de drenaje.

Procedimiento de ensamblaje

1. Llene la horquilla con 150ml de aceite.
2. Sube y baja el amortiguador para que el cartucho de la horquilla se llene de aceite.
3. Instale el pasador del tornillo de ajuste del rebote en la varilla del amortiguador.
4. Instale el muelle de la horquilla y la almohadilla del muelle.
5. Extienda completamente la varilla del amortiguador y comprima el muelle de la horquilla lo suficiente para comenzar a enroscar la tapa de la horquilla en la varilla del amortiguador.
6. Asegúrese de que la tapa de la horquilla se enrosque completamente en la varilla del amortiguador antes de que haga contacto con la contratuerca.
7. Apriete la tuerca de seguridad.
8. Apriete el tapón de la horquilla a la parte exterior de la horquilla
9. Vuelva a colocar cada pata en la abrazadera triple. Apriete cada perno de presión a 14N-m (10.3 pies-libra) asegurándose de que ambas piernas estén a la misma altura en las abrazaderas.

10. Bombee la pata de la horquilla varias veces para verificar que funciona sin problemas.
11. Instale nuevamente el caliper de freno.
12. Instale nuevamente la rueda (25 ft-lb, 34 Nm).

Unidad de Fricción (V3 CFD)

El Cobra Frictional Drive (CFD) es esencialmente un embrague deslizante ajustable que disipa los picos de torsión transmitidos desde la rueda trasera al resto de la línea de conducción y el motor. En lugar de que estos picos de torsión dañen potencialmente los componentes internos, el CFD permite que la transmisión resbale con respecto al motor. Para ello, el CFD debe funcionar correctamente "desplazándose" por encima de un valor mínimo de torsión.

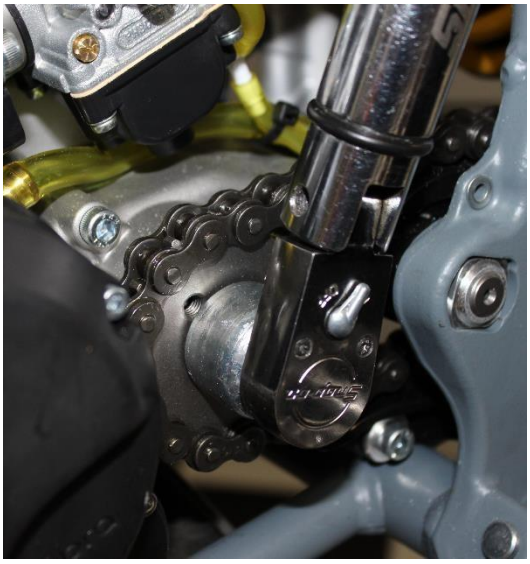
La torsión de desplazamiento mínima segura del CFD debe ser revisada cada 2 horas de funcionamiento, después del rodaje.

El valor del par de deslizamiento debe ser superior a 80 ft-lb (108 Nm) medido en el piñón con el siguiente proceso.

Para medir correctamente la torsión mínima a la que se desplaza el CFD (Cobra Frictional Drive)

1. Retire el tapón de llenado de aceite e instale la herramienta de comprobación/pin MCMUTL40.
2. Asegúrese de que se enrosque completamente hasta que llegue al fondo.
3. Instale la herramienta de verificación de torque Sprocket Socket CFD (MCMUTL15) en el eje de salida que sobresale a través del piñón.

PRECAUCION: Puede ser necesario quitar el clip del piñón ECKGSR03, o el piñón por completo, para asegurar un buen enganche entre la herramienta y el eje.



4. Verifique con una llave de torsión aplicada al casquillo del piñón que el V3 CFD no se deslice por debajo de 108 Nm (80 ft-lb) en ninguna dirección.

5. Si hay un deslizamiento abajo de 108 Nm (80 ft-lb) quite el pasador de la clavija y apriete la tuerca del casquillo en el CFD una posición más (es una tuerca de rosca de mano izquierda, así que debes girarla en sentido contrario a las agujas del reloj)

NOTA: Este método de comprobación de la torsión del CFD V3 es posible hacerlo con la cadena puesta. Sólo hay que poner la moto en un soporte para que la rueda trasera pueda girar libremente.

NOTA: Los cubos del CFD se pueden quitar con el tensor universal (MCMUTL70).

Si se desliza por debajo del valor, el CFD debe reajustarse según se describe en la sección de servicio de este manual.

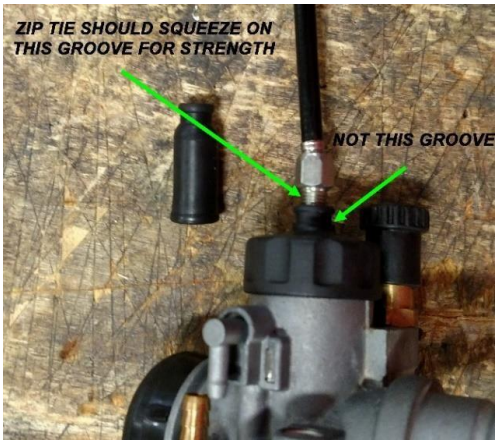
NOTA: Si la motocicleta hace un zumbido, un giro, un sonido que proviene de la cubierta del motor del lado del embrague es muy probable que el CFD se haya deslizado lo suficiente como para que el buje de latón se haya desgastado lo suficiente como para permitir que el engranaje opere fuera del centro. Es hora de instalar un kit de actualización de CFD (EKMU0033).

Cable de descarga de tensión del acelerador

Para reducir la probabilidad de que el cable del acelerador sea tirado desde la parte superior del carburador, se recomienda instalar dos abrazaderas de 8", como se muestra en las imágenes de abajo, para aliviar la tensión del cable del acelerador a la parte superior del carburador. Una cremallera asegura la funda al cable y la otra lo asegura al ajustador del cable de rosca.

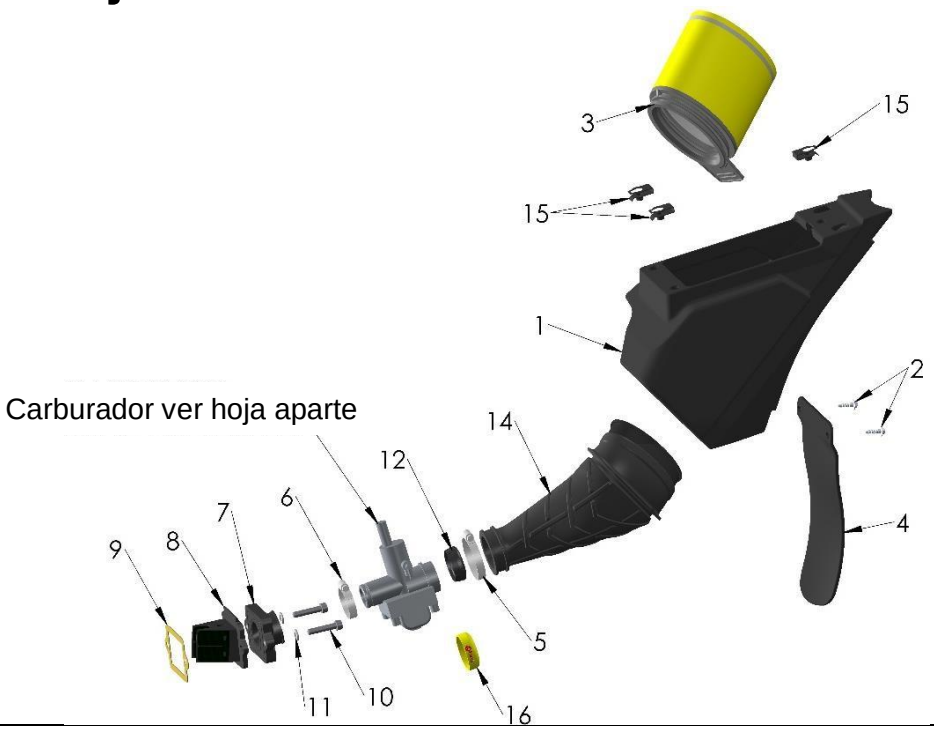
Haremos esto en producciones futuras.

Esto aplica a todas las Cobra CX50



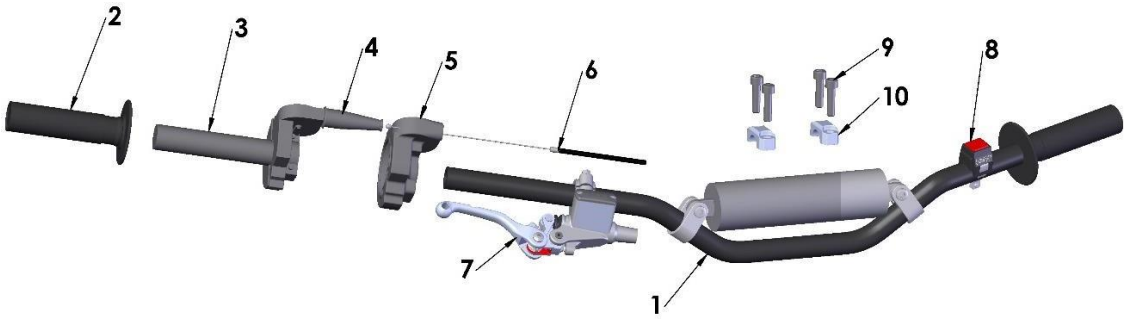
NOTA: Para un mayor agarre, la cremallera de abajo (a la derecha en las fotos) debe apretar en la ranura entre el ajustador hexagonal y la parte superior, NO en la ranura de la tapa del carburador.

Partes – Caja de Aire & Sistema de Entrada



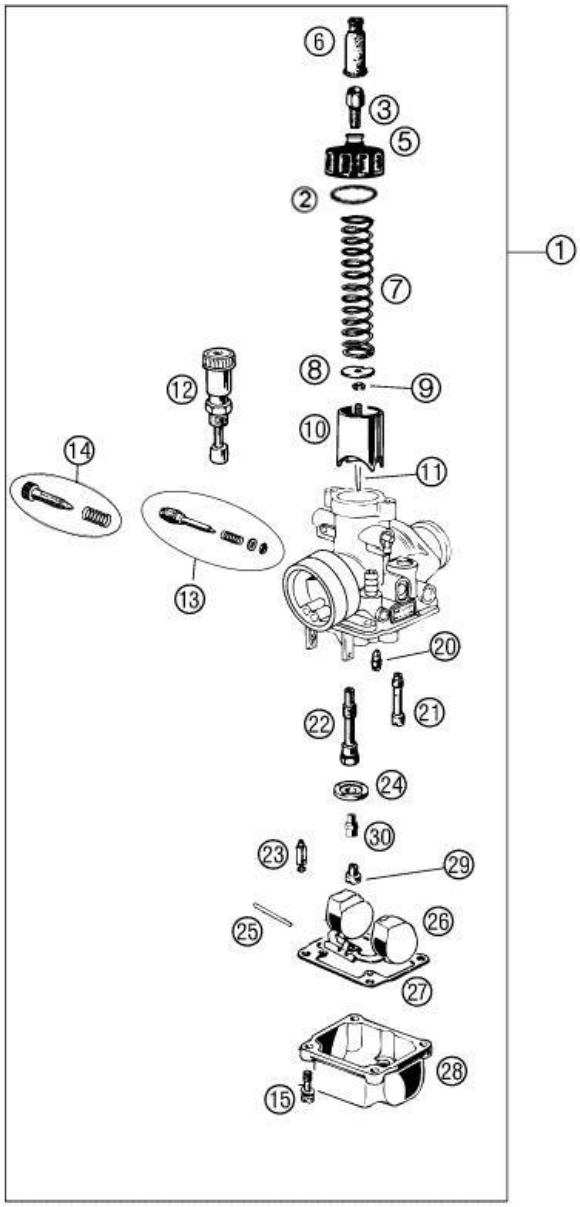
Caja de aire		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
	RACS0019	CARBURADOR – 19MM CON HUECO PROFUNDO
1	RCCS0008	CAJA DE AIRE - 2021
2	HCSP0004	TORNILLO - TORNILLO PAN - ALUMINIO
3	RCCS0009	ENSAMBLAJE DE FILTRO DE AIRE - 2021
4	TCC60008	GUARDAFANGOS
5	MCKGHO01	ABRAZADERA DE LA MANGUERA – GOMA DE CARBURADOR
6	MCKGHO04	ABRAZADERA DE LA MANGUERA – COLECTOR DE CARBURADOR
7	RCMU0036	COLECTOR DE ENTRADA
8	ECMU0246	ENSAMBLAJE DE CAJA DE VALVULAS REED CON REEDS V-FORCE
9	ZCCS0001	JUNTURA – VALVULAS AL MOTOR
10	HCBC0603	M6X30mm TORNILLO DE CABEZA HUECA
11	HCWF0601	6mm ARANDELA PLANA
12	RCCM1301	PILA DE VELOCIDAD (SE ATORNILLA AL CARBURADOR)
13	ECCS0030	KIT DE REEMPLAZO DE CAJA DE VALVULAS REED
14	RCCS0001	GOMA – FILTRO DE AIRE
15	HCHA0003	TUERCA DE CLIP de 6mm
16	RCMU0109	TAPA DE ENTRADA DEL CARBURADOR

Partes – Barras y Controles



Barras y controles		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	FAMU0014	MANILLAR – MANILLAR PRO TAPER – COBRA BEND
2	TCMU0021	AGARRADERAS (JUEGO DE DOS) - MICROAGARRADERAS – ROJO / GRIS
3	FAMU0016	ENSAMBLAJE DEL ACELERADOR – PRO TAPER COBRA
3A	FAMU0015	ENSAMBLAJE DEL TUBO - ACELERADOR - 2 PIEZAS PRO TAPER MICRO
3B	HCBC0525	M5 X 25 SHCS – ENSAMBLAJE DEL ACELERADOR
3C	FCMU0041	ANILLO DE TOPE - MICRO BARRA DE ACELERACIÓN
4	FCPW0004	TAPA DE CABLE
5	FCMU0021	MANDO ACELERADOR
6	FCMU0019	CABLE ACELERADOR
6A	HCNJ0801	TUERCA – 8MM JAM
7		VER FRENO DELANTERO
8	FCMU0171	MONTAJE DEL INTERRUPTOR DE APAGADO
9	HCBC0806	M8X30mm TORNILLO DE CABEZA HUECA (4)
10	TCMU0060BLK	ABRAZADERA DE BARRA - NEGRA
ACCESSORIO	MCMUAM11	MANILLAR ANTIDESLIZANTE –PAR – MICRO BARRA PRO TAPER
ACCESSORIO	FKMU0004	KIT MANILLAR - PRO TAPER MICRO- CON COBRA ACELERACIÓN Y AGARRE
ACCESSORIO	TCMU0061	KIT DE BARRA RISER

Partes – Carburador



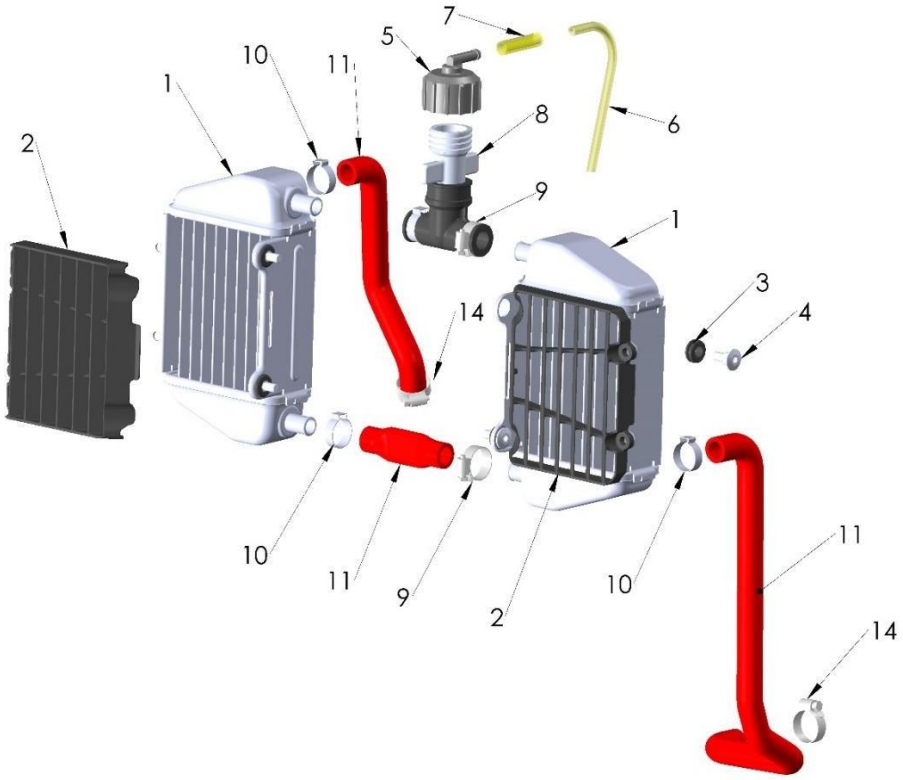
Carburador		
REF. #	**PARTE #**	**DESCRIPCION**
1	RACS0019	CARBURADOR
2	RCMU0307	EMPAQUE – Carburador superior
3	RCMU0003	AJUSTADOR DE CABLE
5	RCMU0046	ROSCA SUPERIOR DEL CARBURADOR
6	RCMU0102	SELLO DE LA TAPA DEL CABLE DE GOMA
7	RCMU0004L	RESORTE DE DESLIZAMIENTO - LUZ
8	RCMU0028	PLACA DE RETENCIÓN DE LA AGUJA
9	RCMU0007	CLIP DE LA AGUJA
10	RCMU0340	VALVULA DE GAS - #40 BIG AIR
11	RCMU0601	AGUJA – W7
12	RCMU0204	ENSAMBLAJE DE CHOQUE (OBTURADOR)
12A	RCMU0209	O-ANILLO ENSAMBLAJE DE CHOQUE (OBTURADOR)
13	RCMU0009	TORNILLO DE MEZCLA DE COMBUSTIBLE #16
14	RCMU0011	TORNILLO DE REGULACIÓN DE RALENTÍ #18
15	RCMU0201	TORNILLO – CUBETA DE FLOTACION
20	RCMU00xx	BOQUILLA DE CHORRO, xx denota tamaño
22	RCMU0262	ATOMIZADOR 2.62 AU STANDARD *
23	RCMU0107	AGUJA FLOTANTE
24	RCMU0012	DIFUSOR #20
25	RCMU0016	PIN RETENEDOR FLOTANTE
26	RCMU0301	FLOTADOR #7
27	RCMU0103	JUNTA DE CUBETA DE FLOTACION
28	RCMU0306	CUBETA DE FLOTACION CON / POZO PROFUNDO
29	RCMU00xx	INYECTOR PRINCIPAL, xx denota tamaño
30	RCMU0044	EXTENSION DEL INYECTOR PRINCIPAL
NO MOSTRADO	RCCM1301	PILA DE VELOCIDAD
NO MOSTRADO	RCCS0006	LÍNEA DE COMBUSTIBLE, 5 "
NO MOSTRADO	MCMUCL04	ABRAZADERAS DE MANGUERA - LÍNEA DE COMBUSTIBLE
NO MOSTRADO	RCMU0020	CODO - VENTILACIÓN DE CARBURADOR
NO MOSTRADO	RAMU0001	CÁNULUS - VENTILADORES DE CARBURADORES ESTILO Y
ACCESSORIO	RCMU0330	DESLIZADOR - #30 BIG AIR
ACCESSORIO	RCMU0350	DESLIZADOR - #50 BIG AIR
ACCESSORIO	RCMU0360	DESLIZADOR - #60 BIG AIR
ACCESSORIO	RCMU0026	AGUJA - W4
ACCESSORIO	RCMU0602	AGUJA - W16

*Diferentes tamaños están disponibles bajo petición

BOQUILLA DE CHORRO			INYECTOR PRINCIPAL*			
48	RCMU0048		88	RCMU0088	94	RCMU0094
50	RCMU0050		89	RCMU0089	95	RCMU0095
52	RCMU0052		90	RCMU0090	96	RCMU0096
55	RCMU0055		91	RCMU0091	97	RCMU0097
60	RCMU0060		92	RCMU0092	98	RCMU0098
65	RCMU0065		93	RCMU0093		

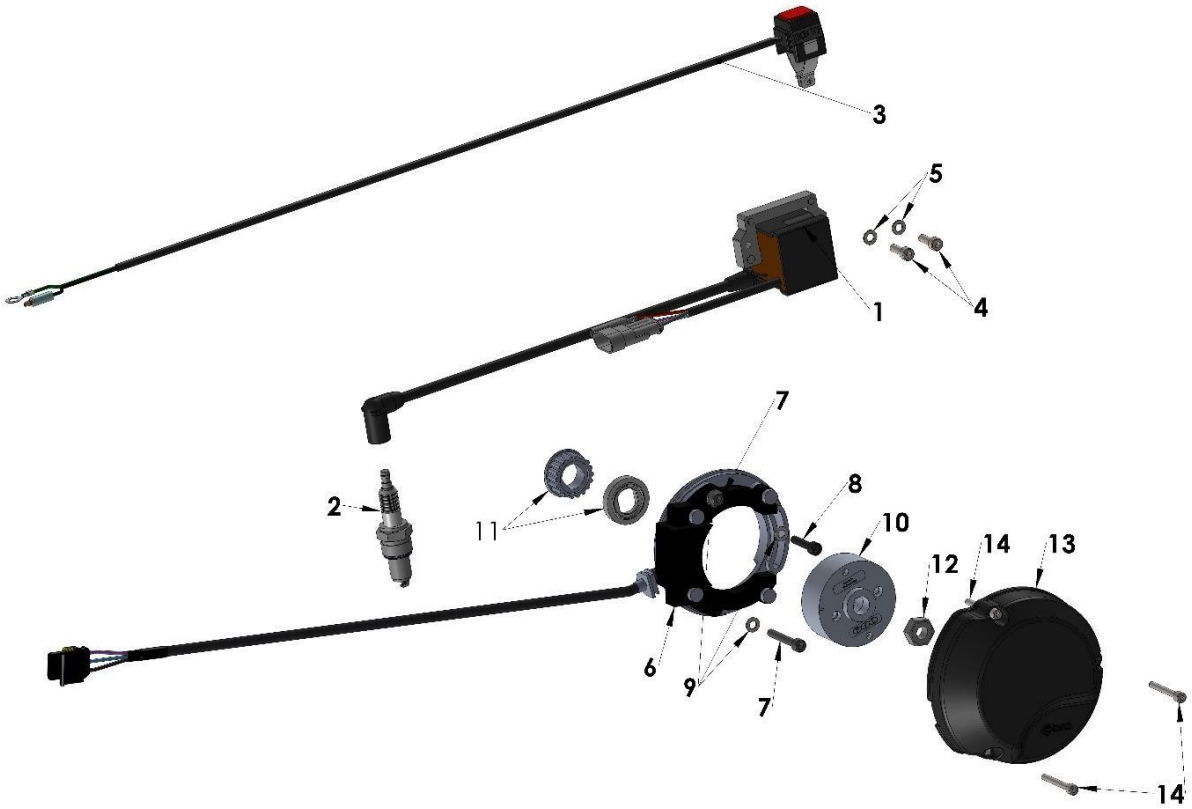
* Tamaños más grandes y más pequeños están disponibles a pedido

Piezas - Sistema de enfriamiento



Sistema de Enfriamiento		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	FCMU0081	RADIADOR – (REQUIERE 2)
2	FCMU0069	REJILLA (REQUIERE 2)
3	MCMUGR12	ANILLO AISLANTE – MONTAJE DEL RADIADOR (REQUIERE 4)
4	HCSP0610	SUJETADOR – MONTAJE DEL RADIADOR (REQUIERE 4)
5	FCMU0020	CAP, 1.3 BARRA
6	FCKG0214	MANGUERA DE DESBORDAMIENTO DEL RADIADOR, 22”
7	FCMU0322	MANGUERA - USADA CON ABRAZADERA
8	FCMU0036M	PIEZA “T” - REFRIGERANTE - CON PINZA
9	MCMUCL09	ABRAZADERA DE MANGERA – 11 A 20MM (REQUIERE 2) DEL RADIADOR
10	MCMUCL11	ABRAZADERA DE MANGUERA – CRIMPADO SOLIDO (REQUIERE 4)
11	FKAM0053	KIT – MANGUERA – MOTOR VENOM NEGRO 2021 & NEWER
11	FKAM0053RED	KIT – MANGUERA – MOTOR VENOM ROJO 2021 & NEWER
11	FKAM0053BLU	KIT – HOSE –MOTOR VENOM AZUL 2021 & NEWER
14	MCMUCL07	ABRAZADERA – MOTOR – 14 A 27MM (REQUIERE 2 DEL MOTOR)

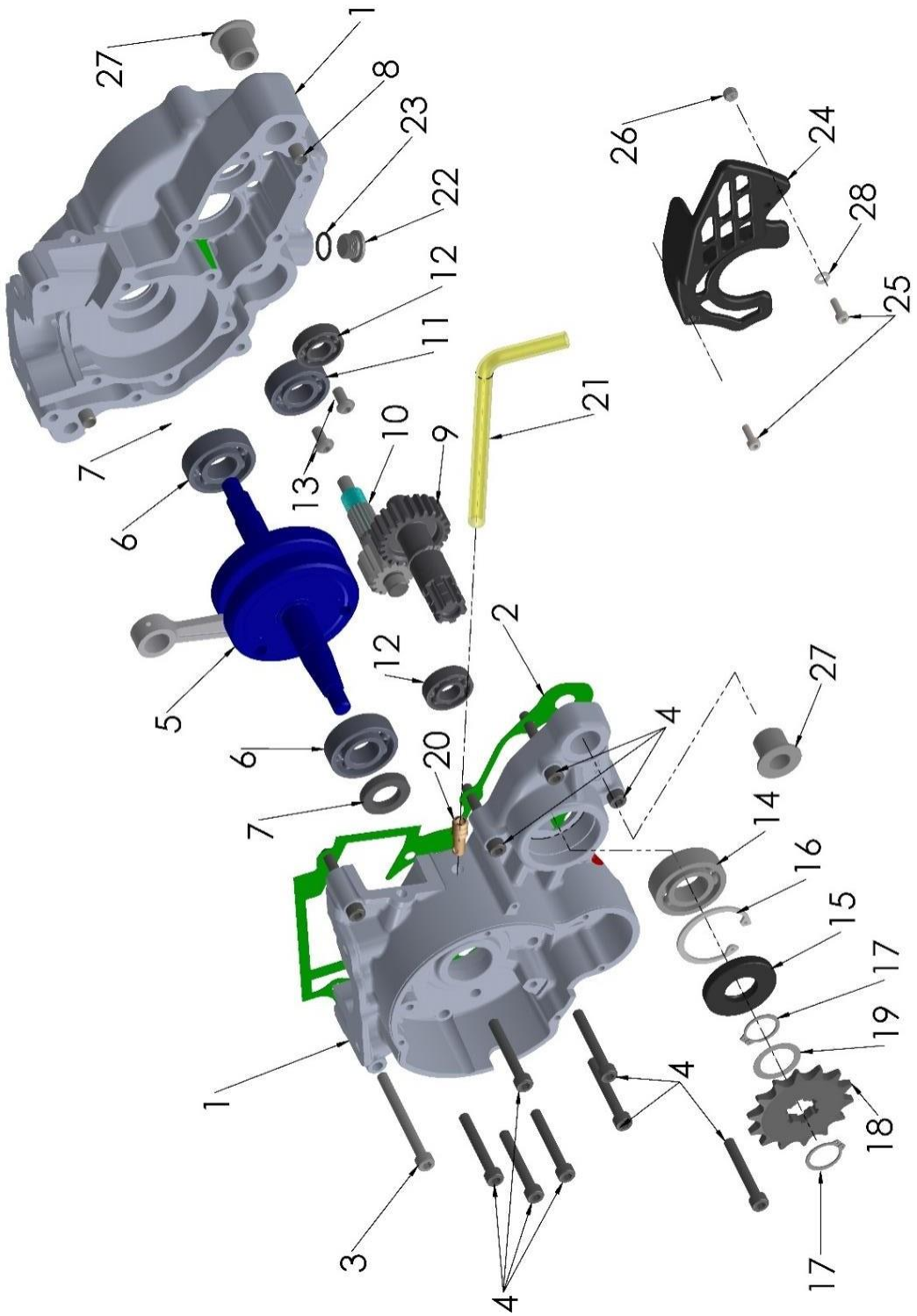
Piezas - Sistema Eléctrico



Sistema Eléctrico		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	ICMU0044	BOBINA / CDI CON TAPA DE BUJÍAS
2	ECMU0010I	BUJÍA, AUTOLITE IRIDIUM
3	FCMU0171	MONTAJE DEL INTERRUPTOR DE APAGADO
4	HCBC0514	M5X14mm TORNILLO DE CABEZA HUECA (REQUIERE 2)
5	HCWF0501	5mm ARANDELA PLANA (REQUIERE 2)
6	ICMU0023	ESTATOR CON OJAL
7	HCBC0535	M5X35mm TORNILLO DE CABEZA HUECA (REQUIERE 2)
8	HCBC0525	M5X25mm TORNILLO DE CABEZA HUECA
9	HCWF0601	6MM ARANDELA PLANA PARA ESTATOR (REQUIERE 3)
10	ICMU0042	ROTOR
11	EKMU0035	KIT – POLEAS, ESPACIADOR Y RETENEDOR DE CORREA
12	HCNS1001	TORNILLO M10
13	ECC60166	CUBIERTA DE ENCENDIDO
14	HCBC0401	M4X25mm TORNILLO DE CABEZA HUECA (REQUIERE 3)
NO MOSTRADO	ICMU0012	LLAVE WOODRUFF (NO MOSTRADA)
NO MOSTRADO	FCMU0030	TAPA - TORNILLO DEL INTERRUPTOR DE APAGADO
ACCESSORIO	ICMU0017	TAPÓN DE BUJÍA – 0 Ω
HERRAMIENTA	MCMUTL70	HERRAMIENTA - EXTRACTOR DE VOLANTE 50CC y EMBRAGUE (CLUTCH)
HERRAMIENTA	ECMU0079	HERRAMIENTA - INDICADOR DE DIAL – SINCRONIZACION DE LA CHISPA

Ésta Página Ha Sido Dejada En Blanco Intencionalmente

Partes - Motor - Parte inferior y transmisión

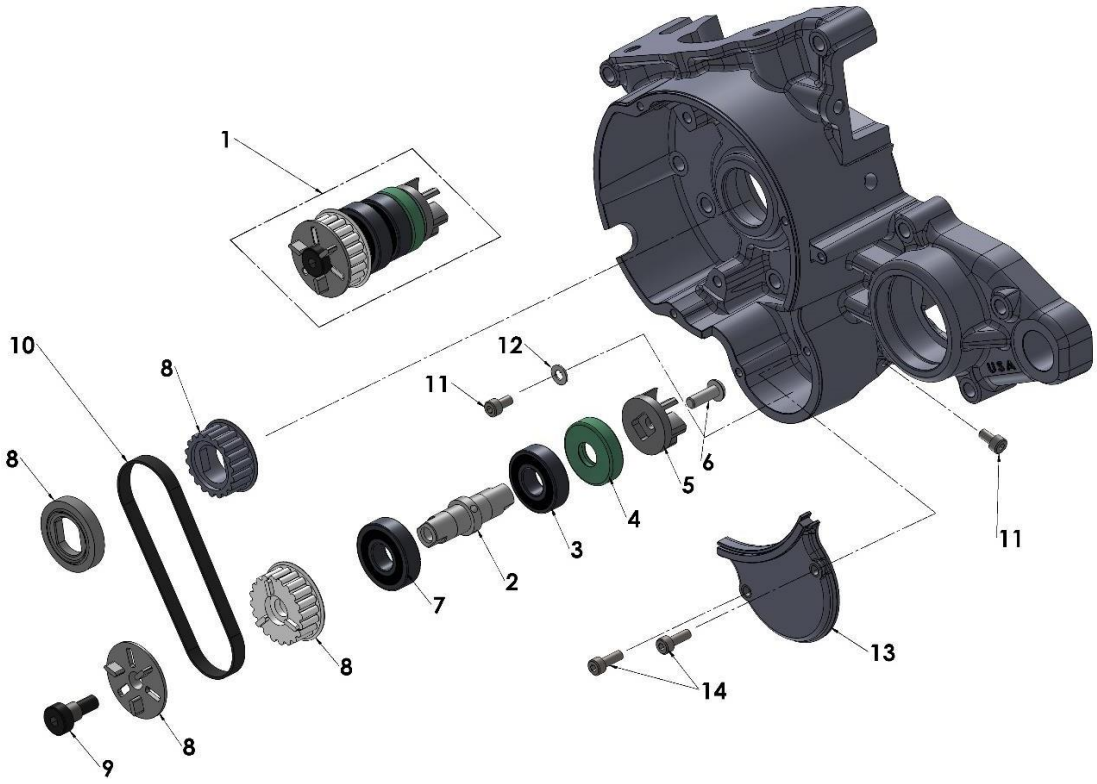


Motor - Parte inferior y transmisión		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	EKMU0016	JUEGO DE CÁRTER CON COJINETES, SELLOS Y JUNTAS
2	ZCMU0015	JUNTA, CENTRO DEL CÁRTER
3	HCBC0665	M6X65mm TORNILLO DE CABEZA HUECA (REQUIERE 1)
4	HCBC0604	M6X35mm TORNILLO DE CABEZA HUECA (REQUIERE 12)
5	ECMU0258	CIGÜEÑAL - 3 ESTRÍAS LATERALES E INTERNA C / P
6	ECMU0016	RODAMIENTO, CIGÜEÑAL (REQUIERE 2)
7	ECMU0118	SELLO, CIGÜEÑAL (REQUIERE 2)
8	ECMU0122	ESPIGA (HUECO), ALINEACIÓN DE LA CAJA DEL MOTOR (REQUIERE 2)
9	ECMU0999	EJE DE SALIDA, TRANSMISION CON ENGRANAJE EXTRA ANCHO
10	ECMU0268	EJE SECUNDARIO, TRANSMISIÓN CON ENGRANAJE
11	ECMU0001	COJINETE, EJE SECUNDARIO DE TRANSMISIÓN
12	ECKG0031	EJE DE TRANSMISIÓN DEL COJINETE, (1 CADA MEDIA CAJA)
14	ECKGBR01	COJINETE, EJE DE SALIDA DE TRANSMISION
15	ECMU0236	SELLO, EJE DE SALIDA
16	ECMU0237	ANILLO DE CIERRE - COJINETE DE SALIDA
17	ECKGSR03	ANILLO DE CIERRE, PIÑÓN (REQUIEREN 2)
18	PCKG0015	PIÑÓN, 15 T (ESTÁNDAR, 13, 14 y 16 disponibles)
19A	ECMU0176	CUÑA - PIÑÓN .2MM DE GROSOR
19B	ECMU0177	CUÑA - PIÑÓN .3MM DE GROSOR
19C	ECMU0178	CUÑA - PIÑÓN .5MM DE GROSOR
20	ECMU0233	ACCESORIO, VENTILACION DEL CARTER - GRANDE
21	ECMU0557	PIÑÓN, 15 T (ESTÁNDAR, 13, 14 y 16 disponibles)
22	ECMU0272BLK	CUÑA - PIÑÓN .2MM DE GROSOR
23	ZCMUB014	CUÑA - PIÑÓN .3MM DE GROSOR
24	ECMU0289	CUÑA - PIÑÓN .5MM DE GROSOR
25	HCBC0412	M4 X 12MM TORNILLO DE CABEZA HUECA (REQUIERE 2)
26	HCNL0401	CONTRATUERCA M4
27	ECC60028	BUSHING (BUJIE)– PIVOT DEL MOTOR – (1 EN CADA CAJA LATERAL)
28	HCWF0401	ARANDELA PLANA 4MM
	ZKMU2016	KIT COMPLETO DE JUNTAS
	EACS2021FWE	MOTOR FWE COMPLETO

Partes: Embrague del Motor (Clutch) y Pedal de Arranque

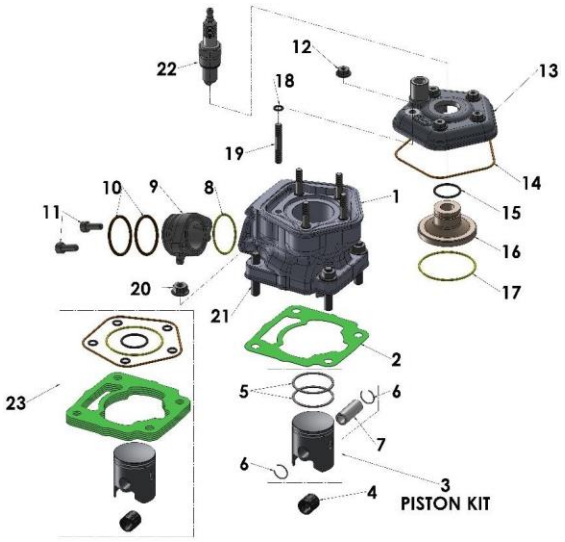
Motor – Embrague (Clutch) y Pedal de arranque		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	CAFW0500	EMBRAGUE COMPLETO CONJUNTO - 5GX
2	CAFW0050	3 ZAPATAS & PALANCAS AISLANTES CON PERNOS - 5GX
3	CCMU0005	EMBRAGUE ARBOR - ESTRIADO 3 LADOS
4	CAFW0005	ARANDELAS DE PALANCA AISLANTES - JUEGO DE 3 – EMBRAGUE (CLUTCH) - 5GX
5	HCBT0001	TORNILLO - TORX - EMBRAGUE(CLUTCH) 5GX - M6 X 29
6	CCMU0008	CASQUILLO – PALANCA DE EMBRAGUE (CLUTCH) 5GX
7	ECMU0018	TORNILLO DE EMBRAGUE (CLUTCH), ESPECIAL
8	ECDC0030	ARANDELA DE SEGURIDAD DE BELLEVILLE
9	CCMU0007	ESPACIADOR DE RESPALDO DEL EMBRAGUE(CLUTCH)
10	ECMU0120	COJINETE DE EMBRAGUE CON RODAMIENTO DE AGUJAS
11	ECMU0119	COJINETE DE EMBRAGUE (CLUTCH)
12	ECMU0040	ESPACIADOR (S) DEL EMBRAGUE AL BUJE (0.030”, 0.76mm)
13	ECMU0132	MONTAJE - REFRIGERANTE
14	ECMU0307	TUERCA V3 CFD
15	HCCP0002	PIN DE COTTER 3/32 X 1 ½”
16	ECMU0308	RESORTE BELLEVILLE V3 CFD
17	ECMU0306	DESLIZAMIENTO DEL BIJE V3 CFD (REQUIERE 2)
18	ECMU0249	FRICCION MATERIAL V3 CFD GRUESO (REQUIERE 2)
19	ECMU0301	ENGRANAJE V3 CFD
20	ECMU0305	BUSHING (CASQUILLOS) V3 CFD 7mm
21	ECMU0272BLK	TAPÓN DE LLENADO DE ACEITE, NEGRO
22	ZCMUB014	ANILLOS – TAPÓN DE LLENADO DE ACEITE
23	HCFH0616	M6X16mm FLANGE HEAD BOLT
24	ECMU0250	ARANDELA – MONTAJE DE PALANCA DE ARRANQUE
25	EAMU0011	PALANCA DE ARRANQUE
26	ECDC0078	SELLO - EJE DE PEDAL
28	HCBC0608	M6X55mm PERNO SHCS (2 REQUERIDOS)
29	ECMU0263	ENSAMBLAJE DE LA CUBIERTA DEL EMBRAGUE CON SELLO Y PIN
30	ZCMU0017	EMPAQUE - TAPA DE EMBRAGUE(CLUTCH)
31	ECMU0273	RESORTE, ARRANQUE
32	ECMUSP01	RESORTE DE ARRANQUE RÁPIDO (CLIP DE PAPEL / RESORTE "J")
33	ECMU0207	ENGRANAJE DE ARRANQUE PEQUEÑO
34	ECMU0278	EMPAQUE - RETENCIÓN DEL EJE DE ARRANQUE
35	HCBC0508	M5 X 8mm PERNO SHCS (REQUIERE 2)
36	ECMU0269	ENGRANAJE Y EJE DE ARRANQUE
KIT	HKCP0001	PAQUETE DE 10 PINES DE COTTER (HCCP0002)
KIT	EKMU0002	KIT DE PIVOT DE ARRANQUE TORNILLO DE EMBOLO DE BOLA
KIT	HKAM0022	KIT DE PROTECCIÓN DE LA CUÑA DEL EMBRAGUE
37-KIT	EKMU0033	KIT DE ACTUALIZACIÓN CFD CON FRICCIONES, RESORTE, CASQUILLO Y PINES
HERRAMIENTA	MCMUTL40	HERRAMIENTA - CFD – PIN DE PARADA DE CHEQUE - VENOM
HERRAMIENTA	MCMUTL18	HERRAMIENTA – PIÑÓN - ALTA TORSIÓN
HERRAMIENTA	ECMU0078	HERRAMIENTA – CONECTOR –TORNILLO DE EMBRAGUE (CLUTCH)– CX50
HERRAMIENTA	MCMUTL03	HERRAMIENTA –PARADA DE PISTON
HERRAMIENTA	MCMUTL70	HERRAMIENTA – EXTRACTOR – EMBRAGUE (CLUTCH) Y VOLANTE – CX50

Partes - Motor - Bomba de agua



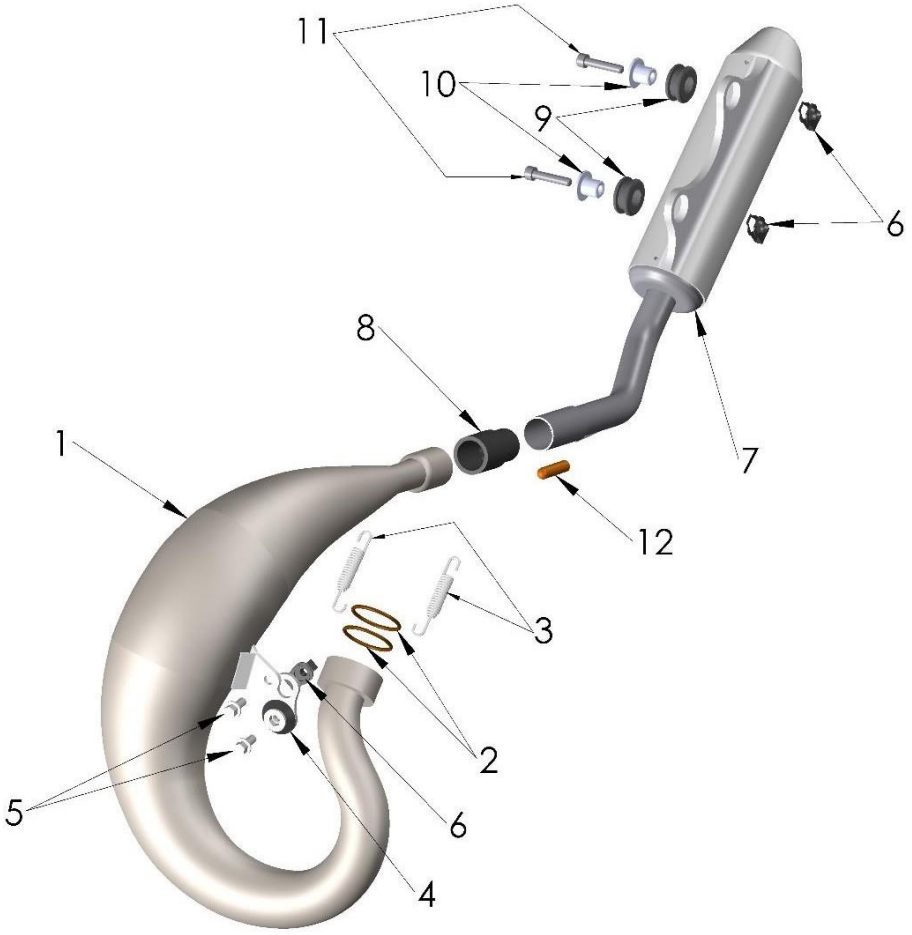
Motor: encendido y bomba de agua		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	EKMU0021	KIT DE BOMBA DE AGUA
2	ECMU0265	EJE, BOMBA DE AGUA
3	ECKG0072	COJINETE, BOMBA DE AGUA
4	ECKG0074	SELLO, EJE DE LA BOMBA DE AGUA
5	ECKG0073	IMPULSOR, BOMBA DE AGUA (ALUMINIO)
6	HCBB0512	TORNILLO DE CABEZA DE BOTÓN M5X12mm
7	ECMU0167	COJINETE - BOMBA DE AGUA GRANDE
8	EKMU0035P	KIT - POLEAS, ESPACIADOR Y RETENEDOR DE CORREA, FWE
9	HCBS0009	PERNO DE HOMBRO
10	ECKG0170	CORREA DE BOMBA DE AGUA
11	HCBC0408	M4X8mm TORNILLO DE CABEZA HUECA (2 LUGARES)
12	HCWF0401	ARANDELA PLANA 4MM
13	ECMU0274	CUBIERTA - BOMBA DE AGUA
14	HCBC0412	M4 X 12 PERNO SHCS (REQUIERE 2)
HERRAMIENTA	MCMUTL20	HERRAMIENTA - INSTALACIÓN DE LA BOMBA DE AGUA - VENOM

Partes - Motor - Extremo Superior



Motor – Extremo Superior		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	EKMU0661	KIT DE CILINDRO - FWE (INCLUYE BRAZOS, PISTÓN, ANILLOS, PINES Y CLIPS)
2	ZCMU0102	EMPAQUE DE BASE (0.20mm) DE GROSOR
2	ZCMU0103	EMPAQUE DE BASE (0,30 mm) DE GROSOR
2	ZCMU0104	EMPAQUE DE BASE (0.40mm) DE GROSOR
2	ZCMU0105	EMPAQUE DE BASE (0,50 mm) DE GROSOR
2	ZCMU0106	EMPAQUE BASE (0,60mm) DE GROSOR
3	ECMU0276A	KIT DE PISTÓN - TAMAÑO "A" (tamaños B, C y D disponibles)
4	ECMU0077	COJINETE, PASADOR DE MUÑECA
5	ECMU0155	ANILLOS DE PISTÓN (2 POR JUEGO)
6	ECMUSR00	ANILLO DE CIERRE PARA PISTÓN (REQUIERE 2)
7	ECKG0012	CONECTOR
8	ZCMUOR07	EMPAQUE TÓRICO, BRIDA DE ESCAPE
9	ECMU0262	BRIDA DE ESCAPE
10	ZCMOTE11	EMPAQUES O-RING - TUBO A BRIDA (REQUIERE 2)
11	HCBC0612	M6X12, TORNILLO DE BRIDA DE ESCAPE (REQUIERE 2)
12	HCNF0601	TUERCA DE BRIDA DE 6MM (REQUIERE 5)
13	ECC60149	CULATA EXTERIOR
14	ZCC60009	EMPAQUES O-RING, CULATA GRANDE
15	ZCMUOR23	EMPAQUES O-RING CULATA PEQUEÑA
16	ECMU0208	CULATA DE CILINDRO, INSERTAR
17	ZCMUOR05	EMPAQUES O-RING CULATA MEDIANA - AMARILLA
18	ZCMUOR03	PERNO DE CILINDRO DE EMPAQUES O-RING (REQUIERE 5)
19	ECC60107	6MM PERNOS STUD (REQUIERE 5)
20	HCNF0801	8MM TUERCA DE BRIDA (REQUIERE 4)
21	ECC60109	PERNO STUD, CILINDRICO 8mm (REQUIERE 4)
22	ECMU0010I	BUJÍA, IRIDIUM AUTOLITE, XS61
23	EKMU0036	KIT DE RECONSTRUCCIÓN - EXTREMO SUPERIOR - MOTOR VENOM – PISTÓN A
23	EKMU0037	KIT DE RECONSTRUCCIÓN - EXTREMO SUPERIOR - MOTOR VENOM - PISTÓN B
23	EKMU0038	KIT DE RECONSTRUCCIÓN - EXTREMO SUPERIOR - MOTOR VENOM - PISTÓN C
23	EKMU0039	KIT DE RECONSTRUCCIÓN - EXTREMO SUPERIOR - MOTOR VENOM - PISTÓN D
ACCESORIO	ZKMUOR13	KIT DE JUNTA TORICA SUPERIOR
	EACS2021FWE	MOTOR FWE COMPLETO

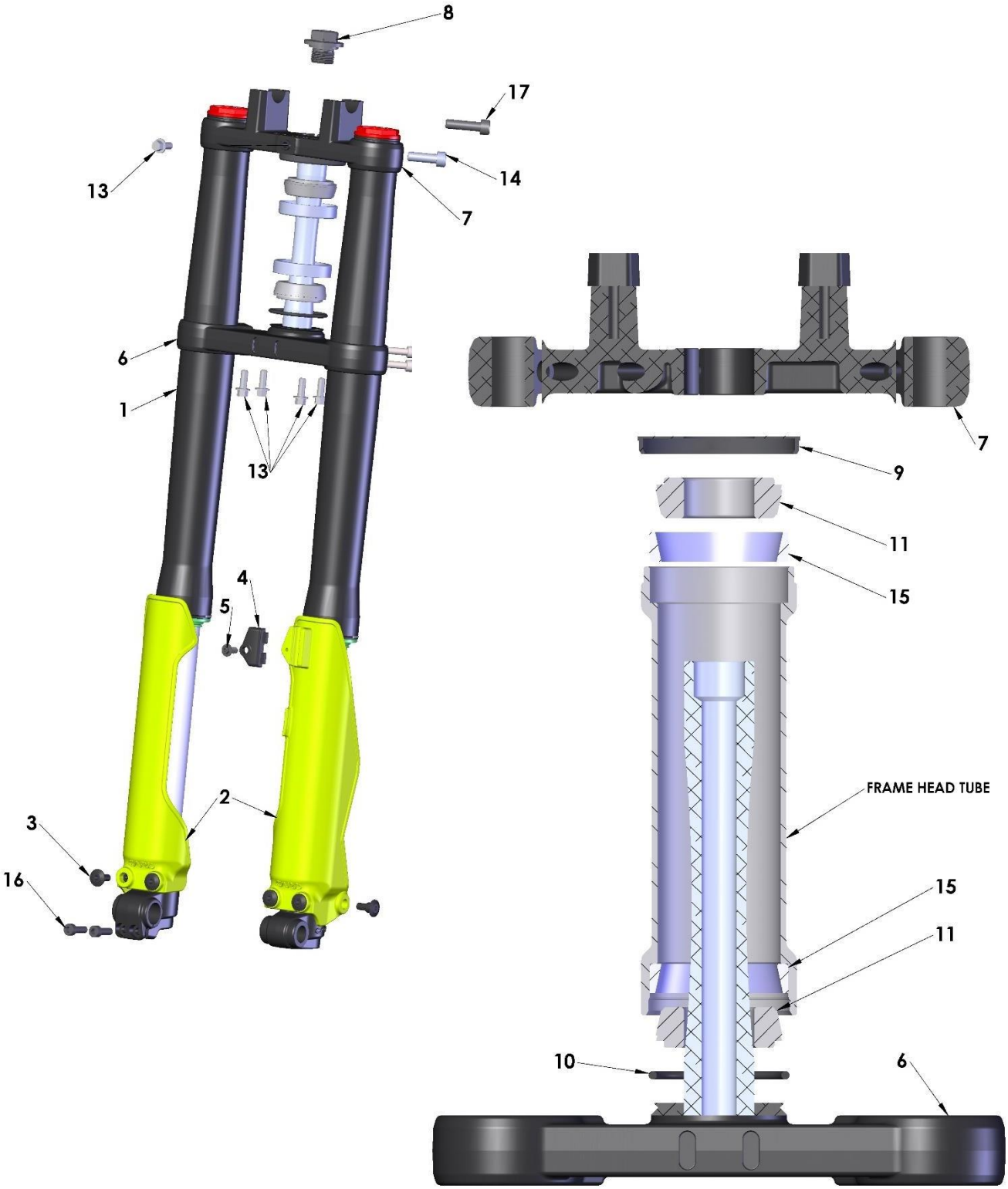
Parte - Sistema de escape



Sistema de escape		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	XACS2021	TUBO DE ESCAPE
2	ZCMOTE11	EMPAQUES O-RING DE LA TUBERÍA DE LA CABECERA (SE NECESITAN 2)
3	XCMU0005	RESORTE - ESCAPE (REQUIERE 2)
4	XCMU0033	MONTAJE DE AISLAMIENTO
5	HCBF0616	TORNILLO DE CABEZA DE FLOTANTE M6X16mm (REQUIERE 2)
6	HCHA0003	Tuerca de 6 mm. Para el montaje del tubo frontal.
7	XACS0001	SILENCIADOR - 2021 FWE
8	XCC60020	SELLO DEL TUBO / SILENCIADOR
9	MCMUGR03	OJAL DE MONTAJE (REQUIERE 2)
10	XCMU0051	ESPACIADOR (REQUIERE 2)
11	HCBF0630	PERNO DE CABEZA DE BRIDA M6X30mm (REQUIERE 2)
12	MCMUGR08	OJAL - INDEXACIÓN del SILENCIADOR
ACCESSORIO	XCMU0053	KIT DE EMBALAJE DEL SILENCIADOR – 7”

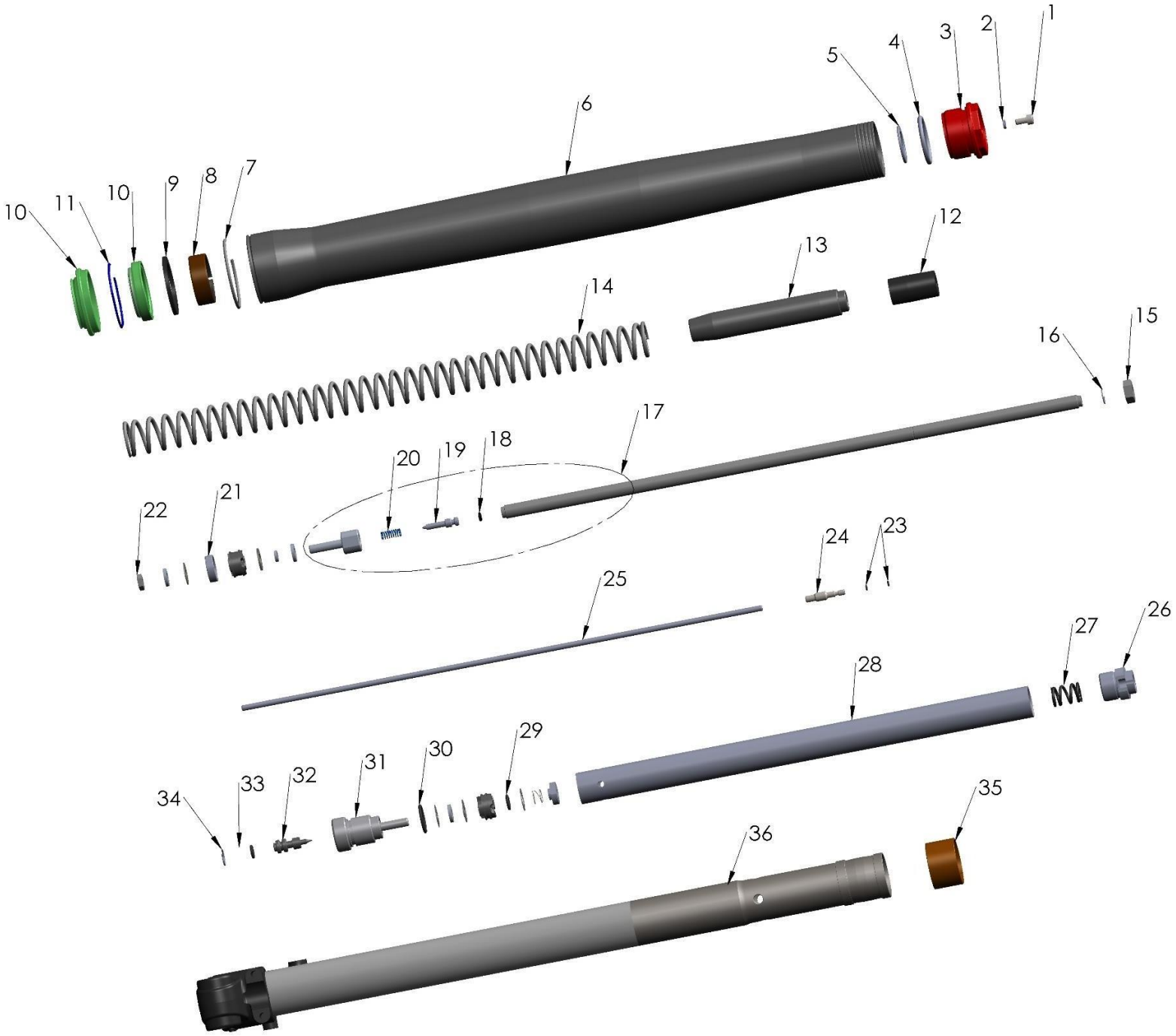
Ésta Página Fue Dejada En Blanco Intencionalmente

Partes: horquillas y abrazaderas triples



Horquillas y abrazaderas triples		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	KACS2021FWE	HORQUILLA COMPLETA, FRENO Y LADO SIN FRENO
2	KCMU0037FLL	JUEGO DE GUARDIA DE HORQUILLA - 2021
3	HCSP0610BLK	CERROJO - PROTECTOR DE HORQUILLA - NEGRO (SE REQUIEREN 6)
4	KCMU0036	PINZA DE FRENO
5	HCSP0004	TORNILLO DE PLÁSTICO (SE NECESITAN 2)
6	FACS0009BLK	TRIPLE ABRAZADERA DE LA PARTE INFERIOR DEL ENSAMBLAJE, (ABRAZADERA Y EJE) NEGRO
7	FCMU0071BLK	TRIPLE ABRAZADERA SUPERIOR - NEGRO
8	FCMU0074	PERNO - EJE DE DIRECCIÓN
9	FCMU0079	CUBIERTA DE POLVO (SE REQUIERE 1)
10	FCMU0044	JUNTA TORICA (SE REQUIERE 1)
11	FCMU0004	COJINETE DE LA CABEZA DE LA DIRECCIÓN (SE REQUIEREN 2)
12	HCBC0625	TORNILLO DE CABEZA HUECA M6X25mm
13	HCBF0616	PERNO DE CABEZA DE BRIDA M6X16mm (NÚMERO DE PLACA Y DEFENSA)
14	HCBC0825	TORNILLO DE CABEZA HUECA M8 x 25mm
15	FCMU0011	RODAMIENTO DE CARRERA - COJINETE DEL EJE DE LA DIRECCIÓN (SE REQUIEREN 2)
16	HCBC0602	TORNILLO DE CABEZA HUECA DE M6X20MM (SE NECESITAN 2)
17	HCBC0806	M8x 30 PERNO SHCS
ACCESSORIO	FKMU0008	KIT - COJINETES DE LA BARRA DE DIRECCIÓN, RODAMIENTO DE CARRERAS Y SELLOS
HERRAMIENTA	MCMUTL44	HERRAMIENTA - ENSAMBLAJE DEL INSTALADOR DE COJINETES Y SELLOS

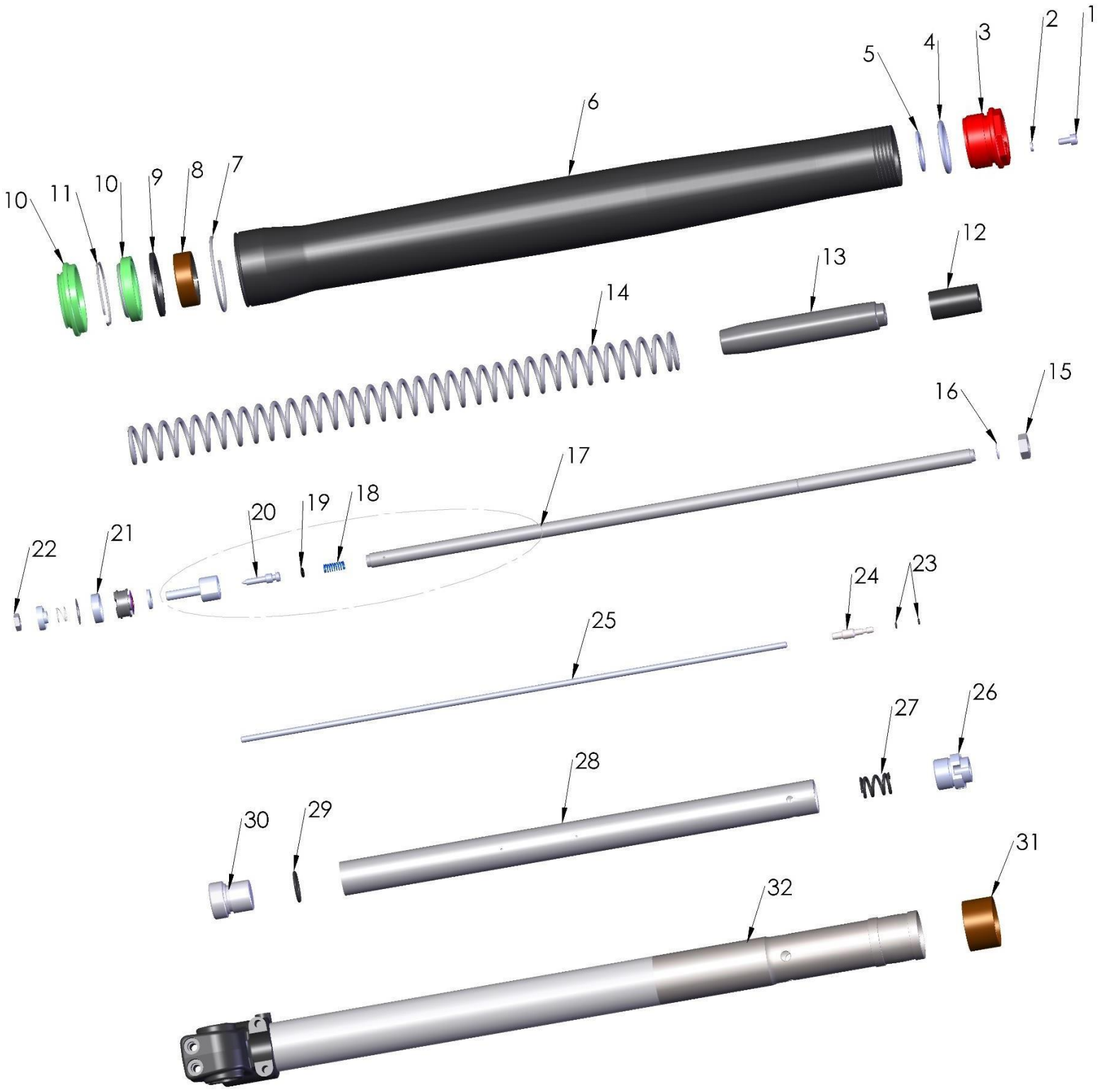
Partes - Horquillas - Montaje de la pata - Lado de los frenos



Partes - Horquillas - Montaje de la pata - Lado de los frenos

REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	HCBC0408	4 X 8 PERNOS SHCS ZINC CLARO
2	ZCKG0001	EMPAQUE, HORQUILLA DE TORNILLO DE PURGA
3	KCCS0004C	TAPA DE HORQUILLA - CONVENCIONAL 32MM USD
4	ZCMUOR18	JUNTA TORICA - 3MM X 27MM ID
5	KCCS0036	PLACA DE DESGASTE MUELLE 32MM
6	KCCS0005	TUBO EXTERIOR 32MM
7	KCCS0035	ANILLO CLIP HORQUILLA ANILLO DE DESGASTE EXTERIOR 32MM
8	KCCS0006	HORQUILLA DE DESLIZAMIENTO DE ANILLO DE 32 MM.
9	KCCS0032	SELLO ESPACIADOR DE LA HORQUILLA 32MM
10	KKCS0004	KIT DE HORQUILLA Y ESPÁTULA DE 32 MM.
11	KCCS0002	CLIP DE ANILLO-SELLO DE RETENCIÓN DE HORQUILLA -32MM
12	KCC60067	PARACHOQUES DE HORQUILLA
13	KCCS0013	GUÍA DEL RESORTE DE LA HORQUILLA 32MM
14	KCCS3225	RESORTE ESTÁNDAR - HORQUILLA 0.25 KG/MM 32mm
14	KCCS3223	RESORTE DE LUZ - HORQUILLA 0.23 KG/MM 32mm
14	KCCS3227	RESORTES PESADOS - HORQUILLA 0.257KG/MM 32mm
15	HCNJ3824	TUERCA DE SEGURIDAD 3/8-24 CLASE 8
16	KCC60068	CLIP DE ANILLO - RETENEDOR DE GUÍA DE RESORTE DE HORQUILLA
17	KAC60003	ENSAMBLAJE DE LA VARILLA DEL AMORTIGUADOR
18	KCC60058	AGUJA DE AJUSTE DE VÁLVULA MEDIA DE JUNTA TORICA
19	KCC60050	AGUJA DE AJUSTE DE LA VÁLVULA MEDIA DE LA HORQUILLA
20	KCC60051	RESORTE - AGUJA DE AJUSTE DE LA HORQUILLA
21	KCCS0018	SELLO - PISTÓN HORQUILLA - VÁLVULA MEDIA
22	HCNJ0601	6MM TUERCA DE SEGURIDAD
23	BCKG0033	JUNTA TORICA – 2MMID
24	KCCS0033	TORNILLO AJUSTADOR SUPERIOR 32MM
25	KCC60049	PIN DE AJUSTADOR
26	KCMU0013	TAPA DEL CARTUCHO
27	KCKG0050	RESORTE SUPERIOR
28	KCKG0019	TUBO DE CARTUCHO
29	KCMU0021	JUNTA TORICA - HORQUILLA - VÁLVULA BASE
30	ZCKGB017	JUNTA TORICA - TAPÓN INFERIOR HORQUILLA
31	KCC60069	TAPÓN INFERIOR HORQUILLA - AJUSTABLE
32	KCC60048	TORNILLO DE AJUSTE - TAPÓN INFERIOR DE LA HORQUILLA
33	ZCMUOR03	JUNTA TORICA - TORNILLO DE AJUSTE
34	KCCS0031	CLIP DE ANILLO - TORNILLO DE AJUSTE DE LA HORQUILLA
35	KCCS0007	ANILLO DE DESLIZAMIENTO DE HORQUILLA
36	KAMU0003BLK	PARTE INFERIOR - COMPLETO - LADO DE FRENO - NEGRO
HERRAMIENTA	MCMUTL39	HERRAMIENTA - SELLO DE HORQUILLA / CONDUCTOR DESLIZADOR - 32MM
HERRAMIENTA	MCMUTL32	HERRAMIENTA - LLAVE TAPA HORQUILLA - 32MM
HERRAMIENTA	MCMUTL04	HERRAMIENTA - LLAVE PARA TUBO DE CARTUCHO

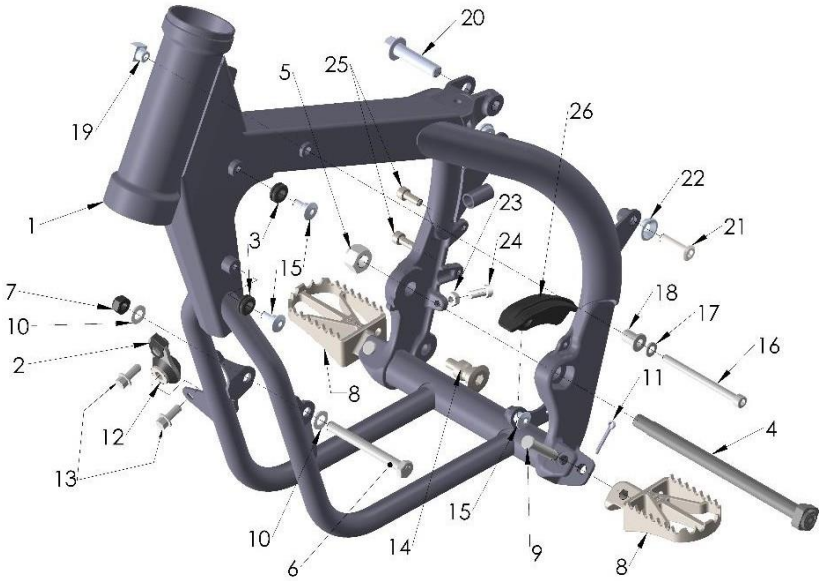
Piezas - Horquillas - Montaje de pata - Lado sin freno



Piezas - Horquillas - Montaje de Pata - Lado sin freno

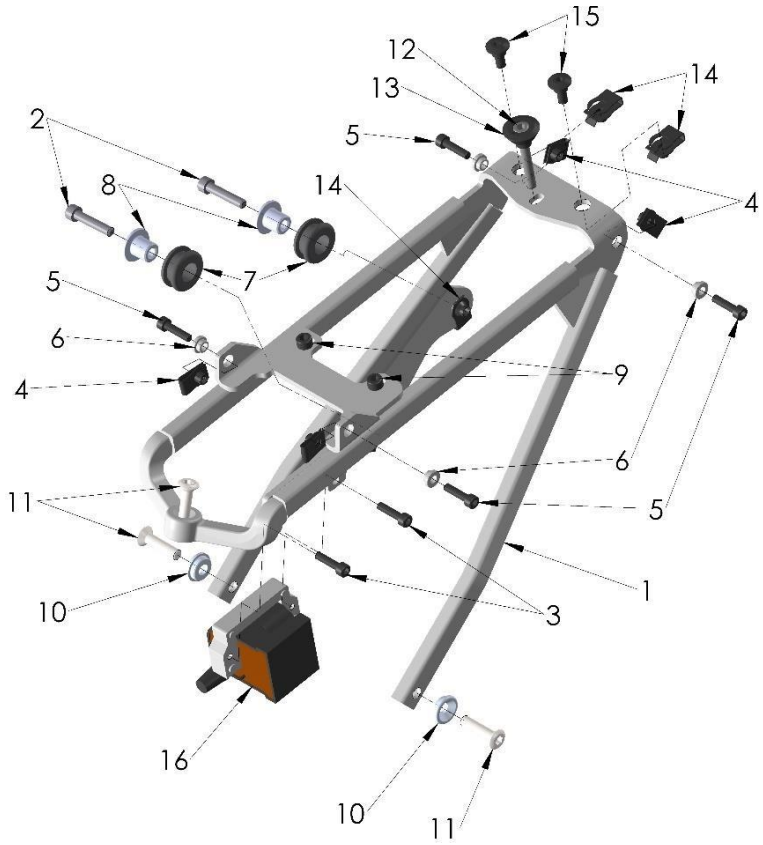
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	HCBC0408	4 X 8 PERNOS SHCS ZINC CLARO
2	ZCKG0001	EMPAQUE, HORQUILLA DE TORNILLO DE PURGA
3	KCCS0004S	TAPA DE HORQUILLA - CONVENCIONAL 32MM USD
4	ZCMUOR18	JUNTA TORICA - 3MM X 27MM ID
5	KCCS0036	HORQUILLA - PLACA DE DESGASTE RESORTE 32MM
6	KCCS0005	HORQUILLA - TUBO EXTERIOR 32MM
7	KCCS0035	ANILLO CLIP HORQUILLA ANILLO DE DESGASTE EXTERIOR 32MM
8	KCCS0006	ANILLO GLIDE INFERIOR 32MM
9	KCCS0032	SELLO ESPACIADOR 32MM
10	KKCS0004	KIT RETEN DE HORQUILLA Y EMPAQUE 32MM
11	KCCS0002	CLIP DE ANILLO – SELLO RETENEDOR DE HORQUILLA - 32MM
12	KCC60067	PARACHOQUES DE HORQUILLA
13	KCCS0013	GUÍA DE RESORTE 32MM
14	KCCS3225	RESORTE ESTÁNDAR - HORQUILLA 0.25 KG/MM 32mm
14	KCCS3223	RESORTE DE LUZ - HORQUILLA 0.23 KG/MM 32mm
14	KCCS3227	RESORTE PESADO - HORQUILLA 0.257KG / MM 32mm
15	HCNJ3824	TUERCA DE SEGURIDAD 3 / 8-24 CLASE 8
16	KCC60068	CLIP DE ANILLO - RETENEDOR DE GUÍA DE RESORTE DE HORQUILLA
17	KAC60003	CONJUNTO DE VARILLA DE AMORTIGUADOR
18	KCC60058	JUNTA TÓRICA DE LA VÁLVULA MEDIA DE LA AGUJA ADJ
19	KCC60050	LA AGUJA DE AJUSTE DE LA VÁLVULA MEDIA DE LA HORQUILLA
20	KCC60051	RESORTE - AGUJA AJUSTADOR DE HORQUILLA
21	KCCS0018	SELLO - PISTÓN HORQUILLA - VÁLVULA MEDIA
22	HCNJ0601	TUERCA DE SEGURIDAD 6MM
23	BCKG0033	JUNTA TORICA - 2MMID
24	KCCS0033	TORNILLO AJUSTADOR SUPERIOR 32MM
25	KCC60049	PIN DE AJUSTADOR
26	KCMU0013	TAPA DEL CARTUCHO
27	KCKG0050	RESORTE SUPERIOR
28	KCC60056	TUBO DE CARTUCHO
29	KCMU0021	JUNTA TORICA - HORQUILLA – VALVULA BASE
30	KCC60057	CONECTOR - BASE DE HORQUILLA – SMART LEG
31	KCCS0007	HORQUILLA ANILLO GLIDE
32	KAMU0004BLK	PARTE INFERIOR - COMPLETO - LADO SIN FRENO - NEGRO
HERRAMIENTA	MCMUTL39	HERRAMIENTA - SELLO DE HORQUILLA / EMPAQUE DESLIZADOR - 32MM
HERRAMIENTA	MCMUTL32	HERRAMIENTA - LLAVE TAPA HORQUILLA - 32MM
HERRAMIENTA	MCMUTL04	HERRAMIENTA - LLAVE PARA TUBO DE CARTUCHO

Partes - Marco I



Estructura		
REF #	PART #	DESCRIPCION
1	FACS2021	MARCO - 2021 KING & FWE
2	HCHA0003	TUERCA DE CLIP DE 6 mm (SE MONTA EN EL GUARDABARROS PARA SOSTENER EL ASIENTO)
3	MCMUGR12	OJAL, MONTAJE DE RADIADOR (SE REQUIEREN 4)
4	GCMU0021	PERNO - TI - PIVOTE Y EJE BASCULANTE - CX50
5	HCNL1201	TUERCA DE SEGURIDAD DE BASCULANTE M12
6	HCBH0880	PERNO DE CABEZA HEXAGONAL M8X80mm
7	HCNL0801	TUERCA DE SEGURIDAD M8
8	TAMU0139	ESTRIBERAS (PAR)
9	FCMU0031	PASADOR DE HORQUILLA - ESTRIBERA
10	HCWF0801	ARANDELA PLANA 8mm
11	HCCP0008	CLAVIJA DE COTTER 1/8 X 3/4
12	XCMU0033	MONTAJE DE AISLAMIENTO - ESCAPE
13	HCBF0616	PERNO DE CABEZA DE BRIDA M6X16mm (SE REQUIEREN 2)
14	BCMU0027	PERNO PIVOTE DEL PEDAL DEL FRENO
15	HCSP0610	PERNO DE HOMBRO DE CABEZA GRANDE
16	HCBC0675	M6x 75 PERNO SHCS ZINC
17	HCWF0601	ARANDELA PLANA M6
18	TCHA0006	CASQUILLO(BUSHING)-TANQUE DE COMBUSTIBLE
19	TCMU0017	CASQUILLO(BUSHING)-TANQUE DE COMBUSTIBLE - CUADRADO
20	HCBF1040	TORNILLO DE CABEZA HEXAGONAL M10x 40
21	HCSP0701	PERNO DE PIÑÓN - M7
22	FCMU0109	LIMITADOR DE COMPRESIÓN - SUB MARCO
23	HCNK0601	CONTRATUERCA M6
24	HCBC06SP	PERNO AJUSTADOR DE FRENO
25	HCBC0601	M6x 16 PERNO SHCS
26	TCMU0044	CADENA DE DESLIZAMIENTO INFERIOR
ACCESSORIO	TCMU0106	RESORTE DE ESTRIBO (UNA SOLA PIEZA)

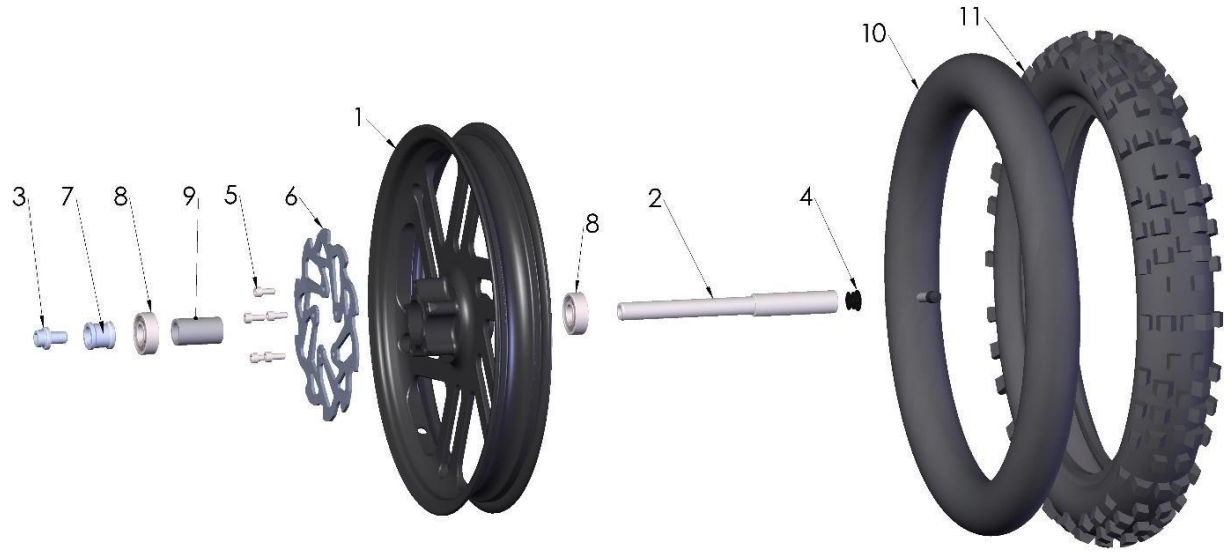
Partes – Marco II



Estructura		
REF #	PART #	DESCRIPCION
1	FACS0010	SUBMARCO 2021
2	HCBC0603	TORNILLO DE CABEZA HUECA M6X30mm FT. MONTAJE DEL TANQUE
3	HCBC0520	M5X20mm TORNILLO DE CABEZA HUECA (REQUIERE 2)
4	HCCN0001	CLIP DE TUERCAS 5mm
5	HCBC0516	M5X16mm PERNO SHCS
6	TCC60017	ARANDELA - PANEL DE LA CARROCERÍA PLANA (REQUIERE 2)
7	MCMUGR03	OJAL DE MONTAJE (REQUIERE 2)
8	XCMU0051	ESPACIADOR Y LIMITADOR DE COMPRESIÓN(REQUIERE 2)
9	HCBC0602	M6X20mm PERNO SHCS
10	FCMU0109	LIMITADOR DE COMPRESIÓN - SUB-MARCO (REQUIERE 2)
11	HCSP0701	PERNO DE PIÑÓN (REQUIERE 3)
12	HCBC0650	TORNILLO DE CABEZA HUECA M6X50mm
13	TCC60018	ESPACIADOR DE LA MONTURA DEL ASIENTO
14	HCHA0003	CLIP DE TUERCAS M6
15	ICSP0610BLK	PERNO DE HOMBRO DE CABEZA GRANDE
16	ICMU0044	BOBINA DE ENCENDIDO

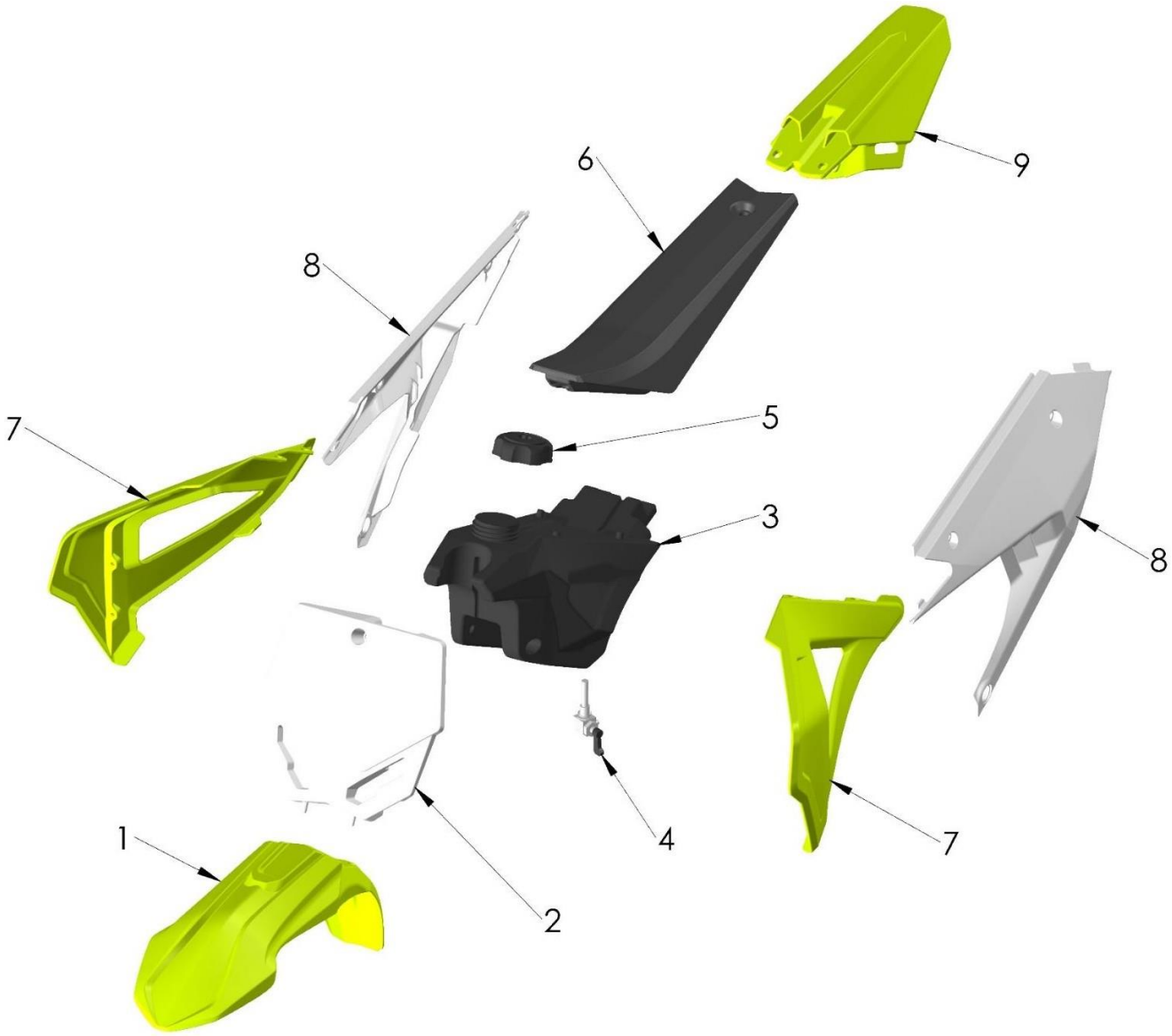
FRENOS DELANTEROS		
REF#	PARTE #	DESCRIPCION
1	BACS0001	ENSAMBLAJE DE FRENO – TARJETA DELANTERA - KING FW - 2 PISTONES 9.5
2	BCCS0003	MANGUERA – FRENO DELANTERO
3	BAMU0009	ENSAMBLAJE DE PALACA
4	BAMU0006	ENSAMBLAJE COMPLETO DEL CILINDRO PRINCIPAL CON PALANCA
5	BAMU0020	CALIPER – FRONTAL – PLACA 2 PISTONES
6	BKMU0009	KIT 505 PASTILLAS DE FRENO ORGANICAS, CON PERNO AND CLIP
7	BCMU0222	ROTOR DE FRENO
8	HCBC0514	M5X14mm TORNILLO CABEZA HUECA (REQUIERE 5)
9	HCBC0604	M6X35mm TORNILLO CABEZA HUECA
10	HCBC0602	M6X20mm TORNILLO CABEZA HUECA
11	BCMU0116	CUBIERTA - PROTECCION DE LODO
Accesorios del Caliper		
ACCESORIO	MCMUBF03	LIQUIDO DE FRENOS – SPECTRO DOT4 RACING – DE ALTA TEMPERATURA - 355 ml
ACCESORIO	BKMU0003	KIT DE PURGA (DESAIRE) DE FRENOS (JERINGAS MULTIPLES, COMPLEMENTOS & MANGUERA)
ACCESORIO	BCMU0038	GOMA – RETORNO PASTILLA DE FRENO
ACCESORIO	BKMU0006A	PISTON & KIT DE SELLOS - CALIBRADOR - ALUMINIO
ACCESORIO	BKMU0008	KIT DE TORNILLOS DE PURGA – PLACA
ACCESORIO	BKMU0007	TORNILLOS BANJO Y KIT DE ARANDELAS – PLACA
ACCESORIO	BCMU0014	Cuñas DE AJUSTE DEL CALIPER 6mm ID
Accesorios del Cilindro Principal		
ACCESORIO	BKC60008	CUBIERTA & KIT DE CILINDRO ZL150
		(CUBIERTA, CILINDRO & (2) M3-0.5 X 6mm TORNILLO PHILLIPS LARGO)
ACCESORIO	BCC60058	ABRAZADERA – M/C ZL150
ACCESORIO	HCBC0602	M6-1.0 X 22mm TORNILLO CABEZA HUECA
ACCESORIO	BCMU0060	TORNILLO DE FRENO
ACCESORIO	BCC60017	GOMA – COVERTOR FINAL DEL PISTON
ACCESORIO	BKMU0010	KIT DE RECONSTRUCCION– PLACA DEL CILINDRO PRINCIPAL 9.5MM
ACCESORIO		*(PISTON, SELLOS, CASQUILLOS, RESORTES, CLIPS & ARANDELAS RETENEDORAS)*
ACCESORIO	HCSS0520	M5 X 20 SET DE TORNILLOS – AJUSTE DE LA POSICION DE PALANCA
ACCESORIO	HCNJ0501	5MM TUERCA DE SEGURIDAD
ACCESORIO	CKC60005	KIT DE PERNOS DE PIVOTE– PALANCA PARA GIRAR EL BLOQUEO – MACHO & HEMBRA
ACCESORIO	HCSS0610	SET DE TORNILLOS – PREESTABLECIDO
ACCESORIO	BCMU0059	SOLO PALANCA – FORMALMENTE DELGADO
ACCESORIO	CCC60026	RESORTE – PALANCA DE RETORNO
ACCESORIO	CCC60025	ESPACIADOR – RESORTE DE CENTRADO

Partes – Rueda Delantera



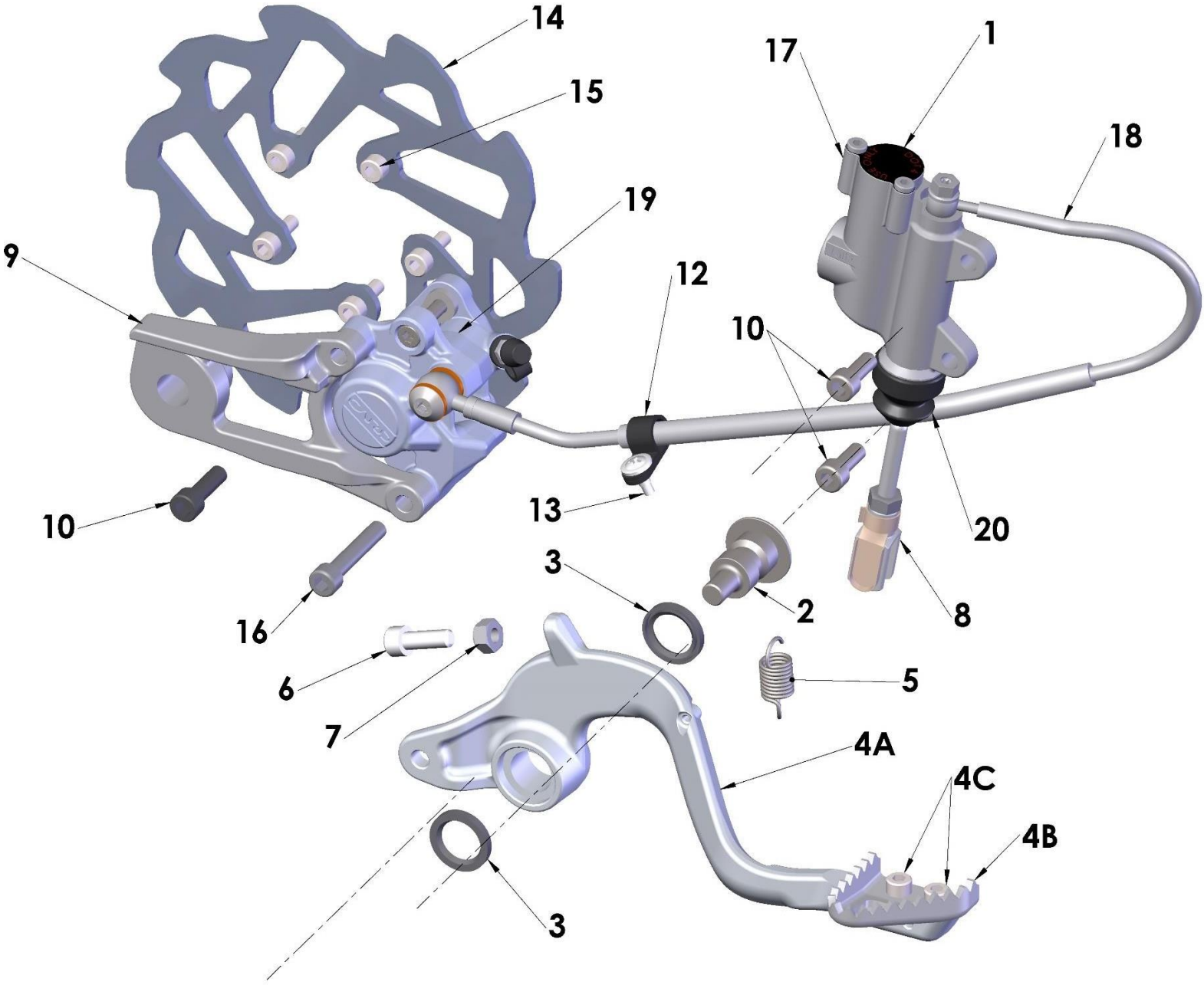
Rueda Delantera		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	WACSF021BLK	RUEDA CON BALEROS ESTILO RADIO – ANODIZADO NEGRO
2	WCMU0043	EJE FRONTAL – HUECO
3	HCSP1016BLK	PERNO – HALADOR EJE DE ALUMINIO PULL – ANODIZADO NEGRO
4	WCMU0024	ENCHUFE – PLASTICO NEGRO
5	HCBC0514	M5X14mm TORNILLO CABEZA HUECA (REQUIERE 5)
6	BCMU0222	ROTOR DE FRENO – FRONTAL & TRASERO
7	WCMU0045BLK	ESPACIADOR DE RUEDA IZQUIERDO
8	WCMU0120	BALEROS – RUEDA (REQUIERE 2)
9	WCMU0044	ESPACIADOR – RUEDA FRONTAL
10	WCKG1201	TUBO 12”
11	WCKG1200D32	NUEMATICO - FRONTAL - 60/100-12- DUNLOP MX3S

Partes – Carrocería de plástico & asiento



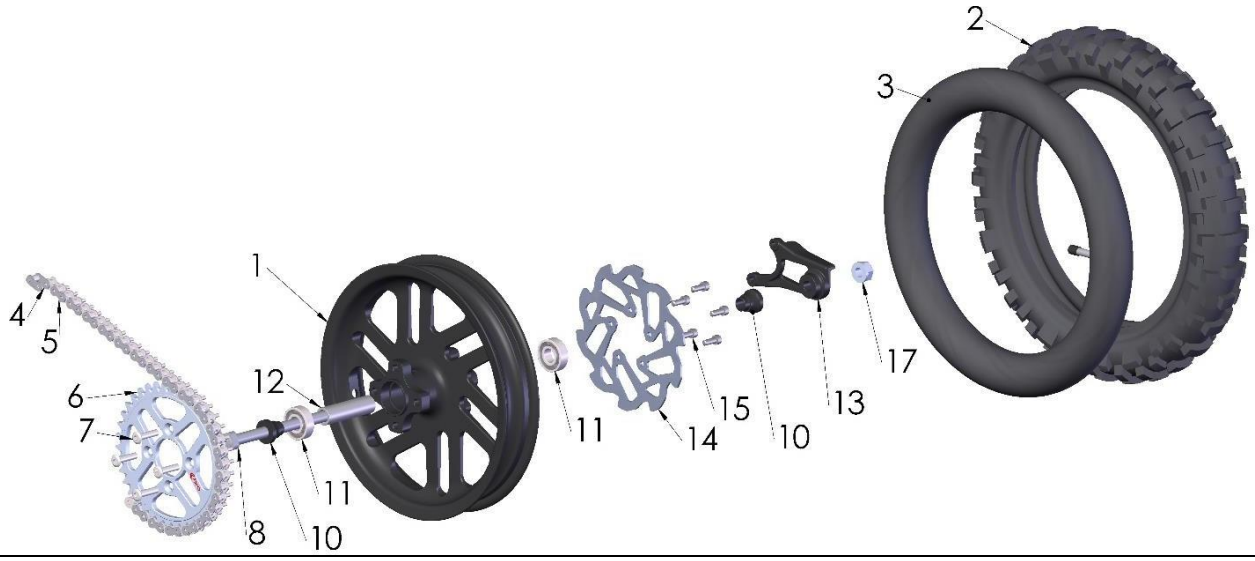
PLASTICO Y ASIENTO		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	TCCS0009FXX	GUARDAFANGOS DELANTERO – MEGA FLO YELLOW
1	TCCS0009x	GUARDAFANGOS DELANTERO x – DENOTA COLOR NEGRO, BLANCO, AMARILLO, FLUOROCENTE
1A	HCBF0616	PERNOS DEL GUARDAFANGOS DELANTERO (REQUIERE 4)
2	TCMU0041W	PLATO DE PLACA DELANTERA – BLANCA
2	TCMU0041x	PLATO DE PLACA DELANTERA x – DENOTA COLOR NEGRO, BLANCO, AMARILLO
2A	HCBF0616	M6X16mm PERNO CABEZA BRIDA – MONTURA DEL PLATO DE LA PLACA DELANTERA
3	TCMU0042	TANQUE DE GASOLINA (NO LLAVE DE PASO O TAPADERA)
3A	HCHA0006	CASQUILLOS DE LA MONTURA DEL FRENTE DEL TANQUE
3B	TCMO0017	CASQUILLOS DE LA MONTURA DEL FRENTE DEL TANQUE– ROSCA CUADRADA
3C	TCC60029	ESPACEADOR – MONTURA DEL ASIENTO
3D	HCFH0620	M6X20mm CABEZA PLANA – MONTURA DE ASIENTO DELANTERO
3E	HCBC0675	M6X75mm SHCS
4	TCMU0151	LLAVE DE PASO
5	TCHA0002	TAPA – TANQUE DE GASOLINA
5A	TCHA0003	MANGUERA – TAPA DE GASOLINA
6	TAFW2021	ASIENTO – FACTORY WORKS EDITION - CX50
6A	TCFW0005	COVERTOR – ASIENTO – FACTORY WORKS EDITION CX50
6B	TCC60018BLK	ARANDELA – SOSTEN DEL ASIENTO – NEGRO
6C	HCBC0650	M6X50 SHCS, PERNO DE MONTURA TRASERA
7	TCMU0043FXX	PROTECTOR MEGA FLO AMARILLO
7	TCMU0043x	PROTECTOR x – DENOTA COLOR NEGRO, BLANCO, AMARILLO, FLUORECENTE
7A	HCSP0004	TORNILLO PAN – PROTECTOR DEL TANQUE (REQUIERE 4)
8	TCCS0011WHT	PAR DE PLACAS DE MATRICULA - BLANCO
8	TCCS0011x	PAR DE PLACAS DE MATRICULA x – DENOTA COLOR NEGRO, BLANCO, AMARILLO
8A	HCBC0516	M5X16 TORNILLO CABEZA HUECA (REQUIERE 2 POR LADO)
8B	TCC60017	ARANDELA DEL CUERPO DEL PANEL 5MM (REQUIERE 2 POR LADO)
8C	HCCN0000	5MM TUERCA EXTRUIDA “U”
9	TCCS0013FXX	GUARDAFANGOS TRASERO – MEGA FLO AMARILLO
9	TCCS0013x	GUARDAFANGOS TRASERO x – DENOTA COLOR NEGRO, BLANCO, AMARILLO, FLUORECENTE
9A	HCSP0610BLK	PERNO – ESPECIAL
9B	HCHA0003	TUERCA DE CLIP – 6mm
ACCESORIO	TCFW2021	KIT GRAFICO – CX50 FWE
ACCESORIO	TKFW2021	KIT DE CARROCERIA – FWE – MEGA FLO PLASTICO

Partes – Freno Trasero



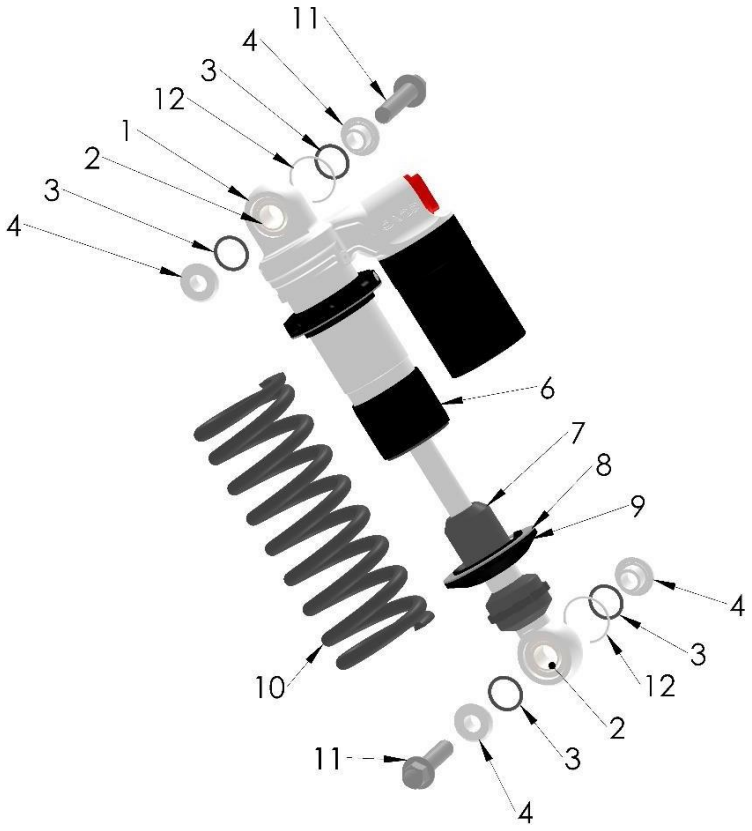
Sistema de Freno Trasero		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	BAMU0003	**SISTEMA DE FRENO – TRASERO (M/C-LINEA-CALIPER)**
2	BCMU0027	PERNO PIVOTE DE FRENO
3	BCMU0501	SELLO – PEDAL DE FRENO (REQUIERE 2)
4A	BCMU0062	PEDAL DE FRENO – ENSAMBLE 50cc – CON PIEZA DE DEDO
4B	BCMU0023T	PIEZA DE DEDO
4C	HCBC0501	M5X 12mm TORNILLO CABEZA HUECA
5	BCMUSP01	RESORTE DE RETORNO DE FRENO
6	HCBC0625	M6X25mm TORNILLO CABEZA HUECA
7	HCNS0601	M6 TUERCA
8	BAC60004	BARRA DE EMPUJE, FRENO TRASERO
9	BCMU0045BLK	SOPORTE DE FRENO – PLACA 2 PISTONES – CX50 – NEGRA
10	HCBC0602	M6X20mm TORNILLO CABEZA HUECA
12	HCCC0000	ABRAZADERA DE MANGUERA DE FRENO
13	HCPP0832	SOSTENEDOR DE ABRAZADERA DE MANGUERA DE FRENO
14	BCMU0222	ROTOR DE FRENO
15	HCBC0514	M5X14mm TORNILLO CABEZA HUECA (REQUIERE 5)
16	HCBF0604	M6X35mm TORNILLO CABEZA HUECA
17	BAC60015	CILINDRO PRINCIPAL – TRASERO
18	BCMU0047	REPUESTO MANGUERA DE FRENO
19	BAMU0010A	ENSAMBLAJE DE CALIPER – FRENO TRASERO – PLACA 2 PISTONES – ALUMINIO
20	BCMU0022	FRENO – TAPA DE CAUCHO
ACCESORIO	BKMU0009	SET DE PASTILLAS ORGANICO CON PERNO Y CLIP
ACCESORIO	BCMU0038	RESORTE – RETORNO DE FRENO
ACCESORIO	BKMU0006A	PISTON & KIT DE SELLOS – PLACA – ALUMINIO
ACCESORIO	BKMU0008	KIT DE PERNOS DE PURGA – PLACA
ACCESORIO	BCC60034	SOLO TAPA DE CAUCHO – TORNILLO DE PURGA
ACCESORIO	BCKG0016	TAPA & KIT DE SELLOS – CILINDRO PRINCIPAL
ACCESORIO	BCKG0015	KIT DE RECONSTRUCCIÓN– CILINDRO PRINCIPAL
ACCESORIO	BKMU0007	PERNO BANJO AND KIT DE ARANDELAS – PLACA
ACCESORIO	MCMUBF03	LIQUIDO DE FRENOS – SPECTRO DOT 4 RACING –ALTA TEMPERATURA - 355 ml
ACCESORIO	BCMU0014	CUÑAS AJUSTE DE CALIPER 6mm ID
HERRAMIENTA	BKMU0003	KIT DE PURGA – FORMULA & PLACA

Partes - Rueda Trasera



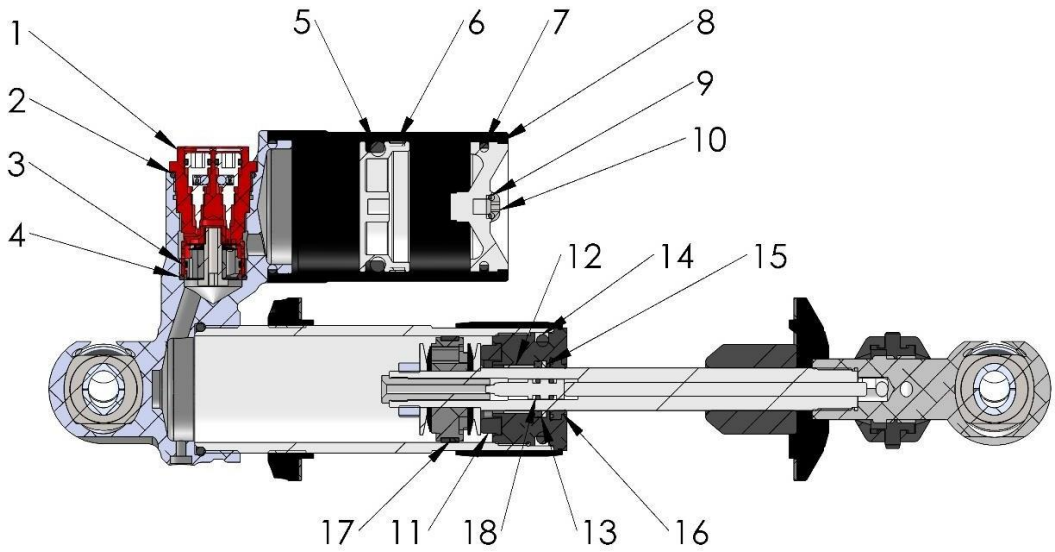
Rueda Trasera		
REF #	**PARTE #**	**DESCRIPTION**
1	WAMUR021BLK	RUEDA CON BALEROS – ANODIZADO NEGRO
2	WCMU1075D32	NEUMATICO - TRASERO - 70/100-10 - DUNLOP MX3S
3	WCMUTU10	TUBO, 10”
4	PCMU0001	ENLACE PRINCIPAL 420
5	PCMU0102	CADENA 420 X 102
6	PCC50238BLK	38T PIÑON (ESTANDAR) 415
6A	PCC502xx	PIÑON xx DENOTA DIENTES – RANGO DE LOS DIENTES (34-45)
7	HCSP0701	M7X30mm PERNO DE CABEZA ESPECIAL (REQUIERE4)
7A	HCWF0701	7mm ARANDELA PLANA (REQUIERE 4)
7B	HCNL0701	M7 TUERCA DE SEGURIDAD (REQUIERE 4)
8	GCMU0020	PERNO - TI – PIVOTE DE LA HORQUILLA TRASERA Y EJE - CX50
10	WCMU0101BLK	ESPACEADOR DE RUEDA(REQUIERE2)
11	WCMU0120	BALEROS DE RUEDA (REQUIERE2)
12	WCMU0041	ESPACIADOR DE BALEROS DE RUEDA
13	BCMU0045	SOPORTE – FRENO
14	BCMU0222	ROTOR DE FRENO
15	HCBC0514	M5X14mm TORNILLOS CABEZA HUECA (REQUIERE 5)
17	WCMU0038	TUERCA - 12MM BELLOTA – ALUMINIO
ACCESORIO	HKMU0002	KIT DE PERNOS – PIÑON TRASERO

Partes – Amortiguador



Amortiguador		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	SACS2021	AMORTIGUADOR DE CHOQUE – KING
2	SCMU0043	AMORTIGUADOR -BALERO ESFERICO DE MONTURA DE AMORTIGUADOR–PLACA (REQUIERE 2)
3	SCMU0039	O-RING - AMORTIGUADOR - CASQUILLO – PLACA (REQUIERE 4)
4	SCMU0042	AMORTIGUADOR – CASQUILLO DE MONTURA – PLACA (REQUIERE 4)
5	SCMU0058	AMORTIGUADOR – TORNILLO DE FIJACION DE LA PUNTA DE NYLON BLANCO M6-1.0 – PLACA
6	SCMU0056	AMORTIGUADOR – FUNDA NEGRA – PLACA
7	SCMU0100	PARACHOQUES –TAPIZADO – AMORTIGUADOR
8	SCMU0040	AMORTIGUADOR – RESORTE DE PASTILLA – PLACA
9	SCMU0054	AMORTIGUADOR - RESORTE DE PERCHA – PLACA
10	SCKGFX31	RESORTE DE AMORTIGUADOR 3.1 KG/MM (ESTANDAR)
10	SCKGFX29	RESORTE DE AMORTIGUADOR 2.9 KG/MM (LIVIANO)
10	SCKGFX33	RESORTE DE AMORTIGUADOR SPRING 3.3 KG/MM (PESADO)
11	HCBF1040	M10 X 40 PERNO DE CABEZA HEXAGONAL (REQUIERE 2)
12	SCMU0330	CIRCUNFERENCIA – RETENEDOR ESFERICO DE BALERO
ACCESORIO	SKMU0003	KIT DE RECONSTRUCCCION – PLACA DE AMORTIGUADOR

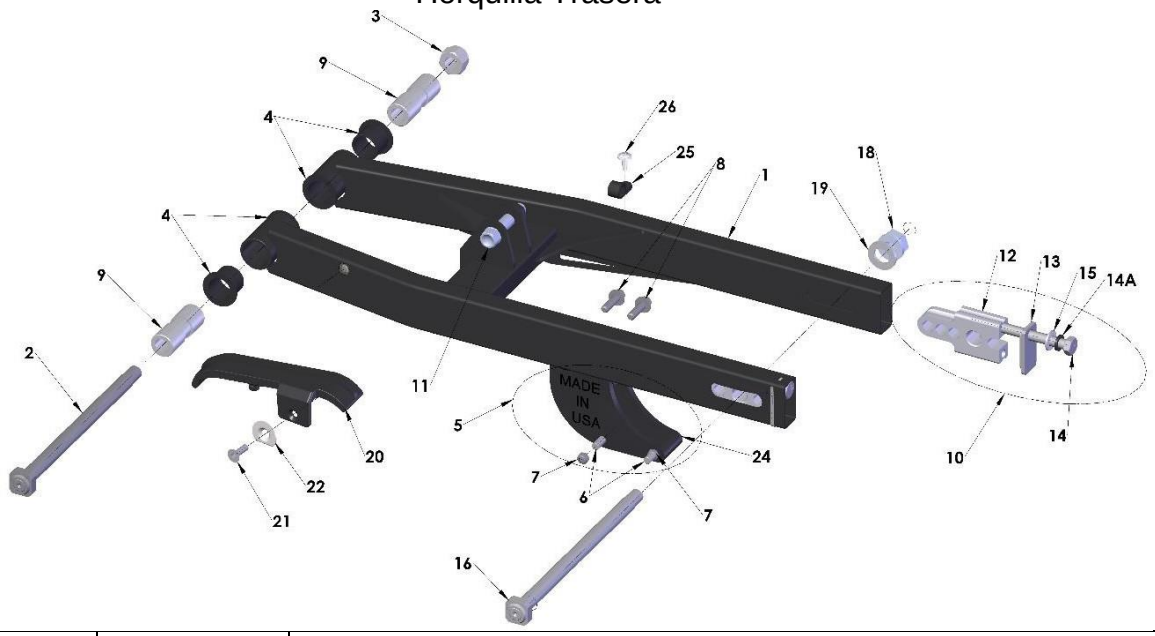
Partes – Internas del amortiguador



Amortiguador		
REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	SAMU0001	AJUSTADOR DEL ESAMBLAJE DE COMPRESION – COMPLETO
2	ZCMUB020	JUNTA TORICA – AJUSTADOR DE COMPRESION – AFUERA
3	KCMU0021	JUNTA TORICA – AJUSTADOR DE COMPRESION – SELLO DE PISTON
4	ZCMUOR37	JUNTA TORICA – AJUSTADOR DE COMPRESION – ADENTRO
5	SCMU0051	JUNTA TORICA – IFP
6	SCMU0052	IFP BANDA DE SELLO
7	SCMU0033	JUNTA TORICA DE BASE DEL AMORTIGUADOR
8	SCMU0050	ANILLO DE RETENCIÓN DE LA TAPA DEL DEPÓSITO
9	SCMU0035	JUNTA TORICA DE TAPA DE CARGA
10	HCBB0506	M5X6mm CABEZA DE BOTÓN LARGO DE ACERO INOXIDABLE
11	SCMU0044	SELLO DE CABEZAL DE PARACHOQUES
12	SCMU0048	CASQUILLO DEL EJE
13	SCMU0046	SELLO DE CUATRO LABIOS
14	SCMU0034	JUNTA TORICA DE SELLO DE CABEZAL
15	SCMU0047	ESPACEADOR – SELLO DE CUATRO LABIOS
16	SCMU0045	SELLO DE POLVO
17	SCC60014	BANDA DEL PISTON
18	SCMU0059	JUNTA TORICA DE CLAVIJA DE REBOTE
	SCCM0001	SELLO DE CABEZAL – SIN COMPONENTES
	SKMU0002	SELLO DE CABEZAL – COMPLETO
ACCESORIO	SKMU0003	KIT DE RECONSTRUCCION – PLACA DEL AMORTIGUADOR

Partes – Ensamblaje de Horquilla Trasera

Horquilla Trasera



REF #	PARTE #	DESCRIPCION
1	GACS2021	HORQUILLA TRASERA
2	GCMU0021	PERNO - TI – PIVOT DE HORQUILLA TRASERA Y EJE - CX50- más corto
3	HCNL1201	M12 TUERCA DE SEGURIDAD DE LA HORQUILLA TRASERA
4	GCMU0001	CASQUILLOS DE LA HORQUILLA TRASERA (REQUIERE 4)
5	PAFW0001	GUIA COMPLETA DE CAMBIO DE CADENA – FACTORY WORKS EDICION
6	HCBFT640	M6X40mm TORNILLO CABEZA PLANA (REQUIERE 2)
7	HCNL0601	M6 TUERCA DE SEGURIDAD (REQUIERE 2)
8	HCBF0620	M6X20mm PERNO DE CABEZA BRIDA (REQUIERE 2)
9	GCCS0015	PIVOT DE TUVO ESPACEADOR DE HORQUILLA TRASERA 2021 (REQUIERE 2)
10	FAMU0005	ENSAMBLAJE DEL TENSOR DE RUEDA TRASERA (BLOQUE, TAPA, PERNO Y ARANDELA)
11	HCBF1040	M10X40mm PERNO DE MONTAJE DE AMORTIGUADOR INFERIOR
12	FCMU0203	TENSOR DE RUEDA
13	FCMU0202	TAPA FINAL DEL TENSOR DE RUEDA
14	HCBH0810	M8X65mm PERNO DEL TENSOR DE RUEDA
14A	HCWL0801	8mm ARANDELA DE SEGURIDAD
15	HCWF0801	8mm ARANDELA DEL TENSOR DE RUEDA
16	GCMU0020	PERNO - TI – PIVO DE LA HORQUILLA TRASERA Y EJE - CX50
18	WCMU0038	TUERCA - 12MM BELLOTA - ALUMNIO
20	GCMU0041	PROTECTOR DE LA CADENA DE LA HORQUILLA TRASERA - CX50 – CON CRESTA Y PIE
21	HCFH0516	TORNILLO CABEZA PLANA
22	GCMU0038	ARANDELA - ESPECIAL
23	HCNL0501	TUERCA DE SEGURIDAD
24	PCKG0004	DESLIZADOR INFERIOR DE CADENA
25	HCCC0006	CUÑA – MANGUERA DE FRENO
26	HCPP0832	SOSTEN – ½” AUTORROSCANTE

Servicio

Técnicos entrenados con calibrado de precisión y accesorios de ensamblaje adecuados, ensamblan cuidadosamente todos los motores Cobra con tolerancias específicas. Si cree que tiene la habilidad, y las herramientas apropiadas, para realizar las siguientes tareas de servicio, por favor siga las instrucciones al pie de la letra. Los números de las piezas están listados en todas partes para ayudarle a pedir las piezas a su distribuidor local de Cobra.

Si no se siente cómodo con el trabajo de servicio, entre a www.cobramoto.com para encontrar un distribuidor de Cobra o llame al 517-437-9100.

Servicio de motor

Un método para determinar si el extremo superior de su motor necesita ser reconstruido es realizar una prueba de compresión de arranque WOT (Wide Open Throttle). Antes de realizar el procedimiento, por favor, lea las notas de precaución a continuación.

PRECAUCION:

- Hay un amplio rango de variabilidad en los medidores de compresión disponibles. Por esta razón, los valores que se indican a continuación deben considerarse aproximados.

- El volumen del cabezal de esta moto Cobra es muy pequeño y requiere muchos arranques ~20 antes de establecer la lectura más precisa posible.

- Debido a la geometría de la bujía usada en esta moto Cobra, el adaptador usado con su medidor de compresión debe tener un volumen similar que sobresalga en la cámara de combustión para establecer un valor exacto.

- La longitud de la manguera del medidor de compresión afectará la lectura. Cuanto más corta sea la longitud de la manguera, más precisa será la lectura.

Debido a estas dificultades para medir un valor de compresión absoluto, un valor relativo útil puede ser obtenido midiendo las compresiones de su moto con su medidor propio en un terminal nuevo o cuando su moto esta nueva así usted sabrá lo que su medidor lee en un motor “fresco”. Cuando haya bajado al 90% de su valor original, el motor perderá potencia y se beneficiará de una reconstrucción. Cuando ha bajado al 80%, ¡Realmente necesita ser reconstruido! Usar la tabla de abajo te ayudará a determinar el estado de tu equipo.

	Valor de Medida en un motor nuevo	Valor de la medida 0.9 El motor baja de potencia	Valor de la medida * 0.8 El motor necesita reconstrucción
Ejemplo	110 psi	110 psi * 0.9 = 99 psi	110 psi * 0.8 = 88 psi
Sus valores			

Procedimiento para medir la compresión

1. Cierre la válvula de combustible.
2. Instale el medidor de compresión en el agujero de la bujía.
3. Mantenga el acelerador completamente abierto y patee repetidamente (aproximadamente 20 veces) o hasta que la lectura del indicador no aumente de valor con cada patada.

Selección de la Junta de la Base

Herramientas necesarias

- Lave de 17mm
- 1mm de material de soldadura flexible
- Calibradores de medición

Cuando reconstruyas el “extremo superior” de tu motocicleta Cobra, debes tener cuidado de asegurarte de que la distancia de presión sea la adecuada. La distancia de presión se define como la distancia mínima entre la culata del cilindro y el pistón en el TDC, y hay efectos negativos de tener demasiada o poca distancia. Dado que piezas como el cigüeñal, la biela, la culata, el pistón y los cárteres tienen diferentes tolerancias, Cobra ofrece varios espesores de juntas base diferentes para asegurar que siempre puedas ajustar la holgura de aplastamiento de tu motor a las especificaciones de fábrica.

Para la sustitución de la junta de la base utilice el código (véase la figura 21 para la ubicación) junto con la tabla a continuación solicite la junta del grosor correcto.

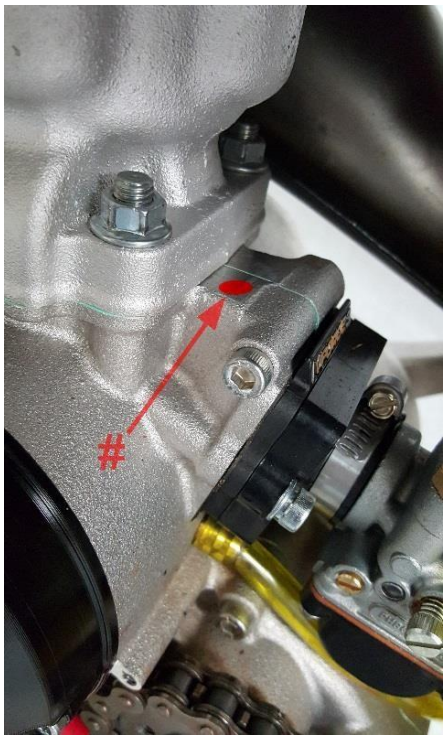


Figura 21

Código	Grosor de la junta de la base suministrada		Cobra #
#	mm	Pulgadas	Part #
2	0.2	0.010	ZCMU0102
3	0.3	0.012	ZCMU0103
4	0.4	0.015	ZCMU0104
5	0.5	0.020	ZCMU0105
6	0.6	0.024	ZCMU0106
8	0.8	0.031	ZCMU0108

NOTA: Las tolerancias afectarán al grosor real de la junta. Si durante el curso del mantenimiento se cambian más piezas que la junta base, se deberá medir la holgura de presión, y posiblemente se requiera una junta base diferente.

La forma más fácil de medir la distancia de presión es con un alambre de soldadura flexible de 1 mm a 1,5 mm de grosor (disponible en las tiendas de electrónica más populares). El proceso es el siguiente:

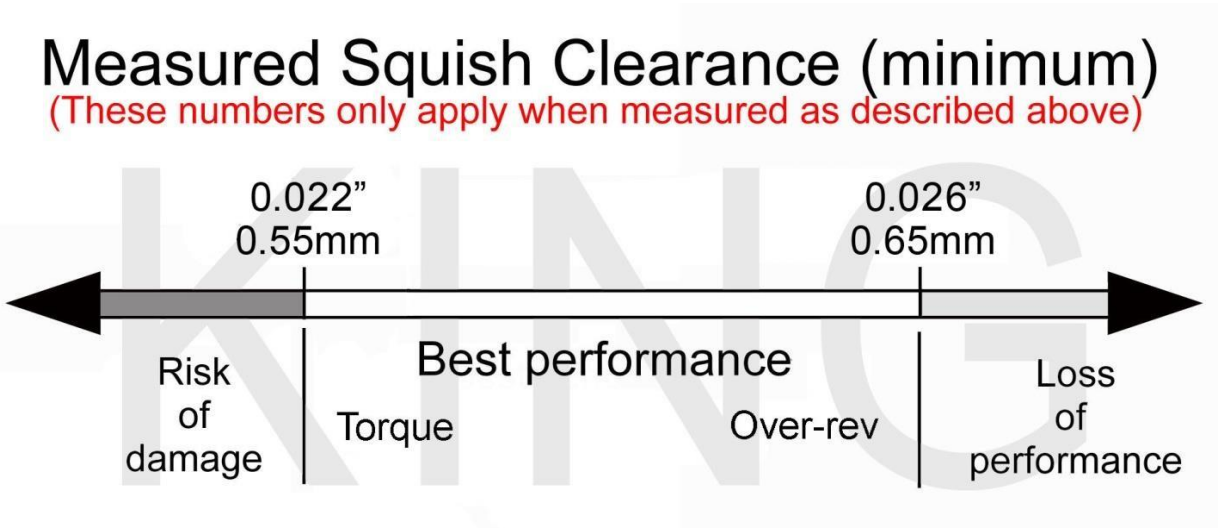
- Ensamble el extremo superior del motor con: 1) la junta de base recomendada por el sello del cárter o, 2) si se ensambla con un nuevo juego de cárteres, ensámblelo con una junta de base de 0,4 mm (0,015”) y apriete las tuercas del cabezal según las especificaciones de torsión adecuadas, dejando fuera la bujía y la tapa de motor (los aros del pistón pueden dejarse fuera para facilitar el montaje).

- Inserte cuidadosamente el cable de soldadura a través del agujero de la bujía lo suficientemente como para que la punta del cable toque la pared lateral izquierda o derecha del cilindro (no la parte delantera o trasera ya que el pistón se balanceará más y dará una medición incorrecta).
- Sostenga el cable en esta posición y gire el cigüeñal, por la tuerca del volante (o la palanca de arranque) tres revoluciones para apretar el cable de soldadura.

PRECAUCION: Si se gira la tuerca del volante en sentido contrario a las agujas del reloj existe el riesgo de que se afloje la tuerca.

- Saque el alambre y mida el espesor de la soldadura en el lugar más delgado cerca de su punta con precisión con las finas puntas de los calibres.
- Ajuste el grosor de la junta de la base según sea necesario para obtener el valor deseado.

Una vez completado, el espacio de la junta final de ensamblaje debe coincidir con el cuadro de abajo:



Ajuste CFD

Esta sección le dirá que hacer si usted ha medido y determinado que el CFD requiere ajuste.

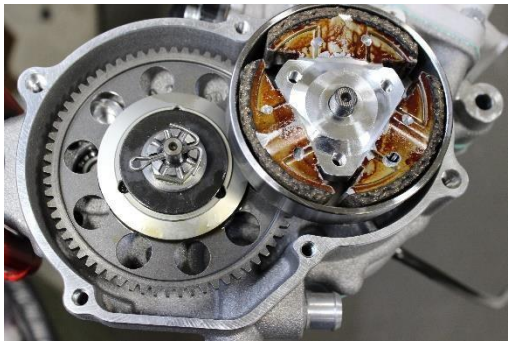
Herramientas necesarias

- Llave hexagonal de 5mm & 10mm
- Alicate para retirar la vieja chaveta
- Una chaveta nueva (Cobra MIL recomendada específicamente – Las de ferreterías se volverán quebradizas por el aceite caliente y podrían fallar repentinamente)
- Cubo de 19mm
- Herramienta Cobra para detener engranajes (EAMU0004)

Procedimiento

1. Drene el aceite en un recipiente adecuado para reciclaje (llave hexagonal de 10mm)
2. Remueva la cubierta del lado del clutch (Llave hexagonal de 5mm)
3. Remueva la chaveta de la tuerca de castillo en el ensamble CFD.

NOTA: La tuerca de Castillo del CFD es “rosca de mano izquierda”. Gírela en sentido contrario a las agujas del reloj (en sentido anti las agujas del reloj para los europeos) para apretarla.



4. Apriete la tuerca del castillo en el siguiente lugar del montaje del pasador de chaveta.
5. Con la herramienta interna de detención de engranajes del CFD en posición, compruebe de nuevo la torsión de deslizamiento (NO es necesario tener el pasador de chaveta para la prueba)
6. Si la torsión de deslizamiento está por debajo de 108Nm, repita los pasos 5 y 6 anteriores.
7. Una vez que la torsión de deslizamiento esté en el valor deseado, instale el pasador de chaveta como se muestra.
8. Retire la herramienta de detención de engranajes del CFD.
9. Reinstale la cubierta del clutch
10. Llene la caja del clutch con 300cc de Clutch Milk y la moto estará lista para correr.

Remoción del Motor

Para dar servicio a la parte inferior y a la transmisión, el motor debe ser retirado del chasis.

Herramientas necesarias

- Llaves de 10, 11, 13, 22 mm
- Cubos de 8, 10, 14, 17 & 19 mm
- Llave hexagonal de 3, 4 & 5 mm
- Desarmador de tuercas de 7 mm, desarmador para abrazaderas de manguera plano o Phillip
- Removedor de resortes
- Tensor de volante / embrague (clutch) (#MCMUTL70)
- Herramienta de remoción de tuerca de embrague(#ECMU0078)

- Parador de engranajes CFD (#EAMU0004)

Procedimiento

1. Quite el asiento.
2. Apague la llave de paso de combustible y desconecte la línea de combustible.
3. Quite el tanque (subo de 8 mm).
4. Quite el carburador de la entrada (desarmador de cabeza plana o Phillips, desarmador de tuerca de 7 mm).
5. Quitar el silenciador y la pipa (removedor de resortes, cubo de 8mm).
6. Busque un recipiente adecuado para el refrigerante y desconecte las líneas del refrigerante al motor (cubo de 8 mm).

NOTA: Si el refrigerante se ve libre de contaminantes, este puede ser reutilizado.

7. Remueva el enlace principal de la cadena.
8. Retire el perno de montaje del motor frontal (cubo de 13 mm, llave hexagonal de 6 mm).
9. Retire el perno de la horquilla trasera (cubo de 19mm).

NOTA: Solo afloje el perno de la horquilla trasera lo suficiente para retirar el motor, déjelo sosteniendo la horquilla al chasis.

10. Quite el motor del lado derecho del chasis.

NOTA: Si sólo está realizando un servicio de la parte superior, pase al Procedimiento de Desmontaje de la Parte Superior.

Procedimiento Completo de Desmontaje del Motor

1. Retire la cubierta del motor (llave hexagonal de 3mm).
2. Retire el perno de la bomba de agua (4mm) y deslícelo de la cubierta de la correa y la bomba de agua.
3. Usando una herramienta de sujeción del volante y un cubo de 14 mm quite la tuerca que asegura el volante.
4. Usando el tensor de volante / clutch Cobra (#MCMUTL70), quite el volante del cigüeñal.
5. Quite el estator (llave hexagonal de 4mm).
6. Quite la tuerca de clutch / engranaje de arranque que sujeta el embrague (#ECMU0078).
7. Con el tensor de volante / clutch Cobra (#MCMUTL70), retire el clutch del cigüeñal (detalles en la parte de Servicio de Clutch de este manual).
8. Quite la tuerca de rosca mano izquierda que sostiene el CFD al eje de entra de la transmisión usando el CFD detenedor de engranaje (#EAMU0004) y un cubo de 19mm.

Procedimiento de Desmontaje de la Parte Superior

1. Quite las tuercas del cabezal del cilindro (10mm).
2. Retire el cabezal del cilindro exterior.

NOTA DE INSPECCIÓN:
Inspeccione la cabeza del cilindro para ver si hay restos y rasguños.

1. Si hay restos deben ser removidos
    a. Restos negros aceitosos que indican una mezcla o un tipo/cantidad de aceite inadecuado) pueden eliminarse con disolvente.
    b. Los restos de costras (que indican ingestión de suciedad) pueden ser removidos con aceite y pueden requerir alguna raspadura.
2. Abolladuras
    a. Las picaduras o la erosión indican la detonación y pueden requerir el reemplazo del cabezal del cilindro, también
        i. Retrasar el tiempo de ignición
        ii. Usar un combustible de mayor octanaje
    b. Los trozos o hendiduras que faltan indican que se ha roto el material o ingesta de partes – reemplace el cabezal del cilindro.

3. Retire el adaptador del cabezal del cilindro.
4. Retire el cilindro.

NOTA DE INSPECCION:
Inspeccione el diámetro del cilindro en busca de raspaduras, daños, y falta de recubrimiento.

1. Si hay raspaduras: rasguños, arañazos, picaduras, etc… reemplace el cilindro
2. Si se encuentran daños
    a. Limpie con ácido muriático.
    b. Una vez removidos los daños, inspeccione para ver si hay raspaduras y falta de recubrimiento de la superficie.
        i. Si hay raspaduras o falta de recubrimiento, reemplace.
        ii. Si todo se ve bien, el cilindro puede salvarse.

⚠ ADVERTENCIA

El ácido muriático puede ser peligroso. Siga al pie de la letra las indicaciones del fabricante.

5. Quite la pinza del pistón con un punzón.
6. Retire el pasador del pistón con un removedor de pasadores de pistón.

NOTA DE INSPECCIÓN:
Inspeccione el pistón en busca de raspaduras y daños en la parte superior y los lados y limpie o reemplace según sea necesario.

NOTA DE INSPECCIÓN:
La separación del extremo del anillo del pistón debe estar entre 0,006" (0,16 mm) y 0,015" (0,4 mm)

Fraccionamiento de Cajas

1. Retire los sujetadores que mantienen las dos mitades del cárter juntas.
2. Fraccione las cajas con una herramienta apropiada.

PRECAUCION: Tenga cuidado al manipular el cigüeñal. Es la principal transferencia de energía al resto del motor. Si está desalineado, causará un fallo prematuro en los baleros, lo que puede provocar graves daños en el cilindro y en el resto del motor. No intente arreglar el cigüeñal usted mismo. El ajuste de la manivela debe hacerse profesionalmente.

PRECAUCION:

- Si fraccionas las cajas, revisa las caras de los dientes del engranaje para ver si hay astillamiento y signos de fatiga.
- Revise todos los baleros para un funcionamiento suave y sin ruidos.

Ensamblaje de Motor

PRECAUCION: Para cualquier sello que vaya a ser instalado, aplique una ligera cantidad de grasa, lubricante de montaje en todos los baleros y una pequeña cantidad de Loctite al OD.

1. Presione los tres rodamientos en los respectivos agujeros en cada mitad de la caja.
2. Presiona las juntas de la manivela de tal manera que el lado cóncavo se enfrente a los pesos de la manivela.
3. Presione el sello del contra eje (el lado cóncavo mira hacia el interior de la transmisión)
4. Presione el ensamble de la bomba de agua.
5. Golpee en ambos sentidos del eje y luego verifique la fácil rotación.
6. Inspeccione el cigüeñal para ver si tiene la geometría correcta (no más de 0,002”, 0,05mm, medido en el área del balero mientras está apoyado en los extremos).
7. Inserte el conjunto de la biela asegurándose de que el extremo triangular esté orientado hacia el lado del embrague y el extremo con dos planos orientados hacia el lado del volante.
8. Inserte el engranaje de transmisión.
9. Inserte los pernos de la caja con la longitud adecuada en los lugares indicados.
10. Ajuste la torsión a 12Nm (105in-lb). Comenzando hacia el centro y hacia afuera.
11. Recorte cualquier exceso de material de la junta si es necesario.

NOTA: Inspeccione la montura del motor en busca de excesos de material que pudieran causar problemas en la instalación del motor.

12. Instale el pistón con un nuevo balero de pulsera y, pasador y pinzas.

PRECAUCION: Asegúrese de instalar el pistón de tal manera que la flecha de la superficie superior del pistón apunte al escape (parte delantera de la moto/motor) y ponga lubricante de montaje en el balero de la biela.

13. Instale los anillos del pistón.

PRECAUCION: La brecha del extremo del anillo no debe ser menor de 0,006” (0,016mm) ni mayor de 0,015” (0,4mm).

14. Instale la junta de la base.

PRECAUCION: Ver la selección de la junta de la base al principio de la sección de servicio.

15. Instale el cilindro asegurándose de que los anillos del pistón están correctamente alineados con los pasadores de dirección.

PRECAUCION: Nunca fuerces el cilindro. Si se siente resistencia, determine el problema y resuélvalo. Una vez instalado, gire ligeramente el cilindro hacia adelante y hacia atrás asegurándose de que los anillos estén bien asentados.

16. Instale el adaptador del cabezal del cilindro.

NOTA: Una ligera aplicación de grasa de silicona puede ayudar a mantener las juntas tóricas en su posición durante el montaje.

17. Instale las juntas tóricas como en muestra en la página de Partes – Superficie de Motor.
18. Instale el cabezal del cilindro.
19. Instale las tuercas de brida. Torsión a 123 in-lb (14 Nm)
20. Instale la caja de válvulas reed y el conducto de admisión con una nueva junta. Torsión a 55 in-lb. (6.2 Nm).

PRECAUCION: Habrá que comprobar los tornillos del conducto de admisión y reajustar los valores de torsión después de unos cuantos ciclos de calor.

21. Revise el motor a 20 psi para asegurar un sellado adecuado.
22. Instale el estator reinstalando el ojal y los cables (ajuste los pernos).
23. Instale el rotor según la sección de Instalación de Rotores, en la parte S3: Ignición de este manual.
24. Si es necesario, instale el tubo de salida de la bomba de agua (aplique el sellador de juntas Permatex gris a las roscas antes del montaje).
25. Instale el CFD.
26. Instale el embrague (clutch) ver el Ensamblaje de *Embrague (Clutch)* en este manual.
27. Instale el tapón de drenaje del agua refrigerante.
28. Asegúrate de que el espaciador de escape está en el cilindro (53 in-lb, 6 Nm).
29. Instale la bujía con una junta nueva (para aplicar la torsión adecuada al insertar la bujía, primero hay que enroscarla hasta que el anillo de la junta metálica cause resistencia y luego girar otro 1/8 de vuelta a ¼).

Embrague (Clutch)

Los pernos de la manga de la 5GX proporcionan una tensión baja y uniforme, una transferencia de calor mínima y permiten que los canales limpien las fibras del embrague del acumulamiento de las arandelas, lo que permite un largo tiempo entre el reemplazo de las piezas, siempre y cuando se opere con 10oz de Clutch Milk limpio.

Todas las pilas de arandelas se clasifican dos veces en la fábrica. Primero se clasifican por la altura medida. En segundo lugar, cada pila con perno se clasifica por la fuerza de enganche medida. Las pilas de cada juego de tres se miden dentro de 0,05 mm (0,002”).

Hay muchas variables en un embrague centrífugo automático. Estas variables se ajustan a los estándares de clase mundial de la fábrica, pero cambiarán con el tiempo a medida que los componentes se desgasten, se relajen y el simple uso.

Por favor, vea la parte de afinación de embrague de este manual para obtener más información útil.

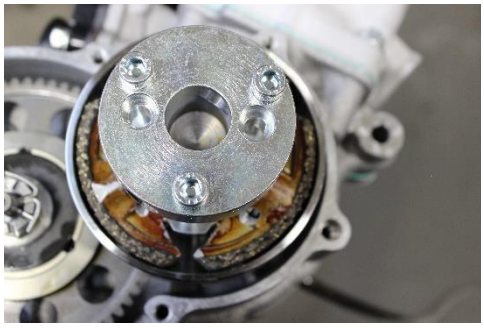
Herramientas necesarias para servicio del embrague (clutch):

- Tensor universal de embrague - un tensor universal que tira del embrague, del engranaje principal y del rotor. (Parte # MCMUTL70).
- Llave T de 5mm
- T25 Torx (destornillador de estrella)
- Llave adecuada de torsión en el rango de 16 Nm (12 ft-lb, 144 in-lb).
- Herramienta para quitar la tuerca del embrague (ECMU0078) y detenedor de pistón (MCMUTL03)).
- *Cobra 3 Shoe Clutch Milk* (Part # MCMUGF32).

Remoción del Embrague (clutch):

1. Drene el aceite de transmisión del motor y quite la cubierta del embrague (clutch).
2. Remueva la tuerca del embrague (NO es roca de mano izquierda) en el extremo del cigüeñal con la herramienta de extracción de la tuerca del embrague.

PRECAUCION: Es posible causar daños en el pistón cuando se utiliza el tope del mismo. Hay que tener cuidado al retirar e instalar el árbol de embrague y al usar el tope del pistón.



3. Conecta el tensor universal. Hay tres agujeros de 6 mm para el tensor de embrague situados en los extremos del centro.
4. Instale cada uno de los tornillos de cabeza hueca de 3, 6mm x 55mm (se pueden usar los pernos de la cubierta del embrague) hasta que cada uno esté ajustado de manera similar y el tensor se vea cuadrado al final de la manivela.
5. Uno a la vez, apriete cada uno de los ¼ de vuelta hasta que el embrague 'salte'.

NOTA: Puede ser útil usar un destornillador o un dispositivo similar en el agujero lateral del tensor para detener la rotación.

PRECAUCION: No utilice un tensor de mandíbula.

APILAMIENTO DE LAS ARANDELAS DEL EMBRAGUE (CLUTCH):

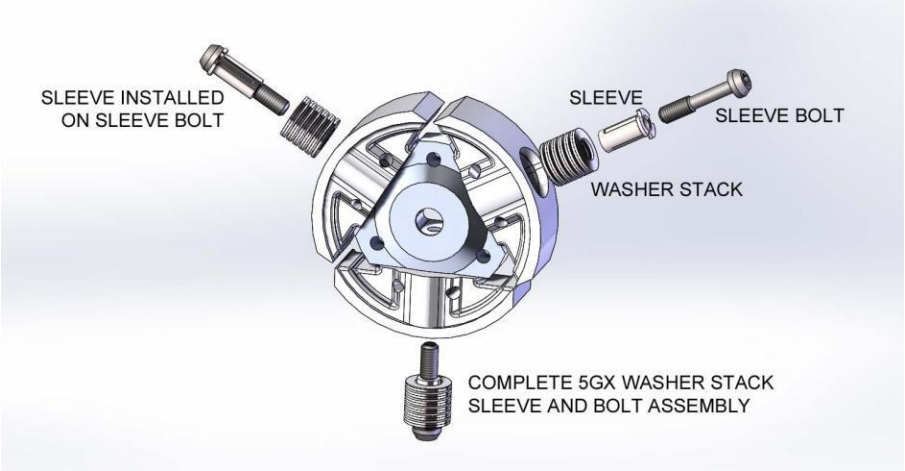
Una vez que el embrague se retira, y se enfría al tacto, se pone cuidadosamente en un torno y se quita el perno del hombro central de cada zapata de embrague. Tendrá que calentar el centro del eje de nuevo para quitar los pernos. Una vez que se afloje un perno, quítelo con cuidado con la zapata y observe la forma en que se apilan las arandelas de resorte. Limpie las arandelas y el perno si piensa reutilizarlos.

PRECAUCION: Debes aplicar calor en el árbol cerca de las roscas del perno del embrague o es muy probable que rompas la broca del Torx al intentar quitarla.

Las pilas de resortes en su embrague Cobra contendrán 11 resortes individuales y arandelas planas configuradas como una pila de 5 ½. Véase la figura 32. Este embrague está diseñado de tal manera que el cliente lo reconfigura para lograr diferentes "resultados" en los compromisos de embrague cambiando el número de arandelas y las configuraciones.

PRECAUCIÓN: Generalmente re-ensamble los resortes como los retiró del motor o como los recibió de Cobra. Si no está seguro, llame al Grupo de Soporte Técnico de Cobra 517 437 9100 y consulte a los expertos.

5GX DIBUJO DE REFERENCIA DEL CONJUNTO DEL EMBRAGUE		
REF #	**PARTE #**	**DESCRIPCION**
1	CAFW0050	Set de 3 zapatas, resortes, pernos, arandelas planas & tuercas
2	CAFW0005	Set de tres resortes, arandelas, pernos & tuercas
No se muestra	CAFW0500	Ensamble completo de embrague (Árbol, zapatas and pilas de arandelas)



Desgaste de las Zapatas del Embrague:

- Esto puede medirse por el diámetro total de las zapatas instalados en el árbol. Esta medida debe ser mayor de 80,5mm
- Si el embrague ha estado resbalando y muestra signos de acristalamiento, es mejor reemplazarlo. Hemos encontrado que una vez que las zapatas están vidriadas, incluso si están vidriados con papel de esmeril o una lima, el rendimiento se reduce.
- La mejor manera de evitar el glaseado es no engranar demasiado alto, cambiar el aceite según lo especificado y no pisar el acelerador. Cada vez que se acciona el acelerador, se trabaja con los resortes del embrague.

Desgaste de la cesta del embrague:

- El diámetro interno de una nueva cesta de embrague debe medir 84,10 mm. Con el tiempo, las zapatas de embrague desgastarán la superficie interna creando una identificación más grande y causando un compromiso posterior. El diámetro máximo que recomendamos es de 84,25 mm.

PRECAUCION: El embrague produce una tremenda cantidad de calor y cuando el piloto pisa el acelerador. Esto hace que el embrague y los resortes del embrague se desgasten más rápido. Esto también hace que el motor tienda a funcionar más caliente, lo que disminuye la potencia del motor. Es importante entrenar al piloto para que NO sea un “blipper” del acelerador.

ENSAMBLAJE DE CLUTCH:

1. Empieza con un nuevo juego de pilas de arandelas y pernos pre-ensamblados.

PRECAUCION: También es importante que las tres zapatas se apilen de la misma manera.
(ver figura 32)

2. Limpiar las roscas de la pila del perno y el embrague con limpiador de frenos quitando todo el material de fijación de roscas viejo.
3. Ensamblar las pilas y las zapatas en la estructura usando material de alta resistencia para fijar la rosca al perno de la pila y apretarlo a 16 Nm (12 pies-libra, 144 pulgadas-libra).

PRECAUCION: Evite que el exceso de material de rosca de seguridad entre en contacto con las arandelas de resorte y el embrague o el embrague es probable que funcione mal.

4. Limpie las roscas del eje de la manivela y la tuerca del embrague.
5. Instale el árbol del embrague en la manivela. Asegurándose de que el espaciador de respaldo esté en su lugar en la manivela.
6. Aplique un agente bloqueador de roscas de alta resistencia a las roscas e instale la tuerca del embrague y aplique torsión a 40 ft-lb (54Nm)

NOTA INSPECCIÓN:

a. Debe haber juego de entrada/salida en el embrague instalado, de 0,3 mm a 1,0 mm (0,012" a 0,040").
b. b. Esto debe ser ajustado con las cuñas ECMU0040T y ECMU0040
c. c. Un tambor de embrague azul está desgastado por un deslizamiento excesivo o una lubricación inadecuada.

7. Instale la cubierta del embrague apretando los pernos de adentro hacia afuera. (cubo de 8 o 10 mm, 5,8ft-lb, 7,8 Nm).

NOTA: Para asegurar un buen acoplamiento del mecanismo de arranque con la tuerca de arranque, apriete los seis tornillos sólo hasta el punto de no estar extremadamente flojos. Usando una mano, gire la palanca de arranque a ½ y sostenga mientras aprieta los seis tornillos completamente con la otra mano.

8. Llene con 300 cc (10.0 oz) de aceite *Cobra 3 Shoe Clutch Milk* (Parte # MCMUGF32).

Ignición

Cuidado del estator

El fallo del estator podría dar como resultado que la moto se caliente. A continuación, una lista de cosas que harán que su motor se caliente.

1. El tiempo no debe exceder las especificaciones máximas indicadas.
2. Chorro inadecuando del carburador.
3. Rango inapropiado de calentamiento de la bujía. Nunca utilice una bujía de más calor que la especificada.
4. Deslizamiento del embrague. Ver la sección “EMBRAGUE” para las causas de deslizamiento.

PRECAUCION:

- Debido a la cantidad de calor generada por el embrague y el motor durante períodos prolongados de conducción, es aconsejable retirar la cubierta de la ignición después para permitir que la ignición se enfríe. El calor se transfiere a través de las cajas y puede dañar el estator al enfriarse por la falta de flujo de aire alrededor del estator.
- La ignición se sobrecalentará si el espacio entre el rotor y el estator no es lo suficientemente grande. Debería haber una separación uniforme mientras el rotor gira en relación con el estator.
- El tiempo de ignición no es ajustable. Cambiar el tiempo de ignición puede degradar el rendimiento.
- Asegúrese que las conexiones estén libres de suciedad.

PRECAUCION: Avanzar el tiempo de ignición hará que el motor se caliente más, en el giro causando pérdida de potencia, acortando la vida del embrague y posiblemente llevando a un fallo prematuro del estator, y también puede causar una detonación que puede llevar a un fallo prematuro del pistón y del anillo.

Herramientas recomendadas para los tiempos de cronometraje:

- Indicador de marcación compacto de motocicleta (ECMU0079)
- Tensor universal de embrague (clutch) – un tensor universal que tensa el embrague, engranaje principal y motor. (Part # MCMUTL70).

CONFIRME SU TIEMPO DE IGNICIÓN:

1. Quite la bujía.
2. Inserte el indicador de marcación compacta en el agujero de la bujía.
3. Quite los cuatro pernos de la cubierta de ignición.
4. Quite la cinta de la bomba de agua del rotor y del eje de la bomba.
5. Gire el cigüeñal en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que llegue al punto muerto superior.
6. Ponga el indicador de marcación a cero.
7. Gire el cigüeñal en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que indicador de marcación llegue a 0.035” (0.9 mm) desde la parte superior del punto muerto.
8. En esta posición, la línea del rotor debe alinearse con el centro de la bobina del estator en la posición de las 5 en punto en el marco del estator. Si no, afloje los tres pernos de 5 mm para ajustar el estator.

INSTALACIÓN DE ROTOR:

1. Apriete la tuerca del rotor a 30 pies-libra (45 Nm) con un regulador de rosca de resistencia media (azul).
2. Vuelva a comprobar el tiempo siguiendo el procedimiento de cronometrar el encendido.
3. Vuelva a instalar la correa de la bomba de agua.
4. Vuelva a poner el cerrojo de la cubierta de la ignición.
5. Vuelva a colocar la bujía y pegue firmemente la tapa de la bujía en la bujía.

Sistema de Enfriamiento

Remueva el líquido del radiador:

Retire el tapón de drenaje del refrigerante (llave hexagonal de 10 mm) en la parte inferior de la caja del motor.

NOTE: Inspeccione el refrigerante viejo en busca de aceite, combustión por productos (cosas negras "manchadas de aceite") u otras cosas que puedan indicar un problema.

Herramientas recomendadas para el servicio del impulsor:

- Desarmador plano
- Llave hexagonal de 2.5mm
- Llave hexagonal de 3mm
- Llave hexagonal de 4mm
- Llave hexagonal de 10mm
- Herramienta de instalación de bomba de agua - MCMUTL08B
- Martillo deslizante para- enhebrar en las roscas del extremo del eje (M6x1.0) - los extremos de gancho simple y doble para quitar el impulsor de plástico
- Martillo

INSTRUCCIONES DE SERVICIO DEL IMPULSOR COBRA

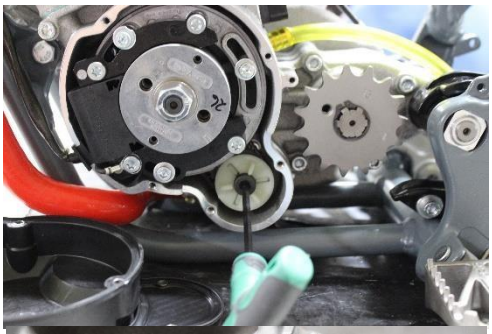
1. Quite la tapa del radiador y drene el líquido refrigerante como se describe arriba.

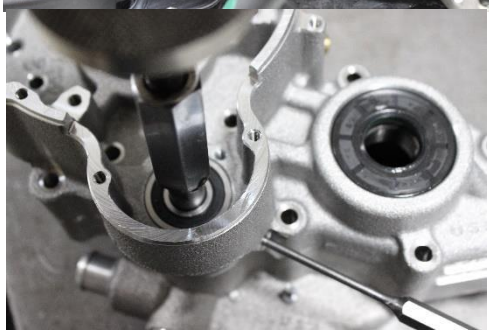
NOTA: Si el impulsor se daña o se rompe completamente, enjuague el sistema de refrigeración para asegurarse de que no hay piezas sólidas en el sistema.

Figura 41

2. Quite la cubierta de ignición y la cubierta de la bomba de agua con una llave hexagonal de 3mm.
3. Usando una llave hexagonal de 3mm, quitar el tornillo en el agujero de detención del eje de la bomba de agua.
4. Ponga una llave hexagonal de 2,5 mm en el orificio transversal del eje de la bomba de agua y quite el tornillo de retención de la correa con una llave hexagonal de 4 mm. (Figura 41)
5. Retire el retenedor de la correa, la correa de la bomba de agua y la polea del ventilador de la bomba de agua.

6. Retire el tornillo de retención del balero con una llave hexagonal de 3 mm.
7. Enrosque un martillo deslizante en el extremo del eje de la bomba de agua y retire el conjunto.
8. Limpie los restos o partículas del hueco y utilice una tela esmerilada ligera para eliminar cualquier arañazo en la superficie que el proceso de eliminación pueda haber creado.
9. Lubrique el hueco con grasa.
10. Prepare el montaje instalando el conjunto de la bomba de agua en la herramienta de montaje y alinee la herramienta con la caja del motor asegurándose de que la clavija de alineación esté en el agujero adecuado.





PRECAUCION: Se pueden producir daños si se intenta instalar el conjunto de la bomba de agua y no está alineado correctamente en el orificio.

11. Sujetando la herramienta directamente sobre el ensamblaje de la bomba de agua, golpéela firmemente en su lugar.
12. El conjunto se instala correctamente cuando el tornillo de retención puede ser apretado y no causa un atasco en el eje de rotación (utilice una rosca de seguridad de resistencia media en el tornillo de retención).

NOTA: Puede ser necesario golpear el anillo exterior del balero hacia adentro (martillo y punzón de punta) o hacia afuera (con el martillo deslizante) para asegurar una operación libre apropiada del eje mientras el tornillo está apretado.

13. Reinstalar la polea, la correa y la cubierta del ventilador con una llave hexagonal de 2,5 mm para detener la rotación del montaje de la bomba de agua mientras se aprieta con un cierre de rosca de resistencia media a 10 ft-lb (14Nm).
14. Reinstale las cubiertas

NOTE: Rellene el Sistema del refrigerante con Spectro Year-Round Super Coolant.

PRECAUCION: No mezclar soluciones de refrigerante / anticongelante a base de Propilenglicol con soluciones de refrigerante / anticongelante a base de Etilenglicol.

Sistema de combustible y aire

Carburador:

Herramientas recomendadas para el servicio del carburador:
• Destornillador pequeño de cabeza plana
• WD-40
• Cubo de 8 mm

Su Cobra está equipada con un carburador ajustable. Es posible que sea necesario realizar algunos ajustes según las condiciones climáticas y la altitud. La inyección adecuada es muy importante para el rendimiento y la vida útil del motor. Pueden ocurrir daños graves al motor si no se ajusta correctamente.

MARCHA MINIMA:

En el lado izquierdo del carburador, hay dos tornillos de ajuste. El tornillo más grande con la cabeza estriada es el tornillo de marcha mínima. Para aumentar el ralentí, gire el tornillo en sentido horario (en incrementos de 1/4 de vuelta) y acelere el motor después de cada ajuste. Para bajar el ralentí, gire el tornillo en sentido anti horario.

REACTORES DEL EXTREMO SUPERIOR:

Las indicaciones de que el motor está funcionando con demasiada fuerza (demasiado combustible para el aire) son:

- El motor no acelera o lloriquea a altas RPM.
- El motor no se "limpia"
- Bujía mojada o negra

NOTA: Antes de cambiar la inyección, asegúrese de que el filtro de aire esté correctamente limpio y tenga la cantidad habitual de aceite de filtro de aire. Un filtro de aire demasiado sucio puede hacer que el motor funcione bien.

Si el motor funciona con mucha carga en el extremo superior, debe inclinarse hacia fuera, a lo cual puede hacerse:

1. Cambio del surtidor principal a un número menor.
2. Levantando el clip de la aguja (esto baja la aguja de inyección) una muesca a la vez.

Las indicaciones de que el motor está funcionando demasiado descargado son:

- Motor parando en el extremo superior.
- Sobrecalentamiento del motor y finalmente atascamiento.
- Bujía blanca

PRECAUCIÓN: Es mucho más seguro operar el motor ligeramente cargado que el ligeramente descargado. Esto se debe a que un motor demasiado cargado funcionará mal mientras que un motor demasiado descargado se agarrotará, causando potencialmente una costosa reconstrucción de la parte superior y un DNF.

Para enriquecer el carburador:

1. Cambie el surtidor principal un número a la vez (más grande).
2. Baje el clip de la aguja (levantando la aguja del inyector) una muesca a la vez hasta que el motor comience a gotear en el extremo superior, luego mueva el clip hacia arriba una muesca o hasta que saque la grasa.

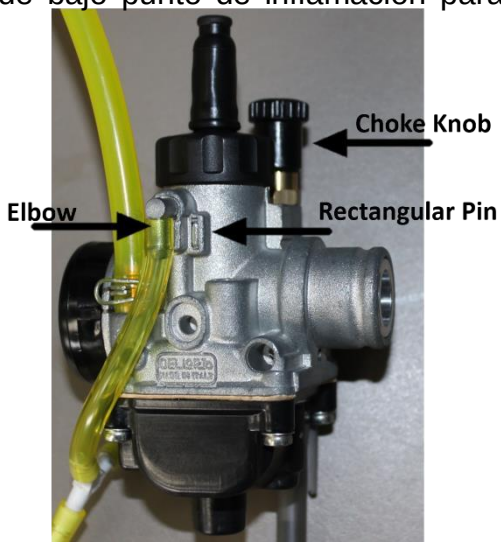
TORNILLO DE MEZCLA DE COMBUSTIBLE

El tornillo de latón más pequeño que está hacia la parte delantera del motor es un tornillo de mezcla de combustible. Este tornillo también enriquecerá e inclinará más su motor en el rango inferior y medio. En condiciones más cálidas, gire el tornillo hacia adentro. En condiciones más frías, gire el tornillo hacia afuera. Asegúrese de mantener el carburador muy limpio y asegúrese de que no tenga agua o suciedad en el recipiente del carburador. Utilice un limpiador de carburador para automóviles o WD-40 para limpiar el carburador por dentro y por fuera**.**

Limpieza del carburador:

⚠ ADVERTENCIA

Limpiar el carburador en un área bien ventilada y tener cuidado de que no haya chispas ni llamas cerca del área de trabajo; esto incluye cualquier aparato con luz piloto. Debido al peligro de los líquidos altamente inflamables, no use gasolina o solventes de bajo punto de inflamación para limpiar el carburador.



1. Asegúrese de que el motor esté apagado.
2. Quite el carburador.
3. Drene el combustible del carburador.
4. Desmonte el carburador.
5. Sumerja todas las partes metálicas en una solución limpiadora de carburadores.
6. Después de limpiar las piezas, séquelas con aire comprimido.
7. Sople los conductos de combustible con aire comprimido.
8. Ensamble el carburador
9. Instale el carburador en la motocicleta.

PRECAUCIÓN:

La motocicleta solo funcionará correctamente si la parte superior del carburador está instalada correctamente con el cable y la perilla del estrangulador orientados como se muestra.

Caja de Válvulas Reed:

Las válvulas deben quedar planas sobre la caja.

• Si las puntas de las válvulas no están planas, reemplácelas inmediatamente.

• Las válvulas deben tener un sello hermético en la caja.

• Si la válvula está dañada de alguna manera, reemplácela. Esto significa grietas, astillas y roturas. Cualquier cosa anormal, reemplace las válvulas.

Saque la caja de válvulas y sosténgala a contraluz y mire a través de la caja. Si ve la luz, no es necesariamente algo malo, pero los pedales pueden necesitar ser reemplazados. Se sabe que las motocicletas corren bien con la luz visible más allá de las puntas de las válvulas, siempre y cuando la inyección sea el adecuado para las condiciones

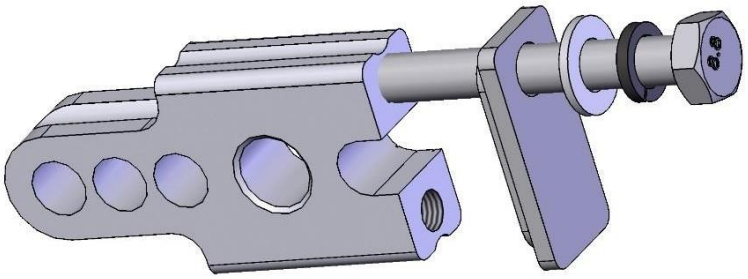
Escape

El escape es un elemento crucial para una motocicleta. Cualquier torcedura, abolladura o daño hecho al escape resultará en una pérdida importante de rendimiento.

NOTA: Asegúrese de quitar el escape y el carbono que se pueda acumular. La acumulación de carbono se crea a partir de los gases de escape. El escape tiene aceites, y los aceites se pegan a las paredes del interior del tubo. Durante un largo período de tiempo, el diámetro del tubo disminuirá, debido a la acumulación de carbono. Por lo tanto, es esencial limpiar los residuos.

NOTA: Si tu moto suena más fuerte de lo normal, es una fuerte indicación de que tu silenciador necesita ser re-empacado. Ruedas & neumaticos

Tensores de la rueda trasera



1. Retire el eje y el conjunto de la rueda trasera.
2. Saque los tensores de la rueda trasera de la parte trasera del brazo oscilante.

Alineación de la rueda trasera:
A simple vista, asegúrate de que la rueda trasera funciona correctamente (en línea, en posición recta) con la rueda delantera. Cuando los piñones están funcionando correctamente, la rueda se endereza, y la cadena se endereza.

Frenos

Compruébelo antes de cada viaje:

- Asegúrese de que el freno no tenga fugas manteniendo la palanca dentro mientras compruebas las conexiones de las mangueras.
- Asegúrese de que la presión de la palanca de freno es correcta tirando de la palanca y asegurándote de que el rendimiento de frenado completo se alcanza antes de que la palanca toque el manillar. Si no es así, bombee la palanca varias veces hasta que la palanca se sienta firme.
- Asegúrese siempre de que el disco y las pastillas de freno estén libres de aceite y grasa. Limpie el disco con jabón suave o alcohol. Las pastillas contaminadas deben ser reemplazadas.
- Asegúrese de que la pinza de freno está centrada sobre el disco de freno. Si es necesario corregirlo, Cobra tiene finas calzas de freno para ayudar a hacer pequeños ajustes en la alineación.
- Deje siempre un espacio libre adecuado en la palanca o el pedal.

Horquillas delanteras

Las horquillas delanteras son totalmente utilizables pero se recomienda que sólo profesionales capacitados las revisen. Contacte con Cobra para preguntas y servicio de sus horquillas.

Amortiguador Trasero

El amortiguador trasero se puede reparar completamente, pero se recomienda que solo profesionales capacitados realicen el mantenimiento del amortiguador. Comuníquese con Cobra si tiene preguntas y si necesita servicio técnico para su amortiguador CX50 SR.

Ajuste

Embrague (Clutch)

Hay características de rendimiento que hay que observar y cosas que hay que medir.

1) Características de rendimiento a observar
   a) Embrague llegando **demasiado tarde**
      i) Revoluciones del motor a altas RPM antes de mover la motocicleta
      ii) El embrague nunca se acopla completamente en un tramo recto razonable
      iii) La canasta se vuelve azul en poco tiempo
   b) Embrague llegando **demasiado pronto**
      i) La motocicleta se mueve demasiado pronto al acelerar en ralentí
      ii) La motocicleta se mueve pero no con mucha potencia.
      iii) El embrague se acopla completamente antes de que se active la "banda de potencia"

2) Cosas a medir que pueden tener un efecto
   a) Configuración de la arandela de resorte
   b) Apilamiento de resortes sin arandela plana
   c) Grosor de la arandela plana
   d) Grosor de la arandela de resorte individual
   e) Altura de la arandela de resorte individual
   f) Longitud efectiva del hombro del perno
   g) El grosor del zapato (difícil de medir con precisión - sólo puede ser aproximado por el tamaño del escalón donde sobresale de la cesta)
   h) La cesta se ha desgastado y es demasiado grande

Existe una relación entre las características observadas y las cosas que se pueden medir.

*Si un embrague entra **demasiado pronto**, significa que la pila de resortes del embrague **no está proporcionando suficiente fuerza** para evitar que las zapatas se arrojen a la canasta del embrague en el momento adecuado con las zapatas, la canasta, el eje y el perno dados. Esto puede deberse a:*

1. El resorte del embrague es demasiado corto
   - Configuración incorrecta
   - Arandelas sacadas (sobrecargadas)
   - Cuña plana en la pila demasiado delgada
2. Tasa de resorte demasiado baja (configuración incorrecta con la altura de pila adecuada)
3. El perno de hombro del eje del embrague es demasiado largo.

Si un embrague llega **demasiado tarde**, significa que la pila de resortes del embrague **está proporcionando demasiada fuerza** para evitar que las zapatas se arrojen a la canasta del embrague en el momento adecuado con las zapatas, la canasta, el eje y el perno dados.

Esto puede deberse a:

1. La pila de resortes del embrague es demasiado alta
   • Configuración incorrecta
   • Cuña plana en la pila demasiado gruesa
2. La elasticidad del resorte es demasiado alta (configuración incorrecta con la altura adecuada de la pila)
3. El material de la zapata del embrague se ha desgastado demasiado
4. La canasta del embrague se ha desgastado demasiado y tiene un diámetro demasiado grande.

Con la excepción de las fallas de los componentes, generalmente ocurrirán dos cosas:

1) Las zapatas del embrague se desgastarán provocando que el embrague se active más tarde y
2) Los resortes se combarán y el embrague se enganche antes.

Por lo general, los resortes se desgastan a un ritmo más rápido de lo que se desgastan las zapatas, lo que significa que un embrague sin alteraciones que funcionó bien finalmente golpeará demasiado pronto en algún momento. Cuando esto ocurre, se remedia fácilmente con una nueva pila de resortes o una cuña plana más gruesa. Debido a que las zapatas se han desgastado, es posible que se necesite una arandela plana más delgada con los resortes nuevos para permitir el acoplamiento adecuado del embrague.

Algo a recordar:

Si tu embrague está funcionando bien, ¡No te metas con él!

Algunas cosas a recordar para ayudar a la vida útil del embrague

- Cambiar el aceite en cada carrera
- El pedal de freno trasero está bien ajustado
- Engranaje a la parte baja
- Evita el barro si es posible
- (Cortar la práctica de barro a una vuelta o ninguna)
- Manténgase en el gas (sin chasquear)
- Ejecutar más presión de aire para permitir que las ruedas giren (ayuda a acelerar la dirección)
- Asegúrate de que las ruedas giren libremente (sin rotores doblados, frenos de arrastre, cadena demasiado apretada, etc...)
- Asegúrate de que los motores funcionen limpiamente y con fuerza, teniendo el motor en buen estado, con el tiempo de ignición y la carburación correctos.

Con la excepción de las averías de los componentes, generalmente ocurrirán dos cosas:

- Las zapatas del embrague se desgastarán causando que el embrague se enganche más tarde, y
- Los resortes se aflojarán causando que el embrague se enganche antes.

Típicamente, los resortes se desgastan más rápido que las zapatas, lo que significa que un embrague no manipulado que funcionó bien, al final golpeará demasiado pronto en algún momento. Cuando esto ocurre, se soluciona fácilmente con una nueva pila de resortes o una cuña plana más gruesa. Debido a que las zapatas se han desgastado, una arandela plana más delgada puede ser necesaria con los nuevos resortes para permitir el acoplamiento adecuado del embrague.

Figure C2

Preguntas frecuentes

P: ¿Cuándo se deben reemplazar los resortes?
R: Cuando el "golpe" del embrague ocurre demasiado pronto o demasiado tarde.

P: ¿Deben reemplazarse los resortes del embrague si las zapatas se mueven en el eje?
R: No si el embrague está "golpeando" correctamente. No te metas con eso

P: ¿Cuál es la tolerancia aceptable en cualquiera de las mediciones?
R: En su mayor parte eso no importa. Basta con decir que cualquier esfuerzo por hacer que las tres zapatas se comporten de forma idéntica hará que el embrague funcione mejor. Tomarse un tiempo extra para equilibrar los tres conjuntos (cuñas, resortes, pernos, etc...) hasta que se acerque a la misma medida en la que se está dispuesto a esforzarse, dará como resultado una motocicleta de mejor rendimiento.

P: Uno de mis dos pilotos pesa 85 libras y el otro 45 libras. ¿Debo hacer que sus embragues se ajusten de manera diferente debido a su peso?
R: No, hay un mejor ajuste y funciona para pilotos ligeros o pesados.

P: Si mi cesta de embrague cambia de color, ¿debo reemplazarla?
R: Si es azul o morado, reemplácelo. Si es plateado o marrón, está bien.

Cobra se esfuerza más por asegurar que el embrague de su motocicleta funcione lo mejor posible en el taller, por lo que puede tener una pila de embrague o una arandela de calce diferente a la que usted está acostumbrado. Por favor, toma medidas por el bien del conocimiento pero no vuelvas a apilar a ciegas las arandelas a diferentes alturas sin consultar primero a la fábrica.

Engranajes

Para una motocicleta con un embrague centrífugo, es mejor estar engranado muy bajo que muy alto.

¿Qué sucede con un engranaje inadecuado?

- Bajo rendimiento
- Insuficiente velocidad final máxima
- Sin chasquido
- Sobrecalentamiento del Clutch (embrague)
- Alto desgaste del embrague
- Falla prematura de los sellos, cojinetes y electrónica del motor

Condición	Alto Engranaje	Bajo Engranaje
Lodo		↓ ↓
Arena		
Montaña		↓
Superficies duras	↑	
Aceleración irregular (novato)*		↓ *

* Puede ser útil configurar el embrague para impacto anticipadamente para una entrega de potencia suave*

Piñón Frontal				Parte Trasera	Proporción
			16	31	1.94
			16	32	2.00
			16	33	2.06
		15		31	2.07
			16	34	2.13
		15		32	2.13
			16	35	2.19
		15		33	2.20
	14			31	2.21
			16	36	2.25
		15		34	2.27
	14			32	2.29
			16	37	2.31
		15		35	2.33
	14			33	2.36
			16	38	2.38
		15		36	2.40
	14			34	2.43
			16	39	2.44
		15		37	2.47
	14			35	2.50
			16	40	2.50
		15		38	2.53
	14			36	2.57
		15		39	2.60
	14			37	2.64
		15		40	2.67
13				35	2.69
	14			38	2.71
13				36	2.77
	14			39	2.79
13				37	2.85
	14			40	2.86
13				38	2.92
13				39	3.00
13				40	3.08

Funcionamiento de la horquilla delantera

La suspensión delantera de la CX50SR funciona bajo los principios de la amortiguación hidráulica, y presenta una completa capacidad de ajuste para ayudar a ajustar la horquilla a las necesidades de cada piloto. La horquilla CARD contiene la tecnología MXT "Smart Leg" que proporciona un funcionamiento muy progresivo; permitiendo a una moto pequeña rendir bien en superficies de pista destrozadas por máquinas más grandes.

La clave de la tecnología Smart Leg es entender que cada pata tiene un papel diferente. La pata del lado del freno tiene un cartucho abierto convencional. Este cartucho maneja tanto la compresión estándar como las tareas de amortiguación de rebote. La amortiguación de rebote es ajustable en la tapa de la horquilla, y la amortiguación de compresión se ajusta en la parte inferior de la horquilla. La otra pierna (la Smart Leg) no tiene amortiguación de rebote, y contiene un mecanismo de amortiguación de compresión sensible a la velocidad, así como uno sensible a la posición. Este diseño permite una respuesta firme a baja velocidad, controlando el paso rápido del chasis, lo que promueve la estabilidad y el control. La horquilla produce una compresión significativamente menor a media y alta velocidad hasta que se desplaza a la parte progresiva/sensible a la velocidad del smart leg. El componente de compresión sensible a la velocidad es ajustable en la parte superior de la horquilla.

La combinación de la pata inteligente y la pata convencional permite que la horquilla sea muy flexible en todas las operaciones de baja amplitud y que, sin embargo, reciba golpes fuertes; produciendo una tasa de amortiguación progresivamente creciente que ralentiza el movimiento de la horquilla a medida que se acerca al fondo.
Por lo tanto, el Smart Leg también actúa como un dispositivo de control de fondo hidráulico. Por último, el gran grado de ajuste en ambas patas permite que la horquilla se afine para adaptarse al tamaño, la capacidad y el tipo de conducción de cada piloto (motocross, off-road, pista plana, etc.).

Ajustes de la amortiguación de la horquilla

Herramientas requeridas

- Destornillador pequeño de hoja plana

REBOUND ADJUSTMENT

La velocidad a la que la horquilla rebota se puede ajustar en la parte superior de la pierna convencional. Girando el tornillo de ajuste en el sentido de las agujas del reloj se reduce la velocidad a la que la horquilla se extiende después de ser apretada, y de la misma manera, girando el tornillo en el sentido contrario a las agujas del reloj se devuelve la pata a su posición extendida más rápidamente. Como se muestra en la figura, ''S'' (más lento) y ''F'' (más rápido) están grabados en la tapa como una guía de ajuste.

COMPRESSION ADJUSTMENT

En la base de la pata convencional hay otro tornillo de ajuste que controla la cantidad de amortiguación de la compresión. Girando este tornillo en el sentido de las agujas del reloj aumenta la amortiguación y girándolo en sentido contrario a las agujas del reloj la disminuye. Esto se ilustra con las palabras "DURO" y "SUAVE" en la figura de la derecha.

El tapón de Smart Leg está etiquetado como "Control de velocidad sensible al fondo", y este ajustador proporciona un rango de control sobre lo progresivo que se siente la horquilla. Girando el tornillo en el sentido de las agujas del reloj se aumenta la resistencia de la horquilla al fondo, mientras que girando el tornillo en sentido contrario a las agujas del reloj se disminuye. En la pista, este efecto se sentirá en las secciones en las que la horquilla se ve obligada a moverse muy rápidamente, como en aterrizajes bruscos o al atravesar baches de bordes afilados.

Ajustes Del Amortiguador Trasero

Empiece siempre con los ajustes estándar y haga los cambios de amortiguación en no más de dos incrementos de clic y haga sólo un cambio a la vez.

Indicio	Acción
La parte trasera se siente rígida en los pequeños baches	Amortiguación de la compresión a baja velocidad más suave
La parte trasera se balancea en las rectas	Amortiguación de la compresión a baja velocidad más dura
La motocicleta tiende a saltar "por detrás"...	Compresión de alta velocidad más dura
La motocicleta tiende a saltar "bajo la parte trasera"...	Compresión de alta velocidad más suave
Frecuente colisión de la parte trasera	Amortiguación de la compresión más dura
Golpes continuos en las partes inferiores	Amortiguación de rebote más suave
La parte trasera 'patea' sobre los bordes de los baches	1) Rebote más fuerte, 2) Compresión más suave de alta y baja velocidad
La parte trasera se siente rígida bajo los impactos de la aceleración.	Rebote más suave y/o amortiguación de la compresión a baja velocidad más rígida

Ajustes De Suspensión Proactivos

Una vez que tengas la suspensión ajustada para una sensación general aceptable, puedes hacer ajustes proactivos cuando te enfrentes a diferentes condiciones de carrera.

Situación	Acciones
Pista de arena	Bajar la parte trasera (aumentar la velocidad).
Pista de arena	Compresión más rígida y amortiguación de rebote.
Larga vía rápida	Bajar las horquillas de las abrazaderas 3 mm.
Una pista estrecha y lenta	Subir las horquillas de las abrazaderas 3 mm.
Pista de lodo	Bajar la motocicleta si el piloto tiene dificultades para tocar el suelo.

Precarga del amortiguador
Afloje el tornillo de fijación y gire la percha de resorte en incrementos de giro completos para obtener los ajustes deseados.

NOTA:
Deje siempre la percha de resorte girada en tal posición que el tornillo de fijación sea fácilmente accesible.

Amortiguación

El ajuste de baja velocidad "L" es lo que controla la rapidez con la que la parte trasera de la moto se asienta en las curvas o cómo se asienta en las curvas de estilo "pista plana", mientras que el ajuste de alta velocidad "H" controla cómo reacciona el amortiguador a los pateadores. En "+" añade amortiguación o la ralentiza, mientras que fuera, "-" acelera la amortiguación o elimina la amortiguación.

Carburación

Aunque su Cobra se envía desde la fábrica con el carburador a chorro para un rendimiento óptimo, puede que sea necesario ajustar el chorro debido a las condiciones meteorológicas actuales, la altitud, las variaciones de combustible y/o las modificaciones del motor.

PRECAUCION: Un chorro apropiado es muy importante para el rendimiento y la vida del motor.
Los síntomas de un chorro inapropiado se enlistan a continuación.

- Síntomas de una mala relación de aceite o de aceite / combustible
  - Mala aceleración
  - Fallo de disparos a bajas velocidades
  - Humo en exceso
  - Insuficiencia de la bujía
  - Excesivo goteo de aceite negro del sistema de escape
- Síntomas de una mezcla de combustible demasiado intensa
  - Mala aceleración
  - El motor no se revoluciona, grasa en la parte superior

- Fallo de disparos a bajas velocidades
- Humo en exceso
- Insuficiencia de la bujía
- Bujía húmeda, negra o demasiado oscura (cuando se retira para su inspección)

- Síntomas de una mezcla de combustible demasiado liviana
  - Ruido o traqueteo
  - Aceleración errática
  - Las mismas acciones que cuando se queda sin combustible
  - Alta temperatura del motor
  - Bujía blanca (cuando se retira para su inspección)

NOTA: Al inspeccionar la bujía para evaluar el chorro, una máquina con un chorro adecuado producirá una bujía seca y de color bronceado claro.

Ajustes de la mezcla relacionados con el medio ambiente y la altitud		
Condición	**Mezcla será**	**Ajuste requerido**
Aire frio	Más liviana	Más pesada
Aire caliente	Más pesada	Más liviana
Aire seco	Más liviana	Más pesada
Aire muy húmedo	Más pesada	Más liviana
Baja altitud	Estándar	Ninguno
Altitud elevada	Más pesada	Más liviana
Baja presión barométrica	Más pesada	Más liviana
Alta presión barométrica	Más liviana	Más pesada

NOTA: *Antes de hacer algún ajuste del chorro del carburador verifique que:*

- Este usando el combustible y aceite adecuado
- El combustible es fresco y libre de contaminantes
- El petróleo y el combustible se han mezclado en la proporción adecuada
- El carburador está limpio (no hay inyectores conectados)
- El filtro de aire está limpio y aceitado apropiadamente
- La altura del flotador está dentro de las especificaciones adecuadas (la técnica de medición adecuada se describe más adelante en esta sección)

NOTA: Realizar todos los cambios de inyección en una motocicleta que se ha calentado a la temperatura de funcionamiento adecuada.

El carburador de tu moto Cobra es bastante ajustable. La figura 49 de la siguiente página muestra su rango de ajuste y, en particular, qué componente ajustable afecta a qué rango de funcionamiento (específicamente la posición del acelerador).

TORNILLO DE AJUSTE DE COMBUSTIBLE: Ajustar la velocidad máxima de marcha mínima
El tornillo de ajuste de combustible está situado en el lado izquierdo del carburador. Es el más pequeño de los dos tornillos de ajuste y requiere el uso de un pequeño destornillador plano para el ajuste. Después de ajustar la velocidad máxima de marcha mínima, use el tornillo de marcha mínima para ajustar la velocidad de marcha mínima deseada.

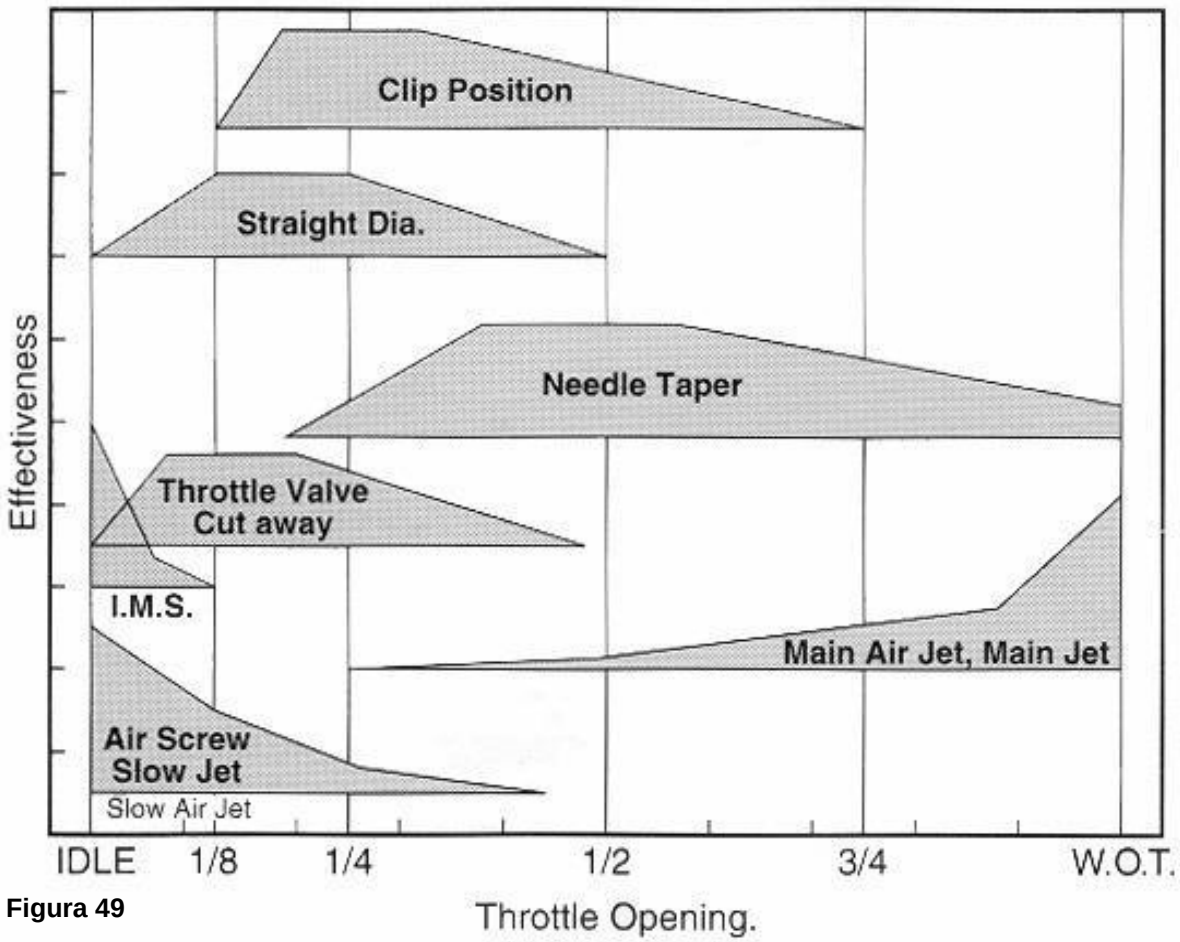


Figura 49

.

NOTA: Si el tornillo de combustible requiere más de 3 vueltas, reemplace el inyector piloto por uno que sea un tamaño más (número más grande) y luego reajuste el tornillo de combustible.

AJUSTE DE MARCHA MÍNIMA: Ajuste la velocidad deseada de marcha mínima

El tornillo de velocidad de marcha mínima se encuentra en el lado izquierdo del carburador. Es el más grande de los dos tornillos en el lado del carburador y es único con su cabeza estriada para un fácil ajuste con la punta de los dedos. Para elevar la marcha mínima, gira el tornillo en el sentido de las agujas del reloj, (incremente en ¼ de giro) y revoluciona el motor después de cada ajuste. Para bajar la marcha mínima, gire el tornillo en sentido contrario a las agujas del reloj.

INYECTOR DE LA PARTE SUPERIOR: Ajuste para una aceleración limpia y completa

Impulsa tu extremo superior (inyector principal) basado en la aceleración de tu Cobra Motorcycle en la recta más larga de la pista. Observa cualquiera de los síntomas de mezcla liviana o pesada (aspecto de la bujía y rendimiento de la moto) mencionados anteriormente y cambia tu chorro en consecuencia.

PARTE DEL ACELERADOR Ajuste la aceleración deseada

Usando un área de la pista que permite al piloto operar y acelerar a medio gas y hacer la transición (acelerar, o " rodar") de un acelerador cerrado, o mayormente cerrado, a una apertura de acelerador más grande. Observe los síntomas de mezcla liviana y pesada mencionados anteriormente. Ajuste la posición de la aguja del chorro moviendo el clip de su posición actual (mueva el clip más arriba en la aguja para que la moto funcione más inclinada, o mueva el clip más abajo en la aguja para que la moto funcione mejor) a una más alta o más baja.

Resolución de Problemas

1) **El motor funciona de forma errática**
    a) Falta la clavija de indexación de la corredera del carburador
    b) El codo de ventilación del carburador está tapado o se ha caído
    c) Estator defectuoso
    d) Una fuga de aire
        i) Junta de la base
        ii) Juntas de admisión / caja de válvulas reed
        iii) Sellos de manivela
        iv) Junta del carter
2) **El motor no tiene potencia**
    a) El embrague no está bien ajustado
    b) El chorro de inyección es incorrecto
    c) El silenciador necesita ser reempaquetado
    d) Tubo de escape
        i) Tiene un exceso de acumulación de carbono
        ii) Tiene un gran abolladura
    e) La compresión es baja
        i) Pistón
        ii) Anillos
    f) Válvulas están dañadas
    g) El tiempo de ignición es incorrecto
    h) El estator debe reemplazarse
3) **Ruido excesivo del motor**
    a) El silenciador necesita ser reempaquetado
4) **Motor 'se engrasa' a altas RPMs**
    a) Chorro demasiado pesado
    b) Estator necesita ser reemplazado
5) **Motor no enciende**
    a) Combustible
        i) Tanque vacío
        ii) Es agrio o malo

b) El carburador está sucio

c) Ignición

i) Falla de la bujía

ii) Falta la tapa de la bujía

iii) El interruptor de apagado del motor hizo corto circuito

iv) Mala conexión eléctrica

v) Estator bobinado / bobina dañada

d) El escape está tapado con un objeto de combustible inundado

e) El motor está inundado

f) Pedal de las válvulas esta agrietado, roto o atascado

g) Desgaste excesivo del piñón o del cilindro

h) Perno del embrague o zapata rasgándose en la canasta (tambor).

6) Motor no permanece en marcha mínima

a) La perilla de marcha mínima necesita ajustarse

b) Inyectores del carburador están sucios

c) Fuga de aire