

MANUAL DE PROPIETARIO
MRX - SMX
125



RIEJU

RIEJU S.A. agradece la confianza que usted ha depositado en nuestra firma y le felicita por su buena elección.

El modelo MRX - SMX 125 es el resultado de la larga experiencia de RIEJU, desarrollando un vehículo polivalente y de gran fiabilidad.

Este Libro de Propietario tiene el objetivo de indicar el uso y mantenimiento de su vehículo, rogamos lea detenidamente las instrucciones e información que le damos a continuación.

Le recordamos que la vida del vehículo depende del uso y mantenimiento que usted le dé, el mantenerlo en perfectas condiciones de funcionamiento reduce el coste de las reparaciones.

Este manual hay que considerarlo como parte integrante de la motocicleta y debe permanecer en el equipamiento base incluso en el caso de cambio de propiedad.

Para cualquier eventualidad, consulte al concesionario RIEJU que le atenderá en todo momento.

Recuerde que para un correcto funcionamiento de su motocicleta, **exigir siempre recambio original.**

ÍNDICE

Pág.

Pág.

Descripción de la motocicleta4

Identificación de la motocicleta5

Elementos principales de la motocicleta6

- Llaves6

- Instrumentos e indicadores6

- Conmutadores de manillar8

- Maneta de embrague10

- Palanca de freno delantero10

- Pedal de freno trasero10

- Pedal de cambio10

- Batería11

- Fusible11

- Depósito de gasolina12

- Grifo de gasolina13

- Caja herramientas13

Revisiones antes del funcionamiento14

Comprobaciones rutinarias15

- Freno delantero15

- Freno trasero16

- Bomba y pastillas de freno16

- Puño de acelerador17

- Luces y señales17

- Neumáticos17

Funcionamiento y puesta en marcha del motor .18

- Puesta en marcha del motor18

- Rodaje19

- Aceleración19

- Para frenar19

- Parada20

- Carburador20

Pág.**Pág.**

Suspensión anterior 21

Suspensión posterior 21

Revisión de bujía 22

Filtro de aire 23

Tensado y lubricación
cadena transmisión 25

Lubricación y engrase 27

Limpieza y almacenamiento 28

Operaciones de mantenimiento 30

Especificaciones y características
técnicas 31

Lista distribuidores oficiales 36 - 38

DESCRIPCIÓN DE LA MOTOCICLETA

Esta motocicleta incorpora un motor YAMAHA monocilíndrico de cuatro tiempos refrigerado por aire y arranque eléctrico. Su cilindrada es de 123,7 centímetros cúbicos, con un diámetro de émbolo de 54 mm. y una carrera de 54.

El encendido se efectúa a través de un generador magneto AC.

Embrague de discos múltiples de acero en baño de aceite.

El motor va anclado sobre un chasis tipo perimetral en tubo de sección rectangular de gran resistencia, con rodamientos de dirección de tipo cónico.

La suspensión delantera consta de una horquilla telescópica con barras de 36 mm. de diámetro. La suspensión trasera consta de un amortiguador anclado a un sistema progresivo de bieletas (sistema Progressive Racing System) que proporciona gran suavidad de funcionamiento.

El freno de disco delantero es de diámetro 260 mm. de acero inoxidable con una pinza flotante de doble pistón.

El freno trasero es de 200 mm. de diámetro.

IDENTIFICACIÓN DE LA MOTOCICLETA

Sobre el chasis se encuentra grabado el número de identificación de su motocicleta.

El número que figura troquelado sobre la parte derecha de la pipa de dirección, nos será útil para todos los efectos (Certificado de características, seguros, Matrícula, etc.), y deberá ser citado para cualquier sugerencia o reclamación, así como para solicitar piezas de recambios.

El número de serie del motor se encuentra grabado en la parte superior del carter derecho del motor, este número sirve de referencia en pedidos de recambios al concesionario.



ELEMENTOS PRINCIPALES DE LA MOTOCICLETA

LLAVES

Con este modelo se entrega un juego de llaves, las cuales sirven para la cerradura de contacto. Estas llaves van unidas por una lengüeta, en la cual va grabado el número de serie de las mismas. Se recomienda guardar en lugar seguro para disponer en cualquier momento del número de la llave en caso de pérdida.

INSTRUMENTO E INDICADORES

1-Interruptor principal o llave de contacto

El interruptor principal o llave de contacto dispone de tres posiciones: posición desconectado, posición de contacto para el arranque del motor y una tercera posición de conexión del sistema de alumbrado de la máquina.

2-Velocímetro

El velocímetro lleva incorporado el cuentakilómetros (3).

4-Indicador de punto muerto

Este indicador se enciende cuando la palanca de cambio se encuentra en una posición neutral, es decir, en punto muerto.

5-Indicador de luz larga

Este indicador se enciende cuando las luces largas están encendidas.

6.-Indicador piloto trasero

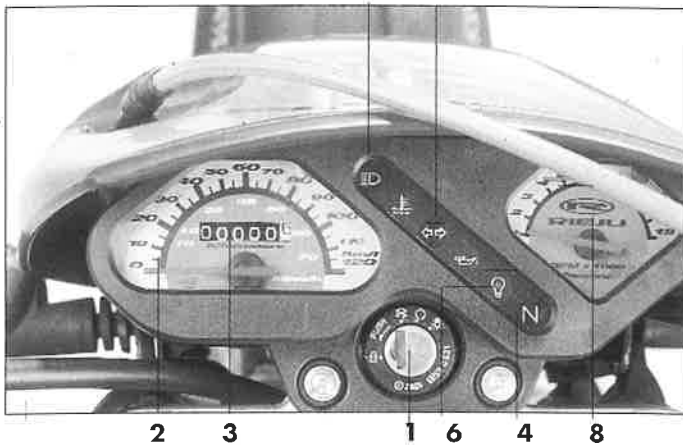
Este indicador se enciende cuando la bombilla del piloto trasero deja de funcionar cuando están las luces encendidas.

7.-Indicadores de dirección

Este indicador se enciende cuando accionamos los intermitentes de dirección.

8.-Cuenta revoluciones

Indica el número de revoluciones por minuto del motor.



CONMUTADORES DE MANILLAR

1.-Conmutador de intermitencia

Consta de tres posiciones: En la posición central está desactivada; accionar a la derecha para cuando se gira a la derecha y accionar a la izquierda para cuando se gira a la izquierda. Notar que el botón siempre retorna a la posición central.

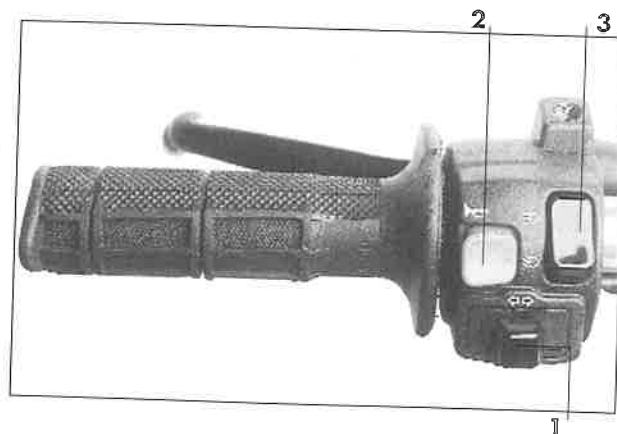
No olvide desconectarlo después de haber realizado el giro, presionando el botón en su estado de reposo central.

2.-Conmutador de bocina

Accionar el botón para tocar el claxon.

3.-Conmutador de luces

Consta de dos posiciones: En la inferior el faro está en posición corta y en la superior el faro está encendido con las luces largas. Para encender el sistema de alumbrado se debe llevar la llave de contacto a la posición de alumbrado.

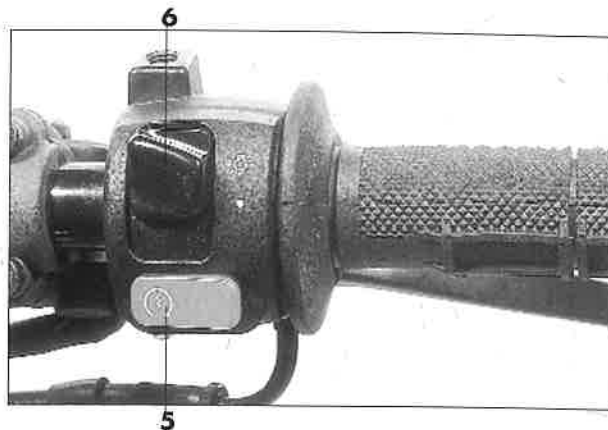


5.-Conmutador de arranque

Para poner en marcha el motor, pulsar el conmutador, verificando previamente que la palanca de cambio se encuentra en punto muerto.

6.-Conmutador de luces

Colocar el conmutador de luces en la posición superior para encender la luz de faro, piloto y cuadro de instrumentos. Para apagarlas poner el conmutador en la posición inferior.



MANETA DE EMBRAGUE

La palanca de embrague está situada en la parte izquierda del manillar. Para accionarla, apretar la maneta hacia el puño o manillar.

PALANCA DE FRENO DELANTERO

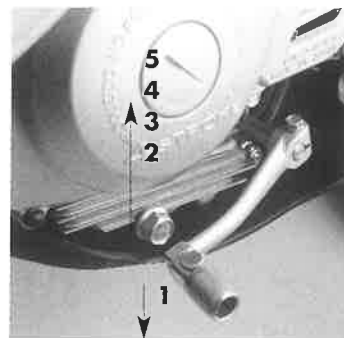
La palanca de freno delantero está situada en la parte derecha del manillar. Para accionar dicho freno, apretar la palanca hacia el manillar.

PEDAL DE FRENO TRASERO

El pedal de freno trasero, está en el lado derecho de la motocicleta. Para accionarlo presione con el pie hacia abajo.

PEDAL DE CAMBIO

Está situado bajo la parte izquierda del motor, se acciona con el pie acompañándolo por todo su recorrido, dejándolo volver a su posición de reposo antes de cambiar de nuevo la marcha. Para introducir la primera se aprieta el pedal pisando hacia abajo. Para entrar las otras marchas elevar la palanca hacia arriba levantándola con la punta del pie.



BATERÍA

Para acceder a la batería es necesario desmontar el sillín, aflojando el tornillo situado debajo el guardabarros trasero y tirando hacia atrás el sillín.

Verificar el estado de los bornes y la correcta sujeción de los terminales.

Cuando observe oxidación en los bornes y en los extremos de los terminales, éstos se deben limpiar por medio de un cepillo metálico, lija o similar. Terminada la operación de limpieza, volver a conectar los terminales y aplicar grasa en los extremos y en los bornes.

Asegúrese que las conexiones con correctas, pues en caso contrario, dañaríamos la batería.

Recuerde que se debe prestar especial atención a la manipulación de la batería, pues contiene ácido sulfúrico y corremos el riesgo de quemarnos la piel, ojos e incluso la ropa. Asimismo, mantenerla alejada de llamas, chispas e incluso cigarrillos.

Cuando se vea obligado a cambiar de batería, hágalo por otra igual a la original.



FUSIBLE

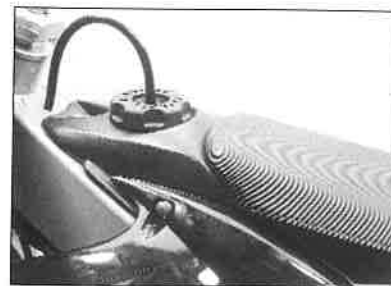
El fusible es de 10 Amp. está situado junto a la batería, debajo del sillín. Si funde el fusible, apagar el motor, sustituir por otro nuevo del mismo amperaje. Volver a conectar y comprobar si funciona el sistema eléctrico.

No sustituir nunca por fusibles de amperaje superior, podría dañar e incluso quemar el sistema eléctrico.

DEPÓSITO DE GASOLINA

Para acceder al depósito de gasolina, abrir el tapón de llenado haciéndolo girar en sentido contrario a las agujas del reloj. Recuerde que debe usarse siempre gasolina sin aceite. La capacidad del depósito de combustible es de 7,4 litros.

RECUERDE: debe usarse siempre gasolina sin plomo.



Accionamiento estarter

MANDO DE ESTARTER

El Mando de estarter se encuentra debajo del depósito de combustible y junto al carburador en el lado izquierdo. Cuando el motor se encuentra frío, debe de accionarse la palanca hacia abajo, y una vez puesto en marcha el motor, volver la palanca a su posición original.

El uso prolongado del estarter sin volver la palanca a su posición original puede provocar el mal funcionamiento del motor.

GRIFO DE GASOLINA

El grifo de gasolina está situado en la parte izquierda del vehículo, por debajo del depósito de combustible.

Tiene tres posiciones:

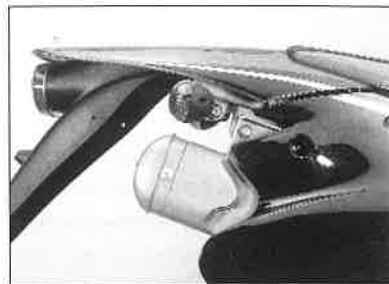
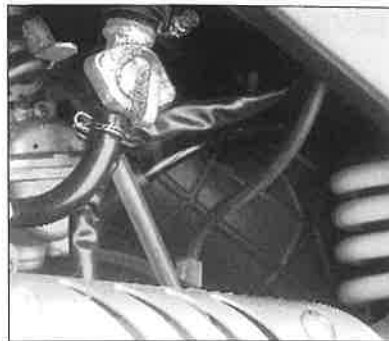
OFF: Con la palanca en esta posición, el combustible no pasará. Coloque la palanca en esta posición cuando el motor no esté funcionando.

ON: Con la palanca en esta posición, el combustible pasa al carburador. La conducción normal se realiza con la palanca en esta posición.

RES: Esta posición es la de RESERVA. Si se queda sin combustible mientras conduce teniendo la palanca en posición "ON", gire la palanca a esta posición. Llenar el depósito lo antes posible, luego, es importante no olvidarse de girar la palanca a "ON".

CAJA HERRAMIENTAS

Situada detrás de la tapa lateral trasera derecha, fabricada en material plástico similar a un silenciador, dispone de una tapa desmontable. En su interior se pueden alojar herramientas y/o la documentación de la motocicleta.



REVISIONES ANTES DEL FUNCIONAMIENTO

Comprobar los siguientes puntos antes del uso de su motocicleta.

Elementos a comprobar

Luces e indicadores
Cable velocímetro
Freno delantero y trasero
Puño acelerador
Depósito gasolina
Neumáticos
Intermitentes
Embrague
Cadena de transmisión
Batería

Comprobaciones

Verificar si funcionan correctamente
Comprobar si funciona suavemente y lubricar
Comprobar juego y funcionamiento
Comprobar juego, regular y lubricar si es necesario
Comprobar nivel y llenar en caso necesario
Comprobar la presión desgaste y estado
Comprobar si funcionan correctamente
Comprobar juego, y funcionamiento
Comprobar la tensión y estado
Comprobar su funcionamiento. Cargar si es necesario

Las comprobaciones antes del uso, deben realizarse cada vez que el vehículo sea utilizado.

Una verificación completa no requiere más de unos minutos.

Si durante las comprobaciones se verifica alguna anomalía, debe ser reparada antes de utilizar el motocicleta.

COMPROBACIONES RUTINARIAS

FRENO DELANTERO

La frenada delantera la efectuaremos a través de un freno de disco de 260 mm. de diámetro accionado con una pinza flotante de doble pistón y bomba hidráulica.

La superficie de frenado debe estar exenta de aceite y suciedad para asegurar un perfecto funcionamiento. Si por cualquier causa nos vemos obligados a vaciar y llenar el líquido de frenos, para ello proceder de la siguiente forma:

Quitar el tapón de la bomba, echar líquido hasta casi llenarlo.

A continuación aflojar el tornillo de sangrado, colocando un tubo (de gasolina) en dicho tornillo.

Es conveniente que dicho tubo lo introduzcamos en un recipiente a fin de no derramar el líquido. Una vez colocado el líquido en la bomba y el sangrador flojo, darle espacio a la maneta hasta que el líquido baje y conseguir que por el tubito colocado salga líquido sin burbujas de aire. En este momento cerrar el sangrador y colocar el líquido hasta la mitad del depósito. Cerrar el tapón y accionar hasta que frene perfectamente. Controlar el nivel del líquido de freno a través del visor situado en la bomba de freno. Rellenar si fuera necesario.

Nivel líquido freno



FRENO TRASERO

Controlar periódicamente que el nivel de aceite no descienda nunca debajo de la marca inferior del vaso situado por encima de la bomba de freno y debajo de la placa portanúmeros lateral trasera derecha. Para el relleno usar exclusivamente aceite hidráulico para frenos.

Cuando haga la carrera en vacío proceder a la purga de la instalación en uno de nuestros servicios.

BOMBA Y PASTILLAS DE FRENO

Asegurarse que el nivel de líquido de freno es correcto, en caso contrario, añadir líquido. Si las pastillas de freno de la pinza hidráulica están gastadas, substituir por otras nuevas.

El espesor mínimo del Ferodo de pastillas ha de ser 2 mm.

Vaso líquido freno



Recuerde siempre que estas operaciones deben ser efectuadas por un servicio oficial RIEJU

PUÑO DE ACELERADOR

Comprobar si funciona correctamente, haciendo girar el puño y verificando si el juego libre es correcto.

El puño debe retroceder con fuerza al soltar el acelerador.

LUCES Y SEÑALES

Revisar la luz de cruce y carretera, los intermitentes, piloto trasero e indicadores, asegurándonos que todo funciona correctamente.

NEUMÁTICOS

La presión de los neumáticos influye directamente en la estabilidad y confort de la máquina, en el espacio de frenado, y sobretodo en la seguridad del usuario, por tanto, verificar la presión de inflado. Verificar que la llanta no esté descentrada, así como el desgaste del neumático. No sobrecargar el vehículo ya que además de perder estabilidad, aumenta el desgaste de los neumáticos.

ATENCIÓN: Cuando la presión es muy alta, los neumáticos dejan de amortiguar, transmitiendo directamente los golpes y sacudidas al chasis y manillar, afectando negativamente en la seguridad y confort.



Presión en frío	Delantero	Trasero
Hasta 90 Kg. de carga	1,8 Kg/Cm ² , 25 psi.	2,0 Kg/Cm ² , 28 psi.
Desde 90 Kg. de carga	1,8 Kg/Cm ² , 25 psi.	2,3 Kg/Cm ² , 32 psi.

FUNCIONAMIENTO Y PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

Es muy importante conocer su vehículo a fondo, así como su funcionamiento.

ATENCIÓN: Recuerde que no debe dejar el motor en marcha en un recinto cerrado, pues los gases tóxicos del escape podrían provocar graves consecuencias de salud.

PUESTA EN MARCHA DEL MOTOR

Abrir el grifo de gasolina.

Si el motor está frío accionar el dispositivo de starter, ubicado en la parte inferior del depósito de combustible, junto al carburador.

Girar la llave de contacto según el sentido horario, comprobar si el motor está en punto muerto, cerrar completamente el puño del acelerador y accionar el pulsador del arranque eléctrico.

Recuerde que el motor de arranque eléctrico no debe mantenerse girado más de cinco segundos por intento.

Transcurridos unos segundos desde la puesta en marcha, desaccionar el starter.

A continuación apretar la palanca de embrague y entrar la primera marcha, soltar progresivamente la palanca de embrague a la vez que se acelera suavemente.

No acelerar a fondo ni hacer girar el motor a un elevado número de vueltas hasta que el motor esté suficientemente caliente.

ATENCIÓN: Antes de partir debemos calentar siempre el motor y nunca acelerar fuertemente con el motor en frío. Así aseguraremos una mayor duración del motor.

RODAJE

El período más importante de la vida de su motocicleta es el que se encuentra entre el kilómetro 0 y los 500 Kms. Por esta razón le rogamos que lea cuidadosamente las siguientes instrucciones.

Durante los primeros 500 Kms. no debe sobrecargar la motocicleta ya que el motor es nuevo y las distintas partes del motor se desgastan y pulen entre sí, hasta su funcionamiento perfecto.

Durante este período debe evitarse el uso prolongado del motor a unas altas revoluciones, o en condiciones que pudieran ocasionar un calentamiento excesivo.

ACELERACIÓN

La velocidad puede ajustarse abriendo o cerrando el acelerador. Girando hacia atrás aumenta la velocidad y girando hacia delante disminuimos la velocidad.

PARA FRENAR

Cerrar el puño de gas, accionar los frenos delantero y trasero a la vez aumentando la presión progresivamente.

ATENCIÓN:

Las frenadas bruscas pueden ocasionar derrapadas o rebotes.

PARADA

Cerrar el puño de gas, accionar ambos frenos simultáneamente y cuando el vehículo ha reducido su velocidad apretar a fondo la palanca de embrague. Para parar el motor, quitar el contacto por medio de la llave.

Una vez el motor está parado cerrar siempre el grifo de gasolina.

CARBURADOR

Es una de las partes más influyentes en el buen rendimiento del motor, pues en él se realiza la mezcla de gasolina-aire, por ello, una mala carburación significa un mal rendimiento del motor, a la vez que puede dañar la parte térmica del motor. Así pues es conveniente revisar el reglaje del mismo a través de un Taller Autorizado RIEJU.

SUSPENSIÓN ANTERIOR

La suspensión anterior, dotada de los medios más avanzados en cuanto a tecnología y diseño, está confiada a una horquilla telescópica hidráulica con barras de 36 mm. Ø.

Capacidad de aceite: 265 c.c. por barra
Tipo aceite recomendado: CASTROL SAE 15W.

SUSPENSIÓN POSTERIOR

La suspensión posterior está formada por un basculante de tubo rectangular anclado a un monoamortiguador hidráulico a través del sistema progresivo de bieletas PRS (Progressive Racing System).



REVISIÓN DE BUJÍA

La bujía es un importante componente del motor y resulta fácil de inspeccionar. Extraiga e inspeccione periódicamente la bujía porque el calentamiento y los depósitos de carbonilla la deterioran lentamente. Si el electrodo está excesivamente erosionado o si la carbonilla u otros depósitos son excesivos, cambie la bujía por una del tipo y grado térmico recomendado:

CR7HSA (NGK) o U22FSR-U (DENSO)

Antes de montar cualquier bujía, medir la separación entre electrodos con una galga de espesor y ajustar según las especificaciones. La separación entre electrodos es de 0,6~0,7 mm.



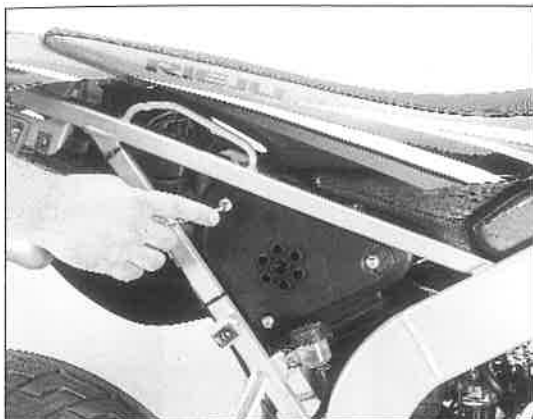
Al instalar la bujía limpiar siempre la superficie de asiento de la arandela, impidiendo de esta forma que entren restos dentro de la cámara de combustión. Enroscar la bujía a mano, procurando que enrosque suavemente y acabar de apretar entre $\frac{1}{4}$ vuelta aproximadamente con la llave adecuada.

FILTRO DE AIRE

El buen funcionamiento y durabilidad de los órganos del motor, biela, pistón, segmentos, rodamientos del cigüeñal, e incluso cilindro, depende en buena medida del buen estado de limpieza y engrase del filtro de aire.

Para acceder al filtro de aire, desmontar la tapa lateral derecha, quitando los dos tornillos que la sujetan al chasis, quedando libre acceso a la caja de filtro.

Quitar la tapa de la caja sujeta por los tres tornillos y extraer el cuerpo del filtro.



Para proceder a la limpieza de la espuma filtrante, separar ésta del soporte plástico y lavar con disolvente específico para limpieza de espumas de filtro.

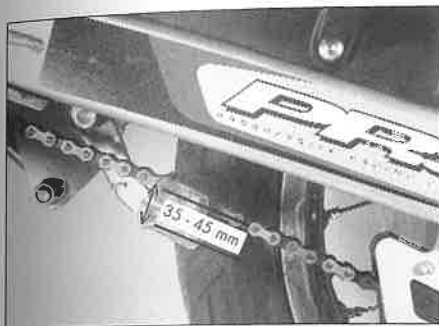
Una vez esté el filtro totalmente seco proceder al montaje de manera inversa al desmontaje, procurando previamente engrasar el filtro con aceite especial para tal efecto. Para ello, echar unas gotas de aceite específico, escurriendo posteriormente la cantidad sobrante para que quede el aceite totalmente repartido. Proceder a su posterior colocación procurando que quede perfectamente en su alojamiento, pues de lo contrario podría entrar aire sin filtrar, provocando graves consecuencias para su máquina. El filtro del aire debe ser limpiado en los períodos indicados. Debe ser limpiado más frecuentemente si la motocicleta es utilizada, en zonas polvorrientas o húmedas.



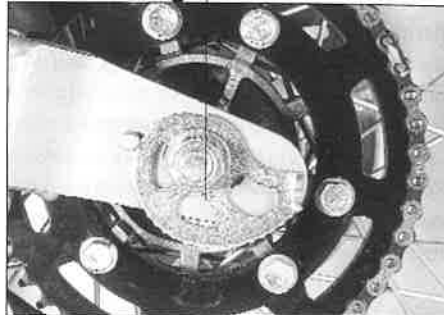
TENSADO Y LUBRICACIÓN CADENA TRANSMISIÓN

Los modelos MRX - SMX 125 tienen la particularidad de montar un tensor de cadena de tal forma que mantiene este elemento siempre en correcta tensión.

Para corregir la tensión de la cadena, actuar en las excéntricas del eje de la rueda trasera, procurando trabajar siempre en el punto de máxima tensión de la cadena. Girar la rueda trasera varias vueltas y comprobar la tensión en varios puntos para encontrar el punto más tenso, tirando del tensor hacia abajo para evitar que actúe mientras se realiza el control.



Excéntrica regulación



Procurar no tensar en exceso la cadena ya que puede producir daños al motor y a la transmisión; mantener la tensión de la cadena dentro de los límites especificados en los esquemas adjuntos. Procurar a la vez un perfecto centrado y alineado de la rueda. Para tal efecto pueden ser de ayuda las ranuras de las excéntricas, dejando las dos excéntricas en la misma posición en ambos lados del basculante.

Para realizar este control, es imprescindible que la motocicleta esté en posición vertical sin conductor y con las dos ruedas en el suelo. La holgura debe ser aproximadamente de 35 a 45 mm.

Una mala alineación de cadena y rueda puede provocar una salida de cadena, así como problemas de estabilidad en la máquina.

Periódicamente es necesario una limpieza y engrase de la cadena. La cadena está formada por muchas piezas que trabajan unas con otras. Si no se mantiene correctamente la cadena, se desgastará rápidamente, por lo tanto, es muy aconsejable engrasar la cadena cada 100 ó 200 kms. por medio de aceite especial de engrase de cadenas.

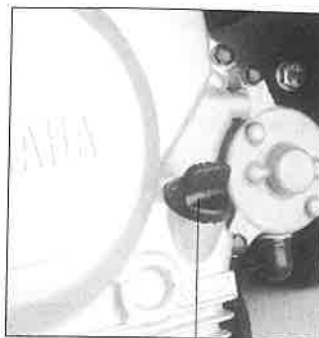
Previo a la lubricación es necesaria una limpieza de la cadena para sacar la suciedad y el barro de la cadena con un cepillo o un paño y luego aplicar el lubricante entre las placas laterales, y en todos los rodillos centrales.



LUBRICACIÓN Y ENGRASE

La lubricación del motor se efectúa por bomba de engrase de aceite que se encuentra en el interior del cárter. Cambio y embrague son lubricados bajo la acción del mismo aceite, siendo el aceite recomendado un CASTROL SAE 20W-50, con una capacidad total de 1,2 l.

El vaciado del cárter se efectúa mediante el tornillo de drenaje situado en la parte inferior izquierda del motor. Se recomienda realizar el cambio de aceite cuando el motor todavía está caliente, pues de esta forma el cárter quedará más limpio a la vez que el aceite saldrá con más facilidad por estar más fluido.



Tapón-varilla llenado



Quitando el tornillo de drenaje esperaremos a que se vacíe completamente.

Una vez vacío colocar el tornillo nuevamente en su alojamiento y proceder al llenado retirando el tapón-varilla nivel de llenado. La cantidad ha introducir será de 1 litro, ya que si no se abre el motor, siempre quedan en su interior 200 c.c. aproximadamente.

Tapón vaciado

LIMPIEZA Y ALMACENAMIENTO

LIMPIEZA. La limpieza frecuente y completa del vehículo, no sólo dará realce a su aspecto sino que, mejorará también su rendimiento y prolongará, al mismo tiempo, la vida útil de sus componentes.

1. Antes de limpiar:

- a) Tapar la entrada del tubo de escape para impedir que entre agua en su interior.
- b) Asegúrese que la bujía y los distintos tapones están bien instalados.

2. Si el motor está muy sucio, grasiento, aplicarle un desengrasante. No aplicar desengrasante a los ejes de rueda ni a la cadena, pues quitaríamos la capa protectora.

3. Quitar el desengrasante y la suciedad, utilizando una manguera de regar pero sólo con la presión indispensable.

ATENCIÓN: Rieju no se hace responsable de la utilización de elementos desengrasantes que manchen o deterioren elementos del vehículo.

Rieju no se hace responsable de los posibles daños y desperfectos por la utilización de agua a presión para la limpieza del vehículo.

4. Una vez quitada la suciedad, lavar todas las superficies con agua templada y jabón detergente suave. Para las zonas difíciles, acceder a ellas por medio de un cepillo de lavar el interior de las botellas o similar.
5. Enjuagar inmediatamente con agua fría y secar todas las superficies.
6. Limpiar el sillín con un compuesto de limpiatapicerías de vinilo, para conservarlo lustroso y flexible.
7. Terminada la limpieza, poner el motor en marcha y dejar que funcione al ralentí durante unos minutos. De esta forma conseguiremos secar completamente las piezas, dejando al mismo tiempo libre de humedad las distintas conexiones.

ALMACENAMIENTO. El almacenamiento de la máquina por tiempo prolongado, exige diversos cuidados contra el deterioro. Una vez limpio el vehículo prepárese para su almacenamiento de la manera siguiente:

1. Drenar el depósito de combustible, tubos y la cuba del carburador.
2. Lubricar todos los cables de los mandos.
3. Sacar la bujía y echar por el agujero de la culata una cucharada de aceite CASTROL SAE 20W-50 y colocar de nuevo la bujía.
4. Tapar con una bolsa de plástico la salida del escape evitando la entrada de humedad.
5. Retirar la batería y cargarla al menos una vez al mes. Téngase la precaución de no almacenar la batería en sitios demasiado calientes ni demasiado fríos.

OPERACIONES DE MANTENIMIENTO	1ª REVISIÓN	2ª REVISIÓN	REV. CADA
	1.000 KMS.	3.000 KMS.	5.000 KMS.
Verificación sistema de frenos	•	•	•
Verificación nivel aceite transmisión	Cambiar	•	Cambiar
Verificar tensión y desgaste cadena	•	•	•
Verificar suspensiones	•		•
Verificar, ajustar y engrasar mandos y cables	•	•	•
Verificar tensión radios ruedas y descentrado	•		•
Limpiar y engrasar filtro aire	•	•	•
Revisar y ajustar carburador	•		•
Verificar y ajustar bujía o cambiar	•	•	•
Controlar tornillería y tuerca chasis - plásticos	•		•
Verificar sistema eléctrico	•		•
Controlar desgaste segmentos			•
Controlar niveles agua radiador	•	•	•
Verificar sistema de escape			•
Verificar bornes y estado de batería	•	•	•
Verificar funcionamiento bomba aceite	•		•

ESPECIFICACIONES Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Modelo	MRX	SMX
Dimensiones: Longitud total Anchura total Altura total Altura del sillín Distancia entre ejes Distancia mínima al suelo	2020 mm. 800 mm. 1180 mm. 900 mm. 1335 mm. 315 mm.	1940 mm. 800 mm. 1135 mm. 900 mm. 1335 mm. 315 mm.
Peso básico: Con aceite y depósito de combustible lleno	113 kg.	
Motor: Tipo Num. marchas Marca Cilindros, disposición Cilindrada Diámetro x Carrera Relación de compresión Sistema de arranque Sistema lubricación	4 tiempos SOHC 5 velocidades YAMAHA Monocilíndrico, inclinado hacia delante 123,7 c.c. 54 x 54 mm 10:1 Por palanca/eléctrico Carter húmedo	

Aceite de la transmisión:	
Tipo	CASTROL SAE 20W-50 API, "SH" o superior
Cantidad	1,2 Litros
Filtro del aire	Goma espuma tipo húmedo
Combustible:	
Tipo	Gasolina sin plomo
Capacidad del depósito	7,4 Litros
Carburador	Mikuni / VM 20
Bujía:	
Tipo	CR7HSA / NGK o U22FSR-U / DENSO
Separación electrodos	0,6 - 0,7 mm
Tipo embrague	Discos múltiples en baño de aceite.
Transmisión primaria	
Corona embrague	Z = 19
Piñón de ataque	Z = 69
Relación de transmisión	1 : 3,57
Transmisión secundaria	
Piñón salida motor	Z = 14
Plato de arrastre	Z = 48
Relación de transmisión	1 : 3,42
Cadena	428 RNS x 126 pasos

CAMBIO DE VELOCIDADES

Velocidad	Árbol primario	Árbol secundario	Relación cambio	Relación salida
1ª	Z = 14	Z = 37	1 : 2,64	1 : 9,42
2ª	Z = 18	Z = 32	1 : 1,78	1 : 6,35
3ª	Z = 19	Z = 25	1 : 1,32	1 : 4,71
4ª	Z = 22	Z = 23	1 : 1,05	1 : 3,74
5ª	Z = 24	Z = 21	1 : 0,88	1 : 3,14

Suspensión:

Delantera

Trasera

Horquilla telescópica PAKOLI
 Barras de 36 mm Ø
 265 cc CASTROL SAE 15W por barra
 Amortiguador de Gas

Frenos:

Delantera

Trasera

De disco de 260 mm Ø
 De disco de 220 mm Ø

Neumáticos: MRX Delantero Trasero	Metzeler 90/90-21" 54S con cámara Metzeler 120/80-18" 62S con cámar
Neumáticos: SMX Delantero Trasero	Pirelli 100/80-17" 52T Sport Demon con cámara Pirelli 130/70-17" 62T Sport Demon con cámara
Equipo eléctrico: Sistema de ignición Generador Batería Fusible	C.D.I. Generador mageto AC 12 v 5,5 Ah 10 Amp
Voltaje y potencia bombillas: Faro Piloto trasero Tablero Intermitentes Alumbrado cuentakilómetros	12 v 35/35 w 12 v 21/5 w 12 v 1,2 w 12 v 10 w 12 v 1,2 w



RIEJU

Start the rocket.



One YEAR of GLOBAL WARRANTY
Un. AND de GARANTIA TOTAL