

DIAGRAMA DO SISTEMA	16-0	BOBINA DE IGNIÇÃO	16-7
INFORMAÇÕES DE SERVIÇO	16-1	MÓDULO DE CONTROLE DA IGNIÇÃO (ICM)	16-7
DIAGNOSE DE DEFEITOS	16-3	PONTO DE IGNIÇÃO	16-8
INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO	16-4		

INFORMAÇÕES DE SERVIÇO

INSTRUÇÕES GERAIS

CUIDADO

Se for necessário manter o motor em funcionamento durante os serviços de manutenção e reparo, certifique-se de que a área esteja bem ventilada. Nunca mantenha o motor em funcionamento em áreas fechadas. Os gases de escapamento contêm monóxido de carbono venenoso, que pode causar perda de consciência ou até mesmo morte.

ATENÇÃO

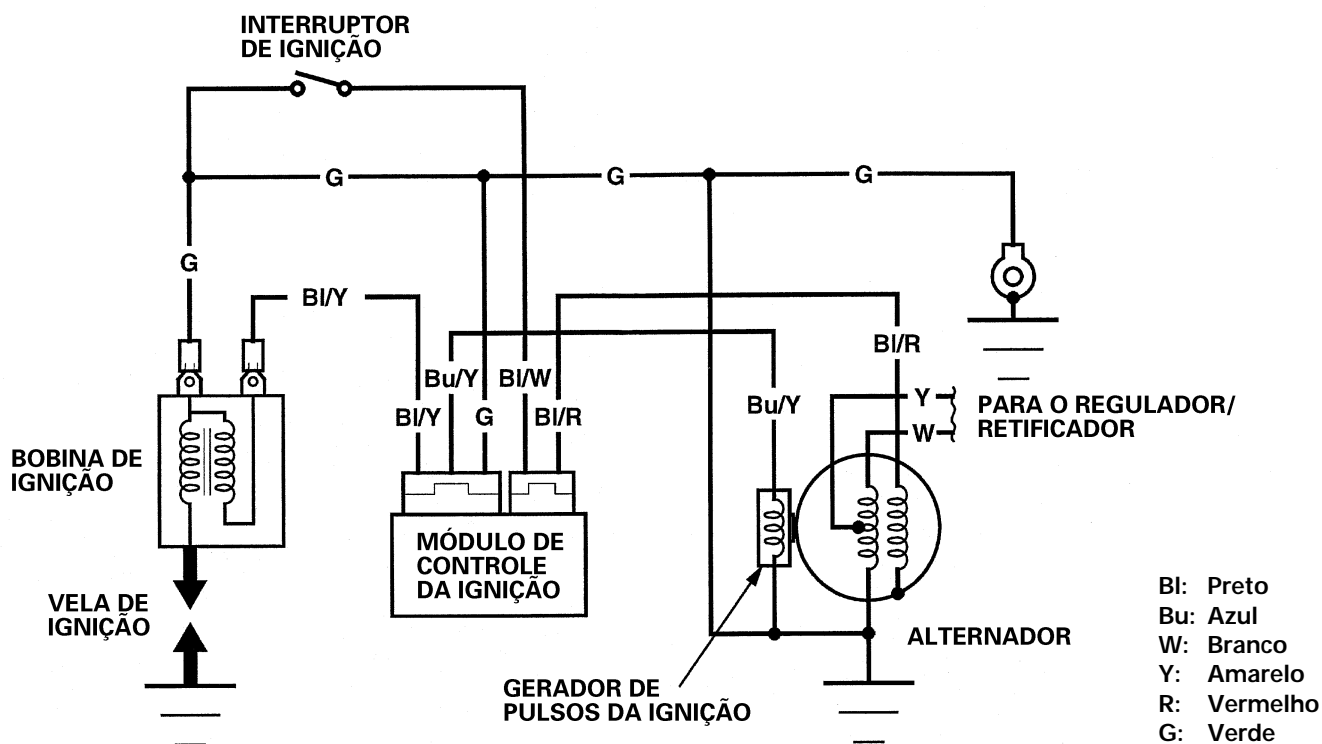
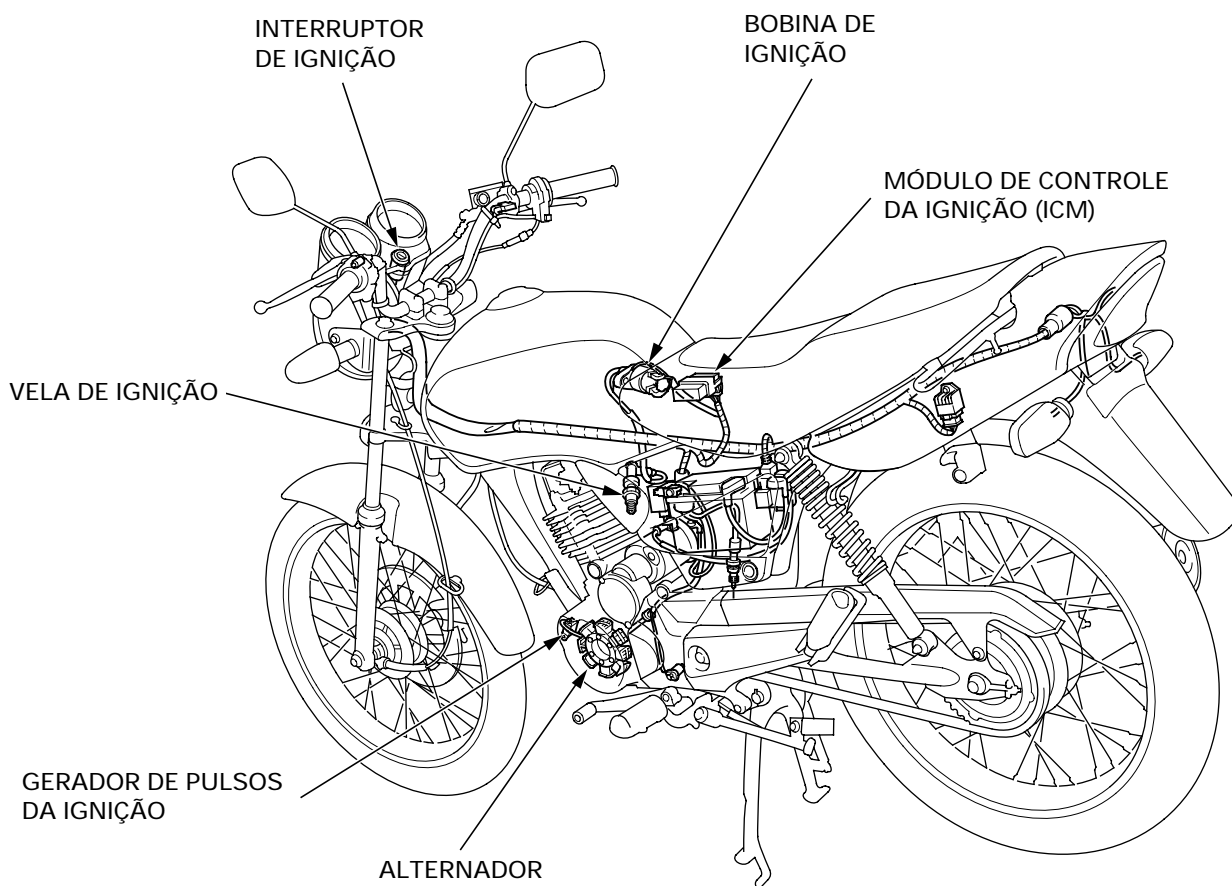
Alguns componentes elétricos podem ser danificados se os terminais ou conectores forem ligados ou desligados quando o interruptor de ignição estiver ligado e se houver presença de corrente.

- Ao efetuar os serviços no sistema de ignição, siga sempre os procedimentos descritos na Diagnose de Defeitos (pág. 16-3) na sequência em que são apresentados.
- Normalmente, não é necessário o ajuste do ponto de ignição, pois o Módulo de Controle da Ignição (ICM) é pré-ajustado na fábrica.
- O Módulo de Controle da Ignição (ICM) pode ser danificado se for derrubado. Além disso, se o conector for desligado quando houver fluxo de corrente, o excesso de voltagem pode danificar o módulo. Antes de efetuar os serviços, sempre desligue o interruptor de ignição.
- Defeitos no sistema de ignição estão, muitas vezes, relacionados com conexões inadequadas. Inspeccione as conexões antes de iniciar os serviços. Certifique-se de que a bateria esteja completamente carregada.
- Use velas de ignição com grau térmico correto. O uso de velas de ignição com especificações incorretas pode danificar o motor.

ESPECIFICAÇÕES

Item	Especificações
Vela de ignição	NGK DP8EA-9
Folga da vela de ignição	0,8 – 0,9 mm
Pico de voltagem da bobina de ignição	100 V mínimo
Pico de voltagem do gerador de pulsos da ignição	0,7 V mínimo
Pico de voltagem da bobina de excitação do alternador	100 V mínimo
Marca “F” do ponto de ignição	15° APMS a 1.500 rpm
Avanço total	35° APMS a 4.000 rpm

DIAGRAMA DO SISTEMA



FERRAMENTAS:

Testador Imrie (modelo 625) ou
Adaptador de Pico de Voltagem

07HGJ-0020100 com Multitester equivalente disponível
comercialmente (impedância mínima de $10\text{M}\Omega/\text{VCC}$).

DIAGNOSE DE DEFEITOS

- Inspeccione os itens a seguir antes de efetuar a diagnose de defeitos do sistema:
 - Vela de ignição defeituosa
 - Supressor de ruídos ou conexão do cabo da vela de ignição solto
 - Penetração de água no supressor de ruídos da vela de ignição (fuga de corrente na bobina de ignição secundária).
- Se não houver faísca no cilindro, substitua a bobina de ignição provisoriamente por outra que esteja em boas condições e faça o teste de faísca. Se houver faísca, a bobina original estará defeituosa.

Vela de ignição não produz faísca

Condição anormal		Causa possível (Verifique seguindo a ordem numérica)
Voltagem da bobina de ignição primária	Pico de voltagem baixo	1. Impedância do multitester muito baixa. 2. A velocidade de acionamento do motor está muito baixa. • Bateria descarregada. 3. O tempo de amostragem do testador e o pulso medido não estão sincronizados (o sistema estará normal se pelo menos uma das voltagens medidas estiver acima das especificações). 4. Conexões incorretas ou circuito aberto no sistema de ignição. 5. Bobina de ignição defeituosa (meça o pico de voltagem). 6. ICM defeituoso (quando os itens nº 1 a 5 estão normais).
	Sem pico de voltagem	1. Conexões do adaptador de pico de voltagem incorretas. 2. Interruptor de ignição defeituoso. 3. Conectores do ICM soltos ou conectados incorretamente. 4. Circuito aberto ou conexão solta no fio Verde. 5. Circuito aberto ou conexão solta no fio terra do ICM. 6. Adaptador de pico de voltagem ou testador Imrie defeituosos. 7. Bobina de excitação defeituosa (meça o pico de voltagem). 8. Gerador de pulsos da ignição defeituoso (meça o pico de voltagem). 9. ICM defeituoso (quando os itens nº 1 a 8 estão normais).
	Pico de voltagem normal, mas não há faísca na vela	1. Vela de ignição defeituosa ou fuga de corrente na bobina de ignição secundária. 2. Bobina de ignição defeituosa.
Bobina de excitação	Pico de voltagem baixo	1. Impedância do multitester muito baixa; abaixo de 10MΩ/VCC. 2. A rotação de acionamento do motor está muito baixa. • Somente modelos equipados com motor de partida: bateria descarregada. 3. O tempo de amostragem do testador e o pulso medido não estão sincronizados (o sistema estará normal se pelo menos uma das voltagens medidas estiver acima das especificações). 4. Bobina de excitação defeituosa (quando os itens nº 1 a 3 estão normais).
	Sem pico de voltagem	1. Adaptador de pico de voltagem ou testador Imrie defeituosos. 2. Bobina de excitação defeituosa.
Gerador de pulsos da ignição	Pico de voltagem baixo	1. Impedância do multitester muito baixa; abaixo de 10MΩ/VCC. 2. A rotação de acionamento do motor está muito baixa. • Somente para os modelos equipados com motor de partida: bateria descarregada. 3. O tempo de amostragem do testador e o pulso medido não estão sincronizados (o sistema estará normal se pelo menos uma das voltagens medidas estiver acima das especificações). 4. Gerador de pulsos da ignição defeituoso (quando os itens nº 1 a 3 estão normais).
	Sem pico de voltagem	1. Adaptador de pico de voltagem ou testador Imrie defeituosos. 2. Gerador de pulsos da ignição defeituoso.

INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO

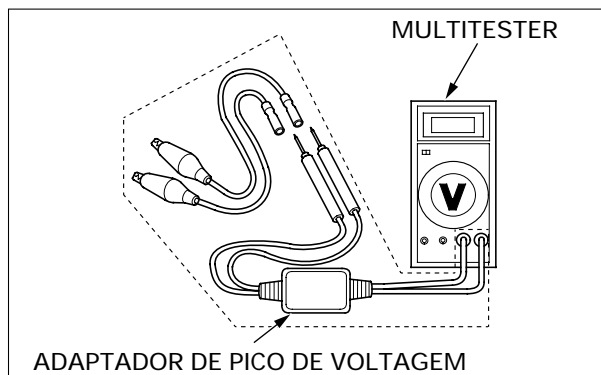
NOTA

- Se não houver faísca na vela, verifique se as conexões estão soltas ou se os contatos estão incorretos antes de medir o pico de voltagem.
- Use o multítester recomendado ou um multítester disponível comercialmente com impedância mínima de 10 M Ω /VCC.
- O valor mostrado difere dependendo da impedância interna do multítester.
- Caso seja utilizado um testador de diagnóstico Imrie (modelo 625), siga as instruções do fabricante.

Conecte o adaptador de pico de voltagem no multítester ou utilize o testador de diagnóstico Imrie.

Ferramentas:

Testador Imrie (modelo 625) ou
adaptador de pico de voltagem 07HGJ-0020100
com Multítester disponível comercialmente (impedância
mínima de 10 M Ω /VCC)



PICO DE VOLTAGEM DA BOBINA DE IGNIÇÃO PRIMÁRIA

NOTA

- Verifique todas as conexões do sistema antes de efetuar a inspeção. Caso o sistema esteja desconectado, o pico de voltagem medido poderá estar incorreto.
- Verifique a compressão do cilindro e se a vela de ignição está instalada corretamente.

Posicione a motocicleta em seu cavalete central.

Coloque a transmissão em ponto morto e desconecte o supressor de ruídos da vela de ignição.

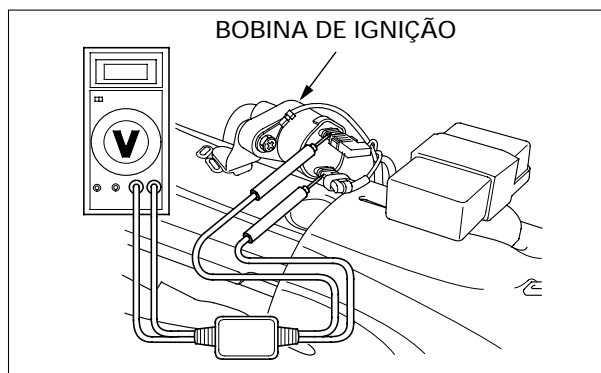
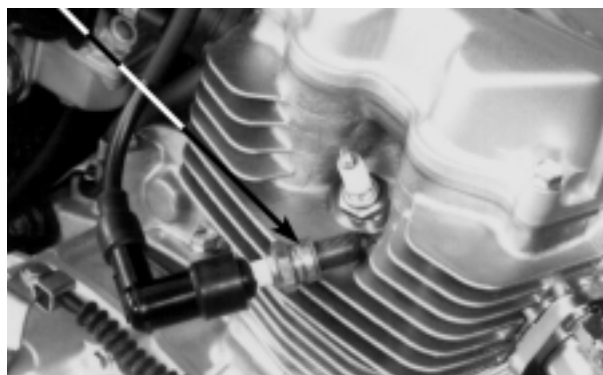
Conecte uma vela de ignição em boas condições no supressor de ruídos e faça o aterramento da vela no cilindro, da mesma forma que o teste de faísca.

Remova o tanque de combustível (pág. 2-3).

Com o fio da bobina de ignição primária conectado, ligue o adaptador de pico de voltagem ou o testador Imrie na bobina de ignição.

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

VELA DE IGNIÇÃO EM BOAS CONDIÇÕES



Ligue o interruptor de ignição.

Acione o motor e faça a leitura do pico de voltagem da bobina primária.

Pico de voltagem: Mínimo de 100 V

⚠ CUIDADO

Para evitar choques elétricos, não toque nas pontas de prova do testador e na vela de ignição.

Se o pico de voltagem estiver anormal, verifique se há circuito aberto ou conexões inadequadas nos fios Preto/Amarelo.

Se não forem encontrados defeitos na fiação, consulte a tabela de diagnose de defeitos na página 16-3.

PICO DE VOLTAGEM DO GERADOR DE PULSOS DA IGNIÇÃO

NOTA

Inspeccione a compressão do cilindro e verifique se a vela de ignição está instalada corretamente.

Remova a tampa lateral esquerda (pág. 2-2).

Solte os conectores 4P e 2P do Módulo de Controle da Ignição (ICM).

Conecte o adaptador de pico de voltagem ou as pontas de prova do testador no terminal Azul/Amarelo.

Ferramentas:

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

Conexão: Terminal Azul/Amarelo (+) – Verde (–)

Acione o motor e faça a leitura do pico de voltagem.

Pico de voltagem: Mínimo de 0,7 V

⚠ CUIDADO

Para evitar choques elétricos, não toque nas pontas de prova do testador e na vela de ignição.

Se o pico de voltagem medido nos conectores do ICM estiver anormal, meça o pico de voltagem no conector do gerador de pulsos da ignição.

MÓDULO DE CONTROLE DA IGNIÇÃO



CONECTORES DO ICM

Solte o conector do gerador de pulsos da ignição e conecte as pontas de prova do testador no terminal Azul/Amarelo e no terra. Meça o pico de voltagem da mesma forma que foi medido no conector do módulo de controle da ignição (ICM). Compare-o com a voltagem medida no conector do ICM.

- Se o pico de voltagem medido no conector do ICM estiver fora das especificações e se o pico de voltagem medido no gerador de pulsos da ignição estiver normal, a fiação estará com circuito aberto ou com conexões inadequadas.
- Se ambas as medições estiverem fora das especificações, verifique todos os itens da tabela de diagnose de defeitos. Se os itens estiverem normais, o gerador de pulsos da ignição estará defeituoso. Para a substituição do gerador de pulsos da ignição, consulte o capítulo 10.

PICO DE VOLTAGEM DA BOBINA DE EXCITAÇÃO DO ALTERNADOR

NOTA

Inspecione a compressão do cilindro e verifique se a vela de ignição está instalada corretamente.

Remova a tampa lateral esquerda (pág. 2-2).

Solte os conectores 4P e 2P do ICM.

Conecte o adaptador de pico de voltagem ou as pontas de prova do testador Imrie no terminal Preto/Vermelho.

Ferramentas:

Testador Imrie (modelo 625) ou
Adaptador de Pico de Voltagem 07HGJ-0020100
com Multitester equivalente disponível comercialmente
(impedância mínima de 10M Ω /VCC).

Conexão: Terminal Preto/Vermelho (+) – Verde (–)

Acione o motor através do mecanismo de partida ou motor de partida, e faça a leitura do pico de voltagem.

Pico de voltagem: Mínimo de 100 V

⚠ CUIDADO

Para evitar choques elétricos, não toque nas pontas de prova do testador e na vela de ignição.

Se o pico de voltagem medido nos conectores do ICM estiver anormal, meça o pico de voltagem no conector da bobina de excitação do alternador.



CONECTOR DO GERADOR DE PULSOS DA IGNIÇÃO

CONECTORES DO ICM



Solte o conector da bobina de excitação do alternador e conecte a ponta de prova do testador no terminal Preto/Vermelho e no terra. Meça o pico de voltagem da mesma forma que foi medida no conector do ICM. Compare-a com a voltagem medida no conector do ICM.

- Se o pico de voltagem medido no conector do ICM estiver fora das especificações e se o pico de voltagem medido na bobina de excitação do alternador estiver normal, a fiação estará com circuito aberto ou com conexões inadequadas.
- Se ambas as medições estiverem fora das especificações, verifique todos os itens da tabela de diagnose de defeitos. Se os itens estiverem normais, a bobina de excitação do alternador estará defeituosa. Para a substituição do estator, consulte o capítulo 10.

BOBINA DE IGNIÇÃO

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Solte o supressor de ruído da vela de ignição (Pág. 3-6).

Solte os conectores.

Remova o parafuso e a bobina de ignição.

A instalação é efetuada na ordem inversa da remoção.

MÓDULO DE CONTROLE DA IGNIÇÃO (ICM)

INSPEÇÃO DO SISTEMA

Solte os conectores 4P e 2P do ICM, e inspecione-os quanto a contato inadequado ou terminais corroídos.

Meça a resistência entre os terminais do conector (lado da fiação), conforme a seguir:

Item	Terminal	Especificação
Interruptor de ignição	Preto/Branco e Verde	Sem continuidade com o interruptor de ignição ligado
Bobina de ignição primária	Preto/Amarelo e Verde	0,18 – 0,24 Ω (a 20°C)
Linha da bobina de excitação do alternador	Preto/Vermelho e Verde	300 – 700 Ω (a 20°C)
Linha da bobina do gerador de pulsos da ignição	Azul/Amarelo e Verde	180 – 280 Ω (a 20°C)
Linha do terra	Verde e terra	Deve haver continuidade



CONECTOR DA BOBINA DE EXCITAÇÃO
BOBINA DE IGNIÇÃO



PARAFUSO
CONECTORES
MÓDULO DE CONTROLE DA IGNIÇÃO



CONECTORES DO ICM

MÓDULO DE CONTROLE DA IGNIÇÃO

SUBSTITUIÇÃO

Solte os conectores 4P e 2P.

Remova o módulo de controle da ignição (ICM) do suporte.

Instale o ICM na ordem inversa da remoção.



CONECTORES

PONTO DE IGNIÇÃO

⚠ CUIDADO

- Se for necessário manter o motor em funcionamento durante os serviços de manutenção e reparo, certifique-se de que a área esteja bem ventilada. Nunca mantenha o motor em funcionamento em áreas fechadas.
- Os gases de escapamento contêm monóxido de carbono venenoso, o que pode causar perda de consciência ou até mesmo morte.

NOTA

Leia as instruções de operação da luz estroboscópica.

Aqueça o motor.

Desligue o motor.

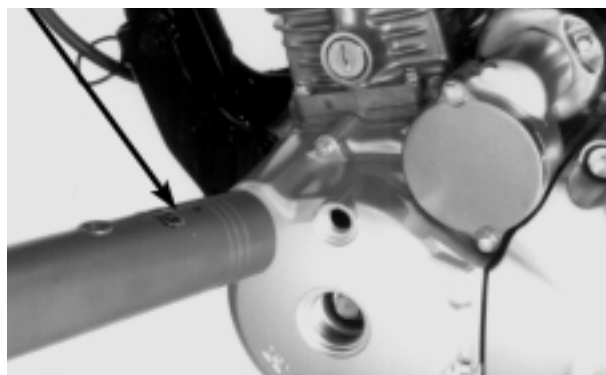
Remova a tampa do orifício de sincronização.

Conecte a luz estroboscópica no cabo da vela de ignição.

Acione o motor e mantenha-o funcionando em marcha lenta.

Marcha lenta: 1.400 ± 100 rpm

O ponto de ignição estará correto se a marca "F" estiver alinhada com a marca de referência na tampa esquerda da carcaça do motor.

TAMPA DO ORIFÍCIO DE SINCRONIZAÇÃO
LUZ ESTROBOSCÓPICA

MARCA DE REFERÊNCIA



MARCA "F"

Verifique se as marcas "F" começam a se mover quando a rotação do motor atinge o início de avanço.

A 4.000 rpm, o ponto de ignição estará correto se a marca de referência estiver entre as marcas de avanço.

MARCA DE REFERÊNCIA



MARCA DE AVANÇO

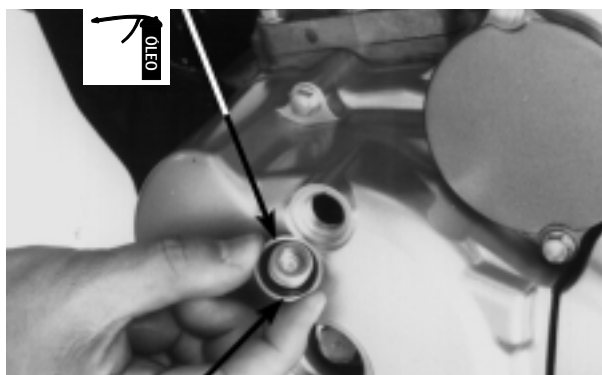
ANEL DE VEDAÇÃO

Verifique se o anel de vedação da tampa do orifício de sincronização está em boas condições e, se necessário, substitua-o.

Aplique óleo na rosca da tampa do orifício de sincronização e no anel de vedação.

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

TORQUE: 6 N.m (0,6 kg.m)



TAMPA DO ORIFÍCIO DE SINCRONIZAÇÃO

NOTAS

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual descreve os procedimentos de serviço para as motocicletas **CG125 TITAN ES/CG125 TITAN KS** e **CG125 TITAN CA**.

Siga as recomendações da Tabela de Manutenção (Capítulo 3) para assegurar que a motocicleta esteja em perfeitas condições de funcionamento.

A realização da primeira manutenção programada é extremamente importante. O desgaste inicial que ocorre durante o período de amaciamento será compensado.

Os capítulos 1 e 3 aplicam-se para toda a motocicleta. O capítulo 2 ilustra os procedimentos de remoção/instalação de componentes que podem ser necessários para realizar os serviços descritos nos capítulos seguintes.

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

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

A maioria dos capítulos apresenta inicialmente a ilustração de um conjunto ou sistema, informações de serviço e diagnose de defeitos para aquela seção.

As páginas seguintes apresentam procedimentos detalhados.

Não conhecendo a causa do problema, consulte o Capítulo 20 "Diagnose de Defeitos".

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 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
	AGREGADOS DO CHASSI/ 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/ ÁRVORE DE COMANDO	8
	EMBREAGEM/SELETOR DE MARCHAS	9
	ALTERNADOR/EMBREAGEM DE PARTIDA	10
	ÁRVORE DE MANIVELAS/ TRANSMISSÃO/CONJUNTO DE PARTIDA	11
CHASSI	RODA DIANTEIRA/SUSPENSÃO/ DIREÇÃO	12
	RODA TRASEIRA/FREIO/SUSPENSÃO	13
	FREIO HIDRÁULICO	14
SISTEMA ELÉTRICO	BATERIA/SISTEMA DE CARGA	15
	SISTEMA DE IGNIÇÃO	16
	PARTIDA ELÉTRICA	17
	LUZES/INSTRUMENTOS/ INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMA ELÉTRICO	19
	DIAGNOSE DE DEFEITOS	20