

ESPECIFICACIONES **XV 535**

PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS (en frío)	
Carga	Presión
Hasta 90 Kg	
- Delantero	2,00 Kg/cm ²
- Trasero	2,25 Kg/cm ²
Más de 90 Kg o conducción rápida	
- Delantero	2,00 Kg/cm ²
- Trasero	2,50 Kg/cm ²
* Carga máxima 230 Kg	

LUBRICANTES RECOMENDADOS	
Elemento	Tipo
Aceite del motor	
- Entre -10° y 35°	SAE 10W/30
- Entre -10° y 45°	SAE 10W/40
- Entre 0° y 45°	SAE 15W/40
- Entre 5° y 45°	SAE 20W/40
- Entre 5° y 50°	SAE 20W/50
Líquido de frenos	DOT 4 (o DOT 3)
Relleno de batería	Agua destilada
Aceite de amortiguadores delanteros	SAE 10W
Cables y piezas pivotantes	Aceite del motor (SAE 10W/30)
Engranaje del cardán	Aceite de engranajes hipoidales SAE 80 API GL-4 o SAE 80W/90

CAPACIDADES APROXIMADAS PARA LOS LUBRICANTES	
Elemento	Cantidad
Aceite del motor	
- Con cambio de filtro	2,80 L.
- Sin cambio de filtro	2,60 L.
- Cantidad total	3,20 L.
Horquilla delantera	228 c.c.
Engranaje del cardán	0,19 L.

ESPECIFICACIONES DE PUESTA A PUNTO	
Sincronización de encendido	Fijo
Holgura de las válvulas	
- Admisión	0,07 - 0,12 mm
- Escape	0,12 - 0,17 mm
Bujias	
- Tipo	
* U.S.	NGK BP7ES
* U.K.	NGK BPR7ES
- Separación	0,7 - 0,8 mm
Velocidad al ralentí	1.150 - 1.250 rpm
Compresión (en frío a nivel del mar)	
- Estandar	11 Kg/cm ²
- Mínima	10 Kg/cm ²
- Máxima	12 Kg/cm ²

LÁMPARAS (cantidad)	
Foco	12 V, 60/55 W (1)
Luz auxiliar	12 V, 4 W (1) (excepto para GB) 12 V, 3,4 W (1) (para GB)
Luz de freno y posterior	12 V, 5/21 W (2)
Luz de intermitente	12 V, 21 W (4)
Luz del cuentakilómetros	14 V, 3 W (1)
Luz indicadora de punto muerto	14 V, 3 W (1)
Luz indicadora de luz de carretera	12 V, 1,7 W (1)
Luz del indicador de intermitente	14 V, 3 V (1)

FUSIBLES	
Fusible principal	30 A
Fusible de encendido	15 A
Fusible del sistema de señales	15 A
Fusible del faro	15 A

[Atras](#)

INTRODUCCIÓN

Este manual cubre los modelos de Yamaha XV535, con motor en V, de U.S. y U.K. de 1.987 en adelante.

El texto ofrece información completa del mantenimiento, puesta a punto, reparación y revisión. Cientos de fotos y dibujos ilustran cada paso. Se incluye todo lo que se necesita para que la Yamaha funcione correctamente.

Este manual te ayudará a encontrar de forma rápida la información que necesites. Al final se recoge un extenso índice alfabético que permite una búsqueda sencilla, rápida y eficaz de la información deseada.

Los procedimientos explicados, las tablas, fotos, etc. son perfectamente entendibles para quien realiza trabajos por primera vez en la moto o para quien usa el manual por primera vez. Las especificaciones y capacidades más frecuentemente consultadas se encuentran en las tablas de datos que preceden a esta introducción.

Este manual te ayudará a entender mejor el funcionamiento de la moto, te permitirá bajar los costes de mantenimiento y reparación y te permitirá conocer más a fondo tu Yamaha.

[Atras](#)

CAPITULO 1

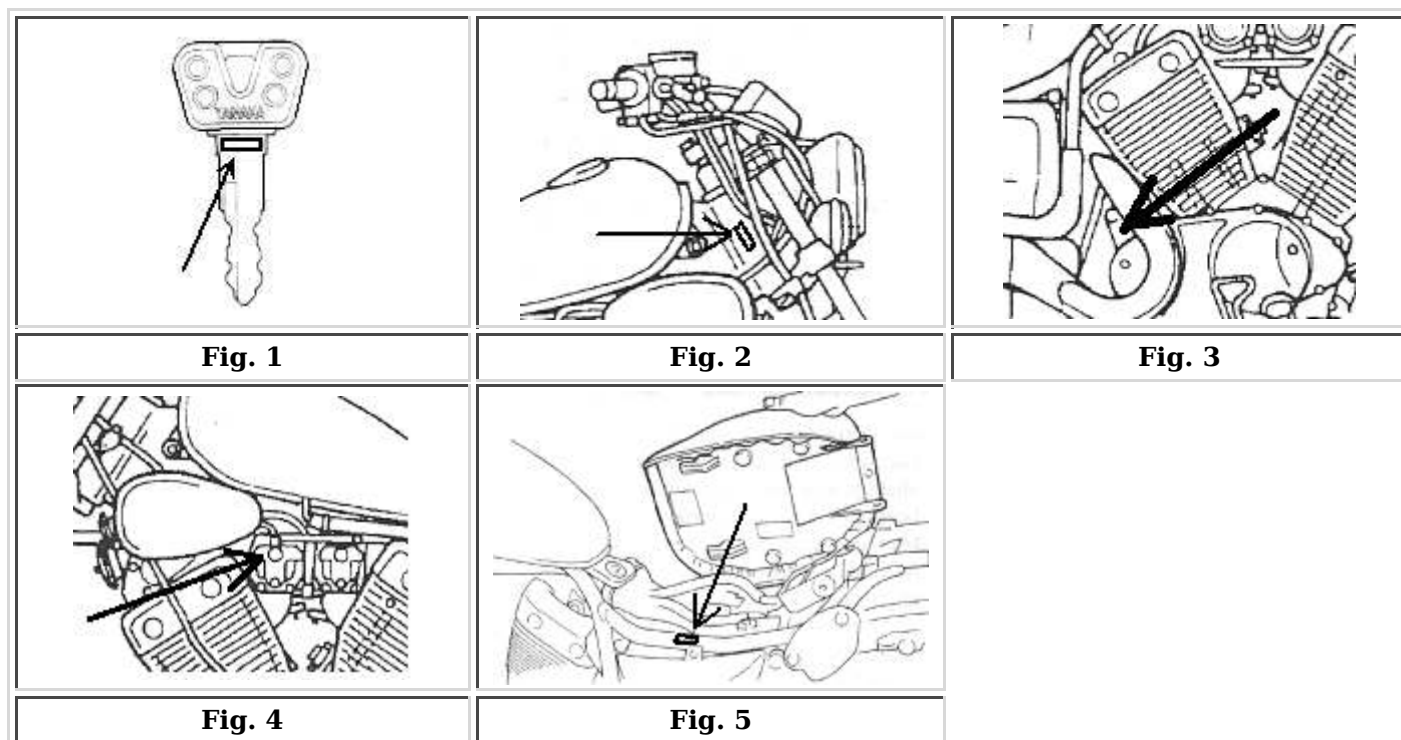
INFORMACIÓN GENERAL

- [Números de identificación.](#)
- Tabla 1: [Números de serie de los motores.](#)
- Tabla 2: [Especificaciones generales.](#)

Este manual contempla los modelos de Yamaha XV 535 Virago, con motor bicilindrico en forma de V, de los años 1.987 en adelante. La [tabla 1](#) recoge los modelos, años y primeros números de serie de los motores de cada modelo contemplado este manual. La [tabla 2](#) recoge las especificaciones generales.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN

Yamaha ha introducido más o menos cambios en los modelos que año tras año ha sacado al mercado. La moto está identificada con ciertos números de serie que pueden sernos de utilidad a la hora de pedir repuestos al distribuidor correspondiente.



- **Nº de identificación de la llave.** Debe registrarse puesto que nos será de utilidad si necesitamos pedir una llave nueva. Ejemplo: B32813 (**Fig. 1**).
- **Nº de identificación del vehículo (chasis).** Estampado en el tubo sobre el que gira la dirección. Se usa para identificar la motocicleta y registrarla ante la

autoridad que otorga el permiso de circulación. Ejemplo: JYAVJ011000 005020 (Fig. 2).

- **Nº de identificación del motor.** Estampado en el lateral derecho, detrás de los cilindros, en una pequeña plataforma. Ejemplo: * J601E-005013 * (Fig. 3).
- **Nº de carburador.** Situado en el lateral izquierdo del carburador nº 1, debajo de la tapa superior. Puede no existir (Fig. 4).
- **Nº de modelo.** Especificado en la etiqueta de modelo que se encuentra adherida al bastidor, debajo del asiento delantero. Esta información es fundamental a la hora de pedir los repuestos al concesionario. Ejemplo: 4YHB-050 B (Fig. 5).

Todos estos números debemos tenerlos registrados y localizados. Antes de comprar cualquier pieza nueva es conveniente compararla con la vieja. Si no son exactamente iguales pedir una explicación al vendedor.

TABLA 1: Números de serie de los motores

Para conocer el modelo de su Yamaha puede cotejar el nº de identificación del vehículo (chasis) con la tabla 1, que muestra para cada modelo y año el primer nº de vehículo que se puso en circulación.

Modelos de U.S.	
Años y modelos	Primer nº de chasis
1987	
--- XV535T	2GV-000101
--- XV535TC	2JU-000101
1988	
--- XV535U	2GV-038101
--- XV535UC	3BG-000101
1989	
--- XC535W	2UJ-020101
--- XC535WC	3BG-002101
1990**	
--- XV535A	3JC-007101
--- XV535AC	3JC-002101
1993	
--- XV535E	3JC-014101
--- XV535EC	3JC-020101
1994	
--- XV535F	3JC-021101
--- XV535FC	3JC-025101
--- XV535SF	3JC-028101
--- XV535SFC	3JC-033101
1995	
--- XV535G	3JC-036101
--- XV535GC	3JC-039101
--- XV535SG	3JC-041101
--- XV535SGC	3JC-047101
1996	

--- XV535H 3JCS (excepto California)	3JC-050101
--- XV535HC 3JCT (excepto Calif.)	3JC-053101
--- XV535SH 3JCN (excepto Calif.)	3JC-055101
--- XV535SHC 3JCP (excepto Calif.)	3JC-060101
1997	N/A
1998	
--- XV535K	3JC-065097*
--- XV535KC	3JC-065689*
1999	
--- XV535L	3JC-065951*
--- XV535LC	3JC-066007*
2000	
--- XV535M	N/A
--- XV535MC	N/A
Modelos de U.K.	
Años y modelos	Primer nº de chasis
1988	2YL-003101
1989	2YL-005101
1990	2YL-0022101
1991	2YL-0022101
1992-1997	2YL-
1998-2003	N/A
* Primer nº de identificación	
** La XV535 no estuvo disponible en U.S. en 1991 y 1992	

TABLA 2: Especificaciones generales

Tipo de motor	SOHC, de 4 tiempos, refrigerado por aire
Disposición de cilindros	Bicilíndrico en forma de V
Cilindrada	535 c.c.
Calibre y carrera	76 x 59 mm.
Relación de compresión	9 : 1
Encendido	Control de encendido electrónico (TCI digital)
Carburador: tipo, cantidad y fabricante	BDS34, 2, MIKUNI
Filtro de aire	Elemento tipo seco
Tipo de combustible	Gasolina normal sin plomo
Capacidad del depósito de gasolina	13,5 L. (Depende de los modelos)
Capacidad de la reserva de gasolina	2,5 L (Depende de los modelos)
Tipo de embrague	Húmedo, automático, centrífugo.
Transmisión	5 velocidades de engrane constante
Relación de engranajes	
--- Primera	2.714
--- Segunda	1.900
--- Tercera	1.458
--- Cuarta	1.167
--- Quinta	0,967
Relación de reducción primaria	1.944
Relación de reducción secundaria	3.071
Sistema de reducción primario	Engranaje recto
Sistema de reducción secundario	Transmisión de cadena
Sistema de arranque	Motor eléctrico
Batería: tipo, voltaje, capacidad	GM12AZ-3A-2, 12 V, 12 AH
Sistema de carga	Generador de C.A. (salida: 14 V, 24 A, 5.000 rpm)
Dimensiones del chasis	
--- Longitud total	2.225 mm.
--- Anchura total	780 mm.
--- Altura total	1.120 mm.
--- Altura del asiento	720 mm.
--- Distancia entre ejes	1.520 mm.
--- Distancia mínima al suelo	160 mm.
--- Radio mínimo de giro	2.900 mm.

Peso (con aceite y depósito de combust.)	195 Kg.
Ángulo del eje delantero	31,5 °
Base del ángulo de inclinación	125 mm
Tipo de suspensión delantera	Horquilla telescópica
--- Recorrido	150 mm.
Tipo de suspensión trasera	Brazo oscilante
--- Recorrido	85 mm.
Neumático delantero	Con cámara, 3,00-19 49S
Neumático trasero	Con cámara, 140/90-15M/C 70S

Atras

CAPITULO 2

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS

[Reparaciones de emergencia](#)

[Arrancar el motor](#)

[Funcionamiento del motor](#)

[Sistema de encendido](#)

El diagnóstico de problemas mecánicos es relativamente simple si se usan procedimientos ordenados y se tienen en consideración unos pocos de principios básicos. El primer paso en cualquier proceso de reparación es definir y acotar los síntomas tanto como sea posible y después localizar el problema. Los pasos siguientes conllevan el chequeo y análisis de los elementos que pueden causar los síntomas. Una forma de proceder desordenada puede resolver el problema ocasionalmente, pero puede ser muy costoso en términos de tiempo empleado o piezas reemplazadas innecesariamente.

NOTA: Si un procedimiento específico no se incluye en este capítulo, revisar el capítulo 2 del principio del libro que recoge los modelos de 700 y 1100 c.c.

REPARACIONES DE EMERGENCIA

Cuando el vehículo arranca con dificultad, o algunas veces no arranca, descargar la batería o recalentar el motor de arranque no sirve de nada. Hay que realizar unas comprobaciones previas antes de echar mano de la caja de herramientas. Si aún realizando dichas comprobaciones, que se detallan más abajo, la moto no arranca, deberá proceder como se describe más adelante en este capítulo.

Comprobaciones:

1. ¿ Hay gasolina en el depósito ? Dado que el depósito principal está debajo del asiento, la operación más sencilla para comprobar si hay gasolina es echar varios litros al depósito, la suficiente como para que no se necesite hacer uso de los dispositivos de reserva, que pueden ser los que estén generando el problema (interruptor de reserva, válvula de reserva, tubo de comunicación del vaso de reserva con el normal, etc.)

¡OJO!, no usar ninguna llama para comprobar el depósito, podría producirse una explosión.

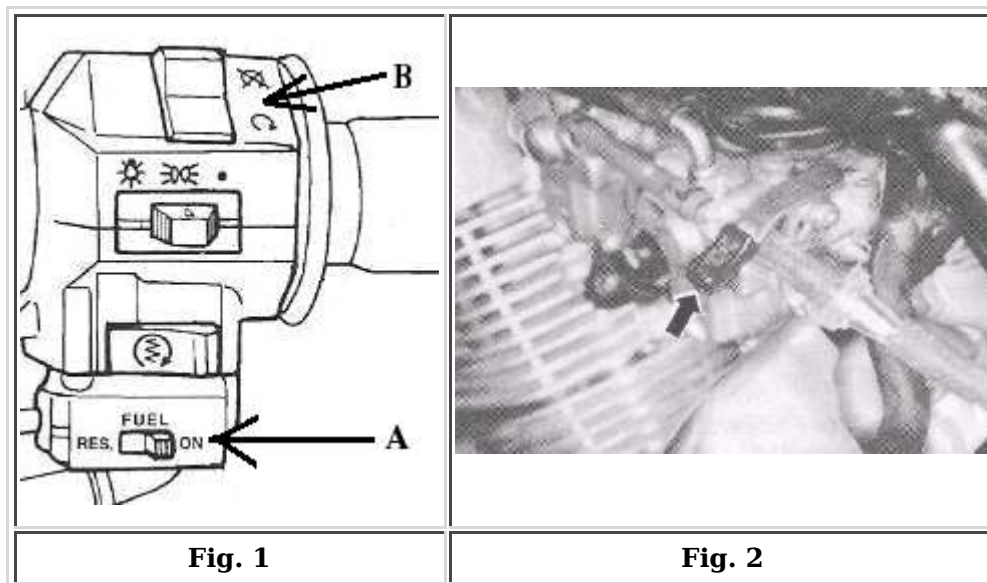
2. En modelos que disponen de llave de paso de la gasolina ¿ está esta llave abierta (en posición ON) ?.

3. Comprobar que el interruptor de la reserva de gasolina está en la posición RES (Fig. 1 A). Si hay cualquier duda acerca del funcionamiento de la bomba de gasolina, consultar el capítulo 7.

4. Comprobar que el interruptor de parada del motor (**Fig. 1 B**) no se encuentra en la posición OFF o que los cables eléctricos del mismo no están rotos, desenganchados o deteriorados.

5. ¿ Están apretados los cables y pipas de las bujías ? . Quitar las cubiertas de los cilindros y apretar, girando levemente, las pipas de las bujías para limpiar las conexiones eléctricas entre las pipas y las bujías.

6. ¿ Está la palanca del estarter (estrangulador o choke) en la posición correcta ? Presionarlo hacia abajo si el motor está frío y hacia arriba si está caliente (**Fig. 2**).



ARRANCAR EL MOTOR

Un motor que no arranca o que arranca con dificultad es muy frustrante. La mayor parte de las veces, el problema es sencillo y puede localizarse siguiendo unas pautas lógicas.

Los siguientes apartados muestran un punto de partida para determinar los problemas de arranque del motor.

El motor no arranca

Comprobar la chispa de las bujías para determinar si el sistema de encendido funciona correctamente.

1. Quitar una de las bujías.

2. Conectar la pipa a la bujía y tocar con la base de la bujía en una buena masa, como puede ser la culata de uno de los cilindros (**Fig. 3**). Colocar la bujía de tal forma que se pueda observar el electrodo.

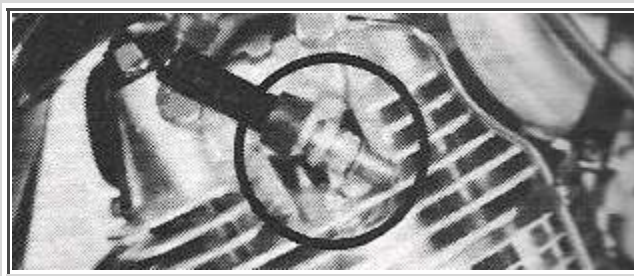


Fig. 3

3. Accionar el interruptor de arranque. Del electrodo debe saltar una chispa consistente y azul.

¡OJO! No tocar el cable, la pipa ni la bujía porque puede recibir una descarga eléctrica muy considerable. Si es necesario, hacer uso de alicates aislantes para tocar la bujía o el cable. El alto voltaje producido por el sistema de encendido puede producir un shock serio o fatal.

4. Si la chispa es buena abrá que comprobar si existe alguno de los siguientes problemas:

- a. Obstrucción de los tubos o del filtro de gasolina.
- b. Fugas por la junta de la culata.
- c. Compresión baja.

5. Si la chispa no es buena habrá que comprobar:

- a. Falta de fuerza de la bobina de encendido.
- b. Falta de fuerza del módulo TCI.
- c. Conexiones eléctricas sueltas.
- d. Suciedad en las conexiones eléctricas.
- e. Suelto o roto el cable de masa de la bobina de encendido.
- f. Roto o suelto el cable o la pipa que lleva la corriente a la bujía.

El motor arranca con dificultad

Comprobar los elementos:

- a. Bujías en mal estado.
- b. Estarter mal ajustado.
- c. Sistema de combustible con impurezas.
- d. Carburadores mal ajustados.
- e. Falta de fuerza del módulo TCI.
- f. Falta de fuerza de la bobina de encendido.
- g. Compresión pobre.

El motor de arranque no funciona

Comprobar si el problema es:

- a. Algún fusible fundido.
- b. Batería descargada.
- c. Motor de arranque defectuoso.

Gracias por visitar este Libro Electrónico

Puedes leer la versión completa de este libro electrónico en diferentes formatos:

- HTML(Gratis / Disponible a todos los usuarios)
- PDF / TXT(Disponible a miembros V.I.P. Los miembros con una membresía básica pueden acceder hasta 5 libros electrónicos en formato PDF/TXT durante el mes.)
- Epub y Mobipocket (Exclusivos para miembros V.I.P.)

Para descargar este libro completo, tan solo seleccione el formato deseado, abajo:

