

COMPONENTES DO SISTEMA	4-2
DIAGRAMA DO SISTEMA	4-2
INFORMAÇÕES DE SERVIÇO	4-3
DIAGNOSE DE DEFEITOS	4-4
INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO	4-5
BOBINA DE IGNIÇÃO	4-7
MÓDULO DE CONTROLE DA IGNIÇÃO (ICM)	4-7
PONTO DE IGNIÇÃO	4-8

COMPONENTES DO SISTEMA

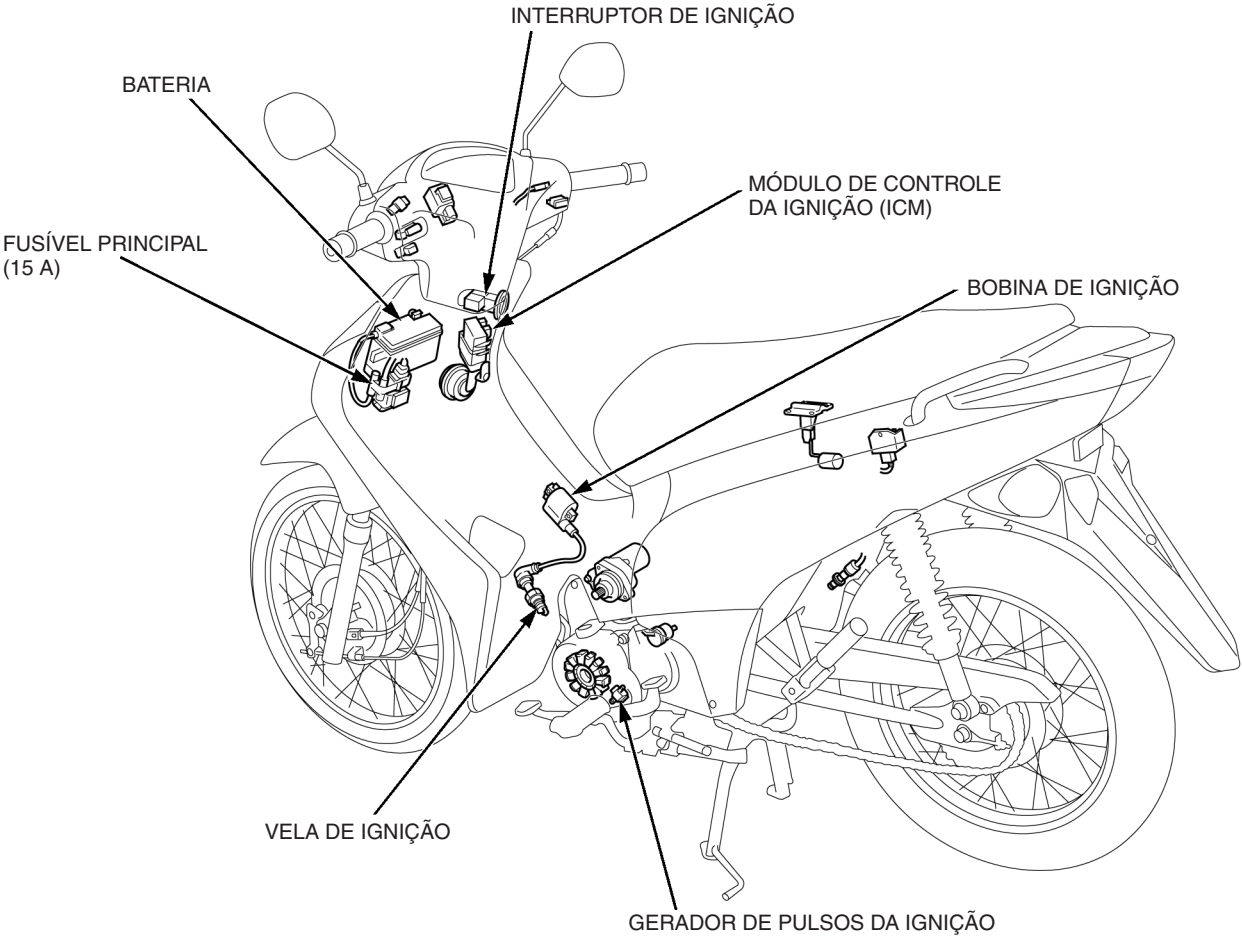
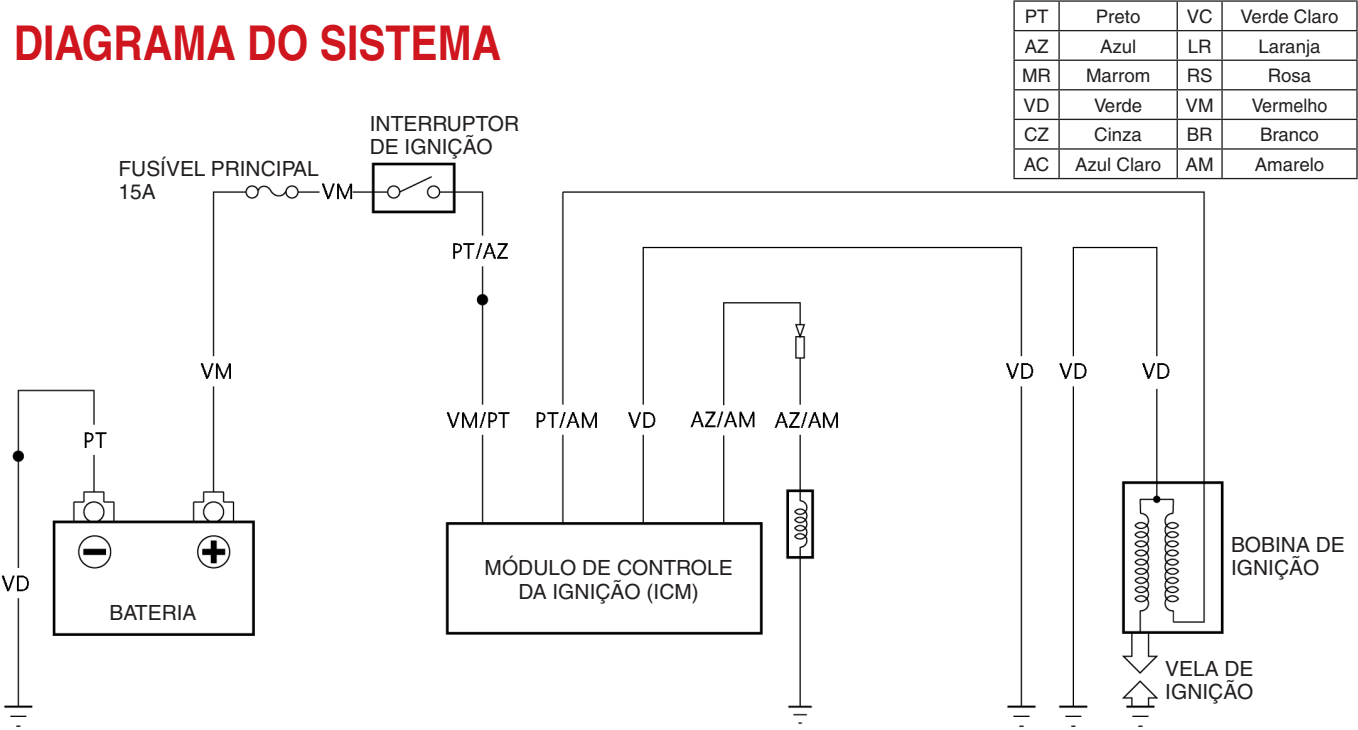


DIAGRAMA DO SISTEMA



INFORMAÇÕES DE SERVIÇO

INSTRUÇÕES GERAIS

⚠️ ATENÇÃO

- O módulo de controle de ignição (ICM) pode ser danificado se cair no chão. Ele também poderá ser danificado se o seu conector for desligado com a presença de corrente, devido à voltagem excessiva. Sempre desligue o interruptor de ignição antes de executar os serviços no módulo de controle de ignição.
- Use a vela de ignição com grau térmico correto. O uso de uma vela incorreta pode danificar o motor.
- Ao efetuar serviços no sistema de ignição, siga sempre as etapas da tabela de diagnose de defeitos (pág. 4-4).
- O ponto de ignição não pode ser ajustado, já que o ICM é pré-ajustado na fábrica.
- As falhas no sistema de ignição geralmente estão associadas a conexões frouxas ou conectores corroídos. Verifique essas conexões antes de prosseguir.
- O ponto de ignição do sistema de ignição transistorizado é controlado eletricamente. Não é possível ajustar o ponto de ignição.
- Somente (BIZ100ES). Certifique-se de que a bateria esteja carregada adequadamente. Ao acionar o motor de partida usando uma bateria fraca, o motor da motocicleta não atinge rotação suficiente e não há formação de faíscas nos eletrodos da vela de ignição.
- Para remoção/instalação do gerador de pulsos da ignição, consulte a página 11-6.
- Para os procedimentos de serviço do interruptor de ignição, consulte a página 18-6.

ESPECIFICAÇÕES

Item		Especificação
Vela de ignição	Padrão	CR6HSA (NGK)
	Para alta velocidade prolongada	CR7HSA (NGK)
Folga da vela de ignição		0,6 – 0,7 mm
Pico de voltagem da bobina de ignição		100 V mínimo
Pico de voltagem do gerador de pulsos da ignição		0,7 V mínimo
Ponto de ignição (marca "F")		15° APMS a 1.400 ± 100 rpm

VALORES DE TORQUE

Item	Quantidade	Diâmetro da rosca (mm)	Torque N.m (kgf.m)	Notas
Tampa do orifício do ponto de ignição	1	14	1,5 (0,2)	Aplique óleo de motor na rosca.

DIAGNOSE DE DEFEITOS

- Inspeção os seguintes itens antes de diagnosticar o sistema:
 - Vela de ignição defeituosa
 - Supressor de ruído da vela de ignição ou conexões do cabo da vela soltos
 - Penetração de água no supressor de ruído da vela de ignição (fuga de voltagem no secundário da bobina de ignição).

A vela de ignição não produz faísca

Condição anormal		Causa provável (verifique seguindo a ordem numérica)
Voltagem no primário da bobina de ignição	Baixo pico de voltagem	1. Impedância do multímetro muito baixa; abaixo de $10M\Omega/VCC$ 2. Velocidade de partida muito baixa. (Bateria descarregada) 3. O ajuste do testador e os pulsos medidos não estão sincronizados (O sistema estará normal se a voltagem medida estiver acima da voltagem correta pelo menos uma vez). 4. Conectores ligados incorretamente ou circuito aberto no sistema de ignição. 5. Bobina de ignição defeituosa 6. Módulo de controle de ignição (ICM) defeituoso (Caso os itens 1 a 5 estejam normais).
	Sem pico de voltagem	1. Conexões do adaptador de pico de voltagem incorretas. (O sistema está normal se a voltagem medida estiver acima das especificações com as conexões invertidas). 2. Bateria descarregada (Baixa rotação de acionamento do motor) 3. Interruptor de ignição defeituoso. 4. Conector do Módulo de Controle de Ignição (ICM) ligado incorretamente ou solto. 5. Não há voltagem entre o fio Vermelho/Preto do ICM. 6. Circuito aberto ou conexão solta no fio verde do ICM. 7. Adaptador do pico de voltagem defeituoso. 8. Gerador de pulsos da ignição defeituoso (Meça o pico de voltagem). 9. Módulo de Controle de Ignição (ICM) defeituoso. (Caso os itens 1 a 8 estejam normais).
	Pico de voltagem normal, mas não há faísca.	1. Vela de ignição defeituosa ou fuga de corrente no secundário da bobina de ignição. 2. Bobina de ignição defeituosa.
Gerador de pulsos da ignição	Baixo pico de voltagem	1. Impedância do multímetro muito baixa; inferior a $10M\Omega/VCC$. 2. Velocidade de partida muito baixa. (Bateria descarregada) 3. O ajuste do testador e os pulsos medidos não estão sincronizados (O sistema estará normal se a voltagem medida estiver acima da voltagem correta pelo menos uma vez). 4. Gerador de pulsos da ignição defeituoso (caso os itens 1 a 3 estejam normais).
	Sem pico de voltagem.	1. Adaptador de pico de voltagem defeituoso. 2. Gerador de pulsos da ignição defeituoso.

INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO

NOTA

- Se a vela não produzir faísca, verifique se as conexões estão soltas ou com mau contato antes de medir o pico de voltagem.
- Utilize um multítester digital disponível comercialmente com impedância mínima de 10 MΩ/VCC.
- O valor mostrado difere dependendo da impedância interna do multítester.
- Ao utilizar o testador de diagnóstico Imrie (modelo 625), siga as instruções do fabricante.

Conecte o adaptador de pico de voltagem [1] ao multítester digital [2], ou utilize um testador de diagnóstico Imrie.

FERRAMENTA:

**Testador de diagnóstico Imrie (modelo 625)
ou Adaptador de pico de voltagem 07HGJ-0020100
com multítester digital disponível comercialmente
(impedância mínima de 10 MΩ/VCC)**

PICO DE VOLTAGEM DO PRIMÁRIO DA BOBINA DE IGNIÇÃO

NOTA

- Verifique todas as conexões do sistema antes de efetuar esta inspeção. Conectores com mau contato podem causar leituras incorretas.
- Verifique se a compressão do cilindro está normal e se a vela de ignição está instalada corretamente no cabeçote.

Remova o protetor de pernas / tampa central (pág. 2-8).

Desconecte o supressor de ruído da vela de ignição.

Conecte uma vela de ignição em boas condições [1] no supressor de ruído [2] e aterre-a no cabeçote, da mesma maneira feita no teste de faísca.

Com o fio do primário da bobina de ignição conectado, conecte o adaptador de pico de voltagem ou as pontas de prova ao conector do terminal primário da bobina de ignição [1] e ao terra do chassi.

FERRAMENTA:

**Testador de diagnóstico Imrie (modelo 625) ou
Adaptador de pico de voltagem 07HGJ-0020100
com multítester digital disponível comercialmente
(impedância mínima de 10 MΩ/VCC)**

CONEXÃO: Preto/amarelo (+) – Terra do chassi (–)

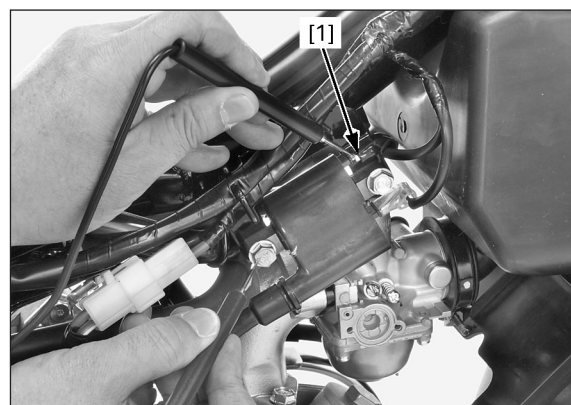
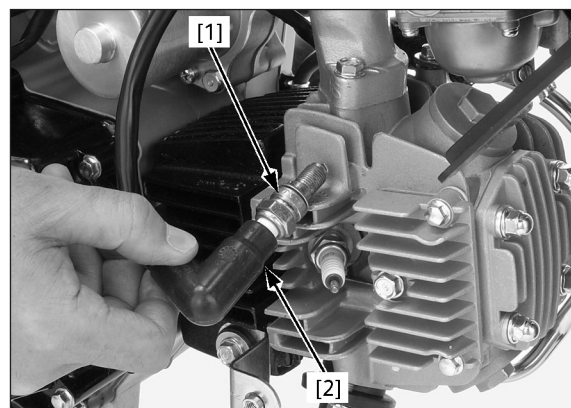
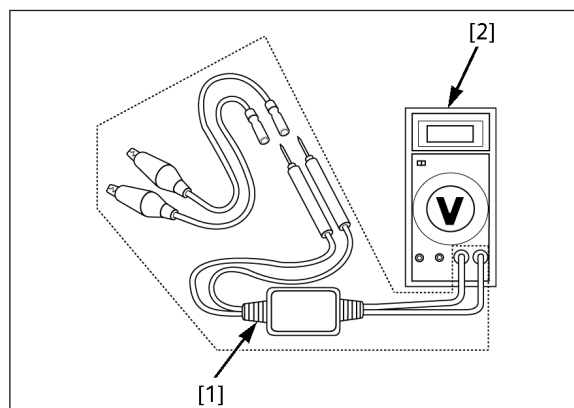
Ligue o interruptor de ignição.

Acione o motor com o pedal de partida ou motor de partida (BIZ100ES) e meça o pico de voltagem do primário da bobina de ignição.

PICO DE VOLTAGEM: mínimo de 100V

Se o pico de voltagem estiver anormal, consulte a tabela de diagnose de defeitos (pág. 4-4).

Conecte o supressor de ruído à vela de ignição.



PICO DE VOLTAGEM DO GERADOR DE PULSOS DA IGNIÇÃO

NOTA

- Verifique todas as conexões do sistema antes da inspeção. Se o sistema estiver desconectado, o pico de voltagem poderá ser medido incorretamente.
- Verifique se a compressão do cilindro está normal e se a vela de ignição está instalada corretamente no cabeçote.

Remova a tampa dianteira (pág. 2-3)

Desligue o interruptor de ignição.

Desconecte o conector 4P do ICM [1].

Conecte o adaptador de pico de voltagem ou as pontas de prova ao terminal conector 4P do ICM e ao terra do chassi.

FERRAMENTA:

Testador Imrie (modelo 625) ou
Adaptador de pico de voltagem 07HGJ-0020100
com multitester digital disponível comercialmente
(impedância mínima de 10MΩ/VCC)

CONEXÃO: Azul/amarelo (+) – Terra do chassi (–)

Ligue o interruptor de ignição.

Acione o motor com o pedal de partida ou motor de partida (BIZ100ES) e meça o pico de voltagem do gerador de pulsos da ignição.

PICO DE VOLTAGEM: 0,7 V mínimo

Se o pico de voltagem medido no conector do ICM estiver anormal, meça o pico de voltagem do conector 3P do alternador.

Remova o protetor de pernas / tampa central (2-8)

Solte o protetor plástico [1] dos conectores.

Desconecte o conector 3P do alternador [2].

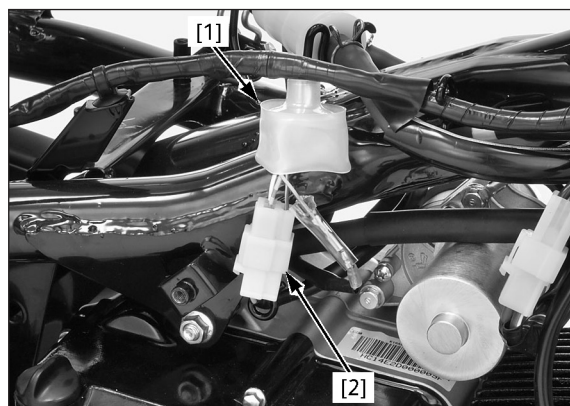
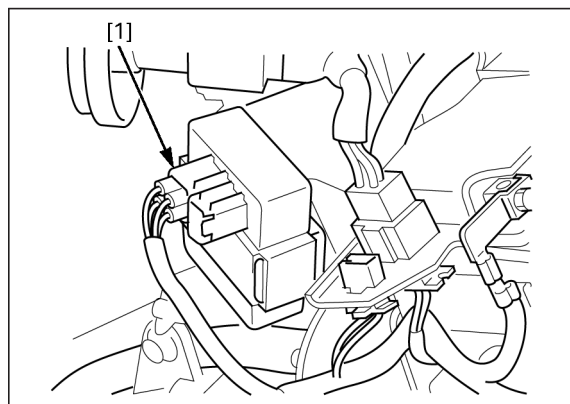
Conecte o adaptador de pico de voltagem ou as pontas de prova ao terminal conector 3P do lado do alternador e ao terra do chassi.

CONEXÃO: Azul/amarelo (+) – Terra do chassi (–)

Da mesma maneira como foi feito no conector do ICM, meça o pico de voltagem e compare-o com a voltagem medida no conector do ICM.

- Se o pico de voltagem medido no ICM for anormal e o pico de voltagem medido no alternador for normal, a fiação apresenta um circuito aberto ou há uma conexão solta.
- Se ambos os picos de voltagem estiverem anormais, verifique cada item na tabela de diagnose de defeitos (pág. 4-4). Se todos os itens estiverem normais, o gerador de pulso da ignição está com defeito. Substitua o estator do alternador (pág. 11-6).

A instalação é efetuada na ordem inversa da remoção.



BOBINA DE IGNIÇÃO

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

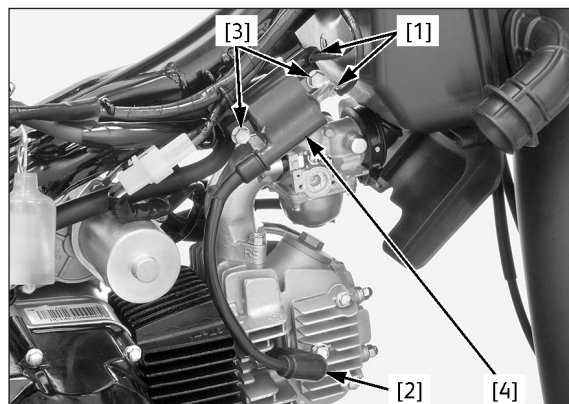
Remova o protetor de pernas / tampa central (pág. 2-8)

Desconecte os conectores de fios do primário da bobina de ignição [1] e o supressor de ruído da vela de ignição [2].

Remova os parafusos [3], e a bobina de ignição [4] do chassi.

Instale a bobina de ignição na ordem inversa da remoção.

A instalação é efetuada na ordem inversa da remoção.



MÓDULO DE CONTROLE DA IGNIÇÃO (ICM)

REMOÇÃO/ INSTALAÇÃO

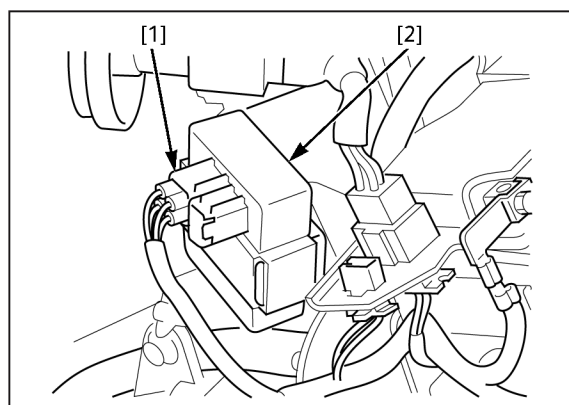
Remova a tampa dianteira (pág. 2-3).

Desligue o interruptor de ignição (OFF).

Desconecte o conector 4P do ICM [1].

Remova o ICM [2] do suporte.

A instalação é efetuada na ordem inversa da remoção.



INPEÇÃO DA LINHA DE CARGA/TERRA

Remova a tampa dianteira (pág. 2-3).

Desligue o interruptor de ignição (OFF).

Desconecte o conector 4P do ICM [1].

Ligue o interruptor de ignição ON.

Meça a voltagem inicial entre o terminal do conector 4P do ICM e o terra do chassi.

CONEXÃO: Vermelho/Preto (+) – Terra do chassi (–)

Deve haver voltagem da bateria em todos os momentos.

Se não houver voltagem, verifique os seguintes itens:

- Fiação principal entre a bateria e o ICM
- Interruptor da ignição
- Fusível principal (15A)

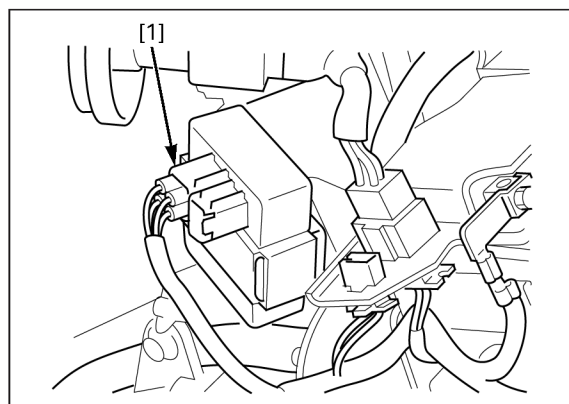
Desligue o interruptor de ignição.

Verifique a continuidade entre o terminal do conector 4P do ICM e o terra do chassi.

CONEXÃO: Verde - Terra do chassi

Deve haver continuidade em todos os momentos.

Se não houver continuidade, verifique o circuito aberto no fio verde.



PONTO DE IGNIÇÃO

Ligue e aqueça o motor até a temperatura normal de funcionamento.

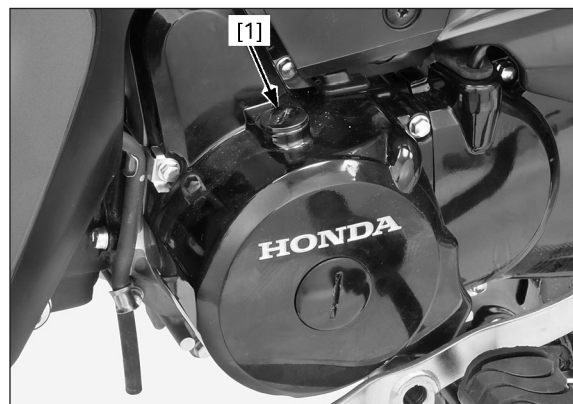
Desligue o motor e remova a tampa do orifício do ponto de ignição [1].

FERRAMENTA:

Chave da tampa do ponto de ignição 07709-0010001

Remova o anel de vedação da tampa do orifício de ignição.

Conecte um tacômetro de acordo com as instruções do fabricante.



NOTA

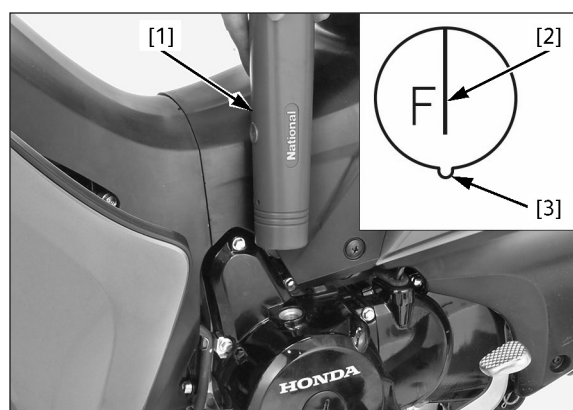
Leia as instruções de funcionamento da lâmpada de ponto.

Conecte a lâmpada de ponto [1] no cabo da vela de ignição.

Acione o motor, mantenha-o em marcha lenta e verifique o ponto de ignição.

MARCA LENTA: 1.400 ± 100 rpm

O ponto de ignição estará correto se a marca "F" [2] no volante do motor se alinhar com o entalhe de referência [3] na tampa esquerda do motor.

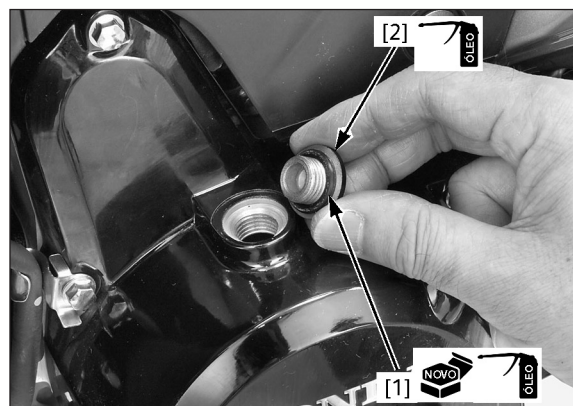


Cubra o novo novo anel de vedação [1] com óleo de motor e instale-o na tampa do orifício do ponto de ignição [2].

Aplique óleo de motor nas roscas na tampa do orifício do ponto de ignição.

Instale a tampa do orifício do ponto de ignição e aperte-a no torque especificado.

TORQUE: 1,5 N.m (0,2 kgf.m)



COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual descreve os procedimentos de serviço para a motocicleta:

– **Manual de Serviços BIZ100 KS • BIZ100 KS (2013)**

Os capítulos 1 e 3 aplicam-se para toda a motocicleta. O capítulo 2 descreve os procedimentos de remoção/instalação dos componentes necessários para possibilitar os serviços dos capítulos a seguir.

Os capítulos 4 a 18 descrevem as peças da motocicleta, agrupadas de acordo com sua localização.

Siga as recomendações da Tabela de Manutenção para assegurar que a motocicleta esteja em perfeitas condições de funcionamento. A realização da primeira manutenção programada é extremamente importante. O desgaste inicial que ocorre durante o período de amaciamento será compensado.

Encontre o capítulo desejado nesta página e consulte o índice na primeira página do capítulo.

A maioria dos capítulos apresenta inicialmente a ilustração de um conjunto ou sistema, informações de serviço e diagnose de defeitos para aquele capítulo. As páginas seguintes apresentam procedimentos detalhados.

Se não houver conhecimento sobre a causa do problema, consulte a “Diagnose de Defeitos” do respectivo capítulo.

Sua segurança e a segurança de outras pessoas são de grande importância. Para mantê-lo informado, incluímos mensagens de segurança e outras informações neste manual. Infelizmente, é impossível alertar sobre todos os riscos associados à realização de serviços nesta motocicleta. Você deve utilizar seu próprio bom-senso. Você encontrará informações de segurança de várias maneiras, tais como:

- Etiquetas de segurança – localizadas no veículo.
- Mensagens de segurança - precedida por um símbolo de alerta de segurança “ ! ” e uma das três palavras, **PERIGO**, **CUIDADO** ou **ATENÇÃO**.

Esta palavra tem o seguinte significado:

▲ PERIGO : Caso as instruções não sejam seguidas, você sofrerá ferimentos sérios ou fatais.

▲ CUIDADO : Caso as instruções não sejam seguidas, você poderá sofrer ferimentos sérios ou fatais.

▲ ATENÇÃO : Caso as instruções não sejam seguidas, você poderá sofrer ferimentos.

- Instruções: Como executar serviços neste veículo de maneira correta e segura.

Neste manual, você encontrará informações precedidas do símbolo **NOTA**. O propósito desta mensagem é alertar a fim de evitar danos a motocicleta, outras propriedades ou ao meio ambiente.

TODAS AS INFORMAÇÕES, ILUSTRAÇÕES, INSTRUÇÕES E ESPECIFICAÇÕES INCLuíDAS NESTA PUBLICAÇÃO SÃO BASEADAS NAS INFORMAÇÕES MAIS RECENTES DISPONÍVEIS NA OCASIÃO DA APROVAÇÃO DA IMPRESSÃO DO MANUAL. A MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA O DIREITO DE ALTERAR AS CARACTERÍSTICAS DA MOTOCICLETA A QUALQUER MOMENTO E SEM PRÉVIO AVISO, NÃO INCORRENDO, ASSIM, EM OBRIGAÇÕES DE QUALQUER ESPÉCIE. NENHUMA PARTE DESTA PUBLICAÇÃO PODE SER REPRODUZIDA SEM PERMISSÃO POR ESCRITO. ESTE MANUAL FOI ELABORADO PARA PESSOAS QUE TENHAM CONHECIMENTOS BÁSICOS SOBRE A MANUTENÇÃO DAS MOTOCICLETAS HONDA.

Moto Honda da Amazônia Ltda.
Departamento de Serviços Pós-Venda
(Setor de Publicações Técnicas)

Manual de Serviços: 00X6B-K19A-001
Derivado dos Drafts: 62K19B00
Data de Emissão: Julho/2012
Cód. do Fornecedor: 2#40T

ÍNDICE GERAL

INFORMAÇÕES GERAIS	1
CARENAGEM / SISTEMA DE ESCAPAMENTO	2
MANUTENÇÃO	3
SISTEMA DE IGNIÇÃO	4
SISTEMA DE PARTIDA ELÉTRICA	5
SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO	6
SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO	7
CABEÇOTE / VÁLVULAS	8
CILINDRO / PISTÃO	9
EMBREAGEM / SELETOR DE MARCHAS	10
ALTERNADOR / EMBREAGEM DE PARTIDA	11
ÁRVORE DE MANIVELAS / TRANSMISSÃO / CONJUNTO DE PARTIDA	12
REMOÇÃO / INSTALAÇÃO DO MOTOR	13
RODA DIANTEIRA / SUSPENSÃO / DIREÇÃO	14
RODA TRASEIRA / SUSPENSÃO	15
SISTEMA DE FREIOS	16
BATERIA / SISTEMA DE CARGA	17
LUZES / INSTRUMENTOS / INTERRUPTORES	18
DIAGRAMAS ELÉTRICOS	19