

LOCALIZAÇÃO DOS COMPONENTES	15-2	INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO	15-5
DIAGRAMA DO SISTEMA	15-2	PONTO DE IGNIÇÃO	15-7
INFORMAÇÕES DE SERVIÇO	15-3	BOBINA DE IGNIÇÃO	15-8
DIAGNOSE DE DEFEITOS	15-4	ICM	15-8

LOCALIZAÇÃO DOS COMPONENTES

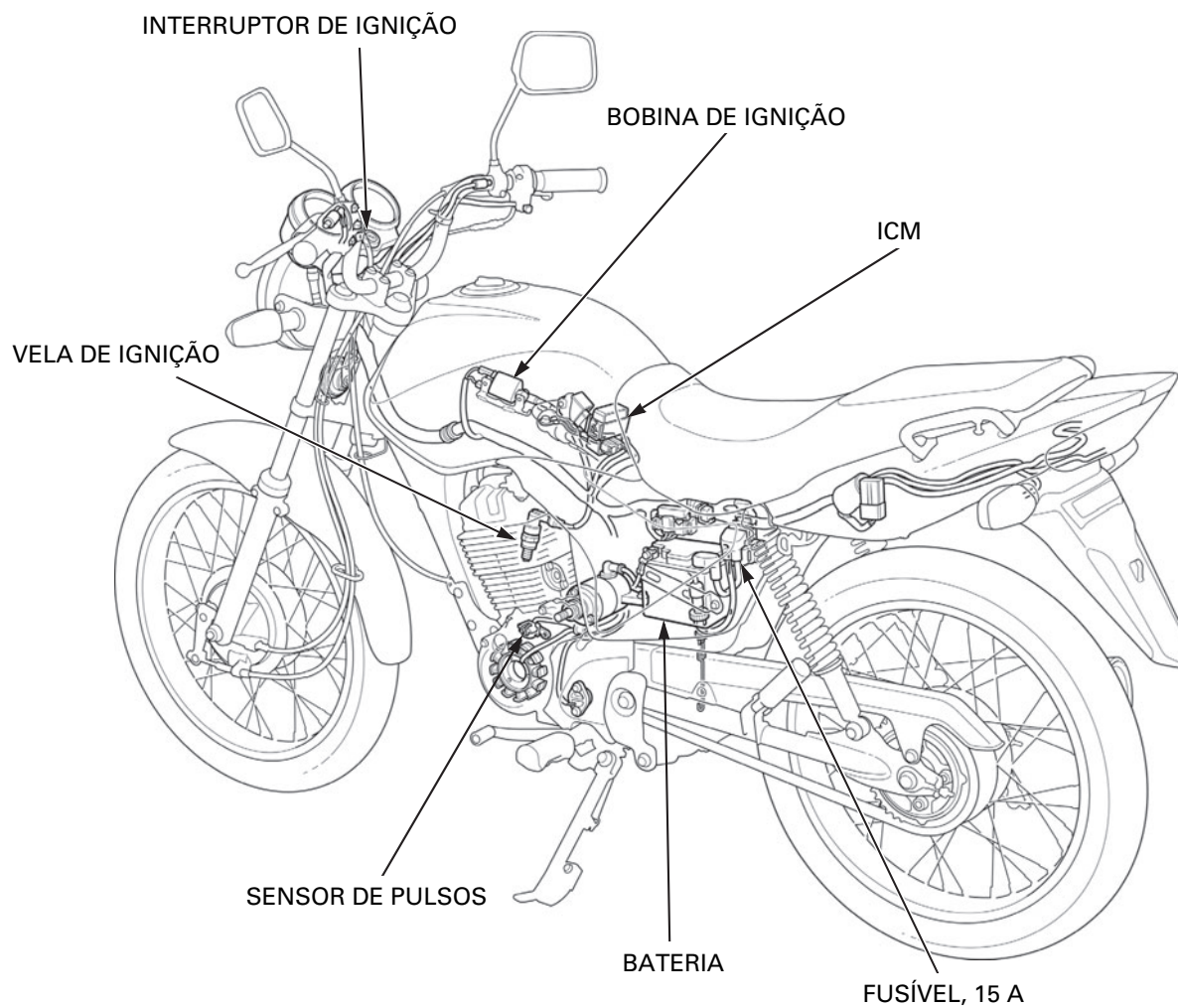
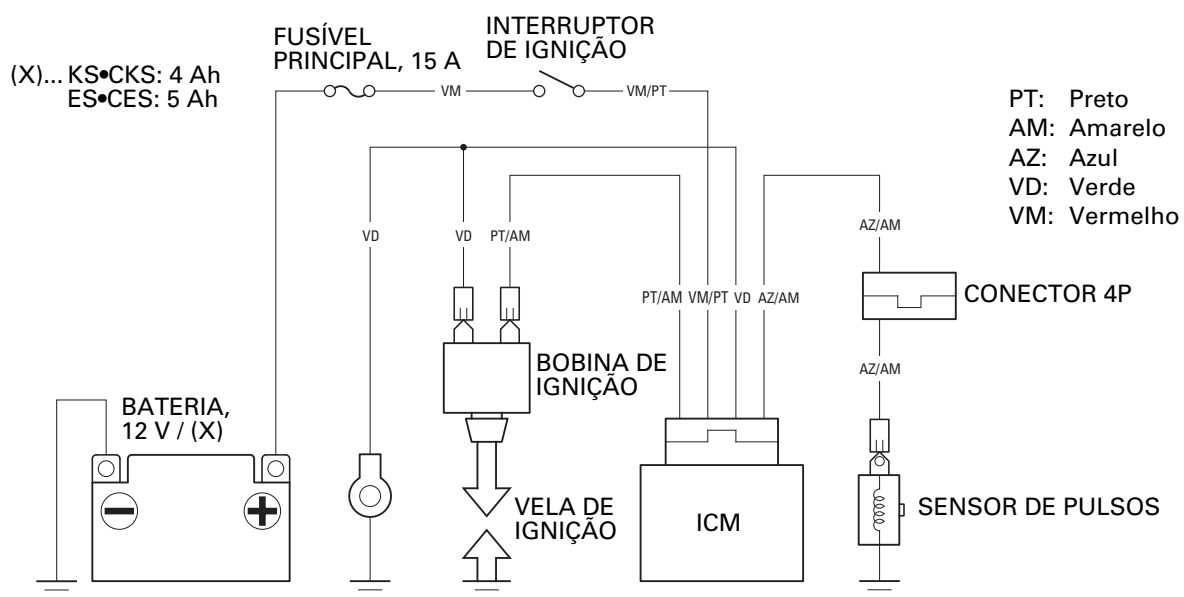


DIAGRAMA DO SISTEMA



INFORMAÇÕES DE SERVIÇO

INFORMAÇÕES GERAIS

- Ao executar reparos no sistema de ignição, sempre siga as etapas da tabela de diagnose de defeitos, na página 15-4.
- O ponto de ignição não pode ser ajustado, pois o ICM (Módulo de Controle de Ignição) é pré-ajustado na fábrica.
- O Módulo de Controle de Ignição (ICM) 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.
- Um sistema de ignição defeituoso está geralmente relacionado a mau-contato. Inspeção estas conexões antes de proceder.
- Utilize velas de ignição com o correto grau térmico. Utilizar velas com o grau térmico incorreto pode danificar o motor.

ESPECIFICAÇÕES

Item		Especificação
Velas de ignição	Padrão	CPR8EA-9 (NGK)
	Para longos percursos em alta rotação	CPR9EA-9 (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 gerador de pulsos de ignição		Mínimo de 0,7 V
Ponto de ignição (Marca "F")		10° APMS em marcha-lenta

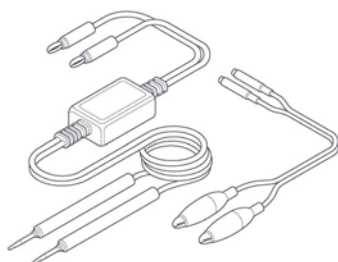
VALORES DE TORQUE

Tampa do orifício de sincronização

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

FERRAMENTAS

Adaptador de pico de voltagem
07HGJ-0020100



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

DIAGNOSE DE DEFEITOS

Inspecione os seguintes itens antes de executar a diagnose de defeitos do sistema:

- Supressor de ruídos solto ou mau-contato no cabo da vela de ignição
- Supressor de ruídos ou cabo da vela de ignição soltos
- Penetração de água no supressor de ruídos (fuga de voltagem secundária da bobina de ignição)

Não há faísca na vela de ignição

	Condição anormal	Possível causa (Inspecione seguindo a ordem numérica)
Voltagem primária da bobina de ignição	Pico de voltagem baixo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impedância do multímetro muito baixa (abaixo de 10 MΩ/VCC) 2. Velocidade de partida do motor muito baixa (bateria descarregada) 3. Ponto de amostra do testador e pulso medido não sincronizados (o sistema estará normal se pelo menos uma das voltagens medidas estiver acima da especificação) 4. Mau-contato nos conectores ou circuito aberto no sistema de ignição 5. Bobina de ignição defeituosa 6. ICM defeituoso (caso os itens de 1 a 5 acima estejam normais)
	Sem pico de voltagem	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conexão incorreta do adaptador do pico de voltagem 2. Curto-circuito no fio Vermelho/Preto 3. Interruptor de ignição defeituoso 4. Sem contato ou mau-contato nos conectores do ICM 5. Circuito aberto ou mau-contato no fio Verde do ICM 6. Adaptador de pico de voltagem defeituoso 7. Sensor de pulsos defeituoso (meça o pico de voltagem) 8. ICM defeituoso (caso os itens de 1 a 7 acima estejam normais)
	Pico de voltagem normal, mas não há faísca na vela de ignição	<ol style="list-style-type: none"> 1. Vela de ignição defeituosa ou fuga de corrente secundária da bobina de ignição 2. Bobina de ignição defeituosa
Sensor de pulsos	Baixo pico de voltagem	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impedância do multímetro muito baixa (abaixo de 10 MΩ/VCC) 2. Velocidade de partida do motor muito baixa (bateria descarregada) 3. Ponto de amostra do testador e pulso medido não sincronizados (o sistema estará normal se pelo menos uma das voltagens medidas estiver acima da especificação) 4. Sensor de pulsos defeituoso (caso os itens de 1 a 3 acima estejam normais)
	Sem pico de voltagem	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adaptador de pico de voltagem defeituoso 2. Sensor de pulsos defeituoso

INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO

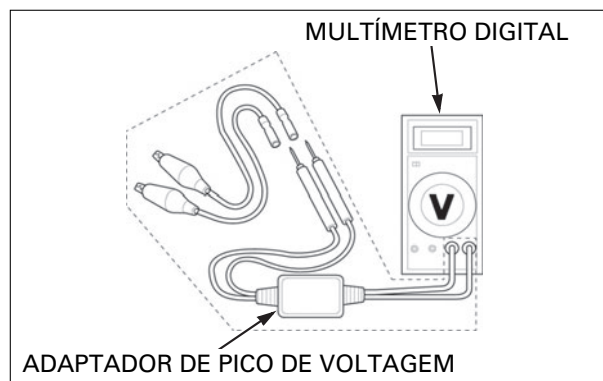
NOTA

- 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 M Ω /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 o adaptador de pico de voltagem ao multímetro digital ou utilize o verificador de diagnóstico Imrie.

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 M Ω /VCC)



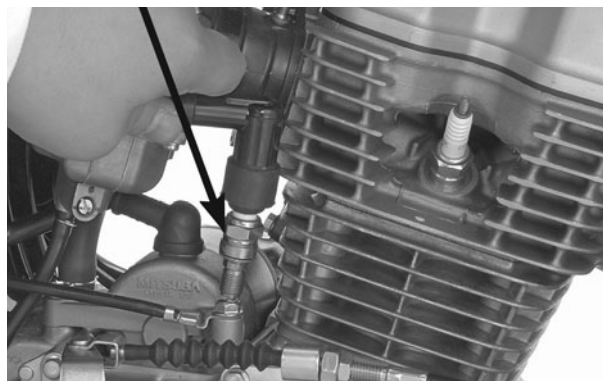
PICO DE VOLTAGEM PRIMÁRIA DA BOBINA DE IGNIÇÃO

NOTA

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

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.

VELA DE IGNIÇÃO EM BOAS CONDIÇÕES



Remova o tanque de combustível (página 2-9).

Mantendo a fiação primária da bobina de ignição acoplada, conecte as pontas-de-prova do adaptador de pico de voltagem ao terminal da fiação primária da bobina de ignição e ao terra.

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)**

Conexão: Terminal do fio Preto/Amarelo (-) – Terra (+)

Coloque a transmissão em ponto-morto.
Ligue o interruptor de ignição.

Dê partida no motor, utilizando o pedal de partida ou 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 15-4) para identificar o defeito.

PICO DE VOLTAGEM DO SENSOR DE PULSOS**NOTA**

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

Remova o tanque de combustível (página 2-9).
Desacople o conector 4P (Transparente) do ICM.
Conecte as pontas-de-prova do adaptador de pico de voltagem aos terminais do conector 4P do sensor de pulsos, no lado da fiação.

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)**

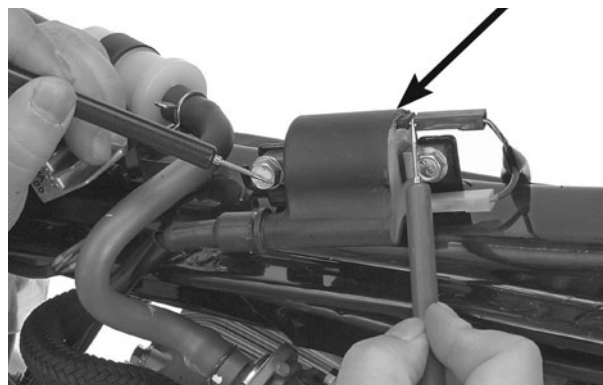
Conexão: Terminal do fio Azul/Amarelo (+) – Verde (-)

Coloque a transmissão em ponto-morto.
Ligue o interruptor de ignição.
Dê partida no motor, utilizando o pedal de partida ou o motor de partida, e faça a leitura do pico de voltagem do sensor de pulsos.

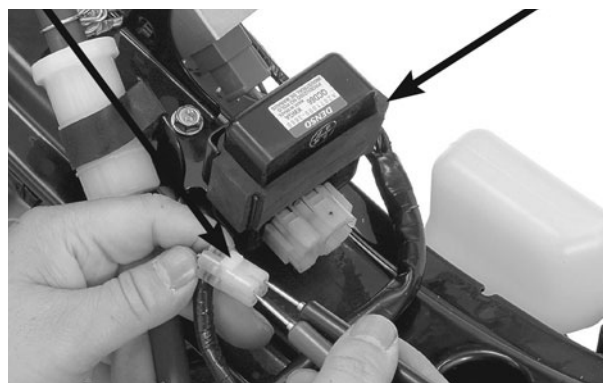
Pico de voltagem: mínimo de 0,7 V

Se o pico de voltagem medido no conector do ICM for anormal, meça o pico de voltagem no conector do alternador.

BOBINA DE IGNIÇÃO



CONECTOR 4P (Transparente) DO ICM ICM



Remova a tampa lateral esquerda (página 2-3).

Desacople o conector 4P (Transparente) do alternador e conecte as pontas-de-prova do adaptador de pico de voltagem ao terminal do conector, no lado do sensor de pulsos.

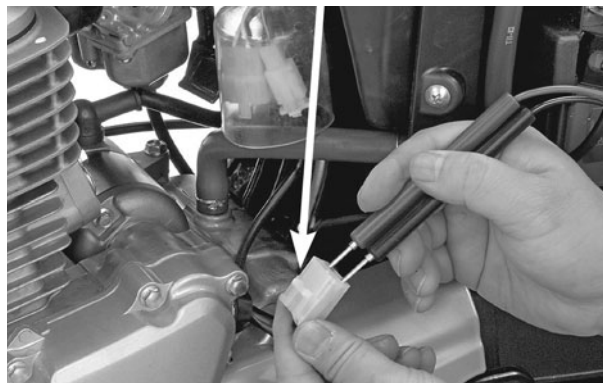
Conexão: Terminal do fio Azul/Amarelo (+) – Verde (-)

Da mesma maneira que nos conectores do ICM, meça o pico de voltagem e compare-o à voltagem medida nos conectores do ICM.

- Se o pico de voltagem medido nos conectores do ICM for anormal e o pico de voltagem medido no sensor de pulsos normal, a fiação possui algum ponto de circuito aberto ou mau-contato.
- Se ambos os picos de voltagem medidos forem normais, inspecione cada item da tabela de diagnose de defeitos (página 15-4).

Substitua o sensor de pulsos (página 10-11).

CONECTOR 4P



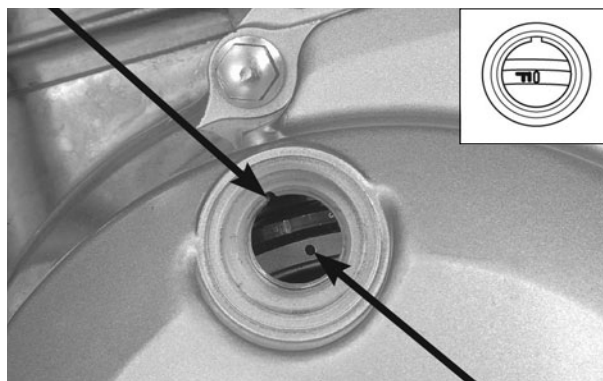
TAMPA DO ORIFÍCIO DE SINCRONIZAÇÃO



LÂMPADA ESTROBOSCÓPICA



MARCA DE REFERÊNCIA



MARCA "F"

PONTO DE IGNIÇÃO

Aqueça o motor até atingir sua temperatura normal de funcionamento.

Desligue o motor e remova a tampa do orifício de sincronização.

Conecte um tacômetro de acordo com as instruções de seu fabricante.

Conecte uma lâmpada estroboscópica ao cabo da vela de ignição.

NOTA

Leia as instruções de funcionamento da lâmpada estroboscópica.

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

Marcha-lenta: 1.400 ± 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 esquerda da carcaça do motor, como mostra a ilustração.

Aplique óleo para motor no anel de vedação e instale-o na tampa do orifício de sincronização.

NOTA

Certifique-se de que o anel de vedação esteja em boas condições; substitua-o se necessário.

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

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

BOBINA DE IGNIÇÃO

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Desconecte o supressor de ruídos da vela de ignição (página 3-7).

Remova o tanque de combustível (página 2-9).

Desacople o conector da fiação primária da bobina de ignição.

Remova os parafusos de fixação da bobina de ignição. Em seguida, remova a bobina de ignição.

A instalação é feita na ordem inversa da remoção.

ICM

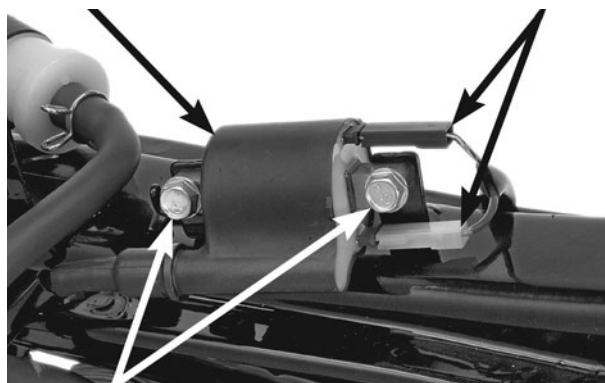
REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova o tanque de combustível (página 2-9).

Desacople o conector 4P (Transparente) do ICM.
Remova o ICM de seu suporte.

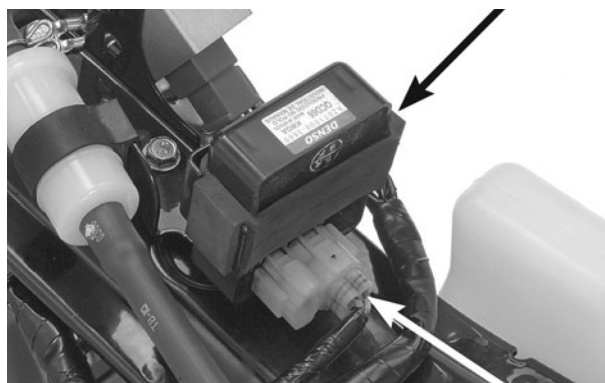
A instalação é feita na ordem inversa da remoção.

ANEL DE VEDAÇÃO

TAMPA DO ORIFÍCIO DE SINCRONIZAÇÃO
BOBINA DE IGNIÇÃO CONECTORES DA FIAÇÃO

PARAFUSOS

ICM



CONECTOR 4P (Transparente) DO ICM

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual descreve os procedimentos de serviço para a motocicleta CG125 FAN KS•ES e CG125 CARGO CKS•CES. Siga as recomendações da Tabela de Manutenção (Capítulo 3) 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 17 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 a causa do problema for desconhecida, consulte o capítulo 19, "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.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.

Departamento de Serviços Técnicos

Sector de Publicações Técnicas

Manual de Serviços: 00X6B-KWG-003
Derivado dos Drafts: 62KWGB0, 62KWGB0Z,
62KWGB0Y, 62KWGB0X

Data de Emissão: Outubro/2010

Código do Fornecedor: 2#7AG

ÍNDICE GERAL

	INFORMAÇÕES GERAIS	1
	CHASSI/CARENAGENS/ SISTEMA DE ESCAPAMENTO	2
	MANUTENÇÃO	3
MOTOR E TRANSMISSÃO	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO	4
	SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO	5
	REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO MOTOR	6
	CABEÇOTE/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÃO	8
	EMBREAGEM/SELETOR DE MARCHAS/ CONJUNTO DE PARTIDA	9
	ALTERNADOR/EMBREAGEM DE PARTIDA	10
	CARCAÇA DO MOTOR/TRANSMISSÃO	11
CHASSI	RODA DIANTEIRA/SUSPENSÃO/ SISTEMA DE DIREÇÃO	12
	RODA TRASEIRA/FREIO/SUSPENSÃO	13
SISTEMA ELÉTRICO	BATERIA/SISTEMA DE CARGA	14
	SISTEMA DE IGNIÇÃO	15
	PARTIDA ELÉTRICA (TIPOS ES•CES)	16
	LUZES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	17
	DIAGRAMA ELÉTRICO	18
	DIAGNOSE DE DEFEITOS	19
	SUPLEMENTO – CG125 CSK•CES	20
	SUPLEMENTO – CG125 CSK-A	21
	SUPLEMENTO – CG125 KS•ES•CKS•CES-B	22
	CAMPANHAS DE SERVIÇO/ BOLETINS TÉCNICOS/CIRCULARES	23