

2. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

VÁLVULA IAC (VÁLVULA DE
CONTROLE DE AR DE MARCHA-LENTA) 2-2

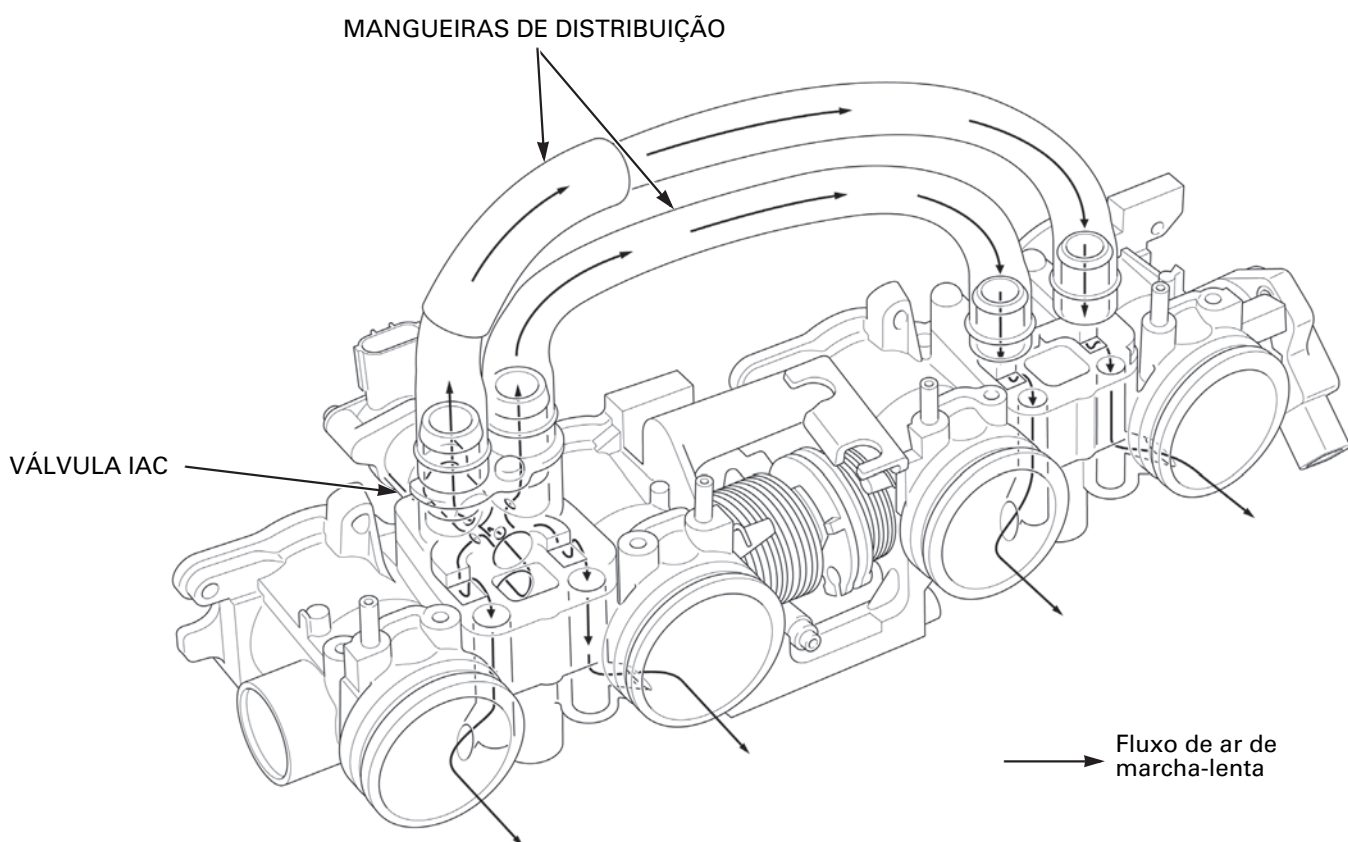
DETECÇÃO DA POSIÇÃO DA ÁRVORE DE
COMANDO ATRAVÉS DO SENSOR MAP 2-4

VÁLVULA IAC (VÁLVULA DE CONTROLE DE AR DE MARCHA-LENTA)

RESUMO DO SISTEMA

Esta motocicleta é equipada com um Sistema de Controle de Ar de Marcha-lenta para o motor quatro cilindros em linha. Este sistema é composto pela válvula IAC e suas mangueiras de distribuição do corpo do acelerador. A válvula IAC consiste em um motor-de-passo e uma válvula deslizante, responsável por controlar a quantidade de ar admitida enquanto o corpo do acelerador encontra-se fechado. No instante em que o interruptor de ignição é ligado, a quantidade de ar admitido é determinada através de informações fornecidas pelo sensor ECT. No entanto, durante a partida do motor ou enquanto este permanecer funcionando em marcha-lenta (válvula de aceleração fechada), a quantidade de ar admitido é corrigida através de informações provenientes de diversos sensores.

Este sistema elimina a necessidade de ajuste manual de marcha-lenta e do parafuso do ar na sincronização do corpo do acelerador.



FUNCIONAMENTO

O ECM é responsável por controlar o funcionamento da válvula IAC enquanto o motor estiver em marcha-lenta; desta forma, o próprio ECM é capaz de interromper o funcionamento da válvula IAC caso algumas das seguintes situações sejam detectadas:

- Válvula de aceleração aberta
- Interruptor de ponto-morto desligado (motocicleta em marcha) e interruptor da embreagem desligado (alavanca da embreagem liberada)

Enquanto o motor estiver funcionando em marcha-lenta, desde o acionamento do interruptor de ignição até o aquecimento do motor, o ECM é capaz de controlar o motor-de-passo da válvula IAC como indicado a seguir:

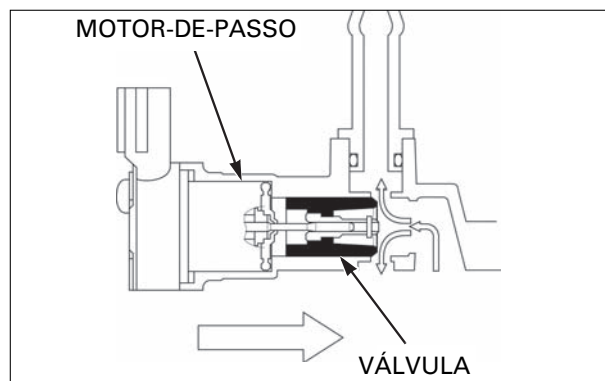
Quando o interruptor de ignição é acionado

No instante em que o interruptor de ignição é ligado, a válvula IAC é acionada em posição de funcionamento inicial: marcha-lenta – válvula aberta – marcha-lenta. É possível observar o ruído de funcionamento do motor-de-passo.

Partida – aquecimento do motor

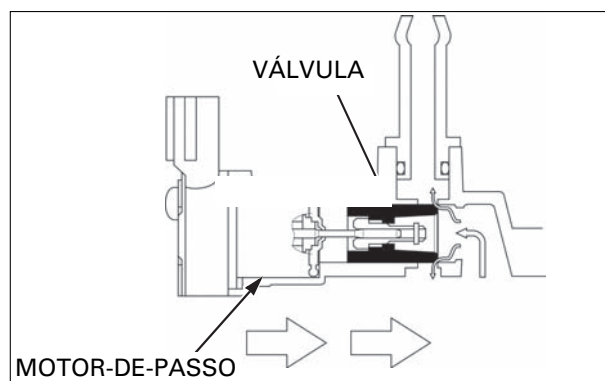
Nesta condição, a abertura da válvula é otimizada, enquanto a válvula de aceleração permanece fechada, de forma que a correta quantidade de ar possa ser admitida e permitindo a partida do motor.

Após a partida do motor, o ECM controla a posição da válvula deslizante, ajustando a quantidade de ar admitida em função da temperatura do líquido de arrefecimento do motor.



Após o aquecimento do motor – marcha-lenta

Assim que o aquecimento do motor é detectado, através da temperatura do líquido de arrefecimento, o ECM aciona o motor-de-passo e movimenta a válvula deslizante para a posição fechada. Desta forma, a quantidade de ar admitida é reduzida em relação à quantidade de ar admitida durante o aquecimento do motor, permitindo que a correta marcha-lenta do motor seja mantida.

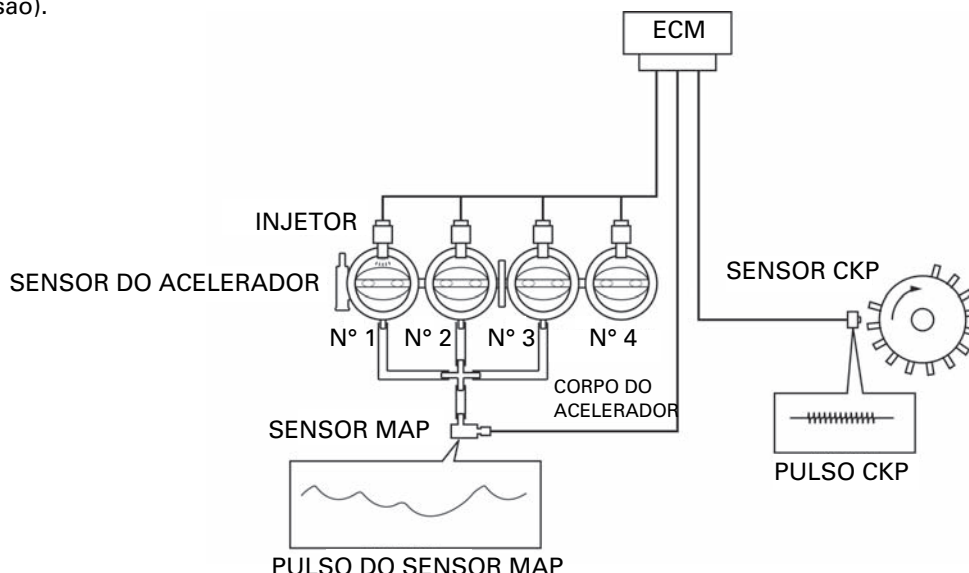


DETECÇÃO DA POSIÇÃO DA ÁRVORE DE COMANDO ATRAVÉS DO SENSOR MAP

RESUMO DO SISTEMA

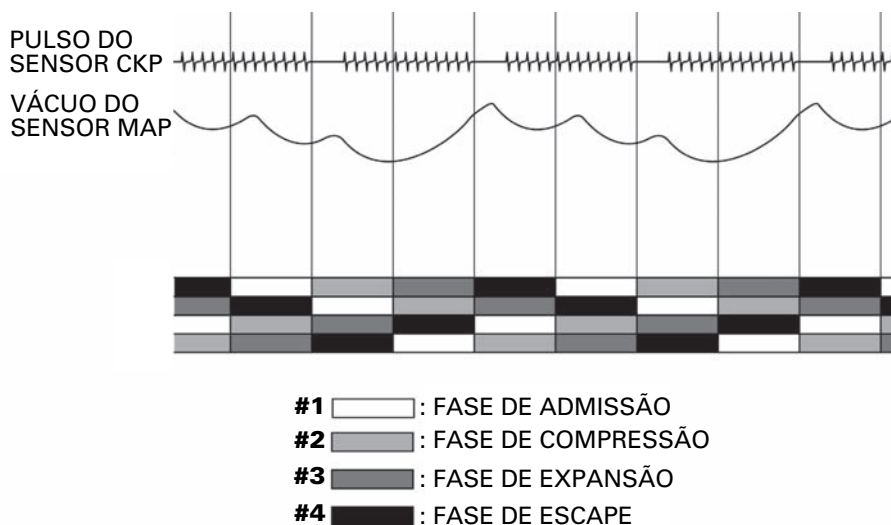
Para o correto funcionamento do sistema PGM-FI, é necessário detectar a fase do pistão não somente pela posição da árvore de manivelas (posição de PMS), mas também pela posição da árvore de comando (PMS na fase de compressão). O sistema PGM-FI utilizado atualmente em motores 4 cilindros em linha utiliza os sensores CKP e CMP para determinar e controlar o tempo de injeção. No entanto, esta motocicleta adota um novo sistema PGM-FI, incorporando também um novo sistema de detecção da posição da árvore de comando. Este sistema possibilita a detecção da posição da árvore de comando através de informações dos sensores MAP e CKP, eliminando assim a necessidade de utilizar-se o sensor CMP.

Este sistema de detecção consiste em um rotor fixado à árvore de manivelas e um sensor CKP, capaz de detectar a posição da árvore de manivelas (posição de PMS). Além disso, o sensor MAP é conectado aos coletores de admissão nº 1, 2 e 3 pelas mangueiras de vácuo, possibilitando a detecção de posição da árvore de comando (PMS na fase de compressão).



SISTEMA DE DETECÇÃO

O ECM monitora constantemente a pressão do coletor de admissão através de sinais do sensor MAP. Dependendo da posição da árvore de comando (PMS na fase de compressão), o sensor MAP altera sua forma de onda. O ECM é capaz de reconhecer esta alteração na forma de onda, e combinando-a com as informações enviadas pelo sensor CKP, detectar a posição da árvore de comando.



COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual descreve os procedimentos de serviço para a motocicleta CB1300A/S/SA.

Siga as recomendações da Tabela de Manutenção (Capítulo 4) para garantir perfeitas condições de funcionamento e níveis de emissões dentro das especificações.

A execução das manutenções iniciais é de grande importância, pois compensa o desgaste inicial que ocorre durante o período de amaciamento.

Os capítulos 1, 3 e 4 aplicam-se à motocicleta inteira. O capítulo 3 apresenta os procedimentos de remoção/instalação de componentes que podem ser necessários para a execução de serviços descritos nos capítulos seguintes.

Os capítulos 5 a 22 apresentam os componentes da motocicleta, agrupados de acordo com sua localização.

Localize o capítulo desejado nesta página e, em seguida, consulte o índice apresentado na primeira página do capítulo selecionado.

A maioria dos capítulos inicia-se com uma ilustração do sistema ou conjunto, informações de serviço e diagnose de defeitos. As páginas subsequentes apresentam procedimentos detalhados.

Caso você não esteja familiarizado com esta motocicleta, leia o capítulo 2 “Especificações Técnicas”.

Se a causa do problema for desconhecida, consulte o capítulo 24, “Diagnose de Defeitos”.

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 neste veículo.

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 de NOTA. O propósito desta mensagem é alertar a fim de evitar danos ao veículo, 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

ÍNDICE GERAL

	INFORMAÇÕES GERAIS	1
	ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS	2
	CHASSI/CARENAGENS/ SISTEMA DE ESCAPAMENTO	3
	MANUTENÇÃO	4
MOTOR E TRANSMISSÃO	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO	5
	SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO (PGM-FI)	6
	SISTEMA DE ARREFECIMENTO	7
	REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO MOTOR	8
	CABEÇOTE/VÁLVULAS	9
	CILINDRO/PISTÃO	10
	EMBREAGEM/SELETOR DE MARCHAS	11
	ALTERNADOR/EMBREAGEM DE PARTIDA	12
	ÁRVORE DE MANIVELAS/ TRANSMISSÃO/BALANCEIRO	13
CHASSI	RODA DIANTEIRA/SUSPENSÃO/ SISTEMA DE DIREÇÃO	14
	RODA TRASEIRA/SUSPENSÃO	15
	FREIO HIDRÁULICO	16
	SISTEMA DE FREIO ANTITRAVAMENTO (ABS; CB1300A/SA)	17
SISTEMA ELÉTRICO	BATERIA/SISTEMA DE CARGA	18
	SISTEMA DE IGNIÇÃO	19
	PARTIDA ELÉTRICA	20
	ILUMINAÇÃO/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	21
	SISTEMA IMOBILIZADOR (HISS)	22
	DIAGRAMAS ELÉTRICOS	23
	DIAGNOSE DE DEFEITOS	24