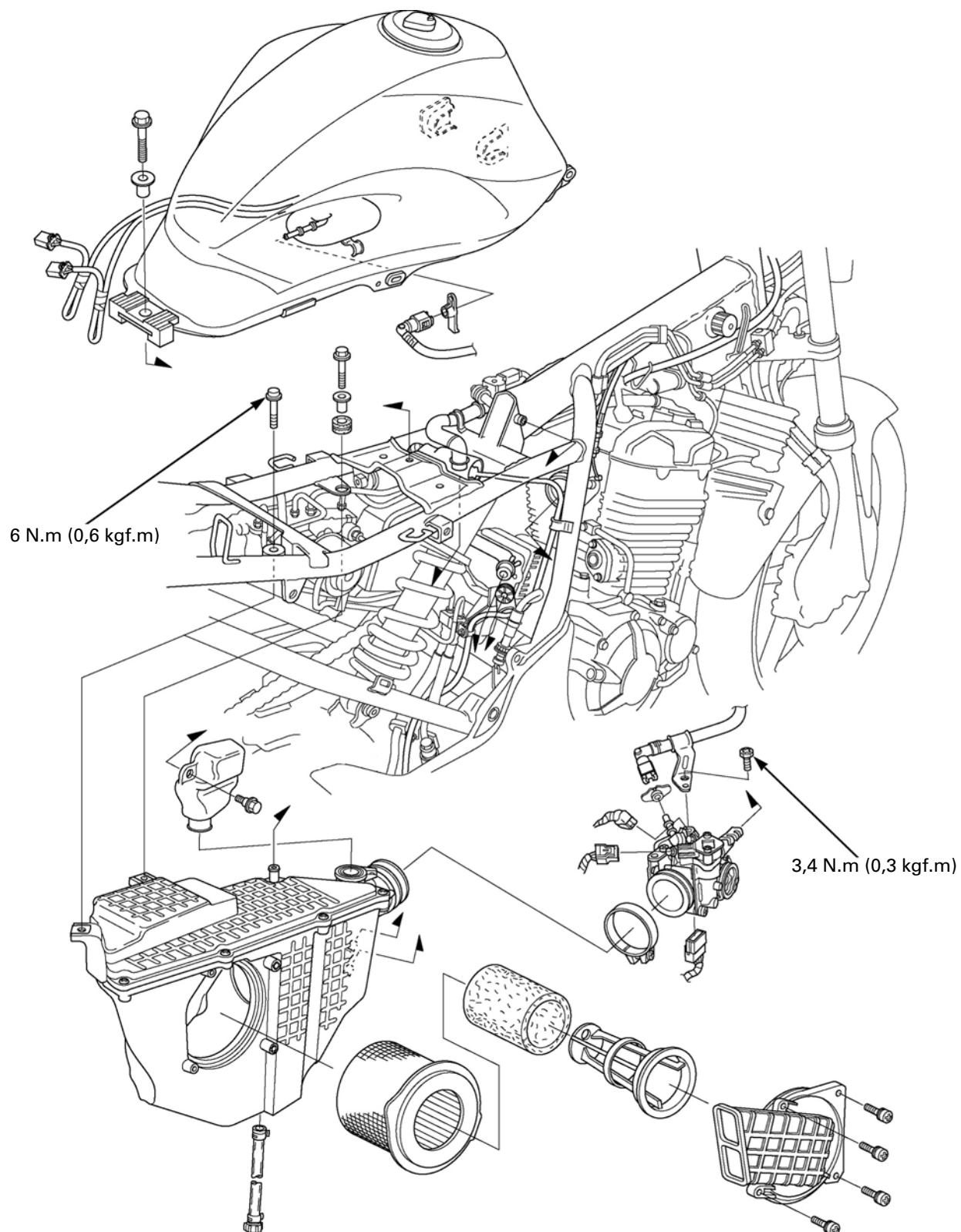


LOCALIZAÇÃO DOS COMPONENTES	6-2	INSPEÇÃO DA LINHA DE COMBUSTÍVEL	6-30
INFORMAÇÕES DE SERVIÇO	6-3	BOMBA DE COMBUSTÍVEL	6-35
DIAGNOSE DE DEFEITOS DOS SINTOMAS DO PGM-FI	6-5	RELÉ DA BOMBA DE COMBUSTÍVEL	6-36
LOCALIZAÇÃO DO SISTEMA PGM-FI	6-6	TANQUE DE COMBUSTÍVEL	6-38
DIAGRAMA DO SISTEMA PGM-FI	6-7	CARCAÇA DO FILTRO DE AR	6-39
LOCALIZAÇÃO DO CONECTOR DO PGM-FI	6-8	CORPO DO ACELERADOR	6-41
INFORMAÇÕES SOBRE DIAGNOSE DE DEFEITOS DO PGM-FI	6-10	VÁLVULA IAC	6-51
ÍNDICE DE CÓDIGOS DO MIL	6-13	SENSOR EOT	6-52
INSPEÇÃO DA LINHA DE ALIMENTAÇÃO/TERRA DA UNIDADE DE SENSORES	6-14	SENSOR DE INCLINAÇÃO DO CHASSI	6-52
DIAGNOSE DE DEFEITOS DO MIL	6-15	ECM (MÓDULO DE CONTROLE DO MOTOR)	6-53
DIAGNOSE DE DEFEITOS DO CIRCUITO DO MIL	6-28	SENSOR DE O ₂	6-54
		SISTEMA DE SUPRIMENTO DE AR SECUNDÁRIO	6-55

LOCALIZAÇÃO DOS COMPONENTES



INFORMAÇÕES DE SERVIÇO

INFORMAÇÕES GERAIS

- Trabalhe em um local com ventilação adequada. Fumar ou permitir chamas ou faíscas no local de trabalho ou onde a gasolina é armazenada pode provocar incêndio ou explosões.
- Antes de desconectar a mangueira de combustível, alivie a pressão do sistema.
- Dobrar ou torcer os cabos de controle prejudicará seu suave funcionamento, podendo causar travamento e resultando em perda de controle do veículo.
- Não aplique produtos de limpeza para carburadores disponíveis comercialmente no interior do corpo do acelerador.
- Não movimente a válvula de aceleração da posição totalmente aberta para totalmente fechada após a remoção do cabo do acelerador, pois poderá causar funcionamento inadequado em marcha lenta.
- Vede a porta de admissão do cabeçote com fita ou um pano limpo para evitar que poeira e corpos estranhos penetrem por ela após a remoção do corpo do acelerador.
- Tenha cuidado para não danificar o corpo do acelerador, pois poderá causar funcionamento incorreto da válvula de aceleração.
- Evite a penetração de sujeira e corpos estranhos nas cavidades e entradas de ar após a remoção do corpo do acelerador. Limpe-as utilizando ar comprimido, se necessário.
- O corpo do acelerador é pré-ajustado na fábrica. Não o desmonte de modo diferente do indicado neste manual.
- Não solte ou aperte os parafusos e porcas do corpo do acelerador pintados com tinta branca. Soltá-los ou apertá-los pode provocar falhas no funcionamento da válvula de aceleração e no controle de marcha lenta.
- Aperte os parafusos do corpo do acelerador pintados com tinta amarela no valor de torque especificado.
- Sempre substitua a junta após remover a bomba de combustível.
- Defeitos no sistema PGM-FI estão geralmente relacionados a mau contato ou conectores corroídos. Inspeção estas conexões antes de proceder.
- O sistema PGM-FI é equipado com um Sistema de Autodiagnose. Se o MIL piscar, siga os Procedimentos de Autodiagnose para solucionar o problema (página 6-10).
- Ao inspecionar o sistema PGM-FI, siga sempre as etapas de diagnose de defeitos (página 6-15).
- O sistema PGM-FI é equipado com uma função de segurança que assegura condições mínimas de funcionamento, mesmo que haja algum defeito no sistema. Quando alguma anormalidade é detectada pela função de autodiagnose, as condições de funcionamento são asseguradas utilizando-se os valores numéricos pré-estabelecidos no mapa de simulação. No entanto, se alguma anormalidade for detectada no injetor de combustível ou no sensor CKP, a função de segurança desliga automaticamente o motor a fim de protegê-lo contra danos.
- Para localização do sistema PGM-FI, consulte a ilustração da página 6-6.
- Ao desmontar os componentes do sistema PGM-FI, observe a localização dos anéis de vedação. Substitua-os por novos durante a montagem.
- Utilize um multímetro digital ao inspecionar o sistema PGM-FI.
- Para inspeção do medidor/sensor de nível de combustível, consulte a página 19-12.

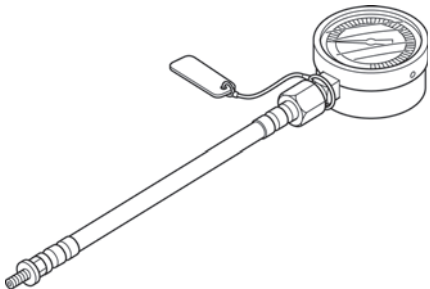
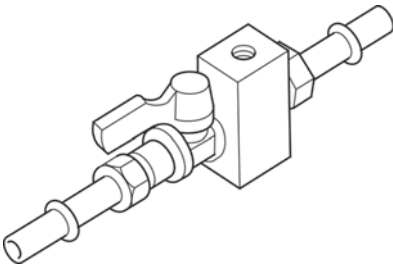
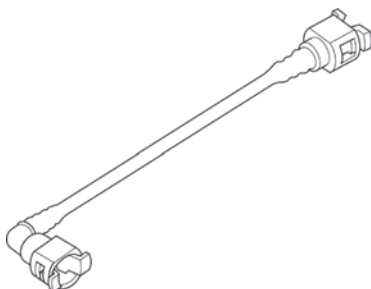
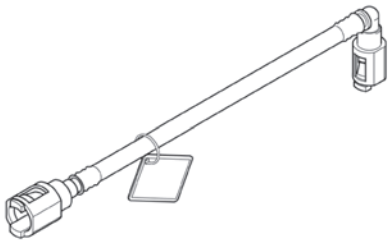

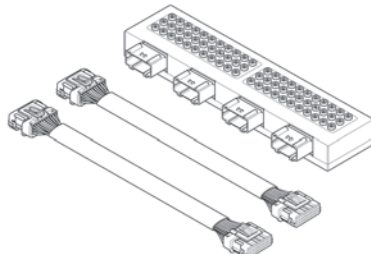
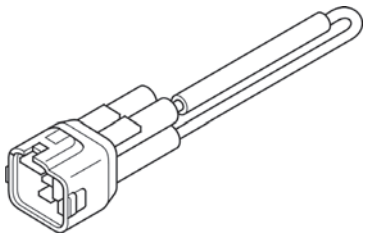
ESPECIFICAÇÕES

Item		Especificação
Número de identificação do corpo do acelerador		GQ3EA
Marcha lenta		1.400 ± 100 rpm
Folga da manopla do acelerador		2 – 6 mm
Resistência do sensor EOT	a 20°C	2,5 – 2,8 kΩ
	a 100°C	0,21 – 0,23 kΩ
Resistência do injetor de combustível (a 20°C)		11,6 – 12,4 Ω
Pressão de combustível em marcha lenta		343 kPa (3,5 kgf/cm ² , 50 psi)
Vazão da bomba de combustível (a 12 V)		Mínimo de 50 cm ³ /10 segundos

VALORES DE TORQUE

Parafuso da tampa da válvula de inspeção PAIR	5,2 N.m (0,5 kgf.m)
Sensor EOT	14,5 N.m (1,5 kgf.m)
Parafuso de fixação da bomba de combustível	12 N.m (1,2 kgf.m)
Sensor de O ₂	24,5 N.m (2,5 kgf.m)
Parafuso de fixação do sensor de inclinação do chassi	1,5 N.m (0,2 kgf.m)
Parafuso do suporte do sensor de inclinação do chassi	12 N.m (1,2 kgf.m)
Parafuso de fixação da carcaça do filtro de ar	6 N.m (0,6 kgf.m)
Parafuso Torx da válvula IAC	2,1 N.m (0,2 kgf.m)
Parafuso de fixação da unidade de sensores	3,4 N.m (0,3 kgf.m)
Parafuso de fixação do injetor de combustível	5,1 N.m (0,5 kgf.m)
Parafuso do suporte dos cabos do acelerador	3,4 N.m (0,3 kgf.m)
Parafuso do fixador da presilha da fiação	3,4 N.m (0,3 kgf.m)
Parafuso da presilha da mangueira de combustível	3,4 N.m (0,3 kgf.m)

FERRAMENTAS

<p>Manômetro de combustível 07406-0040004</p> 	<p>Manômetro do coletor de admissão 07ZAJ-S5A0111</p> 	<p>Acessório da mangueira, 9 mm/9 mm 07ZAJ-S5A0120</p> 
<p>Acessório da mangueira, 6 mm/9 mm 07ZAJ-S5A0130</p> 	<p>Acessório de conexão, 6 mm/9 mm 07ZAJ-S5A0150</p> 	<p>Dispositivo de Teste do ECM, 33P 070MZ-MCA0100</p> 
<p>Conector SCS 070PZ-ZY30100</p> 		

DIAGNOSE DE DEFEITOS DOS SINTOMAS DO PGM-FI

Quando a motocicleta apresentar um destes sintomas, inspecione o número de piscadas do MIL, consulte o índice de código referente (página 6-13) e inicie o procedimento adequado de diagnose de defeitos. Caso não haja indicação do MIL armazenada na memória do ECM, execute o procedimento de diagnóstico pelo sintoma, na sequência listada abaixo, até que a causa seja encontrada.

Sintoma	Procedimento de Diagnose	Verifique também
O motor gira, mas não dá partida (Não há indicação do MIL)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeção a bomba de combustível (página 6-35). 2. Inspeção o sistema de ignição (página 17-4). 	<ul style="list-style-type: none"> • Não há combustível no injetor <ul style="list-style-type: none"> – Filtro de combustível obstruído – Orifício de respiro da tampa do filtro de combustível obstruído – Mangueira de combustível dobrada ou obstruída • Vazamento de ar de admissão • Combustível contaminado/deteriorado • Injetor de combustível defeituoso • Válvula IAC defeituosa
O motor gira, mas não dá partida (Não há ruído de funcionamento da bomba de combustível quando o interruptor de ignição é ligado)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mau funcionamento dos circuitos de alimentação/terra do ECM (página 6-54). 2. Inspeção a bomba de combustível (página 6-35). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensor de inclinação do chassi defeituoso. • Relé da bomba de combustível ou circuito relacionado defeituoso.
O motor morre, dificuldade de partida e marcha lenta irregular	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeção a marcha lenta (página 4-12). 2. Inspeção a válvula IAC (página 6-51). 3. Inspeção o sistema de suprimento de combustível (página 6-30). 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangueira de alimentação de combustível restringida. • Orifício de respiro da tampa de abastecimento de combustível obstruído. • Combustível contaminado/deteriorado. • Vazamento de ar de admissão. • Sistema de ignição defeituoso.
Pós-combustão quando o freio é utilizado	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeção o sistema PAIR (página 6-55). 2. Inspeção o sistema de ignição (página 17-4). 	
Contraexplosões ou falhas durante a aceleração	Inspeção o sistema de ignição (página 17-4).	
Desempenho inadequado (dirigibilidade) ou alto consumo de combustível	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeção o sistema de suprimento de combustível (página 6-30). 2. Inspeção o sistema de ignição (página 17-4). 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangueira de combustível dobrada ou obstruída. • Injetor de combustível defeituoso.
Marcha lenta abaixo da especificada ou marcha rápida muito baixa (não há indicação do MIL)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeção a marcha lenta (página 4-12). 2. Inspeção a válvula IAC (página 6-51). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de ignição defeituoso.
Marcha lenta acima da especificada ou marcha rápida muito alta (não há indicação do MIL)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeção a marcha lenta (página 4-12). 2. Inspeção a folga e o funcionamento do acelerador (página 4-4). 3. Inspeção a válvula IAC (página 6-51). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de ignição defeituoso. • Vazamento de ar de admissão. • Problemas na parte superior do motor. • Condições do filtro de ar.
O MIL nunca acende	Inspeção o circuito do MIL (página 6-28).	
O MIL permanece aceso	Inspeção o circuito do MIL (página 6-28).	

LOCALIZAÇÃO DO SISTEMA PGM-FI

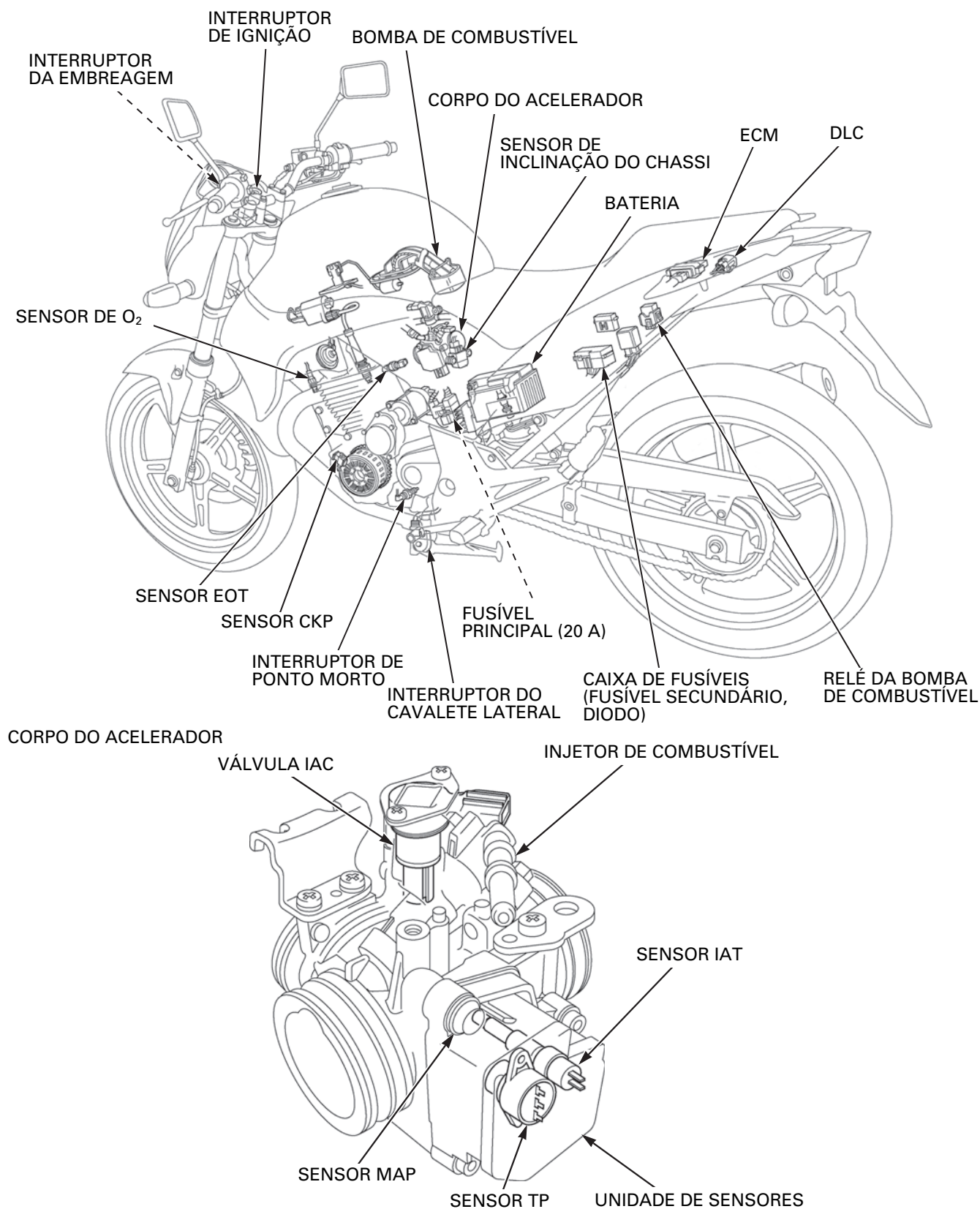
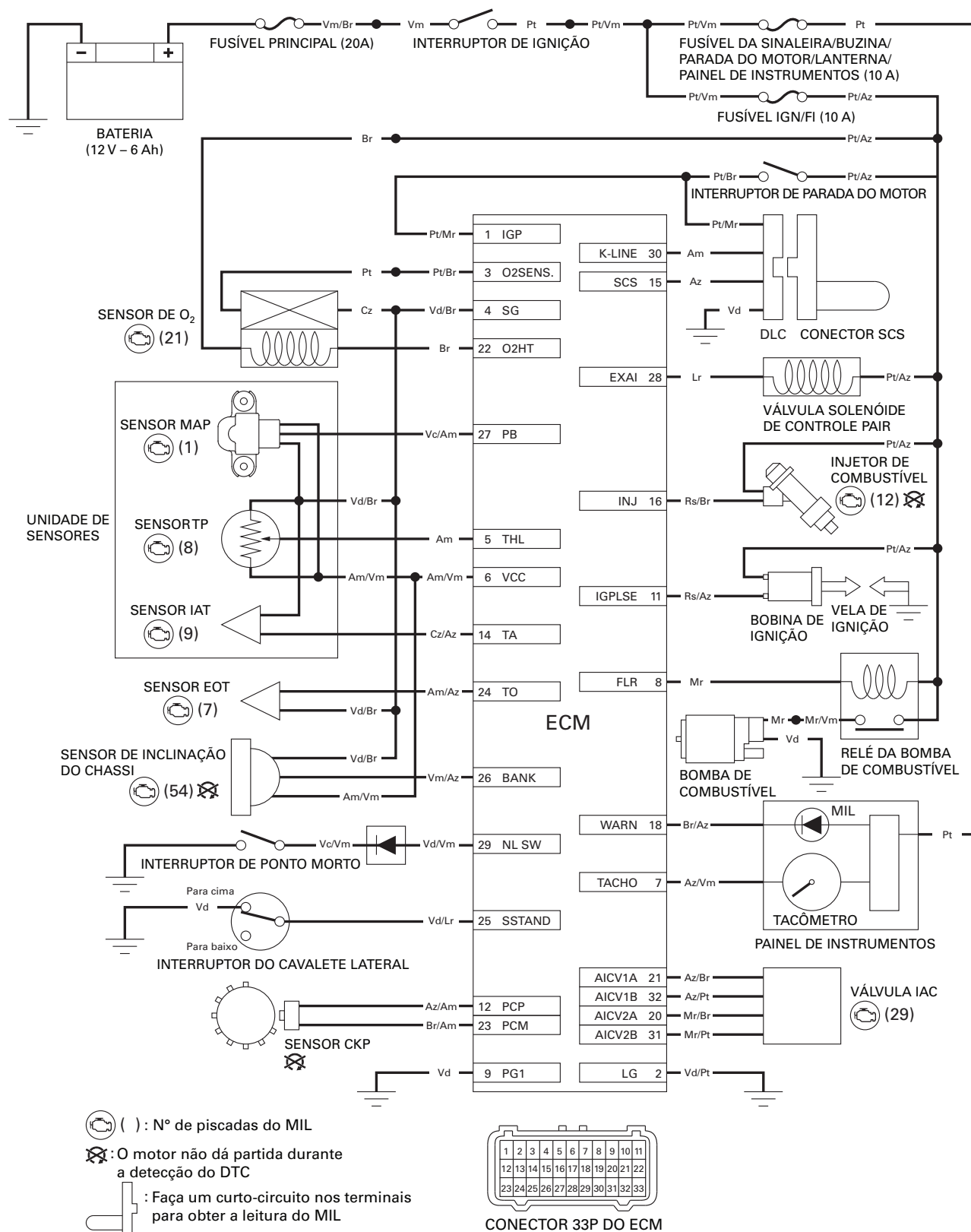


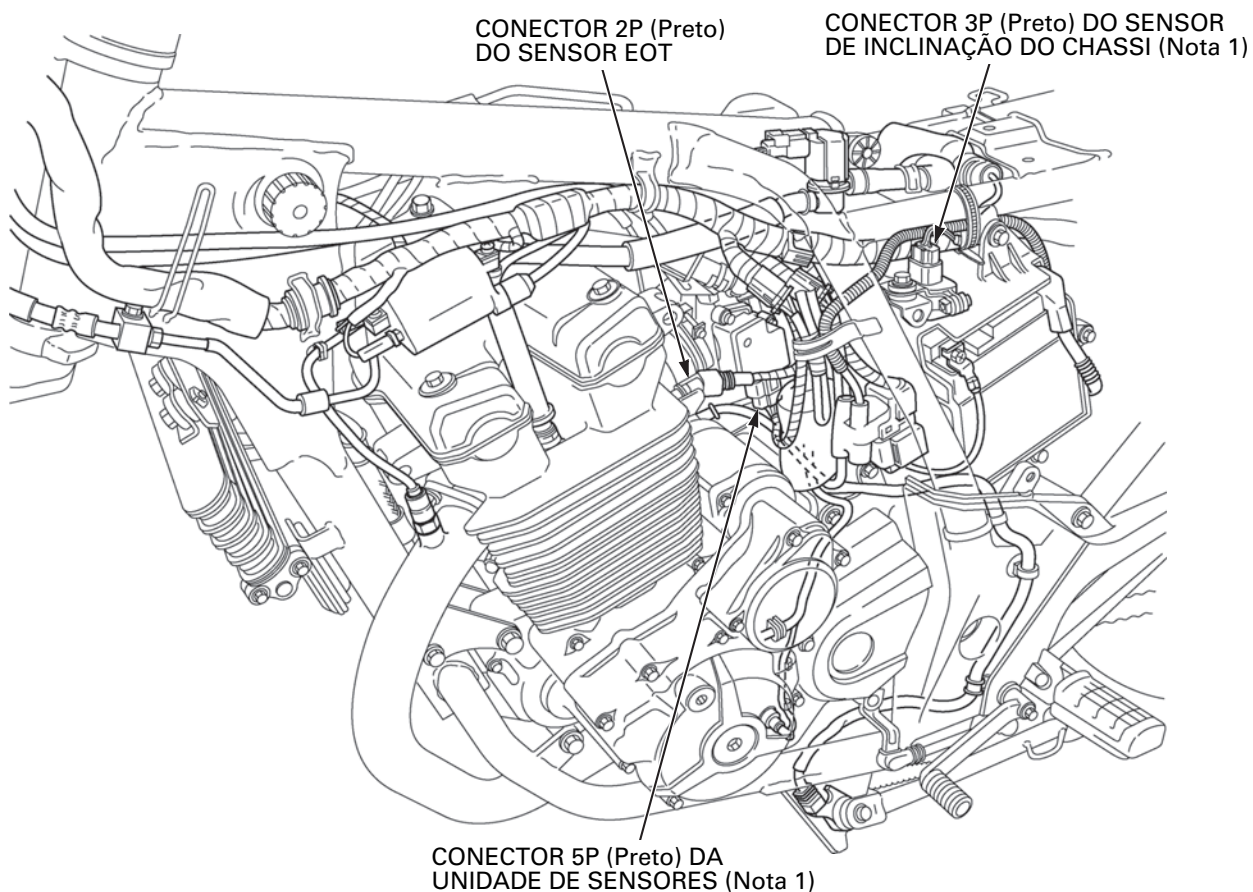
DIAGRAMA DO SISTEMA PGM-FI



LOCALIZAÇÃO DOS CONECTORES DO PGM-FI

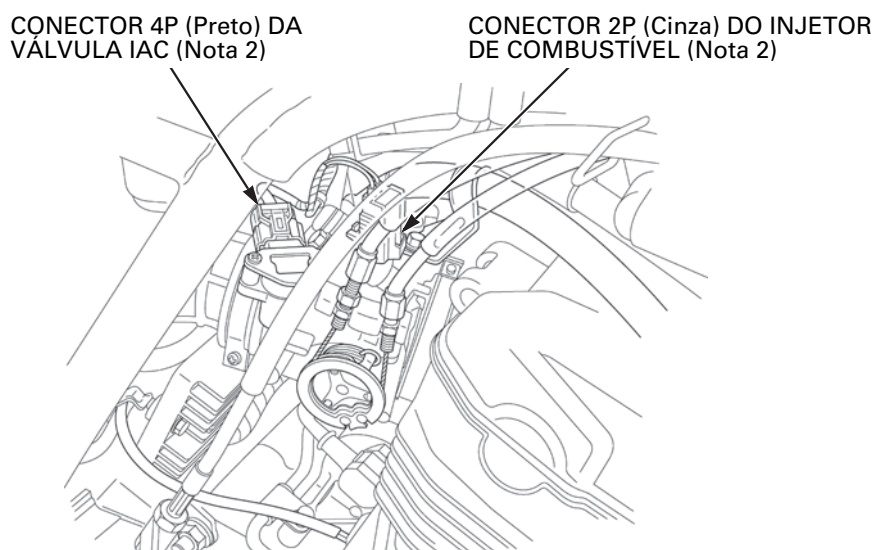
NOTA 1

Remova a tampa lateral esquerda/carenagem do assento (página 3-3).



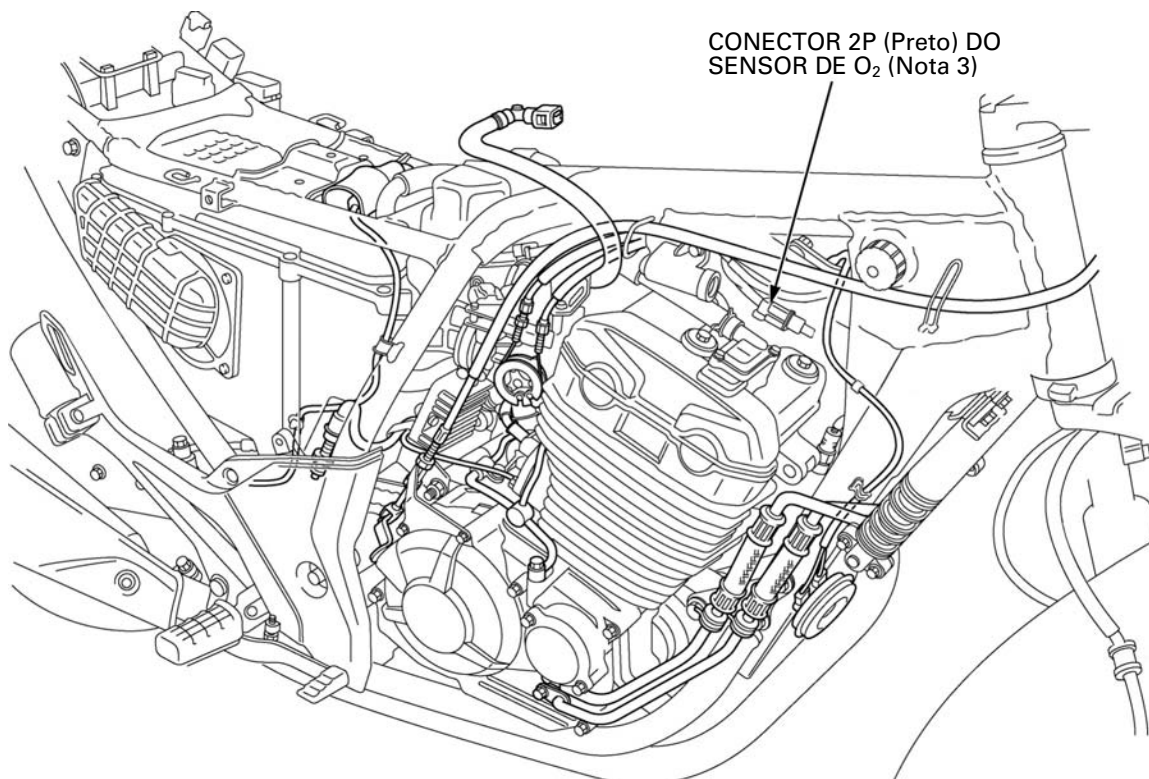
NOTA 2

Remova a tampa lateral direita/carenagem do assento (página 3-3).



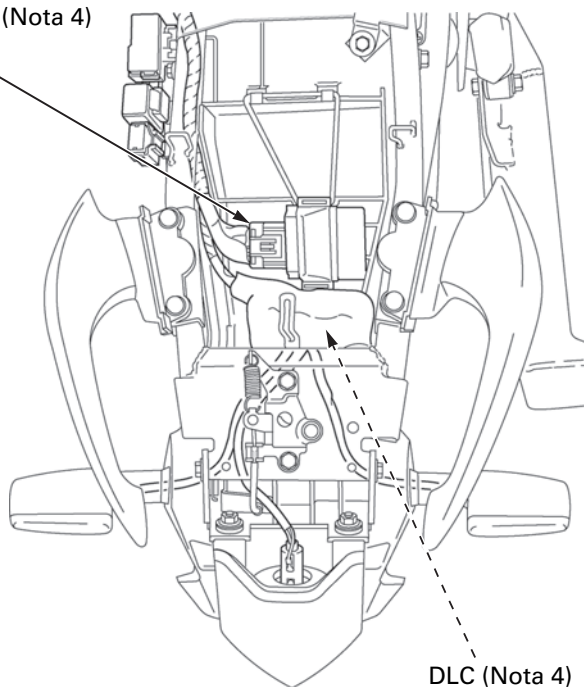
NOTA 3

Remova o protetor esquerdo (página 3-4).

**NOTA 4**

Remova o assento (página 3-3).

CONECTOR 33P (Preto) DO ECM (Nota 4)



INFORMAÇÕES SOBRE DIAGNOSE DE DEFEITOS DO PGM-FI

DIAGNOSE DE DEFEITOS GERAIS

Falha Intermitente

O termo “falha intermitente” indica que o sistema pode possuir uma falha, mas não a está apresentando neste instante. Se o MIL não piscar, inspecione todos os conectores relacionados e circuitos afetados quanto a mau contato ou pinos soltos. Caso o MIL esteja aceso mas encontrava-se anteriormente apagado, o problema original pode ser intermitente.

Circuito Aberto e Curto-circuito

“Circuito aberto” e “curto-circuito” são termos comuns em eletricidade. Um circuito aberto pode ser um rompimento em um fio ou em uma conexão. Um curto-circuito é uma conexão acidental de um fio ao terra ou a outro fio. Em eletrônica simples, isto normalmente significa que algo não funcionará corretamente. Com a utilização do ECM, isto pode significar que algumas funções funcionarão, mas não da forma que realmente deveriam.

Caso o MIL acenda

Consulte o modelo de piscadas do MIL (página 6-10).

Caso o MIL não permaneça aceso

Se o MIL não permanecer aceso, mas ainda assim houver um problema de dirigibilidade, execute o item Diagnose de Defeitos dos Sintomas do PGM-FI (página 6-5).

DESCRIÇÃO DO SISTEMA

Sistema de Autodiagnose

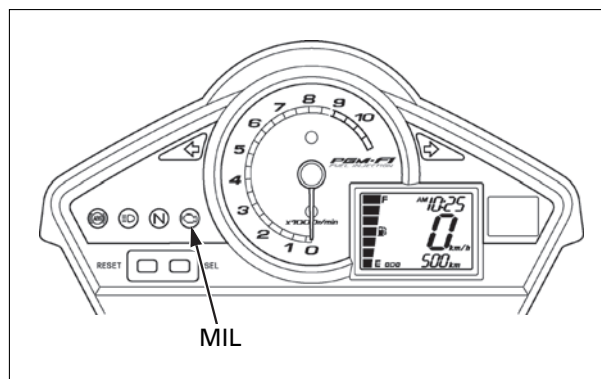
O sistema PGM-FI é equipado com um sistema de autodiagnose. Quando alguma anormalidade ocorrer no sistema, o ECM aciona o MIL e armazena o DTC na memória temporária.

Função de Segurança

O sistema PGM-FI é equipado com uma função a prova de falhas, a fim de garantir condições mínimas de funcionamento mesmo que ocorra algum defeito. Quando qualquer anormalidade for detectada pela função de autodiagnose, a capacidade de funcionamento é garantida graças a valores pré-especificados no mapa do programa de simulação. No entanto, se qualquer anormalidade for detectada no injetor de combustível ou no sensor CKP, esta função interrompe automaticamente o funcionamento do motor para protegê-lo contra danos.

Modelo de Piscadas do MIL

- Pode-se obter o código de defeito da memória do ECM pelo modelo de piscadas do MIL.
- O MIL indicará o código de defeito atual caso o ECM detecte um problema enquanto o interruptor de ignição estiver ligado ou durante o funcionamento em marcha lenta do motor. O MIL permanecerá aceso quando o motor estiver funcionando em rotações superiores a 2.000 rpm.
- O MIL possui dois tipos de piscadas, uma longa e uma curta. A piscada longa dura 1,3 segundos, ao passo que a piscada curta dura 0,5 segundo. Uma piscada longa equivale a dez piscadas curtas. Por exemplo, quando duas piscadas longas forem seguidas de cinco piscadas curtas, o código apresentado pelo MIL é 25 (duas piscadas longas = 20, adicionando 5 piscadas curtas).
- Quando o ECM armazenar mais de um código de defeito, o MIL os indicará na ordem crescente de código numérico.



Inspeção do MIL

No instante em que o interruptor de ignição é ligado, o MIL permanecerá aceso por alguns segundos e apagará em seguida. Se o MIL não acender, execute a diagnose de defeitos de seu circuito (página 6-28).

Código de Defeito Atual/Código de Defeito Travado

O código de defeito é indicado de duas maneiras, de acordo com sua condição.

- No caso do ECM detectar o problema no presente, o MIL acenderá e começará a piscar para indicar o código de defeito. É possível recuperar o modelo de piscadas do MIL, bem como o código de defeito.
- Caso o ECM não detecte nenhum problema no presente, mas possua um código de defeito armazenado em sua memória, o MIL não acenderá nem piscará. Para recuperar o código de defeito ocorrido, pode-se obter sua leitura através dos procedimentos de leitura do código de defeito (página 6-11).

LEITURA DO CÓDIGO DE DEFEITO

Código de Defeito Atual

Dê partida no motor e verifique o MIL.

NOTA

No instante em que o interruptor de ignição é ligado, o MIL permanecerá aceso por alguns segundos e apagará em seguida.

Se o MIL permanecer aceso ou começar a piscar, observe o número de piscadas e determine a causa do defeito.

Se o MIL não piscar, o sistema estará funcionando corretamente. Caso deseje obter a leitura dos códigos travados, execute o procedimento a seguir.

Leitura do Código de Defeito Travado

Remova o assento (página 3-3).

Desligue o interruptor de ignição.

Remova a tampa do DLC.

Faça um curto-circuito entre os terminais do DLC, utilizando a ferramenta especial.

Ferramenta:

Conector SCS

070PZ-ZY30100

Conexão: Azul – Verde

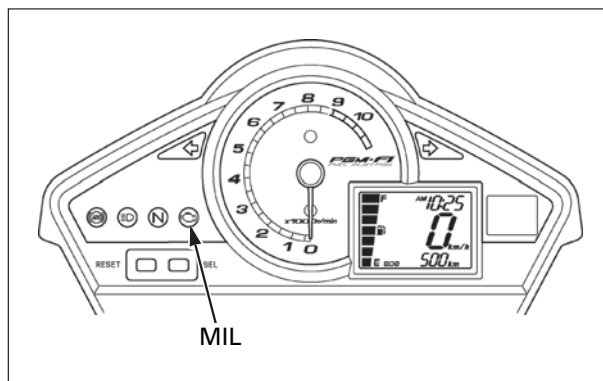
Ligue o interruptor de ignição, observe e anote o número de piscadas do MIL e consulte o índice de diagnose de defeitos (página 6-13).

NOTA

Se existir algum código de defeito armazenado na memória do ECM, o MIL começará a piscar.

LIMPEZA DO CÓDIGO DE DEFEITO

1. Remova o assento (página 3-3).
2. Desligue o interruptor de ignição.
3. Remova a tampa do DLC.



TAMPA DO DLC



CONECTOR SCS



TAMPA DO DLC

DLC

DLC

DLC

4. Faça um curto-circuito entre os terminais do DLC, utilizando a ferramenta especial.

Ferramenta:
Conector SCS

070PZ-ZY30100

Conexão: Azul – Verde

5. Ligue o interruptor de ignição.
6. Remova a ferramenta especial do DLC.
7. O MIL permanecerá aceso por aproximadamente 5 segundos. Enquanto o MIL estiver aceso, faça novamente um curto-circuito entre os terminais do DLC, utilizando a ferramenta especial. A memória de autodiagnose será apagada se o MIL apagar-se e começar a piscar.

NOTA

- O DLC deve ser curto-circuitado enquanto o MIL permanecer aceso. Caso contrário, o MIL não começará a piscar.
- Observe que a memória de autodiagnose não poderá ser apagada se o interruptor de ignição for desligado antes do MIL começar a piscar.

INSPEÇÃO DO CIRCUITO

Conexão do Dispositivo de Teste do ECM

Remova o assento (página 3-3).

Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector 33P (Preto) do ECM.

Acople o dispositivo de teste ao ECM e ao conector 33P do ECM.

Ferramenta:

Dispositivo de Teste do ECM, 33P

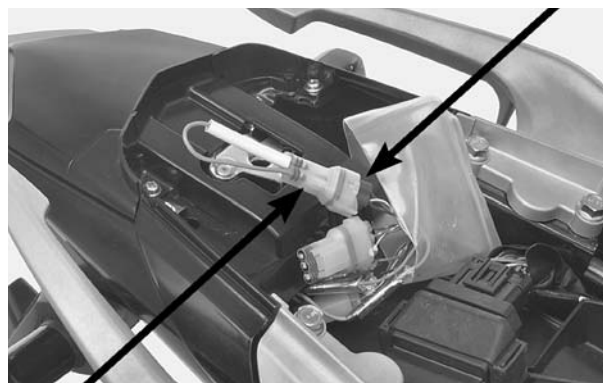
070MZ-MCA0100

Esquema do Dispositivo de Teste

Os terminais do conector 33P do ECM são numerados de acordo com a ilustração apresentada a seguir.

Os terminais do Dispositivo de Teste do ECM possuem a mesma disposição dos terminais do conector do ECM, como mostra a ilustração.

DLC



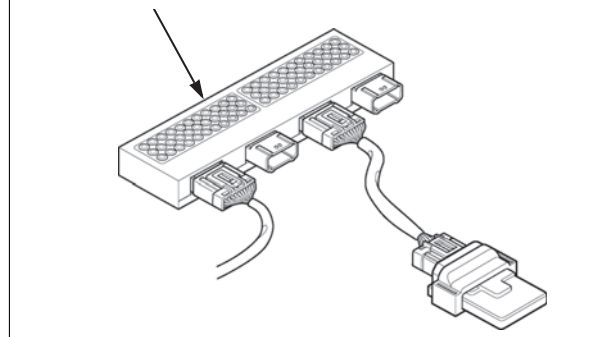
CONECTOR SCS

CONECTOR 33P DO ECM

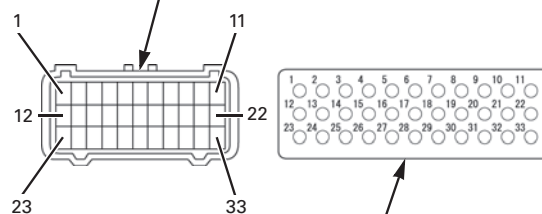


ECM

DISPOSITIVO DE TESTE DO ECM



CONECTOR 33P DO ECM
(Lado dos terminais do ECM)



MODELO DO DISPOSITIVO DE TESTE

ÍNDICE DE CÓDIGOS DO MIL

MIL		Falha da Função	Sintoma	Consulte (MIL)
1 piscada	Mau funcionamento do sensor MAP ou de seu circuito	<ul style="list-style-type: none"> • Conector da unidade de sensores solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação do sensor MAP • Sensor MAP defeituoso (unidade de sensores) 	<ul style="list-style-type: none"> • O motor funciona normalmente • Valor pré-programado: 70 kPa 	6-15
7 piscadas	Mau funcionamento do circuito do sensor EOT	<ul style="list-style-type: none"> • Conector do sensor EOT solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação do sensor EOT • Sensor EOT defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificuldade de partida em baixas temperaturas • Valor pré-programado: 49,8°C 	6-16
8 piscadas	Mau funcionamento do circuito do sensor TP	<ul style="list-style-type: none"> • Conector da unidade de sensores solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação do sensor TP • Sensor TP defeituoso (unidade de sensores) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aceleração inadequada • Valor pré-programado: 0° 	6-18
9 piscadas	Mau funcionamento do circuito do sensor IAT	<ul style="list-style-type: none"> • Conector da unidade de sensores solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação do sensor IAT • Sensor IAT defeituoso (unidade de sensores) 	<ul style="list-style-type: none"> • O motor funciona normalmente • Valor pré-programado: 34,8°C 	6-19
12 piscadas	Mau funcionamento do circuito do injetor de combustível	<ul style="list-style-type: none"> • Conector do injetor de combustível solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação do injetor de combustível • Injetor de combustível defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> • O motor não dá partida • Injetor de combustível, bomba de combustível e bobina de ignição desativados 	6-21
21 piscadas	Mau funcionamento do circuito do sensor de O ₂	<ul style="list-style-type: none"> • Conector do sensor de O₂ solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação do sensor de O₂ • Sensor de O₂ defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> • O motor funciona normalmente 	6-22
23 piscadas	Mau funcionamento do circuito do aquecedor do sensor de O ₂	<ul style="list-style-type: none"> • Conector do sensor de O₂ solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação do aquecedor do sensor de O₂ • Aquecedor do sensor de O₂ defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> • O motor funciona normalmente 	6-23
29 piscadas	Mau funcionamento do circuito da válvula IAC	<ul style="list-style-type: none"> • Conector da válvula IAC solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação da válvula IAC • Válvula IAC defeituosa 	<ul style="list-style-type: none"> • O motor morre, dificuldade de partida ou marcha lenta irregular 	6-25
54 piscadas	Mau funcionamento do circuito do sensor de inclinação do chassi	<ul style="list-style-type: none"> • Conector do sensor de inclinação do chassi solto ou com mau contato • Circuito aberto ou curto-circuito na fiação do sensor de inclinação do chassi • Sensor de inclinação do chassi defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> • O motor funciona normalmente 	6-26

INSPEÇÃO DA LINHA DE ALIMENTAÇÃO/TERRA DA UNIDADE DE SENSORES

NOTA

- Se o MIL piscar 1, 8 ou 9 vezes, execute esta diagnose de defeitos antes de diagnosticar o MIL.
- Antes de iniciar esta inspeção, inspecione o conector 5P (Preto) da unidade de sensores quanto a mau contato ou conector solto.
- Certifique-se de que o interruptor do motor esteja posicionado em "○".

1. Inspeção 1 da Voltagem de Entrada da Unidade de Sensores

Acople o Dispositivo de Teste ao ECM e ao conector 33P do ECM (página 6-12).

Ligue o interruptor de ignição.

Meça a voltagem entre os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexão: N° 6 (+) – N° 4 (-)

É indicada uma voltagem entre 4,75 e 5,25 V?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.

2. Inspeção 2 da Voltagem de Entrada da Unidade de Sensores

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores.

Ligue o interruptor de ignição.

Meça a voltagem entre os terminais do conector 5P, no lado da fiação.

Conexão: Amarelo/Vermelho (+) – Verde/Branco (-)

É indicada uma voltagem entre 4,75 e 5,25 V?

Sim – Desligue o interruptor de ignição. Acople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores e inicie a diagnose de defeitos do MIL (página 6-15).

Não – Vá para a etapa 3.

3. Inspeção de Circuito Aberto na Linha de Alimentação/Terra da Unidade de Sensores

Desligue o interruptor de ignição.

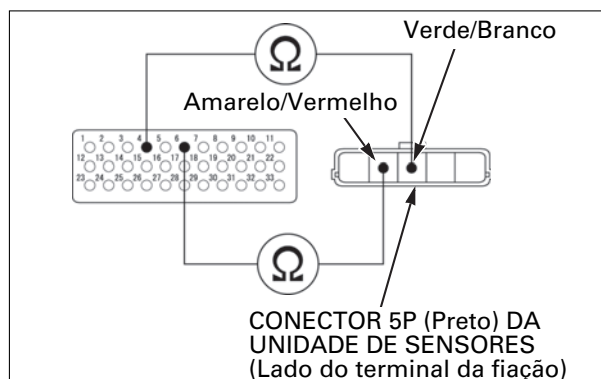
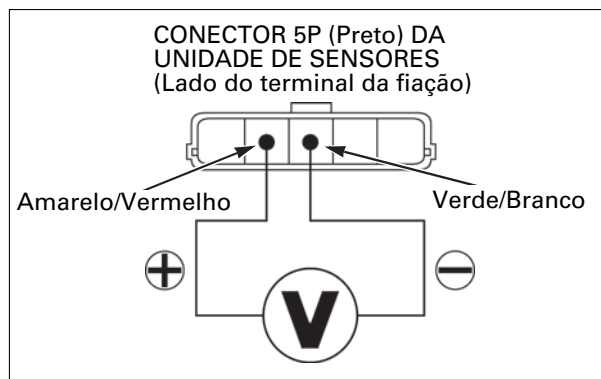
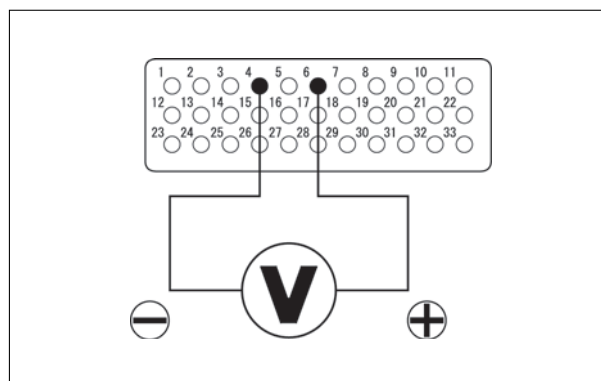
Inspecione a continuidade entre os terminais do conector 5P, no lado da fiação, e os terminais do Dispositivo de Teste.

**Conexões: Amarelo/Vermelho – N° 6
Verde/Branco – N° 4**

Há continuidade?

Sim – Vá para a etapa 4.

Não – • Circuito aberto no fio Amarelo/Vermelho.
• Circuito aberto no fio Verde/Branco.



4. Inspeção de Curto-circuito na Linha de Alimentação da Unidade de Sensores

Desacople o conector 33P do ECM do Dispositivo de Teste. Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 5P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Amarelo/Vermelho – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Amarelo/Vermelho.

Não – Falha intermitente.

DIAGNOSE DE DEFEITOS DO MIL

NOTA

Antes de iniciar a diagnose de defeitos, certifique-se de que o interruptor do motor esteja posicionado em "○".

1 PISCADA (SENSOR MAP)

1. Inspeção da Linha de Alimentação/Terra da Unidade de Sensores

Inspeccione a linha de alimentação/terra da unidade de sensores (página 6-14).

Está a linha de alimentação/terra da unidade de sensores funcionando corretamente?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Substitua o componente defeituoso ou repare o circuito que não funcionar corretamente.

2. Inspeção da Voltagem de Saída do Sensor MAP

Acople o Dispositivo de Teste ao ECM e ao conector 33P do ECM (página 6-12).

Ligue o interruptor de ignição.

Meça a voltagem entre os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexão: N° 27 (+) – N° 4 (-)

É indicada uma voltagem entre 2,6 e 3,2 V?

Sim – • Falha intermitente.
• Conector do ECM solto ou com mau contato.

Não – • Aproximadamente 5 V: Vá para a etapa 3.
• Aproximadamente 0 V: Vá para a etapa 4.

3. Inspeção da Voltagem de Entrada do Sensor MAP

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores.

Ligue o interruptor de ignição.

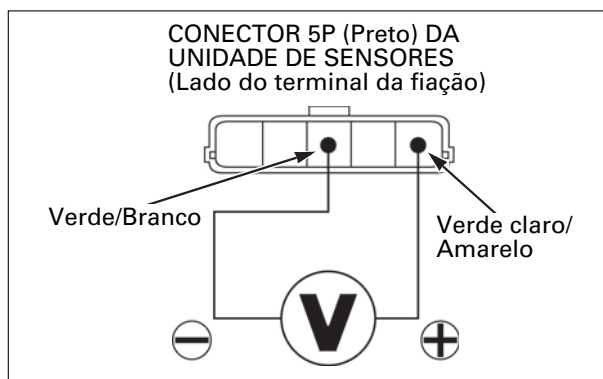
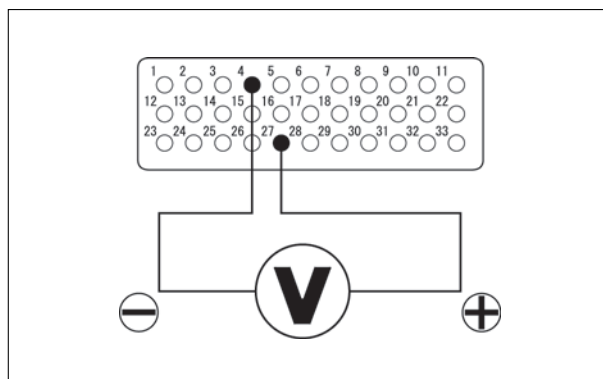
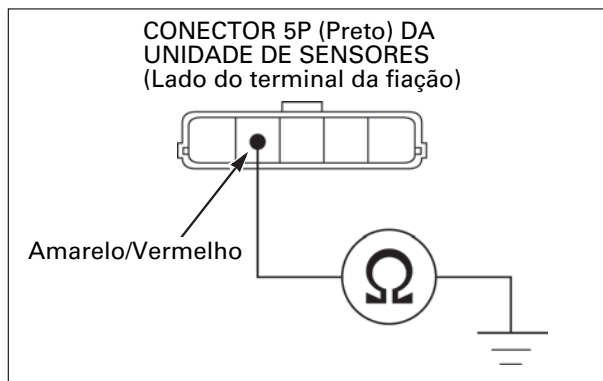
Meça a voltagem entre os terminais do conector, no lado da fiação.

Conexão: Verde claro/Amarelo (+) – Verde/Branco (-)

É indicada uma voltagem entre 4,75 e 5,25 V?

Sim – Unidade de sensores defeituosa (sensor MAP).

Não – Circuito aberto no fio Verde claro/Amarelo.



4. Inspeção de Curto-circuito na Linha de Saída do Sensor MAP

Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores.
Desacople o conector 33P do ECM do Dispositivo de Teste.
Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 5P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Verde claro/Amarelo – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Verde claro/Amarelo.

Não – Vá para a etapa 5.

5. Inspeção do Sensor MAP

Substitua o sensor MAP por um em boas condições de funcionamento (página 6-41).
Acople o conector 33P do ECM ao Dispositivo de Teste.
Ligue o interruptor de ignição.
Verifique se ocorre indicação do MIL.

O MIL pisca 1 vez?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspeccione novamente.

Não – Unidade de sensores original defeituosa (sensor MAP).

7 PISCADAS (SENSOR EOT)

NOTA

Antes de iniciar esta inspeção, certifique-se de que o conector 2P do sensor EOT não está solto ou com mau contato. Em seguida, verifique novamente a indicação do MIL.

1. Inspeção da Voltagem de Saída do Sensor EOT

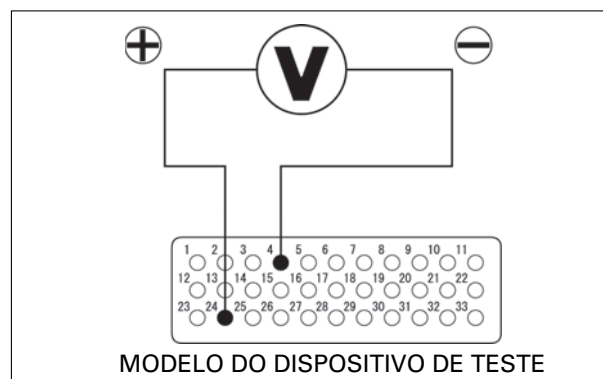
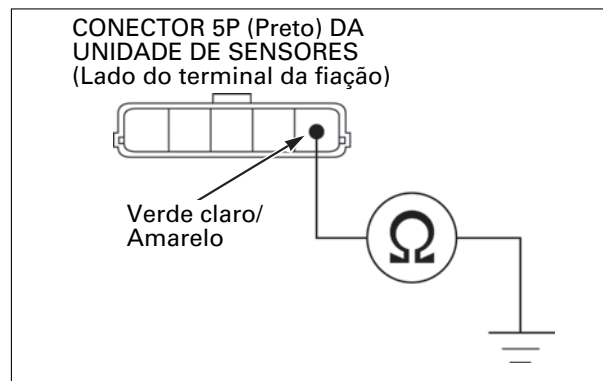
Acople o Dispositivo de Teste ao ECM e ao conector 33P do ECM (página 6-12).
Ligue o interruptor de ignição.
Meça a voltagem entre os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexão: N° 24 (+) – N° 4 (-)

É indicada uma voltagem entre 2,7 e 3,1 V (a 20°C)?

Sim – • Falha intermitente.
• Conector do ECM solto ou com mau contato.

Não – Vá para a etapa 2.



2. Inspeção da Voltagem de Entrada do Sensor EOT

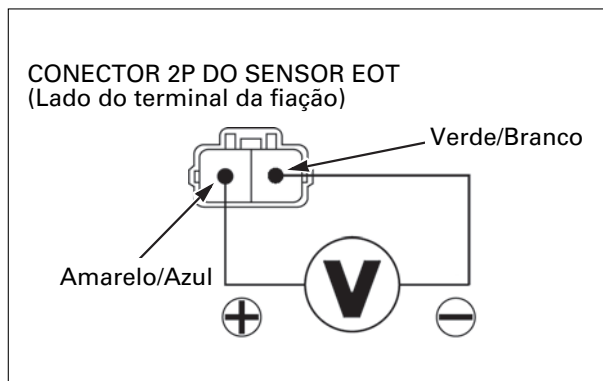
Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector 2P do sensor EOT.
Ligue o interruptor de ignição.
Meça a voltagem entre os terminais do conector 2P, no lado da fiação.

Conexão: Amarelo/Azul (+) – Verde/Branco (-)

É indicada uma voltagem entre 4,75 e 5,25 V?

Sim – Vá para a etapa 3.

Não – Vá para a etapa 4.



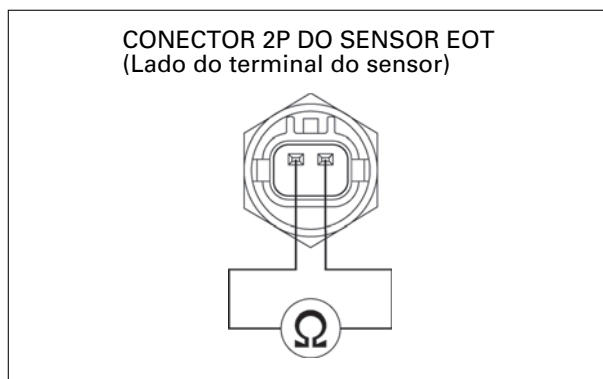
3. Inspeção de Resistência do Sensor EOT

Desligue o interruptor de ignição.
Meça a resistência entre os terminais do conector, no lado do sensor EOT.

É indicada uma resistência entre 2,5 e 2,8 kΩ (a 20°C)?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.

Não – Sensor EOT defeituoso.



4. Inspeção de Circuito Aberto na Linha do Sensor EOT

Desligue o interruptor de ignição.
Inspecione a continuidade entre os terminais do conector 2P, no lado da fiação, e os terminais do Dispositivo de Teste.

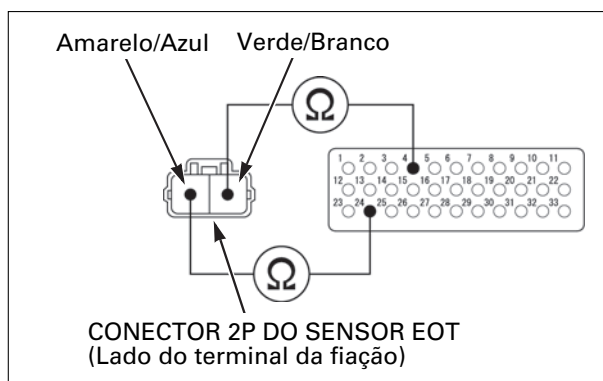
Conexões: Amarelo/Azul – N° 24

Verde/Branco – N° 4

Há continuidade?

Sim – Vá para a etapa 5.

Não – • Circuito aberto no fio Amarelo/Azul.
• Circuito aberto no fio Verde/Branco.



5. Inspeção de Curto-circuito no Sensor EOT

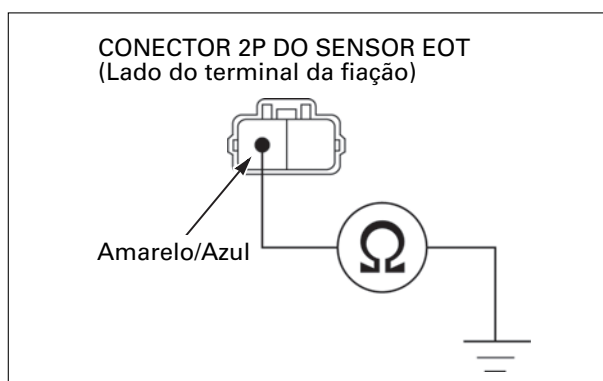
Desacople o conector 33P do ECM do Dispositivo de Teste.
Inspecione a continuidade entre o terminal do conector 2P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Amarelo/Azul – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Amarelo/Azul.

Não – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.



8 PISCADAS (SENSOR TP)

1. Inspeção da Linha de Alimentação/Terra da Unidade de Sensores

Inspeccione a linha de alimentação/terra da unidade de sensores (página 6-14).

Está a linha de alimentação/terra da unidade de sensores funcionando corretamente?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Substitua o componente defeituoso ou repare o circuito que não funcionar corretamente.

2. Inspeção da Voltagem de Saída do Sensor TP

Acople o Dispositivo de Teste ao ECM e ao conector 33P do ECM (página 6-12).

Ligue o interruptor de ignição.

Meça a voltagem de saída do sensor TP entre os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexão: N° 5 (+) – N° 4 (-)

**Padrão: 0,29 – 0,71 V (Acelerador completamente fechado)
4,13 – 4,76 V (Acelerador completamente aberto)**

É indicada a voltagem padrão?

Sim – • Falha intermitente.
• Conector do ECM solto ou com mau contato.

Não – Vá para a etapa 3.

3. Inspeção de Circuito Aberto na Linha de Entrada do Sensor TP

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores.

Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 5P, no lado da fiação, e o terminal do Dispositivo de Teste.

Conexão: Amarelo – N° 5

Há continuidade?

Sim – Vá para a etapa 4.

Não – Circuito aberto no fio Amarelo.

4. Inspeção de Curto-circuito na Linha de Saída do Sensor TP

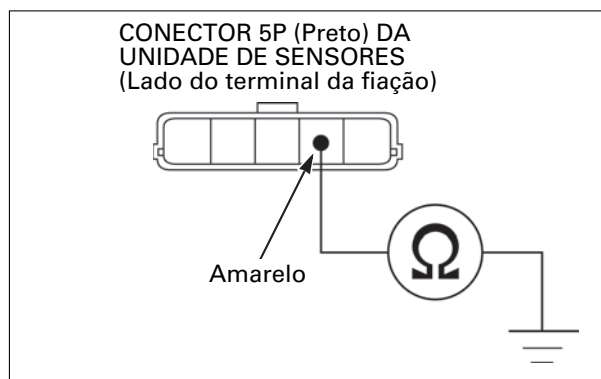
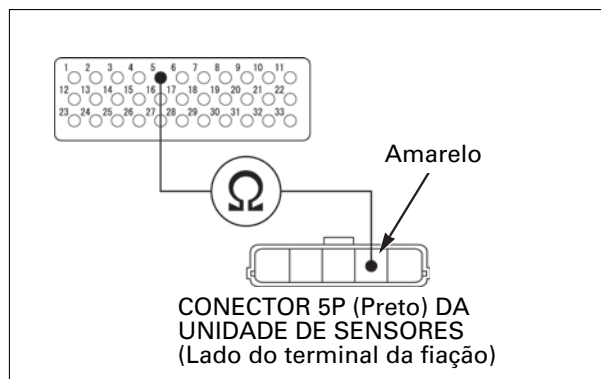
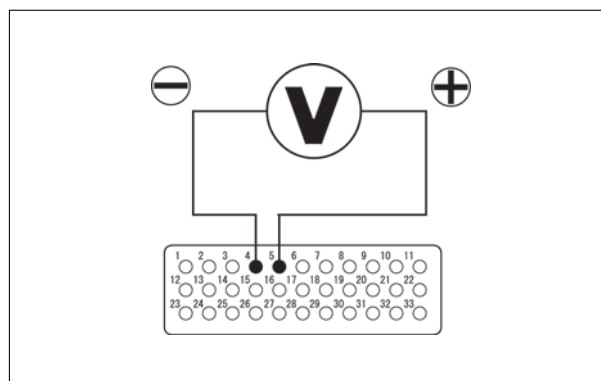
Desacople o conector 33P do ECM do Dispositivo de Teste. Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 5P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Amarelo – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Amarelo.

Não – Vá para a etapa 5.



5. Inspeção do Sensor TP

Substitua o sensor TP por um em boas condições de funcionamento (página 6-41).
Acople o conector 33P do ECM ao Dispositivo de Teste.
Ligue o interruptor de ignição.
Verifique se ocorre indicação do MIL.

O MIL pisca 8 vezes?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.

Não – Unidade de sensores original defeituosa (sensor TP).

9 PISCADAS (SENSOR IAT)

1. Inspeção da Linha de Alimentação/Terra da Unidade de Sensores

Inspeção a linha de alimentação/terra da unidade de sensores (página 6-14).

Está a linha de alimentação/terra da unidade de sensores funcionando corretamente?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Substitua o componente defeituoso ou repare o circuito que não funcionar corretamente.

2. Inspeção da Voltagem de Saída do Sensor IAT

Acople o Dispositivo de Teste ao ECM e ao conector 33P do ECM (página 6-12).
Ligue o interruptor de ignição.
Meça a voltagem entre os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexão: N° 14 (+) – N° 4 (-)

É indicada uma voltagem entre 2,7 e 3,1 V (a 20°C)?

Sim – • Falha intermitente.
• Conector do ECM solto ou com mau contato.

Não – Vá para a etapa 3.

3. Inspeção da Voltagem de Entrada do Sensor IAT

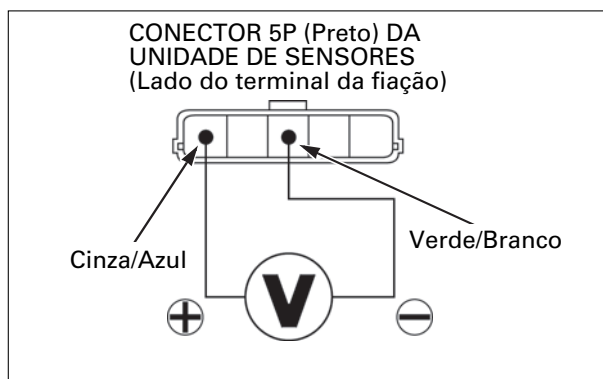
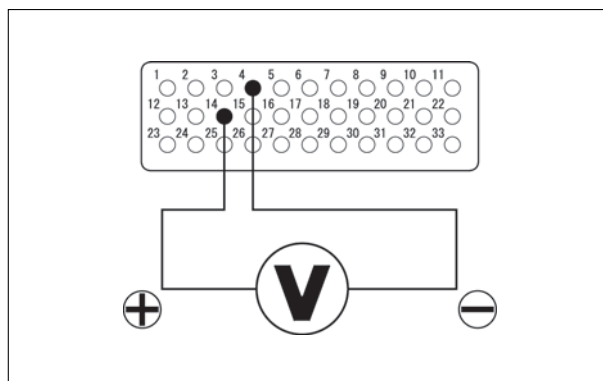
Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores.
Ligue o interruptor de ignição.
Meça a voltagem entre os terminais do conector, no lado da fiação.

Conexão: Cinza/Azul (+) – Verde/Branco (-)

É indicada uma voltagem entre 4,75 e 5,25 V?

Sim – Vá para a etapa 6.

Não – Vá para a etapa 4.



4. Inspeção de Curto-circuito na Linha de Saída do Sensor IAT

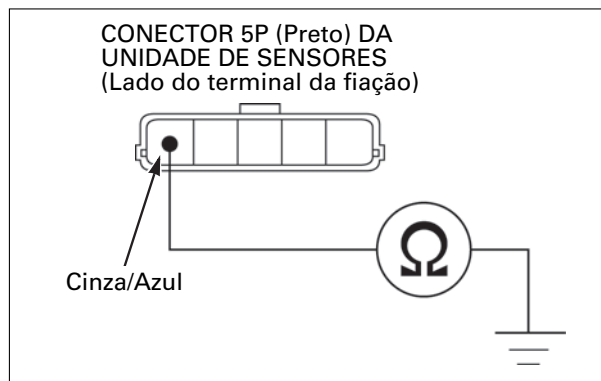
Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector do Dispositivo de Teste do ECM.
Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 5P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Cinza/Azul – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Cinza/Azul.

Não – Vá para a etapa 5.

**5. Inspeção de Circuito Aberto na Linha do Sensor IAT**

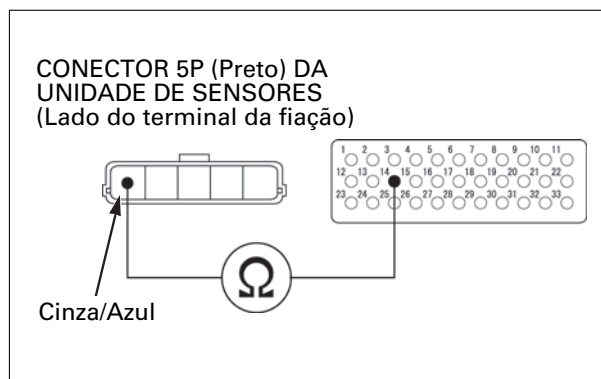
Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 5P, no lado da fiação, e o terminal do Dispositivo de Teste.

Conexão: Cinza/Azul – Nº 14

Há continuidade?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspeccione novamente.

Não – Circuito aberto no fio Cinza/Azul.

**6. Inspeção de Resistência do Sensor IAT**

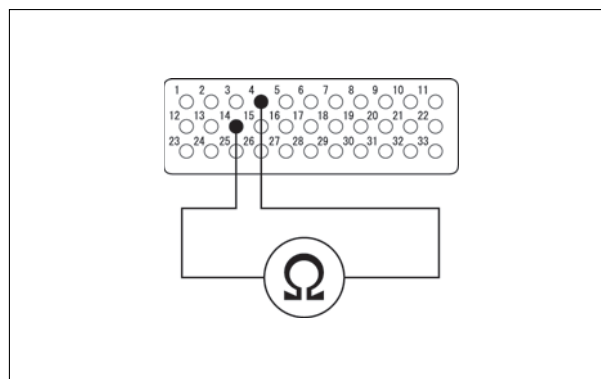
Desligue o interruptor de ignição.
Acople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores.
Meça a resistência entre os terminais do Dispositivo de Teste do ECM (entre 20 e 30°C).

Conexão: Nº 14 – Nº 4

É indicada uma resistência entre 1 e 4 kΩ (a 20°C)?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspeccione novamente.

Não – Unidade de sensores defeituosa (sensor IAT).



12 PISCADAS (INJETOR DE COMBUSTÍVEL)**NOTA**

Antes de iniciar esta inspeção, certifique-se de que o conector 2P (Cinza) do injetor de combustível não está solto ou com mau contato. Em seguida, verifique novamente a indicação do MIL.

1. Inspeção de Resistência do Injetor de Combustível

Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector 2P (Cinza) do injetor de combustível.
Meça a resistência entre os terminais do conector 2P, no lado do injetor.

É indicada uma resistência entre 11,6 e 12,4 Ω (a 20°C)?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Injetor de combustível defeituoso.

2. Inspeção da Voltagem de Entrada do Injetor de Combustível

Ligue o interruptor de ignição.
Meça a voltagem entre o terminal do conector 2P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Preto/Azul (+) – Terra (-)

É indicada a voltagem da bateria?

Sim – Vá para a etapa 3.

Não – Circuito aberto no fio Preto/Azul.

3. Inspeção de Circuito Aberto na Linha de Sinal do Injetor

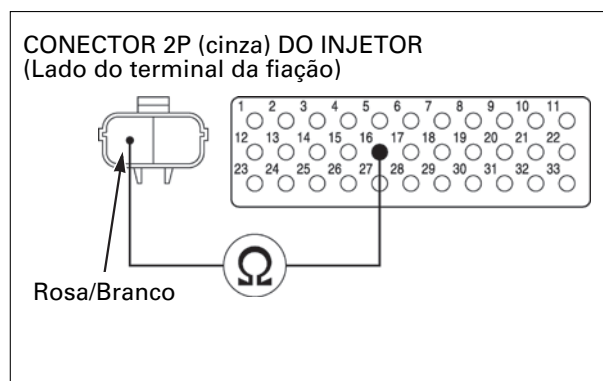
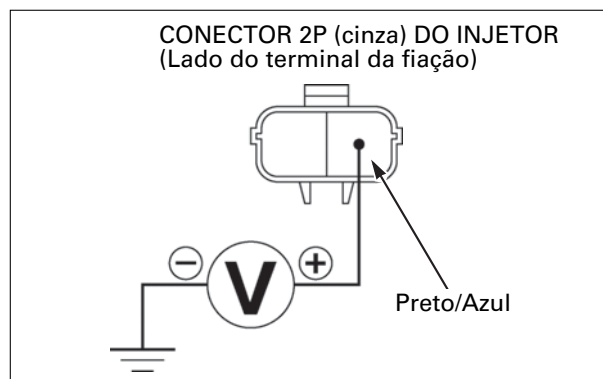
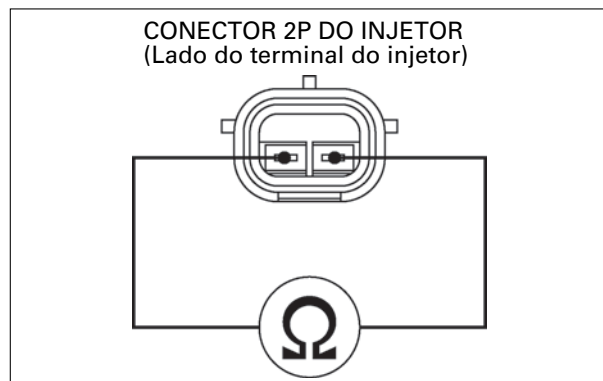
Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).
Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 2P, no lado da fiação, e o terminal do Dispositivo de Teste.

Conexão: Nº 16 – Rosa/Branco

Há continuidade?

Sim – Vá para a etapa 4.

Não – Circuito aberto no fio Rosa/Branco.



4. Inspeção de Curto-circuito na Linha de Sinal do Injetor de Combustível

Inspeção a continuidade entre o terminal do conector 2P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Rosa/Branco – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Rosa/Branco.

Não – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.

21 PISCADAS (SENSOR DE O₂)

NOTA

Antes de iniciar esta inspeção, certifique-se de que o conector 4P (Preto) do sensor de O₂ não está solto ou com mau contato. Em seguida, verifique novamente a indicação do MIL.

1. Inspeção do Sistema do Sensor de O₂

Dê partida no motor e mantenha-o em funcionamento até o óleo do motor atingir a temperatura de 80°C. Execute um teste de condução na motocicleta e inspecione novamente a indicação do MIL.

O MIL pisca 21 vezes?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Falha intermitente.

2. Inspeção de Curto-circuito na Linha do Sensor de O₂

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople os conectores 4P (Preto) do sensor de O₂ e 33P do ECM.

Inspeção a continuidade entre o terminal do conector 2P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Preto/Branco – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Preto/Branco.

Não – Vá para a etapa 3.

3. Inspeção de Circuito Aberto na Linha do Sensor de O₂

Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

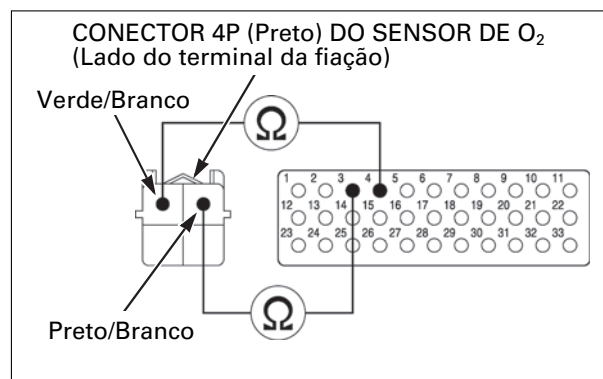
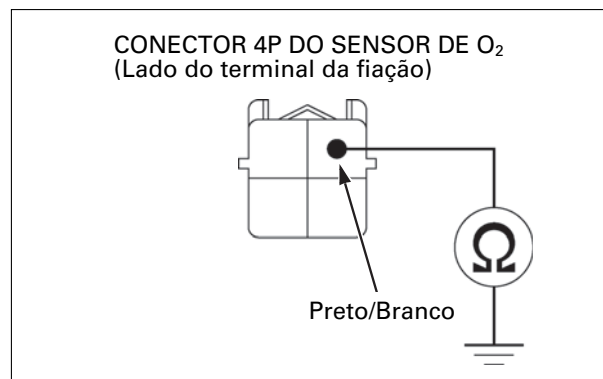
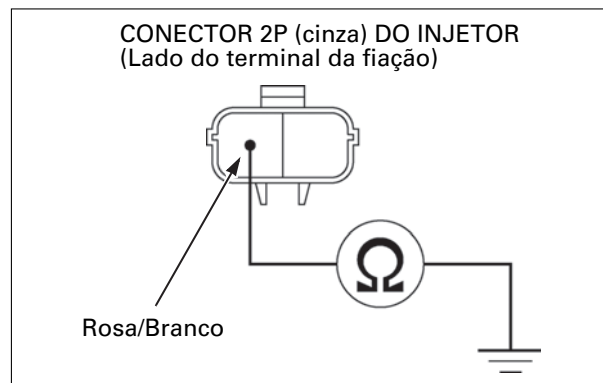
Inspeção a continuidade entre os terminais do conector 2P, no lado da fiação, e os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexões: Preto/Branco – N° 3
Verde/Branco – N° 4

Há continuidade?

Sim – Vá para a etapa 4.

Não – • Circuito aberto no fio Preto/Branco.
• Circuito aberto no fio Verde/Branco.



4. Inspeção do Sensor de O₂

Substitua o sensor de O₂ por um em boas condições de funcionamento (página 6-54).

Dê partida no motor e mantenha-o em funcionamento até o óleo do motor atingir a temperatura de 80°C.

Execute um teste de condução na motocicleta e inspecione novamente a indicação do MIL.

O MIL pisca 21 vezes?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.

Não – Sensor de O₂ original defeituoso.

23 PISCADAS (AQUECEDOR DO SENSOR DE O₂)

NOTA

Antes de iniciar esta inspeção, certifique-se de que o conector 4P (Preto) do sensor de O₂ não está solto ou com mau contato. Em seguida, verifique novamente a indicação do MIL.

1. Inspeção do Sistema do Aquecedor do Sensor de O₂

Dê partida no motor e mantenha-o em funcionamento até o óleo do motor atingir a temperatura de 80°C.

Execute um teste de condução na motocicleta e inspecione novamente a indicação do MIL.

O MIL pisca 23 vezes?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Falha intermitente.

2. Inspeção da Voltagem de Entrada do Aquecedor do Sensor de O₂

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 4P (Preto) do sensor de O₂.

Ligue o interruptor de ignição.

Meça a voltagem entre o terminal do conector 4P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Preto/Azul (+) – Terra (-)

É indicada a voltagem da bateria?

Sim – Vá para a etapa 3.

Não – Circuito aberto no fio Preto/Azul.

3. Inspeção da Resistência do Aquecedor do Sensor de O₂

Desligue o interruptor de ignição.

Meça a resistência entre os terminais do conector 4P, no lado do sensor de O₂.

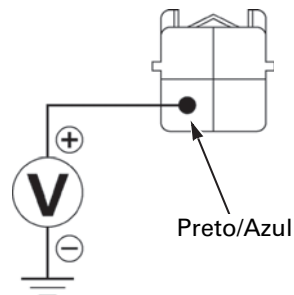
Conexão: Branco – Branco

É indicada uma resistência entre 5 e 20 Ω (a 20°C)?

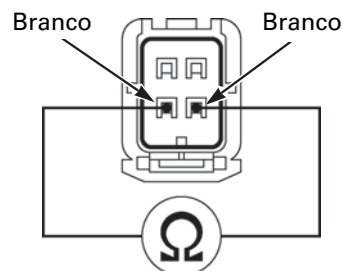
Sim – Vá para a etapa 4.

Não – Sensor de O₂ defeituoso.

CONECTOR 4P (Preto) DO SENSOR DE O₂
(Lado do terminal da fiação)



CONECTOR 4P (Preto) DO SENSOR DE O₂
(Lado do terminal do sensor de O₂)



4. Inspeção de Curto-circuito no Aquecedor do Sensor de O₂

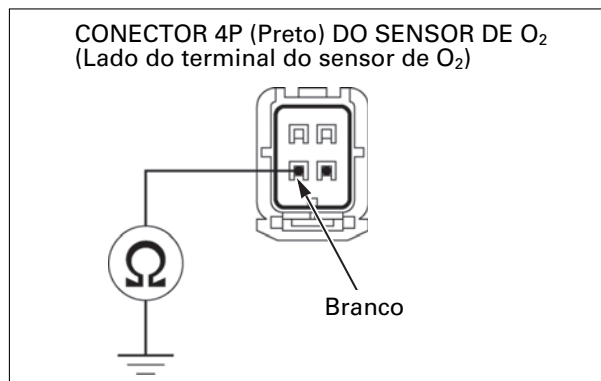
Inspecione a continuidade entre o terminal do conector 4P, no lado do sensor de O₂, e o terra.

Conexão: Branco – Terra

Há continuidade?

Sim – Vá para a etapa 5.

Não – Sensor de O₂ defeituoso.

**5. Inspeção de Circuito Aberto na Linha do Aquecedor do Sensor de O₂**

Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

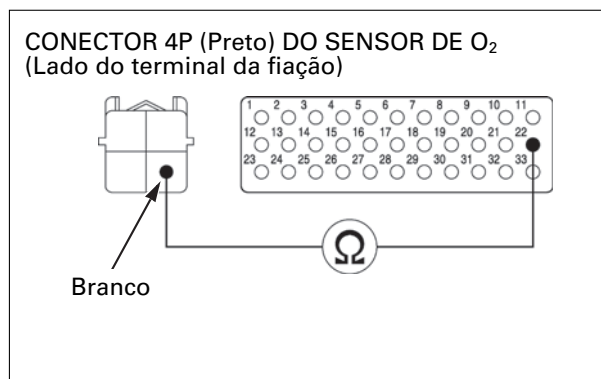
Inspecione a continuidade entre o terminal do conector 4P, no lado da fiação, e o terminal do Dispositivo de Teste.

Conexão: Branco – N° 22

Há continuidade?

Sim – Vá para a etapa 6.

Não – Circuito aberto no fio Branco.

**6. Inspeção de Curto-circuito na Linha do Aquecedor do Sensor de O₂**

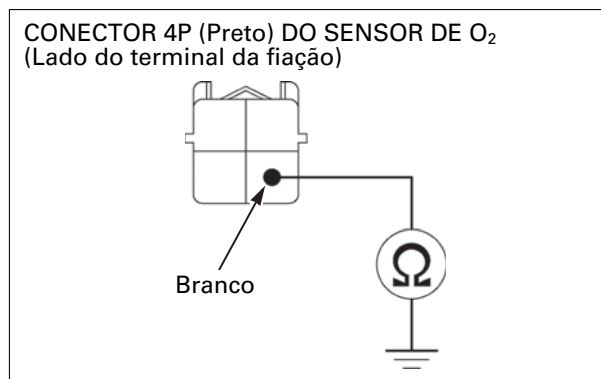
Inspecione a continuidade entre o terminal do conector 4P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Branco – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Branco.

Não – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.



29 PISCADAS (VÁLVULA IAC)

NOTA

Antes de iniciar esta inspeção, certifique-se de que o conector 4P (Preto) da válvula IAC não está solto ou com mau contato. Em seguida, verifique novamente a indicação do MIL.

1. Inspeção de Resistência da Válvula IAC

Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector 4P (Preto) da válvula IAC.
Meça a resistência entre os terminais do conector 4P, no lado da válvula IAC.

Conexões: 1A – 1B
2A – 2B

É indicada uma resistência entre 110 e 150 Ω (a 20°C)?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Válvula IAC defeituosa.

2. Inspeção de Curto-circuito na Linha da Válvula IAC

Desacople o conector 33P do ECM.
Inspeccione a continuidade entre os terminais do conector 4P, no lado da fiação, e o terra.

Conexões: Azul/Branco – Terra
Marrom/Branco – Terra
Marrom/Preto – Terra
Azul/Preto – Terra

Há continuidade em todas as situações?

Sim – • Curto-circuito no fio Azul/Branco.
• Curto-circuito no fio Marrom/Branco.
• Curto-circuito no fio Marrom/Preto.
• Curto-circuito no fio Azul/Preto.

Não – Vá para a etapa 3.

3. Inspeção de Circuito Aberto na Linha da Válvula IAC

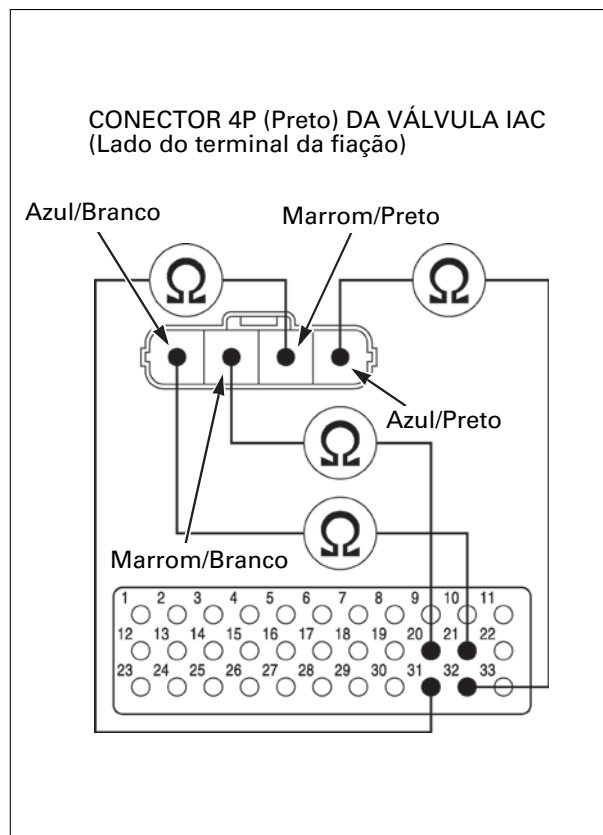
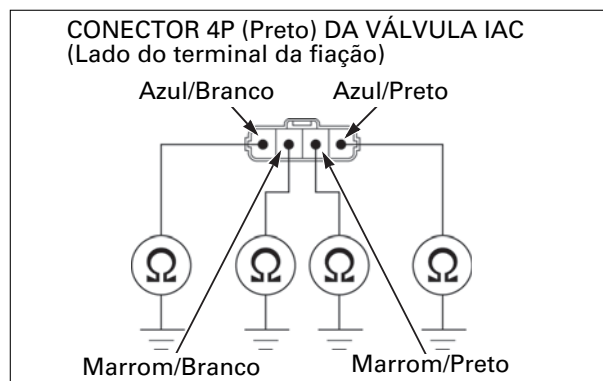
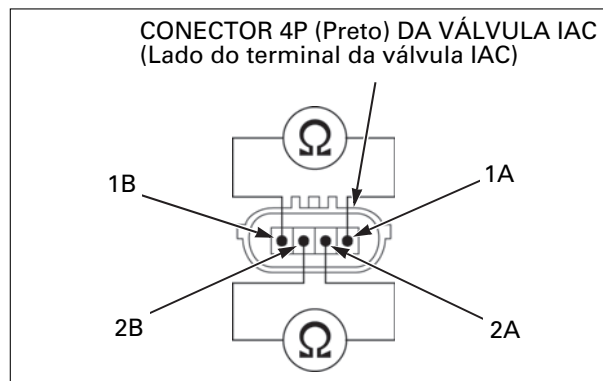
Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).
Inspeccione a continuidade entre os terminais do conector 4P, no lado da fiação, e os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexões: Azul/Branco – Nº 21
Marrom/Branco – Nº 20
Marrom/Preto – Nº 31
Azul/Preto – Nº 32

Há continuidade em todas as situações?

Sim – Vá para a etapa 4.

Não – • Circuito aberto no fio Azul/Branco.
• Circuito aberto no fio Marrom/Branco.
• Circuito aberto no fio Marrom/Preto.
• Circuito aberto no fio Azul/Preto.



4. Inspeção do Sistema da Válvula IAC

Acople os conectores 4P (Preto) da válvula IAC e 33P do ECM.

Dê partida no motor, mantenha-o funcionando em marcha lenta e verifique se ocorre indicação do MIL.

O MIL pisca 29 vezes?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.

Não – Falha intermitente.

54 PISCADAS (SENSOR DE INCLINAÇÃO DO CHASSI)

NOTA

Antes de iniciar esta inspeção, certifique-se de que o conector 3P (Preto) do sensor de inclinação do chassi não está solto ou com mau contato. Em seguida, verifique novamente a indicação do MIL.

1. Inspeção da Linha de Alimentação/Terra do Sensor de Inclinação do Chassi

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 3P (Preto) do sensor de inclinação do chassi.

Ligue o interruptor de ignição.

Meça a voltagem entre os terminais do conector, no lado da fiação.

Conexão: Amarelo/Vermelho (+) – Verde/Branco (-)

É indicada uma voltagem entre 4,75 e 5,25 V?

Sim – Vá para a etapa 4.

Não – Vá para a etapa 2.

2. Inspeção de Curto-circuito na Linha de Alimentação do Sensor de Inclinação do Chassi

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P do ECM.

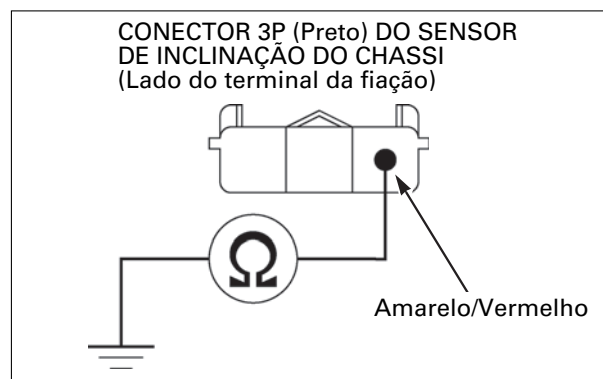
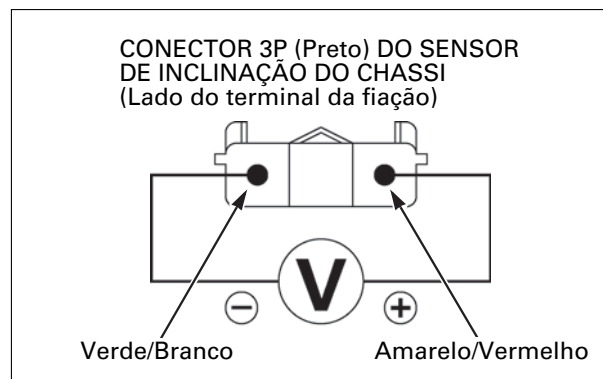
Inspecione a continuidade entre o terminal do conector 3P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Amarelo/Vermelho – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Amarelo/Vermelho.

Não – Vá para a etapa 3.



3. Inspeção de Circuito Aberto na Linha de Alimentação/Terra do Sensor de Inclinação do Chassi

Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

Inspeccione a continuidade entre os terminais do conector 3P, no lado da fiação, e os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexões: Amarelo/Vermelho – N° 6
Verde/Branco – N° 4

Há continuidade?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspecione novamente.

Não – • Circuito aberto no fio Amarelo/Vermelho.
• Circuito aberto no fio Verde/Branco.

4. Inspeção de Curto-circuito na Linha de Saída do Sensor de Inclinação do Chassi

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P do ECM.

Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 3P, no lado da fiação, e o terra.

Conexão: Vermelho/Azul – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Vermelho/Azul.

Não – Vá para a etapa 5.

5. Inspeção de Circuito Aberto na Linha de Saída do Sensor de Inclinação do Chassi

Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

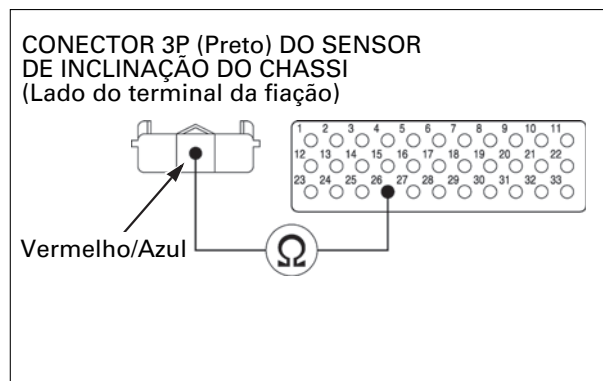
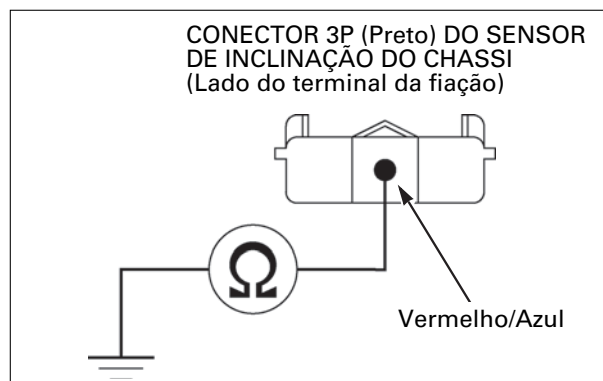
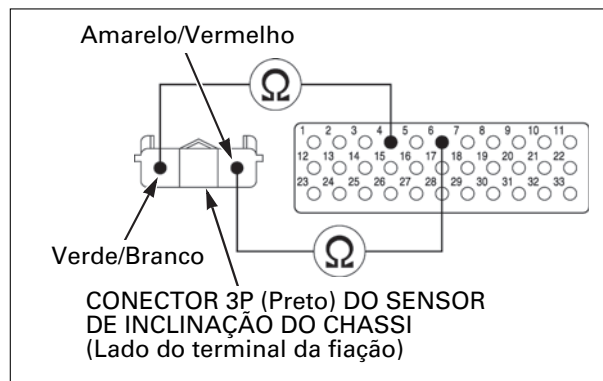
Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 3P, no lado da fiação, e o terminal do Dispositivo de Teste.

Conexão: Vermelho/Azul – N° 26

Há continuidade?

Sim – Inspeccione o sensor de inclinação do chassi (página 6-52).

Não – Circuito aberto no fio Vermelho/Azul.

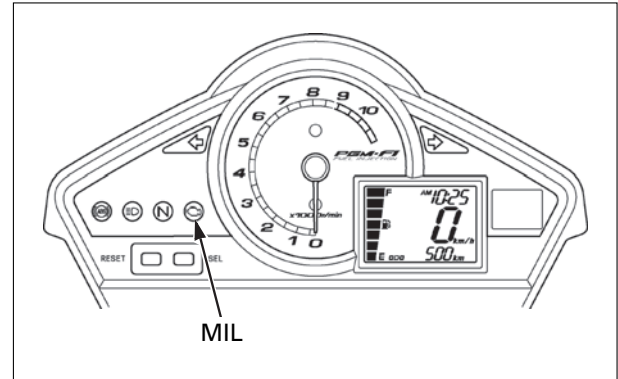


DIAGNOSE DE DEFEITOS DO CIRCUITO DO MIL

NOTA

No instante em que o interruptor de ignição é ligado, o MIL deverá permanecer aceso por alguns segundos e apagar-se em seguida.

Se for possível dar partida no motor, mas o MIL não funcionar adequadamente no instante em que o interruptor de ignição for ligado, execute a inspeção descrita a seguir:



O MIL não acende quando o interruptor de ignição é ligado

1. Inspeção da Linha de Alimentação/Terra do Painel de Instrumentos

Verifique se o painel de instrumentos funciona corretamente.

O painel de instrumentos funciona corretamente?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Inspeccione as linhas de alimentação/terra do painel de instrumentos.

2. Inspeção de Funcionamento do MIL

Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

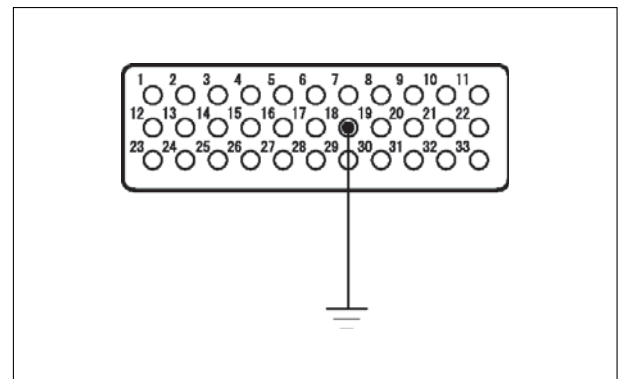
Aterre o terminal N° 18 do Dispositivo de Teste, utilizando um jumper.

Ligue o interruptor de ignição e verifique o MIL.

O MIL acende?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspeccione novamente.

Não – Vá para a etapa 3.



3. Inspeção de Circuito Aberto na Linha do MIL

Desligue o interruptor de ignição.

Remova a carenagem dianteira (página 3-5).

Desacople o conector 16P do painel de instrumentos.

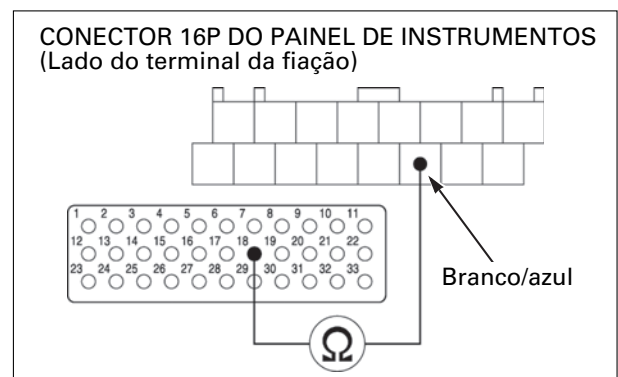
Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector 16P, no lado da fiação, e o terminal do Dispositivo de Teste.

Conexão: Branco/Azul – N° 18

Há continuidade?

Sim – Painel de instrumentos defeituoso.

Não – Circuito aberto no fio Branco/Azul.



O MIL não se apaga alguns segundos após o interruptor de ignição ser ligado

1. Inspeção de Funcionamento do MIL

Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector 33P do ECM.
Ligue o interruptor de ignição e verifique o MIL.

O MIL acende?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Vá para a etapa 3.

2. Inspeção de Curto-circuito na Linha do MIL

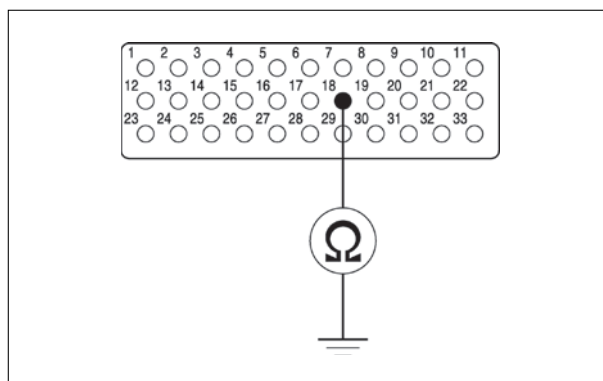
Desligue o interruptor de ignição.
Desacople o conector 16P do painel de instrumentos.
Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).
Inspeccione a continuidade entre o terminal do Dispositivo de Teste e o terra.

Conexão: N° 18 – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Branco/Azul.

Não – Painel de instrumentos defeituoso.



3. Inspeção de Curto-circuito na Linha do DLC

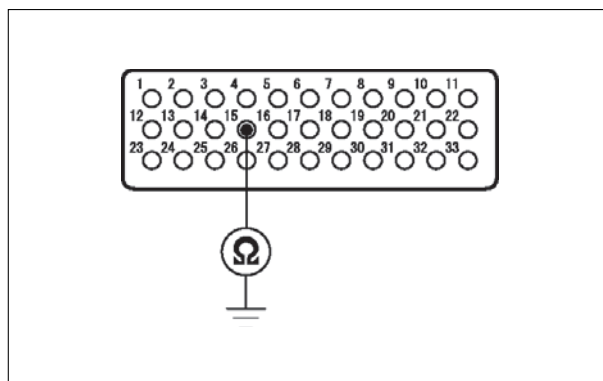
Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).
Inspeccione a continuidade entre o terminal do Dispositivo de Teste e o terra.

Conexão: N° 15 – Terra

Há continuidade?

Sim – Curto-circuito no fio Azul.

Não – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspeccione novamente.



INSPEÇÃO DA LINHA DE COMBUSTÍVEL

ALÍVIO DA PRESSÃO DE COMBUSTÍVEL

NOTA

Antes de desconectar a mangueira de combustível, alivie a pressão do sistema, como descrito a seguir.

1. Desligue o interruptor de ignição.
2. Remova a tampa lateral esquerda/carenagem do assento (página 3-3).
3. Desacople o conector 3P da bomba de combustível.
4. Dê partida no motor e deixe-o funcionando em marcha lenta até morrer.
5. Desligue o interruptor de ignição.

REMOÇÃO DO ENCAIXE DE CONEXÃO RÁPIDA

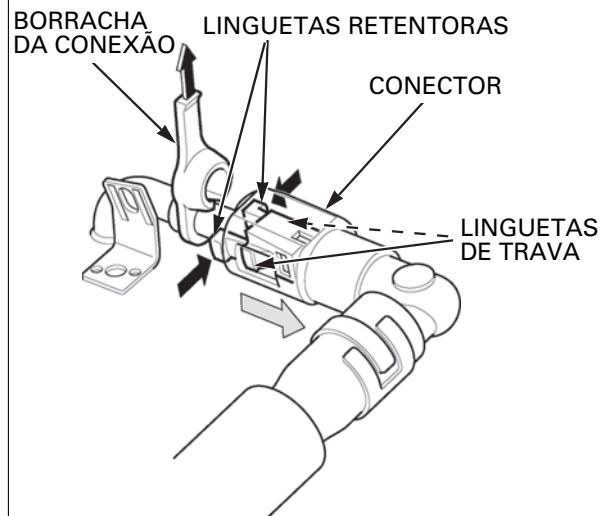
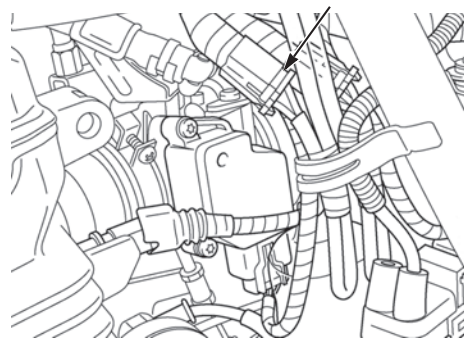
Lado do Tanque de Combustível

NOTA

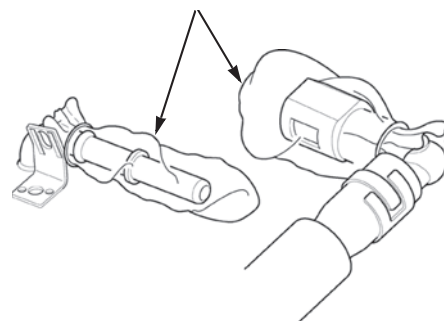
Não dobre ou torça a mangueira de combustível.

1. Alivie a pressão de combustível (página 6-30).
2. Desconecte o cabo negativo (-) da bateria (página 16-6).
3. Levante a parte traseira do tanque de combustível.
4. Limpe o encaixe de conexão rápida se necessário e coloque uma toalha sobre ele.
5. Puxe a capa de borracha, como mostra a ilustração, a fim de liberar a guia da borracha da conexão de suas linguetas retentoras.
6. Segure o conector com uma das mãos e aperte as linguetas retentoras com a outra para soltá-las do encaixe de trava.
Puxe o conector da bomba de combustível e remova o retentor e a borracha da conexão.
- Seque o combustível restante da mangueira, utilizando uma toalha.
- Tenha cuidado para não danificar a mangueira ou outros componentes.
- Não utilize ferramentas.
- Se o conector não se mover, mantenha as linguetas retentoras pressionadas e empurre e puxe alternadamente o conector até que ele possa soltar-se facilmente.
7. Para evitar danos e penetração de materiais estranhos, vede o conector solto e a conexão da bomba de combustível com sacos plásticos.

CONECTOR 3P DA BOMBA DE COMBUSTÍVEL

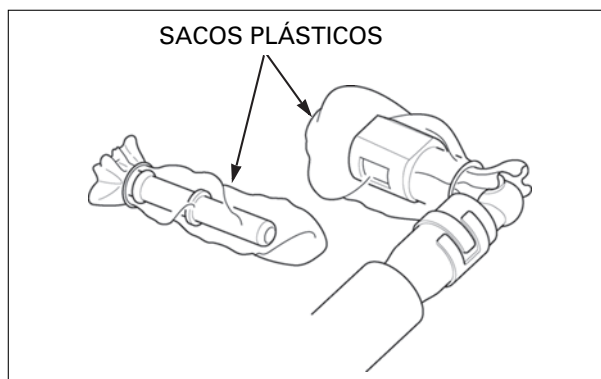
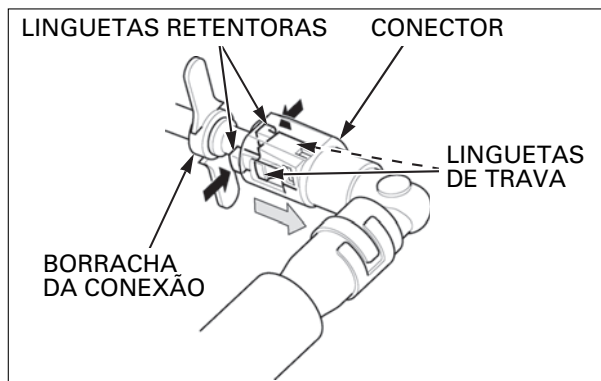


SACOS PLÁSTICOS



Lado do Injetor de Combustível

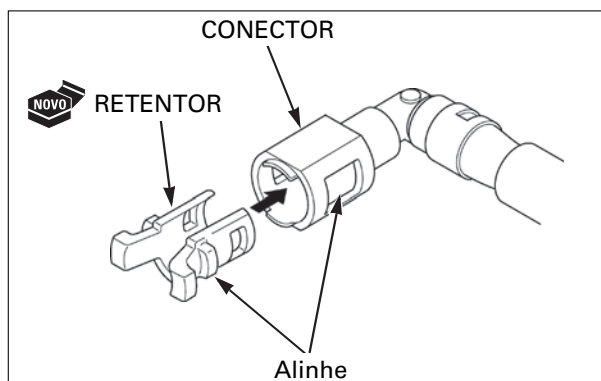
1. Limpe o encaixe de conexão rápida se necessário e coloque uma toalha sobre ele.
 2. Puxe a guia da capa de borracha, a fim de liberar as linguetas retentoras, como mostra a ilustração.
 3. Segure o conector com uma das mãos e aperte as linguetas retentoras com a outra para soltá-las do encaixe de trava.
Puxe o conector do injetor de combustível e remova o retentor e a borracha da conexão.
- Seque o combustível restante da mangueira, utilizando uma toalha.
 - Tenha cuidado para não danificar a mangueira ou outros componentes.
 - Não utilize ferramentas.
 - Se o conector não se mover, mantenha as linguetas retentoras pressionadas e empurre e puxe alternadamente o conector até que ele possa soltar-se facilmente.
4. Para evitar danos e penetração de materiais estranhos, vede o conector solto e a conexão da bomba de combustível com sacos plásticos.

**INSTALAÇÃO DO ENCAIXE DE CONEXÃO RÁPIDA**

- Substitua o retentor e a borracha de conexão do encaixe de conexão rápida sempre que desconectar a mangueira de combustível.
- Se for necessário substituir qualquer um dos retentores, utilize um de mesmo fabricante do removido (existem diversos fabricantes de retentores com diferentes especificações).
- Não dobre ou torça a mangueira de combustível.

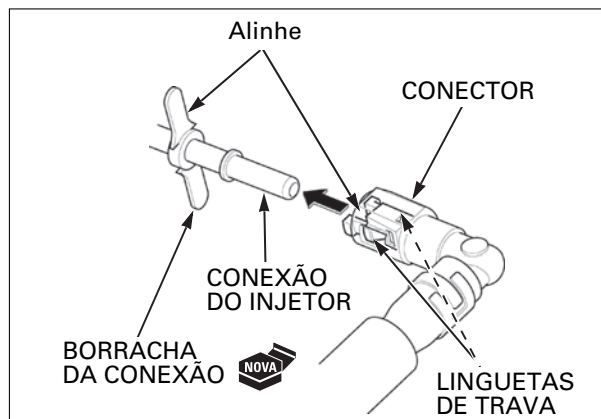
Lado do Injetor de Combustível

1. Insira um novo retentor no conector, alinhando as linguetas de trava com as ranhuras do conector.

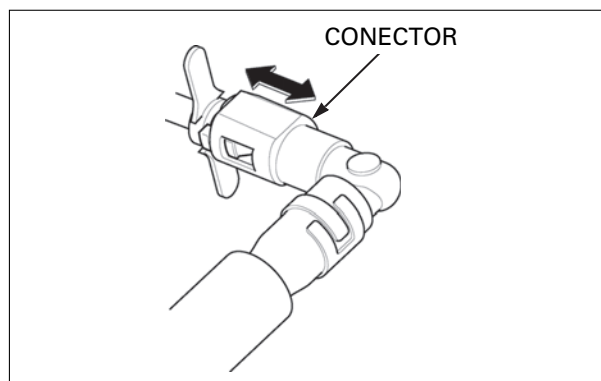


2. Instale corretamente uma nova borracha da conexão.
3. Instale o conector na conexão do injetor de combustível, alinhando as linguetas da borracha da conexão com as ranhuras do retentor. Em seguida, pressione o conector até que ambas as linguetas de trava se encaixem, emitindo um ruído "clique".

Caso haja dificuldade durante o encaixe, aplique uma pequena quantidade de óleo para motor na extremidade da conexão do injetor.

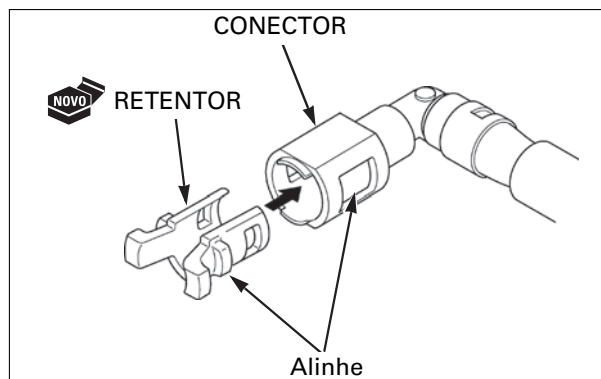


4. Certifique-se de que a conexão esteja firme e de que as linguetas de trava estejam seguramente encaixadas em seu lugar; inspecione visualmente e puxando o conector.



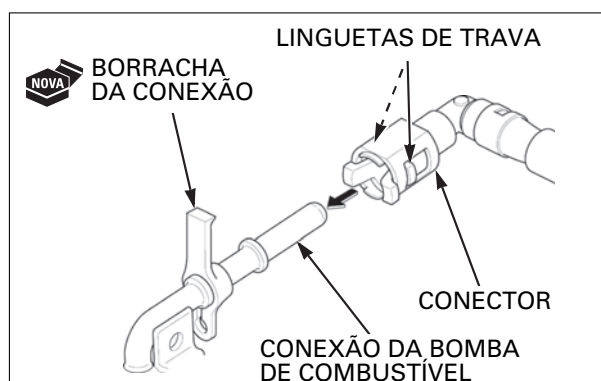
Lado do Tanque de Combustível

1. Insira um novo retentor no conector, alinhando as linguetas de trava com as ranhuras do conector.



2. Instale corretamente uma nova borracha da conexão, como mostra a ilustração.
3. Instale o conector na conexão da bomba de combustível. Em seguida, pressione o conector até que ambas as linguetas de trava se encaixem, emitindo um ruído "clique".

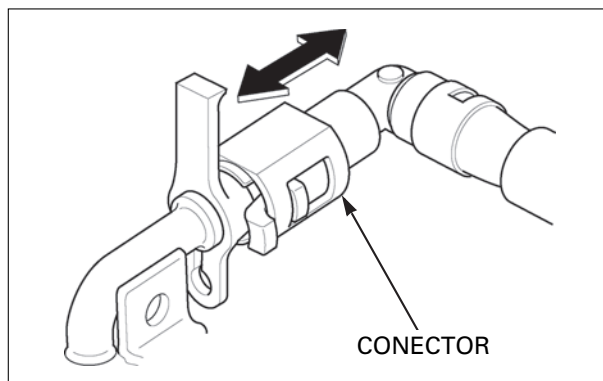
Caso haja dificuldade durante o encaixe, aplique uma pequena quantidade de óleo para motor na extremidade da conexão da bomba de combustível.



4. Certifique-se de que a conexão esteja firme e de que as linguetas de trava estejam seguramente encaixadas em seu lugar; inspecione visualmente e puxando o conector.

Certifique-se de que a guia da borracha da conexão esteja devidamente posicionada (entre as linguetas retentoras).

5. Abaixe o tanque de combustível.
6. Conecte o cabo negativo (-) da bateria (página 16-6).
7. Eleve a pressão de combustível (página 6-33).



ELEVAÇÃO DA PRESSÃO DE COMBUSTÍVEL

1. Acople o conector 3P da bomba de combustível (página 6-38).
2. Ligue o interruptor de ignição e posicione o interruptor do motor em "○". (A bomba de combustível deverá funcionar por 2 segundos, elevando a pressão de combustível)

NOTA

Não acione o motor.

3. Desligue o interruptor de ignição.
4. Repita os procedimentos 2 e 3 por diversas vezes e certifique-se de que não haja vazamentos no sistema de suprimento de combustível.
5. Certifique-se de que não haja vazamentos de combustível nos encaixes de conexão rápida.
6. Instale adequadamente o tanque de combustível (página 6-38).

INSPEÇÃO DA PRESSÃO DE COMBUSTÍVEL

Desconecte o encaixe de conexão rápida da bomba de combustível (página 6-30).

Conecte as ferramentas especiais entre o tubo de combustível e a mangueira de combustível, como mostra a ilustração.

Ferramentas:

(1) Manômetro de combustível	07406-0040004
(2) Manômetro do coletor de admissão	07ZAJ-S5A0111
(3) Acessório da mangueira, 9 mm/9 mm	07ZAJ-S5A0120
(4) Acessório da mangueira, 6 mm/9 mm	07ZAJ-S5A0130
(5) Acessório de conexão, 6 mm/9 mm	07ZAJ-S5A0150

Acople o conector 3P da bomba de combustível.

Conecte o cabo negativo (-) da bateria (página 16-6).

Dê partida no motor e mantenha-o funcionando em marcha lenta.

Faça a leitura da pressão de combustível.

Padrão: 343 kPa (3,5 kgf/cm², 50 psi)

Se a pressão de combustível for superior à especificada, substitua o conjunto da bomba de combustível.

Se a pressão de combustível for inferior à especificada, inspecione os seguintes itens:

- Vazamento na linha de combustível
- Mangueira de combustível dobrada ou obstruída
- Bomba de combustível (página 6-35)

Alivie a pressão de combustível (página 6-30).

Remova as ferramentas especiais do tubo e da mangueira de combustível.

Conecte o encaixe de conexão rápida (página 6-31).

INSPEÇÃO DO FLUXO DE COMBUSTÍVEL

Desconecte o encaixe de conexão rápida da bomba de combustível (página 6-30).

Conecte a ferramenta especial no tubo de conexão da bomba de combustível.

Ferramenta:

Acessório da mangueira, 6 mm/9 mm 07ZAJ-S5A0130

Coloque a extremidade do acessório da mangueira em um recipiente apropriado para gasolina.

Acople o conector 3P da bomba de combustível.

Conecte o cabo negativo (-) da bateria (página 16-6).

Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

Aterre o terminal N° 8 do Dispositivo de Teste, utilizando um jumper.

Ligue o interruptor de ignição por 10 segundos.

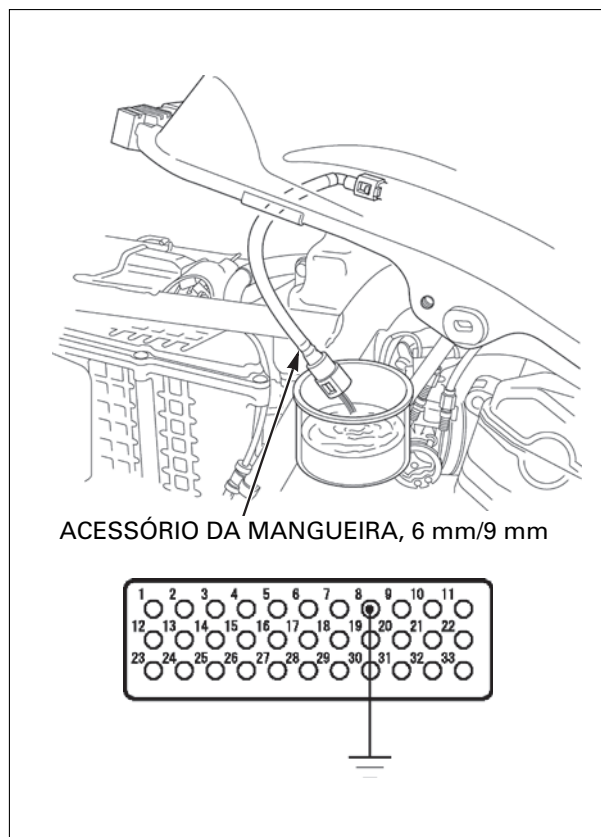
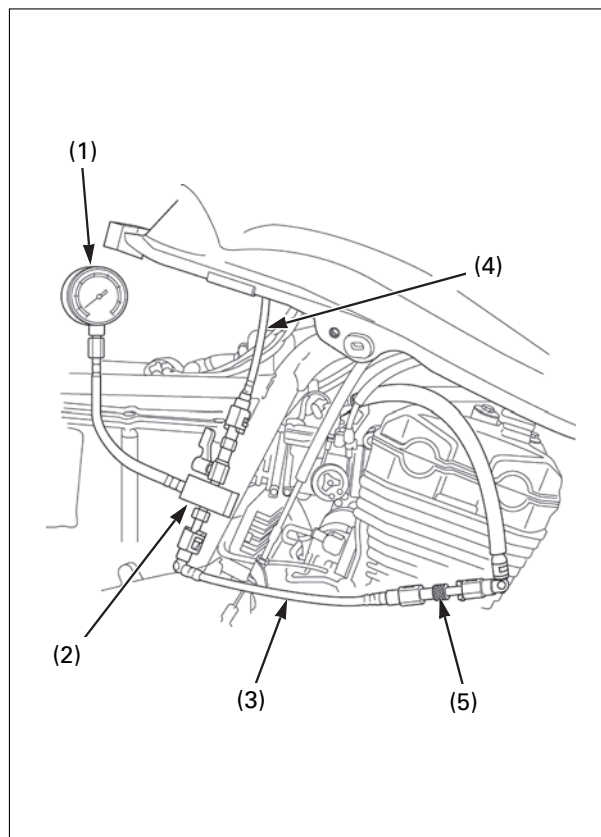
Meça o volume de fluxo de combustível.

Fluxo de combustível:

Mínimo de 50 cm³/10 segundos a 12 V

Se o fluxo de combustível for inferior ao especificado, inspecione a bomba de combustível (página 6-35).

Conecte o encaixe de conexão rápida (página 6-31).



BOMBA DE COMBUSTÍVEL

INSPEÇÃO DO SISTEMA

Ligue o interruptor de ignição, posicione o interruptor do motor em "○" e certifique-se de que a bomba de combustível é acionada por 2 segundos.

Se a bomba de combustível não funcionar, execute a inspeção a seguir:

Desacople o conector 3P da bomba de combustível (página 6-30).

Ligue o interruptor de ignição e meça a voltagem entre os terminais do conector 3P, no lado da fiação.

Conexão: Marrom/Vermelho (+) – Verde (-)

Deve ser indicada a voltagem da bateria por dois segundos após o acionamento do interruptor do motor.

Se for indicada a voltagem da bateria, substitua a bomba de combustível.

Se não for indicada a voltagem da bateria, inspecione os seguintes itens:

- Circuito aberto no fio Marrom/Vermelho entre o relé e a bomba de combustível
- Circuito aberto no fio Verde entre a bomba de combustível e o terminal de aterramento
- Relé e circuitos da bomba de combustível (página 6-36)
- Linhas de alimentação/terra do ECM (página 6-54)

REMOÇÃO

NOTA

Não desmonte a bomba de combustível.

Remova o tanque de combustível (página 6-38).

Limpe ao redor da bomba de combustível.

Remova as seis porcas de fixação, juntamente com o fixador da presilha da fiação.

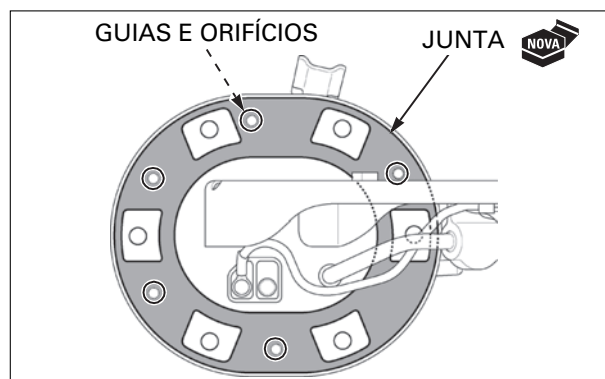
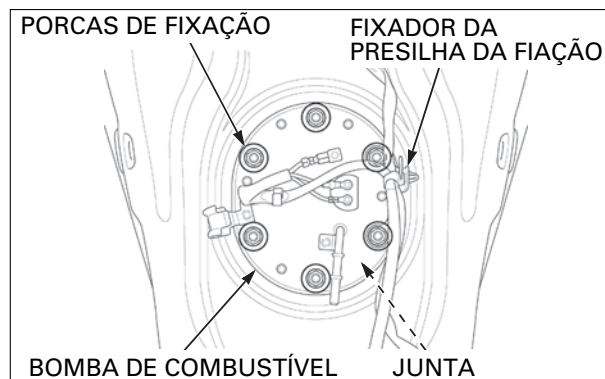
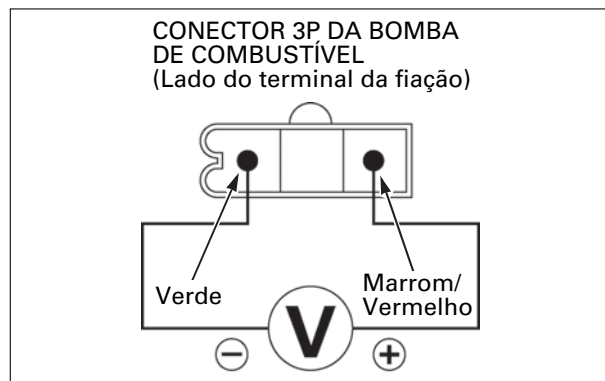
Remova a bomba de combustível e a junta.

INSTALAÇÃO

Instale uma nova junta na bomba de combustível, alinhando as cinco guias com os orifícios.

NOTA

- Sempre substitua a junta por uma nova.
- Tenha cuidado para que não haja penetração de sujeira entre a bomba de combustível e sua junta.

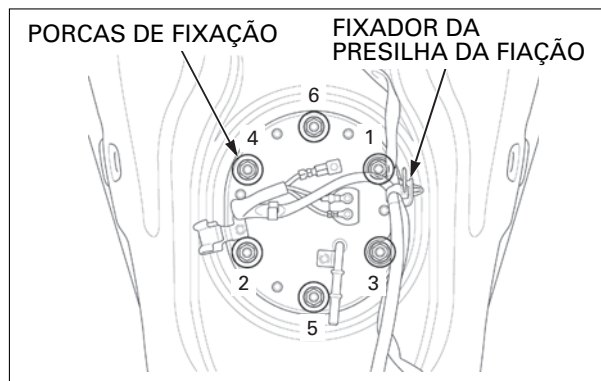


Instale a bomba no tanque de combustível, alinhando os orifícios com os prisioneiros do tanque.

Instale o fixador da presilha da fiação e as seis porcas de fixação. Em seguida, aperte as porcas no torque especificado, observando a sequência de aperto indicada.

Torque: 12 N.m (1,2 kgf.m)

Instale o tanque de combustível (página 6-38).

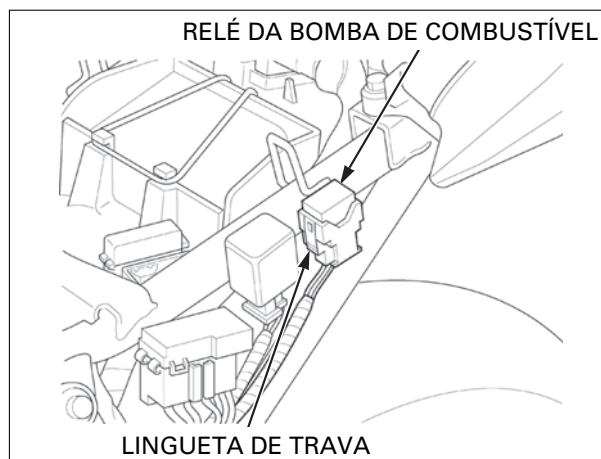


RELÉ DA BOMBA DE COMBUSTÍVEL

O RELÉ DA BOMBA DE COMBUSTÍVEL NÃO FUNCIONA

1. Inspeção da Voltagem de Entrada

Remova o assento (página 3-3).
Desligue o interruptor de ignição.
Puxe o relé da bomba de combustível para fora de seu conector, à medida que pressiona sua lingueta de trava.

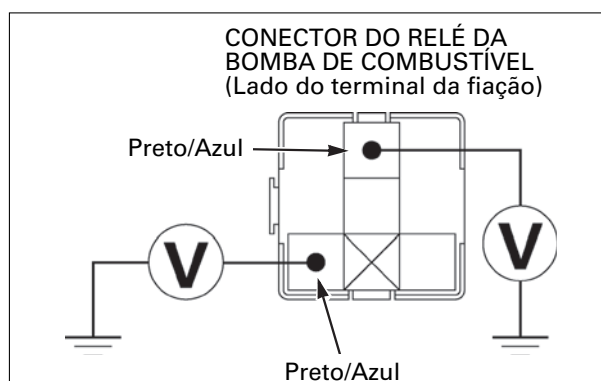


Ligue o interruptor de ignição.
Meça a voltagem entre os terminais dos fios Preto/Amarelo (+) do conector do relé e o terra (-).

É indicada a voltagem da bateria?

Sim – Vá para a etapa 2.

Não – Circuito aberto no fio Preto/Azul entre o relé da bomba de combustível e a caixa de fusíveis.



2. Inspeção de Circuito Aberto na Linha de Terra da Bobina do Relé

Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

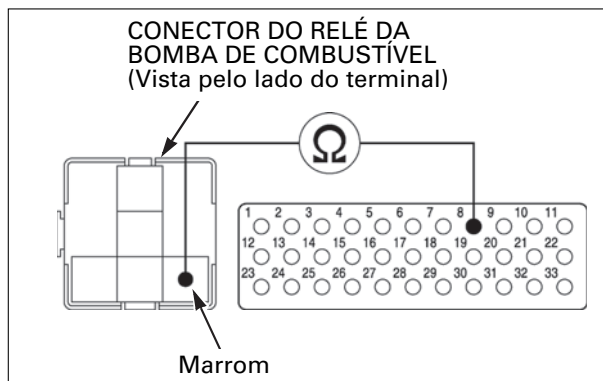
Inspeccione a continuidade entre o terminal do conector do relé e o terminal do Dispositivo de Teste.

Conexão: Marrom – N° 8

Há continuidade?

Sim – Vá para a etapa 3.

Não – Circuito aberto no fio Marrom entre o relé da bomba de combustível e o ECM.



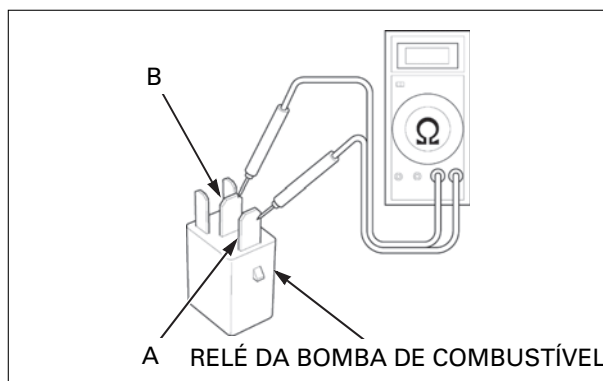
3. Inspeção 1 do Relé

Inspeccione a continuidade entre os terminais A e B do relé da bomba de combustível.

Há continuidade?

Sim – Relé da bomba de combustível defeituoso.

Não – Vá para a etapa 4.



4. Inspeção 2 do Relé

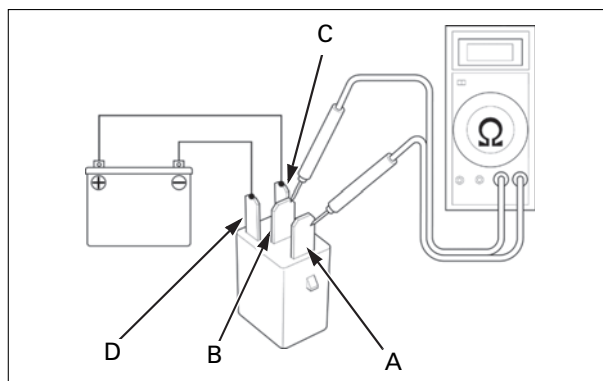
Conecte o pólo positivo (+) de uma bateria de 12 V completamente carregada ao terminal D do relé da bomba de combustível, e o pólo negativo (-) da bateria ao terminal C do relé.

Inspeccione a continuidade entre os terminais A e B do relé.

Há continuidade?

Sim – Substitua o ECM por um em boas condições de funcionamento e inspeccione novamente.

Não – Relé da bomba de combustível defeituoso.



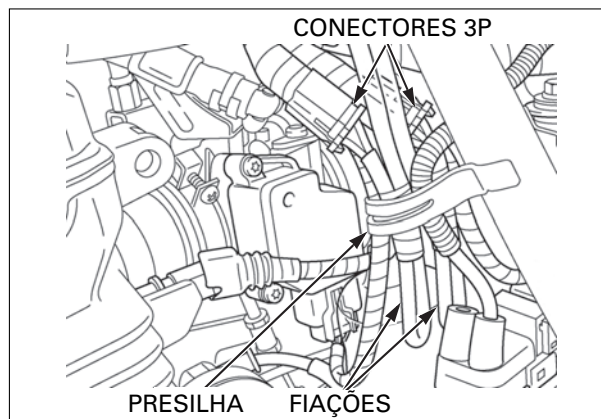
TANQUE DE COMBUSTÍVEL

REMOÇÃO

Remova os seguintes componentes:

- Assento (página 3-3)
- Ambas as tampas laterais/carenagens do assento (página 3-3)
- Ambos os protetores (página 3-4)

Solte as fiações da bomba de combustível e do sensor de nível de combustível de sua presilha e desacople os conectores 3P.



Remova o parafuso de fixação e o espaçador do tanque de combustível.

Solte a mangueira de combustível de sua presilha.

Desconecte o encaixe de conexão rápida da bomba de combustível (página 6-30).

Remova o tanque de combustível de suas borrachas de fixação, empurrando-o para trás.

Remova o tanque de combustível do chassi.

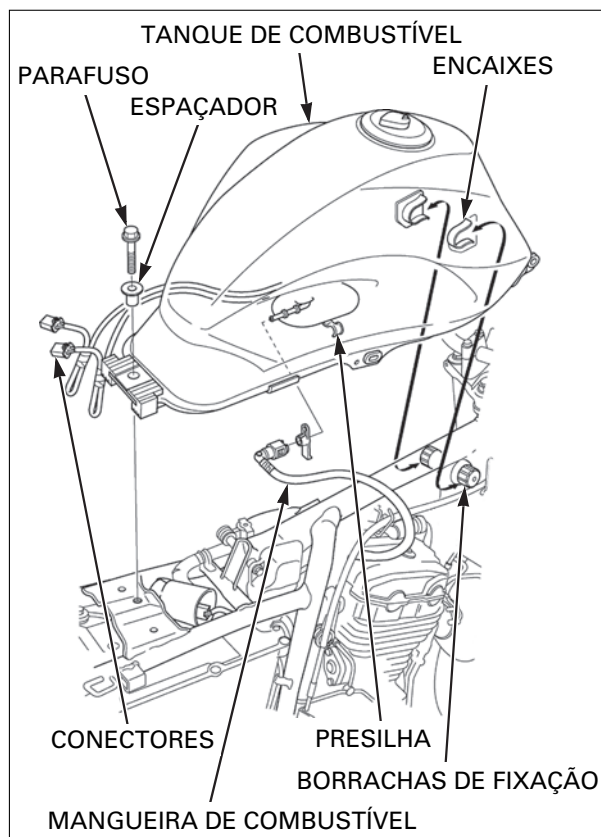
INSTALAÇÃO

Instale o tanque de combustível no chassi, alinhando os encaixes com as borrachas de fixação. Em seguida, empurre o tanque de combustível para frente.

Levante a parte traseira do tanque de combustível e conecte o encaixe de conexão rápida à bomba de combustível (página 6-31).

Instale a mangueira de combustível na presilha.

Instale o espaçador e o parafuso de fixação do tanque de combustível. Em seguida, aperte o parafuso.



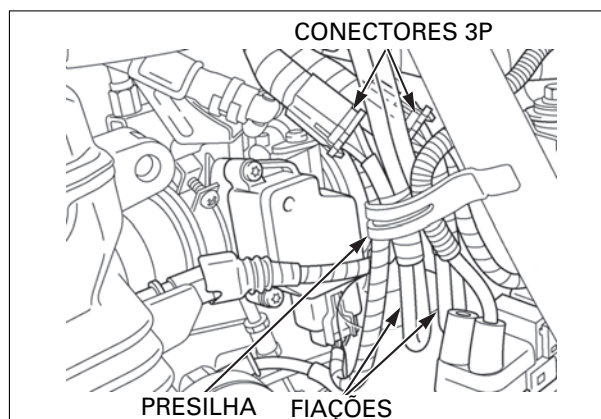
Acople os conectores 3P da bomba e do sensor de nível de combustível e fixe suas fiações.

NOTA

Passe adequadamente as fiações da bomba de combustível e do sensor de nível de combustível (página 1-18).

Instale os seguintes componentes:

- Ambos os protetores (página 3-4)
- Ambas as tampas laterais/carenagens do assento (página 3-3)
- Assento (página 3-3)



CARCAÇA DO FILTRO DE AR

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova os seguintes componentes:

- Tampa lateral do filtro de ar, juntamente com o elemento do filtro (página 4-5)
- Para-lama traseiro (página 3-8)
- Tanque de combustível (página 6-38)
- Roda traseira (página 14-6)

Solte o parafuso da braçadeira do ressonador.
Remova o parafuso de fixação e o ressonador.

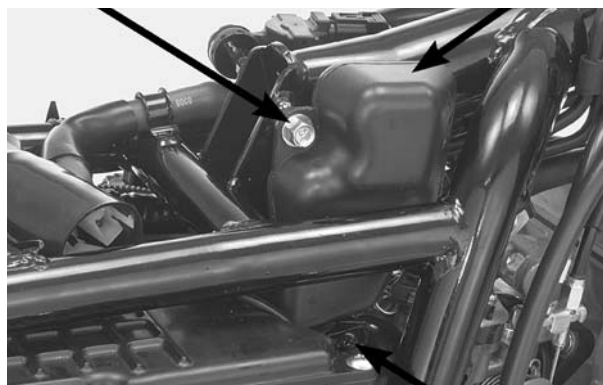
Desconecte a mangueira de sucção de ar e a mangueira de respiro do motor da carcaça do filtro de ar.

Solte o parafuso da braçadeira da mangueira de conexão do filtro de ar.

Remova os parafusos de fixação e espaçador. Em seguida, solte a guia da carcaça do filtro de ar de sua borracha. Remova o conjunto da carcaça do filtro de ar do chassi, manobrando-o cuidadosamente.

PARAFUSO

RESSONADOR

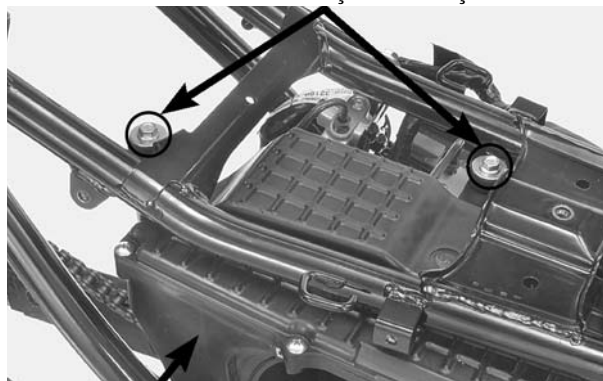


PARAFUSO DA BRAÇADEIRA

MANGUEIRA DE SUÇÃO DE AR



MANGUEIRA DE RESPIRO DO MOTOR

PARAFUSO DA BRAÇADEIRA
DA MANGUEIRA DE CONEXÃO
PARAFUSOS DE FIXAÇÃO/ESPAÇADORES

CARCAÇA DO FILTRO DE AR

BORRACHA

A instalação é feita na ordem inversa da remoção.

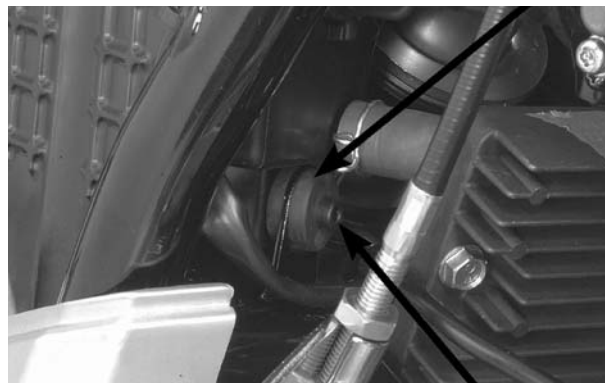
Torque:

Parafuso de fixação

6 N.m (0,6 kgf.m)

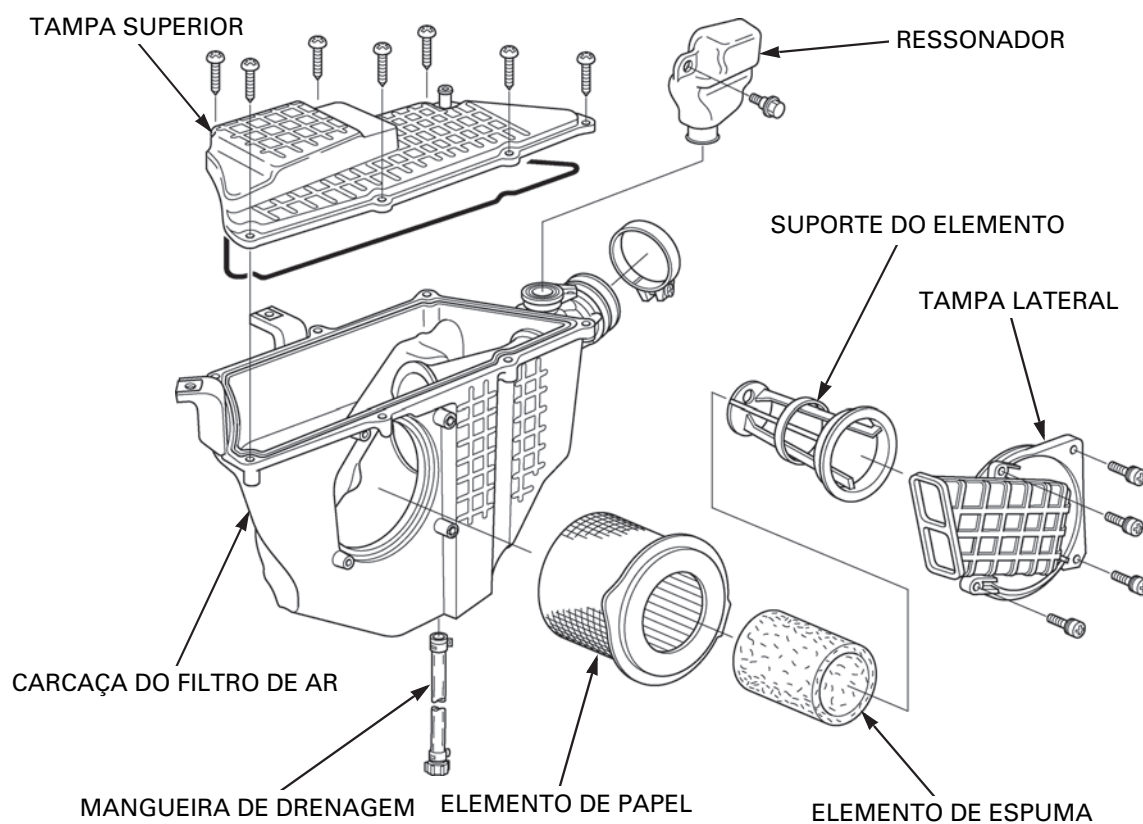
NOTA

Alinhe adequadamente a guia da carcaça do filtro de ar com sua borracha.



GUIA

DESMONTAGEM/MONTAGEM



CORPO DO ACELERADOR

REMOÇÃO

Remova o tanque de combustível (página 6-38).

Remova o parafuso de fixação do ressonador.

Solte a contraporca e a porca de ajuste do cabo da embreagem. Em seguida, desconecte o cabo da embreagem do braço de acionamento.

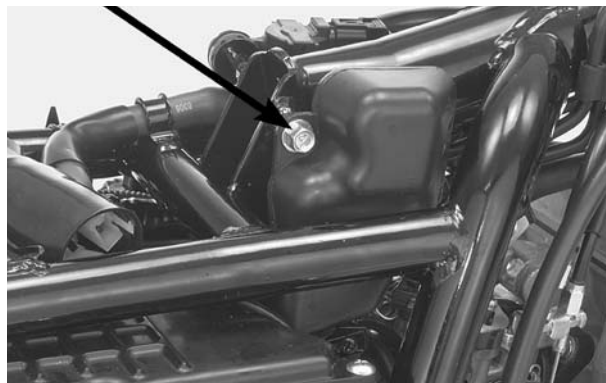
Remova a contraporca e o cabo da embreagem de seu suporte.

Solte a contraporca e o ajustador do cabo do acelerador. Remova os cabos do acelerador do suporte dos cabos e desconecte os cabos do tambor do acelerador.

Desacople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores.

Remova a presilha da fiação do suporte do corpo do acelerador.

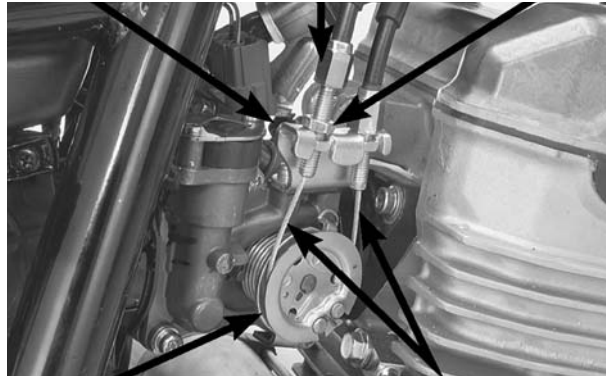
PARAFUSO DE FIXAÇÃO DO RESSONADOR



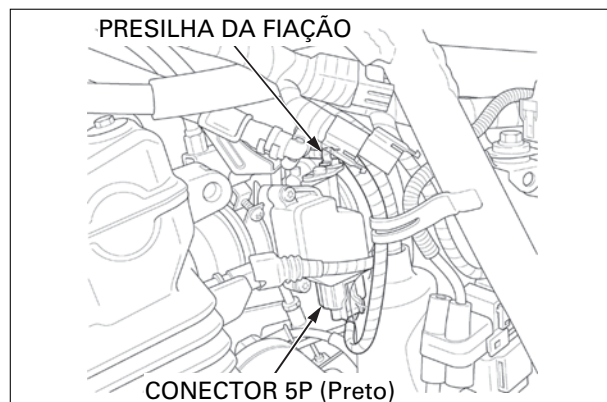
CONTRAPORCA PORCA DE AJUSTE SUPORTE DO CABO



BRAÇO DE ACIONAMENTO CABO DA EMBREAGEM
SUPORTE DOS CABOS AJUSTADOR CONTRAPORCA



TAMBOR DO ACELERADOR CABOS DO ACELERADOR



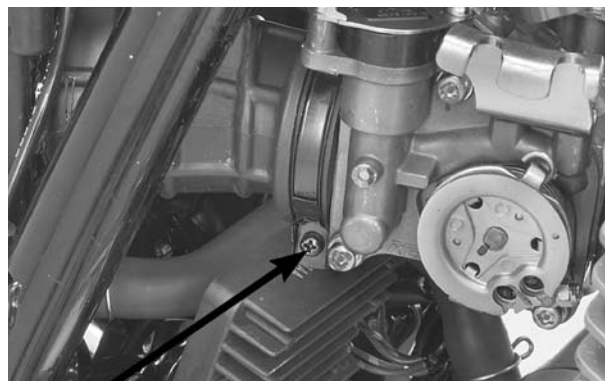
Desacople os conectores 2P (Cinza) do injetor de combustível e 4P (Preto) da válvula IAC.

CONECTOR 4P (Preto)



CONECTOR 2P (Cinza)

Solte o parafuso da braçadeira da mangueira de conexão do filtro de ar.

PARAFUSO DA BRAÇADEIRA
DA MANGUEIRA DE CONEXÃO
PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO ISOLANTE

Solte o parafuso da braçadeira do isolante do corpo do acelerador.



Incline o corpo do acelerador para o lado direito.
Remova o parafuso e a presilha da mangueira de combustível do corpo do acelerador.
Remova a presilha da mangueira de combustível.

Desconecte o encaixe de conexão rápida do injetor de combustível (página 6-31).

ENCAIXE DE CONEXÃO RÁPIDA



PARAFUSO

PRESILHA DA MANGUEIRA
DE COMBUSTÍVEL

Remova o corpo do acelerador do isolante e da mangueira de conexão do filtro de ar.

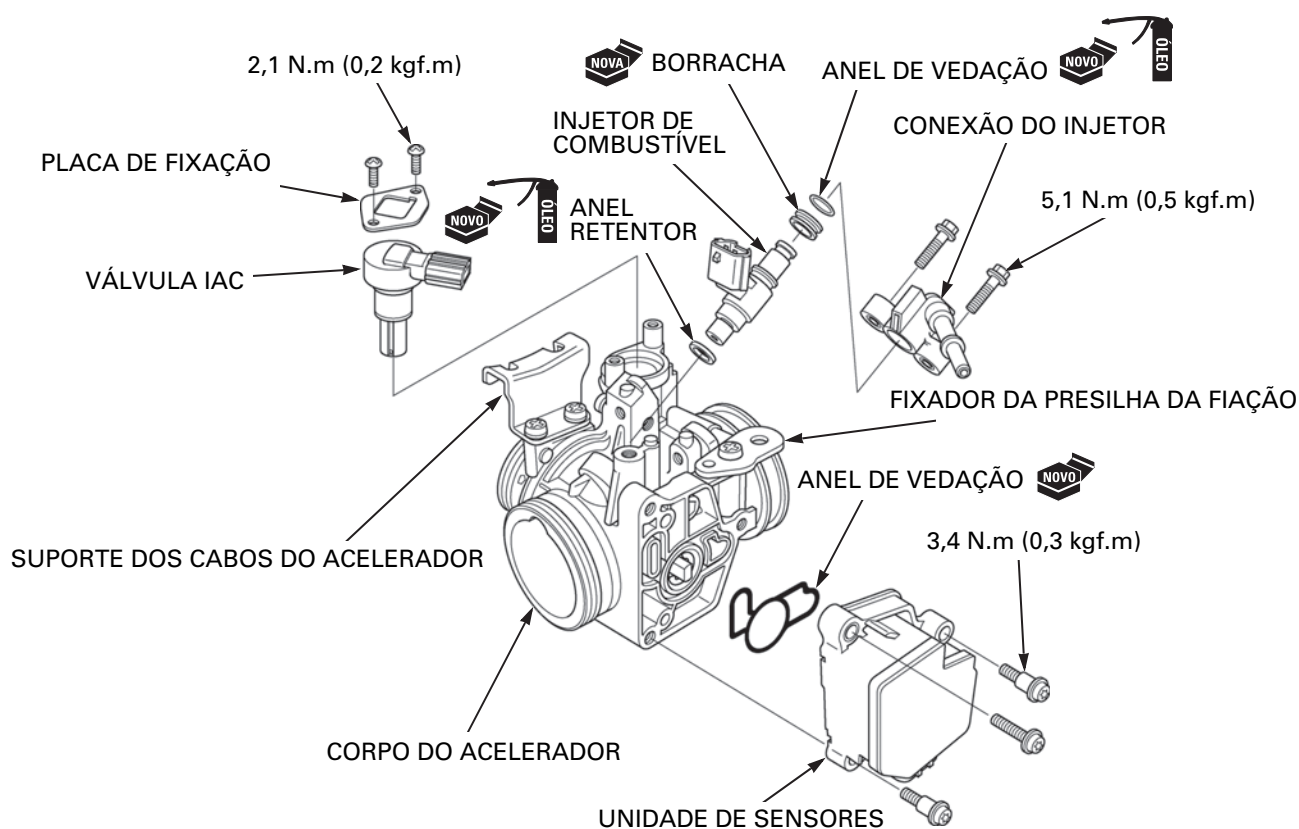
NOTA

Vede a porta de admissão do isolante com uma toalha ou cobrindo-a com fita adesiva para evitar a penetração de materiais estranhos no motor.



CORPO DO ACELERADOR

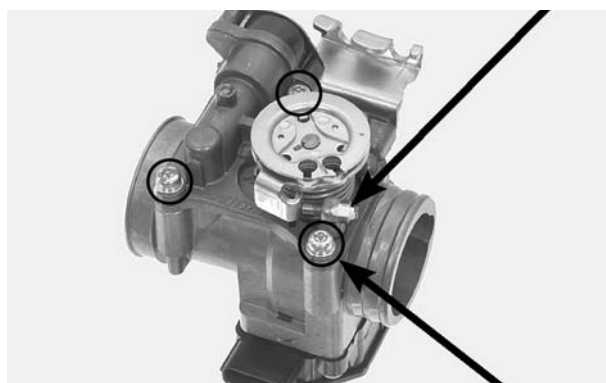
DESMONTAGEM/MONTAGEM



NOTA

- O corpo do acelerador é pré-ajustado de fábrica. Não o desmonte de maneira diferente da indicada neste manual.
- Não altere a posição da válvula de aceleração de completamente aberta para completamente fechada após a remoção do cabo do acelerador, pois pode causar funcionamento irregular em marcha lenta.
- Não solte ou aperte os parafusos e porcas do corpo do acelerador pintados com tinta branca, pois pode causar falhas no funcionamento da válvula de aceleração e no controle de marcha lenta.

PORCAS COM TINTA BRANCA



PARAFUSOS COM TINTA BRANCA

Unidade de Sensores

NOTA

Não remova a unidade de sensores a menos que seja necessário substituí-la.

Limpe ao redor da unidade de sensores antes de removê-la, a fim de evitar a penetração de sujeira e materiais estranhos nas passagens de ar.

Remova os três parafusos Torx. Em seguida, remova a unidade de sensores do corpo do acelerador.

Remova o anel de vedação do corpo do acelerador.

Instale um novo anel de vedação na ranhura do corpo do acelerador.

Instale uma nova unidade de sensores no corpo do acelerador, alinhando a fenda com a extremidade do eixo do acelerador.

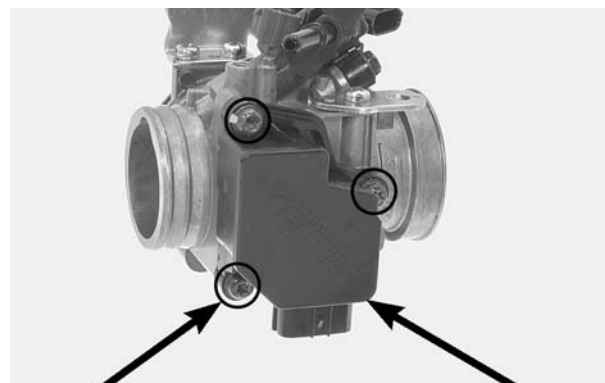
Instale os três parafusos Torx e aperte-os no torque especificado.

Torque: 3,4 N.m (0,3 kgf.m)

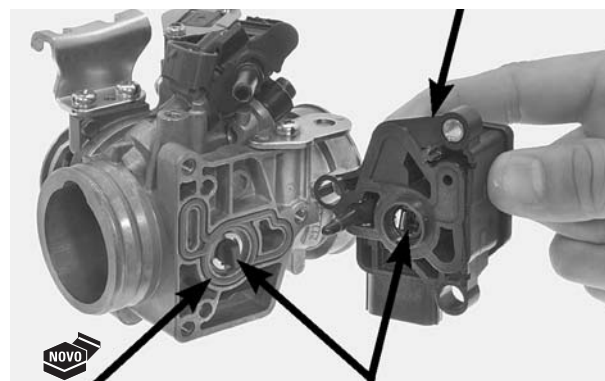
Válvula IAC

Limpe ao redor da válvula IAC antes de removê-la, a fim de evitar a penetração de sujeira e materiais estranhos nas passagens de ar.

Remova os dois parafusos Torx, a placa de retenção e a válvula IAC.

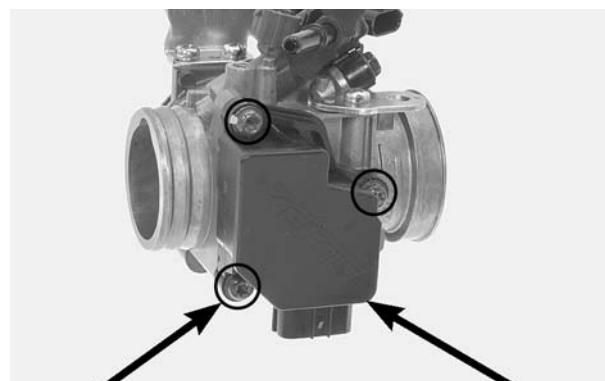


PARAFUSOS TORX

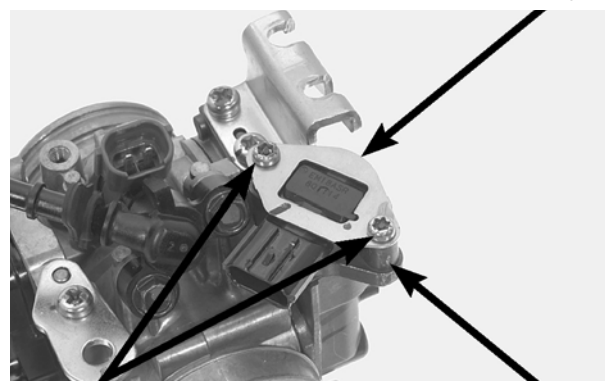
UNIDADE DE SENSORES
UNIDADE DE SENSORES

ANEL DE VEDAÇÃO

Alinhe



PARAFUSOS TORX

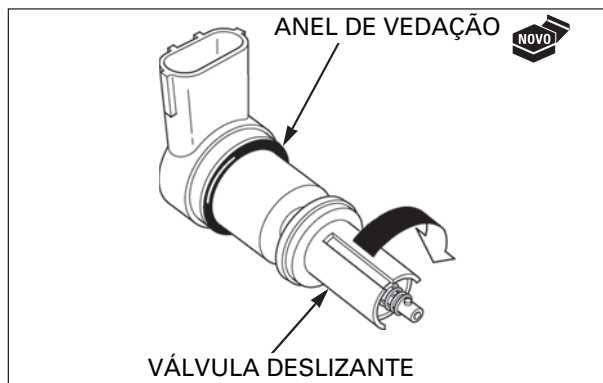
UNIDADE DE SENSORES
PLACA DE RETENÇÃO

PARAFUSOS

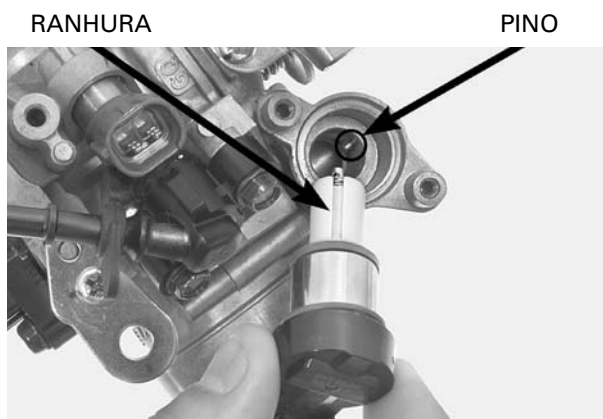
VÁLVULA IAC

Instale um novo anel de vedação na válvula IAC.

Gire a válvula deslizante em sentido horário, até que se assente levemente no corpo da válvula IAC.



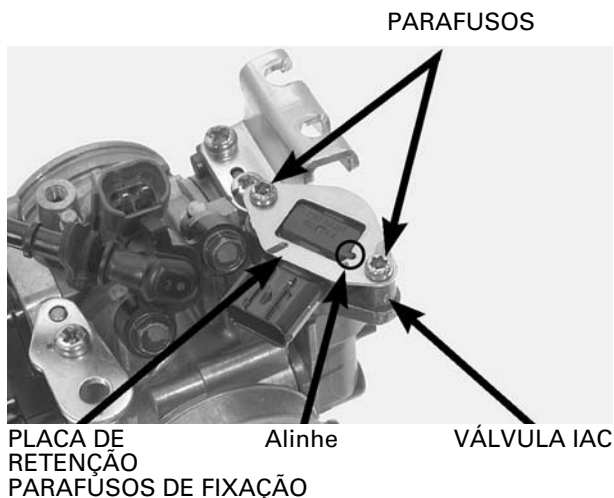
Instale a válvula IAC no corpo do acelerador, alinhando a ranhura da válvula com o pino guia do corpo do acelerador.



Instale a placa de retenção, alinhando a ranhura com a guia da válvula.

Instale os dois parafusos Torx e aperte-os no torque especificado.

Torque: 2,1 N.m (0,2 kgf.m)

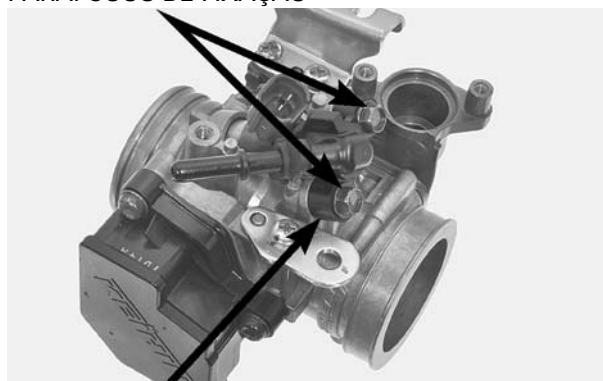


Injetor de Combustível

Limpe ao redor do injetor de combustível antes de removê-lo, a fim de evitar a penetração de sujeira e materiais estranhos nas passagens de ar.

Remova a válvula IAC (página 6-44).

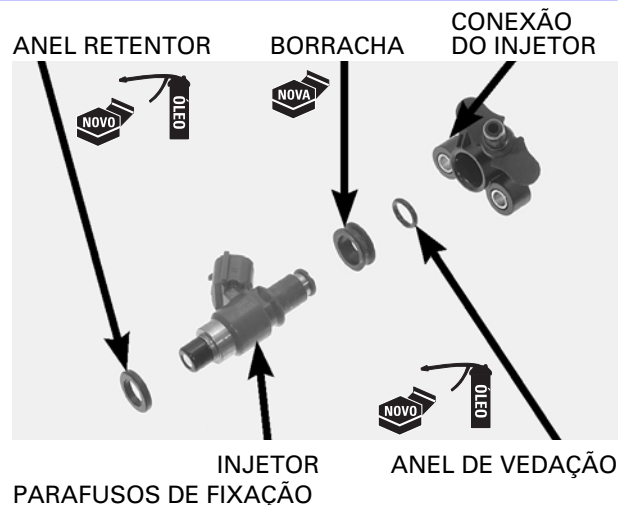
Remova os parafusos de fixação do injetor. Em seguida, remova o injetor de combustível do corpo do acelerador.



INJETOR DE COMBUSTÍVEL

Remova o anel retentor, a conexão do injetor, o anel de vedação e a borracha do injetor de combustível.

Instale uma nova borracha no injetor de combustível. Cubra um novo anel de vedação e um novo anel retentor com óleo para motor e instale-os no injetor de combustível. Instale a conexão do injetor, tendo cuidado para não danificar o anel de vedação.

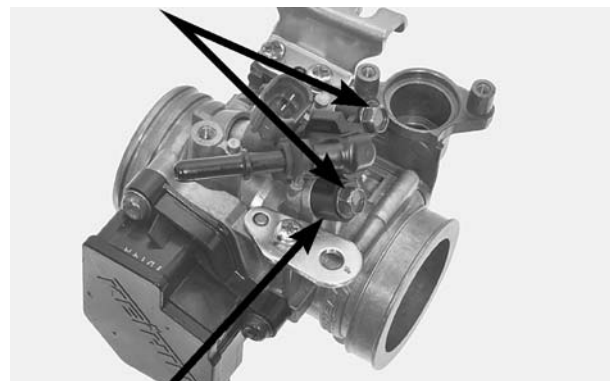


Instale o injetor de combustível no corpo do acelerador, tendo cuidado para não danificar o anel retentor.

Instale os parafusos de fixação do injetor de combustível e aperte-os no torque especificado.

Torque: 5,1 N.m (0,5 kgf.m)

Instale a válvula IAC (página 6-44).



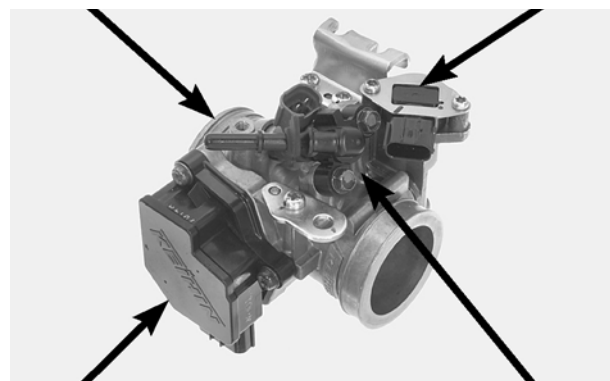
INJETOR DE COMBUSTÍVEL
CORPO DO ACELERADOR

VÁLVULA IAC

LIMPEZA

Remova os seguintes componentes do corpo do acelerador:

- Unidade de sensores (página 6-44)
- Válvula IAC (página 6-44)
- Injetor de combustível (página 6-45)



UNIDADE DE SENSORES

INJETOR

Aplique ar comprimido em todas as passagens de ar do corpo do acelerador.

NOTA

Utilizar um pedaço de arame para limpar as passagens de ar e orifícios dos sensores poderá danificar o corpo do acelerador.



INSTALAÇÃO

Instale o corpo do acelerador na mangueira de conexão do filtro de ar e no isolante.

Conecte o encaixe de conexão rápida ao injetor de combustível (página 6-31).

Instale a presilha na mangueira de combustível. Instale a presilha da mangueira no corpo do acelerador, alinhando o orifício com a guia. Em seguida, aperte o parafuso no torque especificado.

Torque: 3,4 N.m (0,3 kgf.m)

Alinhe o encaixe do corpo do acelerador com a ranhura do isolante.

Certifique-se de que o orifício de localização da braçadeira do isolante esteja alinhado com a guia de localização do isolante.

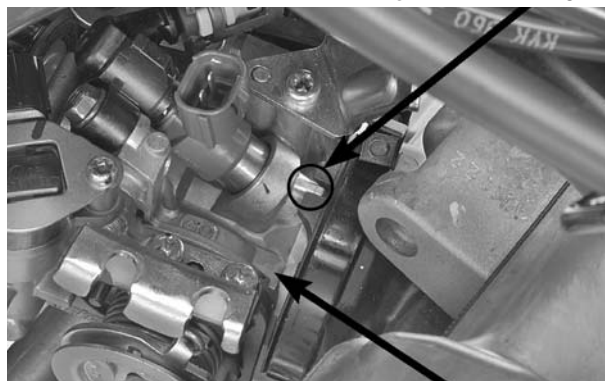
Aperte o parafuso da braçadeira do isolante, de forma que a folga entre as extremidades da braçadeira seja de 12 ± 1 mm.



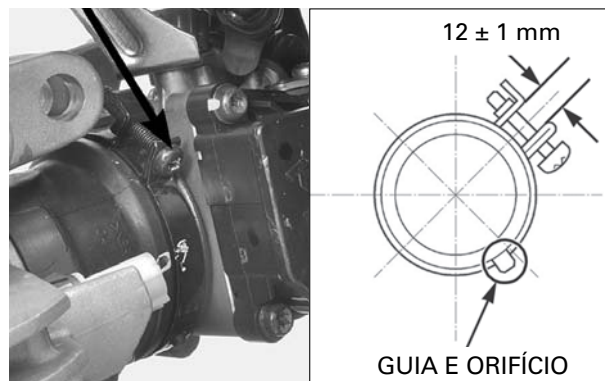
CORPO DO ACELERADOR
ENCAIXE DE CONEXÃO RÁPIDA PARAFUSO



Alinhe
PRESILHA DA MANGUEIRA DE COMBUSTÍVEL
ENCAIXE E RANHURA



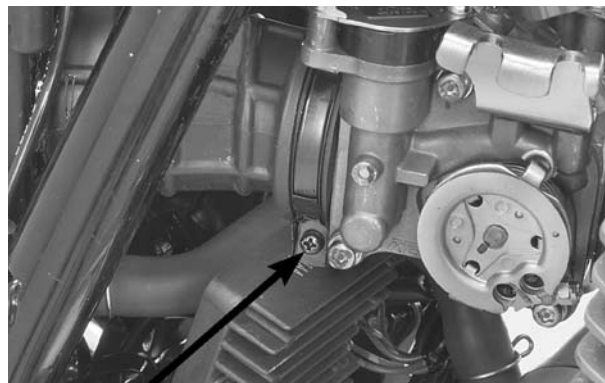
CORPO DO ACELERADOR
PARAFUSO DA BRAÇADEIRA



12 ± 1 mm

GUIA E ORIFÍCIO

Aperte firmemente o parafuso da braçadeira da mangueira de conexão do filtro de ar.



PARAFUSO DA BRAÇADEIRA
DA MANGUEIRA DE CONEXÃO
CONECTOR 4P (Preto)

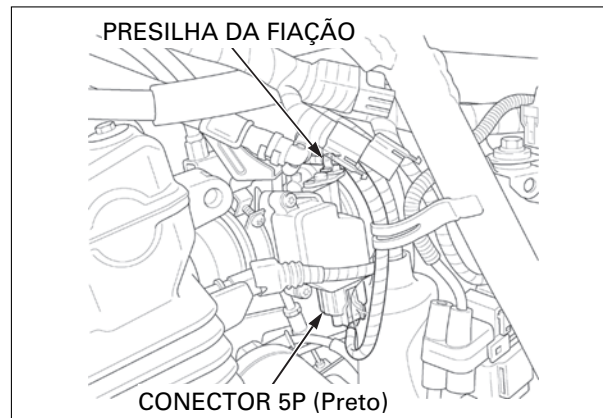
Acople os conectores 2P (Cinza) do injetor de combustível e 4P (Preto) da válvula IAC.



CONECTOR 2P (Cinza)

Instale a presilha da fiação no fixador do corpo do acelerador.

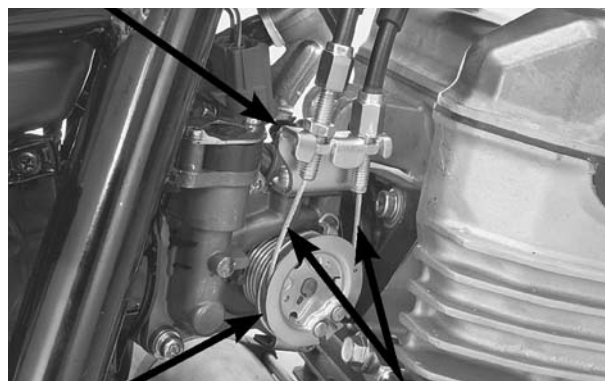
Acople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores.



SUPORTE DOS CABOS

Conecte os cabos do acelerador ao tambor do acelerador e instale-os em seu suporte, como mostra a ilustração.

Ajuste a folga da manopla do acelerador (página 4-4).



TAMBOR DO ACELERADOR CABOS DO ACELERADOR

Instale o cabo da embreagem no suporte e aperte frouxamente a contraporca.
Conecte o cabo da embreagem no braço de acionamento.

Ajuste a folga da alavanca da embreagem (página 4-20).

Instale o parafuso de fixação do ressonador e aperte-o em seguida.

Instale o tanque de combustível (página 6-38).

NOTA

Caso a unidade de sensores tenha sido removida do corpo do acelerador, execute o procedimento de reinicialização da válvula de aceleração em posição completamente fechada (página 6-49).

PROCEDIMENTO DE REINICIALIZAÇÃO DA VÁLVULA DE ACELERAÇÃO EM POSIÇÃO COMPLETAMENTE FECHADA

Caso a unidade de sensores tenha sido removida do corpo do acelerador, execute o procedimento de reinicialização da válvula de aceleração em posição completamente fechada como descrito a seguir.

1. Apague os códigos de defeito (página 6-11).
2. Desligue o interruptor de ignição.
3. Faça um curto-circuito entre os terminais do DLC, utilizando a ferramenta especial.

Ferramenta:
Conector SCS

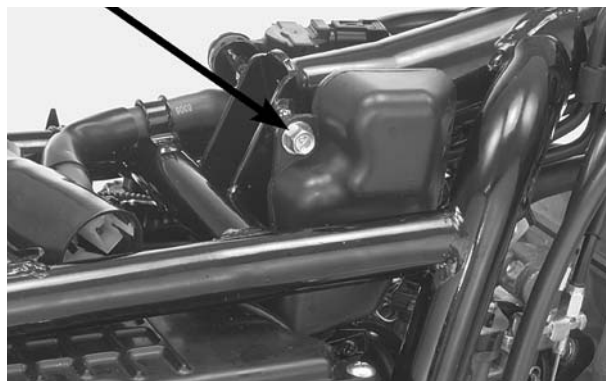
070PZ-ZY30100

CONTRAPORCA

SUORTE DO CABO



BRAÇO DE ACIONAMENTO CABO DA EMBREAGEM
PARAFUSO DE FIXAÇÃO DO RESSONADOR



DLC



CONECTOR SCS

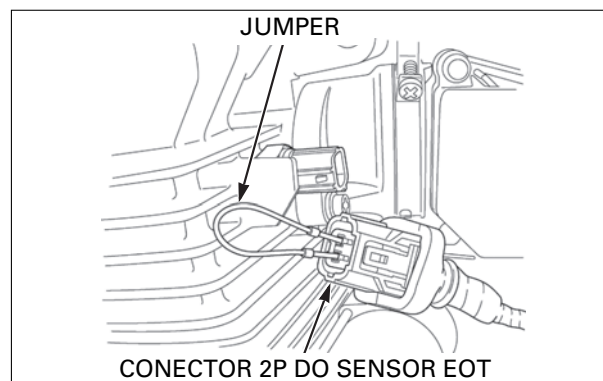
4. Desacople o conector 2P do sensor EOT.

CONECTOR 2P DO SENSOR EOT

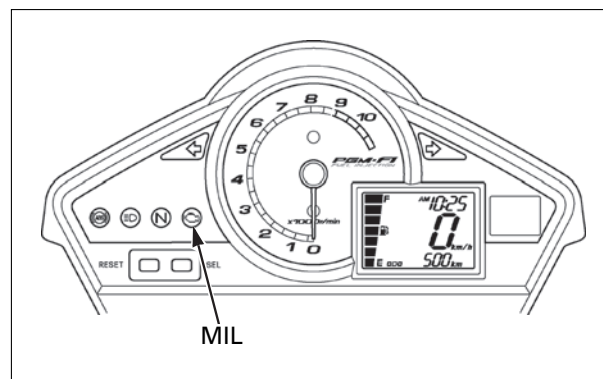


5. Faça um curto-circuito entre os terminais do conector 2P, no lado da fiação, utilizando um jumper.

Conexão: Amarelo/Azul – Verde/Branco



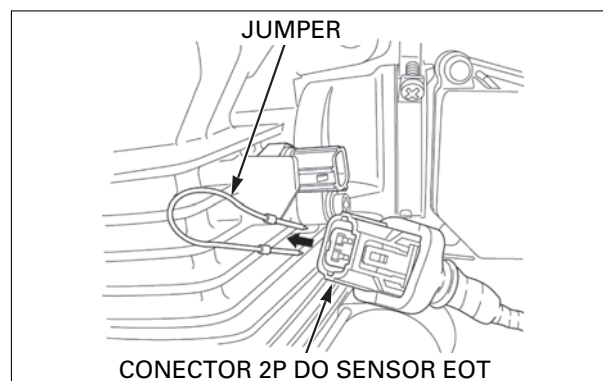
6. Ligue o interruptor de ignição. O MIL deverá piscar por 10 segundos (modelo de PREPARAÇÃO PARA REINICIALIZAÇÃO).



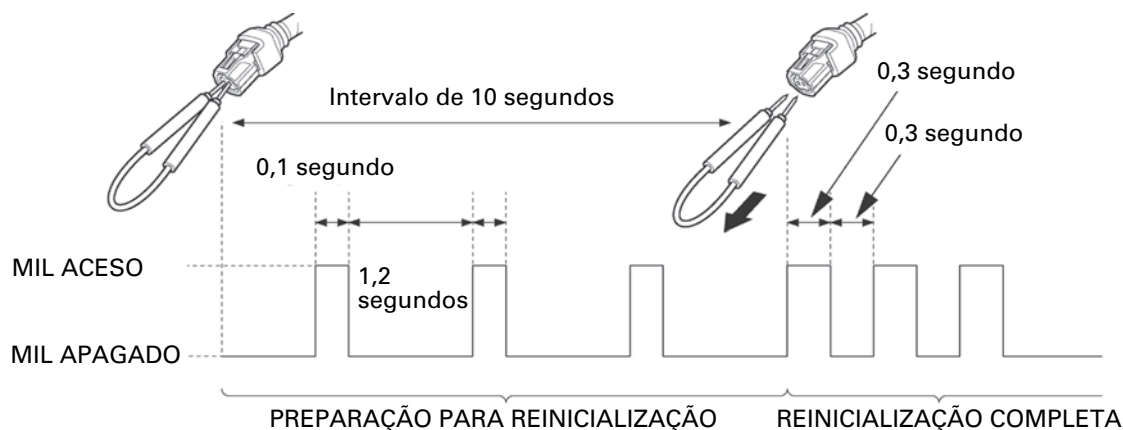
7. Desconecte o jumper enquanto o MIL ainda estiver piscando (nos próximos 10 segundos após o interruptor de ignição ter sido acionado).

NOTA

Caso ultrapasse o intervalo de 10 segundos para remover o jumper ou se o procedimento de reinicialização estiver incorreto, o MIL irá permanecer aceso. Neste caso, repita os procedimentos de reinicialização.



8. Quando o procedimento de reinicialização estiver completo, o MIL irá alternar do modelo de PREPARAÇÃO PARA REINICIALIZAÇÃO para o modelo REINICIALIZAÇÃO COMPLETA.



9. Desligue o interruptor de ignição.
 10. Acople o conector 2P do sensor EOT.
 11. Remova o conector SCS do DLC. Em seguida, instale a tampa no conector DLC.
 12. Instale o assento (página 3-3).

VÁLVULA IAC

INSPEÇÃO

NOTA

A válvula IAC encontra-se instalada no corpo do acelerador, e seu funcionamento ocorre por meio de um motor de passo. Quando o interruptor de ignição for ligado, a válvula IAC deverá ser acionada por alguns segundos.

Remova a tampa lateral direita/carenagem do assento (página 3-3).

Ligue o interruptor de ignição e inspecione a válvula IAC. A válvula IAC está funcionando corretamente caso possa ser observado um ruído de funcionamento (bipe) do motor de passo no instante em que o interruptor de ignição é ligado.

O funcionamento da válvula IAC também pode ser verificado visualmente, de acordo com os procedimentos a seguir:

1. Remova o corpo do acelerador (página 6-41).
2. Remova a válvula IAC (página 6-44).
3. Acople o conector 4P da válvula IAC.
4. Ligue o interruptor de ignição e inspecione o funcionamento da válvula deslizante.
5. Instale a válvula IAC (página 6-45).
6. Instale o corpo do acelerador (página 6-47).

VÁLVULA IAC



VÁLVULA DESLIZANTE

SENSOR EOT

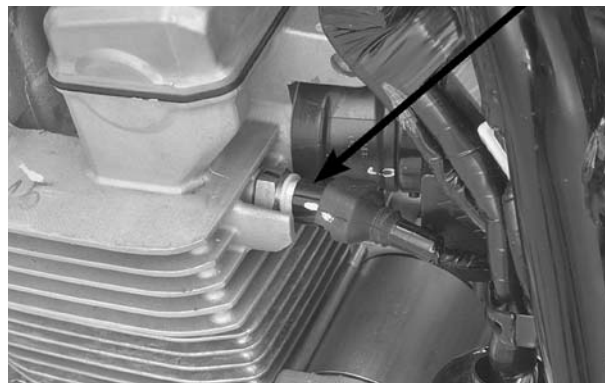
REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Drene o óleo do motor (página 4-11).

Remova o tanque de combustível (página 6-38).

Desacople o conector 2P do sensor EOT.

CONECTOR 2P DO SENSOR EOT



Remova o sensor EOT e a arruela de vedação.

Instale o sensor EOT, juntamente com uma nova arruela de vedação.

Aperte o sensor EOT no torque especificado.

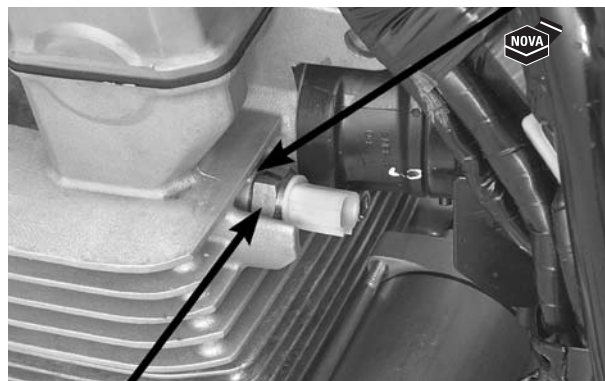
Torque: 14,5 N.m (1,5 kgf.m)

Acople o conector 2P do sensor EOT.

Instale o tanque de combustível (página 6-38).

Abasteça o motor, utilizando o óleo recomendado (página 4-11).

ARRUELA DE VEDAÇÃO



SENSOR EOT

SENSOR DE INCLINAÇÃO DO CHASSI

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova a tampa lateral esquerda/carenagem do assento (página 3-3).

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 3P (Preto) do sensor de inclinação do chassi.

Remova os parafusos de fixação/arruelas e espaçadores. Em seguida, remova o sensor de inclinação do chassi.

Instale o sensor de inclinação do chassi, juntamente com seus espaçadores e parafusos/arruelas de fixação. Em seguida, aperte os parafusos de fixação no torque especificado.

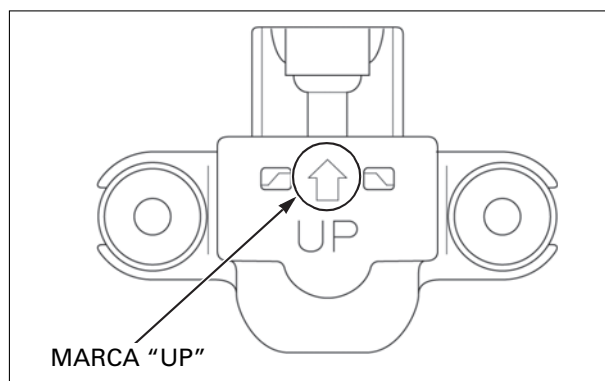
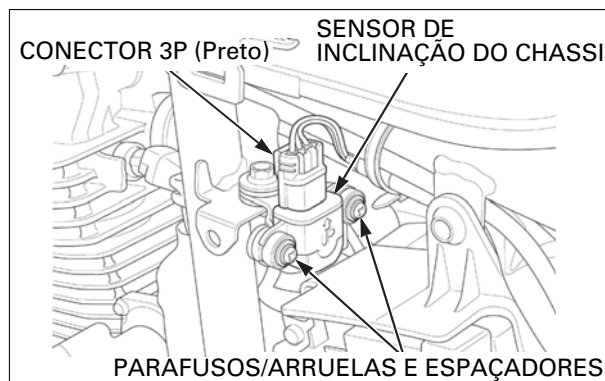
Torque: 1,5 N.m (0,2 kgf.m)

NOTA

Instale o sensor de inclinação do chassi, mantendo sua marca "UP" voltada para cima.

Acople o conector 3P (Preto) do sensor de inclinação do chassi.

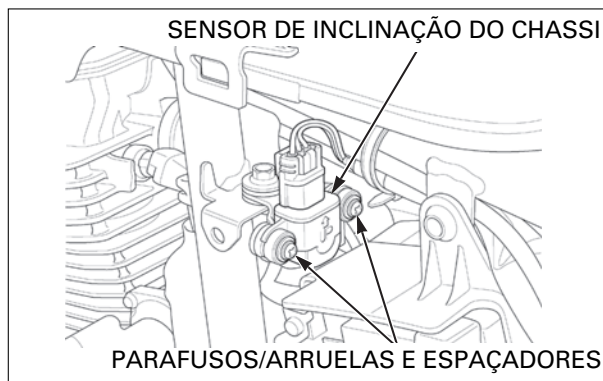
Instale a tampa lateral esquerda/carenagem do assento (página 3-3).



INSPEÇÃO DO DISPOSITIVO DE TESTE DO ECM

Remova a tampa lateral esquerda/carenagem do assento (página 3-3).

Remova os parafusos de fixação/arruelas, os espaçadores e o sensor de inclinação do chassi.



Acople o Dispositivo de Teste ao ECM e ao conector 33P do ECM (página 6-12).

Coloque o sensor de inclinação do chassi em posição horizontal.

Ligue o interruptor de ignição.

Meça a voltagem de saída entre os terminais do Dispositivo de Teste.

Conexão: N° 26 (+) – N° 4 (-)

Padrão: 3,6 – 4,4 V

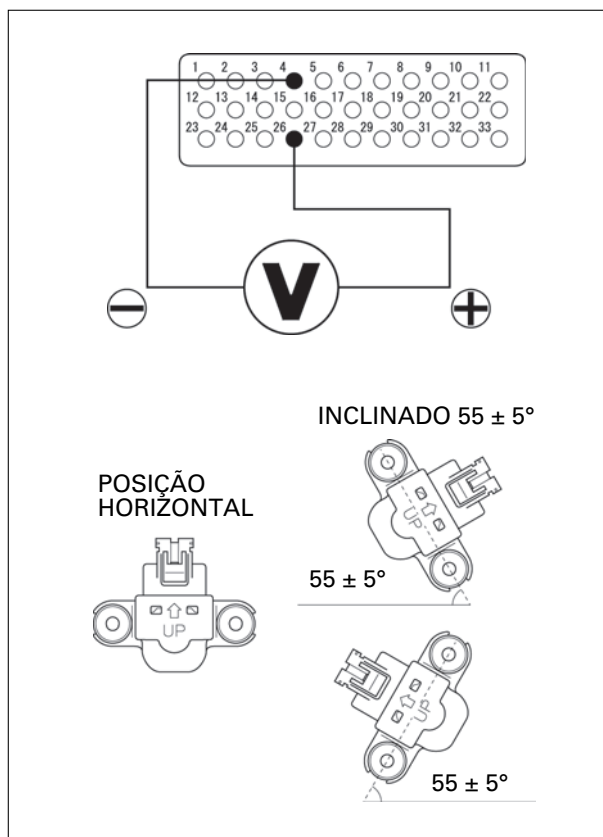
Incline o sensor de inclinação do chassi em $55 \pm 5^\circ$ para a esquerda ou direita, mantendo o interruptor de ignição ligado.

Meça a voltagem de saída entre os terminais do Dispositivo de Teste.

Padrão: 0,7 – 1,3 V

NOTA

Para repetir este procedimento, primeiro desligue o interruptor de ignição e torne a ligá-lo em seguida.



ECM (MÓDULO DE CONTROLE DO MOTOR)

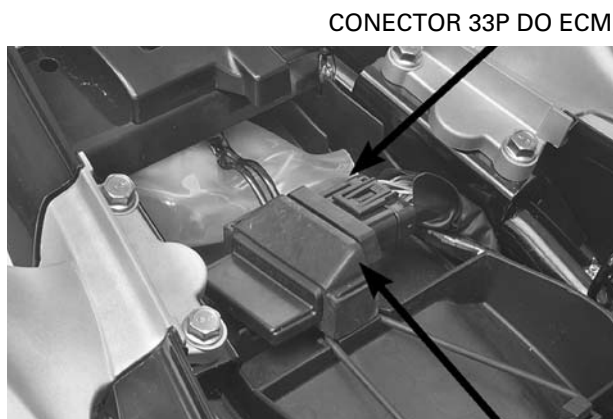
REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova o assento (página 3-3).

Remova o ECM de seu suporte, localizado no para-lama traseiro.

Desacople o conector 33P (Preto) do ECM.

A instalação é feita na ordem inversa da remoção.



ECM

INSPEÇÃO DA LINHA DE ALIMENTAÇÃO/TERRA

Linha de Entrada de Alimentação

Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

Ligue o interruptor de ignição e posicione o interruptor do motor em "○".

Meça a voltagem entre o terminal do Dispositivo de Teste e o terra.

Conexão: Nº 1 (+) – Terra (-)

Deve ser indicada a voltagem da bateria.

Se não for indicada a voltagem da bateria, inspecione quanto a circuito aberto no fio Preto/Marrom entre o ECM e o interruptor de parada do motor.

Linha do Terra

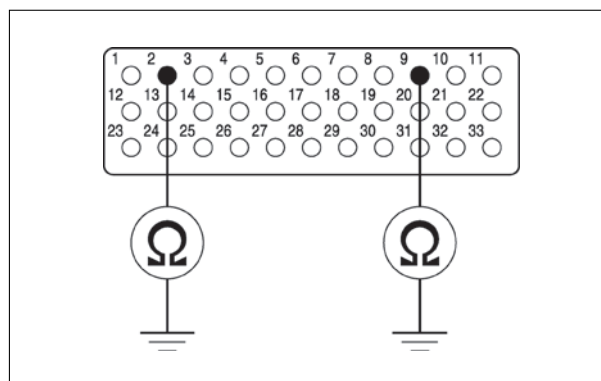
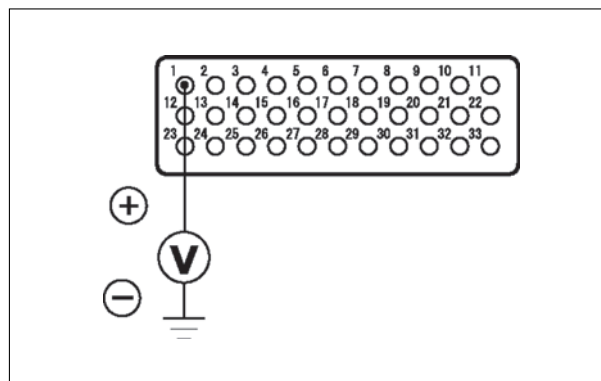
Acople o Dispositivo de Teste ao conector 33P do ECM (página 6-12).

Meça a voltagem entre os terminais do Dispositivo de Teste e o terra.

**Conexões: Nº 2 – Terra
Nº 9 – Terra**

Deve haver continuidade.

Se não houver continuidade, inspecione quanto a circuito aberto nos fios Verde/Preto e Verde entre o ECM e o terminal do terra.



SENSOR DE O₂

NOTA

- Não aplique graxa, óleo ou outros materiais no orifício de ar do sensor de O₂ pois poderá danificá-lo.
- O sensor de O₂ poderá ser danificado se sofrer algum tipo de queda. Neste caso, substitua-o por um novo.
- Não execute reparos no sensor de O₂ enquanto o sensor permanecer quente.

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova o protetor esquerdo (página 3-4).

Remova o conector 4P (Preto) do sensor de O₂ do chassi e desacople-o em seguida.

Remova a fiação do sensor de O₂ de sua presilha.

Remova o sensor de O₂ e sua arruela de vedação do tubo de escapamento.

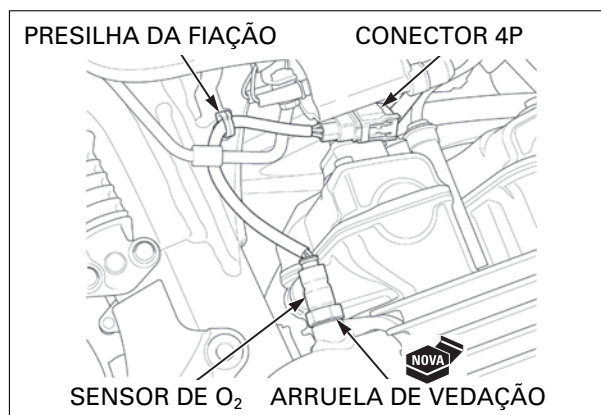
Instale o sensor de O₂, juntamente com uma nova arruela de vedação, e aperte-o no torque especificado.

Torque: 24,5 N.m (2,5 kgf.m)

Passe adequadamente a fiação do sensor de O₂, como mostra a ilustração, e fixe-a em sua presilha.

Acople o conector 4P (Preto) do sensor de O₂ e instale-o em seu suporte no chassi.

Instale o protetor esquerdo (página 3-4).



SISTEMA DE SUPRIMENTO DE AR SECUNDÁRIO

INSPEÇÃO DO SISTEMA

Dê partida no motor, mantenha-o funcionando até atingir sua temperatura normal de funcionamento e desligue-o em seguida.

Levante a extremidade traseira do tanque de combustível (página 6-38).

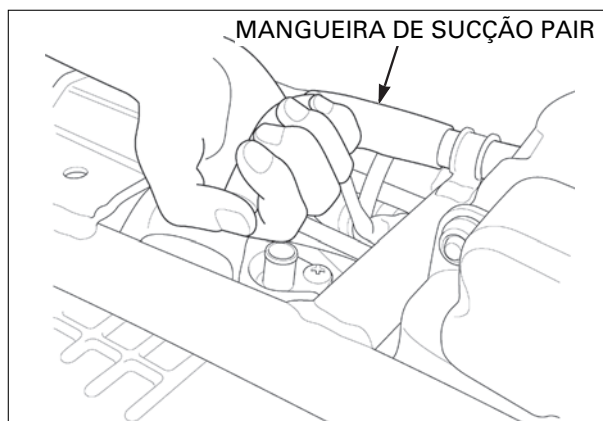
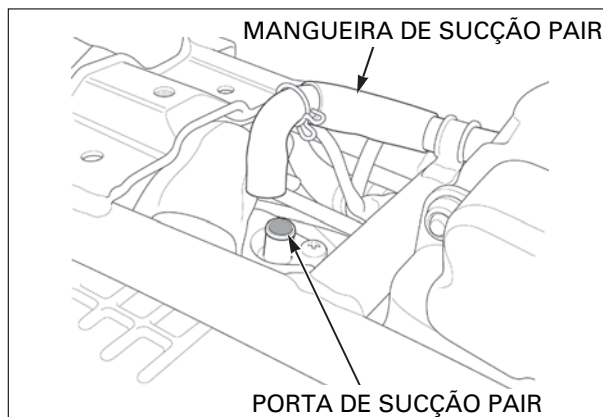
Desconecte a mangueira de sucção PAIR da carcaça do filtro de ar.

Verifique se a porta de sucção PAIR encontra-se limpa e sem resíduos de carvão.

Se houver resíduos de carvão na porta de sucção PAIR, verifique a válvula de inspeção PAIR (página 6-56).

Dê partida no motor e acelere lentamente para certificar-se de que o ar é sugado através da mangueira de sucção PAIR.

Se não ocorrer sucção de ar, verifique a mangueira de sucção PAIR e a mangueira de suprimento quanto a obstruções ou desconexão. Verifique também a válvula solenóide de controle PAIR.

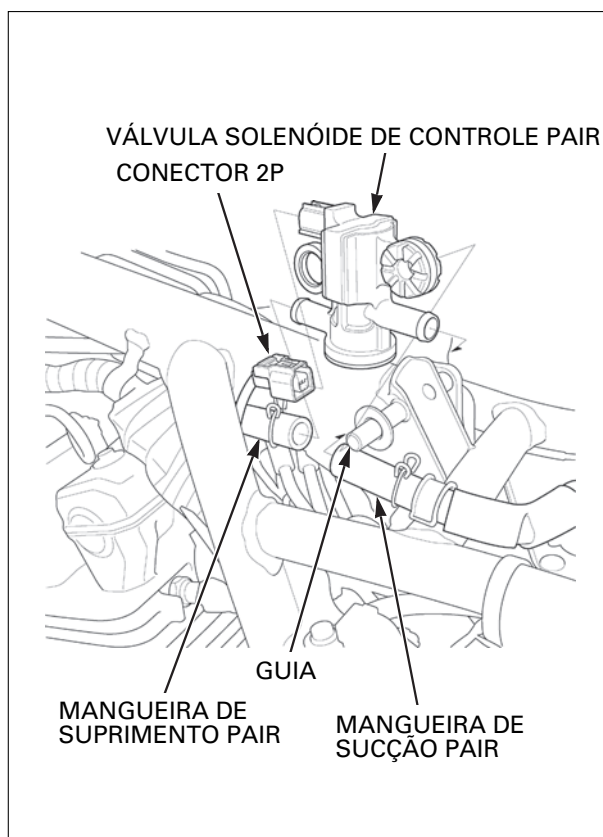


INSPEÇÃO DA VÁLVULA SOLENÓIDE DE CONTROLE PAIR

Remova o tanque de combustível (página 6-38).

Desacople o conector 2P da válvula solenóide de controle PAIR.

Remova a válvula solenóide da guia do chassi e desconecte a mangueira de sucção PAIR e a mangueira de suprimento da válvula solenóide.



Verifique se ocorre fluxo de ar a partir do encaixe da mangueira de sucção em direção ao encaixe da mangueira de suprimento.

Deve ocorrer fluxo de ar nesta direção.

Conecte uma bateria de 12 V aos terminais do conector 2P da válvula solenóide de controle PAIR, como mostra a ilustração. Não deve ocorrer fluxo de ar enquanto a bateria estiver conectada.

Instale a válvula solenóide na ordem inversa da remoção.

NOTA

Instale firmemente as presilhas da mangueira.

Instale o tanque de combustível (página 6-38).

VERIFICAÇÃO DA VÁLVULA DE INSPEÇÃO PAIR

Remova o tanque de combustível (página 6-38).

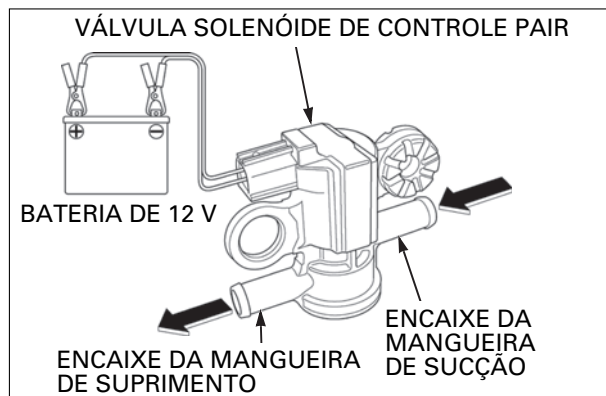
Desconecte a mangueira de suprimento de ar da tampa da válvula de inspeção PAIR.

Remova os dois parafusos Allen e a tampa da válvula de inspeção PAIR.

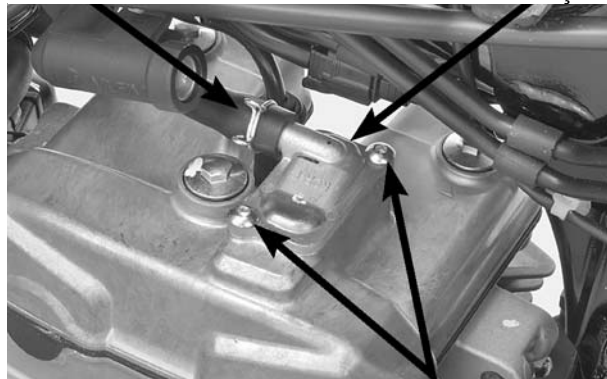
Remova a válvula de inspeção PAIR e a placa defletora da tampa do cabeçote.

Inspecione a palheta quanto a fadiga ou danos. Inspecione a borracha da sede quanto a trincas, deterioração ou danos.

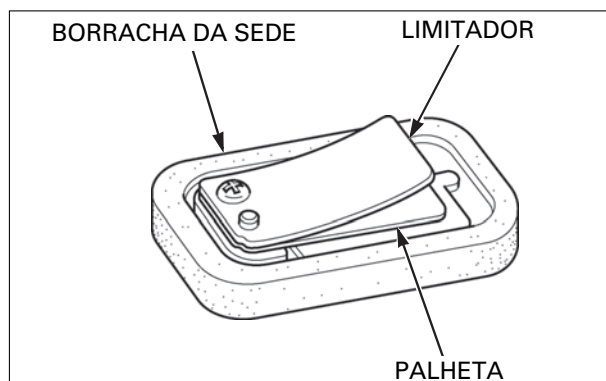
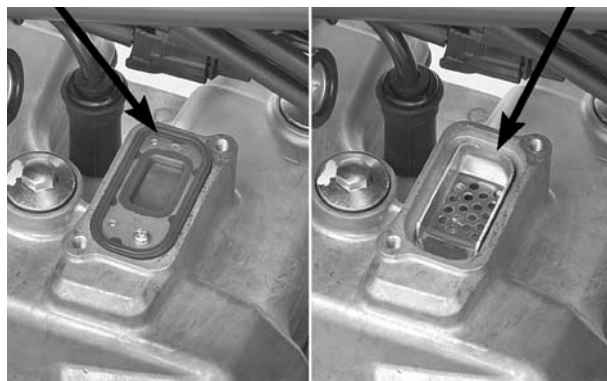
Certifique-se de que não haja folga entre a palheta e a sede. Substitua a válvula de inspeção PAIR se necessário.



MANGUEIRA DE SUPRIMENTO DE AR TAMPA DA VÁLVULA DE INSPEÇÃO

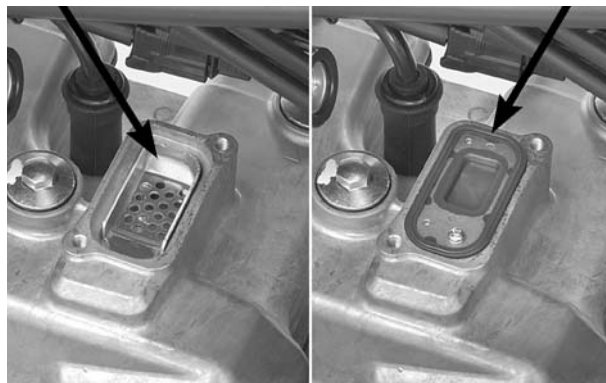


PARAFUSOS ALLEN VÁLVULA DE INSPEÇÃO PAIR PLACA DEFLETORA



Instale a placa defletora e a válvula de inspeção PAIR na tampa do cabeçote.

PLACA DEFLETORA VÁLVULA DE INSPEÇÃO PAIR



Instale a tampa da válvula de inspeção PAIR, juntamente com os dois parafusos Allen. Em seguida, aperte os parafusos no torque especificado.

Torque: 5,2 N.m (0,5 kgf.m)

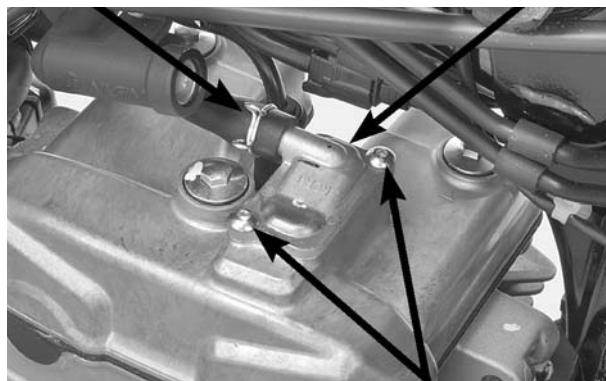
Conecte a mangueira de suprimento de ar à tampa da válvula.

NOTA

Instale firmemente a presilha da mangueira.

Instale o tanque de combustível (página 6-38).

MANGUEIRA DE SUPRIMENTO DE AR TAMPA DA VÁLVULA DE INSPEÇÃO



PARAFUSOS ALLEN

NOTAS

[illegible]

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual descreve os procedimentos de serviço para a motocicleta CB300R.

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 e 3 aplicam-se à motocicleta inteira. O capítulo 2 apresenta os procedimentos de remoção/instalação de componentes que podem ser necessários para a execução de serviços descritos nos capítulos seguintes.

Os capítulos 4 a 20 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.

Se você não estiver familiarizado com esta motocicleta, leia o capítulo 2, "Especificações Técnicas".

Se a causa do problema for desconhecida, consulte o capítulo 22, "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.

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
	REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO MOTOR	7
	CABEÇOTE/VÁLVULAS	8
	CILINDRO/PISTÃO	9
	EMBREAGEM/SELETOR DE MARCHAS	10
	ALTERNADOR/EMBREAGEM DE PARTIDA	11
	CARCAÇA DO MOTOR/ÁRVORE DE MANIVELAS/ TRANSMISSÃO/BALANCEIRO	12
CHASSI	RODA DIANTEIRA/SUSPENSÃO/ SISTEMA DE DIREÇÃO	13
	RODA TRASEIRA/SUSPENSÃO	14
	SISTEMA DE FREIO	15
SISTEMA ELÉTRICO	BATERIA/SISTEMA DE CARGA	16
	SISTEMA DE IGNIÇÃO	17
	PARTIDA ELÉTRICA	18
	LUZES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	19
	DIAGRAMA ELÉTRICO	20
	DIAGNOSE DE DEFEITOS	21