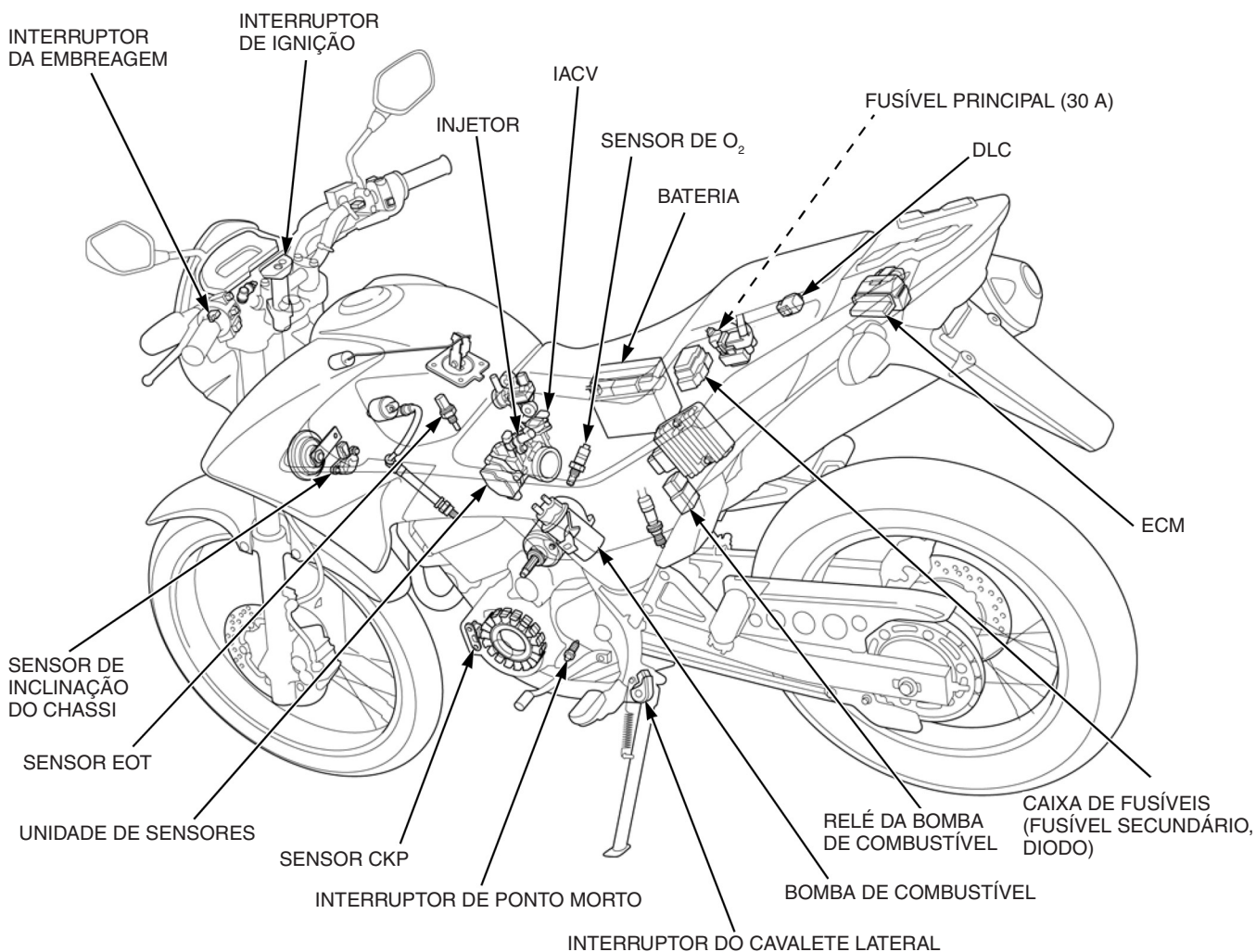


LOCALIZAÇÃO DO SISTEMA PGM-FI	4-2
INFORMAÇÕES DE SERVIÇO.....	4-2
DIAGRAMA DO SISTEMA PGM-FI	4-3
INFORMAÇÕES SOBRE A DIAGNOSE DE DEFEITOS DO SISTEMA PGM-FI	4-4
DIAGNOSE DE SINTOMAS DO SISTEMA PGM-FI	4-6
ÍNDICE DE CÓDIGOS DA MIL	4-7
INSPEÇÃO DA LINHA DE ALIMENTAÇÃO DA UNIDADE DE SENSORES	4-8
DIAGNOSE DE DEFEITOS COM A MIL	4-9
DIAGNOSE DE DEFEITOS DO CIRCUITO DA MIL	4-24
UNIDADE DE SENSORES	4-25
SENSOR EOT	4-27
SENSOR DE INCLINAÇÃO DO CHASSI	4-27
SENSOR DE O ₂	4-28
ECM	4-28

LOCALIZAÇÃO DO SISTEMA PGM-FI



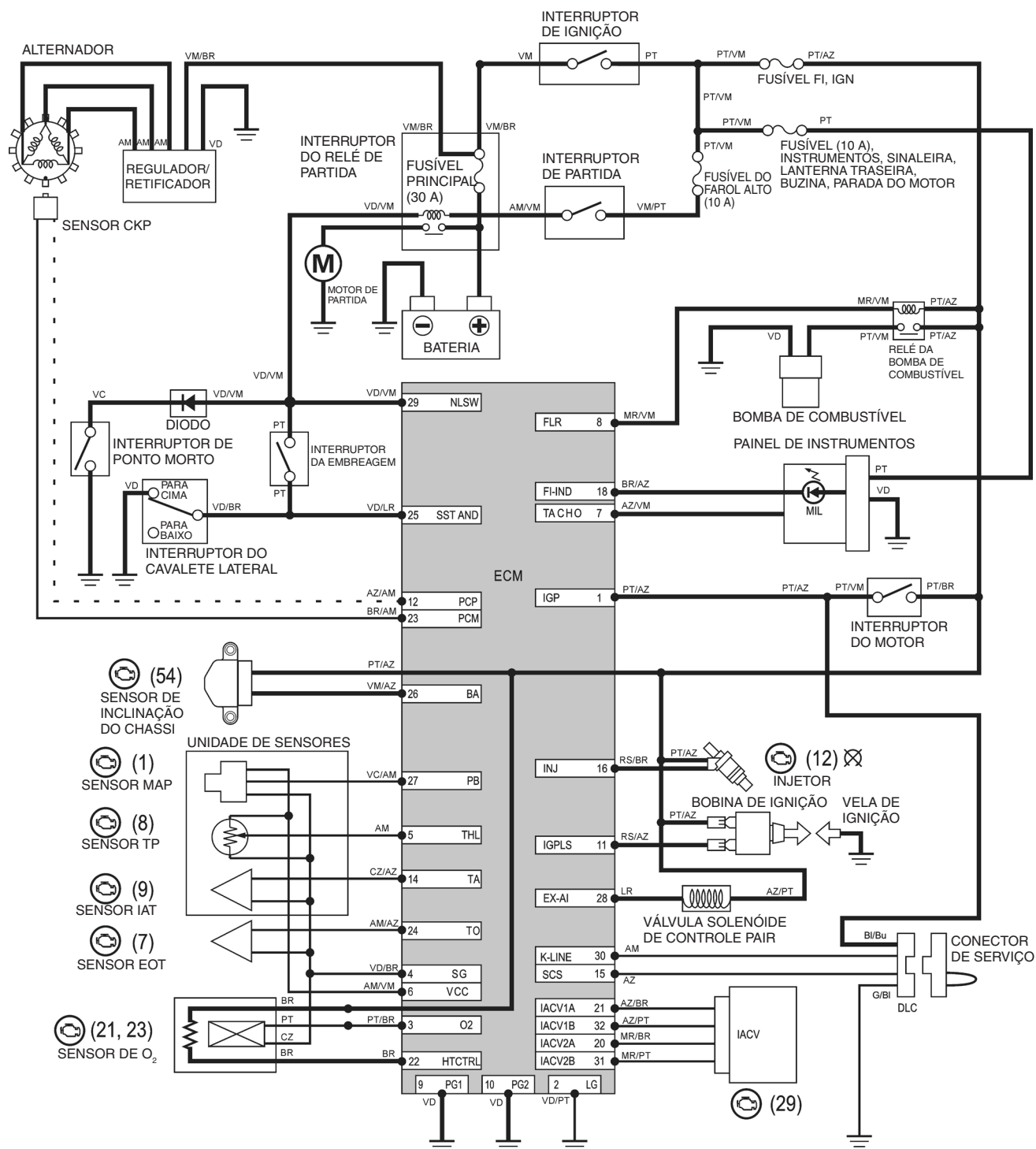
INFORMAÇÕES DE SERVIÇO

INSTRUÇÕES GERAIS

- As falhas no PGM-FI geralmente estão associadas a conexões frouxas ou conectores corroídos. Verifique as conexões antes de prosseguir.
- Ao desmontar as peças do PGM-FI, observe as localizações dos anéis de vedação. Substitua-os por novos durante a montagem.
- Utilize um multímetro digital para a inspeção do sistema PGM-FI.
- Os seguintes códigos de cores são utilizados ao longo deste capítulo:

PT = Preto	VC = Verde Claro	AZ = Azul	LR = Laranja	MR = Marrom
RS = Rosa	VD = Verde	VM = Vermelho	CZ = Cinza	BR = Branco
AC = Azul Claro	AM = Amarelo	RX = Roxo		

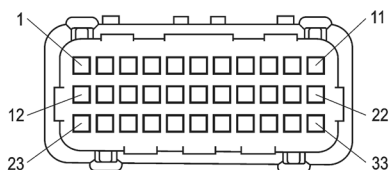
DIAGRAMA DO SISTEMA PGM-FI



() : Número da MIL

⊗ : O motor não dá partida ao detectar a MIL

⊢ : Terminais em curto para a leitura da MIL



CONECTOR 33P (PRETO) DO ECM
(Lado dos terminais machos do conector do ECM)

PT	Preto	VC	Verde Claro
AZ	Azul	LR	Laranja
MR	Marrom	RS	Rosa
VD	Verde	VM	Vermelho
CZ	Cinza	BR	Branco
AC	Azul Claro	AM	Amarelo
RX	Roxo		

INFORMAÇÕES SOBRE A DIAGNOSE DE DEFEITOS DO SISTEMA PGM-FI

DIAGNOSE DE DEFEITOS GERAL

Falha intermitente

O termo “falha intermitente” significa que o sistema pode ter tido uma falha, mas no momento está normal. Se a MIL não se acender, verifique quanto a mau contato ou pinos frouxos em todos os conectores relacionados ao circuito sendo diagnosticado. Se a MIL estava acesa, mas se apagou, o problema original pode ser intermitente.

Circuitos abertos e curtos-circuitos

“Circuitos abertos” e “Curtos-circuitos” são termos elétricos comuns. Circuito aberto significa uma interrupção em um fio ou conexão. Curto-circuito é uma conexão acidental de um fio com o terra ou outro fio. Na eletrônica simples, isso geralmente significa que algo não funcionará. Com o ECM, isso significa que algo funciona, mas não da maneira que deveria.

Se a MIL se acender

Consulte o Padrão de Piscadas da MIL (página 4-4).

Se a MIL não permaneceu acesa

Se a MIL não permaneceu acesa, mas houve um problema de dirigibilidade, efetue a diagnose de defeitos de sintomas do PGM-FI (página 4-6).

DESCRIÇÃO DO SISTEMA SISTEMA DE AUTODIAGNOSE

O sistema PGM-FI está equipado com um sistema de autodiagnose. Quando alguma anormalidade ocorrer no sistema, o ECM acionará a MIL e registrará um código de falha em sua memória regravável.

FUNÇÃO DE SEGURANÇA DE FALHA

O sistema PGM-FI possui uma função de segurança de falha para assegurar condições mínimas de dirigibilidade, mesmo quando houver algum problema no sistema. Quando alguma anormalidade for detectada pela função de autodiagnose, a capacidade de funcionamento será mantida por meio de valores numéricos preestabelecidos em no mapa do programa. Quando for detectada alguma anormalidade no injetor ou no sensor CKP, a função de segurança de falha interromperá o funcionamento do motor para protegê-lo contra danos.

Padrão de piscadas da MIL

- O código de defeito pode ser lido da memória do ECM através do padrão de piscadas da MIL.
- A MIL piscará indicando o código de defeito atual, caso o ECM detecte o problema no momento, quando o interruptor de ignição for ligado ou em marcha lenta.
- A MIL permanecerá acesa quando a rotação do motor for superior a 2.000 rpm.
- A MIL possui dois tipos de piscadas, uma piscada longa e uma piscada curta. A piscada longa dura 1,3 segundo, a piscada curta, 0,5 segundo. Uma piscada longa equivale a dez piscadas curtas. Por exemplo, quando duas piscadas longas forem seguidas por cinco piscadas curtas, a MIL corresponderá a 25 (duas piscadas longas = 20 piscadas, mais 5 piscadas curtas).
- Quando o ECM armazenar mais de um código de defeito, a MIL os indicará em ordem crescente.

Verificação da MIL

Quando o interruptor de ignição for ligado, a MIL permanecerá acesa por alguns segundos e então se apagará. Se a MIL não se acender, efetue a diagnose de defeitos do circuito da MIL (página 4-24).

CÓDIGO DE DEFEITO ATUAL/CÓDIGO DE DEFEITO REGISTRADO

O código de defeito é indicado de duas formas, de acordo com a condição do defeito.

- Caso o ECM detecte o problema no momento, a MIL se acenderá e começará a piscar o código de defeito. É possível fazer a leitura do padrão de piscadas da MIL como o código de defeito atual.
- Caso o ECM não detecte qualquer problema no momento, mas exista um problema armazenado em sua memória, a MIL não piscará. Para recuperar o código do problema passado, faça a leitura do código de defeito registrado, seguindo o procedimento de leitura do código de defeito (página 4-4).

LEITURA DO CÓDIGO DE DEFEITO

Código de defeito atual

Ligue o motor e verifique a MIL.

NOTA

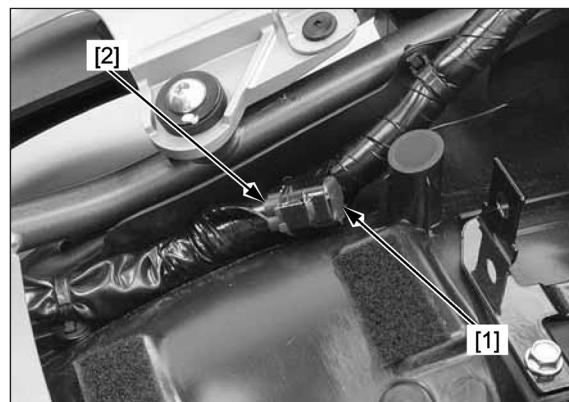
Quando o interruptor de ignição for ligado, a MIL permanecerá acesa por alguns segundos e então se apagará. Se a MIL permanecer acesa ou piscar, observe quantas vezes ela pisca e determine a causa do problema. Se a MIL não piscar, o sistema estará normal no momento. Se desejar ler o código de defeito registrado, efetue os procedimentos seguintes.

LEITURA DO CÓDIGO DE DEFEITO REGISTRADO

Remova o assento (página 2-3).

Desligue o interruptor de ignição.

Remova o conector [1] do DLC [2].



Ligue diretamente o DLC [1], usando a ferramenta especial.

FERRAMENTA:

Conector de serviço SCS [2]

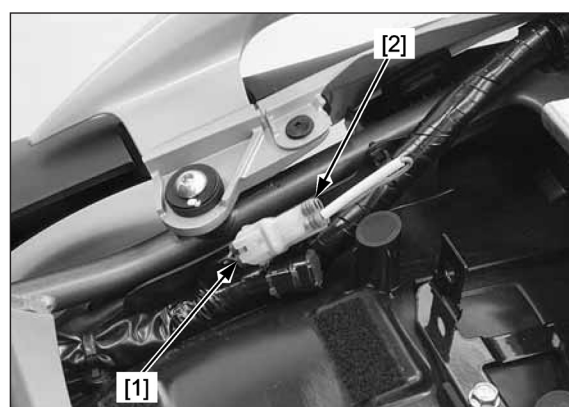
070PZ-ZY30100

CONEXÃO: Azul – Verde/preto

Ligue o interruptor de ignição, leia e anote o número de piscadas da MIL e consulte o índice de diagnose de defeitos (página 4-7).

NOTA

Se houver algum código de defeito gravado na memória do ECM, a MIL começará a piscar.



APAGANDO O CÓDIGO DE DEFEITO REGISTRADO

1. Remova o assento (página 2-3).
2. Desligue o interruptor de ignição.
3. Remova o conector do DLC [1].
4. Ligue diretamente os terminais do DLC, usando a ferramenta especial.

FERRAMENTA:

Conector de serviço SCS [2]

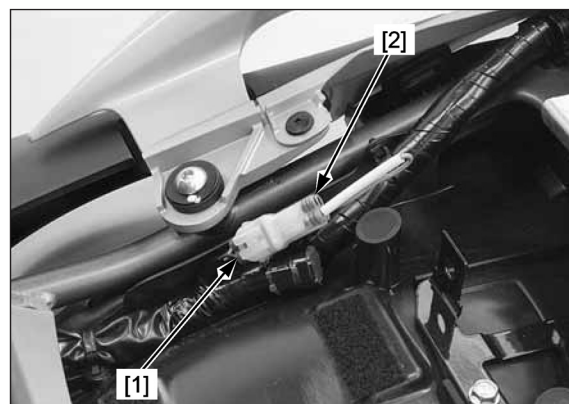
070PZ-ZY30100

CONEXÃO: Azul – Verde/preto

5. Ligue o interruptor de ignição.
6. Remova a ferramenta especial do DLC.
7. A MIL se acenderá por aproximadamente 5 segundos. Enquanto a MIL estiver acesa, ligue diretamente os terminais do DLC com a ferramenta especial mais uma vez. A memória de autodiagnose será apagada se a MIL se apagar e começar a piscar.

NOTA

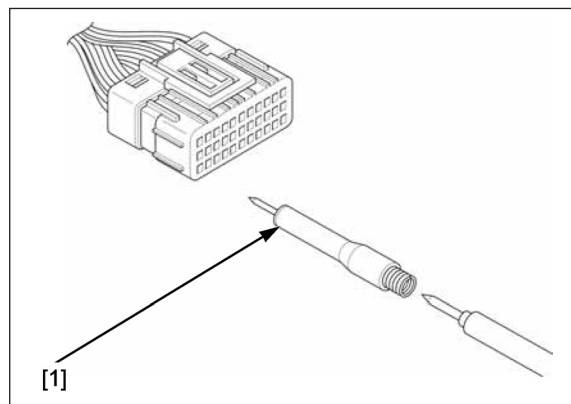
- Os terminais do DLC deve ser ligados diretamente enquanto a MIL estiver acesa. Do contrário, a MIL não começará a piscar.
- Observe que a memória da autodiagnose não poderá ser apagada se o interruptor de ignição for desligado (OFF) antes da MIL começar a piscar.



INSPEÇÃO DO CIRCUITO

INSPEÇÃO NO CONECTOR DO ECM

- Sempre limpe ao redor do conector 33P (Preto) do ECM e mantenha materiais estranhos afastados antes de desconectá-lo.
- As falhas no sistema PGM-FI (injeção programada de combustível) geralmente estão associadas a mau contato ou corrosão dos terminais. Verifique as conexões antes de prosseguir.
- Ao testar o terminal do conector 33P (Preto) do ECM, sempre use uma ponta de prova [1]. Insira a ponta de prova no terminal do conector e, em seguida, conecte a ponta de prova do multítester digital na ponta de prova.



FERRAMENTA:

Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

DIAGNOSE DE SINTOMAS DO SISTEMA PGM-FI

Quando a motocicleta apresentar um destes sintomas, verifique as piscadas da MIL, consulte o índice de códigos da MIL (página 4-7) e inicie o procedimento apropriado de diagnose de defeitos. Se não houver piscadas da MIL armazenadas na memória do ECM, efetue o procedimento de diagnose para o sintoma, na sequência listada abaixo, até determinar a causa.

Sintoma	Procedimento de diagnose	Verifique também quanto a
O motor é acionado, mas não dá partida (Não há piscadas da MIL)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeção a bomba de combustível (página 7-11). 2. Inspeção o sistema de ignição (página 5-4). 	<ul style="list-style-type: none"> • O combustível não flui para o injetor. <ul style="list-style-type: none"> – Filtro de combustível obstruído – Orifício de respiro da tampa do tanque de combustível obstruído – Mangueira de alimentação de combustível dobrada ou obstruída. • Entrada falsa de ar de admissão • Combustível contaminado/deteriorado • Injetor de combustível defeituoso • IACV defeituosa
O motor é acionado, 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. Falha nos circuitos de alimentação/aterramento do ECM (página 4-29). 2. Inspeção a bomba de combustível (página 7-11). 	<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 na partida, marcha lenta irregular.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verifique a rotação de marcha lenta (página 3-10) 2. Verifique a IACV (página 7-18). 3. Inspeção o sistema de alimentação de combustível (página 7-6). 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangueira de alimentação de combustível restrita • Filtro de combustível obstruído • Orifício de respiro da tampa do tanque de combustível obstruído • Combustível contaminado/deteriorado • Entrada falsa de ar de admissão • Sistema de ignição defeituoso
Combustão retardada durante o uso do freio-motor	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verifique o sistema PAIR (página 7-19). 2. Inspeção o sistema de ignição (página 5-4). 	
Contra-explosão ou falha da ignição durante a aceleração	Inspeção o sistema de ignição (página 5-4).	
Baixo desempenho (dirigibilidade) e alto consumo de combustível	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inspeção o sistema de alimentação de combustível (página 7-6). 2. Inspeção o sistema de ignição (página 5-4). 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangueira de alimentação de combustível dobrada ou obstruída • Injetor defeituoso
Marcha lenta abaixo do valor especificado ou marcha lenta acelerada muito baixa (Não há piscadas da MIL)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verifique a rotação de marcha lenta (página 3-10) 2. Verifique a IACV (página 7-18). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de ignição defeituoso
Marcha lenta acima do valor especificado ou marcha lenta acelerada muito alta (Não há piscadas da MIL)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verifique a rotação de marcha lenta (página 3-10) 2. Verifique o funcionamento do acelerador e a folga livre da manopla (página 3-3). 3. Verifique a IACV (página 7-18). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de ignição defeituoso • Entrada falsa de ar de admissão • Problema na parte superior do motor • Condições do filtro de ar
A MIL nunca se acende.	Inspeção o circuito da MIL (página 4-24).	
A MIL permanece acesa	Inspeção o circuito da MIL (página 4-24).	

ÍNDICE DE CÓDIGOS DA MIL

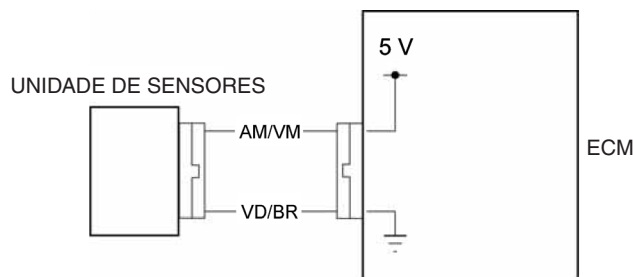
MIL	Falha de função	Causas	Sintomas	Consulte a página
1 piscada	Falha no sensor MAP sensor ou em seu circuito	<ul style="list-style-type: none"> Conector da unidade de sensores solto ou com mau contato Circuito aberto ou em curto na fiação do sensor MAP Sensor MAP (unidade de sensores) defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> O motor funciona normalmente. Valor pré-programado: 70kPa 	4-9
7 piscadas	Falha no circuito do sensor EOT	<ul style="list-style-type: none"> Conector do sensor EOT solto ou com mau contato Circuito aberto ou em curto na fiação do sensor EOT Sensor EOT defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> Dificuldade na partida com temperatura baixa Valor pré-programado: 49,8°C 	4-10
8 piscadas	Falha no circuito do sensor TP	<ul style="list-style-type: none"> Conector da unidade de sensores solto ou com mau contato Circuito aberto ou em curto na fiação do sensor TP Sensor TP (unidade de sensores) defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> Aceleração do motor deficiente Valor pré-programado: 0° 	4-12
9 piscadas	Falha no circuito do sensor IAT	<ul style="list-style-type: none"> Conector da unidade de sensores solto ou com mau contato Circuito aberto ou em curto na fiação do sensor IAT Sensor IAT (unidade de sensores) defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> O motor funciona normalmente. Valor pré-programado: 34,8°C 	4-13
12 piscadas	Falha no circuito do injetor	<ul style="list-style-type: none"> Conector do injetor solto ou com mau contato Circuito aberto ou em curto na fiação do injetor Injetor defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> O motor não dá partida. Injetor, bomba de combustível e bobina de ignição inoperantes 	4-15
21 piscadas	Falha no 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 em curto na fiação do sensor de O₂ Sensor de O₂ defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> O motor funciona normalmente. 	4-17
23 piscadas	Falha 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 em curto na fiação do aquecedor do sensor MAP Aquecedor do sensor de O₂ defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> O motor funciona normalmente. 	4-18
29 piscadas	Falha no circuito da IACV	<ul style="list-style-type: none"> Conector da IACV solto ou com mau contato Circuito aberto ou em curto na fiação da IACV IACV defeituosa 	<ul style="list-style-type: none"> O motor morre, dificuldade na partida, marcha lenta irregular. 	4-20
54 piscadas	Falha no 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 em curto na fiação do sensor de inclinação do chassi Sensor de inclinação do chassi defeituoso 	<ul style="list-style-type: none"> O motor funciona normalmente. 	4-22

INSPEÇÃO DA LINHA DE ALIMENTAÇÃO DA UNIDADE DE SENSORES

ANTES DA DIAGNOSE DE DEFEITOS COM A MIL

NOTA

- Quando a MIL piscar 1, 8 e 9 vezes, verifique os itens abaixo antes de efetuar a diagnose de defeitos com a MIL.
- Antes de iniciar a inspeção, verifique quanto a contato solto ou mau contato no conector 5P (Preto) da unidade de sensores e no conector 33P (Preto) do ECM.



Possível causa

- Circuito aberto no fio Amarelo/vermelho entre a unidade de sensores e o ECM
- Circuito aberto no fio Verde/branco entre a unidade de sensores e o ECM
- ECM defeituoso

1. Inspeção da Voltagem de Alimentação da Unidade de Sensores

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 5P (Preto) [1] da unidade de sensores (página 4-25).

Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em "O".

Meça a voltagem no lado da fiação.

Conexão: Amarelo/vermelho (+) – Verde/branco (-)

Padrão: 4,75 – 5,25 V

A voltagem é de 4,75 – 5,25 V?

SIM – Desligue o interruptor de ignição. Acople o conector 5P (Preto) da unidade de sensores e inicie a diagnose de defeitos com a MIL (página 4-9).

NÃO – Vá para a etapa 2.

2. Inspeção de circuito aberto na linha de voltagem de entrada da unidade de sensores

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P (Preto) [1] do ECM (página 4-28).

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) do ECM e o terminal do conector 5P (Preto) [2] da unidade de sensores no lado da fiação.

CONEXÃO: Amarelo/vermelho – Amarelo/vermelho
Verde/branco – Verde/branco

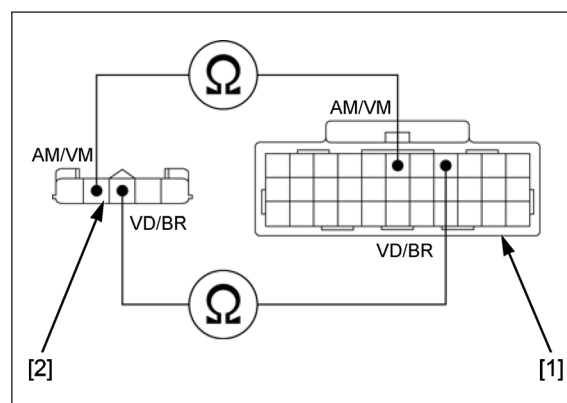
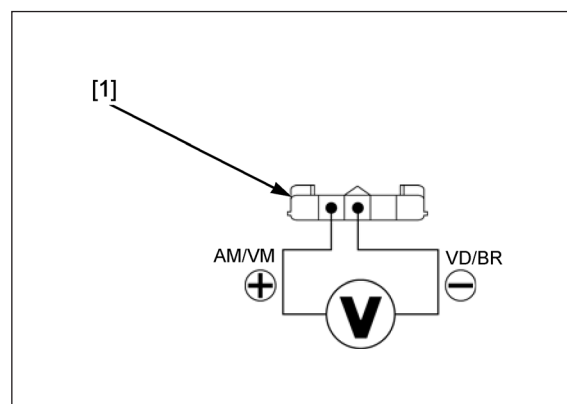
FERRAMENTA:

Ponta de prova 07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

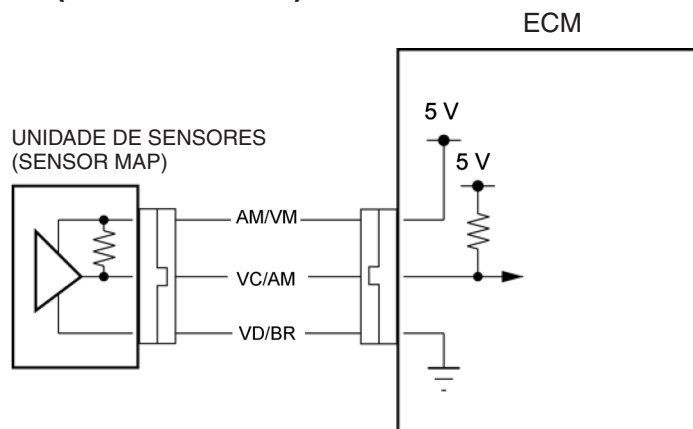
NÃO – • Circuito aberto no fio Amarelo/vermelho
• Circuito aberto no fio Verde/branco



DIAGNOSE DE DEFEITOS COM A MIL

- Certifique-se de que o interruptor do motor esteja posicionado em “” antes de iniciar a diagnose de defeitos.

1 PISCADA DA MIL (SENSOR MAP)



Possível causa

- Circuito aberto no fio Amarelo/vermelho entre a unidade de sensores e o ECM
- Circuito aberto ou em curto no fio Verde claro/amarelo entre a unidade de sensores e o ECM
- Circuito aberto no fio Verde/branco entre a unidade de sensores e o ECM
- Unidade de sensores defeituosa
- ECM defeituoso

1. Inspeção da linha de alimentação da unidade de sensores

Efetue a inspeção da linha de alimentação da unidade de sensores (página 4-8).

A linha de alimentação da unidade de sensores está normal?

SIM – Vá para a etapa 2.


NÃO – Substitua ou repare o circuito anormal.

2. Inspeção da voltagem de saída do sensor MAP

Desligue o interruptor de ignição.

Acople o conector 33P (Preto) do ECM.

Desacople o conector 5P (Preto) [1] da unidade de sensores (página 4-25).

Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em “”.

Meça a voltagem no conector 5P (Preto) da unidade de sensores no lado da fiação.

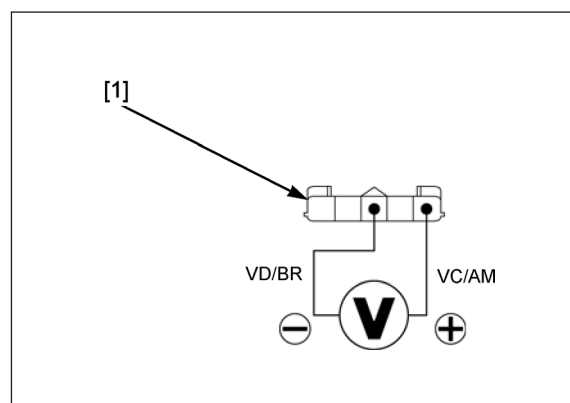
CONEXÃO: Verde claro/amarelo (+) – Verde/branco (-)

PADRÃO: 4,75 – 5,25 V

A voltagem é de 4,75 – 5,25 V?

SIM – Unidade de sensores (sensor MAP) defeituosa

NÃO – Vá para a etapa 3.



3. Inspeção de curto-circuito na linha de saída do sensor MAP

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P (Preto) do ECM (página 4-28).

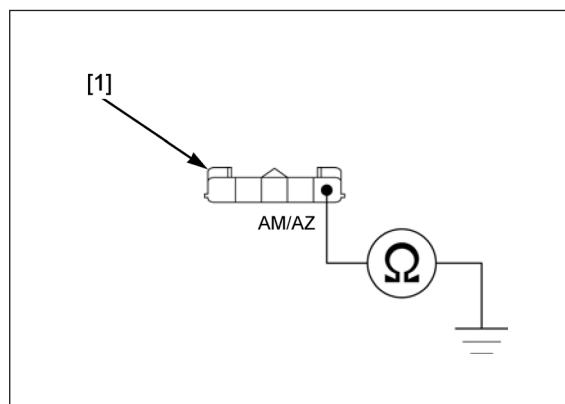
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 5P (Preto) [1] da unidade de sensores no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Verde claro/amarelo – Terra

Há continuidade?

SIM – Curto-circuito no fio Verde claro/amarelo

NÃO – Vá para a etapa 4.



4. Inspeção de circuito aberto da linha de saída do sensor MAP

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM e o terminal do conector 5P (Preto) [2] da unidade de sensores no lado da fiação.

CONEXÃO: Verde claro/amarelo – Verde claro/amarelo

FERRAMENTA:

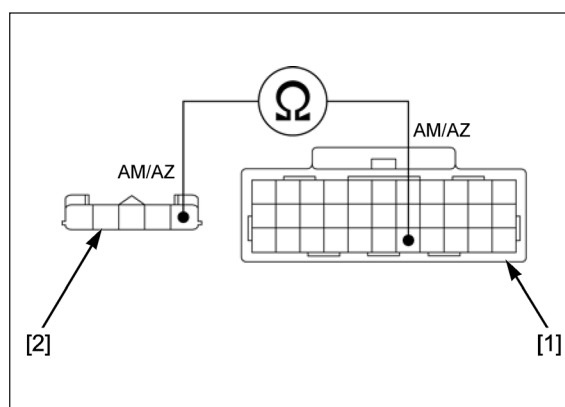
Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

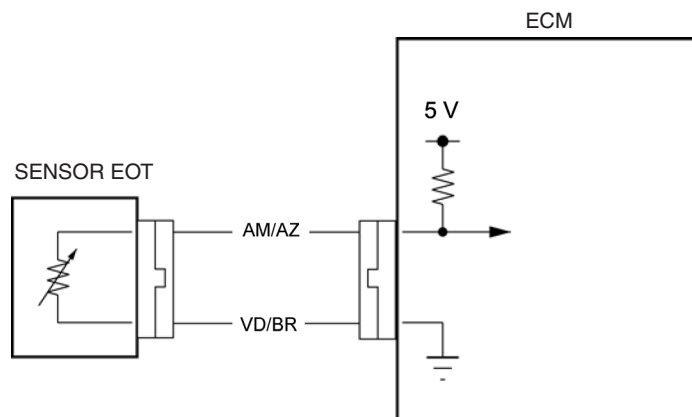
NÃO – Circuito aberto no fio Verde claro/amarelo



7 PISCADAS DA MIL (SENSOR EOT)

NOTA

Antes de iniciar a inspeção, verifique quanto a contato solto ou mau contato no conector 2P (Preto) do sensor EOT e verifique novamente as piscadas da MIL.



Possível causa

- Circuito aberto ou em curto no fio Amarelo/azul entre o sensor EOT e o ECM.
- Circuito aberto no fio Verde/branco entre o sensor EOT o ECM
- Sensor EOT defeituoso
- ECM defeituoso

1. Inspeção da voltagem de entrada do sensor EOT

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 2P (Preto) [1] do sensor EOT (página 4-27).

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

Meça a voltagem entre o conector 2P (Preto) do sensor EOT no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Amarelo/azul (+) – Terra (–)

PADRÃO: 4,75 – 5,25 V

A voltagem é de 4,75 – 5,25 V?

SIM – Vá para a etapa 3.

NÃO – Vá para a etapa 2.

2. Inspeção de curto-circuito no sensor EOT

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P (Preto) do ECM (página 4-28).

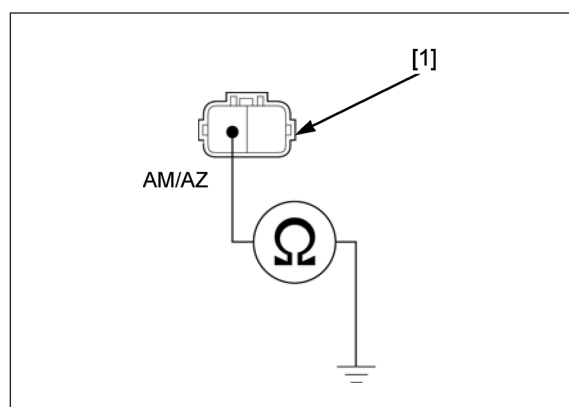
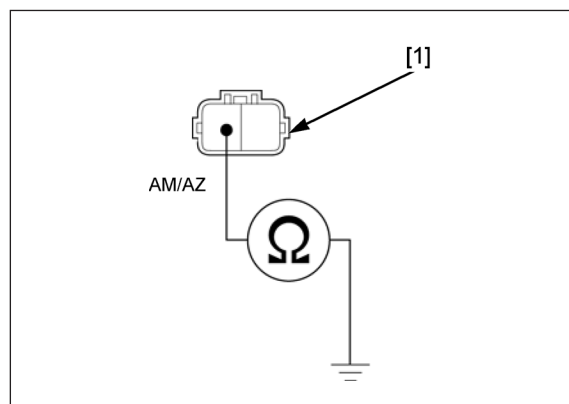
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 2P (Preto) [1] do sensor EOT no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Amarelo/azul – Terra

Há continuidade?

SIM – Curto-circuito no fio Amarelo/azul

NÃO – Vá para a etapa 4.



3. Inspeção da resistência do sensor EOT

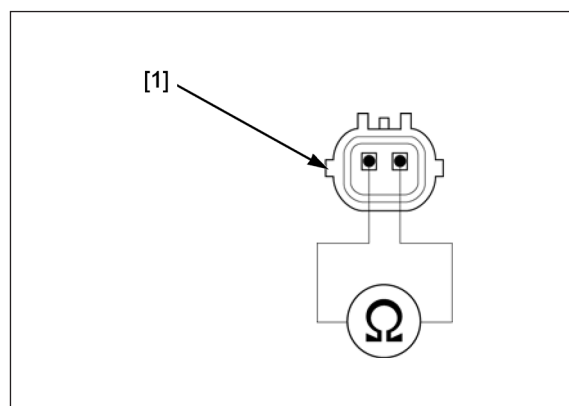
Meça a resistência nos terminais do sensor EOT [1].

PADRÃO: 2,5 – 2,8 kΩ (20°C)

A resistência é de 2,5 – 2,8 kΩ (20°C)?

SIM – Vá para a etapa 4.

NÃO – Sensor EOT defeituoso



4. Inspeção de circuito aberto no sensor EOT

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM e o terminal do conector 2P (Preto) [2] do sensor EOT no lado da fiação.

CONEXÃO: Amarelo/azul – Amarelo/azul

Verde/branco – Verde/branco

FERRAMENTA:

Ponta de prova

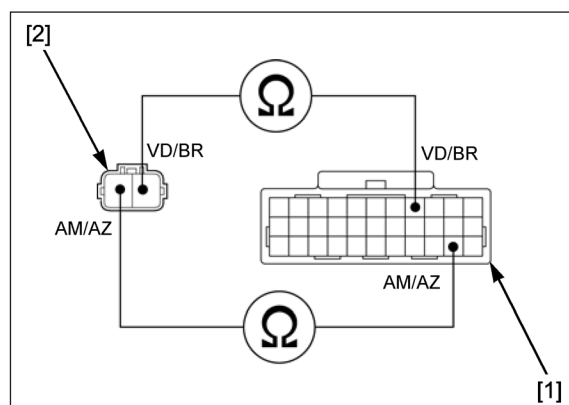
07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

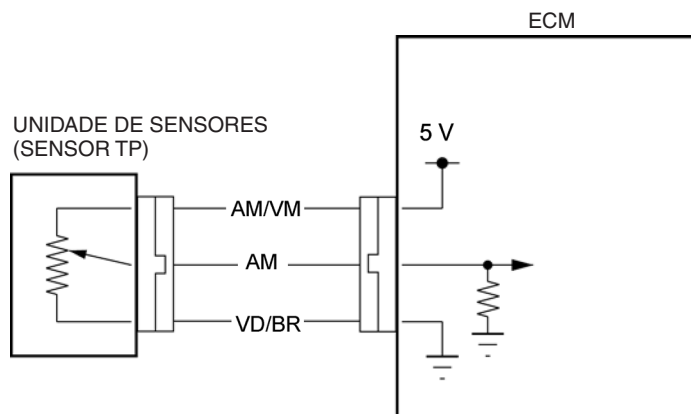
SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

NÃO –

- Circuito aberto no fio Amarelo/azul
- Circuito aberto no fio Verde/branco



8 PISCADAS DA MIL (SENSOR TP)



Possível causa

- Circuito aberto no fio Amarelo/vermelho entre a unidade de sensores e o ECM
- Circuito aberto ou em curto no fio Amarelo entre a unidade de sensores e o ECM
- Circuito aberto no fio Verde/branco entre a unidade de sensores e o ECM
- Unidade de sensores defeituosa
- ECM defeituoso

1. Inspeção da linha de alimentação da unidade de sensores

Efetue a inspeção da linha de alimentação da unidade de sensores (página 4-8).

A linha de alimentação da unidade de sensores está normal?

SIM – Vá para a etapa 2.

NÃO – Substitua ou repare o circuito anormal.

2. Inspeção de curto-circuito na linha de saída do sensor TP

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople os seguintes conectores:

- Conector 33P (Preto) do ECM (página 4-28)
- Conector 5P (Preto) [1] da unidade de sensores (página 4-25).

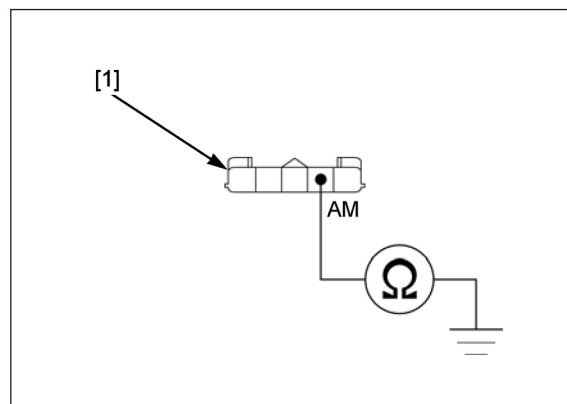
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 5P (Preto) da unidade de sensores no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Amarelo – Terra

Há continuidade?

SIM – Curto-circuito no fio Amarelo

NÃO – Vá para a etapa 3.



3. Inspeção de circuito aberto na linha de saída do sensor TP

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM e o terminal do conector 5P (Preto) [2] da unidade de sensores no lado da fiação.

CONEXÃO: Amarelo – Amarelo

FERRAMENTA:

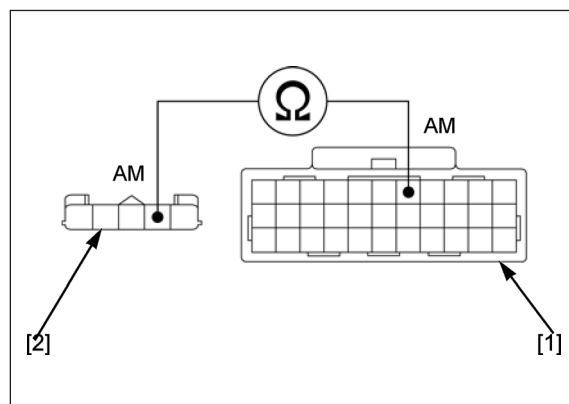
Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Vá para a etapa 4.

NÃO – Circuito aberto no fio Amarelo



4. Inspeção da Resistência do Sensor TP

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

Verifique se a resistência varia de acordo com o funcionamento do acelerador no terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM no lado da fiação.

CONEXÃO: Amarelo – Verde/branco

Posição totalmente fechada – totalmente aberta:

A resistência aumenta

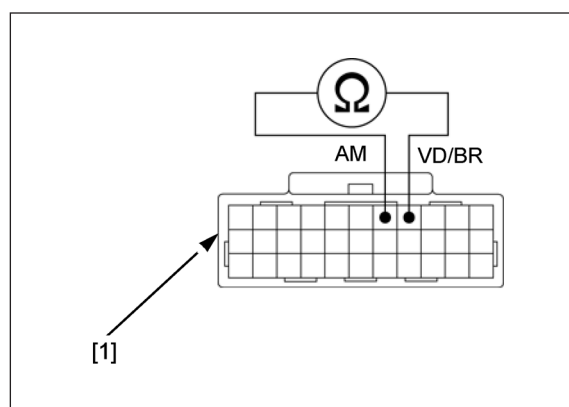
Posição totalmente aberta – totalmente fechada:

A resistência diminui

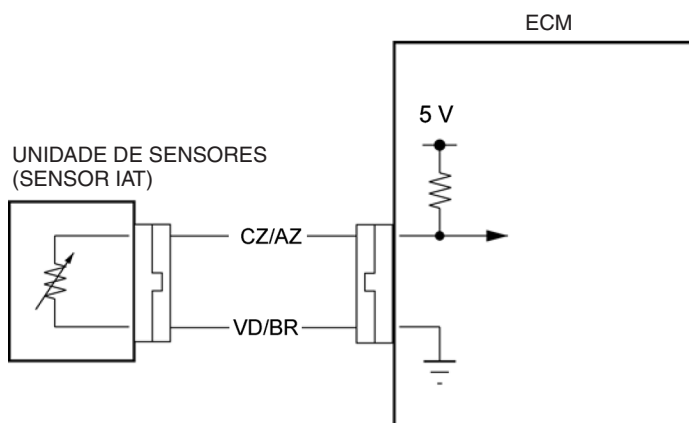
A resistência está normal?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

NÃO – Unidade de sensores defeituosa (sensor TP)



9 PISCADAS DA MIL (SENSOR IAT)



Possível causa

- Circuito aberto ou em curto no fio Cinza/azul entre a unidade de sensores e o ECM
- Circuito aberto no fio Verde/branco entre a unidade de sensores e o ECM
- Unidade de sensores defeituosa
- ECM defeituoso

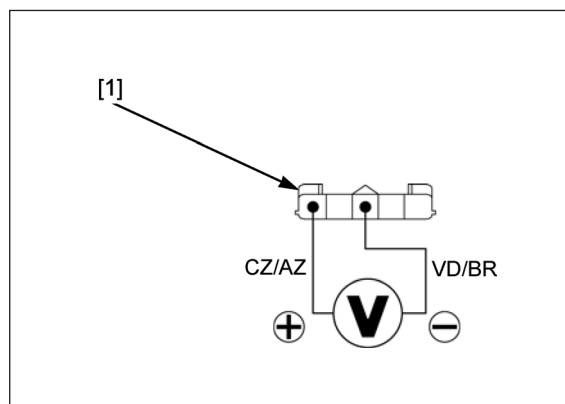
1. Inspeção da linha de alimentação da unidade de sensores

Efetue a inspeção da linha de alimentação da unidade de sensores (página 4-8).

A linha de alimentação da unidade de sensores está normal?

SIM – Vá para a etapa 2.

NÃO – Substitua ou repare o circuito anormal.

**2. Inspeção da voltagem de saída do sensor IAT**

Desligue o interruptor de ignição.

Acople o conector 33P (Preto) do ECM.

Desacople o conector 5P (Preto) [1] da unidade de sensores (página 4-25).

Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em "O".

Meça a voltagem no conector 5P (Preto) da unidade de sensores no lado da fiação.

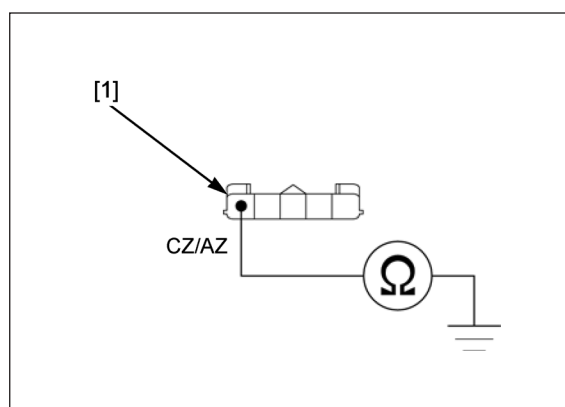
CONEXÃO: Cinza/azul (+) – Verde/branco (-)

PADRÃO: 4,75 – 5,25 V

A voltagem é de 4,75 – 5,25 V?

SIM – Vá para a etapa 5.

NÃO – Vá para a etapa 3.

**3. Inspeção de curto-circuito na linha de saída do sensor IAT**

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P (Preto) do ECM (página 4-28).

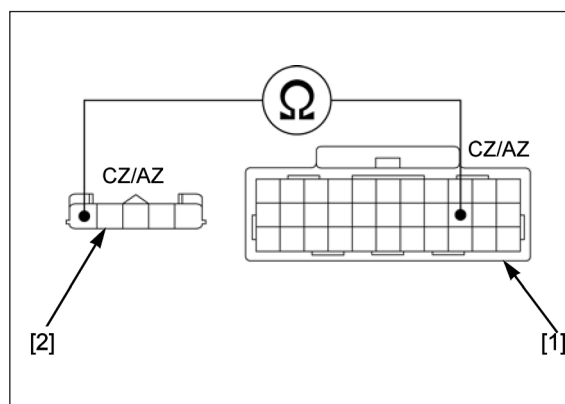
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 5P (Preto) [1] da unidade de sensores no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Cinza/azul – Terra

Há continuidade?

SIM – Curto-circuito no fio Cinza/azul

NÃO – Vá para a etapa 4.

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

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM e o terminal do conector 5P (Preto) [2] da unidade de sensores no lado da fiação.

CONEXÃO: Cinza/azul – Cinza/azul

FERRAMENTA:

Ponta de prova 07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

NÃO – Circuito aberto no fio Cinza/azul

5. Inspeção da resistência do sensor IAT

Desligue o interruptor de ignição.

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

Desacople o conector 33P (Preto) [1] do ECM.

Meça a resistência no conector 33P (Preto) do ECM no lado da fiação.

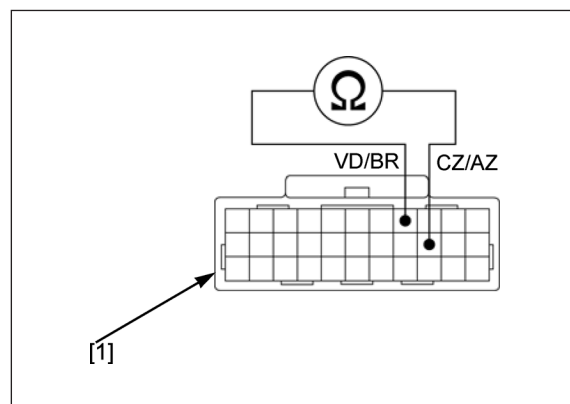
CONEXÃO: Cinza/azul – Verde/branco

PADRÃO: 1,13 – 1,88 k Ω (20°C)

A resistência é de 1,13 – 1,88 k Ω (20°C)?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

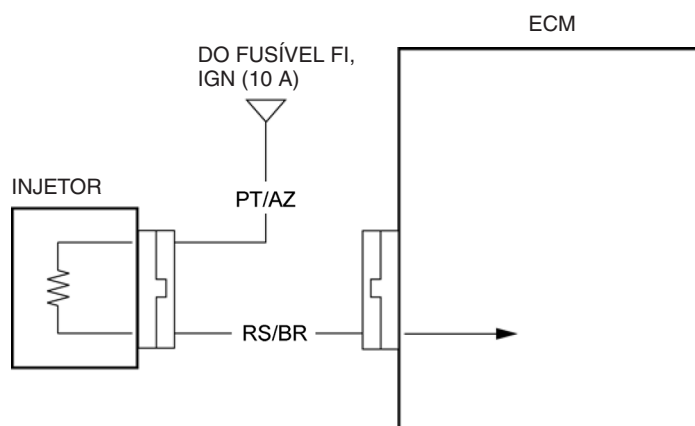
NÃO – Unidade de sensores defeituosa (sensor IAT)



12 PISCADAS DA MIL (INJETOR)

NOTA

Antes de iniciar a inspeção, verifique quanto a contato solto ou mau contato no conector 2P (Cinza) do injetor e então verifique novamente as piscadas da MIL.



Possível causa

- Circuito aberto no fio Preto/azul entre a caixa de fusíveis e o injetor
- Circuito aberto ou em curto no fio Rosa/branco entre o injetor e o ECM
- Injetor defeituoso
- ECM defeituoso

1. Inspeção da voltagem de entrada do injetor

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 2P (Cinza) [1] do injetor (página 7-16).

Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em "C".

Meça a voltagem entre o terminal do conector 2P (Cinza) do injetor no lado da fiação e o terra.

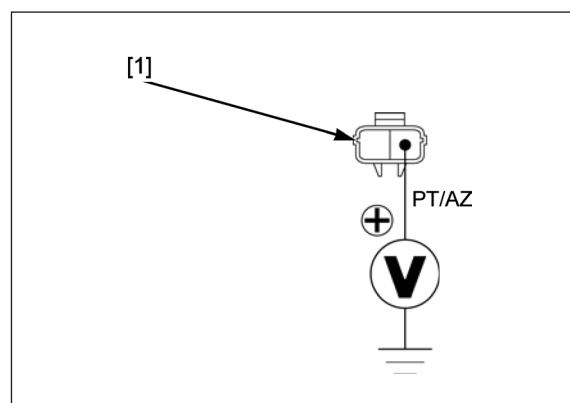
CONEXÃO: Preto/azul (+) – Terra (–)

PADRÃO: Voltagem da bateria

A voltagem especificada é indicada?

SIM – Vá para a etapa 2.

NÃO – Circuito aberto no fio Preto/azul



2. Inspeção de curto-circuito na linha de sinal do injetor

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P (Preto) do ECM (página 4-28).

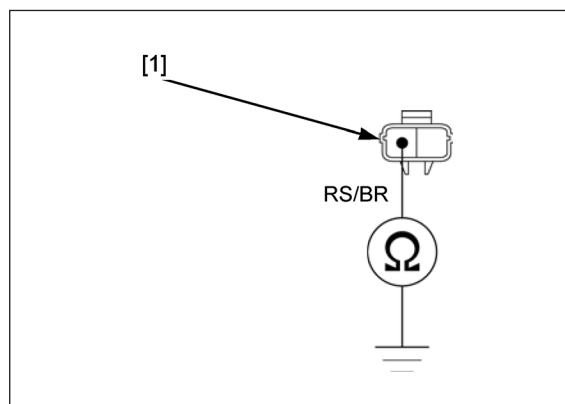
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 2P (Cinza) [1] do injetor no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Rosa/branco – Terra

Há continuidade?

SIM – Curto-circuito no fio Rosa/branco

NÃO – Vá para a etapa 3.

**3. Inspeção da resistência do injetor**

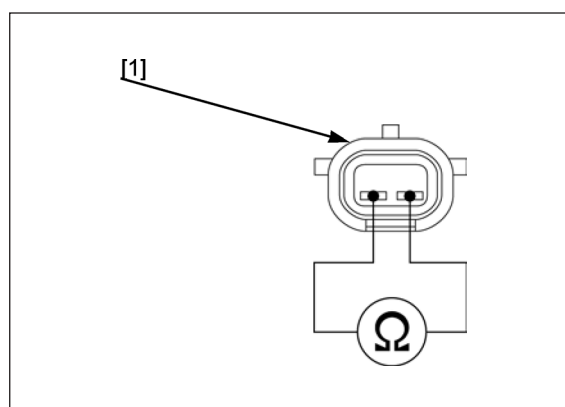
Meça a resistência entre os terminais do conector [1] no lado do injetor.

PADRÃO: 11,6 – 12,4 Ω a 20°C

A resistência é de 11,6 – 12,4 Ω (20°C)?

SIM – Vá para a etapa 4.

NÃO – Injetor defeituoso

**4. Inspeção de circuito aberto na linha de sinal do injetor**

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM e o terminal do conector 2P (Cinza) [2] do injetor no lado da fiação.

CONEXÃO: Rosa/branco – Rosa/branco

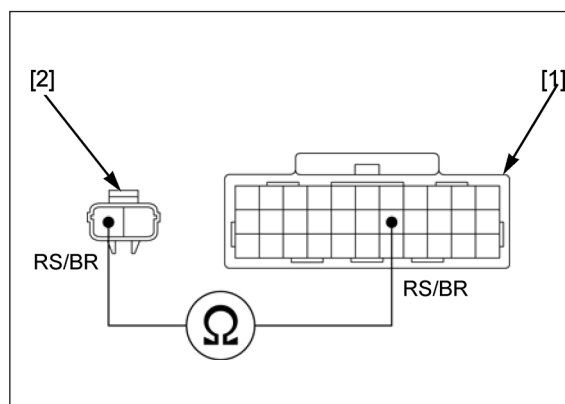
FERRAMENTA:

Ponta de prova 07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

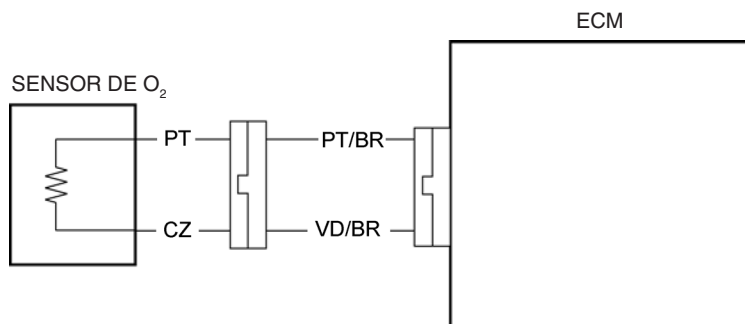
NÃO – Circuito aberto no fio Rosa/branco



21 PISCADAS DA MIL (SENSOR DE O₂)

NOTA

Antes de iniciar a inspeção, verifique quanto a contato solto ou mau contato no conector 4P (Preto) do sensor de O₂ e verifique novamente as piscadas da MIL.



Possível causa

- Circuito aberto ou em curto no fio Preto/branco ou Preto entre o sensor de O₂ e o ECM
- Circuito aberto no fio Cinza ou Verde/branco entre o sensor de O₂ e o ECM
- Sensor de O₂ defeituoso
- ECM defeituoso

1. Inspeção do sistema do sensor de O₂

Acione o motor e aqueça-o até a temperatura do óleo do motor atingir 80°C.

Faça um teste de rodagem com a motocicleta e verifique novamente as piscadas da MIL.

A 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 seguintes conectores:

- Conector 4P (Preto) [1] do sensor de O₂ (página 4-28)
- Conector 33P (Preto) do ECM (página 4-28)

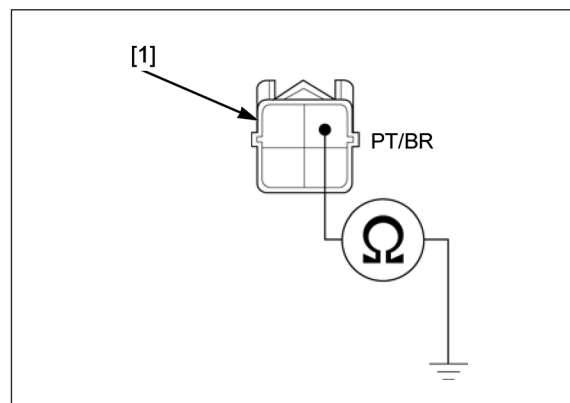
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 4P (Preto) do lado da fiação e o terra.

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

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 4P (Preto) [1] do sensor de O₂ no lado da fiação e o terminal do conector 33P (Preto) [2] do ECM.

CONEXÕES: Preto/branco – Preto/branco
Verde/branco – Verde/branco

FERRAMENTA:

Ponta de prova

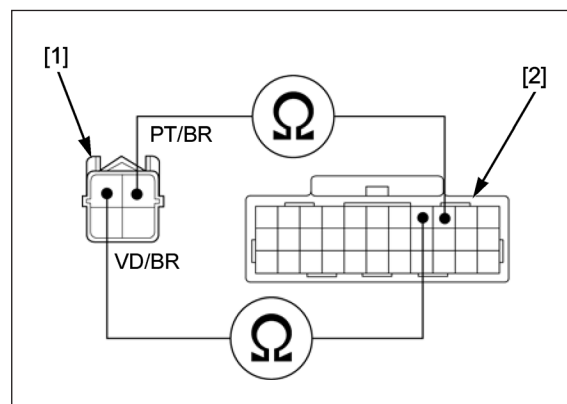
07ZAJ-RDJA110

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 outro em boas condições (página 4-28).

Acione o motor e aqueça-o até a temperatura do óleo do motor atingir 80°C.

Faça um teste de rodagem com a motocicleta e verifique novamente as piscadas da MIL.

A MIL pisca 21 vezes?

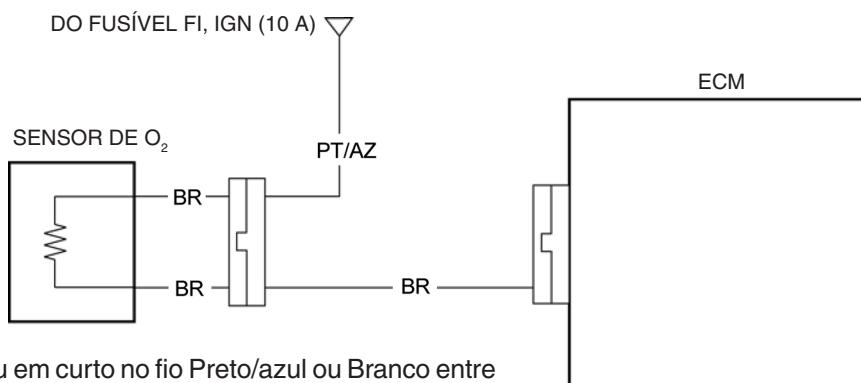
SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

NÃO – Sensor de O₂ original defeituoso

23 PISCADAS DA MIL (AQUECEDOR DO SENSOR DE O₂)

NOTA

Antes de iniciar a inspeção, verifique quanto a contato solto ou mau contato no conector 4P (Preto) do sensor de O₂ e verifique novamente as piscadas da MIL.



Possível causa

- Circuito aberto ou em curto no fio Preto/azul ou Branco entre o sensor de O₂ e a caixa de fusíveis
- Circuito aberto no fio Branco entre o sensor de O₂ e o ECM
- Sensor de O₂ defeituoso
- ECM defeituoso

1. Inspeção do sistema do aquecedor do sensor de O₂

Acione o motor e aqueça-o até a temperatura do óleo do motor atingir 80°C.

Faça um teste de rodagem com a motocicleta e verifique novamente as piscadas da MIL.

A 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) [1] do sensor de O₂ (página 4-28).

Ligue o interruptor de ignição.

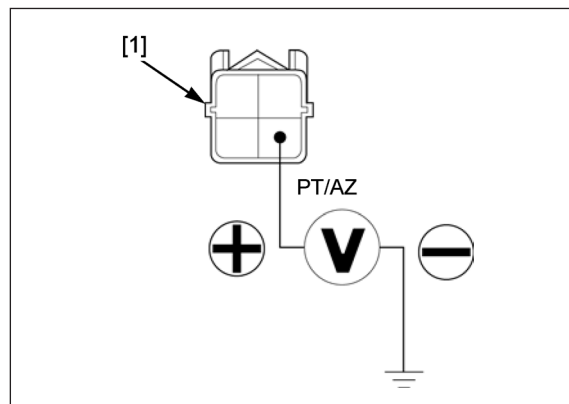
Meça a voltagem entre o terminal do conector 4P (Preto) no lado da fiação e o terra.

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.

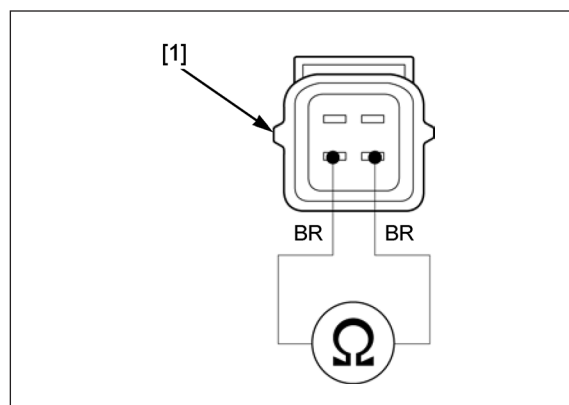
Meça a resistência entre os terminais do conector 4P (Preto) [1] do sensor de O₂.

CONEXÃO: Branco – Branco

A resistência é de 6 – 10 Ω (20°C)?

SIM – Vá para a etapa 4.

NÃO – Sensor de O₂ defeituoso



4. Inspeção de curto-circuito do aquecedor do sensor de O₂

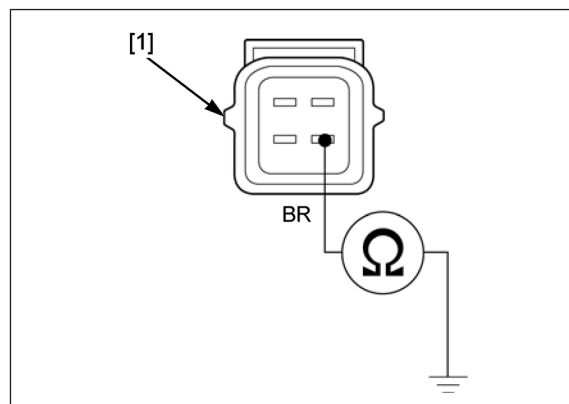
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 4P [1] do lado do sensor de O₂ e o terra.

CONEXÃO: Branco – Terra

Há continuidade?

SIM – Sensor de O₂ defeituoso

NÃO – Vá para a etapa 5.



5. Inspeção de circuito aberto na linha do aquecedor do sensor de O₂

Desacople o conector 33P (Preto) [1] do ECM (página 4-28).

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 4P (Preto) [2] do lado da fiação e o terminal do conector 33P (Preto) do ECM.

CONEXÃO: Branco – Branco

FERRAMENTA:

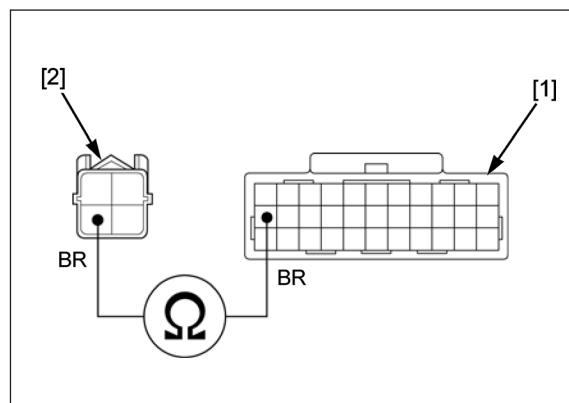
Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

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

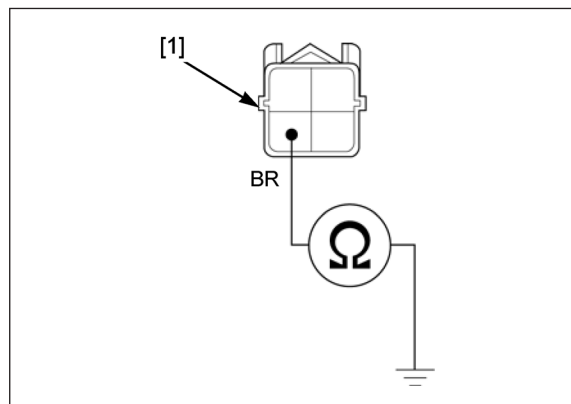
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 4P (Preto) [1] do sensor de O₂ no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Branco – Terra

Há continuidade?

SIM – Curto-circuito no fio Branco

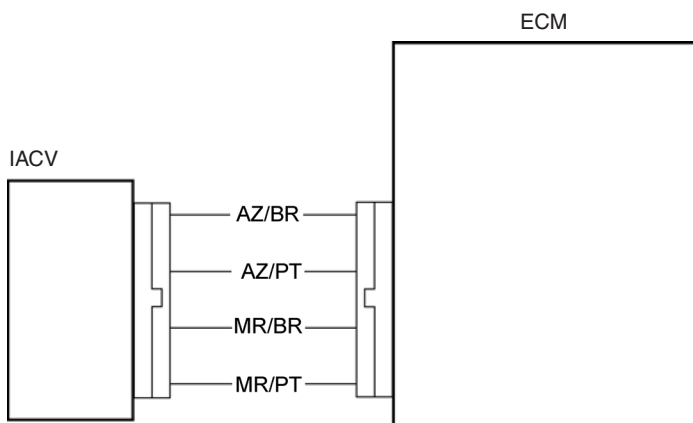
NÃO – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.



29 PISCADAS DA MIL (IACV)

NOTA

Antes de iniciar a inspeção, verifique quanto a contato solto ou mau contato no conector 4P (Preto) da IACV e então verifique novamente as piscadas da MIL.



Possível causa

- Circuito aberto ou em curto nos fios (Azul/branco, Azul/preto, Marrom/branco, Marrom/preto) entre a IACV e o ECM
- IACV defeituosa
- ECM defeituoso

1. Inspeção da resistência da IACV

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 4P (Preto) [1] da IACV (página 7-16).

Meça a resistência no conector do lado da IACV.

CONEXÃO: A (Azul/preto) – D (Azul/branco)

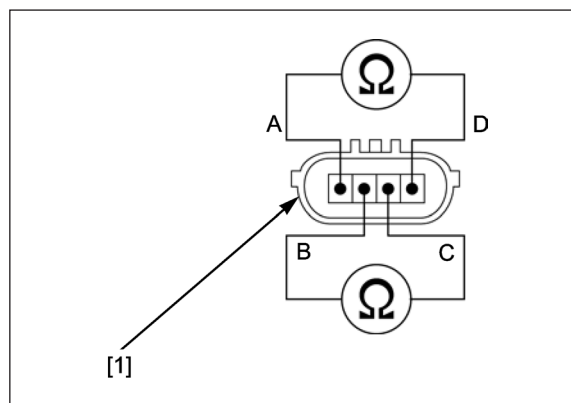
B (Marrom/preto) – C (Marrom/branco)

PADRÃO: 110 – 150 Ω a 25°C

A resistência é de 110 – 150 Ω (25°C)?

SIM – Vá para a etapa 2.

NÃO – IACV defeituosa



2. Inspeção de curto-circuito na IACV

Desacople o conector 33P (Preto) do ECM (página 4-28).
Verifique a continuidade entre o terminal do conector 4P (Preto) [1] da IACV no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Azul/branco – Terra

Marrom/branco – Terra

Marrom/preto – Terra

Azul/preto – Terra

Há continuidade?

SIM – • Curto-circuito no fio Azul/branco ou Marrom/branco
• Curto-circuito no fio Marrom/preto ou Azul/preto

NÃO – Vá para a etapa 3.

3. Inspeção de circuito aberto na IACV

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM e o terminal do conector 4P (Preto) [2] da IACV no lado da fiação.

CONEXÃO: Marrom/branco – Marrom/branco

Azul/branco – Azul/branco

Marrom/preto – Marrom/preto

Azul/preto – Azul/preto

FERRAMENTA:

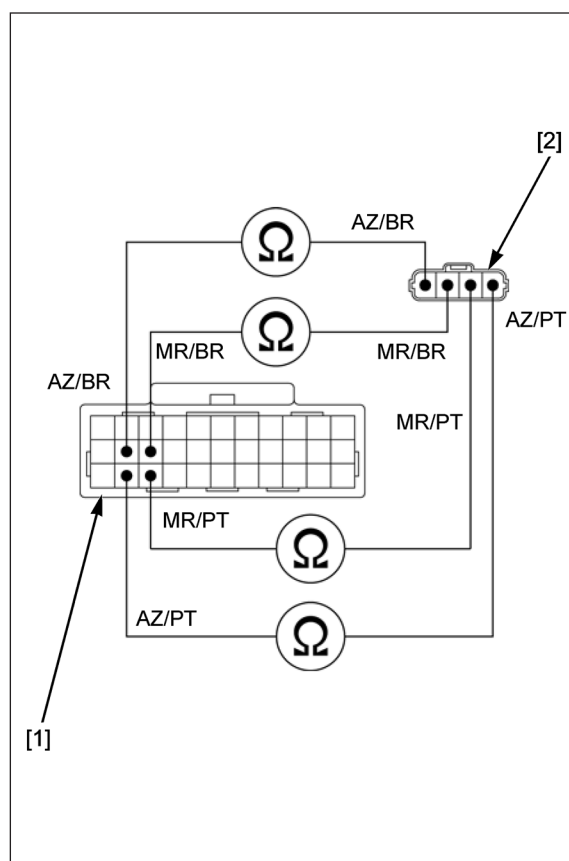
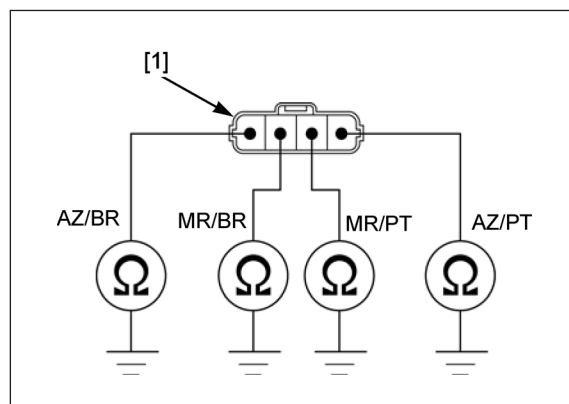
Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

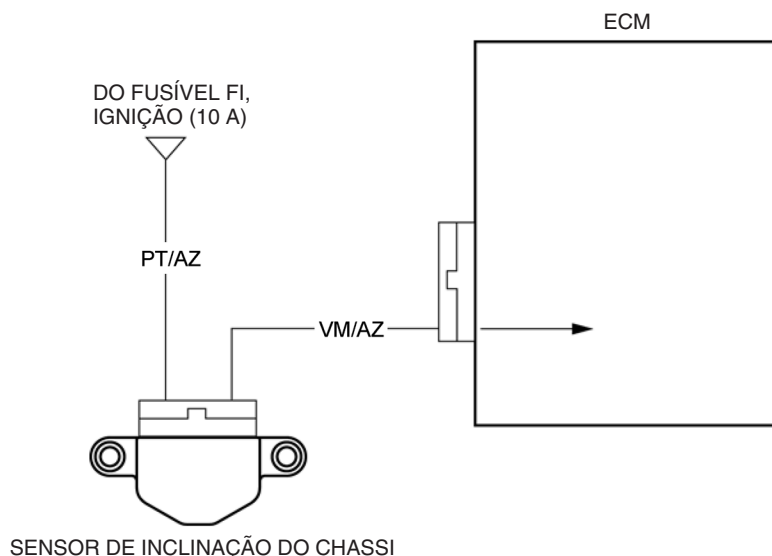
NÃO – • Circuito aberto no fio Azul/branco ou Marrom/branco
• Circuito aberto no fio Marrom/preto ou Azul/preto



54 PISCADAS DA MIL (SENSOR DE INCLINAÇÃO DO CHASSI)

NOTA

Antes de iniciar a inspeção, verifique quanto a contato solto ou mau contato no conector 2P (Preto) do sensor de inclinação do chassi e verifique novamente as piscadas da MIL.



Possível causa

- Circuito aberto no fio Preto/azul entre a caixa de fusíveis e o sensor de inclinação do chassi
- Circuito aberto ou em curto no fio Vermelho/azul entre o sensor de inclinação do chassi e o ECM.
- Sensor de inclinação do chassi defeituoso
- ECM defeituoso

1. Inspeção da voltagem de entrada do sensor de inclinação do chassi

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 2P (Preto) [1] do sensor de inclinação do chassi (página 4-27).

Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em "O".

Meça a voltagem entre o terminal do conector 2P (Preto) do sensor de inclinação do chassi no lado da fiação e o terra.

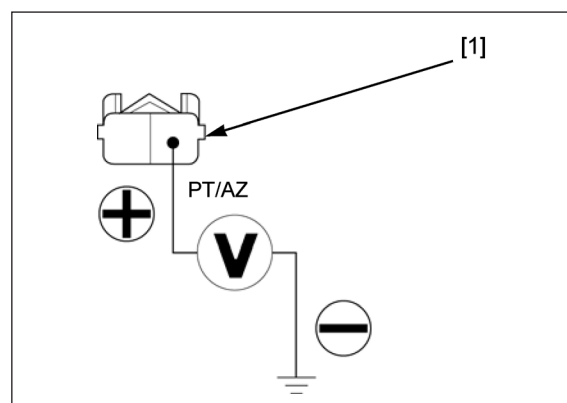
CONEXÃO: Preto/azul (+) – Terra (–)

PADRÃO: Voltagem da bateria

É indicada a voltagem da bateria?

SIM – Vá para a etapa 2.

NÃO – Circuito aberto no fio Preto/azul



2. Inspeção de curto-circuito na linha de sinal do sensor de inclinação do chassi

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P (Preto) do ECM (página 4-28).

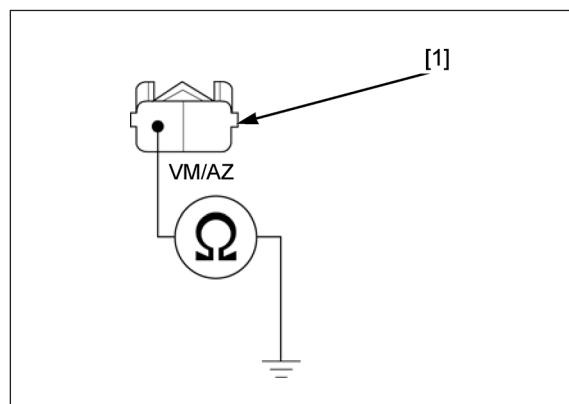
Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 2P (Preto) [1] do sensor de inclinação do chassi no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Vermelho/azul – Terra

Há continuidade?

SIM – Curto-circuito no fio Vermelho/azul

NÃO – Vá para a etapa 3.



3. Inspeção de circuito aberto na linha de sinal do sensor de inclinação do chassi

Desligue o interruptor de ignição.

Verifique se há continuidade entre o terminal do conector 2P (Preto) [1] do sensor de inclinação do chassi e o terminal do conector 33P (Preto) [2] do ECM no lado da fiação.

CONEXÃO: Vermelho/azul – Vermelho/azul

FERRAMENTA:

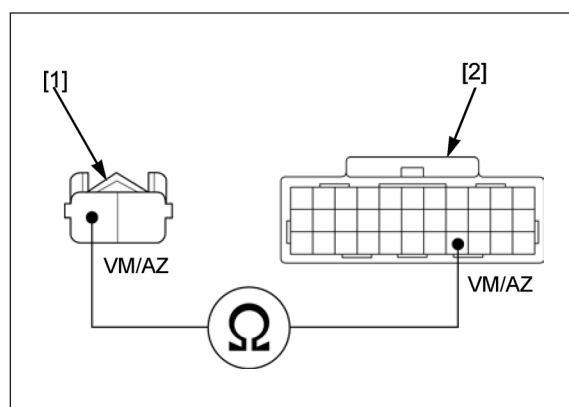
Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Vá para a etapa 4.

NÃO – Circuito aberto no fio Vermelho/azul



4. Inspeção do Sensor de Inclinação do Chassi

Substitua o sensor de inclinação do chassi por outro em boas condições (página 4-27).

Acople o conector 2P (Preto) do sensor de inclinação do chassi e o conector 33P (Preto) do ECM.

Apague o código de defeito (página 4-5).

Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em "O".

Verifique se a MIL pisca.

A MIL pisca 54 vezes?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

NÃO – Sensor de inclinação do chassi original defeituoso

DIAGNOSE DE DEFEITOS DO CIRCUITO DA MIL

NOTA

Antes de iniciar a inspeção, verifique a linha de alimentação do painel de instrumentos (página 19-6).

Quando o Interruptor de Ignição é Ligado, a MIL Não se Acende

Se for possível dar partida no motor, mas a MIL não se acender quando o interruptor de ignição for ligado e o interruptor do motor for colocado em "O", verifique conforme descrito abaixo.

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P (Preto) [1] do ECM (página 4-28).

Aterre o seguinte terminal do conector 33P (Preto) do ECM no lado da fiação com um jumper [2].

Conexão: Branco/azul – Terra

FERRAMENTA:

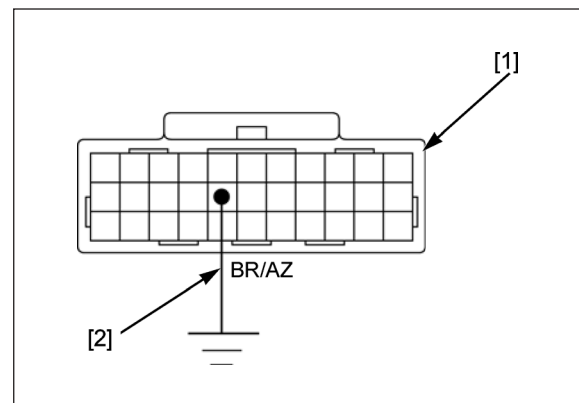
Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em "O". A MIL deverá se acender.

- Se a MIL se acender, substitua o ECM por um novo e verifique novamente a indicação da MIL.
- Se a MIL não se acender, verifique quanto a circuito aberto no fio Branco/azul entre o conector do painel de instrumentos e conector 33P (Preto) do ECM.

Se o fio estiver normal, substitua a placa de circuito do painel de instrumentos.



Quando o Interruptor de Ignição é Ligado, a MIL Não se Apaga após Alguns Segundos (O Motor dá Partida)

Desligue o interruptor de ignição.

Desacople o conector 33P (Preto) [1] do ECM (página 4-28).

Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em "O".

- Se a MIL se acender, verifique quanto a curto-circuito no fio Branco/azul entre o painel de instrumentos e o ECM.
Se o fio Branco/azul estiver normal, substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.
- Se a MIL se apagar, verifique o seguinte.

Verifique a continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) do ECM no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Azul – Terra

PADRÃO: Sem continuidade

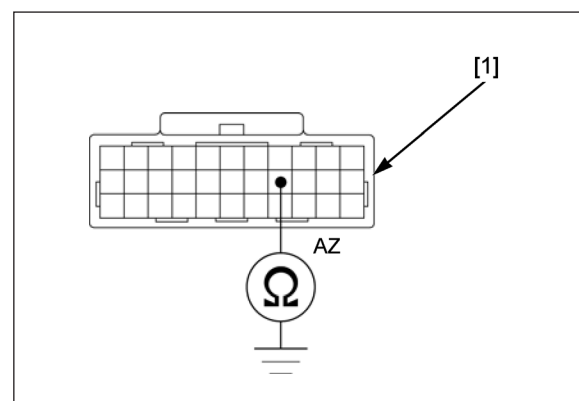
FERRAMENTA:

Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

Se houver continuidade, verifique quanto a curto-circuito no fio Azul entre o DLC e o ECM.

Se não houver continuidade, substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.



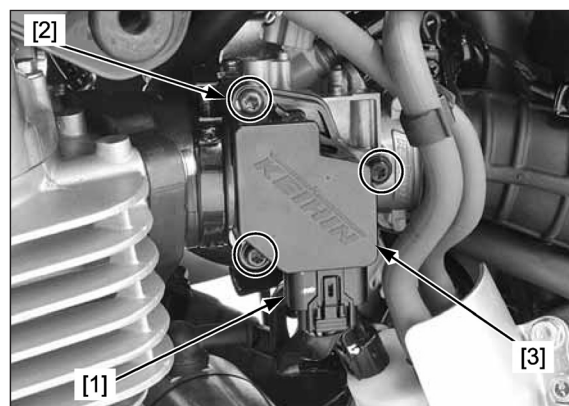
UNIDADE DE SENSORES

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

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

Desacople o conector 5P (Preto) [1] da unidade de sensores.

Remova os parafusos Torx [2] e a unidade de sensores [3] do corpo do acelerador.



Remova o anel de vedação [1].

Instale um novo anel de vedação corretamente no corpo do acelerador.

NOTA

Se o anel de vedação não for instalado corretamente, haverá entrada falsa de ar da marcha lenta e a rotação de marcha lenta ficará instável.

Instale a unidade de sensores [2] no corpo do acelerador, alinhando os seguintes componentes:

- Presilha do sensor TP com o pino da válvula de aceleração
- Sensor IAT da unidade de sensores com o orifício do corpo do acelerador

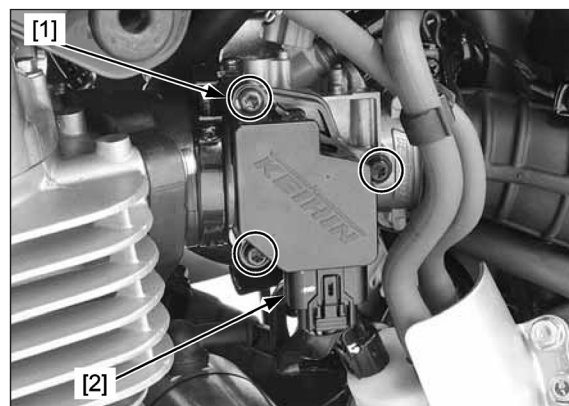
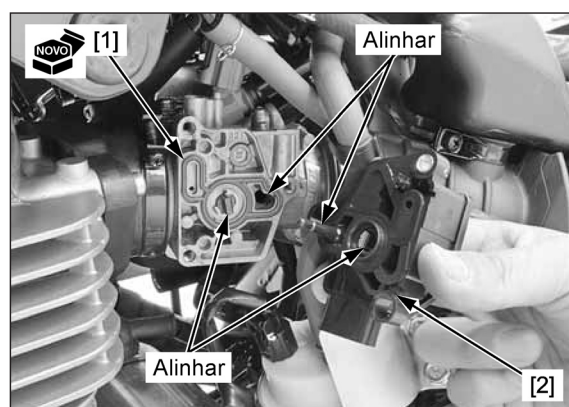
Instale e aperte os parafusos Torx [1] da unidade de sensores no torque especificado.

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

Acople o conector 5P (Preto) [2] da unidade de sensores.

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

Efetue o procedimento de reinicialização do sensor TP (página 4-26)

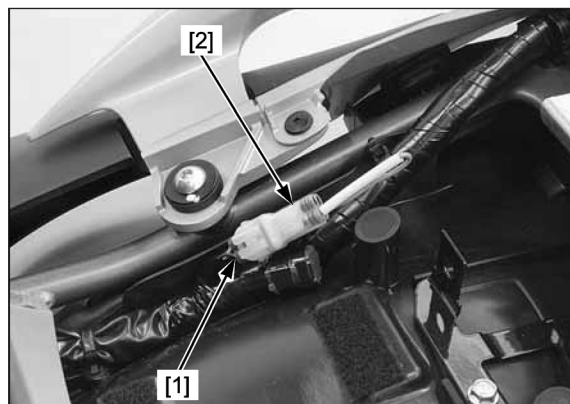


PROCEDIMENTO DE REINICIALIZAÇÃO DO SENSOR TP

NOTA

Se a unidade de sensores tiver sido removida, reajuste a posição totalmente fechada da válvula de aceleração, conforme descrito abaixo.

1. Apague o código de defeito (página 4-5).
2. Desligue o interruptor de ignição.
3. Ligue diretamente o DLC [1], usando a ferramenta especial.



FERRAMENTA:

Conector de serviço SCS [2] 070PZ-ZY30100

4. Remova o protetor lateral/interno (página 2-4).

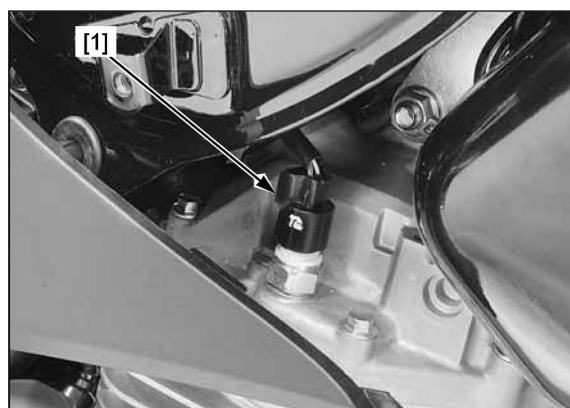
Desacople o conector 2P (Preto) [1] do sensor EOT.

Coloque os terminais do conector do lado da fiação em curto, usando um jumper.

CONEXÃO: Amarelo/azul – Verde/branco

Ligue o interruptor de ignição. A MIL começa a piscar por 10 segundos (Padrão de RECEBIMENTO DE REINICIALIZAÇÃO).

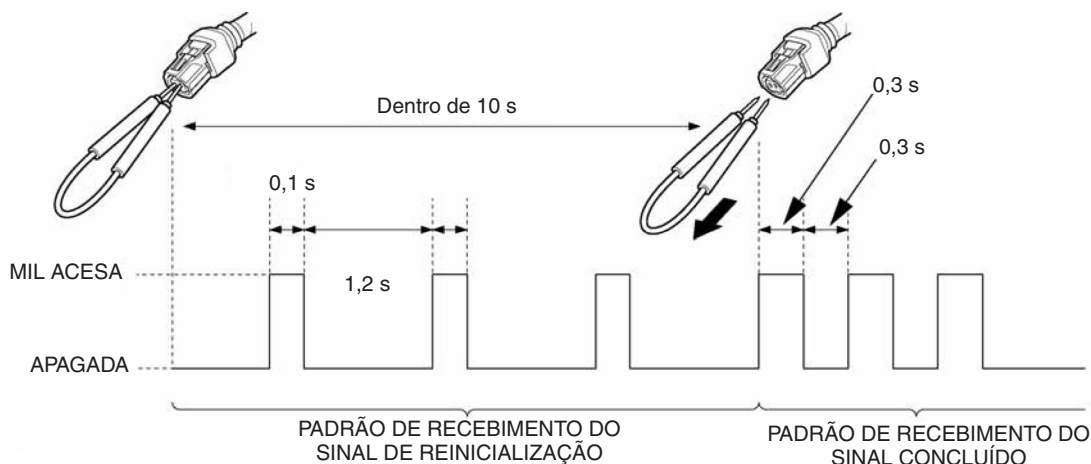
Desconecte o jumper enquanto a MIL estiver piscando (dentro de 10 segundos após ligar o interruptor de ignição.)



NOTA

Se passar mais de 10 segundos ou os procedimentos estiverem incorretos, a MIL permanecerá acesa. Repita os procedimentos de reinicialização.

5. Quando o procedimento de reinicialização for concluído, as piscadas da MIL mudarão do padrão de RECEBIMENTO DE REINICIALIZAÇÃO para o padrão REINICIALIZAÇÃO CONCLUÍDA.



6. Desligue o interruptor de ignição.
7. Instale as peças removidas na ordem inversa da remoção.

SENSOR EOT

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova o protetor lateral/interno (página 2-4).

Desacople o conector 2P (Preto) [1] do sensor EOT.

Remova o sensor EOT [2] e a arruela de vedação [3].

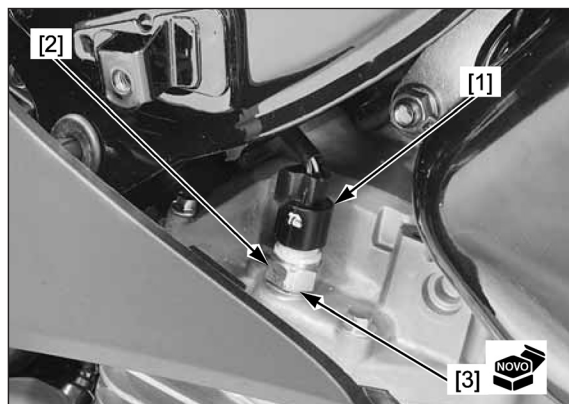
Instale o sensor EOT com uma nova arruela de vedação.

Aperte o sensor EOT no torque especificado.

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

Acople o conector 2P (Preto) do sensor EOT.

Instale o protetor lateral/interno (página 2-4).



SENSOR DE INCLINAÇÃO DO CHASSI

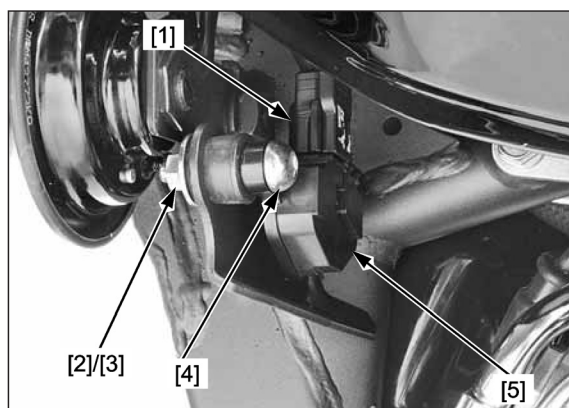
REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova o protetor lateral/interno (página 2-4).

Desligue o interruptor de ignição.

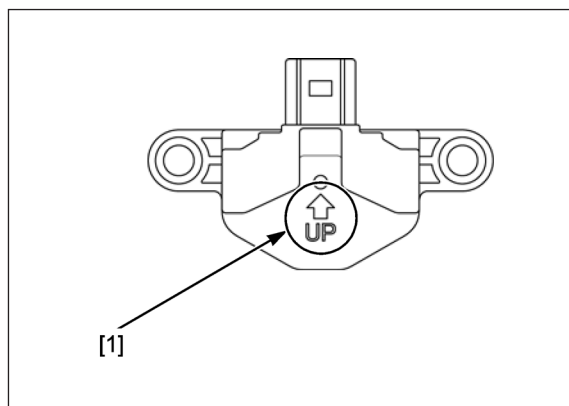
Desacople o conector 2P (Preto) [1] do sensor de inclinação do chassi.

Remova as porcas de fixação [2], arruelas [3], parafusos [4] e sensor de inclinação do chassi [5].



Instale o sensor de inclinação do chassi com a marca "UP" [1] voltada para cima.

Instale as peças removidas na ordem inversa da remoção.



INSPEÇÃO DO SISTEMA

Remova o sensor de inclinação do chassi (página 4-27).

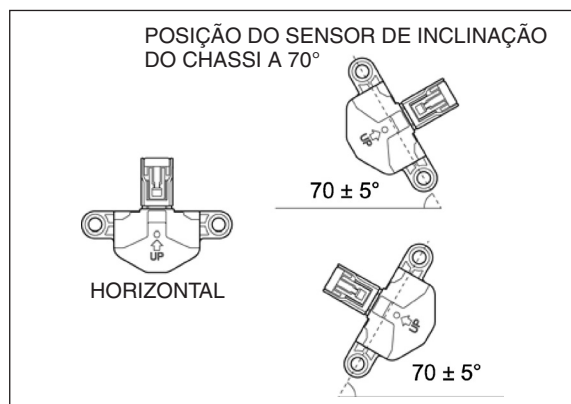
Acople o conector 2P (Preto) do sensor de inclinação do chassi.

Coloque o sensor de inclinação do chassi na horizontal, conforme mostrado.

Ligue o motor.

Incline o sensor de inclinação do chassi $70 \pm 5^\circ$ à esquerda ou direita.

O sensor de inclinação do chassi estará normal se o motor desligar.



SENSOR DE O₂

NOTA

- Não permita que a graxa, óleo ou outros materiais entrem no orifício de ar do sensor de O₂.
- O sensor de O₂ pode ser danificado em caso de queda. Substitua-o por um novo, caso seja derrubado.
- Não efetue os procedimentos de serviço no sensor de O₂ enquanto ele estiver quente.

REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova os seguintes itens:

- Tampa lateral direita (página 2-3)
- Protetor térmico do tubo de escapamento (página 2-8)

Desacople o conector 4P (Preto) [1] do sensor de O₂.

Solte a fixação do sensor de O₂ da presilha [2].

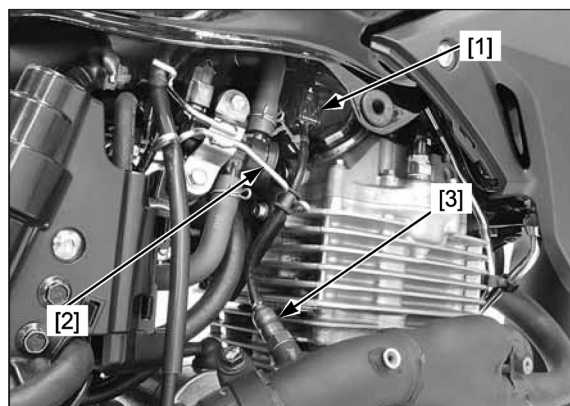
Remova o sensor de O₂ [3] do tubo de escapamento.

A instalação é efetuada na ordem inversa da remoção.

TORQUE:

Sensor de O₂

25 N.m (2,5 kgf.m)



ECM

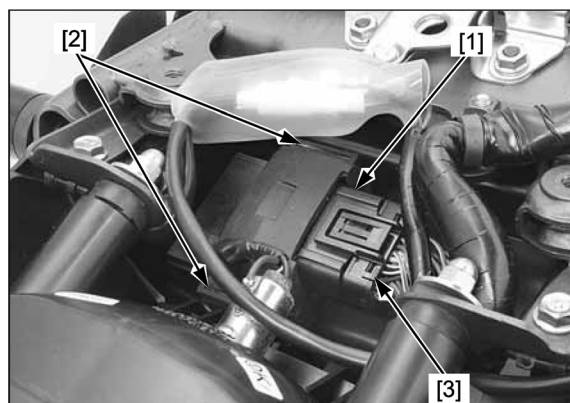
REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Remova a alça traseira (página 2-5).

Remova o ECM [1] dos suportes [2] do para-lama traseiro.

Desacople o conector 33P (Preto) do ECM [3].

A instalação é efetuada na ordem inversa da remoção.



INSPEÇÃO DA LINHA DE ALIMENTAÇÃO/ ATERRAMENTO DO ECM

NOTA

Antes de iniciar a inspeção, verifique quanto a contato solto ou mau contato nos conectores 33P (Preto) do ECM. Em seguida, verifique novamente as piscadas da MIL.

O MOTOR NÃO DÁ PARTIDA (NÃO HÁ PISCADAS DA MIL)

1. Inspeção da voltagem de alimentação do ECM

Desacople o conector 33P (Preto) [1] do ECM (página 4-28). Ligue o interruptor de ignição e coloque o interruptor do motor em "C".

Meça a voltagem entre o conector 33P (Preto) do ECM no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Preto/azul (+) – Terra (–)

PADRÃO: Voltagem da bateria

FERRAMENTA:

Ponta de prova

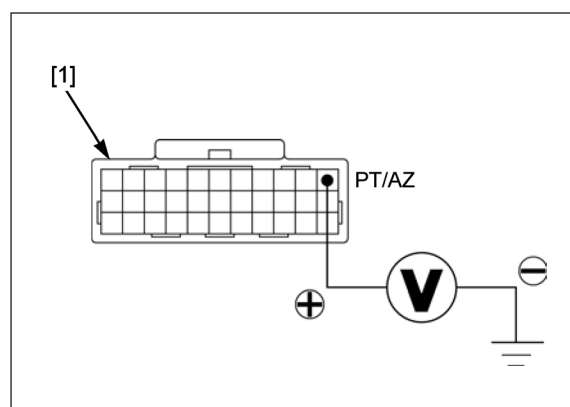
07ZAJ-RDJA110

A voltagem especificada é indicada?

SIM – Vá para a etapa 2.

NÃO –

- Circuito aberto no fio Preto/azul ou Preto/vermelho entre o ECM e o interruptor do motor
- Interruptor do motor defeituoso
- Circuito aberto entre o fio Preto/branco ou Preto/azul entre o interruptor do motor e a caixa de fusíveis
- Fusível FI, IGNIÇÃO (10 A) queimado
- Circuito aberto no fio Preto/vermelho ou Preto entre a caixa de fusíveis e o interruptor de ignição



2. Inspeção da linha de alimentação da unidade de sensores

Desligue o interruptor de ignição.

Verifique a continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Amarelo/vermelho – Terra

FERRAMENTA:

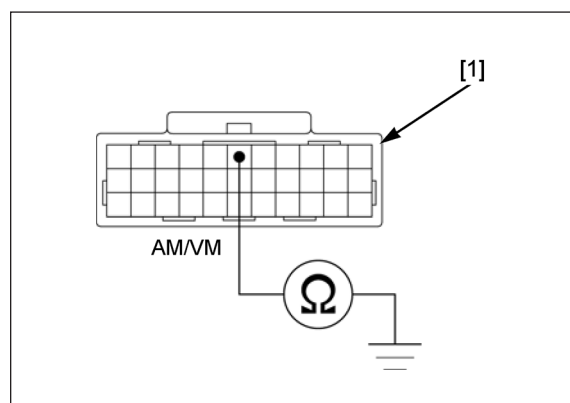
Ponta de prova

07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Curto-circuito no fio Amarelo/vermelho

NÃO – Vá para a etapa 3.



3. Inspeção da linha de aterramento do ECM

Desligue o interruptor de ignição.

Verifique a continuidade entre o terminal do conector 33P (Preto) [1] do ECM no lado da fiação e o terra.

CONEXÃO: Verde/preto – Terra

Verde – Terra

Verde – Terra

FERRAMENTA:

Ponta de prova

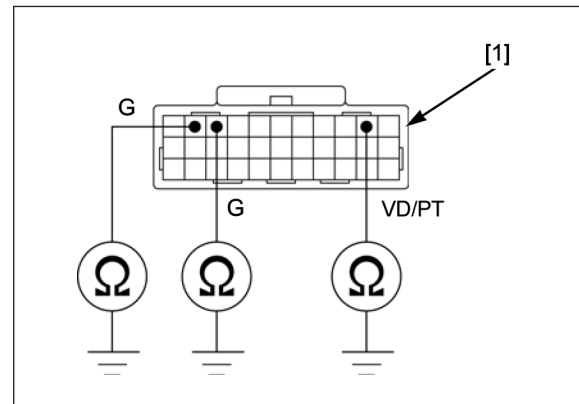
07ZAJ-RDJA110

Há continuidade?

SIM – Substitua o ECM por outro em boas condições e verifique novamente.

NÃO –

- Circuito aberto no fio Verde/preto
- Circuito aberto nos fios Verdes



COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual descreve os procedimentos de serviço para a motocicleta:

– **Manual de Serviços NX400i Falcon (2012/2013)**

Siga as recomendações da Tabela de Manutenção (Capítulo 3) para assegurar que a motocicleta esteja em perfeitas condições de funcionamento e que os níveis de emissões estejam dentro dos valores especificados.

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 descreve os procedimentos de remoção/instalação dos componentes necessários para possibilitar os serviços dos capítulos a seguir.

Os capítulos 4 a 19 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 aquele capítulo. As páginas seguintes apresentam procedimentos detalhados.

TODAS AS INFORMAÇÕES, ILUSTRAÇÕES, INSTRUÇÕES E ESPECIFICAÇÕES INCLUÍDAS NESTA PUBLICAÇÃO SÃO BASEADAS NAS INFORMAÇÕES MAIS RECENTES DISPONÍVEIS NA OCASIÃO DA APROVAÇÃO DA IMPRESSÃO DO MANUAL. A **MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.** SE RESERVA O DIREITO DE ALTERAR AS CARACTERÍSTICAS DA MOTOCICLETA A QUALQUER MOMENTO E SEM PRÉVIO AVISO, NÃO INCORRENDO, ASSIM, EM OBRIGAÇÕES DE QUALQUER ESPÉCIE. NENHUMA PARTE DESTA PUBLICAÇÃO PODE SER REPRODUZIDA SEM PERMISSÃO POR ESCRITO. ESTE MANUAL FOI ELABORADO PARA PESSOAS QUE TENHAM CONHECIMENTOS BÁSICOS SOBRE A MANUTENÇÃO DAS MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Serviços Pós-Venda
(Setor de Publicações Técnicas)

Manual de Serviços: 00X6B-MCGP-001
Derivado do Draft: 62MCGM00
Data de Emissão: Outubro/2012
Cód. do Fornecedor: 2#4OT

ÍNDICE GERAL

	INFORMAÇÕES GERAIS	1
	AGREGADOS DO CHASSI / SISTEMA DE ESCAPAMENTO	2
	MANUTENÇÃO	3
SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR / TRANSMISSÃO / MOTOR	SISTEMA PGM-FI	4
	SISTEMA DE IGNIÇÃO	5
	PARTIDA ELÉTRICA	6
	SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO	7
	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO	8
	CABEÇOTE / VÁLVULAS	9
	CILINDRO / PISTÃO	10
	EMBREAGEM / SELETOR DE MARCHAS	11
	ALTERNADOR / EMBREAGEM DE PARTIDA	12
	CARCAÇA DO MOTOR / ÁRVORE DE MANIVELAS / TRANSMISSÃO / BALANCEIRO	13
	REMOÇÃO / INSTALAÇÃO DO MOTOR	14
CHASSI	RODA DIANTEIRA / SUSPENSÃO / DIREÇÃO	15
	RODA TRASEIRA / SUSPENSÃO	16
	SISTEMA DE FREIO	17
SISTEMA ELÉTRICO DO CHASSI	BATERIA / SISTEMA DE CARGA	18
	LUZES / INSTRUMENTOS / INTERRUPTORES	19
	DIAGRAMA ELÉTRICO	20