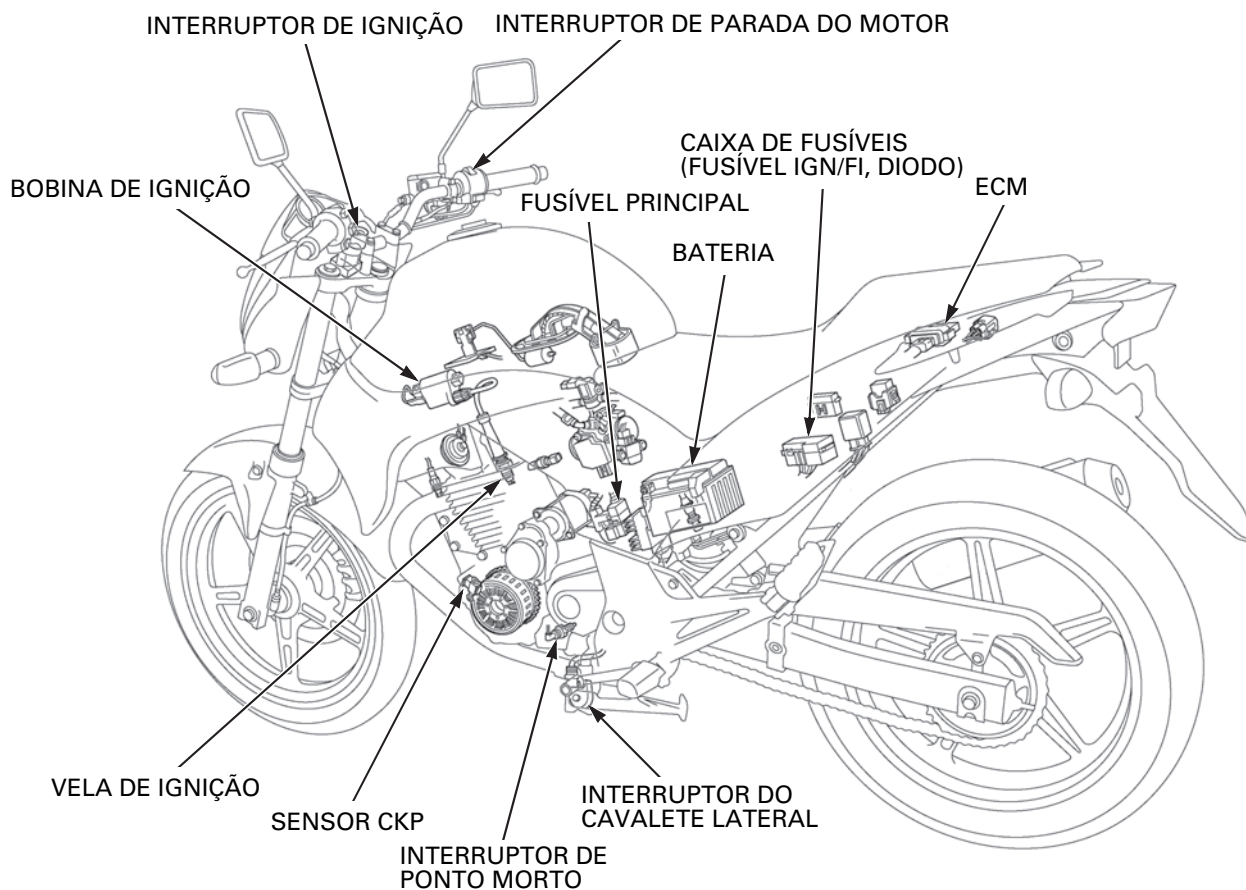
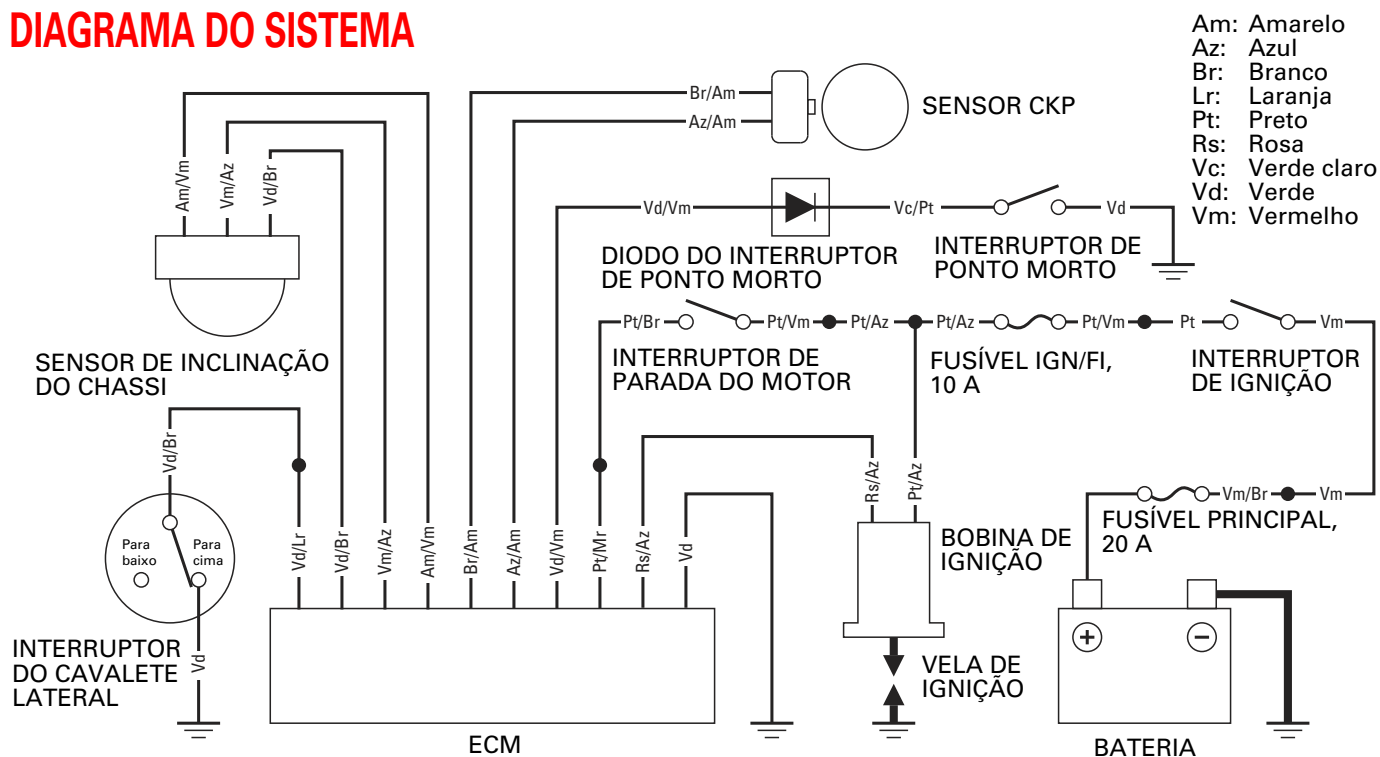


LOCALIZAÇÃO DOS COMPONENTES	17-2	INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO	17-5
DIAGRAMA DO SISTEMA	17-2	BOBINA DE IGNIÇÃO	17-7
INFORMAÇÕES DE SERVIÇO	17-3	PONTO DE IGNIÇÃO	17-7
DIAGNOSE DE DEFEITOS	17-4		

## LOCALIZAÇÃO DOS COMPONENTES



## DIAGRAMA DO SISTEMA



## INFORMAÇÕES DE SERVIÇO

### INFORMAÇÕES GERAIS

#### CUIDADO

- O Módulo de Controle do Motor (ECM) pode ser danificado se sofrer alguma queda. Caso seu conector seja desacoplado enquanto houver fluxo de corrente, o excesso de voltagem também poderá danificá-lo. Sempre desligue o interruptor de ignição antes de executar reparos.
- Utilize uma vela de ignição com o correto grau térmico. Utilizar velas com o grau térmico incorreto pode danificar o motor.

- Alguns componentes elétricos podem ser danificados caso seus terminais ou conectores sejam acoplados ou desacoplados enquanto o interruptor de ignição estiver ligado e houver fluxo de corrente.
- Ao executar reparos no sistema de ignição, sempre siga as etapas da tabela de diagnose de defeitos, na página 17-4.
- O sistema de ignição transistorizado utiliza um sistema de ponto de ignição controlado eletricamente. Nenhum ajuste pode ser realizado no ponto de ignição.
- Um sistema de ignição defeituoso está normalmente relacionado a mau contato. Inspeccione estas conexões antes de proceder.
- Certifique-se de que a bateria esteja completamente carregada. Utilizar o motor de partida com uma bateria fraca resulta em uma menor velocidade de partida do motor, bem como a falta de faíscas na vela de ignição.
- Para inspeção da vela de ignição, consulte a página 4-6.
- Para remoção/instalação do sensor CKP, consulte a página 11-9.
- Para inspeção do diodo do interruptor de ponto morto, consulte a página 18-14.
- Para reparos no interruptor de ignição, consulte a página 19-14.
- Para inspeção do interruptor de parada do motor, consulte a página 19-15.
- Para inspeção do interruptor da embreagem, consulte a página 19-17.
- Para reparos do interruptor de ponto morto, consulte a página 19-17.
- Para reparos no interruptor do cavalete lateral, consulte a página 19-18.

### ESPECIFICAÇÕES

Item		Especificação
Vela de ignição	Padrão	DPR8EA-9S (NGK)
	Para longos percursos em alta rotação	DPR9EA-9S (NGK)
Folga entre os eletrodos da vela de ignição		0,80 – 0,90 mm
Pico de voltagem primária da bobina de ignição		Mínimo de 100 V
Pico de voltagem do sensor CKP		Mínimo de 0,7 V
Ponto de ignição (Marca “F”)		10° APMS em marcha lenta

### VALORES DE TORQUE

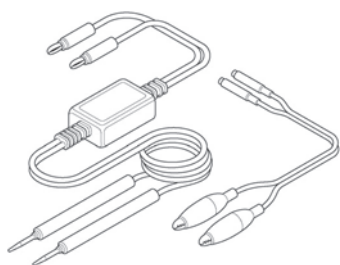
Tampa do orifício de sincronização

10 N.m (1,0 kgf.m)

Aplique graxa nas roscas.

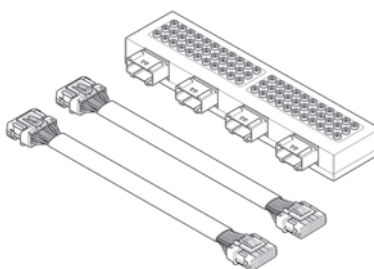
### FERRAMENTAS

Verificador de diagnóstico Imrie (modelo 625) ou adaptador de pico de voltagem 07HGJ-0020100



juntamente com multímetro digital disponível comercialmente (impedância mínima de 10 MΩ/Vcc)

Dispositivo de Teste do ECM, 33P 070MZ-MCA0100



## DIAGNOSE DE DEFEITOS

- Inspecione os seguintes itens antes de executar a diagnose de defeitos do sistema:
  - Vela de ignição defeituosa
  - Supressor de ruídos ou cabo da vela de ignição solto
  - Penetração de água no supressor de ruídos (fuga de voltagem secundária da bobina de ignição)
- Entende-se por “voltagem inicial” da bobina de ignição primária como a voltagem da bateria com o interruptor de ignição ligado e o interruptor do motor posicionado em ON (O motor não é acionado pelo motor de partida).

### Não há faíscas na vela de ignição

	Condição anormal	Possível causa (Inspeção seguindo a ordem numérica)
Voltagem primária da bobina de ignição	Sem voltagem inicial com o interruptor de ignição ligado (os outros componentes elétricos estão normais).	1. Circuito aberto no fio Preto/Azul entre a bobina de ignição e a caixa de fusíveis. 2. Mau contato ou conector solto no terminal primário ou circuito aberto na bobina primária. 3. ECM defeituoso (Caso a voltagem inicial esteja normal quando o conector Cinza do ECM estiver desacoplado).
	Voltagem inicial normal, mas a voltagem cai para 2 a 4 V quando o motor é acionado.	1. Conexões incorretas do adaptador de pico de voltagem (O sistema está normal se a voltagem medida for superior à especificada ao inverter-se as conexões). 2. Bateria descarregada (A voltagem cai excessivamente quando o motor de partida é acionado). 3. Interruptor de parada do motor defeituoso. 4. Sem voltagem no terminal do fio Preto/Branco do conector do ECM ou mau contato no conector do ECM. 5. Mau contato ou circuito aberto no fio Verde (Terra) do ECM. 6. Mau contato ou circuito aberto no fio Rosa/Azul entre a bobina de ignição e o ECM. 7. Curto-circuito na bobina de ignição primária. 8. Circuitos do interruptor do cavalete lateral ou do interruptor de ponto morto defeituosos. 9. Sensor CKP defeituoso (Meça o pico de voltagem). 10. ECM defeituoso (Caso os itens acima, de 1 a 9, estejam normais).
	Voltagem inicial normal, mas não há pico de voltagem quando o motor é acionado.	1. Conexões incorretas do adaptador de pico de voltagem (O sistema está normal se a voltagem medida for superior à especificada ao inverter-se as conexões). 2. Adaptador de pico de voltagem defeituoso. 3. ECM defeituoso (caso os itens acima, de 1 a 2, estejam normais).
	Voltagem inicial normal, mas o pico de voltagem é inferior ao valor padrão.	1. Impedância interna do multímetro muito baixa; inferior a 10 MΩ/Vcc. 2. Velocidade de partida muito baixa (Bateria descarregada). 3. Ponto de amostra do testador e pulso medido não sincronizados (O sistema está normal se a voltagem medida for superior à voltagem padrão pelo menos uma vez). 4. Bobina de ignição defeituosa. 5. ECM defeituoso (Caso os itens acima, de 1 a 4, estejam normais).
	Voltagem inicial e pico de voltagem normais, mas não há faísca.	1. Vela de ignição defeituosa ou fuga de corrente secundária da bobina de ignição. 2. Bobina de ignição defeituosa.
Sensor CKP	Baixo pico de voltagem.	1. Impedância interna do multímetro muito baixa; inferior a 10 MΩ/Vcc. 2. Velocidade de partida muito baixa (Bateria descarregada). 3. Ponto de amostra do testador e pulso medido não sincronizados (O sistema está normal se a voltagem medida for superior à voltagem padrão pelo menos uma vez). 4. Sensor CKP defeituoso (Caso os itens acima, de 1 a 3, estejam normais).
	Sem pico de voltagem.	1. Adaptador de pico de voltagem defeituoso. 2. Sensor CKP defeituoso.

## INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO

### NOTA

- Se não houver faísca na vela de ignição, inspecione todas as conexões quanto a mau contato ou conector solto antes de medir o pico de voltagem.
- Utilize o multímetro digital recomendado ou um disponível comercialmente com impedância mínima de 10 MΩ/Vcc.
- Os valores apresentados nos mostradores podem diferir dependendo da impedância interna do multímetro.
- Caso um verificador Imrie (modelo 625) seja utilizado, siga as instruções de seu fabricante.

Conecte um verificador de diagnóstico Imrie (modelo 625) ou o adaptador de pico de voltagem ao multímetro digital.

### Ferramentas:

**Verificador de diagnóstico Imrie (modelo 625) ou Adaptador de pico de voltagem 07HGJ-0020100 juntamente com multímetro digital disponível comercialmente (impedância mínima de 10 MΩ/Vcc)**

### INSPEÇÃO DO PICO DE VOLTAGEM PRIMÁRIA DA BOBINA DE IGNIÇÃO

### NOTA

- Verifique todas as conexões do sistema antes de executar esta inspeção. Mau contato pode provocar leituras incorretas de pico de voltagem.
- Verifique a compressão do cilindro e certifique-se de que a vela de ignição esteja corretamente instalada.

Remova o protetor esquerdo (página 3-4).

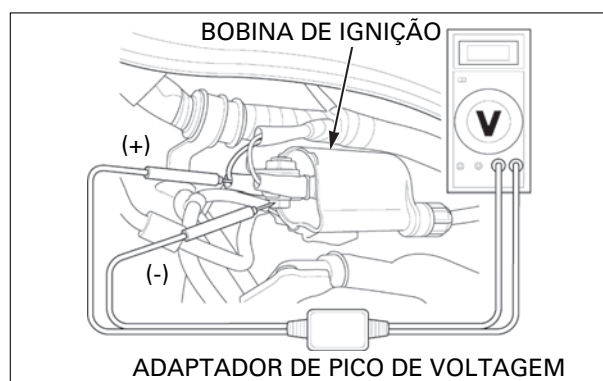
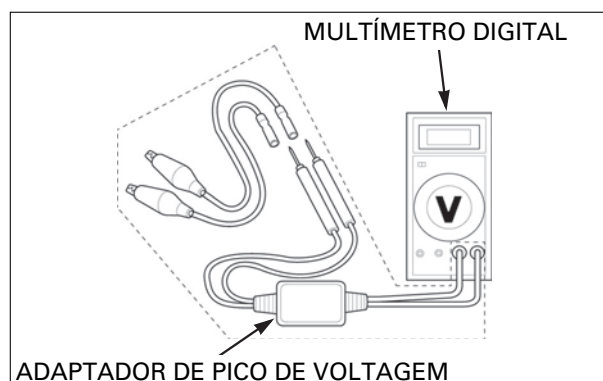
Desconecte o supressor de ruídos da vela de ignição. Conecte uma vela de ignição em boas condições de funcionamento ao supressor de ruídos e aterre a vela ao cabeçote, da mesma maneira que executado no teste de faísca.

Mantendo o conector acoplado, conecte as pontas de prova do verificador de diagnóstico Imrie ou do adaptador de pico de voltagem ao terminal primário da bobina de ignição e ao terra.

### Conexões: Rosa/Azul (+) – Terra (-)

Ligue o interruptor de ignição e posicione o interruptor de parada do motor em "○".  
Verifique a voltagem inicial.  
Deve ser indicada a voltagem da bateria.  
Caso a voltagem inicial não possa ser medida, siga as etapas da tabela de diagnose de defeitos (página 17-4).

Coloque a transmissão em ponto morto.



Dê partida no motor, utilizando o motor de partida, e faça a leitura do pico de voltagem primária da bobina de ignição.

**Pico de Voltagem: Mínimo de 100 V**

Se o pico de voltagem for inferior ao valor padrão, siga as etapas da tabela de diagnose de defeitos (página 17-4).

Instale o protetor esquerdo (página 3-4).

## INSPEÇÃO DO PICO DE VOLTAGEM DO SENSOR CKP

### NOTA

Verifique a compressão do cilindro e certifique-se de que a vela de ignição esteja corretamente instalada.

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

### Ferramenta:

**Dispositivo de Teste do ECM, 33P**

**070MZ-MCA0100**

Conecte as pontas de prova do adaptador de pico de voltagem ou do testador aos terminais da fiação de teste.

**Conexão: 12 (+) – 23 (-)**

Coloque a transmissão em ponto morto.

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

Dê partida no motor, utilizando o motor de partida, e faça a leitura do pico de voltagem do sensor CKP.

**Pico de voltagem: mínimo de 0,7 V**

Se o pico de voltagem medido no conector 33P do ECM for anormal, meça o pico de voltagem no conector 3P do sensor CKP/interruptor de ponto morto.

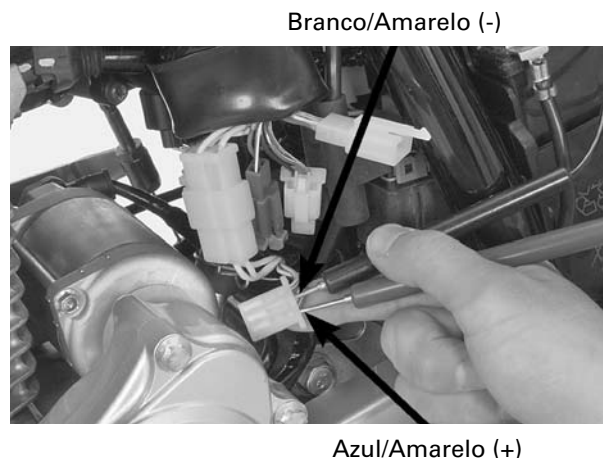
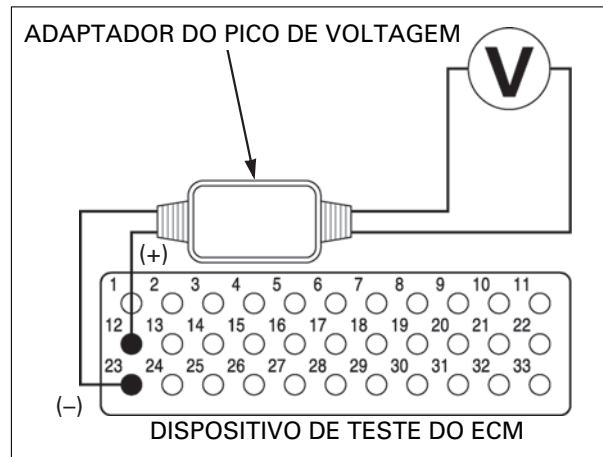
Remova a tampa lateral esquerda/carenagem do assento (página 3-3).

Desacople o conector 3P do sensor CKP/interruptor de ponto morto e conecte as pontas de prova do adaptador de pico de voltagem aos terminais do conector, no lado do sensor CKP.

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

Da mesma maneira que no conector 33P do ECM, meça o pico de voltagem e compare-o à voltagem medida no conector 33P do ECM.

- Se o pico de voltagem medido no conector do ECM for anormal e o pico de voltagem medido no sensor CKP normal, a fiação possui algum ponto de circuito aberto ou mau contato.
- Se ambos os picos de voltagem medidos forem anormais, inspecione cada item da tabela de diagnose de defeitos (página 17-4).





## BOBINA DE IGNIÇÃO

### REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

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

Desacople o supressor de ruídos da vela de ignição.  
Desacople os conectores da fiação primária.  
Remova os dois parafusos e a bobina de ignição.

A instalação é feita na ordem inversa da remoção.

#### NOTA

Passa adequadamente a fiação (página 1-18).

## PONTO DE IGNIÇÃO

Remova o protetor esquerdo (página 3-4).

Dê partida no motor e aqueça-o até atingir sua temperatura normal de funcionamento.

Desligue o motor e remova a tampa do orifício de sincronização.  
Remova o anel de vedação da tampa do orifício de sincronização.

Conecte uma lâmpada estroboscópica ao cabo da vela de ignição.

#### NOTA

Leia as instruções de funcionamento da lâmpada estroboscópica.

Dê partida no motor, mantenha-o funcionando em marcha lenta e inspecione o ponto de ignição.

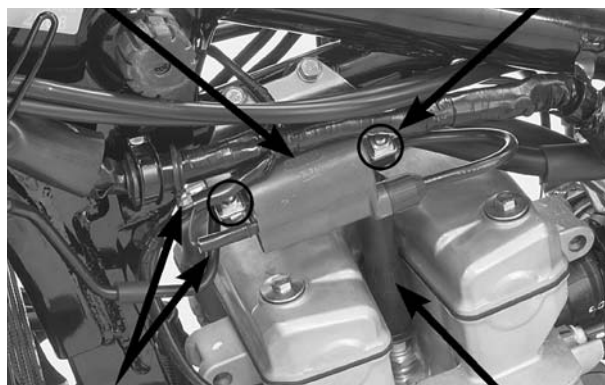
**Marcha lenta:  $1.400 \pm 100$  rpm**

O ponto de ignição está correto se a marca "F" do volante do motor alinhar-se com a marca de referência da tampa traseira da carcaça do motor, enquanto o motor estiver funcionando em marcha lenta.

Aumente as rotações do motor e certifique-se de que a marca "F" começa a mover-se.

BOBINA DE IGNIÇÃO

PARAFUSOS



CONECTORES

SUPRESSOR DE RUÍDOS

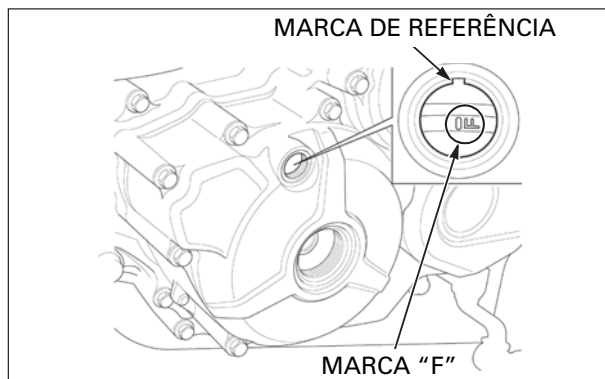
TAMPA DO ORIFÍCIO DE SINCRONIZAÇÃO



LÂMPADA ESTROBOSCÓPICA



MARCA DE REFERÊNCIA



MARCA "F"

Cubra um novo anel de vedação com óleo para motor e instale-o sobre a tampa do orifício de sincronização. Aplique graxa nas roscas da tampa do orifício de sincronização. Instale a tampa do orifício de sincronização e aperte-a no torque especificado.

**Torque: 10 N.m (1,0 kgf.m)**

Instale o protetor esquerdo (página 3-4).



TAMPA DO ORIFÍCIO DE SINCRONIZAÇÃO



## 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