

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda **CG150 KS/ES/ESD**.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Sección 3) a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremadamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Las secciones 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. La sección 2 ilustra los procedimientos de desmontaje/montaje de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones de 4 a 18 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección.

Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte la sección 20, "Investigación de Averías".

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Servicios de Posventa
(Sector de Publicaciones Técnicas)

ÍNDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	6
	CULATA/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÓN	8
	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/ CONJUNTO DE ARRANQUE/ ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR	9
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	10
	CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILIBRADOR/ TRANSMISIÓN	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/ DIRECCIÓN	12
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	13
	FRENO HIDRÁULICO	14
SISTEMA ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	15
	SISTEMA DE ENCENDIDO	16
	ARRANQUE ELÉCTRICO	17
	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMA ELÉCTRICO	19
	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	20

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES	15-0	BATERÍA	15-5
DIAGRAMA DEL SISTEMA	15-0	INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE CARGA	15-6
INFORMACIONES DE SERVICIO	15-1	BOBINA DEL ALTERNADOR	15-7
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	15-3	REGULADOR/RECTIFICADOR	15-8

INFORMACIONES DE SERVICIO

INSTRUCCIONES GENERALES

⚠ ADVERTENCIA

- La batería produce gases explosivos. No fume y mantenga llamas y chispas alejadas. Trabaje en un local bien ventilado al cargar la batería.
- La batería contiene ácido sulfúrico (electrolito). En contacto con la piel o con los ojos puede causar serias quemaduras. Use ropas protectoras y una protección en el rostro.
 - En caso de contacto con la piel, lávela con bastante agua.
 - En caso de contacto con los ojos, lávelos con bastante agua, como mínimo, durante 15 minutos y busque auxilio médico inmediatamente.
- El electrolito es venenoso.
 - En caso de ingestión, beba una gran cantidad de agua o leche. Enseguida, beba leche de magnesia o aceite vegetal y busque auxilio médico inmediatamente. MANTENGA EL ELECTROLITO FUERA DEL ALCANCE DE LOS NIÑOS.

ATENCIÓN

- Desactive siempre el interruptor de encendido antes de desconectar cualquier componente eléctrico.
- Algunos componentes eléctricos se podrán dañar en caso de que los terminales o conectores sean enchufados o desenchufados con el interruptor de encendido activado y presencia de corriente eléctrica.
- En caso de que la motocicleta vaya a permanecer almacenada durante un período de tiempo prolongado, quite la batería, cárguela totalmente y manténgala en un local seco y ventilado. Para aumentar su vida útil, cargue la batería almacenada cada 2 semanas.
- Si la batería va a permanecer en una motocicleta almacenada, desconecte el cable negativo del terminal de la batería.
- La batería libre de mantenimiento deberá ser reemplazada al final de su vida útil.
- No se deben quitar las tapas de la batería. La tentativa de abertura de las tapas de sellado de las celdas podrá dañar la batería.
- La batería se podrá dañar caso reciba carga insuficiente o en exceso, o caso permanezca descargada durante largo período de tiempo. Esas mismas condiciones también disminuyen su vida útil. Aun en condiciones normales de uso, el desempeño de la batería disminuirá después de 2 ó 3 años.
- La tensión de la batería se puede recuperar después de la carga; pero, si el consumo es muy elevado, la tensión disminuirá rápidamente y eventualmente acabará. Por ese motivo, el sistema de carga se considera frecuentemente como siendo la causa del problema. Una sobrecarga en la batería, que puede aparentar ser un síntoma de sobrecarga, es normalmente el resultado de problemas en la propia batería. En caso de que una de las celdas esté en cortocircuito y la tensión de la batería no aumente, el regulador/rectificador suministrará tensión en exceso para la batería. Bajo esas condiciones, el nivel del electrolito disminuirá rápidamente.
- Antes de efectuar la investigación de averías del sistema de carga, verifique si el mantenimiento de la batería se ha efectuado correctamente y si la batería fue utilizada adecuadamente. Verifique si la batería se somete constantemente a consumo excesivo, tal como uso prolongado del faro y de la luz trasera sin que la motocicleta esté siendo conducida.
- La batería se descargará en caso de que la motocicleta no esté en uso. Por esa razón, cargue la batería cada dos semanas para evitar que ocurra sulfatación.
- Al verificar el sistema de carga de la batería, siga siempre las etapas en la tabla de flujo de investigación de averías (página 15-3).
- Al cargar la batería, no exceda la corriente o el tiempo de carga especificados en la batería. Una corriente o un tiempo de carga excesivos podrán dañar la batería.
- Abastecer una batería nueva con electrolito producirá algo de tensión. Pero, para que ella alcance su desempeño máximo, siempre cargue la batería. Además, la vida útil de la batería aumentará cuando se le aplicar una carga inicial.
- Para el mantenimiento del alternador, remítase a la página 10-9 para el desmontaje y desarmado del mismo.

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES

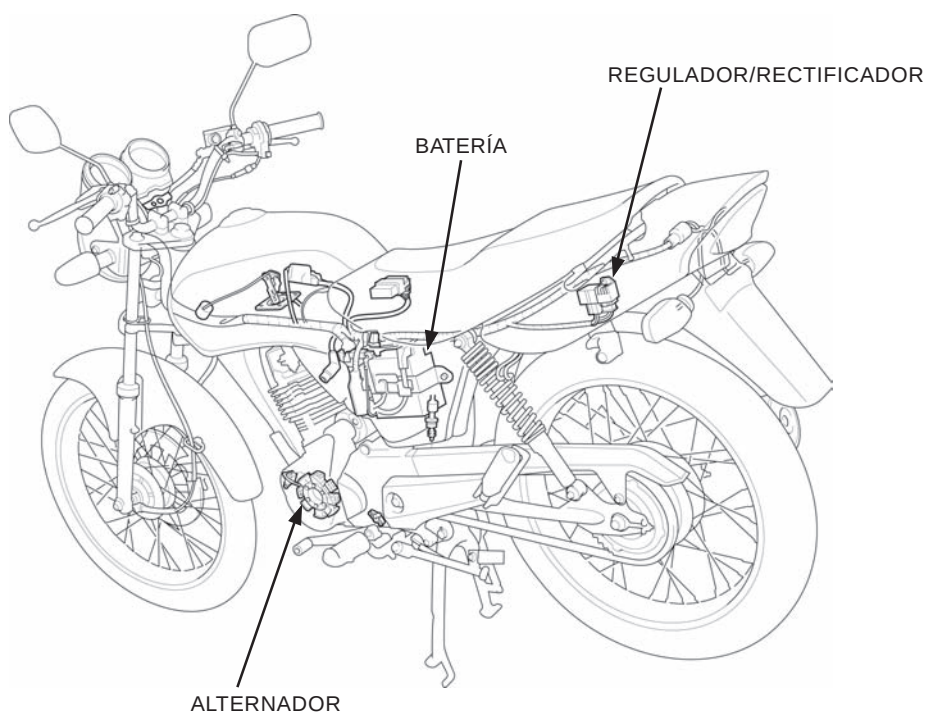
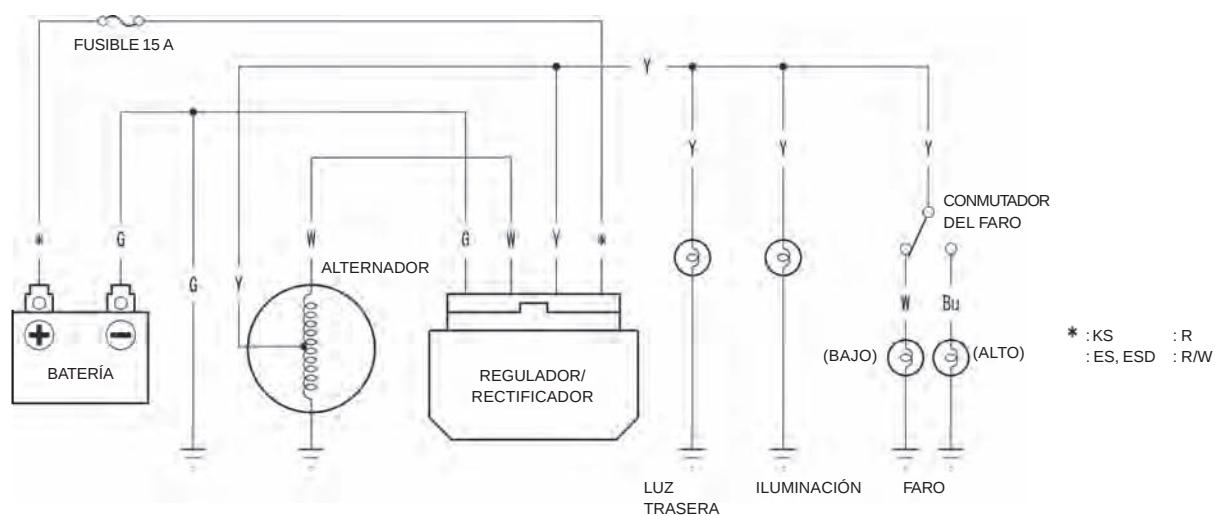


DIAGRAMA DEL SISTEMA



Bl	NEGRO	Br	MARRÓN
Y	AMARILLO	O	ANARANJADO
Bu	AZUL	Lb	AZUL CLARO
G	VERDE	Lg	VERDE CLARO
R	ROJO	P	ROSADO
W	BLANCO	Gr	GRIS

PRUEBA DE LA BATERÍA

Consulte las instrucciones en el manual de operación del probador de batería recomendado para detalles de la prueba de la batería.

El probador de baterías recomendado exige un “esfuerzo” de la batería de modo que se pueda medir su real condición en régimen.

Probador de baterías recomendado **BM-210 ó equivalente**

ESPECIFICACIONES

Ítem				Especificaciones
Batería	Capacidad	Tipo arranque a pedal		12 V – 4 Ah
		Tipo arranque eléctrico		12 V – 6 Ah
	Fuga de corriente			0,1 mA máx.
	Tensión (20°C)	Totalmente cargada		13,0 – 13,2 V
		Necesidad de carga		Abajo de 12,3 V
	Corriente de carga	Tipo arranque a pedal	Normal	0,5 A/5 – 10 h
			Rápida	5,0 A/0,5 h
		Tipo arranque eléctrico	Normal	0,6 A/5 – 10 h
			Rápida	3,0 A/1,0 h
Alternador	Capacidad			0,068 kW/5.000 rpm
	Resistencia de la bobina de carga (20°C)			0,3 – 1,1 Ω
	Resistencia de la bobina de iluminación (20°C)			0,1 – 1,0 Ω
Tensión regulada del regulador/rectificador (potencia de iluminación)				12,0 – 13,0 V/5.000 rpm

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

LA BATERÍA ESTÁ DAÑADA O FLACA

1. PRUEBA DE LA BATERÍA

Quite la batería (página 15-5).

Compruebe la condición de la batería utilizando el probador de baterías recomendado.

Probador de baterías recomendado: BM-210 ó equivalente

¿La batería está en buen estado?

NO – Batería defectuosa

SÍ – Va a la etapa 2.

2. PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE

Instale la batería (página 15-5).

Efectúe la prueba de fuga de corriente de la batería (prueba de fuga: página 15-6).

¿La fuga de corriente es superior a 0,1 mA?

SÍ – Va a la etapa 4.

NO – Va a la etapa 3.

3. PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE SIN EL CONECTOR DEL REGULADOR/RECTIFICADOR

Desenchufe el conector 4P del regulador/rectificador y efectúe una vez más la prueba de fuga de corriente de la batería.

¿La fuga de corriente es inferior a 0,1 mA?

SÍ – Regulador/rectificador defectuoso

NO – • Cortocircuito en el cableado
• Interruptor de encendido defectuoso

4. COMPROBACIÓN DE LA TENSIÓN DE CARGA

Mida y anote la tensión de la batería utilizando un multítester digital (página 15-5).

Arranque el motor.

Mida la tensión de carga (página 15-6).

Compare los valores medidos con los resultados del cálculo siguiente.

Padrón:

Tensión medida de la batería < Tensión de carga medida < 15,5 V

¿La tensión de carga medida está dentro de las especificaciones?

SÍ – Batería defectuosa

NO – Va a la etapa 5.

5. COMPROBACIÓN DE LA BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR

Compruebe la bobina de carga del alternador (página 15-7).

¿La resistencia de la bobina de carga está entre 0,3 – 1,1 Ω (20°C)?

SÍ – Bobina de carga defectuosa

NO – Va a la etapa 6.

6. COMPROBACIÓN DEL SISTEMA DEL REGULADOR/RECTIFICADOR

Compruebe la tensión y la resistencia en el conector 4P del regulador/rectificador (página 15-8).

¿Las medidas están correctas?

SÍ – Regulador/rectificador defectuoso

NÃO – • Circuito abierto en el cable relacionado
• Contacto flojo o inadecuado en el terminal relacionado
• Cortocircuito en el cableado

EL SISTEMA DE ILUMINACIÓN (FARO, LUZ TRASERA, ILUMINACIÓN DEL CUADRO DE INSTRUMENTOS) NO SE ENCIENDE O ESTÁ FLACO**1. COMPROBACIÓN PADRÓN**

Compruebe lo siguiente:

- Condición de la batería
- Todas las bombillas con respecto a quema o a potencia incorrecta (vatios)
- Fusible quemado
- Conector flojo

¿Los componentes arriba están en buen estado?

NO – Reemplace o repare el(los) componente(s) defectuoso(s).

SÍ – Va a la etapa 2.

2. COMPROBACIÓN DE LA TENSIÓN REGULADA DE ILUMINACIÓN

Mida la tensión de iluminación con el conector del faro enchufado (página 15-6).

Tensión regulada: 12,0 – 13,0 V/5.000 rpm

¿La tensión regulada está entre 12,0 – 13,0 V a 5.000 rpm?

- SÍ** –
- Contacto flojo o inadecuado en el terminal relacionado
 - Cortocircuito en el cableado
 - Conmutador del faro defectuoso (solamente faro)

NO – Va a la etapa 3.

3. COMPROBACIÓN DE LA BOBINA DE ILUMINACIÓN

Mida la resistencia de la bobina de iluminación entre el conector por el lado del alternador y la tierra (página 15-7).

¿La resistencia de la bobina de iluminación está entre 0,1 – 1,0 Ω (20°C)?

NO – Bobina de iluminación defectuosa

SÍ – Va a la etapa 4.

4. COMPROBACIÓN DEL SISTEMA DEL REGULADOR/RECTIFICADOR

Compruebe la tensión y la resistencia en el conector 4P del regulador/rectificador (página 15-8).

¿Las medidas están correctas?

SÍ – Regulador/rectificador defectuoso

- NO** –
- Circuito abierto en el cable relacionado
 - Contacto flojo o inadecuado en el terminal relacionado
 - Cortocircuito en el cableado

BATERÍA

DESMONTAJE/MONTAJE

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Desenchufe el cable negativo (–) de la batería y, enseguida, el cable positivo (+).

Quite el perno y la placa de soporte de la batería. Enseguida, quite la batería.

ATENCIÓN

Conecte primero el terminal positivo (+) de la batería y, enseguida, el terminal negativo (–).

Instale la batería en el orden inverso al desmontaje.

Después de instalar la batería, cubra los terminales con grasa limpia.

COMPROBACIÓN DE LA TENSIÓN

Mida la tensión de la batería utilizando un multítester digital comercialmente disponible.

Tensión:

Totalmente cargada: 13,0 – 13,2 V

Necesidad de carga: Abajo de 12,4 V

CARGA DE LA BATERÍA

Quite la batería (página 15-5).

Conecte el cable positivo (+) del cargador de baterías al terminal positivo (+) de la batería.

Conecte el cable negativo (–) del cargador de baterías al terminal negativo (–) de la batería.

ATENCIÓN

Active y desactive la alimentación en el interruptor del cargador de baterías, nunca en los terminales.

Corriente/Tiempo de carga (tipo arranque a pedal):

Normal: 0,5 A x 5 – 10 h

Rápida: 5,0 A x 0,5 h

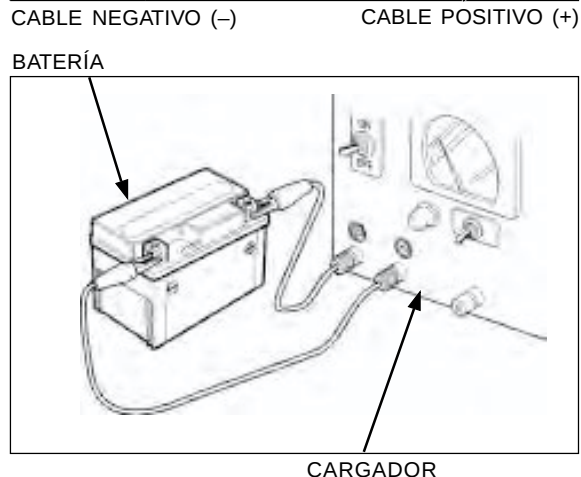
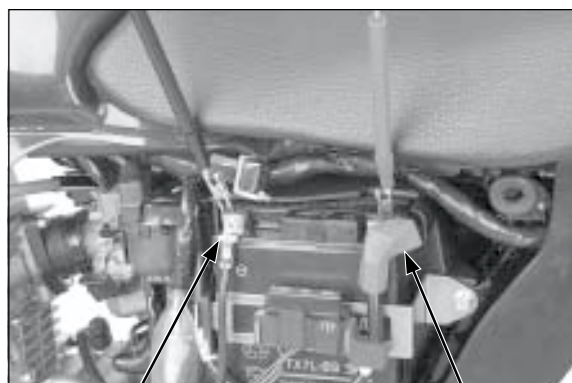
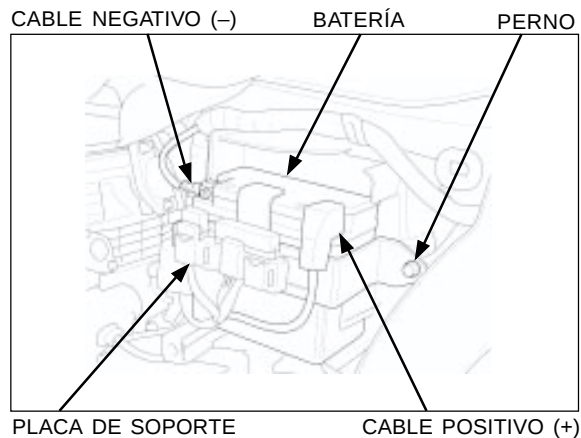
Corriente/Tiempo de carga (tipo arranque eléctrico):

Normal: 0,6 A x 5 – 10 h

Rápida: 3,0 A x 1,0 h

ATENCIÓN

- La carga rápida se debe aplicar sólo en caso de emergencia. Recomendamos la aplicación de carga lenta siempre que sea posible.
- Al cargar la batería, no exceda la corriente o el tiempo de carga especificados. De otro modo, la batería se podrá dañar.



INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE CARGA

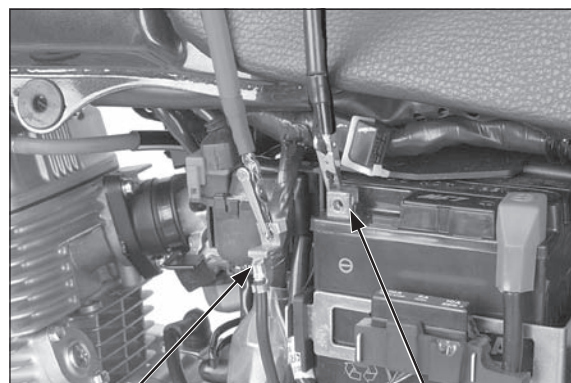
PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Con el interruptor de encendido desactivado (posición OFF), desconecte el cable negativo (-) de la batería.

Conecte la punta de prueba positiva (+) del amperímetro al cable negativo (-) de la batería, y la punta de prueba negativa (-) al terminal negativo (-).

Con el interruptor de encendido desactivado, compruebe con respecto a fuga de corriente.



CABLE NEGATIVO (-)

TERMINAL NEGATIVO (-)

ATENCIÓN

- La medición de circuitos con capacidad superior a la del multítester podrá dañarlo. Antes de empezar cada prueba, ajuste inicialmente el multítester para su capacidad máxima. Sólo entonces, ajústelo gradualmente a un nivel más bajo a fin de asegurar el rango de medición correcto y evitar daños al multítester.
- Al medir la corriente de circuitos de pequeña capacidad, mantenga el interruptor de encendido desactivado. En caso de que el interruptor sea activado durante la medición, el fusible del multítester podrá quemarse.

Fuga de corriente especificada: Máxima 0,1 mA

Si la fuga de corriente sobrepasar el valor especificado, es probable la ocurrencia de un cortocircuito.

Localice el cortocircuito soltando las conexiones una a una y midiendo la fuga de corriente.

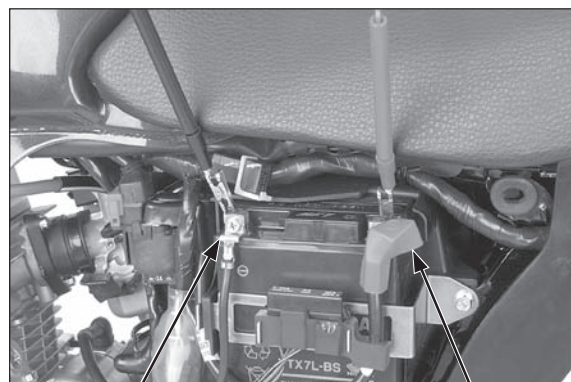
COMPROBACIÓN DE LA TENSIÓN DE CARGA

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Asegúrese de que la batería esté en buen estado antes de efectuar esta prueba.

Caliente el motor hasta su temperatura normal de funcionamiento.

Conecte el multítester entre los terminales positivo (+) y negativo (-) de la batería.



TERMINAL NEGATIVO (-)

TERMINAL POSITIVO (+)

ATENCIÓN

- Para evitar cortocircuito, asegúrese de cuáles son los cables o terminales positivos y negativos.
- Nunca desconecte la batería o cualquier otro cable del sistema de carga sin antes desactivar el interruptor de encendido. Siga el procedimiento correctamente. De otro modo, el multítester o los componentes eléctricos se dañarán.

Con el faro alto encendido (posición "HI"), mida la tensión en el multítester con la rotación del motor de 5.000 rpm.

Padrón:

Tensión medida de la batería < Tensión de carga medida < 15,5 V a 5.000 rpm

COMPROBACIÓN DE LA TENSIÓN DE ILUMINACIÓN

Caliente el motor a la temperatura normal de funcionamiento.

Quite el conjunto del faro (página 18-3).

Conecte la punta de prueba positiva (+) del multítester al terminal del cable Azul, y la punta de prueba negativa (–) al terminal del cable Verde.

Arranque el motor, coloque el conmutador del faro en la posición “HI” (alto) y lea la tensión.

NOTA

Mida la tensión con el conector del faro enchufado.

Tensión regulada: 12,0 – 13,0 V / 5.000 rpm

En caso de que la tensión esté normal, compruebe las líneas de iluminación y de tierra (página 15-8).

BOBINA DEL ALTERNADOR

INSPECCIÓN

Quite la tapa lateral izquierda (pág. 2-2).

Desenchufe el conector 3P del alternador.

Mida la resistencia entre cada terminal del conector del cableado por el lado del alternador y la tierra.

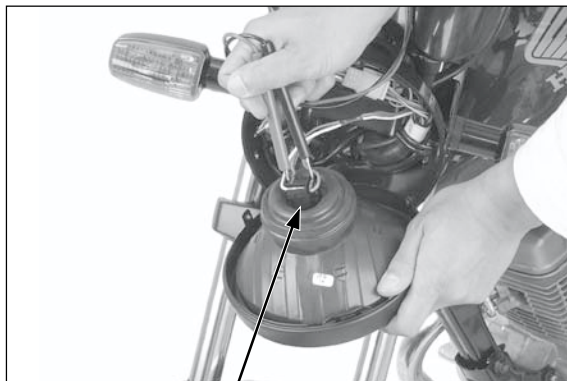
Padrón:

Bobina de carga (Blanco – tierra): 0,3 – 1,1 Ω

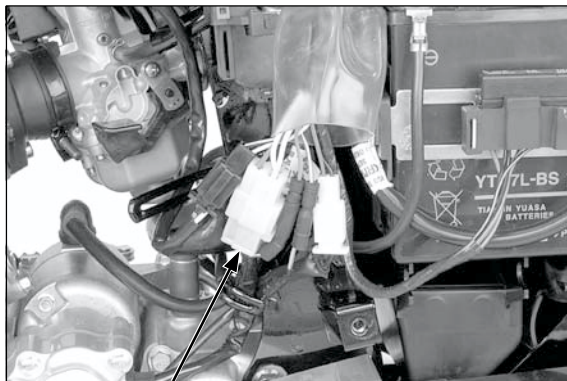
Bobina de iluminación (Amarillo – tierra): 0,1 – 1,0 Ω

Reemplace el estator del alternador en caso de que la resistencia esté fuera de las especificaciones.

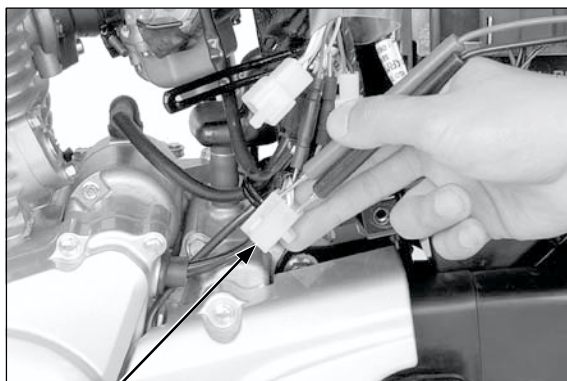
Remítase a la página 10-9 para el reemplazo del estator del alternador.



CONECTOR DEL FARO



CONECTOR 3P DEL ALTERNADOR



CONECTOR 3P DEL ALTERNADOR

REGULADOR/RECTIFICADOR

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Quite el colín (página 2-4).
Desenchufe el conector 4P del regulador/rectificador y compruébelo con respecto a contactos flojos o a terminales corroídos.
Si la lectura de la tensión de carga (página 15-6) estuviera fuera de las especificaciones, compruebe el lado del cableado del conector con respecto a lo siguiente:

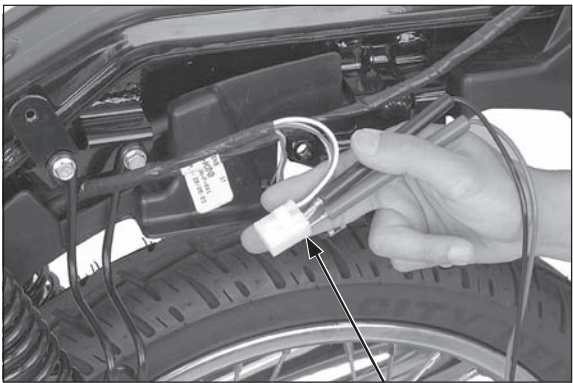
Ítem	Terminal	Especificación
Línea de carga de la batería	Rojo (+)* y tierra	Se debe indicar la tensión de la batería
Línea de la bobina de carga**	Blanco y tierra	0,3 – 1,1 Ω (20°C)
Línea de la bobina de iluminación**	Amarillo y tierra	0,1 – 1,0 Ω (20°C)
Línea de tierra	Verde y tierra	Debe haber continuidad

* Tipo arranque eléctrico: Rojo/Blanco
** Desenchufe el conector 9P del cuadro de instrumentos, el conector 9P (negro) del interruptor izquierdo del manillar y el conector 3P de la luz trasera/luz de freno durante la comprobación de estas líneas.

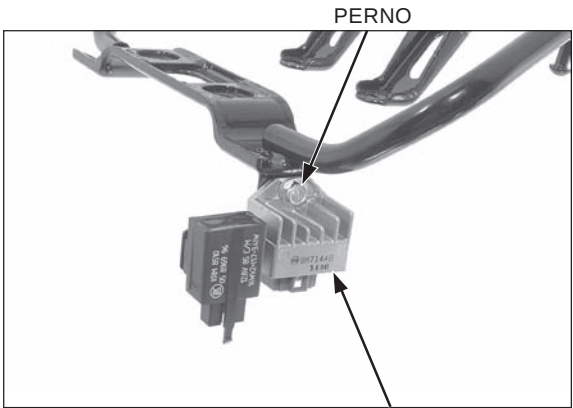
Si todos los componentes del sistema de carga estuvieran normales y no hay conexiones flojas en el conector del regulador/rectificador, reemplace la unidad del regulador/rectificador.

DESMONTAJE/MONTAJE

Quite el agarradero trasero (página 2-4).
Quite el perno y el regulador/rectificador del agarradero trasero.
Instale el regulador/rectificador en el orden inverso al desmontaje.



CONECTOR 4P



PERNO

REGULADOR/RECTIFICADOR

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda **CG150 KS/ES/ESD**.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Sección 3) a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremadamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Las secciones 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. La sección 2 ilustra los procedimientos de desmontaje/montaje de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones de 4 a 18 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección.

Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte la sección 20, "Investigación de Averías".

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Servicios de Posventa
(Sector de Publicaciones Técnicas)

ÍNDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	6
	CULATA/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÓN	8
	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/ CONJUNTO DE ARRANQUE/ ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR	9
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	10
	CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILIBRADOR/ TRANSMISIÓN	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/ DIRECCIÓN	12
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	13
	FRENO HIDRÁULICO	14
SISTEMA ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	15
	SISTEMA DE ENCENDIDO	16
	ARRANQUE ELÉCTRICO	17
	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMA ELÉCTRICO	19
	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	20

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES	16-0	PUNTO DE ENCENDIDO	16-6
DIAGRAMA DEL SISTEMA	16-0	BOBINA DE ENCENDIDO	16-7
INFORMACIONES DE SERVICIO	16-1	ICM (MÓDULO DE CONTROL DEL ENCENDIDO)	16-7
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	16-3		
INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO	16-4		

INFORMACIONES DE SERVICIO

INSTRUCCIONES GENERALES

⚠ ADVERTENCIA

En caso de que sea necesario mantener el motor en funcionamiento para efectuar algún servicio, asegúrese de que el local esté bien ventilado. Nunca mantenga el motor funcionando en local cerrado. Los gases del escape contienen monóxido de carbono venenoso que puede causar la pérdida de conocimiento e incluso la muerte. Arranque el motor en áreas abiertas o en áreas cerradas que presenten un sistema de ventilación y extracción de los gases.

ATENCIÓN

El módulo de control del encendido (ICM) se puede dañar si se le deja caer. Además de eso, si se desenchufara el conector habiendo flujo de corriente eléctrica, el exceso de tensión podrá dañar el módulo. Antes de efectuar los servicios de reparo y mantenimiento, desactive siempre el interruptor de encendido.

- Al efectuar los servicios en el sistema de encendido, siga siempre los procedimientos descritos en la Investigación de Averías (página 16-3) en la secuencia en que se presentan.
- El módulo de control del encendido (ICM) es previamente ajustado en la fábrica. No se debe efectuar ningún ajuste del punto de encendido.
- Defectos en el sistema de encendido frecuentemente están relacionados con conexiones inadecuadas. Inspeccione las conexiones antes de iniciar los servicios.
- Utilice una bujía de encendido con el grado térmico correcto. La utilización de una bujía de encendido con especificaciones incorrectas puede dañar el motor.

ESPECIFICACIONES

Ítem		Especificaciones
Bujía de encendido	Padrón	CPR8EA-9
	Opcional	CPR9EA-9
Separación de la bujía de encendido		0,8 – 0,9 mm
Pico de tensión del primario de la bobina de encendido		100 V mínimo
Pico de tensión del generador de impulsos del encendido		0,7 V mínimo
Marca "F" del punto de encendido		8° APMS al ralentí

VALORES DE PAR DE APRIETE

Tapa del orificio de sincronización 10 N.m (1,0 kgf.m)

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES

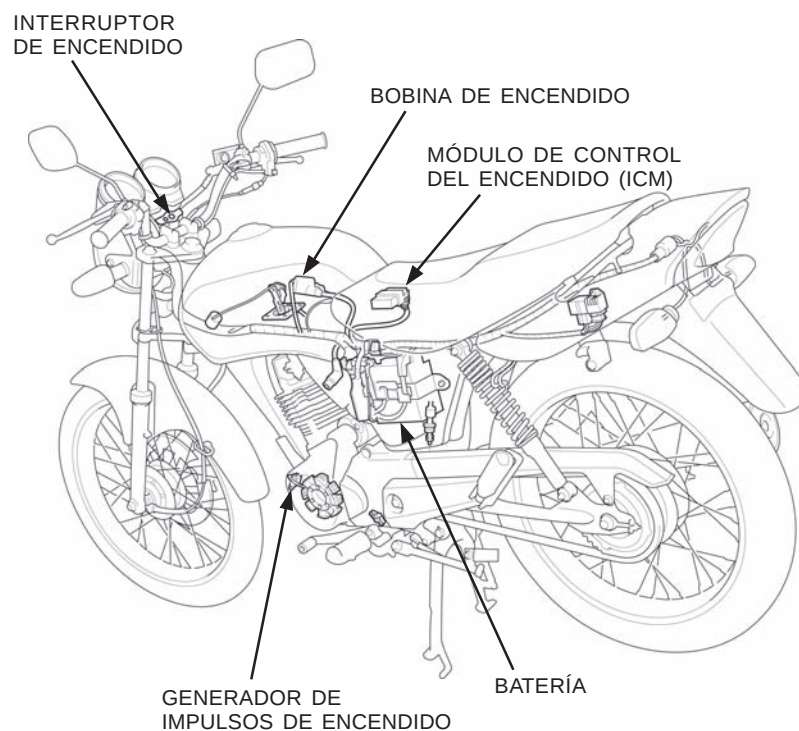
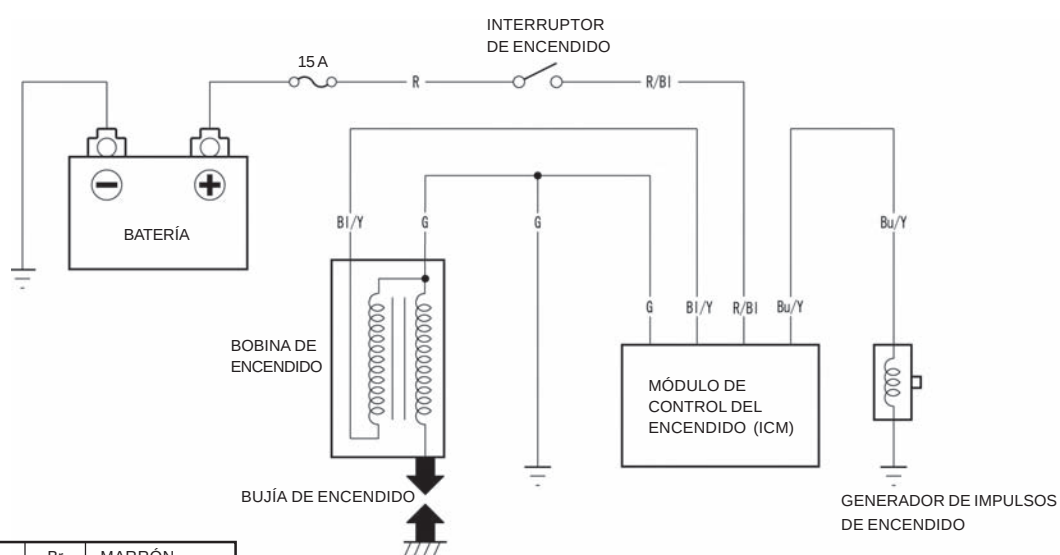


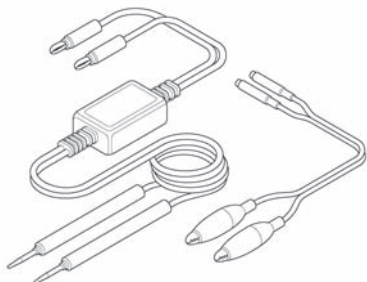
DIAGRAMA DEL SISTEMA



BI	NEGRO	Br	MARRÓN
Y	AMARILLO	O	ANARANJADO
Bu	AZUL	Lb	AZUL CLARO
G	VERDE	Lg	VERDE CLARO
R	ROJO	P	ROSADO
W	BLANCO	Gr	GRIS

HERRAMIENTA

Adaptador del pico de tensión
07HGJ-0020100



con multítester digital comercialmente
disponible (impedancia mínima de
 $10\text{ M}\Omega/\text{VCC}$)

o probador de diagnóstico Imrie
(modelo 625)

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

Antes de efectuar la investigación de averías del sistema, compruebe lo siguiente:

- Bujía de encendido con respecto a defecto
- Capa supresora de ruido o cable de la bujía de encendido flojos
- Presencia de agua en la capa supresora de ruido (fuga de tensión del secundario del encendido)

No hay chispa en la bujía de encendido

Condición anormal		Causa probable (verifique en el siguiente orden numérico)
Tensión del primario de la bobina de encendido	Pico de tensión insuficiente	1. Impedancia del multitester demasiado baja (inferior a $10\text{ M}\Omega/\text{VCC}$). 2. La rotación de accionamiento del motor es demasiado baja (batería descargada). 3. El tiempo de muestreo del probador y el impulso medido no están sincronizados (el sistema estará normal en caso si por lo menos una de las tensiones medidas fuera superior a las especificaciones). 4. Conexión incorrecta de los conectores o circuito abierto en el sistema de encendido 5. Bobina de encendido defectuosa 6. Módulo de control del encendido (ICM) defectuoso (cuando los números 1 a 5 arriba están normales)
	No hay pico de tensión.	1. Conexión incorrecta del adaptador del pico de tensión 2. Batería descargada 3. Interruptor de encendido defectuoso 4. Conexión floja o inadecuada de los conectores del ICM 5. Circuito abierto o conexión inadecuada en el cable Rojo/Negro del ICM 6. Circuito abierto o conexión inadecuada en el cable Verde del ICM 7. Adaptador del pico de tensión defectuoso 8. Generador de impulsos del encendido defectuoso (mida el pico de tensión.) 9. ICM defectuoso (cuando los números 1 a 8 arriba están normales)
	El pico de tensión es normal, pero no hay chispa en la bujía.	1. Bujía de encendido defectuosa o fuga de corriente en el secundario de la bobina de encendido 2. Bobina de encendido defectuosa
Generador de impulsos del encendido	Pico de tensión insuficiente	1. Impedancia del multitester demasiado baja 2. La rotación de accionamiento del motor es demasiado baja (batería descargada) 3. El tiempo de muestreo del probador y el impulso medido no están sincronizados (el sistema estará normal si por lo menos una de las tensiones medidas fuera superior a las especificaciones) 4. Generador de impulsos del encendido defectuoso (cuando los números 1 a 3 arriba están normales)
	No hay pico de tensión.	1. Adaptador del pico de tensión defectuoso 2. Generador de impulsos del encendido defectuoso

INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

NOTA

- Si no hubiera chispa en la bujía, verifique todas las conexiones con respecto a contactos defectuosos o flojos antes de medir el pico de tensión.
- Utilice un multítester digital recomendado o un multítester comercialmente disponible con una impedancia mínima de 10 M Ω /VCC.
- Los valores mostrados serán diferentes dependiendo de la impedancia interna del multítester.
- En caso de que se utilice un probador de diagnóstico Imrie (modelo 625), siga las instrucciones del fabricante.

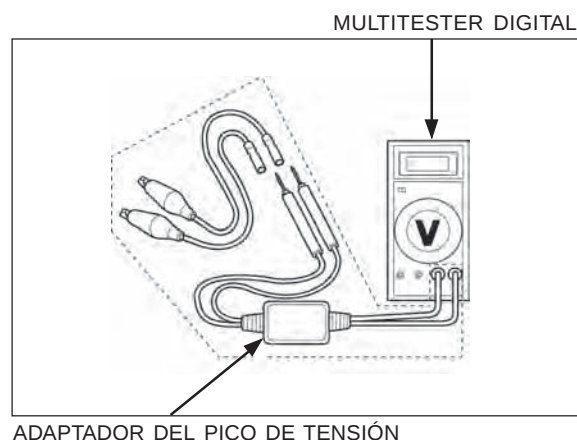
Conecte el adaptador del pico de tensión al multítester o utilice un probador de diagnóstico Imrie.

Herramienta:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o

Adaptador del pico de tensión 07HGJ-0020100

**con multítester digital comercialmente disponible
(impedancia mínima 10 M Ω /VCC)**



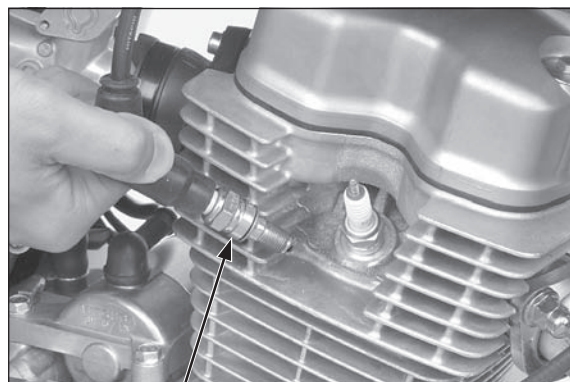
PICO DE TENSIÓN DEL PRIMARIO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO

NOTA

- Compruebe todas las conexiones del sistema antes de efectuar la inspección. Conexiones inadecuadas podrán causar lecturas incorrectas.
- En caso de que el sistema esté desenchufado, será medido un pico de tensión incorrecto.
- Compruebe la compresión en el cilindro y asegúrese de que la bujía de encendido esté correctamente instalada en la culata.

Coloque la transmisión en punto muerto y desenchufe la capa supresora de ruido de la bujía de encendido.

Conecte una bujía de encendido en buen estado en la capa supresora y haga la conexión a la tierra de la bujía en la culata, de la misma manera que en la prueba de chispa.



BUJÍA DE ENCENDIDO EN BUEN ESTADO

Quite el tanque de combustible (página 2-3).

Con el cable del primario de la bobina de encendido enchufado, conecte las puntas de prueba del adaptador del pico de tensión o del probador Imrie al terminal del primario de la bobina de encendido y a la tierra del chasis.

Herramienta:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o

Adaptador del pico de tensión 07HGJ-0020100
con multítester digital comercialmente disponible
(impedancia mínima 10 M Ω /VCC)

Conexión:

Terminal del cable Negro/Amarillo (+) – Tierra del chasis (–)

Active el interruptor de encendido (posición “ON”).

Arranque el motor a través del pedal o del motor de arranque y lea el valor del pico de tensión del primario de la bobina de encendido.

⚠ ADVERTENCIA

No toque la bujía de encendido o las puntas de prueba del probador a fin de evitar choque eléctrico.

Pico de tensión: Mínima de 100 V

Si el pico de tensión fuera anormal, efectúe las comprobaciones descriptas en la tabla de flujo de investigación de averías (página 16-3).

PICO DE TENSIÓN DEL GENERADOR DE IMPULSOS DEL ENCENDIDO

NOTA

Compruebe la compresión en el cilindro y asegúrese de que la bujía de encendido esté correctamente instalada en la culata.

Quite el tanque de combustible (página 2-3).

Desenchufe el conector 4P del ICM.

Conecte las puntas de prueba del adaptador del pico de tensión o del probador a los terminales del conector 4P del cableado del generador de impulsos de encendido.

Herramienta:

Probador Imrie (modelo 625) o

Adaptador del pico de tensión 07HGJ-0020100
con multítester digital comercialmente disponible
(impedancia mínima de 10 M Ω /VCC)

Conexión:

Terminal del cable Azul/Amarillo (+) – Terminal del cable Verde (–)

Coloque la transmisión en punto muerto.

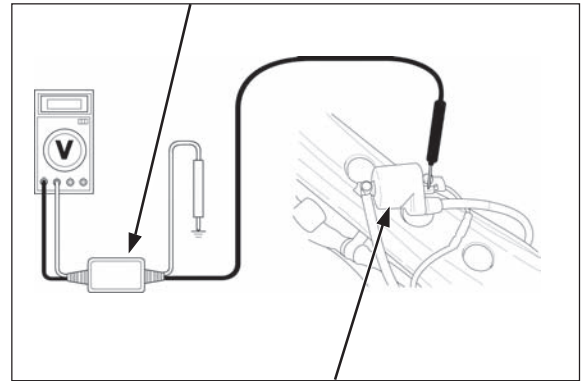
Active el interruptor de encendido (posición “ON”).

Arranque el motor a través del pedal o del motor de arranque y lea el valor del pico de tensión del generador de impulsos de encendido.

Pico de tensión: Mínima de 0,7 V

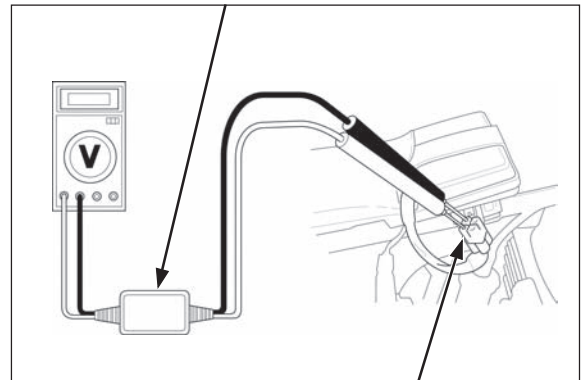
Si el pico de tensión medido en el conector del ICM fuera anormal, mida el pico de tensión en el conector del cable del generador de impulsos del encendido.

ADAPTADOR DEL PICO DE TENSIÓN



BOBINA DE ENCENDIDO

ADAPTADOR DEL PICO DE TENSIÓN



CONECTOR 4P DEL ICM

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Desenchufe el conector del cable del generador de impulsos del encendido (Azul/Amarillo) y conecte las puntas de prueba del probador al terminal del conector del cable del generador de impulsos del encendido y a la tierra del chasis.

Mida el pico de tensión del mismo modo con que fue medido en el conector del ICM y compárelo con la tensión medida en el conector del ICM.

NOTA

- Si el pico de tensión medido en el ICM fuera anormal y el pico de tensión medido en el generador de impulsos del encendido fuera normal, hay un circuito abierto, un cortocircuito o una conexión floja en el cableado.
- Si ambos picos de tensión fueren anormales, efectúe los procedimientos descritos en la tabla de flujo de investigación de averías (página 16-3).

Remítase a la página 10-9 para el reemplazo del generador de impulsos de encendido.

PUNTO DE ENCENDIDO

Caliente el motor a la temperatura normal de funcionamiento.

Apague el motor y quite la tapa del orificio de sincronización.

Conecte una lámpara estroboscópica al cable de la bujía de encendido.

NOTA

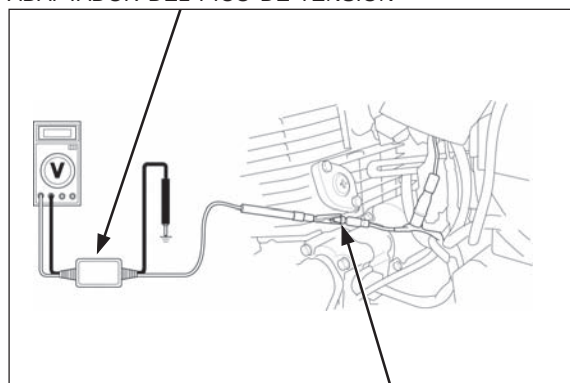
Lea las instrucciones de operación de la lámpara estroboscópica.

Arranque el motor y manténgalo en ralentí.

Rotación del ralentí: 1.400 ± 100 rpm

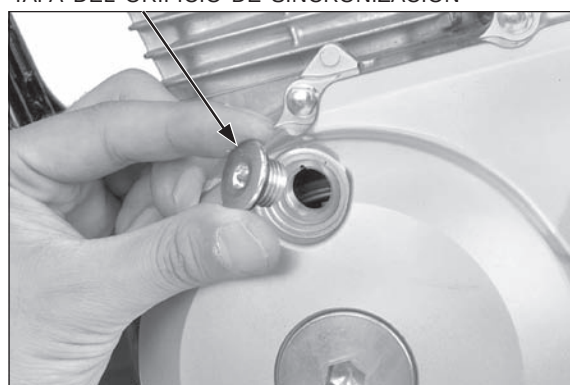
El punto de encendido estará correcto si la marca "F" en el volante del motor estuviera alineada con la marca de referencia en la tapa izquierda de la carcasa del motor.

ADAPTADOR DEL PICO DE TENSIÓN

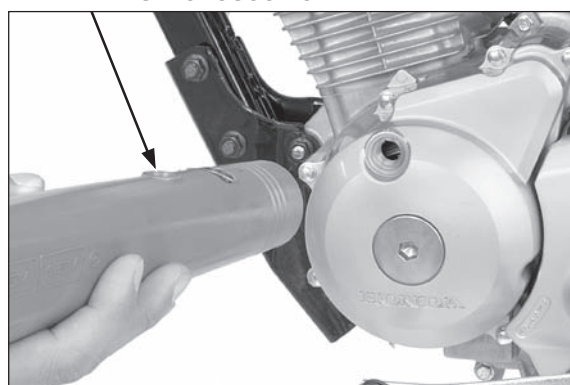


CONECTOR

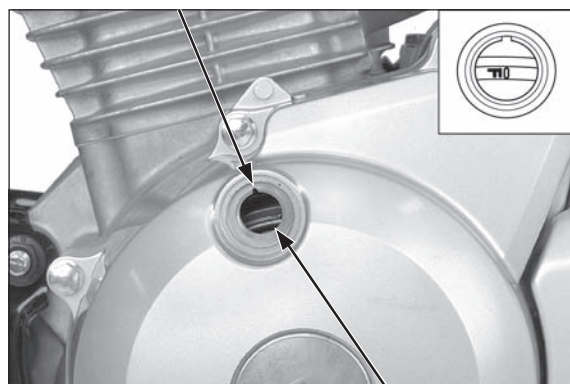
TAPA DEL ORIFICIO DE SINCRONIZACIÓN



LÁMPARA ESTROBOSCÓPICA



MARCA DE REFERENCIA



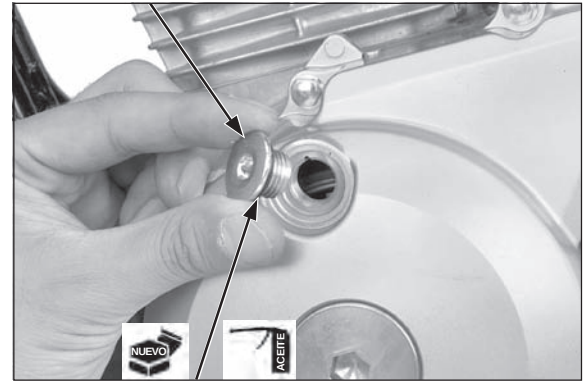
MARCA "F"

Cubra el nuevo anillo tórico con aceite para motor limpio e instálelo en la tapa del orificio de sincronización.

Instale la tapa del orificio de sincronización y apriétela.

PAR DE APRIETE: 10 N.m (1,0 kgf.m)

TAPA DEL ORIFICIO DE SINCRONIZACIÓN



ANILLO TÓRICO

BOBINA DE ENCENDIDO

DESMONTAJE/MONTAJE

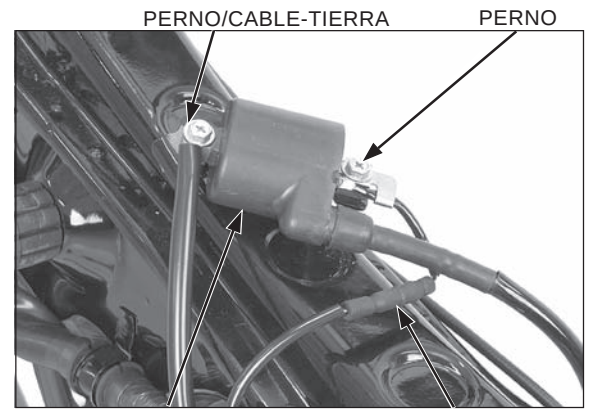
Quite el tanque de combustible (página 2-3).

Desenchufe la capa supresora de ruido de la bujía de encendido.

Desenchufe el conector del cable del primario de la bobina de encendido.

Quite los pernos, el cable-tierra y la bobina de encendido.

El montaje se efectúa en el orden inverso al desmontaje.



BOBINA DE ENCENDIDO

CONECTOR DEL CABLE

(ICM) MÓDULO DE CONTROL DEL ENCENDIDO

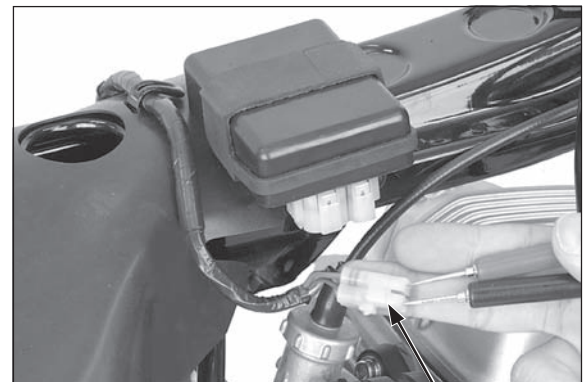
INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Quite el tanque de combustible (página 2-3).

Desenchufe los conectores 4P del ICM.

Active el interruptor de encendido (posición "ON").

Compruebe lo siguiente en el conector por el lado del cableado:



CONECTOR 4P DEL ICM

Ítem	Terminal	Especificación
Línea de carga de la batería	Rojo/Negro (+) y Verde (-)	Se debe indicar la tensión de la batería
Línea de tierra	Verde y tierra	Debe haber continuidad

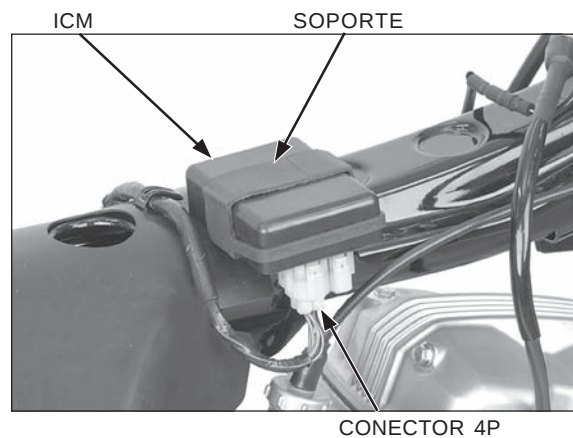
DESMONTAJE/MONTAJE

Quite el tanque de combustible (página 2-3).

Desenchufe los conectores 4P del ICM.

Quite el ICM del soporte.

Efectúe el montaje en el orden inverso al desmontaje.



COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda **CG150 KS/ES/ESD**.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Sección 3) a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremadamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Las secciones 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. La sección 2 ilustra los procedimientos de desmontaje/montaje de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones de 4 a 18 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección.

Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte la sección 20, "Investigación de Averías".

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Servicios de Posventa
(Sector de Publicaciones Técnicas)

ÍNDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	6
	CULATA/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÓN	8
	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/ CONJUNTO DE ARRANQUE/ ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR	9
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	10
	CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILIBRADOR/ TRANSMISIÓN	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/ DIRECCIÓN	12
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	13
	FRENO HIDRÁULICO	14
SISTEMA ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	15
	SISTEMA DE ENCENDIDO	16
	ARRANQUE ELÉCTRICO	17
	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMA ELÉCTRICO	19
	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	20

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES	17-0	MOTOR DE ARRANQUE	17-4
DIAGRAMA DEL SISTEMA	17-0	RELÉ DE ARRANQUE	17-11
INFORMACIONES DE SERVICIO	17-1	DIODO DEL PUNTO MUERTO	17-13
INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	17-2		

INFORMACIONES DE SERVICIO

INSTRUCCIONES GENERALES

⚠ ADVERTENCIA

Siempre desactive el interruptor de encendido antes de empezar los servicios en el motor de arranque. El motor podrá ser accionado repentinamente, causando serias heridas.

- Esta sección presenta los servicios solamente para el tipo arranque eléctrico.
- No es necesario desmontar el motor de la motocicleta del chasis para los servicios en el motor de arranque.
- Al inspeccionar el sistema de arranque eléctrico, siga siempre las etapas de la tabla de flujo de la investigación de averías (página 17-2) en la secuencia en que se presentan.
- Una batería flaca puede ser incapaz de accionar el motor de arranque con velocidad suficiente, o de suplir la corriente de encendido adecuada.
- Si el flujo de corriente se mantiene a través del motor de arranque mientras el motor de la motocicleta no está siendo accionado, el motor de arranque se podrá dañar.
- Remítase a lo siguiente:
 - embrague del arranque (página 10-6)
 - interruptor de encendido (página 18-8)
 - interruptor de arranque (página 18-8)
 - interruptor de punto muerto (página 18-11)
 - interruptor del embrague (página 18-11)

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm

Ítem	Padrón	Límite de Servicio
Largo de la escobilla del motor de arranque	10,00 – 10,05	6,5

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES

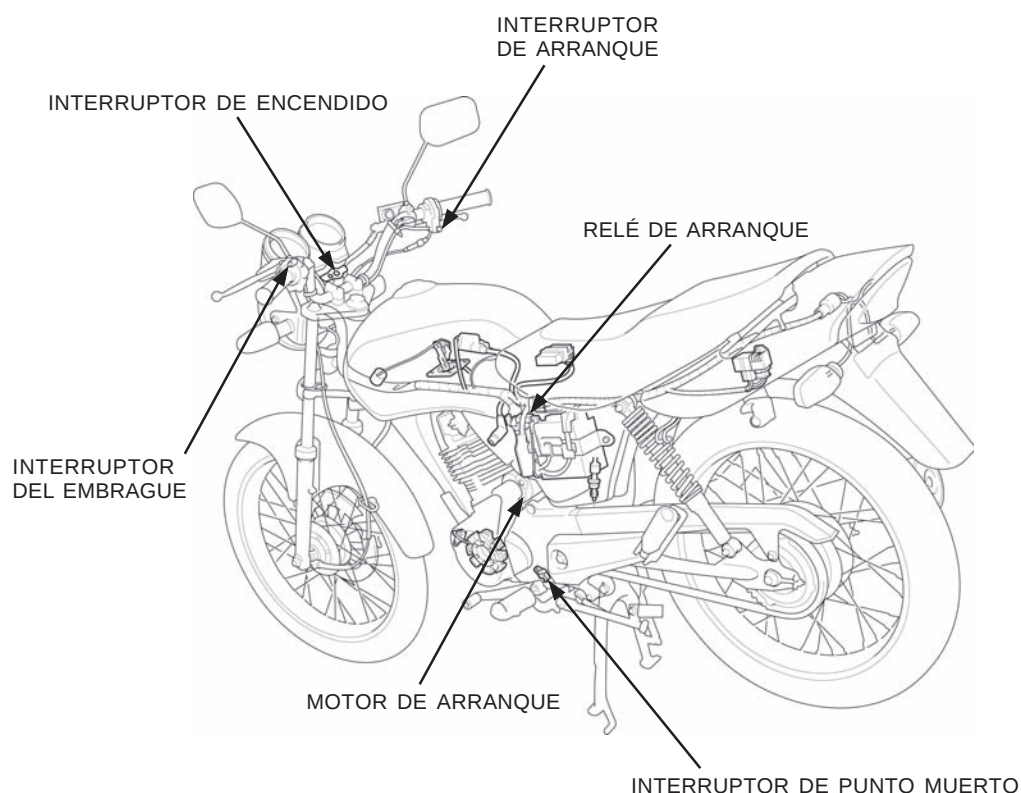
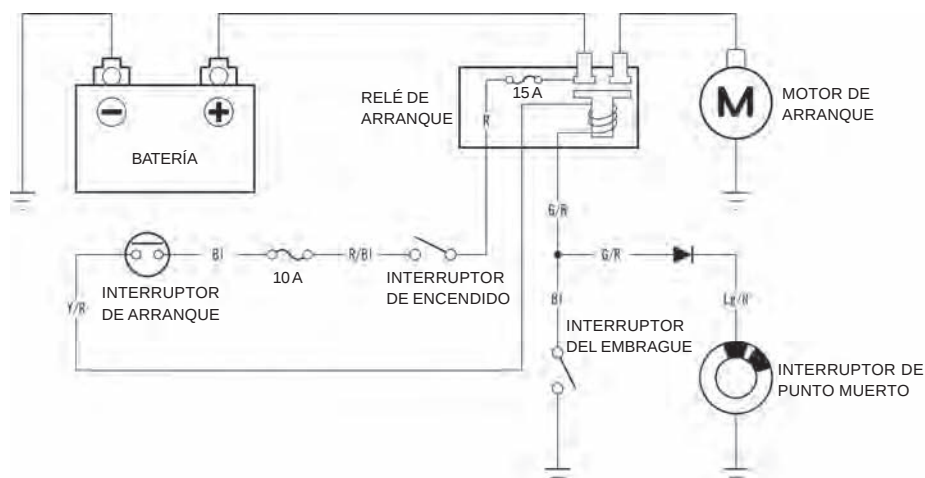


DIAGRAMA DEL SISTEMA



Bl	NEGRO	Br	MARRÓN
Y	AMARILLO	O	ANARANJADO
Bu	AZUL	Lb	AZUL CLARO
G	VERDE	Lg	VERDE CLARO
R	ROJO	P	ROSADO
W	BLANCO	Gr	GRIS

INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS

EL MOTOR DE ARRANQUE NO GIRA

1. Comprobación del fusible

Compruebe el fusible con respecto a quema.

¿El fusible está quemado?

SÍ – Reemplace el fusible.

NO – Va a la etapa 2.

2. Comprobación de la batería

Asegúrese de que la batería esté completamente cargada y en buen estado.

¿La batería está en buen estado?

SÍ – Va a la etapa 3.

NO – Cargue o reemplace la batería (página 15-5).

3. Comprobación del cable de la batería

Compruebe los cables de la batería con respecto a conexión floja o inadecuada del terminal y a circuito abierto.

¿La conexión está floja o inadecuada?

SÍ – • Cables de la batería flojos o conexión inadecuada

• Circuito abierto en el cable de la batería

NO – Va a la etapa 4.

4. Comprobación del cable del motor de arranque

Compruebe el cable del motor de arranque con respecto a conexión floja o inadecuada del terminal y a circuito abierto.

¿La conexión está floja o inadecuada?

SÍ – • Conexión floja o inadecuada del cable del motor de arranque

• Circuito abierto en el cable del motor de arranque

NO – Va a la etapa 5.

5. Comprobación del funcionamiento del relé de arranque

Compruebe el funcionamiento del relé de arranque. (página 17-11).

¿El relé de arranque emite el sonido de funcionamiento (clic)?

SÍ – Va a la etapa 6.

NO – Va a la etapa 7.

6. Comprobación del motor de arranque

Conecte el terminal del motor de arranque directamente al terminal positivo (+) de la batería.

NOTA

No utilice un cable delgado debido a la gran cantidad de corriente eléctrica.

¿El motor de arranque gira?

SÍ – Relé de arranque defectuoso

NO – Motor de arranque defectuoso

7. Comprobación de la línea de tierra de la bobina del relé

Compruebe la línea de tierra del relé de arranque (página 17-12).

¿La línea de tierra está normal?

SÍ – Va a la etapa 8.

NO – • Interruptor del punto muerto defectuoso (página 18-11)

• Diodo del punto muerto defectuoso (página 17-13)

• Interruptor del embrague defectuoso (página 18-11)

• Conexión floja o inadecuada del terminal del conector relacionado

• Circuito abierto en el cableado

8. Comprobación de la línea de alimentación de la bobina del relé

Compruebe la línea de alimentación del relé de arranque (página 17-12)

¿La línea de alimentación está normal?

SÍ – Va a la etapa 9.

NO –

- Interruptor de encendido defectuoso (página 18-8)
- Interruptor de arranque defectuoso (página 18-8)
- Conexión floja o inadecuada del terminal del conector relacionado
- Circuito abierto en el cableado

9. Comprobación del relé de arranque

Compruebe el funcionamiento del relé de arranque (página 17-12).

¿El relé de arranque opera correctamente?

NO – Relé de arranque defectuoso

SÍ – Conexión floja o inadecuada del conector del relé de arranque

EL MOTOR DE ARRANQUE GIRA LENTAMENTE

- Tensión insuficiente de la batería
- Conexión inadecuada del cable de la batería
- Conexión inadecuada del cable del motor de arranque
- Motor de arranque defectuoso
- Conexión inadecuada del terminal del cable-tierra

EL MOTOR DE ARRANQUE GIRA, PERO NO EL MOTOR DE LA MOTOCICLETA

- El motor de arranque está girando en el sentido contrario.
 - Carcasa del motor de arranque armada incorrectamente
 - Terminales conectados incorrectamente
- Embrague del arranque defectuoso
- Engranajes del conjunto de arranque dañados o defectuosos

EL RELÉ DE ARRANQUE EMITE EL SONIDO DE FUNCIONAMIENTO (CLIC), PERO EL MOTOR DE LA MOTOCICLETA NO GIRA

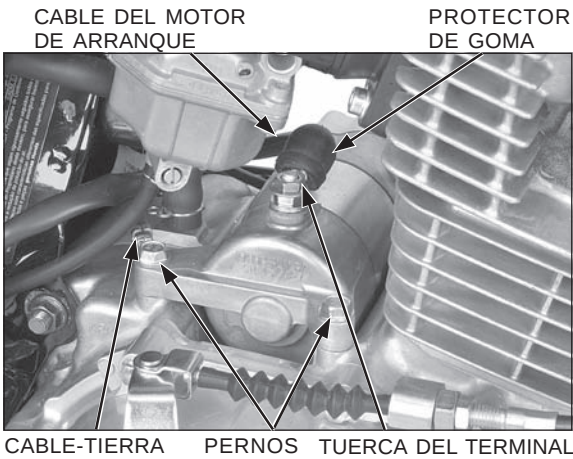
- El cigüeñal no gira debido a problemas mecánicos en el motor de la motocicleta.

MOTOR DE ARRANQUE

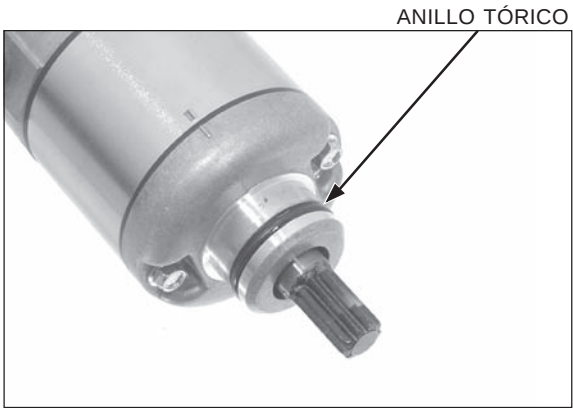
DESMONTAJE

Desplace el protector de goma del terminal del motor de arranque y quite la tuerca del terminal y del cable del motor de arranque.

Quite los dos pernos de fijación, el cable-tierra y el motor de arranque de la carcasa del motor.

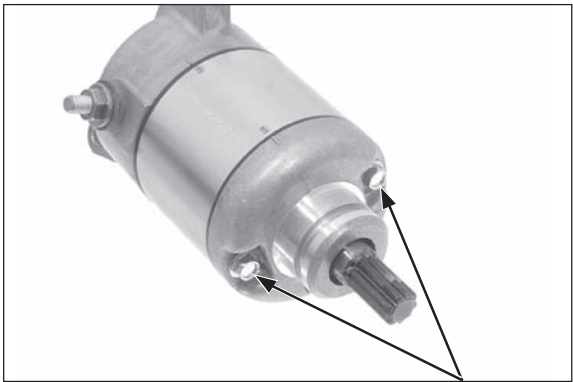


Quite el anillo tórico del motor de arranque.



DESARMADO/INSPECCIÓN

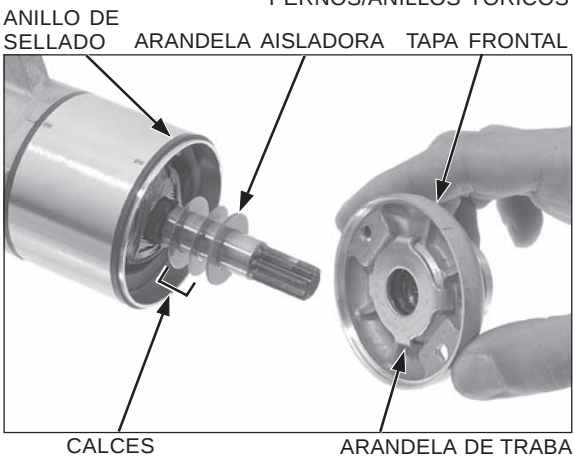
Quite los pernos de la carcasa del motor de arranque y los anillos tóricos.



- Quite lo siguiente:
- conjunto de la tapa frontal
 - anillo de sellado
 - arandela de traba
 - arandela aisladora
 - calces

NOTA

Anote la ubicación y el número de calces. El número de calces varía individualmente para cada motor.



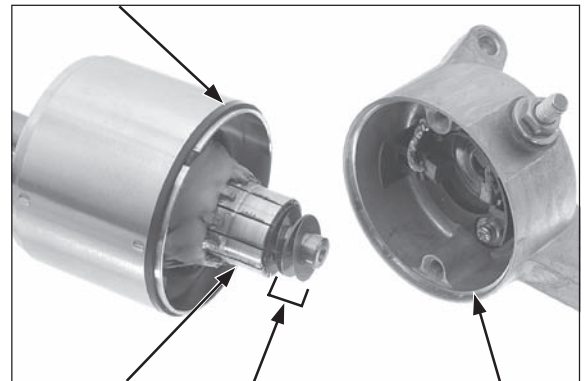
Quite lo siguiente:

- conjunto de la tapa trasera
- anillo de sellado
- calces
- inducido

NOTA

Anote la ubicación y el número de calces. El número de calces varía individualmente para cada motor.

ANILLO DE SELLADO

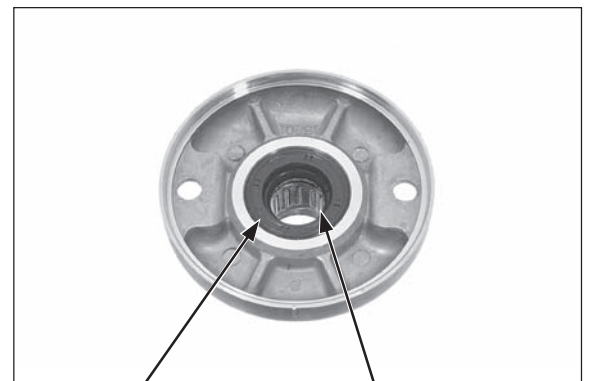


INDUCIDO

CALCES

CONJUNTO DE LA TAPA TRASERA

Compruebe el guardapolvo y el rodamiento de agujas en la tapa frontal con respecto a deterioro, a desgaste o a daño.

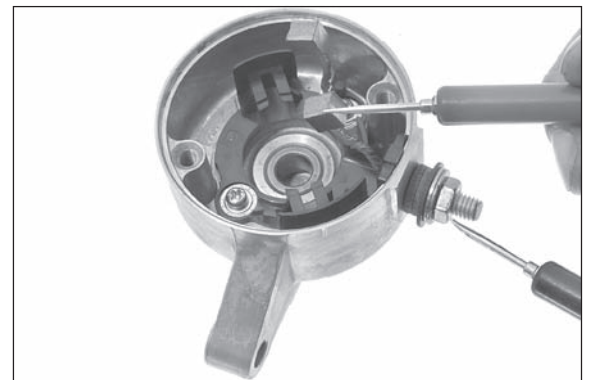


GUARDAPOLVO

RODAMIENTO DE AGUJAS

Compruebe con respecto a la continuidad entre el terminal del cable y la escobilla aislada.

Debe haber continuidad.



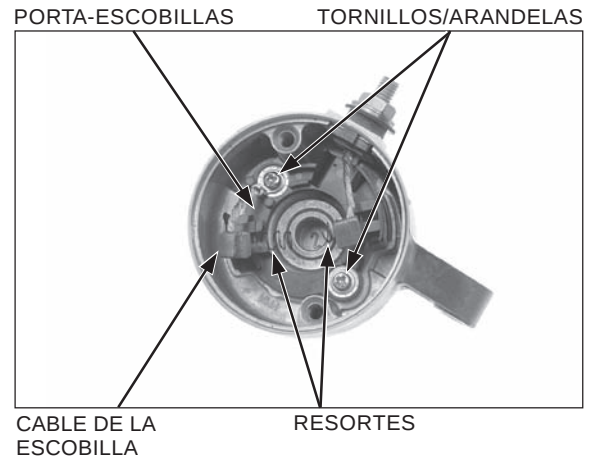
Compruebe con respecto a la continuidad entre el terminal del cable y la tapa trasera.

No debe haber continuidad.

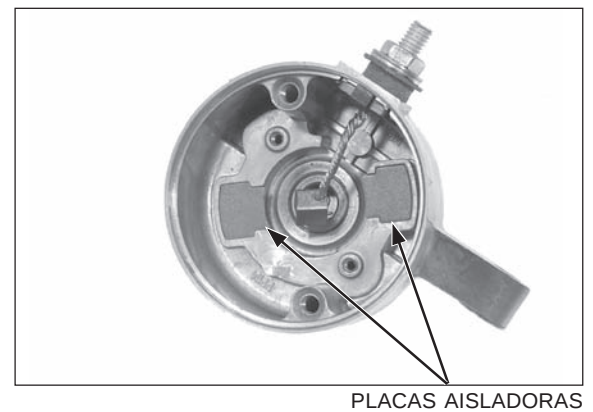


Quite lo siguiente:

- resortes
- tornillos/arandelas
- cable de la escobilla
- porta-escobillas

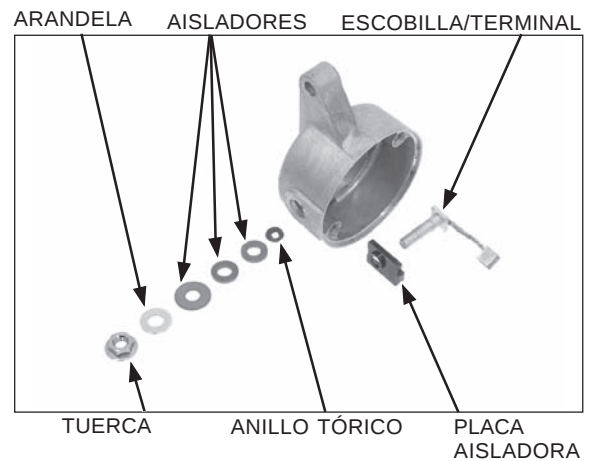


Quite las placas aisladoras.

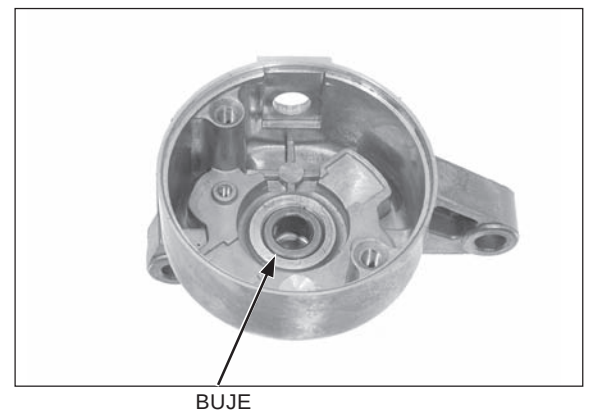


Quite lo siguiente:

- tuerca
- arandela
- aisladores
- anillo tórico
- placa aisladora
- escobilla/terminal

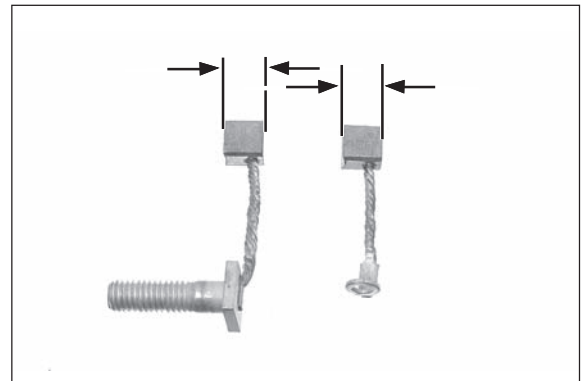


Compruebe el buje en la tapa trasera con respecto a desgaste o a daño.

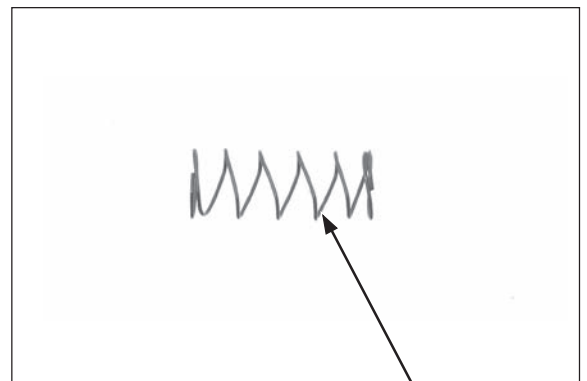


Mida el largo de la escobilla.

Límite de Servicio	6,5 mm
--------------------	--------



Inspeccione el resorte de la escobilla con respecto a desgaste excesivo, a fatiga o a daño. Reemplace, si necesario.



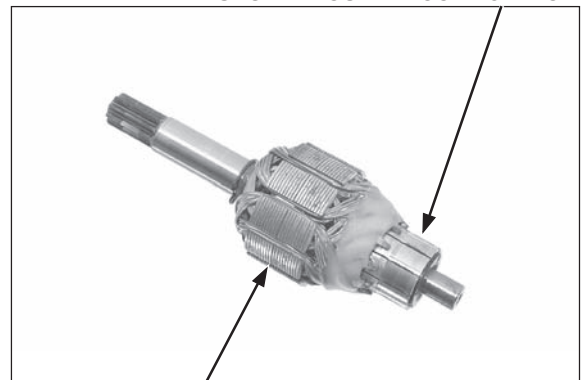
RESORTE DE LA ESCOBILLA

Inspeccione los segmentos del conmutador con respecto a decoloración.

ATENCIÓN

No use esmeril o lija en el conmutador.

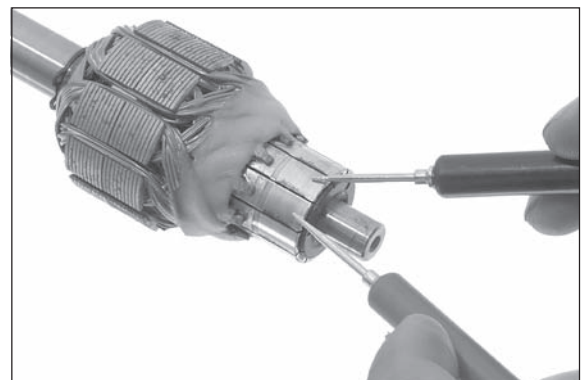
SEGMENTOS DEL CONMUTADOR



INDUCIDO

Compruebe con respecto a la continuidad entre cada par de segmentos del conmutador.

Debe haber continuidad.

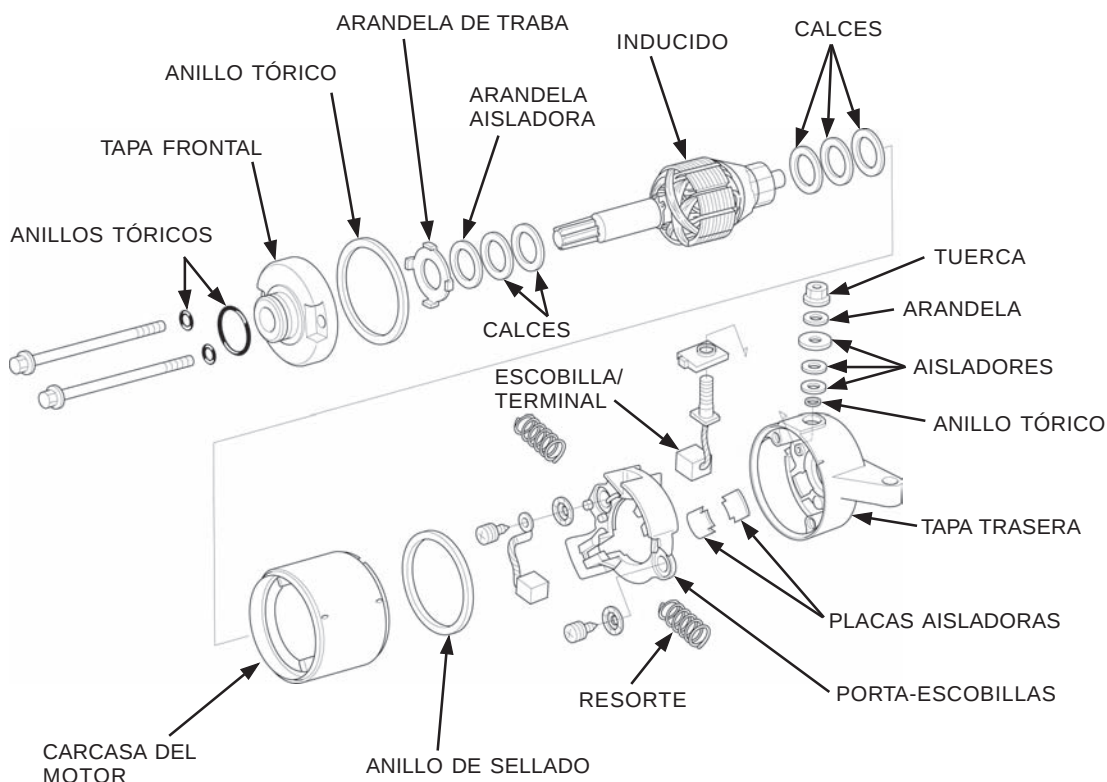


Compruebe con respecto a la continuidad entre cada segmento del conmutador y el eje del inducido.

No debe haber continuidad.

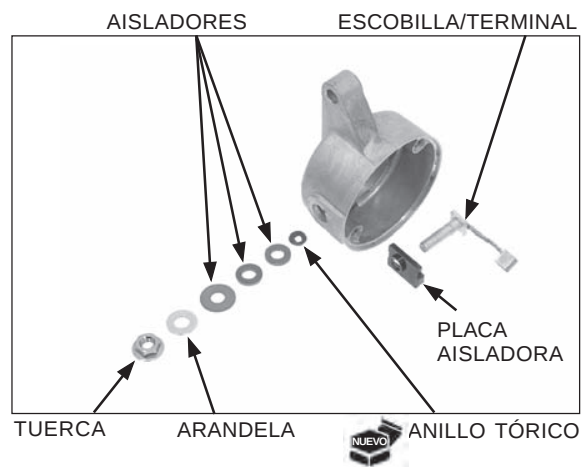


ARMADO

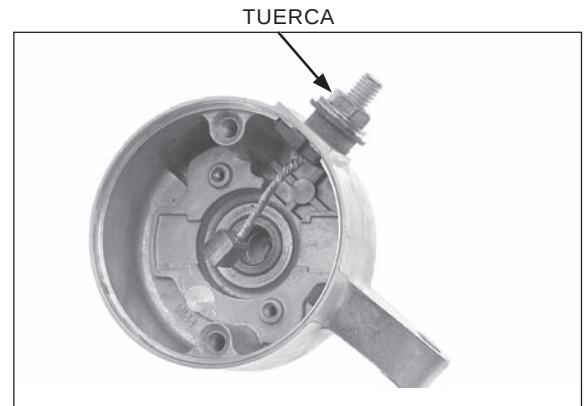


Instale lo siguiente:

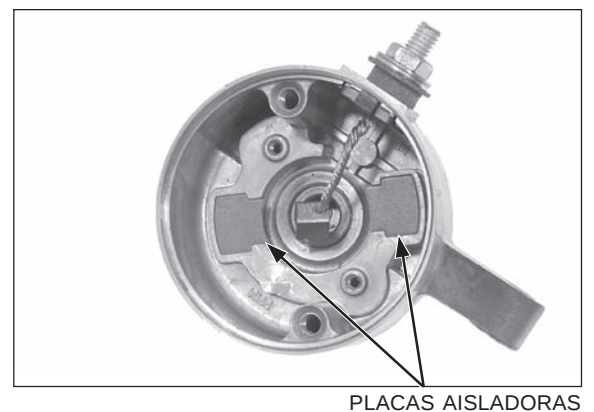
- placa aisladora
- escobilla/terminal
- nuevo anillo tórico
- aisladores
- arandela
- tuerca



Apriete la tuerca.

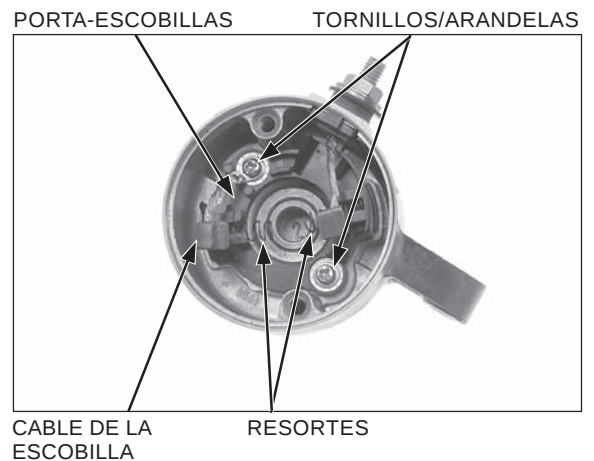


Instale las placas aisladoras.



Instale el porta-escobillas, las arandelas y apriete los tornillos junto con el cable de la escobilla.

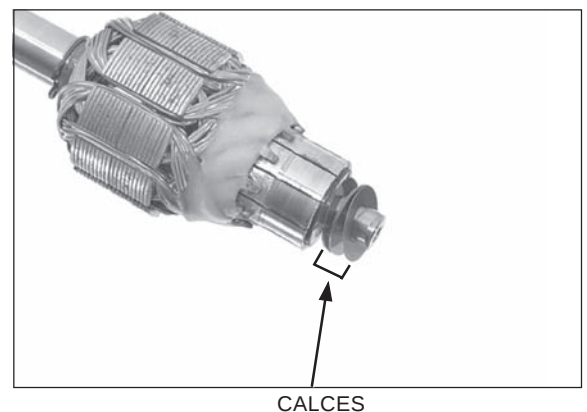
Instale los resortes en el porta-escobillas.



Instale los calces en el eje del inducido.

NOTA

Instale los calces correctamente, como anotado durante el desarmado.



Aplique una ligera mano de grasa al extremo del eje del inducido.

Instale las escobillas en el porta-escobillas.

Desplace las escobillas.

Instale el inducido en el conjunto de la tapa trasera.

NOTA

Tenga cuidado para no dañar las escobillas y el inducido.

Instale el nuevo anillo de sellado en la carcasa del motor de arranque.

ATENCIÓN

El imán atrae el inducido contra la carcasa del motor de arranque. Tenga cuidado para no dañar la bobina.

Instale el conjunto del inducido/tapa trasera en la carcasa del motor de arranque, sujetando firmemente el inducido a fin de evitar que el imán de la carcasa lo atraiga.

NOTA

Alinee la lengüeta de la tapa trasera con la ranura en la carcasa del motor de arranque.

Instale los calces y la arandela aisladora en el eje del inducido.

NOTA

Instale los calces correctamente, como anotado durante el desarmado.

Instale el nuevo anillo de sellado en la carcasa del motor de arranque.

Aplique grasa al labio del nuevo guardapolvo y al rodamiento de agujas de la tapa frontal.

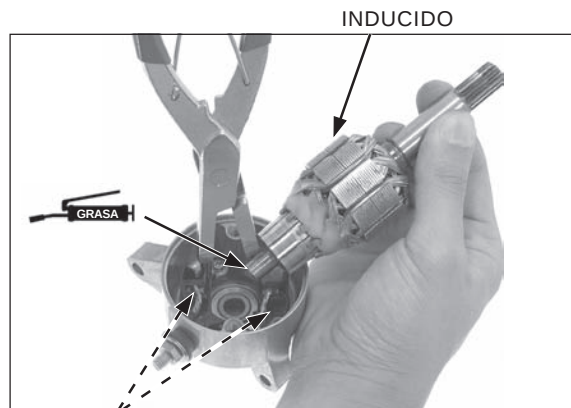
Instale la arandela de traba en la tapa frontal.

Instale la tapa frontal con cuidado para no dañar el labio del guardapolvo.

Alinee las líneas de referencia en la tapa frontal y en la carcasa del motor de arranque.

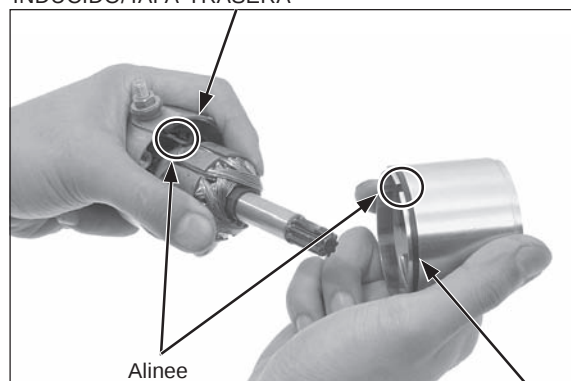
Instale los nuevos anillos tóricos en los pernos de la carcasa del motor de arranque.

Instale los pernos de la carcasa del motor de arranque y apriételos.

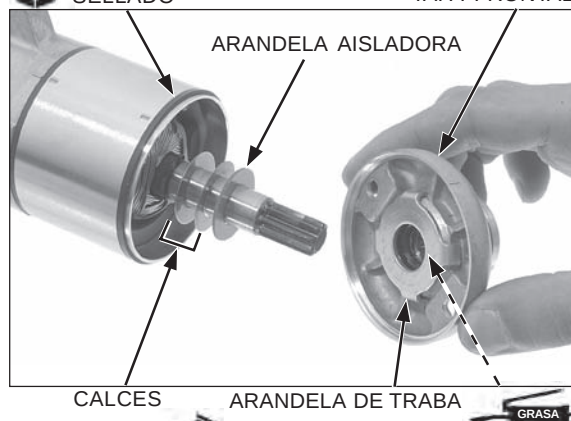


ESCOBILLAS

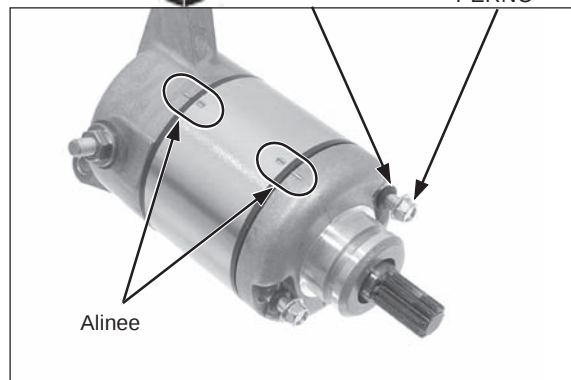
INDUCIDO/TAPA TRASERA



ANILLO DE SELLADO TAPA FRONTAL



ANILLO TÓRICO PERNO



MONTAJE

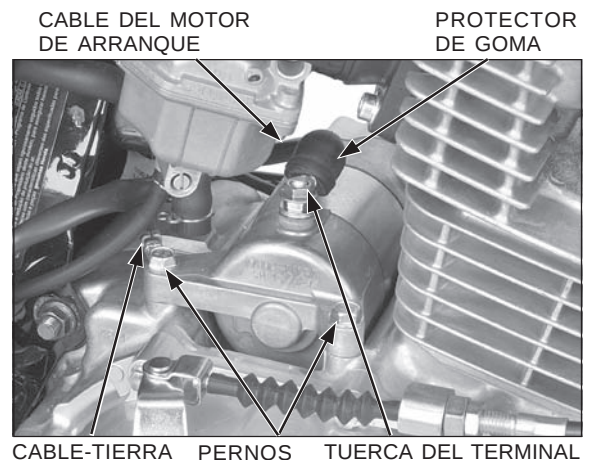
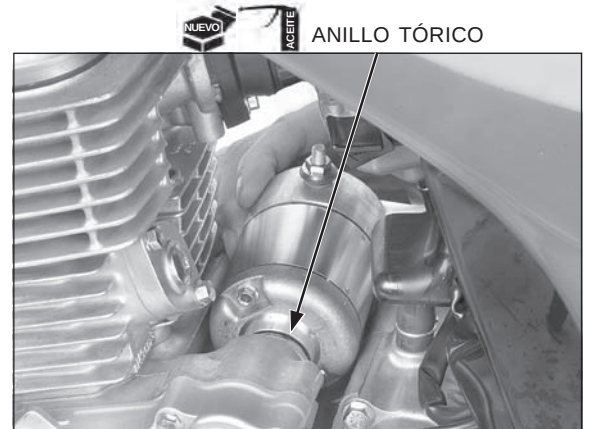
Cubra el nuevo anillo tórico con aceite para motor limpio e instálelo en la ranura del motor de arranque.

Instale el motor de arranque en la tapa izquierda de la carcasa y en la carcasa del motor.

Instale los pernos de fijación junto con el cable-tierra y apriete los pernos.

Instale el cable del motor de arranque y la tuerca en el terminal del motor de arranque. Enseguida, apriete la tuerca.

Instale correctamente el protector de goma en el terminal del motor de arranque.



RELÉ DE ARRANQUE

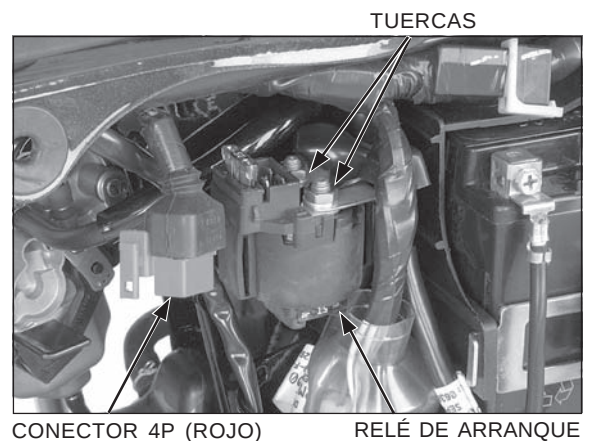
DESMONTAJE/MONTAJE

Desconecte el cable negativo (–) de la batería (página 15-5).

Desenchufe el conector 4P (rojo) del relé de arranque.

Quite las tuercas, el cable de la batería y el cable del motor de arranque del relé de arranque.

Quite el relé de arranque de los soportes del chasis.



COMPROBACIÓN DE FUNCIONAMIENTO

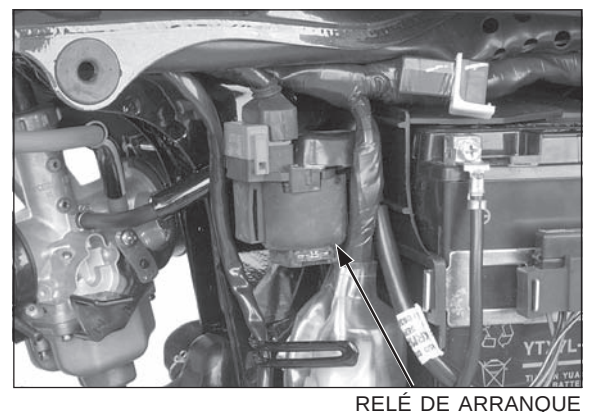
Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Coloque la transmisión al punto muerto.

Active el interruptor de encendido (posición “ON”) y presione el interruptor de arranque.

La bobina está normal si el relé de arranque emitiera el sonido de funcionamiento (clic).

Si el sonido de funcionamiento no se emitiera, compruebe los circuitos del relé de arranque (página 17-12).



COMPROBACIÓN DEL CIRCUITO

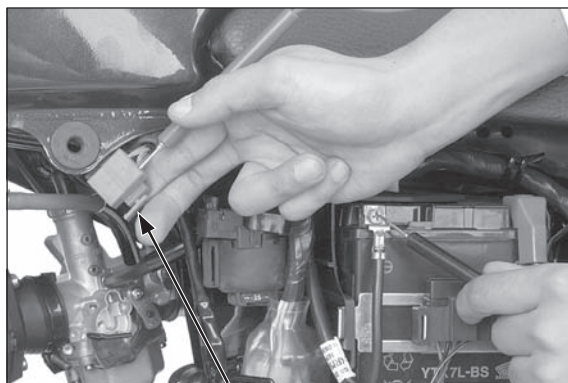
LÍNEA DE TIERRA

Desactive el interruptor de encendido (posición "OFF").

Desenchufe el conector 4P (rojo) del relé de arranque.

Compruebe con respecto a la continuidad entre el terminal del cable Verde/Rojo del conector por el lado del cableado y la tierra.

En caso de que haya continuidad con la transmisión en punto muerto, o cuando la palanca del embrague es aplicada, el circuito de tierra estará normal.



CONECTOR 4P (ROJO)

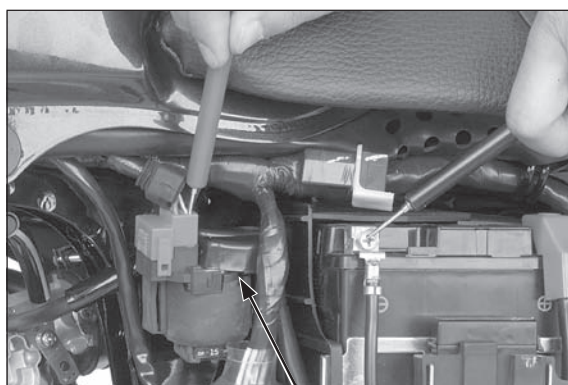
LÍNEA DE ALIMENTACIÓN

Enchufe el conector 4P (rojo) del relé de arranque.

Active el interruptor de encendido (posición "ON").

Mida la tensión entre el terminal del cable Amarillo/Rojo (+) y la tierra (-).

Si hubiera tensión de la batería solamente cuando el interruptor de arranque fuera presionado, el circuito estará normal.



RELÉ DE ARRANQUE

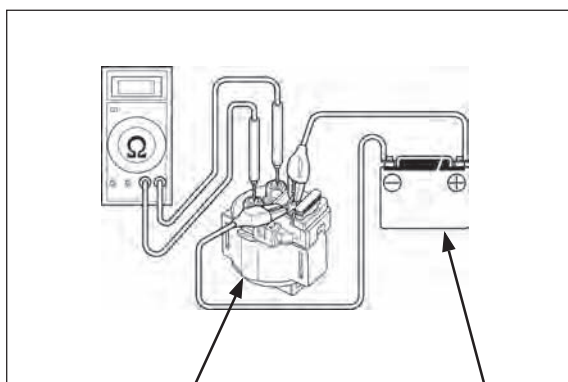
COMPROBACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO

Quite el relé de arranque (página 17-11).

Conecte un ohmímetro a los terminales de cable del relé de arranque.

Conecte el terminal positivo (+) de una batería de 12 V completamente cargada al terminal del cable Amarillo/Rojo y el terminal negativo (-) al terminal del cable Verde/Rojo del relé de arranque.

Debe haber continuidad entre los terminales del cable cuando la batería es conectada, y no debe haber continuidad cuando la batería es desconectada.



RELÉ DE ARRANQUE

BATERÍA

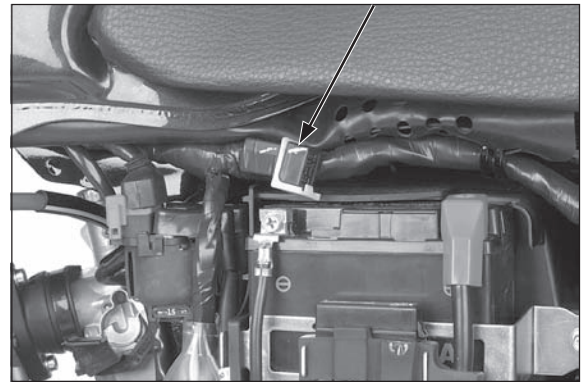
DIODO DEL PUNTO MUERTO

INSPECCIÓN

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Quite el diodo del punto muerto.

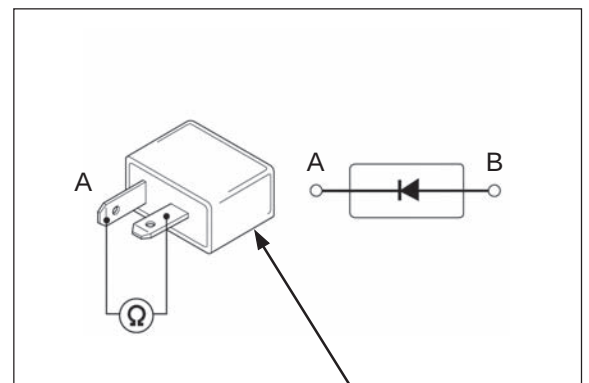
DIODO DEL PUNTO MUERTO



Compruebe con respecto a la continuidad entre los terminales del diodo.

Habiendo continuidad, será registrado un pequeño valor de resistencia.

Si hubiera continuidad solamente en una dirección, el diodo estará normal.



DIODO DEL PUNTO MUERTO

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda **CG150 KS/ES/ESD**.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Sección 3) a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremadamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Las secciones 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. La sección 2 ilustra los procedimientos de desmontaje/montaje de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones de 4 a 18 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección.

Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte la sección 20, "Investigación de Averías".

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Servicios de Posventa
(Sector de Publicaciones Técnicas)

ÍNDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	6
	CULATA/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÓN	8
	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/ CONJUNTO DE ARRANQUE/ ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR	9
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	10
	CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILIBRADOR/ TRANSMISIÓN	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/ DIRECCIÓN	12
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	13
	FRENO HIDRÁULICO	14
SISTEMA ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	15
	SISTEMA DE ENCENDIDO	16
	ARRANQUE ELÉCTRICO	17
	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMA ELÉCTRICO	19
	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	20

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES	18-0	INTERRUPTORES DEL MANILLAR	18-8
INFORMACIONES DE SERVICIO	18-1	INTERRUPTORES DE LA LUZ DEL FRENO	18-10
FARO	18-2	INTERRUPTOR DEL EMBRAGUE	18-11
LUZ TRASERA/LUZ DE FRENO	18-4	INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO	18-11
INTERMITENTES	18-5	MEDIDOR/UNIDAD SENSORA DE NIVEL DE COMBUSTIBLE	18-13
CUADRO DE INSTRUMENTOS	18-6	BOCINA	18-15
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO	18-8	RELÉ DEL INTERMITENTE	18-16

INFORMACIONES DE SERVICIO

INSTRUCCIONES GENERALES

⚠ ADVERTENCIA

La lámpara halógena del faro se calienta demasiado mientras el faro está encendido, y permanece caliente durante un tiempo después que se apaga el faro. Asegúrese de que se haya enfriado antes de efectuar los servicios.

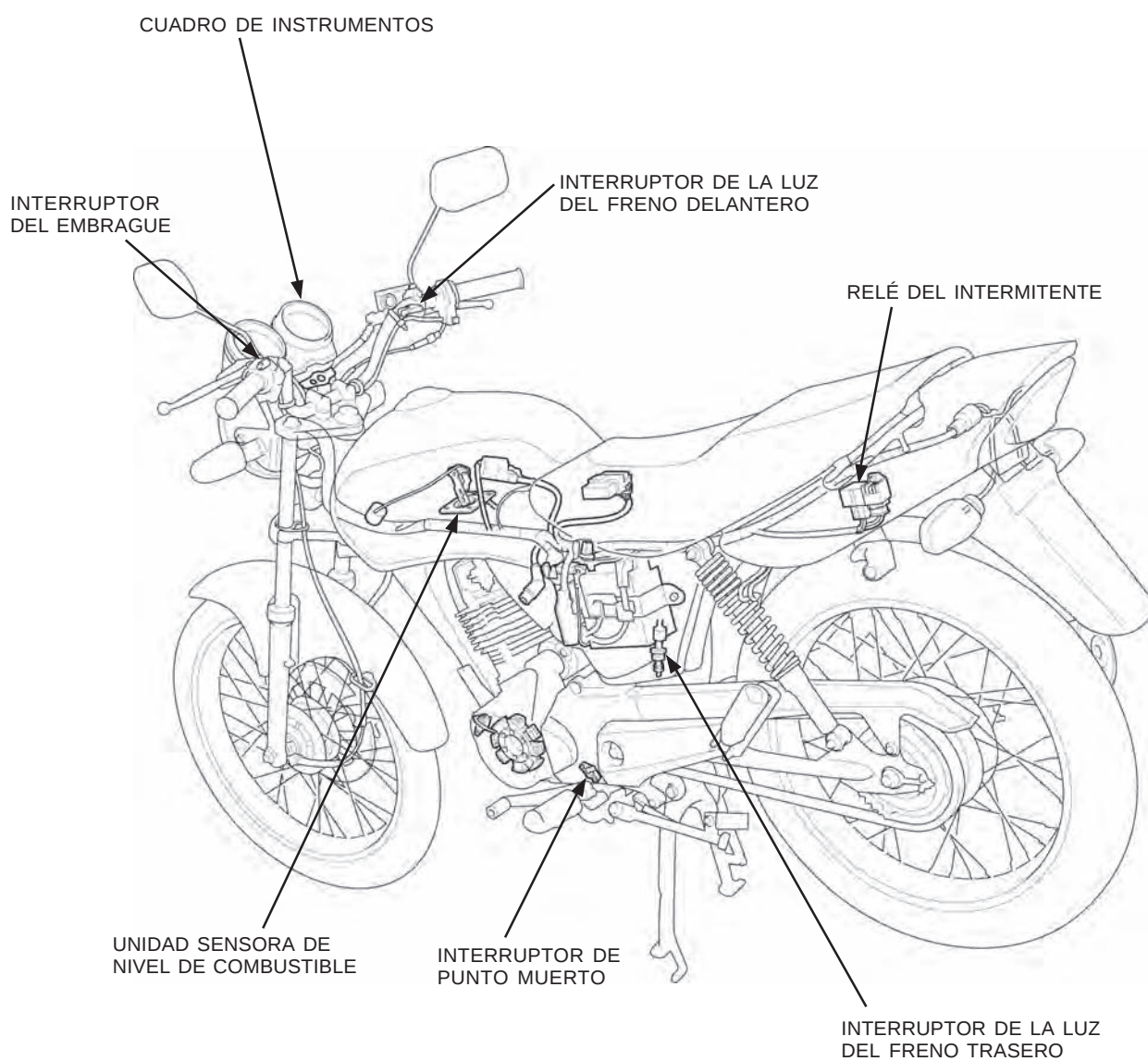
- Mantenga todos los materiales inflamables alejados del elemento eléctrico calentado. Use ropas protectoras, guantes con aislador térmico y protección para los ojos.
- Al reemplazar la lámpara halógena del faro, observe lo siguiente.
 - Utilice guantes limpios al reemplazar la lámpara. No deje impresiones digitales en la lámpara halógena, pues estas podrán formar puntos calientes en la misma, lo que ocasionará su quema.
 - En caso de que toque la lámpara con las manos sin protección, límpiela con un paño humedecido con alcohol para evitar su falla prematura.
 - Asegúrese de instalar la capa de goma después de reemplazar la lámpara.
- Compruebe la condición de la batería antes de efectuar cualquier tipo de comprobación que necesite una tensión correcta de la batería.
- La comprobación de la continuidad se puede efectuar con los interruptores instalados en la motocicleta.
- Los siguientes códigos de color se utilizan en toda esta sección:

Bu = Azul	G = Verde	Lg = Verde Claro	R = Rojo
Bl = Negro	Gr = Gris	O = Anaranjado	W = Blanco
Br = Marrón	Lb = Azul Claro	P = Rosado	Y = Amarillo

ESPECIFICACIONES

Ítem		Especificaciones
Lámpara y bombillas	Faro (alto/bajo)	12 V – 35/35 W
	Luz de freno/luz trasera	12 V – 21/5 W
	Intermitente	12 V – 16 W x 4
	Luz del cuadro de instrumentos	12 V – 2 W x 2
	Indicador del intermitente	12 V – 3 W
	Indicador de faro alto	12 V – 3 W
	Indicador de punto muerto	12 V – 3 W
Fusibles	Principal	15 A
	Secundarios	10 A, 5 A
Resistencia de la unidad sensora de nivel de combustible (20°C)	Lleno	4 – 10 Ω
	Vacío	90 – 100 Ω

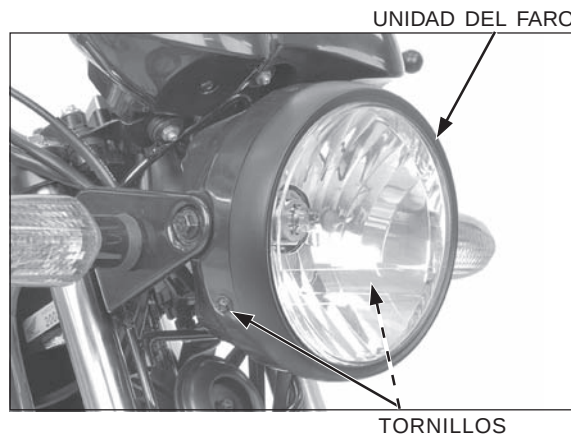
UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES



FARO

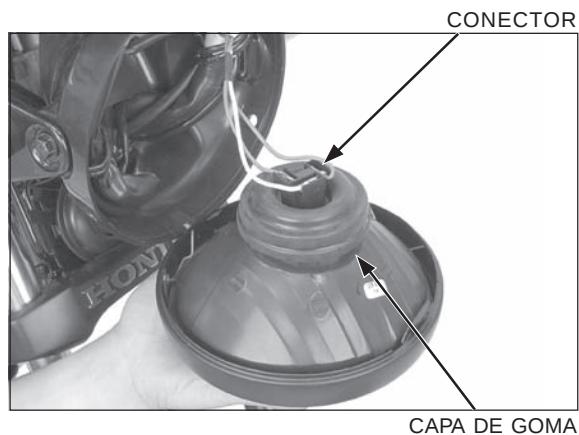
REEMPLAZO DE LA LÁMPARA

Quite los dos tornillos y la unidad del faro.



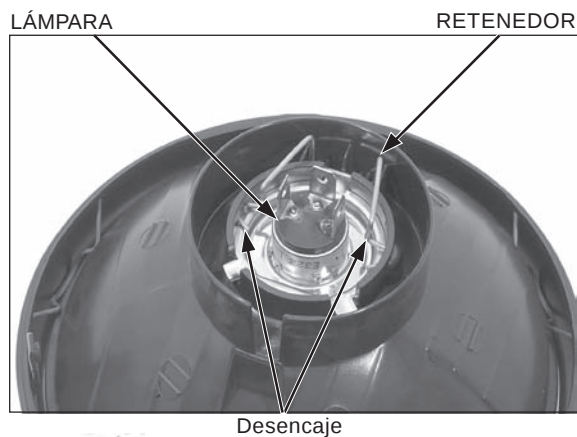
Desenchufe el conector del faro.

Quite la capa de goma.



Desencape el retenedor de la lámpara.

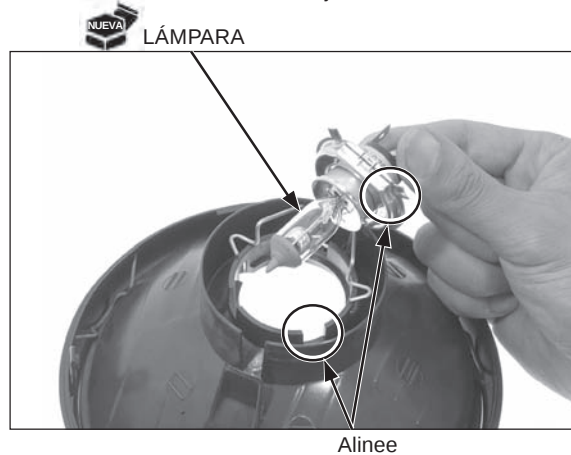
Saque la lámpara del faro.



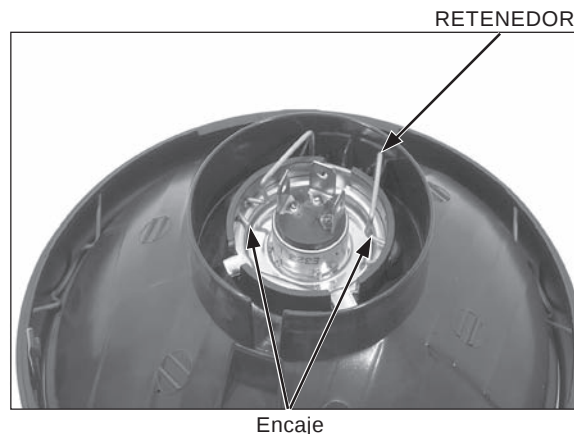
Instale la nueva lámpara alineando sus lengüetas con los recortes en la unidad del faro.

ATENCIÓN

Evite tocar la lámpara halógena del faro.
Las impresiones digitales pueden crear puntos calientes
y causar la falla de la misma.



Encaje el retenedor de la lámpara en la ranura de la unidad del faro.



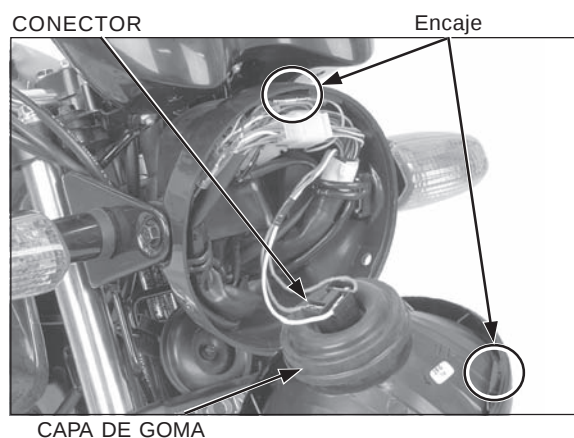
Instale la capa de goma.

Enchufe el conector del faro.

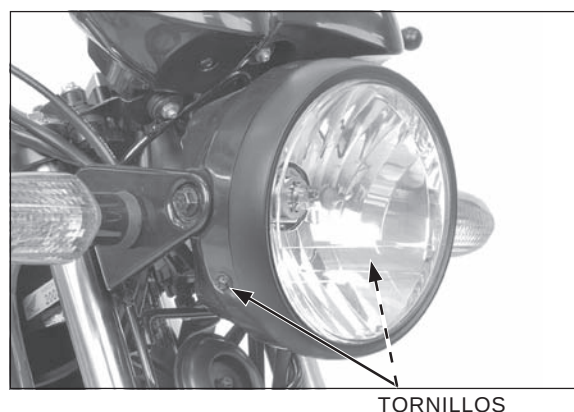
Instale la unidad del faro encajando las lengüetas de la carcasa y de la unidad del faro.

ATENCIÓN

Al encajar la unidad del faro, tenga cuidado para no dañar la lengüeta de la carcasa.



Instale los dos tornillos.



DESMONTAJE/MONTAJE DE LA CARCASA DEL FARO

Quite la unidad del faro (página 18-3).

Libere el cableado de los prendedores.

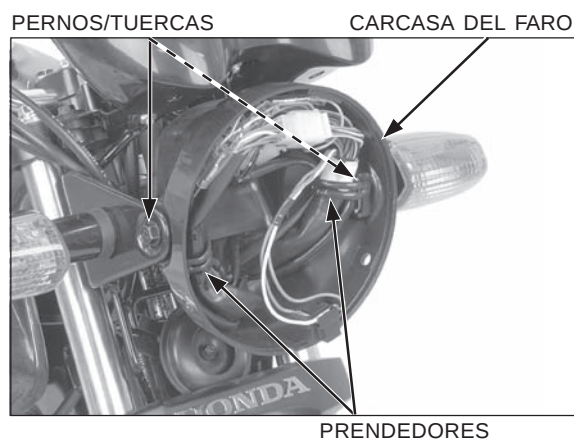
Quite los pernos/tuercas de fijación de la carcasa del faro.

Tire de los cableados de la carcasa del faro y quite la carcasa.

El montaje se efectúa en el orden inverso al desmontaje.

NOTA

Encamine correctamente el cableado de la carcasa del faro (página 1-18).



LUZ TRASERA/LUZ DE FRENO

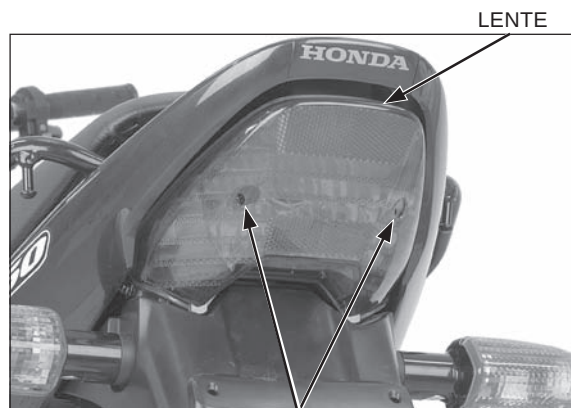
REEMPLAZO DE LA BOMBILLA

Quite los tornillos y la lente de la luz trasera/luz de freno.

Presione la bombilla hacia dentro y gírela en el sentido contra horario a fin de sacarla.

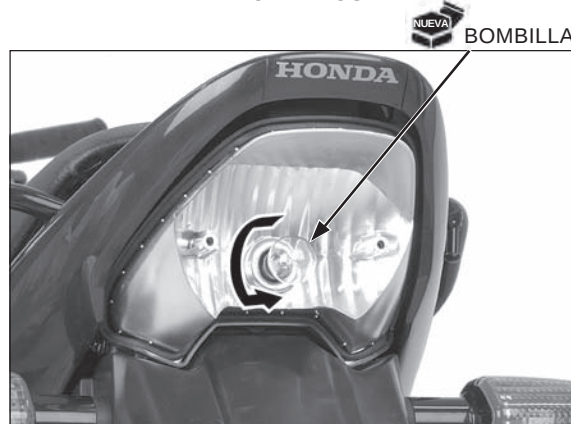
Reemplace la bombilla por una nueva.

El montaje se efectúa en el orden inverso al desmontaje.



TORNILLOS

LENTE



NUEVA

BOMBILLA

DESMONTAJE

Quite el colín/agarradero trasero (página 2-4).

Quite lo siguiente:

- conector 3P de la luz trasera/luz de freno
- conectores del cableado de los intermitentes traseros
- tuercas/arandelas de fijación de la unidad de la luz trasera/luz de freno
- unidad de la luz trasera/luz de freno



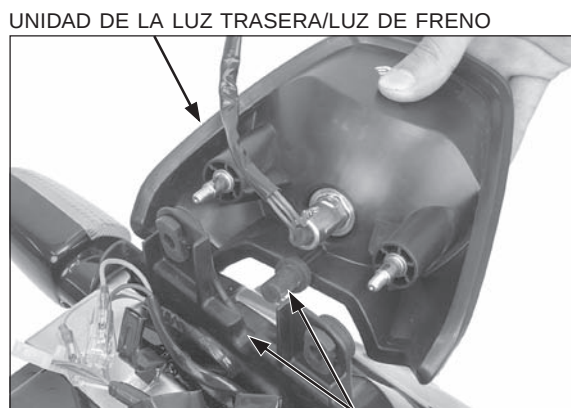
TUERCAS/ARANDELAS

UNIDAD DE LA LUZ TRASERA/LUZ DE FRENO

CONECTORES

MONTAJE

Instale la unidad de la luz trasera/luz de freno alineando el resalte de la unidad con el agujero en el guardafango trasero.



UNIDAD DE LA LUZ TRASERA/LUZ DE FRENO

Alinee

Instale las arandelas y las tuercas de fijación de la unidad de la luz trasera/luz de freno y apriételas.

Enchufe los conectores del cableado de los intermitentes traseros y el conector 3P de la luz trasera/luz de freno.

Instale el colín/agarradero trasero (página 2-4).

INTERMITENTES

REEMPLAZO DE LA BOMBILLA

Quite el tornillo y la lente del intermitente.

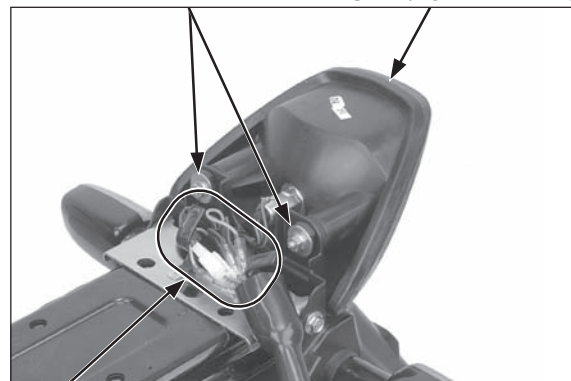
Gire el soquete de la bombilla en el sentido contra horario y sáquelo.

Saque la bombilla del soquete.

Reemplace la bombilla por una nueva.

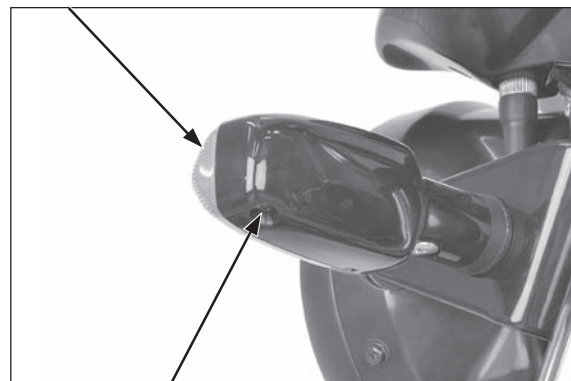
El armado se efectúa en el orden inverso al desarmado.

TUERCAS/ARANDELAS UNIDAD DE LA LUZ TRASERA/LUZ DE FRENO



CONECTORES

LENTE



TORNILLO

SOQUETE DE LA BOMBILLA



BOMBILLA



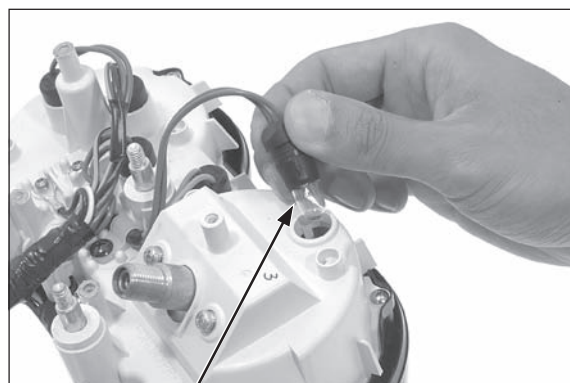
CUADRO DE INSTRUMENTOS

REEMPLAZO DE LA BOMBILLA

Desmonte el cuadro de instrumentos (vea abajo).

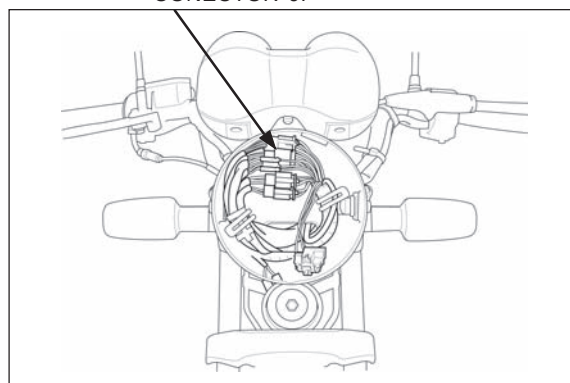
Quite la carcasa inferior del cuadro de instrumentos (vea abajo).

Quite los soquetes de las bombillas del cuadro de instrumentos y reemplace la bombilla por una nueva.



BOMBILLA

CONECTOR 9P



DESMONTAJE/MONTAJE

Quite la unidad del faro (página 18-2).

Quite el conector 9P del cuadro de instrumentos.

Quite la carcasa del faro (página 18-3).

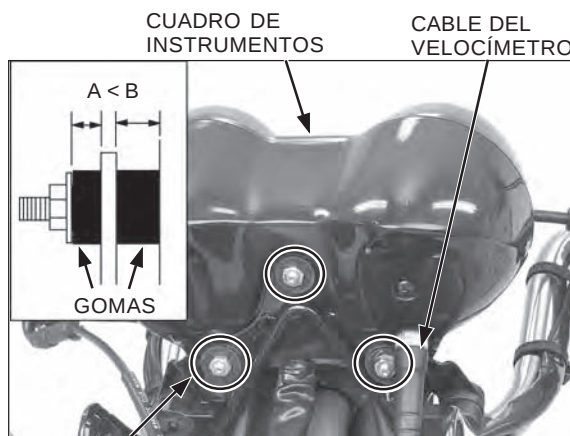
Quite lo siguiente:

- cable del velocímetro
- tuercas/arandelas/gomas
- conjunto del cuadro de instrumentos

El montaje se efectúa en el orden inverso al desmontaje.

NOTA

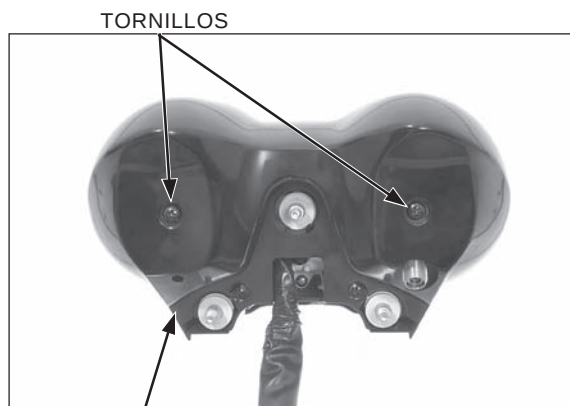
Al montar el cuadro de instrumentos, asegúrese de instalar las gomas de diferentes grosores como se muestra.



TUERCA/ARANDELA/GOMA

DESARMADO

Quite los tornillos y la carcasa inferior del cuadro de instrumentos.

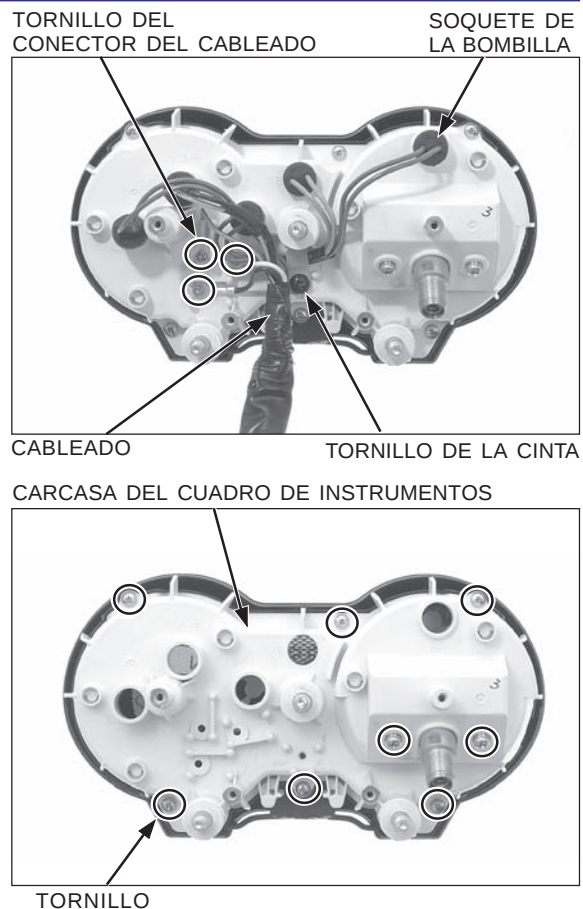


CARCARA INFERIOR

Quite los tornillos de los conectores y el tornillo de la cinta del cableado.

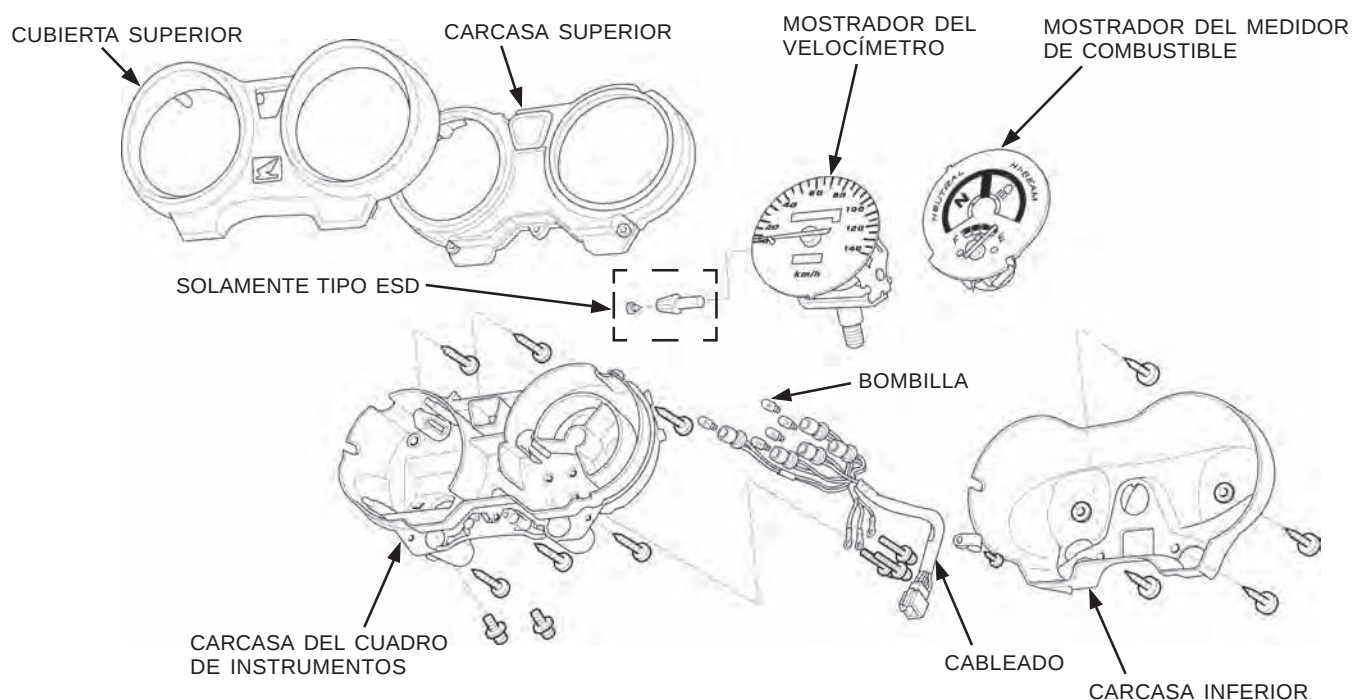
Quite los soquetes de las bombillas del cuadro de instrumentos y el cableado.

Quite los pernos de fijación de la carcasa del cuadro de instrumentos, los pernos de fijación del velocímetro y la carcasa del cuadro de instrumentos.



ARMADO

El armado se efectúa en el orden inverso al desarmado.



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

INSPECCIÓN

Quite la unidad del faro (página 18-2).
Desenchufe los conectores 2P del interruptor de encendido.
Compruebe con respecto a la continuidad entre los terminales en cada posición del interruptor de acuerdo con la tabla.

INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

	BAT1	BAT2
Desactivado		
Activado	○	○
Color	R	R/BI

DESMONTAJE/MONTAJE

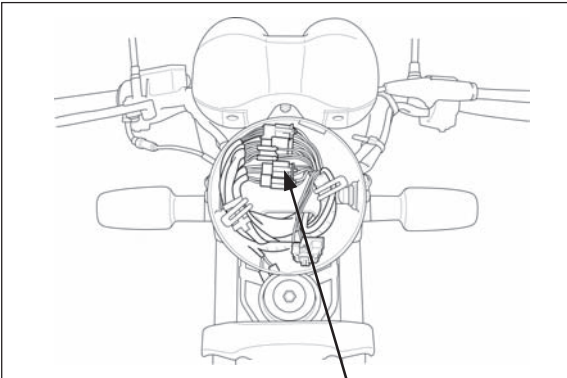
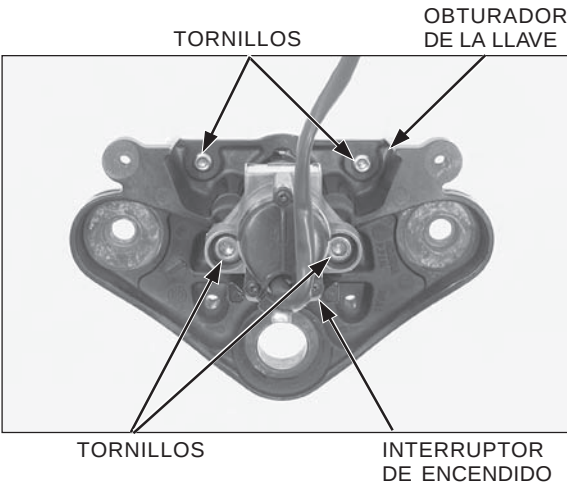
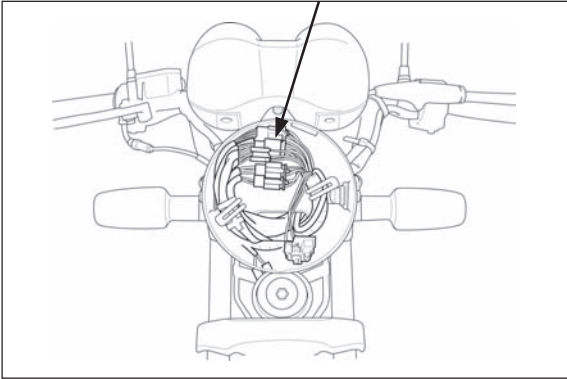
Quite el puente superior (página 12-32).
Quite lo siguiente:
– tornillos de fijación del interruptor de encendido
– interruptor de encendido
– tornillos de fijación del obturador de la llave
– obturador de la llave
Instale el interruptor de encendido y el obturador de la llave en el orden inverso al desmontaje.

INTERRUPTORES DEL MANILLAR

INTERRUPTOR DERECHO DEL MANILLAR
(SOLAMENTE TIPO ARRANQUE ELÉCTRICO)

Quite la unidad del faro (página 18-2).
Desenchufe el conector 3P (negro) del interruptor derecho del manillar.

CONECTORES 2P DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

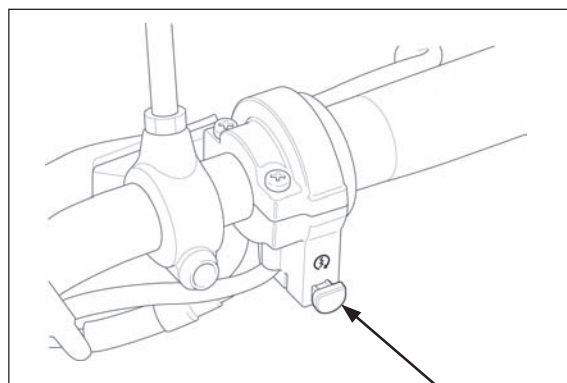


CONECTOR 3P (NEGRO)

Compruebe con respecto a la continuidad entre los terminales en cada posición del interruptor de acuerdo con la tabla.

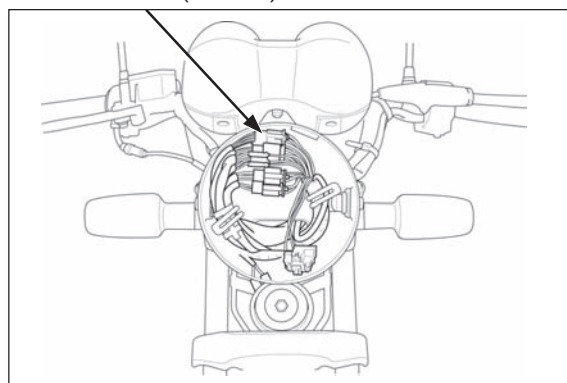
INTERRUPTOR DE ARRANQUE

	ST	IG
Libre		
Presionado	○	○
Color	Y/R	Bl



INTERRUPTOR DE ARRANQUE

CONECTOR 9P (NEGRO)



INTERRUPTOR IZQUIERDO DEL MANILLAR

Quite la unidad del faro (página 18-2).

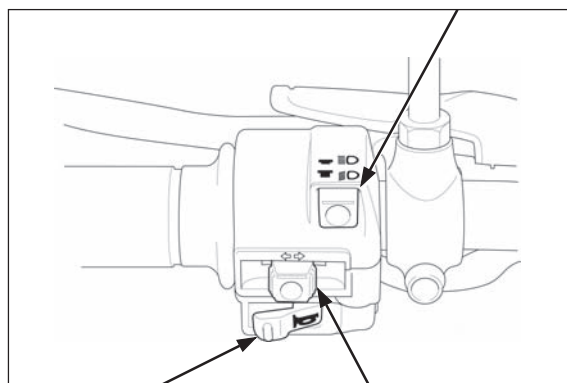
Desenchufe el conector 9P (negro) del interruptor izquierdo del manillar.

Compruebe con respecto a la continuidad entre los terminales en cada posición del interruptor de acuerdo con la tabla.

CONMUTADOR DEL FARO

	HI	(HL)	LO
☰	○	○	
(N)	○	○	○
☷		○	○
Color	Bu	Y	W

CONMUTADOR DEL FARO



INTERRUPTOR DEL INTERMITENTE

	I	C	D
←	○	○	
(N)			
→		○	○
Color	O	Gr	Lb

INTERRUPTOR DE LA BOCINA

INTERRUPTOR DEL INTERMITENTE

INTERRUPTOR DE LA BOCINA

	HO	BAT3
Libre		
Presionado	○	○
Color	Lg	Bl

INTERRUPTORES DE LA LUZ DEL FRENO

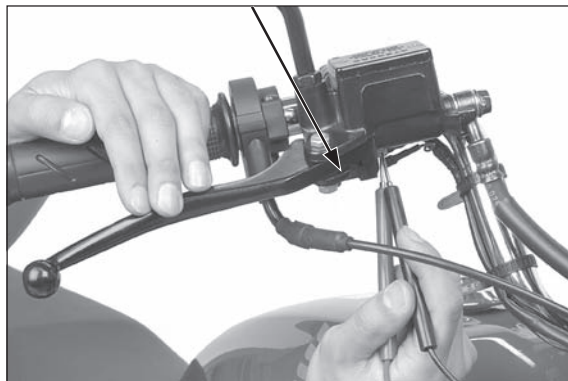
FRENO DELANTERO

TIPO FRENO A DISCO

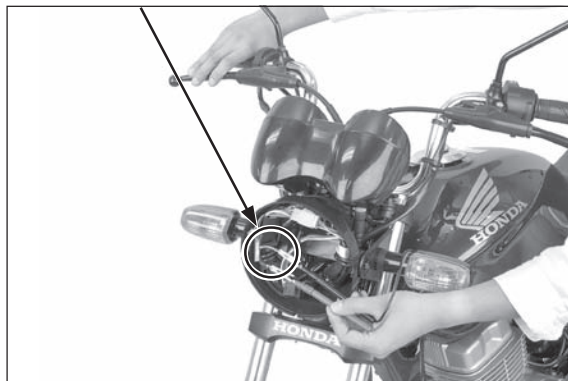
Desenchufe los conectores del interruptor de la luz del freno delantero.

Debe haber continuidad con la palanca del freno aplicada, y no debe haber continuidad con la palanca del freno liberada.

INTERRUPTOR DE LA LUZ DEL FRENO DELANTERO



CONECTORES DEL CABLEADO DEL INTERRUPTOR DE LA LUZ DEL FRENO DELANTERO



TIPO FRENO A TAMBOR

Quite la unidad del faro (página 18-2).

Desenchufe los conectores del interruptor de la luz del freno delantero (cables Verde/Amarillo y Negro).

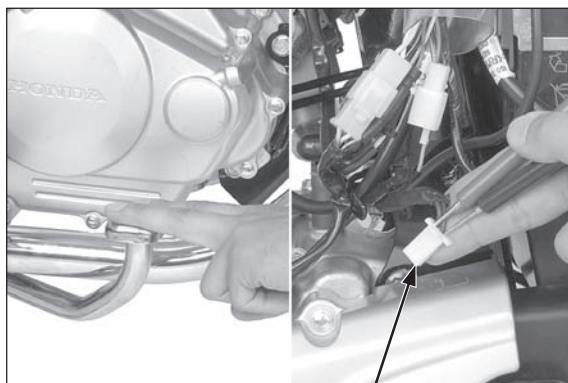
Debe haber continuidad con la palanca del freno aplicada, y no debe haber continuidad con la palanca del freno liberada.

TRASERO

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Desenchufe el conector 2P del interruptor de la luz del freno trasero y compruebe con respecto a la continuidad entre los terminales.

Debe haber continuidad con el pedal del freno aplicado, y no debe haber continuidad con el pedal del freno liberado.



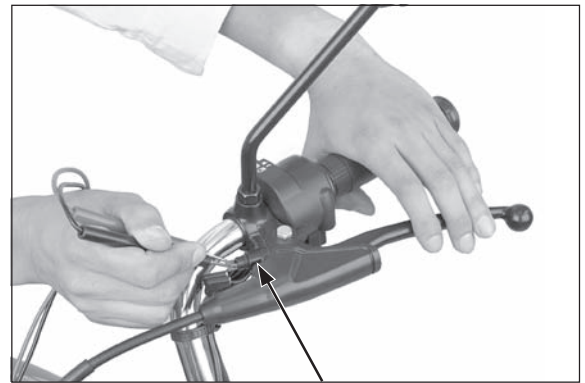
CONECTOR 2P DEL INTERRUPTOR DE LA LUZ DEL FRENO TRASERO

INTERRUPTOR DEL EMBRAGUE

INSPECCIÓN

Desenchufe los conectores del interruptor del embrague.

Debe haber continuidad con la palanca del embrague aplicada, y no debe haber continuidad con la palanca del embrague liberada.



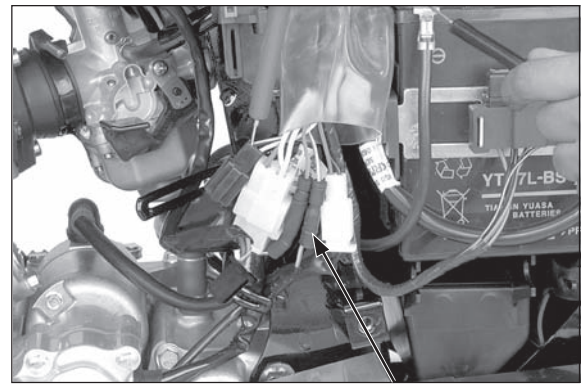
INTERRUPTOR DEL EMBRAGUE

INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO

INSPECCIÓN

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Desenchufe el conector del cableado del interruptor de punto muerto.

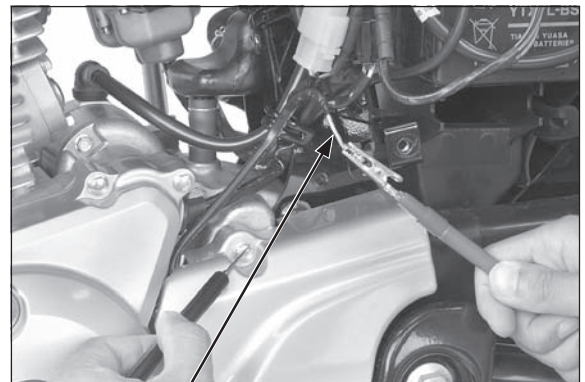


CONECTOR DEL CABLEADO DEL
INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO

Coloque la transmisión al punto muerto.

Compruebe con respecto a la continuidad entre el terminal del cable Verde claro/Rojo y la tierra del chasis.

Debe haber continuidad.



CONECTOR DEL CABLEADO DEL
INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO

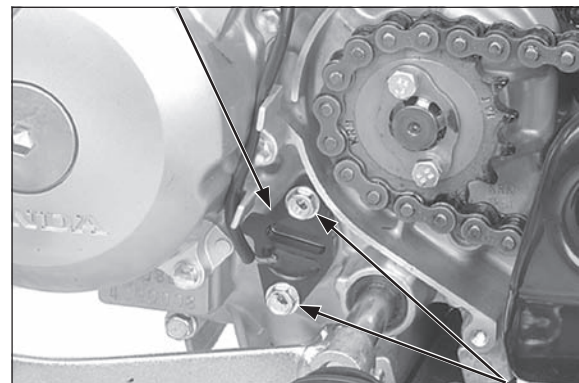
DESMONTAJE

Quite la tapa trasera izquierda de la carcasa del motor (página 6-3).

Desenchufe el conector del interruptor de punto muerto (página 18-11).

Quite los pernos de fijación del interruptor de punto muerto.

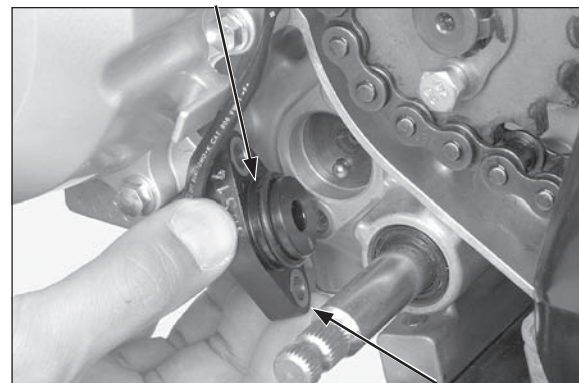
INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO



PERNOS

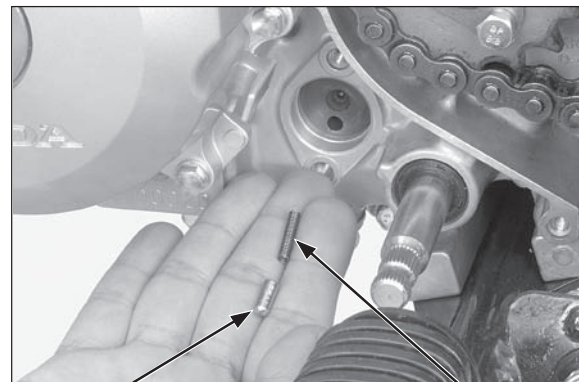
Quite el interruptor de punto muerto y el anillo tórico.

ANILLO TÓRICO



INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO

Quite el pasador de accionamiento y el resorte.



PASADOR DE ACCIONAMIENTO

RESORTE

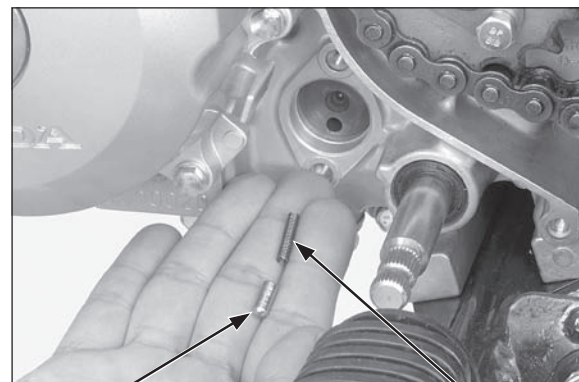
MONTAJE

Compruebe el pasador de accionamiento con respecto a desgaste o a daño. Reemplácelo, si necesario.

NOTA

Doblar el pasador de accionamiento a fuerza o amasar el punto de contacto causará una conexión eléctrica inadecuada.

Instale el resorte y el pasador de accionamiento.



PASADOR DE ACCIONAMIENTO

RESORTE

Aplique aceite para motor limpio al nuevo anillo tórico e instálelo en el interruptor de punto muerto.

Instale el interruptor de punto muerto.

NOTA

Observe la dirección de montaje de la lengüeta del interruptor de punto muerto, como se muestra.

Instale los pernos de fijación del interruptor de punto muerto y apriételes.

Encamine correctamente el cableado del interruptor de punto muerto en las ranuras de la tapa izquierda de la carcasa del motor.

Instale la tapa trasera izquierda de la carcasa del motor (página 6-6).

Enchufe el conector del interruptor de punto muerto (página 18-11).

MEDIDOR/UNIDAD SENSORA DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Caso la aguja no se mueva

1. Inspección de la unidad sensora de nivel de combustible

Quite la tapa lateral izquierda (página 2-2).

Desenchufe el conector 2P (negro) de la unidad sensora de nivel de combustible.

Mida la resistencia en los terminales de la unidad sensora de nivel de combustible.

Padrón: 4 – 100 Ω (20°C)

¿La resistencia está entre 4 – 100 Ω (20°C)?

NO – Compruebe la unidad sensora de nivel de combustible (página 18-14).

SÍ – Va a la etapa 2.

2. Inspección de la línea de salida de la unidad sensora de nivel de combustible

Compruebe la continuidad entre el terminal del conector de la unidad sensora de nivel de combustible por el lado del cableado y la tierra.

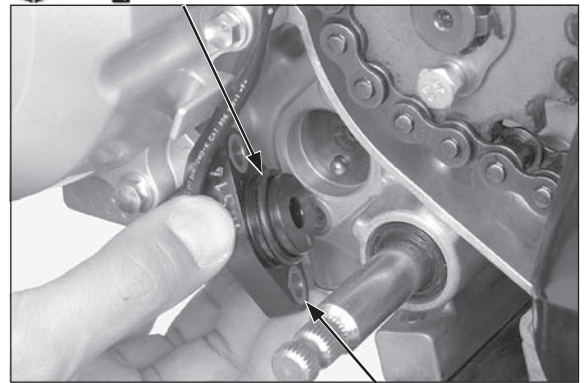
Conexión: Verde claro/negro – Tierra

¿Hay continuidad?

NO – Circuito abierto en el cable Verde claro/Negro.

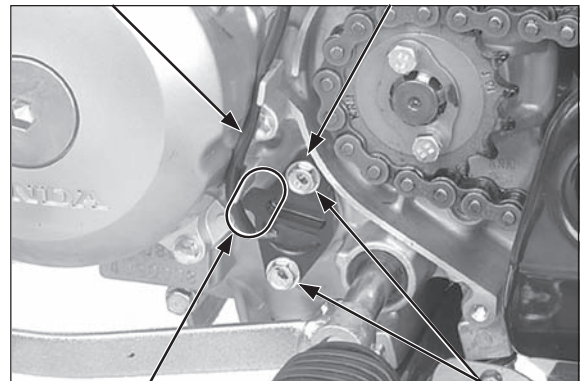
SÍ – Va a la etapa 3.

NUEVO ACEITE ANILLO TÓRICO



INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO

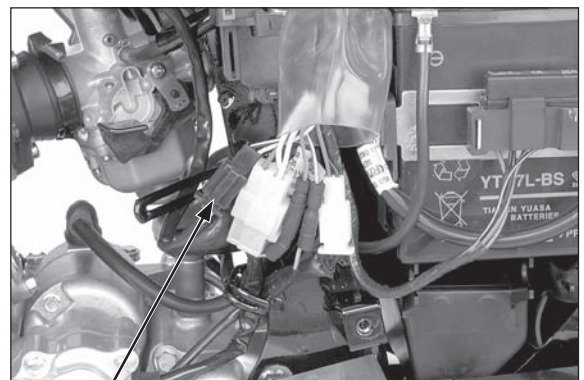
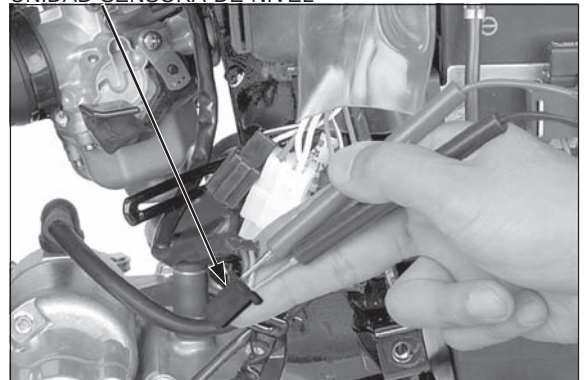
CABLEADO INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO



LENGÜETA

PERNOS

CONECTOR 2P (NEGRO) DE LA UNIDAD SENSORA DE NIVEL



CONECTOR 2P (NEGRO) DE LA UNIDAD SENSORA DE NIVEL

3. Inspección de la línea de alimentación del medidor de combustible

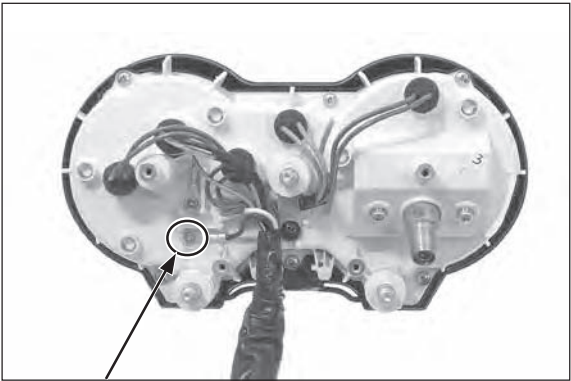
Gire el interruptor de encendido para la posición “OFF” (desactivado).
Quite la carcasa inferior del cuadro de instrumentos (página 18-6).
Gire el interruptor de encendido para la posición “ON” (activado) y mida la tensión entre el terminal del medidor y la tierra.

Conexión: Negro (+) – Tierra (–)

Padrón: Tensión de la batería

¿Hay tensión de la batería?

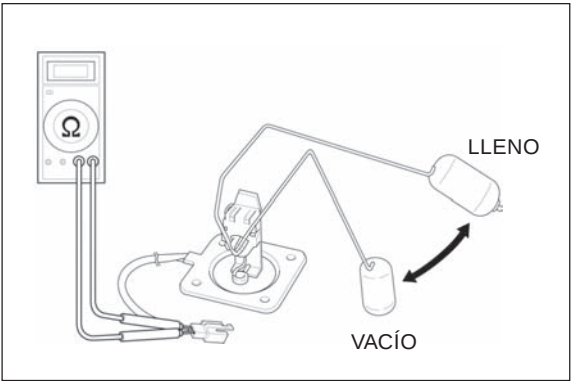
- NO** – Circuito abierto o cortocircuito en el cable Negro.
- SÍ** – Medidor de combustible defectuoso o circuito abierto en el cable Amarillo/Blanco entre el medidor y la unidad sensora de nivel de combustible.



TERMINAL NEGRO

INSPECCIÓN DE LA UNIDAD SENSORA DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

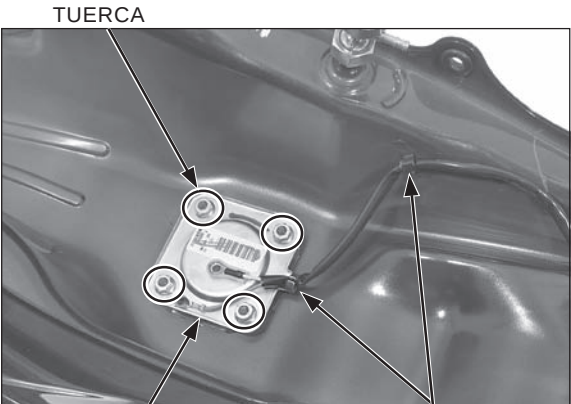
Quite la unidad sensora de nivel de combustible (vea abajo).
Conecte el ohmímetro a los terminales de la unidad sensora de nivel de combustible.
Compruebe la resistencia del flotador en las posiciones superior e inferior.



	Lleno	Vacío
Resistencia (20°C)	4 – 10 Ω	90 – 100 Ω

DESMONTAJE/MONTAJE

Quite el tanque de combustible (página 2-3).
Desconecte el cableado de la unidad sensora de nivel de combustible de los prendedores del cableado.
Quite las tuercas y la unidad sensora de nivel de combustible.



UNIDAD SENSORA DE NIVEL

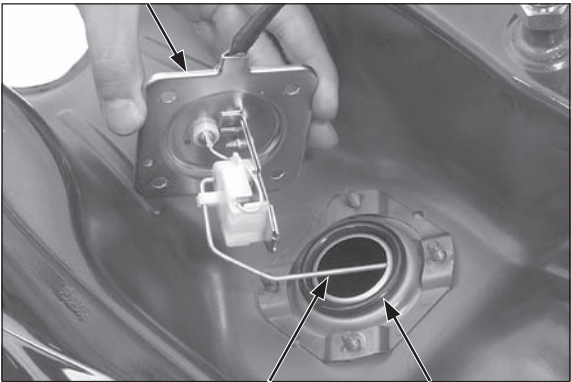
PRENDEDORES DEL CABLEADO

Instale un nuevo anillo tórico en el tanque de combustible.

ATENCIÓN

Tenga cuidado para no dañar el brazo del flotador.

Instale la unidad sensora de nivel de combustible en el tanque de combustible.



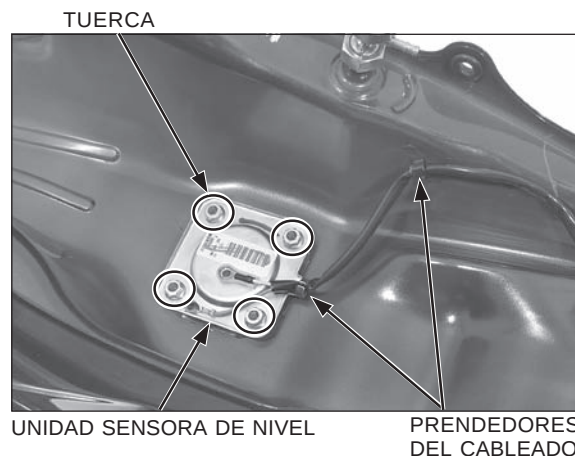
BRAZO DEL FLOTADOR

 ANILLO TÓRICO

Instale las tuercas y, enseguida, apriételas.

Conecte el cableado de la unidad sensora de nivel de combustible a los prendedores del cableado.

Instale el tanque de combustible (página 2-3).



BOCINA

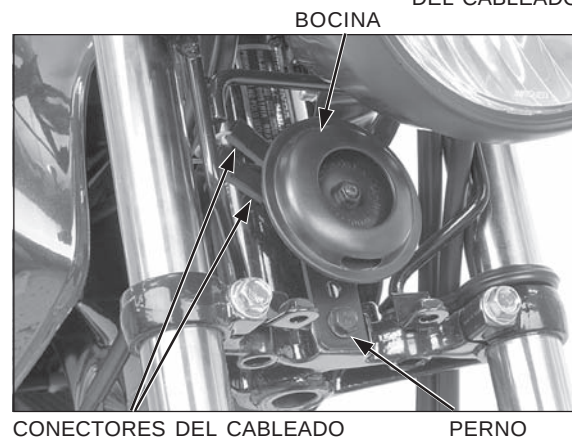
DESMONTAJE/MONTAJE

Quite el emblema delantero (página 12-23).

Desenchufe los conectores del cableado de la bocina.

Quite el perno y la bocina.

El montaje se efectúa en el orden inverso al desmontaje.

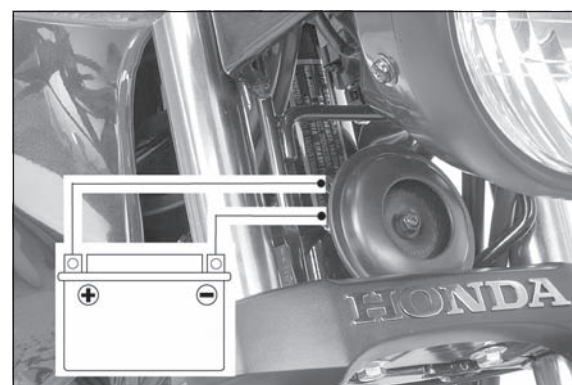


INSPECCIÓN

Desenchufe los conectores del cableado de la bocina.

Aplique la tensión de la batería a los terminales de la bocina.

La bocina estará normal si sonara cuando la tensión de la batería fuera aplicada entre los terminales de la bocina.



RELÉ DEL INTERMITENTE

INSPECCIÓN

1. Inspección recomendada

Compruebe lo siguiente:

- condición de la batería
- bombillas con respecto a quema o a potencia incorrecta (vatios)
- fusible con respecto a quema
- funcionamiento del interruptor de encendido y del interruptor del intermitente
- conectores flojos

¿Los componentes mencionados arriba están en buen estado?

NO – Reemplace o repare el(los) componente(s) defectuoso(s).

SÍ – Va a la etapa 2.

2. Inspección del circuito del intermitente

Quite el colín/agarradero trasero (página 2-4).

Desenchufe el conector 3P (negro) del relé del intermitente.

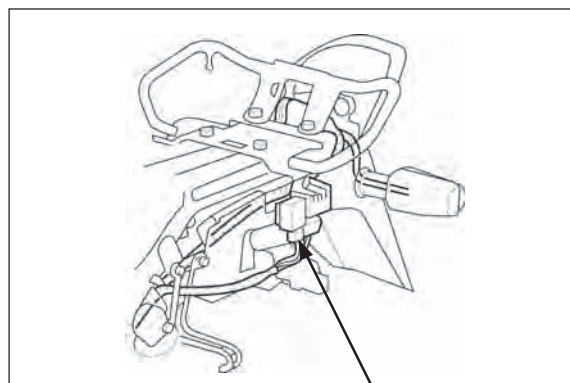
Conecte directamente los terminales de los cables Negro/Azul y Gris del conector del relé del intermitente con un cable jumper.

Arranque el motor y compruebe el funcionamiento del intermitente, activando el interruptor.

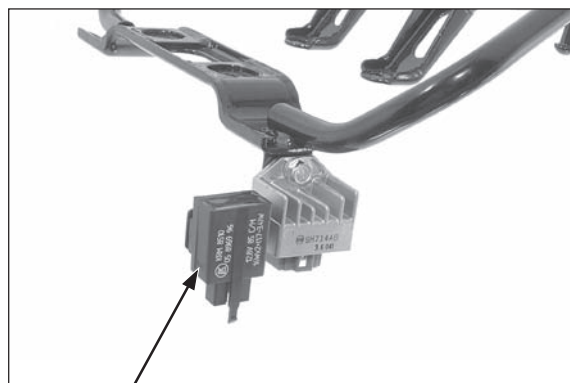
¿Las luces se encienden?

SÍ – • Relé del intermitente defectuoso
• Conexión inadecuada del conector

NO – Cableado interrumpido



CONECTOR 3P (NEGRO) DEL RELÉ DEL INTERMITENTE



RELÉ DEL INTERMITENTE

DESMONTAJE/MONTAJE

Quite el colín/agarradero trasero (página 2-4).

Quite el relé del intermitente del soporte del agarradero trasero.

El montaje se efectúa en el orden inverso al desmontaje.

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda **CG150 KS/ES/ESD**.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Sección 3) a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremadamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Las secciones 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. La sección 2 ilustra los procedimientos de desmontaje/montaje de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones de 4 a 18 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección.

Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte la sección 20, "Investigación de Averías".

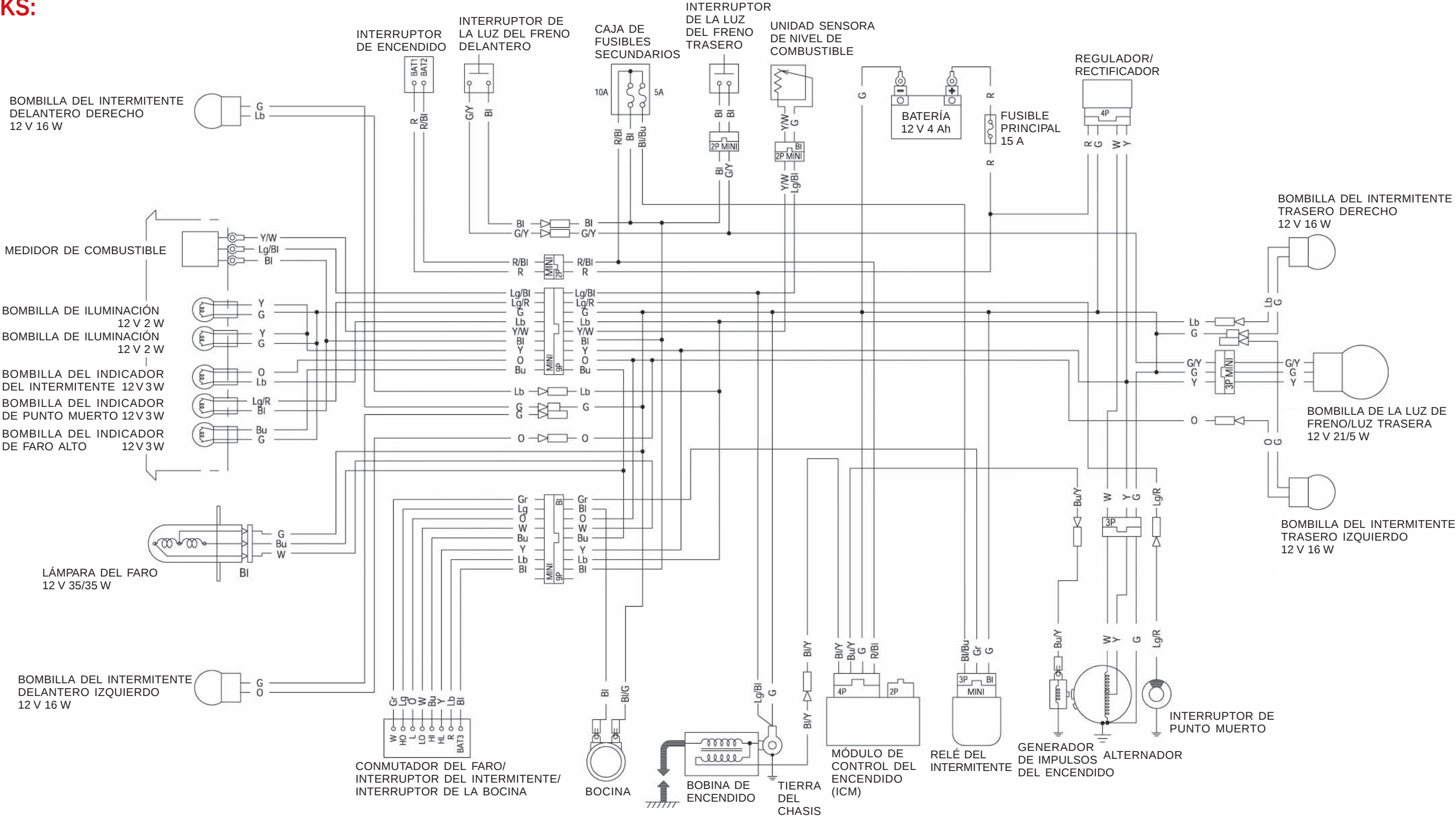
TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Servicios de Posventa
(Sector de Publicaciones Técnicas)

ÍNDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	6
	CULATA/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÓN	8
	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/ CONJUNTO DE ARRANQUE/ ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR	9
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	10
	CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILIBRADOR/ TRANSMISIÓN	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/ DIRECCIÓN	12
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	13
	FRENO HIDRÁULICO	14
SISTEMA ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	15
	SISTEMA DE ENCENDIDO	16
	ARRANQUE ELÉCTRICO	17
	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMA ELÉCTRICO	19
	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	20

TIPO KS:



	INTERRUPTOR DE ENCENDIDO	
	BAT1	BAT2
Desactivado		
Activado	○	○
Color	R	R/BI

	CONMUTADOR DEL FARO		
	HI	(HL)	LO
Desactivado	○	○	○
(N)	○	○	○
Activado	○	○	○
Color	Bu	Y	W

	INTERRUPTOR DEL INTERMITENTE		
	I	C	D
Desactivado	○	○	○
(N)	○	○	○
Activado	○	○	○
Color	O	Gr	Lb

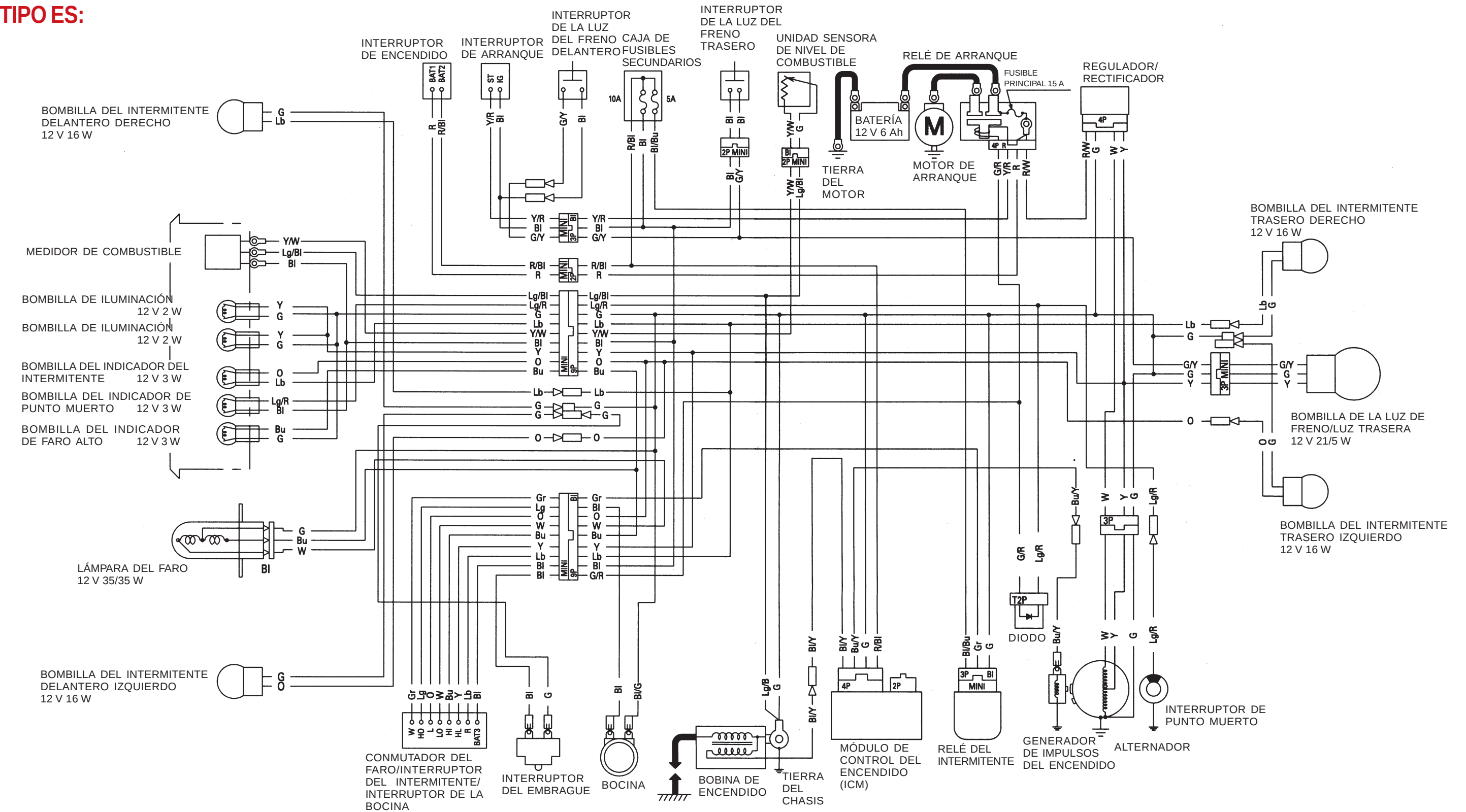
	INTERRUPTOR DE LA BOCINA	
	HO	BAT3
Libre		
Presionado	○	○
Color	Lg	BI

BI	Negro	Br	Marrón
Y	Amarillo	O	Anaranjado
Bu	Azul	Lb	Azul claro
G	Verde	Lg	Verde claro
R	Rojo	P	Rosado
W	Blanco	Gr	Gris

Combinación de colores: Tierra/Marcación

0030Z-KRM-8400

TIPO ES:



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO		
	BAT1	BAT2
Desactivado		
Activado	○	○
Color	R	R/BI

INTERRUPTOR DE ARRANQUE		
	ST	IG
Libre		
Presionado	○	○
Color	Y/R	BI

CONMUTADOR DEL FARO			
	HI	(HL)	LO
☹	○	○	
(N)	○	○	○
☺		○	○
Color	Bu	Y	W

INTERRUPTOR DEL INTERMITENTE			
	I	C	D
←	○	○	
(N)			
→		○	○
Color	O	Gr	Lb

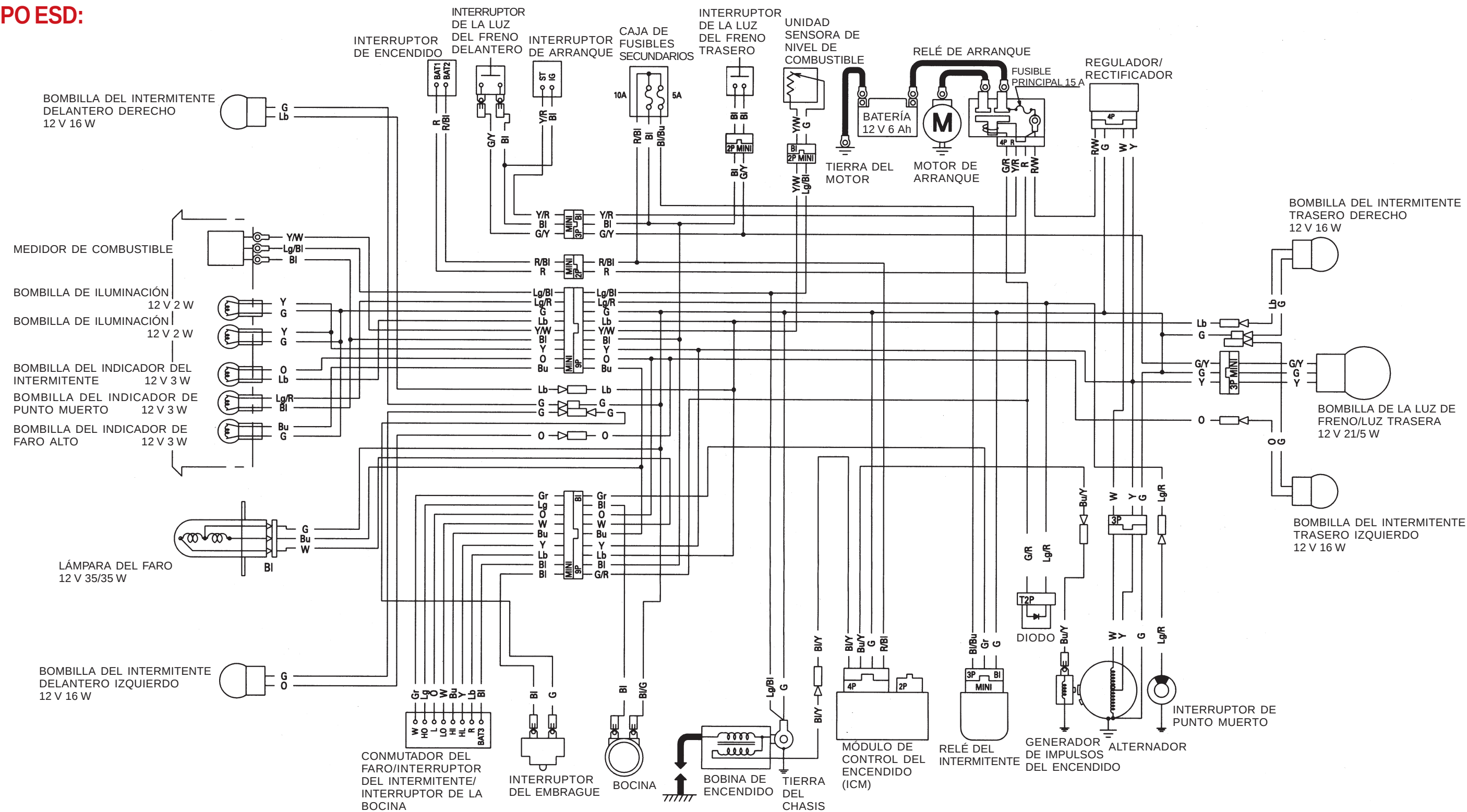
INTERRUPTOR DE LA BOCINA		
	HO	BAT3
Libre		
Presionado	○	○
Color	Lg	BI

BI	Negro	Br	Marrón
Y	Amarillo	O	Anaranjado
Bu	Azul	Lb	Azul claro
G	Verde	Lg	Verde claro
R	Rojo	P	Rosado
W	Blanco	Gr	Gris

Combinación de colores: Tierra/Marcación

0030Z-KRM-8500

TIPO ESD:



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO			INTERRUPTOR DE ARRANQUE			CONMUTADOR DEL FARO			INTERRUPTOR DEL INTERMITENTE			INTERRUPTOR DE LA BOCINA			Combinación de colores: Tierra/Marcación					
	BAT1	BAT2		ST	IG		HI	(HL)	LO		I	C	D		HO	BAT3	Bl	Negro	Br	Marrón
Desactivado			Libre														Y	Amarillo	O	Anaranjado
Activado			Presionado			(N)				(N)							Bu	Azul	Lb	Azul claro
Color	R	R/BI	Color	Y/R	BI	Color	Bu	Y	W	Color	O	Gr	Lb				G	Verde	Lg	Verde claro
																	R	Roj	P	Rosado
																	W	Blanco	Gr	Gris

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda **CG150 KS/ES/ESD**.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Sección 3) a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremadamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Las secciones 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. La sección 2 ilustra los procedimientos de desmontaje/montaje de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones de 4 a 18 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección.

Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte la sección 20, "Investigación de Averías".

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Servicios de Posventa
(Sector de Publicaciones Técnicas)

ÍNDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	6
	CULATA/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÓN	8
	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/ CONJUNTO DE ARRANQUE/ ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR	9
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	10
	CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILIBRADOR/ TRANSMISIÓN	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/ DIRECCIÓN	12
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	13
	FRENO HIDRÁULICO	14
SISTEMA ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	15
	SISTEMA DE ENCENDIDO	16
	ARRANQUE ELÉCTRICO	17
	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMA ELÉCTRICO	19
	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	20

EL MOTOR NO ARRANCA O EL ARRANQUE ES DIFÍCIL	20-1	DESEMPEÑO INSATISFACTORIO A ALTAS ROTACIONES	20-5
EL MOTOR NOTIENE POTENCIA	20-2	MANIOBRABILIDAD DEFICIENTE	20-5
DESEMPEÑO INSATISFACTORIO A BAJAS ROTACIONES Y AL RALENTÍ	20-4		

EL MOTOR NO ARRANCA O EL ARRANQUE ES DIFÍCIL

1. Inspección de la línea de combustible

Compruebe el flujo de combustible hacia el carburador.

¿El combustible llega al carburador?

- NO** – • Manguera o tamiz del filtro de combustible obstruido
• Grifo de combustible obstruido
• Respiradero de la tapa del tanque de combustible obstruido
- SÍ** – Va a la etapa 2.

2. Inspección de la bujía de encendido

Quite la bujía de encendido e inspecciónela.

¿La bujía de encendido está húmeda?

- SÍ** – • Carburador anegado
• Pistón de aceleración atascado en la posición abierta
• Filtro de aire sucio
• Ajuste incorrecto del tornillo piloto
- NO** – Va a la etapa 3.

3. Prueba de chispa

Efectúe la prueba de chispa.

¿La chispa es débil, o no hay chispa?

- SÍ** – • Bujía de encendido defectuosa
• Bujía de encendido contaminada
• Cableado del sistema de encendido flojo o desconectado
• Cale de la bujía de encendido roto o en cortocircuito
• Bobina de encendido defectuosa
• Generador de impulsos del encendido defectuoso
• Interruptor de encendido defectuoso
• Módulo de control del encendido (ICM) defectuoso
- NO** – Va a la etapa 4.

4. Condición de arranque del motor

Arranque el motor a través del procedimiento normal.

¿El motor arranca y se apaga enseguida?

- SÍ** – • Operación incorrecta del estrangulador
• Ajuste incorrecto del carburador
• Aislador del carburador con penetración falsa de aire
• Punto de encendido incorrecto (ICM o generador de impulsos del encendido defectuoso)
• Combustible contaminado
- NO** – Va a la etapa 5.

5. Comprobación de la compresión en el cilindro

Efectúe la prueba de compresión en el cilindro.

¿La compresión es baja?

- SÍ** – • Separación insuficiente de la válvula
• Válvula atascada en la posición abierta
• Cilindro y segmentos del pistón desgastados
• Junta de la culata dañada
• Válvula atascada
• Sincronización de válvulas incorrecta

EL MOTOR NO TIENE POTENCIA

1. Inspección del accionamiento

Levante la rueda trasera del suelo y gírela con la mano.

¿La rueda gira libremente?

- NO** – • Freno agarrotando
• Rodamientos de la rueda desgastados o dañados
• Eje alabeado

SÍ – Va a la etapa 2.

2. Inspección de la presión de los neumáticos

Compruebe la presión de los neumáticos.

¿La presión del neumático es insuficiente?

- SÍ** – • Válvula del neumático defectuosa
• Neumático pinchado

NO – Va a la etapa 3.

3. Inspección del embrague

Acelere rápidamente de la primera hacia la segunda marcha.

¿Las rotaciones del motor se alteran por causa del acoplamiento del embrague?

- NO** – • Embrague patinando
• Discos de fricción del embrague desgastados
• Placas separadoras del embrague alabeados
• Resortes del embrague flacos
• Mecanismo de accionamiento del embrague atascado
• Utilización de aditivo en el aceite del motor

SÍ – Va a la etapa 4.

4. Inspección de la condición del motor

Acelere gradualmente.

¿Las rotaciones del motor aumentan?

- NO** – • Mezcla aire/combustible excesivamente rica o pobre
• Filtro de aire obstruido
• Flujo de combustible restringido
• Silenciador obstruido
• Respiradero de la tapa del tanque de combustible obstruido

SÍ – Va a la etapa 5.

5. Inspección de la condición del motor

Acelere o conduzca en velocidad más alta.

¿Ocurre cascabeleo?

- SÍ** – • Pistón y cilindro desgastados
• Utilización de combustible de baja calidad
• Acumulación excesiva de carbonilla en la cámara de combustión
• Punto de encendido muy avanzado (ICM defectuoso)
• Mezcla de combustible pobre

NO – Va a la etapa 6.

6. Inspección del punto de encendido

Compruebe el punto de encendido.

¿El punto de encendido está correcto?

- NO** – • Módulo de control del encendido (ICM) defectuoso
• Generador de pulsos del encendido defectuoso

SÍ – Va a la etapa 7.

7. Inspección del aceite del motor

Compruebe el nivel y el estado del aceite del motor.

¿El nivel está correcto y la condición del aceite es buena?

- NO** – • Nivel de aceite muy alto
• Nivel de aceite muy bajo
• Aceite contaminado

SÍ – Va a la etapa 8.

8. Inspección de la bujía de encendido

Quite la bujía de encendido e inspecciónela .

¿La bujía de encendido está contaminada o descolorada?

- SÍ** – • Frecuencia de mantenimiento de la bujía de encendido insuficiente
• Utilización de bujía de encendido incorrecta
• Separación de bujía de encendido incorrecta

NO – Va a la etapa 9.

9. Comprobación de la compresión en el cilindro

Efectúe la prueba de compresión en el cilindro.

¿La compresión es baja?

- SÍ** – • Separación de la válvula insuficiente
• Válvula atascada en la posición abierta
• Cilindro y segmentos del pistón desgastados
• Junta de la culata dañada
• Sincronización de válvulas incorrecta

NO – Va a la etapa 10.

10. Inspección del carburador

Compruebe el carburador con respecto a obstrucción.

¿El carburador está obstruido?

- SÍ** – Frecuencia de mantenimiento del carburador insuficiente

NO – Va a la etapa 11.

11. Inspección de la lubricación

Quite la tapa de la culata e inspeccione la lubricación.

¿El tren de distribución es lubricado correctamente?

- NO** – • Pasaje de aceite obstruido
• Tamiz del filtro de aceite obstruido

DESEMPEÑO INSATISFACTORIO A BAJAS ROTACIONES Y AL RALENTÍ

1. Inspección del tornillo piloto

Compruebe el ajuste del tornillo piloto del carburador.

¿El ajuste está correcto?

NO – Remítase a la página 5-14.

SÍ – Va a la etapa 2.

2. Comprobación de penetración falsa de aire

Compruebe el aislador del carburador con respecto a penetración falsa de aire.

¿Ocurre penetración falsa de aire?

SÍ – • Abrazadera del aislador del carburador floja
• Aislador dañado

NO – Va a la etapa 3.

3. Prueba de chispa

Efectúe la prueba de chispa.

¿La chispa es débil o intermitente?

SÍ – • Bujía de encendido defectuosa
• Bujía de encendido contaminada
• Cableado del sistema de encendido flojo o desconectado
• Cable de la bujía de encendido roto o en cortocircuito
• Bobina de encendido defectuosa
• Generador de impulsos de encendido defectuoso
• Interruptor de encendido defectuoso
• Módulo de control del encendido (ICM) defectuoso

NO – Va a la etapa 4.

4. Inspección del punto de encendido

Compruebe el punto de encendido.

¿El punto de encendido está correcto?

NÃO – • Módulo de control del encendido (ICM) defectuoso
• Generador de impulsos de encendido defectuoso

DESEMPEÑO INSATISFACTORIO A ALTAS ROTACIONES

1. Inspección de la línea de combustible

Desconecte la línea de combustible en el carburador.

¿El combustible fluye normalmente?

- NO** – • Línea de combustible obstruida
• Respiradero de la tapa del tanque de combustible obstruido
• Grifo de combustible defectuoso
• Filtro de tamiz de combustible obstruido

SÍ – Va a la etapa 2.

2. Inspección del carburador

Compruebe el carburador con respecto a obstrucción.

¿El carburador está obstruido?

SÍ – Frecuencia de mantenimiento del carburador insuficiente

NO – Va a la etapa 3.

3. Inspección del punto de encendido

Compruebe el punto de encendido.

¿El punto de encendido está correcto?

- NO** – • Módulo de control del encendido (ICM) defectuoso
• Generador de impulsos del encendido defectuoso

SÍ – Va a la etapa 4.

4. Inspección de la sincronización de las válvulas

Compruebe la sincronización de las válvulas.

¿La sincronización de las válvulas está correcta?

NO – Montaje incorrecto del piñón de sincronización/engranaje de distribución

SÍ – Va a la etapa 5.

5. Inspección del resorte de la válvula

Compruebe los resortes de las válvulas.

¿Los resortes de las válvulas están flacos?

SÍ – Resorte de la válvula defectuoso

MANIOBRABILIDAD DEFICIENTE

Dirección pesada

- Tuerca de ajuste de la columna de dirección demasiado apretada
- Rodamientos de la columna de dirección dañados

Bamboleo en las ruedas delantera o trasera

- Juego excesivo del rodamiento de la rueda
- Llanta torcida
- Armado incorrecto del cubo de la rueda
- Bujes del pivote del brazo oscilante excesivamente desgastados
- Chasis torcido

La motocicleta se desvía hacia un lado

- Ruedas delantera y trasera mal alineadas
- Horquilla deformada
- Brazo oscilante deformado
- Eje alabeado
- Chasis torcido

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para las motocicletas Honda **CG150 KS/ES/ESD**.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Sección 3) a fin de asegurar que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

La realización del primer mantenimiento programado es extremadamente importante. El desgaste inicial que ocurre durante el período de ablande será compensado.

Las secciones 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. La sección 2 ilustra los procedimientos de desmontaje/montaje de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en las secciones siguientes.

Las secciones de 4 a 18 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre la sección deseada en esta página y consulte el índice en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio e investigación de averías para aquella sección.

Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte la sección 20, "Investigación de Averías".

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN DE LA IMPRESIÓN DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA. SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERÍSTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BÁSICO EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.
Departamento de Servicios de Posventa
(Sector de Publicaciones Técnicas)

ÍNDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR	6
	CULATA/VÁLVULAS	7
	CILINDRO/PISTÓN	8
	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/ CONJUNTO DE ARRANQUE/ ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR	9
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE	10
	CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILIBRADOR/ TRANSMISIÓN	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/ DIRECCIÓN	12
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN	13
	FRENO HIDRÁULICO	14
SISTEMA ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	15
	SISTEMA DE ENCENDIDO	16
	ARRANQUE ELÉCTRICO	17
	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	18
	DIAGRAMA ELÉCTRICO	19
	INVESTIGACIÓN DE AVERÍAS	20

