

INFORMAÇÕES DE SERVIÇO	15-1	GERADOR DE PULSOS	15-6
DIAGNOSE DE DEFEITOS	15-2	BOBINA DE EXCITAÇÃO	15-7
INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO	15-3	PONTO DE IGNIÇÃO	15-7
BOBINA DE IGNIÇÃO	15-5		

INFORMAÇÕES DE SERVIÇO

INFORMAÇÕES GERAIS

⚠ CUIDADO

- Se houver necessidade de ligar o motor para efetuar algum serviço, certifique-se de que o local seja bem ventilado. Nunca deixe o motor em funcionamento em áreas fechadas.
- Os gases de escapamento contêm monóxido de carbono venenoso que pode causar perda de consciência, podendo causar consequências fatais.

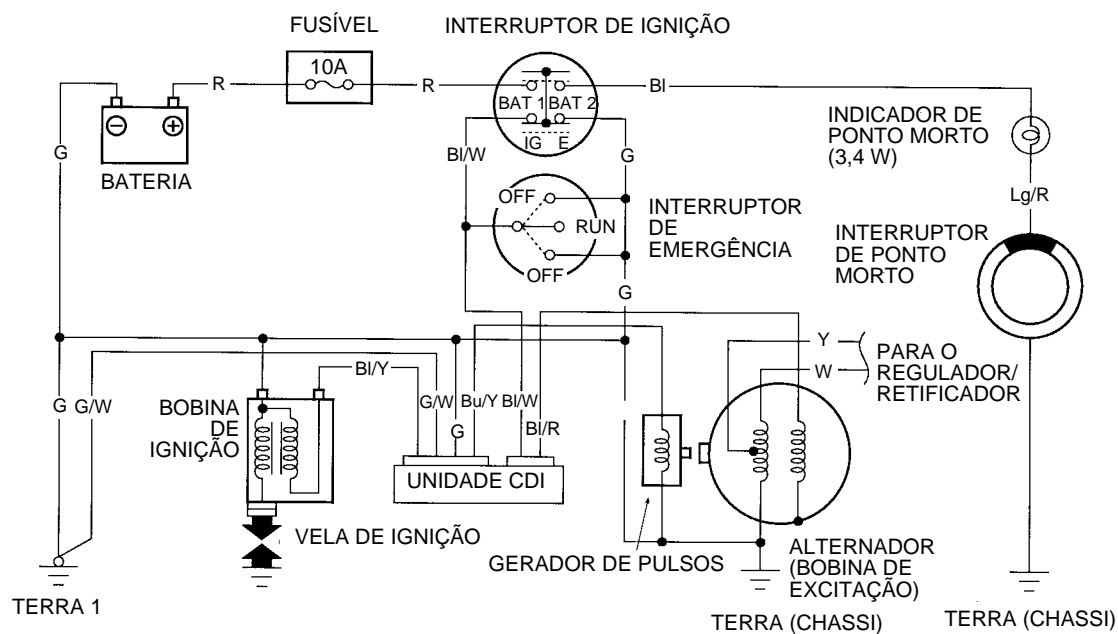
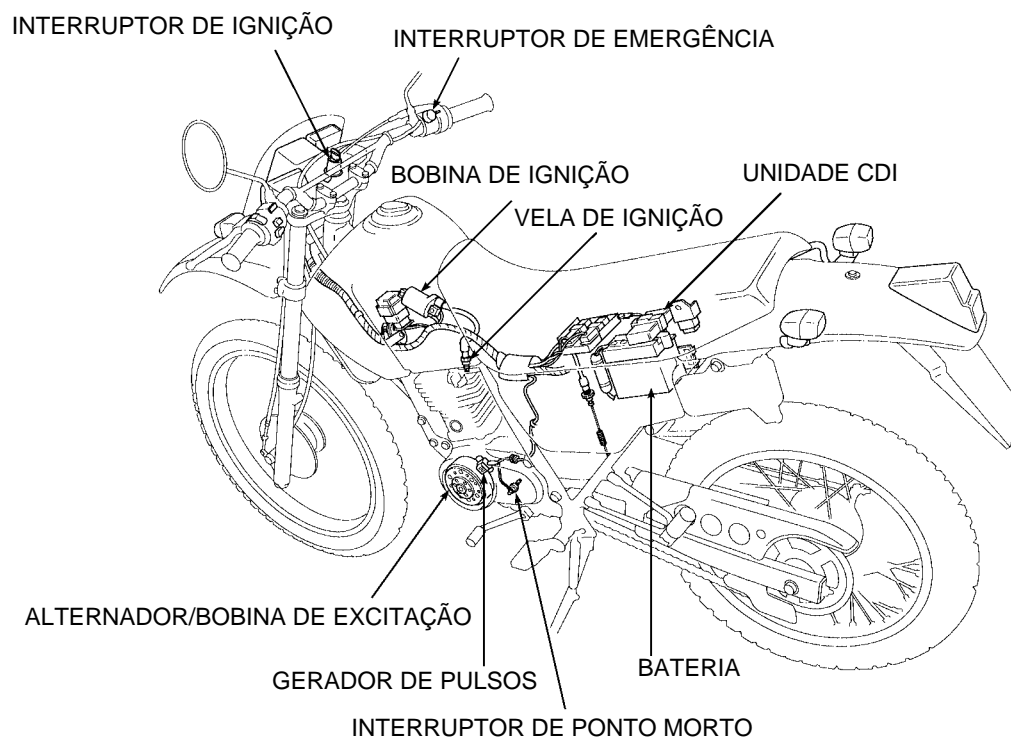
⚠ CUIDADO

- Alguns componentes elétricos podem ser danificados se os terminais ou conectores forem ligados ou desligados com o interruptor de ignição ligado e com a presença de corrente elétrica.

- Durante a inspeção do sistema de ignição, sempre siga os procedimentos descritos no fluxograma de diagnose de defeitos (consulte a página 14-3).
- A unidade CDI pode ser danificada se cair no chão. Ela também poderá ser danificada se o seu conector for desligado na presença de corrente ou se for submetida a corrente excessiva. Sempre desligue o interruptor de ignição antes de executar os serviços na unidade CDI.
- O ponto de ignição não pode ser ajustado, já que a unidade CDI não é ajustável. Se o ponto de ignição estiver incorreto, verifique os componentes do sistema e substitua as peças defeituosas.
- Os defeitos no sistema de ignição geralmente estão relacionados a conectores ligados incorretamente ou oxidados. Verifique as conexões do sistema de ignição.
- Use a vela de ignição com grau térmico correto. O uso de uma vela incorreta pode danificar o motor (consulte a página 3-7).
- Para a remoção e instalação do estator, consulte o capítulo 10.
- Para a inspeção dos interruptores de emergência e de ignição, consulte o capítulo 16. Solte os conectores dos interruptores de ignição e de emergência na carcaça do farol.

ESPECIFICAÇÕES

ITEM		Especificação
Vela de Ignição	Folga	0,8 - 0,9 mm
	NGK	DP8EA-9
Ponto de Ignição	Avanço inicial (marca "F")	15° APMS a 1.500 (rpm)
	Avanço máximo	35° APMS a 4.500 (rpm)
Resistência da bobina de ignição primária (20°C/68°F)		0,4 - 0,6 Ω
Resistência da bobina de ignição secundária (20°C/68°F)	com supressor de ruído	14 - 23 k Ω
	sem supressor de ruído	10 - 16 k Ω
Resistência da bobina de excitação do alternador (20°C/68°F)		300 - 700 Ω
Resistência do gerador de pulsos (20°C/68°F)		180 - 280 Ω



BL: Preto
Bu: Azul
W: Branco

Y: Amarelo
R: Vermelho
G: Verde

Lg: Verde Claro

DIAGNOSE DE DEFEITOS

- Inspeccione os seguintes itens antes de diagnosticar o sistema.
- Vela de ignição defeituosa
 - Supressor de ruídos ou conexões do cabo da vela soltas
 - Penetração de água no supressor de ruídos (fuga de tensão da bobina de ignição secundária).
 - Substitua provisoriamente a bobina de ignição por outra em bom estado e efetue o teste de faísca. A bobina substituída estará defeituosa se houver faísca.

Sem Faísca na Vela

Condição anormal		Possível Causa (Verifique em ordem numérica)
Voltagem da bobina de ignição primária	Baixa voltagem	1. Impedância do voltímetro muito baixa. 2. Velocidade de partida muito baixa. • Força de operação do pedal de partida fraca 3. O ajuste do testador e os pulsos medidos não estão sincronizados (O sistema estará normal se a voltagem medida estiver acima da voltagem correta pelo menos uma vez). 4. Conectores ligados incorretamente ou circuito aberto no sistema de ignição. 5. Bobina de excitação defeituosa (Meça a voltagem). 6. Unidade CDI defeituosa (Caso os itens 1 a 5 estejam normais).
	Sem voltagem	1. Conexões do adaptador de voltagem incorretas. 2. Curto circuito no fio do interruptor de emergência. 3. Interruptores de ignição ou de emergência defeituosos. 4. Conector da unidade CDI ligado incorretamente ou solto. 5. Circuito aberto ou conexão deficiente no fio terra da unidade CDI. 6. Bobina de excitação defeituosa (Meça a voltagem). 7. Gerador de pulsos defeituoso (Meça a voltagem). 8. Unidade CDI defeituosa (Caso os itens 1 a 8 estejam normais). 9. Adaptador de voltagem defeituoso.
	Voltagem normal, mas não há faísca na vela de ignição	1. Vela de ignição defeituosa ou fuga de corrente na bobina de ignição secundária. 2. Bobina de ignição defeituosa.
Bobina de excitação	Baixa voltagem	1. Impedância do multímetro muito baixa. 2. Velocidade de partida muito baixa. • Força de operação do pedal de partida fraca. 3. O ajuste do testador e os pulsos medidos não estão sincronizados (O sistema estará normal se a voltagem medida estiver acima da voltagem correta pelo menos uma vez). 4. Bobina de excitação defeituosa (Caso os itens 1 a 3 estejam normais).
	Sem voltagem	1. Bobina de excitação defeituosa. 2. Adaptador de voltagem defeituoso.
Gerador de Pulsos	Baixa voltagem	1. Impedância do multímetro muito baixa. 2. Velocidade de partida muito baixa. • Força de operação do pedal de partida fraca 3. O ajuste do testador e os pulsos medidos não estão sincronizados (O sistema estará normal se a voltagem medida estiver acima da voltagem correta pelo menos uma vez). 4. Gerador de pulsos defeituoso (caso os itens 1 a 3 estejam normais).
	Sem voltagem	1. Gerador de pulsos defeituoso. 2. Adaptador de voltagem defeituoso.

INSPEÇÃO DO SISTEMA DE IGNIÇÃO

Se não houver faísca na vela de ignição, verifique se as conexões estão soltas ou se o contato está deficiente antes de medir a voltagem.

Conecte o adaptador de voltagem no multítester.

FERRAMENTAS

Multítester

(Comercialmente disponível com entrada maior do que 10 mΩ/DCV)

Adaptador de voltagem máxima

VOLTAGEM DA BOBINA DE IGNIÇÃO PRIMÁRIA

NOTA

- Verifique todas as conexões do sistema antes da inspeção.
- Conectores inadequadamente ligados podem provocar leituras incorretas.
- Verifique se a compressão do cilindro está normal e se a vela de ignição está instalada corretamente no cilindro.

Apóie a motocicleta no cavalete lateral e coloque a transmissão em ponto morto.

Remova a capa do supressor de ruídos do cabeçote. Instale uma vela de ignição em boas condições e aterre-a no motor conforme mostrado.

Conecte o terminal (+) do adaptador de voltagem no terminal do fio (preto/amarelo) da bobina de ignição primária e o terminal (-) no fio terra do chassi.

Ligue o interruptor de ignição e posicione o interruptor de emergência em RUN.

Acione o motor através do pedal de partida e verifique a voltagem da bobina de ignição.

Conexão:

Terminal (-) do fio preto/amarelo - fio terra (-)

Voltagem máxima: 100 V

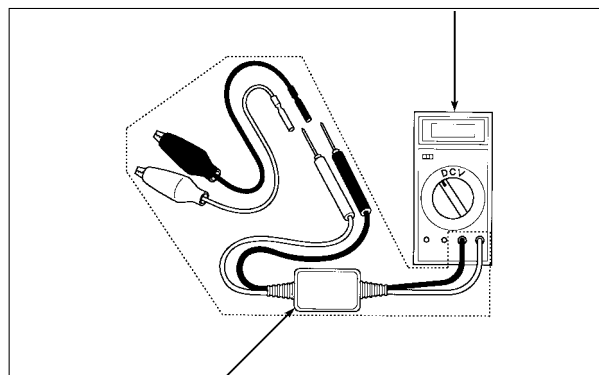


Para evitar possíveis choques elétricos durante a medição da voltagem, não toque as partes de metal dos terminais de teste.

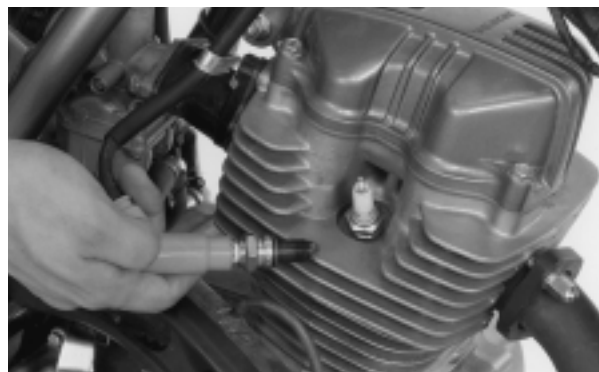
Se a voltagem estiver anormal, verifique se o circuito está aberto ou se os conectores estão incorretamente ligados nos fios preto/amarelo.

Se não forem encontrados defeitos na fiação, consulte o fluxograma de diagnóstico de defeitos (consulte a página 15-2).

MULTÍTESTER

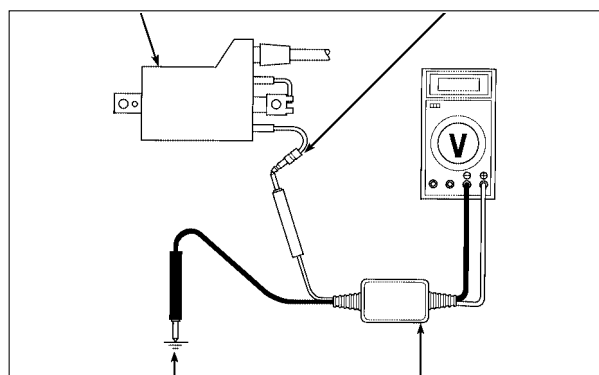


ADAPTADOR DE VOLTAGEM



BOBINA DE IGNIÇÃO

TERMINAL DA BOBINA, PRIMÁRIA



TERRA (CHASSI)

ADAPTADOR DE VOLTAGEM

VOLTAGEM DA BOBINA DE EXCITAÇÃO

NOTA

Instale a vela de ignição no cabeçote e meça a voltagem sob compressão normal do cilindro.

Remova a tampa lateral esquerda.

Remova o assento.

Remova a unidade CDI do suporte e solte os conectores.

Ligue o terminal positivo (+) do adaptador de voltagem no terminal do fio (preto/vermelho) do conector 2P da bobina de ignição, e o terminal negativo (-) no fio terra do chassi.

Acione o motor através do pedal de partida e verifique a voltagem da bobina de excitação.

Conexão:

Terminal positivo (+) do fio preto/vermelho - terra do chassi (-)

Voltagem máxima: 100 V

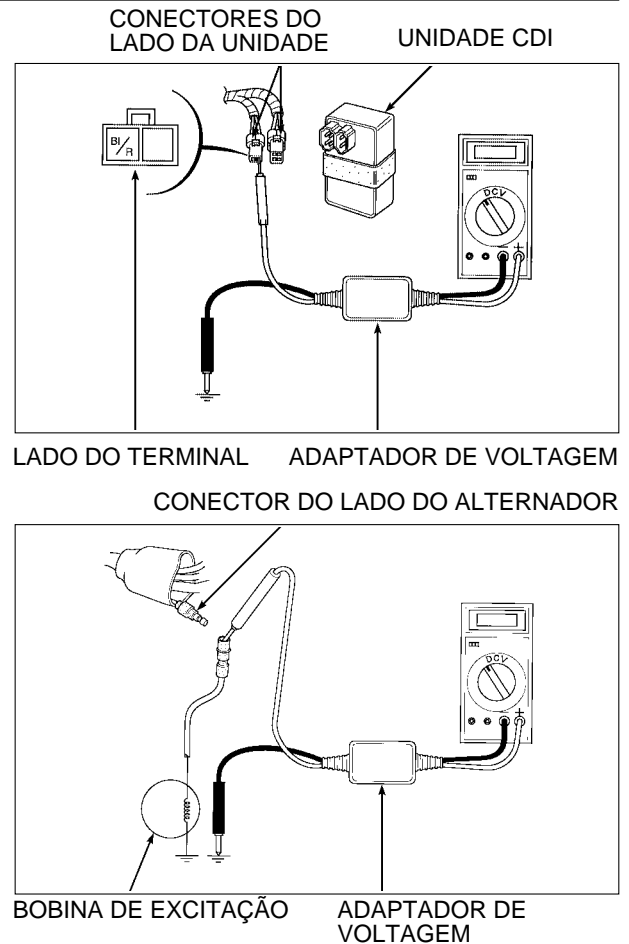
⚠ CUIDADO

Para evitar possíveis choques elétricos durante a medição da voltagem, não toque as partes de metal dos terminais do testador.

Se a voltagem medida no conector da unidade CDI for anormal, solte o conector do fio do alternador (preto/vermelho) e conecte os terminais do adaptador no terminal da bobina de excitação e no fio terra do chassi.

Meça a voltagem e compare-a com a voltagem medida no conector da unidade CDI.

- Se a voltagem medida na unidade CDI for anormal e aquela medida na bobina de excitação for normal, a fiação pode apresentar um circuito aberto ou as conexões podem estar soltas.
- Se ambas as voltagens medidas estiverem anormais, verifique cada item de acordo com o fluxograma de diagnose de defeitos. Se todos os itens estiverem normais, a bobina de excitação estará defeituosa.



VOLTAGEM DO GERADOR DE PULSOS

NOTA

Instale a vela de ignição no cabeçote e meça a voltagem sob compressão normal do cilindro.

Remova a tampa lateral esquerda.

Remova a unidade CDI do suporte e solte os conectores.

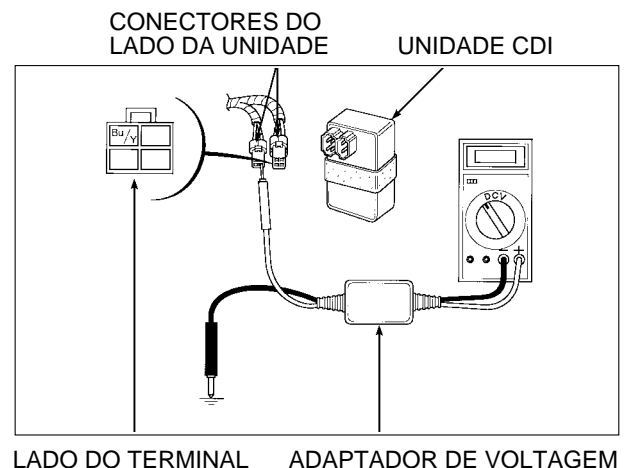
Conecte o terminal positivo (+) do adaptador de voltagem no terminal do fio (azul/amarelo) do conector 4P do gerador de pulsos, e o terminal negativo (-) no fio terra do chassi.

Acione o motor através do pedal de partida e verifique a voltagem do gerador de pulsos.

Conexão:

Terminal positivo (+) do fio azul/amarelo - terra (chassi) (-)

Voltagem máxima: 0,7 V



⚠ CUIDADO

Para evitar possíveis choques elétricos durante as medições de voltagem, não toque os terminais do testador.

Se a voltagem medida no conector da unidade CDI for anormal, solte o conector 6P do alternador/gerador de pulsos e ligue os terminais do adaptador no terminal do gerador de pulsos e no terra do chassi.

Meça a voltagem e compare-a com a voltagem medida no conector da unidade CDI.

- Se a voltagem medida na unidade CDI for anormal e aquela medida no conector do gerador de pulsos for normal, verifique se a fiação apresenta circuito aberto ou conexões soltas.
- Se ambas as voltagens forem anormais, consulte o fluxograma de diagnose de defeitos. Se todos os itens estiverem normais, o gerador de pulsos estará defeituoso.

BOBINA DE IGNIÇÃO**INSPEÇÃO**

Remova o tanque de combustível (consulte a página 2-3). Solte os terminais da bobina de ignição primária e meça a resistência.

Padrão: 0,4 - 0,6 Ω (20°C/68°F)

Solte a supressor de ruídos e meça a resistência da bobina de ignição secundária entre o terminal do fio verde da bobina e o supressor de ruídos.

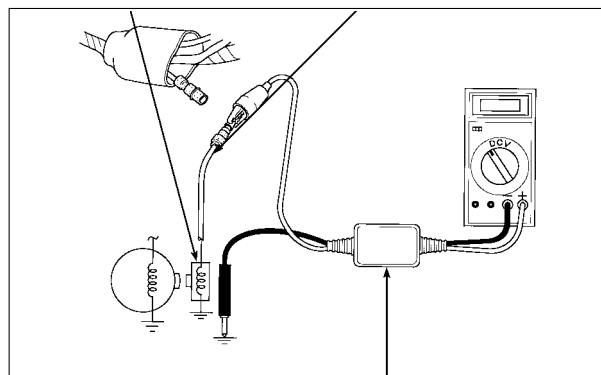
Padrão: 14 - 23 k Ω (20°C/68°F)

Se a resistência for (∞) (fio aberto), solte a o supressor de ruídos e meça a resistência da bobina de ignição secundária conforme mostrado.

Padrão: 10 - 16 k Ω (20°/68°F)

GERADOR DE PULSOS

FIO AZUL/AMARELO



ADAPTADOR DE VOLTAGEM



REMOÇÃO/INSTALAÇÃO

Solte o supressor de ruídos.

Remova os parafusos e solte os terminais da bobina primária.

Remova a bobina de ignição.

Para a instalação, siga os procedimentos de remoção na ordem inversa.

PARAFUSOS



GERADOR DE PULSOS

INSPEÇÃO

NOTA

Não é necessário remover o gerador de pulsos do motor.

Remova as tampas laterais esquerda e direita.

Remova o assento.



Meça a resistência entre os fios Azul/Amarelo e Verde ou os terminais do fio terra do chassi.

Padrão: 180 - 280 Ω (20°C/68°F)



CONECTORES DA UNIDADE CDI

Se a medição não estiver dentro dos valores especificados, solte o conector 6P do alternador/gerador de pulsos e meça a resistência entre o fio Azul/Amarelo e o fio terra.

Padrão: 180 - 280 Ω (20°C/68°F)

Se a resistência ainda estiver fora das especificações, substitua o estator.



BOBINA DE EXCITAÇÃO

INSPEÇÃO

NOTA

Não é necessário remover o alternador do motor.

Remova as tampas laterais esquerda e direita.
Remova o assento.

Meça a resistência entre os terminais dos fios Preto/Vermelho e Verde.

Padrão: 300 - 700 Ω (20°C/68°F)

Se a medição estiver fora da especificação, solte o conector do fio Preto/Vermelho da bobina de excitação e meça a resistência entre o fio Preto/Vermelho e o fio terra do chassi.

Padrão: 300 - 700 Ω (20°C/68°F)

Se a resistência ainda estiver fora da especificação, substitua o estator.

PONTO DE IGNIÇÃO

Aqueça o motor.

Desligue o motor e conecte uma lâmpada estroboscópica no cabo da vela de ignição.

NOTA

Leia as instruções de funcionamento da lâmpada estroboscópica.

Remova a tampa lateral esquerda do motor (consulte a página 10-2).

⚠ CUIDADO

- Se houver necessidade de ligar o motor para efetuar algum serviço, certifique-se de que o local seja bem ventilado. Nunca deixe o motor em funcionamento em áreas fechadas.
- Os gases de escapamento contêm monóxido de carbono venenoso que pode causar perda de consciência, podendo causar consequências fatais.

Ligue o motor e deixe-o em marcha lenta.

Inspeção o ponto de ignição.

O ponto de ignição estará correto se a marca "F" estiver alinhada com a marca de referência do estator em marcha lenta.

Rotação de marcha lenta: 1.400 \pm 100 (rpm)

Verifique se a marca "F" começa a se mover quando a rotação do motor atingir a rotação de início de avanço. A 4.500 (rpm), o ponto de ignição estará correto se a marca de referência estiver entre as marcas de avanço.



CONECTORES DA UNIDADE CDI



CONECTOR PRETO/VERMELHO
LÂMPADA ESTROBOSCÓPICA



MARCA DE REFERENCIA



MARCA "F"



MARCAS DE AVANÇO

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual descreve os procedimentos de serviço para a motocicleta XLR125.

Siga as recomendações da Tabela de Manutenção (Página 3-3) para assegurar que o veículo 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 a 3 aplicam-se para a motocicleta em geral. O capítulo 2 ilustra os procedimentos de remoção/instalação de componentes que podem ser necessários para realizar os serviços descritos nas seções seguintes.

Os capítulos 4 a 16 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.

Caso você não consiga localizar a origem de algum problema, consulte o capítulo 18 “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 LTDA SE RESERVA O DIREITO DE ALTERAR AS CARACTERÍSTICAS DA MOTOCICLETA A QUALQUER MOMENTO E SEM AVISO PRÉVIO, NÃO INCORRENDO, ASSIM, EM OBRIGAÇÕES DE QUALQUER ESPÉCIE. NENHUMA PARTE DESTA PUBLICAÇÃO PODE SER REPRODUZIDA SEM AVISO PRÉVIO. ESTE MANUAL FOI ELABORADO PARA PESSOAS QUE TENHAM CONHECIMENTOS BÁSICOS SOBRE A MANUTENÇÃO DAS MOTOS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Serviços
Setor de Publicações Técnicas

ÍNDICE GERAL

	INFORMAÇÕES GERAIS	1
	AGREGADOS DO CHASSI/ SISTEMA DE ESCAPAMENTO	2
	MANUTENÇÃO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO	4
	SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	5
	REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO MOTOR	6
	CABEÇOTE/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÃO/ÁRVORE DE COMANDO	8
	EMBREAGEM/SISTEMA DE MUDANÇA DE MARCHAS	9
	ALTERNADOR	10
	ÁRVORE DE MANIVELAS/TRANSMISSÃO/ CONJUNTO DE PARTIDA	11
CHASSIS	RODA DIANTEIRA/FREIO/SUSPENSÃO/ DIREÇÃO	12
	RODA TRASEIRA/FREIO/SUSPENSÃO	13
SISTEMA ELÉTRICO	BATERIA/SISTEMA DE CARGA	14
	SISTEMA DE IGNIÇÃO	15
	LUZES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	16
	DIAGRAMA ELÉTRICO	17
	DIAGNOSE DE DEFEITOS	18