*Algunas p*alabras sobre seguridad

Servicio de información

La información de servicio y reparación contenida en este manual está destinada a técnicos profesionales calificados. Intentar el servicio o las reparaciones sin la capacitación, las herramientas y el equipo adecuados podría causarle lesiones a usted o a otras personas. También podría dañar el vehículo o crear una condición insegura.

Este manual describe los métodos y procedimientos adecuados para realizar el servicio, el mantenimiento y las reparaciones. Algunos procedimientos requieren el uso de herramientas especialmente diseñadas y equipos dedicados. Cualquier persona que tenga la intención de utilizar una pieza de repuesto, un procedimiento de servicio o una herramienta no recomendada por Honda, debe determinar los riesgos para su seguridad personal y la operación segura del vehículo.

Si necesita reemplazar una pieza, use piezas originales de Honda con el número de pieza correcto o una pieza equivalente. Le recomendamos encarecidamente que no utilice piezas de repuesto de calidad inferior.

Para la seguridad de su cliente

El servicio y mantenimiento apropiados son esenciales para la seguridad del cliente y la confiabilidad del vehículo. Cualquier error o descuido durante el mantenimiento de un vehículo puede provocar una operación defectuosa, daños al vehículo o lesiones a otras personas.

⚠WARNING

El servicio o las reparaciones inadecuados pueden crear una condición insegura que puede causar que su cliente u otras personas sufran lesiones graves o la muerte.

Siga cuidadosamente los procedimientos y precauciones de este manual y otros materiales de servicio.

Por tu seguridad

Debido a que este manual está destinado al técnico de servicio profesional, no proporcionamos advertencias sobre muchas prácticas básicas de seguridad en el taller (p. ej., piezas calientes: use guantes). Si no ha recibido capacitación sobre seguridad en el taller o no se siente seguro acerca de su conocimiento de prácticas seguras de mantenimiento, le recomendamos que no intente realizar los procedimientos descritos en este manual.

Algunas de las precauciones de seguridad de servicio general más importantes se dan a continuación. Sin embargo, no podemos advertirle de todos los peligros concebibles que pueden surgir al realizar los procedimientos de servicio y reparación. Solo usted puede decidir si debe o no realizar una tarea determinada.

⚠WARNING

Si no sigue correctamente las instrucciones y precauciones, puede sufrir lesiones graves o la muerte.

Siga cuidadosamente los procedimientos y precauciones de este manual.

Precauciones de seguridad importantes

Asegúrese de tener una comprensión clara de todas las prácticas básicas de seguridad en el taller y de que está usando la ropa adecuada y el equipo de seguridad. Al realizar cualquier tarea de servicio, tenga especial cuidado con lo siguiente:

- Lea todas las instrucciones antes de comenzar y asegúrese de tener las herramientas, las piezas de repuesto o reparación y las habilidades necesarias para realizar las tareas de manera segura y completa.
- Protéjase los ojos usando anteojos de seguridad, gafas protectoras o protectores faciales adecuados cada vez que martille, taladre, esmerile, haga palanca o trabaje cerca de aire o líquidos presurizados, y resortes u otros componentes de energía almacenada. Si tiene alguna duda, póngase protección para los ojos.
- Use otra ropa de protección cuando sea necesario, por ejemplo, guantes o zapatos de seguridad. La manipulación de piezas calientes o afiladas puede provocar quemaduras o cortes graves. Antes de agarrar algo que parece que puede lastimarte, detente y ponte guantes.
- Protéjase a sí mismo ya los demás siempre que tenga el vehículo en el aire. Cada vez que levante el vehículo, ya sea con un polipasto o un gato, asegúrese de que esté siempre bien sujeto. Utilice soportes de gato.

Asegúrese de que el motor esté apagado antes de comenzar cualquier procedimiento de servicio, a menos que las instrucciones le indiquen lo contrario. Esto ayudará a eliminar varios peligros potenciales:

- Envenenamiento por monóxido de carbono del escape del motor. Asegúrese de que haya ventilación adecuada cada vez que haga funcionar el motor.
- Quemaduras por piezas calientes o refrigerante. Deje que el motor y el sistema de escape se enfríen antes de trabajar en esas áreas.
- Lesiones por piezas móviles. Si la instrucción le indica que haga funcionar el motor, asegúrese de que sus manos, dedos y ropa estén fuera del camino.

Los vapores de gasolina y los gases de hidrógeno de las baterías son explosivos. Para reducir la posibilidad de un incendio o una explosión, tenga cuidado cuando trabaje cerca de gasolina o baterías.

- Utilice únicamente un solvente no inflamable, no gasolina, para limpiar las piezas.
- Nunca drene ni almacene gasolina en un recipiente abierto.
- Mantenga todos los cigarrillos, chispas y llamas alejados de la batería y de todas las piezas relacionadas con el combustible.

Cómo usar este manual

Este manual describe los procedimientos de servicio para el NC700X/XA/XD/S/SA/SD-C.

Las secciones 1, 2 y 3 se aplican a toda la motocicleta. La Sección 2 ilustra los procedimientos para la extracción/instalación de componentes que pueden ser necesarios para realizar el servicio descrito en las siguientes secciones.
Las secciones 4 a 23 describen las partes de la motocicleta, agrupadas según su ubicación. Si no está familiarizado con esta motocicleta, lea la Característica técnica en la Sección 1.

Siga las recomendaciones del Programa de mantenimiento para asegurarse de que la motocicleta esté en óptimas condiciones de funcionamiento.
Es muy importante realizar el primer mantenimiento programado. Compensa el desgaste inicial que ocurre durante el período de rodaje.

Encuentre la sección que desea en esta página, luego diríjase a la tabla de contenido en la primera página de la sección.

La mayoría de las secciones comienzan con una ilustración del ensamblaje o del sistema, información de servicio y solución de problemas para la sección. Las páginas siguientes dan un procedimiento detallado.

Consulte la solución de problemas en cada sección según el mal funcionamiento o el síntoma. En caso de un problema del motor, consulte primero la sección de resolución de problemas de PGM-FI.

Tu seguridad y la de los demás es muy importante. Para ayudarlo a tomar decisiones informadas, proporcionamos mensajes de seguridad y otra información a lo largo de este manual. Por supuesto, no es práctico ni posible advertirle sobre todos los peligros asociados con el mantenimiento de este vehículo.
Debe utilizar su propio buen juicio.
Encontrará información de seguridad importante en una variedad de formas que incluyen:

- Etiquetas de seguridad: en el vehículo
- Mensajes de seguridad: precedidos por un símbolo de alerta de seguridad y una de las tres palabras de advertencia, PELIGRO, ADVERTENCIA o PRECAUCIÓN. Estas palabras de advertencia significan:

⚠DANGER USTED SERÁ MUERTO o GRAVEMENTE HERIDO si no sigue las instrucciones.

⚠WARNING Usted PUEDE MUERTE o LESIONARSE GRAVEMENTE si no sigue las instrucciones.

⚠CAUTION Usted PUEDE SER HERIDO si no sigue las instrucciones.

- Instrucciones: cómo dar servicio a este vehículo de manera correcta y segura.

A medida que lea este manual, encontrará información precedida por una **NOTICE** símbolo. El propósito de este mensaje es ayudar prevención de daños a su vehículo, a otras propiedades o al medio ambiente.

TODA LA INFORMACIÓN, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN SE BASAN EN LA ÚLTIMA INFORMACIÓN DEL PRODUCTO DISPONIBLE EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN PARA LA IMPRESIÓN. Honda Motor Co., Ltd. SE RESERVA EL DERECHO DE REALIZAR CAMBIOS EN CUALQUIER MOMENTO SIN AVISO Y SIN OBLIGACIÓN ALGUNA. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACIÓN PUEDE SER REPRODUCIDA SIN PERMISO POR ESCRITO. ESTE MANUAL ESTÁ ESCRITO PARA PERSONAS QUE HAN ADQUIRIDO CONOCIMIENTOS BÁSICOS DE MANTENIMIENTO EN MOTOCICLETAS, SCOOTERS O CUATRO VEHÍCULOS Honda.

© Honda Motor Co., Ltd. OFICINA DE PUBLICACIÓN DE SERVICIOS

Fecha de emisión: febrero de 2012

SÍMBOLOS

Los símbolos utilizados en este manual muestran procedimientos de servicio específicos. Si se requiere información adicional relacionada con estos símbolos, se explicará específicamente en el texto sin el uso de los símbolos.

	Reemplace la(s) pieza(s) por una(s) nueva(s) antes del montaje.
	Utilice el aceite de motor recomendado, a menos que se especifique lo contrario.
	Utilice una solución de aceite de molibdeno (mezcla de aceite de motor y grasa de molibdeno en una proporción de 1:1).
	Use grasa multipropósito (grasa multipropósito a base de litio NLGI #2 o equivalente).
	Use grasa de bisulfuro de molibdeno (que contenga más del 3% de bisulfuro de molibdeno, NLGI #2 o equivalente). Ejemplo: • Molykote® BR-2 plus fabricado por Dow Corning EE. UU. • M-2 multipropósito fabricado por Mitsubishi Oil, Japón
	Use pasta de disulfuro de molibdeno (que contenga más del 40% de disulfuro de molibdeno, NLGI #2 o equivalente). Ejemplo: • Pasta Molykote® Gn fabricada por Dow Corning EE. UU. • Honda Moly 60 (solo EE. UU.) • Rocol ASP fabricado por Rocol Limited, Reino Unido • Pasta Rocol fabricada por Sumico Lubricant, Japón
	Utilice grasa de silicona.
	Aplicar agente de bloqueo. Use un agente de bloqueo de fuerza media a menos que se especifique lo contrario.
	Aplicar sellador.
	Utilice líquido de frenos DOT 4. Utilice el líquido de frenos recomendado a menos que se especifique lo contrario.
	Use líquido para horquillas o suspensión.

CONTENIDO

	INFORMACIÓN GENERAL	1
	MARCO/PANELES DE LA CARROCERÍA/SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
SISTEMA ELÉCTRICO DEL MOTOR/TREN DE IMPULSIÓN	SISTEMA PGM-FI	4
	SISTEMA DE ENCENDIDO	5
	ARRANCADOR ELÉCTRICO	6
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	7
	SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	8
	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	9
	CULATA/VÁLVULAS	10
	ARTICULACIÓN DEL EMBRAGUE/CAMBIO DE MARCHAS (NC700X/XA/S/SA)	11
	TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD)	12
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DE ARRANQUE	13
	CÁRTER/TRANSMISIÓN/BALANCEADOR	14
	CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO	15
	EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN DEL MOTOR	dieciséis
CHASIS	RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN	17
	RUEDA TRASERA/SUSPENSIÓN	18
	FRENO HIDRÁULICO	19
	SISTEMA DE FRENOS ANTIBLOQUEO (ABS)	20
MARCO ELÉCTRICO	BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	21
	LUCES/METROS/INTERRUPTORES	22
	SISTEMA INMOVILIZADOR (HISS)	23
	DIAGRAMA DE CABLEADO	24
	ÍNDICE	

MEMORÁNDUM

1. INFORMACIÓN GENERAL

REGLAS DE SERVICIO ·····1-2

IDENTIFICACIÓN DEL MODELO ·····1-3

ESPECIFICACIONES ·····1-6

VALORES DE TORQUE ·····1-15

PUNTOS DE LUBRICACIÓN Y SELLADO ····· 1-23

ENRUTAMIENTO DE CABLES Y MAZO DE CABLES····· 1-25

SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES ····· 1-86

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS····· 1-87

SMI REGLAS DE VICE

1. Use repuestos y lubricantes genuinos de Honda o recomendados por Honda o sus equivalentes. Las piezas que no cumplan con las especificaciones de diseño de Honda pueden dañar la motocicleta.
2. Utilice las herramientas especiales diseñadas para este producto para evitar daños y un montaje incorrecto.
3. Utilice únicamente herramientas métricas cuando realice el mantenimiento de la motocicleta. Los pernos, tuercas y tornillos métricos no son intercambiables con los sujetadores ingleses.
4. Instale juntas, juntas tóricas, pasadores de chaveta y placas de bloqueo nuevas cuando vuelva a montar.
5. Al apretar pernos o tuercas, comience primero con el diámetro más grande o el perno interno. Luego apriete al par especificado en diagonal en pasos incrementales a menos que se especifique una secuencia particular.
6. Limpie las piezas con disolvente de limpieza al desmontarlas. Lubrique cualquier superficie deslizante antes de volver a montar.
7. Después de volver a armar, verifique que todas las piezas estén instaladas y funcionen correctamente.
8. Encamine todos los cables eléctricos como se muestra en Enrutamiento de cables y arneses (página 1-25).
9. No doble ni retuerza los cables de control. Los cables de control dañados no funcionarán con suavidad y pueden pegarse o atascarse.

ABREVIATURA

A lo largo de este manual, se utilizan las siguientes abreviaturas para identificar las piezas o sistemas respectivos.

Abreviatura término	A término
ABS (NC700XA/XD/SA/SD)	Sistema de anti bloqueo de frenos
sensor CKP	Sensor de posición del cigüeñal
DCT (NC700XD/SD)	Transmisión de doble embrague
contenido descargable	Conector de enlace de datos
DTC	Código de diagnóstico de problemas
ECM (NC700X/XA/S/SA)	Módulo de control del motor
sensor de ECT	Sensor de temperatura del refrigerante del motor
EEPROM	Eléctricamente programable y borrable memoria de sólo lectura
Sensor EOP (NC700XD/SD)	Sensor de presión de aceite de motor
interruptor EOP	Interruptor de presión de aceite de motor
Sensor final de carrera (NC700XD/SD)	Sensor de temperatura del aceite del motor
HDS	Sistema de diagnóstico de Honda
SILBIDO	Sistema de seguridad de encendido Honda
IACV	Válvula de control de aire de ralentí
sensor IAT	Sensor de temperatura del aire de admisión
Sensor de mapa	Sensor de presión absoluta del colector
MIL	Luz indicadora de mal funcionamiento
O_2sensor	Sensor de oxigeno
PCM (NC700XD/SD)	Módulo de control de potencia
PCV	Válvula de control proporcional
PGM-FI	Inyección de combustible programada
Conector SCS	Revisión de servicio Conector corto
sensor de TP	Sensor de posición del acelerador
Sensor TR (NC700XD/SD)	Sensor de rango de transmisión
sensor VS	Sensor de velocidad del vehículo

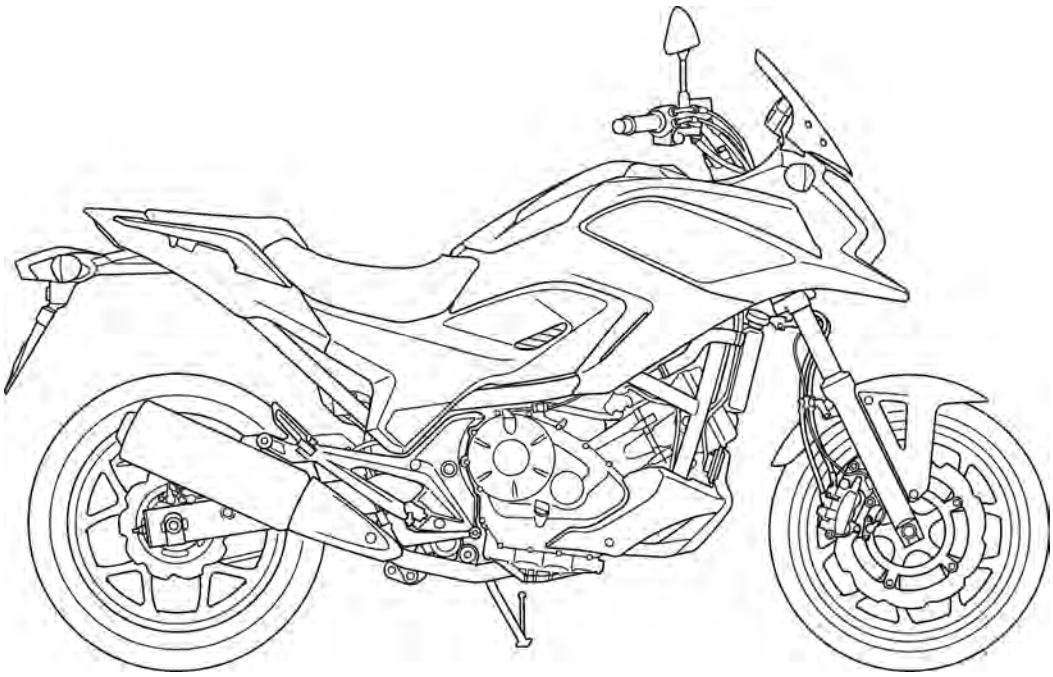
CÓDIGO DE DESTINO

A lo largo de este manual, se utilizan los siguientes códigos para identificar tipos individuales para cada región.

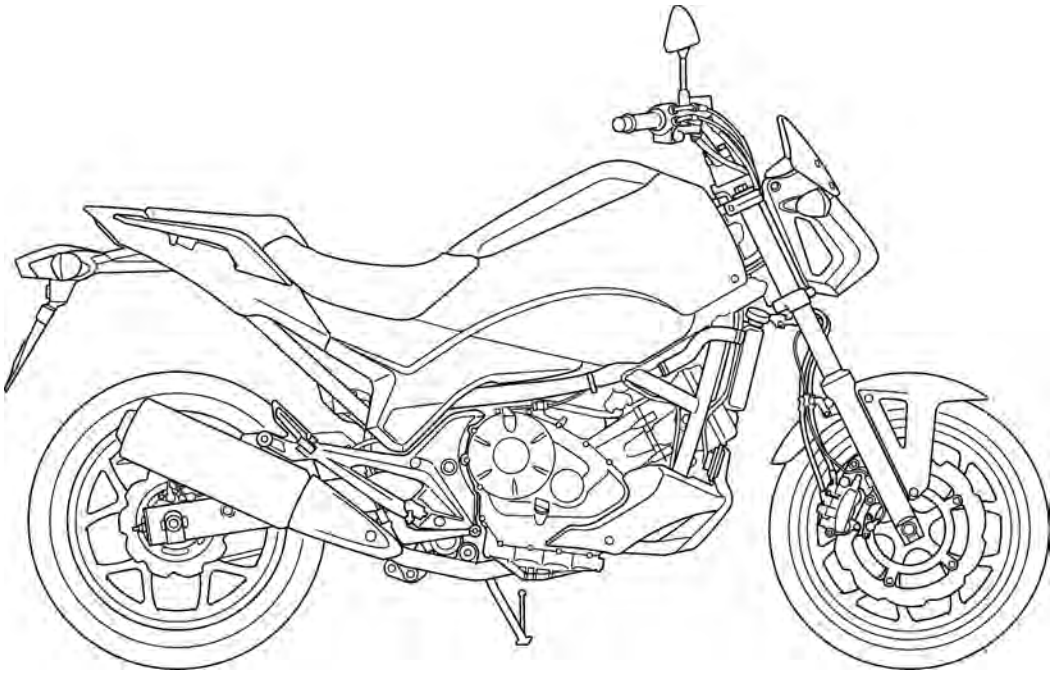
CÓDIGO DE DESTINO	REGIÓN
mi	Reino Unido
III E	Reino Unido tipo III
disfunción eréctil	VENTAS DIRECTAS EUROPEAS
II DE	VENTA DIRECTA EUROPEA tipo II
F	Francia
II F	Francia tipo II
KO	Corea
ru	Rusia
tu	Australia, Nueva Zelanda

IDENTIFICACIÓN DEL MODELO

NC700XA mostrado:



NC700SA mostrado:



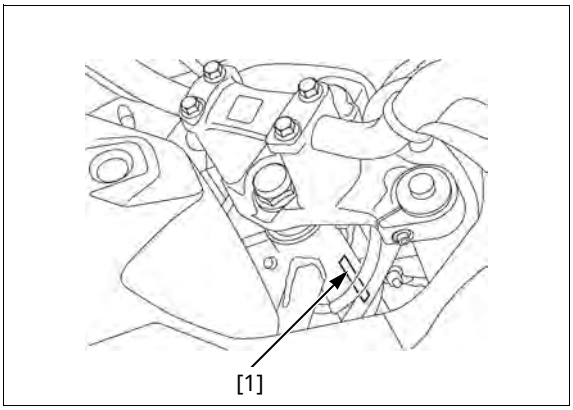
Este manual cubre los siguientes tipos de modelos NC700:

TIPO	NC700X			NC700S		
	NC700X	NC700XA	NC700XD	NC700S	NC700SA	NC700SD
Freno estándar	○	–	–	○	–	–
abdominales	–	○	○	–	○	○
DCT	–	–	○	–	–	○

Asegúrese de consultar el procedimiento para la versión adecuada del NC700.

NÚMEROS SERIALES

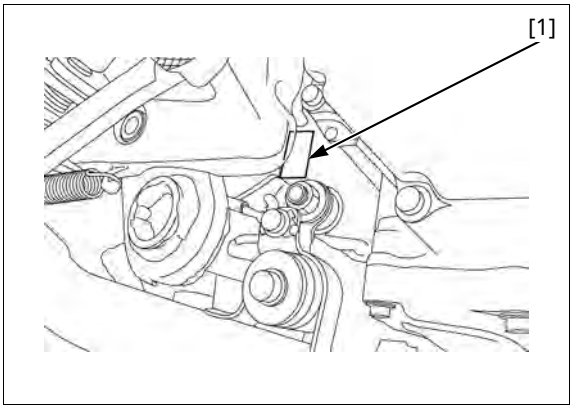
El número de identificación del vehículo (VIN) [1] está estampado en el lado derecho del cabezal de dirección.



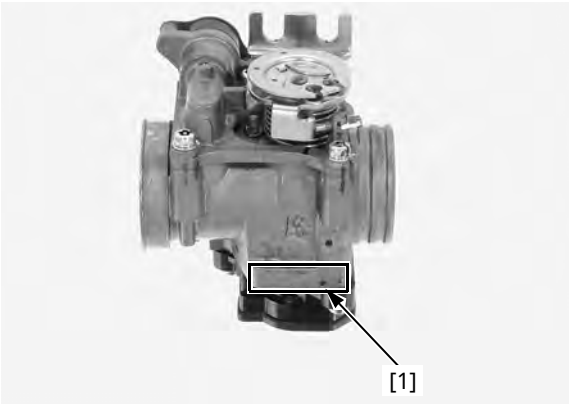
La placa de matrícula (tipos E, F, ED, RU) [1] y la placa de cumplimiento (solo tipo U) se adjuntan en el lado izquierdo del cabezal de dirección.



El número de serie del motor [1] está estampado en el lado inferior derecho del cárter.

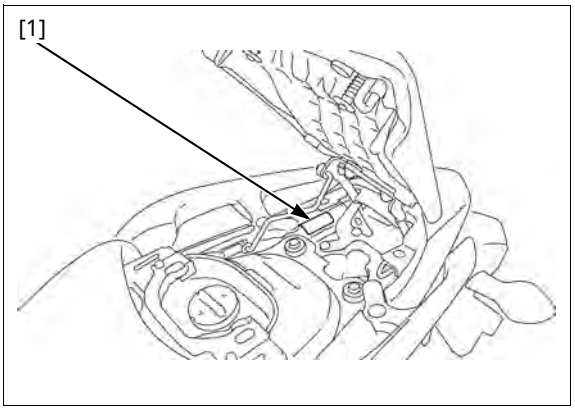


El número de identificación del cuerpo del acelerador [1] está estampado en el lado inferior izquierdo del cuerpo del acelerador, como se muestra.

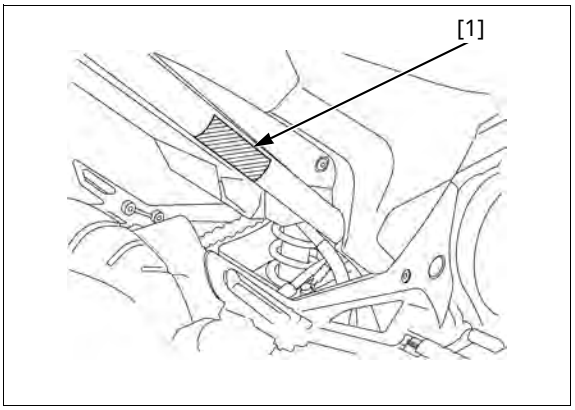


ETIQUETAS

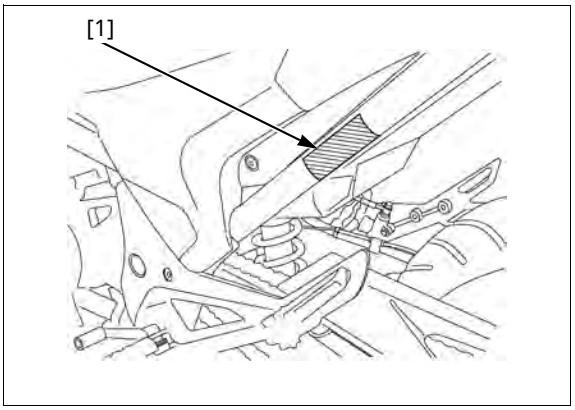
La etiqueta de color [1] está pegada en el lado derecho del marco trasero. Cuando solicite piezas codificadas por colores, especifique siempre el código de color designado.



La etiqueta de certificación de seguridad (tipo KO) [1] se encuentra en el lado izquierdo del marco trasero.



La etiqueta de información de control de emisiones (tipo KO) [2] está ubicada en el lado izquierdo del marco trasero.



ESPECIFICACIONES

ESPECIFICACIONES GENERALES

ARTÍCULO			ESPECIFICACIONES
DIMENSIONES	Longitud total	NC700X/XA/XD	2210 mm (87,0 pulgadas)
		NC700S/SA/SD	2195 mm (86,4 pulg.)
	Ancho promedio E, ED, F, RU, tipo U	NC700X/XA/XD	830 mm (32,7 pulg.)
		NC700S/SA/SD	760 mm (29,9 pulg.)
	tipo KO	NC700XA	825 mm (32,5 pulg.)
	Altura total	NC700X/XA/XD	1285 mm (50,6 pulg.)
		NC700S/SA/SD	1.130 mm (44,5 pulgadas)
	distancia entre ejes	NC700X/XA/XD	1540 mm (60,6 pulgadas)
		NC700S/SA/SD	1.525 mm (60,0 pulg.)
	Altura del asiento	NC700X/XA/XD	830 mm (32,7 pulg.)
		NC700S/SA/SD	790 mm (31,1 pulg.)
	Altura del estribo	NC700X/XA/XD	341 mm (13,4 pulg.)
		NC700S/SA/SD	310 mm (12,2 pulg.)
	Claridad del piso	NC700X/XA/XD	165 mm (6,5 pulg.)
		NC700S/SA/SD	140 mm (5,5 pulgadas)
	peso en vacío E, ED, F, RU, tipo U	NC700X	214 kg (472 libras)
		NC700XA	218 kg (481 libras)
		NC700XD	228 kg (503 libras)
		NC700S	211 kg (465 libras)
		NC700SA	215 kg (474 libras)
		NC700SD	225 kg (496 libras)
	tipo KO	NC700XA	220 kg (485 libras)
	Capacidad máxima de peso	E, ED, F, RU, tipo U	209 kg (461 libras)
		tipo KO	189 kg (417 libras)
MARCO	Tipo de marco		Diamante
	Suspensión delantera		horquilla telescópica
	Recorrido del eje delantero	NC700X/XA/XD	137 mm (5,4 pulgadas)
		NC700S/SA/SD	107 mm (4,2 pulgadas)
	Suspensión trasera		basculante
	Recorrido del eje trasero	NC700X/XA/XD	150 mm (5,9 pulgadas)
		NC700S/SA/SD	120 mm (4,7 pulgadas)
	Tamaño de los neumáticos delanteros		120/70ZR17M/C (58W)
	Tamaño de los neumáticos traseros		160/60ZR17M/C (69W)
	Marca de neumáticos delanteros	PIEDRA DE PUENTE	BT023FG
		METZELER	ROADTEC Z8 INTERACT E
	Marca de neumáticos traseros	PIEDRA DE PUENTE	BT023R G
		METZELER	ROADTEC Z8 INTERACT
	Freno frontal		Monodisco hidráulico
	Freno trasero		Monodisco hidráulico
	Ángulo de avance		27°
	Longitud del sendero		110 mm (4,3 pulgadas)
	Capacidad del tanque de combustible		14,1 litros (3,73 gal EE.UU., 3,1 gal Imp.)

ARTÍCULO				ESPECIFICACIONES
MOTOR	Disposición del cilindro			2 cilindros en línea, ángulo de inclinación
	Diámetro y carrera			55° 73,0 x 80,0 mm (2,87 x 3,15 in) 670 cm^3
	Desplazamiento			(40,9 pulgadas cúbicas) 10,7:1
	Índice de compresión			
	Tren de válvulas			Impulsado por cadena, OHC con
	Válvula de admisión	abre	a 1 mm (0,04 in) de elevación	balancín n.° 1: – 20° BTDC
				No.2: – 25° APMS
		cierra	a 1 mm (0,04 in) de elevación a	27° ABDC
	Válvula de escape	abre	1 mm (0,04 in) de elevación a 1	30° BBDC
		cierra	mm (0,04 in) de elevación	N.° 1: – 15° ATDC
				N.° 2: – 20° ATDC
	Sistema de lubricación			Presión forzada y cárter húmedo
	Tipo de bomba de aceite			Trocoide
	Sistema de refrigeración			Enfriado por líquido
	Filtración de aire			elemento de papel
	Peso seco del motor		NC700X/XA/S/SA	60,5 kg (133,4 libras)
			NC700XD/SD	67,3 kg (148,4 libras)
	Orden de abrir fuego			1 - 2
ENTREGA DE COMBUSTIBLE SISTEMA	Tipo			PGM-FI (inyección de combustible programada)
	orificio del acelerador			36 mm (1,4 pulg.)
TREN MOTRIZ	Sistema de embrague		NC700X/XA/S/SA	Multiplaca, húmedo
			NC700XD/SD	2 embragues húmedos multidisco
	Sistema de operación de embrague		NC700X/XA/S/SA	Accionamiento por cable
			NC700XD/SD	Automático
	Transmisión			Engranaje constante, 6
	reducción primaria		NC700X/XA/S/SA	velocidades 1.731 (71/41)
			NC700XD/SD	1.921 (73/38)
	Reducción definitiva		NC700X/XA/S/SA	2.687 (43/16)
			NC700XD/SD	2.437 (39/16)
	Relación de transmisión	NC700X/XA/S/SA	1º	2.812 (45/16)
			2do	1.894 (36/19)
			3ro	1.454 (32/22)
			4to	1.200 (30/25)
			5to	1.033 (31/30)
			6to	0,837 (31/37)
		NC700XD/SD	1º	2.666 (40/15)
			2do	1.904 (40/21)
			3ro	1.454 (32/22)
			4to	1.200 (30/25)
			5to	1.033 (31/30)
			6to	0,837 (31/37)
	patrón de cambio de marchas		NC700X/XA/S/SA	Sistema de retorno accionado con el pie
				izquierdo, 1 - N - 2 - 3 - 4 - 5 - 6
			NC700XD/SD	Sistema de retorno de cambio automático y eléctrico
				(accionado con la mano izquierda),
				N - 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6
ELÉCTRICO	Sistema de encendido			Transistorizado digital controlado por computador con avance eléctrico
	Sistema de arranque			Motor de arranque eléctrico
	Cargando sistema			Alternador de salida trifásico
	Regulador/rectificador			Rectificación de onda completa en cortocircuito/ triple fase FET
	Sistema de iluminación			Batería

ESPECIFICACIONES DE PGM-FI

ARTÍCULO	ESPECIFICACIONES
Resistencia del sensor IAT (a 20 °C/68 °F)	2,2 – 2,7 kΩ
Resistencia del sensor ECT (a 40 °C/104 °F)	1,0 – 1,3 kΩ
Resistencia del inyector (a 20°C/68°F)	11 – 13 Ω

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

ARTÍCULO	ESPECIFICACIONES
Bujía (Iridio)	IFR6G-11K (NGK)
Separación de bujías	1,0 - 1,1 mm (0,039 - 0,043 pulgadas)
Tensión máxima de la bobina de encendido	100 V mínimo
Voltaje pico del sensor CKP (a 20 °C/68 °F)	0,7 V mínimo
Tiempo de encendido (marca "F")	12° BTDC en ralentí

ESPECIFICACIONES DEL ARRANCADOR ELÉCTRICO

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Longitud de la escobilla del motor de arranque	12,0 – 13,0 (0,47 – 0,51)	6,5 (0,26)

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE

ARTÍCULO	ESPECIFICACIONES
Número de identificación del cuerpo del acelerador	GQ3UA
Ralentí	1.200 ± 100 minutos^{-1}(rpm)
Juego libre del puño del acelerador	2 – 6 mm (1/16 – 1/4 pulg.)
Presión de combustible al ralentí	343 kPa (3,5 kgf/cm$_2$, 50 psi)
Flujo de la bomba de combustible (a 12 V)	230cm$_3$(7,8 onzas estadounidenses, 8,1 onzas imp.) mínimo/10 segundos

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

ARTÍCULO		ESPECIFICACIONES
Capacidad de refrigerante	radiador y motor	1,69 litros (1,79 cuartos de galón estadounidenses, 1,49 cuartos de galón imperiales)
	al drenar	1,41 litros (1,49 cuartos de galón estadounidenses, 1,24 cuartos de galón imperiales)
	Tanque de reserva	0,13 litros (0,14 cuartos de galón estadounidenses, 0,11 cuartos de galón imperiales)
Presión de alivio de la tapa del radiador		108 – 137 kPa (1,1 – 1,4 kgf/cm$_2$, 16 – 20 psi)
Termostato	empezar a abrir	80 a 84 °C (176 a 183 °F)
	Totalmente abierto	95°C (203°F)
	Elevación de válvula	8 mm (0,3 pulg.) mínimo
Anticongelante recomendado		Anticongelante de etilenglicol de alta calidad que contiene inhibidores de corrosión sin silicatos
Concentración estándar de refrigerante		1:1 (mezcla con agua destilada)

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Aceite de motor capacidad	NC700X/XA/S/SA	Después de drenar	3,1 litros (3,3 cuartos de galón estadounidenses, 2,7 cuartos de galón imp.)	–
		Después de drenar/ cambio de filtro	3,4 litros (3,6 cuartos de galón estadounidenses, 3,0 cuartos de galón imp.)	–
		Después desmontaje	3,7 litros (3,9 cuartos de galón estadounidenses, 3,3 cuartos de galón imperiales)	–
	NC700XD/SD	Después de drenar	3,2 litros (3,4 cuartos de galón estadounidenses, 2,8 cuartos de galón imp.)	–
		Después de drenar/ cambio de filtro	3,4 litros (3,6 cuartos de galón estadounidenses, 3,0 cuartos de galón imp.)	–
		Después desmontaje	4,1 litros (4,3 cuartos de galón estadounidenses, 3,6 cuartos de galón imperiales)	–
Aceite de motor recomendado			Honda "aceite para motocicletas de 4 tiempos" o equivalente Clasificación de servicio API: SG o superior (excepto los aceites etiquetados como de conservación de energía en la etiqueta circular de servicio API) Viscosidad: SAE 10W-30 Norma JASO T 903: MA	–
Presión de aceite en el filtro de aceite del motor			470 kPa (4,8 kgf/cm$_2$, 68 psi) a 5000 min$_{-1}$(rpm)/(80°C/176°F)	–
Rotor de bomba de aceite (NC700X/XA/S/SA)		Espacio libre de la punta	0,15 (0,006)	0,20 (0,008)
		Liquidación del cuerpo	0,15 – 0,21 (0,006 – 0,008)	0,35 (0,014)
		Espacio libre lateral	0,04 – 0,09 (0,002 – 0,004)	0,12 (0,005)
Rotor de bomba de aceite de motor (NC700XD/SD)		Espacio libre de la punta	0,15 (0,006)	0,20 (0,008)
		Liquidación del cuerpo	0,15 – 0,21 (0,006 – 0,008)	0,35 (0,014)
		Espacio libre lateral	0,04 – 0,09 (0,002 – 0,004)	0,12 (0,005)
Rotor de bomba de aceite de embrague (NC700XD/SD)		Espacio libre de la punta	0,15 (0,006)	–
		Liquidación del cuerpo	0,15 – 0,21 (0,006 – 0,008)	–
		Espacio libre lateral	0,04 – 0,09 (0,002 – 0,004)	–

ESPECIFICACIONES DE CULATA/VÁLVULAS

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Compresión del cilindro a los 470 min$_{-1}$(rpm)			1.775 kPa (18,1 kgf/cm$_2$, 257 psi)	–
Juego de válvulas		EN	0,17 ± 0,02 (0,007 ± 0,001)	–
		EX	0,28 ± 0,02 (0,011 ± 0,001)	–
Balancín, balancín eje	Identificación del balancín		20.012 – 20.030 (0.7879 – 0.7886)	20.041 (0.7890)
	Eje de balancines OD		19,972 – 19,993 (0,7863 – 0,7871)	19.961 (0.7859)
	Juego de balancines a eje		0,019 – 0,058 (0,0007 – 0,0023)	0,08 (0,003)
Longitud de la cuña B del tensor de la cadena de distribución			–	6,0 (0,24)
Árbol de levas	Altura del lóbulo de la leva	EN	34,7897 – 35,0297 (1,36967 – 1,37912)	34.7697 (1.36888)
		EX	34,9227 – 35,1627 (1,37491 – 1,38436)	34.9027 (1.37412)
	Sin		–	0,04 (0,002)
	Diámetro exterior del muñón del árbol de levas		41,935 – 41,950 (1,6510 – 1,6516)	41.927 (1.6507)
válvula, válvula guía	Vástago de válvula OD	EN	4,975 – 4,990 (0,1959 – 0,1965)	4,965 (0,1955)
		EX	4,965 – 4,980 (0,1955 – 0,1961)	4,955 (0,1951)
	ID de guía de válvula	ENTRADA/EX	5.000 – 5.012 (0.1969 – 0.1973)	5,04 (0,198)
	Vástago a guía autorización	EN	0,010 – 0,037 (0,0004 – 0,0015)	0,075 (0,0030)
		EX	0,020 – 0,047 (0,0008 – 0,0019)	0,085 (0,0033)
	guía de válvula proyección arriba cabeza de cilindro	EN	17,7 – 18,0 (0,70 – 0,71)	–
		EX	19,6 – 19,9 (0,77 – 0,78)	–
	Ancho del asiento de la válvula	EN	0,90 – 1,10 (0,035 – 0,043)	1,5 (0,06)
		EX	1,30 – 1,50 (0,051 – 0,059)	1,9 (0,07)
Longitud libre del resorte de la válvula			49.07 (1.932)	48,1 (1,89)
Alabeo de la culata			–	0,10 (0,004)
ID del muñón del árbol de levas de la culata de cilindros			41,995 – 42,019 (1,6533 – 1,6543)	42.027 (1.6546)
Holgura entre la culata y el árbol de levas			0,045 – 0,084 (0,0018 – 0,0033)	0,10 (0,004)

ESPECIFICACIONES DE LA ARTICULACIÓN DEL EMBRAGUE/CAMBIO DE MARCHAS (NC700X/XA/S/SA)

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Juego libre de la palanca del embrague		10 – 20 (3/8 – 13/16)	–
Embrague	Longitud libre de resorte	43,2 (1,70)	41,7 (1,64)
	Grosor del disco	2,62 – 2,78 (0,103 – 0,109)	2,3 (0,09)
	Alabeo de la placa	–	0,30 (0,012)
Guía exterior del embrague	IDENTIFICACIÓN	21,991 – 22,016 (0,8658 – 0,8668)	22,03 (0,867)
	sobredosis	31,959 – 31,975 (1,2582 – 1,2589)	31.92 (1.257)
Diámetro exterior del eje principal en la guía exterior del embrague		21,967 – 21,980 (0,8648 – 0,8654)	21,95 (0,864)
Holgura entre la guía exterior y el eje principal del embrague		0,011 – 0,049 (0,0004 – 0,0019)	0,08 (0,003)
ID del engranaje conducido primario		32.000 – 32.025 (1.2598 – 1.2608)	32.09 (1.263)
Holgura de la guía exterior del engranaje conducido primario al embrague		0,025 – 0,066 (0,0010 – 0,0026)	0,10 (0,004)

ESPECIFICACIONES DE LA TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (NC700XD/SD)

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Juego de embrague	0,9 – 1,1 (0,035 – 0,043)	2,0 (0,08)
Resistencia del sensor EOT (20 °C/68 °F)	2,5 - 2,8 kΩ	–

ESPECIFICACIONES DEL EMBRAGUE DEL ALTERNADOR/ARRANQUE

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Diámetro exterior del saliente del engranaje conducido del motor de arranque	57.749 – 57.768 (2.2736 – 2.2743)	57.73 (2.273)
Identificación exterior del embrague de arranque	74.412 – 74.442 (2.9296 – 2.9308)	74,46 (2,931)

ESPECIFICACIONES DEL CÁRTER/TRANSMISIÓN/BALANCEADOR

NC700X/XA/S/SA

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Transmisión	Identificación de equipo	M5, M6, C1	28.000 – 28.021 (1.1024 – 1.1032)	28.04 (1.104)
		C2, C3, C4	31.000 – 31.025 (1.2205 – 1.2215)	31.04 (1.222)
	buje de engranaje sobredosis	M5, M6	27.959 – 27.980 (1.1007 – 1.1016)	27.94 (1.100)
		C2	30.955 – 30.980 (1.2187 – 1.2197)	30.93 (1.218)
		C3, C4	30.950 – 30.975 (1.2185 – 1.2195)	30.93 (1.218)
	Engranaje a buje autorización	M5, M6	0,020 – 0,062 (0,0008 – 0,0024)	0,08 (0,003)
		C2	0,020 – 0,070 (0,0008 – 0,0028)	0,10 (0,004)
		C3, C4	0,025 – 0,075 (0,0010 – 0,0030)	0,11 (0,004)
	DI del buje del engranaje	M5	25.000 – 25.021 (0.9843 – 0.9851)	25,04 (0,986)
		C2	27.985 – 28.006 (1.1018 – 1.1026)	28.02 (1.103)
	Diámetro exterior del eje principal	En buje M5	24,972 – 24,993 (0,9831 – 0,9840)	24,95 (0,982)
	Diámetro exterior del contraeje	En el buje C2	27.967 – 27.980 (1.1011 – 1.1016)	27.95 (1.100)
	Buje a eje autorización	M5	0,007 – 0,049 (0,0003 – 0,0020)	0,09 (0,004)
		C2	0,005 – 0,039 (0,0002 – 0,0015)	0,06 (0,002)
horquilla de cambio, eje de horquilla	ID de bifurcación		12.000 – 12.018 (0.4724 – 0.4731)	12,03 (0,474)
	Grosor de la garra		5,93 – 6,00 (0,233 – 0,236)	5,9 (0,23)
	Diámetro exterior del eje de la horquilla de cambio		11,957 – 11,968 (0,4707 – 0,4712)	11,95 (0,470)

NC700XD/SD

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Transmisión	Identificación de equipo	M5	33.000 – 33.025 (1.2992 – 1.3002)	33.04 (1.301)
		M6	43.000 – 43.025 (1.6929 – 1.6939)	43.04 (1.694)
		C1	31.010 – 31.035 (1.2209 – 1.2218)	31.06 (1.223)
		C2	25.000 – 25.021 (0.9843 – 0.9851)	25,03 (0,985)
		C3, C4	31.000 – 31.025 (1.2205 – 1.2215)	31.04 (1.222)
	buje de engranaje sobredosis	M5	32.955 – 32.980 (1.2974 – 1.2984)	32.93 (1.296)
		M6	42.950 – 42.975 (1.6909 – 1.6919)	42.93 (1.690)
		C1	30,970 – 30,995 (1,2193 – 1,2203)	30.94 (1.218)
		C2	24,959 – 24,980 (0,9826 – 0,9835)	24,94 (0,982)
		C3, C4	30.950 – 30.975 (1.2185 – 1.2195)	30.93 (1.218)
	Engranaje a buje autorización	M5	0,020 – 0,070 (0,0008 – 0,0028)	0,10 (0,004)
		M6	0,025 – 0,075 (0,0010 – 0,0030)	0,11 (0,004)
		C1	0,015 – 0,065 (0,0006 – 0,0026)	0,10 (0,004)
		C2	0,020 – 0,062 (0,0008 – 0,0024)	0,09 (0,004)
		C3, C4	0,025 – 0,075 (0,0010 – 0,0030)	0,11 (0,004)
	DI del buje del engranaje	M5	29.985 – 30.006 (1.1805 – 1.1813)	30.03 (1.182)
		M6	40.007 – 40.028 (1.5751 – 1.5759)	40.038 (1.5763)
		C1	28.000 – 28.021 (1.1024 – 1.1032)	28.04 (1.104)
		C2	21,985 – 22,006 (0,8655 – 0,8664)	22,02 (0,867)
	eje principal interior sobredosis	En buje M5	29.957 – 29.970 (1.1794 – 1.1799)	29.93 (1.178)
	Eje principal exterior sobredosis	En buje M6	39,975 – 39,991 (1,5738 – 1,5744)	39.965 (1.5734)
	Diámetro exterior del contraeje	En el buje C1	27.967 – 27.980 (1.1011 – 1.1016)	27.95 (1.100)
		En el buje C2	21,952 – 21,965 (0,8643 – 0,8648)	21,94 (0,864)
	Buje a eje autorización	M5	0,015 – 0,049 (0,0006 – 0,0019)	0,09 (0,004)
		M6	0,016 – 0,053 (0,0006 – 0,0021)	0,10 (0,004)
		C1	0,020 – 0,054 (0,0008 – 0,0021)	0,08 (0,003)
		C2	0,020 – 0,054 (0,0008 – 0,0021)	0,08 (0,003)
horquilla de cambio, eje de horquilla	ID de bifurcación		12.000 – 12.018 (0.4724 – 0.4731)	12,03 (0,474)
	Grosor de la garra		5,93 – 6,00 (0,233 – 0,236)	5,9 (0,23)
	Diámetro exterior del eje de la horquilla de cambio		11,957 – 11,968 (0,4707 – 0,4712)	11,95 (0,470)

ESPECIFICACIONES DEL CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Cigüeñal	Holgura del lado de la biela		0,15 – 0,35 (0,006 – 0,014)	0,45 (0,018)
	Sin	Lado derecho	–	0,03 (0,001)
		Lado izquierdo	–	0,03 (0,001)
	Holgura de aceite del cojinete principal		0,019 – 0,037 (0,0007 – 0,0015)	0,05 (0,002)
Cilindro	IDENTIFICACIÓN		73.000 – 73.015 (2.8740 – 2.8746)	73.07 (2.877)
	Fuera de ronda		–	0,10 (0,004)
	Afilar		–	0,10 (0,004)
	Alabeo		–	0,10 (0,004)
Pistón, pistón anillos	Diámetro exterior del pistón a 13 mm (0,5 in) desde la parte inferior		72.976 – 72.990 (2.8731 – 2.8736)	72.970 (2.8728)
	ID del orificio del pasador del pistón		18.010 – 18.013 (0.7091 – 0.7092)	18.023 (0.7096)
	Diámetro exterior del pasador de pistón		17,996 – 18,000 (0,7085 – 0,7087)	17.988 (0.7082)
	Holgura de pistón a pasador de pistón		0,010 – 0,017 (0,0004 – 0,0007)	0,035 (0,0014)
	Extremo del segmento de pistón brecha	Arriba	0,15 – 0,30 (0,006 – 0,012)	0,6 (0,02)
		Segundo	0,30 – 0,42 (0,012 – 0,017)	0,6 (0,02)
		Aceite (riel lateral)	0,20 – 0,70 (0,008 – 0,028)	0,8 (0,03)
	Pistón anillo a anillo holgura de la ranura	Arriba	0,035 – 0,080 (0,0014 – 0,0032)	0,15 (0,006)
		Segundo	0,030 – 0,055 (0,0012 – 0,0022)	0,13 (0,005)
Juego de cilindro a pistón			0,010 – 0,039 (0,0004 – 0,0015)	0,05 (0,002)
ID del extremo pequeño de la biela			17,964 – 17,977 (0,7072 – 0,7078)	17,985 (0,7081)
Holgura de aceite del cojinete de muñequilla			0,026 – 0,044 (0,0010 – 0,0017)	0,05 (0,002)

ESPECIFICACIONES DE RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del dibujo del neumático			–	1,5 (0,06)
neumático frío presión	solo conductor		250 kPa (2,50 kgf/cm2, 36 psi)	–
	conductor y pasajero		250 kPa (2,50 kgf/cm2, 36 psi)	–
descentramiento del eje			–	0,2 (0,01)
Alabeo de la llanta		Radial	–	2,0 (0,08)
		Axial	–	2,0 (0,08)
Peso de equilibrio de la rueda			–	60 g (2,1 onzas) máx.
Tenedor	primavera libre longitud	NC700X/XA/XD	394,9 (15,55)	387,0 (15,24)
		NC700S/SA/SD	357,0 (14,06)	349,9 (13,78)
	descentramiento del tubo		–	0,20 (0,008)
	Líquido de horquilla recomendado		Honda ULTRA CUSHION OIL SS-47 (10W) o equivalente	–
	Nivel fluído	NC700X/XA/XD	104 (4.1)	–
		NC700S/SA/SD	103 (4.1)	–
	Capacidad de fluido	NC700X/XA/XD	514 ± 2,5 cm3(17,4 ± 0,08 onzas estadounidenses, 18,1 ± 0,09 onzas imperiales)	–
		NC700S/SA/SD	518 ± 2,5 cm3(17,5 ± 0,08 onzas estadounidenses, 18,2 ± 0,09 onzas imperiales)	–

ESPECIFICACIONES DE LA RUEDA TRASERA/SUSPENSIÓN

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO				ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del dibujo del neumático				–	2,0 (0,08)
Presión de los neumáticos en frío		solo conductor		290 kPa (2,90 kgf/cm2, 42 psi)	–
		conductor y pasajero		290 kPa (2,90 kgf/cm2, 42 psi)	–
descentramiento del eje				–	0,2 (0,01)
Alabeo de la llanta		Radial		–	2,0 (0,08)
		Axial		–	2,0 (0,08)
Peso de equilibrio de la rueda				–	60 g (2,1 onzas) máx.
Conducir cadena	Tamaño/enlace	NC700X/ XA/S/SA	HIZO	DID520V0-114LE	–
			RK	RK520MKO-114LE	–
		NC700XD /DAKOTA DEL SUR	HIZO	DID520V0-112LE	–
			RK	RK520MKO-112LE	–
	Flojo	NC700X/XA/XD		30 – 40 (1,2 – 1,6)	–
		NC700S/SA/SD		25 – 35 (1,0 – 1,4)	–

ESPECIFICACIONES DEL FRENO HIDRÁULICO

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Frente	Líquido de frenos especificado		punto 4	–
	Grosor del disco de freno		4,8 – 5,2 (0,19 – 0,20)	4,0 (0,16)
	Alabeo del disco de freno		–	0,30 (0,012)
	Identificación del cilindro maestro		11.000 – 11.043 (0.4331 – 0.4348)	11,055 (0,4352)
	Diámetro exterior del pistón maestro		10,957 – 10,984 (0,4314 – 0,4324)	10,945 (0,4309)
	Diámetro interno del cilindro de la pinza (NC700X/S)		27.000 – 27.050 (1.0630 – 1.0650)	27.060 (1.0654)
	Diámetro exterior del pistón de la pinza (NC700X/S)		26.918 – 26.968 (1.0598 – 1.0617)	26.91 (1.059)
	Identificación del cilindro del calibrador (NC700XA/XD/SA/SD)	Cilindro A	22.650 – 22.700 (0.8917 – 0.8937)	22.712 (0.8941)
		Cilindro B	27.000 – 27.050 (1.0630 – 1.0650)	27.060 (1.0654)
	Diámetro exterior del pistón de la pinza (NC700XA/XD/SA/SD)	Pistón A	22,585 – 22,618 (0,8892 – 0,8905)	22,56 (0,888)
		Pistón B	26.918 – 26.968 (1.0598 – 1.0617)	26.91 (1.059)
Trasero	Líquido de frenos especificado		punto 4	–
	Grosor del disco de freno		4,8 – 5,2 (0,19 – 0,20)	4,0 (0,16)
	Alabeo del disco de freno		–	0,30 (0,012)
	Identificación del cilindro maestro		14.000 – 14.043 (0.5512 – 0.5529)	14,055 (0,5533)
	Diámetro exterior del pistón maestro		13,957 – 13,984 (0,5495 – 0,5506)	13,945 (0,5490)
	Identificación del cilindro del calibrador		38,18 – 38,23 (1,503 – 1,505)	38.24 (1.506)
	Diámetro exterior del pistón de la pinza		38.098 – 38.148 (1.4999 – 1.5019)	38.09 (1.500)
	Altura del pedal de freno		85,0 – 87,0 (3,35 – 3,43)	–

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE BATERÍA/CARGA

ARTÍCULO			ESPECIFICACIONES
Batería	Tipo		YTZ12S
	Capacidad		12 V - 11 Ah
	Fuga de corriente		1,2 mA máximo
	Voltaje (20°C/68°F)	Completamente cargado	13,0 - 13,2 V
		Necesidades cargando	Por debajo de 12,4 V
	Corriente de carga	Normal	1,1 A/5 – 10 horas
		Rápido	5,5 A/1 hora
Alternador	Capacidad		0,42 kW/5000 minutos^{-1}(rpm)
	Resistencia de la bobina de carga (20 °C/68 °F)		0,1 – 0,5 Ω

ESPECIFICACIONES DE LUCES/MEDIDORES/INTERRUPTORES

ARTÍCULO			ESPECIFICACIONES
bombillas	Faro		12 V – 60/55 W
	Luz de posición		12 V - 5 W
	Luz de freno/trasera/matrícula		12 V – 21/5 W
	Pon la luz de cruce		12 V – 21 ancho x 4
	luz del instrumento		CONDUJO
	Indicador de señal de giro		CONDUJO
	Indicador de luz alta		CONDUJO
	Indicador neutro		CONDUJO
	Indicador de presión de aceite del motor		CONDUJO
	Indicador de alta temperatura del refrigerante		CONDUJO
	MIL		CONDUJO
	indicador de silbido		CONDUJO
	Indicador ABS (NC700XA/XD/SA/SD)		CONDUJO
	Indicador de freno de mano (NC700XD/SD)		CONDUJO
Fusible	Fusible principal		30A
	Fusible PGM-FI		15A
	fusible secundario		15 A x 2, 7,5 A x 4
	Fusible ABS (NC700XA/XD/SA/SD)		30 A x 2, 7,5 A
	Fusible DCT (NC700XD/SD)		30 A, 7,5 A
Resistencia del sensor de ECT		40°C (104°F)	1,0 – 1,3 kΩ
		100°C (212°F)	0,1 – 0,2 kΩ
Resistencia del sensor de nivel de combustible		Lleno	4 – 6 Ω
		Vacío	80 – 83 Ω

VALORES DE TORQUE

VALORES DE TORQUE ESTÁNDAR

TIPO DE SUJETADOR	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	TIPO DE SUJETADOR	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)
perno y tuerca de 5 mm	5,2 (0,5, 3,8)	tornillo de 5mm	4,2 (0,4, 3,1)
Perno de 6 mm (incluye perno de brida SH) y tuerca	10 (1,0, 7)	tornillo de 6mm	9,0 (0,9, 6,6)
		Perno de brida de 6 mm (Incluye NSHF) y tuerca	12 (1.2, 9)
perno y tuerca de 8 mm	22 (2.2, 16)		
perno y tuerca de 10 mm	34 (3.5, 25)	Tuerca y perno de brida de 8 mm	27 (2.8, 20)
perno y tuerca de 12 mm	54 (5.5, 40)	Tuerca y perno de brida de 10 mm	39 (4,0, 29)

VALORES DE TORQUE DEL MOTOR Y DEL BASTIDOR

MARCO PANELES DE LA CARROCERÍA/SISTEMA DE ESCAPE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de montaje de la cubierta del asiento	2	4	0,9 (0,1, 0,7)	
Perno del casquillo de montaje de la luz de freno/ trasera/matrícula	1	6	10 (1,0, 7)	
Tuerca de montaje del reflector	1	5	1,7 (0,2, 1,3)	
Tornillo de montaje de la luz de la señal de giro	4	6	2,5 (0,3, 1,8)	
Tornillo de montaje de la tapa de la caja de equipajes	9	4	0,9 (0,1, 0,7)	
Tornillo de montaje de la placa de bloqueo de la tapa de la caja de equipajes	2	6	4,0 (0,4, 3,0)	
Tornillo de cabeza hueca de montaje de la tapa de la caja de equipajes	3	6	12 (1.2, 9)	
Tuerca de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes	1	6	12 (1.2, 9)	Tuerca en U
Perno de presión del brazo de cambio de marchas (NC700X/XA/S/SA)	1	6	12 (1.2, 9)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno de cabeza hueca de la cubierta del silenciador	1	6	10 (1,0, 7)	
Perno de la banda del silenciador	1	8	17,5 (1,8, 13)	
Tuerca de unión del tubo de escape	3	8	28 (2.9, 21)	Ver página 2-34
Espárrago del tubo de escape	3	8	–	Ver página 2-35

MANTENIMIENTO

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de la tapa de la carcasa del filtro de aire	6	5	1,1 (0,1, 0,8)	
Bujía	2	14	22 (2.2, 16)	
Contratuerca del tornillo de ajuste de la válvula	8	7	14 (1.4, 10)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Tapa de mantenimiento del árbol de levas	1	36	4,0 (0,4, 3,0)	Consulte la página 3-12
Tapa del orificio de distribución	1	14	10 (1,0, 7)	Aplique grasa a las roscas.
Tapa del orificio del cigüeñal	1	30	15 (1.5, 11)	Aplique grasa a las roscas.
Perno de drenaje de aceite de motor	1	12	30 (3.1, 22)	
Cartucho de filtro de aceite de motor	1	20	26 (2.7, 19)	Aplique aceite de motor a las roscas.
Jefe de filtro de aceite	1	20	–	Consulte la página 3-14 Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg.) desde la punta
Tuerca del eje trasero	1	18	98 (10,0, 72)	Tuerca en U
Contratuerca del ajustador de la cadena de transmisión	2	8	21 (2.1, 15)	
Perno del piñón de transmisión	1	10	54 (5.5, 40)	
Tuerca de rueda dentada impulsada	5	12	108 (11,0, 80)	Tuerca en U
Tornillo de la tapa del depósito del cilindro maestro	4	4	1,5 (0,2, 1,1)	
Perno de montaje del depósito del freno trasero	1	6	10 (1,0, 7)	
Contratuerca de la varilla de empuje del cilindro maestro trasero	1	8	17 (1.7, 13)	
Contratuerca del perno del ajustador del freno de mano (NC700XD/SD)	1	8	17 (1.7, 13)	
Perno de pivote del caballete lateral	1	10	–	Consulte la página 3-27 Aplique grasa a la superficie deslizante.
Tuerca de pivote del caballete lateral	1	10	39 (4,0, 29)	Tuerca en U
Perno del interruptor del caballete lateral	1	6	10 (1,0, 7)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.

SISTEMA PGM-FI

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
sensor de ECT	1	10	12 (1.2, 9)	
Perno de montaje del sensor de ángulo de banco	2	6	10 (1,0, 7)	
O_2sensor	1	12	24,5 (2,5, 18)	

SISTEMA DE ENCENDIDO

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tapa del orificio de distribución	1	14	10 (1,0, 7)	Aplique grasa a las roscas.
Perno de la abrazadera del cable de la tapa del cárter derecho (NC700XD/SD)	2	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta

ARRANCADOR ELÉCTRICO

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tuerca del terminal del motor de arranque	1	6	10 (1,0, 7)	

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tuerca de montaje de la bomba de combustible	6	6	12 (1.2, 9)	Para la secuencia de apriete (página 7-14)
Tornillo de la abrazadera de la manguera de conexión del filtro de aire	1	4	1,5 (0,2, 1,1)	
Tornillo de banda aislante	2	5	–	Ver página 7-18

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de banda de manguera de agua	6	–	–	Ver página 8-9 Ver página 8-10 Ver página 8-14
Perno de montaje de la cubierta del motor del ventilador	3	6	8,4 (0,9, 6,2)	
Tornillo de montaje del motor del ventilador	3	4	2,7 (0,3, 2,0)	
Tuerca de montaje del ventilador de refrigeración	1	3	1,0 (0,1, 0,7)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos.

SISTEMA DE LUBRICACIÓN

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Cartucho de filtro de aceite de motor	1	20	26 (2.7, 19)	Aplique aceite de motor a las roscas.

CULATA/VÁLVULAS

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de cabeza hueca de la tapa de la culata	3	6	10 (1,0, 7)	
Perno de montaje de la placa del respiradero	8	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno del eje del balancín	3	8	29 (3,0, 21)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Tapa de mantenimiento del árbol de levas	1	36	4,0 (0,4, 3,0)	Ver página 10-11 Ver página 10-28
Perno del tensor de la cadena de distribución	2	6	12 (1.2, 9)	
Perno de rueda dentada de leva	1	10	56 (5.7, 41)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Tornillo de banda de manguera de agua	6	–	–	Ver página 10-16
Tornillo de banda aislante	1	5	–	Ver página 10-25
Perno especial de culata	6	9	44 (4.5, 32)	Aplique una solución de aceite de molibdeno a las roscas y la superficie de asiento.

ARTICULACIÓN DEL EMBRAGUE/CAMBIO DE MARCHAS (NC700X/XA/S/SA)

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Contratuerca del centro del embrague	1	18	128 (13.1, 94)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento. Tuerca de bloqueo; reemplácelo con uno nuevo y estaca.
Perno de la placa del elevador del embrague	4	6	12 (1.2, 9)	
Perno de montaje del engranaje impulsor primario	1	10	93 (9.5, 69)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Perno de pivote del brazo de tope del tambor de cambios	1	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de cabeza hueca central del tambor de cambios	1	8	23 (2.3, 17)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Contratuerca del ajustador del pedal de cambios	2	6	10 (1,0, 7)	
Perno de pivote del pedal de cambio de marchas	1	8	27 (2.8, 20)	

TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD)

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de la placa de tope de la válvula solenoide	1	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la abrazadera del cable de la tapa del cárter derecho	2	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de montaje del cuerpo de la válvula de solenoide lineal	6	6	–	Para la secuencia de apriete (página 12-101)
Perno del sensor de ángulo del husillo de cambio	1	6	12 (1.2, 9)	
Perno de montaje del engranaje impulsor primario	1	10	93 (9.5, 69)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Perno de la tapa del engranaje reductor	3	6	14 (1.4, 10)	
Perno del sensor TR	1	6	12 (1.2, 9)	
Perno del motor de control de cambios	3	6	14 (1.4, 10)	
Perno central del tambor de cambio	1	8	23 (2.3, 17)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la placa guía del cambiador del tambor	2	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Sensor EOP de línea de embrague	3	10	19,6 (2,0, 14)	
sensor final de carrera	1	10	14 (1.4, 10)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.

ALTERNADOR/EMBRAGUE DE ARRANQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de montaje del volante	1	12	157 (16,0, 116)	Rosca izquierda Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Perno de casquillo del embrague de arranque	6	8	30 (3.1, 22)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de montaje del estator del alternador	4	6	10 (1,0, 7)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la abrazadera del cable del alternador	1	6	10 (1,0, 7)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta

CÁRTER/TRANSMISIÓN/BALANCEADOR

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de la placa de fijación del cojinete del eje principal	3	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la placa de ajuste del cojinete del tambor de cambio	2	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la placa de ajuste del cojinete del eje del equilibrador	3	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno del muñón principal del cárter (nuevo)	6	9	20 (2,0, 15) + 150°	Ver página 14-30 Reemplácelo por uno nuevo.
Perno de 10 mm del cárter	1	10	39 (4,0, 29)	
Perno de 8 mm del cárter	3	8	24 (2.4, 18)	
Perno del cárter 8 x 45 mm	1	8	24 (2.4, 18)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg.) desde la punta
Perno de 6 mm del cárter	8	6	12 (1.2, 9)	

CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de la tapa del cojinete del cigüeñal	4	6	10 (1,0, 7) + 90°	Ver página 15-7 Ver página 15-12 Reemplácelo por uno nuevo. Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Perno del muñón principal del cárter (reapriete)	6	9	20 (2,0, 15) + 120°	Ver página 15-9 Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN DEL MOTOR

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tuerca guía inferior trasera del motor	1	12	59 (6,0, 44)	
Perno de hambre del motor inferior delantero	2	12	54 (5.5, 40)	
Perno de hambre superior del motor	2	12	54 (5.5, 40)	
Tuerca de guía del motor superior trasera	1	12	54 (5.5, 40)	
Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón	4	8	32 (3.3, 24)	
Perno del piñón de transmisión	1	10	54 (5.5, 40)	
Tuerca del terminal del motor de arranque	1	6	10 (1,0, 7)	
Tornillo de banda de manguera de agua	2	–	–	Ver página 16-18 Ver página 16-19 Ver página 16-24 Ver página 16-25

RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno del soporte del manillar	4	8	22 (2.2, 16)	
Tornillo de la carcasa del interruptor del manillar	4	5	2,5 (0,3, 1,8)	
Perno del soporte del cilindro maestro delantero	2	6	12 (1.2, 9)	
Tornillo de montaje del peso del manillar	2	6	10 (1,0, 7)	tornillo ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno de montaje del disco de freno delantero	5	8	42 (4.3, 31)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Eje frontal	1	18	74 (7.5, 55)	Aplique grasa a la superficie deslizante.
Perno de presión del eje delantero	1	8	22 (2.2, 16)	
Perno de horquilla	2	8	20 (2,0, 15)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos.
Perno de presión del puente inferior	2	10	39 (4,0, 29)	
Tapa de horquilla	2	37	22 (2.2, 16)	
Perno de presión del puente superior	2	8	22 (2.2, 16)	
Perno de montaje de la pinza de freno delantero	2	8	30 (3.1, 22)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Tuerca de ajuste del vástago de dirección	1	26	23 (2.3, 17)	Ver página 17-38 Aplique aceite de motor a las roscas.
Contratuerca de ajuste del vástago de dirección	1	26	–	Ver página 17-38
Tuerca de vástago de dirección	1	24	103 (10.5, 76)	Ver página 17-38
Perno de pivote de la palanca del embrague (NC700X/XA/S/SA)	1	6	1,0 (0,1, 0,7)	Aplique grasa a la superficie deslizante.
Tuerca de pivote de la palanca de embrague (NC700X/XA/S/SA)	1	6	6,0 (0,6, 4,4)	

RUEDA TRASERA/SUSPENSIÓN

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tuerca de rueda dentada impulsada	5	12	108 (11,0, 80)	Tuerca en U
Perno de montaje del disco de freno trasero	5	8	42 (4.3, 31)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Tuerca del eje trasero	1	18	98 (10,0, 72)	Tuerca en U
Tuerca de montaje del amortiguador	2	10	44 (4.5, 32)	Tuerca en U
Tuerca del brazo de choque	1	10	44 (4.5, 32)	Tuerca en U
Tuerca de eslabón de choque	2	10	44 (4.5, 32)	Tuerca en U
Tornillo de montaje del deslizador de la cadena de transmisión	2	5	5,9 (0,6, 4,4)	
Tuerca de pivote del basculante	1	18	98 (10,0, 72)	Tuerca en U
Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón	4	8	32 (3.3, 24)	
Perno de presión del brazo de cambio de marchas (NC700X/XA/S/SA)	1	6	12 (1.2, 9)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.

FRENO HIDRÁULICO

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Válvula de purga de la pinza de freno (NC700X/S)	2	8	5,4 (0,6, 4,0)	
Válvula de purga de la pinza de freno (NC700XA/XD/SA/SD)	3	8	5,4 (0,6, 4,0)	
Tornillo de la tapa del depósito del cilindro maestro	4	4	1,5 (0,2, 1,1)	
Perno de montaje del depósito del freno trasero	1	6	10 (1,0, 7)	
pasador de la pastilla de freno	2	10	17 (1.7, 13)	
Perno de montaje de la pinza de freno trasero	1	8	22 (2.2, 16)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno del soporte del cilindro maestro delantero	2	6	12 (1.2, 9)	
Perno de aceite de manguera de freno (NC700X/S)	4	10	34 (3.5, 25)	
Perno de aceite de manguera de freno (NC700XA/XD/SA/SD)	5	10	34 (3.5, 25)	
Tornillo del interruptor de la luz de freno delantera	1	4	1,2 (0,1, 0,9)	
Perno de pivote de la palanca del freno delantero	1	6	1,0 (0,1, 0,7)	Aplique 0,10 g (0,004 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante.
Tuerca de pivote de la palanca del freno delantero	1	6	5,9 (0,6, 4,4)	
Perno de montaje del cilindro maestro trasero	2	6	12 (1.2, 9)	
Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón	4	8	32 (3.3, 24)	
Tornillo de unión de la manguera del cilindro maestro trasero	1	4	1,5 (0,2, 1,1)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos.
Contratuerca de la varilla de empuje del cilindro maestro trasero	1	8	17 (1.7, 13)	
Pasador de pinza de freno delantero	1	8	22 (2.2, 16)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante.
Pasador del soporte de la pinza de freno delantero	1	8	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante.
Perno de montaje de la pinza de freno delantero	2	8	30 (3.1, 22)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Pasador de pinza de freno trasero	1	12	27 (2.8, 20)	Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante.
Perno de montaje de la pinza del freno de mano (NC700XD/SD)	2	8	31 (3.2, 23)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno del pasador de la pinza del freno de mano (NC700XD/SD)	1	8	22 (2.2, 16)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos.
Pasador de la pastilla del freno de estacionamiento (NC700XD/SD)	2	8	17 (1.7, 13)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Contratuerca del perno del ajustador del freno de mano (NC700XD/SD)	1	8	17 (1.7, 13)	
Tuerca de montaje del cable del freno de mano (NC700XD/SD)	1	10	10 (1,0, 7)	

SISTEMA DE FRENOS ANTIBLOQUEO (ABS) (NC700XA/XD/SA/SD)

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón	4	8	32 (3.3, 24)	
Tuerca de unión del tubo de freno	14	10	14 (1.4, 10)	Aplique líquido de frenos a las roscas y la superficie deslizante.
Perno de montaje PCV	2	6	12 (1.2, 9)	
Perno de montaje de la válvula de retardo	2	6	12 (1.2, 9)	

LUCES/METROS/INTERRUPTORES

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de montaje de la luz de la señal de giro	4	6	2,5 (0,3, 1,8)	
Tornillo de montaje del medidor combinado	3	5	1,0 (0,1, 0,7)	
Tornillo de montaje de la cubierta posterior del medidor combinado (NC700S/SA/SD)	4	3	0,3 (0,03, 0,2)	
interruptor EOP	1	pinta 1/8	18 (1.8, 13)	Aplique sellador a las roscas.
Perno de montaje del interruptor de encendido	2	8	25 (2.5, 18)	Perno unidireccional; reemplazar por uno nuevo.
interruptor neutro	1	10	12 (1.2, 9)	
Tornillo del interruptor del freno de mano (NC700XD/SD)	1	4	1,2 (0,1, 0,9)	

OTROS

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de la placa de ajuste del tensor de la cadena de distribución	1	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Tapa del árbol de levas	1	20	30 (3.1, 22)	
Pasador de resorte de retorno del husillo de cambio de marchas	1	8	23 (2.3, 17)	
Perno de montaje de goma del escalón principal	2	5	5.1 (0.5, 3.8)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno de la tapa del peldaño principal	2	6	12 (1.2, 9)	

PUNTOS DE LUBRICACIÓN Y SELLADO

MOTOR

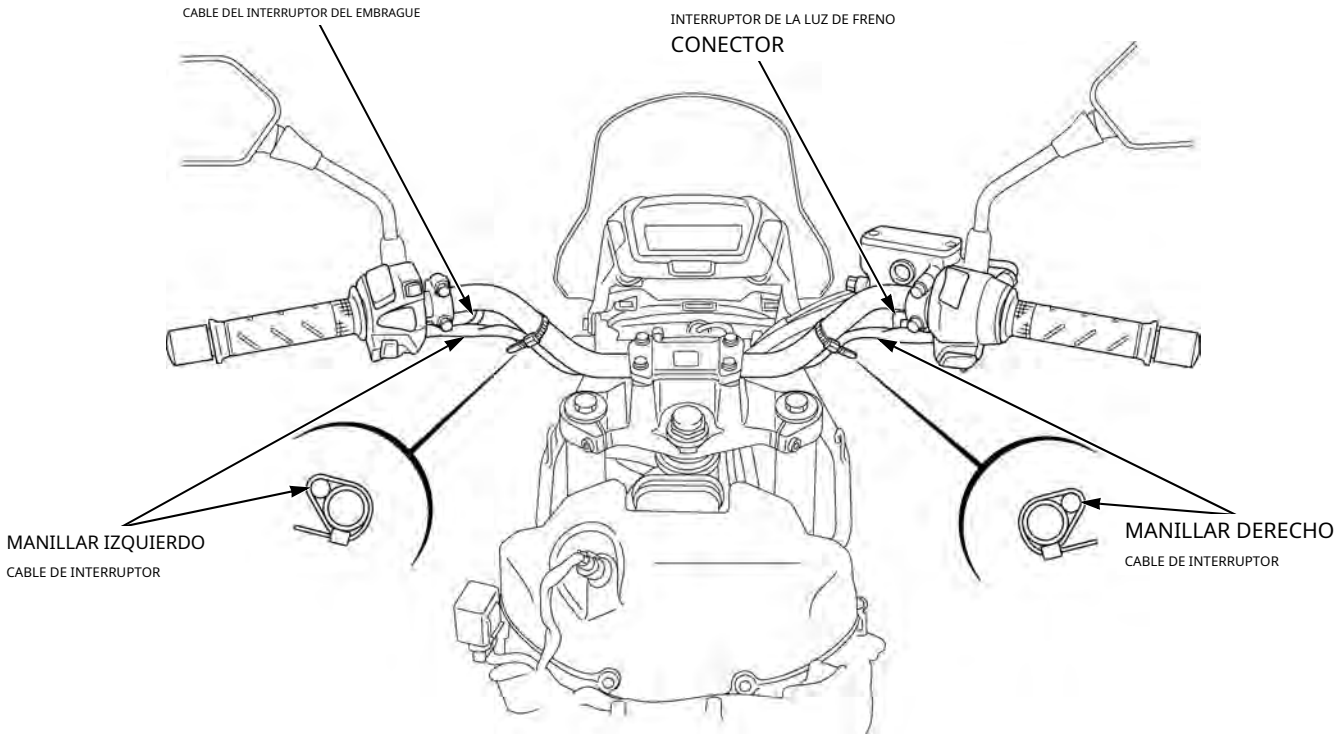
MATERIAL	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
sellador liquido (Tres Bonos 1207B o equivalente)	Superficie de contacto del cárter de aceite	Ver página 9-12
	Superficie de contacto de la tapa del cárter derecho	Ver página 11-6
	Ojal del cable del sensor CKP	
	Pasacables de electroválvula lineal (NC700XD/SD)	
	Ojal de cable del alternador	
	Superficie de contacto de la tapa del alternador	Ver página 13-7
	Superficie de contacto del cárter	Ver página 14-28
Solución de aceite de molibdeno (una mezcla de 1/2 aceite de motor y 1/2 molibdeno grasa de disulfuro)	Superficie de deslizamiento del balancín	
	Superficie exterior del eje del balancín	
	Lóbulos, muñones y superficie de empuje del árbol de levas	
	Vástago de válvula (superficie deslizante de guía de válvula) y extremo del vástago	
	Superficie de deslizamiento de la guía exterior del embrague (NC700X/XA/S/SA)	
	Reducción del motor de arranque y superficie exterior del eje del engranaje loco	
	Engranaje M3/4, C5, C6 (ranuras de horquilla de cambio) (NC700X/XA/S/SA)	
	Engranaje M3, M4, C5, C6 (ranuras de horquilla de cambio) (NC700XD/SD)	
	Cada superficie exterior del collar estriado de transmisión	
	Cada superficie interior y exterior del collar de transmisión	
	Área de guía de la horquilla de cambio y pasador de guía	
	Superficie exterior del eje de la horquilla de cambio	
	Superficie de deslizamiento del cojinete principal	
	Superficie de deslizamiento del cojinete de biela	
	Superficie de empuje del cigüeñal	
Aceite de motor	Junta tórica del cartucho del filtro de aceite	
	Junta tórica del tapón de llenado de aceite	
	Junta tórica de la tapa del orificio de sincronización	
	Junta tórica de la tapa del orificio del cigüeñal	
	Junta tórica de la cubierta del filtro de aceite del embrague (NC700XD/SD)	
	Junta tórica del tubo de unión de aceite (NC700XD/SD)	
	Juntas tóricas del collarín guía del aceite del embrague (NC700XD/SD)	
	Anillo de sello del filtro de aceite	
	Junta tórica del motor de arranque	
	Anillo de sello del inyector	
	Junta tórica grande de bomba de agua	
	Sello de vástago de válvula	
	Disco de embrague toda la superficie (NC700X/XA/S/SA)	
	Varilla elevadora de embrague A superficie deslizante (NC700X/XA/S/SA)	
	Superficie de deslizamiento de la varilla del elevador del embrague B (NC700X/XA/S/SA)	
	Anillos de sello del eje principal (NC700XD/SD)	
	Embrague unidireccional de arranque	
	Superficie de deslizamiento del pistón	
	Superficie de deslizamiento del aro del pistón	
	Superficie exterior del bulón del pistón	
	Cada cojinete	
	Cada dientes de engranaje y superficie giratoria	
	Cada junta tórica (excepto el sellado de agua)	
	Otra área giratoria y superficie deslizante	
Grasa multiusos	Cada labio del sello de aceite	
agente de bloqueo	Roscas del perno de montaje del sensor CKP	Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Grasa Templex N3 (ESSO)	Dientes y muñón del engranaje de reducción de cambio eléctrico (NC700XD/SD)	2 a 4 g (0,07 a 0,14 onzas)

MARCO

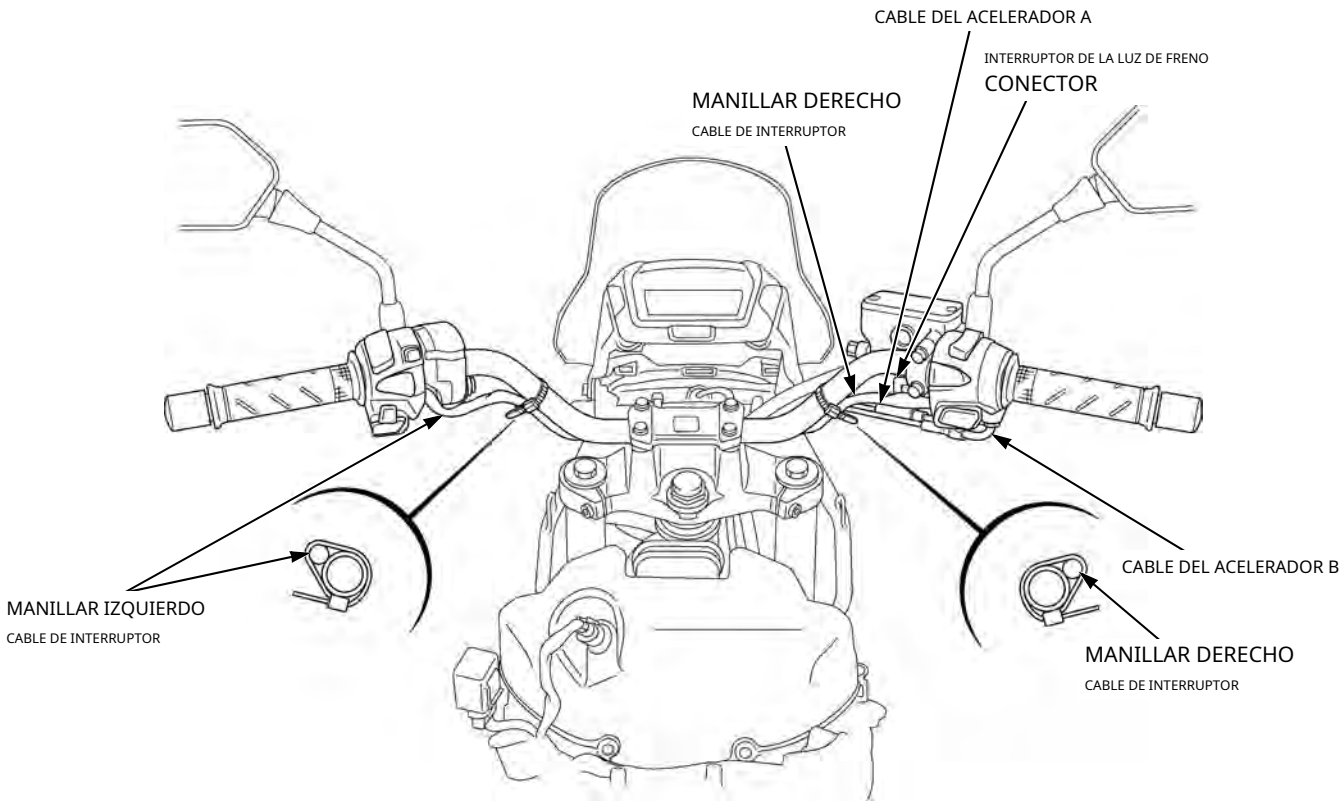
MATERIAL	UBICACIÓN	OBSERVACIONES
Grasa multiusos a base de urea con extremo presión (ejemplo: Kyodo Yushi EXCELITE EP2, carcasa Stamina EP2 o equivalente)	Superficie de deslizamiento del cojinete del cabezal de dirección	3 a 5 g (0,1 a 0,2 onzas)
	Labios del guardapolvo de la cabeza de dirección	
Grasa de disulfuro de molibdeno	Cojinetes de agujas del brazo de choque	
	Cojinete de agujas del amortiguador trasero	
	Labios del guardapolvo del amortiguador trasero	
	Cojinetes de agujas del pivote del basculante	
	Cojinete de bolas del pivote del basculante	
	Labios del guardapolvo del pivote del basculante	
Grasa multiusos	Zona de deslizamiento del gancho de captura del asiento	
	Zona de deslizamiento del pestillo de la tapa de la caja de equipajes	
	Pivote del pedal de cambio de marchas y labios del sello antipolvo (NC700X/XA/S/SA)	
	Zona de la rótula del tirante del pedal de cambio de marchas (NC700X/XA/S/SA)	
	Extremo del cable del acelerador y ranura de la brida del tubo del puño del acelerador	
	Labios del guardapolvo de la rueda delantera	
	Junta tórica del cubo de la rueda trasera	
	Labios del guardapolvo de la rueda trasera	
	Superficie de deslizamiento del eje trasero	
	Superficie de deslizamiento del pivote del basculante	
	Área de deslizamiento del pivote del pedal del freno trasero	
	Trinquete del freno de estacionamiento A, dientes B y superficie deslizante (NC700XD/SD)	
	Palanca de freno de estacionamiento, superficie deslizante de arandela (NC700XD/SD)	
	Superficie deslizante del resorte del interruptor del freno de mano (NC700XD/SD)	
	Zona de deslizamiento del escalón principal	
	Zona de deslizamiento del escalón del pasajero	
lubricante para cables	Cable de bloqueo del asiento en el interior	
	Cable de bloqueo de la tapa de la caja de equipaje en el interior	
	Cable del acelerador A, B en el interior	
	Cable embrague interior (NC700X/XA/S/SA)	
	Cable del freno de estacionamiento en el interior (NC700XD/SD)	
Honda bond A, Cemedine # 540 o equivalente	Puño de manillar de goma en el interior	
	Superficie de contacto del retenedor de la pastilla de freno	
Grasa de silicona	Superficie deslizante de la palanca del freno delantero y área de contacto entre la palanca y el pistón maestro	0,10 g (0,004 onzas)
	Superficie de deslizamiento de la varilla de empuje del cilindro maestro del freno trasero y área de ajuste de la funda	
	Sellos de polvo de la pinza de freno	
	Bota de pinza de freno trasero en el interior	0,4 g (0,01 onzas)
	Anillo de tope del pasador de la pastilla de freno	
	Superficie exterior del eje del freno de mano (NC700XD/SD)	0,4 g (0,01 oz) mínimo
	Roscas del perno del ajustador del freno de estacionamiento y superficie deslizante del pistón de la pinza (NC700XD/SD)	0,4 g (0,01 oz) mínimo
	Labios de la funda del eje del freno de mano (NC700XD/SD)	0,4 g (0,01 oz) mínimo
	Superficie deslizante del pasador del soporte de la pinza del freno de estacionamiento (NC700XD/SD)	0,4 g (0,01 oz) mínimo
	Superficie deslizante del manguito de la pinza del freno de mano (NC700XD/SD)	0,4 g (0,01 oz) mínimo
Líquido de frenos DOT 4	Pistón de la pinza de freno y sellos de pistón	
	Pistón maestro de freno y copas	
	Cilindro maestro de freno en el interior	
	Junta tórica de la manguera del depósito del cilindro maestro trasero	
líquido de horquilla	Junta tórica de la tapa de la horquilla	
	Labios del sello antipolvo y del sello de aceite de la horquilla	
Lubricante de cadena de transmisión diseñado específicamente para usar con cadenas con juntas tóricas, aceite para engranajes #80 - 90 o equivalente	Toda la superficie de la cadena de transmisión	

ENRUTAMIENTO DE CABLES Y ARNESES

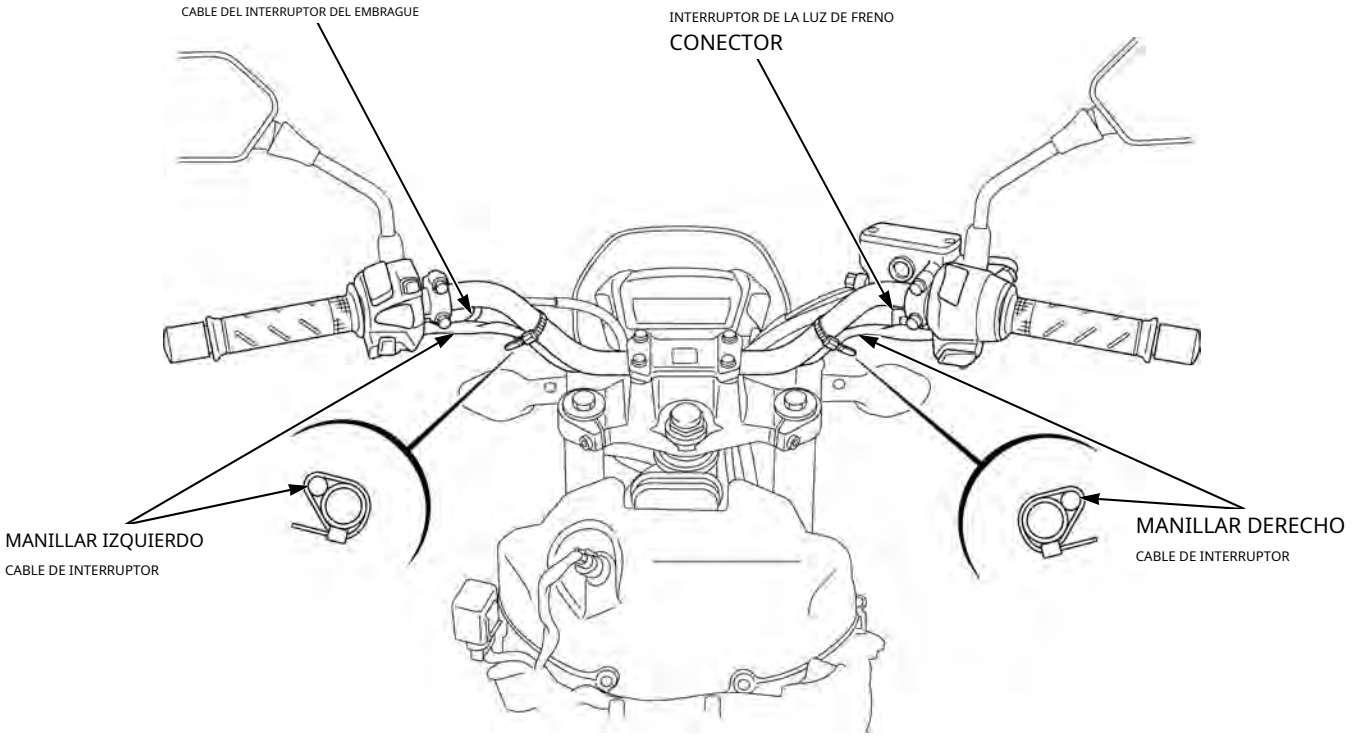
NC700X/XA:



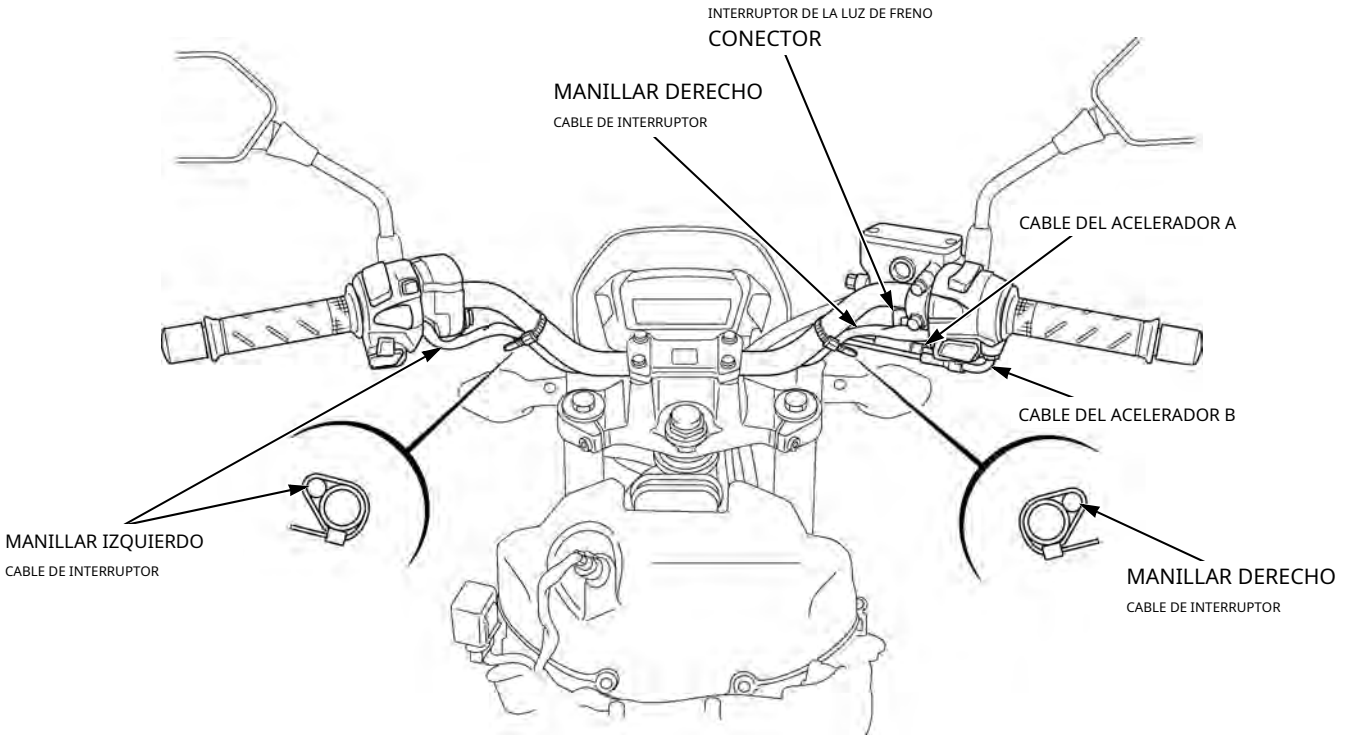
NC700XD:



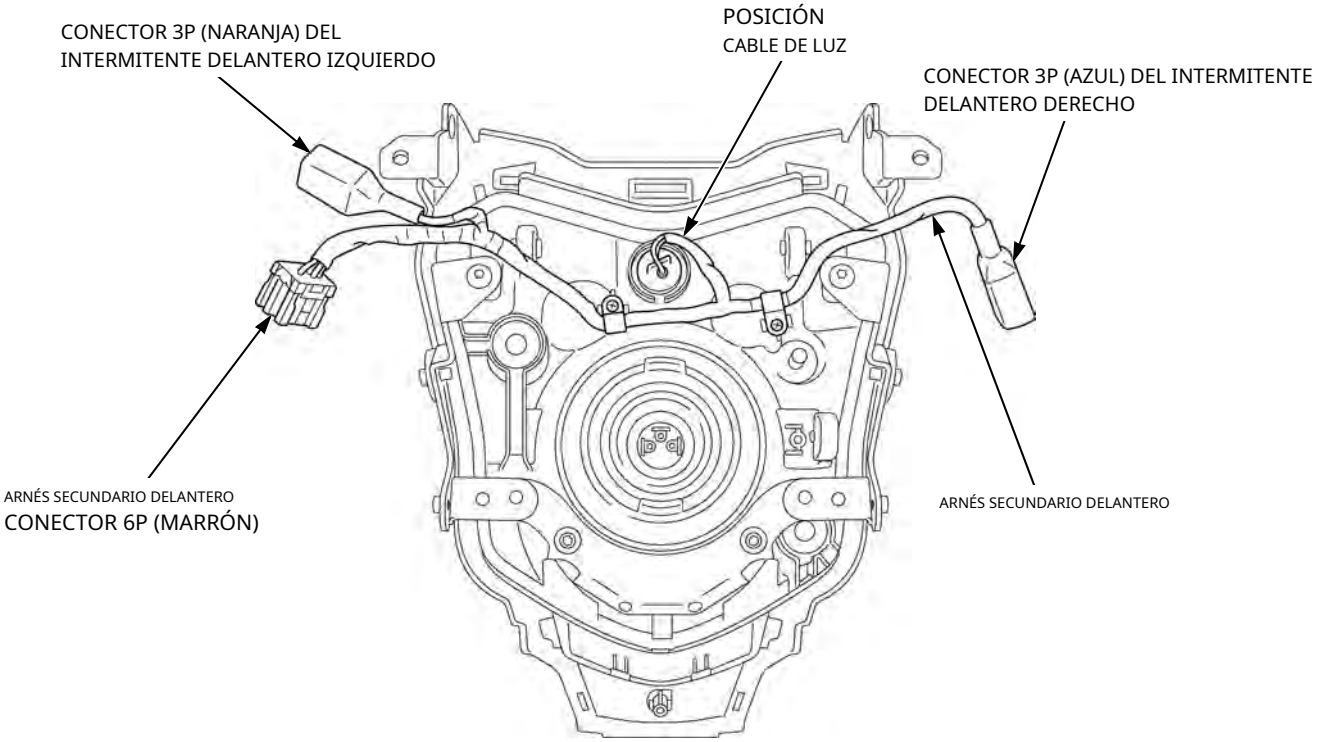
NC700S/SA:



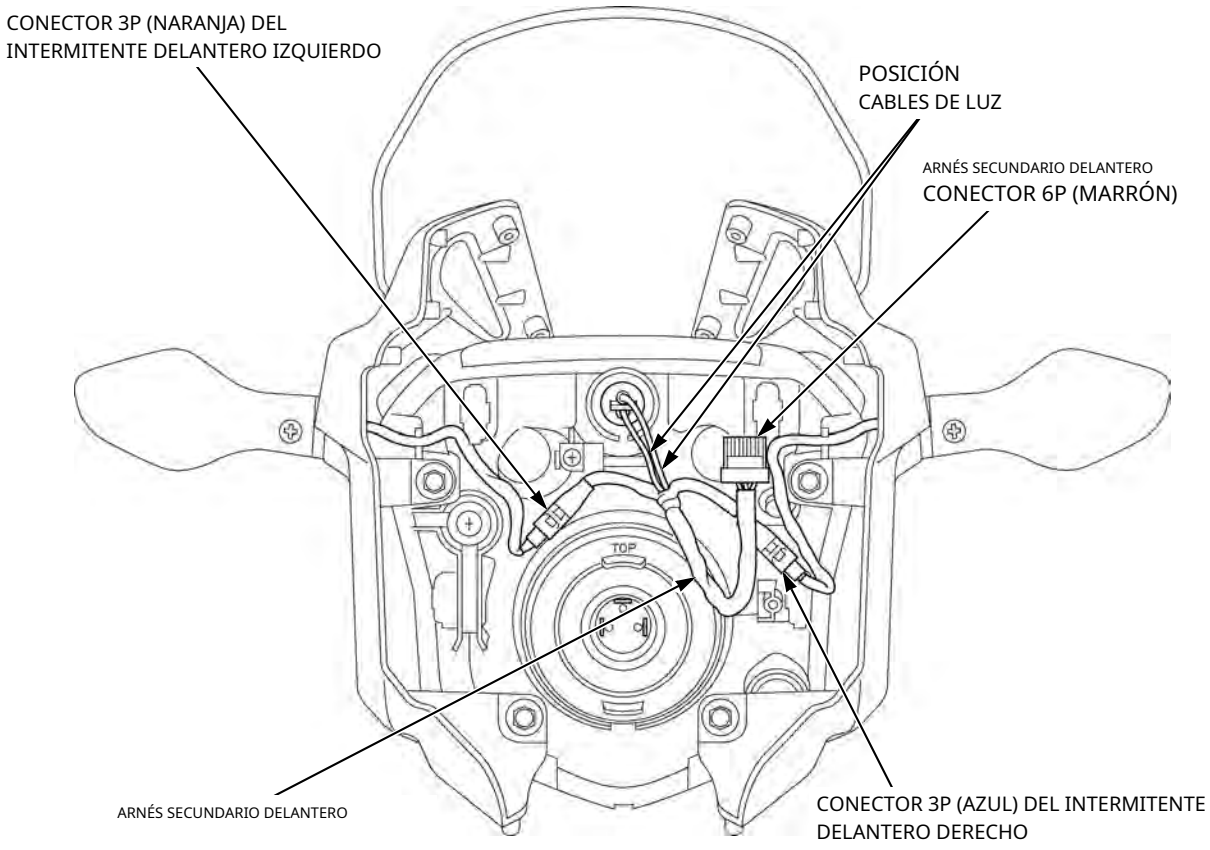
NC700SD:



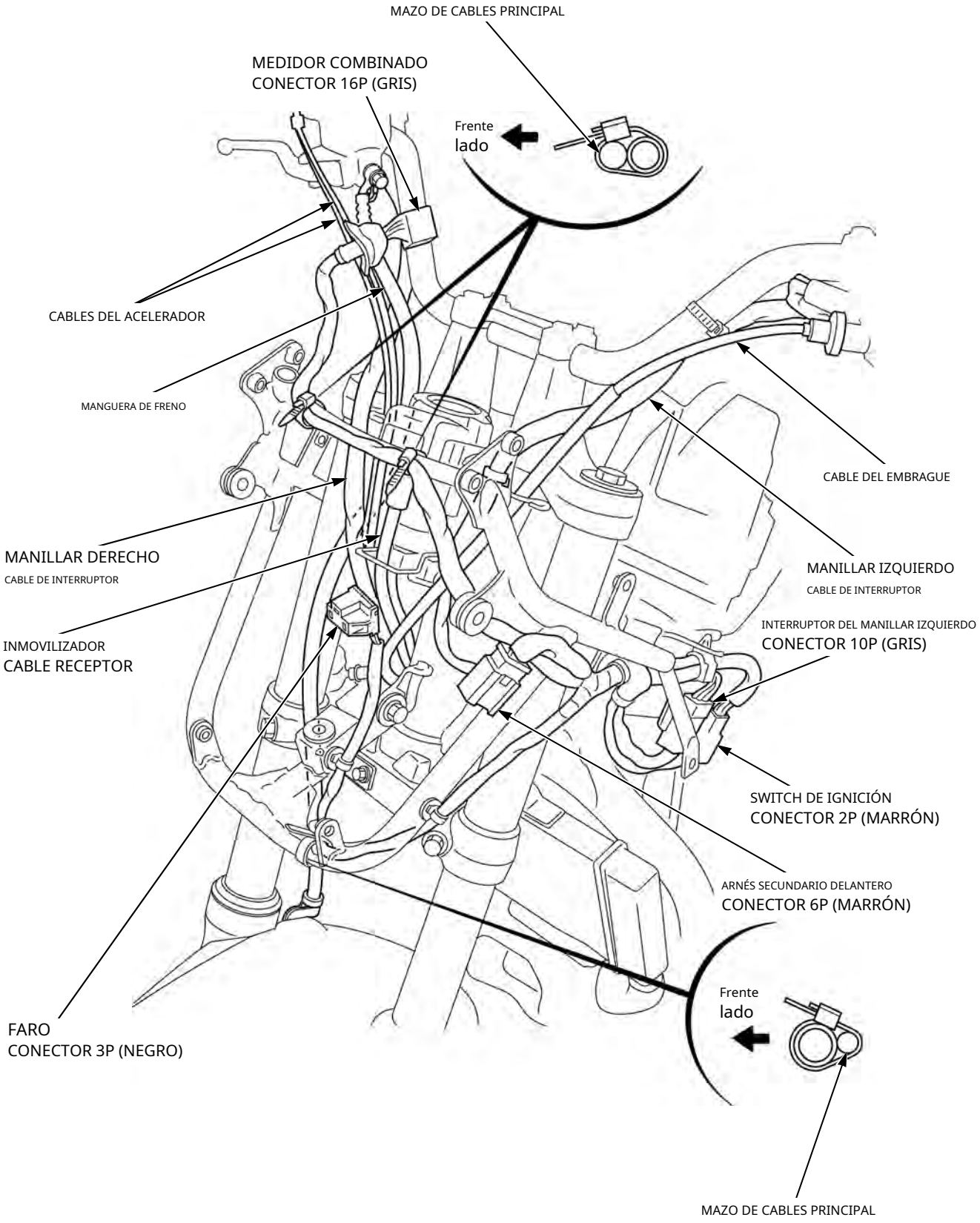
NC700X/XA/XD:



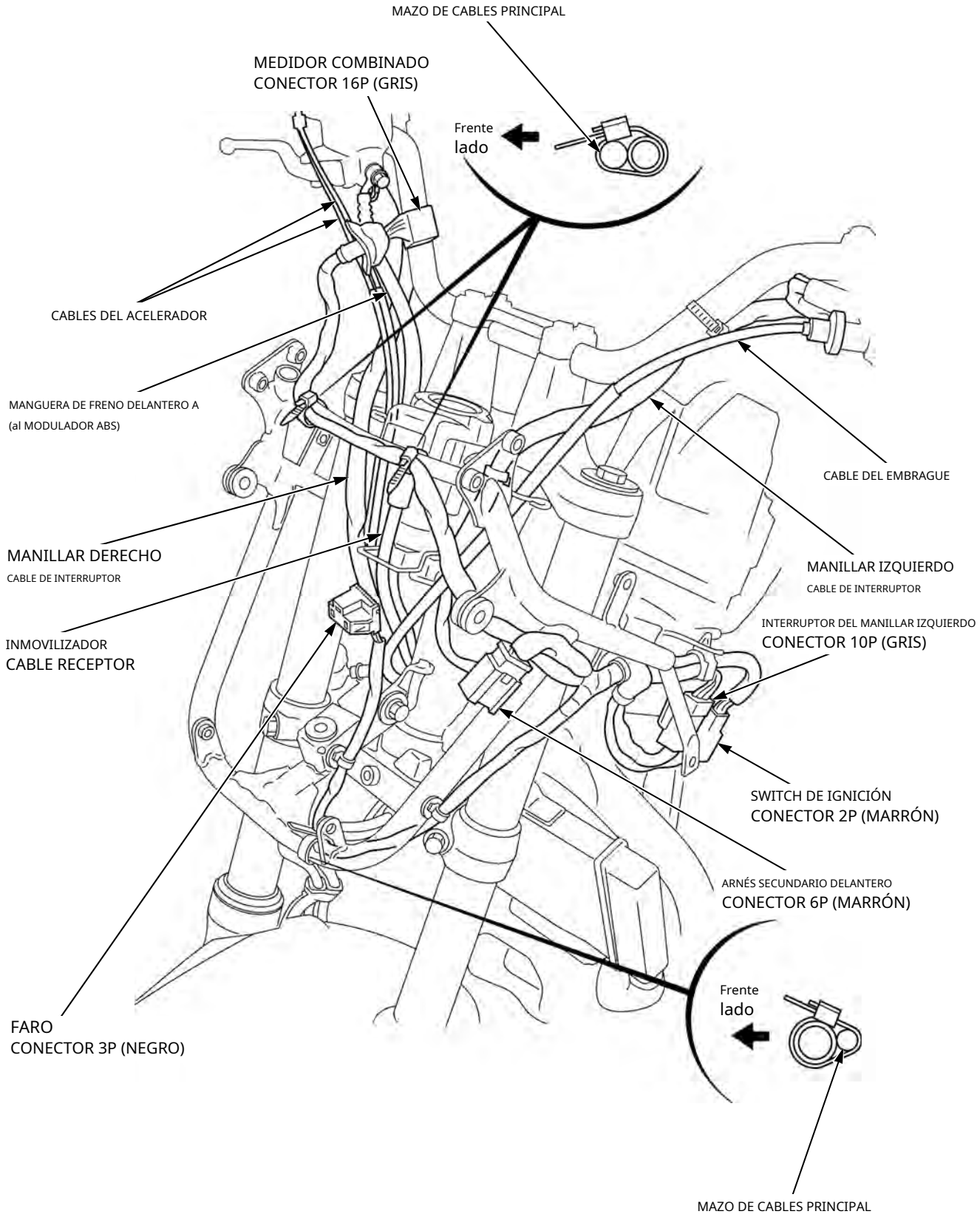
NC700S/SA/SD:



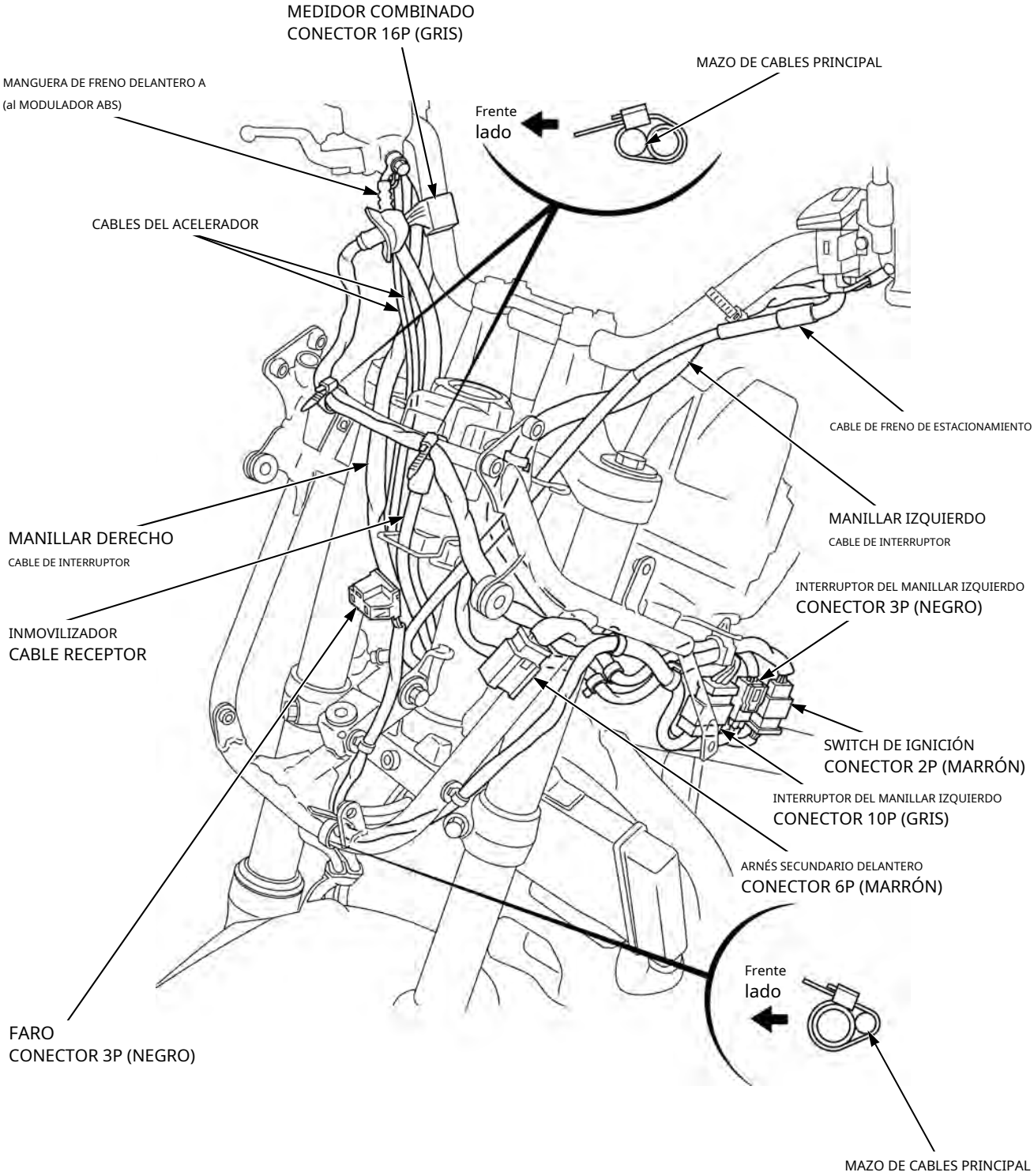
NC700X:


MAZO DE CABLES PRINCIPAL
MEDIDOR COMBINADO
CONECTOR 16P (GRIS)
Frente
lado
CABLES DEL ACELERADOR
MANGUERA DE FRENO
CABLE DEL EMBRAGUE
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 10P (GRIS)
INMOVILIZADOR
CABLE RECEPTOR
SWITCH DE IGNICIÓN
CONECTOR 2P (MARRÓN)
ARNÉS SECUNDARIO DELANTERO
CONECTOR 6P (MARRÓN)
Frente
lado
FARO
CONECTOR 3P (NEGRO)
MAZO DE CABLES PRINCIPAL

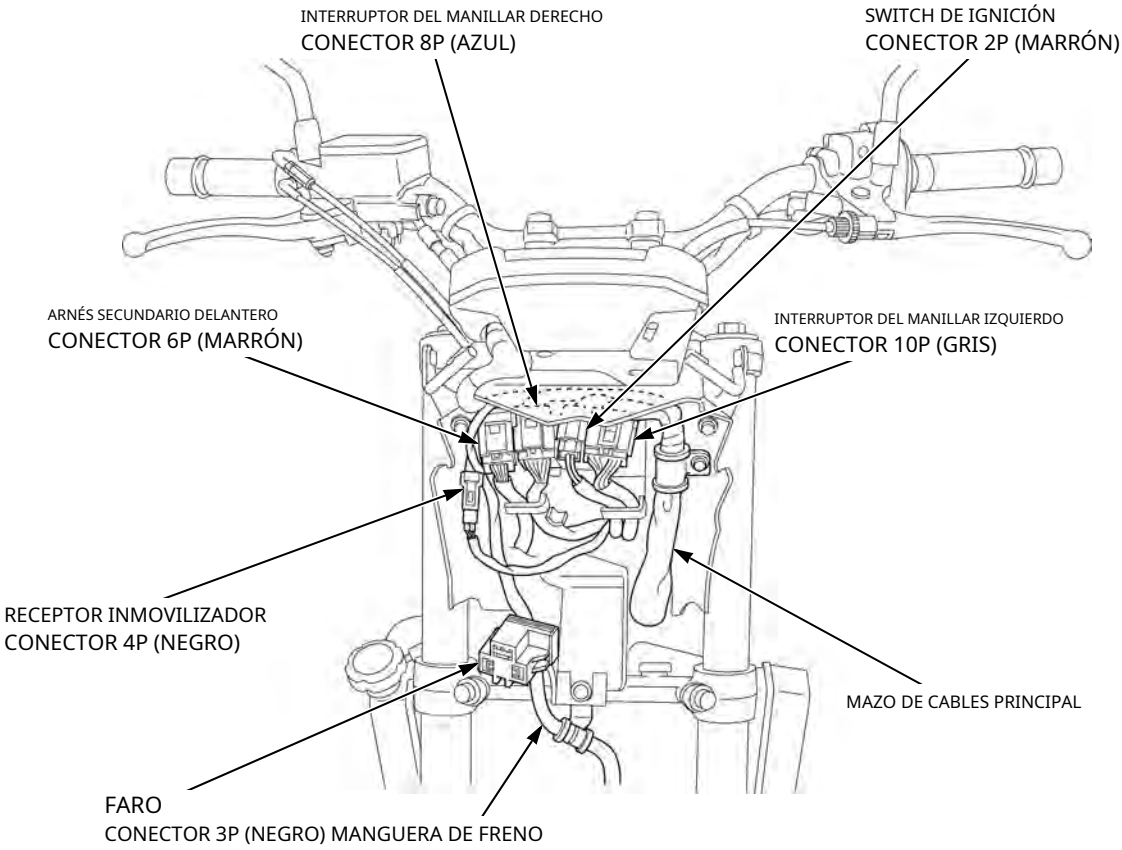
NC700XA:


MAZO DE CABLES PRINCIPAL
MEDIDOR COMBINADO
CONECTOR 16P (GRIS)
Frente
lado
CABLES DEL ACELERADOR
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
CABLE DEL EMBRAGUE
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 10P (GRIS)
INMOVILIZADOR
CABLE RECEPTOR
SWITCH DE IGNICIÓN
CONECTOR 2P (MARRÓN)
ARNÉS SECUNDARIO DELANTERO
CONECTOR 6P (MARRÓN)
Frente
lado
FARO
CONECTOR 3P (NEGRO)
MAZO DE CABLES PRINCIPAL

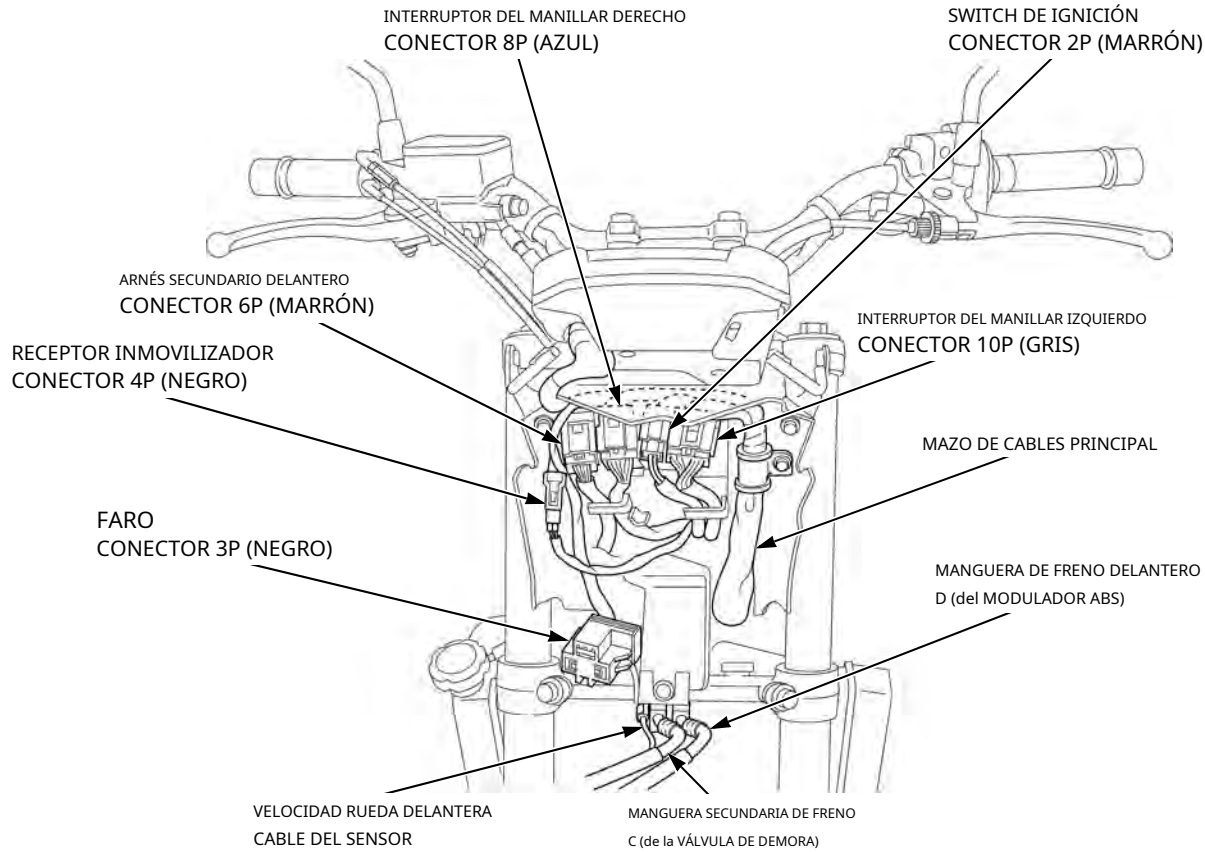
NC700XD:


MEDIDOR COMBINADO
CONECTOR 16P (GRIS)
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
Frente
lado
CABLES DEL ACELERADOR
CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 3P (NEGRO)
INMOVILIZADOR
CABLE RECEPTOR
SWITCH DE IGNICIÓN
CONECTOR 2P (MARRÓN)
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 10P (GRIS)
ARNÉS SECUNDARIO DELANTERO
CONECTOR 6P (MARRÓN)
Frente
lado
FARO
CONECTOR 3P (NEGRO)
MAZO DE CABLES PRINCIPAL

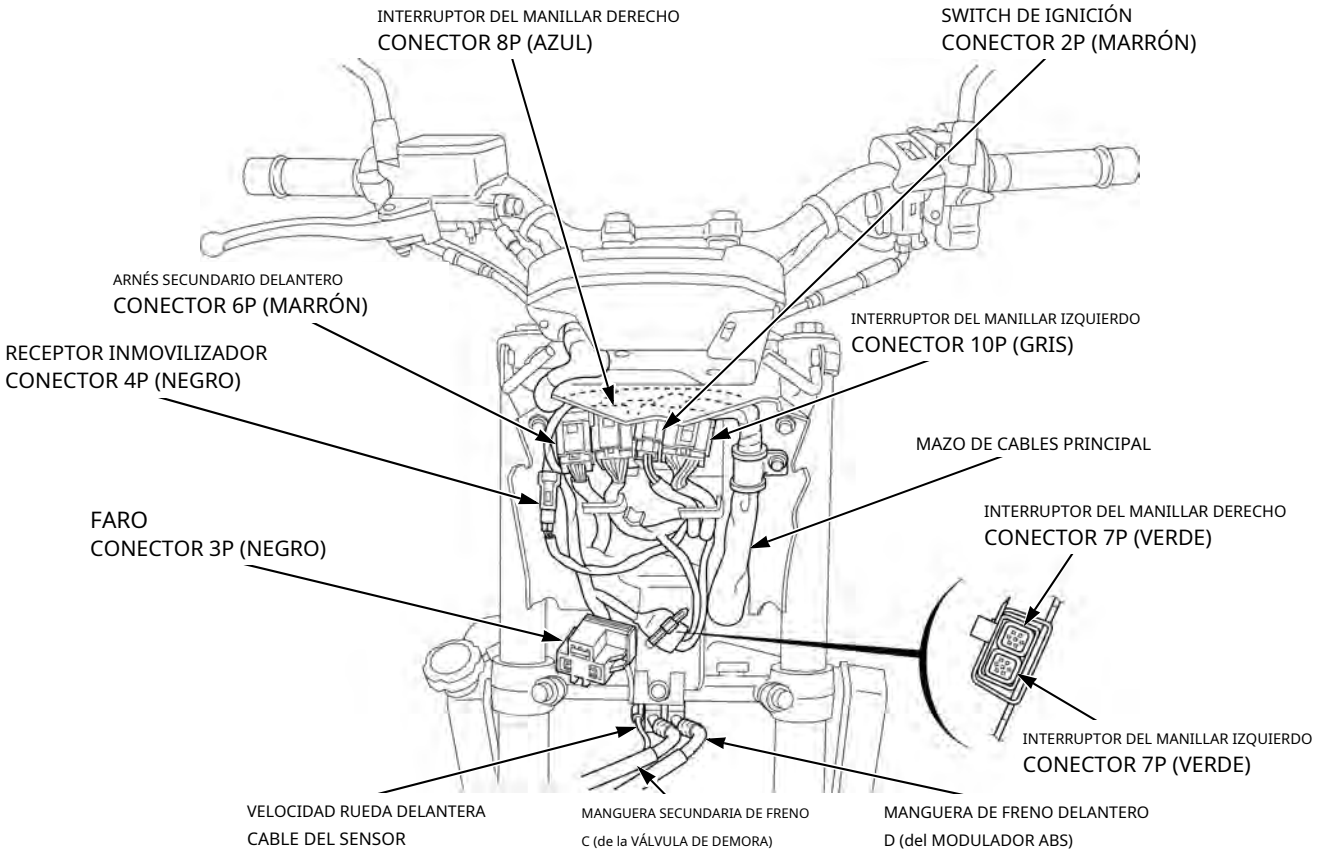
NC700S:



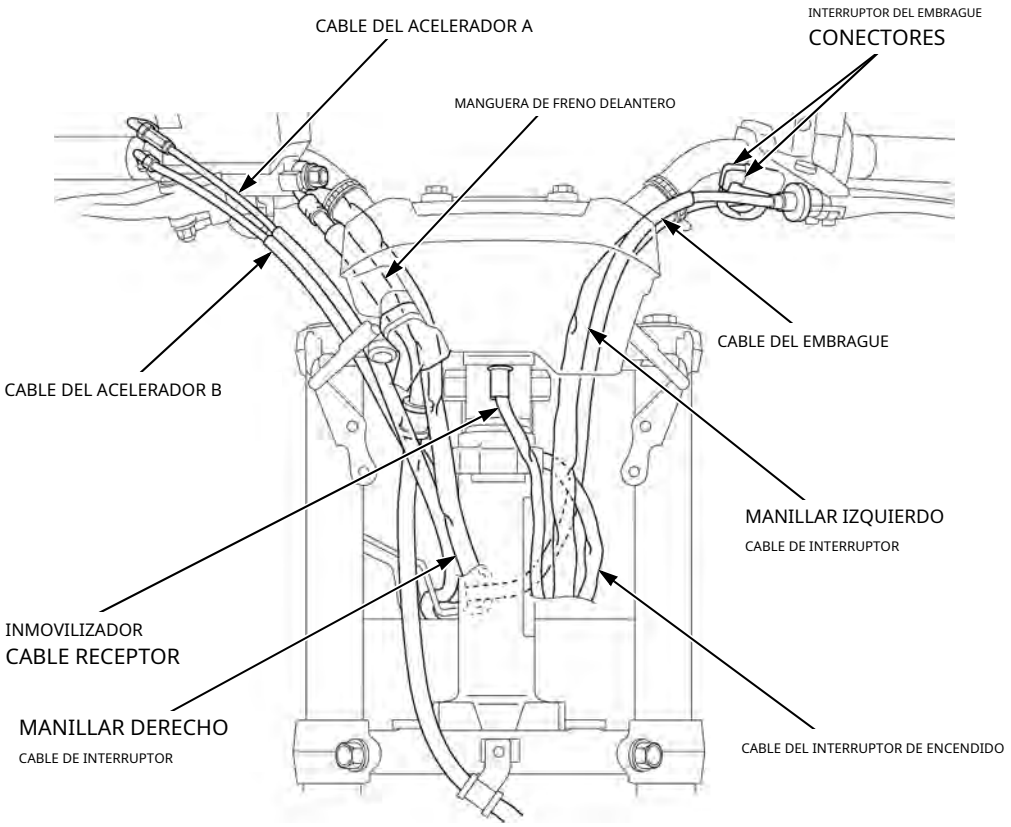
NC700SA:



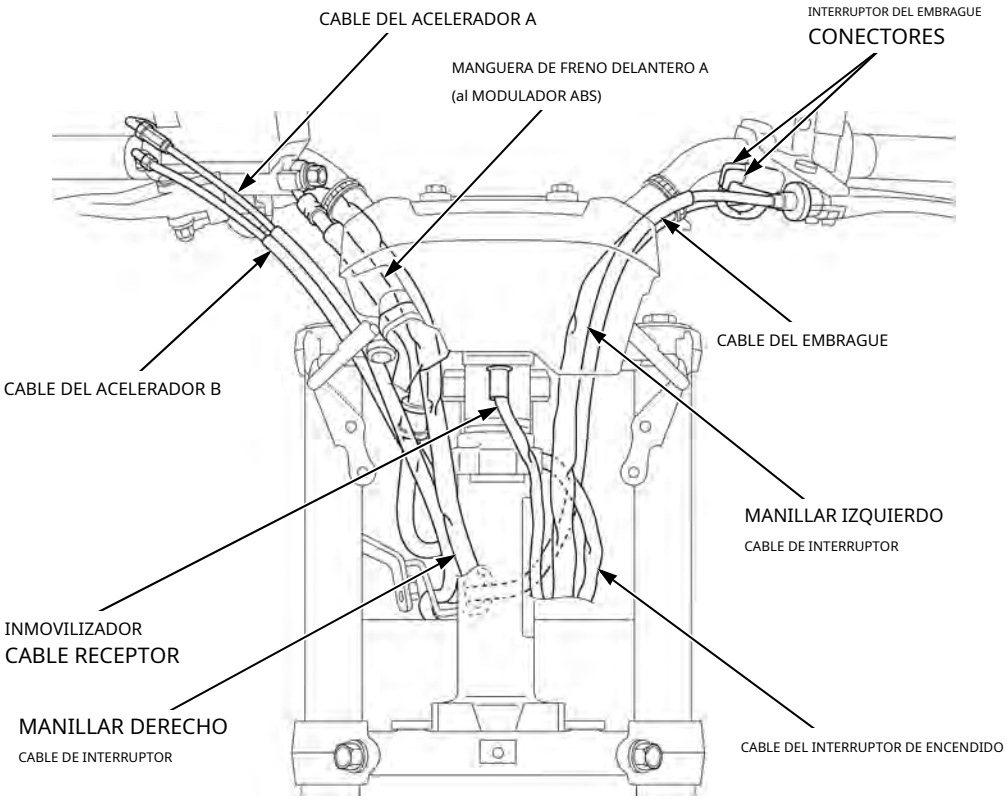
NC700SD:



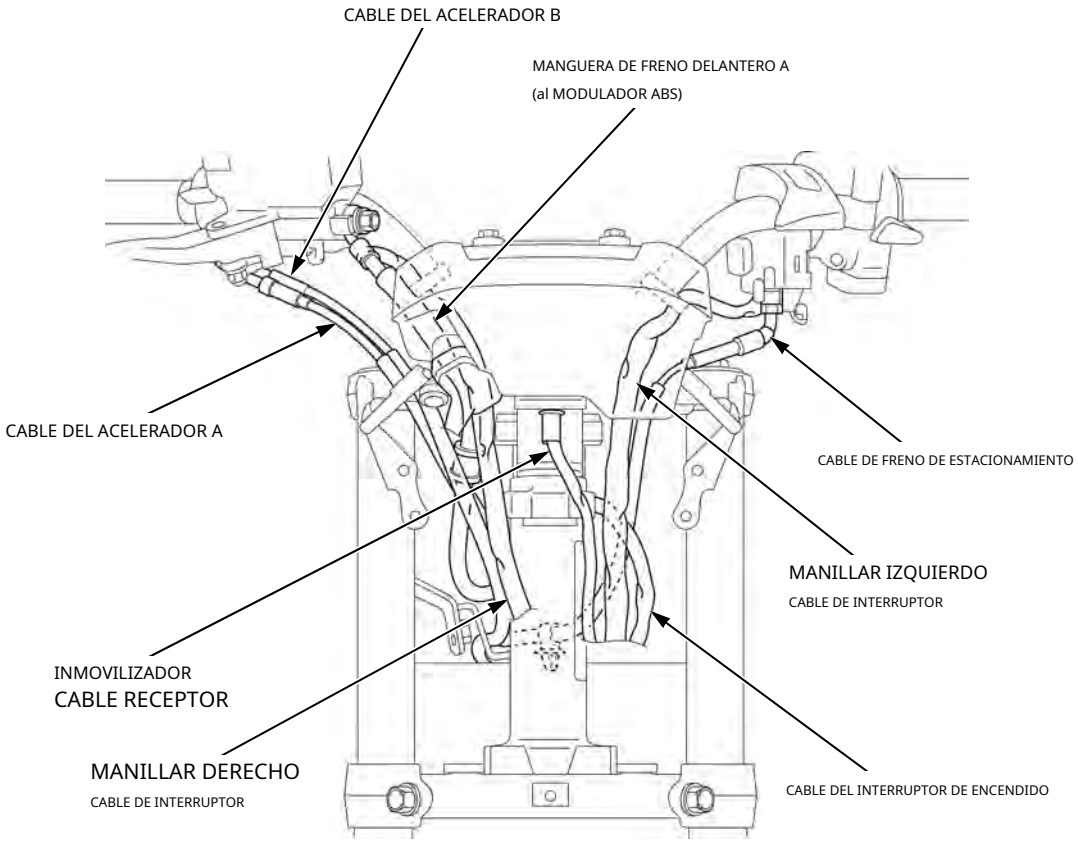
NC700S:



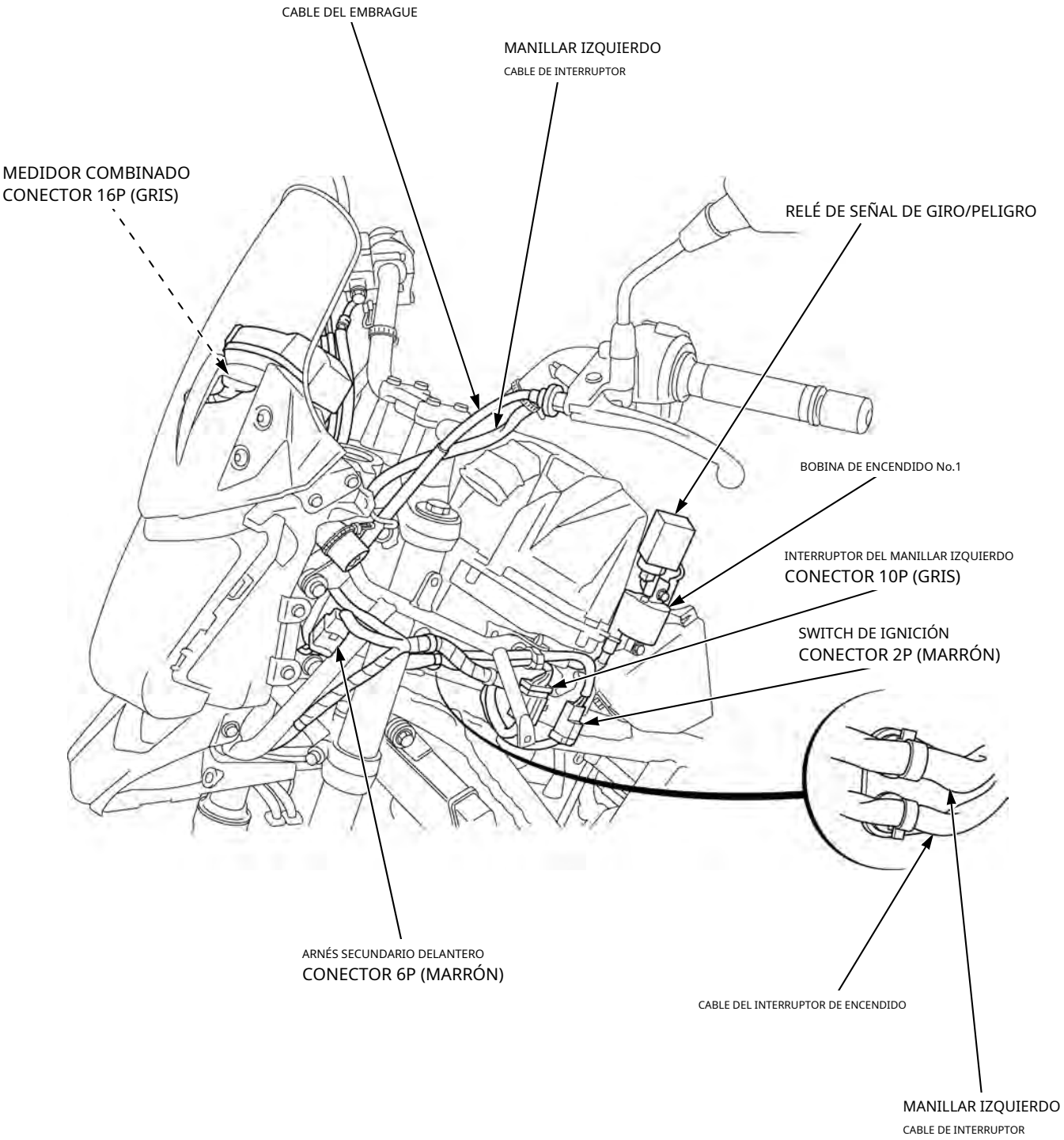
NC700SA:



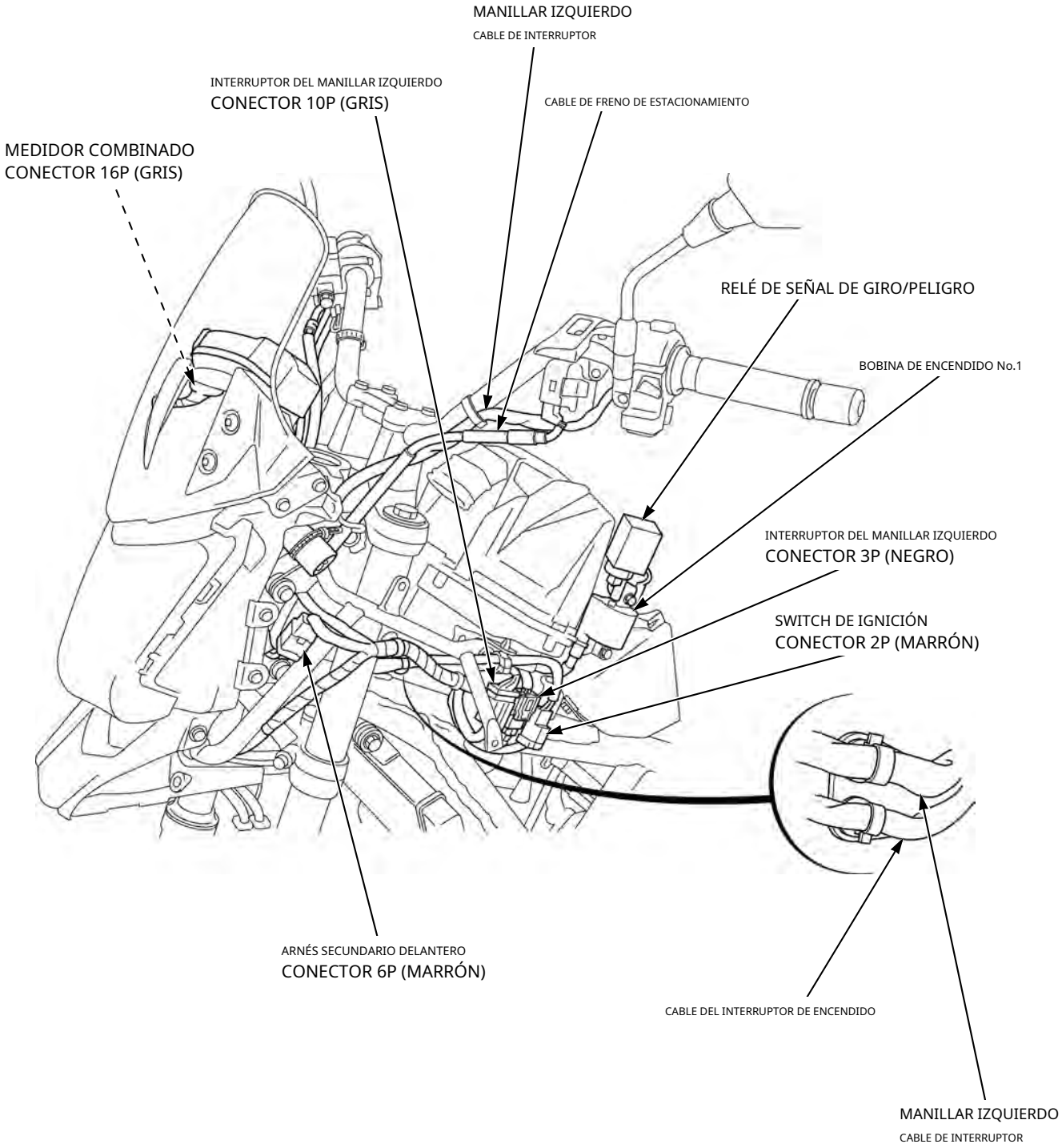
NC700SD:



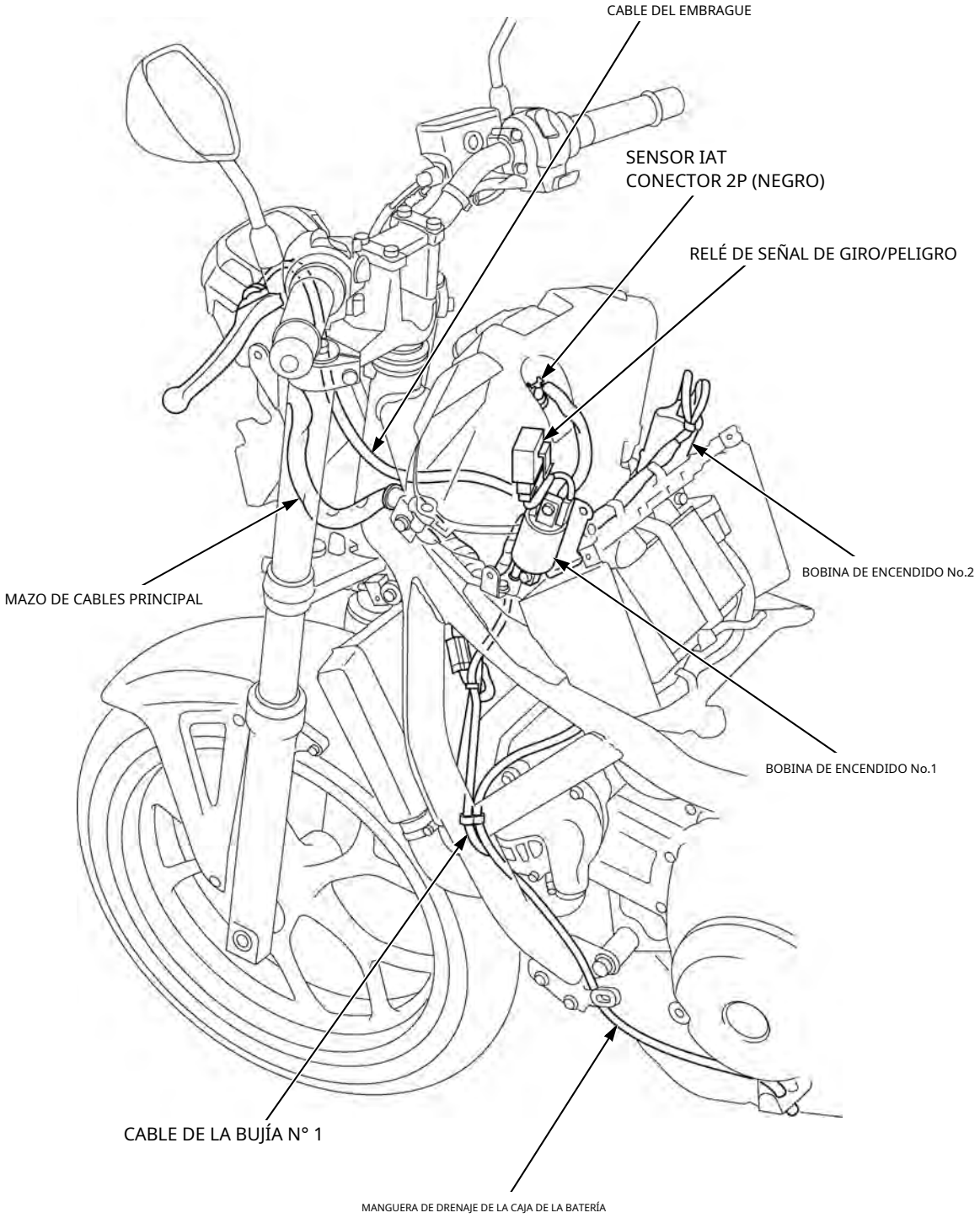
NC700X/XA:


CABLE DEL EMBRAGUE
MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR
MEDIDOR COMBINADO
CONECTOR 16P (GRIS)
RELÉ DE SEÑAL DE GIRO/PELIGRO
BOBINA DE ENCENDIDO No.1
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 10P (GRIS)
SWITCH DE IGNICIÓN
CONECTOR 2P (MARRÓN)
ARNÉS SECUNDARIO DELANTERO
CONECTOR 6P (MARRÓN)
CABLE DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO
MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR

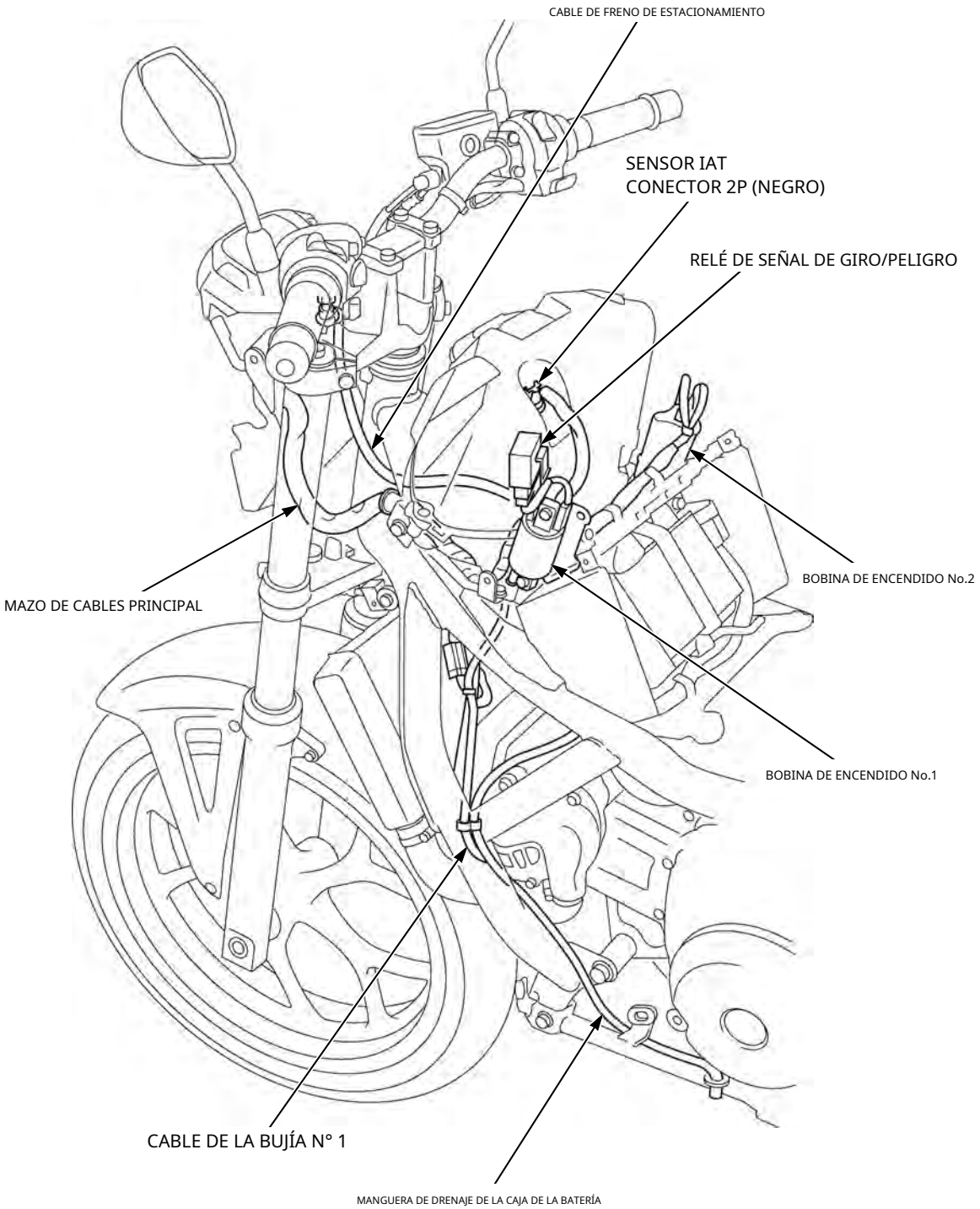
NC700XD:


MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 10P (GRIS)
CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
MEDIDOR COMBINADO
CONECTOR 16P (GRIS)
RELÉ DE SEÑAL DE GIRO/PELIGRO
BOBINA DE ENCENDIDO No.1
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 3P (NEGRO)
SWITCH DE IGNICIÓN
CONECTOR 2P (MARRÓN)
ARNÉS SECUNDARIO DELANTERO
CONECTOR 6P (MARRÓN)
CABLE DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO
MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR

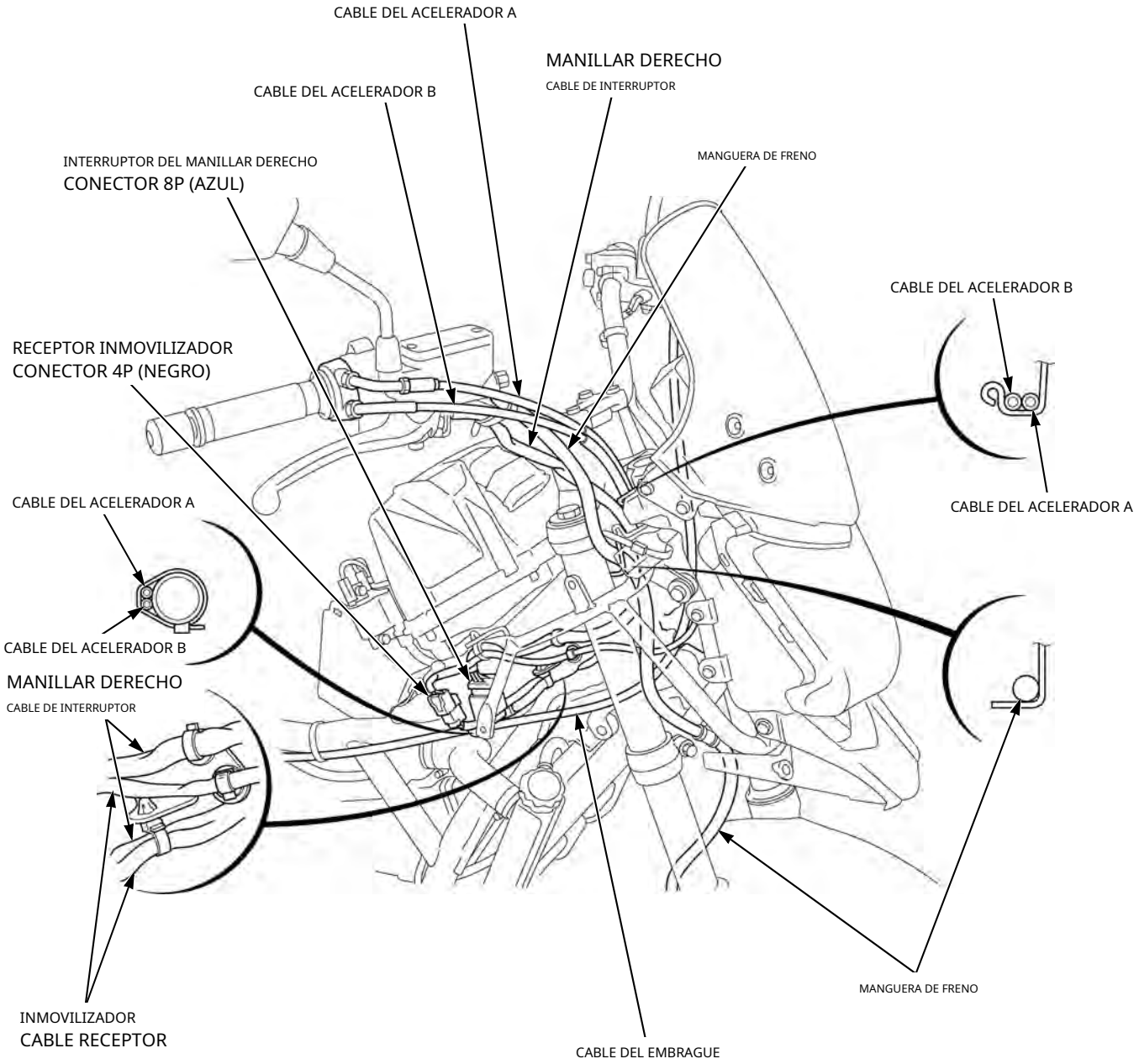
NC700S/SA:


CABLE DEL EMBRAGUE
SENSOR IAT
CONECTOR 2P (NEGRO)
RELÉ DE SEÑAL DE GIRO/PELIGRO
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
BOBINA DE ENCENDIDO No.2
BOBINA DE ENCENDIDO No.1
CABLE DE LA BUJÍA N° 1
MANGUERA DE DRENAJE DE LA CAJA DE LA BATERÍA

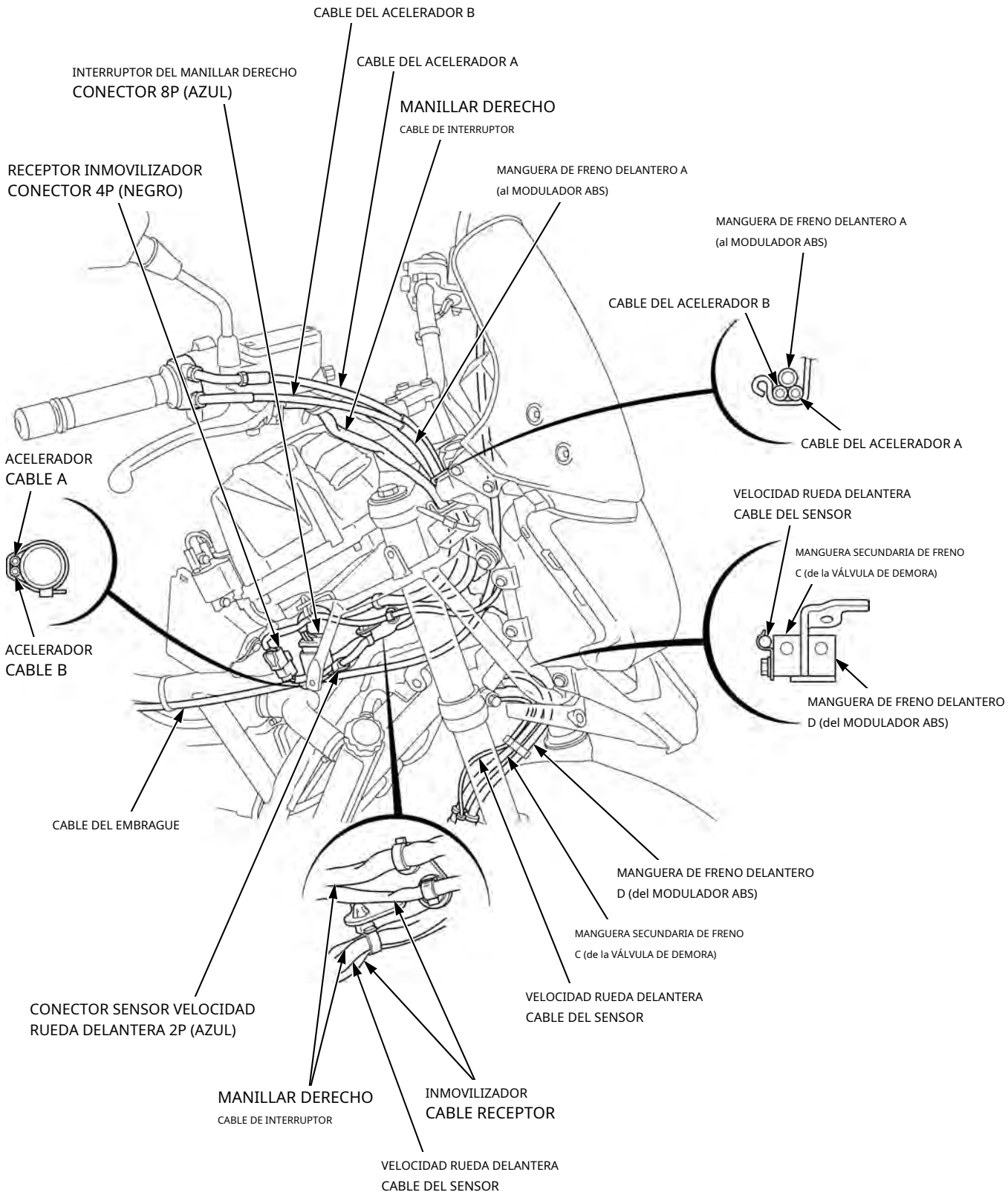
NC700SD:


CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
SENSOR IAT
CONECTOR 2P (NEGRO)
RELÉ DE SEÑAL DE GIRO/PELIGRO
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
BOBINA DE ENCENDIDO No.2
BOBINA DE ENCENDIDO No.1
CABLE DE LA BUJÍA N° 1
MANGUERA DE DRENAJE DE LA CAJA DE LA BATERÍA

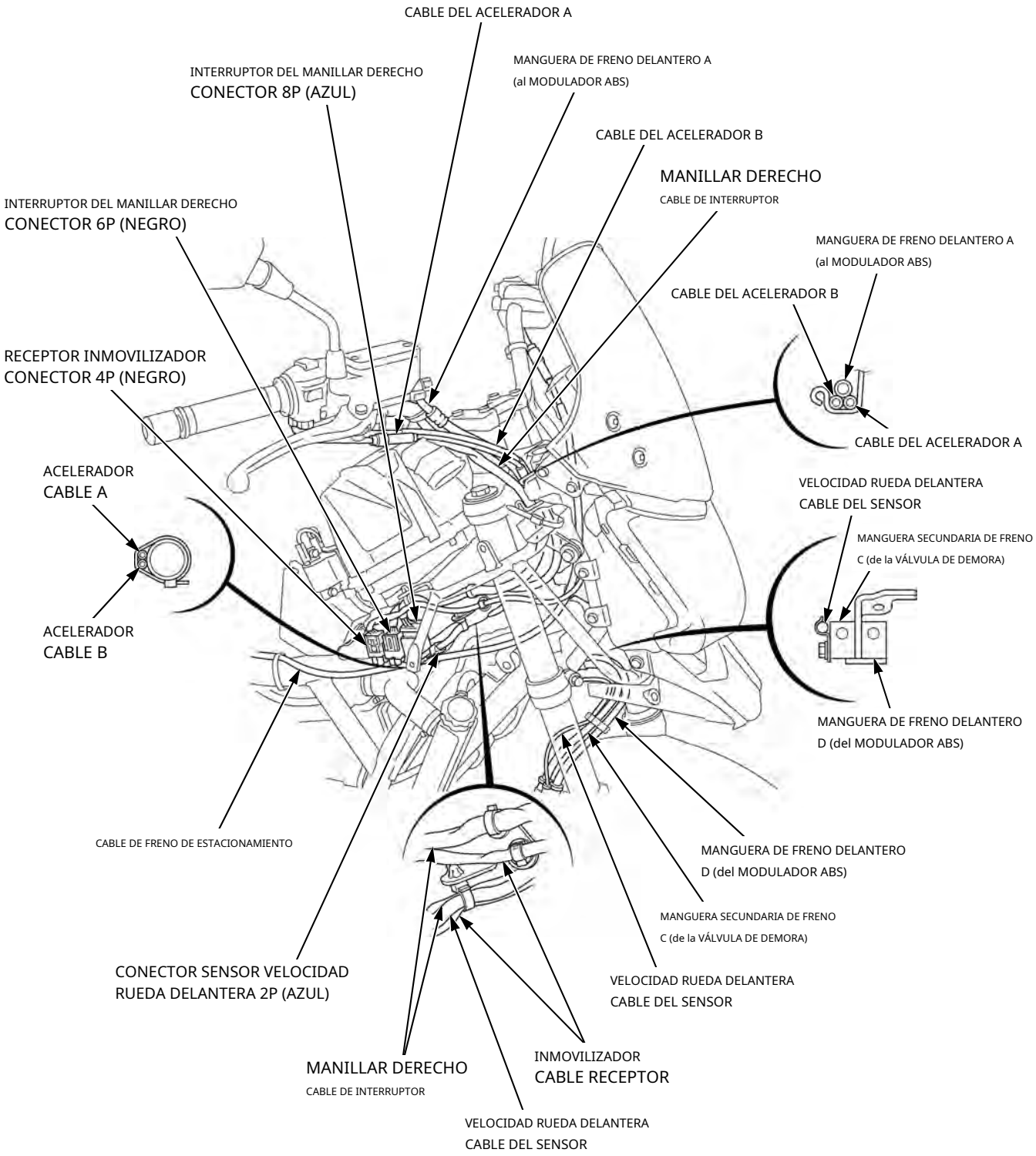
NC700X:


CABLE DEL ACELERADOR A
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
CABLE DEL ACELERADOR B
INTERRUPTOR DEL MANILLAR DERECHO
CONECTOR 8P (AZUL)
MANGUERA DE FRENO
CABLE DEL ACELERADOR B
RECEPTOR INMOVILIZADOR
CONECTOR 4P (NEGRO)
CABLE DEL ACELERADOR A
CABLE DEL ACELERADOR A
CABLE DEL ACELERADOR B
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
MANGUERA DE FRENO
INMOVILIZADOR
CABLE RECEPTOR
CABLE DEL EMBRAGUE

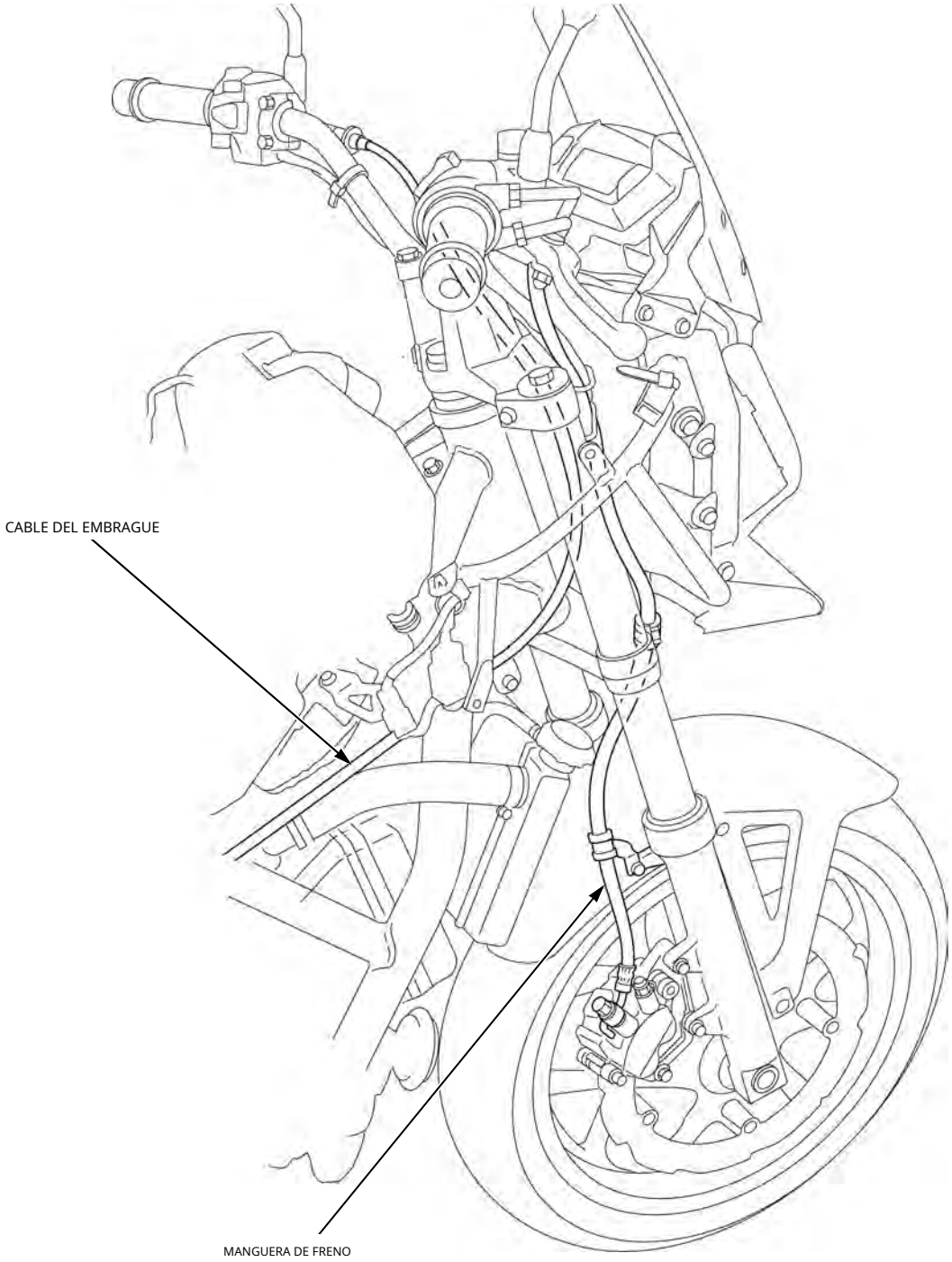
NC700XA:


CABLE DEL ACELERADOR B
CABLE DEL ACELERADOR A
INTERRUPTOR DEL MANILLAR DERECHO
CONECTOR 8P (AZUL)
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
RECEPTOR INMOVILIZADOR
CONECTOR 4P (NEGRO)
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
CABLE DEL ACELERADOR B
CABLE DEL ACELERADOR A
ACELERADOR
CABLE A
ACELERADOR
CABLE B
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR
MANGUERA SECUNDARIA DE FRENO
C (de la VÁLVULA DE DEMORA)
MANGUERA DE FRENO DELANTERO
D (del MODULADOR ABS)
CABLE DEL EMBRAGUE
MANGUERA DE FRENO DELANTERO
D (del MODULADOR ABS)
MANGUERA SECUNDARIA DE FRENO
C (de la VÁLVULA DE DEMORA)
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR
CONECTOR SENSOR VELOCIDAD
RUEDA DELANTERA 2P (AZUL)
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
INMOVILIZADOR
CABLE RECEPTOR
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR

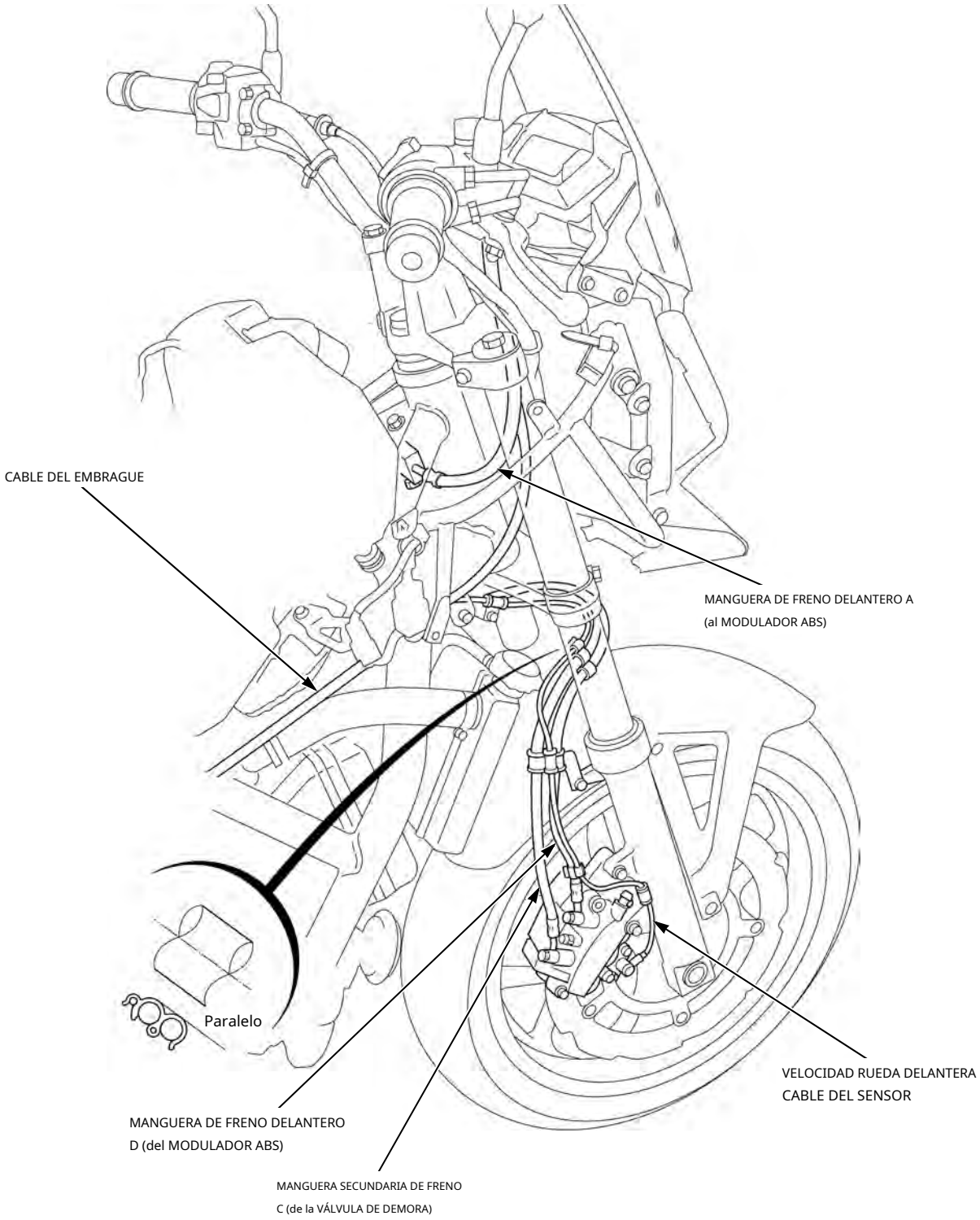
NC700XD:


CABLE DEL ACELERADOR A
INTERRUPTOR DEL MANILLAR DERECHO
CONECTOR 8P (AZUL)
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
CABLE DEL ACELERADOR B
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
INTERRUPTOR DEL MANILLAR DERECHO
CONECTOR 6P (NEGRO)
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
CABLE DEL ACELERADOR B
RECEPTOR INMOVILIZADOR
CONECTOR 4P (NEGRO)
CABLE DEL ACELERADOR A
ACELERADOR
CABLE A
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR
MANGUERA SECUNDARIA DE FRENO
C (de la VÁLVULA DE DEMORA)
ACELERADOR
CABLE B
MANGUERA DE FRENO DELANTERO
D (del MODULADOR ABS)
CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
MANGUERA DE FRENO DELANTERO
D (del MODULADOR ABS)
MANGUERA SECUNDARIA DE FRENO
C (de la VÁLVULA DE DEMORA)
CONECTOR SENSOR VELOCIDAD
RUEDA DELANTERA 2P (AZUL)
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR
MANILLAR DERECHO
CABLE DE INTERRUPTOR
INMOVILIZADOR
CABLE RECEPTOR
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR

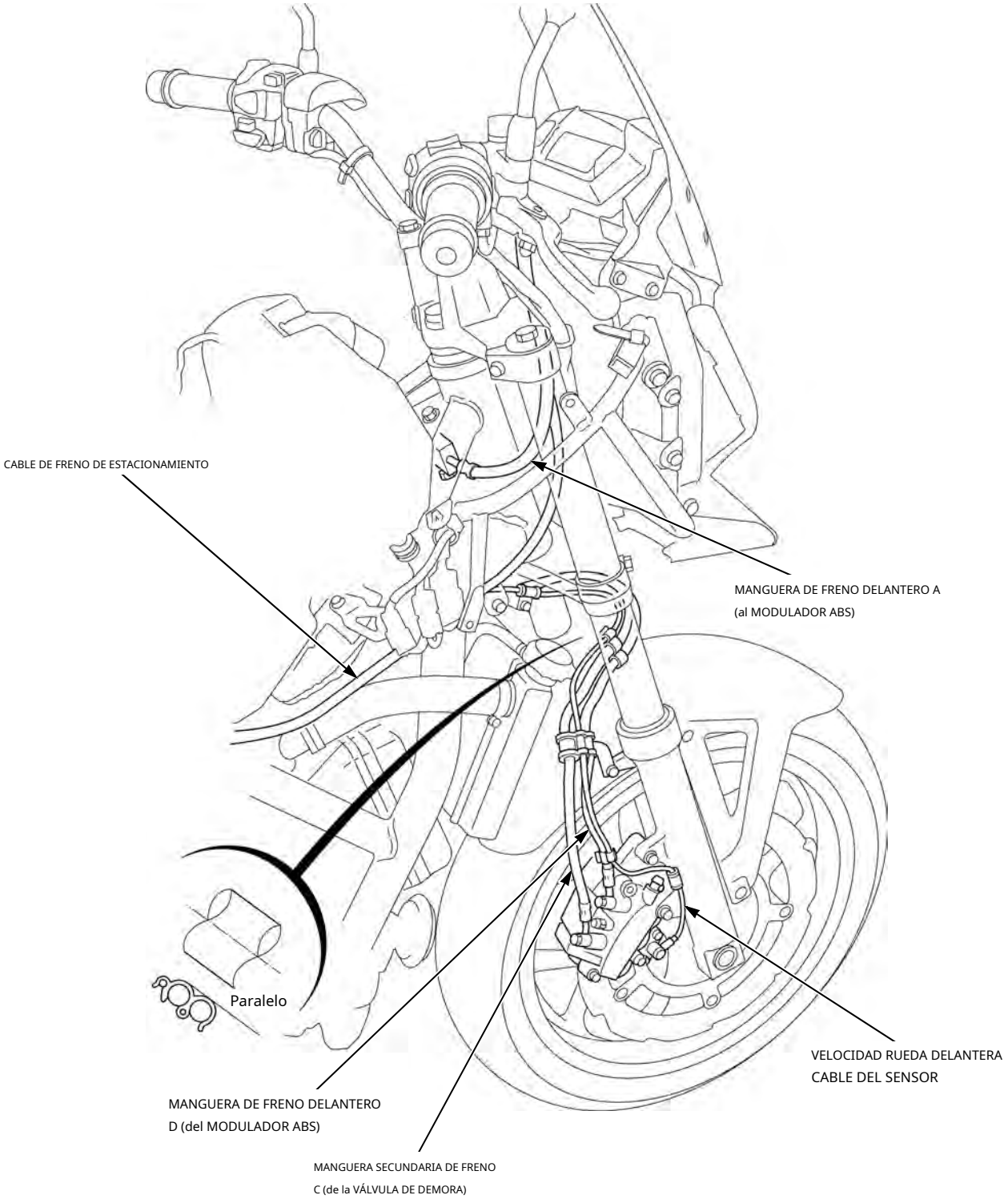
NC700X:



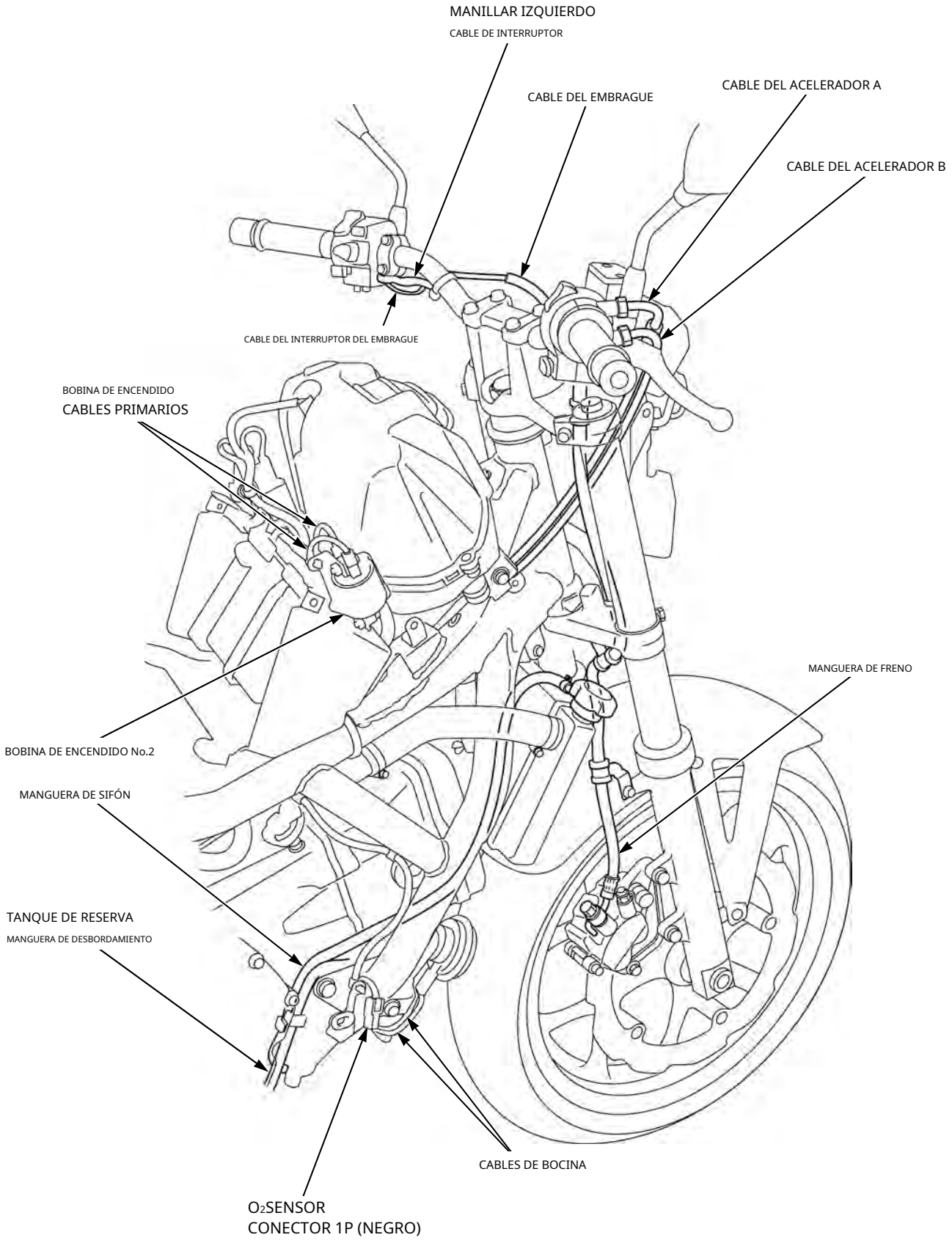
NC700XA:


CABLE DEL EMBRAGUE
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
Paralelo
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR
MANGUERA DE FRENO DELANTERO
D (del MODULADOR ABS)
MANGUERA SECUNDARIA DE FRENO
C (de la VÁLVULA DE DEMORA)

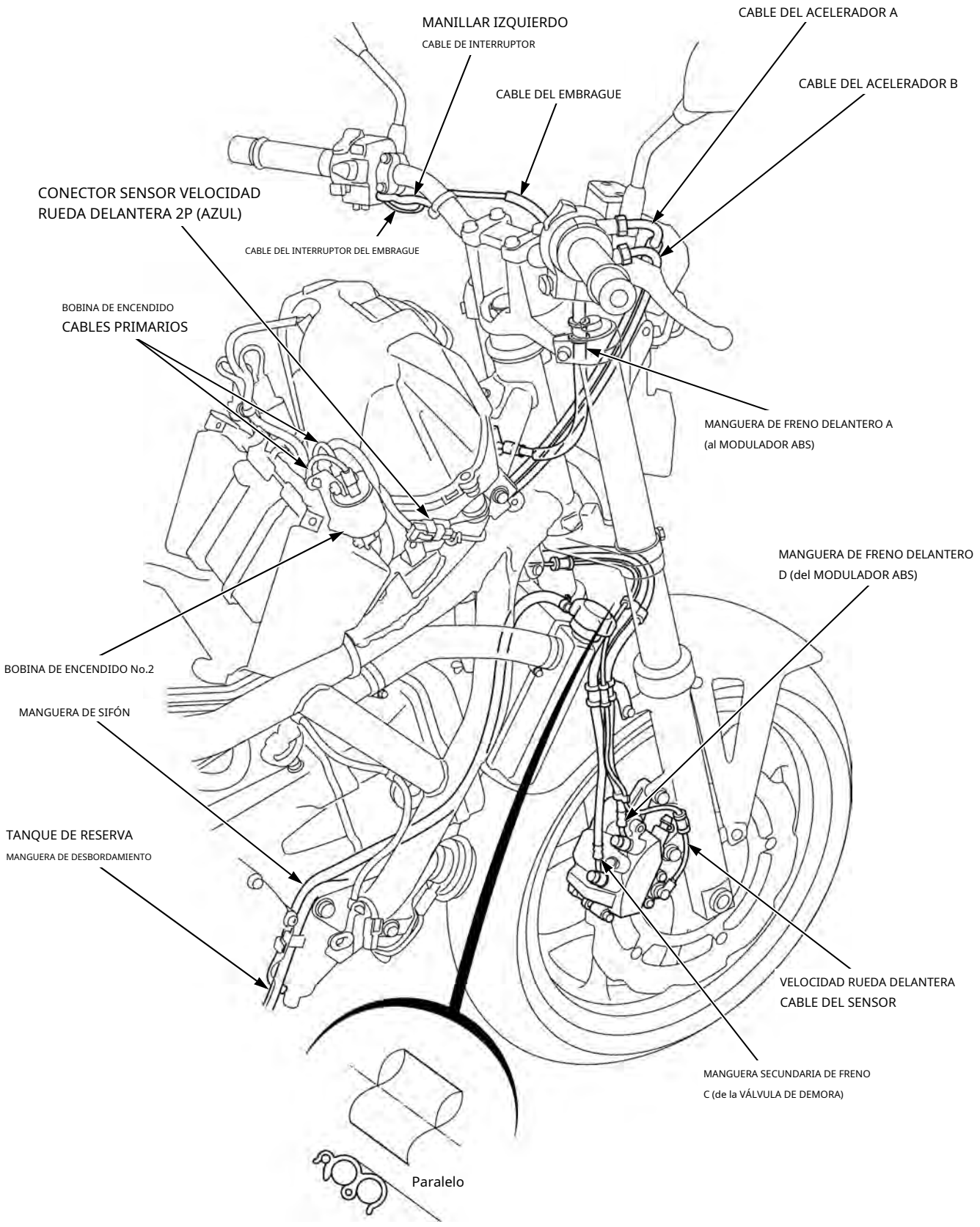
NC700XD:


CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
Paralelo
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR
MANGUERA DE FRENO DELANTERO
D (del MODULADOR ABS)
MANGUERA SECUNDARIA DE FRENO
C (de la VÁLVULA DE DEMORA)

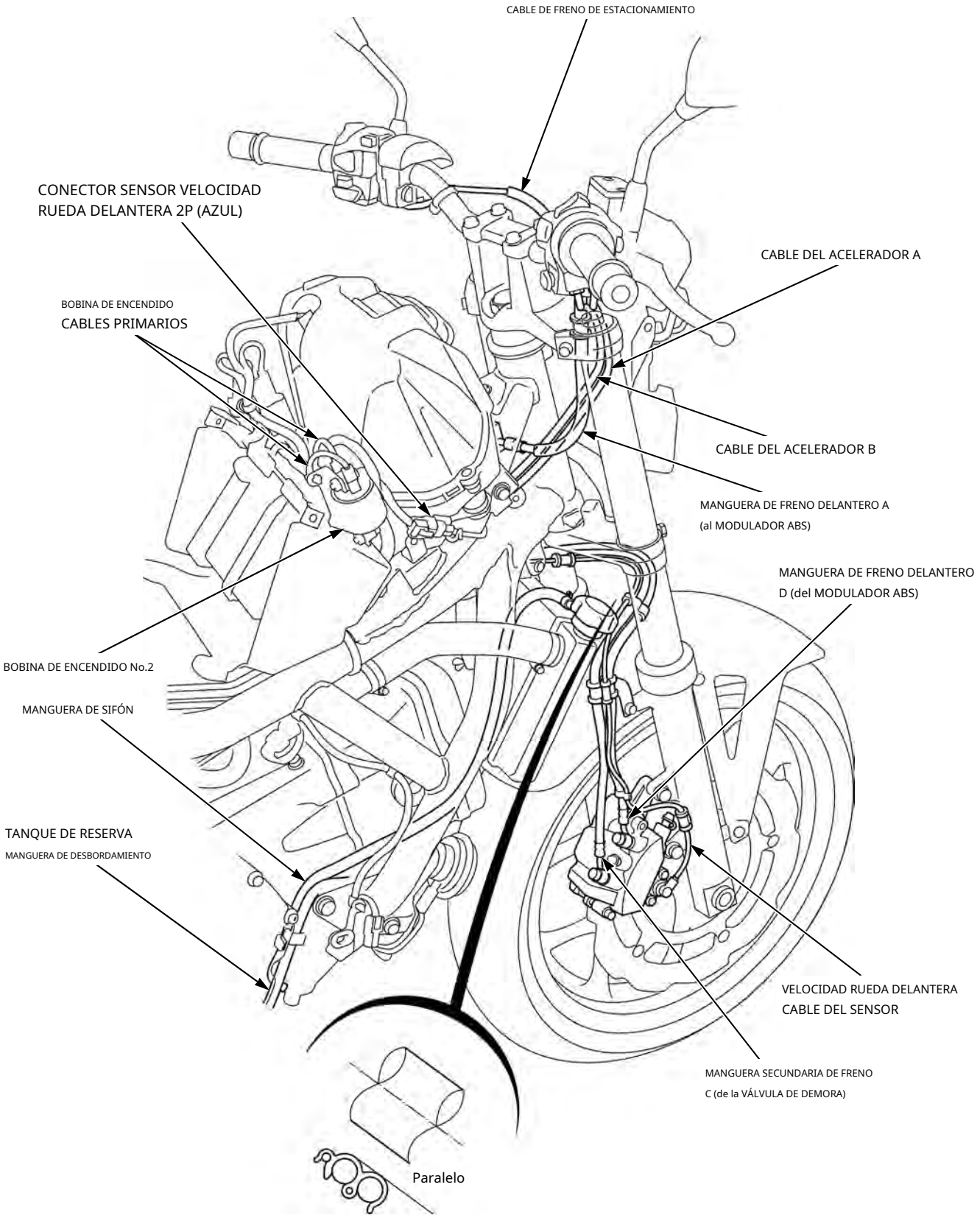
NC700S:


MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR
CABLE DEL EMBRAGUE
CABLE DEL ACELERADOR A
CABLE DEL ACELERADOR B
CABLE DEL INTERRUPTOR DEL EMBRAGUE
BOBINA DE ENCENDIDO
CABLES PRIMARIOS
MANGUERA DE FRENO
BOBINA DE ENCENDIDO No.2
MANGUERA DE SIFÓN
TANQUE DE RESERVA
MANGUERA DE DESBORDAMIENTO
CABLES DE BOCINA
O2SENSOR
CONECTOR 1P (NEGRO)

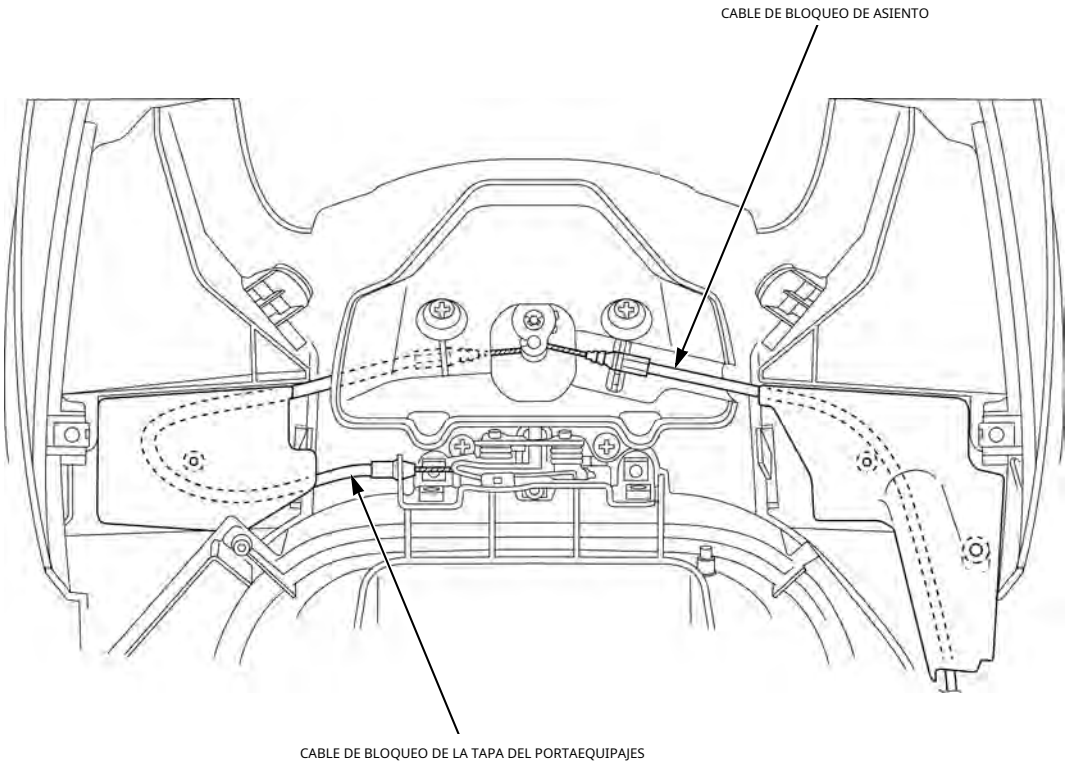
NC700SA:


MANILLAR IZQUIERDO
CABLE DE INTERRUPTOR
CABLE DEL ACELERADOR A
CABLE DEL EMBRAGUE
CABLE DEL ACELERADOR B
CONECTOR SENSOR VELOCIDAD
RUEDA DELANTERA 2P (AZUL)
CABLE DEL INTERRUPTOR DEL EMBRAGUE
BOBINA DE ENCENDIDO
CABLES PRIMARIOS
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A
(al MODULADOR ABS)
MANGUERA DE FRENO DELANTERO
D (del MODULADOR ABS)
BOBINA DE ENCENDIDO No.2
MANGUERA DE SIFÓN
TANQUE DE RESERVA
MANGUERA DE DESBORDAMIENTO
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA
CABLE DEL SENSOR
MANGUERA SECUNDARIA DE FRENO
C (de la VÁLVULA DE DEMORA)
Paralelo

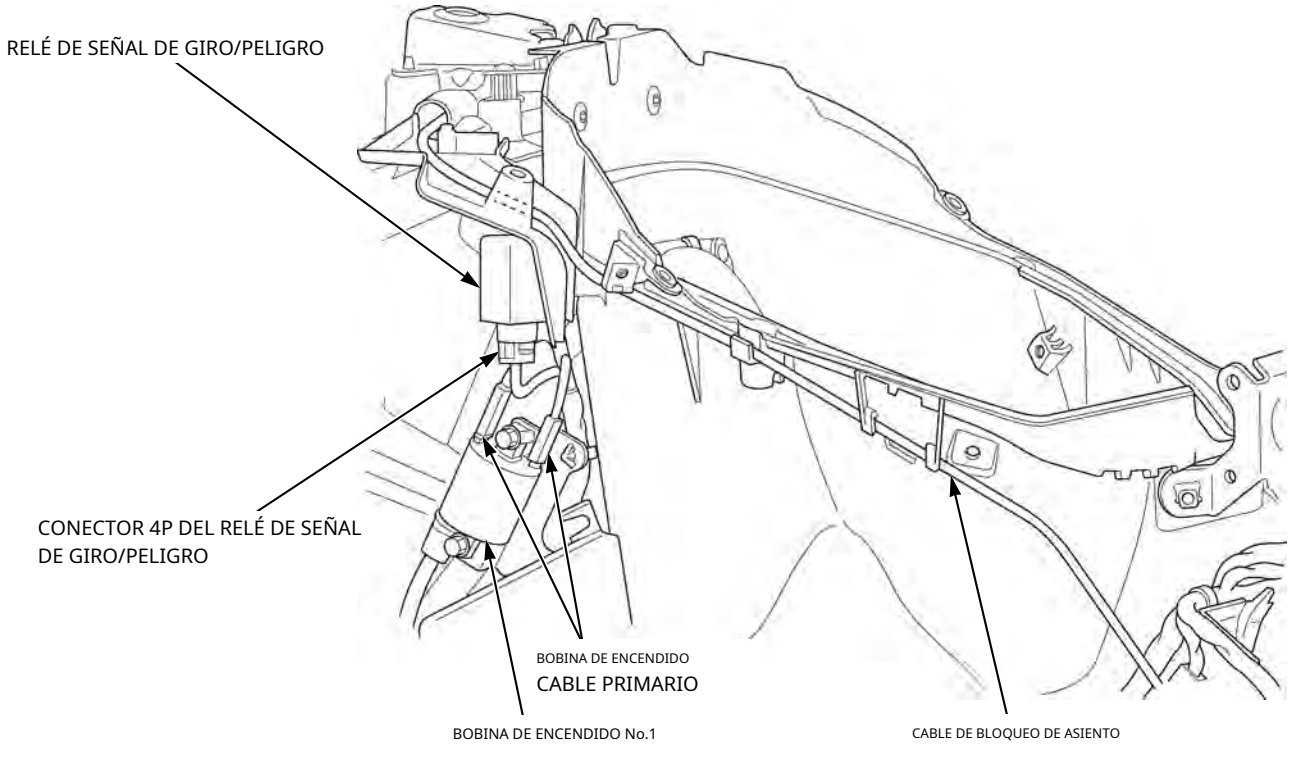
NC700SD:


CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
CONECTOR SENSOR VELOCIDAD RUEDA DELANTERA 2P (AZUL)
CABLE DEL ACELERADOR A
BOBINA DE ENCENDIDO
CABLES PRIMARIOS
CABLE DEL ACELERADOR B
MANGUERA DE FRENO DELANTERO A (al MODULADOR ABS)
MANGUERA DE FRENO DELANTERO D (del MODULADOR ABS)
BOBINA DE ENCENDIDO No.2
MANGUERA DE SIFÓN
TANQUE DE RESERVA
MANGUERA DE DESBORDAMIENTO
VELOCIDAD RUEDA DELANTERA CABLE DEL SENSOR
MANGUERA SECUNDARIA DE FRENO C (de la VÁLVULA DE DEMORA)
Paralelo

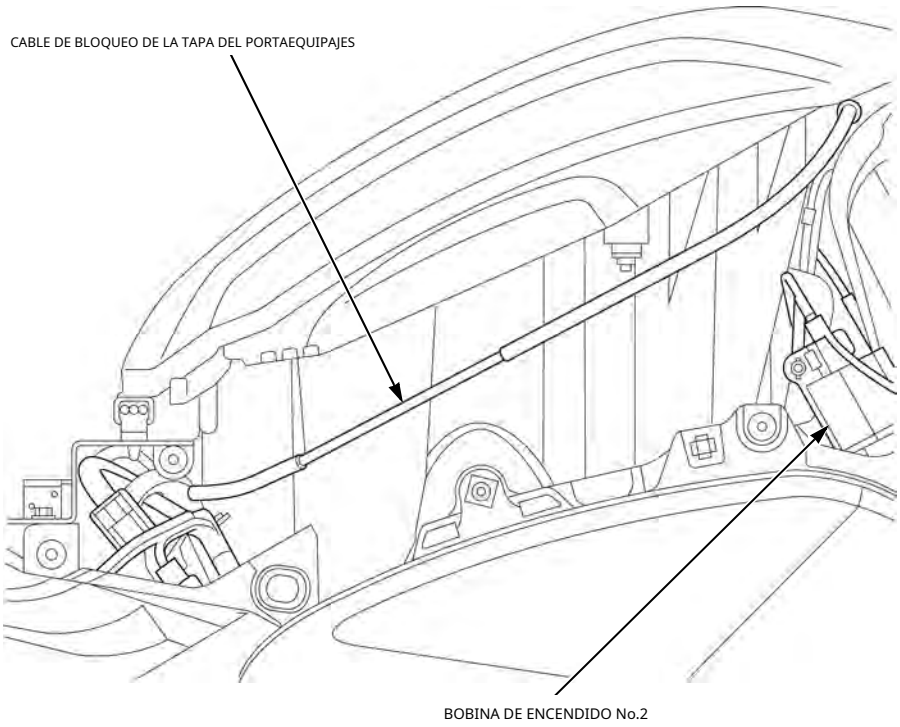
NC700X/XA/XD:



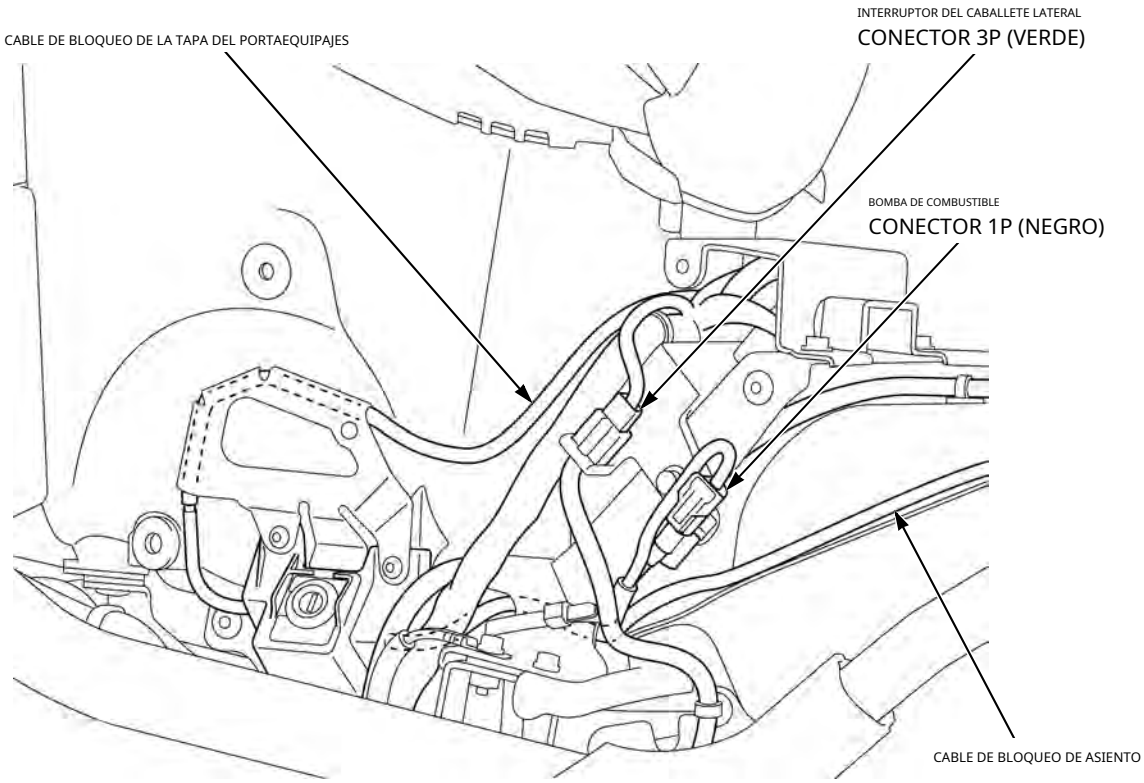
NC700X/XA/XD:



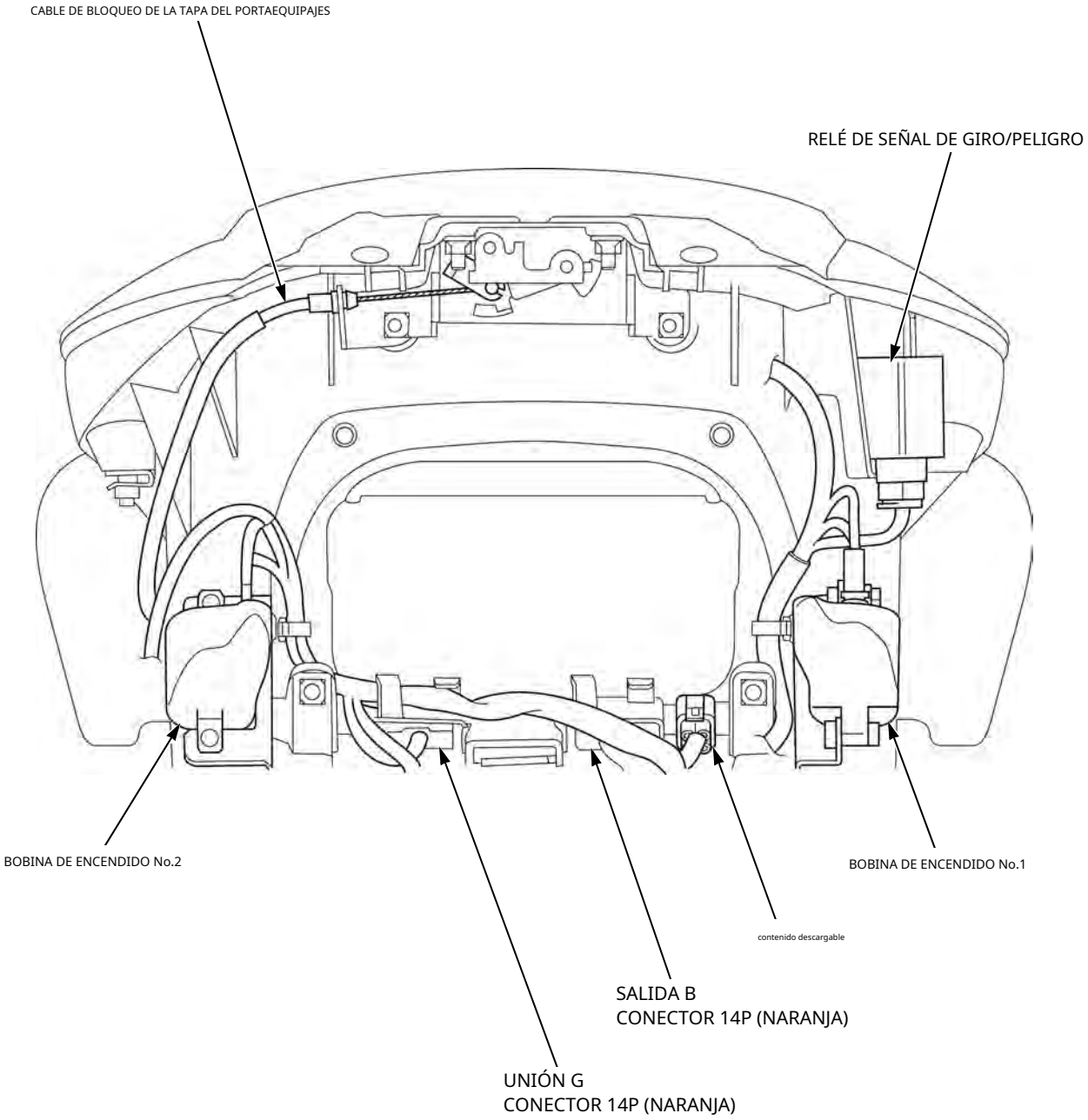
NC700S/SA/SD:



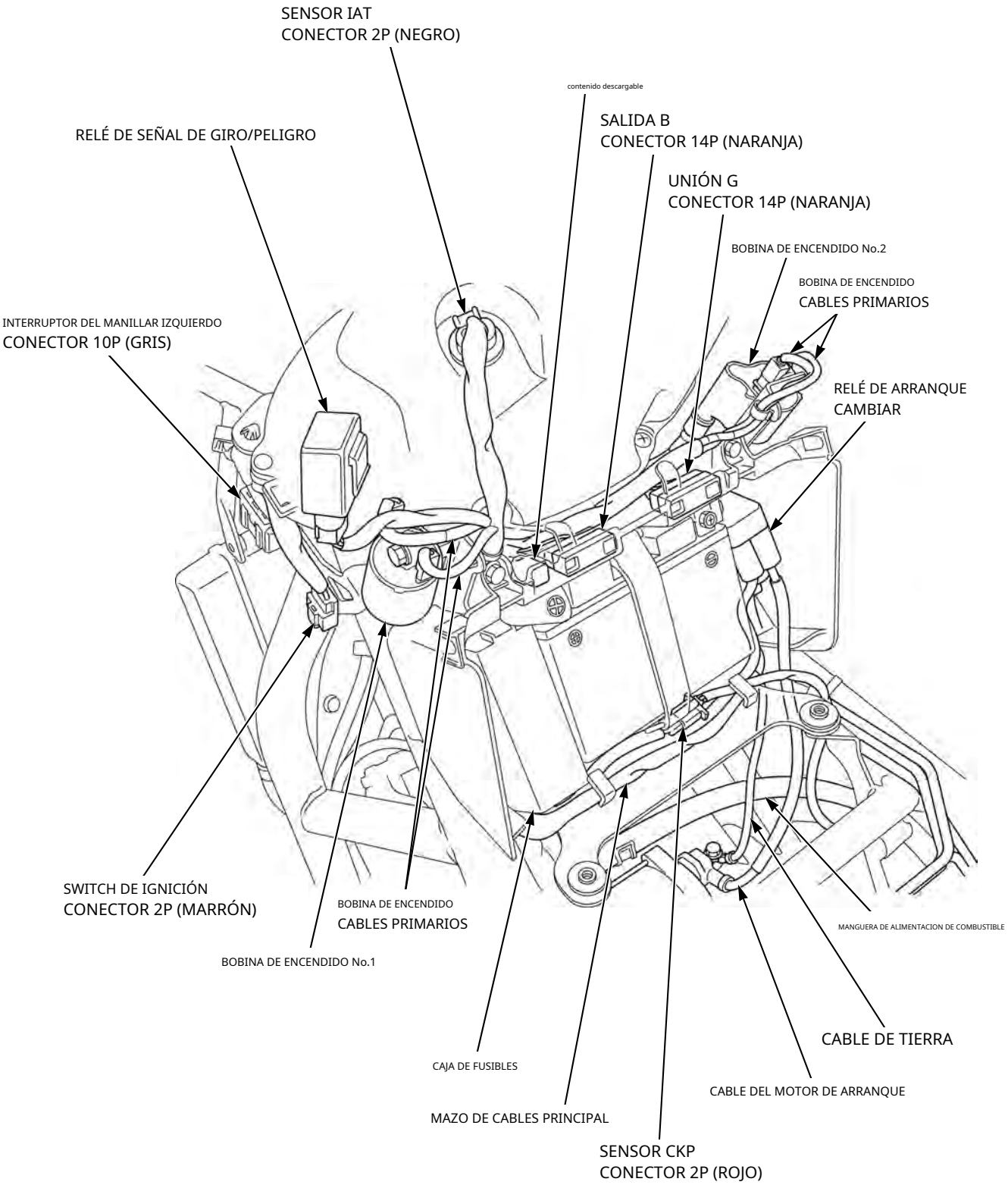
NC700S/SA/SD:



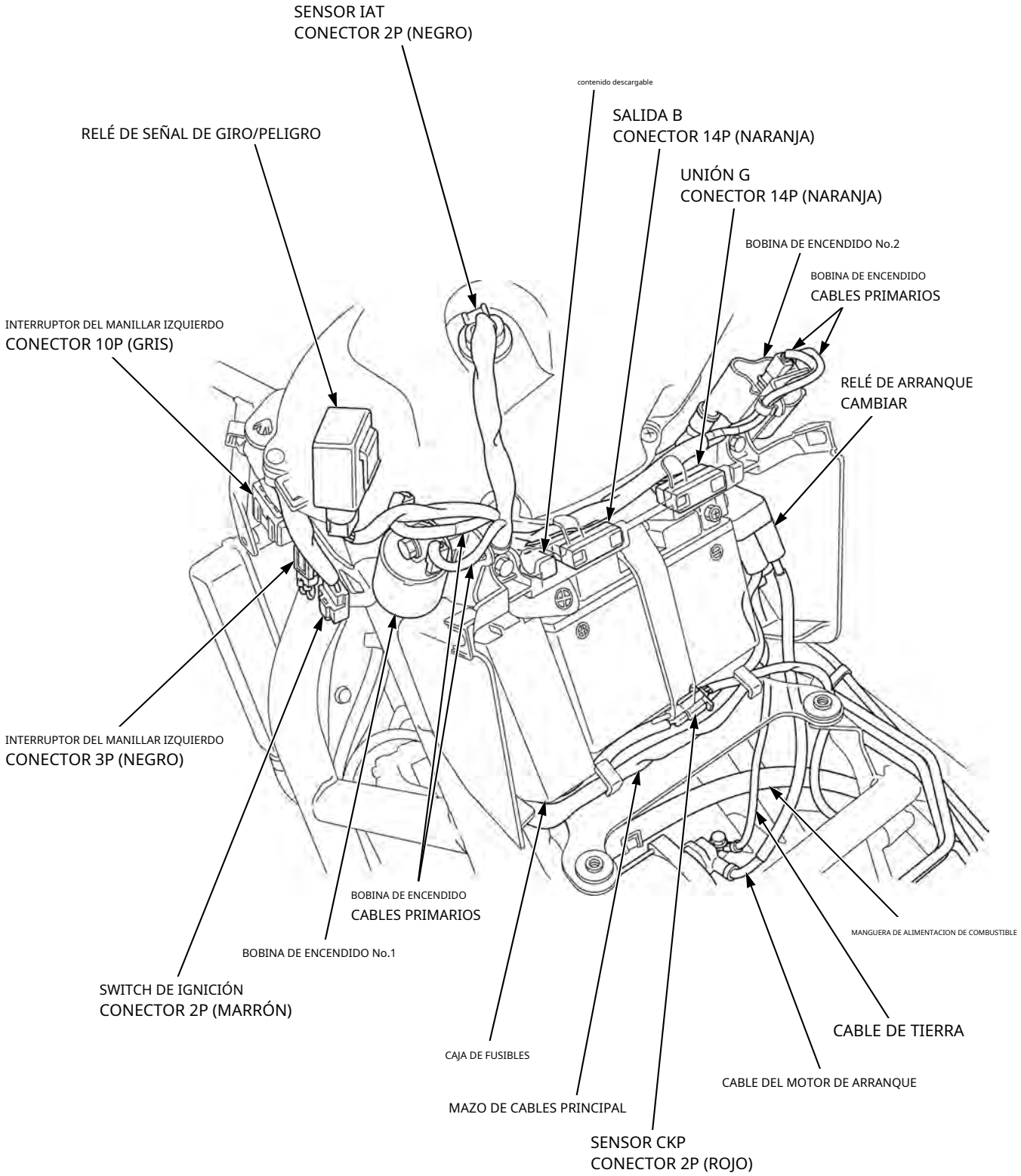
NC700S/SA/SD:


CABLE DE BLOQUEO DE LA TAPA DEL PORTAEQUIPAJES
RELÉ DE SEÑAL DE GIRO/PELIGRO
BOBINA DE ENCENDIDO No.2
BOBINA DE ENCENDIDO No.1
contenido descargable
SALIDA B
CONECTOR 14P (NARANJA)
UNIÓN G
CONECTOR 14P (NARANJA)

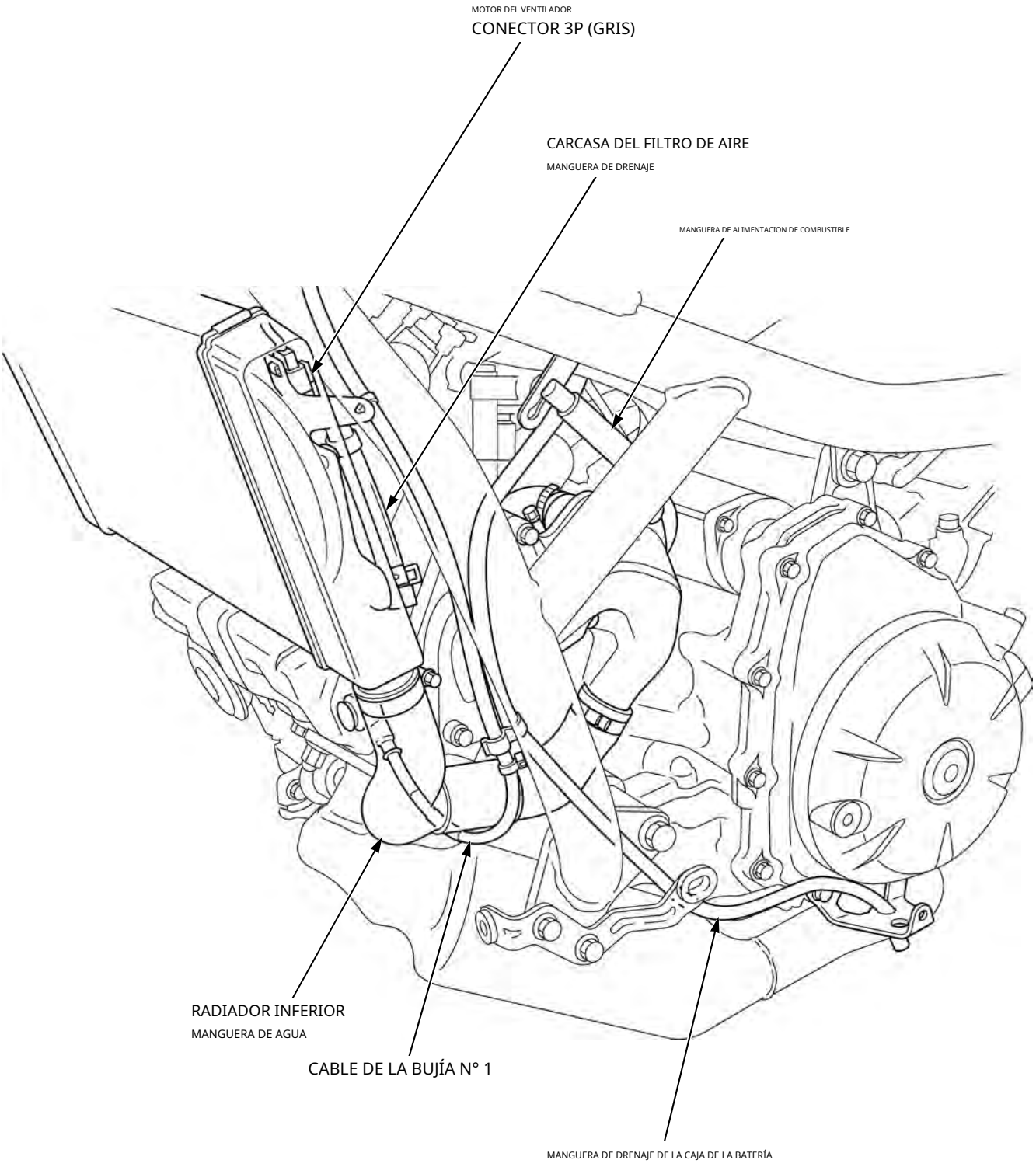
NC700X/XA:


SENSOR IAT
CONECTOR 2P (NEGRO)
contenido descargable
SALIDA B
CONECTOR 14P (NARANJA)
RELÉ DE SEÑAL DE GIRO/PELIGRO
UNIÓN G
CONECTOR 14P (NARANJA)
BOBINA DE ENCENDIDO No.2
BOBINA DE ENCENDIDO
CABLES PRIMARIOS
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 10P (GRIS)
RELÉ DE ARRANQUE
CAMBIAR
SWITCH DE IGNICIÓN
CONECTOR 2P (MARRÓN)
BOBINA DE ENCENDIDO
CABLES PRIMARIOS
BOBINA DE ENCENDIDO No.1
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
CABLE DE TIERRA
CAJA DE FUSIBLES
CABLE DEL MOTOR DE ARRANQUE
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
SENSOR CKP
CONECTOR 2P (ROJO)

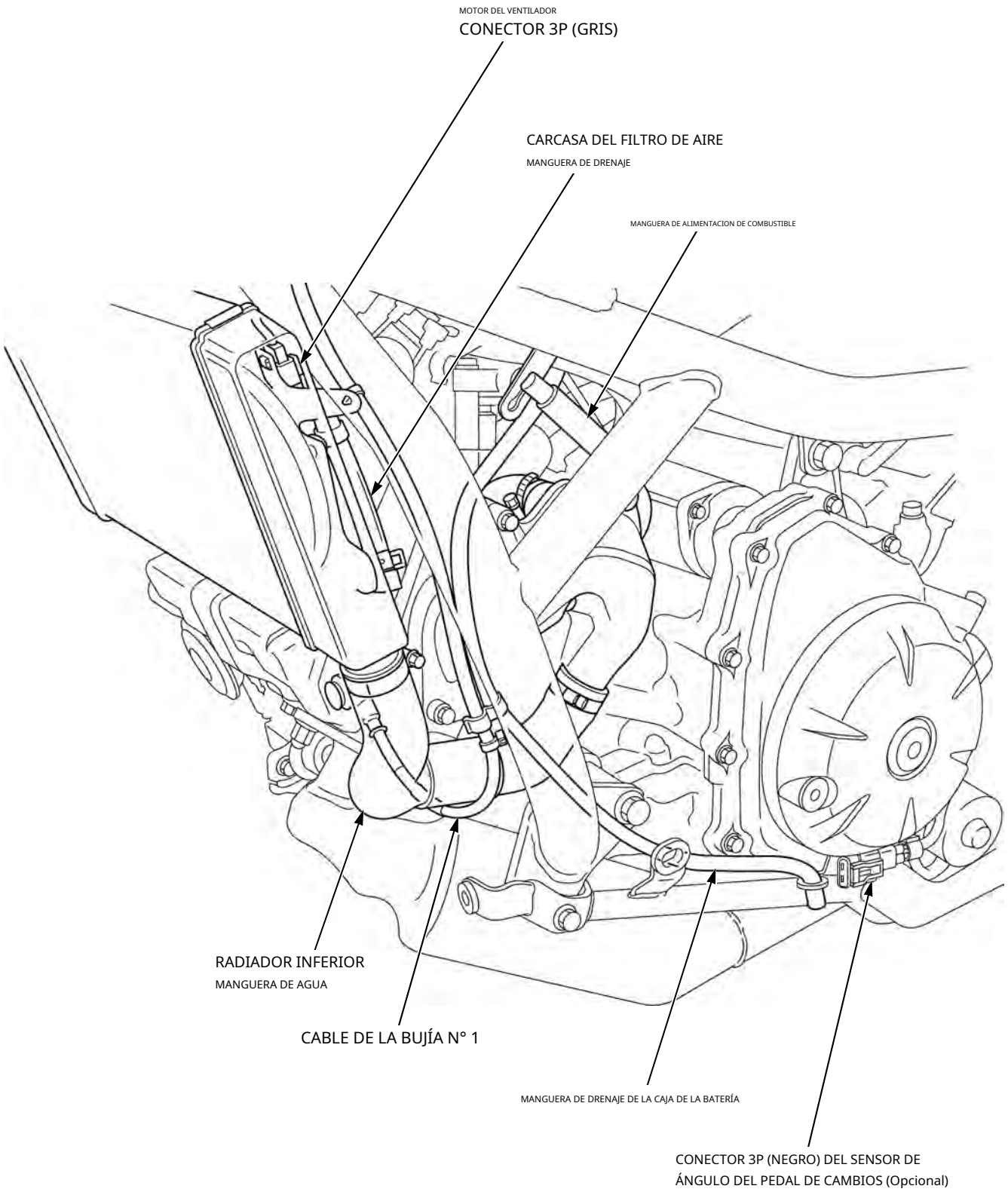
NC700XD:


SENSOR IAT
CONECTOR 2P (NEGRO)
contenido descargable
SALIDA B
CONECTOR 14P (NARANJA)
RELÉ DE SEÑAL DE GIRO/PELIGRO
UNIÓN G
CONECTOR 14P (NARANJA)
BOBINA DE ENCENDIDO No.2
BOBINA DE ENCENDIDO
CABLES PRIMARIOS
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 10P (GRIS)
RELÉ DE ARRANQUE
CAMBIAR
INTERRUPTOR DEL MANILLAR IZQUIERDO
CONECTOR 3P (NEGRO)
BOBINA DE ENCENDIDO
CABLES PRIMARIOS
BOBINA DE ENCENDIDO No.1
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SWITCH DE IGNICIÓN
CONECTOR 2P (MARRÓN)
CABLE DE TIERRA
CAJA DE FUSIBLES
CABLE DEL MOTOR DE ARRANQUE
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
SENSOR CKP
CONECTOR 2P (ROJO)

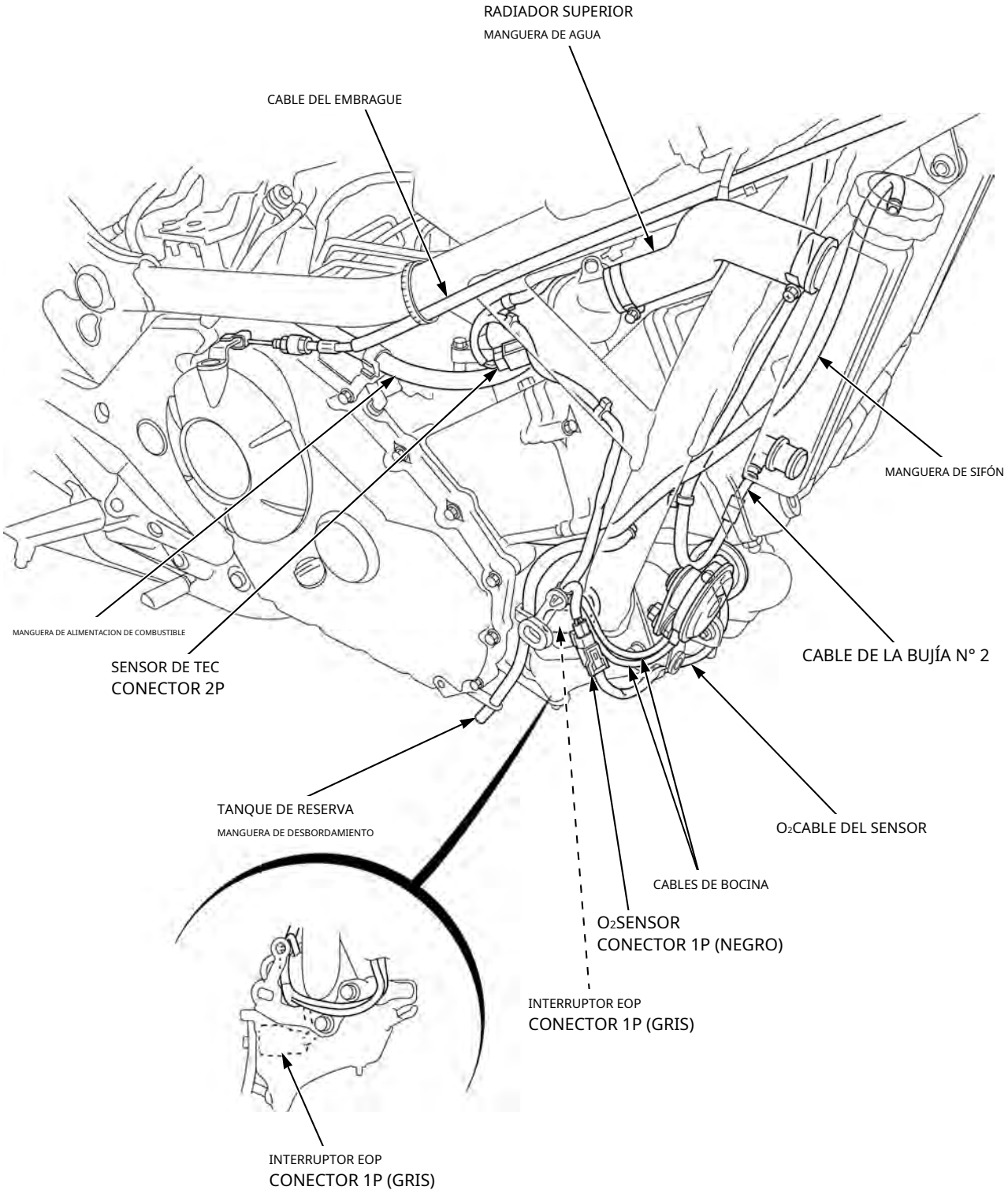
NC700X/XA/S/SA:



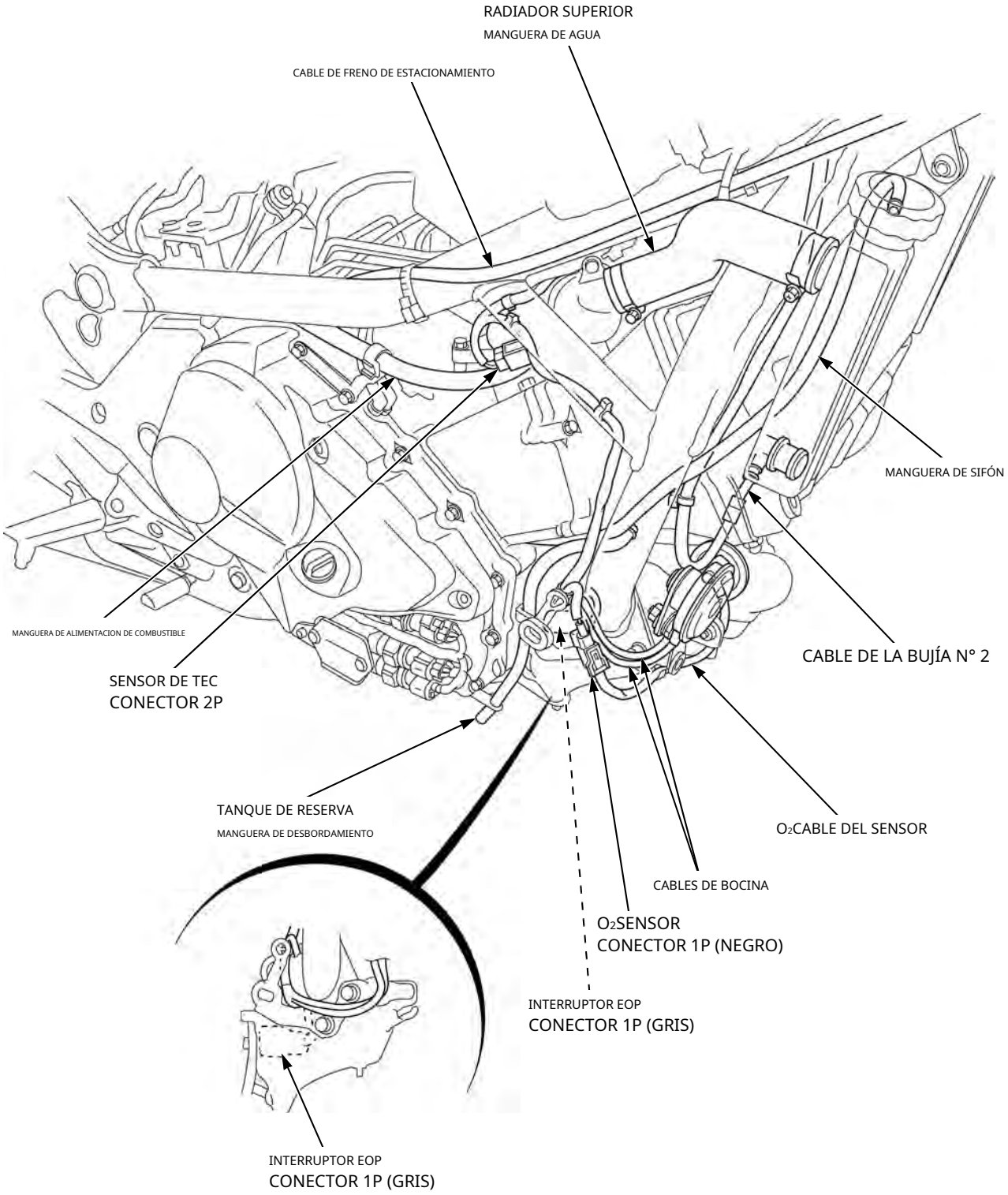
NC700XD/SD:


MOTOR DEL VENTILADOR
CONECTOR 3P (GRIS)
CARCASA DEL FILTRO DE AIRE
MANGUERA DE DRENAJE
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
RADIADOR INFERIOR
MANGUERA DE AGUA
CABLE DE LA BUJÍA N° 1
MANGUERA DE DRENAJE DE LA CAJA DE LA BATERÍA
CONECTOR 3P (NEGRO) DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL PEDAL DE CAMBIOS (Opcional)

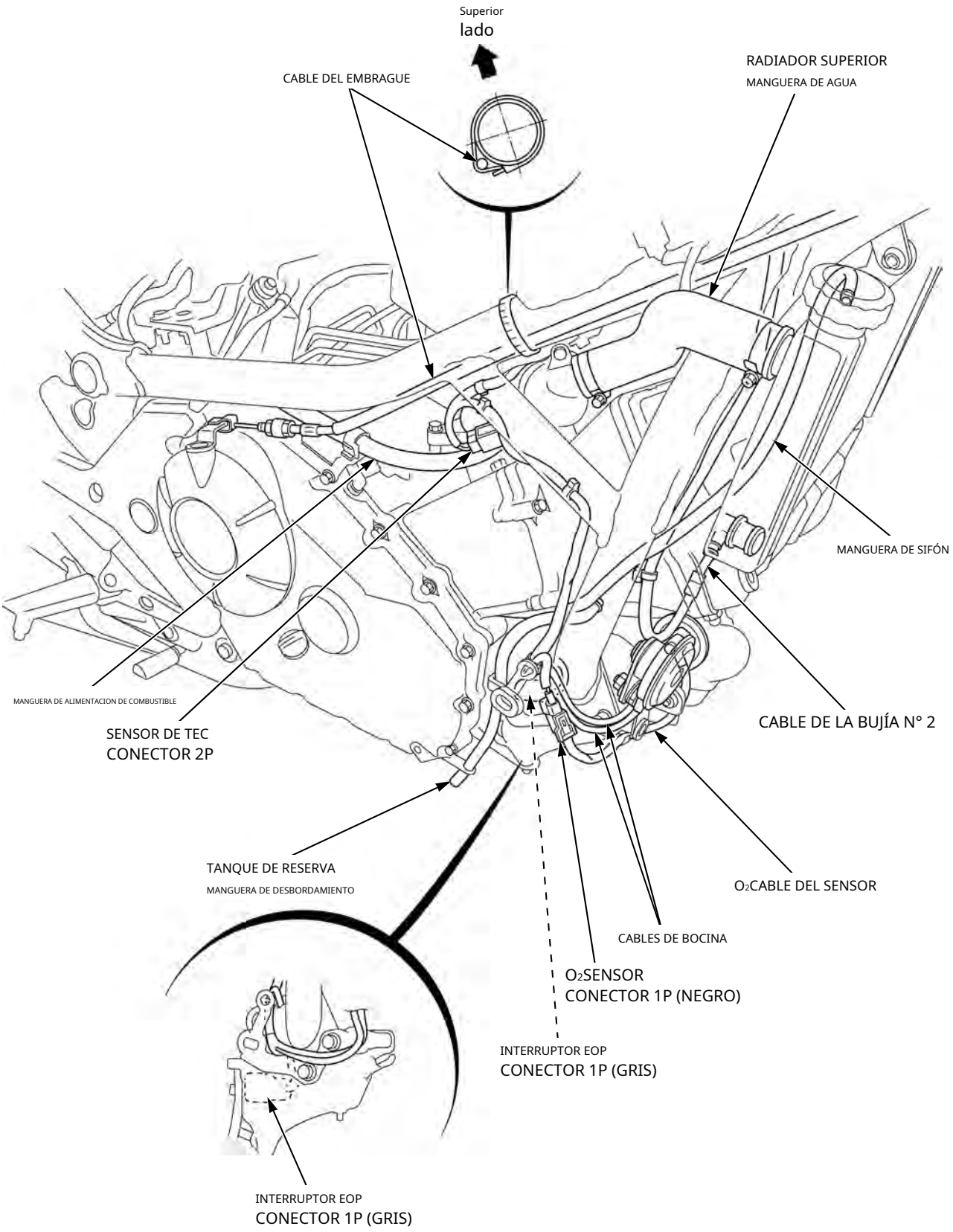
NC700X/XA:


RADIADOR SUPERIOR
MANGUERA DE AGUA
CABLE DEL EMBRAGUE
MANGUERA DE SIFÓN
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
TANQUE DE RESERVA
MANGUERA DE DESBORDAMIENTO
O2CABLE DEL SENSOR
CABLES DE BOCINA
O2SENSOR
CONECTOR 1P (NEGRO)
INTERRUPTOR EOP
CONECTOR 1P (GRIS)
INTERRUPTOR EOP
CONECTOR 1P (GRIS)

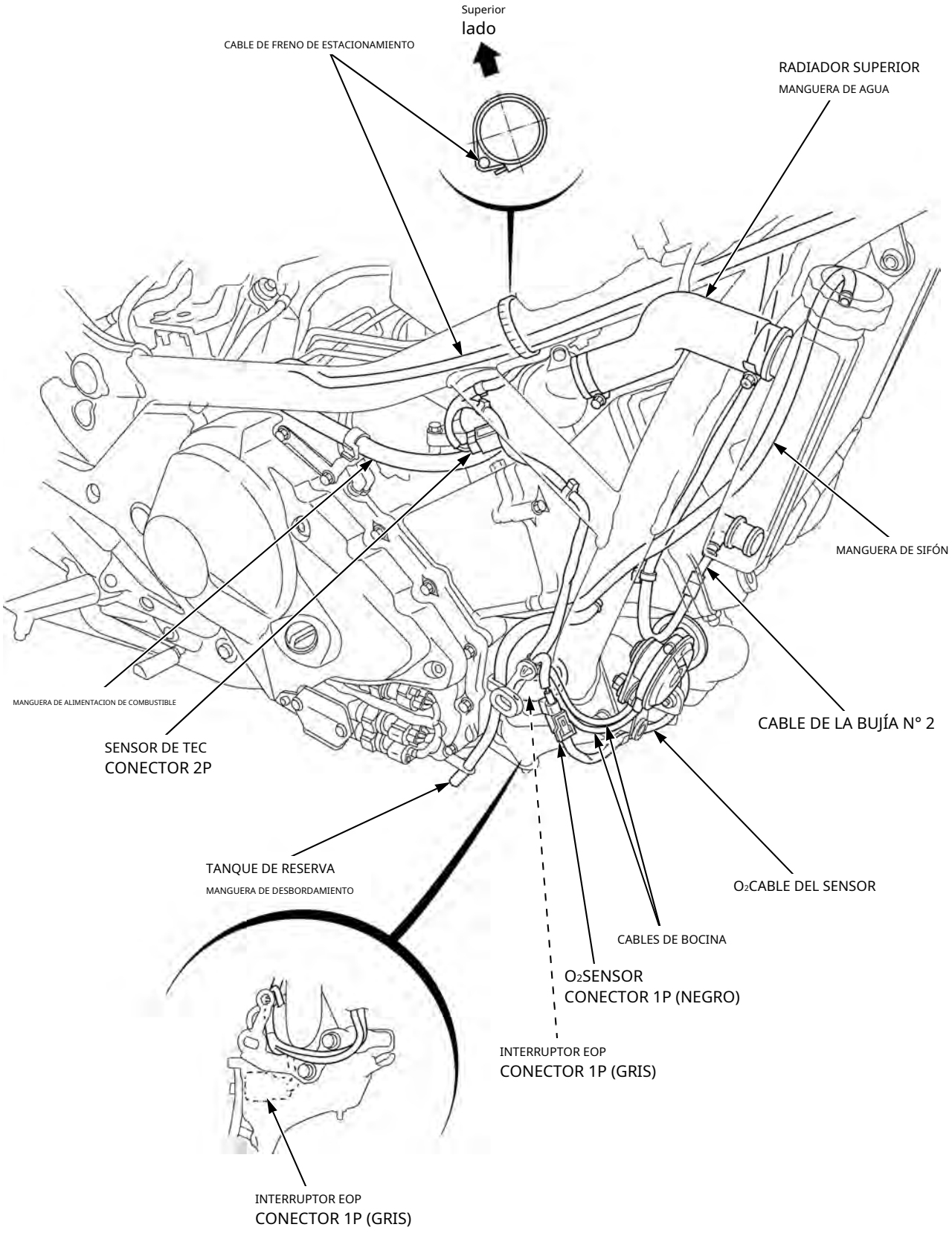
NC700XD:


RADIADOR SUPERIOR
MANGUERA DE AGUA
CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
MANGUERA DE SIFÓN
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
TANQUE DE RESERVA
MANGUERA DE DESBORDAMIENTO
O2CABLE DEL SENSOR
CABLES DE BOCINA
O2SENSOR
CONECTOR 1P (NEGRO)
INTERRUPTOR EOP
CONECTOR 1P (GRIS)
INTERRUPTOR EOP
CONECTOR 1P (GRIS)

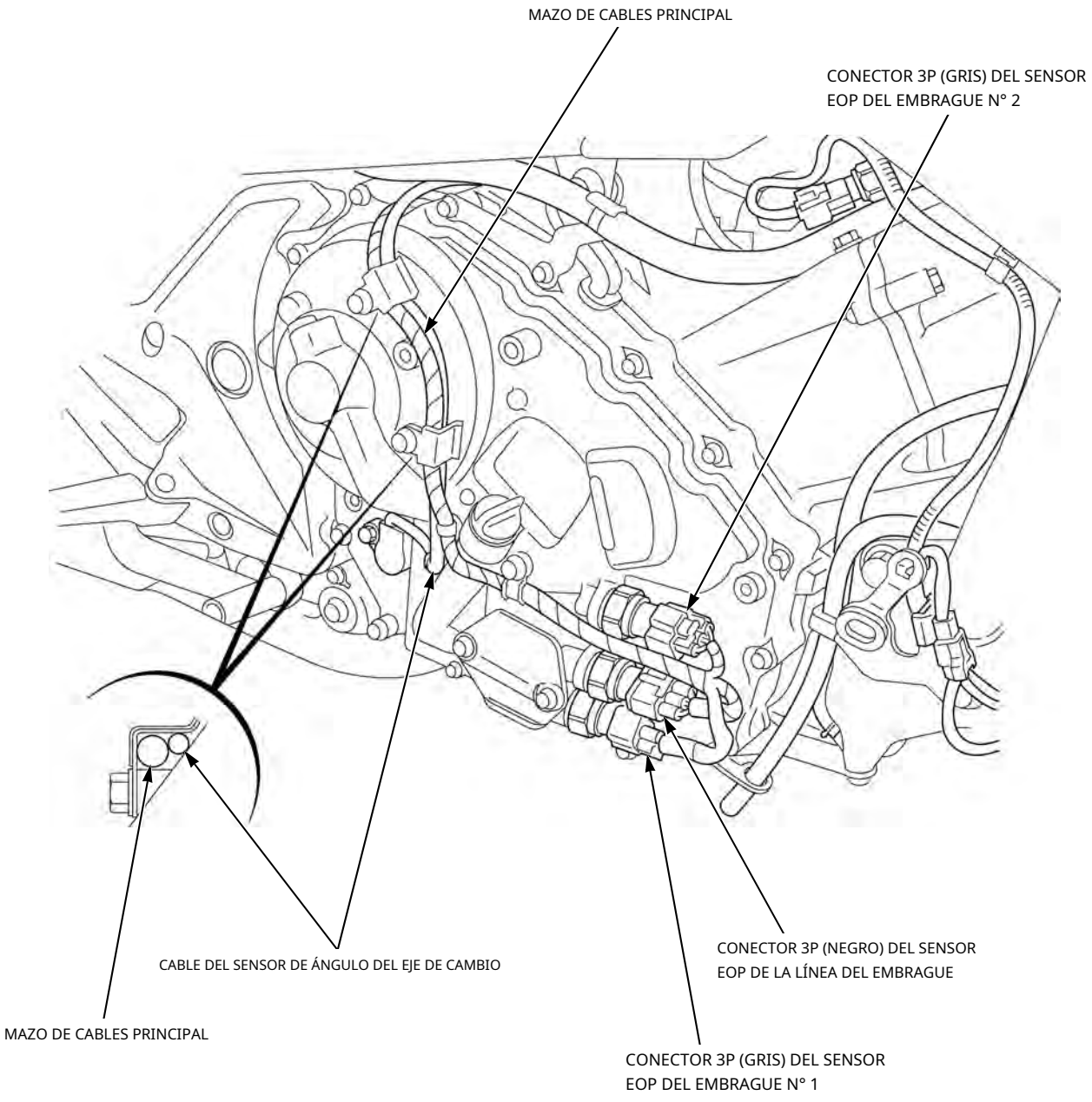
NC700S/SA:


Superior
lado
CABLE DEL EMBRAGUE
RADIADOR SUPERIOR
MANGUERA DE AGUA
MANGUERA DE SIFÓN
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
TANQUE DE RESERVA
MANGUERA DE DESBORDAMIENTO
O2CABLE DEL SENSOR
CABLES DE BOCINA
O2SENSOR
CONECTOR 1P (NEGRO)
INTERRUPTOR EOP
CONECTOR 1P (GRIS)
INTERRUPTOR EOP
CONECTOR 1P (GRIS)

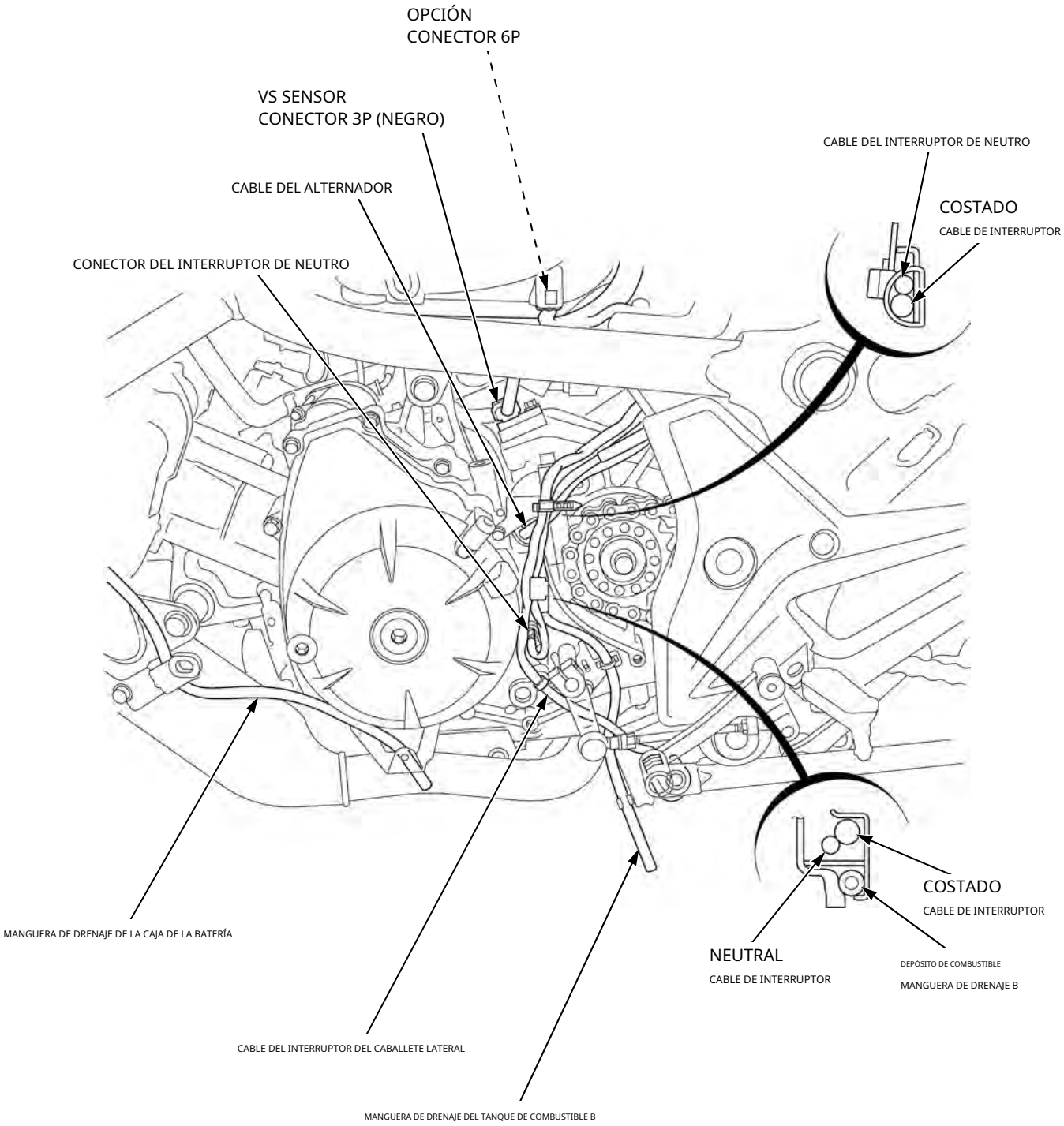
NC700SD:


Superior
lado
CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
RADIADOR SUPERIOR
MANGUERA DE AGUA
MANGUERA DE SIFÓN
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
TANQUE DE RESERVA
MANGUERA DE DESBORDAMIENTO
O2CABLE DEL SENSOR
CABLES DE BOCINA
O2SENSOR
CONECTOR 1P (NEGRO)
INTERRUPTOR EOP
CONECTOR 1P (GRIS)
INTERRUPTOR EOP
CONECTOR 1P (GRIS)

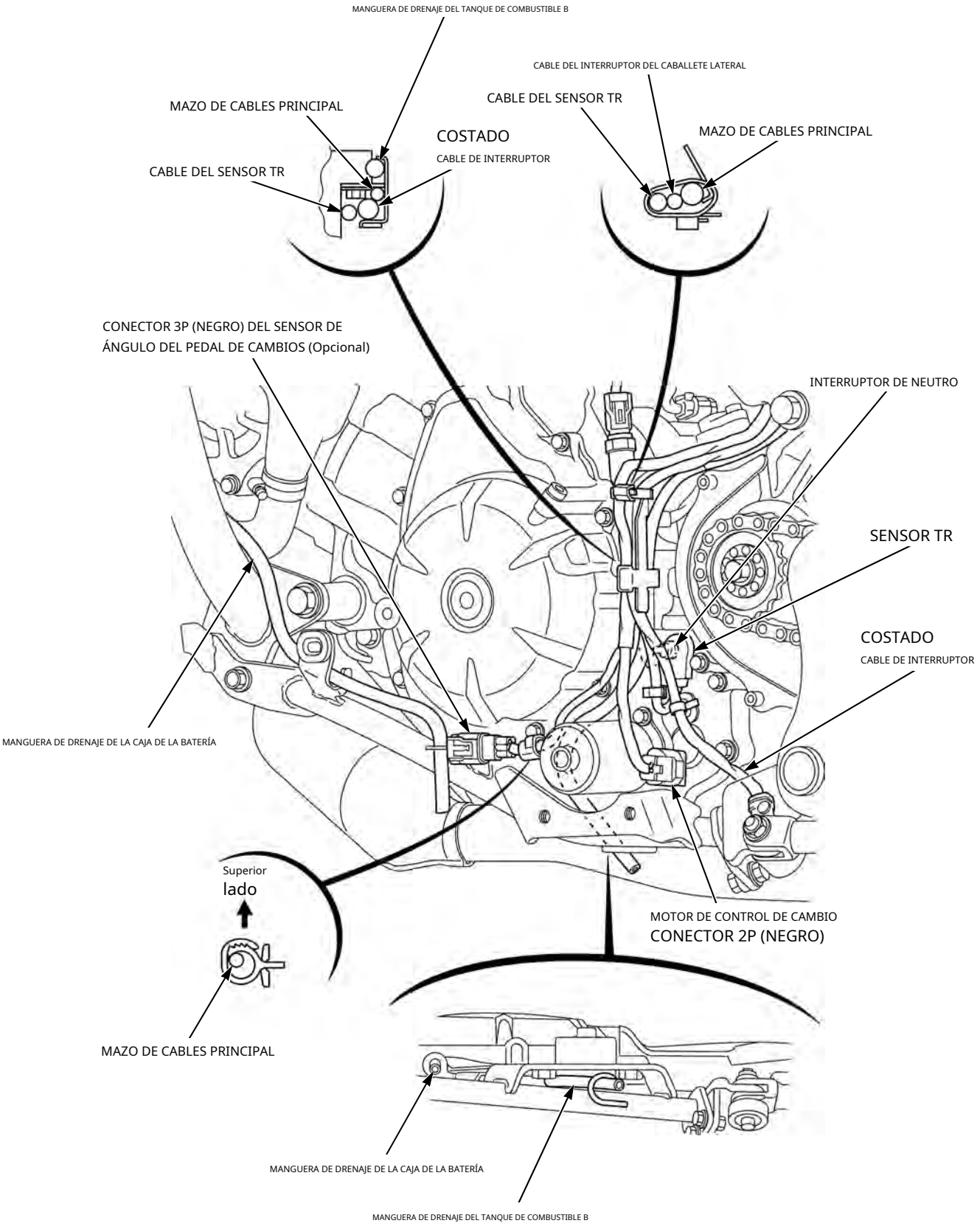
NC700XD/SD:


MAZO DE CABLES PRINCIPAL
CONECTOR 3P (GRIS) DEL SENSOR EOP DEL EMBRAGUE N° 2
CABLE DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO
CONECTOR 3P (NEGRO) DEL SENSOR EOP DE LA LÍNEA DEL EMBRAGUE
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
CONECTOR 3P (GRIS) DEL SENSOR EOP DEL EMBRAGUE N° 1

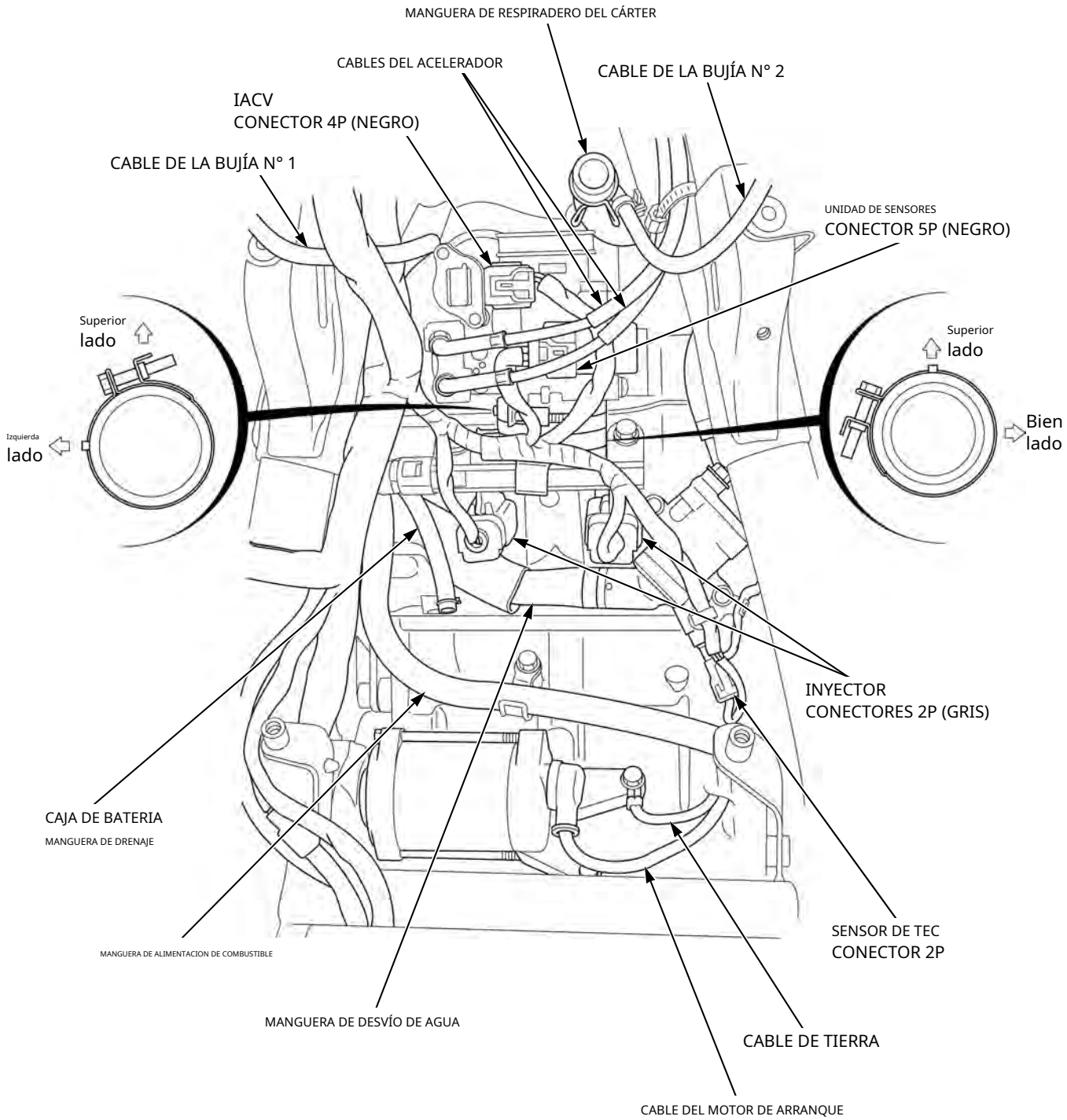
NC700X/XA:


OPCIÓN
CONECTOR 6P
VS SENSOR
CONECTOR 3P (NEGRO)
CABLE DEL INTERRUPTOR DE NEUTRO
CABLE DEL ALTERNADOR
COSTADO
CABLE DE INTERRUPTOR
CONECTOR DEL INTERRUPTOR DE NEUTRO
MANGUERA DE DRENAJE DE LA CAJA DE LA BATERÍA
COSTADO
CABLE DE INTERRUPTOR
NEUTRAL
CABLE DE INTERRUPTOR
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE DRENAJE B
CABLE DEL INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE B

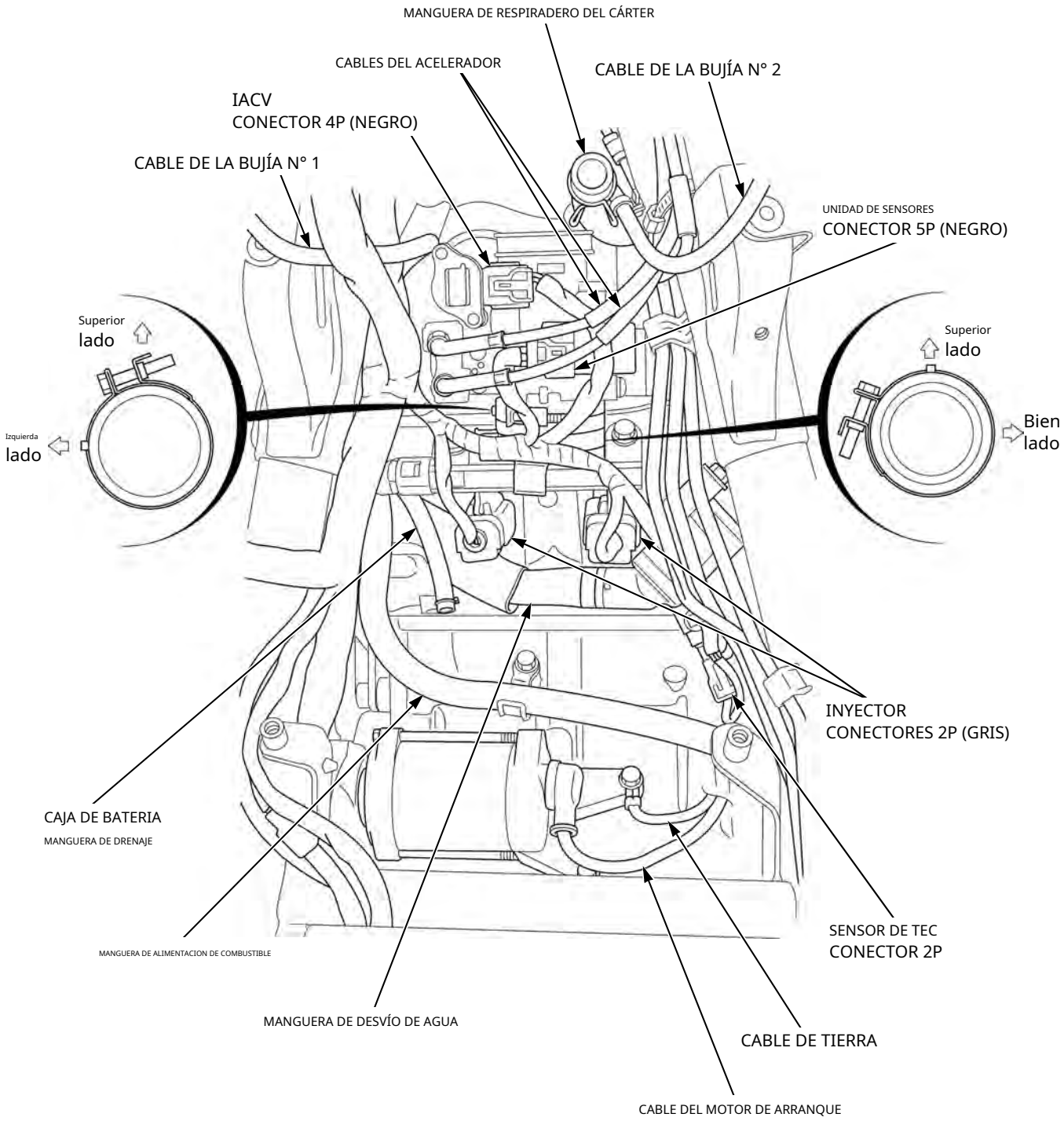
NC700XD/SD:


MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE B
CABLE DEL INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL
CABLE DEL SENSOR TR
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
COSTADO
CABLE DE INTERRUPTOR
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
CABLE DEL SENSOR TR
CONECTOR 3P (NEGRO) DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL PEDAL DE CAMBIOS (Opcional)
INTERRUPTOR DE NEUTRO
SENSOR TR
COSTADO
CABLE DE INTERRUPTOR
MANGUERA DE DRENAJE DE LA CAJA DE LA BATERÍA
Superior
lado
MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO
CONECTOR 2P (NEGRO)
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
MANGUERA DE DRENAJE DE LA CAJA DE LA BATERÍA
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE B

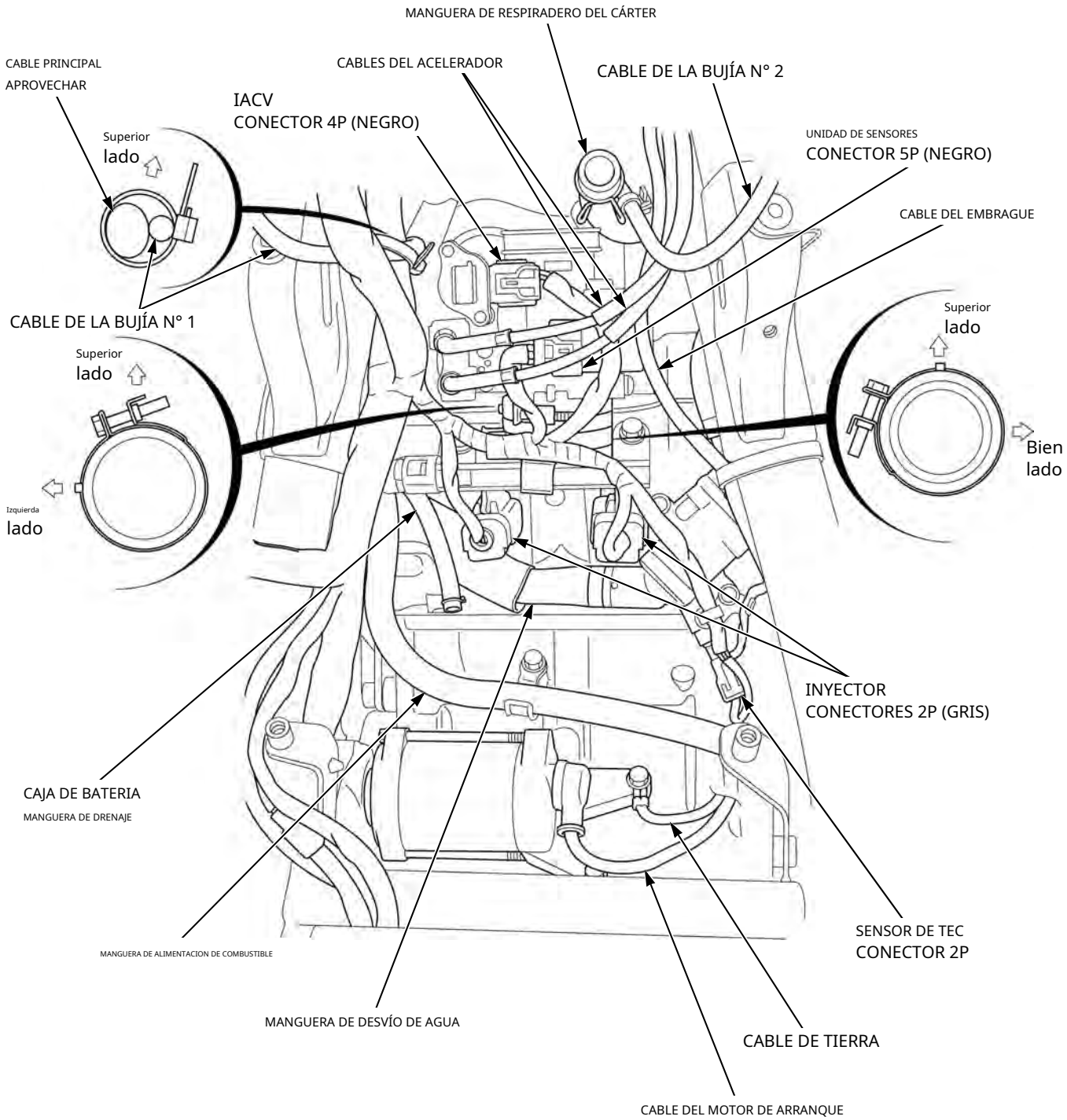
NC700X:


MANGUERA DE RESPIRADERO DEL CÁRTER
CABLES DEL ACELERADOR
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
IACV
CONECTOR 4P (NEGRO)
CABLE DE LA BUJÍA N° 1
UNIDAD DE SENSORES
CONECTOR 5P (NEGRO)
Superior
lado
Izquierda
lado
Superior
lado
Bien
lado
INYECTOR
CONECTORES 2P (GRIS)
CAJA DE BATERIA
MANGUERA DE DRENAJE
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
MANGUERA DE DESVÍO DE AGUA
CABLE DE TIERRA
CABLE DEL MOTOR DE ARRANQUE

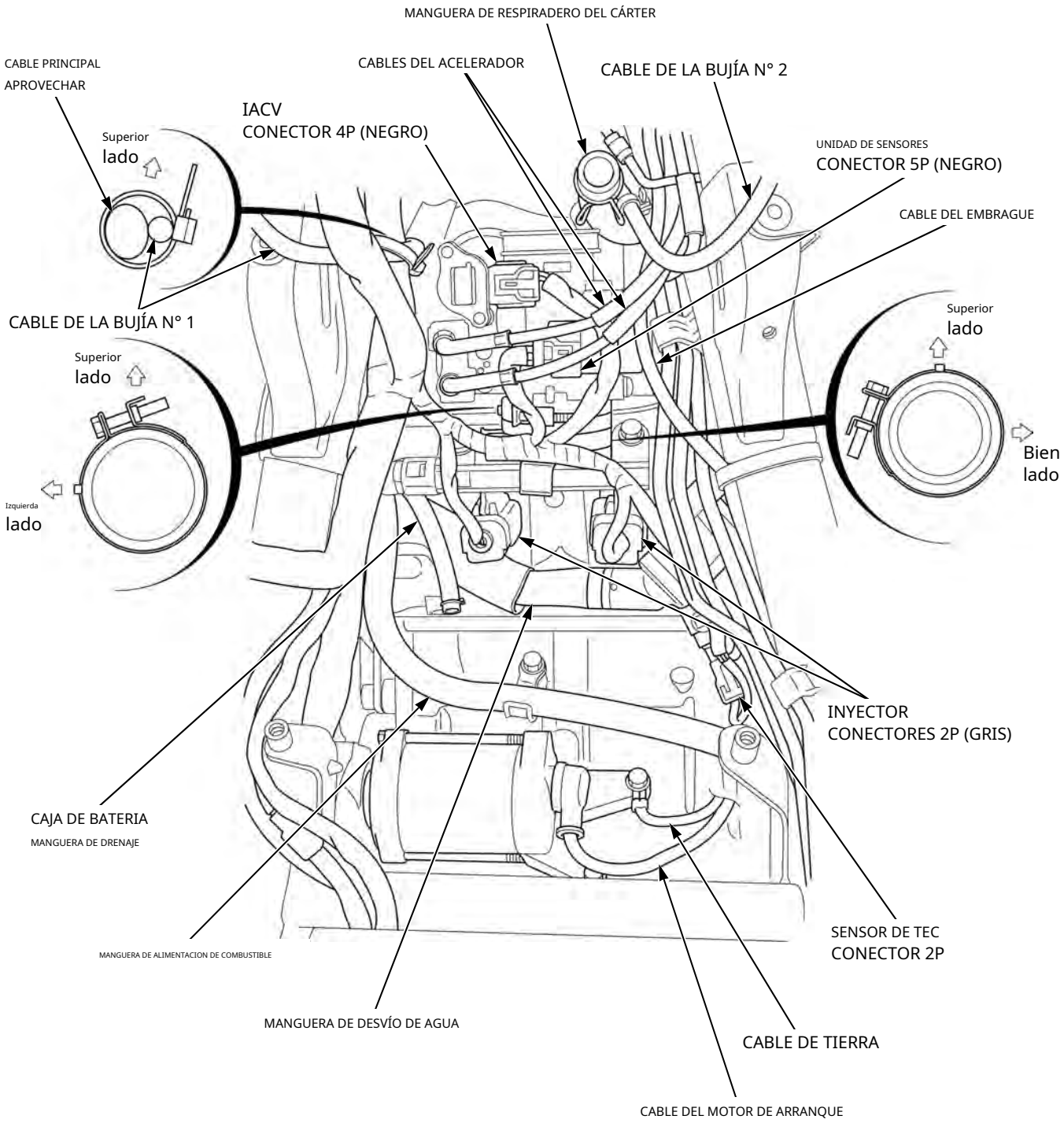
NC700XA/XD:


MANGUERA DE RESPIRADERO DEL CÁRTER
CABLES DEL ACELERADOR
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
IACV
CONECTOR 4P (NEGRO)
CABLE DE LA BUJÍA N° 1
UNIDAD DE SENSORES
CONECTOR 5P (NEGRO)
Superior
lado
Superior
lado
Izquierda
lado
Bien
lado
INYECTOR
CONECTORES 2P (GRIS)
CAJA DE BATERIA
MANGUERA DE DRENAJE
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
MANGUERA DE DESVÍO DE AGUA
CABLE DE TIERRA
CABLE DEL MOTOR DE ARRANQUE

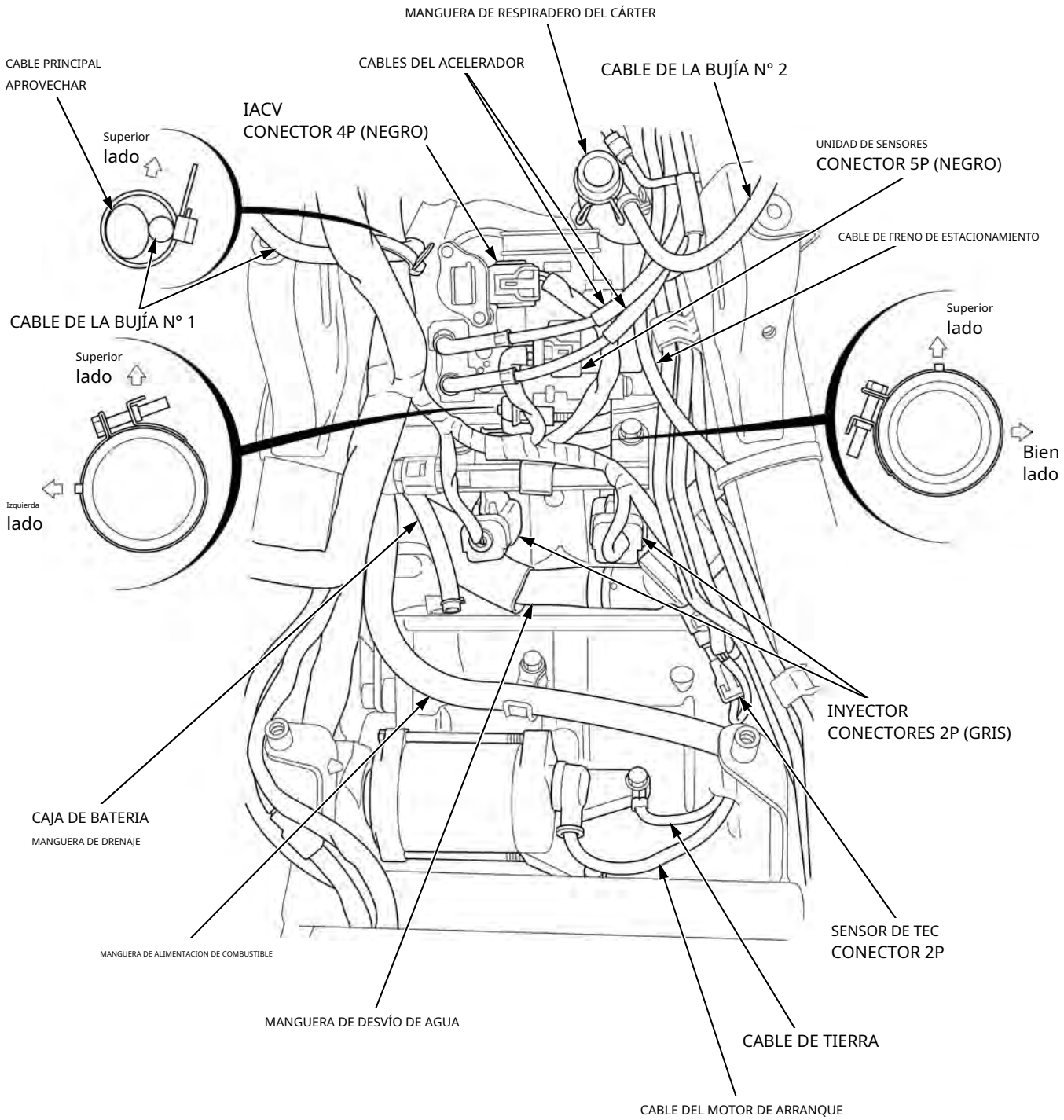
NC700S:


MANGUERA DE RESPIRADERO DEL CÁRTER
CABLE PRINCIPAL
APROVECHAR
CABLES DEL ACELERADOR
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
IACV
CONECTOR 4P (NEGRO)
Superior
lado
UNIDAD DE SENSORES
CONECTOR 5P (NEGRO)
CABLE DEL EMBRAGUE
CABLE DE LA BUJÍA N° 1
Superior
lado
Superior
lado
Bien
lado
Izquierda
lado
INYECTOR
CONECTORES 2P (GRIS)
CAJA DE BATERIA
MANGUERA DE DRENAJE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE DESVÍO DE AGUA
CABLE DE TIERRA
CABLE DEL MOTOR DE ARRANQUE

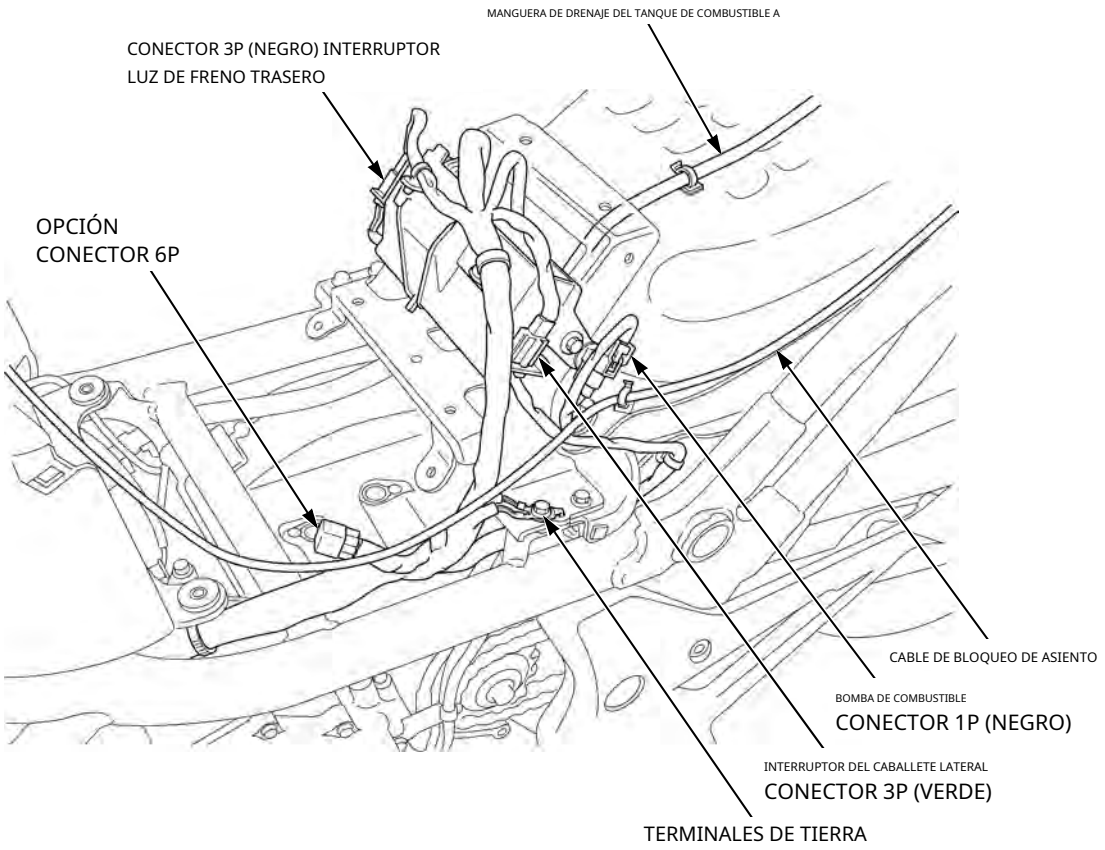
NC700SA:


MANGUERA DE RESPIRADERO DEL CÁRTER
CABLE PRINCIPAL
APROVECHAR
CABLES DEL ACELERADOR
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
IACV
CONECTOR 4P (NEGRO)
Superior
lado
UNIDAD DE SENSORES
CONECTOR 5P (NEGRO)
CABLE DEL EMBRAGUE
CABLE DE LA BUJÍA N° 1
Superior
lado
Superior
lado
Bien
lado
Izquierda
lado
INYECTOR
CONECTORES 2P (GRIS)
CAJA DE BATERIA
MANGUERA DE DRENAJE
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
MANGUERA DE DESVÍO DE AGUA
CABLE DE TIERRA
CABLE DEL MOTOR DE ARRANQUE

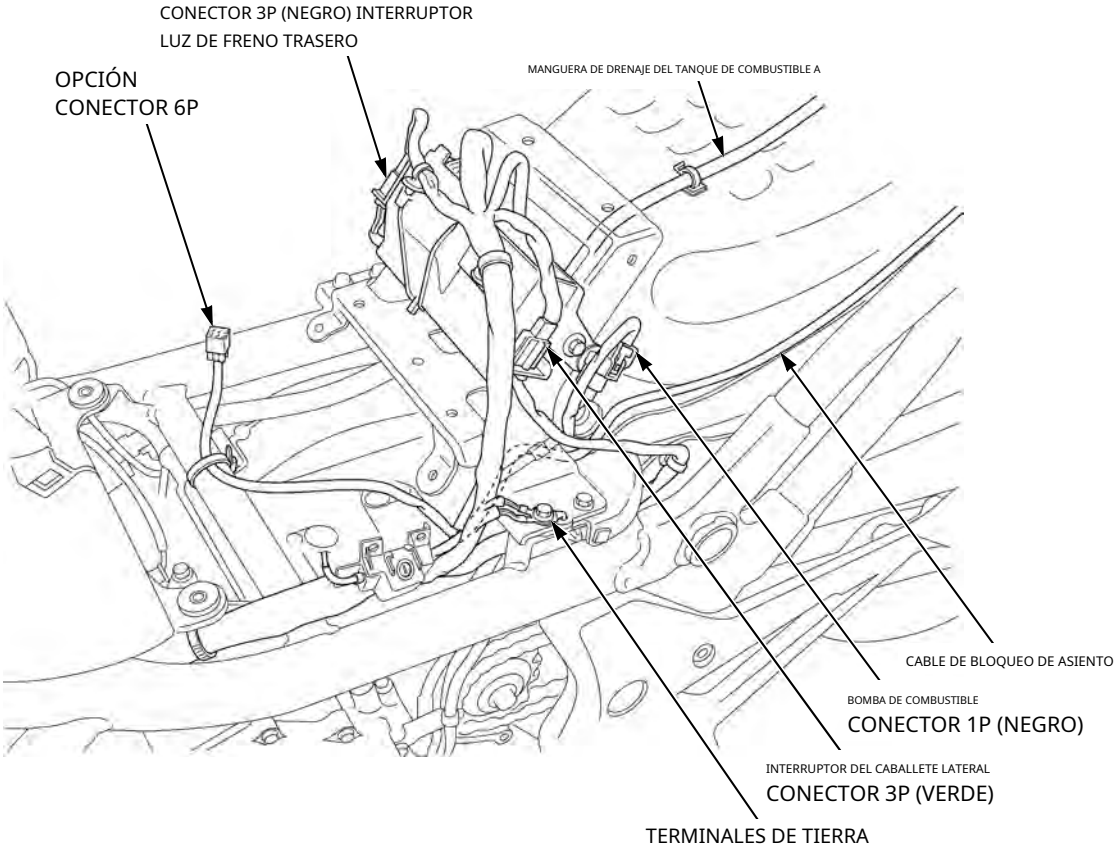
NC700SD:


MANGUERA DE RESPIRADERO DEL CÁRTER
CABLE PRINCIPAL
APROVECHAR
CABLES DEL ACELERADOR
CABLE DE LA BUJÍA N° 2
IACV
CONECTOR 4P (NEGRO)
Superior
lado
UNIDAD DE SENSORES
CONECTOR 5P (NEGRO)
CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
CABLE DE LA BUJÍA N° 1
Superior
lado
Superior
lado
Bien
lado
Izquierda
lado
INYECTOR
CONECTORES 2P (GRIS)
CAJA DE BATERIA
MANGUERA DE DRENAJE
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
SENSOR DE TEC
CONECTOR 2P
MANGUERA DE DESVÍO DE AGUA
CABLE DE TIERRA
CABLE DEL MOTOR DE ARRANQUE

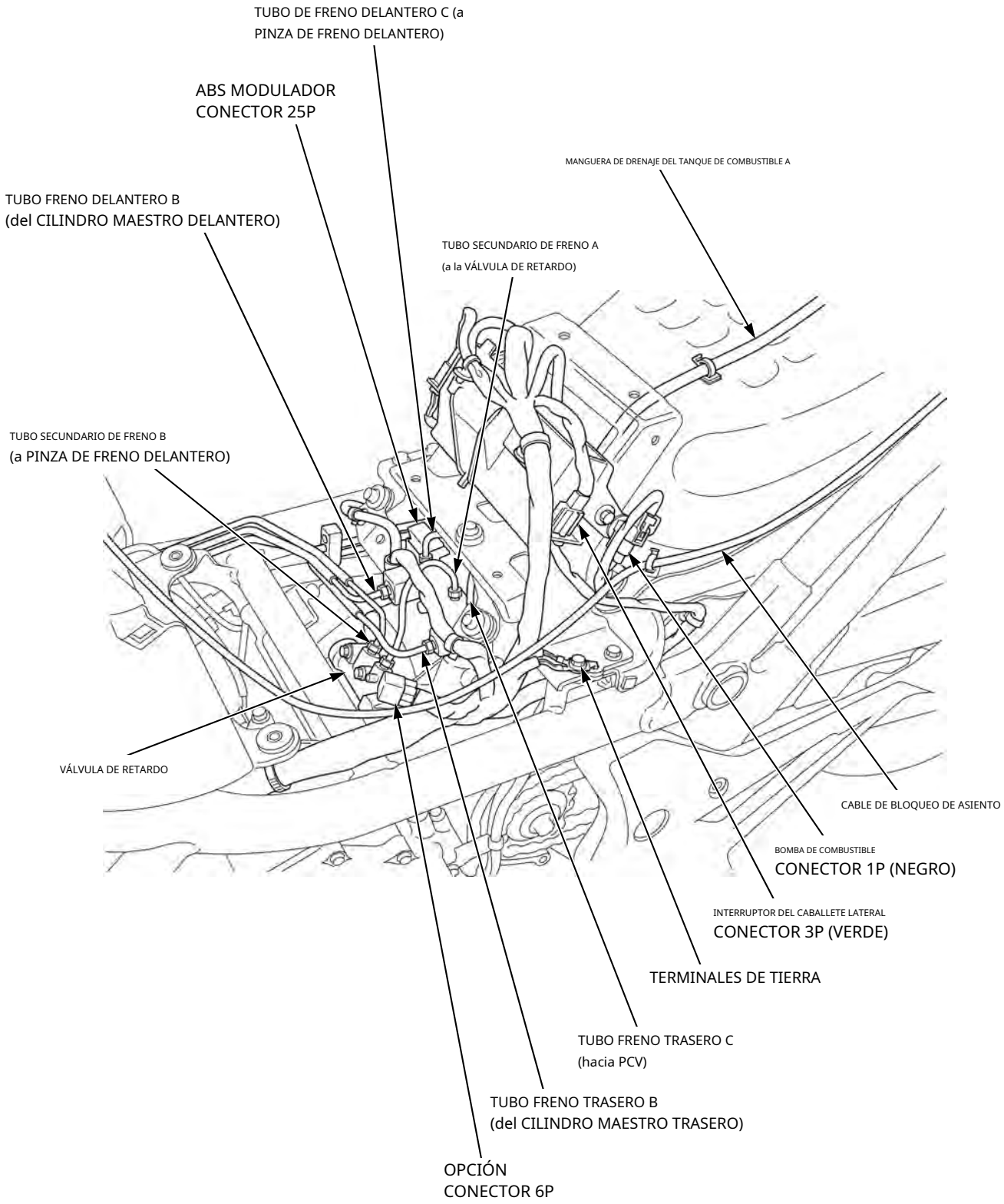
NC700X:



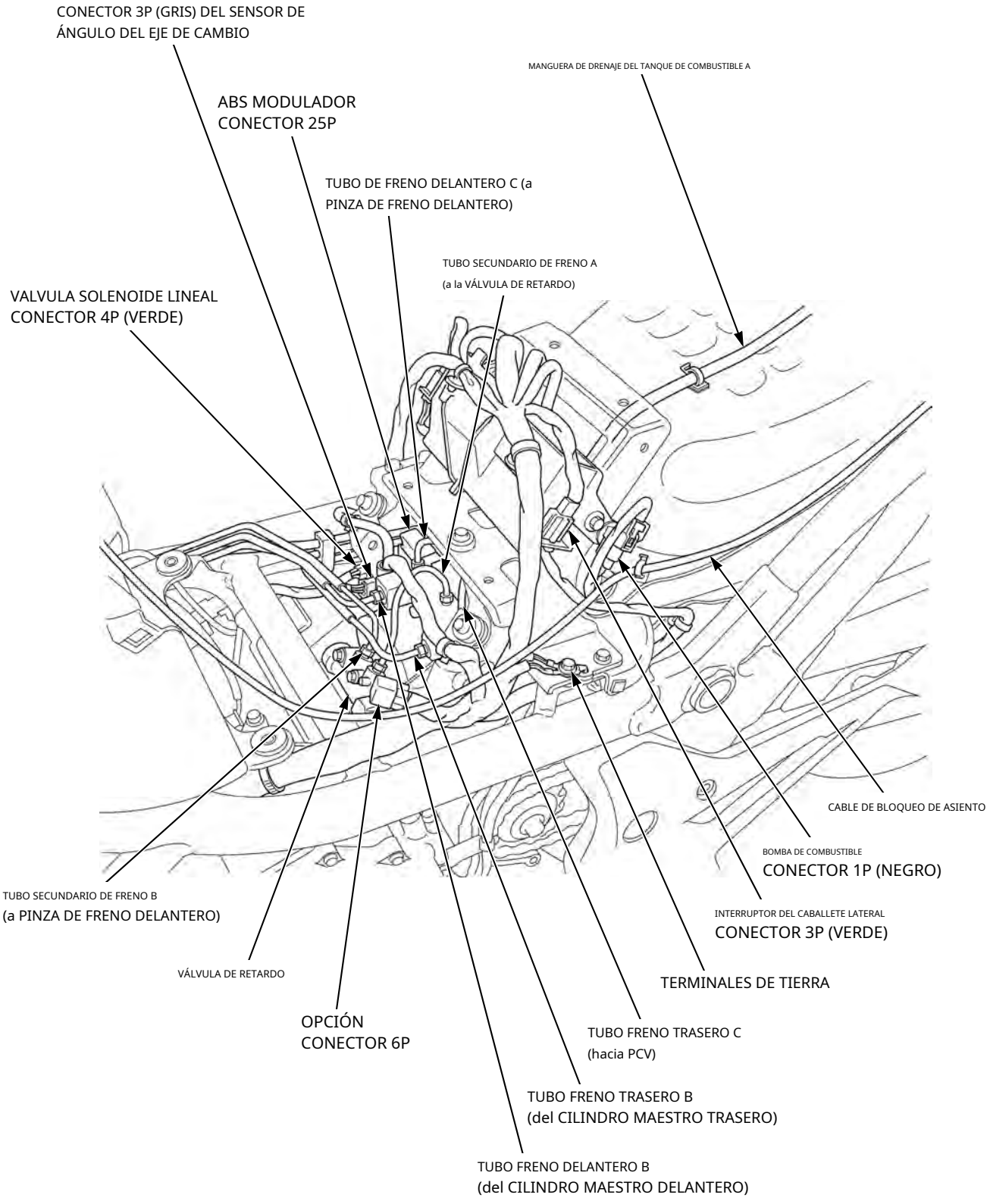
NC700S:



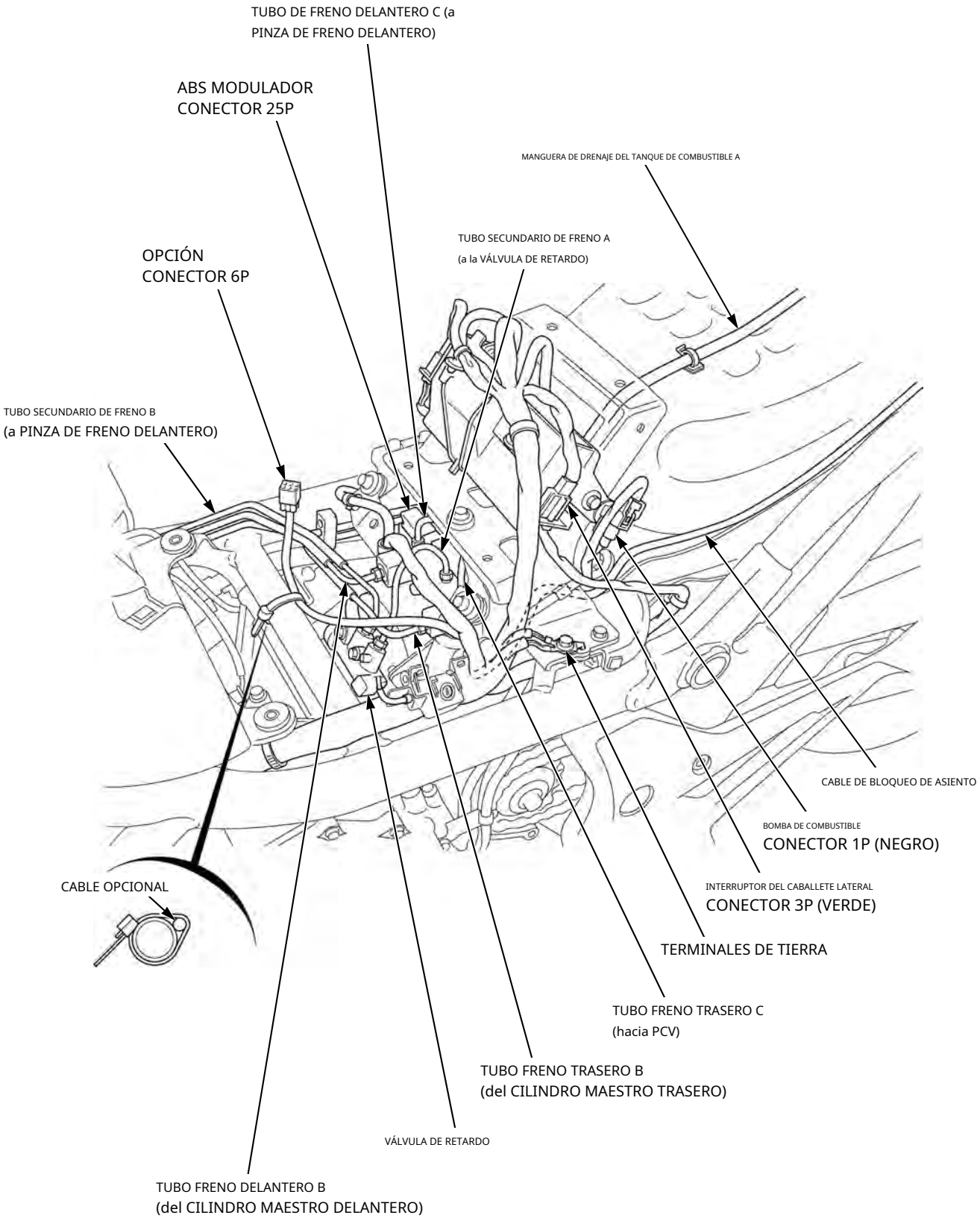
NC700XA:


TUBO DE FRENO DELANTERO C (a PINZA DE FRENO DELANTERO)
ABS MODULADOR CONECTOR 25P
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
TUBO FRENO DELANTERO B (del CILINDRO MAESTRO DELANTERO)
TUBO SECUNDARIO DE FRENO A (a la VÁLVULA DE RETARDO)
TUBO SECUNDARIO DE FRENO B (a PINZA DE FRENO DELANTERO)
VÁLVULA DE RETARDO
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
BOMBA DE COMBUSTIBLE CONECTOR 1P (NEGRO)
INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL CONECTOR 3P (VERDE)
TERMINALES DE TIERRA
TUBO FRENO TRASERO C (hacia PCV)
TUBO FRENO TRASERO B (del CILINDRO MAESTRO TRASERO)
OPCIÓN CONECTOR 6P

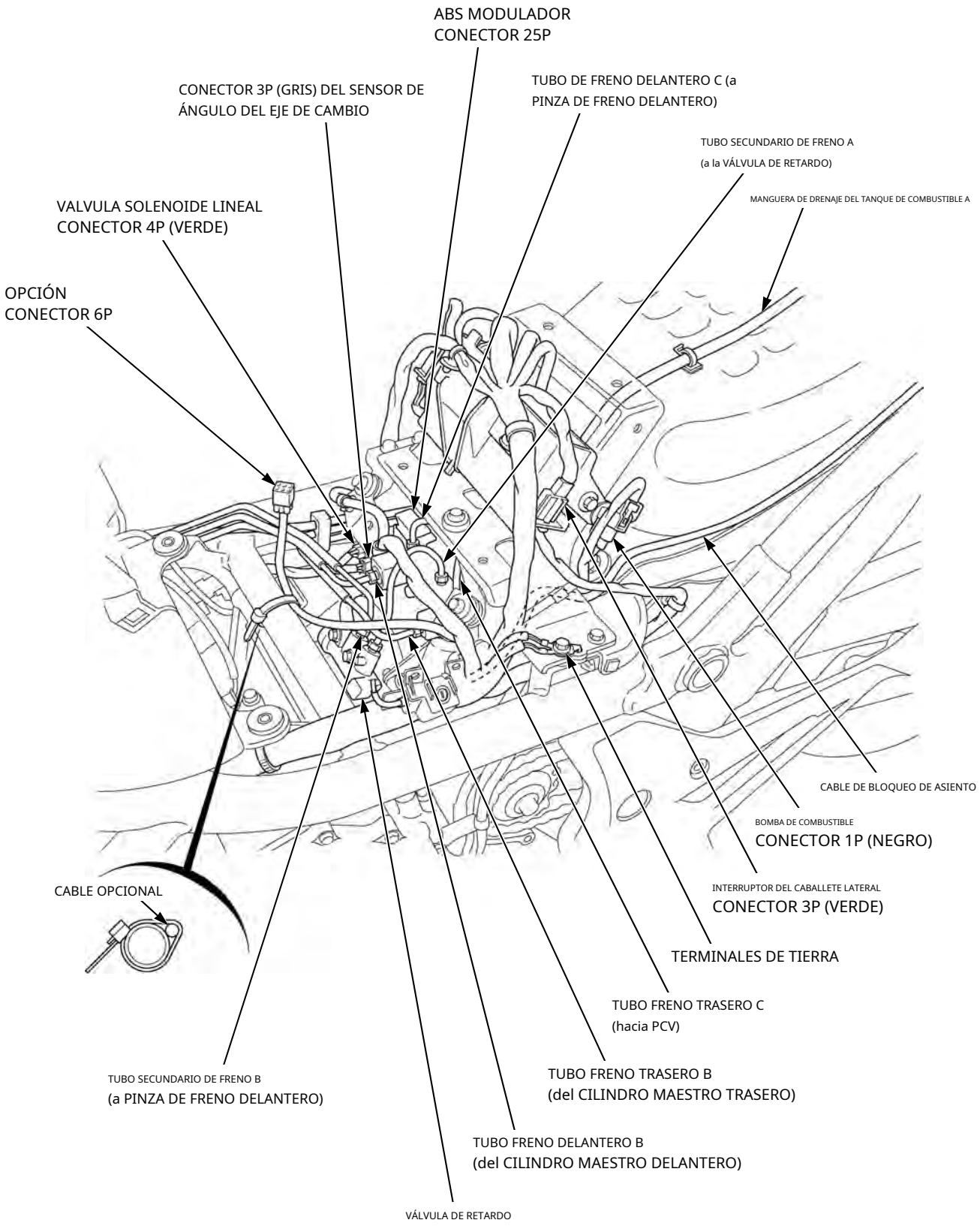
NC700XD:


CONECTOR 3P (GRIS) DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
ABS MODULADOR CONECTOR 25P
TUBO DE FRENO DELANTERO C (a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO SECUNDARIO DE FRENO A (a la VÁLVULA DE RETARDO)
VALVULA SOLENOIDE LINEAL CONECTOR 4P (VERDE)
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
BOMBA DE COMBUSTIBLE CONECTOR 1P (NEGRO)
TUBO SECUNDARIO DE FRENO B (a PINZA DE FRENO DELANTERO)
INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL CONECTOR 3P (VERDE)
VÁLVULA DE RETARDO
TERMINALES DE TIERRA
OPCIÓN CONECTOR 6P
TUBO FRENO TRASERO C (hacia PCV)
TUBO FRENO TRASERO B (del CILINDRO MAESTRO TRASERO)
TUBO FRENO DELANTERO B (del CILINDRO MAESTRO DELANTERO)

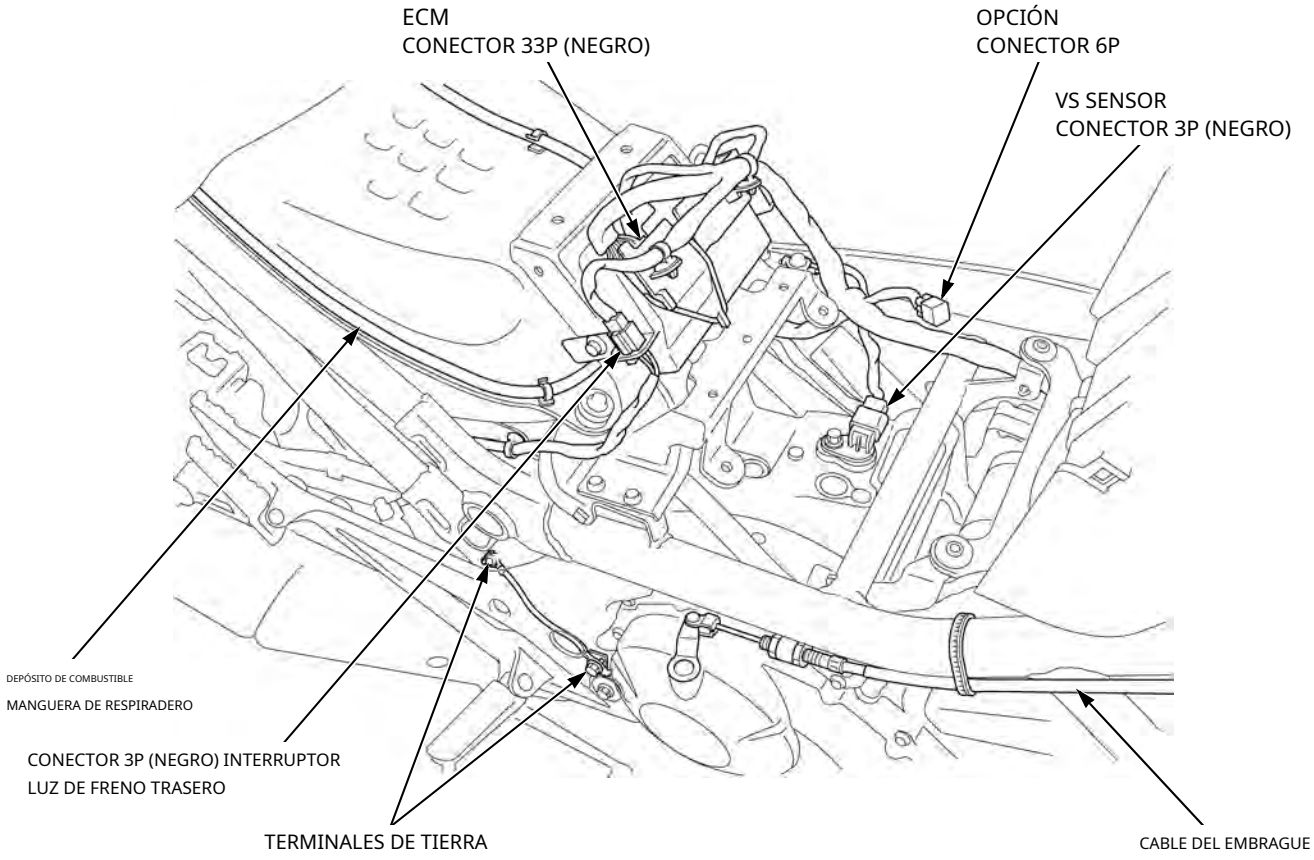
NC700SA:


TUBO DE FRENO DELANTERO C (a PINZA DE FRENO DELANTERO)
ABS MODULADOR CONECTOR 25P
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
TUBO SECUNDARIO DE FRENO A (a la VÁLVULA DE RETARDO)
OPCIÓN CONECTOR 6P
TUBO SECUNDARIO DE FRENO B (a PINZA DE FRENO DELANTERO)
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
BOMBA DE COMBUSTIBLE CONECTOR 1P (NEGRO)
INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL CONECTOR 3P (VERDE)
CABLE OPCIONAL
TERMINALES DE TIERRA
TUBO FRENO TRASERO C (hacia PCV)
TUBO FRENO TRASERO B (del CILINDRO MAESTRO TRASERO)
VÁLVULA DE RETARDO
TUBO FRENO DELANTERO B (del CILINDRO MAESTRO DELANTERO)

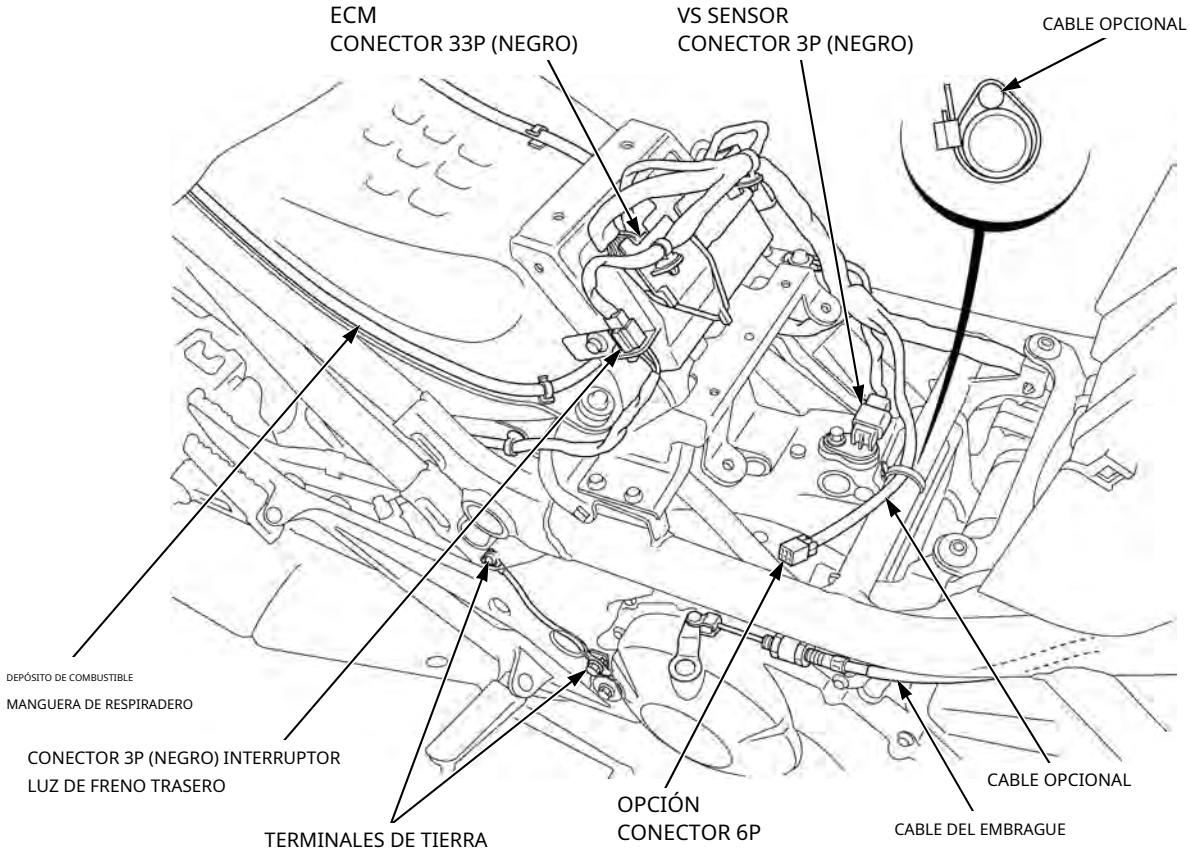
NC700SD:


ABS MODULADOR
CONECTOR 25P
CONECTOR 3P (GRIS) DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO
TUBO DE FRENO DELANTERO C (a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO SECUNDARIO DE FRENO A
(a la VÁLVULA DE RETARDO)
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
VALVULA SOLENOIDE LINEAL
CONECTOR 4P (VERDE)
OPCIÓN
CONECTOR 6P
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
BOMBA DE COMBUSTIBLE
CONECTOR 1P (NEGRO)
CABLE OPCIONAL
INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL
CONECTOR 3P (VERDE)
TERMINALES DE TIERRA
TUBO FRENO TRASERO C
(hacia PCV)
TUBO SECUNDARIO DE FRENO B
(a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO FRENO TRASERO B
(del CILINDRO MAESTRO TRASERO)
TUBO FRENO DELANTERO B
(del CILINDRO MAESTRO DELANTERO)
VÁLVULA DE RETARDO

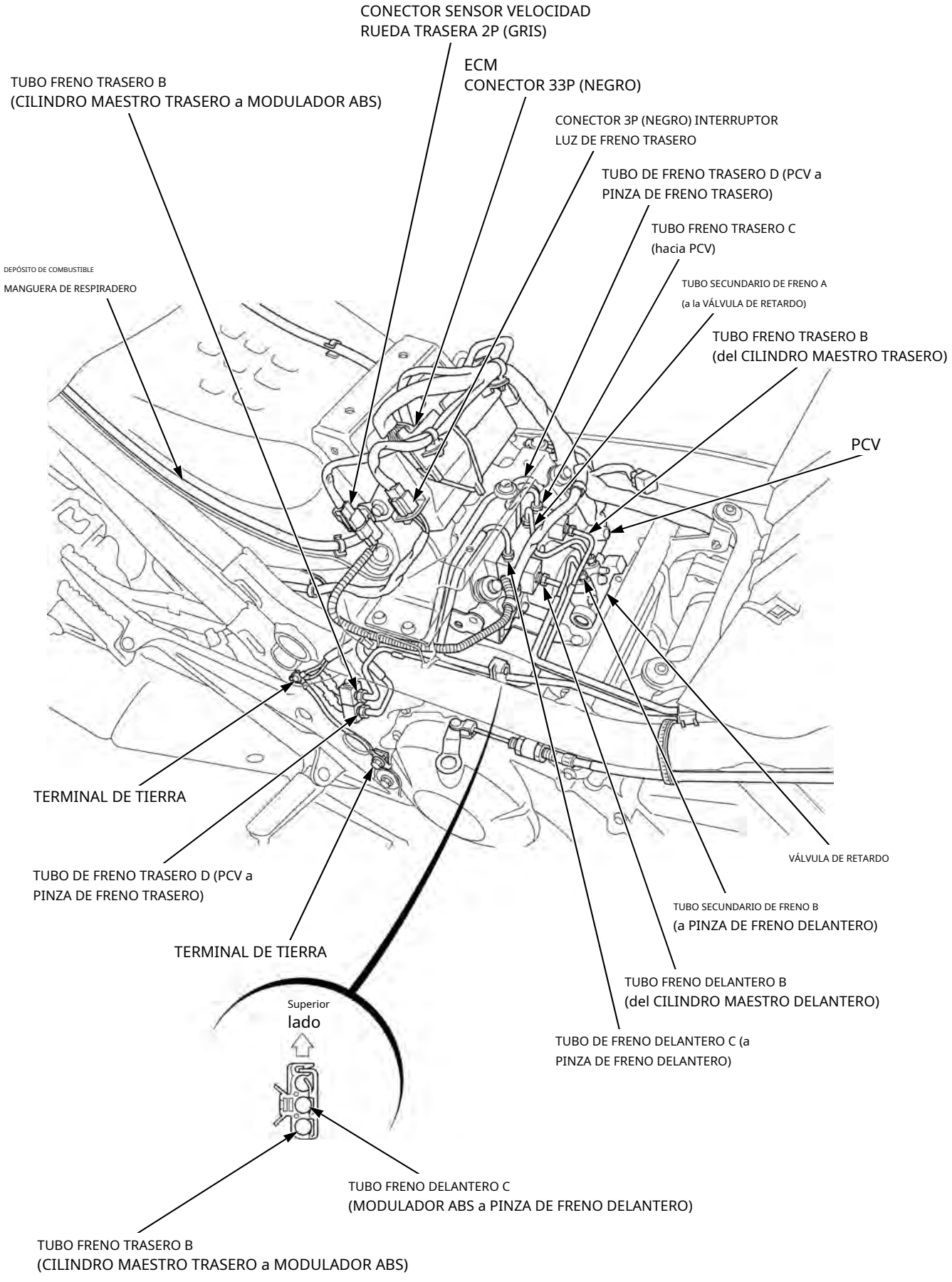
NC700X:



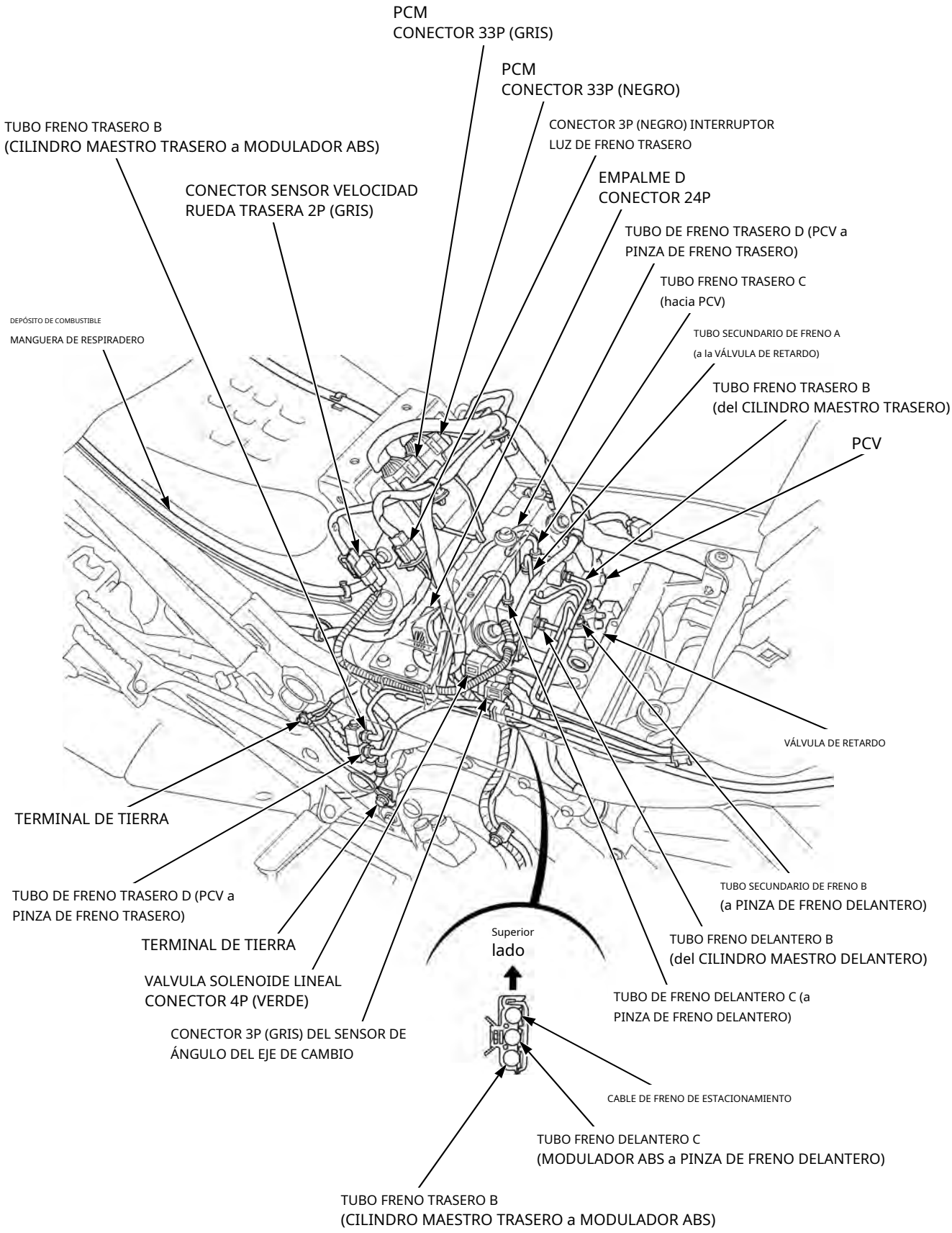
NC700S:



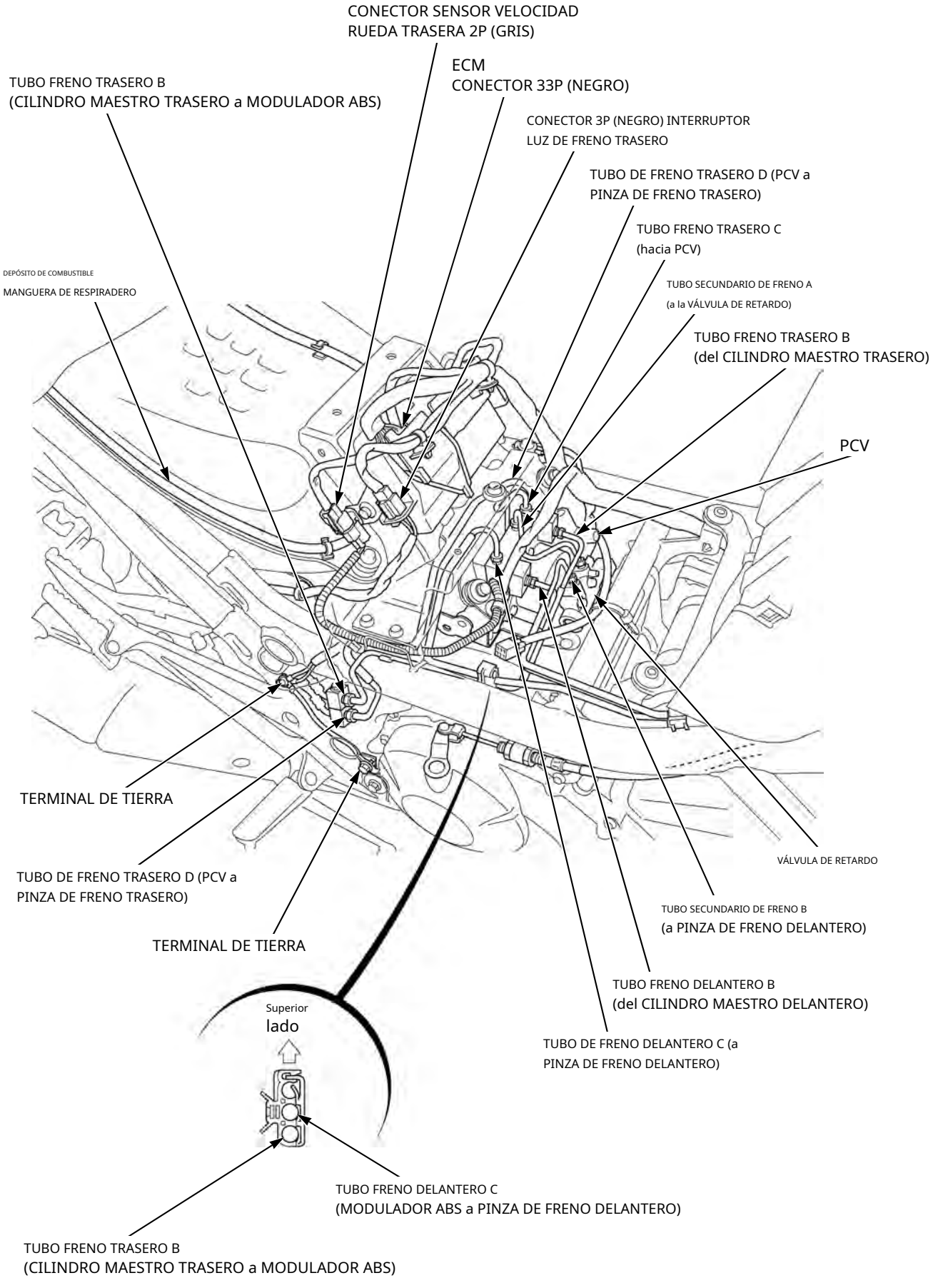
NC700XA:


CONECTOR SENSOR VELOCIDAD
RUEDA TRASERA 2P (GRIS)
ECM
CONECTOR 33P (NEGRO)
TUBO FRENO TRASERO B
(CILINDRO MAESTRO TRASERO a MODULADOR ABS)
CONECTOR 3P (NEGRO) INTERRUPTOR
LUZ DE FRENO TRASERO
TUBO DE FRENO TRASERO D (PCV a
PINZA DE FRENO TRASERO)
TUBO FRENO TRASERO C
(hacia PCV)
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO
TUBO SECUNDARIO DE FRENO A
(a la VÁLVULA DE RETARDO)
TUBO FRENO TRASERO B
(del CILINDRO MAESTRO TRASERO)
PCV
TERMINAL DE TIERRA
TUBO DE FRENO TRASERO D (PCV a
PINZA DE FRENO TRASERO)
VÁLVULA DE RETARDO
TUBO SECUNDARIO DE FRENO B
(a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TERMINAL DE TIERRA
TUBO FRENO DELANTERO B
(del CILINDRO MAESTRO DELANTERO)
Superior
lado
TUBO DE FRENO DELANTERO C (a
PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO FRENO DELANTERO C
(MODULADOR ABS a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO FRENO TRASERO B
(CILINDRO MAESTRO TRASERO a MODULADOR ABS)

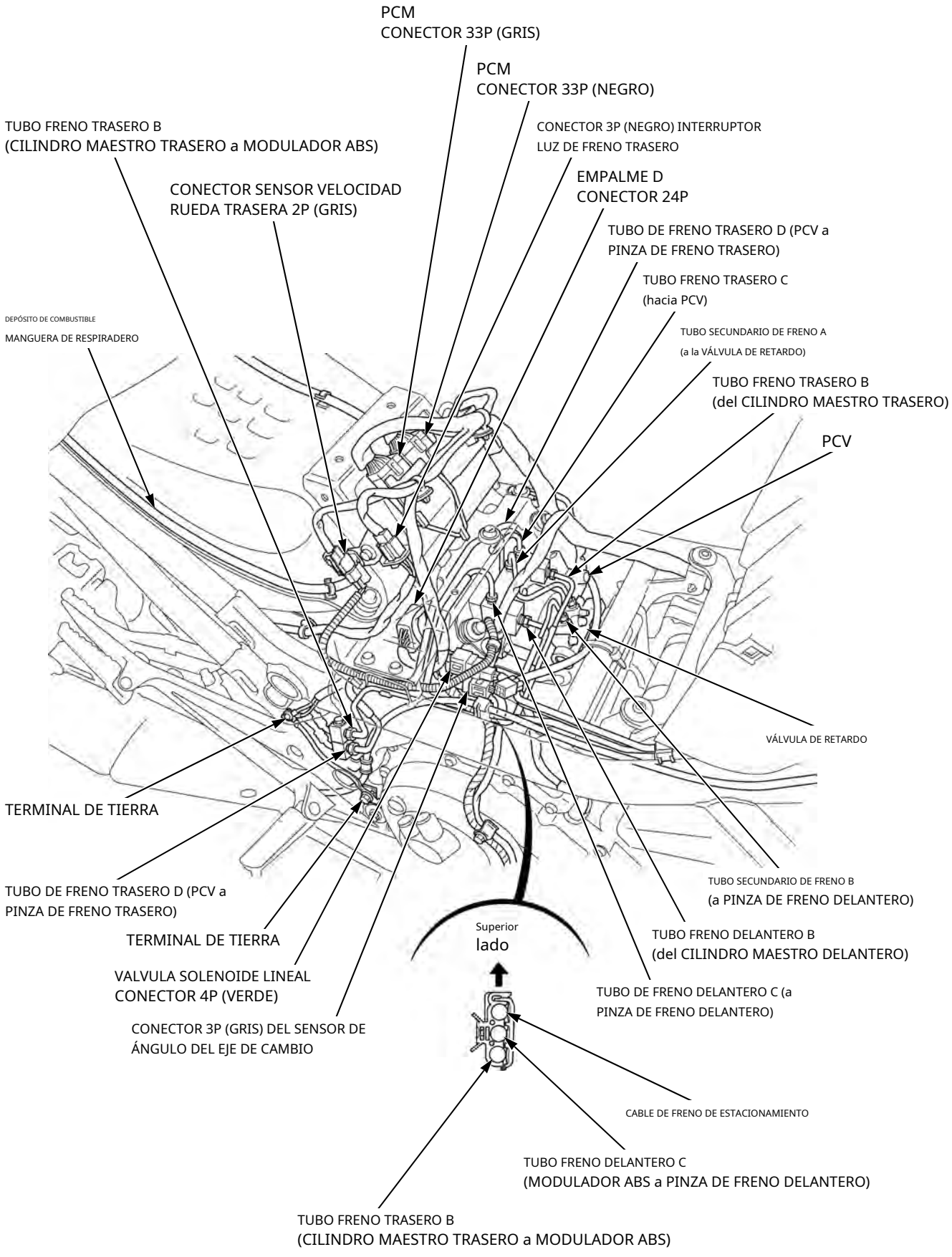
NC700XD:


PCM
CONECTOR 33P (GRIS)
PCM
CONECTOR 33P (NEGRO)
TUBO FRENO TRASERO B
(CILINDRO MAESTRO TRASERO a MODULADOR ABS)
CONECTOR 3P (NEGRO) INTERRUPTOR
LUZ DE FRENO TRASERO
CONECTOR SENSOR VELOCIDAD
RUEDA TRASERA 2P (GRIS)
EMPALME D
CONECTOR 24P
TUBO DE FRENO TRASERO D (PCV a
PINZA DE FRENO TRASERO)
TUBO FRENO TRASERO C
(hacia PCV)
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO
TUBO SECUNDARIO DE FRENO A
(a la VÁLVULA DE RETARDO)
TUBO FRENO TRASERO B
(del CILINDRO MAESTRO TRASERO)
PCV
VÁLVULA DE RETARDO
TERMINAL DE TIERRA
TUBO DE FRENO TRASERO D (PCV a
PINZA DE FRENO TRASERO)
TUBO SECUNDARIO DE FRENO B
(a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TERMINAL DE TIERRA
Superior
lado
TUBO FRENO DELANTERO B
(del CILINDRO MAESTRO DELANTERO)
VALVULA SOLENOIDE LINEAL
CONECTOR 4P (VERDE)
TUBO DE FRENO DELANTERO C (a
PINZA DE FRENO DELANTERO)
CONECTOR 3P (GRIS) DEL SENSOR DE
ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO
CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
TUBO FRENO DELANTERO C
(MODULADOR ABS a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO FRENO TRASERO B
(CILINDRO MAESTRO TRASERO a MODULADOR ABS)

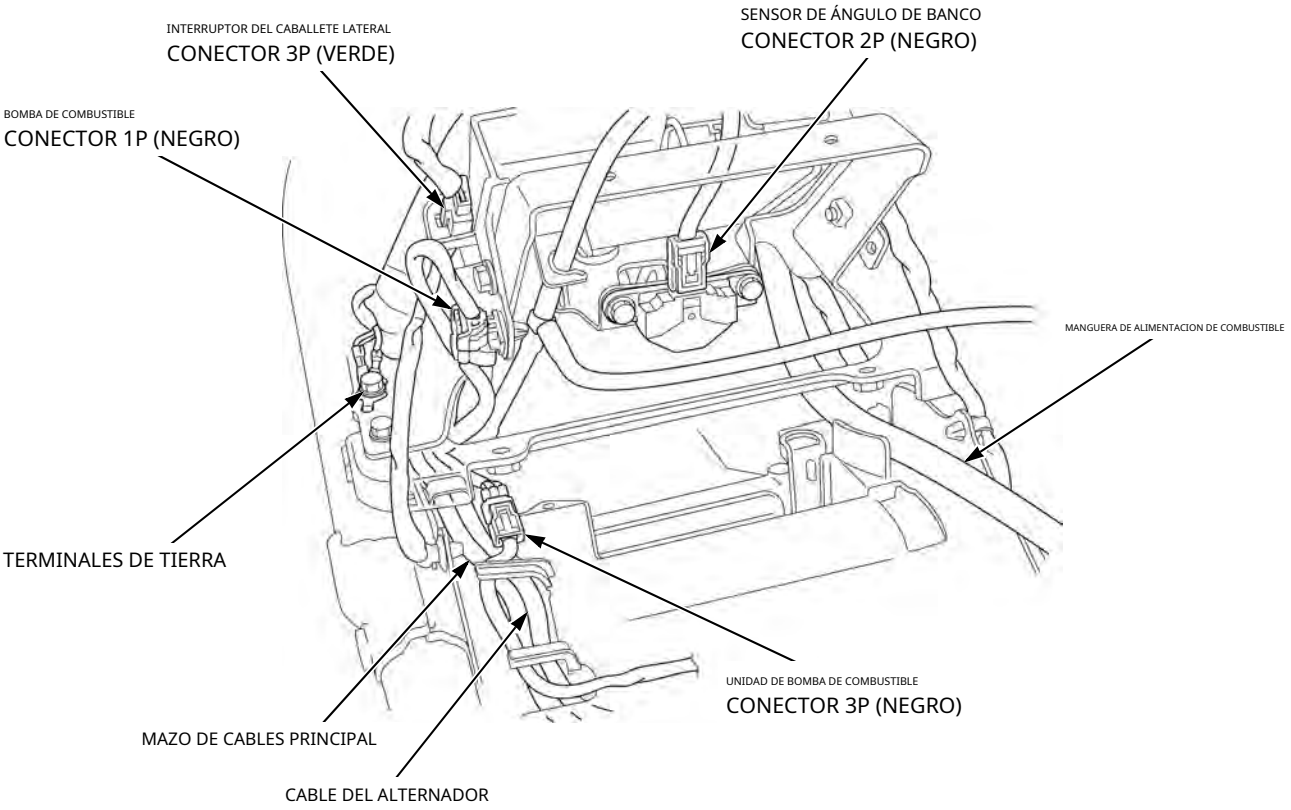
NC700SA:


CONECTOR SENSOR VELOCIDAD
RUEDA TRASERA 2P (GRIS)
ECM
CONECTOR 33P (NEGRO)
TUBO FRENO TRASERO B
(CILINDRO MAESTRO TRASERO a MODULADOR ABS)
CONECTOR 3P (NEGRO) INTERRUPTOR
LUZ DE FRENO TRASERO
TUBO DE FRENO TRASERO D (PCV a
PINZA DE FRENO TRASERO)
TUBO FRENO TRASERO C
(hacia PCV)
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO
TUBO SECUNDARIO DE FRENO A
(a la VÁLVULA DE RETARDO)
TUBO FRENO TRASERO B
(del CILINDRO MAESTRO TRASERO)
PCV
TERMINAL DE TIERRA
TUBO DE FRENO TRASERO D (PCV a
PINZA DE FRENO TRASERO)
VÁLVULA DE RETARDO
TUBO SECUNDARIO DE FRENO B
(a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TERMINAL DE TIERRA
TUBO FRENO DELANTERO B
(del CILINDRO MAESTRO DELANTERO)
Superior
lado
TUBO DE FRENO DELANTERO C (a
PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO FRENO DELANTERO C
(MODULADOR ABS a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO FRENO TRASERO B
(CILINDRO MAESTRO TRASERO a MODULADOR ABS)

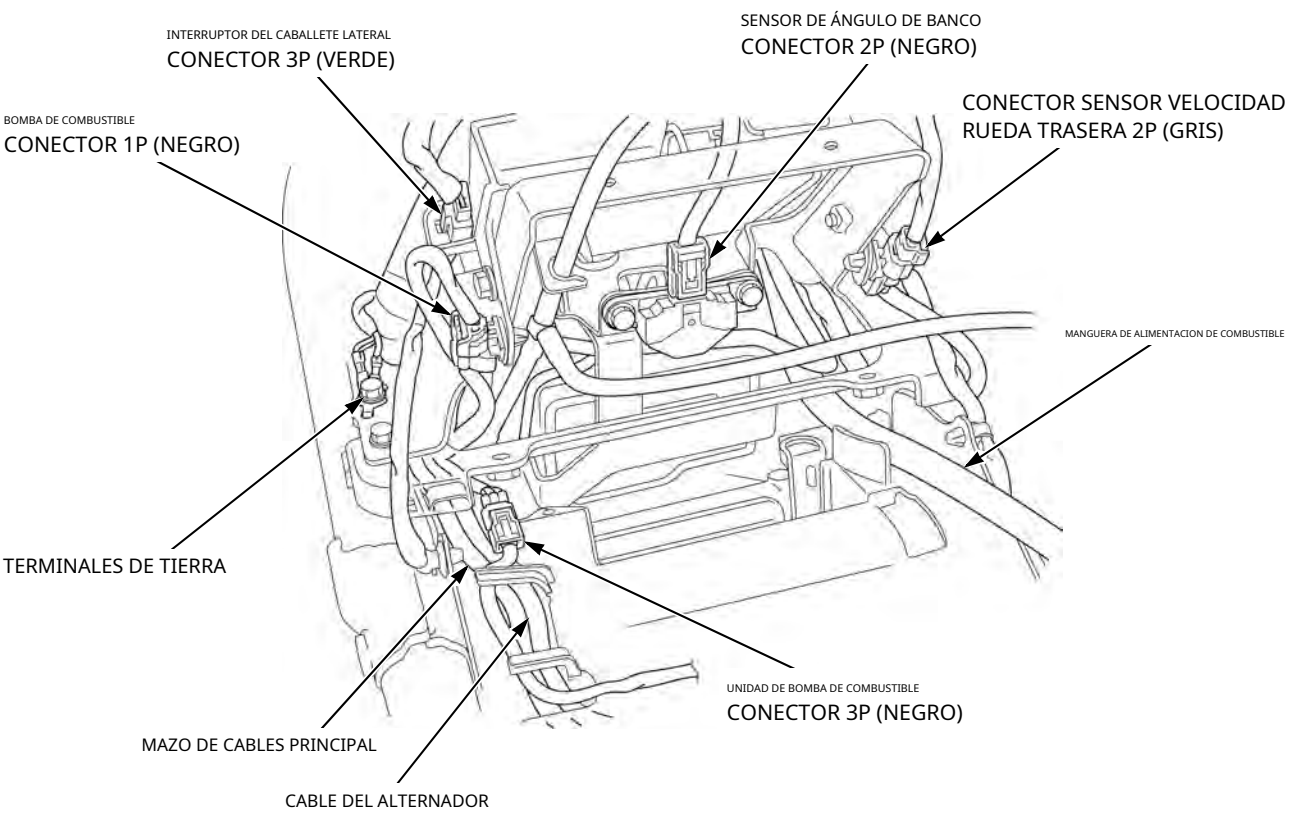
NC700SD:


PCM
CONECTOR 33P (GRIS)
PCM
CONECTOR 33P (NEGRO)
TUBO FRENO TRASERO B
(CILINDRO MAESTRO TRASERO a MODULADOR ABS)
CONECTOR 3P (NEGRO) INTERRUPTOR
LUZ DE FRENO TRASERO
EMPALME D
CONECTOR 24P
CONECTOR SENSOR VELOCIDAD
RUEDA TRASERA 2P (GRIS)
TUBO DE FRENO TRASERO D (PCV a
PINZA DE FRENO TRASERO)
TUBO FRENO TRASERO C
(hacia PCV)
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO
TUBO SECUNDARIO DE FRENO A
(a la VÁLVULA DE RETARDO)
TUBO FRENO TRASERO B
(del CILINDRO MAESTRO TRASERO)
PCV
VÁLVULA DE RETARDO
TERMINAL DE TIERRA
TUBO DE FRENO TRASERO D (PCV a
PINZA DE FRENO TRASERO)
TUBO SECUNDARIO DE FRENO B
(a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TERMINAL DE TIERRA
Superior
lado
TUBO FRENO DELANTERO B
(del CILINDRO MAESTRO DELANTERO)
VALVULA SOLENOIDE LINEAL
CONECTOR 4P (VERDE)
TUBO DE FRENO DELANTERO C (a
PINZA DE FRENO DELANTERO)
CONECTOR 3P (GRIS) DEL SENSOR DE
ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO
CABLE DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
TUBO FRENO DELANTERO C
(MODULADOR ABS a PINZA DE FRENO DELANTERO)
TUBO FRENO TRASERO B
(CILINDRO MAESTRO TRASERO a MODULADOR ABS)

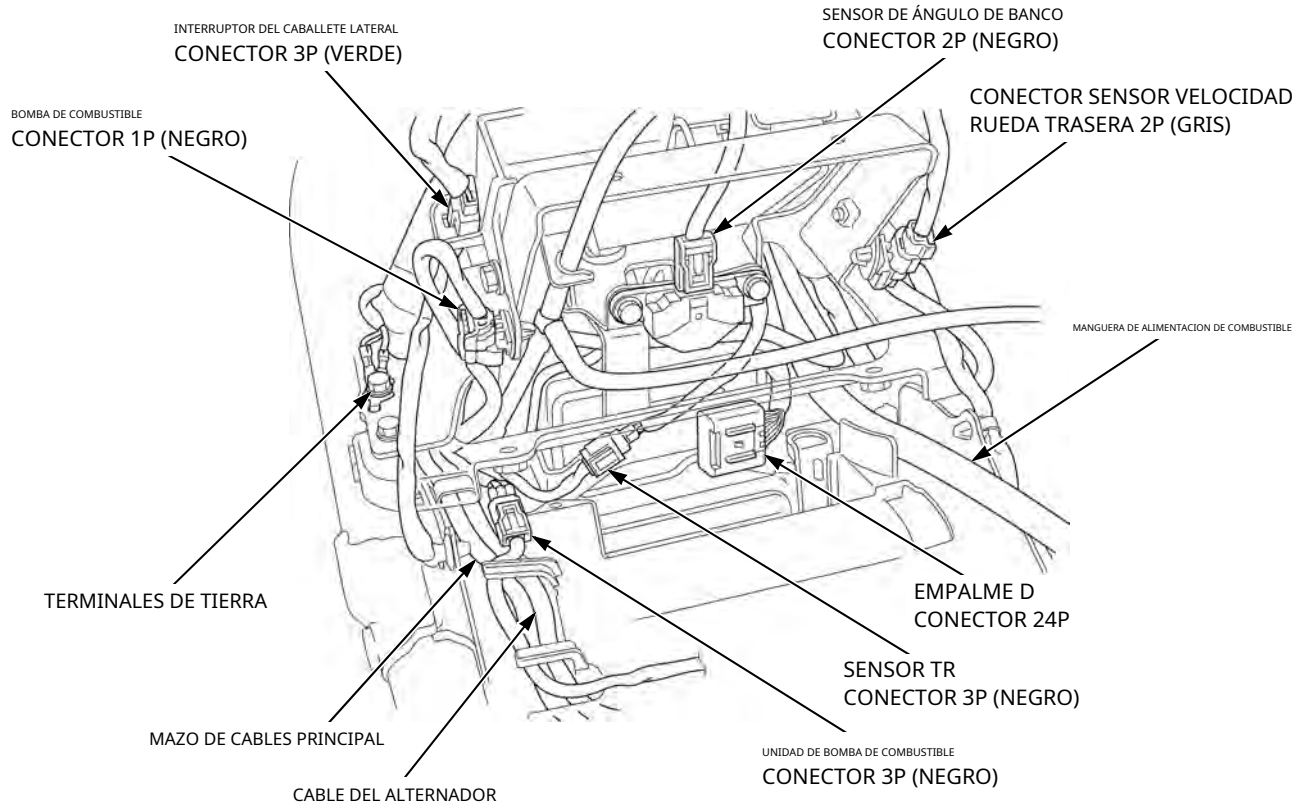
NC700X/S:



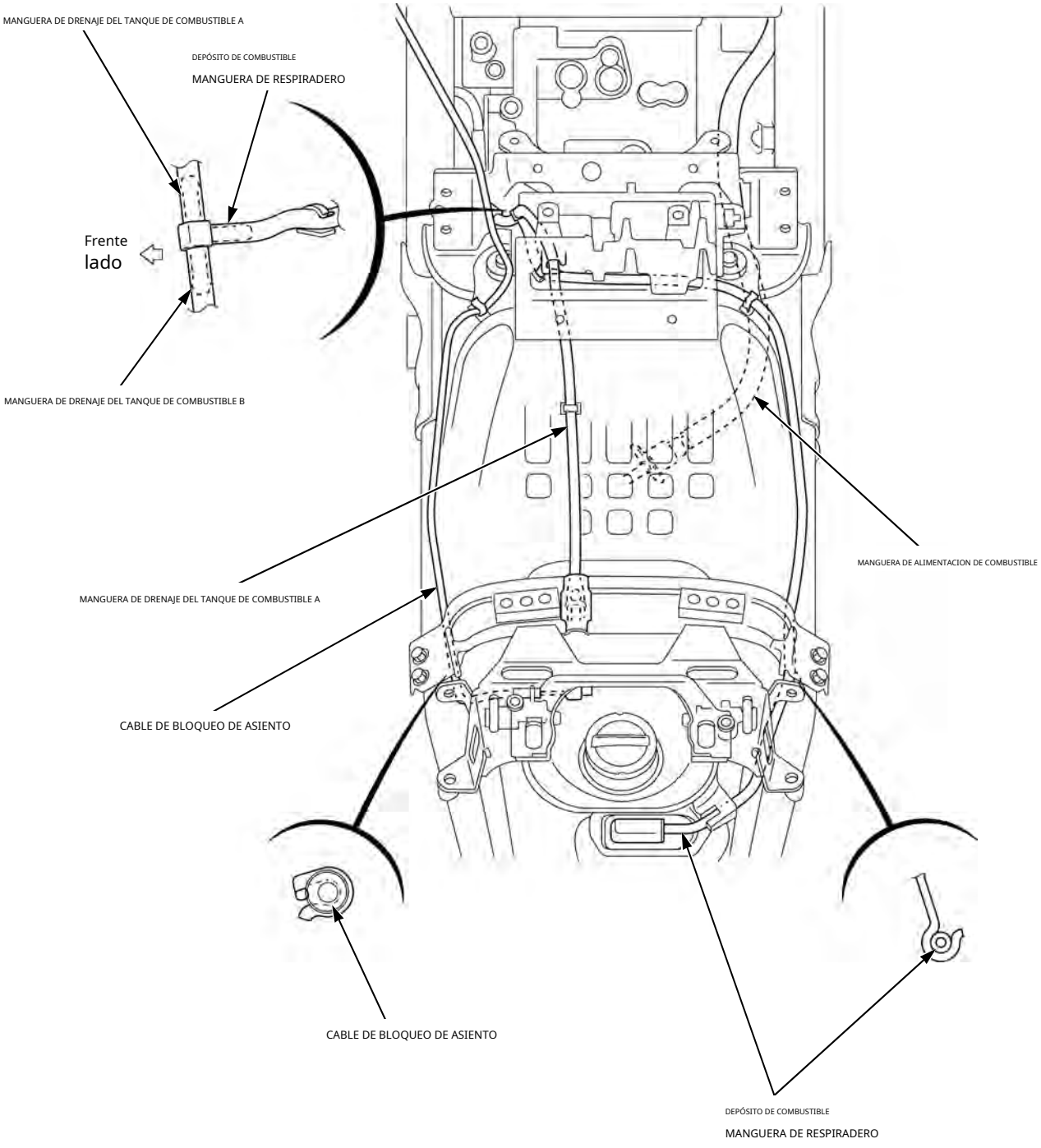
NC700XA/SA:



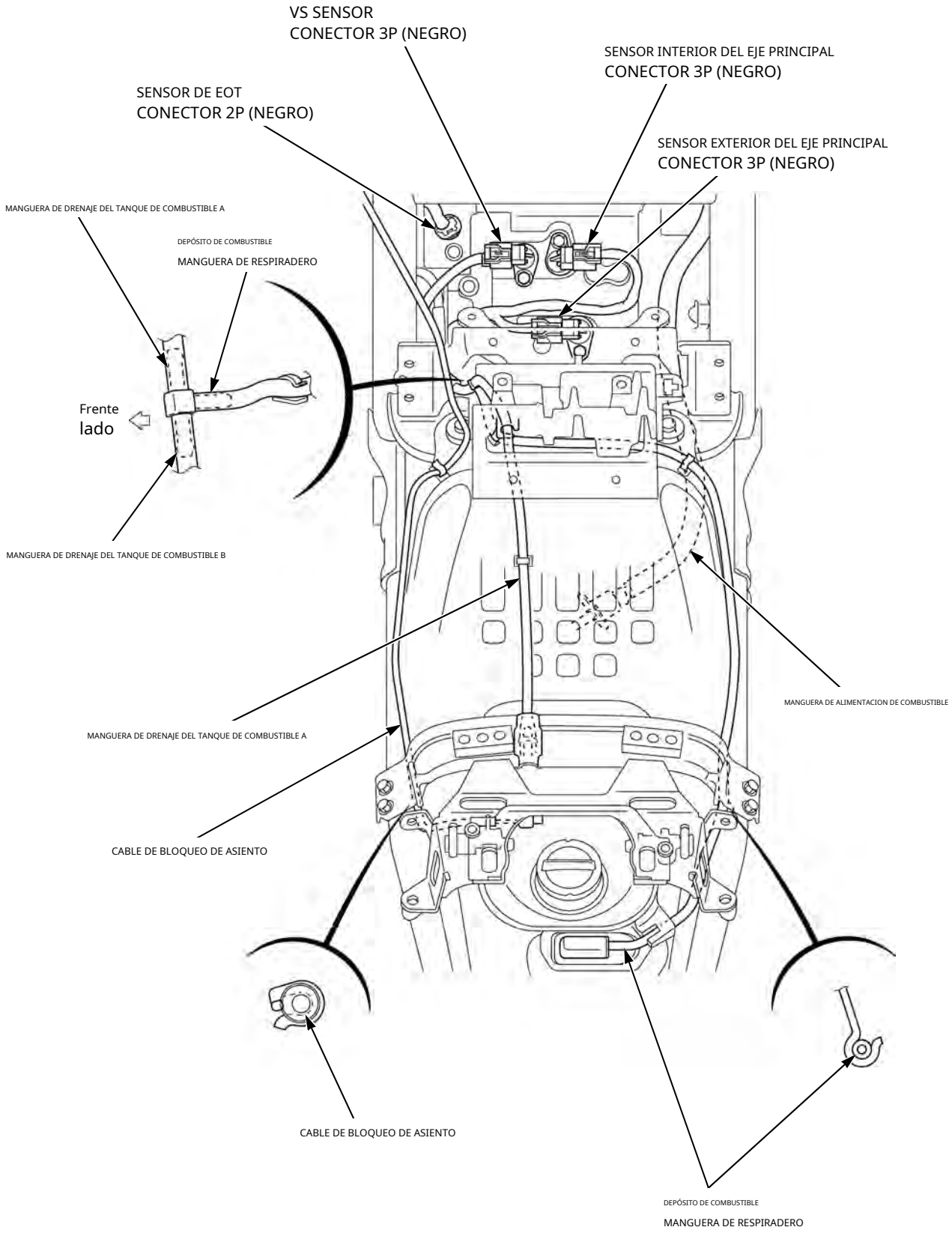
NC700XD/SD:


INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL
CONECTOR 3P (VERDE)
SENSOR DE ÁNGULO DE BANCO
CONECTOR 2P (NEGRO)
BOMBA DE COMBUSTIBLE
CONECTOR 1P (NEGRO)
CONECTOR SENSOR VELOCIDAD
RUEDA TRASERA 2P (GRIS)
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
TERMINALES DE TIERRA
EMPALME D
CONECTOR 24P
SENSOR TR
CONECTOR 3P (NEGRO)
MAZO DE CABLES PRINCIPAL
UNIDAD DE BOMBA DE COMBUSTIBLE
CONECTOR 3P (NEGRO)
CABLE DEL ALTERNADOR

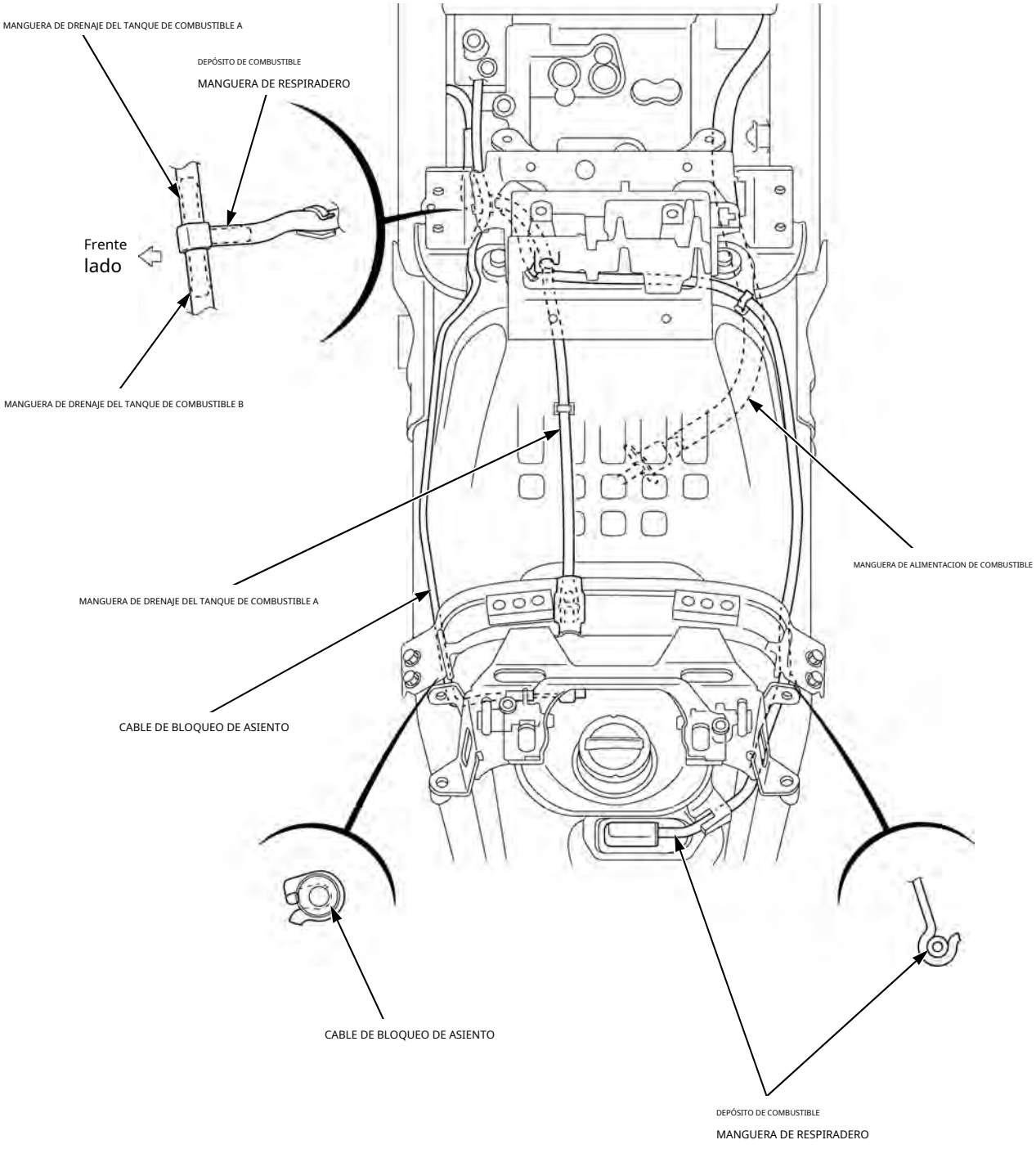
NC700X/XA:


MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO
Frente
lado
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE B
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO

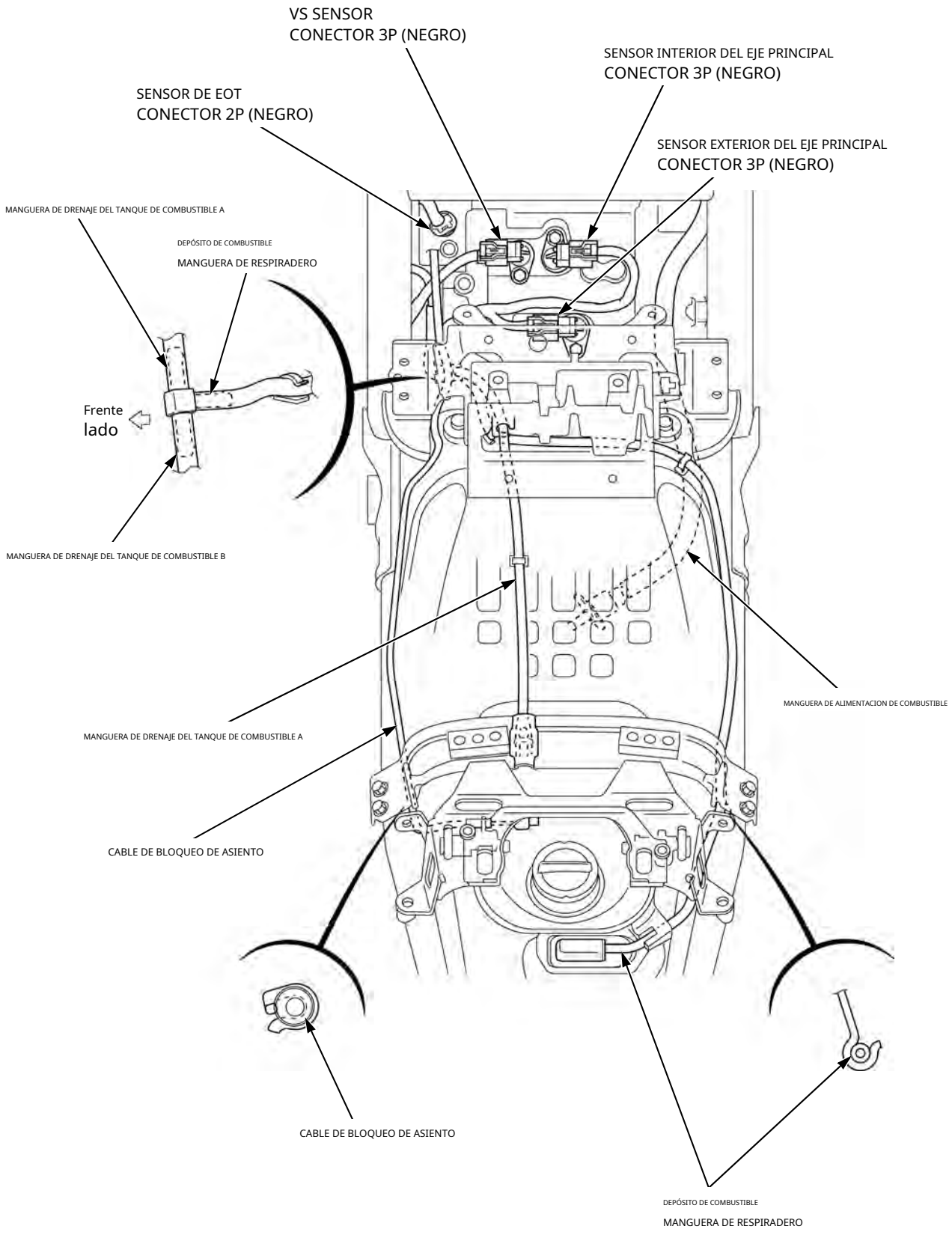
NC700XD:


VS SENSOR
CONECTOR 3P (NEGRO)
SENSOR INTERIOR DEL EJE PRINCIPAL
CONECTOR 3P (NEGRO)
SENSOR DE EOT
CONECTOR 2P (NEGRO)
SENSOR EXTERIOR DEL EJE PRINCIPAL
CONECTOR 3P (NEGRO)
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO
Frente
lado
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE B
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO

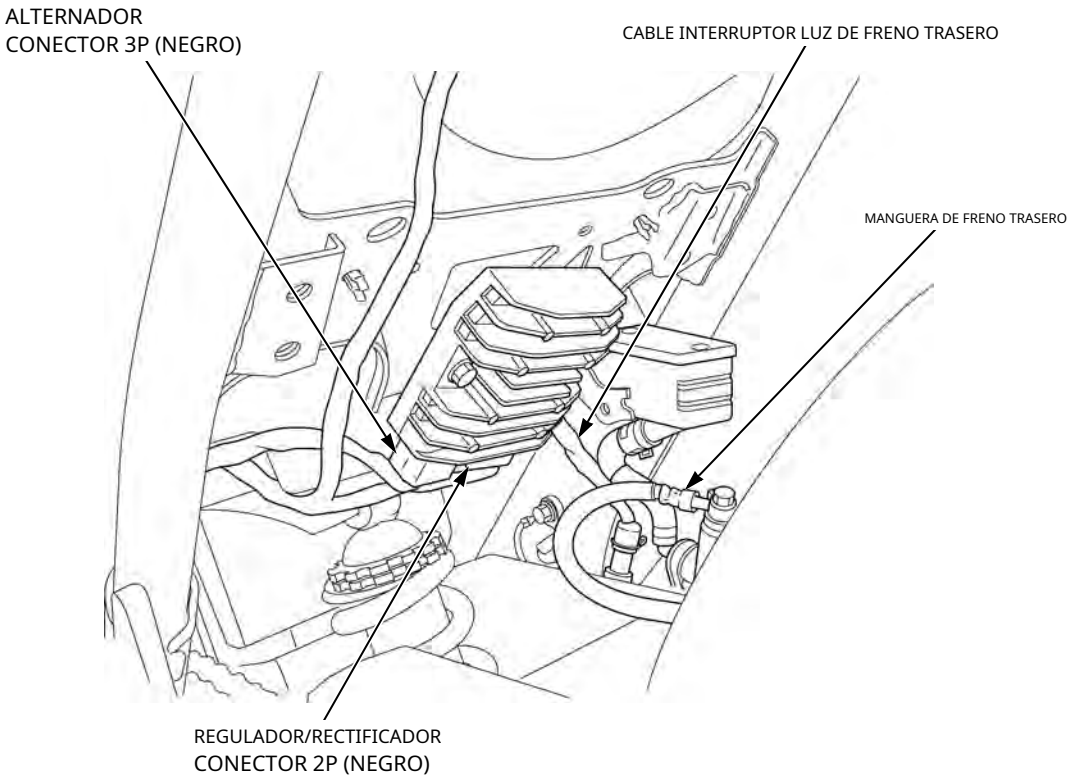
NC700S/SA:


MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO
Frente
lado
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE B
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO

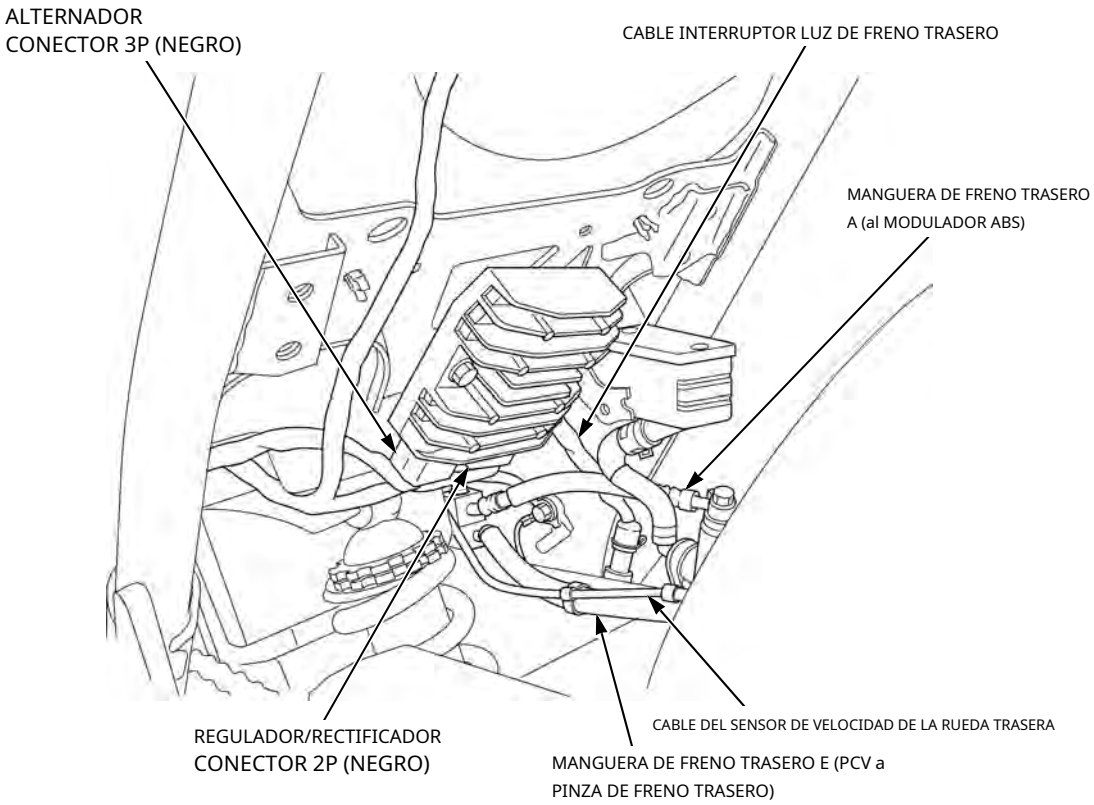
NC700SD:


VS SENSOR
CONECTOR 3P (NEGRO)
SENSOR INTERIOR DEL EJE PRINCIPAL
CONECTOR 3P (NEGRO)
SENSOR DE EOT
CONECTOR 2P (NEGRO)
SENSOR EXTERIOR DEL EJE PRINCIPAL
CONECTOR 3P (NEGRO)
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO
Frente
lado
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE B
MANGUERA DE ALIMENTACION DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE DRENAJE DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE A
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
CABLE DE BLOQUEO DE ASIENTO
DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE
MANGUERA DE RESPIRADERO

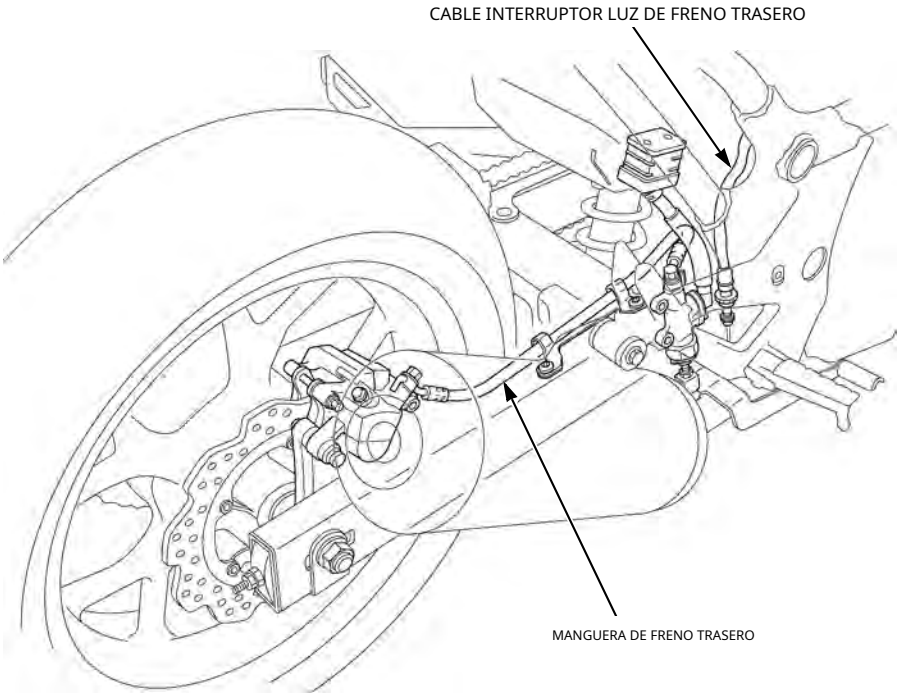
NC700X/S:



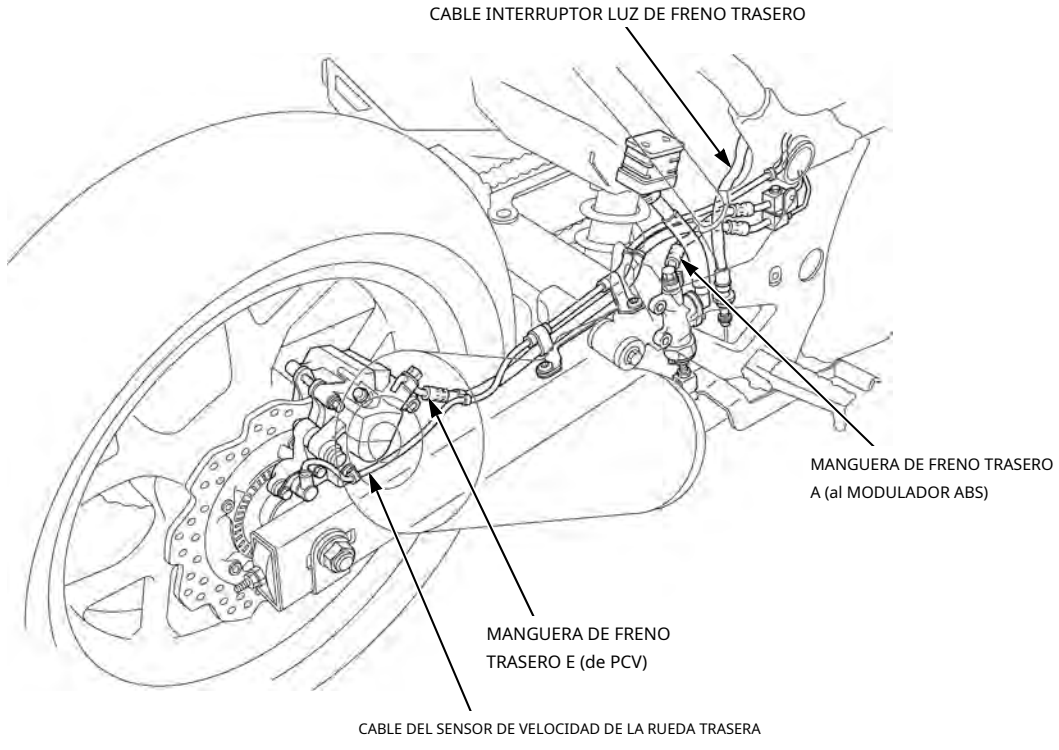
NC700XA/XD/SA/SD:



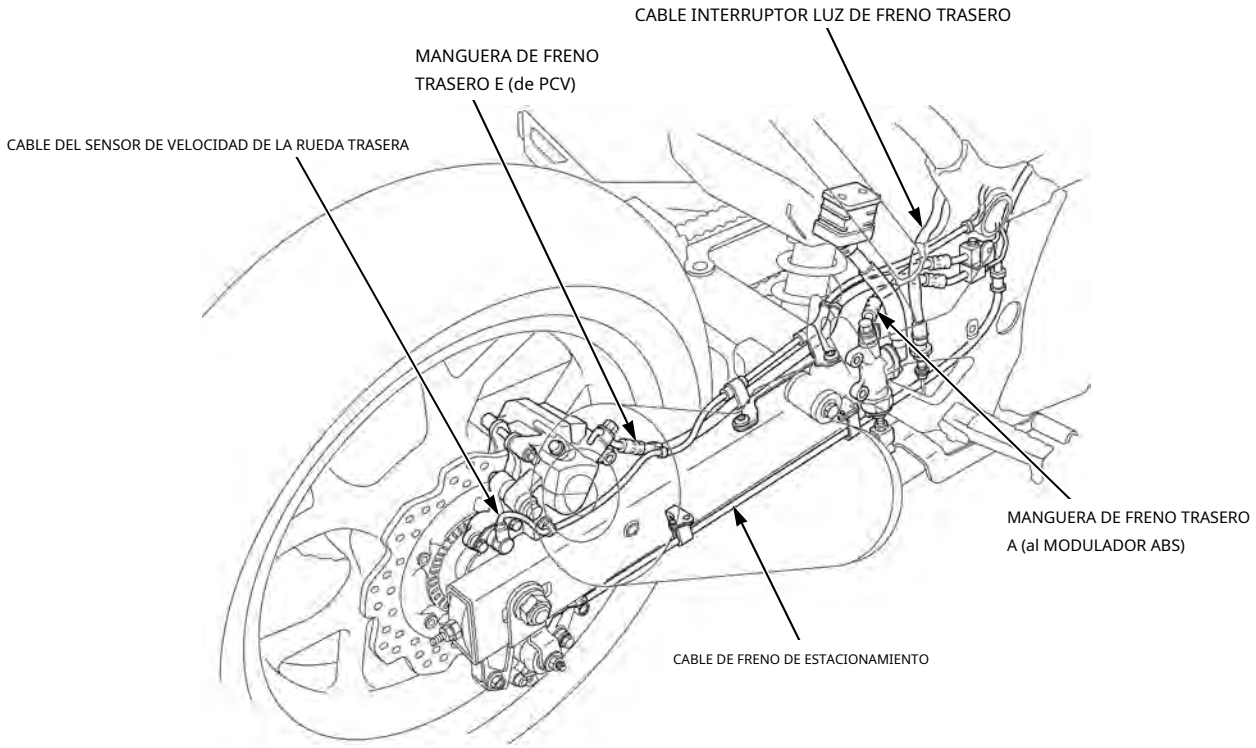
NC700X/S:



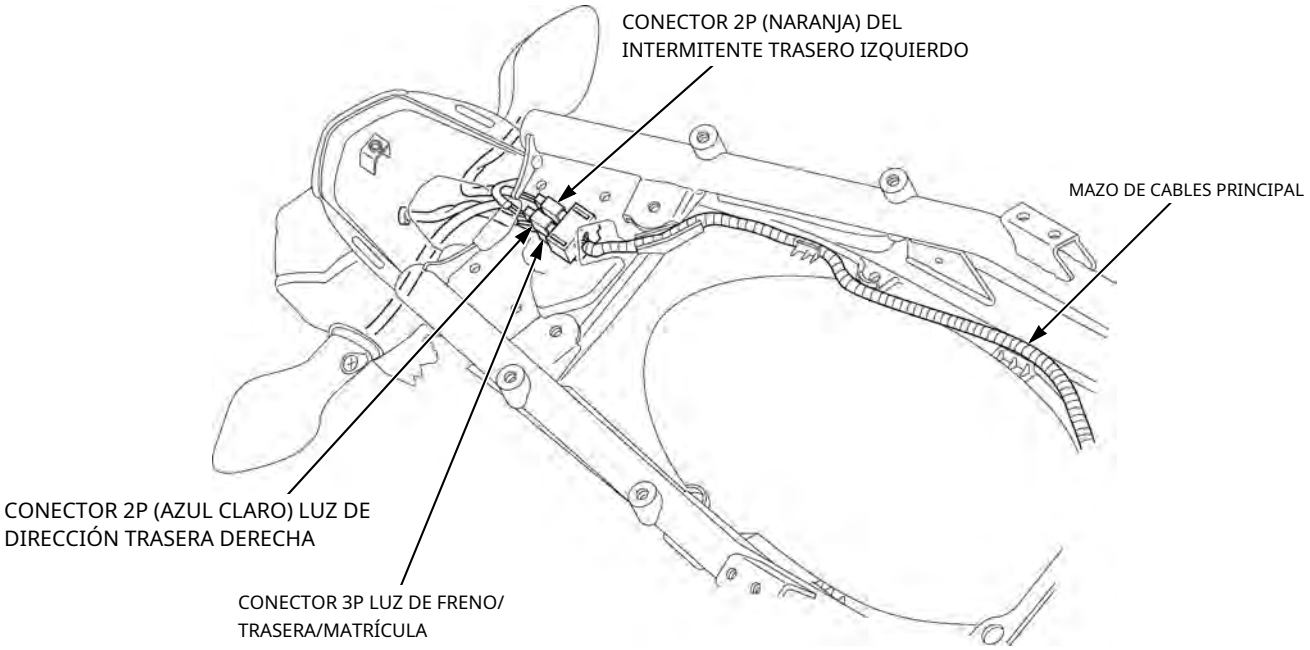
NC700XA/SA:



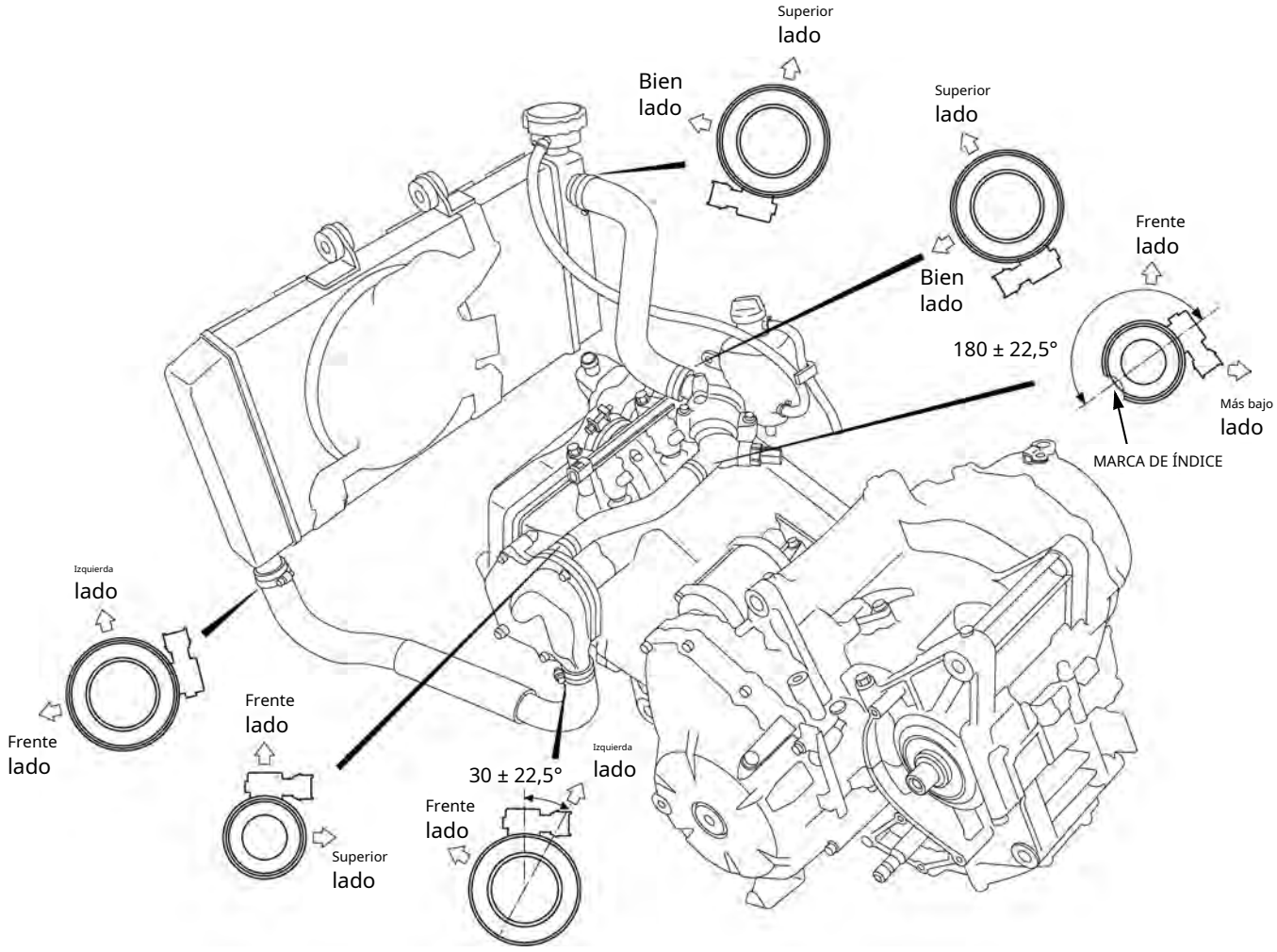
NC700XD/SD:



NC700X/XA/XD/S/SA/SD:



NC700X/XA/XD/S/SA/SD:



SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES

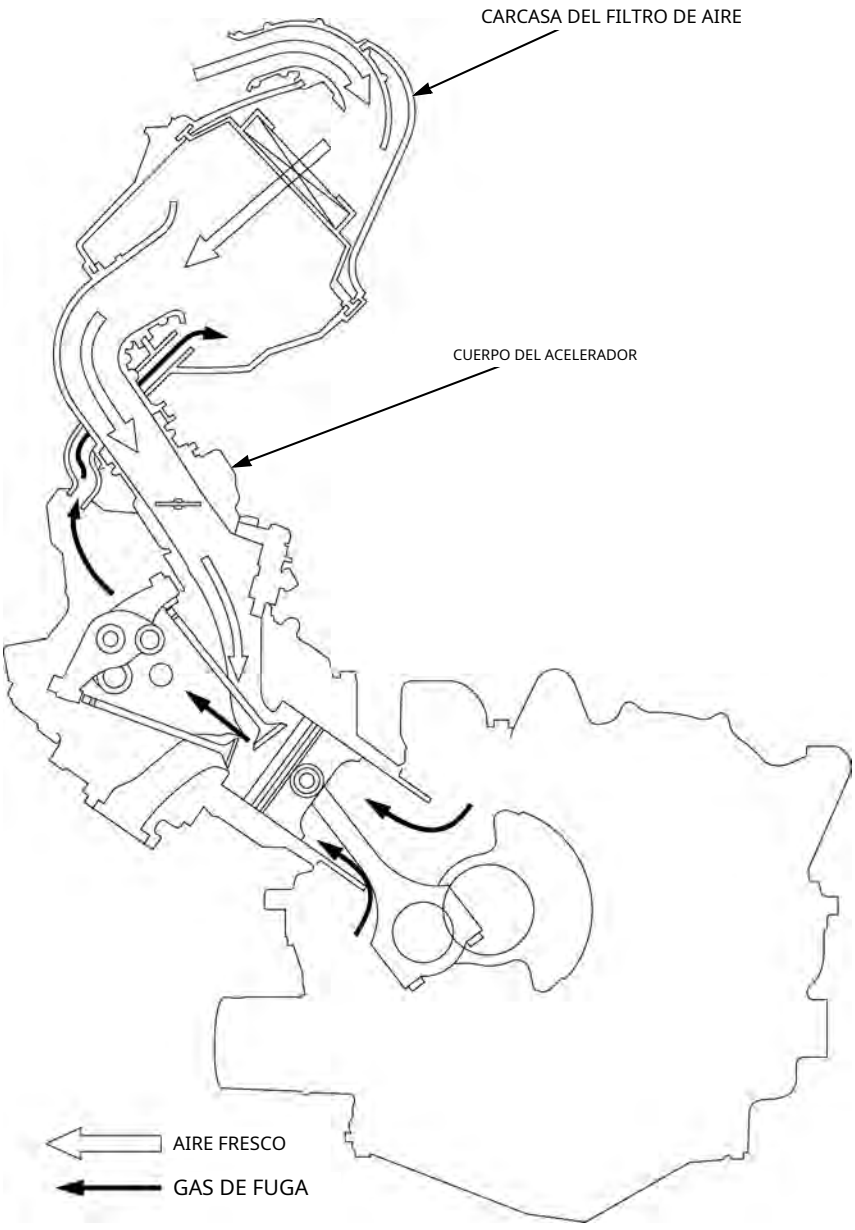
FUENTE DE EMISIONES

El proceso de combustión produce monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_X) e hidrocarburos (HC). El control del monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos es muy importante porque, bajo ciertas condiciones, reaccionan para formar smog fotoquímico cuando se exponen a la luz solar. El monóxido de carbono no reacciona de la misma manera, pero es tóxico.

Honda Motor Co., Ltd. utiliza varios sistemas (página 1-87) para reducir el monóxido de carbono, los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos.

SISTEMA DE CONTROL DE EMISIONES DEL CÁRTER

El motor está equipado con un sistema de cárter cerrado para evitar la descarga de emisiones del cárter a la atmósfera. El gas de escape regresa a la cámara de combustión a través del filtro de aire y el cuerpo del acelerador.



SISTEMA DE CONTROL DE EMISIONES DE ESCAPE

El sistema de control de emisiones de escape está compuesto por un convertidor catalítico de tres vías y un sistema PGM-FI. El

sistema de control de emisiones de escape está separado del sistema de control de emisiones del cárter. **CONVERTIDOR**

CATALÍTICO DE TRES VÍAS

Esta motocicleta también está equipada con un convertidor catalítico de tres vías.

El convertidor catalítico de tres vías está en el sistema de escape. A través de reacciones químicas, convierte HC, CO y NOx en el escape del motor en dióxido de carbono (CO_2), nitrógeno (N_2), y vapor de agua.

No se deben realizar ajustes a estos sistemas, aunque se recomienda una inspección periódica de los componentes.

SISTEMA DE CONTROL DE EMISIONES DE RUIDO

SE PROHÍBE LA MANIPULACIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE EMISIONES DE RUIDO: La ley local prohíbe los siguientes actos o su causa: (1) La extracción o inutilización por parte de cualquier persona, que no sea con fines de mantenimiento, reparación o reemplazo, de cualquier dispositivo o elemento de diseño incorporado en cualquier vehículo con el fin de controlar el ruido antes de su venta o entrega al cliente final o mientras está en uso; o (2) el uso del vehículo después de que dicho dispositivo o elemento de diseño haya sido retirado o inutilizado por cualquier persona.

ENTRE LOS ACTOS QUE SE PRESUMEN CONSTITUYEN MANIPULACIÓN SE ENCUENTRAN LOS ACTOS QUE SE ENUMERAN A CONTINUACIÓN:

1. Retiro o perforación del silenciador, deflectores, colectores o cualquier otro componente que conduzca los gases de escape.
2. Retiro o perforación de cualquier parte del sistema de admisión.
3. Falta de mantenimiento adecuado.
4. Reemplazar cualquier parte móvil del vehículo, o partes del sistema de escape o admisión, con partes distintas a las especificadas por el fabricante.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

BIELA DE CONEXIÓN AGRIETADA

Esta motocicleta proporciona bielas rotas para aprovechar la mejora de la productividad y reducir el peso.

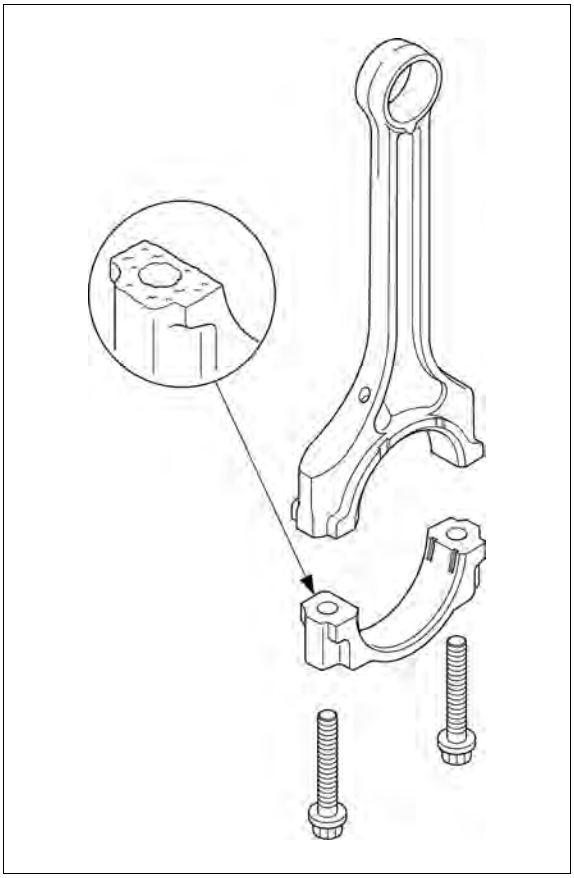
La biela de craqueo se divide del conjunto de biela de una sola pieza en biela y tapa de cojinete.

Dado que la biela y la tapa del cojinete tienen superficies de acoplamiento complejas para sujetarlas entre sí, no se requiere el pasador guía al ensamblar la biela.

NOTICE

En el siguiente caso, las superficies de contacto de la biela y la tapa del cojinete están dañadas. Reemplácelos si están instalados en falso.

– La tapa del cojinete se instala de manera opuesta.
– Intercambiar las bielas o los sombreretes de cojinetes.



COMUNICACIÓN EN SERIE BIDIRECCIONAL DE ECM A MEDIDOR COMBINADO (NC700X/XA/S/SA)

Esta motocicleta está equipada con el sistema de comunicación serial bidireccional del ECM al medidor combinado.

ECM envía la siguiente información al medidor combinado:

– Señal de velocidad del motor
– Señal indicadora de HISS, señal MIL, señal indicadora de presión de aceite del motor, señal indicadora de alta temperatura del refrigerante

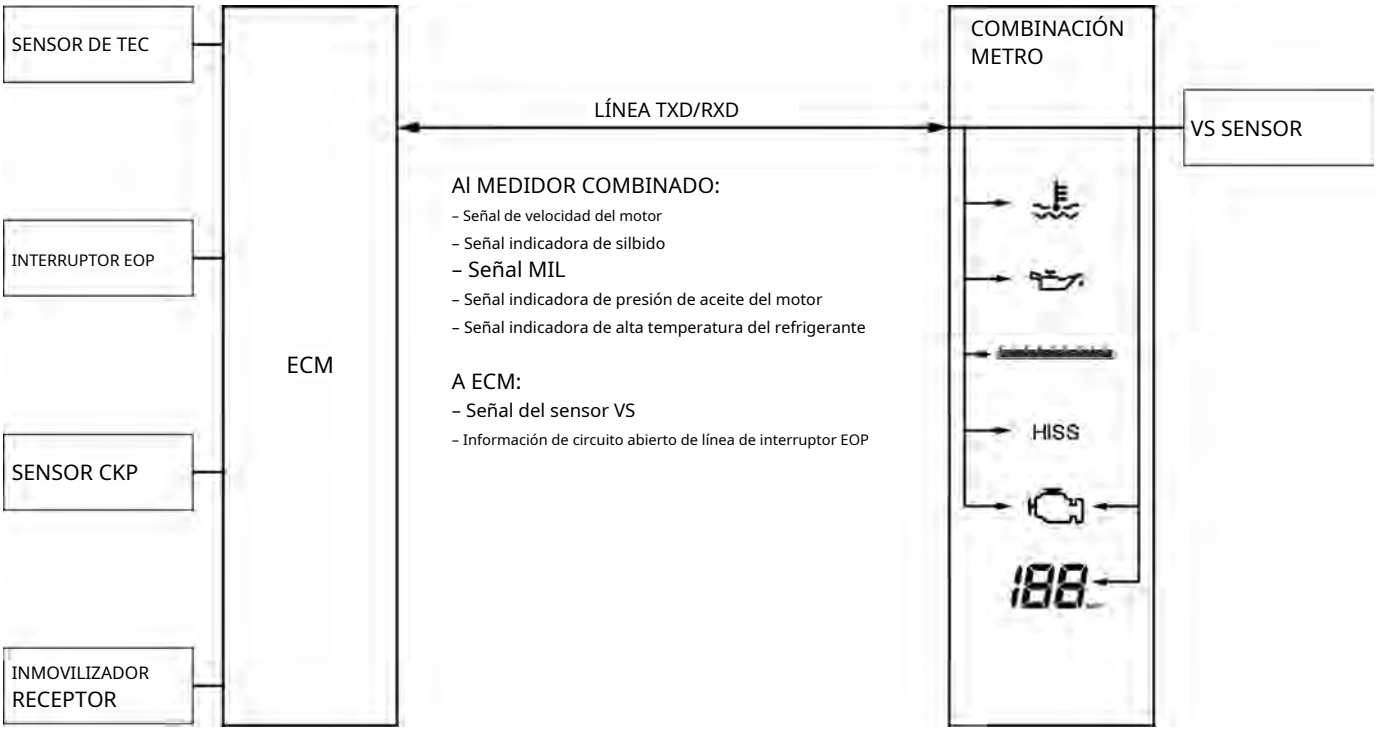
El medidor combinado envía la siguiente información al ECM.

– Señal del sensor VS
– Información de circuito abierto de línea de interruptor EOP

NOTE:

• El medidor combinado detecta un problema en el sensor VS y la línea del interruptor EOP.
• El medidor combinado diagnostica la falla del sensor VS, luego envía el DTC 11-1 al ECM y el ECM envía la señal MIL al medidor combinado.
• El medidor combinado envía la información de circuito abierto de la línea del interruptor EOP al ECM, luego el ECM diagnostica la falla de la línea del interruptor EOP y envía la señal DTC 87-1 al medidor combinado.

Estas señales se envían al medidor combinado o ECM mediante comunicación asíncrona a través de un cable. Este cable se denomina línea TXD/RXD (línea de comunicación en serie).



CUANDO HAY UN PROBLEMA EN LA LÍNEA TXD/RXD

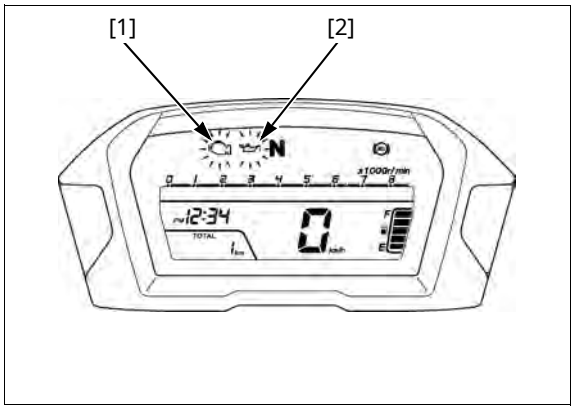
Cuando ocurre un circuito abierto o un cortocircuito en la línea TXD/RXD, el medidor combinado indica lo siguiente:

– MIL [1] vamos.
– Se enciende el indicador de presión de aceite del motor [2].
– El tacómetro se apaga.
– El indicador de alta temperatura del refrigerante se apaga.
– El indicador HISS se apaga.

Cuando el ECM no recibió la información del medidor, el ECM almacena el DTC 86-1. Verifique el DTC 86-1 con el probador de bolsillo HDS (página 4-12).

Verifique el ECM mediante el modo de diagnóstico de comunicación de ECM (página 22-11).

Verifique el medidor combinado mediante el modo de diagnóstico de comunicación del medidor combinado (página 22-11).



COMUNICACIÓN EN SERIE BIDIRECCIONAL DE PCM A MEDIDOR COMBINADO (NC700XD/SD)

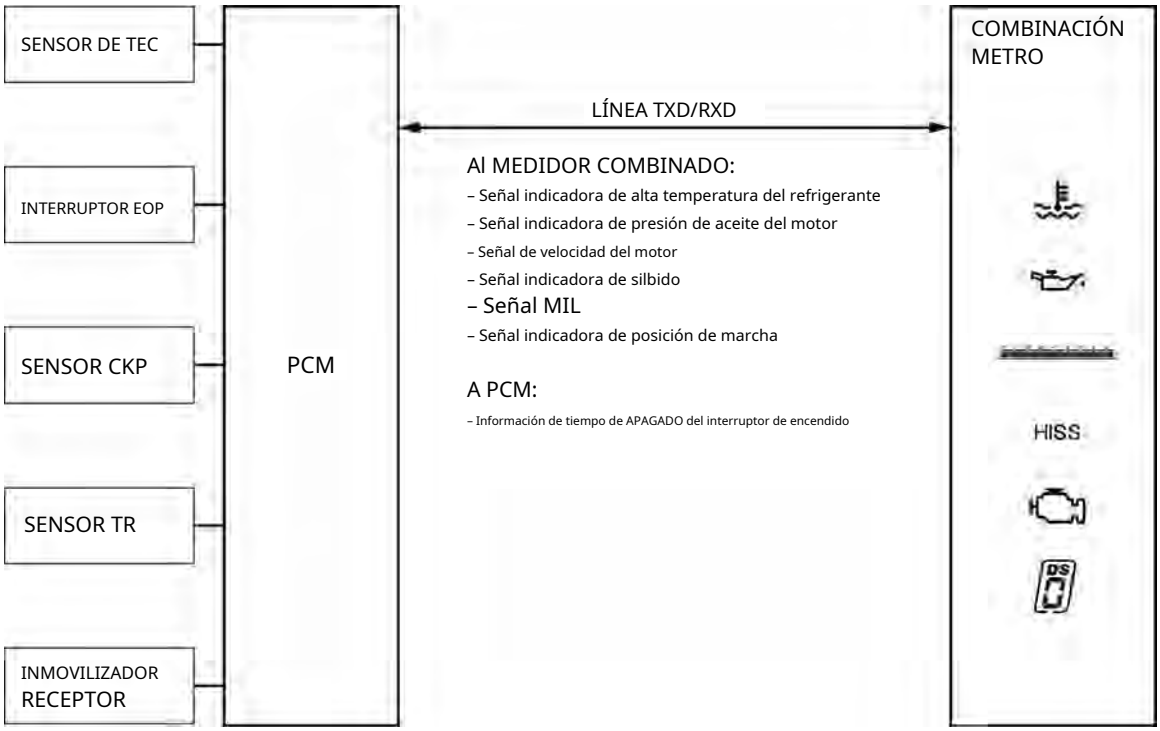
Esta motocicleta está equipada con el sistema de comunicación serial bidireccional de PCM a medidor combinado. El

PCM envía la siguiente información al medidor combinado:

– Señal indicadora de alta temperatura del refrigerante
– Señal indicadora de presión de aceite del motor
– Señal de velocidad del motor
– Señal MIL
– Señal indicadora de silbido
– Señal indicadora de posición de marcha

El medidor combinado envía la información del tiempo de APAGADO del interruptor de encendido (tiempo transcurrido después de que el interruptor de encendido se apaga) al PCM. El PCM usa esta información para la detección de circuito abierto en la línea del interruptor EOP con la señal del sensor VS.

Estas señales se comunican entre el medidor combinado y el PCM a través de un cable. Este cable se denomina línea TXD/RXD (línea de comunicación en serie).



CUANDO LA COMUNICACIÓN SERIE ES ANORMAL

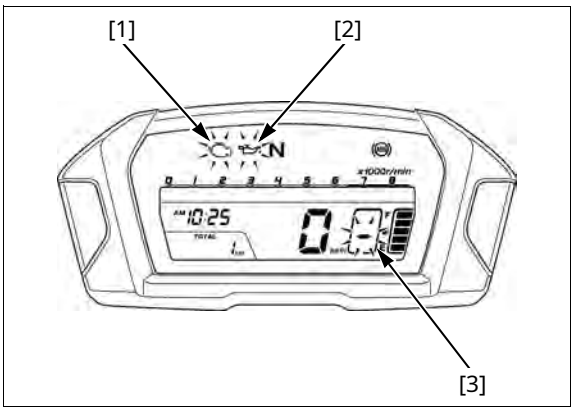
Si hay algún problema en la línea TXD/RXD, el medidor combinado muestra lo siguiente:

– MIL [1] y el indicador de presión de aceite del motor [2] permanecen encendidos.
– El indicador de cambio "–" [3] parpadea.
– El tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden.

Resolución de problemas de línea TXD/RXD (página 22-11)

Si hay algún problema en la comunicación serial, el PCM almacena el DTC 86-1. Lea el DTC (página 4-12).

Solución de problemas de DTC (página 4-40)
Solución de problemas de MIL (página 4-60)



TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE

La transmisión de doble embrague de esta motocicleta utiliza un nuevo conjunto de doble embrague y se ha mejorado su sistema hidráulico. El conjunto de

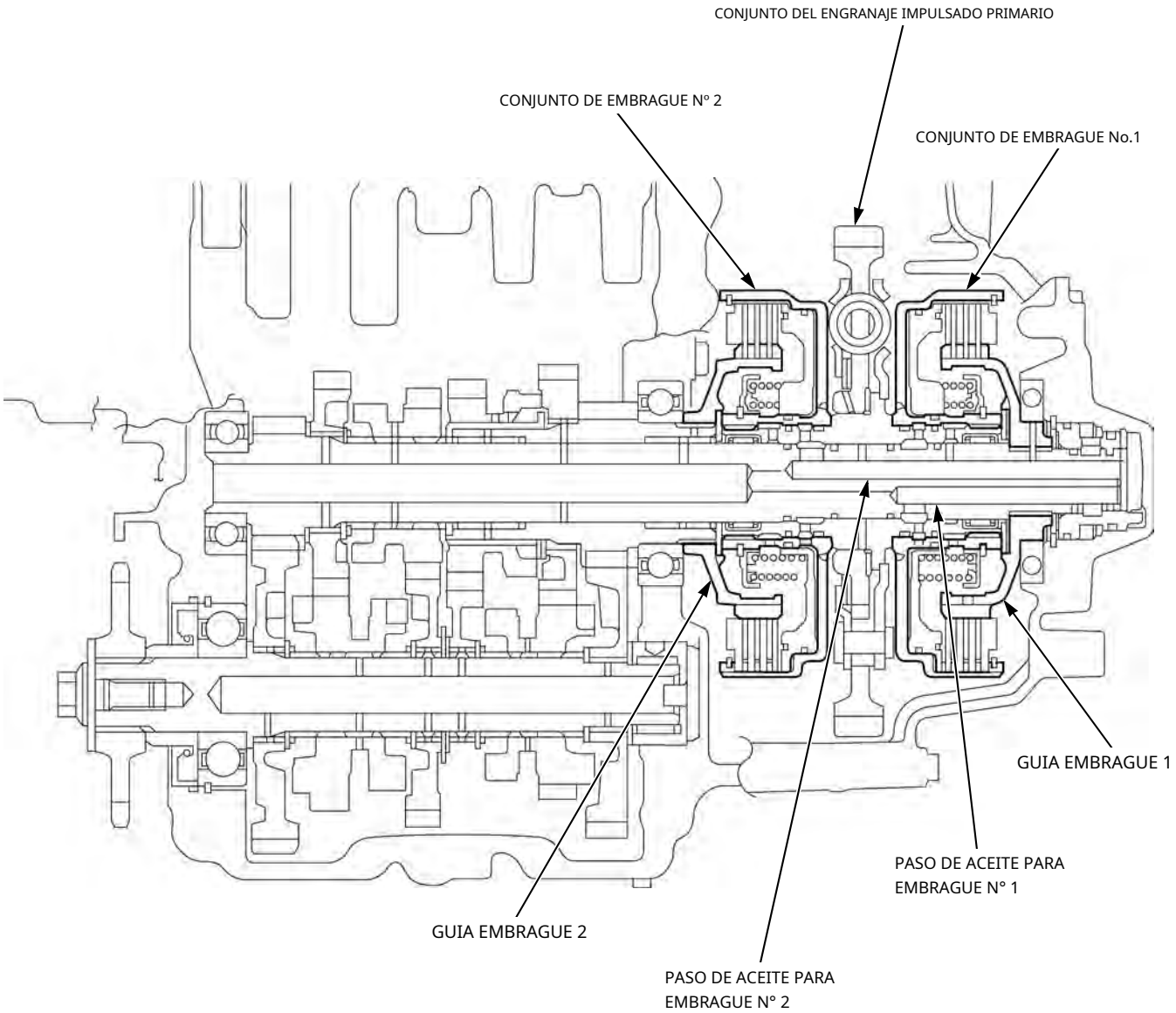
embrague doble consiste en el conjunto de engranajes impulsados primarios, dos guías de embrague y conjuntos de embrague hidráulico.

Las válvulas de solenoide lineales están ubicadas dentro de la tapa del cárter derecho y el eje principal interno tiene conductos de aceite en lugar de las tuberías de alimentación de aceite.

– Para ubicación de electroválvulas lineales (página 12-100)

– Para el flujo de aceite de funcionamiento del embrague (página 9-3)

El mecanismo de cambio de la transmisión y el sistema de control de cambio eléctrico son los mismos que los de la transmisión convencional de doble embrague.



UBICACIONES DE LOS PANELES DE LA CARROCERÍA (NC700X/XA) ····· 2-2

UBICACIONES DE LOS PANELES DE LA CARROCERÍA (NC700XD)····· 2-3

UBICACIONES DE LOS PANELES DE LA CARROCERÍA (NC700S/SA) ····· 2-4

UBICACIONES DE LOS PANELES DE LA CARROCERÍA (NC700SD)····· 2-5

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ····· 2-6

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS····· 2-6

ASIENTO DEL PASAJERO ····· 2-7

ASIENTO INDIVIDUAL ····· 2-7

BARANDILLA DE AGARRE ····· 2-8

CUBIERTA DE ASIENTO CENTRAL····· 2-8

COBERTURA DE ASIENTO····· 2-9

GUARDABARROS GUARDABARROS TRASERO (Tipo U) ····· 2-10

FRENO/LUZ TRASERA/LUZ DE MATRÍCULA/CUBIERTA DE LUZ TRASERA ····· 2-10

GUARDABARROS····· 2-11

GUARDABARROS TRASERO A····· 2-12

GUARDABARROS TRASERO B····· 2-12

CONDUCTO DE AIRE (NC700X/XA/XD) ····· 2-13

CUBIERTA LATERAL (NC700S/SA/SD)····· 2-13

CUBIERTA/CUBIERTA LATERAL (NC700X/XA/XD) ····· 2-14

ABRIGO/CUBIERTA LATERAL (NC700S/SA/SD) ····· 2-15

CUBIERTA CENTRAL (NC700X/XA/XD) ····· 2-16

TAPA DEL PORTAEQUIPAJES ····· 2-17

TAPA DEL PORTAEQUIPAJES/ MONTAJE DE LA BISAGRA ····· 2-19

CAJA DE EQUIPAJE····· 2-19

PARABRISAS ····· 2-23

CARENADO LATERAL DELANTERO (NC700X/XA/XD) ····· 2-24

ESTANCIA DEL MEDIDOR (NC700X/XA/XD)····· 2-24

CUBIERTA DELANTERA INFERIOR (NC700X/XA/XD) ····· 2-25

CUBIERTA INTERIOR SUPERIOR (NC700X/XA/XD) ····· 2-25

FARO DELANTERO/CUBIERTA CENTRAL DELANTERA (NC700X/XA/XD) ····· 2-26

FARO/APOYO DEL FARO (NC700S/SA/SD) ····· 2-27

CUBIERTA DEL FARO (NC700S/SA/SD) ····· 2-27

GUARDABARROS DELANTERO····· 2-28

CUBIERTA INFERIOR ····· 2-28

TAPA TRASERA IZQUIERDA····· 2-29

CUBIERTA LATERAL DERECHA DEL MOTOR (NC700XD/SD) ····· 2-30

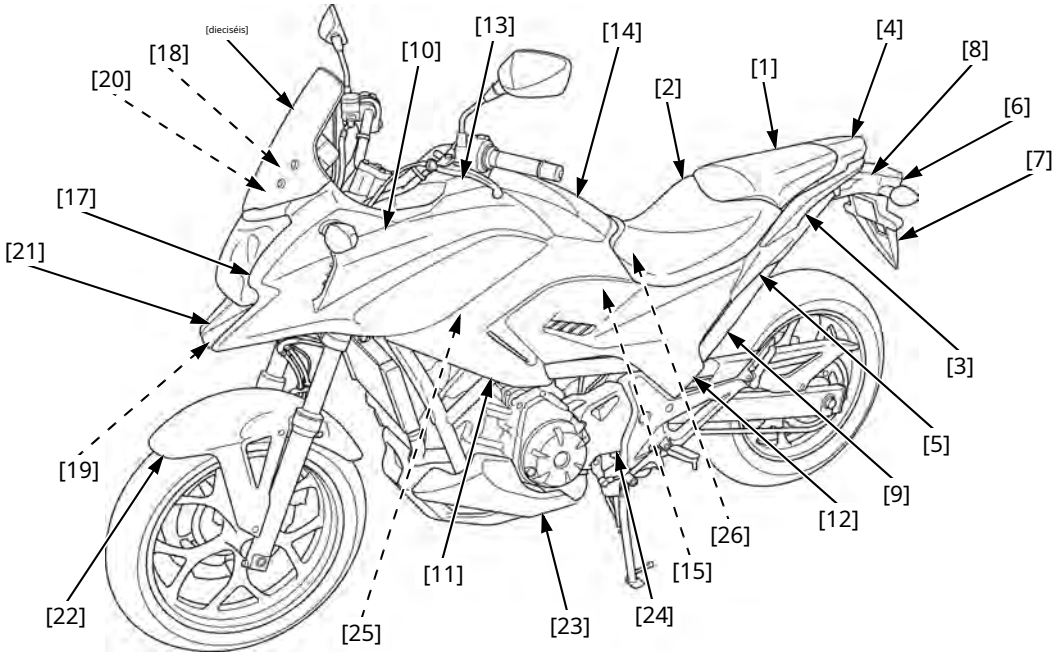
TUBO DE PROTECCIÓN (NC700XD/SD) ····· 2-30

CAJA DE BATERÍA ····· 2-31

PLACA TRANSVERSAL CENTRAL ····· 2-32

TUBO DE ESCAPE/SILENCIADOR ····· 2-32

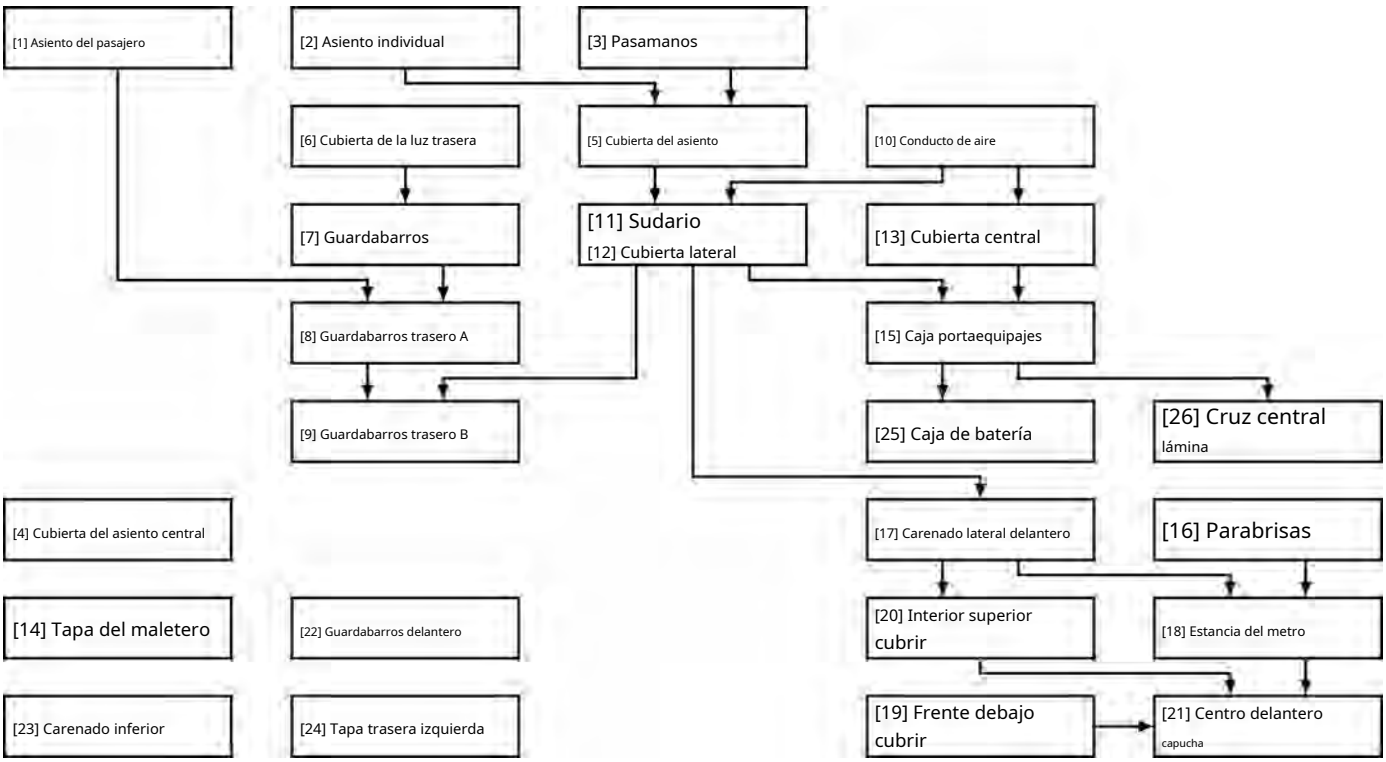
BODY UBICACIONES DE LOS PANELES (NC700X/XA)



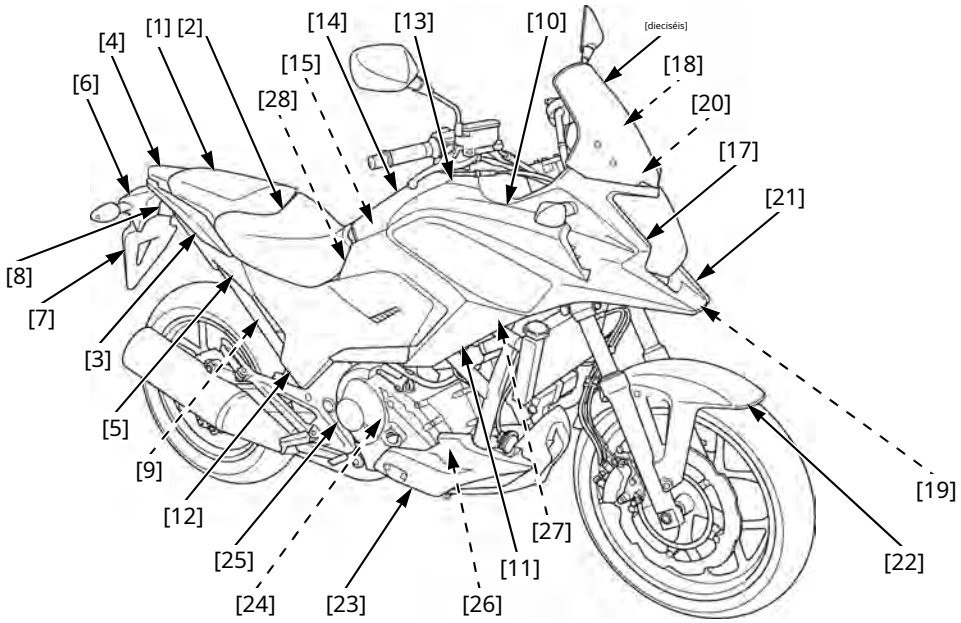
[1] Asiento del pasajero	página 2-7	[10] Conducto de aire	página 2-13	[19] Cubierta inferior delantera	página 2-25
[2] Asiento individual	página 2-7	[11] Sudario	página 2-14	[20] Tapa interior superior	página 2-25
[3] Pasamanos	página 2-8	[12] Cubierta lateral	página 2-14	[21] Carenado central delantero	página 2-26
[4] Cubierta del asiento central	página 2-8	[13] Cubierta central	página 2-16	[22] Guardabarros delantero	página 2-28
[5] Cubierta del asiento	página 2-9	[14] Tapa del maletero	página 2-17	[23] Carenado inferior	página 2-28
[6] Cubierta de la luz trasera	página 2-10	[15] Caja portaequipajes	página 2-19	[24] Tapa trasera izquierda	página 2-29
[7] Guardabarros	página 2-11	[16] Parabrisas	página 2-23	[25] Caja de batería	página 2-31
[8] Guardabarros trasero A	página 2-12	[17] Carenado lateral delantero	página 2-24	[26] Placa transversal central	página 2-32
[9] Guardabarros trasero B	página 2-12	[18] Estancia del metro	página 2-24		

TABLA DE DESMONTAJE DEL PANEL DE LA CARROCERÍA

Este gráfico muestra el orden de extracción de las cubiertas del marco por medio de una flecha.



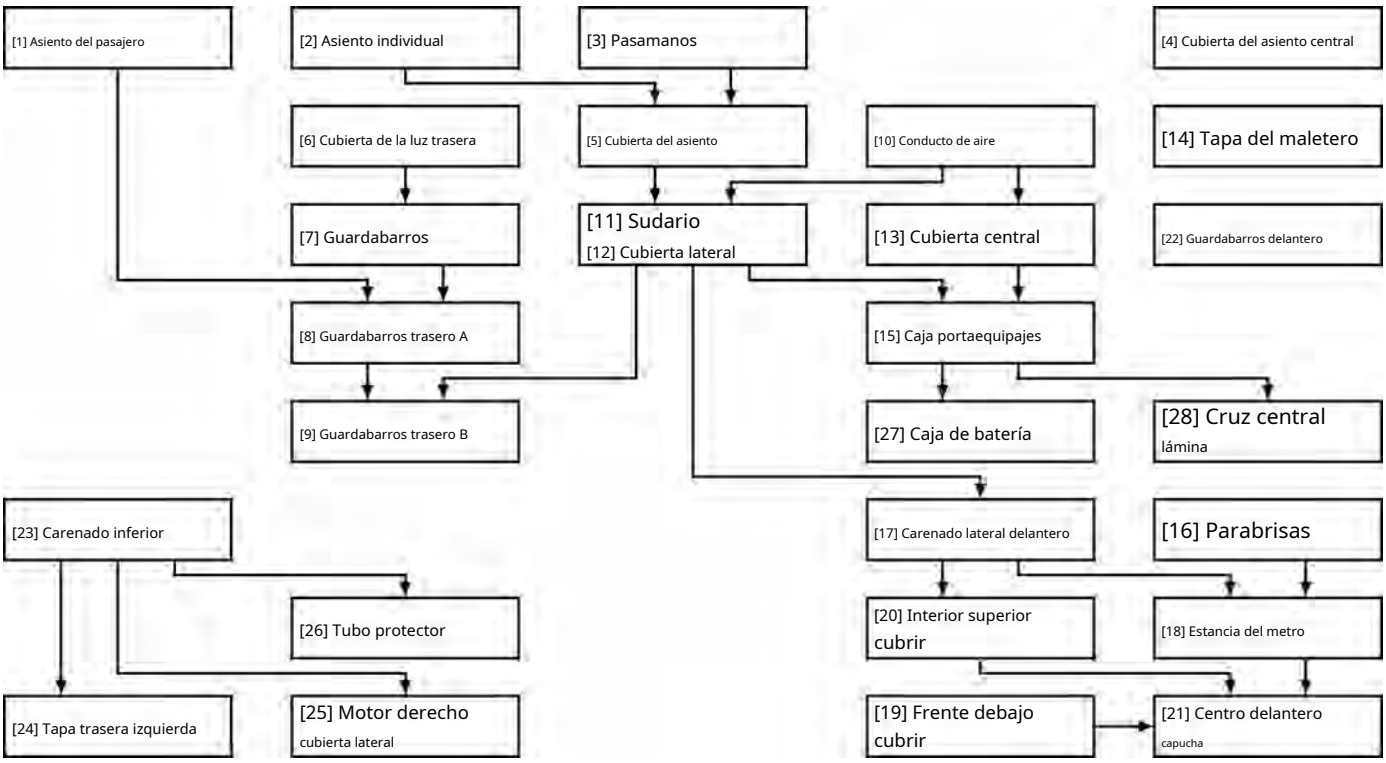
UBICACIONES DE LOS PANELES DE LA CARROCERÍA (NC700XD)



[1] Asiento del pasajero	página 2-7	[11] Sudario	página 2-14	[21] Carenado central delantero	página 2-26
[2] Asiento individual	página 2-7	[12] Cubierta lateral	página 2-14	[22] Guardabarros delantero	página 2-28
[3] Pasamanos	página 2-8	[13] Cubierta central	página 2-16	[23] Carenado inferior	página 2-29
[4] Cubierta del asiento central	página 2-8	[14] Tapa del maletero	página 2-17	[24] Tapa trasera izquierda	página 2-30
[5] Cubierta del asiento	página 2-9	[15] Caja portaequipajes	página 2-19	[25] Tapa lateral derecha del motor	página 2-30
[6] Cubierta de la luz trasera	página 2-10	[16] Parabrisas	página 2-23	[26] Tubo protector	página 2-30
[7] Guardabarros	página 2-11	[17] Carenado lateral delantero	página 2-24	[27] Caja de batería	página 2-31
[8] Guardabarros trasero A	página 2-12	[18] Estancia del metro	página 2-24	[28] Placa transversal central	página 2-32
[9] Guardabarros trasero B	página 2-12	[19] Cubierta inferior delantera	página 2-25		
[10] Conducto de aire	página 2-13	[20] Tapa interior superior	página 2-25		

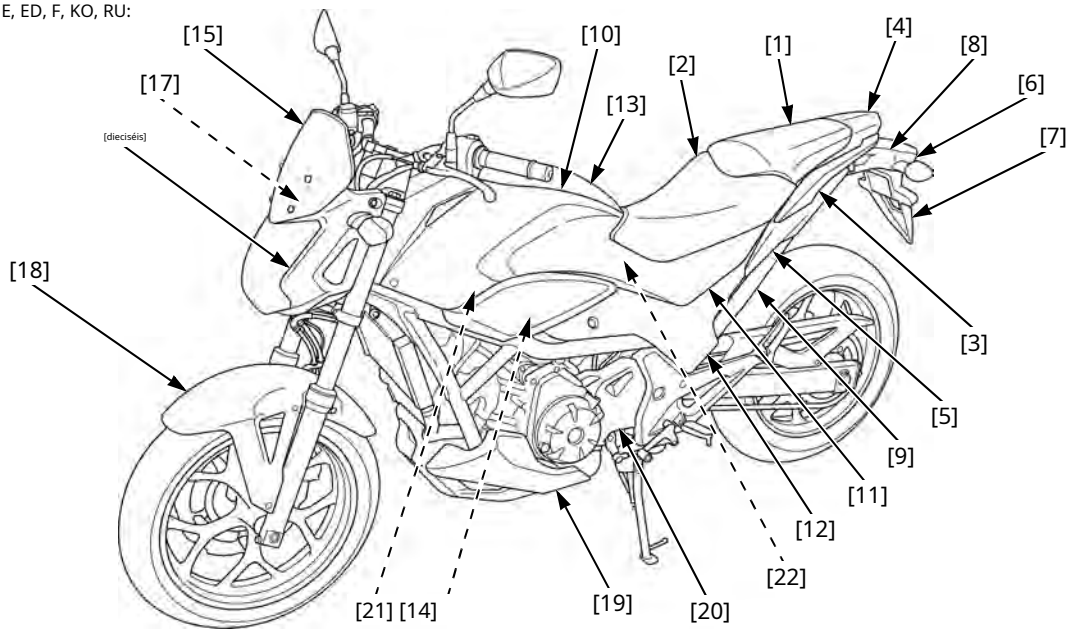
TABLA DE DESMONTAJE DEL PANEL DE LA CARROCERÍA

Este gráfico muestra el orden de extracción de las cubiertas del marco por medio de una flecha.



UBICACIONES DE LOS PANELES DE LA CARROCERÍA (NC700S/SA)

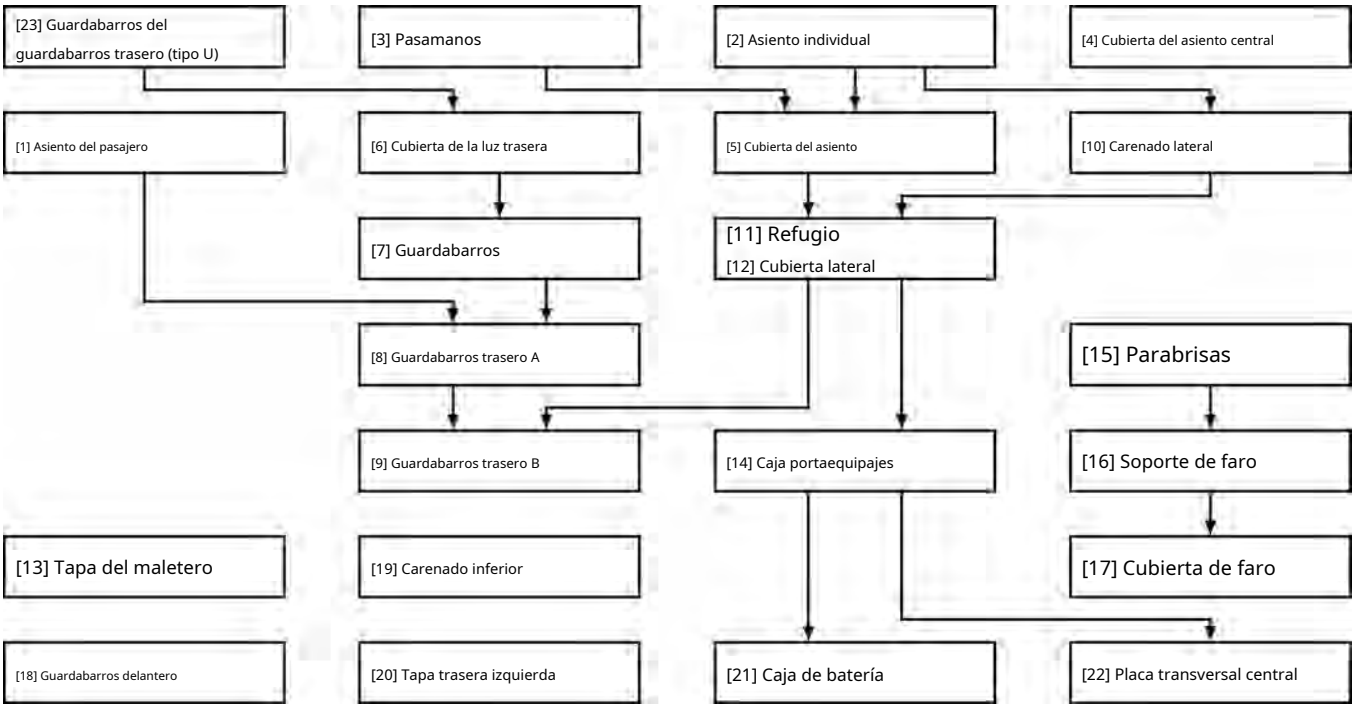
Se muestra el tipo E, ED, F, KO, RU:



[1] Asiento del pasajero	página 2-7	[9] Guardabarros trasero B	página 2-12	[17] Cubierta de faro	página 2-27
[2] Asiento individual	página 2-7	[10] Carenado lateral	página 2-13	[18] Guardabarros delantero	página 2-28
[3] Pasamanos	página 2-8	[11] Refugio	página 2-15	[19] Carenado inferior	página 2-28
[4] Cubierta del asiento central	página 2-8	[12] Cubierta lateral	página 2-15	[20] Tapa trasera izquierda	página 2-29
[5] Cubierta del asiento	página 2-9	[13] Tapa del maletero	página 2-18	[21] Caja de batería	página 2-31
[6] Cubierta de la luz trasera	página 2-10	[14] Caja portaequipajes	página 2-20	[22] Placa transversal central	página 2-32
[7] Guardabarros	página 2-11	[15] Parabrisas	página 2-23	[23] Guardabarros del guardabarros trasero (tipo U)	página 2-10
[8] Guardabarros trasero A	página 2-12	[16] Soporte de faro	página 2-27		

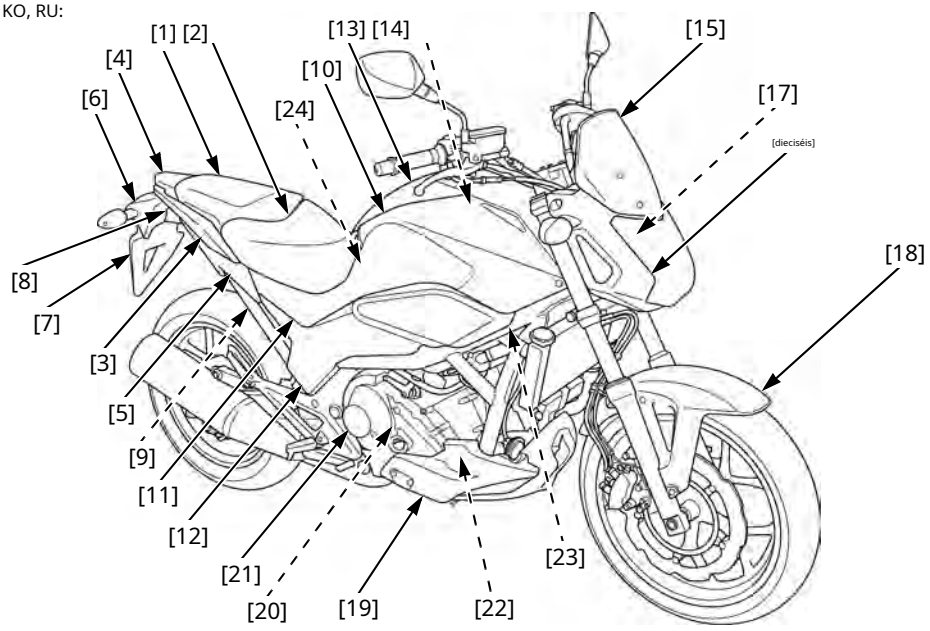
TABLA DE DESMONTAJE DEL PANEL DE LA CARROCERÍA

Este gráfico muestra el orden de extracción de las cubiertas del marco por medio de una flecha.



UBICACIONES DE LOS PANELES DE LA CARROCERÍA (NC700SD)

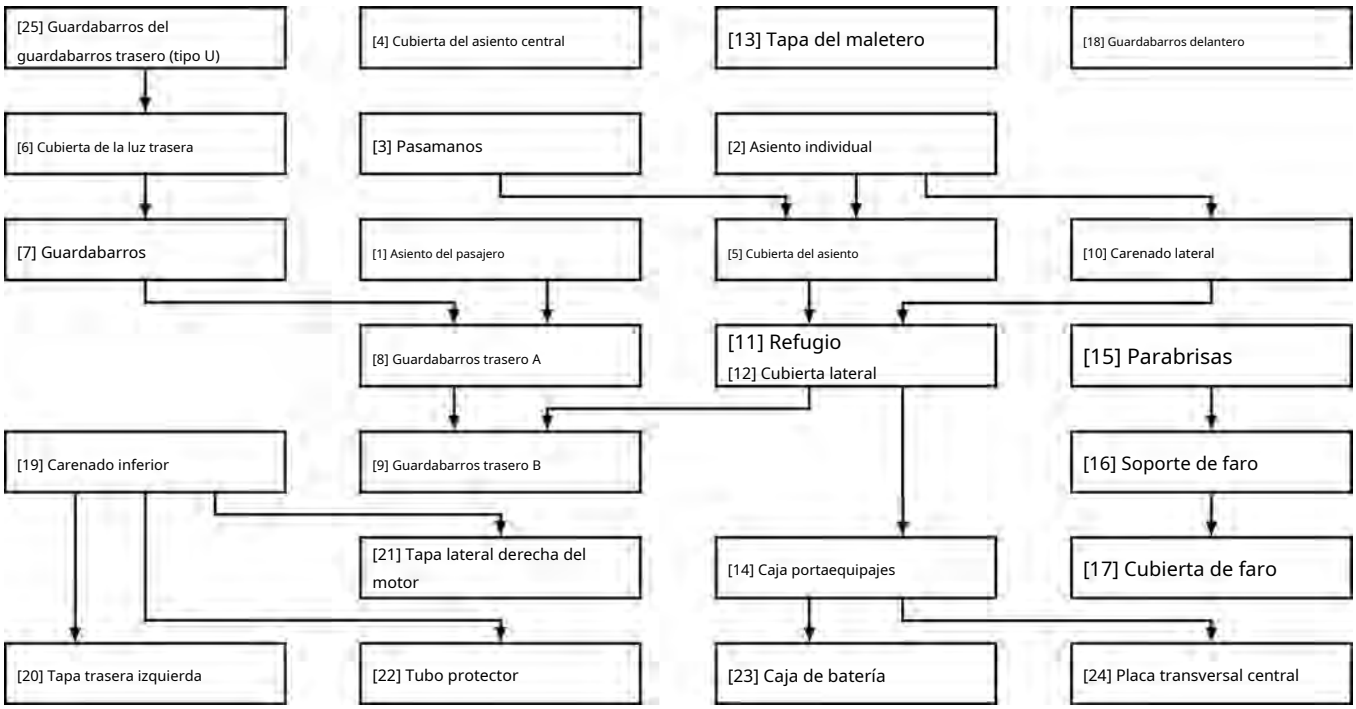
Se muestra el tipo E, ED, F, KO, RU:



[1] Asiento del pasajero	página 2-7	[10] Carenado lateral	página 2-13	[19] Carenado inferior	página 2-29
[2] Asiento individual	página 2-7	[11] Refugio	página 2-15	[20] Tapa trasera izquierda	página 2-30
[3] Pasamanos	página 2-8	[12] Cubierta lateral	página 2-15	[21] Tapa lateral derecha del motor	página 2-30
[4] Cubierta del asiento central	página 2-8	[13] Tapa del maletero	página 2-18	[22] Tubo protector	página 2-30
[5] Cubierta del asiento	página 2-9	[14] Caja portaequipajes	página 2-20	[23] Caja de batería	página 2-31
[6] Cubierta de la luz trasera	página 2-10	[15] Parabrisas	página 2-23	[24] Placa transversal central	página 2-32
[7] Guardabarros	página 2-11	[16] Soporte de faro	página 2-27	[25] Guardabarros del guardabarros trasero (tipo U)	página 2-10
[8] Guardabarros trasero A	página 2-12	[17] Cubierta de faro	página 2-27		
[9] Guardabarros trasero B	página 2-12	[18] Guardabarros delantero	página 2-28		

TABLA DE DESMONTAJE DEL PANEL DE LA CARROCERÍA

Este gráfico muestra el orden de extracción de las cubiertas del marco por medio de una flecha.



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

- Esta sección cubre la extracción e instalación de los paneles de la carrocería y el sistema de escape.
- Se pueden producir quemaduras graves si no se permite que el sistema de escape se enfríe antes de quitar o reparar los componentes.
- Siempre reemplace la junta del tubo de escape por una nueva después de quitar el tubo de escape del motor.
- Al instalar el sistema de escape, instale sin apretar todos los sujetadores del tubo de escape. Apriete siempre primero las tuercas de unión del tubo de escape y luego apriete los pernos de montaje.
- Inspeccione siempre el sistema de escape en busca de fugas después de la instalación.

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de montaje de la cubierta del asiento	2	4	0,9 (0,1, 0,7)	
Perno del casquillo de montaje de la luz de freno/ trasera/matrícula	1	6	10 (1,0, 7)	
Tuerca de montaje del reflector	1	5	1,7 (0,2, 1,3)	
Tornillo de montaje de la luz de la señal de giro	4	6	2,5 (0,3, 1,8)	
Tornillo de montaje de la tapa de la caja de equipajes	9	4	0,9 (0,1, 0,7)	
Tornillo de montaje de la placa de bloqueo de la tapa de la caja de equipajes	2	6	4,0 (0,4, 3,0)	
Tornillo de cabeza hueca de montaje de la tapa de la caja de equipajes	3	6	12 (1.2, 9)	
Tuerca de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes	1	6	12 (1.2, 9)	Tuerca en U
Perno de presión del brazo de cambio de marchas (NC700X/XA/S/SA)	1	6	12 (1.2, 9)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno de cabeza hueca de la cubierta del silenciador	1	6	10 (1,0, 7)	
Perno de la banda del silenciador	1	8	17,5 (1,8, 13)	
Tuerca de unión del tubo de escape	3	8	28 (2.9, 21)	Ver página 2-34
Espárrago del tubo de escape	3	8	–	Ver página 2-35

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Ruido de escape excesivo
- Sistema de escape roto
- Fuga de gases de escape

Bajo rendimiento
- Sistema de escape deformado
- Fuga de gases de escape
- Silenciador obstruido

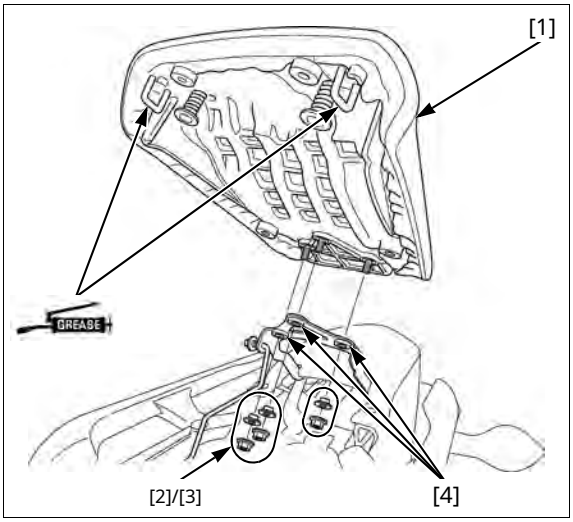
ASIENTO DEL PASAJERO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Abra el asiento del pasajero [1] con la llave de contacto. Retire las tuercas [2], los collares [3] y el asiento del pasajero. Retire los ojales [4] del soporte del asiento del pasajero. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Aplique grasa al área de deslizamiento del gancho de seguridad del asiento del pasajero si es necesario.



ASIENTO INDIVIDUAL

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/XD)

Abra el asiento del pasajero con la llave de contacto.

Retire los pernos de montaje [1].

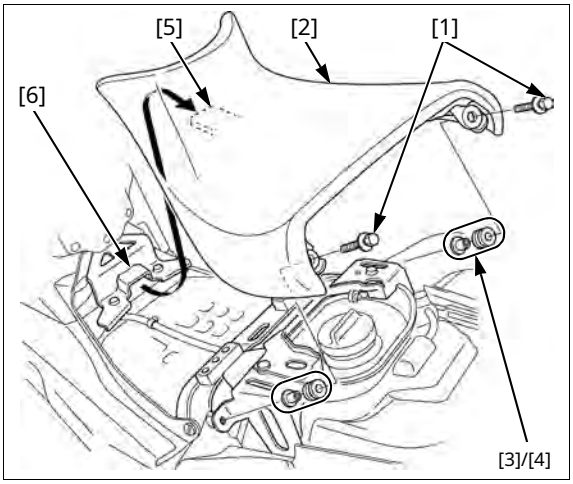
Retire el asiento individual [2] tirando de él hacia atrás.

Retire los collares [3] y los ojales [4] del asiento individual.

Instale los ojales y los collares en el asiento individual.

Instale el asiento individual insertando su gancho [5] en el soporte del asiento [6] debajo del soporte de la bisagra de la caja de equipaje.

Instale y apriete firmemente los pernos de montaje. Cierre el asiento del pasajero.



DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700S/SA/SD)

Abra el asiento del pasajero con la llave de contacto. Retire los pernos de montaje del casquillo [1] y las arandelas [2]. Retire el asiento individual [3] tirando de él hacia atrás.

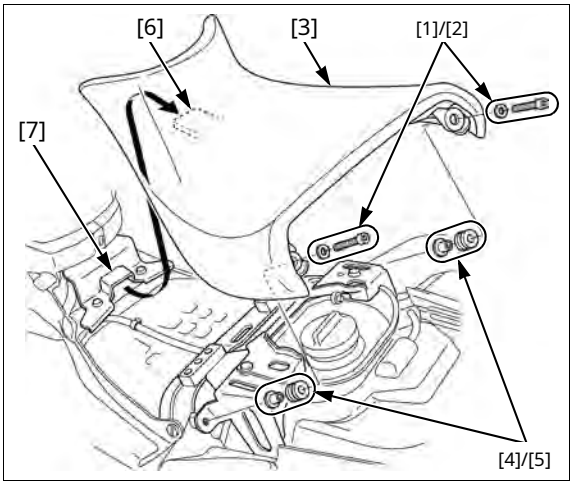
Retire los collares [4] y los ojales [5] del asiento individual.

Instale los ojales y los collares en el asiento individual.

Instale el asiento individual insertando su gancho [6] en el soporte del asiento [7] debajo del soporte de la bisagra de la caja de equipaje.

Instale y apriete firmemente los pernos del casquillo de montaje.

Cierre el asiento del pasajero.



ASIDERO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Abra el asiento del pasajero con la llave de contacto.

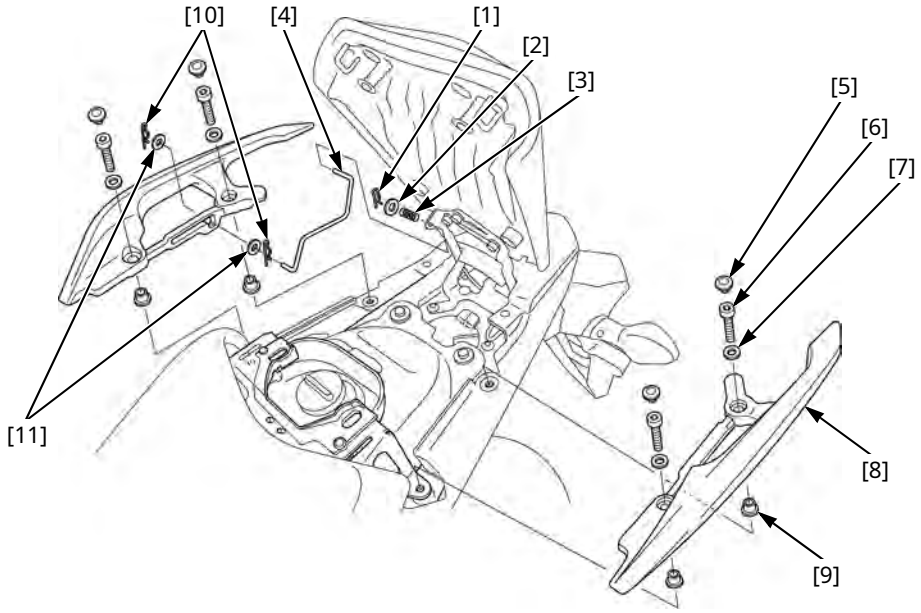
Barra de apoyo derecha: Retire el clip [1], la arandela [2], el resorte [3] y la bisagra del asiento del pasajero [4] del soporte del asiento del pasajero. Retire las tapas [5] de los tornillos de cabeza hueca de montaje [6].

Retire los pernos de montaje, las arandelas [7] y los pasamanos [8] mientras sujeta los collares [9].

NOTE:

Tenga cuidado de no dejar que los collares caigan dentro de la cubierta del asiento. Retire los collares del pasamanos.

Si es necesario, quite los clips [10], las arandelas [11] y la bisagra del asiento del pasajero del pasamanos derecho. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



CUBIERTA DE ASIENTO CENTRAL

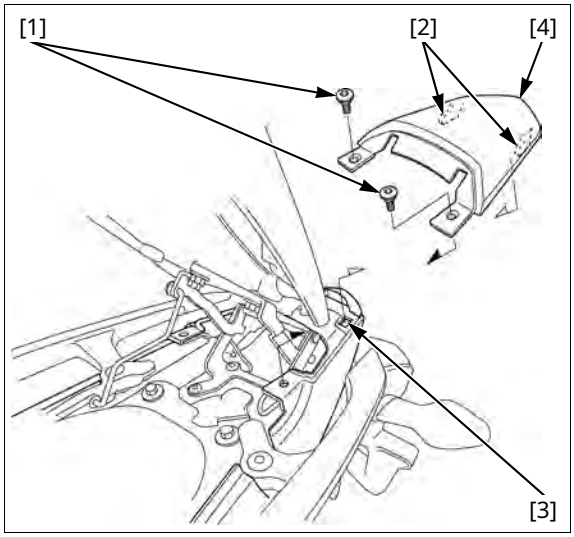
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Abra el asiento del pasajero con la llave de contacto.

Retire los pernos de cabeza hueca [1].

Tire hacia arriba del extremo trasero de la cubierta del asiento central y suelte las lengüetas de la cubierta del asiento central [2] de las ranuras de la cubierta del asiento [3] tirando de la cubierta del asiento central [4] hacia atrás.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



CUBIERTA DE ASIENTO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

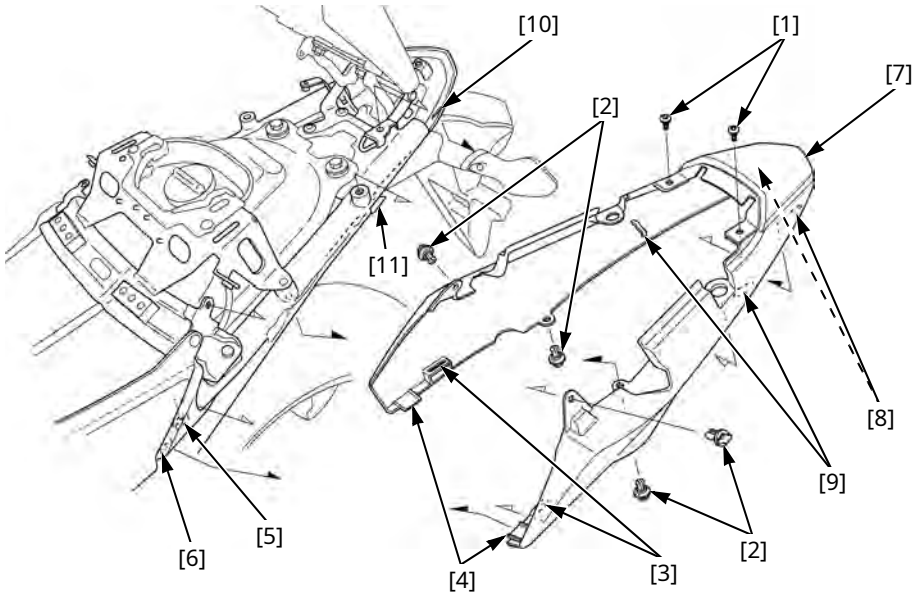
– Asiento individual (página 2-7)
– Pasamanos (página 2-8)

Retire los pernos de cabeza hueca [1] y los clips de moldura [2].

Libere las ranuras laterales delanteras de la cubierta del asiento [3] y las pestañas [4] de las pestañas de la cubierta lateral [5] y las ranuras [6].

Retire el conjunto de la cubierta del asiento [7] soltando las pestañas laterales traseras [8] y las ranuras [9] de las ranuras B del guardabarros trasero [10] y las pestañas [11].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



DESMONTAJE/MONTAJE

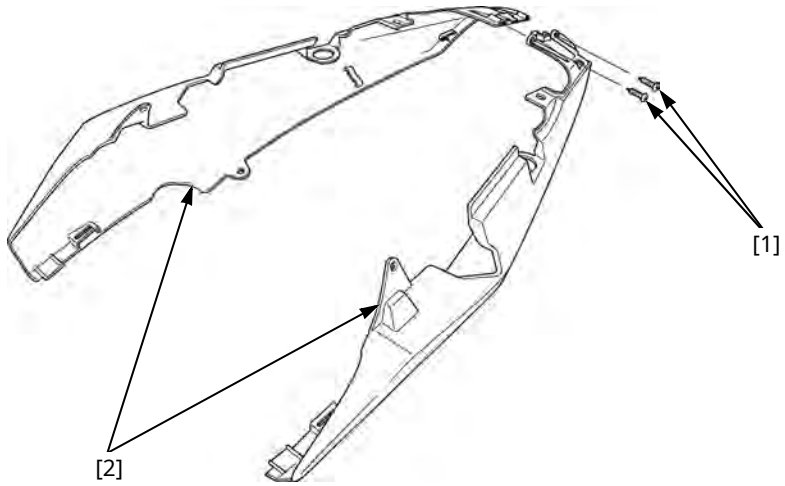
Retire la cubierta del asiento central (página 2-8).

Retire los tornillos del conjunto de la cubierta del asiento [1] y separe las cubiertas del asiento derecho e izquierdo

[2]. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

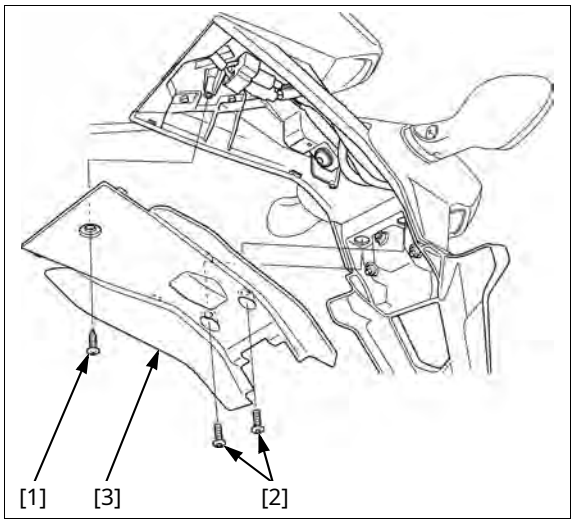
Tornillo de montaje de la cubierta del asiento:
0,9 N·m (0,1 kgf·m, 0,7 lbf·ft)



GUARDABARROS GUARDABARROS TRASERO (Tipo U)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire el tornillo [1], los pernos de cabeza hueca [2] y el guardabarros del guardabarros trasero [3].



FRENO/LUZ TRASERA/LUZ DE MATRÍCULA/CUBIERTA DE LUZ TRASERA

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

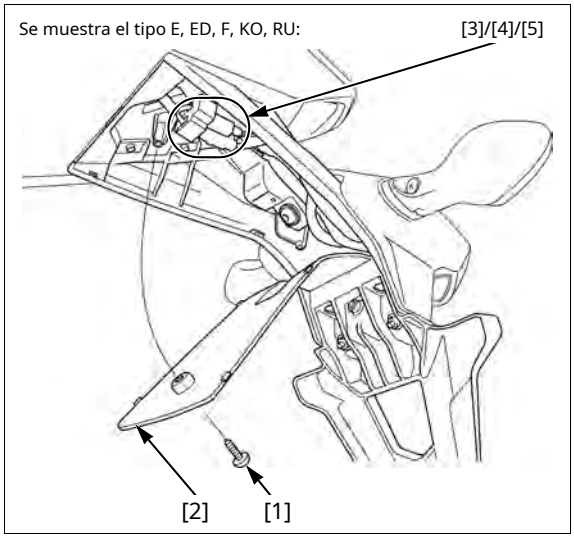
Retire el guardabarros del guardabarros trasero (tipo U) (página 2-10).

Retire el tornillo [1] y abra la tapa [2].

Desconecte lo siguiente:

– Conector 2P (Azul claro) del intermitente trasero derecho [3]
– Conector 2P (Naranja) del intermitente trasero izquierdo [4]
– Conector 3P de luz de freno/trasera/matrícula [5]

Se muestra el tipo E, ED, F, KO, RU: [3]/[4]/[5]



Retire el perno de montaje de la luz de freno/trasera/licencia [1] y el collar [2].

Quite los pernos de casquillo (tipo E, ED, F, KO, RU) [3] y el conjunto de luz de freno/trasera/licencia de matrícula [4] y suelte los arneses de cables del guardabarros trasero A.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

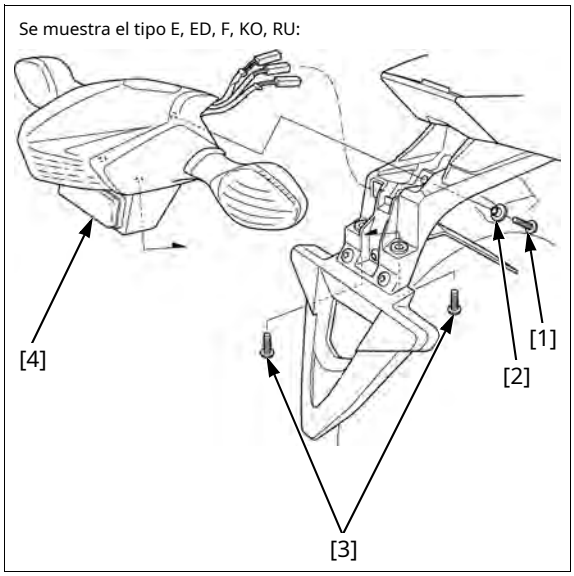
NOTE:

Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno del casquillo de montaje de la luz de freno/trasera/matrícula:
10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

Se muestra el tipo E, ED, F, KO, RU:



DESMONTAJE/MONTAJE

Retire la tuerca de montaje del reflector [1] y el reflector [2].

Retire el tornillo [3], las tuercas [4], las arandelas [5] y los pernos de cabeza hueca [6] y separe las cubiertas de la luz trasera [7] y la luz de freno/trasera/matrícula [8].

Retire el tornillo de montaje de la luz direccional [9], la placa de ajuste [10] y la luz direccional [11].

Retire la goma de montaje [12].

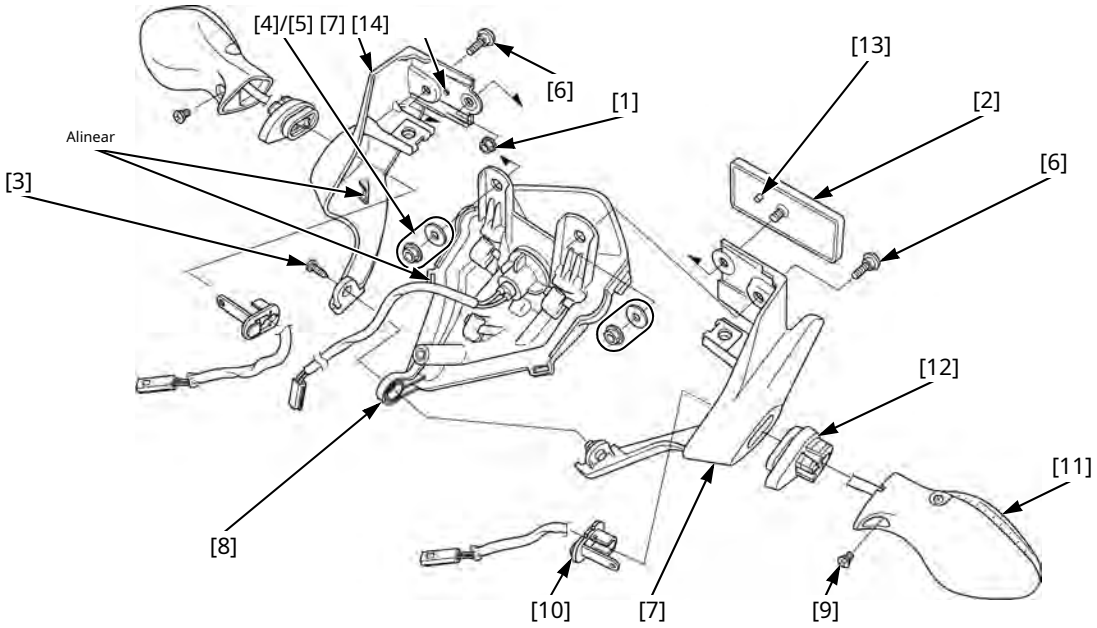
El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Alinee las lengüetas de la cubierta de la luz trasera con las ranuras de la luz de freno/trasera/de matrícula.
- Alinee la lengüeta del reflector [13] con el orificio de la cubierta de la luz trasera izquierda [14].

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tuerca de montaje del reflector:
1,7 N·m (0,2 kgf·m, 1,3 lbf·ft) Tornillo de montaje de la luz direccional:
2,5 N·m (0,3 kgf·m, 1,8 lbf·ft)



GUARDABARROS

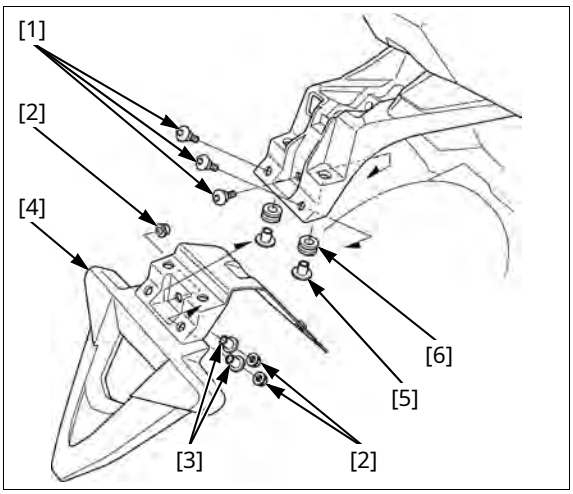
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire el conjunto de luz de freno/trasera/matrícula (página 2-10).

Retire los pernos de cabeza hueca [1], las tuercas [2], los collares [3] y el guardabarros [4].

Si es necesario, quite los collares de montaje [5] y los ojales [6] del conjunto de luces traseras, de freno y de matrícula.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



GUARDABARROS TRASERO A

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Asiento del pasajero (página 2-7)
– Guardabarros (página 2-11)

Retire el clip [1], la arandela [2], el resorte [3] y la bisagra del asiento del pasajero [4] del soporte del asiento del pasajero.

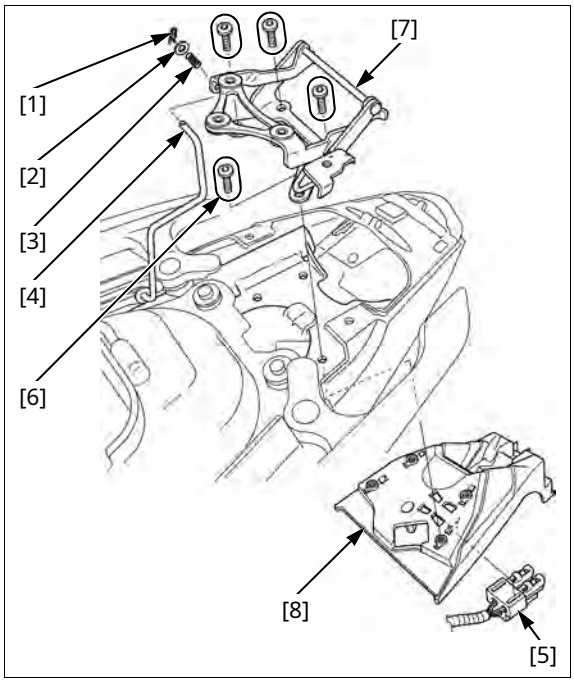
Retire el soporte de goma [5] de las lengüetas A del guardabarros trasero.

Quite los pernos de cabeza hueca [6], el soporte del asiento del pasajero [7] mientras sujeta el guardabarros trasero A [8].

Retire el guardabarros trasero A y suelte los mazos de cables.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:
Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).



GUARDABARROS TRASERO B

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Guardabarros trasero A (página 2-12)
– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15)

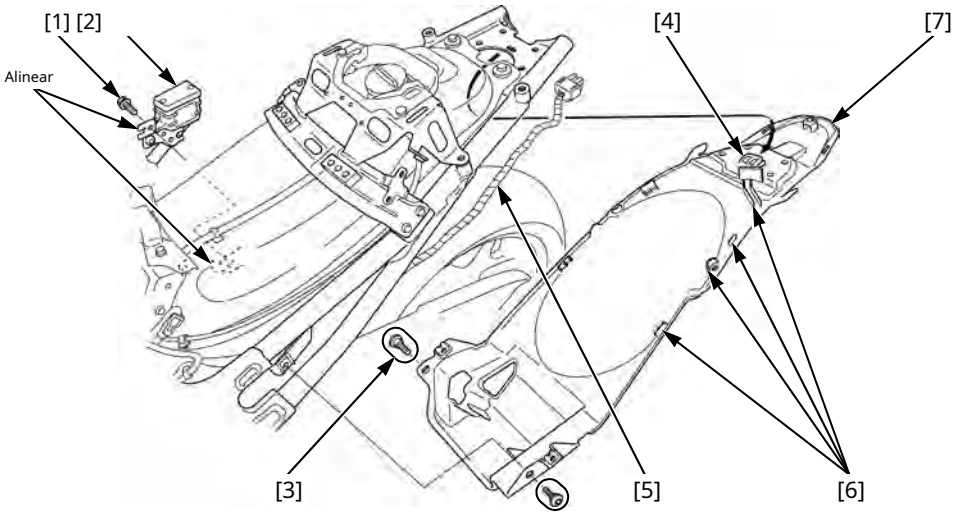
Retire el perno [1] y el soporte/depósito del depósito del freno trasero [2]. Retire los pernos de cabeza hueca [3].

Suelte la pestaña [4] del marco.

Suelte el mazo de cables principal [5] de las guías [6] y retire el guardabarros trasero B [7]. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Alinee el soporte del depósito del freno trasero con la lengüeta del marco.
- Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).



CONDUCTO DE AIRE (NC700X/XA/XD)

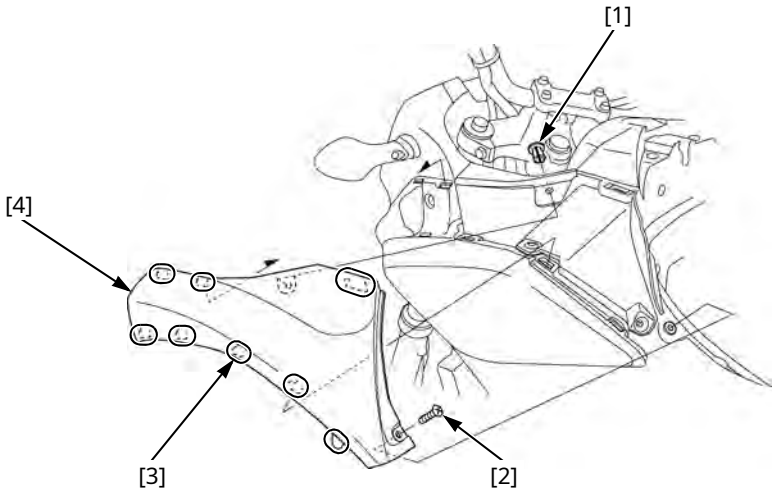
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Abra la tapa del maletero con la llave de encendido.

Retire el clip de moldura [1] y el tornillo [2].

Libere las lengüetas del conducto de aire [3] de las ranuras tirando hacia atrás y retire el conducto de aire [4].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



CUBIERTA LATERAL (NC700S/SA/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN DE LA CUBIERTA DEL LADO IZQUIERDO

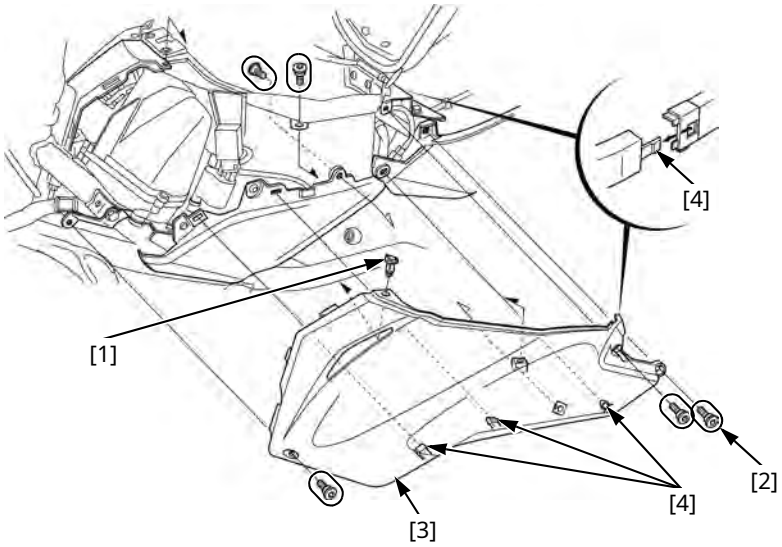
Retire el asiento individual (página 2-7).

Abra la tapa del maletero con la llave de encendido. Retire el

clip de moldura [1] y los pernos de cabeza hueca [2].

Retire la cubierta lateral izquierda [3] soltando las lengüetas de la cubierta lateral [4] de la cubierta lateral derecha y la cubierta lateral.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN DE LA CUBIERTA DEL LADO DERECHO

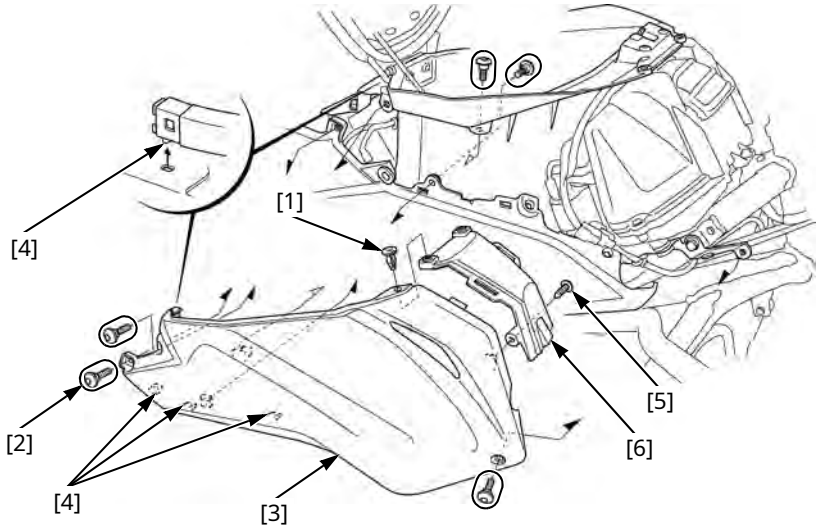
Retire la cubierta del lado izquierdo (página 2-13). Retire el clip

de moldura [1] y los pernos de cabeza hueca [2].

Retire la cubierta lateral derecha [3] soltando las lengüetas de la cubierta lateral [4] del soporte de la bisagra de la caja de equipaje y la cubierta lateral.

Retire el tornillo [5] y la cubierta central [6]. La

instalación es en el orden inverso al desmontaje.



CUBIERTA/CUBIERTA LATERAL (NC700X/XA/XD)

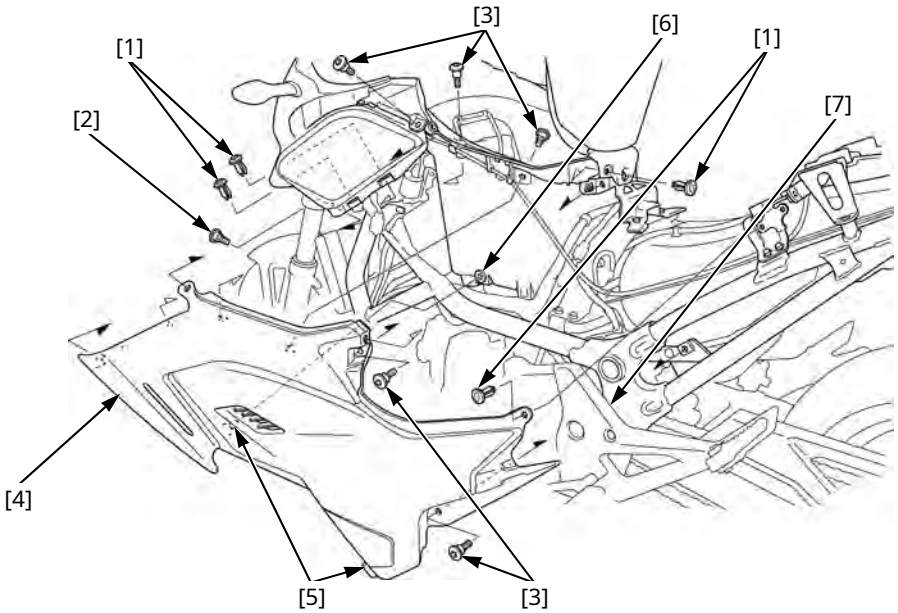
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Cubierta del asiento (página 2-9)
– Conducto de aire (página 2-13)

Retire los clips de moldura [1], el tornillo [2] y los pernos de cabeza hueca [3].

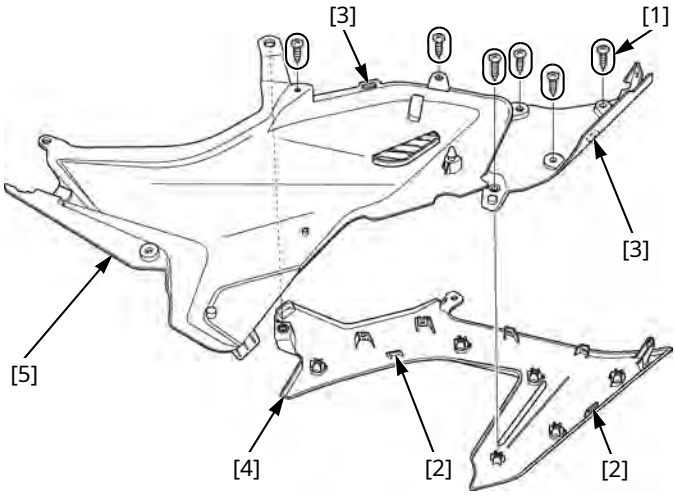
Retire la cubierta/cubierta lateral [4] soltando las lengüetas de la cubierta lateral [5] del ojal [6] y el soporte del peldaño [7]. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



DESMONTAJE/MONTAJE

Retire los tornillos [1].

Libere las lengüetas de la cubierta [2] de las ranuras de la cubierta lateral [3] y retire la cubierta [4] de la cubierta lateral [5]. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



PROTECCIÓN/CUBIERTA LATERAL (NC700S/SA/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

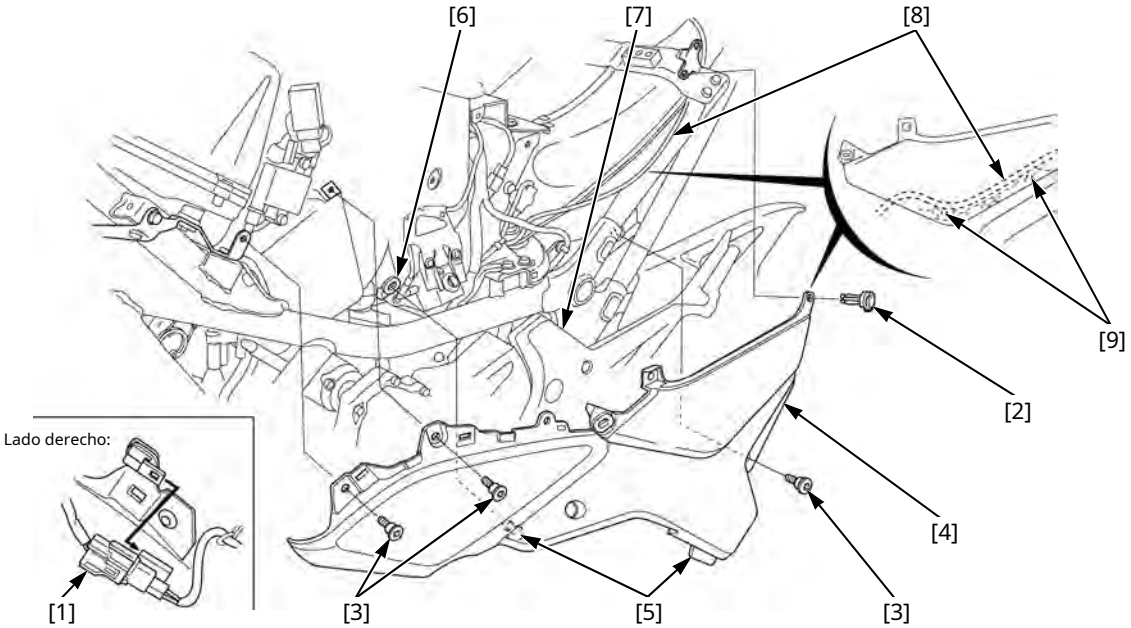
– Cubierta del asiento (página 2-9)
– Carenado lateral (página 2-13)

Lado derecho: Suelte el conector 2P (azul) del sensor de velocidad de la rueda delantera (NC700SA/SD) [1] de la cubierta lateral. Retire el clip de moldura [2] y los pernos de cabeza hueca [3].

Retire el refugio/cubierta lateral [4] soltando las lengüetas de la cubierta lateral [5] del ojal [6] y el soporte del escalón [7]. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

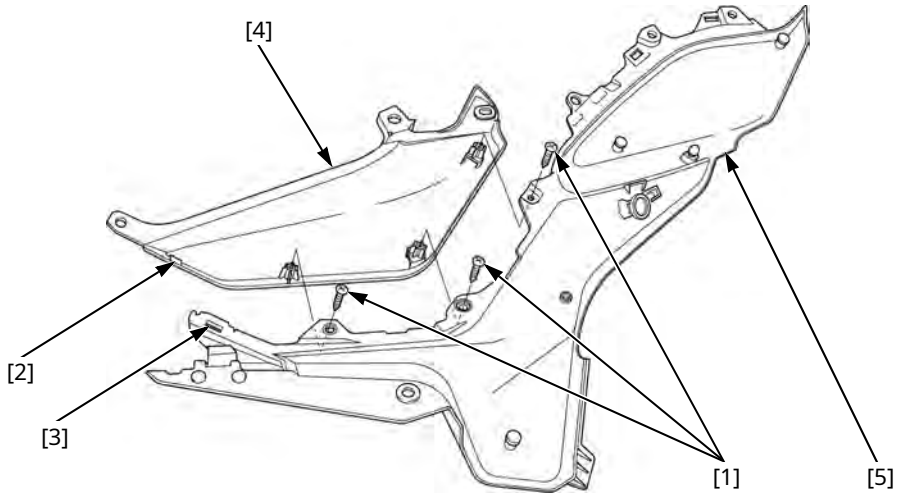
Dirija el cable de bloqueo del asiento [8] hacia los tornillos de montaje del refugio [9] en el lado superior.



DESMONTAJE/MONTAJE

Retire los tornillos [1].

Suelte la lengüeta de la cubierta [2] de la ranura de la cubierta lateral [3] y retire la cubierta [4] de la cubierta lateral [5]. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



CUBIERTA CENTRAL (NC700X/XA/XD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire el conducto de aire (página 2-13). Retire los clips de

moldura [1] y los pernos de cabeza hueca [2].

Levante la cubierta central [3] y retire el clip de moldura, los tornillos [4], el cable derecho debajo de la cubierta [5] y el cable izquierdo debajo de la cubierta [6]

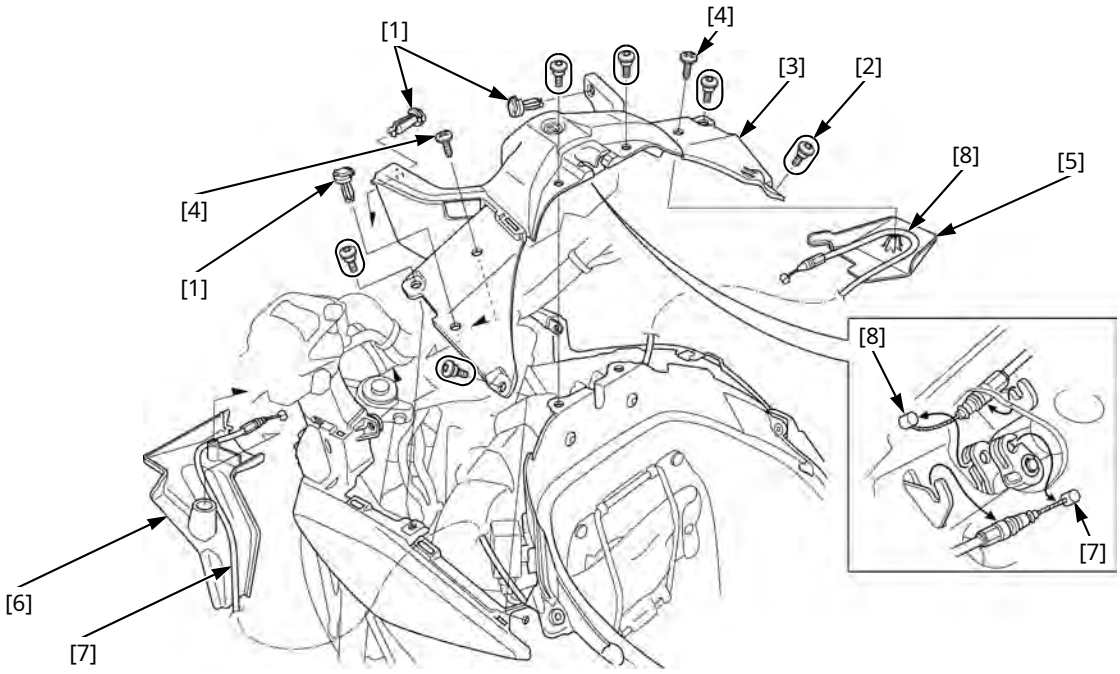
NOTE:

Tenga cuidado de no dañar la cubierta central, el cable debajo de la cubierta y el cable levantando demasiado la cubierta central.

Desconecte el cable de bloqueo del asiento [7] y el cable de bloqueo de la tapa del maletero [8] de la cubierta central y retírelos. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el cable correctamente (página 1-25).



DESMONTAJE/MONTAJE

Retire los tornillos [1] y el conjunto de bloqueo del asiento de la cubierta central [2].

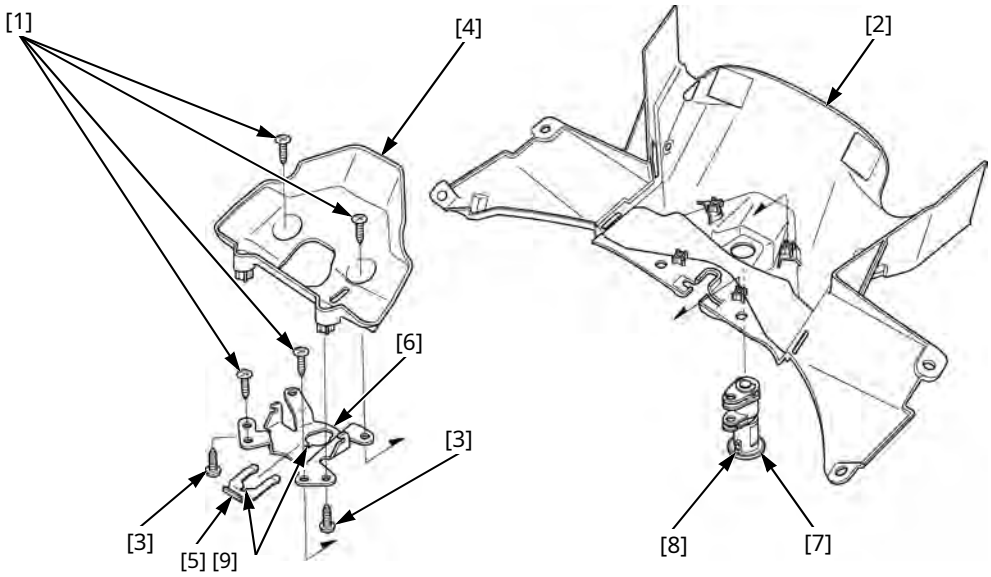
Retire los tornillos [3] y la cubierta interior central [4].

Retire el clip [5], la guía del cable [6] y el bloqueo del asiento [7].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Alinee la lengüeta de bloqueo del asiento [8] con el clip y los recortes de la guía del cable [9].



TAPA DEL PORTAEQUIPAJES

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/XD)

Abra la tapa del maletero con la llave de encendido.

Retire el tornillo del conjunto de la caja portaequipajes (largo) [1] y desconecte la banda [2].

Elimina lo siguiente:

– Tornillos de cabeza hueca de montaje de la tapa de la caja de equipajes [3]

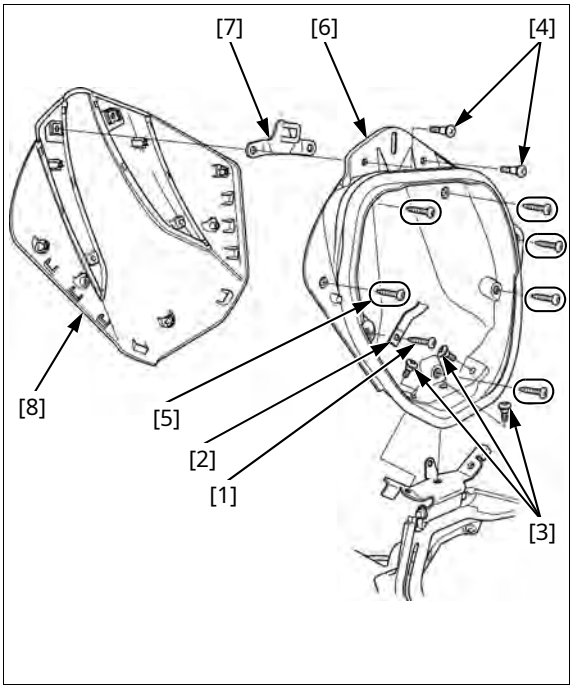
– Tornillo de montaje de la placa de bloqueo de la tapa de la caja de equipajes [4]

– Tornillos de montaje de la tapa de la caja portaequipajes [5]

– Tapa del maletero interior [6]

– Placa de bloqueo de la tapa de la caja de equipajes [7]

– Tapa del maletero A/B [8]



Retire los tornillos del conjunto de la caja de equipaje [1].

Suelte las pestañas [2] y retire las tapas de la caja de equipaje B [3] de la tapa de la caja de equipaje A [4].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

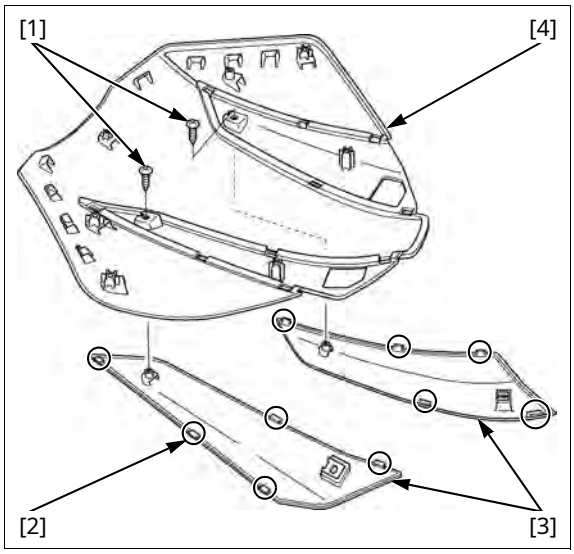
Tornillo de montaje de la tapa de la caja portaequipajes:

0,9 N·m (0,1 kgf·m, 0,7 lbf·ft)

Tornillo de montaje de la placa de bloqueo de la tapa de la caja de equipajes:

4,0 N·m (0,4 kgf·m, 3,0 lbf·ft) Tornillo de cabeza hueca de montaje de la tapa de la caja portaequipajes:

12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700S/SA/SD)

Abra la tapa del maletero con la llave de encendido.

Retire el tornillo del conjunto de la caja portaequipajes (largo) [1] y desconecte la banda [2].

Elimina lo siguiente:

– Tornillos de cabeza hueca de montaje de la tapa de la caja de equipajes [3]
– Tornillo de montaje de la placa de bloqueo de la tapa de la caja de equipajes [4]
– Tornillos de montaje de la tapa de la caja portaequipajes [5]
– Tapa del maletero interior [6]
– Placa de bloqueo de la tapa de la caja de equipajes [7]
– Tapa del maletero central [8]
– Tapa del maletero izquierdo [9]
– Tapa del maletero derecho [10]

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

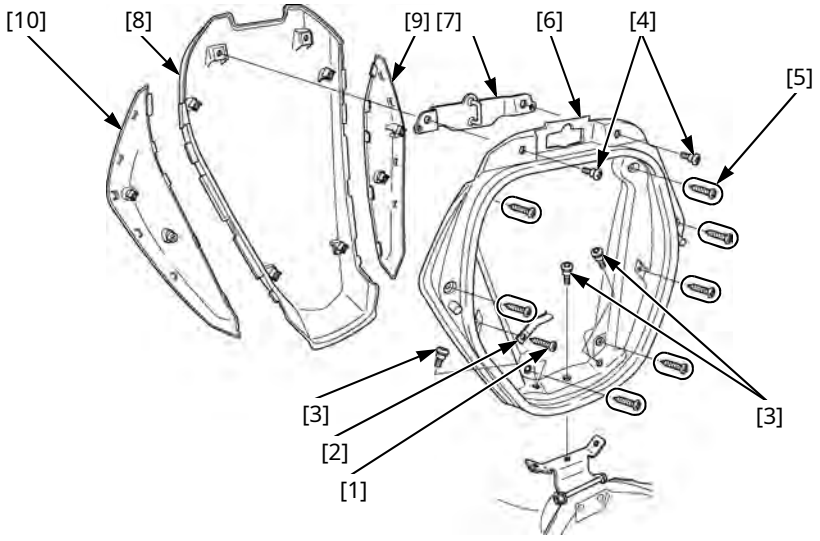
Tornillo de montaje de la tapa de la caja portaequipajes:

0,9 N·m (0,1 kgf·m, 0,7 lbf·ft)

Tornillo de montaje de la placa de bloqueo de la tapa de la caja de equipajes:

4,0 N·m (0,4 kgf·m, 3,0 lbf·ft) Tornillo de cabeza hueca de montaje de la tapa de la caja portaequipajes:

12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



CONJUNTO DE TAPA/BISAGRA DEL PORTAEQUIPAJES

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

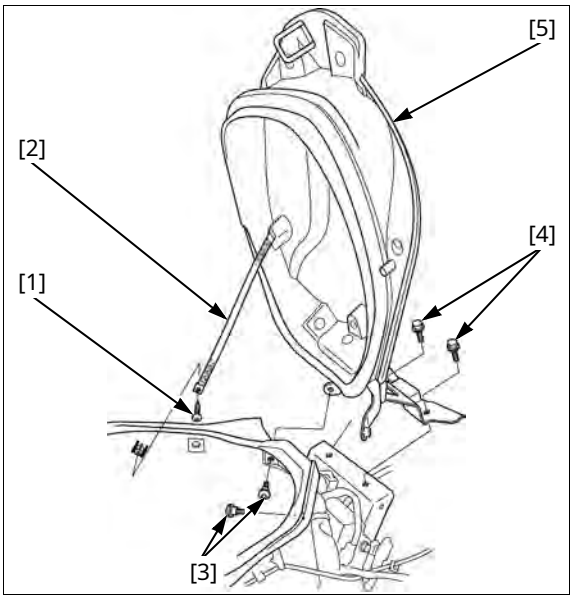
Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

Retire la cubierta protectora/lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15).

Retire el tornillo [1] y desconecte la banda [2].

Retire los pernos de cabeza hueca [3] y los pernos [4] y el conjunto de tapa/bisagra de la caja de equipajes [5].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



CAJA DE EQUIPAJE

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/XD)

Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (página 2-14)
– Cubierta central (página 2-16)

Liberar lo siguiente:

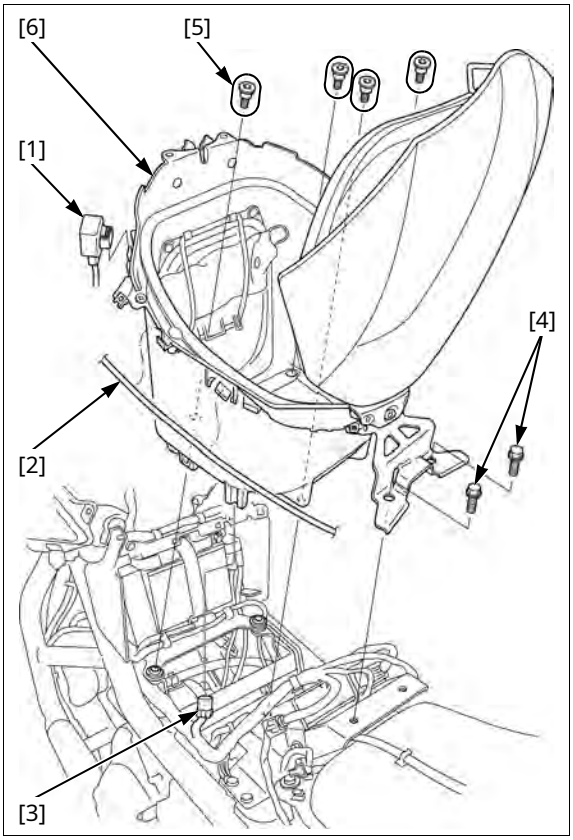
– Relé de señal de giro/peligro [1] de la pestaña de la caja de equipaje
– Cable de bloqueo del asiento [2] de las guías de cable de la caja de equipaje
– Opción conector 6P [3] de la caja de equipaje

Retire los pernos [4], los pernos de cabeza hueca [5] y la caja de equipaje [6].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Para quitar/instalar la tapa de la caja de equipajes (página 2-17).
- Pase el cable correctamente (página 1-25).



DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700S/SA/SD)

Retire la cubierta protectora/lateral (página 2-15).

Retire los pernos de cabeza hueca [1], la guía del cable [2] y el conjunto de bloqueo del asiento [3].

Suelte el cable de bloqueo de la tapa del maletero [4].

Liberar lo siguiente:

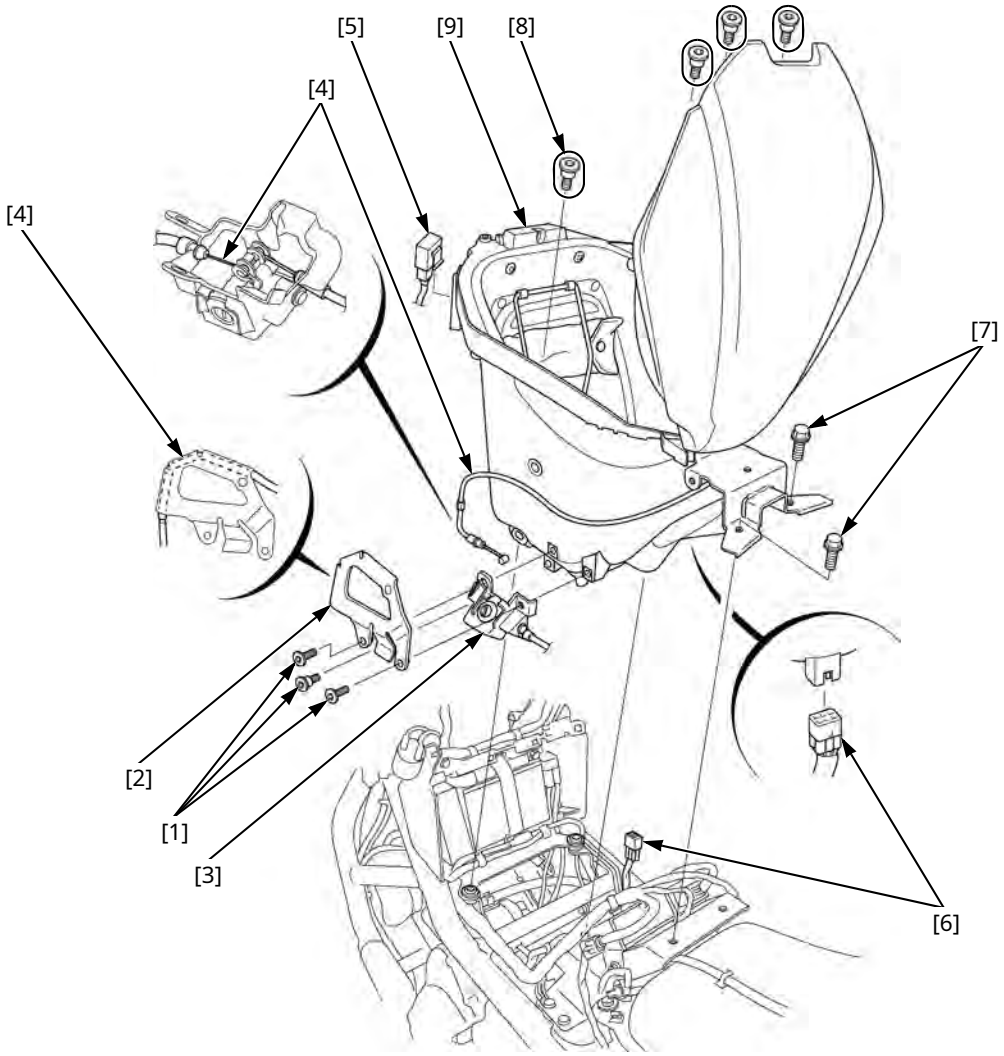
– Relé de señal de giro/peligro [5] de la pestaña de la caja de equipaje
– Opción conector 6P [6] de la caja de equipaje

Retire los pernos [7], los pernos de cabeza hueca [8] y la caja de equipaje

[9]. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Para quitar/instalar la tapa de la caja de equipajes (página 2-18).
- Pase el cable correctamente (página 1-25).



DESMONTAJE/MONTAJE (NC700X/XA/XD)

Elimina lo siguiente:

– Tapa de la caja portaequipajes (página 2-17)
– Tapa de mantenimiento (página 21-6)

Retire el tornillo [1] y la banda [2].

Retire los clips de moldura [3], la tapa del manual del propietario [4] y la cubierta de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes [5]. Retire los pernos de cabeza hueca [6] y el pestillo de la tapa de la caja de equipajes [7].

Retire los pernos de cabeza hueca y el conjunto de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes.

Retire la tuerca de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes [8], las arandelas [9], el perno de la bisagra [10] y la bisagra [11] del soporte de la bisagra [12].

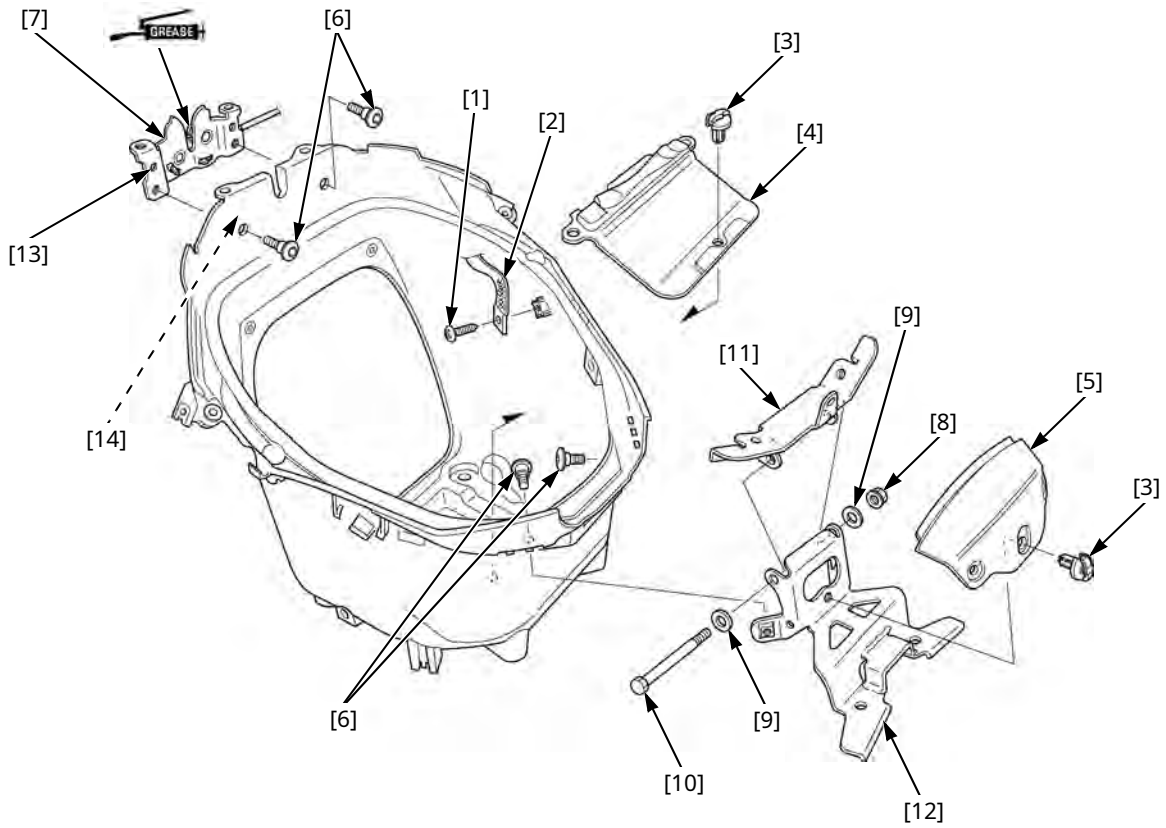
El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Alinee los orificios de retención de la tapa del maletero [13] con las lengüetas del maletero [14].
- Aplique grasa a la zona de deslizamiento del pestillo de la tapa del maletero.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tuerca de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



DESMONTAJE/MONTAJE (NC700S/SA/SD)

Elimina lo siguiente:

– Tapa de la caja portaequipajes (página 2-18)
– Tapa de mantenimiento (página 21-6)

Retire el tornillo [1] y la banda [2].

Retire los clips de moldura [3] y la tapa del manual del propietario [4]. Retire los pernos de cabeza hueca [5] y el pestillo de la tapa de la caja de equipajes [6]. Retire los pernos de cabeza hueca y el conjunto de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes.

Retire la tuerca de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes [7], las arandelas [8], el perno de la bisagra [9] y la bisagra [10] del soporte de la bisagra [11].

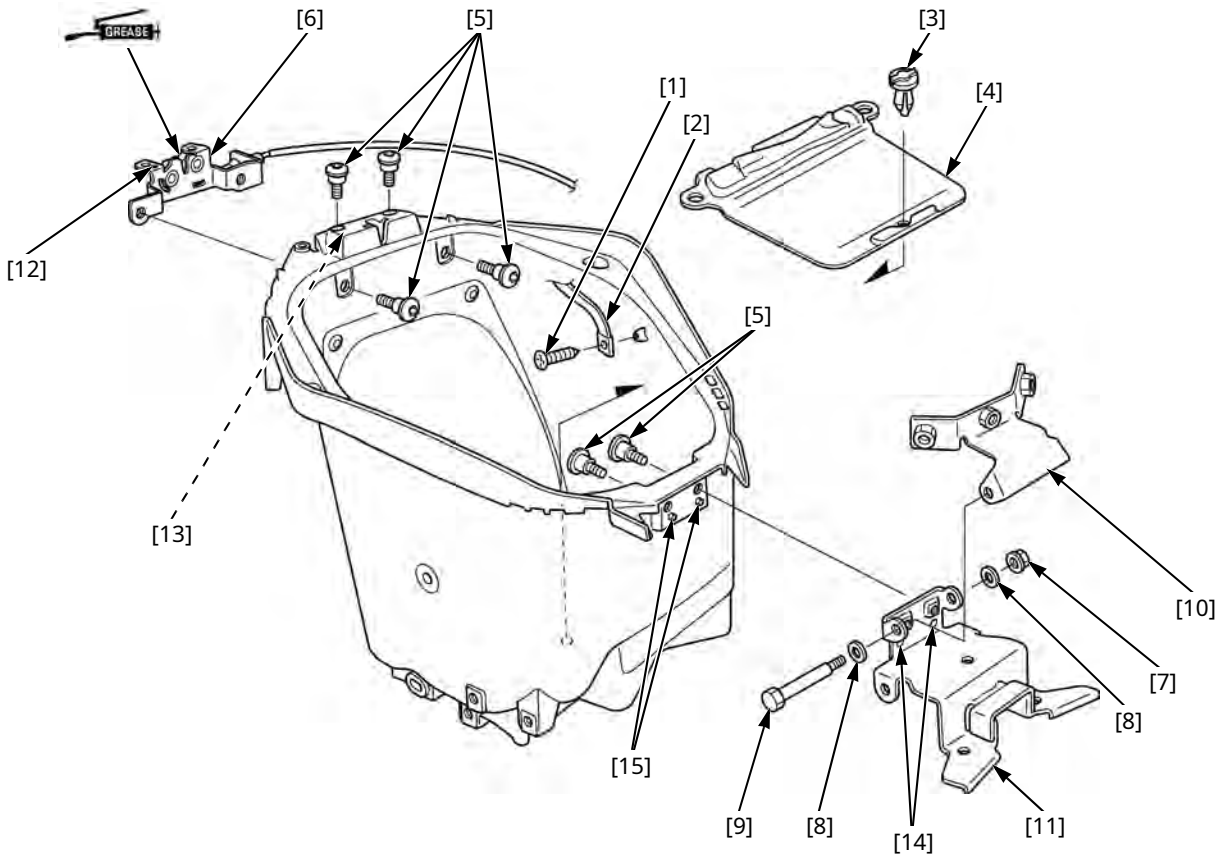
El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Alinee el orificio de captura de la tapa del maletero [12] con la lengüeta del maletero [13].
- Alinee los orificios del soporte de la bisagra [14] con las lengüetas de la caja de equipaje [15].
- Aplique grasa a la zona de deslizamiento del pestillo de la tapa del maletero.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tuerca de la bisagra de la tapa de la caja de equipajes:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



PARABRISAS

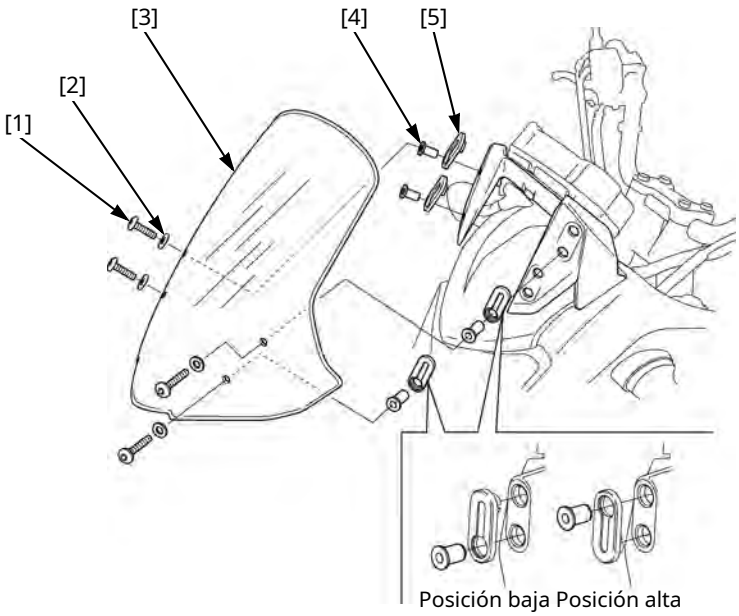
DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/XD)

Retire los pernos de cabeza hueca [1], las arandelas [2] y el parabrisas [3]. Retire las tuercas especiales [4] y las gomas amortiguadoras [5] si es necesario. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Si desea que la posición del parabrisas esté hacia arriba, puede elegir una posición alta.

– Posición alta: Instale las tuercas especiales en los orificios superiores.
– Posición baja: Instale las tuercas especiales en los orificios inferiores.

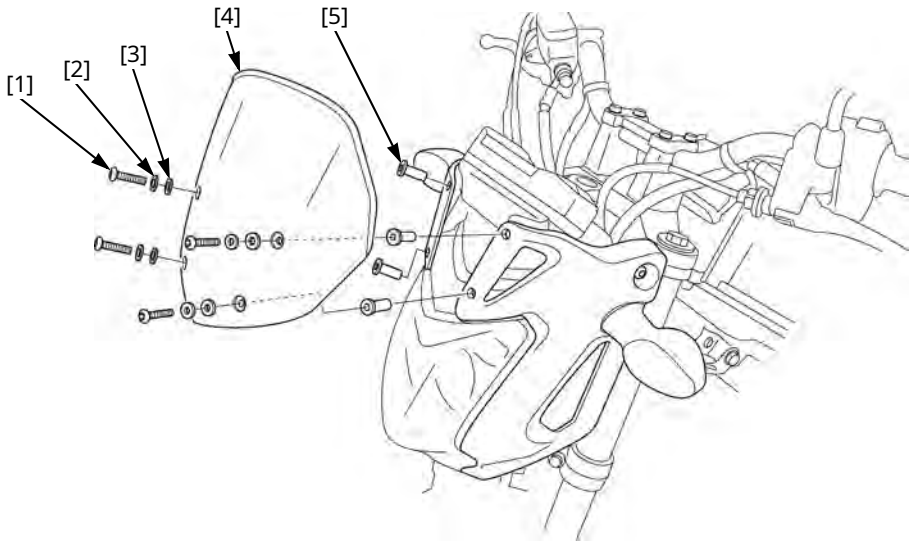


DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700S/SA/SD)

Retire los pernos de cabeza hueca [1], las arandelas de plástico [2], las gomas [3] y el parabrisas [4].

Retire las tuercas especiales [5] si es necesario.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



CARENADO LATERAL DELANTERO (NC700X/XA/XD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta/cubierta lateral (página 2-14). Retire los clips de

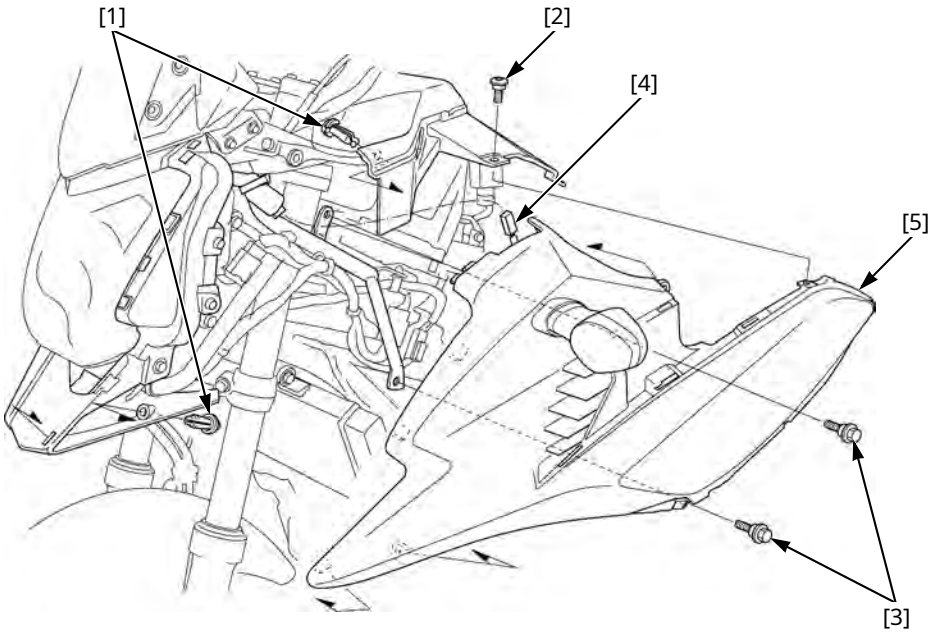
moldura [1], el perno de cabeza hueca [2] y los pernos [3].

Desconecte el conector 3P de la luz direccional delantera [4] y retire la cubierta lateral delantera [5]. La

instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).



ESTANCIA DEL MEDIDOR (NC700X/XA/XD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Parabrisas (página 2-23)
– Carenado lateral delantero (página 2-24)

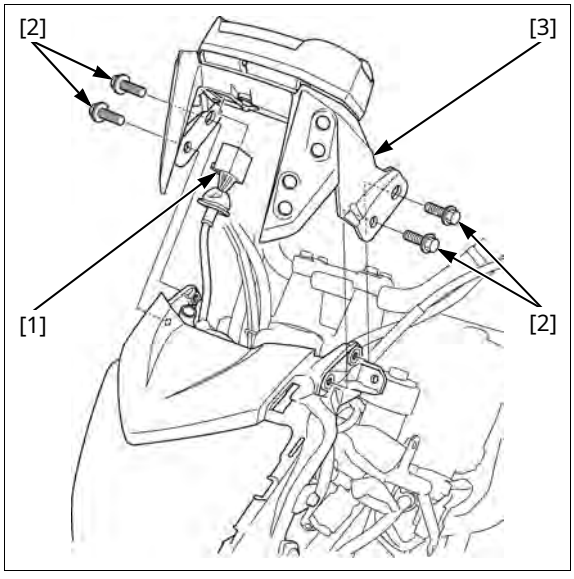
Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [1].

Retire los pernos [2] y el soporte del medidor [3]. La

instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

• Para la extracción/instalación del medidor combinado (página 22-9).
• Para el procedimiento de configuración del reloj digital (página 22-14).



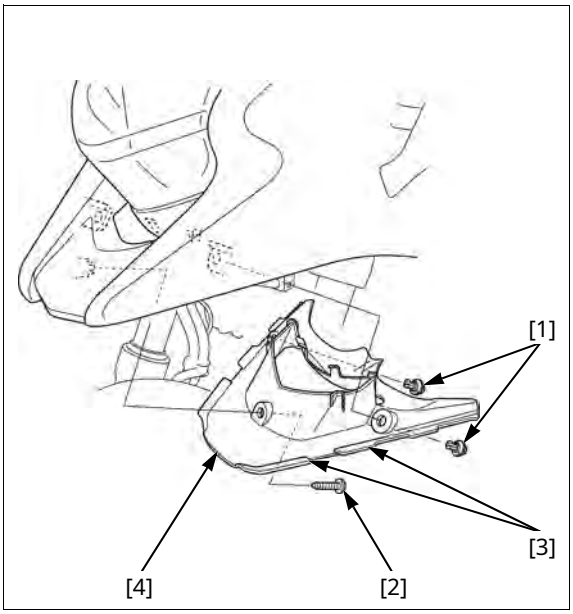
CUBIERTA INFERIOR DELANTERA (NC700X/XA/XD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire los clips de moldura [1] y el tornillo [2].

Suelte las pestañas [3] y retire la cubierta inferior delantera [4].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



CUBIERTA SUPERIOR INTERIOR (NC700X/XA/XD)

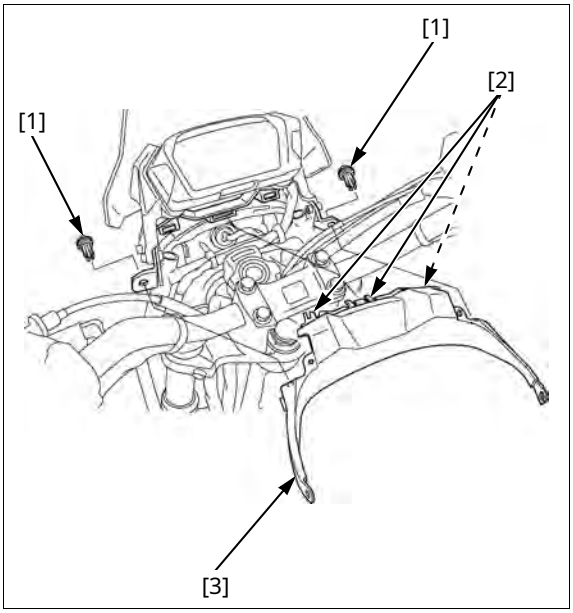
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta lateral delantera (página 2-24).

Retire los clips de moldura [1].

Suelte las pestañas [2] y retire la cubierta superior interna [3].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



FARO DELANTERO/CUBIERTA CENTRAL DELANTERA (NC700X/XA/XD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Estancia de contador (página 2-24)
– Cubierta inferior delantera (página 2-25)
– Cubierta superior interior (página 2-25)

Suelte los conectores 3P de la luz direccional delantera [1] de las bandas de cables [2].

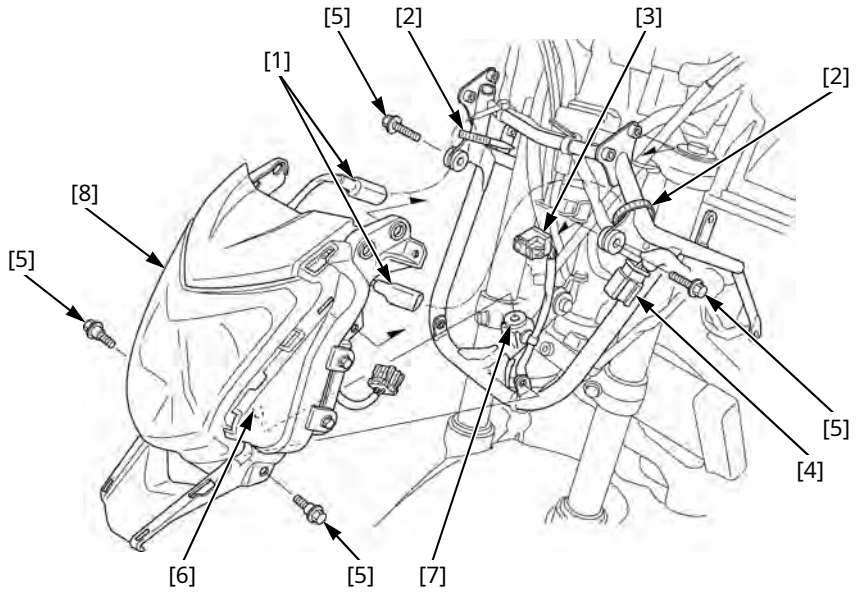
Desconecte el conector 3P (negro) del faro [3] y el conector 6P (marrón) del arnés secundario delantero [4].

Retire los pernos [5].

Libere el saliente del faro [6] de la arandela del marco [7] y retire la cubierta central delantera/faro [8]. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).

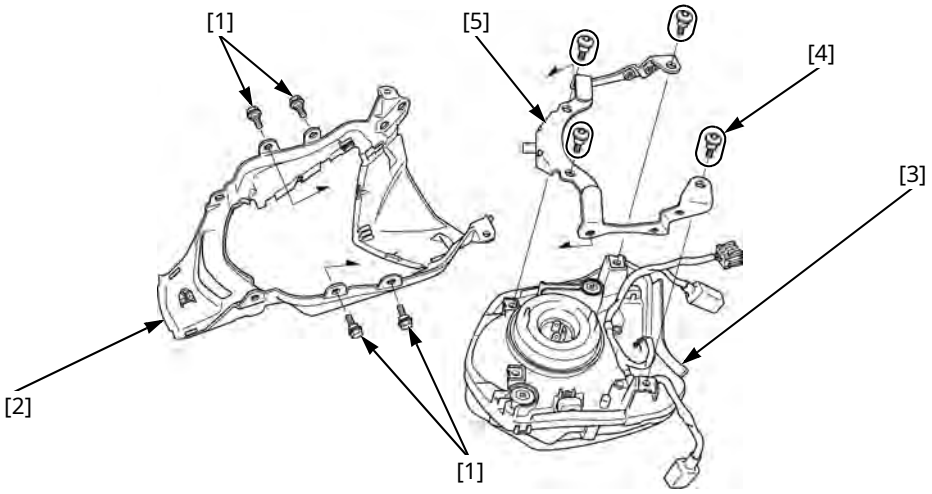


DESMONTAJE/MONTAJE

Retire los pernos [1] y la cubierta central delantera [2] de la unidad del faro [3].

Retire los pernos de cabeza hueca [4] y el soporte del faro [5] de la unidad del faro.

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



FARO/ESTANTE DE FARO (NC700S/SA/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire los pernos de cabeza hueca [1] y los collares [2].

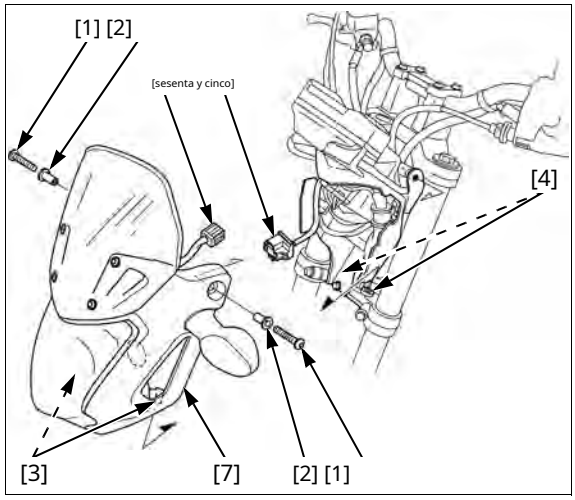
Libere las lengüetas del soporte del faro [3] del ojal [4].

Desconecte el conector 3P (negro) del faro [5], el conector 6P (marrón) del arnés secundario delantero [6] y retire el faro/soporte del faro [7].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).



DESMONTAJE/MONTAJE

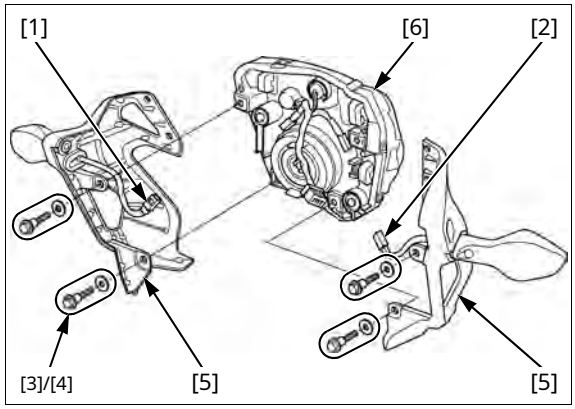
Retire el parabrisas (página 2-23).

Desconecte lo siguiente:

– Conector 3P (naranja) del intermitente delantero izquierdo [1]
– Conector 3P (Azul) de la luz direccional delantera derecha [2]

Retire los pernos [3], las arandelas [4] y los soportes del faro [5] de la unidad del faro [6].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



CUBIERTA DE FARO (NC700S/SA/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire el faro/soporte del faro (página 2-27).

Elimina lo siguiente:

– Perno [1]
– Abrazadera del mazo de cables principal [2]
– Pernos [3]
– Abrazadera de manguera de freno (NC700S) [4]
– Arandela (NC700SA/SD) [5]
– Banda de alambre (NC700SD) [6]

Liberar lo siguiente:

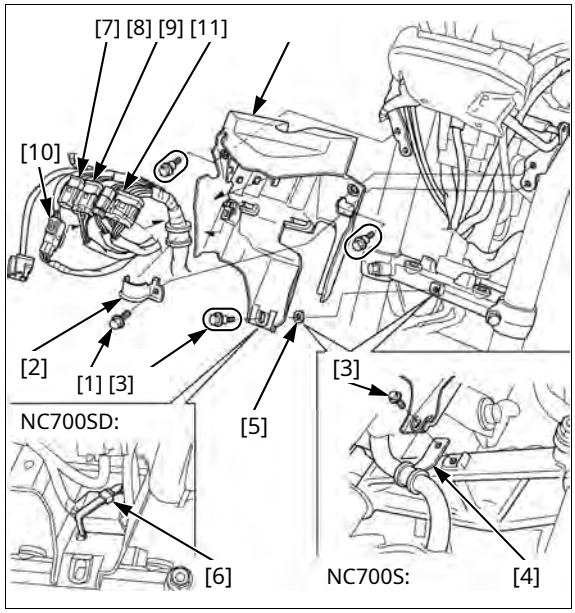
– Conector 6P (marrón) del arnés secundario delantero [7]
– Conector interruptor manillar derecho 8P (Azul) [8]
– Conector 2P (marrón) del interruptor de encendido/Conector 10P (gris) del interruptor del manillar izquierdo [9]
– Conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador [10]

Retire la cubierta del faro [11]. La instalación es en

el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).



GUARDABARROS DELANTERO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire los pernos [1], la guía de la manguera [2], los pernos de cabeza hueca [3], las arandelas [4] y el guardabarros delantero [5] de las patas de la horquilla.

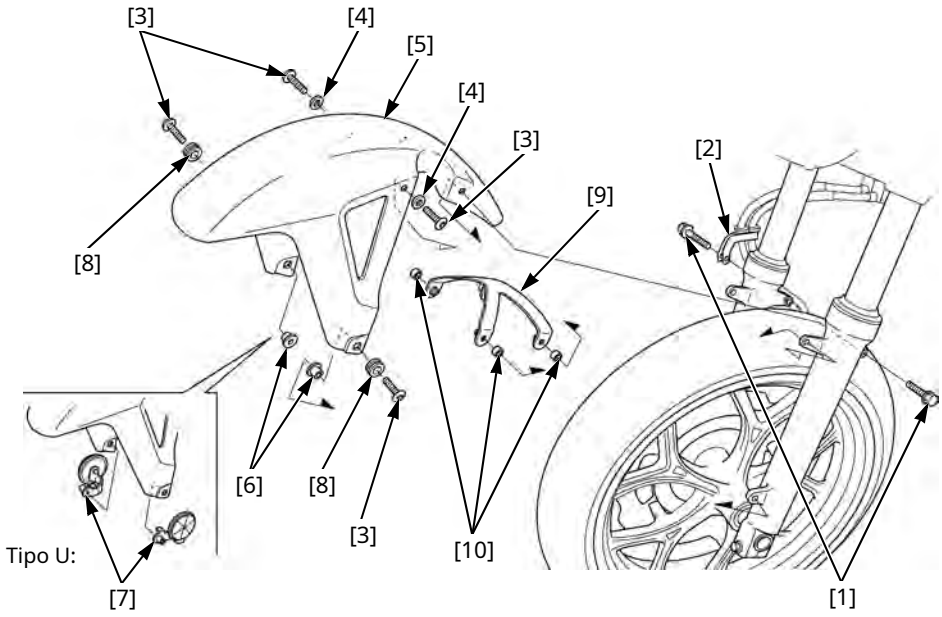
Retire los collares de brida (tipo E, ED, F, KO, RU) [6], el reflector (tipo U) [7], los ojales [8], la abrazadera del guardabarros delantero [9] y los collares [10] del guardabarros delantero.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).

Tipo E, ED, F, KO, RU:



Tipo U:

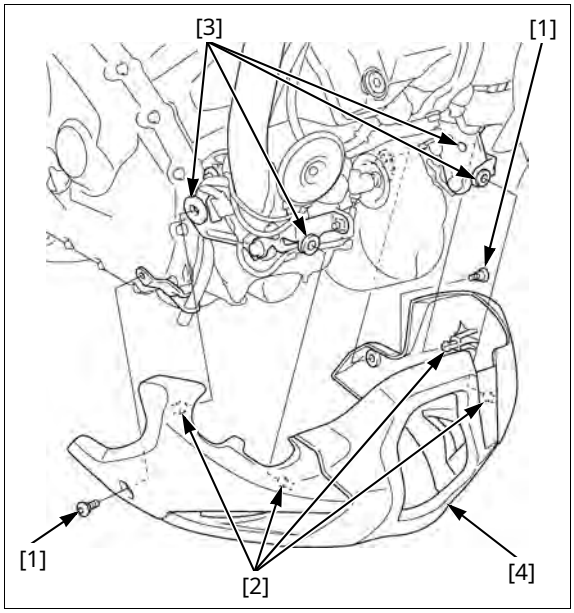
CUBIERTA INFERIOR

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/S/SA)

Retire los pernos de cabeza hueca [1].

Libere los salientes [2] de los ojales [3] y retire la cubierta inferior [4].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

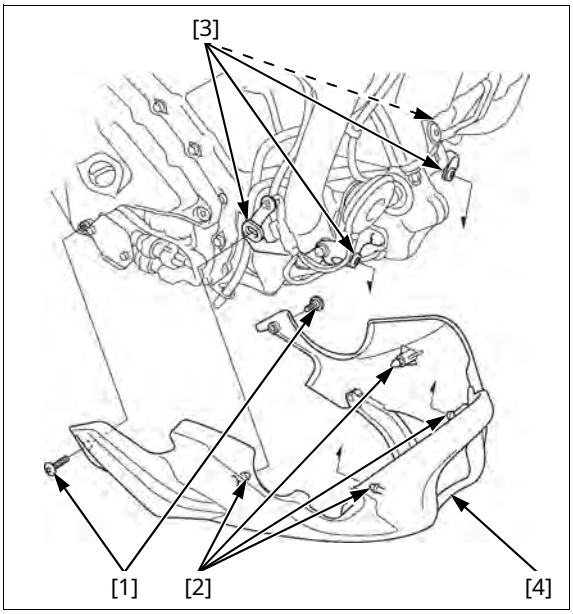


DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700XD/SD)

Retire los pernos de cabeza hueca [1].

Libere los salientes [2] de los ojales [3] y retire la cubierta inferior [4].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



DESMONTAJE/MONTAJE

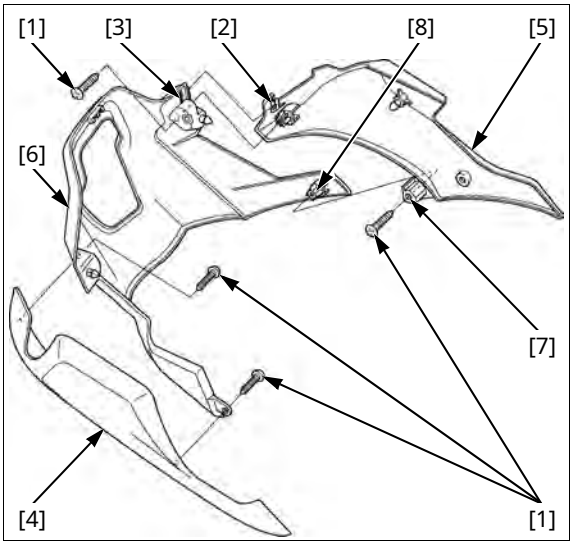
Retire los tornillos [1].

Suelte las pestañas [2] de las ranuras [3] y separe la cubierta inferior izquierda [4], la cubierta inferior derecha [5] y la cubierta inferior central [6].

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Alinee los orificios de la cubierta inferior izquierda y derecha [7] con las protuberancias de la cubierta inferior central [8].



TAPA TRASERA IZQUIERDA

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/S/SA)

Retire el perno de presión del brazo de la palanca de cambios [1] y el brazo de la palanca de cambios [2].

Retire los pernos [3] y la cubierta trasera izquierda [4].

Retire la placa guía de la cadena de transmisión [5] y el collar [6] de la cubierta trasera izquierda.

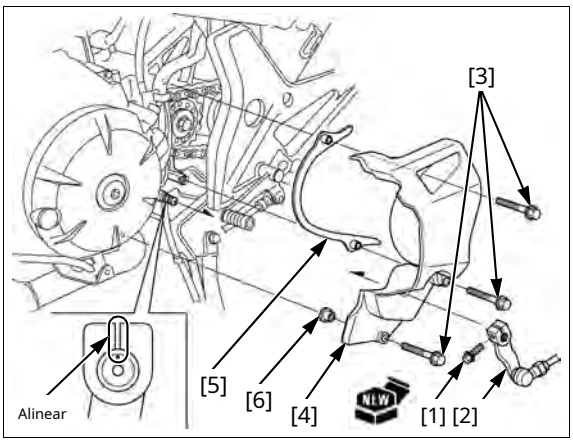
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Alinee la hendidura del brazo de cambio de marchas con la marca perforada.
- Reemplace el perno de presión del brazo de la palanca de cambios por uno nuevo.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de presión del brazo de la palanca de cambios:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



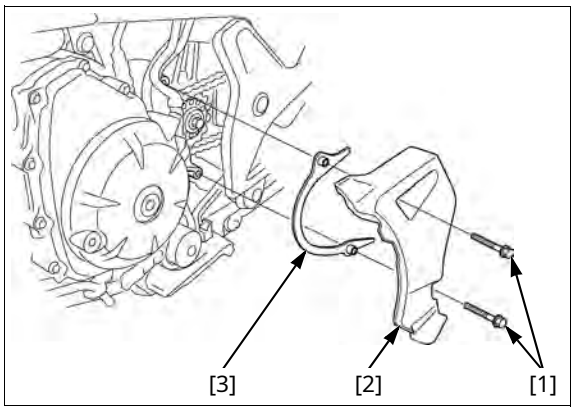
DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700XD/SD)

Retire la cubierta inferior (página 2-29). Retire los

pernos [1] y la cubierta trasera izquierda [2].

Retire la placa guía de la cadena de transmisión [3] de la cubierta trasera izquierda.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



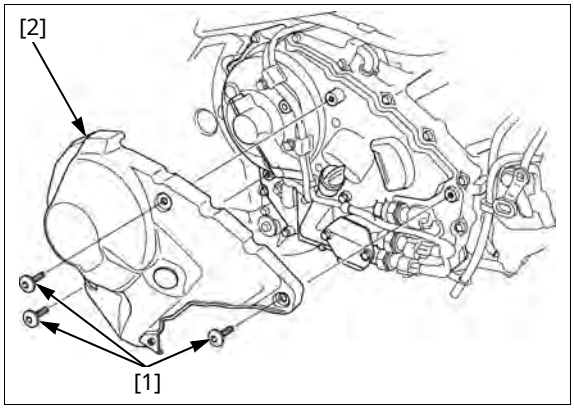
CUBIERTA LATERAL DERECHA DEL MOTOR (NC700XD/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-29).

Retire los pernos de cabeza hueca [1] y la cubierta lateral derecha del motor [2].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



TUBO DE PROTECCIÓN (NC700XD/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-29).

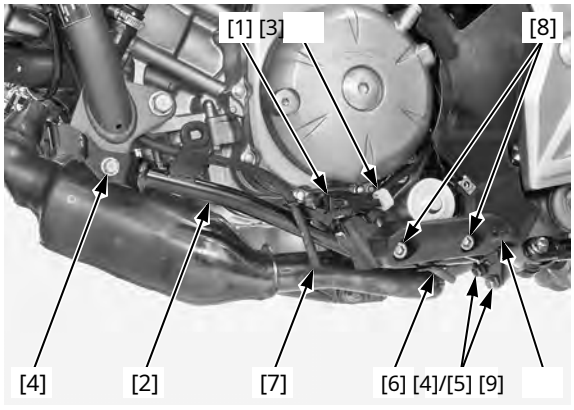
Suelte el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios (opcional) [1] del tubo protector [2] y la abrazadera [3].

Retire los pernos [4], las tuercas [5] y el tubo protector.

Suelte la manguera de drenaje del tanque de combustible B [6] y la manguera de drenaje de la caja de la batería [7].

Si es necesario, retire los pernos de cabeza hueca [8] y la protección del motor [9].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



CAJA DE BATERIA

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Batería (página 21-6)
– Caja portaequipajes (página 2-19)

Retire los pernos [1] y el soporte de la bobina de encendido [2] de la caja de la batería [3].

Liberar lo siguiente:

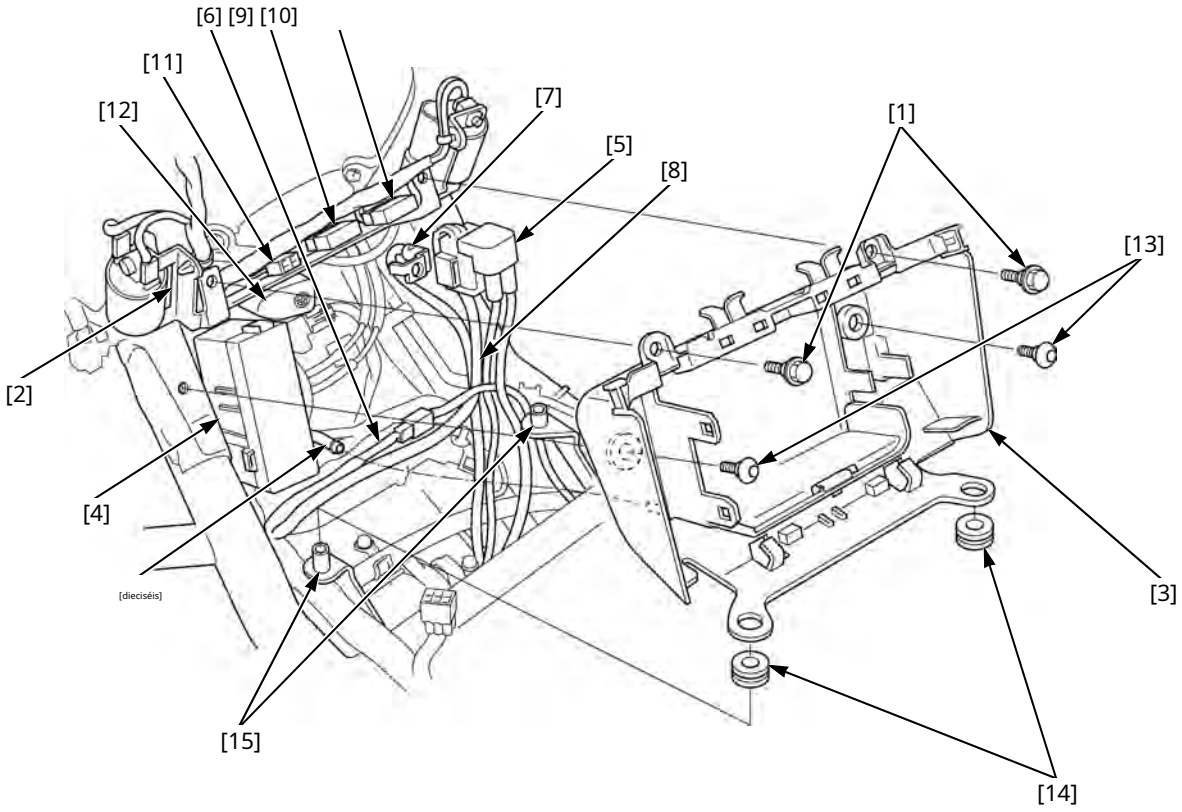
– Caja de fusibles [4]
– Interruptor de relé de arranque [5]
– Arnés del sensor CKP [6]
– Cable negativo (–) de la batería [7]
– Mazo de cables principal [8]
– Conector de unión B 14P (naranja) [9]
– Conector Junction G 14P (Naranja) [10]
– Contenido descargable [11]
– Cable positivo (+) de la batería [12]

Retire los pernos de cabeza hueca [13] y la caja de la batería mientras suelta los ojales [14] de las protuberancias del marco [15]. Desconecte la manguera de drenaje de la caja de la batería [16].

Retire la arandela de la caja de la batería. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el cable, el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).



PLACA TRANSVERSAL CENTRAL

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la caja portaequipajes (página 2-19).

Desconecte el conector 3P (verde) del interruptor del caballete lateral [1] y retírelo de la caja del ECM [2]. Suelte el conector 1P (negro) de la bomba de combustible [3] de la caja del ECM.

Retire los pernos [4] y la caja del ECM de la placa transversal central [5]. Desconecte el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [6]. Libere la manguera de drenaje del tanque de combustible A [7] de la caja del ECM.

Retire la banda de alambre (NC700S/SA/SD) [8] y el cable de bloqueo del asiento (NC700S/SA/SD) [9] de la placa transversal central.

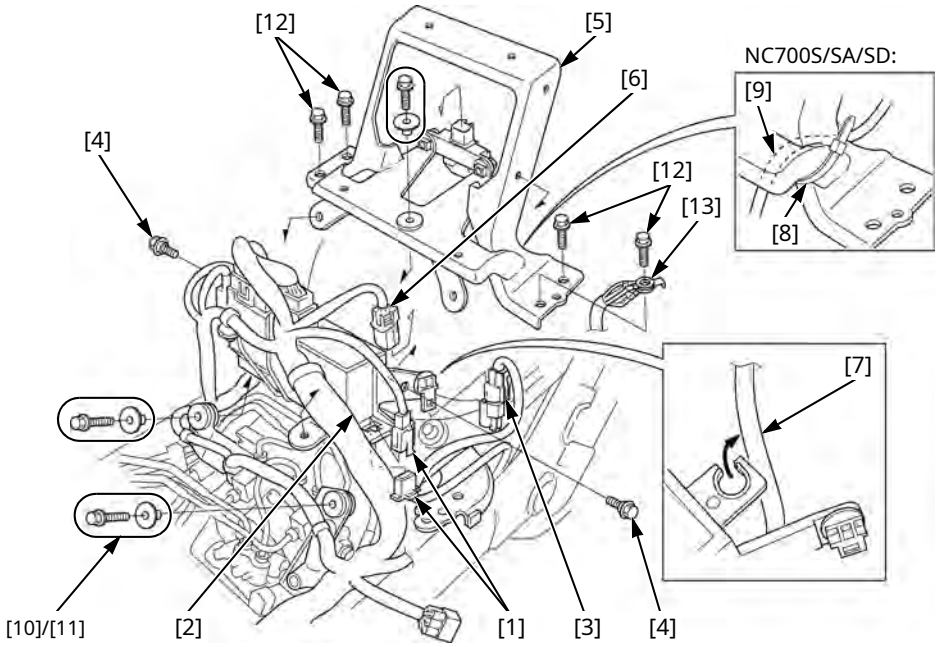
Retire los pernos de montaje del soporte del modulador ABS [10] y los collares [11].

Retire los pernos [12] y los terminales de tierra [13].

Retire la placa transversal central hacia la izquierda. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

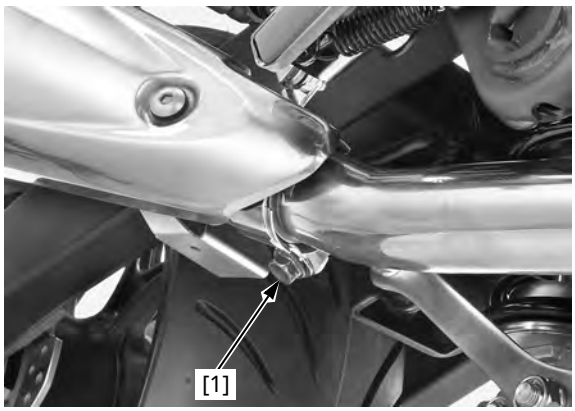
Pase el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).



TUBO DE ESCAPE/SILENCIOSO

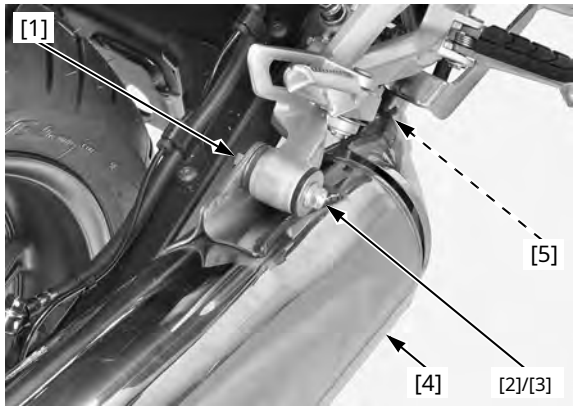
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN DEL SILENCIADOR

Afloje el perno de la banda del silenciador [1].



Retire la tuerca de montaje del silenciador [1], el perno [2] y la arandela [3].

Retire el silenciador [4] y la junta [5].



Retire el tornillo de cabeza hueca de la cubierta del silenciador.

Retire la cubierta del silenciador liberando sus ranuras de los salientes del silenciador.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

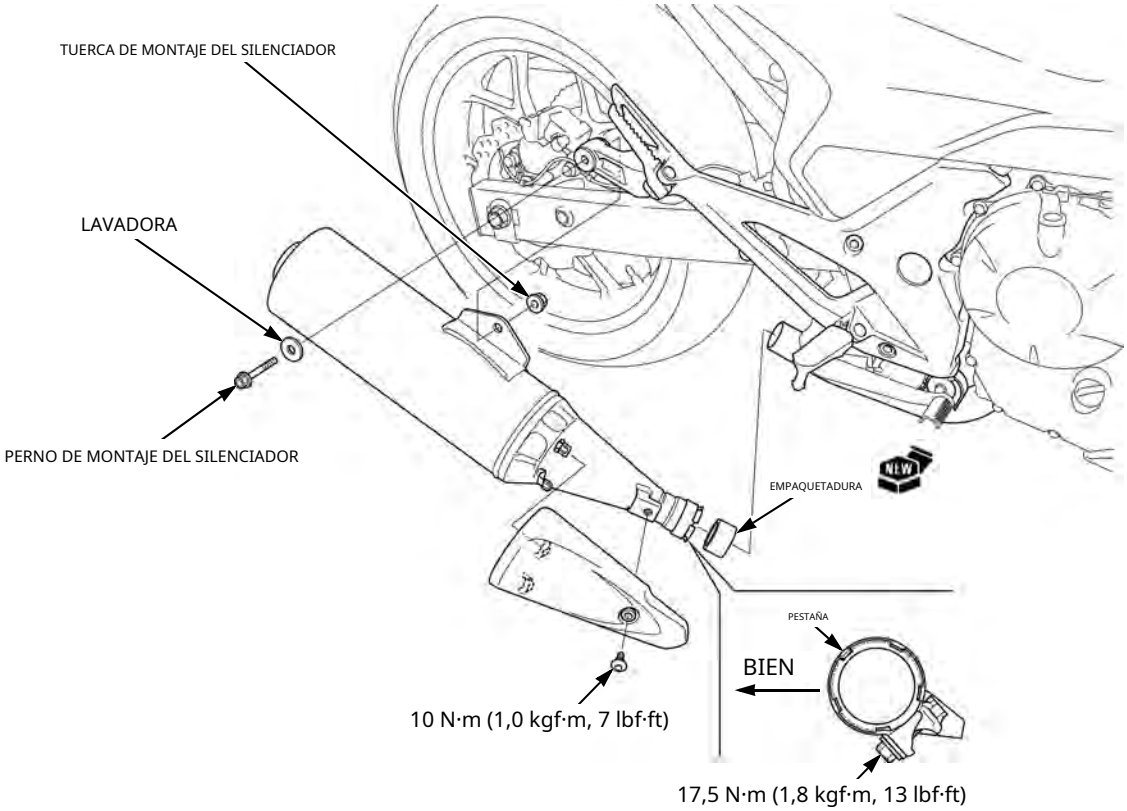
- Reemplace la junta por una nueva.
- Alinee la lengüeta de la banda del silenciador con la ranura superior derecha del silenciador.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de cabeza hueca de la tapa del silenciador:

10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft) Perno de la banda del silenciador:

17,5 N·m (1,8 kgf·m, 13 lbf·ft)

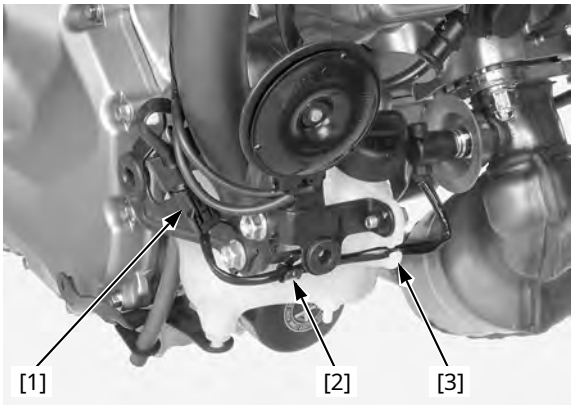


TUBO DE ESCAPE

ELIMINACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-28). Desconecte la O_2 conector del sensor 1P (negro) [1].

Suelta la O_2cable del sensor de la abrazadera [2] y la guía del tanque de reserva del radiador [3].

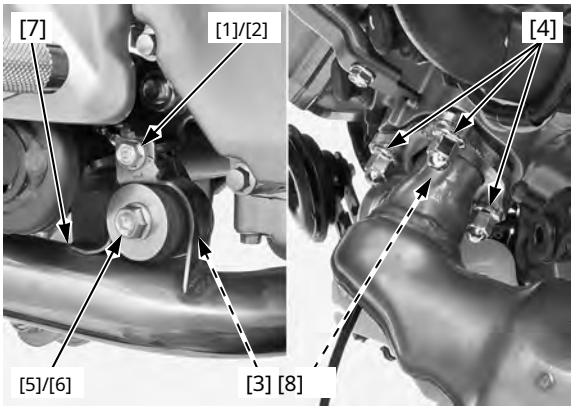


Retire el perno [1] y desconecte el cable de tierra [2]. Afloje la tuerca de montaje del tubo de escape [3].

Retire las tuercas de unión del tubo de escape [4].

Retire la tuerca de montaje del tubo de escape, el perno [5], las arandelas [6] y el tubo de escape [7].

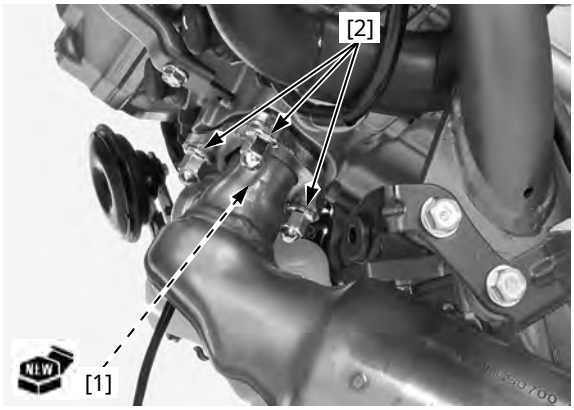
Retire la junta del tubo de escape [8].



INSTALACIÓN

Instale una nueva junta del tubo de escape [1] en el puerto de escape de la culata.

Instale el tubo de escape y las tuercas de unión del tubo de escape [2] pero no las apriete todavía.

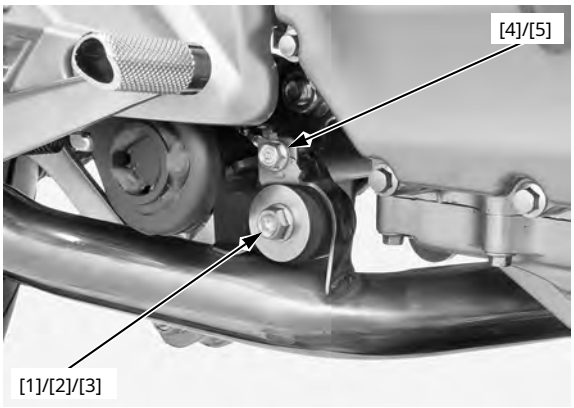


Instale el perno de montaje del tubo de escape [1], las arandelas [2] y la tuerca [3], pero no los apriete todavía.

Instale el cable de tierra [4] y el perno [5], pero no los apriete todavía.

NOTE:

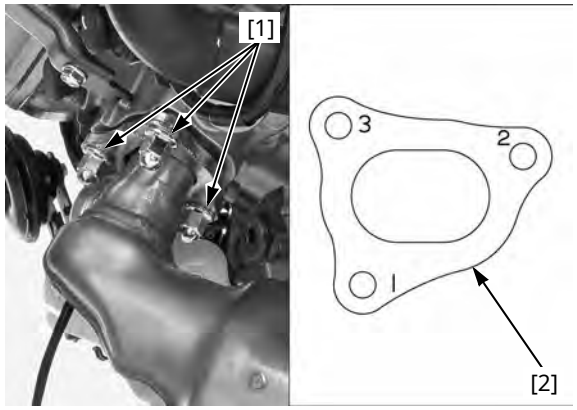
Pase el cable de tierra correctamente (página 1-25).



Instale el silenciador, luego instale sin apretar el perno de montaje del silenciador, la arandela, la tuerca y el perno de banda (página 2-32).

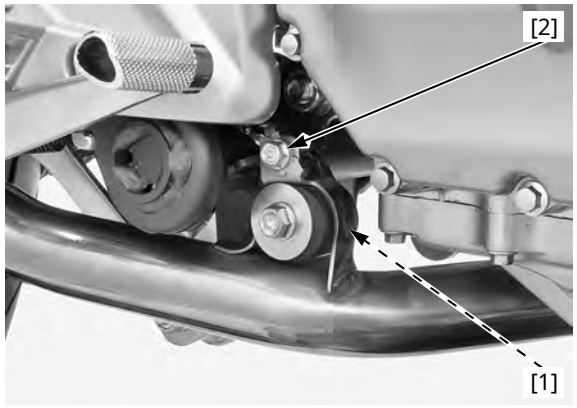
Apriete las tuercas de la junta del tubo de escape [1] al par especificado en orden numérico por el número estampado en la junta del tubo de escape [2] en 2 o 3 pasos.

TORQUE: 28 N·m (2,9 kgf·m, 21 lbf·ft)



Apriete firmemente la tuerca de montaje del tubo de escape [1].

Apriete firmemente el perno de montaje del cable de tierra [2].



Instale el O_2cable del sensor a la abrazadera [1] y la guía del tanque de reserva del radiador [2].

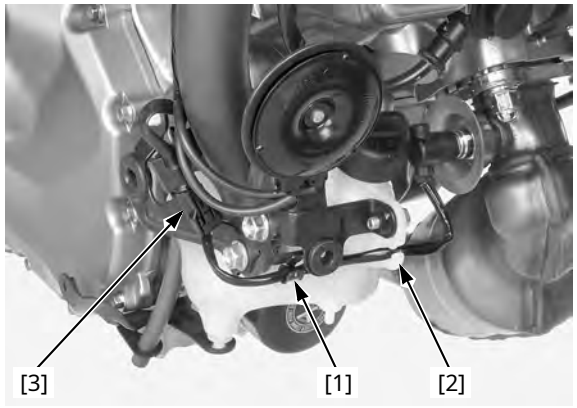
NOTE:

Enrutar la O_2cable del sensor correctamente (página 1-25).

Conectar la O_2conector del sensor 1P (negro) [3].

Apriete firmemente la tuerca de montaje del silenciador y el perno de la banda (página 2-32).

Instale la cubierta inferior (página 2-28).



REEMPLAZO DEL PERNO ESPÁRRAGO

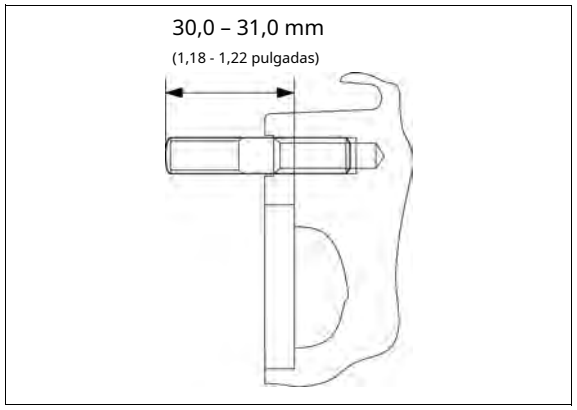
Retire el tubo de escape/silenciador (página 2-32).

Enrosca dos tuercas en el espárrago y apriétalas juntas, y usa una llave para sacar el espárrago.

Instale espárragos nuevos en la culata de cilindros como se muestra.

Después de instalar los espárragos, verifique que la longitud desde la cabeza del perno hasta la superficie de la culata esté dentro de las especificaciones.

Instale el tubo de escape/silenciador (página 2-32).



MEMORÁNDUM

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ····· 3-2

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO····· 3-3

LÍNEA DE COMBUSTIBLE····· 3-5

FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR····· 3-5

FILTRO DE AIRE····· 3-7

RESPIRADERO DEL CÁRTER ····· 3-8

BUJIA····· 3-8

JUEGO DE VÁLVULAS····· 3-10

ACEITE DE MOTOR ····· 3-12

FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR····· 3-13

FILTRO DE ACEITE DEL EMBRAGUE (NC700XD/SD) ····· 3-14

VELOCIDAD DE RALENTÍ DEL MOTOR ····· 3-15

REFRIGERANTE DEL RADIADOR ····· 3-15

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN····· 3-16

CADENA DE TRANSMISIÓN ····· 3-16

DESLIZADOR DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN ····· 3-20

LÍQUIDO DE FRENOS ····· 3-21

DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO ····· 3-22

SISTEMA DE FRENOS ····· 3-23

INTERRUPTOR DE LUCES DE FRENO ····· 3-24

FUNCIONAMIENTO DEL BLOQUEO DEL FRENO (NC700XD/SD) ····· 3-24

FARO AIM ····· 3-25

SISTEMA DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA) ····· 3-26

CABALLETE LATERAL ····· 3-27

SUSPENSIÓN ····· 3-28

TUERCAS, PERNOS, SUJETADORES ····· 3-29

LLANTAS/NEUMÁTICOS····· 3-29

COJINETES DE LA CABEZA DE DIRECCIÓN ····· 3-30

INFORMACIÓN DEL SERVICIO

GENERAL

- Coloque la motocicleta sobre una superficie nivelada antes de comenzar cualquier trabajo.
- La gasolina es extremadamente inflamable y explosiva bajo ciertas condiciones.
- Trabaje en un área bien ventilada. Fumar o permitir llamas o chispas en el área de trabajo o donde se almacena la gasolina puede provocar un incendio o una explosión.
- El escape contiene monóxido de carbono venenoso que puede causar la pérdida del conocimiento y provocar la muerte. Haga funcionar el motor en un área abierta o con un sistema de evacuación de escape en un área cerrada.

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de la tapa de la carcasa del filtro de aire	6	5	1,1 (0,1, 0,8)	
Bujía	2	14	22 (2.2, 16)	
Contratuerca del tornillo de ajuste de la válvula	8	7	14 (1.4, 10)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Tapa de mantenimiento del árbol de levas	1	36	4,0 (0,4, 3,0)	Consulte la página 3-12
Tapa del orificio de distribución	1	14	10 (1,0, 7)	Aplique grasa a las roscas.
Tapa del orificio del cigüeñal	1	30	15 (1.5, 11)	Aplique grasa a las roscas.
Perno de drenaje de aceite de motor	1	12	30 (3.1, 22)	
Cartucho de filtro de aceite de motor	1	20	26 (2.7, 19)	Aplique aceite de motor a las roscas.
Jefe de filtro de aceite	1	20	–	Consulte la página 3-14 Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg.) desde la punta
Tuerca del eje trasero	1	18	98 (10,0, 72)	Tuerca en U
Contratuerca del ajustador de la cadena de transmisión	2	8	21 (2.1, 15)	
Perno del piñón de transmisión	1	10	54 (5.5, 40)	
Tuerca de rueda dentada impulsada	5	12	108 (11,0, 80)	Tuerca en U
Tornillo de la tapa del depósito del cilindro maestro	4	4	1,5 (0,2, 1,1)	
Perno de montaje del depósito del freno trasero	1	6	10 (1,0, 7)	
Contratuerca de la varilla de empuje del cilindro maestro trasero	1	8	17 (1.7, 13)	
Contratuerca del perno del ajustador del freno de mano (NC700XD/SD)	1	8	17 (1.7, 13)	
Perno de pivote del caballete lateral	1	10	–	Consulte la página 3-27 Aplique grasa a la superficie deslizante.
Tuerca de pivote del caballete lateral	1	10	39 (4,0, 29)	Tuerca en U
Perno del interruptor del caballete lateral	1	6	10 (1,0, 7)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

NC700X/XA/S/SA

Realice la inspección previa al viaje en el Manual del propietario en cada período de mantenimiento programado.

I: Inspeccione y limpie, ajuste, lubrique o reemplace si es necesario. C: Limpio. R: Reemplazar. R: Ajustar. L: Lubricar.

Los siguientes elementos requieren algunos conocimientos mecánicos. Ciertos artículos (particularmente los marcados con * y **) pueden requerir más información y herramientas técnicas. Consulte a un distribuidor.

	ELEMENTOS	FRECUENCIA NOTA	LECTURA DEL ODÓMETRO (NOTA 1) x 1000km x 1,000 millas	1 0.6	12 8	24 dieciséis	36 24	48 32	ANUAL CONTROLAR	REGULAR REEMPLAZAR	REFERIRSE A PÁGINA
*	LÍNEA DE COMBUSTIBLE				I	I	I	I	I		3-5
*	FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR				I	I	I	I	I		3-5
*	FILTRO DE AIRE	NOTA 2				R		R			3-7
	RESPIRADERO DEL CÁRTER	NOTA 3			C	C	C	C	C		3-8
*	BUJÍA					I		R			3-8
*	JUEGO DE VALVULAS				I	I	I	I			3-10
	ACEITE DE MOTOR			R	R	R	R	R	R		3-12
	FILTRO DE ACEITE DE MOTOR			R	R	R	R	R	R		3-13
*	VELOCIDAD DE RALENTÍ DEL MOTOR			I	I	I	I	I	I		3-15
	LIQUIDO DE RADIADOR	NOTA 4			I	I	I	I	I	3 AÑOS	3-15
*	SISTEMA DE REFRIGERACIÓN				I	I	I	I	I		3-16
	CADENA DE TRANSMISIÓN			CADA 1.000 km (600 millas) I, L							3-16
	DESLIZADOR DE CADENA DE TRANSMISIÓN				I	I	I	I			3-20
	LÍQUIDO DE LOS FRENOS	NOTA 4			I	I	I	I	I	2 AÑOS	3-21
	DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO				I	I	I	I	I		3-22
	SISTEMA DE FRENOS			I	I	I	I	I	I		3-23
	INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO				I	I	I	I	I		3-24
	OBJETIVO DEL FARO				I	I	I	I	I		3-25
	SISTEMA DE EMBRAGUE			I	I	I	I	I	I		3-26
	COSTADO				I	I	I	I	I		3-27
*	SUSPENSIÓN				I	I	I	I	I		3-28
*	TUERCAS, TORNILLOS, SUJETADORES			I	I	I	I	I	I		3-29
* *	LLANTAS/NEUMÁTICOS				I	I	I	I	I		3-29
* *	COJINETES DE LA CABEZA DE DIRECCIÓN			I	I	I	I	I	I		3-30

* Debe ser reparado por un distribuidor, a menos que el propietario tenga las herramientas adecuadas y los datos de servicio y esté calificado mecánicamente.

* * En aras de la seguridad, recomendamos que estos elementos sean reparados únicamente por un distribuidor.

Honda recomienda que un concesionario pruebe su motocicleta en la carretera después de realizar cada mantenimiento periódico.

NOTAS:

1. En lecturas de odómetro más altas, repita en el intervalo de frecuencia establecido aquí.
2. Realice el mantenimiento con mayor frecuencia cuando conduzca en áreas inusualmente húmedas o polvorientas.
3. Realice el mantenimiento con mayor frecuencia cuando conduzca bajo la lluvia o con el acelerador a fondo.
4. El reemplazo requiere habilidad mecánica.

NC700XD/SD

Realice la inspección previa al viaje en el Manual del propietario en cada período de mantenimiento programado.

I: Inspeccione y limpie, ajuste, lubrique o reemplace si es necesario. C: Limpio. R: Reemplazar. R: Ajustar. L: Lubricar.

Los siguientes elementos requieren algunos conocimientos mecánicos. Ciertos artículos (particularmente los marcados con * y **) pueden requerir más información y herramientas técnicas. Consulte a un distribuidor.

		FRECUENCIA	LECTURA DEL ODÓMETRO (NOTA 1)						ANUAL	REGULAR	REFERIRSE A
			x 1000km	1	12	24	36	48	CONTROLAR	REEMPLAZAR	PÁGINA
	ELEMENTOS	NOTA	x 1,000 millas	0.6	8	dieciséis	24	32			
*	LÍNEA DE COMBUSTIBLE				I	I	I	I	I		3-5
*	FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR				I	I	I	I	I		3-5
*	FILTRO DE AIRE	NOTA 2				R		R			3-7
	RESPIRADERO DEL CÁRTER	NOTA 3			C	C	C	C	C		3-8
*	BUJÍA					I		R			3-8
*	JUEGO DE VALVULAS				I	I	I	I			3-10
	ACEITE DE MOTOR			R	R	R	R	R	R		3-12
	FILTRO DE ACEITE DE MOTOR			R	R	R	R	R	R		3-13
	FILTRO DE ACEITE DEL EMBRAGUE			R		R		R			3-14
*	VELOCIDAD DE RALENTÍ DEL MOTOR			I	I	I	I	I	I		3-15
	LIQUIDO DE RADIADOR	NOTA 4			I	I	I	I	I	3 AÑOS	3-15
*	SISTEMA DE REFRIGERACIÓN				I	I	I	I	I		3-16
	CADENA DE TRANSMISIÓN			CADA 1.000 km (600 millas) I, L							3-16
	DESLIZADOR DE CADENA DE TRANSMISIÓN				I	I	I	I			3-20
	LÍQUIDO DE LOS FRENOS	NOTA 4			I	I	I	I	I	2 AÑOS	3-21
	DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO				I	I	I	I	I		3-22
	SISTEMA DE FRENOS			I	I	I	I	I	I		3-23
	INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO				I	I	I	I	I		3-24
*	FUNCIONAMIENTO DEL BLOQUEO DEL FRENO			I	I	I	I	I			3-24
	OBJETIVO DEL FARO				I	I	I	I	I		3-25
	COSTADO				I	I	I	I	I		3-27
*	SUSPENSIÓN				I	I	I	I	I		3-28
*	TUERCAS, TORNILLOS, SUJETADORES			I	I	I	I	I	I		3-29
* *	LLANTAS/NEUMÁTICOS				I	I	I	I	I		3-29
* *	COJINETES DE LA CABEZA DE DIRECCIÓN			I	I	I	I	I	I		3-30

* Debe ser reparado por un distribuidor, a menos que el propietario tenga las herramientas adecuadas y los datos de servicio y esté calificado mecánicamente.

* * En aras de la seguridad, recomendamos que estos elementos sean reparados únicamente por un distribuidor.

Honda recomienda que un concesionario pruebe su motocicleta en la carretera después de realizar cada mantenimiento periódico.

NOTAS:

1. En lecturas de odómetro más altas, repita en el intervalo de frecuencia establecido aquí.
2. Realice el mantenimiento con mayor frecuencia cuando conduzca en áreas inusualmente húmedas o polvorientas.
3. Realice el mantenimiento con mayor frecuencia cuando conduzca bajo la lluvia o con el acelerador a fondo.
4. El reemplazo requiere habilidad mecánica.

LÍNEA DE COMBUSTIBLE

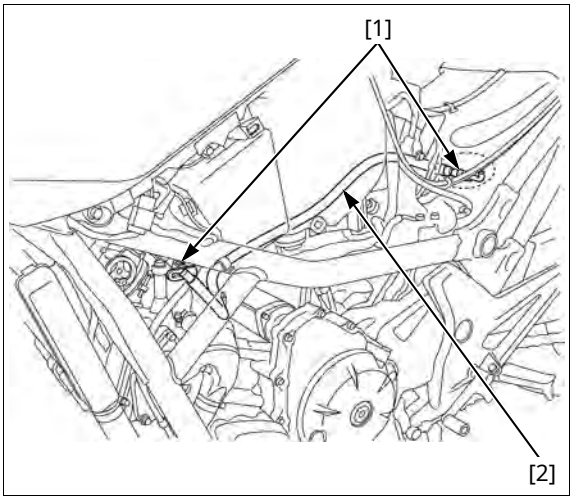
INSPECCIÓN

Compruebe si el accesorio de conexión rápida [1] está flojo.

Revise la manguera de alimentación de combustible [2] para ver si está deteriorada, dañada o tiene fugas.

Revise los accesorios de conexión rápida en busca de suciedad y límpielos si es necesario.

Reemplace el empaque de la bomba de combustible si es necesario (página 7-13).



FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR

Compruebe si hay algún deterioro o daño en el cable del acelerador.

Compruebe el puño del acelerador para un funcionamiento suave. Compruebe que el acelerador se abre y se cierra automáticamente en todas las posiciones de dirección.

Si la empuñadura del acelerador no regresa correctamente, lubrique el cable del acelerador y revise y lubrique la carcasa de la empuñadura del acelerador.

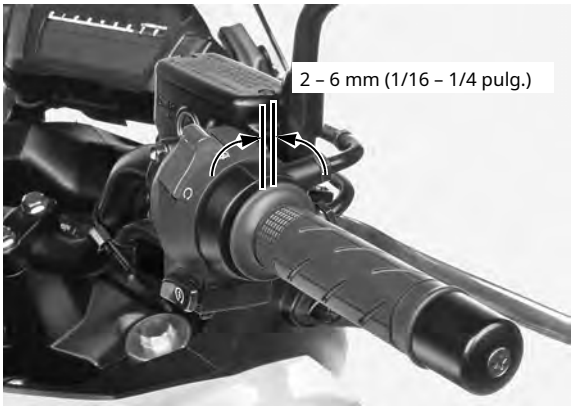
Si la empuñadura del acelerador aún no regresa correctamente, reemplace el cable del acelerador.

Con el motor al ralentí, gire el manillar completamente hacia la derecha y hacia la izquierda para asegurarse de que la velocidad de ralentí no cambie.

Si aumenta la velocidad de ralentí, compruebe el juego libre del puño del acelerador y la conexión del cable del acelerador.

Mida el juego libre del puño del acelerador en la brida del puño del acelerador.

JUEGO LIBRE: 2 – 6 mm (1/16 – 1/4 pulg.)



El juego libre del puño del acelerador se puede ajustar en cualquiera de los extremos del cable del acelerador.

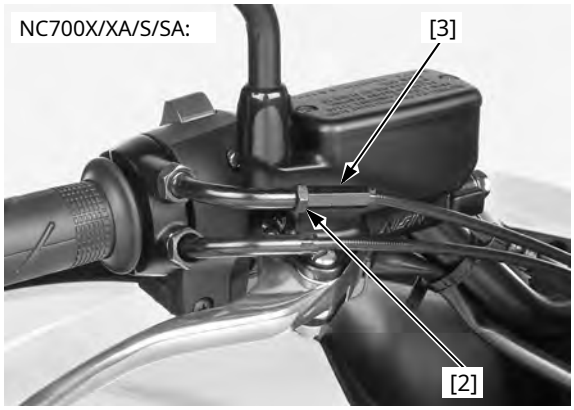
El ajuste menor se realiza con el ajustador superior en el ajustador de la carcasa del acelerador.

Suelte la cubierta antipolvo (NC700XD/SD) [1]. Afloje la contratuerca [2] y gire el ajustador [3].

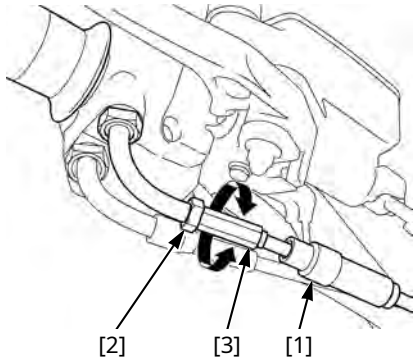
Apriete la contratuerca mientras sujeta el ajustador y vuelva a colocar la cubierta antipolvo correctamente en el ajustador.

Vuelva a comprobar el funcionamiento del acelerador.

NC700X/XA/S/SA:



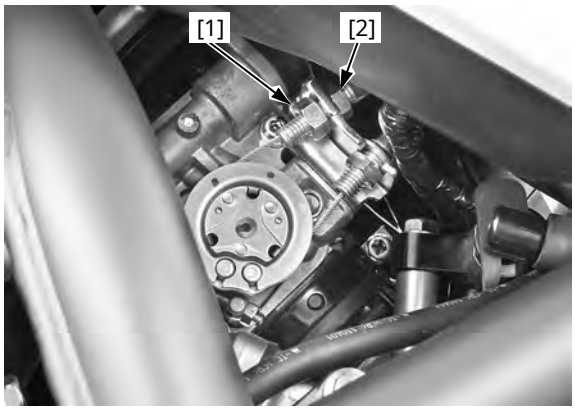
NC700XD/SD:



El ajuste principal se realiza con la tuerca de ajuste inferior en el cuerpo del acelerador.

Afloje la contratuerca [1] y gire la tuerca de ajuste [2].
Apriete la contratuerca mientras sujeta la tuerca de ajuste.

Vuelva a comprobar el funcionamiento del acelerador.



FILTRO DE AIRE

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/ XA/XD)

Quite la cubierta central pero no desconecte el cable de bloqueo del asiento ni el cable de bloqueo de la tapa del maletero (página 2-16).

Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6). Desconecte

el conector 2P (negro) del sensor IAT [1].

Retire los tornillos de la cubierta de la carcasa del filtro de aire [2] y la cubierta de la carcasa del filtro de aire [3].

Libere las lengüetas de la tapa de la carcasa del filtro de aire [4] y retire el elemento del filtro de aire [5] de la tapa de la carcasa del filtro de aire.

Inspeccione el elemento del filtro de aire de acuerdo con el programa de mantenimiento (página 3-3) o cada vez que esté excesivamente sucio o dañado.

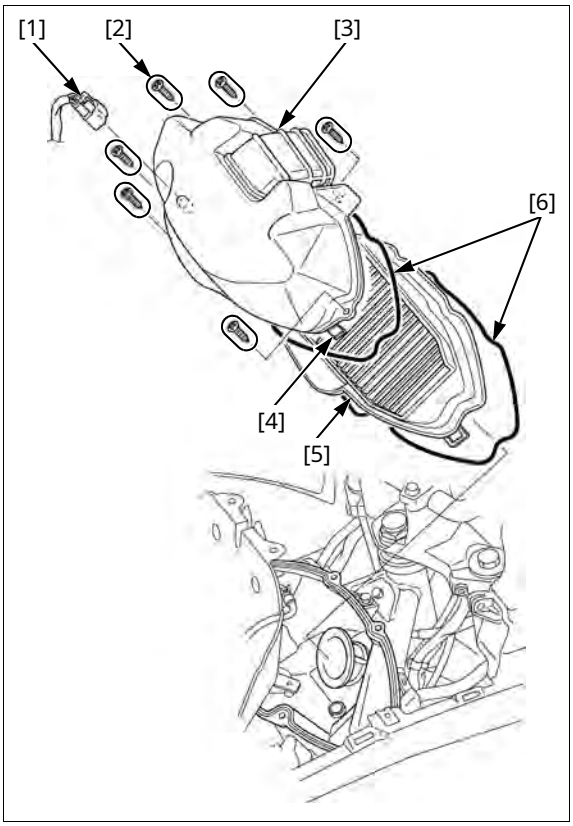
Instale el elemento del filtro de aire en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Verifique el estado de las empaquetaduras [6], reemplácelas si es necesario.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de la tapa de la carcasa del filtro de aire:
1,1 N·m (0,1 kgf·m, 0,8 lbf·ft)



DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700S/ SA/SD)

Elimina lo siguiente:

– Carenado lateral (página 2-13)
– Tapa de mantenimiento (página 21-6)

Retire los tornillos de la cubierta de la carcasa del filtro de aire [1].

Retire la cubierta de la carcasa del filtro de aire [2] hacia el lado izquierdo y desconecte el conector 2P (negro) del sensor IAT [3].

Libere las lengüetas de la tapa de la carcasa del filtro de aire [4] y retire el elemento del filtro de aire [5] de la tapa de la carcasa del filtro de aire.

Inspeccione el elemento del filtro de aire de acuerdo con el programa de mantenimiento (página 3-3) o cada vez que esté excesivamente sucio o dañado.

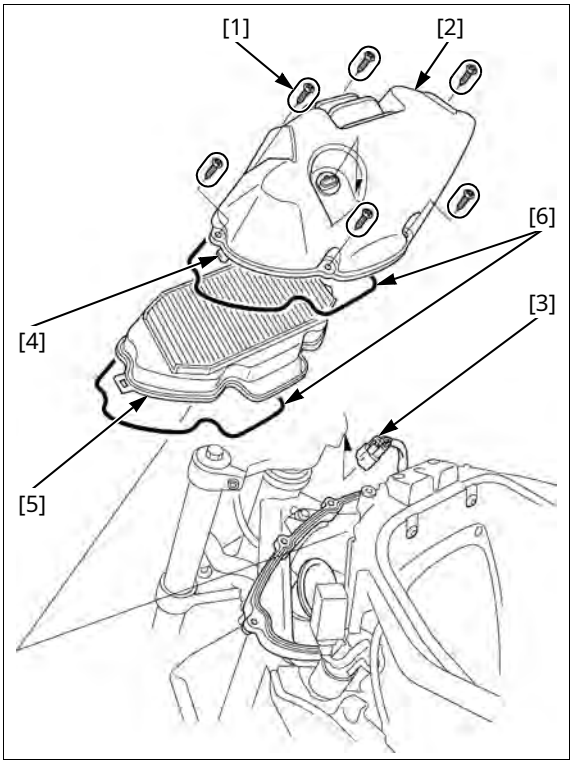
Instale el elemento del filtro de aire en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Verifique el estado de las empaquetaduras [6], reemplácelas si es necesario.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de la tapa de la carcasa del filtro de aire:
1,1 N·m (0,1 kgf·m, 0,8 lbf·ft)

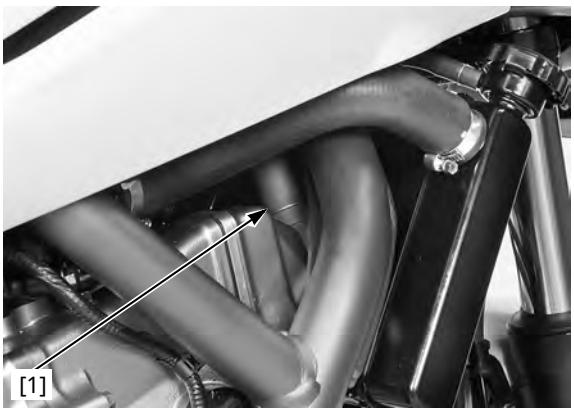


RESPIRADERO DEL CÁRTER

servicio más frecuentemente cuando montado bajo la lluvia, a pleno acelerador, o después del la motocicleta es lavado o volcado

Revise la manguera del respiradero del cárter [1] por deterioro, daño o conexión suelta. Asegúrese de que las mangueras no estén torcidas, pellizcadas o agrietadas.

Reemplace la manguera del respiradero del cárter si es necesario.



servicio si el nivel de depósitos puede ser visto en el sección transparente de la manguera de drenaje de la carcasa del filtro de aire.

Revise la manguera de drenaje de la carcasa del filtro de aire [1].

Si es necesario, retire el tapón de drenaje [2] de la manguera de drenaje de la carcasa del filtro de aire y drene los depósitos en un recipiente adecuado.

Vuelva a instalar el tapón de drenaje de forma segura.

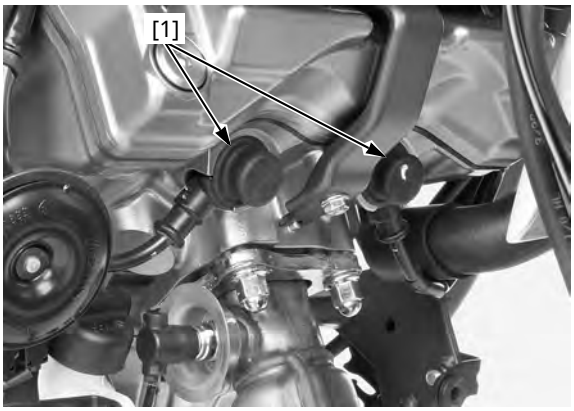


BUJÍA

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-28).

Desconecte las tapas de las bujías [1].



Limpie alrededor del base de bujía con aire comprimido antes de quitar el bujía y asegúrese de que no entren residuos la combustión cámara.

Retire la bujía [1] con la llave para bujías equipada [2].

Inspeccione o reemplace la bujía como se describe en el programa de mantenimiento (página 3-3).

Instale y apriete a mano la bujía a la culata, luego apriete la bujía al par especificado usando la llave de bujías equipada.

TORQUE: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)

Conecte las tapas de las bujías de forma segura.

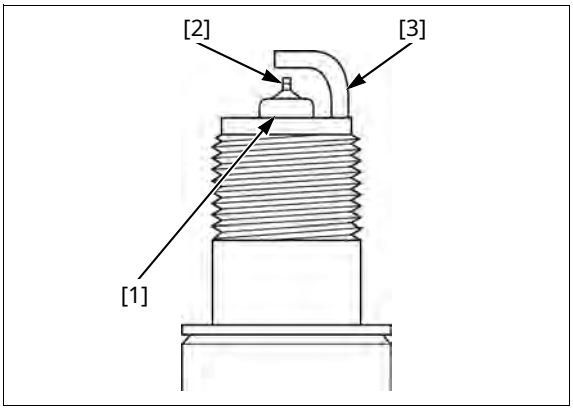
Instale la cubierta inferior (página 2-28).



INSPECCIÓN

Verifique lo siguiente y reemplace si es necesario (bujía recomendada: página 3-9)

NOTE:
- Aislante [1] por daños
- Electrodo central [2] y electrodo lateral [3] para desgaste
- Estado de quemado, coloración



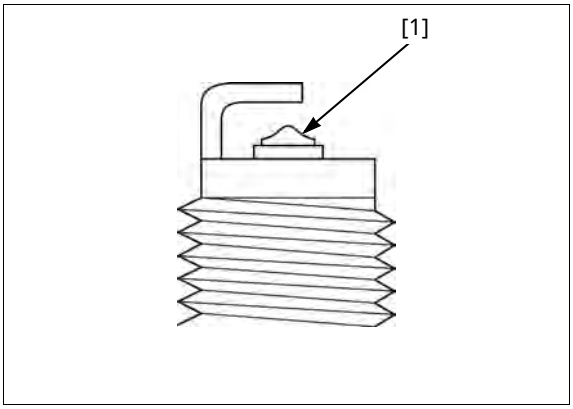
esta motocicleta bujía es equipado con un centro de iridio electrodo. Reemplazar la bujía si el los electrodos son contaminado.

Si los electrodos están contaminados con objetos acumulados o suciedad, reemplace la bujía.

Siempre usa chispa especificada enchufes en este motocicleta.

Reemplace el enchufe si el electrodo central [1] está redondeado como se muestra en la ilustración.

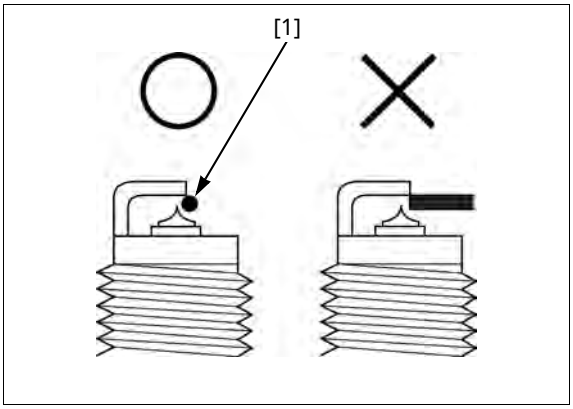
BUJÍA ESPECIFICADA:
NGK: IFR6G-11K



Para prevenir dañando el centro de iridio electrodo, use un palpador tipo alambre manómetro para comprobar el hueco de la bujía.

Verifique el espacio de la bujía entre los electrodos central y lateral con una galga de espesores tipo alambre [1].

Asegúrese de que el calibre del enchufe de Φ 1,0 mm (0,04 in) no se inserte entre el espacio.



No ajuste el espacio de la bujía. Si la brecha está fuera de especificación, reemplazar con uno nuevo uno.

Si el indicador se puede insertar en el espacio, reemplace el tapón por uno nuevo.

JUEGO DE VALVULAS

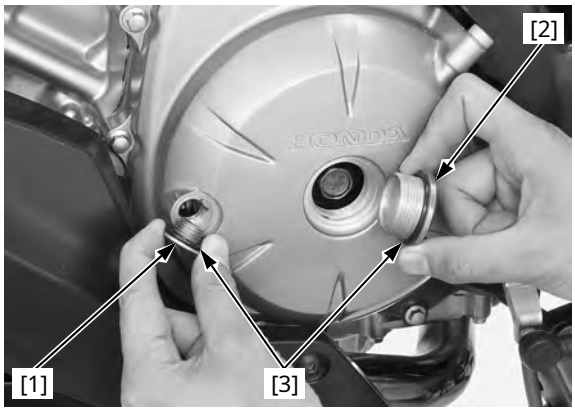
INSPECCIÓN

NOTE:

- Inspeccione y ajuste la holgura de la válvula mientras el motor está frío (por debajo de 35 °C/95 °F).
- Después de la inspección de la holgura de las válvulas, verifique la velocidad de ralentí del motor (página 3-15).
- La inspección y el ajuste de la holgura de válvulas se pueden realizar con el motor instalado en el bastidor.

Retire la tapa de la culata de cilindros (página 10-5).

Retire la tapa del orificio de sincronización [1], la tapa del orificio del cigüeñal [2] y las juntas tóricas [3].

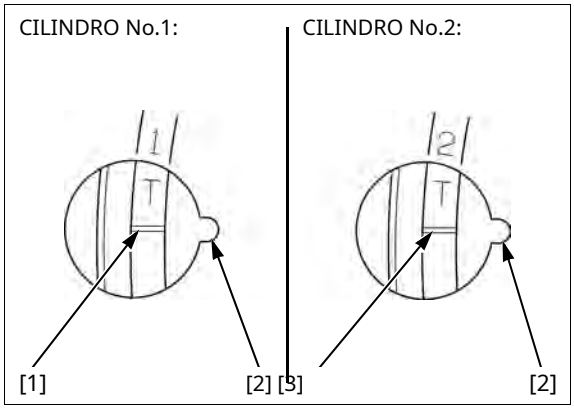


Retire la tapa de mantenimiento del árbol de levas [1] y la junta tórica [2].



Cilindro No.1: Gire el cigüeñal en sentido antihorario y alinee la marca "1T" [1] en el volante con la muesca de índice [2] en la cubierta del alternador.

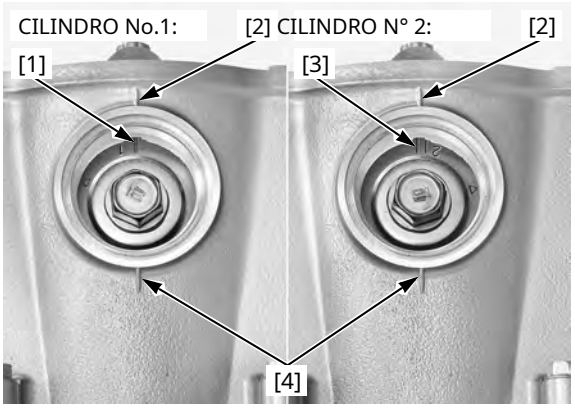
Cilindro No.2: Gire el cigüeñal en sentido antihorario y alinee la marca "2T" [3] en el volante con la muesca de índice en la cubierta del alternador.



Cilindro No.1: Asegúrese de que la marca "1" [1] en la rueda dentada de la leva esté alineada con la línea de índice de la culata superior [2].

Cilindro No.2: Asegúrese de que la marca "2" [3] en la rueda dentada de la leva esté alineada con la línea de índice de la culata superior.

Si la marca "1" o la marca "2" miran hacia la línea de índice de la culata de cilindros inferior [4], gire el cigüeñal en sentido antihorario una vuelta completa (360°) y vuelva a alinear la marca "1T" o la marca "2T" con la muesca de índice.

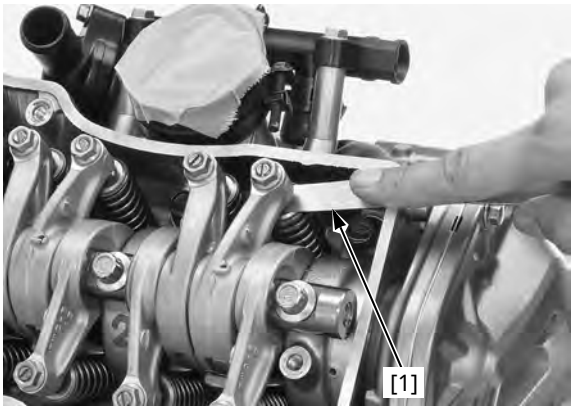


Verifique la holgura de la válvula insertando una galga de espesores [1] entre el tornillo de ajuste de la válvula y el vástago de la válvula.

JUEGO DE VÁLVULAS:

ENTRADA: 0,17 ± 0,02 mm (0,007 ± 0,001 pulgadas)

EX: 0,28 ± 0,02 mm (0,011 ± 0,001 pulgadas)



AJUSTAMIENTO

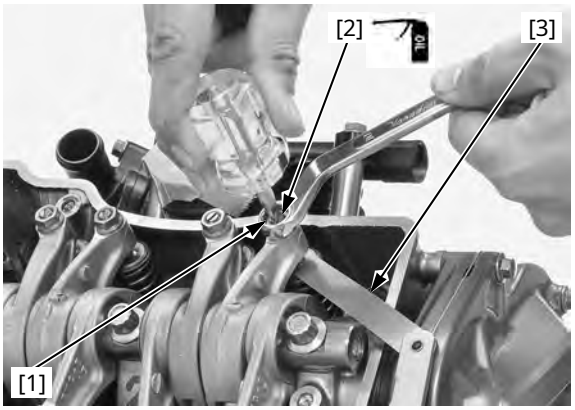
Afloje la contratuerca [1] y aplique aceite de motor a las roscas del tornillo de ajuste y la superficie de asiento.

Ajuste girando el tornillo de ajuste [2] hasta que haya un ligero arrastre en la galga de espesores [3].

Sujete el tornillo de ajuste y apriete la contratuerca al par especificado.

TORQUE: 14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)

Después de apretar la contratuerca, vuelva a comprobar la holgura de la válvula.

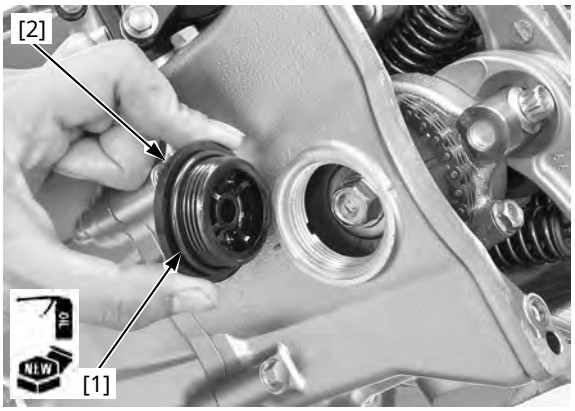


Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva [1] e instálela en la tapa de mantenimiento del árbol de levas [2].

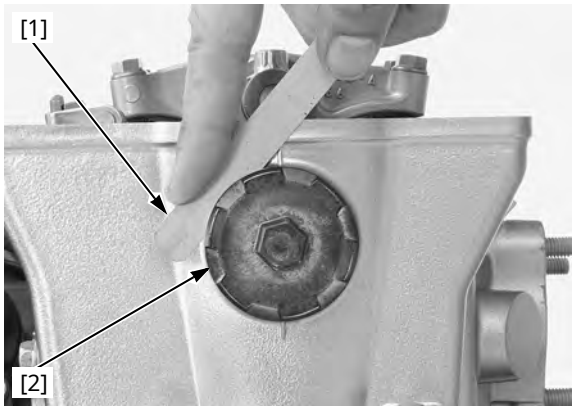
Instale temporalmente la tapa de mantenimiento del árbol de levas en la culata.

Si se quita el motor del bastidor, apriete la tapa de mantenimiento del árbol de levas al par especificado.

TORQUE: 4,0 N·m (0,4 kgf·m, 3,0 lbf·ft)



Si el motor está instalado en el bastidor, inserte una galga de espesores (0,1 mm) [1] entre la tapa de mantenimiento del árbol de levas y la culata.



Apriete firmemente la tapa de mantenimiento del árbol de levas.

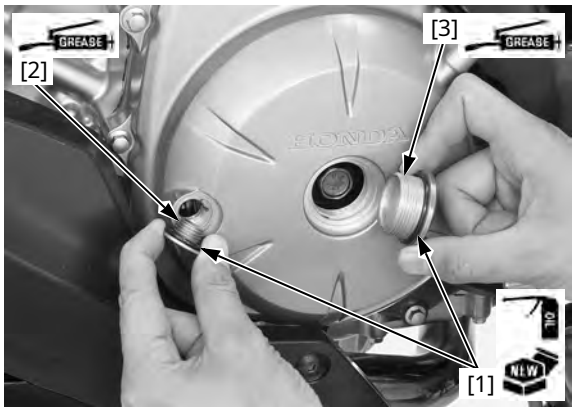
Retire el calibrador de espesores.

Apriete más la tapa de mantenimiento del árbol de levas a 30°.

NOTE:

El tamaño de un área cóncava [2] es equivalente a 30°.

Instale la tapa de la culata de cilindros (página 10-5).



Aplique aceite de motor a las juntas tóricas nuevas [1] e instálelas en cada tapa de orificio.

Aplique grasa a las roscas de la tapa del orificio de sincronización [2] y la tapa del orificio del cigüeñal [3].

Instale y apriete la tapa del orificio de distribución y la tapa del orificio del cigüeñal al par especificado.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tapa del orificio de distribución:

10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft) Tapa del orificio del cigüeñal:

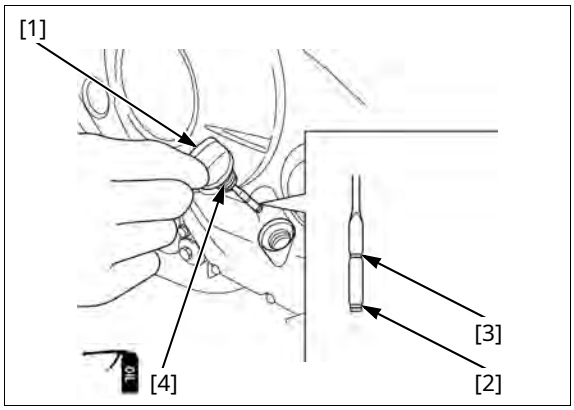
15 N·m (1,5 kgf·m, 11 lbf·ft)

ACEITE DE MOTOR

INSPECCIÓN DEL NIVEL DE ACEITE

Sostenga la motocicleta en posición vertical.

Arranque el motor y déjelo al ralentí durante 3 a 5 minutos. Pare el motor y espere de 2 a 3 minutos.



Retire el tapón de llenado de aceite/varilla medidora [1] y límpielo. Vuelva a instalar la tapa de llenado de aceite/varilla, pero no la atornille. Quite el tapón de llenado/varilla medidora de aceite y verifique el nivel de aceite.

Si el nivel está por debajo o cerca del nivel inferior [2] en la varilla medidora, llene el aceite de motor recomendado hasta el nivel superior [3].

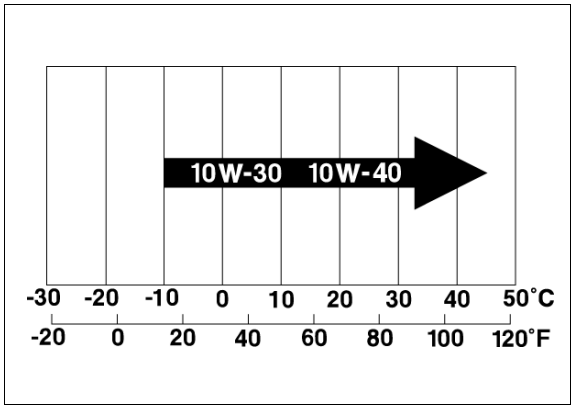
Verifique que la junta tórica [4] esté en buenas condiciones, reemplácela si es necesario.

Aplique aceite de motor a la junta tórica. Instale la tapa de llenado de aceite/varilla medidora.

Otras viscosidades que se muestra en la tabla se puede utilizar cuando la media temperatura en tu el área de conducción está dentro del rango indicado.

ACEITE DE MOTOR RECOMENDADO:

"Aceite para motocicletas de 4 tiempos" de Honda o una clasificación API equivalente: SG o superior (excepto los aceites etiquetados como de conservación de energía en la etiqueta de servicio API circular)

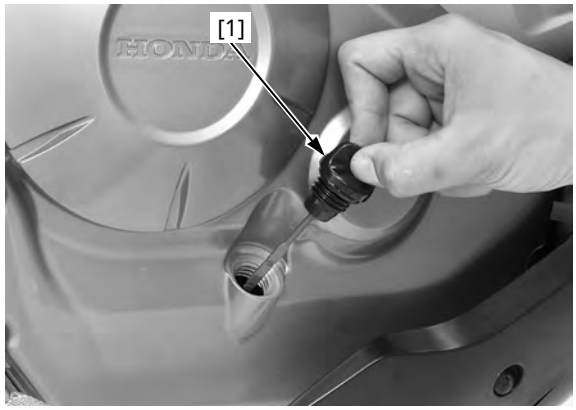


Viscosidad: SAE 10W-30
Norma JASO T 903: MA

CAMBIO DE ACEITE DE MOTOR

Caliente el motor.

Pare el motor y quite el tapón de llenado de aceite/varilla medidora [1].



Coloque un cárter de aceite debajo del motor para recoger el aceite del motor, luego retire el perno de drenaje del aceite del motor [1]/la arandela de sellado [2].

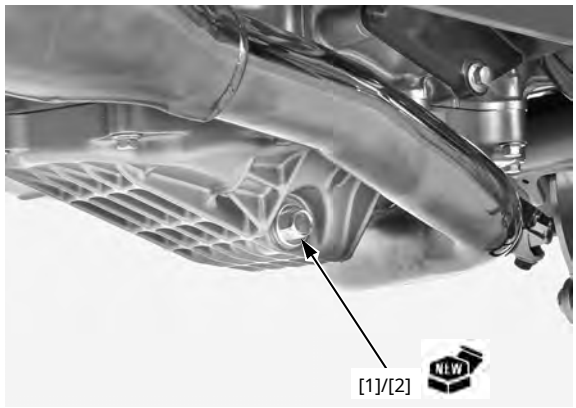
Drene completamente el aceite del motor.

Instale una nueva arandela de sellado en el perno de drenaje.

Aplique aceite de motor a las roscas del perno de drenaje y a la superficie de asiento.

Instale y apriete el perno de drenaje/arandela selladora al par especificado.

TORQUE: 30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)



Llene el motor con el aceite de motor recomendado (página 3-12).

CAPACIDAD DE ACEITE DEL MOTOR:

NC700X/XA/S/SA:

3,1 litros (3,3 cuartos de galón estadounidenses, 2,7 cuartos de galón imp.) en el drenaje

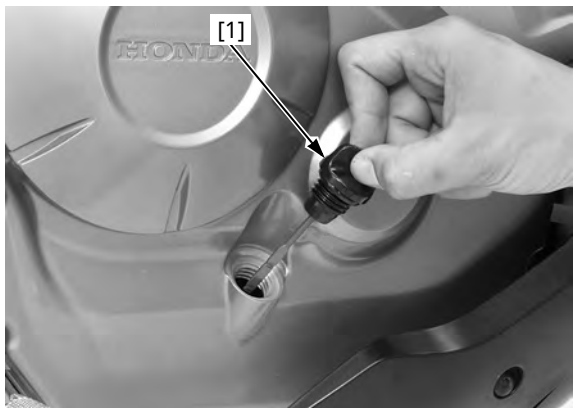
3,4 litros (3,6 cuartos de galón estadounidenses, 3,0 cuartos de galón imp.) al cambiar el filtro de aceite

3,7 litros (3,9 cuartos de galón estadounidenses, 3,3 cuartos de galón imp.) al desmontar NC700XD/SD:

3,2 litros (3,4 cuartos de galón EE. UU., 2,8 cuartos de galón imp.) en el drenaje

3,4 litros (3,6 cuartos de galón estadounidenses, 3,0 cuartos de galón imp.) al cambiar el filtro de aceite

4,1 litros (4,3 cuartos de galón estadounidenses, 3,6 cuartos de galón imp.) al desmontarlos



Instale la tapa de llenado/varilla medidora de aceite [1].

Compruebe el nivel de aceite del motor (página 3-12).

Asegúrese de que no haya fugas de aceite.

FILTRO DE ACEITE DE MOTOR

Drene el aceite del motor (página 3-13).

Retire el cartucho del filtro de aceite [1] con la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Llave de filtro de aceite [2] **07HAA-PJ70101**

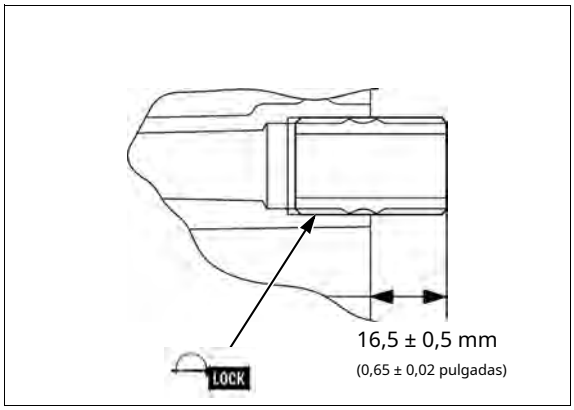


Verifique que la protuberancia de la protuberancia del filtro de aceite desde el cárter tenga la longitud especificada, como se muestra.

LONGITUD ESPECIFICADA: 16,5 ± 0,5 mm (0,65 ± 0,02 pulg.)

NOTE:

Si se extrae la protuberancia del filtro de aceite, aplique un agente de bloqueo a las roscas de la protuberancia del filtro de aceite (página 3-2).

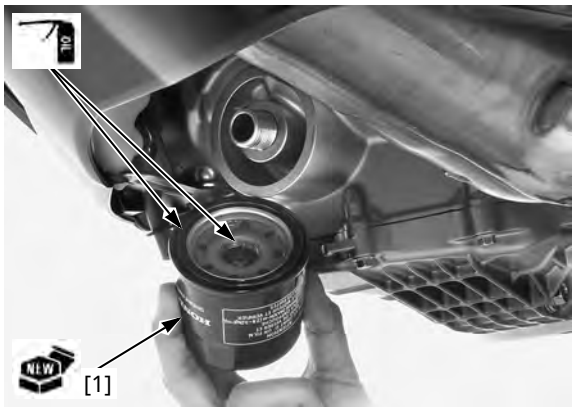


Aplique aceite de motor a las roscas y a la junta tórica de un cartucho de filtro de aceite nuevo.

Instale y apriete el cartucho del filtro de aceite [1] al par especificado.

TORQUE: 26 N·m (2,7 kgf·m, 19 lbf·ft)

Llene el motor con el aceite de motor recomendado y verifique que no haya fugas de aceite (página 3-12).



FILTRO DE ACEITE DEL EMBRAGUE (NC700XD/SD)

NOTE:

Reemplace el filtro de aceite del motor cuando se reemplace el filtro de aceite del embrague.

Drene el aceite del motor (página 3-13).

Retire la cubierta inferior (página 2-29).

Elimina lo siguiente:

– Pernos [1]
– Tapa del filtro de aceite del embrague [2]
– Primavera [3]
– Filtro de aceite del embrague [4]
– junta tórica [5]

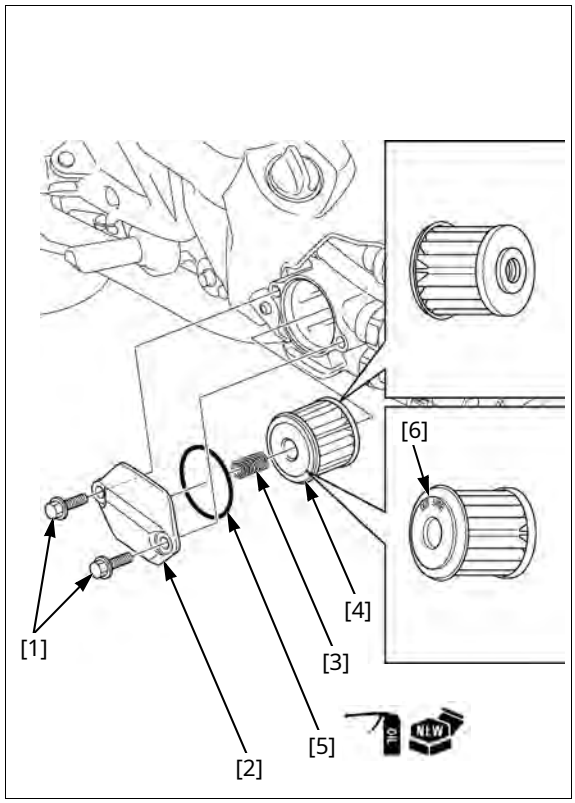
Instale un adaptador de aceite de embrague nuevo con la marca "EXTERIOR" [6] hacia afuera.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace la junta tórica por una nueva.
- Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva.

Llene el motor con el aceite de motor recomendado y verifique que no haya fugas de aceite (página 3-12).



VELOCIDAD DE RALENTÍ DEL MOTOR

NOTE:

- Inspeccione la velocidad de ralentí después de que se hayan realizado todos los demás elementos de mantenimiento del motor y estén dentro de las especificaciones.
- Antes de comprobar la velocidad de ralentí, inspeccione los siguientes elementos.
  - Sin parpadeo de DTC y MIL
  - Estado de la bujía (página 3-8)
  - Condición del elemento del filtro de aire (página 3-7)
- El motor debe estar caliente para una inspección precisa de la velocidad de ralentí.
- Este sistema elimina la necesidad de ajuste manual de la velocidad de ralentí en comparación con los diseños anteriores.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Arranque el motor y déjelo al ralentí.
Compruebe la velocidad de ralentí.

VELOCIDAD DE RALENTÍ: 1.200 ± 100 min^{-1}(rpm)

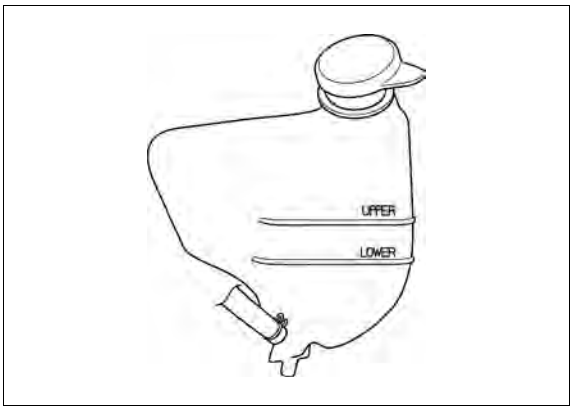
Si la velocidad de ralentí está fuera de las especificaciones, verifique lo siguiente:

- Fuga de aire de admisión o problema en la parte superior del motor (página 10-4)
- Funcionamiento del acelerador y juego libre (página 3-5)
- Operación IACV (página 7-22)

LIQUIDO DE RADIADOR

Verifique el nivel de refrigerante del tanque de reserva con el motor funcionando a la temperatura normal de funcionamiento.

El nivel debe estar entre las líneas de nivel "SUPERIOR" e "INFERIOR" con la motocicleta en posición vertical.



Si es necesario, agregue refrigerante recomendado.

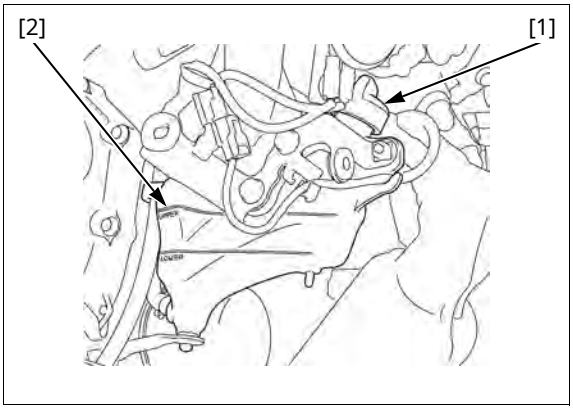
ANTICONGELANTE RECOMENDADO:

Anticongelante de etilenglicol de alta calidad que contiene inhibidores de corrosión sin silicatos

Retire la cubierta inferior (página 2-28).

Retire la tapa del tanque de reserva [1] y agregue el refrigerante hasta la línea de nivel "SUPERIOR" [2] con una mezcla 1:1 de agua destilada y anticongelante (preparación del refrigerante: página 8-6).

Vuelva a instalar la tapa del tanque de reserva.



Verifique si hay fugas de refrigerante cuando el nivel de refrigerante disminuya muy rápidamente.

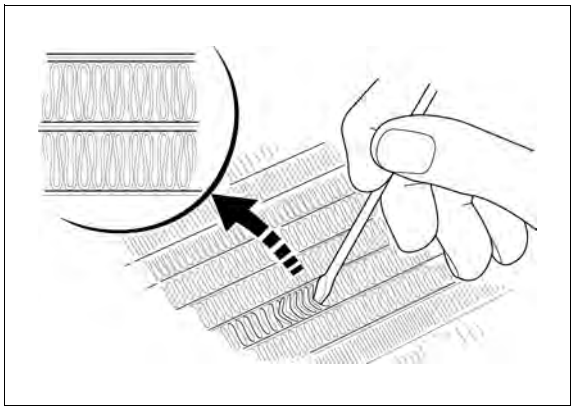
Si el depósito de reserva se vacía por completo, existe la posibilidad de que entre aire en el sistema de refrigeración.
Asegúrese de eliminar el aire del sistema de refrigeración (página 8-6).

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

Revise los conductos de aire del radiador para ver si están obstruidos o dañados.

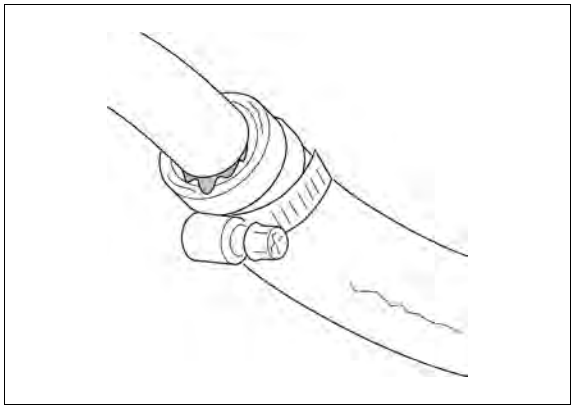
Enderece las aletas dobladas y elimine insectos, barro u otras obstrucciones con aire comprimido o agua a baja presión.

Reemplace el radiador si el flujo de aire está restringido en más del 20 % de la superficie radiante.



Inspeccione las mangueras de agua en busca de grietas o deterioro y reemplácelas si es necesario.

Verifique el ajuste de todos los tornillos de la abrazadera de la manguera de agua (página 8-10).



CADENA DE TRANSMISIÓN

INSPECCIÓN DE HOLGURA DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN

Nunca inspeccione y ajustar la unidad cadena mientras el el motor está funcionando.

Apague el interruptor de encendido, apoye la motocicleta sobre su caballete lateral y cambie la transmisión a neutral.

Compruebe la holgura en el recorrido inferior de la cadena de transmisión a mitad de camino entre las ruedas dentadas.

HOLGURA DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN:

NC700X/XA/XD:
30 – 40 mm (1,2 – 1,6 pulgadas) NC700S/SA/SD:
25 – 35 mm (1,0 – 1,4 pulgadas)



NOTICE

- *NC700X/XA/XD: Una holgura excesiva de la cadena, 60 mm (2,4 in) o más, puede dañar el bastidor.*
- *NC700S/SA/SD: Una holgura excesiva de la cadena, 50 mm (2,0 in) o más, puede dañar el bastidor.*

AJUSTAMIENTO

Afloje la tuerca del eje trasero [1].

Afloje las contratuercas [2] y gire las tuercas de ajuste [3] hasta obtener la holgura correcta de la cadena de transmisión.

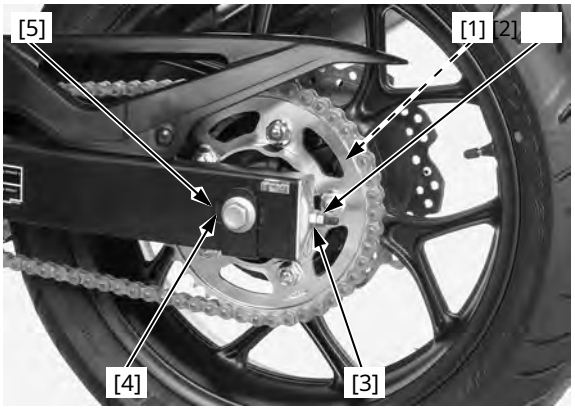
Asegúrese de que las líneas de índice [4] en ambas placas de ajuste estén alineadas con el extremo trasero de las ranuras del eje [5] en el basculante.

Apriete la tuerca del eje al par especificado.

TORSIÓN: 98 N·m (10,0 kgf·m, 72 lbf·ft)

Sujete las tuercas de ajuste y apriete las contratuercas al par especificado.

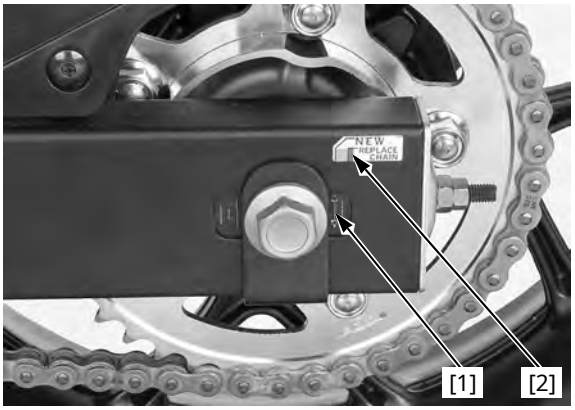
TORQUE: 21 N·m (2,1 kgf·m, 15 lbf·ft)



Vuelva a comprobar la holgura de la cadena de transmisión y la rotación libre de la rueda.

Compruebe la etiqueta del indicador de desgaste de la cadena de transmisión adherida al basculante izquierdo.

Si la marca de flecha del ajustador de la cadena de transmisión [1] llega a la zona roja [2] de la etiqueta indicadora, reemplace la cadena de transmisión por una nueva (página 3-19).

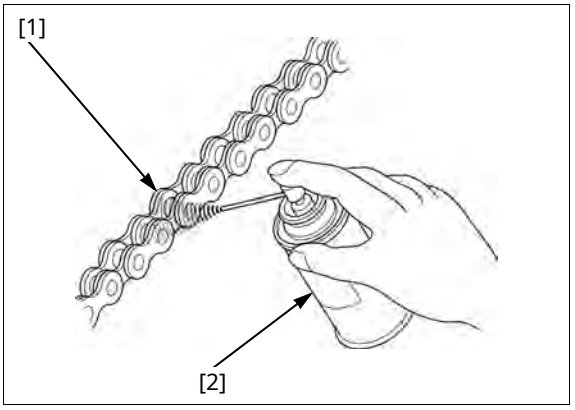


LIMPIEZA Y LUBRICACIÓN

Limpie la cadena de transmisión [1] con un limpiador de cadenas diseñado específicamente para cadenas con juntas tóricas o un detergente neutro. Utilice un cepillo suave si la cadena de transmisión está sucia.

NOTICE

No utilice limpiadores a vapor, limpiadores de alta presión, cepillos de alambre, solventes volátiles como gasolina y benceno, limpiadores abrasivos o limpiadores de cadenas que NO estén diseñados específicamente para cadenas con juntas tóricas para limpiar la cadena de transmisión.



Inspeccione la cadena de transmisión por posibles daños o desgaste.

Reemplace cualquier cadena de transmisión que tenga rodillos dañados, eslabones sueltos o que parezca inservible.

Asegúrese de que la cadena de transmisión se haya secado por completo antes de lubricarla.

Lubrique la cadena de transmisión con lubricante de cadena de transmisión [2] diseñado específicamente para usar con cadenas con juntas tóricas, aceite para engranajes n.° 80 – 90 o equivalente.

NOTICE

No utilice un lubricante de cadena que NO esté diseñado específicamente para usarse con cadenas con juntas tóricas para lubricar la cadena de transmisión.

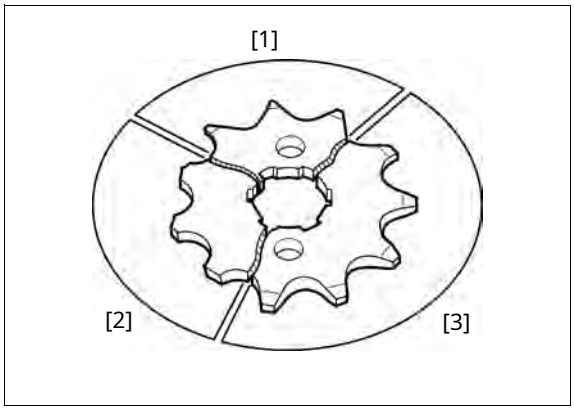
Limpie el exceso de aceite o lubricante de la cadena de transmisión.

INSPECCIÓN DE PIÑONES

Retire la cubierta trasera izquierda (página 2-29).

Inspeccione los dientes de la rueda dentada impulsora e impulsada en busca de desgaste [1] o daño [2], reemplácelos si es necesario.

Nunca use una cadena de transmisión nueva en ruedas dentadas desgastadas. Tanto la cadena como las ruedas dentadas deben estar en buenas condiciones [3], o la nueva cadena de reemplazo se desgastará rápidamente.



Compruebe los pernos y las tuercas de fijación de las ruedas dentadas de transmisión e impulsadas.

Si alguno está flojo, apriételo.

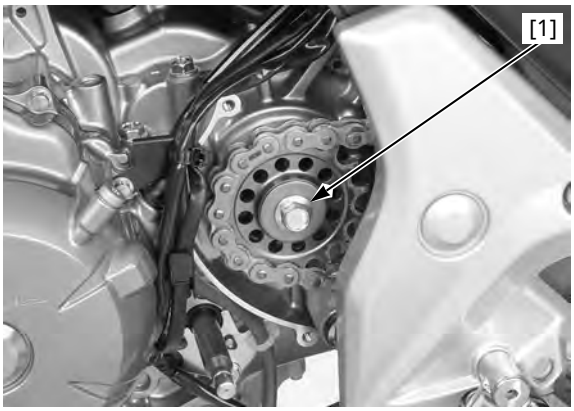
ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de la rueda dentada de transmisión [1]:

54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft) Tuerca de la rueda dentada impulsada [2]:

108 N·m (11,0 kgf·m, 80 lbf·ft)

Instale la cubierta trasera izquierda (página 2-29).





REEMPLAZO

Esta motocicleta utiliza una cadena de transmisión con un eslabón maestro estacado.

Afloje completamente la cadena de transmisión (página 3-17). Retire la cadena de transmisión con la herramienta especial.

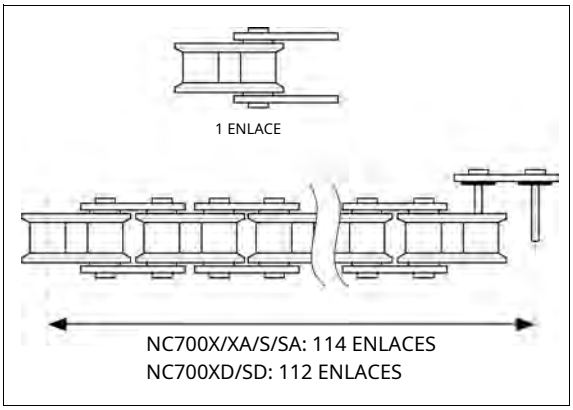
NOTE:

Cuando utilice la herramienta especial, siga las instrucciones del fabricante.

HERRAMIENTA:

Juego de herramientas para cadena de transmisión **07HMH-MR10103**

Retire el exceso de eslabones de la cadena de transmisión de una nueva cadena de transmisión con el juego de herramientas para cadenas de transmisión.



ENLACES ESTÁNDAR:

NC700X/XA/S/SA:

114 ENLACES

NC700XD/SD:

112 ENLACES

CADENA DE REEMPLAZO

HIZO: DID520V0

RK: RK520MKO

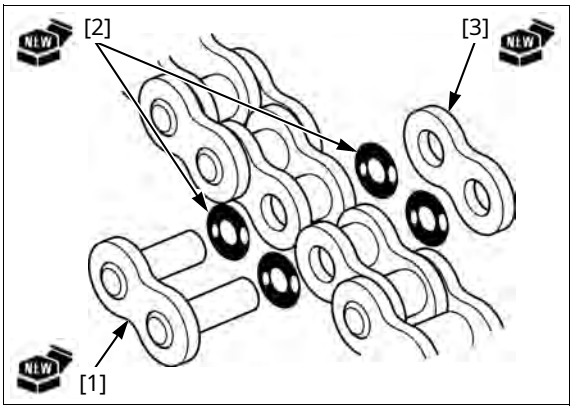
Nunca reutilice la cadena de transmisión vieja, maestro enlace, enlace maestro placa y juntas tóricas.

Inserte un eslabón maestro nuevo [1] con juntas tóricas nuevas [2] desde el interior de la cadena de transmisión e instale una placa [3] y juntas tóricas nuevas con la marca de identificación hacia el exterior.

Monte el eslabón maestro, las juntas tóricas y la placa.

HERRAMIENTA:

Juego de herramientas para cadena de transmisión **07HMH-MR10103**



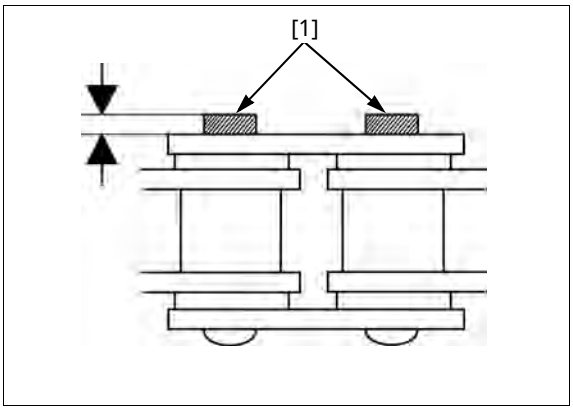
Asegúrese de que los pines del enlace maestro [1] estén instalados correctamente.

Mida la longitud del pasador del eslabón maestro proyectado desde la placa.

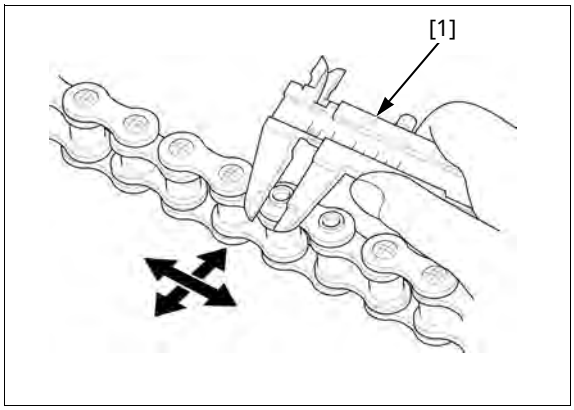
LONGITUD ESTÁNDAR:

Aprox. 1,3 mm (0,05 pulgadas)

Replantear los pines del enlace maestro.



Asegúrese de que los pasadores estén debidamente replanteados midiendo el diámetro del área replanteada con un calibrador deslizante [1].



DIÁMETRO DEL ÁREA REPOSADA:

DID: 5,40 – 5,60 mm (0,213 – 0,220 pulgadas)

RK: 5,25 – 5,65 mm (0,207 – 0,222 pulgadas)

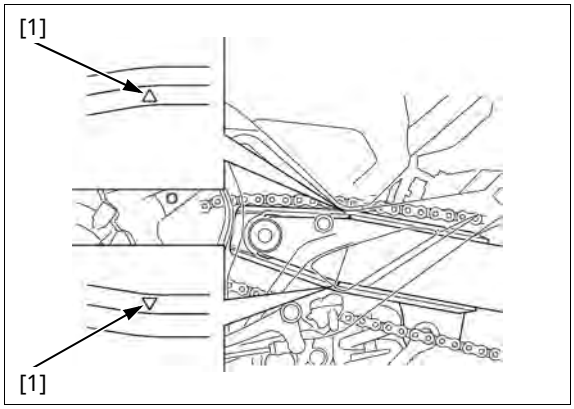
Después de replantear, verifique que no haya grietas en el área replanteada del eslabón maestro.

Si hay grietas, reemplace el eslabón maestro, las juntas tóricas y la placa.

DESLIZADOR DE CADENA DE TRANSMISIÓN

Revise el deslizador de la cadena de transmisión para ver si está desgastado o dañado.

El deslizador de la cadena de transmisión debe reemplazarse si está desgastado hasta el indicador de desgaste [1] (página 18-16).



LÍQUIDO DE LOS FRENOS

NOTICE

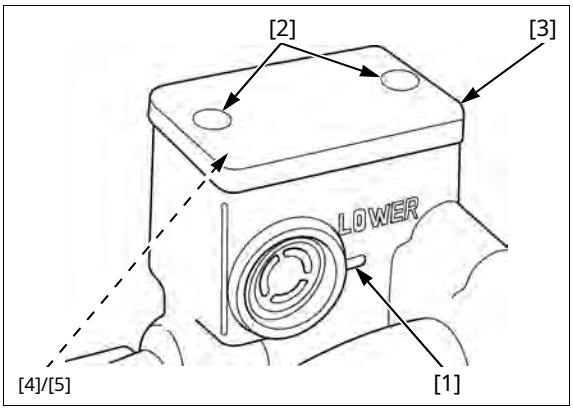
El líquido derramado puede dañar las piezas pintadas, de plástico o de goma. Coloque un trapo sobre estas piezas cada vez que realice el mantenimiento del sistema.

NOTE:

- No mezcle diferentes tipos de fluidos, ya que no son compatibles entre sí.
- No permita que entre material extraño en el sistema cuando llene el depósito.
- Cuando el nivel de líquido sea bajo, verifique el desgaste de las pastillas de freno (página 3-22).
- Un nivel de líquido bajo puede deberse al desgaste de las pastillas de freno. Si las pastillas de freno están desgastadas y los pistones de la pinza están empujados hacia afuera, esto explica un bajo nivel de líquido. Si las pastillas de freno no están desgastadas y el nivel de líquido es bajo, verifique que no haya fugas en todo el sistema (página 3-23).

FRENO FRONTAL

Gire el manillar hacia la izquierda para que el depósito quede nivelado y compruebe el nivel del líquido de frenos delantero a través de la mirilla.
Si el nivel está cerca de la línea de nivel "INFERIOR" [1], llene el líquido de frenos recomendado.



Elimina lo siguiente:

– Tornillos [2]
– Tapa del depósito [3]
– Placa de ajuste [4]
– Diafragma [5]

Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 desde un recipiente sellado hasta el borde de fundición [1].



Instale el diafragma, la placa de fijación y la tapa del depósito. Instale y apriete los tornillos de la cubierta al par especificado.

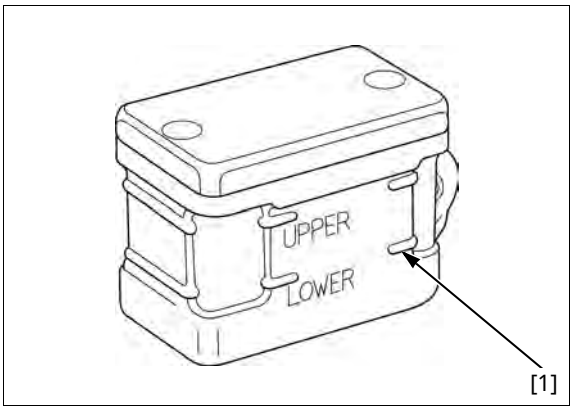
TORQUE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m, 1,1 lbf·ft)

FRENO TRASERO

Apoye la motocicleta en una superficie nivelada y verifique el nivel del líquido de frenos traseros.

Compruebe el nivel del líquido de frenos.

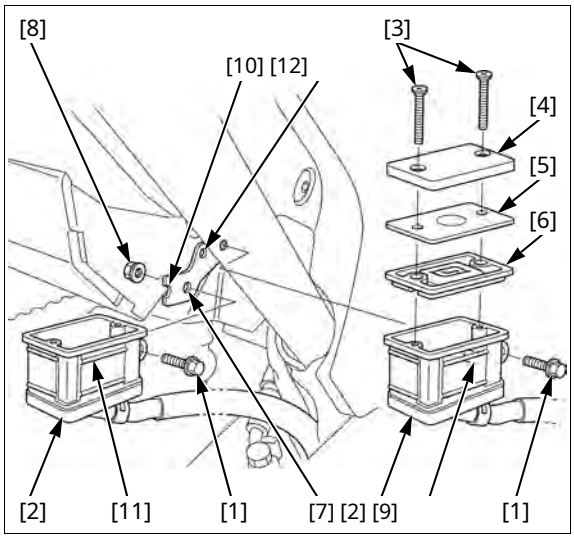
Si el nivel está cerca de la línea de nivel "INFERIOR" [1], llene el líquido de frenos recomendado.



Retire el perno de montaje del depósito del freno trasero [1] y el depósito [2].

Retire los tornillos de la tapa [3], la tapa del depósito [4], la placa de ajuste [5] y el diafragma [6].

Instale temporalmente el depósito y el perno de montaje en el orificio inferior del soporte del depósito [7] con una tuerca de 6 mm [8].



NOTE:

Alinee la lengüeta del depósito [9] con el corte del soporte del depósito [10].

Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 desde un recipiente sellado hasta la línea de nivel "SUPERIOR" [11].

Retire la tuerca de 6 mm, el perno de montaje y el depósito.

Instale el diafragma, la placa de fijación y la tapa del depósito. Instale y apriete los tornillos de la cubierta al par especificado.

TORQUE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m, 1,1 lbf·ft)

Instale el depósito y el perno de montaje del depósito del freno trasero.

NOTE:

Alinee la lengüeta del depósito con el orificio superior del soporte del depósito [12].

Apriete el perno de montaje del depósito del freno trasero al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

DESGASTE DE LAS PASTILLAS DE FRENO

PASTILLAS DE FRENO DELANTERAS

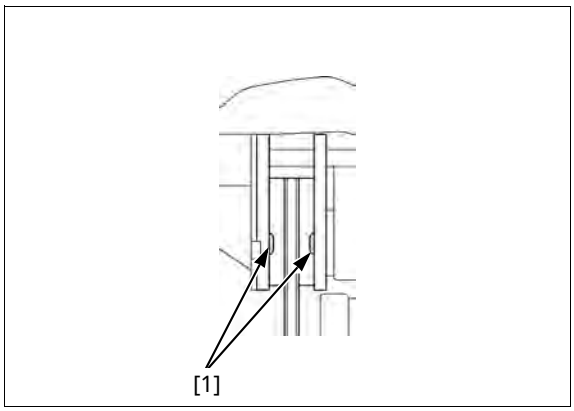
Revise las pastillas de freno para ver si están desgastadas.

Siempre reemplace el pastillas de freno como un conjunto para asegurar incluso el disco presión.

Reemplace las pastillas de freno si cualquiera de las pastillas está desgastada hasta el fondo de las ranuras de límite de desgaste [1].

Para cambio de pastillas de freno.

– NC700X/S (página 19-16)
– NC700XA/XD/SA/SD (página 19-17)



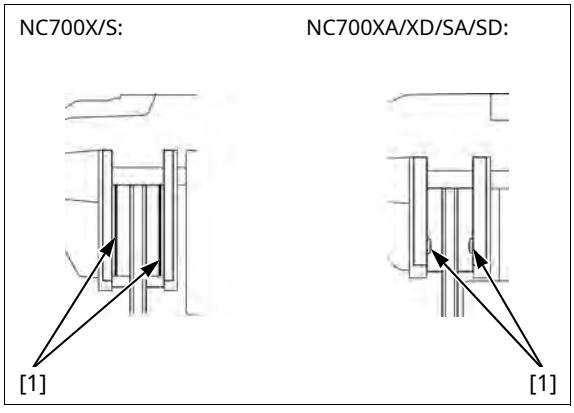
PASTILLAS DE FRENO TRASERO

Revise las pastillas de freno para ver si están desgastadas.

Siempre reemplace el pastillas de freno como un conjunto para asegurar incluso el disco presión.

Reemplace las pastillas de freno si cualquiera de las pastillas está desgastada hasta el fondo de las ranuras de límite de desgaste [1].

Para cambio de pastillas de freno (página 19-18).



SISTEMA DE FRENOS

INSPECCIÓN

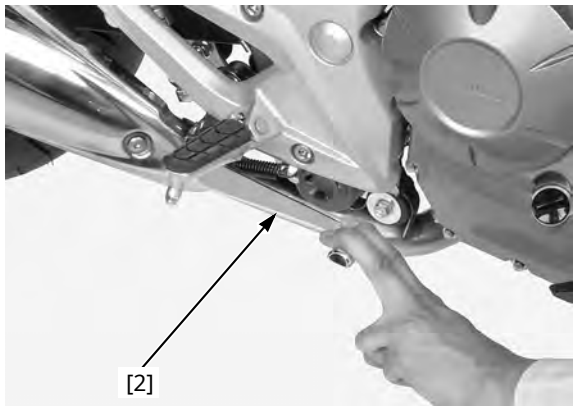
NC700XA/XD/SA/ DAKOTA DEL SUR

Este modelo está equipado con un sistema de frenos Combi. Compruebe el funcionamiento del freno delantero y trasero de la siguiente manera:

Apoye la motocicleta de forma segura y levante la rueda delantera [1] del suelo.

Aplique el pedal del freno [2].
Asegúrese de que la rueda delantera no gire mientras se aplica el pedal del freno.



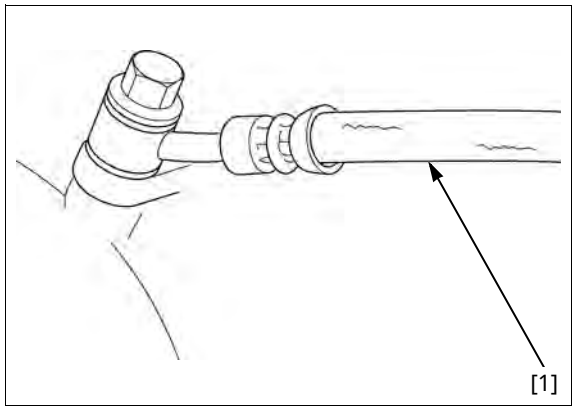


Aplique firmemente la palanca o el pedal del freno y compruebe que no haya entrado aire en el sistema.
Si la palanca o el pedal se sienten blandos o esponjosos cuando se accionan, purgue el aire del sistema.

Para purgar el aire de los frenos:

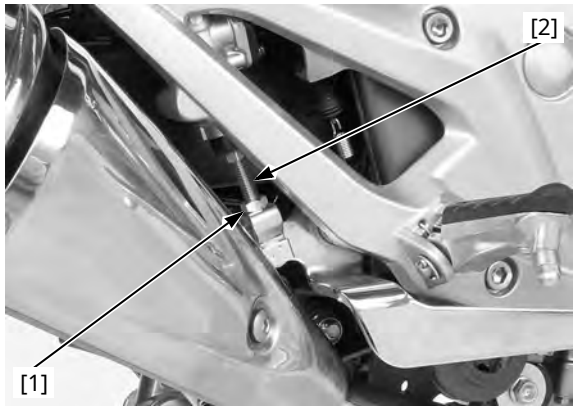
– NC700X/S (página 19-9)
– NC700XA/XD/SA/SD (página 19-12)

Inspeccione la manguera del freno [1] y los accesorios en busca de deterioro, grietas y signos de fugas.
Apriete cualquier accesorio suelto.
Reemplace las mangueras y los accesorios según sea necesario.



AJUSTE DE LA ALTURA DEL PEDAL DE FRENO

Afloje la contratuerca [1] y gire la varilla de empuje [2] hasta obtener la altura correcta del pedal.

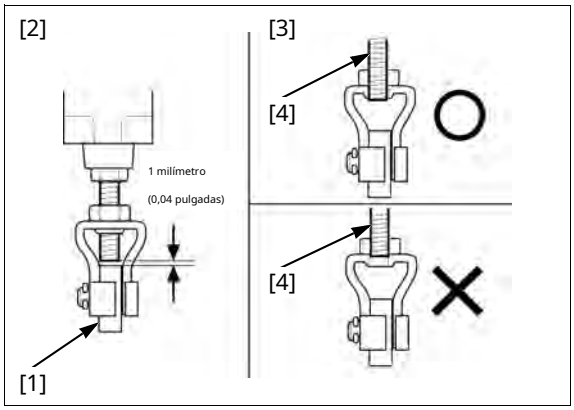


Si el pedal del freno [1] se ajusta a la posición más baja [2], asegúrese de que la holgura entre el extremo inferior de la varilla de empuje y el pedal del freno no sea inferior a 1 mm (0,04 in).

Si el pedal del freno se ajusta a la posición más alta [3], asegúrese de que el extremo inferior de la rosca de la varilla de empuje [4] esté visible dentro de la junta.

Después del ajuste, apriete la contratuerca de la varilla de empuje del cilindro maestro trasero al par especificado.

TORQUE: 17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft)



INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO

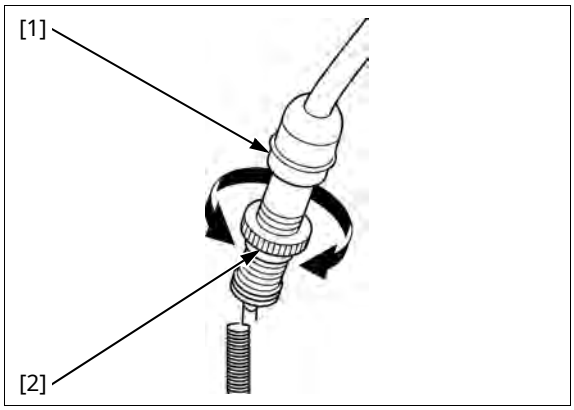
La luz de freno delantera el interruptor no requieren ajuste.

Ajuste el interruptor de la luz de freno [1] para que la luz de freno se enciende justo antes de que el freno sea realmente comprometido.

Si la luz no se enciende, ajuste el interruptor para que la luz se encienda en el momento adecuado.

NOTE:

Sostenga el cuerpo del interruptor y gire el ajustador [2]. No gire el cuerpo del interruptor.



FUNCIONAMIENTO DEL BLOQUEO DEL FRENO (NC700XD/SD)

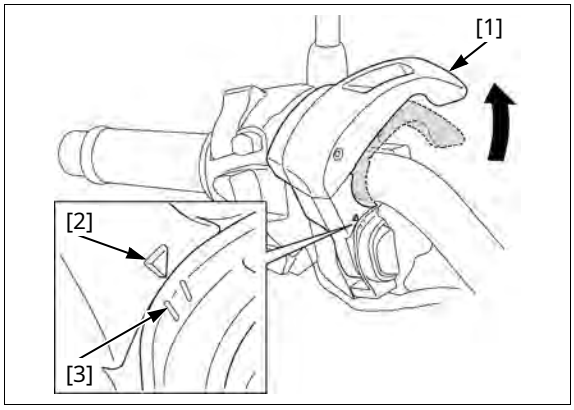
INSPECCIÓN

Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda trasera del suelo.

Gire la rueda trasera con las manos y tire lentamente de la palanca del freno de mano [1].

Verifique la marca de la palanca del freno de estacionamiento " " [2] dentro de las líneas de índice [3] en la rueda trasera detenida.

Si la marca de la palanca del freno de estacionamiento " " no está dentro de las líneas de índice, ajuste el freno de estacionamiento de la siguiente manera (página 3-25).



AJUSTAMIENTO

La posición de la palanca del freno de estacionamiento se puede ajustar en el extremo superior del cable del freno de estacionamiento y en el perno de ajuste de la pinza del freno de estacionamiento.

El ajuste menor se realiza con el ajustador superior.

Suelte la cubierta antipolvo [1].

Ajuste la posición de la palanca aflojando la contratuerca [2] y girando el ajustador [3].

Después del ajuste, apriete firmemente la contratuerca.

Si no se puede obtener el juego libre correcto con el ajustador superior, gire el ajustador completamente hacia adentro.

Realice ajustes importantes con el perno de ajuste de la pinza del freno de mano.

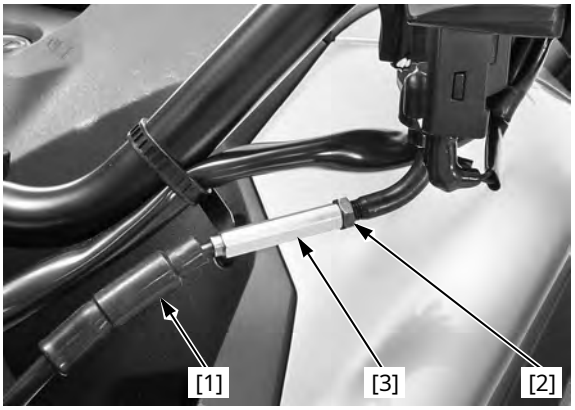
El ajuste principal se realiza con el perno de ajuste de la pinza del freno de mano [1].

Afloje la contratuerca [2].

Gire el tornillo de ajuste en el sentido de las agujas del reloj hasta que se sienta resistencia en el tornillo (las pastillas de freno entran en contacto con el disco de freno).
Luego gire el perno de ajuste 1/4 de vuelta en sentido contrario a las agujas del reloj y apriete la contratuerca al par especificado mientras sujeta el perno de ajuste.

TORQUE: 17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft)

Vuelva a comprobar el funcionamiento del freno de estacionamiento.





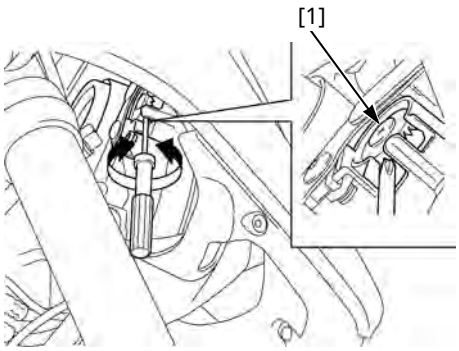
OBJETIVO DEL FARO

Sostenga la motocicleta en posición vertical.

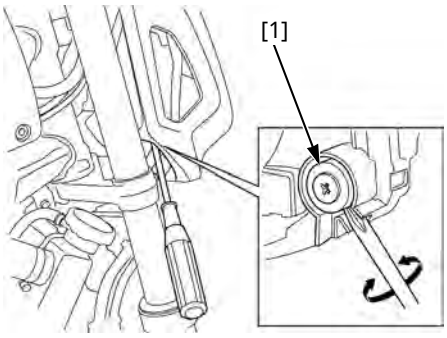
Ajustar el faro objetivo especificado por leyes locales y reglamentos

Ajuste la orientación del faro verticalmente girando el tornillo de ajuste del haz vertical [1].
Una rotación en el sentido de las agujas del reloj mueve el haz hacia arriba y la rotación en sentido contrario a las agujas del reloj mueve el haz hacia abajo.

NC700X/XA/XD:



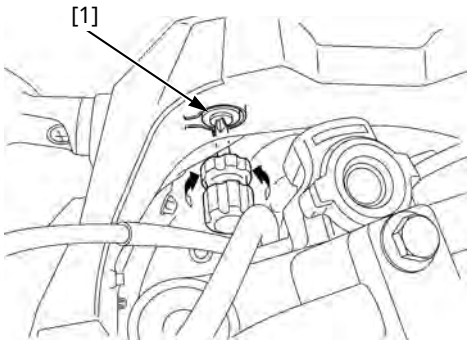
NC700S/SA/SD:



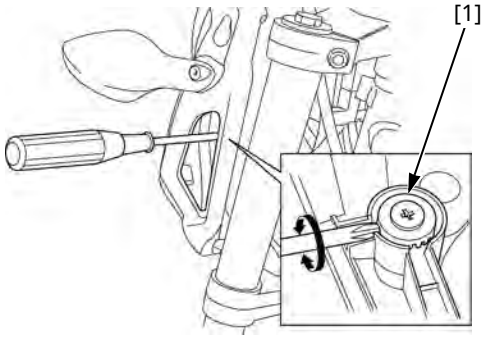
Ajuste la orientación de los faros horizontalmente girando el tornillo de ajuste del haz horizontal [1].

Una rotación en el sentido de las agujas del reloj mueve el haz hacia la derecha y una rotación en el sentido contrario a las agujas del reloj lo mueve hacia la izquierda.

NC700X/XA/XD:



NC700S/SA/SD:

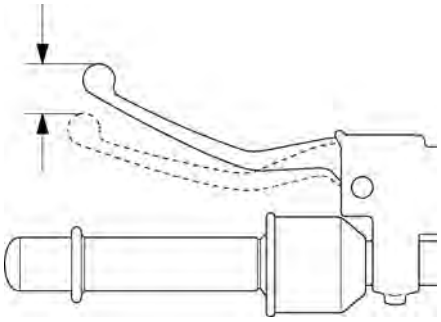


SISTEMA DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA)

Mida el juego libre de la palanca del embrague en el extremo de la palanca del embrague.

JUEGO LIBRE: 10 - 20 mm (3/8 - 13/16 pulg.)

10 – 20 mm (3/8 – 13/16 pulgadas)



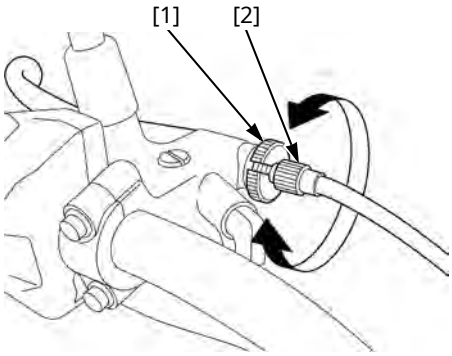
El ajustador puede ser dañado si es posicionado demasiado lejos fuera, dejando mínimo hilo compromiso.

El ajuste menor se realiza con el ajustador superior en la palanca del embrague.

Afloje la contratuerca [1] y gire el ajustador [2].

Si el ajustador está desenroscado cerca de su límite y no se puede obtener el juego libre correcto, gire el ajustador completamente hacia adentro y hacia afuera una vuelta.

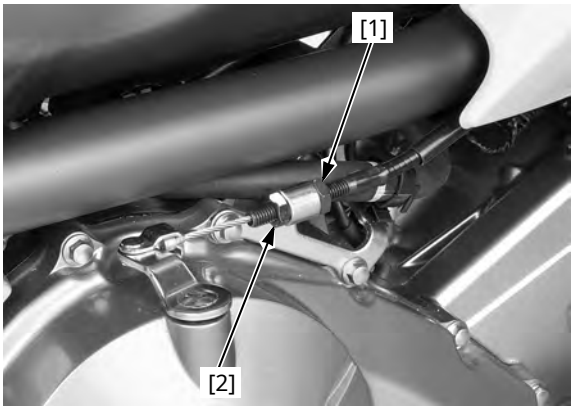
Apriete la contratuerca mientras sujeta el ajustador. Vuelva a comprobar el juego libre de la palanca del embrague.



El ajuste principal se realiza con la tuerca de ajuste inferior [1] en el brazo elevador del embrague.

Afloje la contratuerca [2] y gire la tuerca de ajuste para ajustar el juego libre.
Apriete la contratuerca mientras sujeta la tuerca de ajuste.

Si no se puede obtener el juego libre adecuado o si el embrague patina durante la prueba de manejo, desmonte e inspeccione el embrague (página 11-7).



COSTADO

INSPECCIÓN

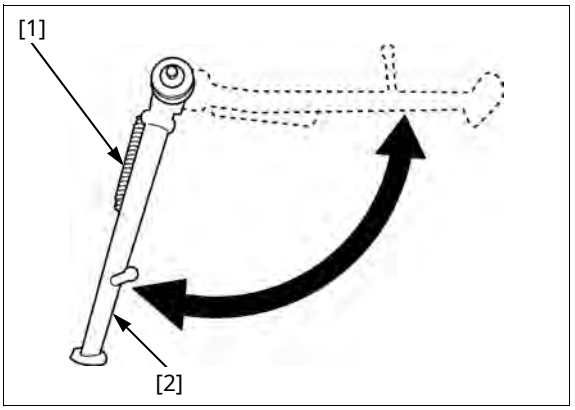
Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto.

Revise el resorte del caballete lateral [1] en busca de daños o pérdida de tensión.
Compruebe la libertad de movimiento del conjunto del caballete lateral [2] y lubrique el pivote del caballete lateral si es necesario.

Compruebe el sistema de corte de encendido del caballete lateral:

– Siéntese a horcajadas sobre la motocicleta y levante el caballete lateral.
– Arranque el motor con la transmisión en punto muerto, luego, con la palanca del embrague completamente apretada, cambie la transmisión a una velocidad.
– Mueva el caballete lateral completamente hacia abajo.
– El motor debe detenerse cuando se baja el caballete lateral.

Si hay un problema con el sistema, compruebe el interruptor del caballete lateral (página 22-28).



EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Apoye la motocicleta en posición vertical sobre una superficie nivelada.

Retire el perno del interruptor del caballete lateral [1] y el interruptor del caballete lateral [2].



Retire los resortes del caballete lateral [1].

Retire la tuerca de pivote del caballete lateral [2], el perno [3] y el caballete lateral [4].

Aplique grasa a la superficie deslizante del perno de pivote del caballete lateral.

Instale el caballete lateral y el perno de pivote del caballete lateral.

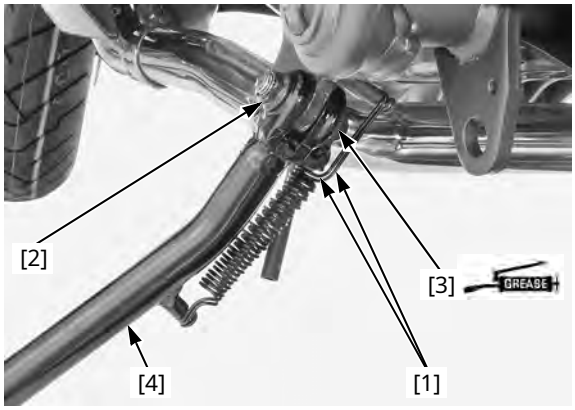
Apriete el perno de pivote del caballete lateral al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

Afloje el perno de pivote del caballete lateral 45 – 90°.

Instale y apriete la tuerca del pivote del caballete lateral al par especificado mientras sujeta el perno del pivote.

TORQUE: 39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)



Instale los resortes del caballete lateral. Instale

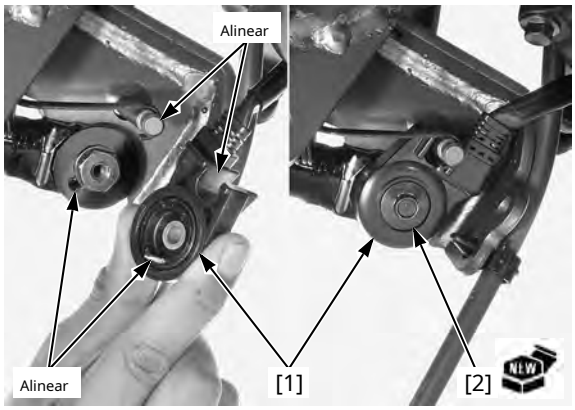
el interruptor del caballete lateral [1].

NOTE:

- Alinee la ranura del interruptor del caballete lateral con el pasador del bastidor.
- Alinee la lengüeta del interruptor del caballete lateral con el orificio del caballete lateral.

Instale y apriete un nuevo perno del interruptor del caballete lateral [2] al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



SUSPENSIÓN

INSPECCIÓN SUSPENSIÓN DELANTERA

Compruebe la acción de las horquillas accionando el freno delantero y comprimiendo la suspensión delantera varias veces.
Revise todo el conjunto en busca de signos de fugas, daños o sujetadores sueltos.

Reemplace los componentes dañados que no puedan repararse.

NOTE:

Las piezas de suspensión sueltas, desgastadas o dañadas perjudican la estabilidad y el control de la motocicleta.

Apriete todas las tuercas y tornillos. Para

servicio de horquillas (página 17-25).

INSPECCIÓN SUSPENSIÓN TRASERA

Verifique la acción del amortiguador trasero comprimiendo la parte trasera varias veces.
Revise todo el conjunto del amortiguador en busca de fugas, daños o sujetadores sueltos.

Reemplace los componentes dañados que no puedan repararse.

NOTE:

Las piezas de suspensión sueltas, desgastadas o dañadas perjudican la estabilidad y el control de la motocicleta.

Apriete todas las tuercas y tornillos.

Para servicio de amortiguadores (página 18-14).

Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda trasera del suelo.

Compruebe si hay cojinetes del basculante desgastados sujetando la rueda trasera e intentando mover la rueda de lado a lado.

Reemplace los cojinetes si nota alguna flojedad. Para

servicio de basculante (página 18-16).

TUERCAS, TORNILLOS, SUJETADORES

Verifique que todas las tuercas, tornillos y pernos del chasis estén apretados a sus valores de torsión correctos (página 1-15).

Verifique que todas las chavetas, clips de seguridad, abrazaderas de manguera y soportes de cable estén en su lugar y correctamente asegurados.

LLANTAS/NEUMÁTICOS

Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda delantera del suelo.

Sostenga la pata de la horquilla delantera y mueva la rueda delantera hacia los lados con fuerza para ver si los cojinetes de las ruedas están desgastados.

Para el servicio de la rueda delantera (página 17-20).

Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda trasera del suelo.

Sostenga el basculante y mueva la rueda trasera hacia los lados con fuerza para ver si la rueda y los cojinetes de la brida impulsada están desgastados.

Para el servicio de la rueda trasera (página 18-6).

Compruebe la presión de los neumáticos con un manómetro cuando los neumáticos estén fríos.

PRESIÓN DE NEUMÁTICOS RECOMENDADA:

SOLO CONDUCTOR:

FRONTAL: 250 kPa (2,50 kgf/cm2, 36 psi)

TRASERO: 290 kPa (2,90 kgf/cm2, 42 psi)

CONDUCTOR Y PASAJERO:

FRONTAL: 250 kPa (2,50 kgf/cm2, 36 psi)

TRASERO: 290 kPa (2,90 kgf/cm2, 42 psi)

TAMAÑO DE NEUMÁTICO RECOMENDADO:

DELANTERO: 120/70ZR17M/C (58W)

TRASERO: 160/60ZR17M/C (69W)

MARCA DE NEUMÁTICOS RECOMENDADA:

PIEDRA DE PUENTE

DELANTERO: BT023F G

TRASERO: BT023R G

METZELER

DELANTERO: ROADTEC Z8 INTERACT E

TRASERO: ROADTEC Z8 INTERACT

Revise los neumáticos en busca de cortes, clavos incrustados u otros daños.
Verifique la veracidad de las ruedas delanteras y traseras.

Mida la profundidad de la banda de rodadura en el centro de los neumáticos. Reemplace los neumáticos cuando la profundidad del dibujo alcance los siguientes límites.

PROFUNDIDAD MÍNIMA DEL RODADO DEL NEUMÁTICO

DELANTERO: 1,5 mm (0,06 pulg.)

TRASERO: 2,0 mm (0,08 pulg.)

COJINETES DE LA CABEZA DE DIRECCIÓN

Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda delantera del suelo.

Compruebe que el manillar se mueva libremente de lado a lado. Asegúrese de que los cables de control no interfieran con la rotación del manillar.

Verifique los cojinetes del eje de la dirección agarrando las patas de la horquilla e intentando mover la horquilla delantera hacia adelante y hacia atrás.

Si el manillar se mueve de manera desigual, se atasca o tiene movimiento vertical, inspeccione los cojinetes del cabezal de dirección (página 17-33).

UBICACIÓN DEL SISTEMA PGM-FI ·····4-2

DIAGRAMA DEL SISTEMA PGM-FI·····4-4

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····4-6

SÍNTOMA DE PGM-FI
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····4-7

UBICACIONES DE LOS CONECTORES PGM-FI ·····4-8

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE PGM-FI
INFORMACIÓN·····4-11

ÍNDICE DTC·····4-15

LÍNEA DE ALIMENTACIÓN DE LA UNIDAD DEL SENSOR
INSPECCIÓN ·····4-17

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DTC····· 4-21

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE MIL ····· 4-43

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL CIRCUITO MIL ····· 4-63

RELÉ DE CORTE DE COMBUSTIBLE····· 4-64

SENSOR ECT ····· 4-64

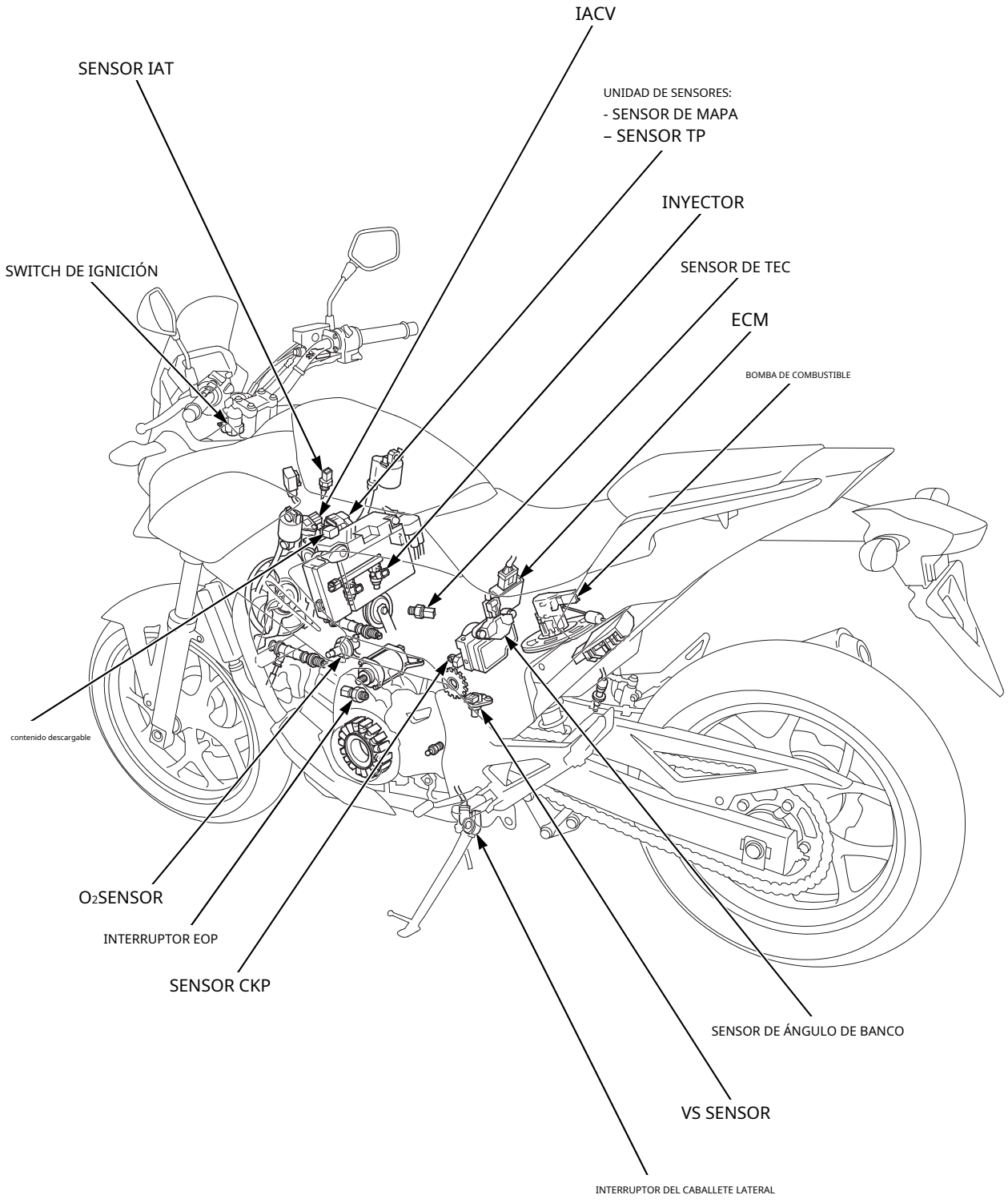
SENSOR DE ÁNGULO DE BANCO····· 4-65

ECM (NC700X/XA/S/SA)/
PCM (NC700XD/SD) ····· 4-67

O_2SENSOR····· 4-69

PAGBICACIÓN DEL SISTEMA M-FI

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:

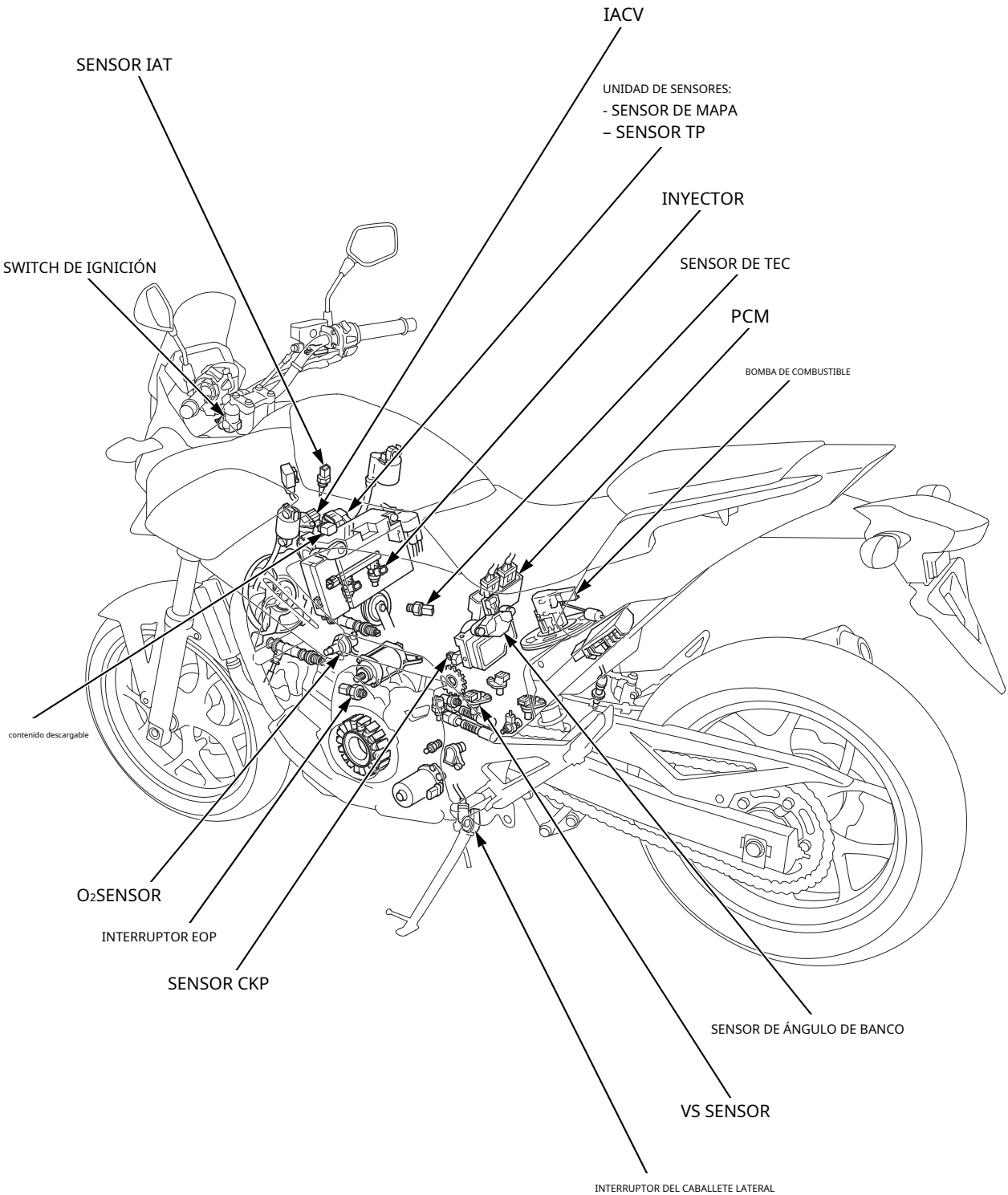
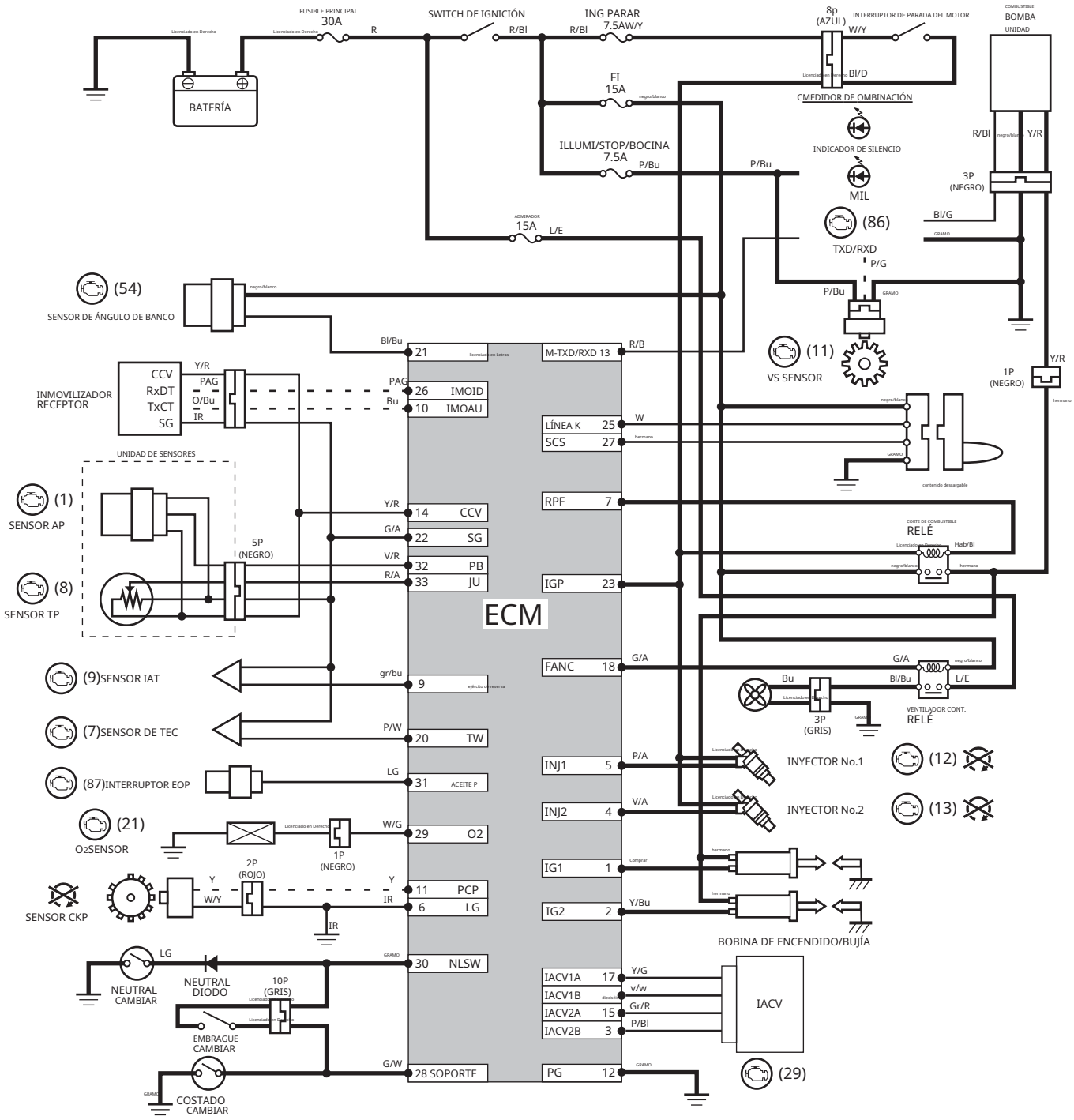

IACV
SENSOR IAT
UNIDAD DE SENSORES:
- SENSOR DE MAPA
– SENSOR TP
INYECTOR
SWITCH DE IGNICIÓN
SENSOR DE TEC
PCM
BOMBA DE COMBUSTIBLE
contenido descargable
O2SENSOR
INTERRUPTOR EOP
SENSOR CKP
SENSOR DE ÁNGULO DE BANCO
VS SENSOR
INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL

DIAGRAMA DEL SISTEMA PGM-FI

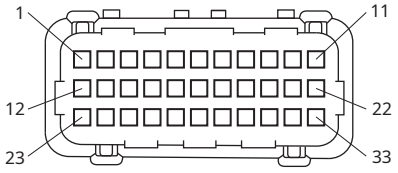
NC700X/XA/S/SA:



( ) = número DTC/MIL

= El motor no arranca al detectar DTC/MIL

= Terminales cortos para leyendo DTC/MIL

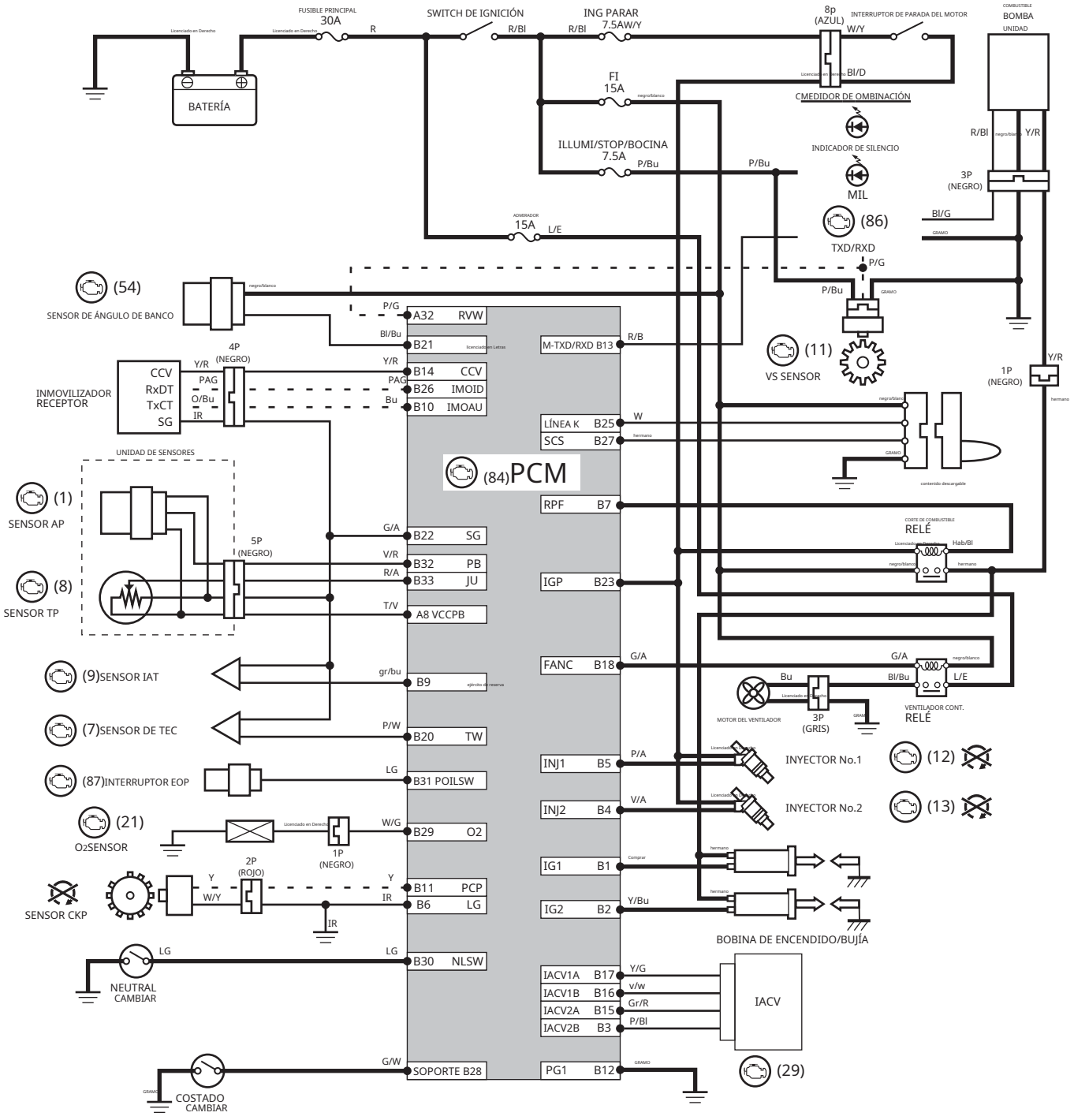


CONECTOR ECM 33P

Lado ECM de terminales macho

Bl: negro	PAGROSA
Br : Marrón	R : Rojo
Bu: Azul	V : Violeta
G: Verde	W : Blanco
Gr : Gris	Y: amarillo
Lg : Verde claro	
O : Naranja	

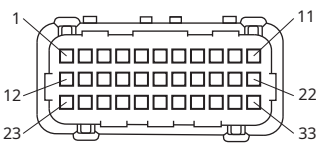
NC700XD/SD:



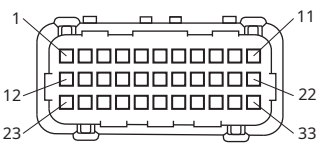
( ) = número DTC/MIL

= El motor no arranca al detectar DTC/MIL

= Terminales cortos para leyendo DTC/MIL



CONECTOR PCM 33P (NEGRO)
Lado PCM de terminales macho



CONECTOR PCM 33P (GRIS)
Lado PCM de terminales macho

Bl: negro
Br : Marrón
Bu: Azul
G: Verde
Gr : Gris
Lg : Verde claro
O : Naranja

PAGROSA
R : Rojo
V : Violeta
W : Blanco
Y: amarillo

SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

• Trabaje en un área bien ventilada. Fumar o permitir llamas o chispas en el área de trabajo o donde se almacena gasolina puede provocar un incendio o una explosión.
• Un sistema PGM-FI defectuoso a menudo está relacionado con conectores mal conectados o corroídos. Verifique esas conexiones antes de continuar.
• Cuando desmonte las piezas del sistema PGM-FI, tenga en cuenta la ubicación de las juntas tóricas. Reemplácelos por otros nuevos al volver a ensamblarlos.
• Use un probador digital para la inspección del sistema PGM-FI.
• Los siguientes códigos de color se utilizan en esta sección.

Azul = Negro	Bu = Azul	Gr = Gris	O = Naranja	R = rojo	W = Blanco
BR = Marrón	G = Verde	LG = verde claro	P = rosa	V = Violeta	Y = amarillo

ESPECIFICACIONES

ARTÍCULO	ESPECIFICACIONES
Resistencia del sensor IAT (a 20 °C/68 °F)	2,2 – 2,7 kΩ
Resistencia del sensor ECT (a 40 °C/104 °F)	1,0 – 1,3 kΩ
Resistencia del inyector (a 20°C/68°F)	11 – 13 Ω

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
sensor de ECT	1	10	12 (1.2, 9)	
Perno de montaje del sensor de ángulo de banco	2	6	10 (1,0, 7)	
O_2sensor	1	12	24,5 (2,5, 18)	

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SÍNTOMAS DE PGM-FI

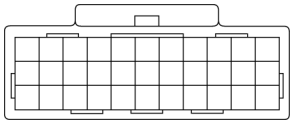
Cuando la motocicleta tenga uno de estos síntomas, verifique el parpadeo del DTC o la MIL, consulte el índice de DTC (página 4-15) y comience el procedimiento de resolución de problemas correspondiente. Si no hay ningún DTC/MIL parpadeante almacenado en la memoria del ECM/PCM, realice el procedimiento de diagnóstico para el síntoma, en la secuencia que se indica a continuación, hasta que encuentre la causa.

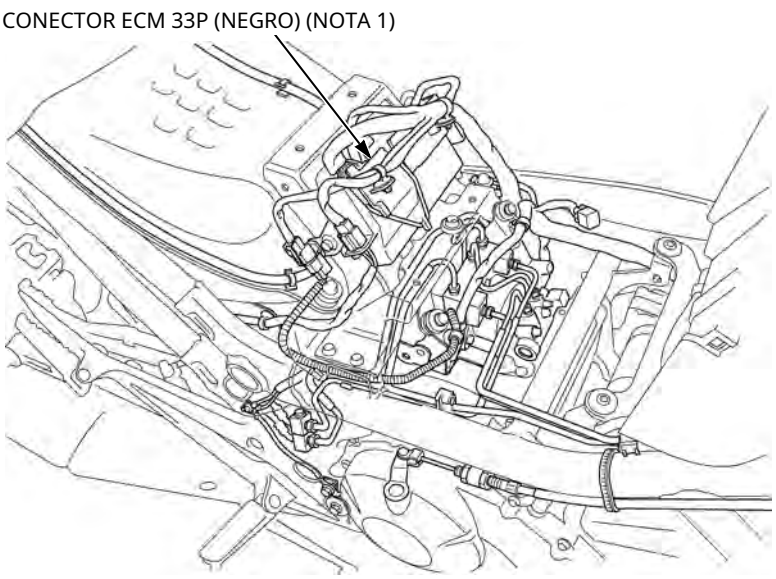
Síntoma	Procedimiento de diagnóstico	También verifique
El motor gira pero no arranca (sin parpadeo de DTC y MIL)	1. Inspeccione el estado de la bujía (página 3-8). 2. Inspeccione el sistema de encendido (página 5-6). 3. Inspeccione la compresión del cilindro (página 10-5). 4. Inspeccione la IACV (página 7-22). 5. Inspeccione el sistema de suministro de combustible (página 7-10).	• No hay combustible en el inyector – Filtro de combustible obstruido – Manguera de alimentación de combustible pellizcada u obstruida – Bomba de combustible defectuosa – Circuitos de bomba de combustible defectuosos • Fuga de aire de admisión • Combustible contaminado/deteriorado • Inyector de combustible defectuoso
El motor gira pero no arranca (no suena el funcionamiento de la bomba de combustible cuando se enciende la ignición)	1. Mal funcionamiento de los circuitos de alimentación/tierra del ECM/PCM (página 4-68). 2. Inspeccione el sistema de suministro de combustible (página 7-10).	• Circuito abierto en la entrada de energía y/o cable de tierra del ECM/PCM • Fusible principal fundido (30 A) • Fusible secundario fundido 15 A (FI) • Fusible secundario fundido 7,5 A (PARADA ENG)
El motor se para, es difícil arrancar, el ralentí es irregular	1. Inspeccione la velocidad de ralentí del motor (página 3-15). 2. Inspeccione la IACV (página 7-22). 3. Inspeccione el sistema de suministro de combustible (página 7-4). 4. Inspeccione el sistema de carga de la batería (página 21-7). 5. Inspeccione el sistema de encendido (página 5-6).	• Manguera de alimentación de combustible obstruida • Combustible contaminado/deteriorado • Fuga de aire de admisión • Sensor MAP defectuoso • Manguera de ventilación del tanque de combustible obstruida
Postcombustión cuando se utiliza el freno motor	Inspeccione el sistema de encendido (página 5-6).	
Petardeo o fallas durante la aceleración	Inspeccione el sistema de encendido (página 5-6).	
Rendimiento deficiente (capacidad de conducción) y bajo consumo de combustible	1. Inspeccione el sistema de suministro de combustible (página 7-4). 2. Inspeccione el elemento del filtro de aire (página 3-7). 3. Inspeccione el sistema de encendido (página 5-6).	• Regulador de presión defectuoso (bomba de combustible) • Inyector defectuoso • Sensor MAP defectuoso
La velocidad de ralentí está por debajo de las especificaciones o el ralentí rápido es demasiado bajo (sin DTC ni MIL parpadeando)	1. Inspeccione la velocidad de ralentí del motor (página 3-15). 2. Inspeccione la IACV (página 7-22). 3. Inspeccione el sistema de encendido (página 5-6).	
La velocidad de ralentí está por encima de las especificaciones o el ralentí rápido es demasiado alto (sin DTC ni MIL parpadeando)	1. Inspeccione la velocidad de ralentí del motor (página 3-15). 2. Inspeccione el funcionamiento del acelerador y el juego libre (página 3-5). 3. Inspeccione la IACV (página 7-22). 4. Inspeccione el sistema de encendido (página 5-6).	• Fuga de aire de admisión • Problema de extremo superior del motor • Condición del elemento del filtro de aire
La MIL permanece ENCENDIDA pero no se establecen DTC, o la MIL nunca se ENCIENDE en absoluto	Inspeccione el circuito MIL (página 4-63).	

UBICACIONES DE LOS CONECTORES PGM-FI

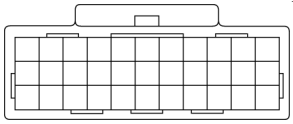
NOTA 1: Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA) (página 2-14).

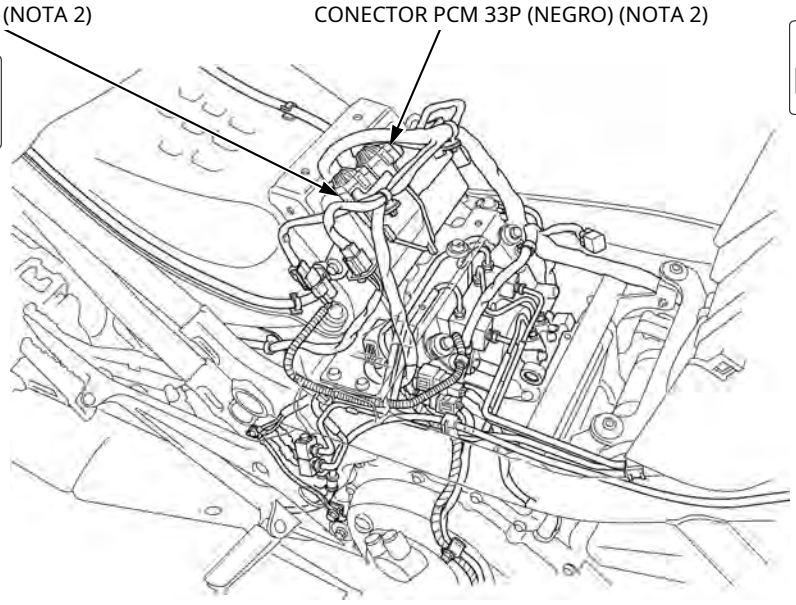
NOTA 1: Retire la cubierta lateral (NC700S/SA) (página 2-13).

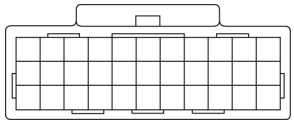




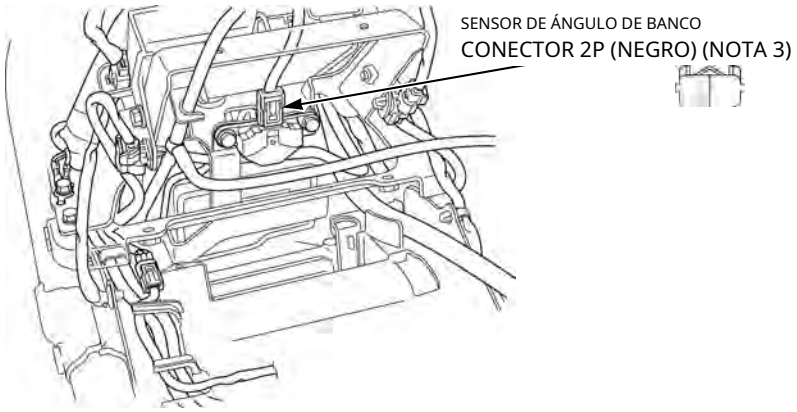
NOTA 2: Retire el conjunto de tapa/bisagra de la caja de equipajes (NC700XD/SD) (página 2-19).







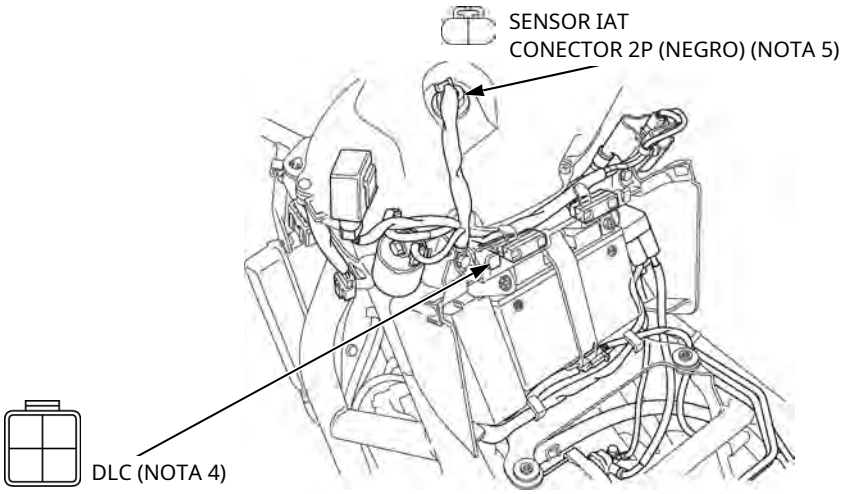
NOTA 3: Retire la caja del ECM (página 4-65).



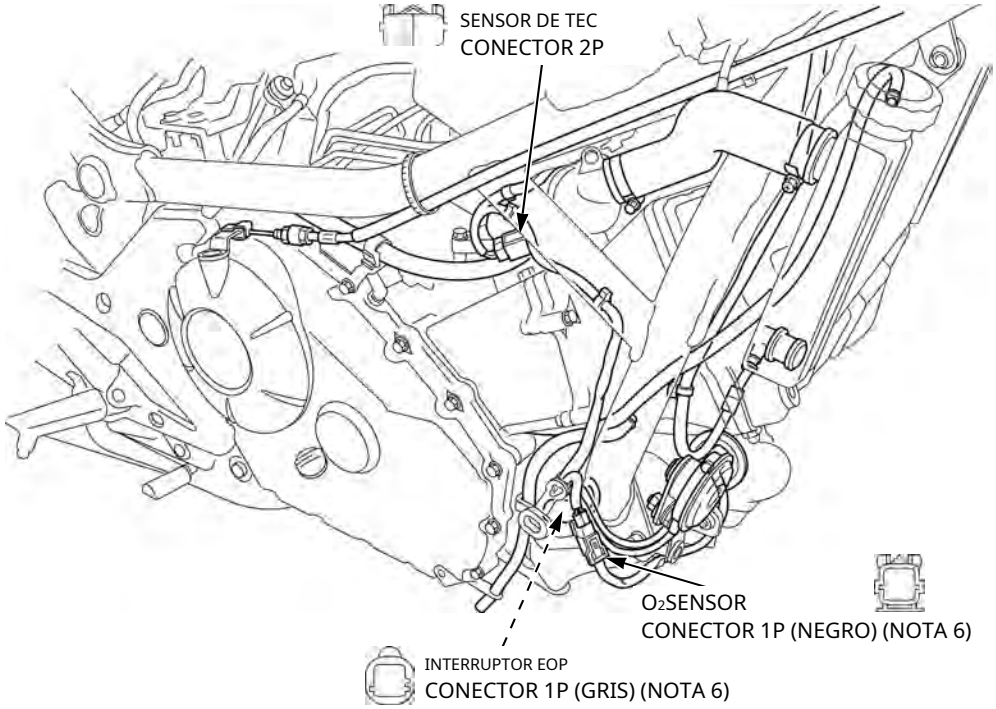
NOTA 4: Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

NOTA 5: Retire la cubierta central (NC700X/XA/XD) (página 2-16).

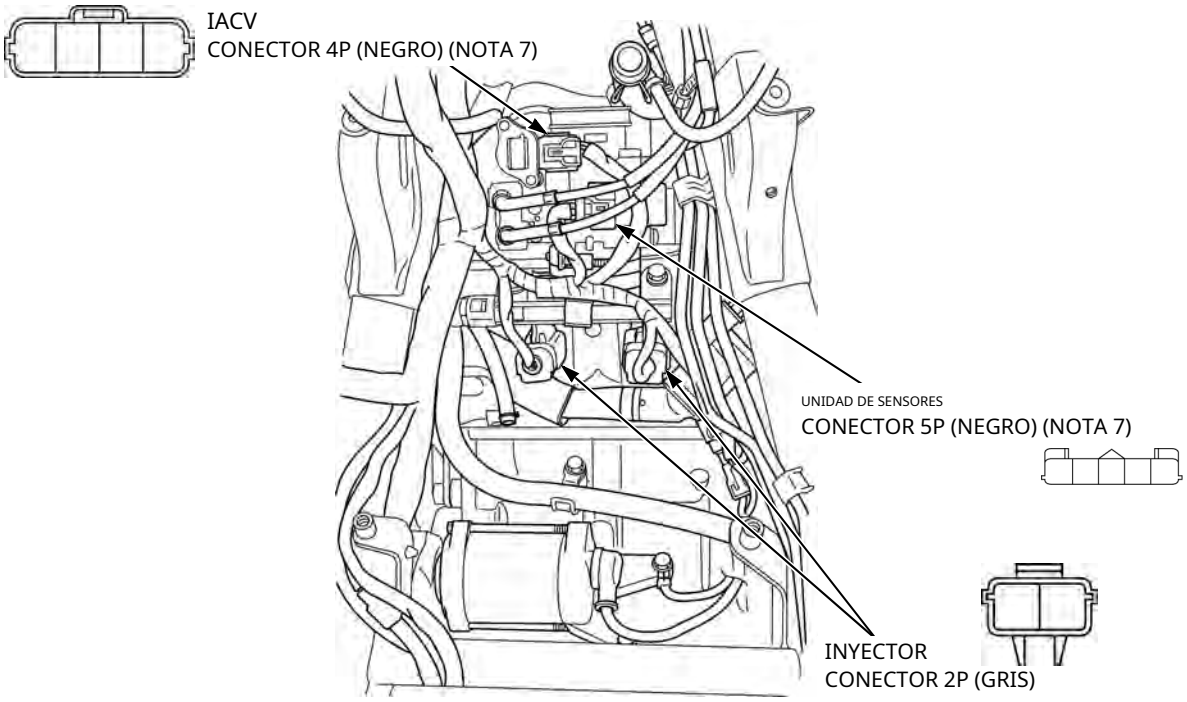
NOTA 5: Retire la caja portaequipajes (NC700S/SA/SD) (página 2-20).



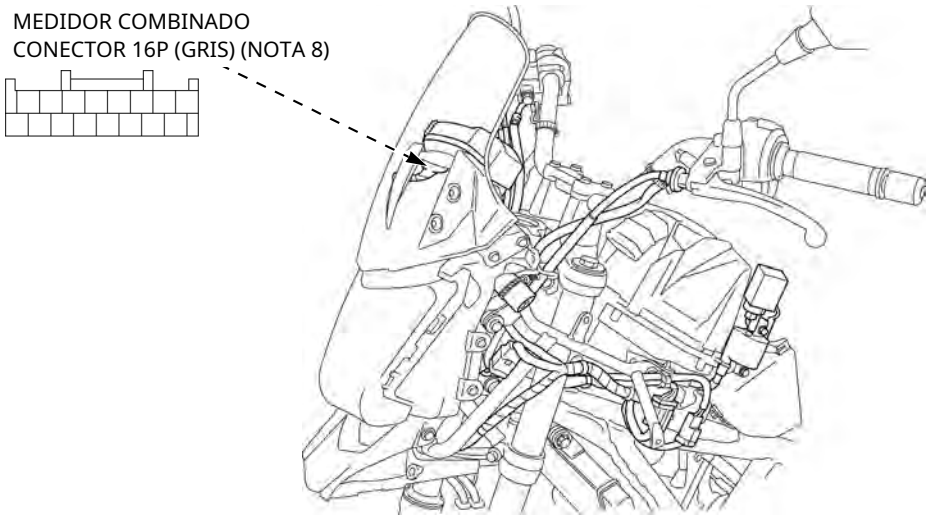
NOTA 6: Retire la cubierta inferior (página 2-28).



NOTA 7: Retire la carcasa del filtro de aire (página 7-14).



NOTA 8: Retire el parabrisas (página 2-23).



INFORMACIÓN DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE PGM-FI

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS GENERALES

Falla intermitente

El término "falla intermitente" significa que un sistema puede haber tenido una falla, pero ahora funciona correctamente. Si la MIL no se enciende, verifique si hay un mal contacto o si hay clavijas sueltas en todos los conectores relacionados con el circuito de solución de problemas. Si la MIL estaba encendida, pero luego se apagó, el problema original puede ser intermitente.

Abiertos y cortos

"Abiertos" y "Cortos" son términos eléctricos comunes. Un abierto es una ruptura en un cable o en una conexión. Un corto es una conexión accidental de un cable a tierra oa otro cable. En electrónica simple, esto generalmente significa que algo no funcionará en absoluto. Con ECM/PCM, esto puede significar que algo funcione, pero no de la forma en que se supone que debe hacerlo.

Si la MIL se ha encendido

Consulte LECTURA DE DTC (página 4-12). **Si la**

MIL no permaneció encendida

Si la MIL no permaneció encendida, pero hay un problema de conducción, realice la RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS POR SÍNTOMAS (página 4-7).

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

SISTEMA DE AUTODIAGNÓSTICO

El sistema PGM-FI está equipado con el sistema de autodiagnóstico. Cuando ocurre alguna anomalía en el sistema, el ECM/PCM enciende la MIL y almacena un DTC en su memoria borrable.

FUNCIÓN A PRUEBA DE FALLOS

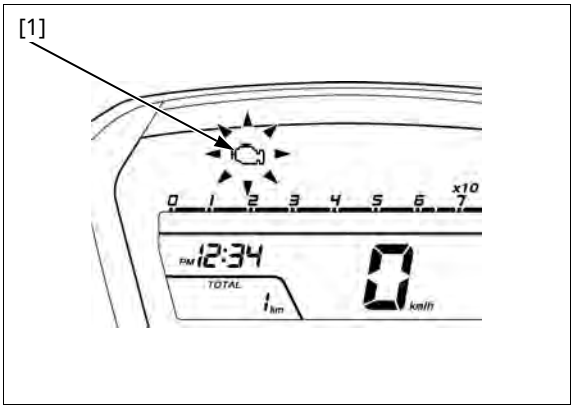
El sistema PGM-FI cuenta con una función a prueba de fallas para garantizar una capacidad de funcionamiento mínima incluso cuando hay problemas en el sistema. Cuando la función de autodiagnóstico detecta cualquier anomalía, la capacidad de funcionamiento se mantiene mediante un valor preprogramado en el mapa del programa simulado. Cuando se detecta alguna anomalía en el inyector, la función de seguridad detiene el motor para protegerlo de daños.

DTC

- El DTC se compone de un código principal y un código secundario y se muestra como un número con guión cuando se recupera del ECM/PCM con el probador de bolsillo HDS.
  Los dígitos delante del guión son el código principal, indican el componente de falla de la función.
  Los dígitos detrás del guión son el subcódigo, detallan el síntoma específico de la falla del componente o función.
  Por ejemplo, en el caso del sensor TP:
  – DTC 08 – 1 = (voltaje del sensor TP) – (inferior al valor especificado)
  – DTC 08 – 2 = (voltaje del sensor TP) – (superior al valor especificado)
- El diagnóstico de los sensores MAP, ECT, TP e IAT se realizará de acuerdo con la salida de voltaje del sensor afectado.
  Si ocurre una falla, el ECM/PCM determina la falla de función, compara la salida de voltaje del sensor con el valor estándar y luego envía el DTC correspondiente al probador de bolsillo HDS.
  Por ejemplo:
  – Si se abre la línea de voltaje de entrada (A) en el sensor MAP, el ECM/PCM detecta que el voltaje de salida es de aproximadamente 5 V, luego se mostrará el DTC 1-2 (voltaje alto del circuito del sensor MAP).
  – Si la línea de voltaje de entrada (B) en el sensor de TP está abierta, el ECM/PCM detecta que el voltaje de salida es 0 V, luego se mostrará el DTC 8-1 (voltaje bajo en el circuito del sensor de TP).

Patrón de parpadeo MIL

- Si el probador de bolsillo HDS no está disponible, el patrón de parpadeo de la MIL [1] puede leer el DTC de la memoria del ECM/PCM.
- El número de parpadeos de la MIL es equivalente al código principal del DTC (la MIL no puede mostrar el código secundario).
- La MIL parpadeará el DTC actual, en caso de que el ECM/PCM detecte el problema en ese momento, cuando el interruptor de encendido está en ON y el interruptor de parada del motor " " o en ralentí con el caballete lateral bajado. La MIL permanecerá ENCENDIDA cuando el la velocidad del motor es superior a 1.850 min-1(rpm) o con el caballete lateral levantado.
- La MIL tiene dos tipos de parpadeos, un parpadeo largo y un parpadeo corto. El parpadeo largo dura 1,3 segundos, el parpadeo corto dura 0,3 segundos. Un parpadeo largo equivale a diez parpadeos cortos. Por ejemplo, cuando dos parpadeos largos son seguidos por cinco parpadeos cortos, la MIL es 25 (dos parpadeos largos = 20 parpadeos, más cinco parpadeos cortos).
- Cuando el ECM/PCM almacena más de un DTC, la MIL los indicará parpadeando en orden del número más bajo al número más alto.



Comprobación de MIL

Cuando el interruptor de encendido está en ON y el interruptor de parada del motor " ", la MIL permanecerá encendida durante unos segundos y luego se apagará. Si la MIL no se enciende, resuelva el problema del circuito de la MIL (página 4-63).

DTC ACTUAL/DTC CONGELADO

El DTC se indica de dos maneras según el estado de la falla.

- En caso de que el ECM/PCM detecte el problema en este momento, la MIL se encenderá y la MIL comenzará a parpadear como su DTC cuando se baje el caballete lateral. Es posible leer el patrón de parpadeo de la MIL como el DTC actual.
- En caso de que el ECM/PCM no detecte ningún problema en este momento pero tenga un problema almacenado en su memoria, la MIL no se iluminará ni parpadeará. Si es necesario recuperar el problema anterior, lea el DTC congelado siguiendo el procedimiento de lectura de DTC (página 4-12).

INFORMACIÓN DEL PROBADOR DE BOLSILLO HDS

- El probador de bolsillo HDS puede leer el DTC, congelar datos, datos actuales y otras condiciones de ECM/PCM.

Cómo conectar el probador de bolsillo HDS Apague el interruptor de encendido. Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6). Retire el DLC [1] de la caja de la batería. Conecte el probador de bolsillo HDS al DLC.



Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " " compruebe el DTC y congele los datos.

NOTE:

Los datos congelados indican las condiciones del motor cuando se detectó el primer mal funcionamiento.

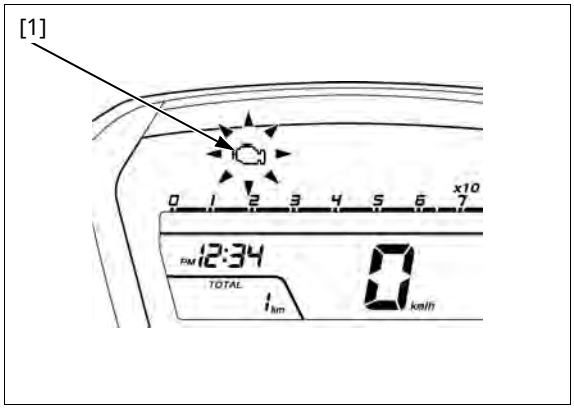
Restablecimiento de ECM/PCM

El probador de bolsillo HDS puede restablecer los datos de ECM/PCM, incluido el DTC, congelar datos y algo de memoria de aprendizaje.

Después de reiniciar el ECM/PCM, realice el procedimiento de reinicio del sensor TP (página 7-19).

LECTURA DE DTC

Arranque el motor y verifique la MIL [1].



NOTE:

Cuando el interruptor de encendido está en ON y el interruptor de parada del motor " ", la MIL permanecerá encendida durante unos segundos y luego se apagará.

Si la MIL permanece encendida o parpadea, conecte el probador de bolsillo HDS al DLC (página 4-12).
Lea el DTC, congele los datos y siga el índice de solución de problemas (página 4-15).

Para leer el DTC con la MIL parpadeando, consulte el siguiente procedimiento.

Lectura de DTC con la MIL Apague el interruptor de encendido. Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6). Retire el DLC [1] de la caja de la batería.

Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial.

CONEXIÓN: Marrón – Verde



HERRAMIENTA:

Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " parpadea y consulte el índice de DTC (página 4-15). ", lea, tenga en cuenta la MIL

NOTE:

Si el ECM/PCM tiene algún DTC en su memoria, la MIL comenzará a parpadear.

BORRAR DTC

Conecte el probador de bolsillo HDS al DLC (página 4-12).

Borre el DTC con el probador de bolsillo HDS mientras el motor está parado. Para borrar el DTC sin el probador de bolsillo HDS, consulte el siguiente procedimiento.

Cómo borrar el DTC con conector SCS

1. Apague el interruptor de encendido.
2. Retire el DLC [1] de la caja de la batería.
   Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial. **Conexión: Marrón – Verde**

HERRAMIENTA:

Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**

3. Encienda el interruptor de encendido y el interruptor de parada del motor " ".
4. Retire la herramienta especial del DLC.
5. La MIL se encenderá durante aproximadamente 5 segundos. Mientras se enciende la MIL, vuelva a cortocircuitar los terminales DLC con una herramienta especial. La memoria de autodiagnóstico se borra si la MIL se apaga y comienza a parpadear.



NOTE:

- El DLC debe puentearse mientras la MIL está encendida. De lo contrario, la MIL no comenzará a parpadear.
- Tenga en cuenta que la memoria de autodiagnóstico no se puede borrar si el interruptor de encendido se apaga antes de que la MIL comience a parpadear.

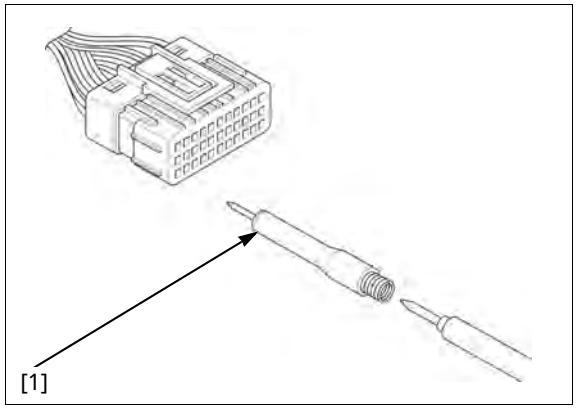
INSPECCIÓN DE CIRCUITO

INSPECCION EN EL CONECTOR ECM/PCM

- Siempre limpie alrededor y mantenga cualquier material extraño alejado de los conectores ECM/PCM 33P antes de desconectarlos.
- Un sistema PGM-FI defectuoso a menudo está relacionado con terminales mal conectados o corroídos. Verifique esas conexiones antes de continuar.
- Al realizar pruebas en el terminal del conector(es) 33P del ECM/PCM (lado del mazo de cables), utilice siempre la sonda de prueba [1]. Inserte la sonda de prueba en el terminal del conector, luego conecte la sonda del multímetro digital a la sonda de prueba.

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



CONEXIÓN DEL ARNÉS DE PRUEBA (NC700X/XA/S/SA) Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA) (página 2-14). Retire la cubierta lateral (NC700S/SA) (página 2-13).

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector ECM 33P (negro) [1].



Conecte el arnés de prueba del ECM [1] entre el arnés de cables principal [2] y el ECM [3].

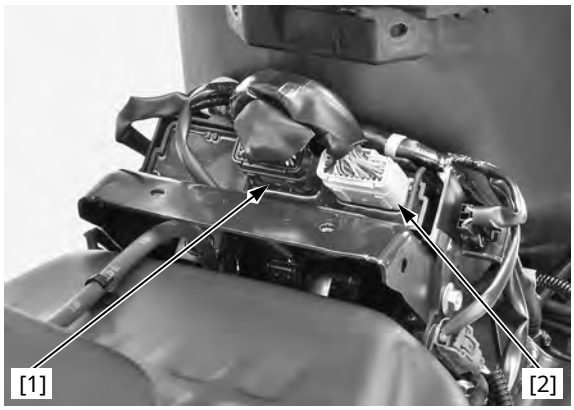
HERRAMIENTA:

Arnés de prueba ECM 33P **070MZ-MCA0100**



CONEXIÓN DEL ARNÉS DE PRUEBA (NC700XD/SD) Retire el conjunto de tapa/bisagra de la caja portaequipajes (página 2-19). Apague el interruptor de encendido.

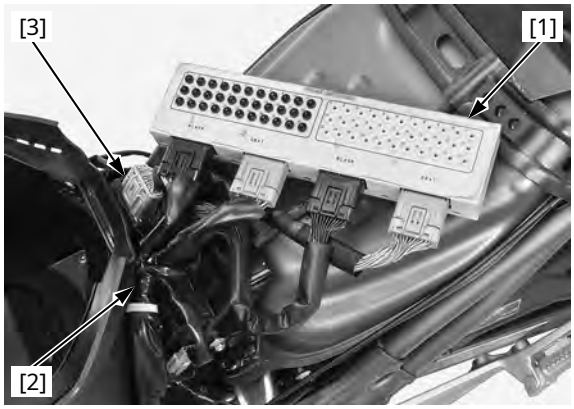
Desconecte el conector PCM 33P (negro) [1] y el conector PCM 33P (gris) [2].



Conecte el arnés de prueba del ECM [1] entre el arnés de cables principal [2] y el PCM [3].

HERRAMIENTA:

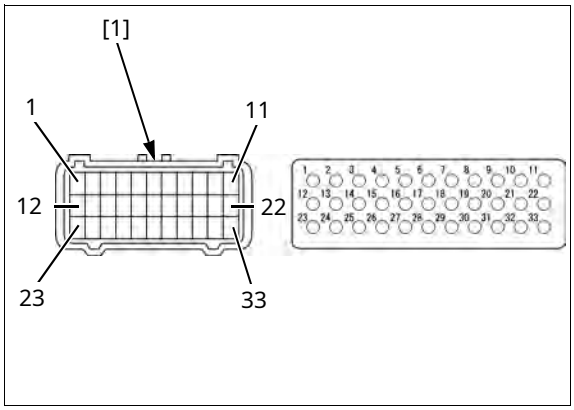
Arnés de prueba ECM 33P **070MZ-MCA0100**



DISPOSICIÓN DE TERMINALES DEL ARNÉS DE PRUEBA

Los terminales del conector ECM/PCM 33P [1] están numerados como se muestra en esta ilustración.

Los terminales del arnés de prueba del ECM tienen el mismo diseño que los terminales del conector 33P del ECM/PCM, como se muestra.



ÍNDICE DTC

DTC (MIL parpadea)	Fallo de función	Síntoma/función a prueba de fallas	Referirse a (DTC)	Referirse a (MIL)
1-1 (1)	Bajo voltaje del circuito del sensor MAP (menos de 0.029 V) • Mal funcionamiento del sensor MAP o de su circuito	• El motor funciona normalmente • Valor preprogramado: 225 mmHg/ 30 kPa	4-21	4-43
1-2 (1)	Alto voltaje del circuito del sensor MAP (más de 3.809 V) • Contacto suelto o deficiente del conector de la unidad del sensor • Mal funcionamiento del sensor MAP o de su circuito	• El motor funciona normalmente • Valor preprogramado: 225 mmHg/ 30 kPa	4-22	
7-1 (7)	Bajo voltaje del circuito del sensor ECT (menos de 0.049 V) • Mal funcionamiento del sensor ECT o de su circuito	• Arranque difícil a baja temperatura • Valor preprogramado: 110°C/ 230°F • El ventilador de refrigeración se enciende	4-23	4-45
7-2 (7)	Alto voltaje del circuito del sensor ECT (más de 4.946 V) • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor ECT • Mal funcionamiento del sensor ECT o de su circuito	• Arranque difícil a baja temperatura • Valor preprogramado: 110°C/ 230°F • El ventilador de refrigeración se enciende	4-24	
8-1 (8)	Bajo voltaje del circuito del sensor TP (menos de 0.122 V) • Contacto suelto o deficiente del conector de la unidad del sensor • Mal funcionamiento del sensor TP o de su circuito	• Mala aceleración del motor • Valor preprogramado: 0°	4-26	4-47
8-2 (8)	Circuito sensor TP alto voltaje (más de 4.966 V) • Mal funcionamiento del sensor TP o de su circuito	• Mala aceleración del motor • Valor preprogramado: 0°	4-27	
9-1 (9)	Bajo voltaje del circuito del sensor IAT (menos de 0.049 V) • Mal funcionamiento del sensor IAT o de su circuito	• El motor funciona normalmente • Valor preprogramado: 35°C/95°F	4-28	4-48
9-2 (9)	Alto voltaje del circuito del sensor IAT (más de 4.946 V) • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor IAT • Mal funcionamiento del sensor IAT o de su circuito	• El motor funciona normalmente • Valor preprogramado: 35°C/95°F	4-29	
11-1 (11)	Sensor VS sin señal • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor VS • Circuito abierto o cortocircuito en el cable del sensor VS • Sensor VS defectuoso	• El motor funciona normalmente	4-30	NC700X/XA/ S/SA: 4-50 NC700XD/SD: 4-51
12-1 (12)	Mal funcionamiento del circuito del inyector n.° 1 • Contacto flojo o deficiente del conector del inyector • Mal funcionamiento del inyector o de su circuito	• El motor no arranca • Inyector, bomba de combustible y bobina de encendido apagados	4-32	4-53
13-1 (13)	Mal funcionamiento del circuito del inyector n.° 2 • Contacto flojo o deficiente del conector del inyector • Mal funcionamiento del inyector o de su circuito	• El motor no arranca • Inyector, bomba de combustible y bobina de encendido apagados	4-33	4-54
21-1 (21)	O_2mal funcionamiento del sensor • Contacto flojo o deficiente de la O_2 conector del sensor • O_2mal funcionamiento del sensor o de su circuito	• El motor funciona normalmente	4-34	4-54
29-1 (29)	Mal funcionamiento del circuito IACV • Contacto flojo o deficiente del conector IACV • IACV o mal funcionamiento de su circuito	• El motor se para, es difícil arrancar, el ralentí es irregular	4-35	4-56
33-2 (–)	Mal funcionamiento de la EEPROM del ECM/PCM	• El motor funciona normalmente	4-37	–

DTC (MIL parpadea)	Fallo de función	Síntoma/función a prueba de fallas	Referirse a (DTC)	Referirse a (MIL)
54-1 (54)	Bajo voltaje del circuito del sensor de ángulo de banco (menos de 0,020 V) • Mal funcionamiento del sensor de ángulo de inclinación o de su circuito	• El motor funciona normalmente • La función de parada del motor no funciona	4-37	4-58
54-2 (54)	Alto voltaje del circuito del sensor de ángulo de banco (más de 4.986 V) • Contacto flojo o deficiente del conector del sensor de ángulo de inclinación lateral • Mal funcionamiento del sensor de ángulo de inclinación o de su circuito	• El motor funciona normalmente • La función de parada del motor no funciona	4-38	
84-1 (84)	CPC en el mal funcionamiento de PCM • PCM defectuoso	• El sistema de cambio de marchas se detiene	4-40	4-59
86-1 (86)	Mal funcionamiento de la comunicación del medidor • Circuito abierto o cortocircuito en el cable TXD/RXD • Medidor combinado defectuoso	• El motor funciona normalmente	4-40	4-60
87-1 (87)	Interruptor EOP de alto voltaje (más de 1.001 V) • Contacto suelto o deficiente del conector del interruptor EOP • Circuito abierto en el cable del interruptor EOP • Mal funcionamiento del interruptor EOP o de su circuito	• El motor funciona normalmente • El indicador de presión de aceite permanece encendido	4-42	4-62

INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN DE LA UNIDAD DEL SENSOR

ANTES DE LA SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DTC

NOTE:

- Cuando el DTC muestre 1-1, 1-2, 8-1 y 8-2, compruebe lo siguiente antes de solucionar el problema del DTC.
- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor y el conector 33P (negro) del ECM.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor y en los conectores 33P del PCM.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada de energía de la unidad del sensor

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1].

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor "".

Mida el voltaje en el lado del mazo de cables.

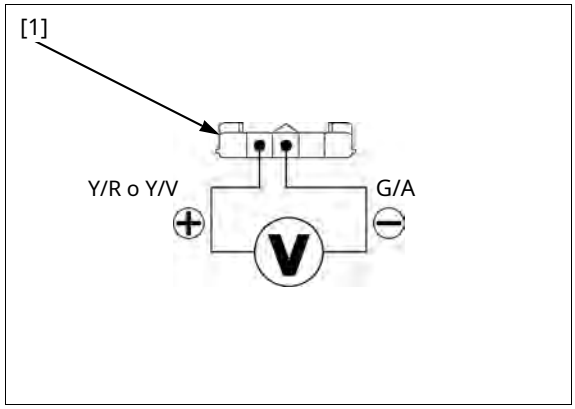
Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

NC700XD/SD:

Amarillo/violeta (+) – Verde/amarillo (–)



Estándar: 4,75 – 5,25 V

Si el voltaje dentro de 4.75 – 5.25

***V?* SÍ** – Apague el interruptor de encendido. Conecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor e inicie la solución de problemas de DTC (página 4-21).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de cortocircuito de la línea de voltaje de entrada de la unidad del sensor

Apague el interruptor de encendido.

Verifique la continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1] del lado del mazo de cables y tierra.

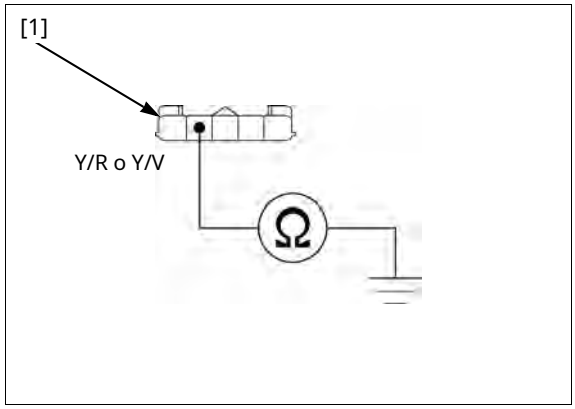
Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

Amarillo/rojo – Tierra

NC700XD/SD:

Amarillo/violeta – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable amarillo/rojo
• Cortocircuito en el cable amarillo/violeta

NO – VAYA AL PASO 3.

3. Inspección del circuito abierto de la línea de alimentación de la unidad del

sensor Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (negro) (NC700XD/SD) [2]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [3]

Compruebe si hay continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [4] y el conector 33P del ECM/PCM.

Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

Amarillo/rojo – Amarillo/rojo
Verde/amarillo – Verde/amarillo

NC700XD/SD:

Amarillo/violeta – Amarillo/violeta
Verde/amarillo – Verde/amarillo

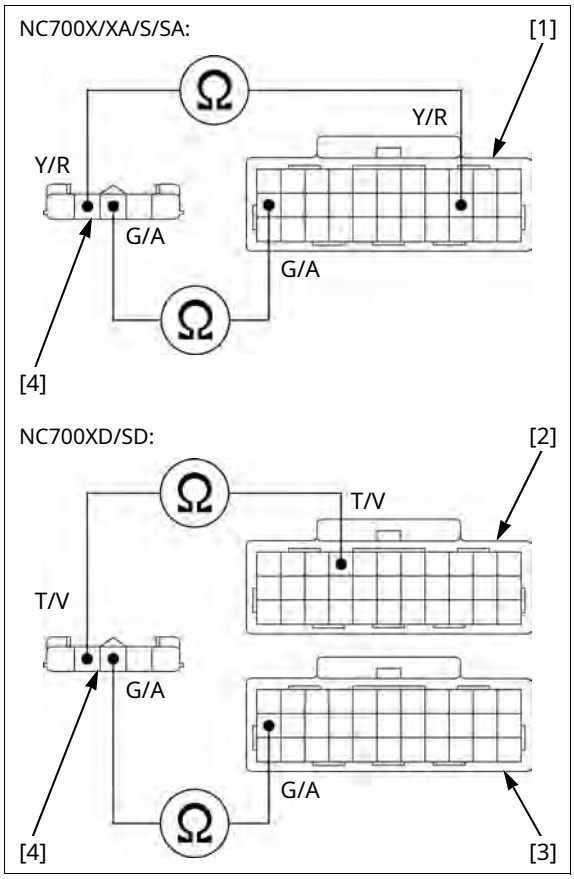
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/rojo
• Circuito abierto en el cable amarillo/violeta
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo



SOLUCIÓN DE PROBLEMAS ANTES DE MIL

NOTE:

- Cuando la MIL parpadee 1 y 8 veces, compruebe lo siguiente antes de solucionar el problema de la MIL.
- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor y el conector 33P (negro) del ECM.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor y en los conectores 33P del PCM.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada de energía de la unidad del

sensor 1 Apague el interruptor de encendido.

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Mida el voltaje en los terminales del arnés de prueba del ECM.

Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
14 (+) – 22 (–)
NC700XD/SD:
A8 (+) – B22 (–)

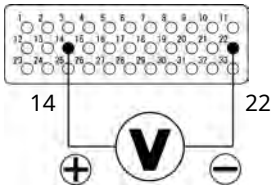
Estándar: 4,75 – 5,25 V

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

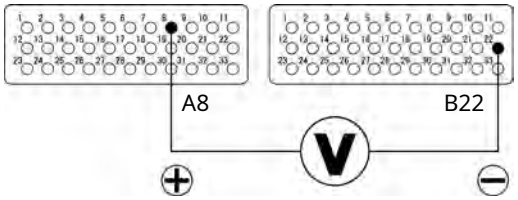
SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 3.

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:



2. Inspección del voltaje de entrada de energía de la unidad del

sensor 2 Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1].

Encienda el interruptor de encendido.

Mida el voltaje en el lado del mazo de cables.

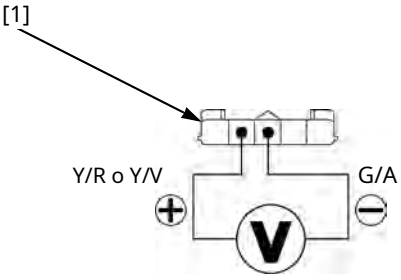
Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)
NC700XD/SD:
Amarillo/violeta (+) – Verde/amarillo (–)

Estándar: 4,75 – 5,25 V

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – Apague el interruptor de encendido. Conecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor e inicie la solución de problemas de MIL (página 4-43).

NO – VAYA AL PASO 4.



3. Inspección de cortocircuito de la línea de voltaje de entrada de la unidad del sensor

Apague el interruptor de encendido.

Verifique la continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

Amarillo/rojo – Tierra

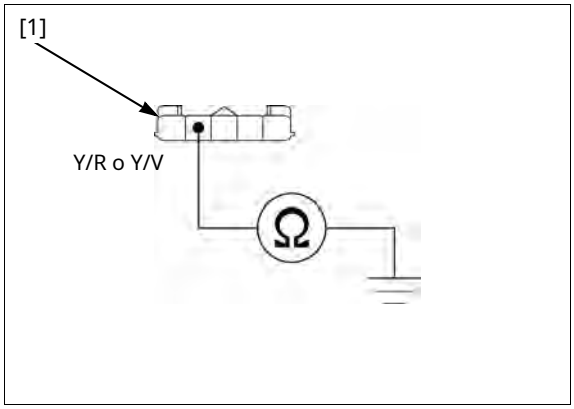
NC700XD/SD:

Amarillo/violeta – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable amarillo/rojo
• Cortocircuito en el cable amarillo/violeta

NO – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.



4. Inspección del circuito abierto de la línea de voltaje de entrada de la unidad del sensor

Compruebe si hay continuidad entre el arnés de prueba del ECM [1] y el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [2] del lado del arnés de cables.

Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

14 – Amarillo/rojo

22 – Verde/amarillo

NC700XD/SD:

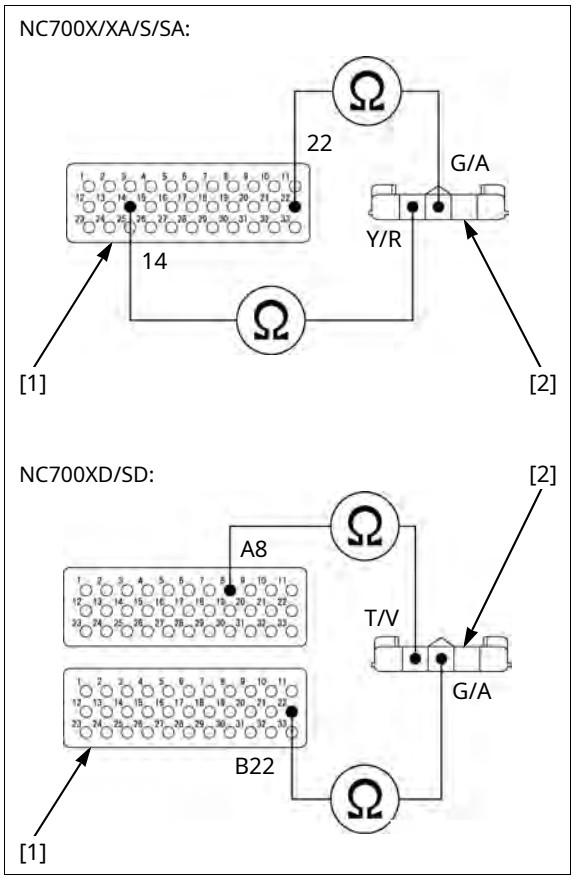
A8 – Amarillo/violeta

B22 – Verde/amarillo

¿Hay continuidad?

SÍ – falla intermitente

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/rojo
• Circuito abierto en el cable amarillo/violeta
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo



SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DTC

DTC 1-1 (VOLTAJE BAJO DEL SENSOR MAP)

NOTE:

- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor MAP

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Compruebe el sensor MAP con el probador de bolsillo HDS.

***¿Se indica alrededor de 0 V?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO **–** falla intermitente

2. Inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor

Compruebe la inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor (página 4-17).

***¿Es normal la línea de alimentación de la unidad del sensor?* SÍ** **–** VAYA AL PASO 3.

NO **–** Reemplace o repare el circuito anormal.

3. Inspección del voltaje de salida del sensor MAP

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1].

Encienda el interruptor de encendido.

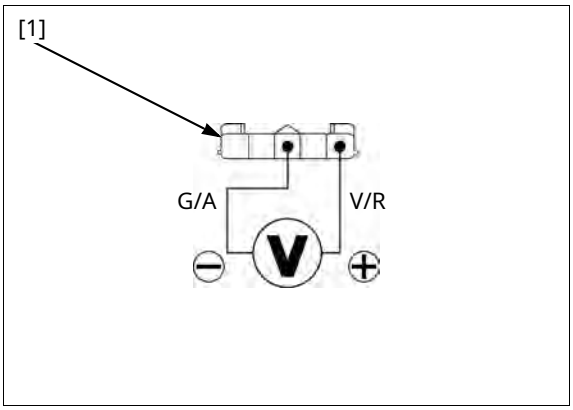
Mida el voltaje en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor del lado del mazo de cables.

Conexión: Violeta/rojo (+) – Verde/amarillo (–)
Estándar: 4,75 – 5,25 V

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ **–** VAYA AL PASO 5.

NO **–** VAYA AL PASO 4.



4. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor MAP

Apague el interruptor de encendido.

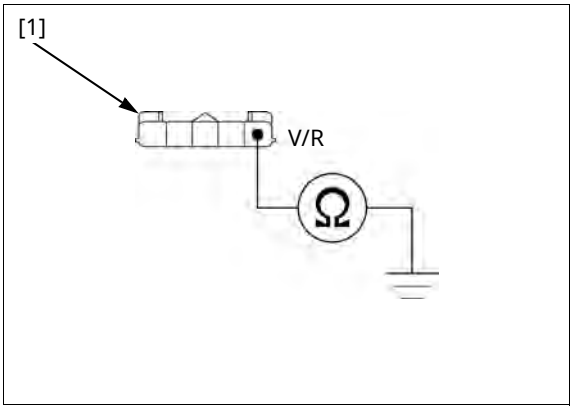
Verifique la continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Violeta/rojo – tierra

¿Hay continuidad?

SÍ **–** Cortocircuito en el cable violeta/rojo

NO **–** VAYA AL PASO 5.



5. Inspección del sensor MAP

Reemplace la unidad del sensor por una en buen estado (página 7-15).

Apague el interruptor de encendido.

Conectar el conector 5P (Negro) de la unidad

sensora. Borre los DTC (página 4-13).

Encienda el interruptor de encendido.

Compruebe el sensor MAP con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 1-1? **SÍ**

– Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Unidad de sensor original defectuosa (sensor MAP)

DTC 1-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR MAP)

NOTE:

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:

– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)

– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor MAP 1

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Compruebe el sensor MAP con el probador de bolsillo

HDS. ***¿Se indican unos 5 V?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – • Falla intermitente

• Contacto suelto o deficiente en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor

2. Inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor

Compruebe la inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor (página 4-17).

¿Es normal la línea de alimentación de la unidad del

sensor? **Sí** – VAYA AL PASO 3.

NO – Reemplace o repare el circuito anormal.

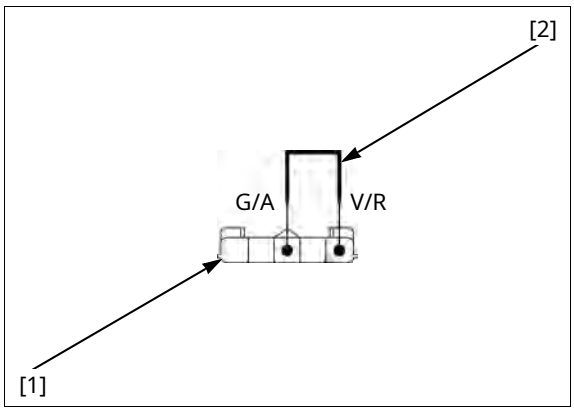
3. Inspección del sistema del sensor MAP 2

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1].

Conecte los terminales del conector 5P (negro) de la unidad del sensor en el lado del mazo de cables con un cable de puente [2].

Conexión: Violeta/rojo – Verde/amarillo



Encienda el interruptor de encendido.

Compruebe el sensor MAP con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V? **SÍ**

– Unidad de sensor defectuosa (sensor MAP)

NO – VAYA AL PASO 4.

4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor MAP

Apague el interruptor de

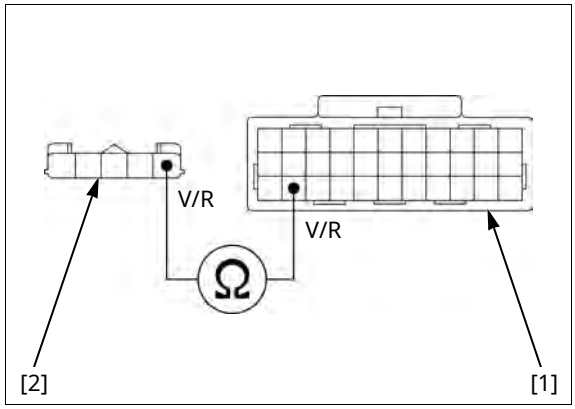
encendido. Retire el cable

puente. Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]

Verifique la continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Violeta/rojo – Violeta/rojo



HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable violeta/rojo

DTC 7-1 (SENSOR DE ECT DE BAJO VOLTAJE)

NOTE:

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor ECT

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Compruebe el sensor ECT con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V? **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor de ECT Apague el interruptor

de encendido. Desconecte el conector 2P del

sensor ECT. Encienda el interruptor de encendido.

Compruebe el sensor ECT con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V? **SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – VAYA AL PASO 3.

3. Inspección de resistencia del sensor ECT

Apague el interruptor de encendido.

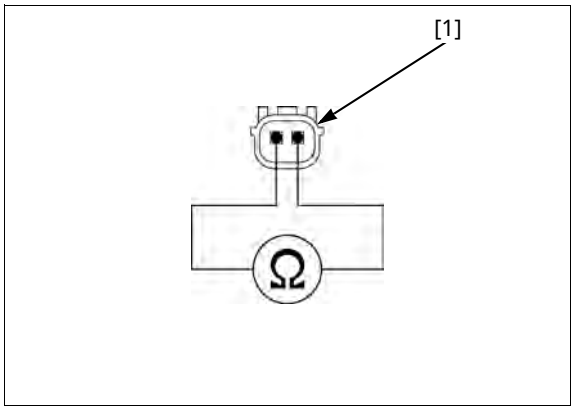
Mida la resistencia en los terminales del sensor ECT [1].

Estándar: 1,0 – 1,3 kΩ (40 °C/104 °F)

¿Está la resistencia entre 1,0 y 1,3 kΩ (40 °C/104 °F)?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor de ECT defectuoso



4. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ECT

Apague el interruptor de encendido.

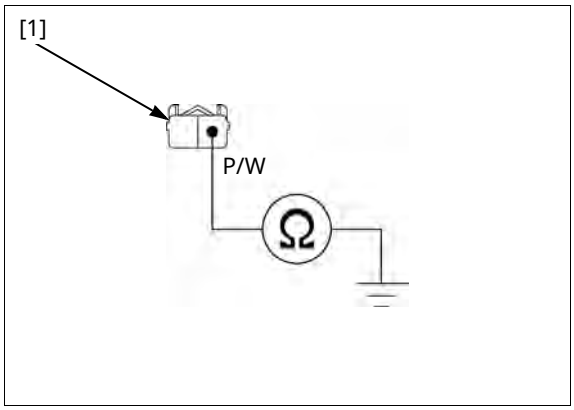
Compruebe la continuidad entre el conector 2P del sensor de ECT [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rosa/blanco – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/blanco

NO – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 7-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR DE ECT)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P del sensor ECT y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el DTC.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P del sensor ECT y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor ECT

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Compruebe el sensor ECT con el probador de bolsillo HDS. ***¿Se indican unos 5 V?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor de ECT Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector 2P del sensor de ECT [1].

Conecte los terminales del conector 2P del sensor de ECT en el lado del mazo de cables con un cable de puente [2].

Conexión: Rosa/blanco – Verde/amarillo

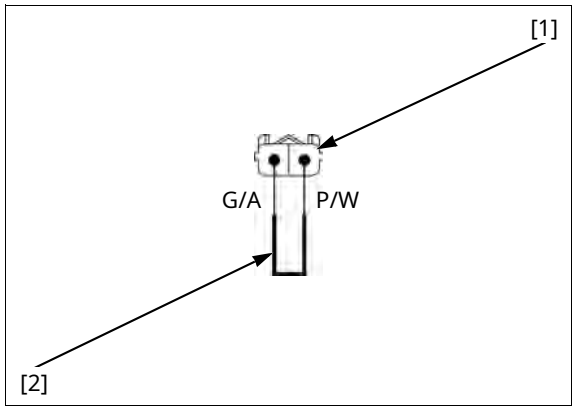
Encienda el interruptor de encendido.

Compruebe el sensor ECT con el probador de bolsillo HDS.

***¿Se indica alrededor de 0 V?* SÍ**

– Inspeccione el sensor de ECT (página 22-19).

NO – VAYA AL PASO 3.



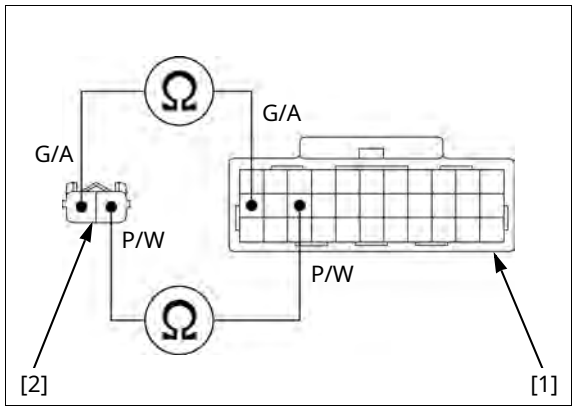
3. Inspección del circuito abierto de la línea del sensor ECT Apague el interruptor de encendido. Retire el cable puente. Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]

Compruebe si hay continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 2P del sensor de ECT [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Rosa/blanco – Rosa/blanco
Verde/amarillo – Verde/amarillo

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/blanco
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo

DTC 8-1 (SENSOR TP BAJO VOLTAJE)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:

  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el DTC.

- NC700XD/SD:

  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el DTC.

- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor TP

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Verifique el sensor TP con el probador de bolsillo HDS con el acelerador completamente cerrado.

¿Se indica alrededor de 0 V?

SÍ – falla intermitente

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor

Compruebe la inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor (página 4-17).

¿Es normal la línea de alimentación de la unidad del sensor?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Reemplace o repare el circuito anormal.

3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de TP

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1].

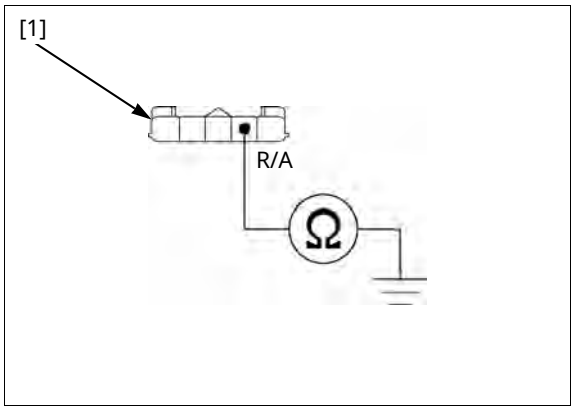
Verifique la continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad del sensor del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rojo/amarillo – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rojo/amarillo

NO – VAYA AL PASO 4.



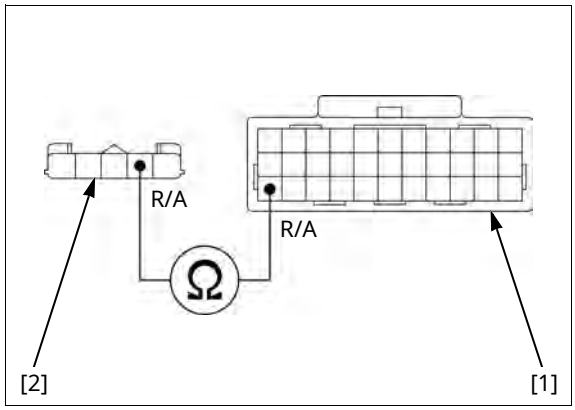
4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor de

TP Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]

Verifique la continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Rojo/amarillo – Rojo/amarillo



HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en el cable rojo/amarillo

5. Inspección del sensor de TP

Reemplace la unidad del sensor por una en buen estado (página 7-15).

Conecte lo siguiente:

– Conector 5P de la unidad de sensores
– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Borre los DTC (página 4-13). Encienda

el interruptor de encendido.

Compruebe el sensor TP con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 8-1? **SÍ**

– Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Unidad de sensor original defectuosa (sensor TP)

DTC 8-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR TP)

NOTE:

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor TP

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Compruebe el sensor TP con el probador de bolsillo

HDS. ***¿Se indican unos 5 V?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del sensor TP

Verifique que el voltaje del sensor TP aumente continuamente al mover el acelerador de completamente cerrado a completamente abierto usando el menú de lista de datos del probador de bolsillo HDS.

¿El voltaje aumenta continuamente?

SÍ – falla intermitente

NO – Reemplace el sensor TP (unidad del sensor) por uno en buen estado y vuelva a verificar.

3. Inspección de resistencia del sensor TP

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]

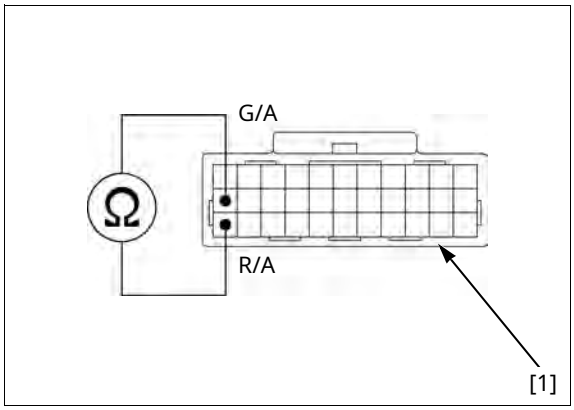
Mida la resistencia en el conector 33P del ECM/PCM del lado del mazo de cables.

Conexión: Rojo/amarillo – Verde/amarillo
Estándar: 0,29 – 0,71 Ω (20 °C/68 °F)

¿Está la resistencia entre 0,29 y 0,71 Ω (20 °C/68 °F)?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Unidad de sensor defectuosa (sensor TP)



4. Inspección del voltaje de entrada de energía del sensor TP

Conecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1].

Encienda el interruptor de encendido.

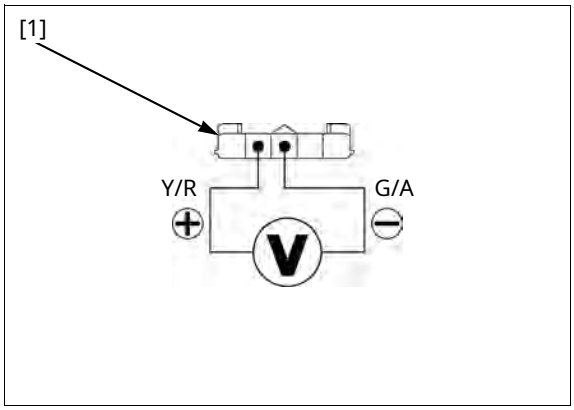
Mida el voltaje en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor del lado del mazo de cables.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–) Estándar: 4,75 – 5,25 V

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable verde/amarillo
• Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



DTC 9-1 (VOLTAJE BAJO DEL SENSOR IAT)

NOTE:

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor IAT

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Compruebe el sensor IAT con el probador de bolsillo HDS.

***¿Se indica alrededor de 0 V?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor IAT Apague

el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (negro) del sensor IAT. Encienda

el interruptor de encendido.

Compruebe el sensor IAT con el probador de bolsillo HDS.

***¿Se indica alrededor de 0 V?* SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Sensor IAT defectuoso

3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida de voltaje del sensor IAT

Apague el interruptor de encendido.

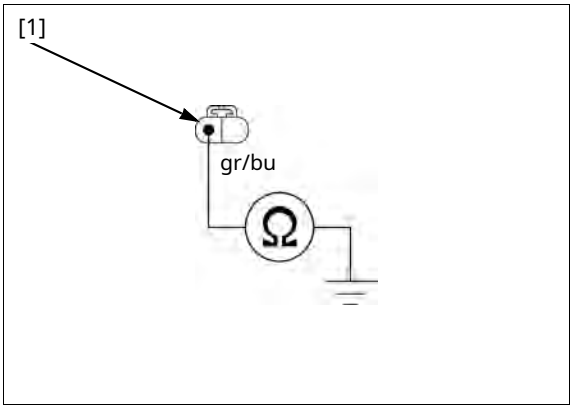
Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor IAT [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Gris/azul – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable gris/azul

NO – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 9-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR IAT)

NOTE:

• NC700X/XA/S/SA:

Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto suelto o deficiente en el conector 2P (negro) del sensor IAT y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el DTC.

• NC700XD/SD:

Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P (negro) del sensor IAT y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el DTC.

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:

– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)

– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor IAT

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Compruebe el sensor IAT con el probador de bolsillo HDS. ***¿Se indican unos 5 V?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor IAT Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (negro) del sensor IAT [1].

Conecte los terminales del conector 2P (negro) del sensor IAT en el lado del mazo de cables con un cable de puente [2].

Conexión: Gris/azul – Verde/amarillo

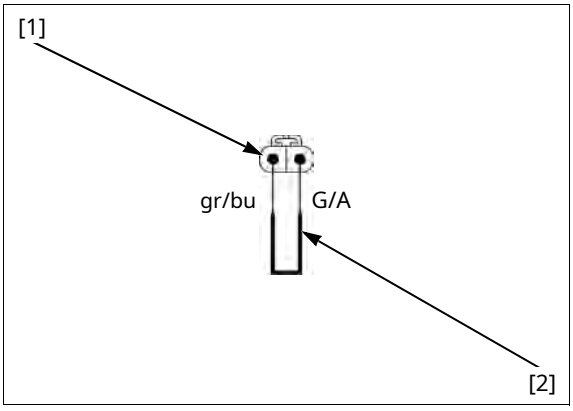
Encienda el interruptor de encendido.

Compruebe el sensor IAT con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V? **SÍ**

– Sensor IAT defectuoso

NO – VAYA AL PASO 3.



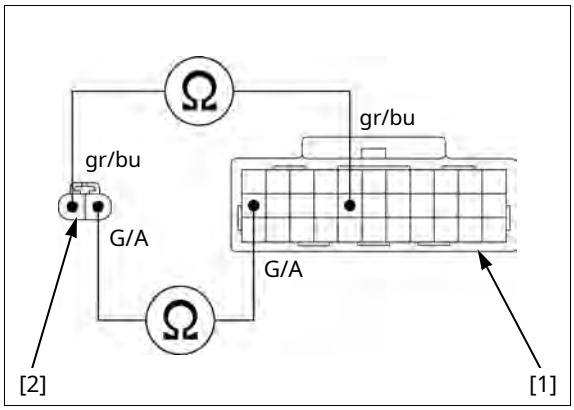
3. Inspección del circuito abierto de la línea del sensor IAT

Apague el interruptor de encendido. Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]

Verifique la continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 2P (negro) del sensor IAT [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Gris/azul – Gris/azul
Verde/amarillo – Verde/amarillo



HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable gris/azul
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo

DTC 11-1 (VS SENSOR)

NOTE:
• NC700X/XA/S/SA:
Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en el sensor VS 3P (negro) y el conector 16P (gris) del medidor combinado, luego vuelva a verificar el DTC.
• NC700XD/SD:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 3P (negro) del sensor VS y el conector 33P (negro) del PCM, luego vuelva a verificar el DTC.
• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor

VS Borre los DTC (página 4-13).

Realice una prueba de conducción de la motocicleta por encima de los 2000 min.-1 (rpm). Pare el motor.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Compruebe el sensor VS con el probador de bolsillo HDS. ***¿Está indicado el DTC 11-1?*** **SÍ**

– • NC700X/XA/S/SA: VAYA AL PASO 2.
• NC700XD/SD: VAYA AL PASO 3.

NO – falla intermitente

2. Inspección del velocímetro Compruebe el funcionamiento del velocímetro. ***¿El velocímetro funciona normalmente?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Inspeccione el velocímetro (página 22-8).

3. Inspección del voltaje de entrada del sensor VS

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1]. Encienda el interruptor de encendido.

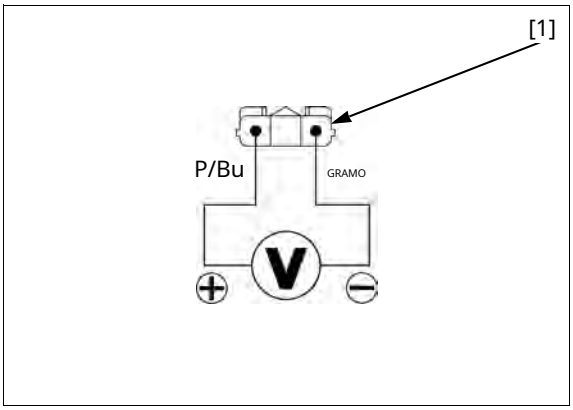
Mida el voltaje en el conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables.

Conexión: rosa/azul (+) – verde/rojo (–)
Estándar: voltaje de la batería

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/azul
• Circuito abierto en el cable verde/rojo



4. Inspección de cortocircuito de la línea de señal del sensor VS

Apague el interruptor de encendido.

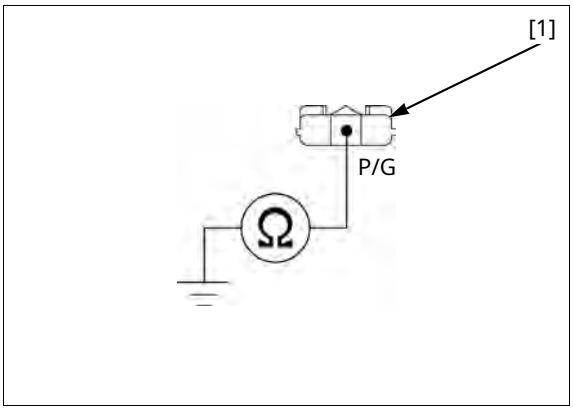
Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rosa/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/verde

NO – VAYA AL PASO 5.



5. Inspección del circuito abierto de la línea de señal del sensor VS

NC700X/XA/S/SA:
Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [1].
Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS [2] y el conector 16P (gris) del medidor combinado del lado del mazo de cables.

Conexión: Rosa/verde – Rosa/verde

NC700XD/SD:
Desconecte el conector PCM 33P (gris) [3].
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS [4] y el conector 33P (gris) del PCM del lado del mazo de cables.

Conexión: Rosa/verde – Rosa/verde

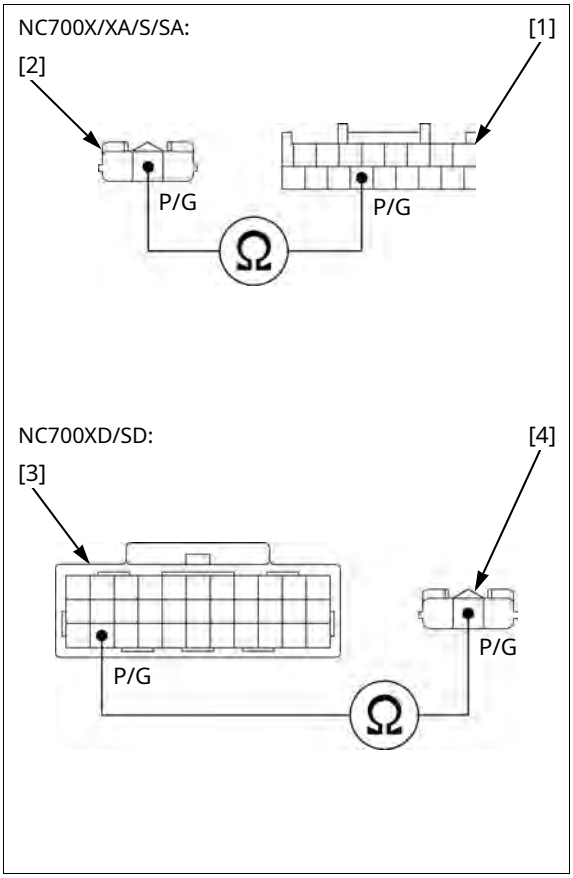
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

NO – Circuito abierto en el cable rosa/verde



6. Inspección del sensor VS

Reemplace el sensor VS por uno en buen estado (página 22-18).

Conecte lo siguiente:

– Conector de medidor combinado 16P (gris) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Borre los DTC (página 4-13).

Realice una prueba de conducción de la motocicleta por encima de los 2000 min.-1 (rpm). Pare el motor.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Compruebe el sensor VS con el probador de bolsillo HDS. ***¿Está indicado el DTC 11-1?*** **SÍ**

– Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor VS original defectuoso

DTC 12-1 (INYECTOR N° 1)

NOTE:

• NC700X/XA/S/SA:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto suelto o deficiente en el conector 2P (gris) del inyector y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el DTC.
• NC700XD/SD:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto suelto o deficiente en el conector 2P (gris) del inyector y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el DTC.
• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema de inyectores

Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Compruebe el inyector con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 12-1?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

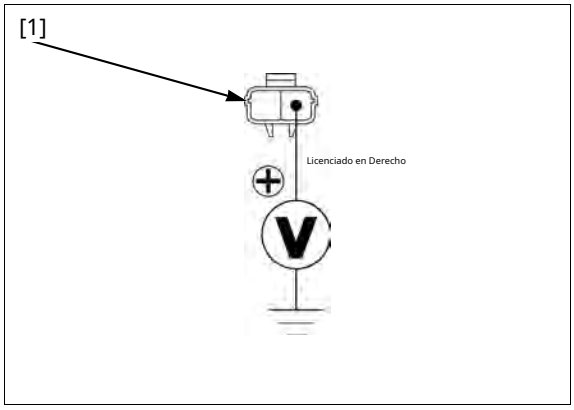
NO – falla intermitente

2. Inspección del voltaje de entrada del inyector

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (Gris) del inyector [1]. Encienda el interruptor de encendido.

Mida el voltaje entre el conector 2P (Gris) del inyector del lado del mazo de cables y tierra.
Conexión: Negro (+) – Tierra (–)
Estándar: Voltaje de la batería



¿Existe el voltaje estándar? **SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto o cortocircuito en el cable negro

3. Inspección de cortocircuito de la línea de señal del inyector

Apague el interruptor de encendido.

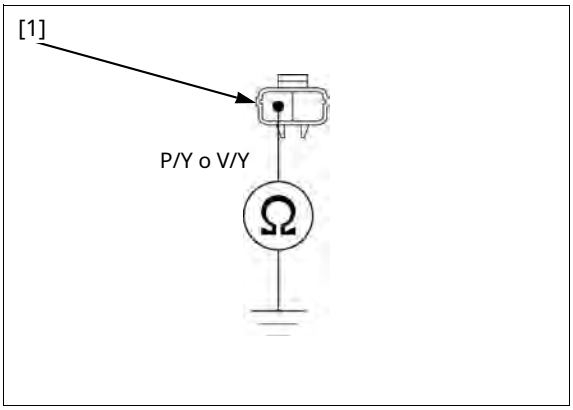
Compruebe la continuidad entre el conector 2P (gris) del inyector [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: No.1: Rosa/amarillo – Tierra
No.2: Violeta/amarillo – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable rosa/amarillo
• Cortocircuito en el cable violeta/amarillo

NO – VAYA AL PASO 4.



4. Inspección de resistencia del inyector

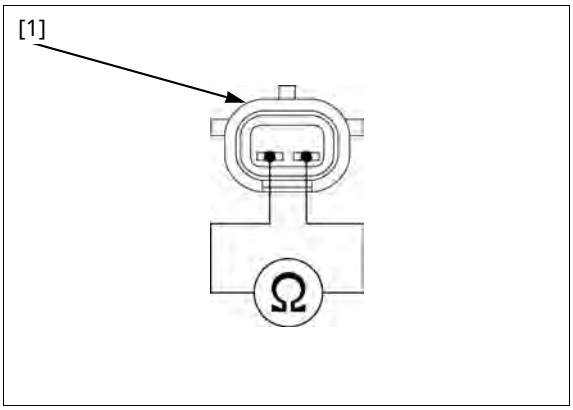
Mida la resistencia entre los terminales del conector 2P (gris) [1] del inyector.

Estándar: 11 – 13 Ω (20 °C/68 °F)

¿Está la resistencia entre 11 y 13 Ω (20 °C/68 °F)?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – inyector defectuoso



5. Inspección del circuito abierto de la línea de señal del

inyector Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]

Compruebe la continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 2P (gris) del inyector [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: No.1: Rosa/amarillo – Rosa/amarillo
No.2: Violeta/amarillo – Violeta/amarillo

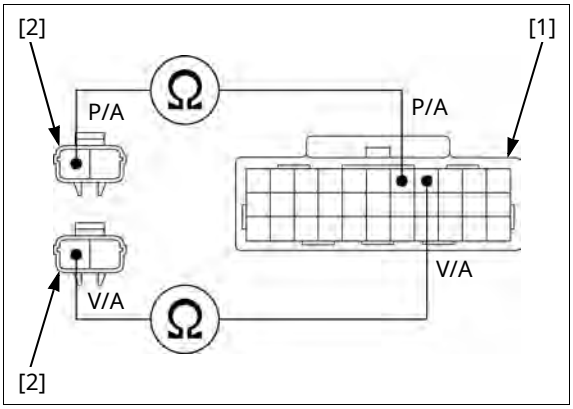
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/amarillo
• Circuito abierto en el cable violeta/amarillo



DTC 13-1 (INYECTOR N° 2)

Consulte la página 4-32

DTC 21-1 (O_2SENSOR)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto flojo o deficiente en el O_2conector del sensor 1P (negro) o O 2la tapa del sensor y el conector ECM 33P (negro), luego vuelva a verificar el DTC.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto flojo o deficiente en el O_2conector del sensor 1P (negro) o O 2la tapa del sensor y el conector PCM 33P (gris), luego vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. O_2Inspección del sistema de sensores

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Arranque el motor y caliéntelo hasta que la temperatura del refrigerante sea de 80 °C (176 °F).

Pruebe la motocicleta y verifique el O_2sensor con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 21-1?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

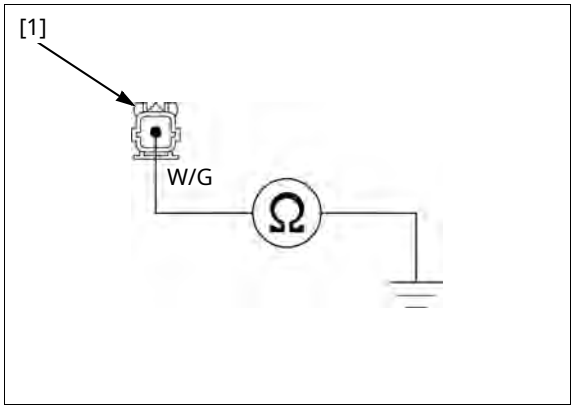
2. O_2Inspección de cortocircuito del sensor

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte la O_2conector del sensor 1P (negro) [1].

Compruebe la continuidad entre el O_2conector del sensor 1P (negro) del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Blanco/verde – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable blanco/verde

NO – VAYA AL PASO 3.

3. O_2Inspección de circuito abierto de la línea del sensor 1 Desconecte lo siguiente:

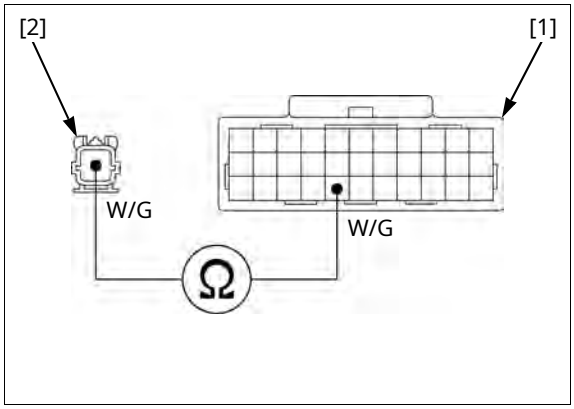
– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]

Verifique la continuidad entre el conector ECM/PCM 33P y O_2conector del sensor 1P (negro) [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Blanco/verde – Blanco/verde

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

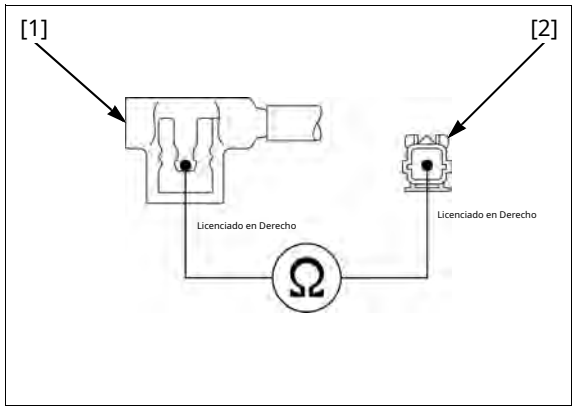
SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable blanco/verde

4. O_2Inspección de circuito abierto de la línea del sensor 2

Desconecte la O_2tapa del sensor [1].

Compruebe la continuidad entre el O_2tapa del sensor y O_2sensor 1P (Negro) conector [2] del lado del sensor.



Conexión: Negro – Negro

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en el cable negro

5. O_2Inspección de sensores

Reemplace la O_2sensor con uno en buen estado (página 4-69).

Conecte lo siguiente:

– O_2sensor 1P (negro) conector
– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Borre los DTC (página 4-13).

Arranque el motor y caliéntelo hasta que la temperatura del refrigerante sea de 80 °C (176 °C).

Pruebe la motocicleta y vuelva a comprobar el O_2sensor con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 21-1?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – O original defectuoso$_2$sensor y/o O_2cable sensor

DTC 29-1 (IACV)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en el conector IACV 4P (negro) y el conector ECM 33P (negro), luego vuelva a verificar el DTC.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector IACV 4P (negro) y el conector PCM 33P (gris), luego vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Verifique el IACV con el probador de bolsillo HDS.

***¿Está indicado el DTC 29-1?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – • Falla intermitente
• Contacto suelto o deficiente en el conector IACV 4P (negro)

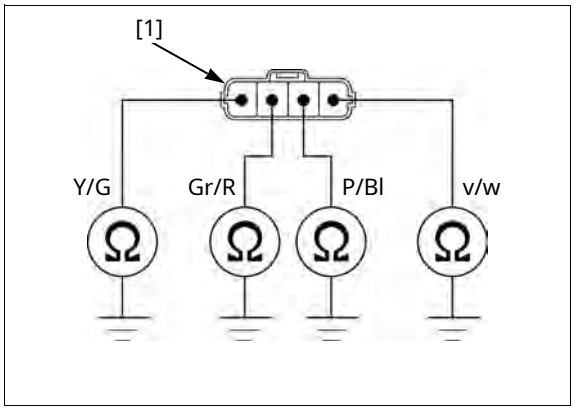
2. Inspección de cortocircuito IACV

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector IACV 4P (negro) [1].

Compruebe si hay continuidad entre el conector IACV 4P (negro) del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Amarillo/verde – Tierra
Gris/rojo – Tierra
Violeta/blanco – Tierra
Rosa/negro – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable amarillo/verde o gris/rojo
• Cortocircuito en el cable Violeta/blanco o Rosa/negro

NO – VAYA AL PASO 3.

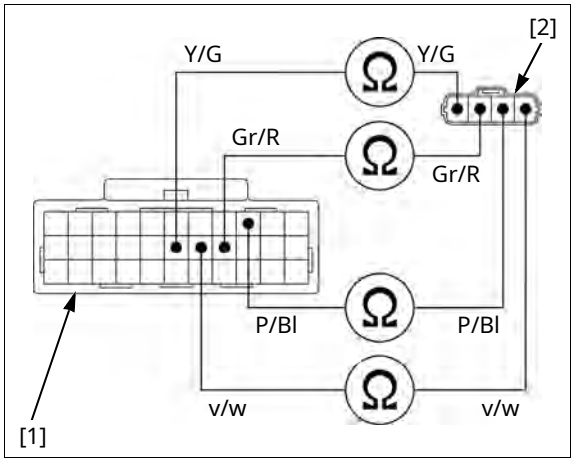
3. Inspección de circuito abierto IACV

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]

Compruebe si hay continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector IACV 4P (negro) [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Amarillo/verde – Amarillo/verde
Gris/rojo – Gris/rojo
Violeta/blanco – Violeta/blanco
Rosa/negro – Rosa/negro



HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/verde o gris/rojo
• Circuito abierto en el cable Violeta/blanco o Rosa/negro

4. Inspección de Resistencia IACV

Mida la resistencia en el conector IACV 4P (negro) [1] en el lado del motor.

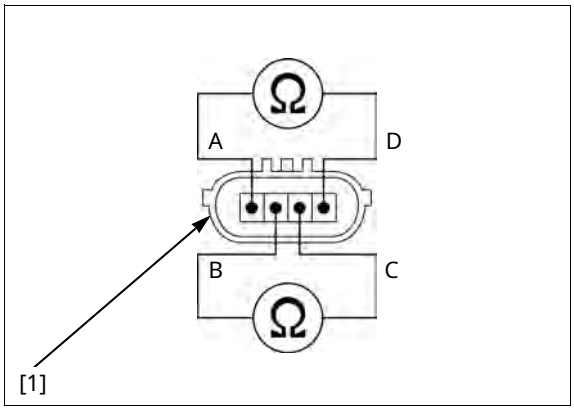
Conexión: A-D

ANTES DE CRISTO
Estándar: **110 – 150 Ω (25 °C/77 °F)**

¿Está la resistencia entre 110 y 150 Ω (25 °C/77 °F)?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – IACV defectuosa



DTC 33-2 (EEPROM)

NOTE:

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor "".

Vuelva a comprobar la EEPROM del

ECM. ***¿Está indicado el DTC 33-2?***

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 54-1 (SENSOR DE ÁNGULO DE BANCO BAJO VOLTAJE)

NOTE:

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor "".

Compruebe el sensor de ángulo de inclinación con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0

***V?* SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada de energía del sensor de ángulo de banco

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [1].

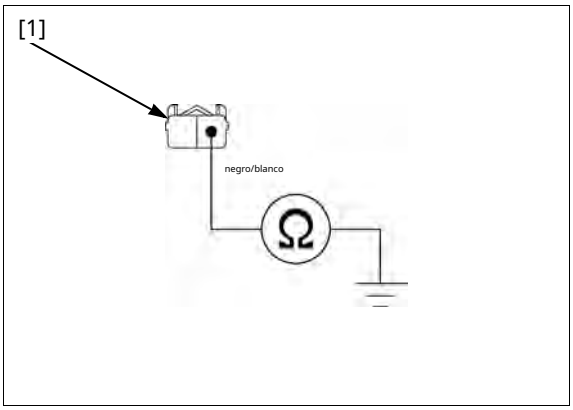
Compruebe la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/blanco – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Cortocircuito en el cable Negro/blanco



3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ángulo de banco

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

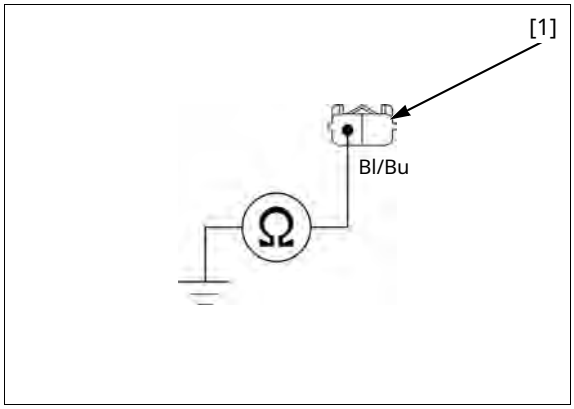
Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/azul – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable negro/azul

NO – VAYA AL PASO 4.



4. Inspección del sensor de ángulo de banco

Reemplace el sensor de ángulo de inclinación por uno en buen estado (página 4-65).

Conecte lo siguiente:

– Conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral
– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Borre los DTC (página 4-13). Encienda

el interruptor de encendido.

Compruebe el sensor de ángulo de inclinación con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC

54-1? **SÍ** – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor de ángulo de banco original defectuoso

DTC 54-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR DE ÁNGULO DE BANCO)

NOTE:

• NC700X/XA/S/SA:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el DTC.

• NC700XD/SD:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el DTC.

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Compruebe el sensor de ángulo de inclinación con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indican unos 5 V? **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del voltaje de entrada de energía del sensor de ángulo de banco

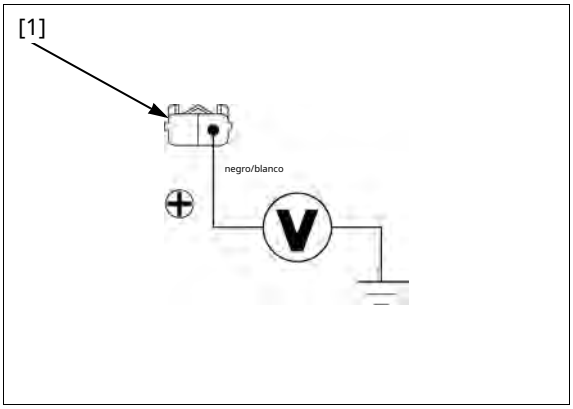
Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [1].

Encienda el interruptor de encendido.

Mida el voltaje en el conector del sensor de ángulo de inclinación lateral del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/blanco (+) – Tierra (–)
Estándar: Voltaje de la batería



***¿Existe el voltaje estándar?* SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable negro/blanco

3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ángulo de banco

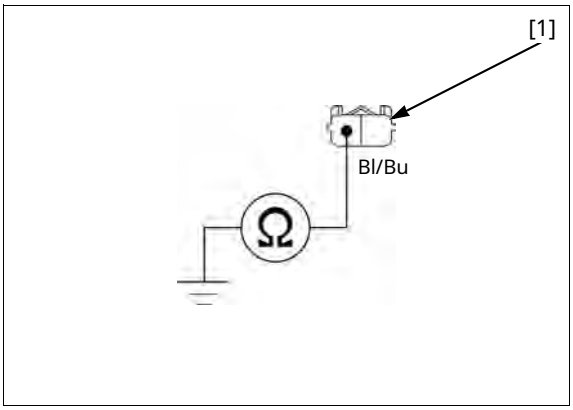
Apague el interruptor de encendido.

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/azul – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable negro/azul

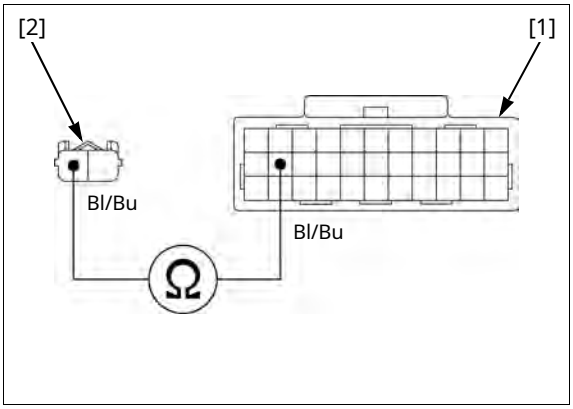
NO – VAYA AL PASO 4.

4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor de ángulo de banco

Compruebe la continuidad entre el conector 33P [1] del ECM/PCM y el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Negro/azul – Negro/azul

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

SÍ – • Inspeccione el sensor de ángulo de inclinación (página 4-66).
• Reemplace el ECM/PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable negro/azul

DTC 84-1 (CPU EN EL PCM MAL FUNCIONAMIENTO) (NC700XD/SD)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 4-13).

Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 84-1? **SÍ**

– Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 86-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DE COMUNICACIÓN DEL MEDIDOR)

NOTE:

• NC700X/XA/S/SA:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el DTC.
• NC700XD/SD:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el DTC.
• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Compruebe la comunicación del medidor con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 86-1?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección de cortocircuito de la línea serie del medidor combinado

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte lo siguiente:

– Conector de medidor combinado 16P (gris) [1]
– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

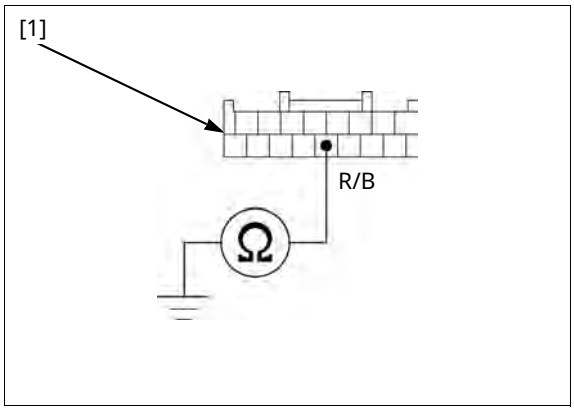
Verifique la continuidad entre el conector 16P (gris) del medidor combinado del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rojo/azul – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rojo/azul

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección del circuito abierto de la línea serie del medidor combinado

Apague el interruptor de encendido.

Verifique la continuidad entre el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] y el conector 33P del ECM/PCM [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Rojo/azul – Rojo/azul

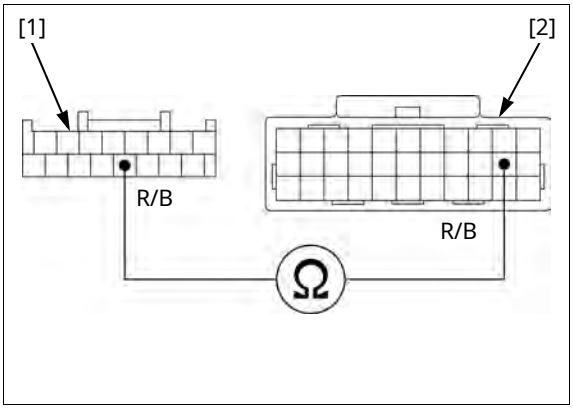
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable rojo/azul



4. Inspección del voltaje de salida de la línea serie del medidor combinado

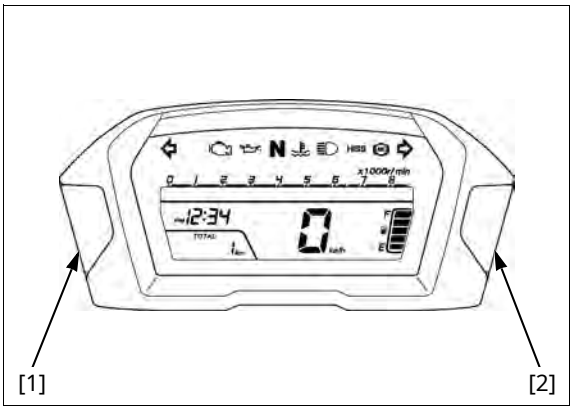
Apague el interruptor de encendido.

Conecte el conector 16P (Gris) del medidor combinado.

Encienda el interruptor de encendido mientras mantiene presionado el botón A [1] y el botón B [2] del medidor combinado durante 10 segundos.

NOTE:

El medidor combinado ingresa al modo de diagnóstico de comunicación.



Mida el voltaje en el conector ECM/PCM 33P [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rojo/azul (+) – Tierra (–) Estándar: 8 V o más (Cada 5 segundos)

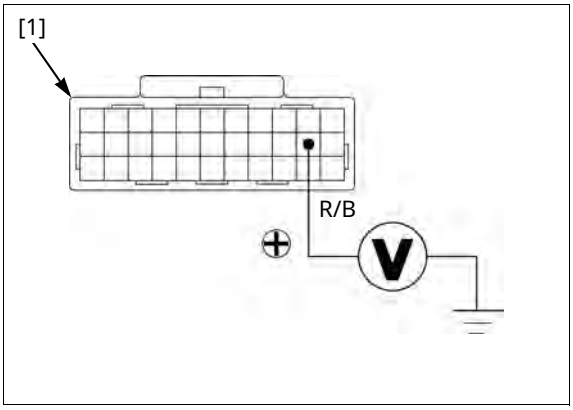
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Existe el voltaje estándar? **SÍ**

– VAYA AL PASO 5.

NO – Inspeccione el medidor combinado (página 22-8).



5. Inspección del voltaje de salida de la línea serial del ECM

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado.

Conecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Retire el DLC [1] de la caja de la batería. Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial.

Conexión: Marrón – Verde

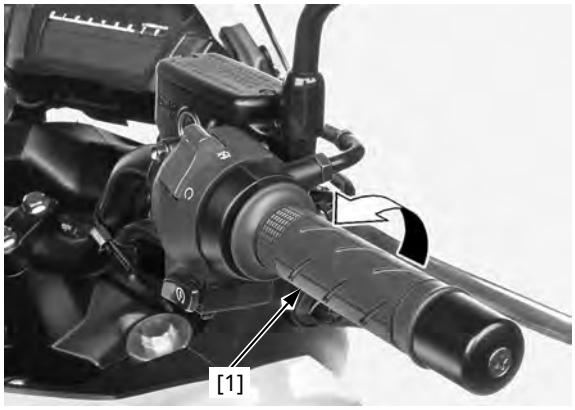
HERRAMIENTA:

Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**



Gire y sostenga la empuñadura del acelerador [1] hasta la posición completamente abierta.

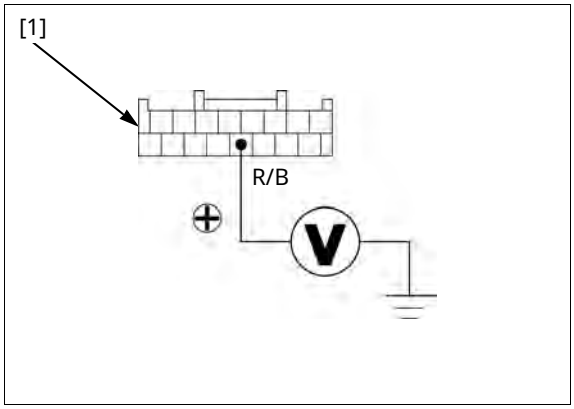
Encienda el interruptor de encendido mientras sostiene el puño del acelerador en la posición completamente abierta durante 10 segundos.



NOTE:

El ECM entra en el modo de diagnóstico de comunicación.

Mida el voltaje en el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables y tierra.



Conexión: Rojo/azul (+) – Tierra (–) Estándar: 8 V o más (Cada 5 segundos)

***¿Existe el voltaje estándar?* SÍ**

– Inspeccione el medidor combinado (página 22-8).

NO – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

DTC 87-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL INTERRUPTOR EOP)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado, el conector 1P (gris) del interruptor EOP y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el DTC.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado, el conector 1P (gris) del interruptor EOP y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del sistema de interruptores

EOP Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Verifique el interruptor EOP con el HDS.

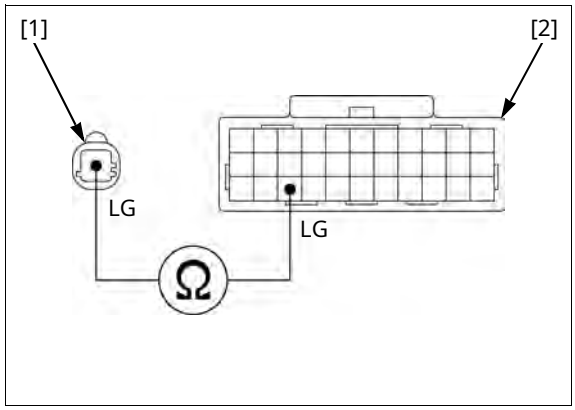
***¿Está indicado el DTC 87-1?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del interruptor

EOP Apague el interruptor de encendido. Desconecte lo siguiente:



– Conector 1P (gris) del interruptor EOP [1]
– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [2]
– Conector PCM 33P (gris) (NC700XD/SD) [2]

Compruebe la continuidad entre el conector 1P (gris) del interruptor EOP y el conector 33P del ECM/PCM del lado del mazo de cables.

Conexión: Verde claro – Verde claro

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable verde claro

3. Inspección del interruptor EOP

Reemplace el interruptor EOP por uno en buen estado.

Conecte lo siguiente:

– Conector 1P (gris) del interruptor EOP
– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Borre los DTC (página 4-13). Encienda el

interruptor de encendido. Verifique el

interruptor EOP con el HDS. ***¿Está***

indicado el DTC 87-1? **SÍ**

– Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Interruptor EOP original defectuoso

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE MIL

MIL 1 PARPADEO (SENSOR DE MAPA)

NOTE:

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor

Compruebe la inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor (página 4-19).

¿Es normal la línea de alimentación de la unidad del

sensor? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – Reemplace o repare el circuito anormal.

2. Inspección del voltaje de salida del sensor MAP 1

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Mida el voltaje en los terminales del arnés de prueba.

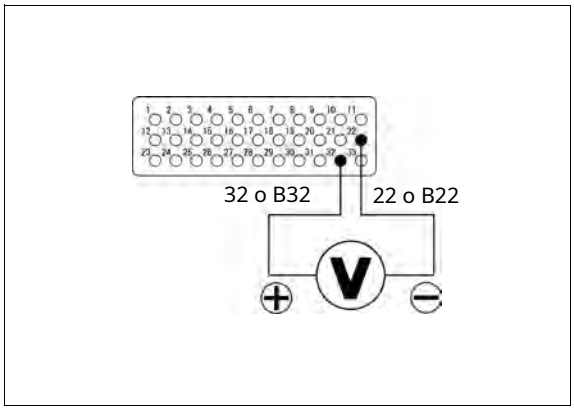
Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
32 (+) – 22 (–)
NC700XD/SD:
B32 (+) – B22 (–)

Estándar: 0,50 – 3,41 V (20 °C/68 °F)

¿Está el voltaje entre 0,50 y 3,41 V (20 °C/68 °F)?

SÍ – falla intermitente

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección del voltaje de salida del sensor MAP 2

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1].

Encienda el interruptor de encendido.

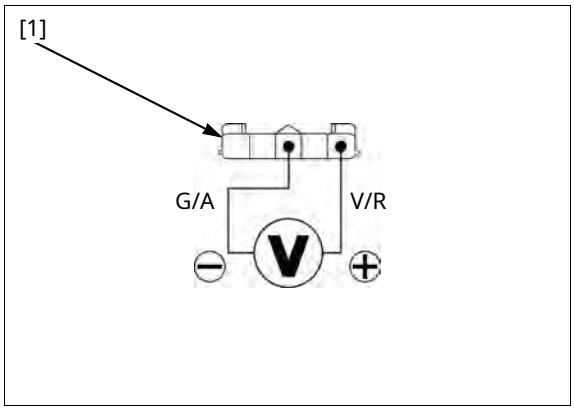
Mida el voltaje en el conector 5P (negro) de la unidad del sensor del lado del mazo de cables.

Conexión: Violeta/rojo (+) – Verde/amarillo (–)
Estándar: 4,75 – 5,25 V

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – Unidad de sensor defectuosa (sensor MAP)

NO – VAYA AL PASO 4.



4. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor MAP

Apague el interruptor de encendido.

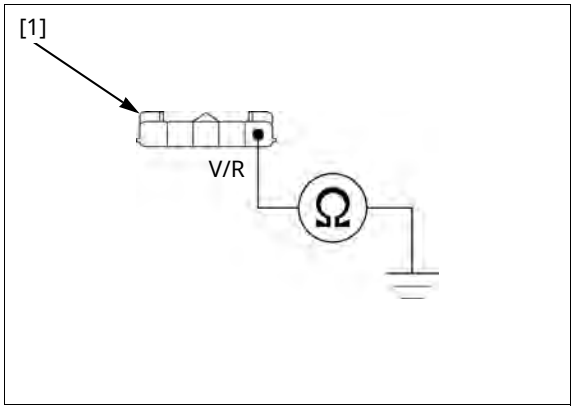
Verifique la continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Violeta/Rojo – Tierra

¿Hay continuidad?

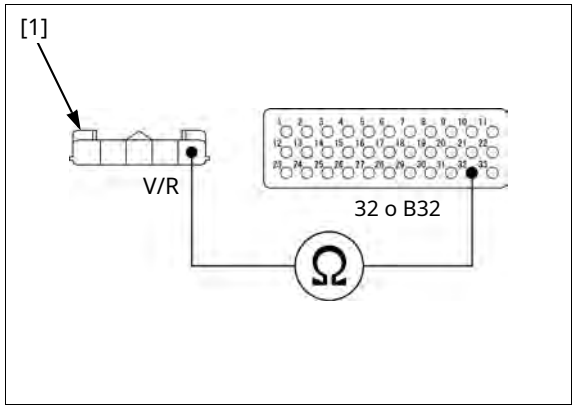
SÍ – Cortocircuito en el cable violeta/rojo

NO – VAYA AL PASO 5.



5. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor MAP

Compruebe la continuidad entre el mazo de cables de prueba del ECM y el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1] del lado del mazo de cables.



Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

32 – Violeta/rojo

NC700XD/SD:

B32 – Violeta/rojo

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable violeta/rojo

PARPADEO MIL 7 (SENSOR ECT)

NOTE:

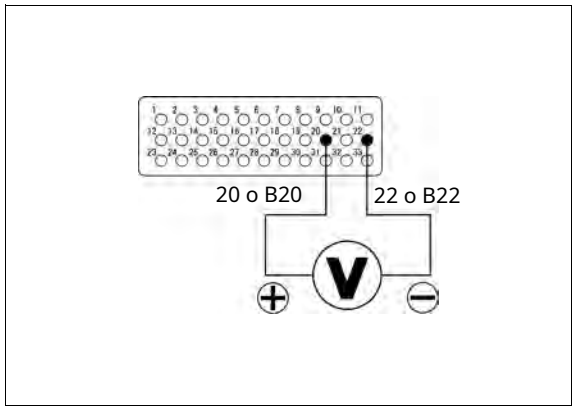
- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P del sensor ECT y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P del sensor ECT y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de salida del sensor ECT

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".



Mida el voltaje en los terminales del arnés de prueba del ECM.

Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

20 (+) – 22 (–)

NC700XD/SD:

B20 (+) – B22 (–)

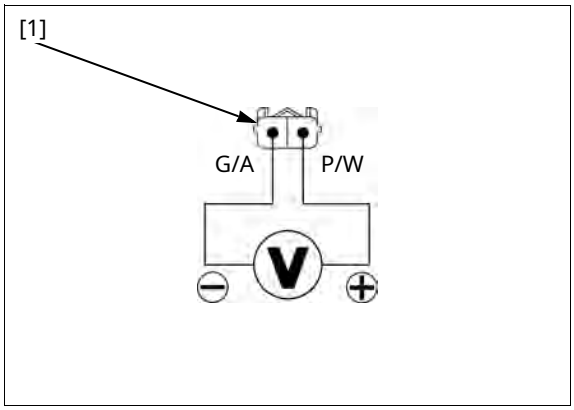
Estándar: 2,7 – 3,1 V (20 °C/68 °F)

¿Está el voltaje entre 2,7 y 3,1 V (20 °C/68 °F)?

SÍ – falla intermitente

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del voltaje de entrada del sensor ECT Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector 2P del sensor de ECT [1]. Encienda el interruptor de encendido.



Mida el voltaje en el conector 2P del sensor ECT del lado del mazo de cables.

Conexión: Rosa/blanco (+) – Verde/amarillo (–)
Estándar: 4,75 – 5,25 V

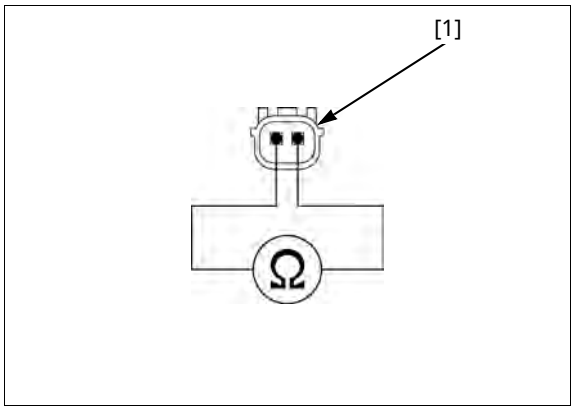
¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – VAYA AL PASO 4.

3. Inspección de resistencia del sensor ECT

Apague el interruptor de encendido.



Mida la resistencia en los terminales del sensor ECT [1].

Estándar: 1,0 – 1,3 kΩ (40 °C/104 °F)

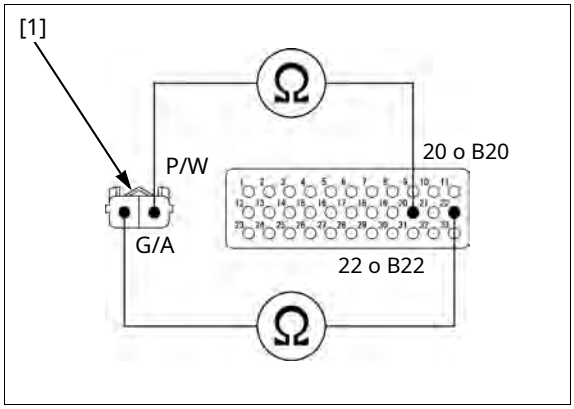
¿Está la resistencia entre 1,0 y 1,3 kΩ (40 °C/104 °F)?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor de ECT defectuoso

4. Inspección del circuito abierto de la línea del sensor ECT

Apague el interruptor de encendido.



Compruebe si hay continuidad entre el mazo de cables de prueba del ECM y el conector 2P del sensor de ECT [1] del lado del mazo de cables.

Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
20 – Rosa/blanco
22 – Verde/amarillo
NC700XD/SD:
B20 – Rosa/blanco
B22 – Verde/amarillo

***¿Hay continuidades?* SÍ**

– VAYA AL PASO 5.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/blanco
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo

5. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ECT

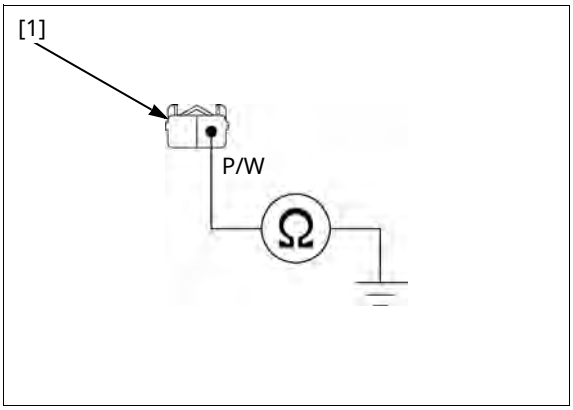
Compruebe la continuidad entre el conector 2P del sensor de ECT [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rosa/blanco – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/blanco

NO – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.



PARPADEO MIL 8 (SENSOR TP)

1. Inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor

Compruebe la inspección de la línea de alimentación de la unidad del sensor (página 4-19).

¿Es normal la línea de alimentación de la unidad del sensor? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – Reemplace o repare el circuito anormal.

2. Inspección del voltaje de salida del sensor TP

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Mida el voltaje de salida del sensor de TP en los terminales del arnés de prueba del ECM.

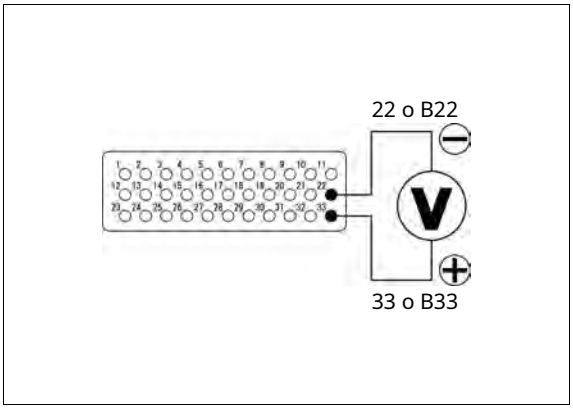
Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
33 (+) – 22 (–)
NC700XD/SD:
B33 (+) – B22 (–)

Estándar: 0,29 – 0,71 V (acelerador completamente cerrado)
4,13 – 4,76 V (acelerador completamente abierto)

¿Hay voltaje estándar? **SÍ**

– falla intermitente

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de TP

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1].

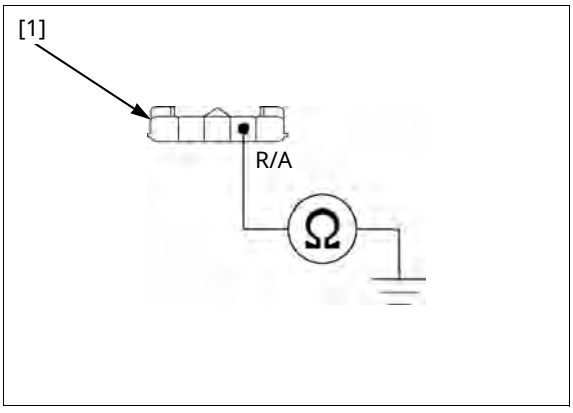
Verifique la continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad del sensor del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rojo/amarillo – Tierra

¿Hay continuidad?

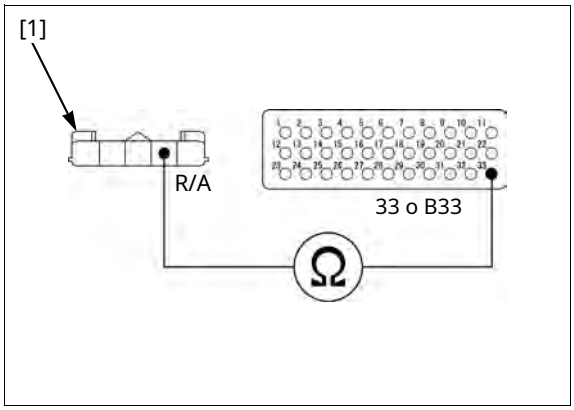
SÍ – Cortocircuito en el cable rojo/amarillo

NO – VAYA AL PASO 4.



4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor de TP

Verifique la continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1] del lado del arnés de cables y el arnés de prueba del ECM.



Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

33 – Rojo/amarillo

NC700XD/SD:

B33 – Rojo/amarillo

¿Hay continuidad?

SÍ – Unidad de sensor defectuosa (sensor TP)

NO – Circuito abierto en el cable rojo/amarillo

PARPADEO MIL 9 (SENSOR IAT)

NOTE:

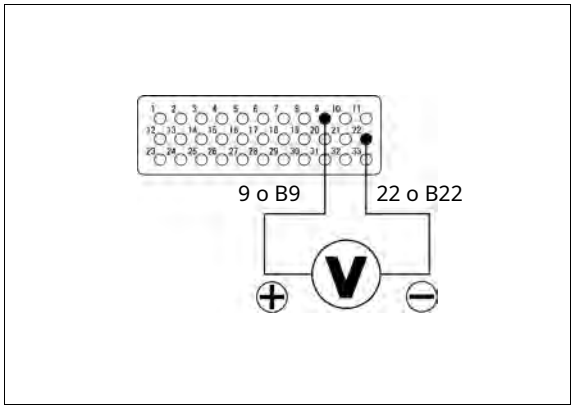
- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P (negro) del sensor IAT y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar si la MIL parpadea.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P (negro) del sensor IAT y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de salida del sensor IAT

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "



Mida el voltaje en los terminales del arnés de prueba del ECM.

Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

9 (+) – 22 (–)

NC700XD/SD:

B9 (+) – B22 (–)

Estándar: 2,7 – 3,1 V (20 °C/68 °F)

¿Está el voltaje entre 2,7 y 3,1 V (20 °C/68 °F)?

SÍ – falla intermitente

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del voltaje de entrada del sensor IAT

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (negro) del sensor IAT [1]. Encienda el interruptor de encendido.

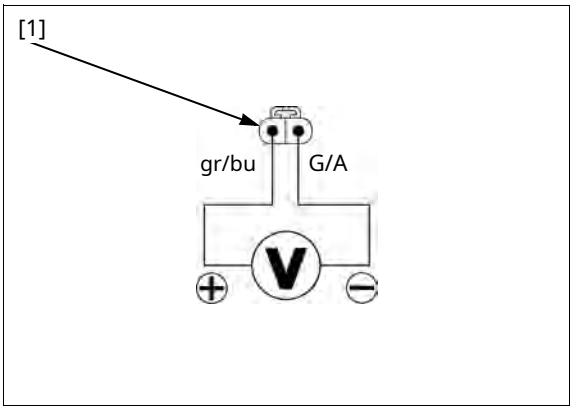
Mida el voltaje en el conector 2P (negro) del sensor IAT del lado del mazo de cables.

Conexión: Gris/azul (+) – Verde/amarillo (–)
Estándar: 4,75 – 5,25 V

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – VAYA AL PASO 4.



3. Inspección de resistencia del sensor IAT

Apague el interruptor de encendido.

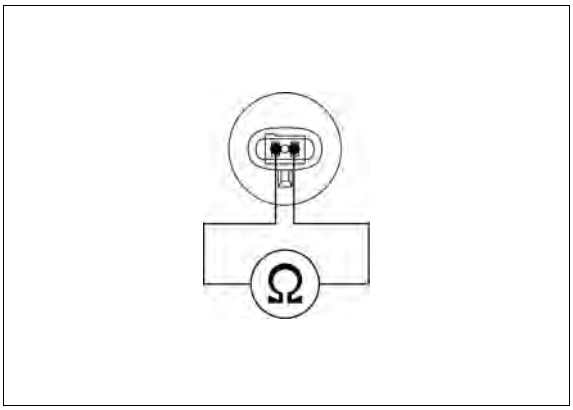
Mida la resistencia en los terminales del sensor IAT.

Estándar: 2,2 – 2,7 kΩ (20 °C/68 °F)

¿Está la resistencia entre 2,2 y 2,7 kΩ (20 °C/68 °F)?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor IAT defectuoso



4. Inspección del circuito abierto de la línea del sensor IAT

Apague el interruptor de encendido.

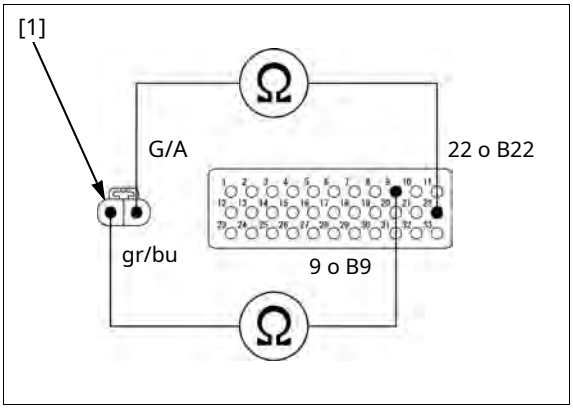
Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor IAT [1] del lado del arnés de cables y el arnés de prueba del ECM.

Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
9 – Gris/azul
22 – Verde/amarillo
NC700XD/SD:
B9 – Gris/azul
B22 – Verde/amarillo

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – • Circuito abierto en el cable gris/azul
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo



5. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor IAT

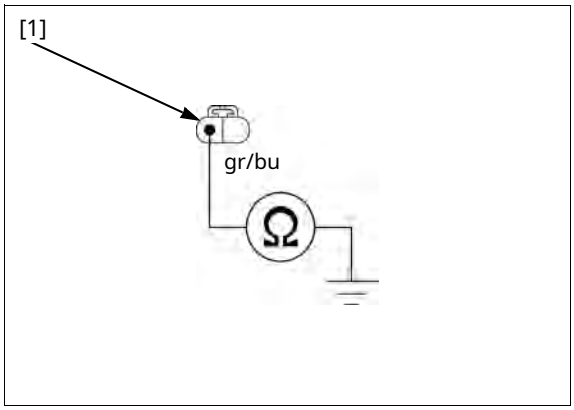
Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor IAT [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Gris/azul – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable gris/azul

NO – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.



PARPADEO MIL 11 (SENSOR VS) (NC700X/ XA/S/SA)

NOTE:

Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 3P (negro) del sensor VS y el conector 16P (gris) del medidor combinado, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.

1. Inspección del velocímetro Compruebe el

funcionamiento del velocímetro. ***¿El velocímetro***

funciona normalmente? **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – Inspeccione el medidor combinado (página 22-8).

2. Inspección del pulso del sensor VS

Apoye la motocicleta de forma segura y levante la rueda trasera del suelo.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor "

"

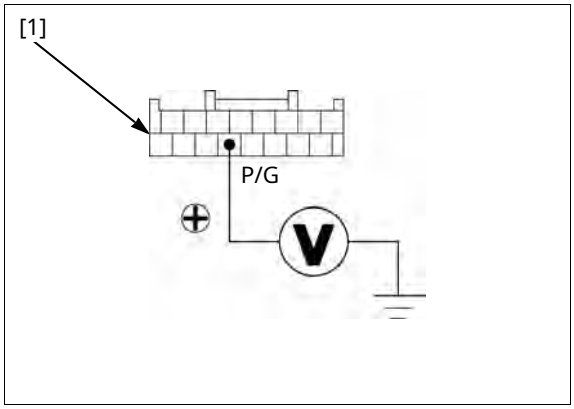
Mida el voltaje entre el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] y tierra mientras gira lentamente la rueda trasera con la mano.

Conexión: Rosa/verde (+) – Tierra (–)
Estándar: Repetir 0 a 5 V

¿Está el voltaje indicado en el valor estándar?

SÍ – Inspeccione el medidor combinado (página 22-8).

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección del voltaje de entrada del sensor VS

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1]. Encienda

el interruptor de encendido.

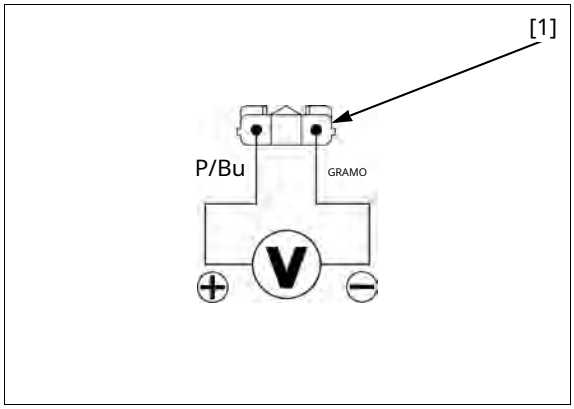
Mida el voltaje en el conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables.

Conexión: Rosa/azul (+) – Verde/rojo (–)
Estándar: Voltaje de la batería

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/azul
• Circuito abierto en el cable verde/rojo



4. Inspección del circuito abierto de la línea de señal del sensor VS

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [1].

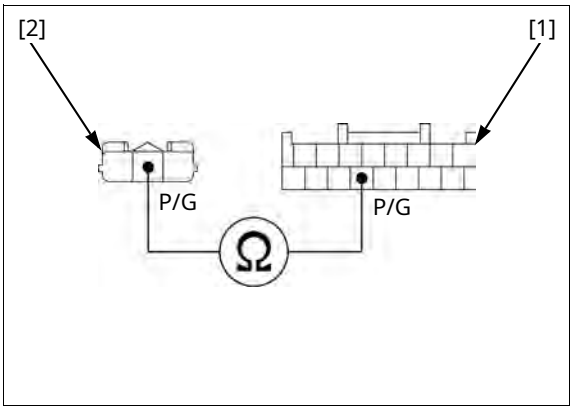
Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS [2] y el conector 16P (gris) del medidor combinado del lado del mazo de cables.

Conexión: Rosa/verde – Rosa/verde

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en el cable rosa/verde



5. Inspección de cortocircuito de la línea de señal del sensor VS

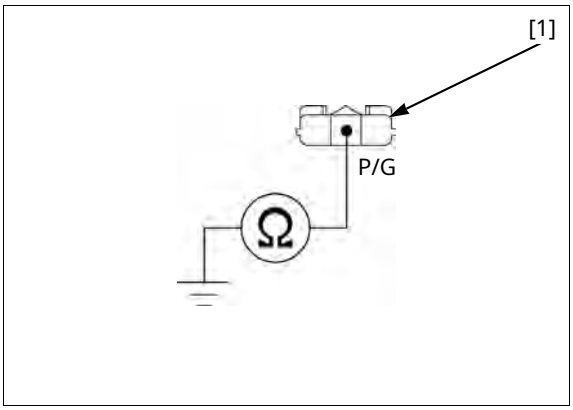
Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rosa/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/verde

NO – Sensor VS defectuoso



PARPADEO MIL 11 (SENSOR VS) (NC700XD/SD)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 3P (negro) del sensor VS y el conector 33P (negro) del PCM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del pulso del sensor VS

Apoye la motocicleta de forma segura y levante la rueda trasera del suelo.

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del PCM (página 4-14).

Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.

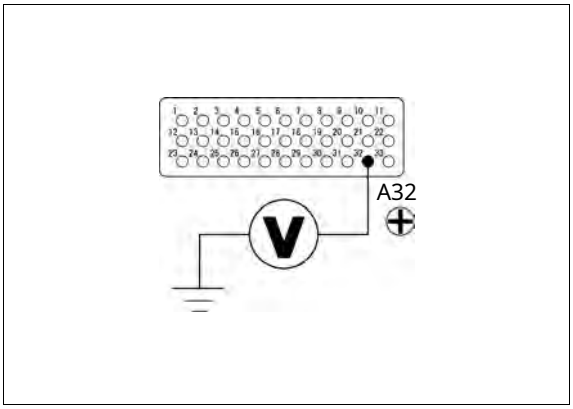
Mida el voltaje en el terminal del arnés de prueba del ECM y masa mientras gira lentamente la rueda trasera con la mano.

Conexión: A32 (+) – Tierra (–)
Estándar: Repetir 0 a 5 V

¿Está el voltaje indicado en el valor estándar?

SÍ – falla intermitente

NO – VAYA AL PASO 2.



2. Inspección del voltaje de entrada del sensor VS

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1]. Encienda el interruptor de encendido.

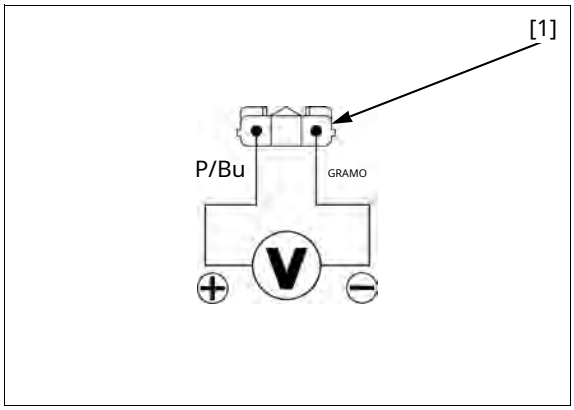
Mida el voltaje en el conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables.

Conexión: rosa/azul (+) – verde/rojo (–)
Estándar: voltaje de la batería

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/azul
• Circuito abierto en el cable verde/rojo



3. Inspección del circuito abierto de la línea de señal del sensor VS

Apague el interruptor de encendido.

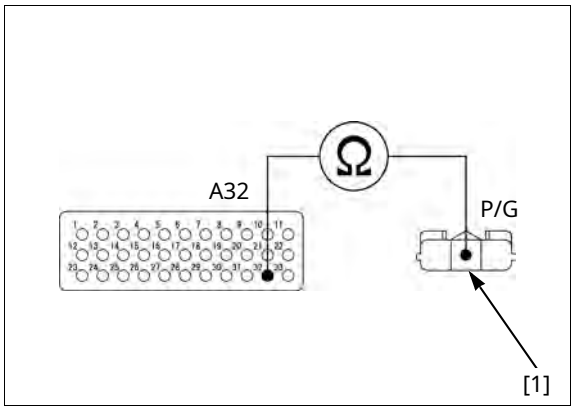
Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS [1] del lado del arnés de cables y el arnés de prueba del ECM.

Conexión: A32 – Rosa/verde

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable rosa/verde



4. Inspección de cortocircuito de la línea de señal del sensor VS

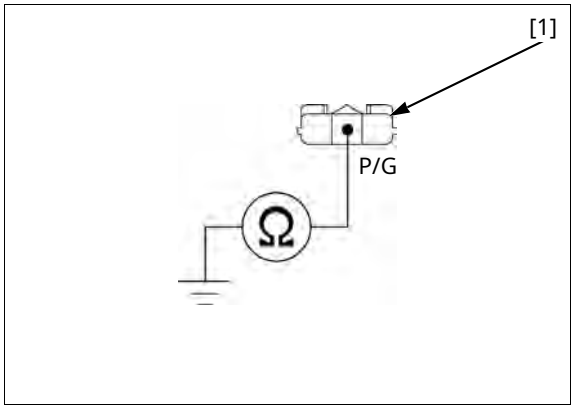
Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rosa/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/verde

NO – VAYA AL PASO 5.



5. Inspección del sensor VS

Reemplace el sensor VS por uno en buen estado (página 22-18).

Borre los DTC (página 4-13).

Realice una prueba de conducción de la motocicleta por encima de los 2000 min.-1(rpm). Pare el motor y vuelva a comprobar que la MIL parpadea. ***¿La MIL parpadea 11 veces?*** **SÍ**

– Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor VS original defectuoso

MIL 12 PARPADEOS (INYECTOR No.1)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P (gris) del inyector y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en el conector 2P (gris) del inyector y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.

- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada del inyector

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (Gris) del inyector [1].

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

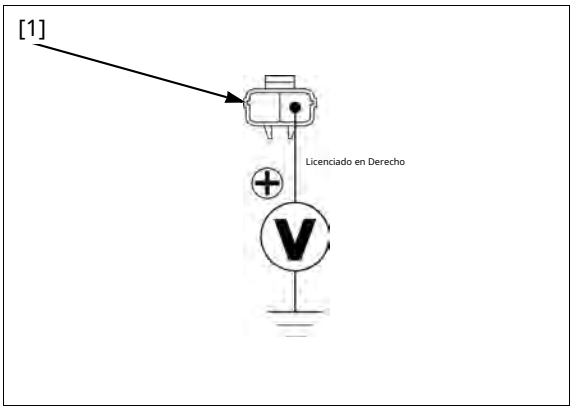
Mida el voltaje entre el conector 2P (Gris) del inyector del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro (+) – Tierra (–)
Estándar: Voltaje de la batería

***¿Existe el voltaje estándar?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable negro



2. Inspección de cortocircuito de la línea de señal del inyector

Apague el interruptor de encendido.

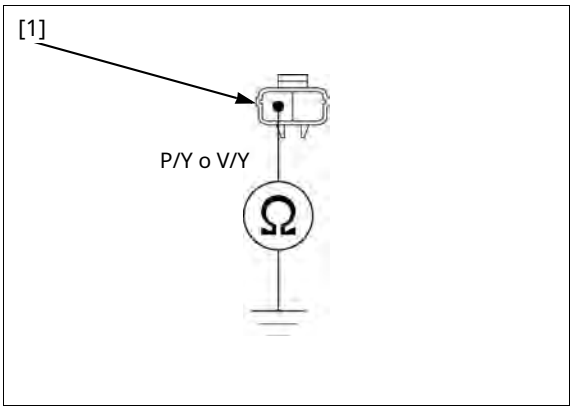
Compruebe la continuidad entre el conector 2P (gris) del inyector [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: No.1: Rosa/amarillo – Tierra
No.2: Violeta/amarillo – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable rosa/amarillo
• Cortocircuito en el cable violeta/amarillo

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección de resistencia del inyector

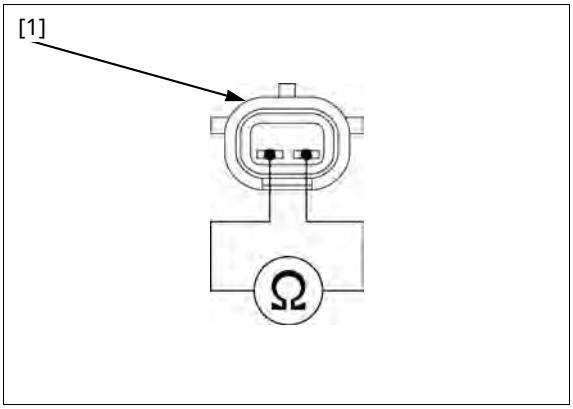
Mida la resistencia en los terminales del inyector [1].

Estándar: 11 – 13 Ω (20 °C/68 °F)

¿Está la resistencia entre 11 y 13 Ω (20 °C/68 °F)?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – inyector defectuoso

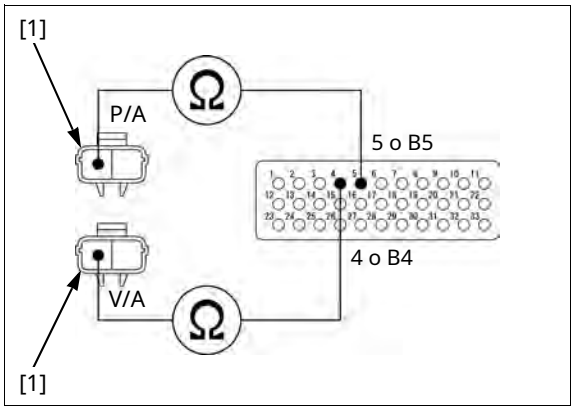


4. Inspección del circuito abierto de la línea de señal del inyector

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Compruebe la continuidad entre el mazo de cables de prueba del ECM y el conector 2P (gris) del inyector [1] del lado del mazo de cables.



Conexión:

NC700X/XA/S/SA:

N.° 1: 5 – Rosa/amarillo N.
° 2: 4 – Violeta/amarillo

NC700XD/SD:

No.1: B5 – Rosa/amarillo
No.2: B4 – Violeta/amarillo

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/amarillo
• Circuito abierto en el cable violeta/amarillo

MIL 13 PARPADEOS (INYECTOR No.2)

Consulte la página 4-53

PARPADEO MIL 21 (O_2SENSOR)

NOTE:

• NC700X/XA/S/SA:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto flojo o deficiente en el O_2conector del sensor 1P (negro) o O_2la tapa del sensor y el conector ECM 33P (negro), luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.

• NC700XD/SD:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto flojo o deficiente en el O_2conector del sensor 1P (negro) o O_2la tapa del sensor y el conector PCM 33P (gris), luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. O_2Inspección del sistema de sensores

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Arranque el motor y caliéntelo hasta que la temperatura del refrigerante sea de 80 °C (176 °F).

Realice una prueba de manejo de la motocicleta y vuelva a verificar que la MIL parpadee.

¿La MIL parpadea 21 veces?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. O_2Inspección de cortocircuito de la línea del sensor

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte la O_2conector del sensor 1P (negro) [1].

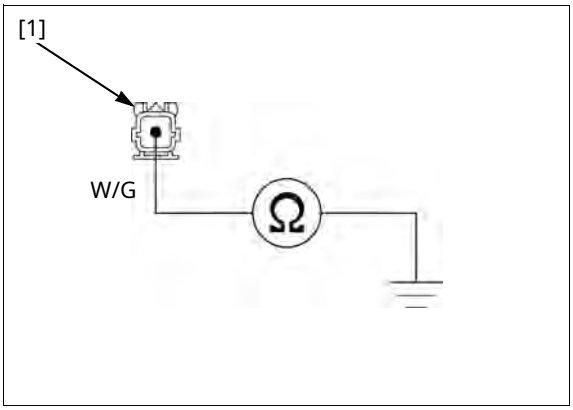
Compruebe la continuidad entre el O_2conector del sensor 1P (negro) del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Blanco/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable blanco/verde

NO – VAYA AL PASO 3.



3. O_2Inspección de circuito abierto de la línea del sensor 1

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

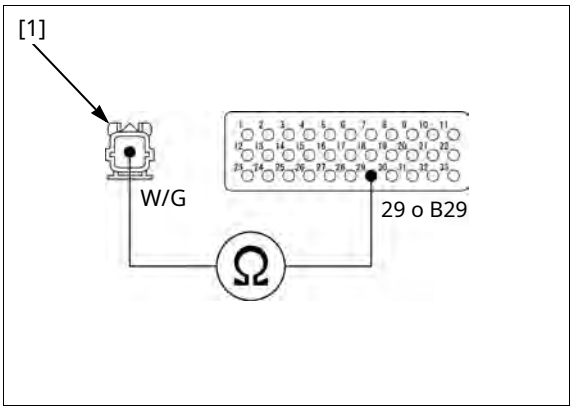
Verifique la continuidad entre el arnés de prueba del ECM y O_2conector del sensor 1P (negro) [1] del lado del mazo de cables.

Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
29 – Blanco/verde
NC700XD/SD:
B29 – Blanco/verde

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable blanco/verde



4. O_2Inspección de circuito abierto de la línea del sensor 2

Desconecte la O_2tapa del sensor [1].

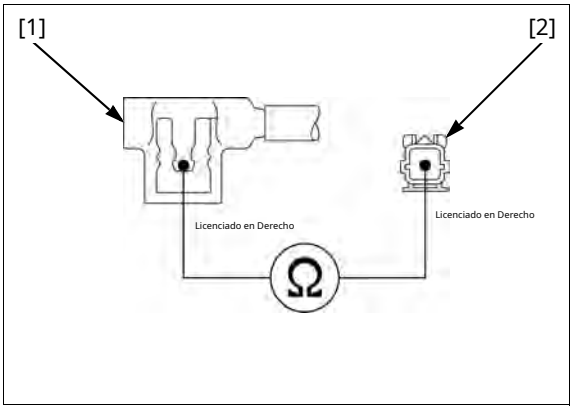
Compruebe la continuidad entre el O_2tapa del sensor y O_2sensor 1P (Negro) conector [2] del lado del sensor.

Conexión: Negro – Negro

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en el cable negro



5. O_2Inspección de sensores

Reemplace la O_2sensor con uno en buen estado (página 4-69).

Desconecte el arnés de prueba del ECM y conecte los conectores del ECM/PCM.

Borre los DTC (página 4-13).

Arranque el motor y caliéntelo hasta que la temperatura del refrigerante sea de 80 °C (176 °F).

Realice una prueba de manejo de la motocicleta y vuelva a verificar que la MIL parpadee.

¿La MIL parpadea 21 veces?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – O original defectuoso$_2$sensor

MIL 29 PARPADEO (IACV)

NOTE:

• NC700X/XA/S/SA:
Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector IACV 4P (negro) y el conector ECM 33P (negro), luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.

• NC700XD/SD:
Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contactos sueltos o deficientes en el conector IACV 4P (negro) y el conector PCM 33P (gris), luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección de Resistencia IACV

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector IACV 4P (negro) [1].

Mida la resistencia en el conector IACV 4P (negro) del lado del motor.

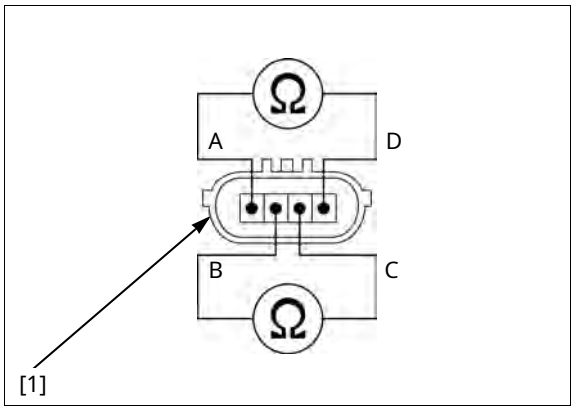
Conexión: A-D

Estándar: **110 – 150 Ω (25 °C/77 °F)**

¿Está la resistencia entre 110 y 150 Ω (25 °C/77 °F)?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

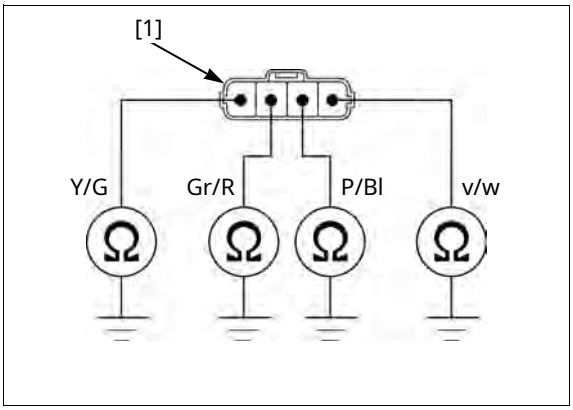
NO – IACV defectuosa



2. Inspección de cortocircuito IACV

Compruebe si hay continuidad entre el conector IACV 4P (negro) [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Gris/rojo – Tierra
Amarillo/verde – Tierra
Violeta/blanco – Tierra
Rosa/negro – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable amarillo/verde o gris/rojo
• Cortocircuito en el cable Violeta/blanco o Rosa/negro

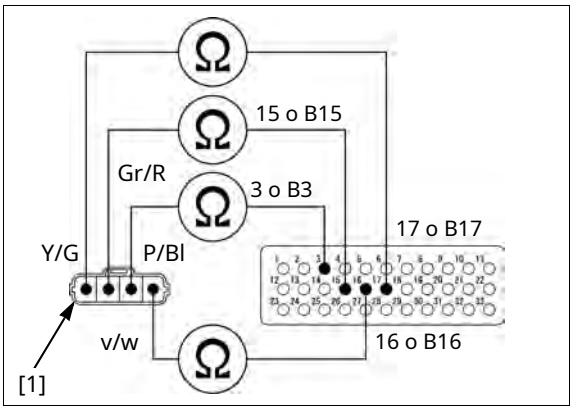
NO – VAYA AL PASO 3.

3. Inspección de circuito abierto IACV

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Verifique las continuidades entre el arnés de prueba del ECM y el conector IACV 4P (negro) [1] del lado del arnés de cables.



Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
17 – Amarillo/verde
15 – Gris/rojo
16 – Violeta/blanco
3 – Rosa/negro
NC700XD/SD:
B17 – Amarillo/verde
B15 – Gris/rojo
B16 – Violeta/blanco
B3 – Rosa/negro

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/verde o gris/rojo
• Circuito abierto en el cable Violeta/blanco o Rosa/negro

PARPADEO MIL 54 (SENSOR DE ÁNGULO DE BANCO)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:

  Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar que la MIL esté parpadeando.

- NC700XD/SD:

  Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral y en el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a comprobar que la MIL parpadea.

- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada de energía del sensor de ángulo de banco

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [1].

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

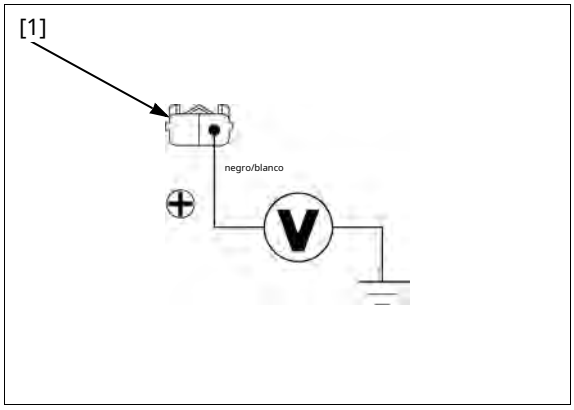
Mida el voltaje en el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/blanco (+) – Tierra (–)
Estándar: Voltaje de la batería

***¿Existe el voltaje estándar?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable negro/blanco



2. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ángulo de banco

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

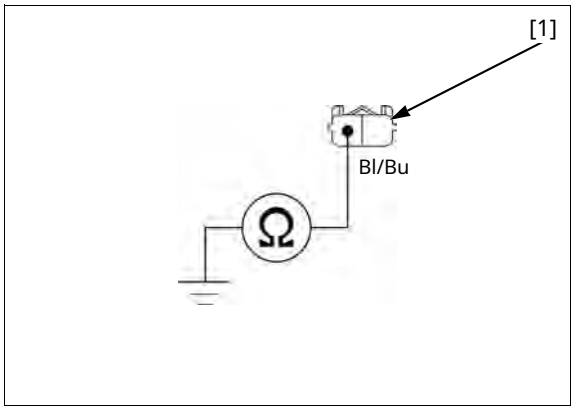
Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/azul – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable negro/azul

NO – VAYA AL PASO 3.

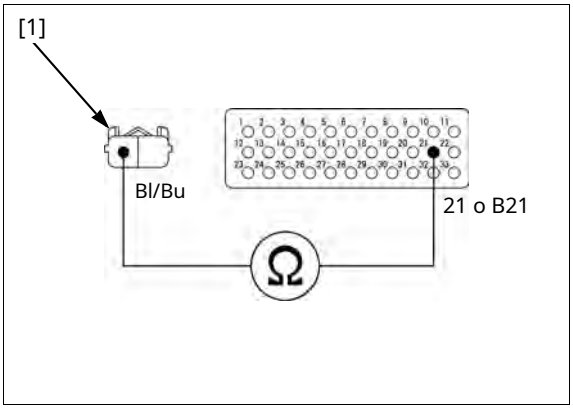


3. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor de ángulo de banco

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Compruebe la continuidad entre el mazo de cables de prueba del ECM y el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [1] del lado del mazo de cables.



Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
21 – Negro/azul
NC700XD/SD:
B21 – Negro/azul

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable negro/azul

4. Inspección del sensor de ángulo de banco Inspeccione el sensor de ángulo de inclinación (página 4-66). ***¿Es normal el funcionamiento del sensor de ángulo de inclinación?*** **SÍ**

– Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

No – Sensor de ángulo de banco defectuoso

PARPADEO MIL 84 (CPU EN EL MAL FUNCIONAMIENTO DEL PCM) (NC700XD/SD)

NOTE:
• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " " y compruebe que la MIL parpadea.

¿La MIL parpadea 84 veces?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

PARPADEO MIL 86 (MAL FUNCIONAMIENTO DE COMUNICACIÓN DEL MEDIDOR)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de salida de la línea serie del medidor combinado

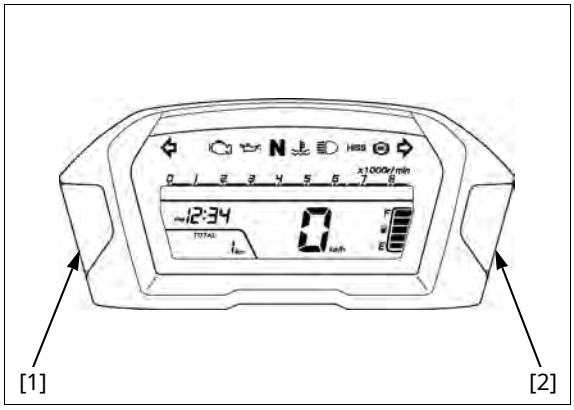
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Encienda el interruptor de encendido y el interruptor de parada del motor " " mientras mantiene presionados los botones A [1] y B [2] del medidor combinado durante 10 segundos.

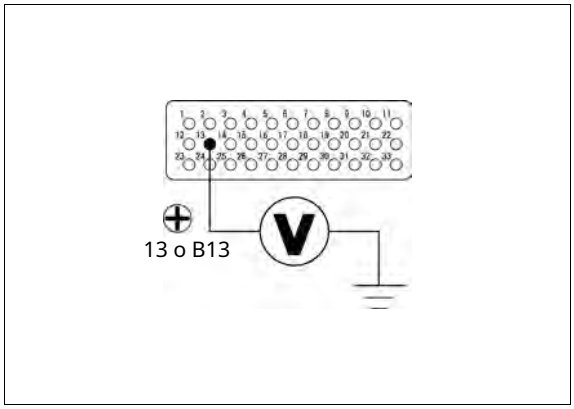


NOTE:

El medidor combinado ingresa al modo de diagnóstico de comunicación.

Mida el voltaje en el terminal del arnés de prueba del ECM y tierra.

Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
13 (+) – Tierra (–)
NC700XD/SD:
B13 (+) – Tierra (–)



Estándar: 8 V o más (cada 5 segundos)

***¿Existe el voltaje estándar?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – Inspeccione el medidor combinado (página 22-8).

2. Inspección del voltaje de salida de la línea serial de ECM/PCM

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado.

Conecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA)
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD)

Retire el DLC [1] de la caja de la batería. Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial.

Conexión: Marrón – Verde

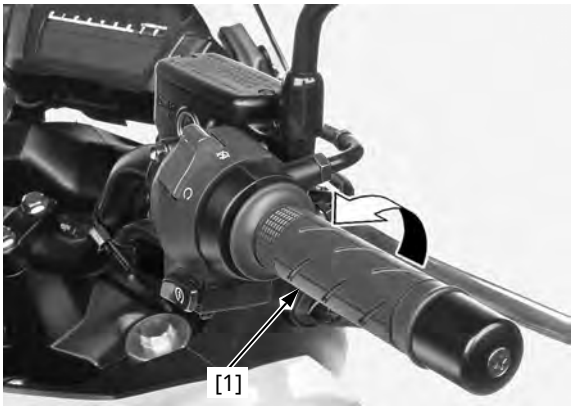
HERRAMIENTA:

Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**



Gire y sostenga la empuñadura del acelerador [1] hasta la posición completamente abierta.

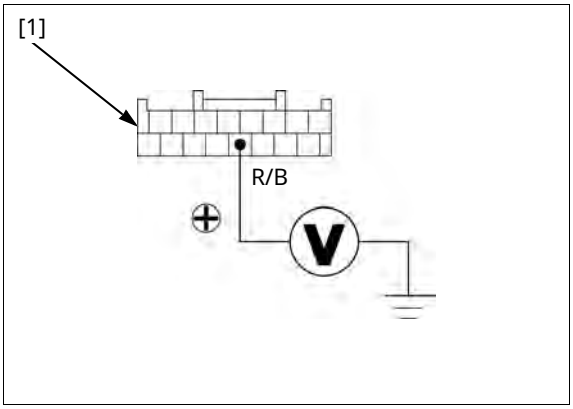
Encienda el interruptor de encendido mientras sostiene el puño del acelerador en la posición completamente abierta durante 10 segundos.



NOTE:

El ECM/PCM entra el comunicación modo de diagnóstico.

Mida el voltaje en el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables y tierra.



Conexión: Rojo/azul (+) – Tierra (–) Estándar: 8 V o más (Cada 5 segundos)

***¿Existe el voltaje estándar?* SÍ**

– Inspeccione el medidor combinado (página 22-8).

NO – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

PARPADEO MIL 87 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL INTERRUPTOR EOP)

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado, el conector 1P (gris) del interruptor EOP y el conector 33P (negro) del ECM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado, el conector 1P (gris) del interruptor EOP y el conector 33P (gris) del PCM, luego vuelva a verificar el parpadeo de la MIL.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

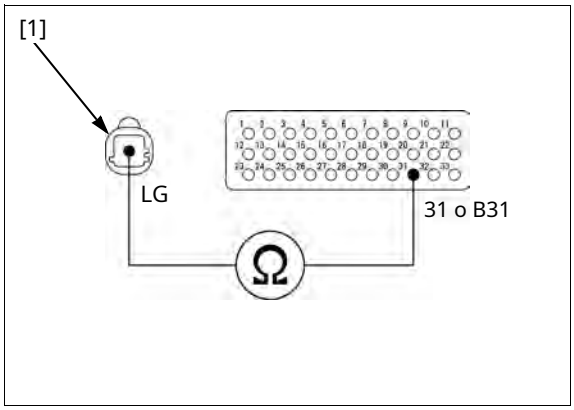
1. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del interruptor EOP

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Desconecte el conector 1P (gris) del interruptor EOP [1].

Compruebe la continuidad entre el mazo de cables de prueba del ECM y el conector 1P (gris) del interruptor EOP del lado del mazo de cables.



Conexión:
NC700X/XA/S/SA:
31 – Verde claro
NC700XD/SD:
B31 – Verde claro

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable verde claro

2. Inspección del interruptor EOP

Reemplace el interruptor EOP por uno en buen estado (página 22-20).

Borre los DTC (página 4-13).

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Verifique que la MIL parpadee ***¿La MIL parpadea 87 veces?*** **SÍ**

– Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Interruptor EOP original defectuoso

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL CIRCUITO MIL

NOTE:

• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

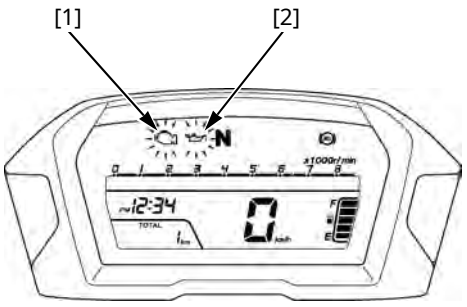
Compruebe que la MIL se enciende durante 2 segundos y se apaga cuando el interruptor de encendido está en ON y el interruptor de parada del motor "".

Si la dosis MIL no se enciende en absoluto, inspeccione el medidor combinado (página 22-10).

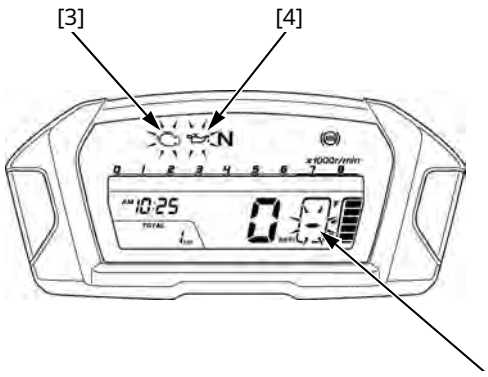
NC700X/XA/S/SA: Si la MIL [1] y el indicador de presión de aceite del motor [2] permanecen encendidos y el tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden, inspeccione la línea TXD/RXD (página 22-11).

NC700XD/SD: Si la MIL [3] y el indicador de presión de aceite del motor [4] permanecen encendidos, el indicador de cambio "–" [5] parpadea y el tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden, inspeccione la línea TXD/RXD (página 22-11).

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:



Si la MIL permanece encendida, compruebe lo siguiente:

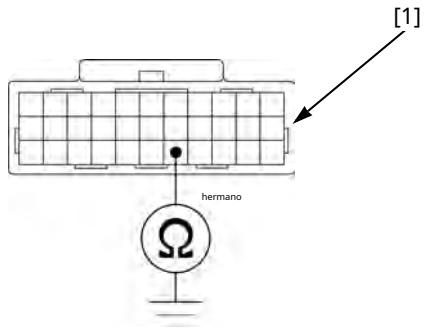
Apague el interruptor de encendido.

Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA) (página 2-14)
– Carenado lateral (NC700S/SA) (página 2-13)
– Conjunto de tapa/bisagra de la caja portaequipajes (NC700XD/SD) (página 2-19)

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]



Compruebe la continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM del lado del mazo de cables y tierra.

CONEXIÓN: Marrón – Tierra
ESTÁNDAR: Sin continuidad

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

Si hay continuidad, busque un cortocircuito en el cable marrón entre el DLC y el ECM/PCM.

Si no hay continuidad, reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

RELÉ DE CORTE DE COMBUSTIBLE

INSPECCIÓN

Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

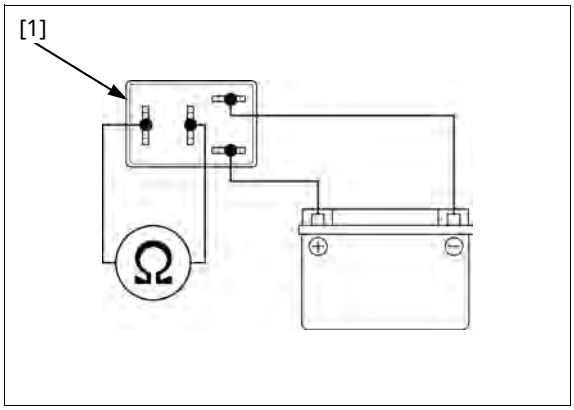
Abra la tapa de la caja de fusibles/relés y retire el relé de corte de combustible [1].



Conecte un ohmímetro a los terminales del relé de corte de combustible [1].

Conecte una batería de 12 V a los terminales del relé de corte de combustible como se muestra.

Debe haber continuidad solo cuando la batería de 12 V está conectada.
Si no hay continuidad solo cuando la batería de 12 V está conectada, reemplace el relé de corte de combustible.



SENSOR DE TEC

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Drene el refrigerante (página 8-6).

quitar la TEC sensor mientras el el motor esta frio

Desconecte el conector 2P del sensor de ECT [1].

Retire el sensor de ECT [2] y la junta tórica [3].

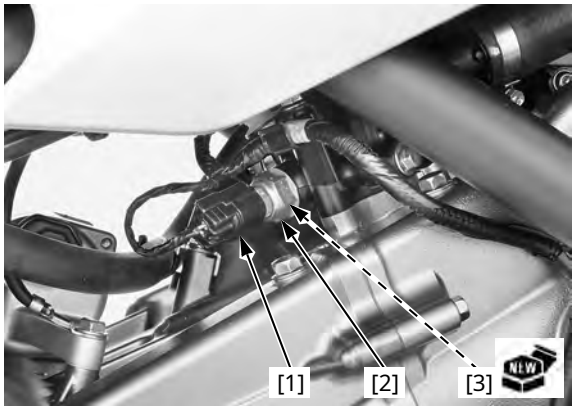
Instale una nueva junta tórica en el sensor ECT e instálelos.

Apriete el sensor de ECT al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Conectar el conector 2P del sensor ECT.

Llene el sistema de enfriamiento con el refrigerante recomendado (página 8-6).



SENSOR DE ÁNGULO DE BANCO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la caja portaequipajes (página 2-19).

Retire los pernos [1] y la caja del ECM [2] del marco.



Desconecte el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral [1].

Retire los pernos de montaje del sensor de ángulo de inclinación [2] y el sensor de ángulo de inclinación [3].



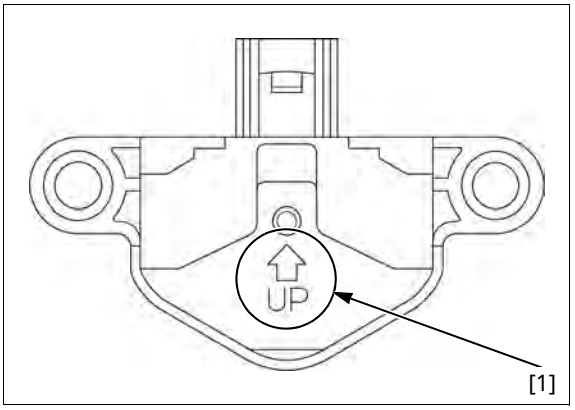
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Instale el sensor de ángulo de inclinación con su marca "UP" [1] hacia arriba.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje del sensor de ángulo de banco:
10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



INSPECCIÓN DEL SISTEMA CON PROBADOR DE BOLSILLO HDS

Conecte el probador de bolsillo HDS (página 4-12). Retire el sensor de ángulo de inclinación (página 4-65).

Conecte el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral.

Coloque el sensor de ángulo de inclinación horizontal como se muestra.

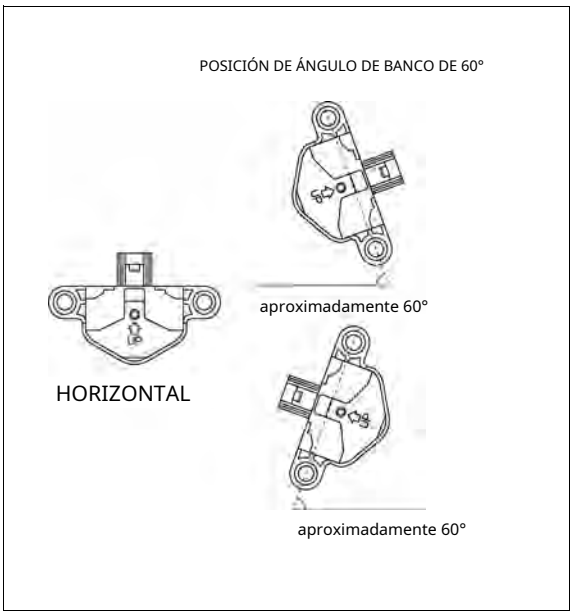
Coloque el interruptor de encendido en la posición ON y el interruptor de parada del motor. Lea el voltaje con el probador de bolsillo HDS.

ESTÁNDAR: 7,0 – 8,8 V

Incline el sensor de ángulo de inclinación aproximadamente 60° hacia la izquierda o hacia la derecha manteniendo el interruptor de encendido en la posición ON.

Lea el voltaje con el probador de bolsillo HDS.

ESTÁNDAR: 0,40 – 0,84 V



INSPECCIÓN DEL SISTEMA CON ARNÉS DE PRUEBA DE ECM

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del ECM/PCM.

– NC700X/XA/S/SA (página 4-13)
– NC700XD/SD (página 4-14)

Retire el sensor de ángulo de inclinación (página 4-65). Conecte el conector 2P (negro) del sensor de ángulo de inclinación lateral. Coloque el sensor de ángulo de inclinación horizontal como se muestra. Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Mida el voltaje de salida en los terminales del arnés de prueba [1] del ECM.

CONEXIÓN:
NC700X/XA/S/SA:
21 (+) – 6 (–)
NC700XD/SD:
B21 (+) – B6 (–)

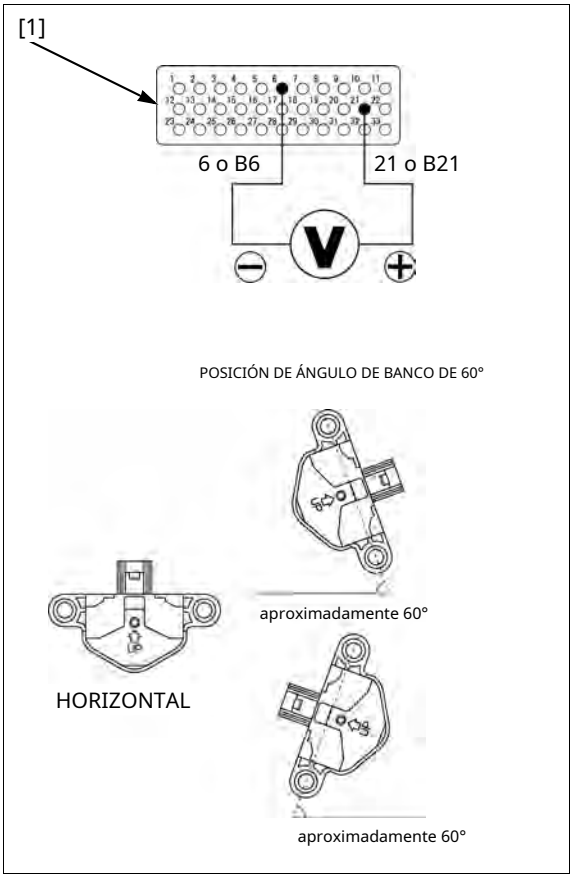
ESTÁNDAR: 7,0 – 8,8 V

Incline el sensor de ángulo de inclinación aproximadamente 60° hacia la izquierda o hacia la derecha manteniendo el interruptor de encendido en la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Mida el voltaje de salida en los terminales del arnés de prueba del ECM.

CONEXIÓN:
NC700X/XA/S/SA:
21 (+) – 6 (–)
NC700XD/SD:
B21 (+) – B6 (–)

ESTÁNDAR: 0,40 – 0,84 V



ECM (NC700X/XA/S/SA)/PCM (NC700XD/SD)

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/S/SA)

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA) (página 2-14).

Retire la cubierta lateral (NC700S/SA) (página 2-13). Apague

el interruptor de encendido.

Desconecte el conector ECM 33P (negro) [1].

Libere la banda [2] del ECM y retire el ECM de la caja del ECM.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Si se reemplaza el ECM, realice los Procedimientos de registro de llave (página 23-6).



DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700XD/SD)

Retire el conjunto de tapa/bisagra de la caja portaequipajes (página 2-19).

Apague el interruptor de encendido.

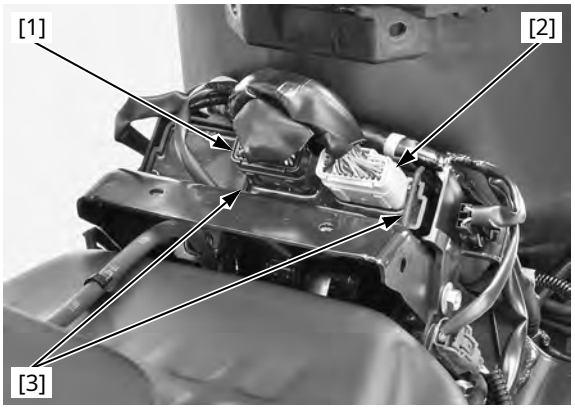
Desconecte el conector PCM 33P (negro) [1] y el conector PCM 33P (gris) [2].

Libere la banda [3] del PCM y retire el PCM de la caja del ECM.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)



INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN/ TIERRA DEL ECM/PCM

NOTE:

- NC700X/XA/S/SA:
  Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 33P (negro) del ECM y vuelva a comprobar que la MIL parpadea.
- NC700XD/SD:
  Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector PCM 33P (gris) y vuelva a comprobar si la MIL parpadea.
- Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

EL MOTOR NO ARRANCA (la MIL no parpadea) 1.

Inspección del voltaje de entrada de energía del ECM/

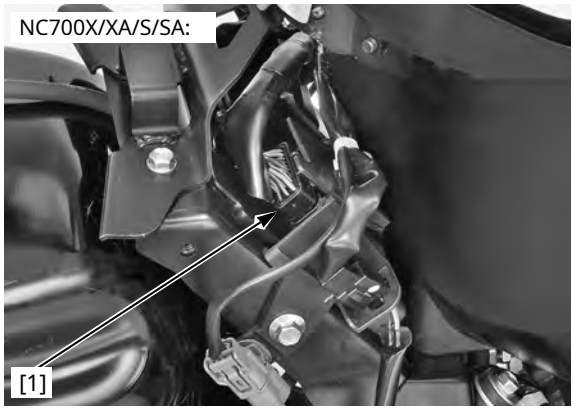
PCM Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA) (página 2-14)
– Carenado lateral (NC700S/SA) (página 2-13)
– Conjunto de tapa/bisagra de la caja portaequipajes (NC700XD/SD) (página 2-19)

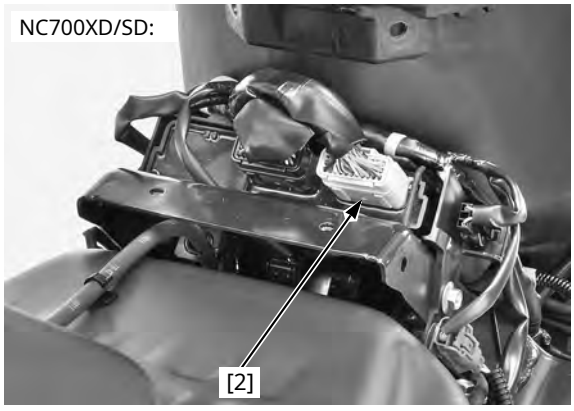
Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (gris) (NC700XD/SD) [2]

NC700X/XA/S/SA:



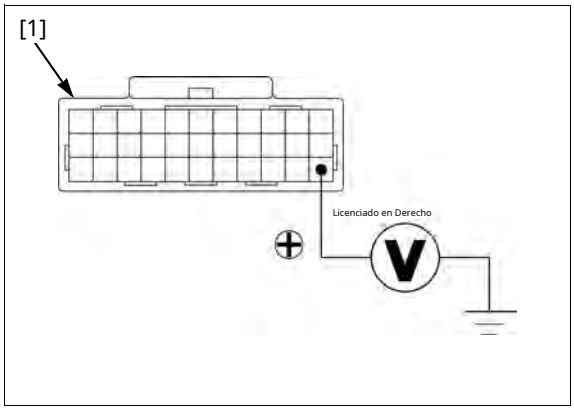
NC700XD/SD:



Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Mida el voltaje en el conector ECM/PCM 33P [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro (+) – Tierra (–)
Estándar: Voltaje de la batería



HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

***¿Existe el voltaje estándar?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – • Circuito abierto o cortocircuito en el cable Negro
• Interruptor de encendido defectuoso
• Fusible principal fundido 30 A
• Fusible secundario fundido 7,5 A (PARADA ENG)
• Interruptor de parada del motor defectuoso

2. Inspección de la línea de tierra del ECM/PCM

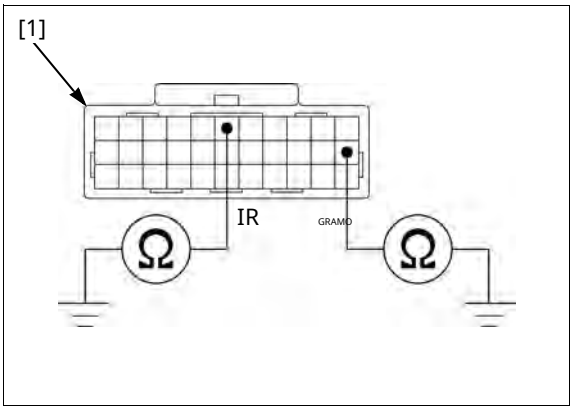
Apague el interruptor de encendido.

Compruebe si hay continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Verde/naranja – Tierra
Verde – Tierra

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable verde/naranja
• Circuito abierto en el cable Verde

O_2SENSOR

NOTICE

• No permita que la grasa, el aceite u otros materiales entren en el O_2 orificio de aire del sensor.

• La O_2el sensor puede dañarse si se cae. Reemplácelo por uno nuevo, si se cae.

NOTE:
• Manejar la O_2sensor con cuidado.
• No repare el O_2sensor mientras está caliente.

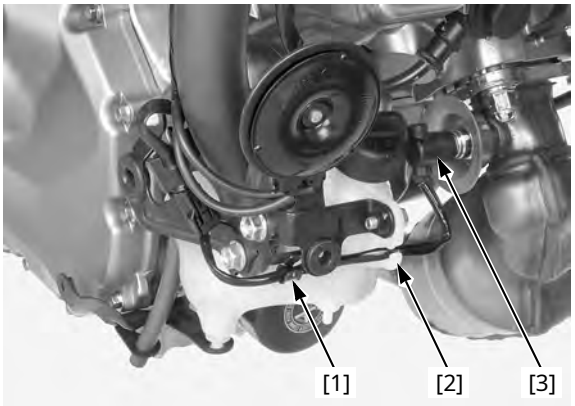
ELIMINACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-28).

Suelta la O_2cable del sensor de la abrazadera [1] y la guía del tanque de reserva del radiador [2].

Retire el tanque de reserva del radiador (página 8-14).

Desconecte la O_2tapa del sensor [3].



quitar la O_2sonda [1].



NOTICE

No utilice una llave de impacto al quitar o instalar el O_2 sensor, o podría dañarse.

INSTALACIÓN

Instale y apriete a mano el O_2sonda [1].

Apriete la O_2sensor al par especificado.

TORQUE: 24,5 N·m (2,5 kgf·m, 18 lbf·ft)



Conectar la O_2tapa del sensor [1].

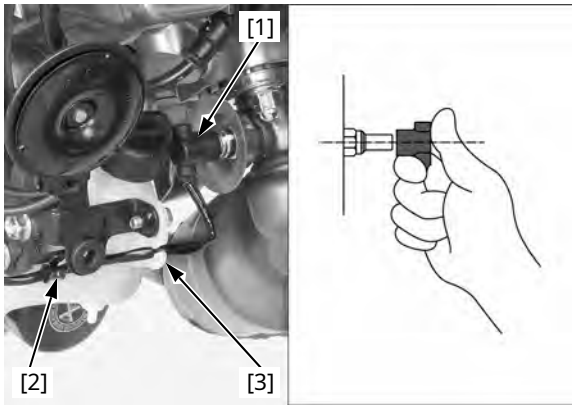
NOTICE

- *Tenga cuidado de no inclinar la O_2tapa del sensor al conectar la tapa al O_2sensor.*
- *No gire la O_2tapa del sensor, después de conectarlo.*

Instale el tanque de reserva del radiador (página 8-14).

Instale el O_2cable del sensor a la abrazadera [2] y la guía del tanque de reserva del radiador [3].

Instale la cubierta inferior (página 2-28).



UBICACIÓN DEL SISTEMA·····5-2

DIAGRAMA DEL SISTEMA ·····5-3

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····5-4

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····5-5

INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO ····· 5-6

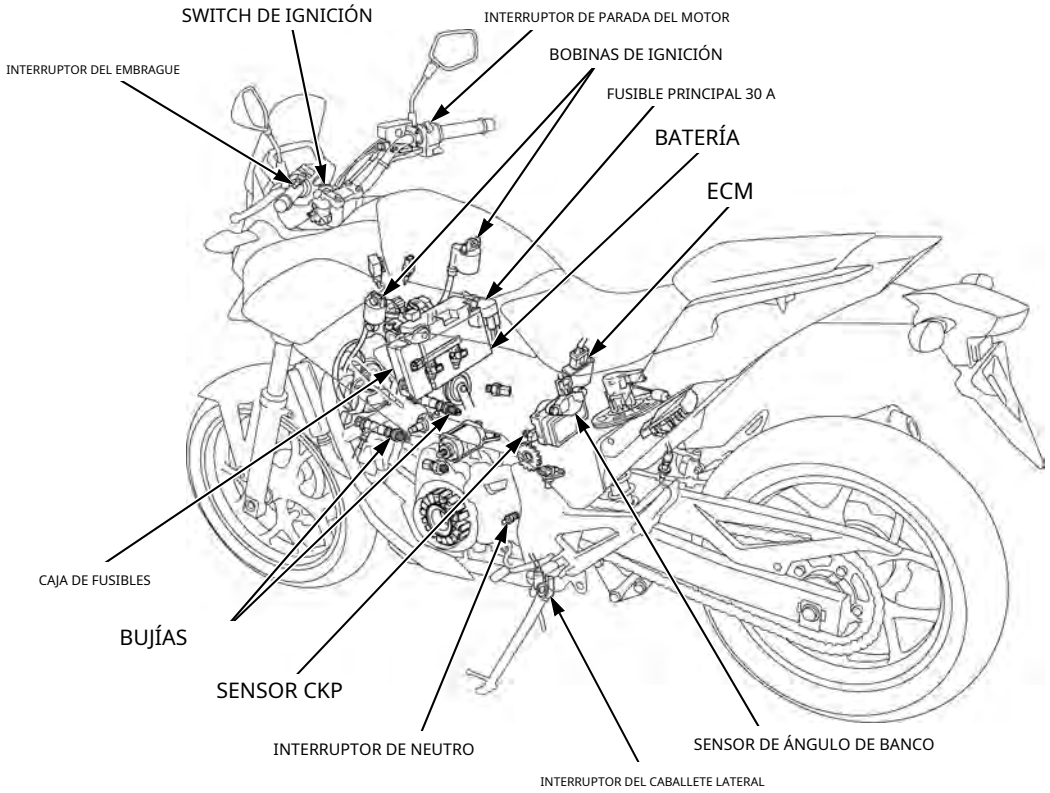
TIEMPO DE ENCENDIDO ····· 5-9

BOBINA DE ENCENDIDO ····· 5-10

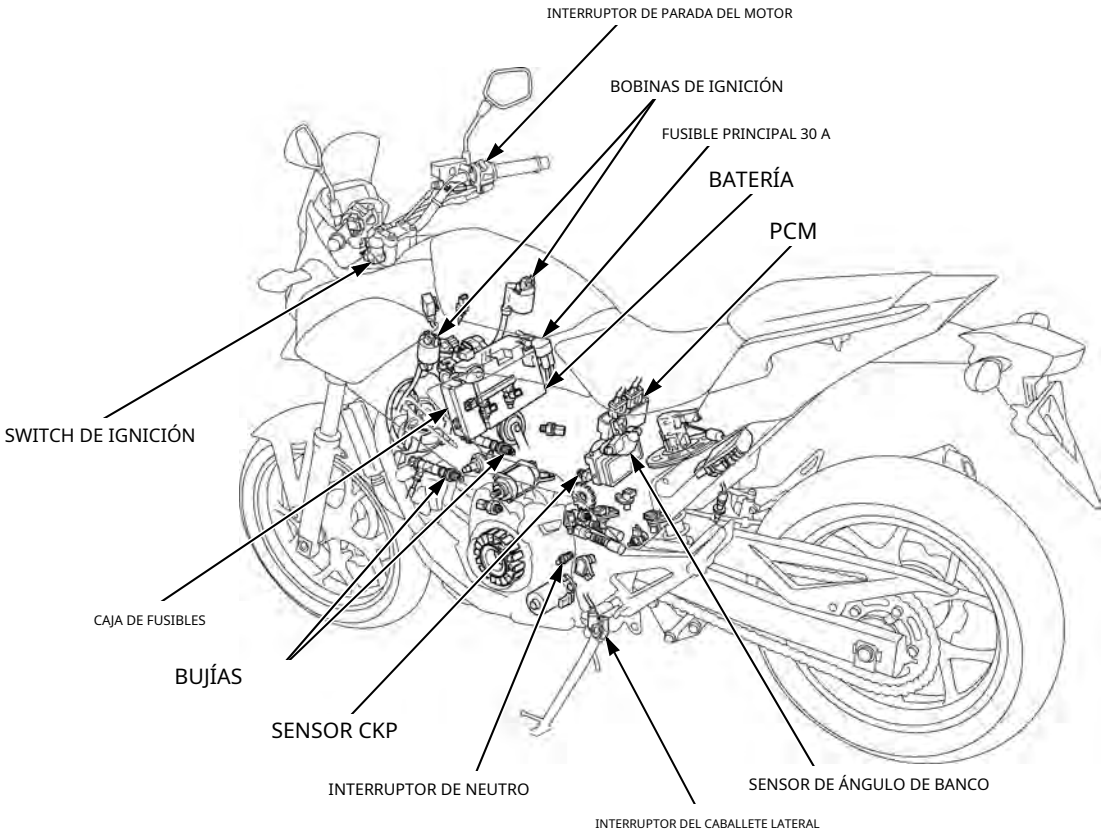
SENSOR CKP ····· 5-11

SYUBICACIÓN DEL VÁSTAGO

NC700X/XA/S/SA:

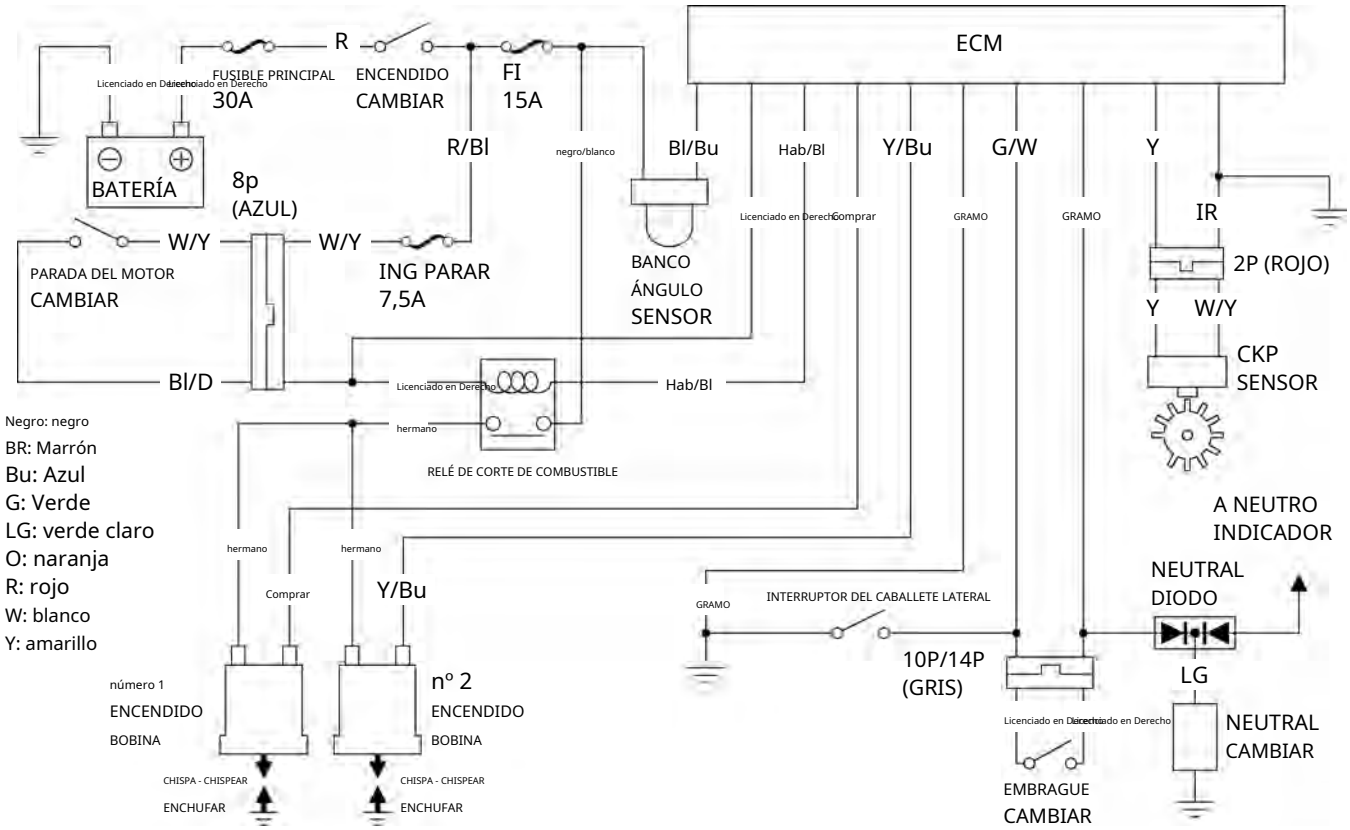


NC700XD/SD:

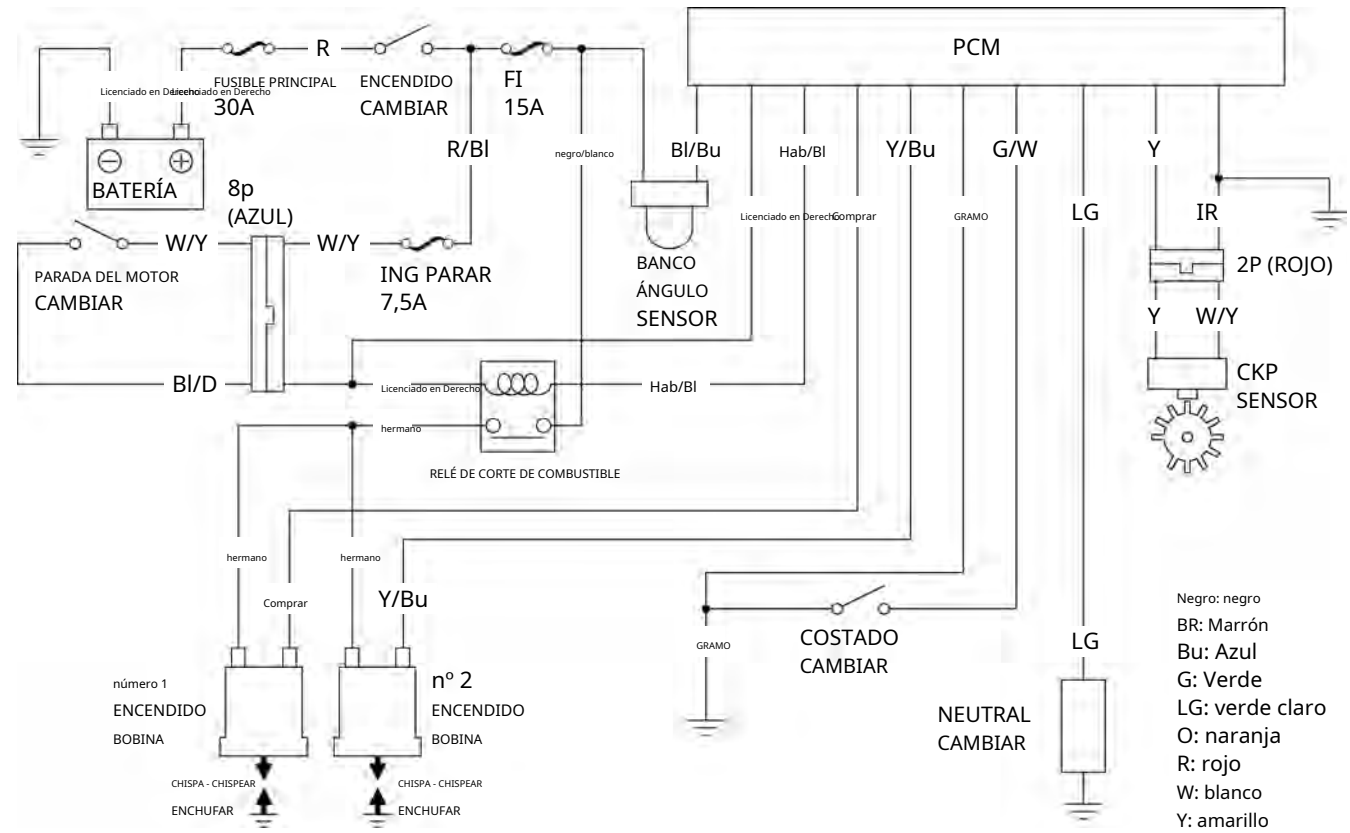


SISTEMA DE DIAGRAMA

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

NOTICE

• El ECM/PCM puede dañarse si se cae. Además, si el conector se desconecta cuando fluye corriente, el voltaje excesivo puede dañar el módulo. Siempre apague el interruptor de encendido antes de realizar el mantenimiento.

• Utilice una bujía del rango térmico correcto. El uso de una bujía con un rango de calor incorrecto puede dañar el motor.

• Al realizar el mantenimiento del sistema de encendido, siga siempre los pasos de la tabla de solución de problemas (página 5-5).

• Algunos componentes eléctricos pueden dañarse si se conectan o desconectan terminales o conectores mientras el interruptor de encendido está en la posición ON y hay corriente.

• Un sistema de encendido defectuoso a menudo está relacionado con conexiones mal conectadas o corroídas. Verifique esas conexiones antes de continuar.

• Asegúrese de que la batería esté adecuadamente cargada. El uso del motor de arranque con una batería débil da como resultado una velocidad de arranque del motor más lenta y que no haya chispa en la bujía.

• Para el servicio ECM/PCM (página 4-67).

• Consulte la siguiente información sobre los componentes:

- Interruptor de encendido (página 22-24)
- Interruptor de parada del motor (página 22-25)
- Sensor de ángulo de inclinación (página 4-65)
- Interruptor del caballete lateral (página 22-28)
- Interruptor de punto muerto (página 22-27)

• Los siguientes códigos de color se utilizan en esta sección.

Azul = Negro	Bu = Azul	Lg = Verde claro	R = rojo	Y = amarillo
BR = Marrón	G = Verde	O = Naranja	W = Blanco	

ESPECIFICACIONES

ARTÍCULO	ESPECIFICACIONES
Bujía (Iridio)	IFR6G-11K (NGK)
Separación de bujías	1,0 - 1,1 mm (0,039 - 0,043 pulgadas)
Tensión máxima de la bobina de encendido	100 V mínimo
Voltaje pico del sensor CKP (a 20 °C/68 °F)	0,7 V mínimo
Tiempo de encendido (marca "F")	12° BTDC en ralentí

VALOR DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tapa del orificio de distribución	1	14	10 (1,0, 7)	Aplique grasa a las roscas.
Perno de la abrazadera del cable de la tapa del cárter derecho (NC700XD/SD)	2	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

- Inspeccione lo siguiente antes de diagnosticar el sistema.
  - – Bujía defectuosa
  - – Tapa de la bujía suelta o conexión del cable de la bujía
  - – Entró agua en la tapa de la bujía (Fuga de voltaje secundario de la bobina de encendido)
- Si no hay chispa en el cilindro, cambie temporalmente la bobina de encendido por una en buen estado y realice la prueba de chispa. Si hay chispa, la bobina de encendido original está defectuosa.
- El "voltaje inicial" de la bobina primaria de encendido es el voltaje de la batería con el interruptor de encendido en la posición ON y el interruptor de parada del motor " " (el motor de arranque no arranca el motor).

No hay chispa en la bujía

Condición inusual		Causa probable (marque en orden numérico)
Bobina de encendido tensión primaria	No hay voltaje inicial con el interruptor de encendido en ON y el interruptor de parada del motor " " (Otros componentes eléctricos son normales).	1. Interruptor de encendido defectuoso 2. Interruptor de parada del motor defectuoso 3. Relé de corte de combustible defectuoso o sus circuitos relacionados 4. Un circuito abierto en el cable marrón entre la bobina de encendido y el relé de corte de combustible 5. Conexión suelta o deficiente del terminal primario, o un circuito abierto en la bobina primaria 6. ECM/PCM defectuoso (en caso de que el voltaje inicial sea normal con el conector ECM/PCM desconectado).
	El voltaje inicial es normal, pero cae de 2 a 4 V mientras arranca el motor.	1. Conexiones incorrectas del adaptador de voltaje pico (el sistema es normal si el voltaje medido supera las especificaciones con conexiones inversas). 2. La batería está descargada (el voltaje cae en gran medida cuando se arranca el motor). 3. No hay voltaje entre el cable negro (+) y la masa de la carrocería (–) en el conector del ECM/PCM o la conexión del ECM/PCM está floja 4. Un circuito abierto o una conexión suelta en el cable verde/naranja en el ECM/PCM 5. Un circuito abierto o una conexión suelta en el cable azul/amarillo o amarillo/azul entre la bobina de encendido y el ECM/PCM 6. Interruptor del caballete lateral defectuoso, diodo neutral (NC700X/XA/S/SA) o interruptor neutral 7. Conexión suelta o deficiente o un circuito abierto en los cables relacionados con el No. 6 – Línea interruptor caballete lateral: Verde/blanco y Verde – Línea interruptor neutro (NC700X/XA/S/SA): Verde/rojo y Verde claro – Línea interruptor neutro (NC700XD/SD): Verde claro 8. Sensor CKP defectuoso (Mida el voltaje máximo) 9. ECM/PCM defectuoso (en caso de que los números 1 a 8 anteriores sean normales).
	El voltaje inicial es normal pero no hay pico de voltaje mientras se arranca el motor.	1. Conexiones incorrectas del adaptador de voltaje máximo 2. Adaptador de voltaje máximo defectuoso 3. Sensor CKP defectuoso 4. ECM/PCM defectuoso (en caso de que los números 1 a 3 anteriores sean normales).
	El voltaje inicial es normal pero el voltaje pico es más bajo que el valor estandar.	1. La impedancia del multímetro es demasiado baja; por debajo de 10 MΩ/DCV. 2. La velocidad de arranque es demasiado lenta (la batería está descargada). 3. El tiempo de muestreo del probador y el pulso medido no estaban sincronizados (el sistema es normal si el voltaje medido supera el voltaje estándar al menos una vez). 4. ECM/PCM defectuoso (en caso de que los números 1 a 3 anteriores sean normales).
	Los voltajes inicial y máximo son normales pero no hay saltos de chispa.	1. Bujía defectuosa o amperios de corriente secundaria de la bobina de encendido con fugas 2. Bobina de encendido defectuosa
sensor CKP	El voltaje máximo es más bajo que el valor estándar.	1. La impedancia del multímetro es demasiado baja; por debajo de 10 MΩ/DCV. 2. La velocidad de arranque es demasiado baja. (La batería está descargada.) 3. El tiempo de muestreo del probador y el pulso medido no estaban sincronizados (el sistema es normal si el voltaje medido supera el voltaje estándar al menos una vez). 4. Sensor CKP defectuoso (en caso de que los números 1 a 3 anteriores sean normales).
	Sin voltaje pico	1. Adaptador de voltaje máximo defectuoso 2. Sensor CKP defectuoso

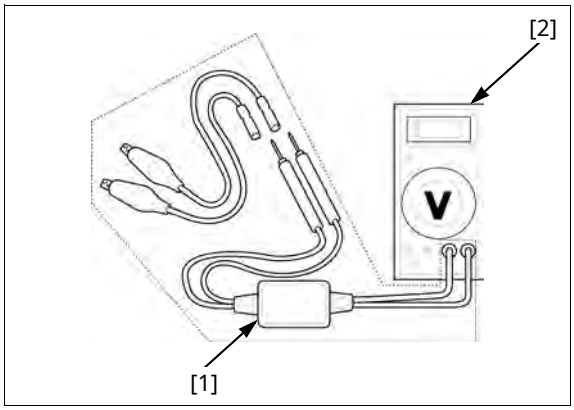
INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

NOTE:

- Si no hay chispa en la bujía, verifique todas las conexiones en busca de contactos sueltos o deficientes antes de medir el voltaje máximo.

- Utilice un multímetro digital disponible comercialmente con una impedancia mínima de 10 MΩ/DCV.
- El valor mostrado difiere dependiendo de la impedancia interna del multímetro.
- Si usa el probador de diagnóstico Imrie (modelo 625), siga las instrucciones del fabricante.

Conecte el adaptador de voltaje pico [1] al multímetro digital [2] o use el probador de diagnóstico Imrie.



HERRAMIENTA:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o adaptador de voltaje pico 07HGJ-0020100 con multímetro digital disponible comercialmente (impedancia 10 MΩ/DCV mínimo)

VOLTAJE DE PICO PRIMARIO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO

NOTE:

- Verifique todas las conexiones del sistema antes de realizar esta inspección. Los conectores sueltos pueden causar lecturas incorrectas.
- Si se desconecta el sistema, es posible que se mida un voltaje máximo incorrecto.
- Verificar la compresión del cilindro y verificar que la bujía esté correctamente instalada en la culata.

Desconecte las tapas de las bujías (página 3-8).

Conecte una bujía en buen estado [1] a la tapa de la bujía y conéctela a tierra a la culata como se hizo en una prueba de chispa.



Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).
Retire la cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-13)



No desconectar la bobina de encendido alambre primario.

Con el cable primario de la bobina de encendido conectado, conecte el adaptador de voltaje máximo o el probador Imrie al terminal primario de la bobina de encendido [1] y a tierra.

HERRAMIENTA:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o adaptador de voltaje pico **07HGJ-0020100**
con multímetro digital disponible comercialmente (impedancia 10 MΩ/DCV mínimo)

CONEXIÓN:
No.1: Azul/amarillo (+) – Tierra (–)
No.2: Amarillo/azul (+) – Tierra (–)

Encienda el interruptor de encendido y el interruptor de parada del motor " ".

Compruebe el voltaje inicial en este momento.
Se debe medir el voltaje de la batería.
Si no se puede medir el voltaje inicial, siga las comprobaciones descritas en la tabla de resolución de problemas (página 5-5).

Cambie la transmisión a neutral.

Evite tocar el bujía y sondas de prueba para prevenir eléctrico choque.

Arranque el motor con el motor de arranque y mida el voltaje máximo primario de la bobina de encendido.

TENSIÓN DE PICO: 100 V mínimo

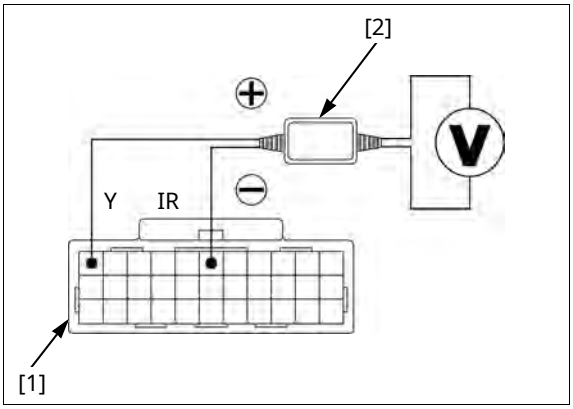
Si el voltaje máximo es anormal, siga las comprobaciones descritas en la tabla de solución de problemas (página 5-5).

Instale la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).
Instale la cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-13).

VOLTAJE PICO DEL SENSOR CKP (NC700X/XA/S/SA)

NOTE:
Verifique la compresión del cilindro y verifique que las bujías estén instaladas correctamente en la culata.

Desconecte el conector ECM 33P (negro) [1] (página 4-67).



Conecte las sondas del probador de voltaje máximo o del adaptador a los terminales del conector ECM 33P (negro) del lado del arnés de cables.

HERRAMIENTAS:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o adaptador de voltaje pico [2] **07HGJ-0020100**
con multímetro digital disponible comercialmente (impedancia 10 MΩ/DCV mínimo)
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

CONEXIÓN: Amarillo (+) – Verde/naranja (–)

Cambie la transmisión a neutral.
Encienda el interruptor de encendido y el interruptor de parada del motor " ".

Arranque el motor con el motor de arranque y mida el voltaje máximo del sensor CKP.

TENSIÓN DE PICO: 0,7 V mínimo

Si el voltaje máximo medido en el conector ECM 33P (negro) es anormal, mida el voltaje máximo en el conector del sensor CKP.

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] y conecte las sondas del probador a los terminales del conector del lado del sensor CKP.



CONEXIÓN: Amarillo (+) – Blanco/amarillo (–)

De la misma manera que en el conector ECM 33P (negro), mida el voltaje máximo y compárelo con el voltaje medido en el conector ECM 33P (negro).

– Si el voltaje máximo medido en el ECM es anormal y el medido en el sensor CKP es normal, el arnés de cables tiene un circuito abierto, un cortocircuito o una conexión suelta.
– Si el voltaje pico del lado del sensor CKP es inferior al valor estándar, siga las comprobaciones descritas en la tabla de resolución de problemas (página 5-5).

Para el reemplazo del sensor CKP (página 5-11).

Instale las piezas desmontadas en el orden inverso al desmontaje.

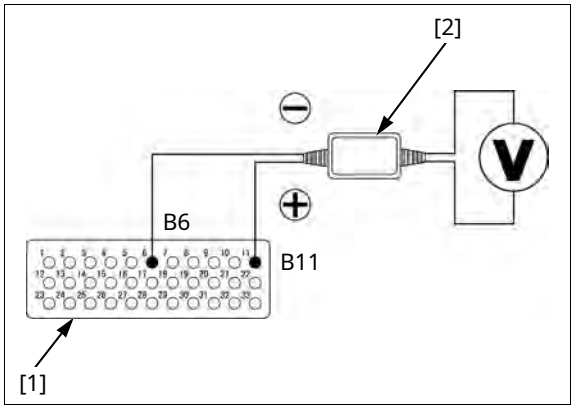
VOLTAJE PICO DEL SENSOR CKP (NC700XD/SD)

NOTE:
Verifique la compresión del cilindro y verifique que las bujías estén instaladas correctamente en la culata.

Desconecte las tapas de las bujías (página 3-8).

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores 33P del PCM (página 4-14).

Conecte el probador de voltaje máximo o las sondas del adaptador a los terminales del arnés de prueba [1] del ECM.



HERRAMIENTA:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o adaptador de voltaje pico [2] 07HGJ-0020100 con multímetro digital disponible comercialmente (impedancia 10 MΩ/DCV mínimo)

CONEXIÓN: B11 (+) – B6 (–)

Cambie la transmisión a neutral.
Encienda el interruptor de encendido y el interruptor de parada del motor " ".

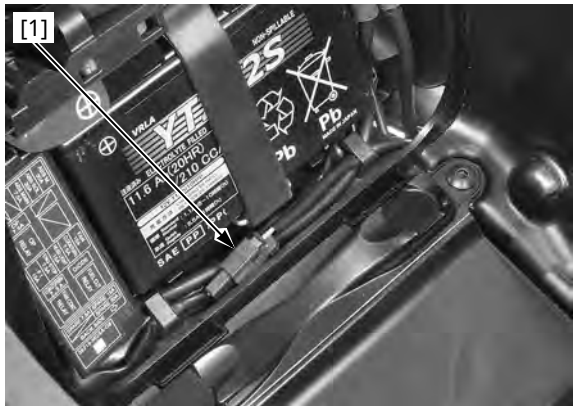
Arranque el motor con el motor de arranque y mida el voltaje máximo del sensor CKP.

TENSIÓN DE PICO: 0,7 V mínimo

Si el voltaje máximo medido en el arnés de prueba del ECM es anormal, mida el voltaje máximo en el conector del sensor CKP.

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] y conecte las sondas del probador a los terminales del conector del lado del sensor CKP.



CONEXIÓN: Amarillo (+) – Blanco/amarillo (–)

De la misma manera que en el arnés de prueba del ECM, mida el voltaje máximo y compárelo con el voltaje medido en el arnés de prueba del ECM.

– Si el voltaje máximo medido en el arnés de prueba del ECM es anormal y el medido en el sensor CKP es normal, el arnés de cables tiene un circuito abierto, un cortocircuito o una conexión suelta.
– Si el voltaje pico del lado del sensor CKP es inferior al valor estándar, siga las comprobaciones descritas en la tabla de resolución de problemas (página 5-5).

Para el reemplazo del sensor CKP (página 5-11).

Instale las piezas desmontadas en el orden inverso al desmontaje.

TIEMPO DE ENCENDIDO

Caliente el motor.

Pare el motor y retire la tapa del orificio de sincronización.

Conecte la luz de sincronización [1] al cable de la bujía.

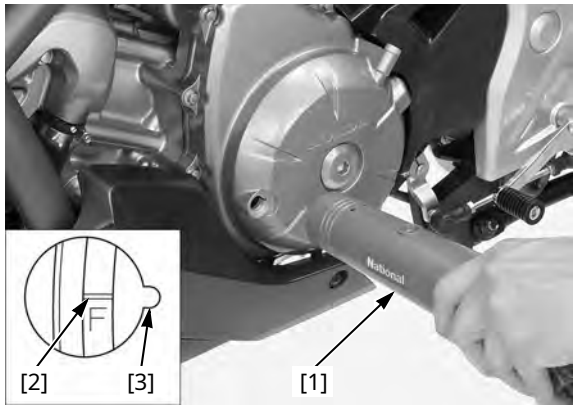
NOTE:

Lea las instrucciones para el funcionamiento de la luz de sincronización.

Arranque el motor y déjelo al ralentí.

VELOCIDAD DE RALENTÍ: 1.200 ± 100 min^{-1}(rpm)

El tiempo de encendido es correcto si la marca "F" [2] en el volante se alinea con la muesca de índice [3] en la cubierta del alternador.

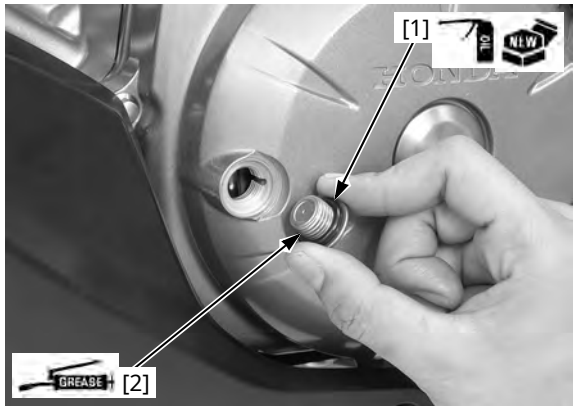


Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva [1] e instálela en la tapa del orificio de sincronización.

Aplique grasa a las roscas de la tapa del orificio de distribución [2].

Instale y apriete la tapa del orificio de distribución al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



BOBINA DE ENCENDIDO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

BOBINA DE ENCENDIDO No.1

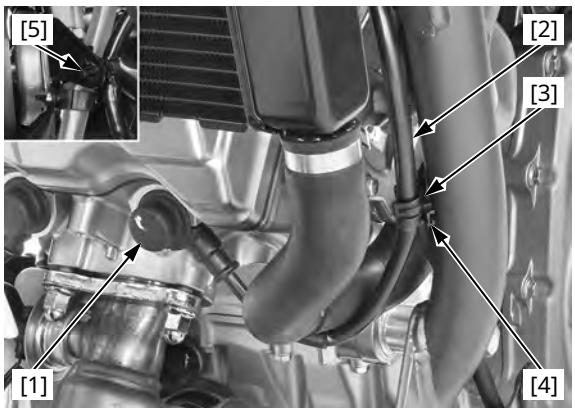
Elimina lo siguiente:

– Carenado inferior (página 2-28)
– Carcasa del filtro de aire (página 7-14)

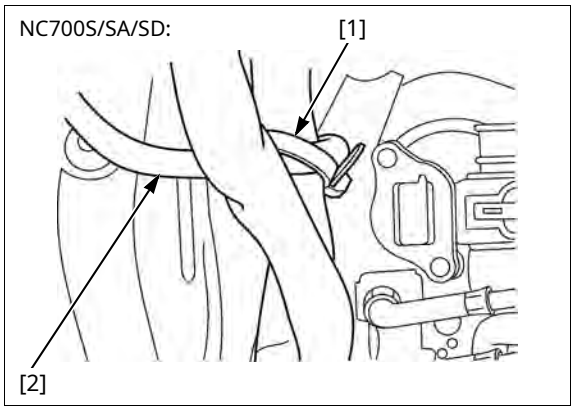
Desconecte la tapa de la bujía [1].

Suelte el cable de la bujía [2] de la abrazadera [3]. Suelte la abrazadera [4] de la lengüeta del marco.

Suelte la abrazadera [5] del soporte del motor del ventilador.



NC700S/SA/SD: Retire la banda de cables [1] y el cable de la bujía [2] del mazo de cables principal.

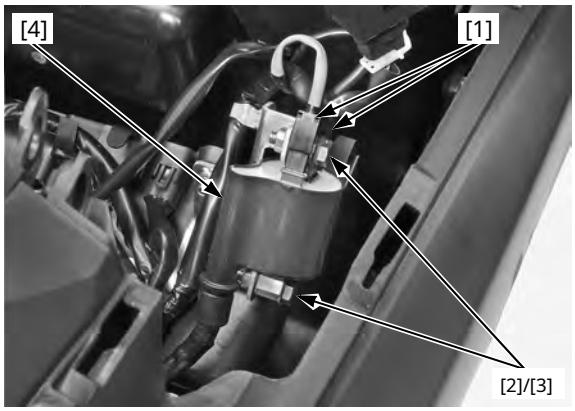


Desconecte los conectores del cable principal [1] de la bobina de encendido.

Retire los pernos [2], los espaciadores [3] y la bobina de encendido [4] del soporte de la bobina de encendido.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:
Pase el cable correctamente (página 1-25).



BOBINA DE ENCENDIDO No.2

Elimina lo siguiente:

– Carenado inferior (página 2-28)
– Carcasa del filtro de aire (página 7-14)

Desconecte la tapa de la bujía [1]. Suelte la abrazadera [2] de la lengüeta del marco.



Desconecte los conectores del cable principal [1] de la bobina de encendido.

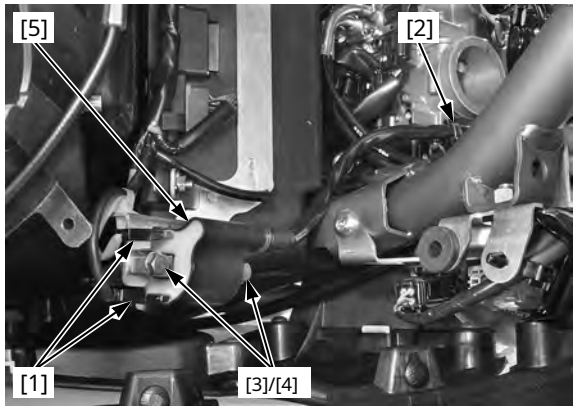
Suelte la abrazadera [2] de la lengüeta del marco.

Retire los pernos [3], los espaciadores [4] y la bobina de encendido [5] del soporte de la bobina de encendido.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el cable correctamente (página 1-25).



SENSOR CKP

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/S/SA)

Retire la tapa del cárter derecho (página 11-5).

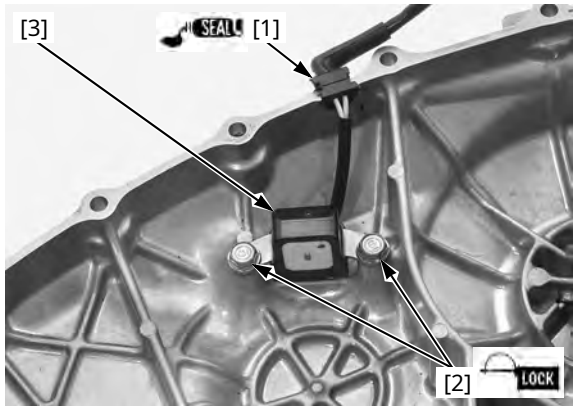
Retire el pasacables [1] de la tapa del cárter derecho.

Retire los pernos de montaje del sensor CKP [2] y el sensor CKP [3].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

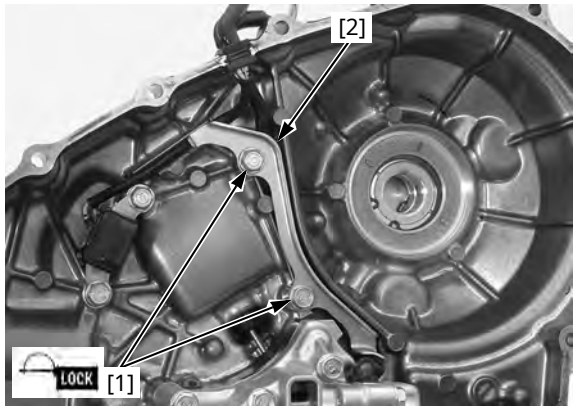
- Aplique agente de bloqueo a las roscas de los pernos de montaje del sensor CKP (página 1-23).
- Aplique sellador líquido (Three bond 1207B o equivalente) a la superficie de sellado de la arandela del cable del sensor CKP.



DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700XD/SD)

Retire la tapa del cárter derecho (página 12-97).

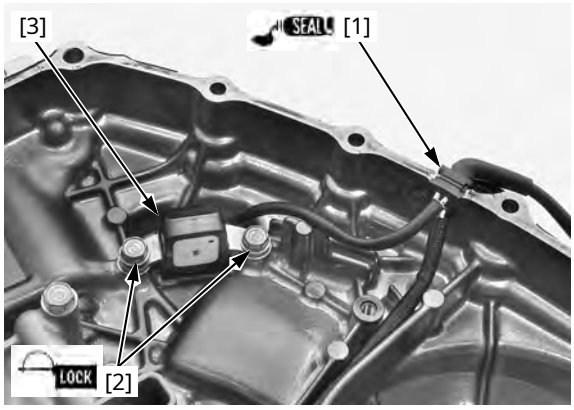
Retire los pernos de la abrazadera del cable de la cubierta del cárter derecho [1] y la abrazadera del cable [2].



Retire el pasacables [1] de la tapa del cárter derecho.

Retire los pernos de montaje del sensor CKP [2] y el sensor CKP [3].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

- Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de montaje del sensor CKP (página 1-23).
- Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de la abrazadera de alambre de la tapa del cárter derecho (página 5-4).
- Aplique sellador a la superficie de asiento de la arandela de alambre ya la superficie de contacto de la arandela.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

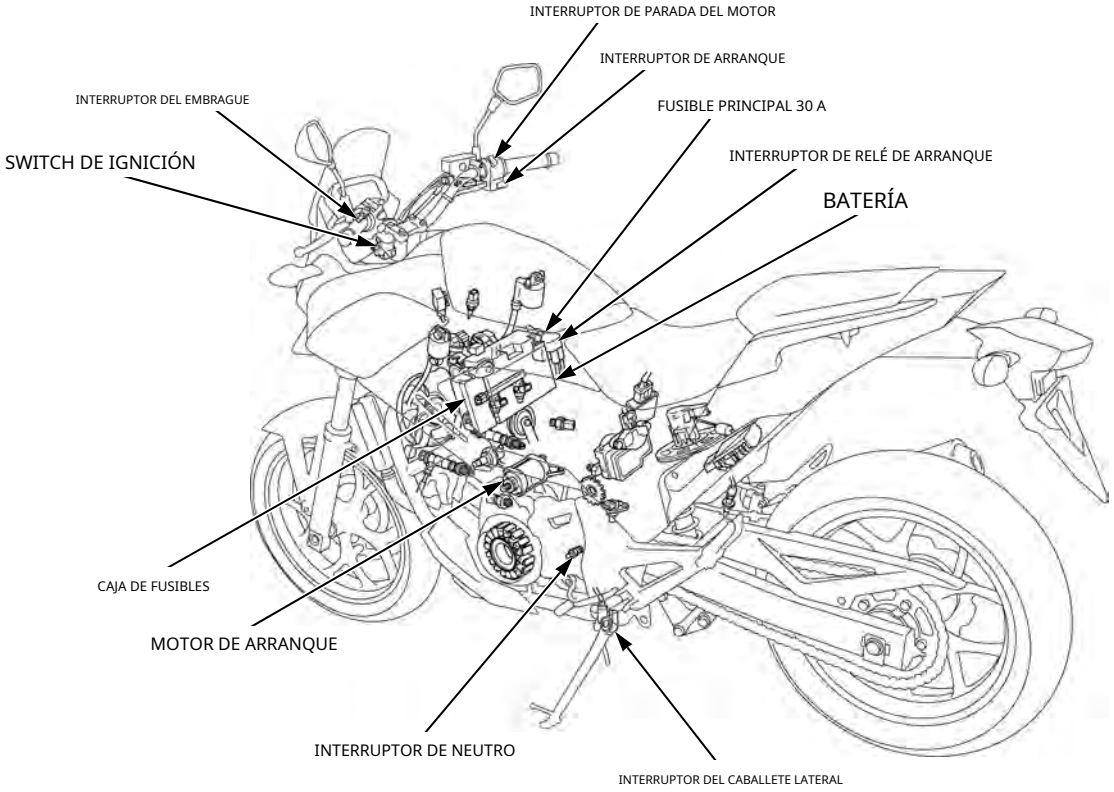
Perno de la abrazadera del cable de la tapa del cárter derecho:

12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

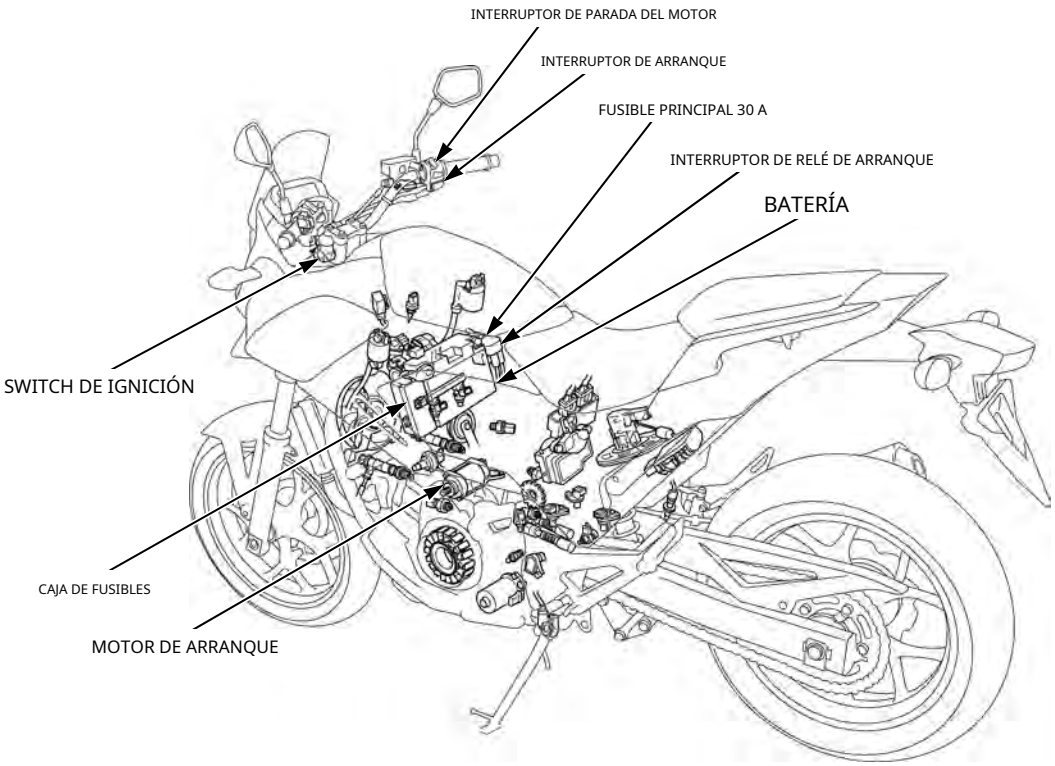
UBICACIÓN DEL SISTEMA·····6-2
DIAGRAMA DEL SISTEMA ·····6-3
INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····6-4
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····6-5
MOTOR DE ARRANQUE ····· 6-8
INTERRUPTOR DEL RELÉ DEL ARRANQUE ····· 6-10
DIODO NEUTRO (NC700X/XA/S/SA) ····· 6-12
RELÉ DE ARRANQUE (NC700XD/SD) ····· 6-12

UBICACIÓN DEL VÁSTAGO

NC700X/XA/S/SA:

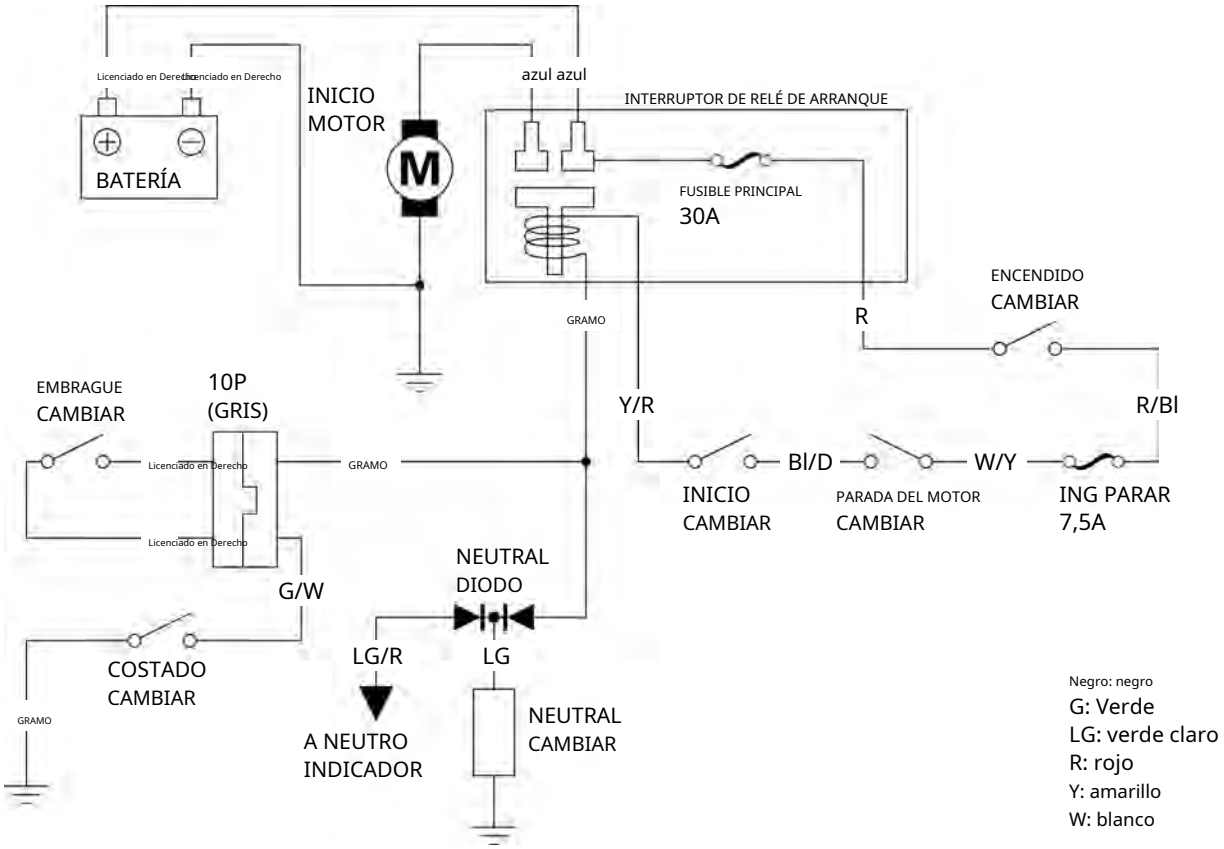


NC700XD/SD:

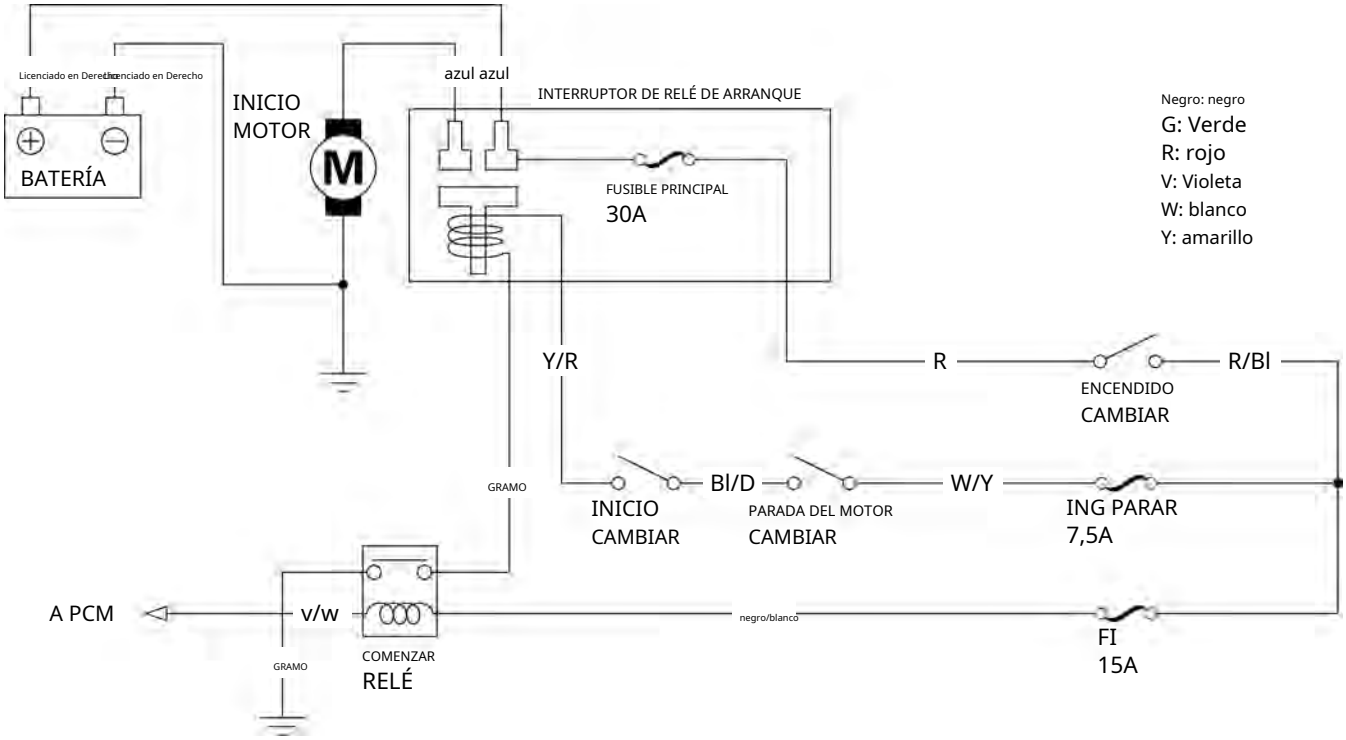


SISTEMA DE DIAGRAMA

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

NOTICE

Si la corriente continúa fluyendo a través del motor de arranque, gírelo mientras el motor no está arrancando, el motor de arranque puede dañarse.

- El motor de arranque se puede reparar con el motor instalado en el bastidor.
- Apague siempre el interruptor de encendido antes de realizar el mantenimiento del motor de arranque. El motor podría arrancar repentinamente y causar lesiones graves.
- Es posible que una batería débil no pueda hacer girar el motor de arranque lo suficientemente rápido o suministrar la corriente de encendido adecuada.
- Al dar servicio al sistema de arranque, siempre siga los pasos del diagrama de flujo de solución de problemas (página 6-5).
- Consulte la información de los siguientes componentes:
  - Interruptor de encendido (página 22-24)
  - Interruptor de arranque (página 22-25)
  - Interruptor de parada del motor (página 22-25)
  - Interruptor de punto muerto (NC700X/XA/S/SA) (página 22-27)
  - Interruptor del caballete lateral (NC700X/XA/S/SA) (página 22-28)
  - Interruptor de embrague (NC700X/XA/S/SA) (página 22-26)

ESPECIFICACIÓN

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Longitud de la escobilla del motor de arranque	12,0 – 13,0 (0,47 – 0,51)	6,5 (0,26)

VALOR DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tuerca del terminal del motor de arranque	1	6	10 (1,0, 7)	

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

El motor de arranque no gira (NC700X/XA/S/SA) 1.

Inspección de fusibles

Compruebe si se ha fundido el fusible principal de 30 A o el fusible secundario de 7,5 A (PARADA ENG). ***¿Está fundido el fusible?*** **SÍ**

– Reemplace el fusible.

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de la batería

Asegúrese de que la batería esté completamente cargada y en buenas condiciones (página 21-6). ***¿La batería está en buenas condiciones?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Cargue o reemplace la batería.

3. Operación del interruptor del relé de arranque

Compruebe el funcionamiento del interruptor del relé de arranque.
Debe escuchar el "CLICK" del relé cuando se presiona el botón del interruptor de arranque.

¿Hay un "CLICK"? **SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – VAYA AL PASO 5.

4. Inspección del motor de arranque

Aplicar tensión de batería directamente al motor de arranque y comprobar el funcionamiento. ***¿Gira el motor de arranque?*** **SÍ**

– • Cable del motor de arranque con mal contacto
• Interruptor del relé de arranque defectuoso (página 6-10)

NO – Motor de arranque defectuoso (página 6-8)

5. Inspección de las líneas de tierra de la bobina del relé

Desconecte el conector del interruptor del relé de arranque y verifique la continuidad de la línea del cable de tierra de la bobina del relé como se muestra a continuación:

1. Terminal verde/rojo – diodo neutral – línea del interruptor neutral (con la transmisión en neutral y la palanca del embrague liberada).
2. Terminal verde/rojo – interruptor del embrague – interruptor del caballete lateral (en cualquier marcha excepto neutral, y con la palanca del embrague presionada y el caballete lateral levantado).

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

NO – • Conector de contacto flojo o deficiente
• Circuito abierto en el mazo de cables
• Diodo neutro defectuoso (página 6-12)
• Interruptor neutral defectuoso (página 22-27)
• Interruptor del caballete lateral defectuoso (página 22-28)
• Interruptor de embrague defectuoso (página 22-26)

6. Inspección del voltaje de entrada del relé de arranque

Conecte el conector del interruptor del relé de arranque.

Con el interruptor de encendido en ON y el interruptor de parada del motor " " y el interruptor de arranque presionado, mida el voltaje en el conector del interruptor del relé de arranque (entre amarillo/rojo (+) y tierra (–)).

¿Existe el voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 7.

NO – • Interruptor de encendido defectuoso (página 22-24)
• Interruptor de arranque defectuoso (página 22-25)
• Interruptor de parada del motor defectuoso (página 22-25)
• Conector de contacto flojo o deficiente
• Circuito abierto en el mazo de cables

7. Inspección de continuidad del interruptor del relé de arranque

Retire y verifique el funcionamiento del interruptor del relé de arranque (página 6-11).

¿Hay continuidad?

SÍ – Conector del interruptor del relé de arranque de contacto suelto o deficiente

NO – Interruptor de relé de arranque defectuoso

El motor de arranque no gira (NC700XD/SD) 1.

Inspección de fusibles

Compruebe si se ha fundido el fusible principal (30 A), el fusible ENG STOP (7,5 A) y el fusible FI (15 A).

***¿Están los fusibles en buen estado?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – Reemplace el fusible quemado.

2. Inspección de la batería

Asegúrese de que la batería esté completamente cargada y en buenas condiciones (página 21-6). ***¿La batería está en buenas condiciones?* SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Cargue o reemplace la batería.

3. Inspección del funcionamiento del interruptor del relé de arranque Compruebe el funcionamiento del interruptor del relé de arranque (página 6-10). ***¿Hace clic el interruptor del relé de arranque?* SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – VAYA AL PASO 5.

4. Inspección del motor de arranque

Apague el interruptor de encendido.
Aplicar tensión de batería directamente al motor de arranque y comprobar el funcionamiento.

¿Gira el motor de arranque?

SÍ – • Mal contacto del cable positivo de la batería o del motor de arranque
• Interruptor de relé de arranque defectuoso

NO – Motor de arranque defectuoso (página 6-8)

5. Inspección de la línea de entrada de la bobina del relé

Compruebe la línea de entrada de la bobina del relé del interruptor del relé de arranque (página 6-10).

***¿La línea de entrada es normal?* SÍ**

– VAYA AL PASO 6.

NO – • Interruptor de encendido defectuoso (página 22-24)
• Interruptor de arranque defectuoso (página 22-25)
• Interruptor de parada del motor defectuoso (página 22-25)
• Conector flojo o mal conectado
• Circuito abierto en el mazo de cables

6. Inspección de la línea de tierra de la bobina del relé

Verifique la línea de tierra de la bobina del relé del interruptor del relé de arranque (página 6-11). ***¿La línea de tierra es normal?* SÍ**

– VAYA AL PASO 7.

NO – VAYA AL PASO 8.

7. Inspección de continuidad del interruptor del relé de arranque

Compruebe el interruptor del relé de arranque (página 6-11).

¿Hay continuidad?

SÍ – Conector del interruptor del relé de arranque de contacto suelto o deficiente

NO – Interruptor de relé de arranque defectuoso

8. Inspección del relé de arranque Compruebe el relé de arranque (página 6-12). ***¿Está normal el relé de arranque?*** **SÍ**

– • Conector flojo o mal conectado
• Circuito abierto en el mazo de cables
• Interruptor neutral defectuoso o su circuito
• PCM defectuoso

NO – Relé de arranque defectuoso

El motor de arranque gira cuando la transmisión está en punto muerto, pero no gira con la transmisión en ninguna posición excepto en punto muerto, con el caballete lateral levantado y la palanca del embrague apretada. (NC700X/XA/S/SA)

1. Inspección del interruptor del embrague

Compruebe el funcionamiento del interruptor del embrague (página 22-26). ***¿Es normal el funcionamiento del interruptor del embrague?***

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Interruptor de embrague defectuoso

2. Inspección del interruptor del caballete lateral

Compruebe el funcionamiento del interruptor del caballete lateral (página 22-28). ***¿Es normal el funcionamiento del interruptor del caballete lateral?***

SÍ – • Conector de contacto flojo o deficiente
• Circuito abierto en el mazo de cables

NO – Interruptor del caballete lateral defectuoso

El motor de arranque gira lentamente

• Bajo voltaje de la batería
• Cable terminal de batería mal conectado
• Cable del motor de arranque mal conectado
• Motor de arranque defectuoso
• Cable de tierra de la batería mal conectado

El motor de arranque gira, pero el motor no gira

• El motor de arranque funciona al revés
– Caja ensamblada incorrectamente
– Terminales mal conectados
• Embrague de arranque defectuoso
• Eje/engranaje reductor de arranque dañado o defectuoso
• Eje/engranaje intermedio del motor de arranque dañado o defectuoso

El interruptor del relé de arranque hace "clic", pero el motor no gira

• Cigüeñal no gira por problemas en el motor

MOTOR DE ARRANQUE

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

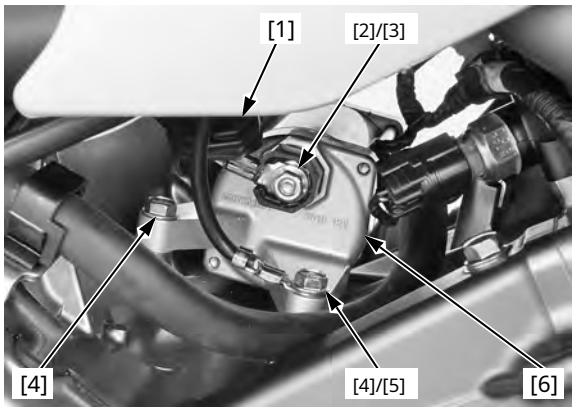
Desconecte el cable negativo de la batería (página 21-6).

Suelte la tapa de goma [1].

Retire la tuerca del terminal del motor de arranque [2] y el cable del motor de arranque [3].

Retire los pernos de montaje del motor del estado [4] y el cable de tierra [5].

Retire el motor de arranque [6].



Retire la junta tórica [1].

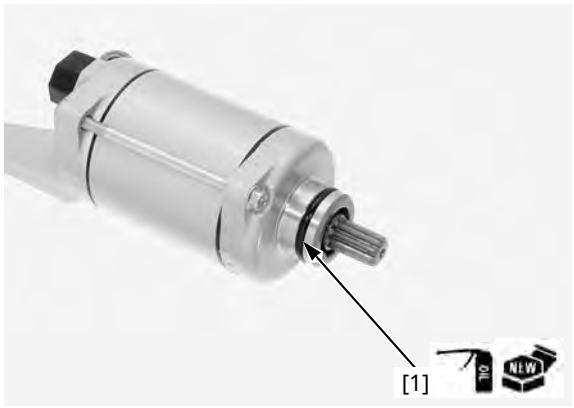
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

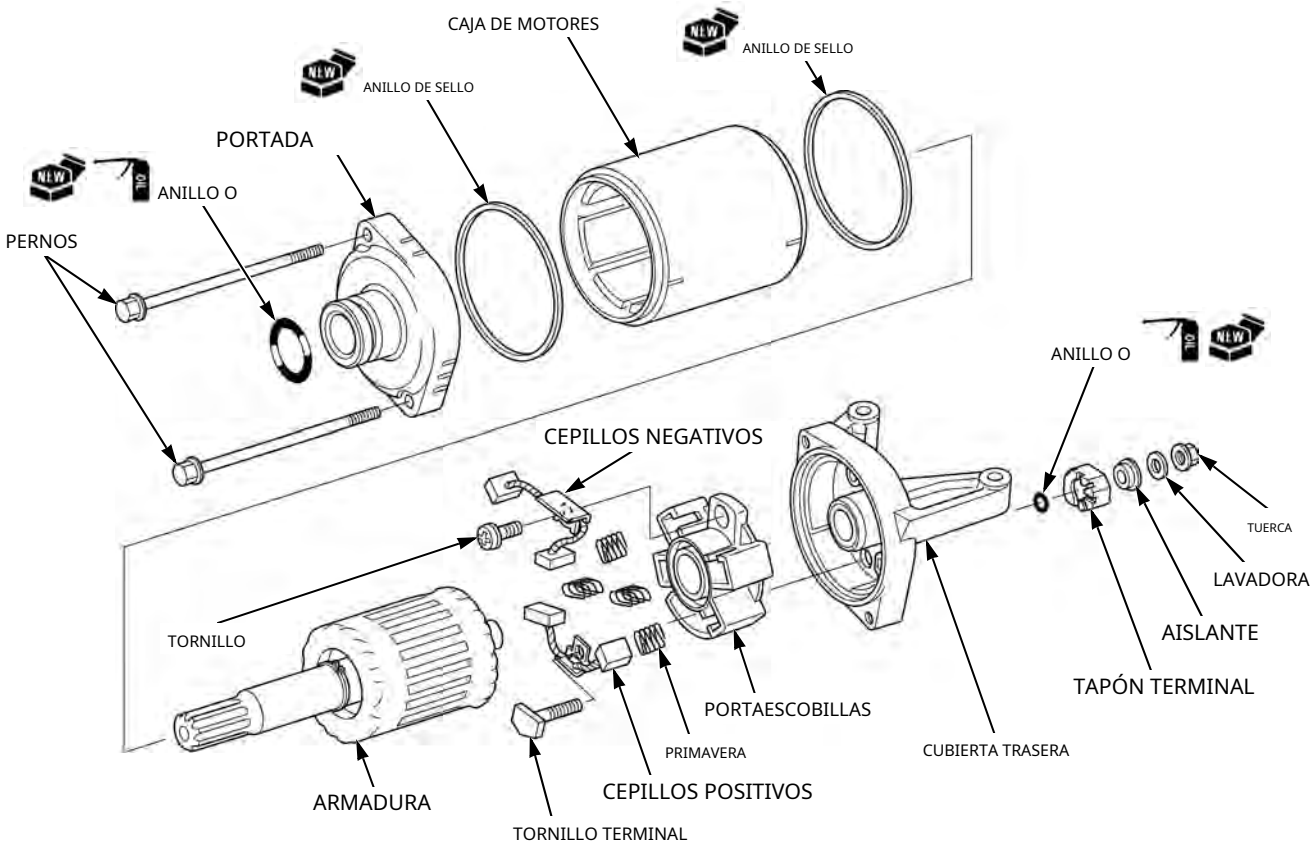
- Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva.
- Pase los cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tuerca del terminal del motor de arranque:
10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



DESMONTAJE/MONTAJE



INSPECCIÓN

PORTADA

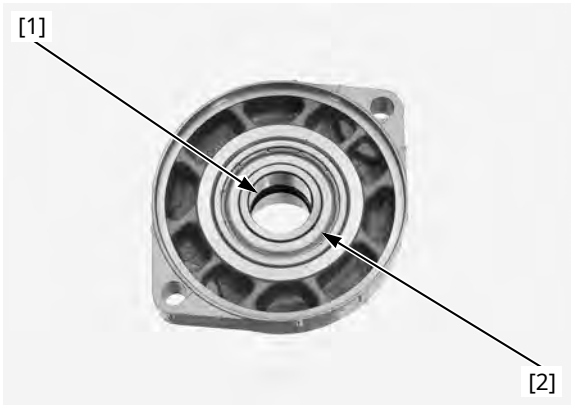
Revise el sello de aceite [1] en la cubierta delantera para ver si está deteriorado, desgastado o dañado.

Gire la pista interior del cojinete [2] en la tapa delantera con el dedo.

Los cojinetes deben girar suave y silenciosamente.

Compruebe también que la pista exterior encaje firmemente en la cubierta frontal.

Reemplace el motor de arranque como un conjunto si es necesario.



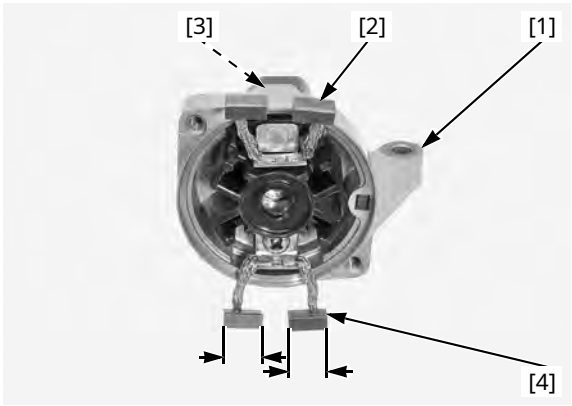
CUBIERTA TRASERA

Inspeccione las escobillas en busca de daños y mida la longitud de la escobilla.

LÍMITE DE SERVICIO: 6,5 mm (0,26 pulg.)

Verifique la continuidad o no continuidad para cada parte de la cubierta trasera [1] como se muestra a continuación:

– Entre la escobilla positiva [2] y el terminal del cable [3]: debe haber continuidad.
– Entre el terminal del cable y la tapa trasera: No debe haber continuidad.
– Entre el cepillo positivo y la tapa trasera: No debe haber continuidad.
– Entre escobilla positiva y escobilla negativa [4]: debe haber Sin continuidad.



ARMADURA

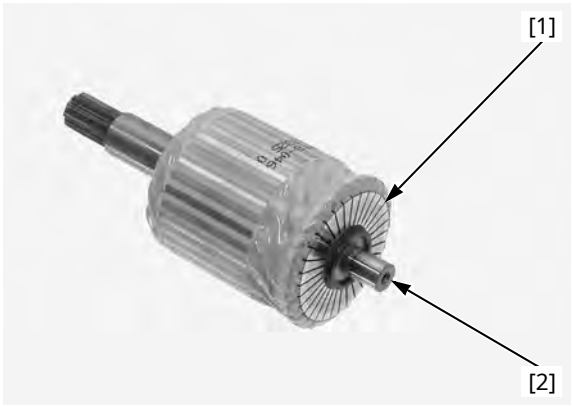
Limpie los residuos metálicos entre las barras del conmutador [1].

Revise las barras del conmutador de la armadura en busca de decoloración.

Verifique la continuidad o no continuidad para cada parte de la armadura como se muestra a continuación:

– Entre par de barras conmutadoras: debe haber continuidad.
– Entre cada barra conmutadora y el eje del inducido [2]: debe haber Sin continuidad.

Reemplace el motor de arranque como un conjunto si es necesario.



INTERRUPTOR DE RELÉ DE ARRANQUE

INSPECCIÓN

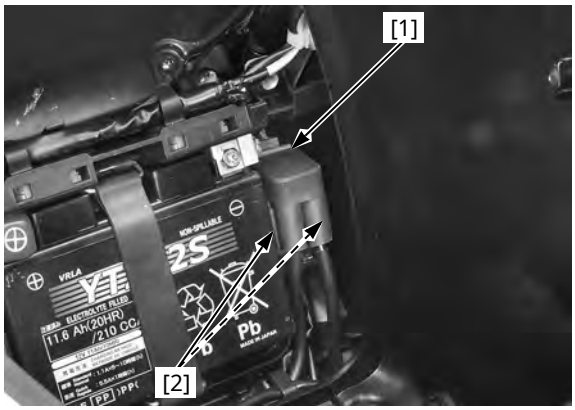
Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

Cambie la transmisión a neutral.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".
Empuje el interruptor de arranque.

La bobina es normal si el interruptor del relé de arranque [1] hace clic.

Si no escucha el "CLIC" del interruptor del relé de arranque, suelte el interruptor del relé de arranque/goma del amortiguador de las lengüetas de la caja de la batería [2] e inspeccione el interruptor del relé de arranque utilizando el procedimiento que se indica a continuación.



TENSIÓN DE ENTRADA DEL RELÉ DE ARRANQUE

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Mida el voltaje entre el terminal del cable amarillo/rojo (+) en el conector 4P (rojo) del interruptor del relé de arranque [1] y tierra (–).

Si el voltaje de la batería aparece solo cuando se presiona el interruptor de arranque con el interruptor de encendido en ON y el interruptor de parada del motor " ", el voltaje de entrada del relé de arranque es normal.

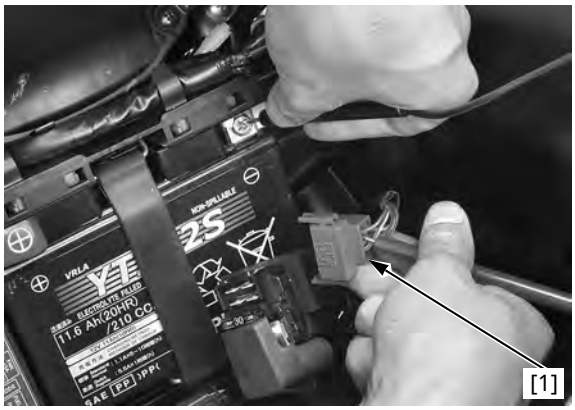


LÍNEA DE TIERRA (NC700X/XA/S/SA)

Desconecte el conector 4P (rojo) del interruptor del relé de arranque [1].

Verifique la continuidad entre el cable verde/rojo del lado del mazo de cables (línea de tierra) y tierra.

Si hay continuidad cuando la transmisión está en neutral o cuando el embrague está desembragado y el caballete lateral está retraído, el circuito de tierra de la bobina del relé es normal. (En neutral, hay una ligera resistencia debido al diodo).

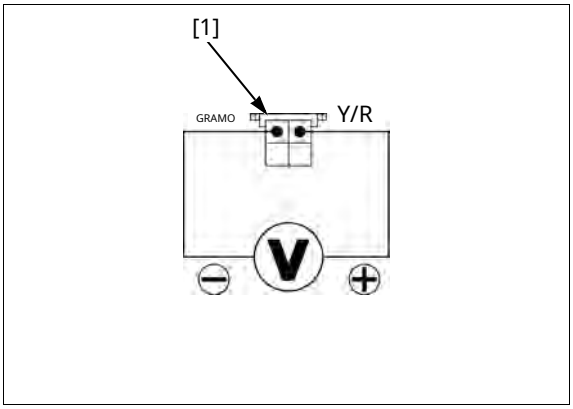


LÍNEA DE TIERRA (NC700XD/SD)

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Mida el voltaje entre los terminales de los cables amarillo/rojo (+) y verde/rojo (–) en el conector 4P (rojo) del interruptor del relé de arranque [1].

Si el voltaje de la batería aparece solo cuando se presiona el interruptor de arranque con el interruptor de encendido en ON y el interruptor de parada del motor " ", la línea de tierra del relé de arranque es normal.

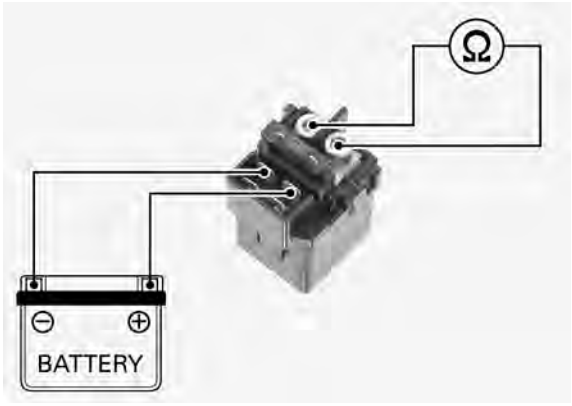


COMPROBACIÓN DE FUNCIONAMIENTO

Retire el interruptor del relé de arranque (página 6-11).

Conecte una batería de 12 V al interruptor del relé de arranque como se muestra.

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



EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

Suelte el interruptor del relé de arranque/goma del amortiguador de las pestañas de la caja de la batería [1].

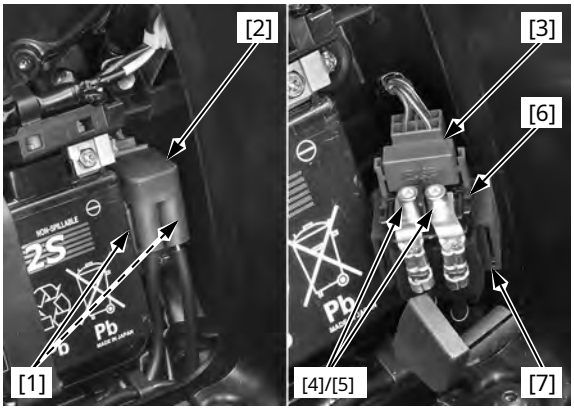
Suelte la cubierta de goma [2].

Desconecte el conector 4P (rojo) del interruptor del relé de arranque [3].

Retire los pernos [4] y los cables [5].

Retire el interruptor del relé de arranque [6] de la goma del amortiguador [7].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



DIODO NEUTRO (NC700X/XA/S/SA)

INSPECCIÓN

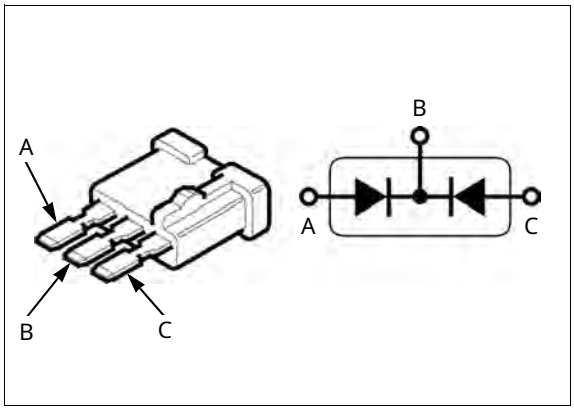
Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

Abra la tapa de la caja de fusibles/relés y retire el diodo neutro [1].



Compruebe la continuidad entre los terminales del diodo neutro.
Cuando haya continuidad, se registrará un pequeño valor de resistencia.

Si hay continuidad, en la dirección que muestra la flecha, el diodo neutro es normal.



RELÉ DE ARRANQUE (NC700XD/SD)

INSPECCIÓN

Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

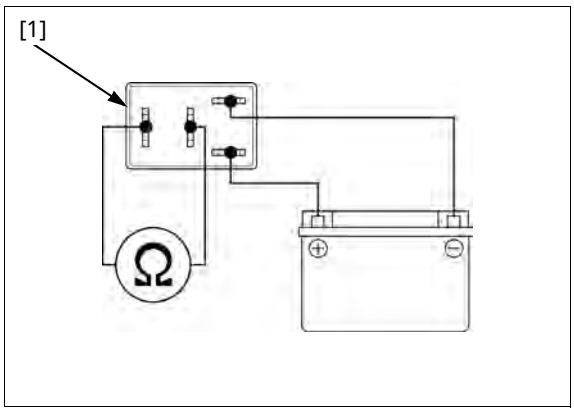
Abra la tapa de la caja de fusibles/relés y retire el RELÉ DE ARRANQUE [1].



Conecte un ohmímetro a los terminales del conector START RELAY [1].

Conecte una batería de 12 V a los terminales del conector START RELAY como se muestra.

Debe haber continuidad solo cuando la batería de 12 V está conectada.
Si no hay continuidad solo cuando la batería de 12 V está conectada, reemplace el RELÉ DE ARRANQUE.



UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES ·····7-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····7-3

REEMPLAZO DE LA LÍNEA DE COMBUSTIBLE ·····7-4

DEPOSITO DE COMBUSTIBLE·····7-8

UNIDAD DE BOMBA DE COMBUSTIBLE ·····7-10

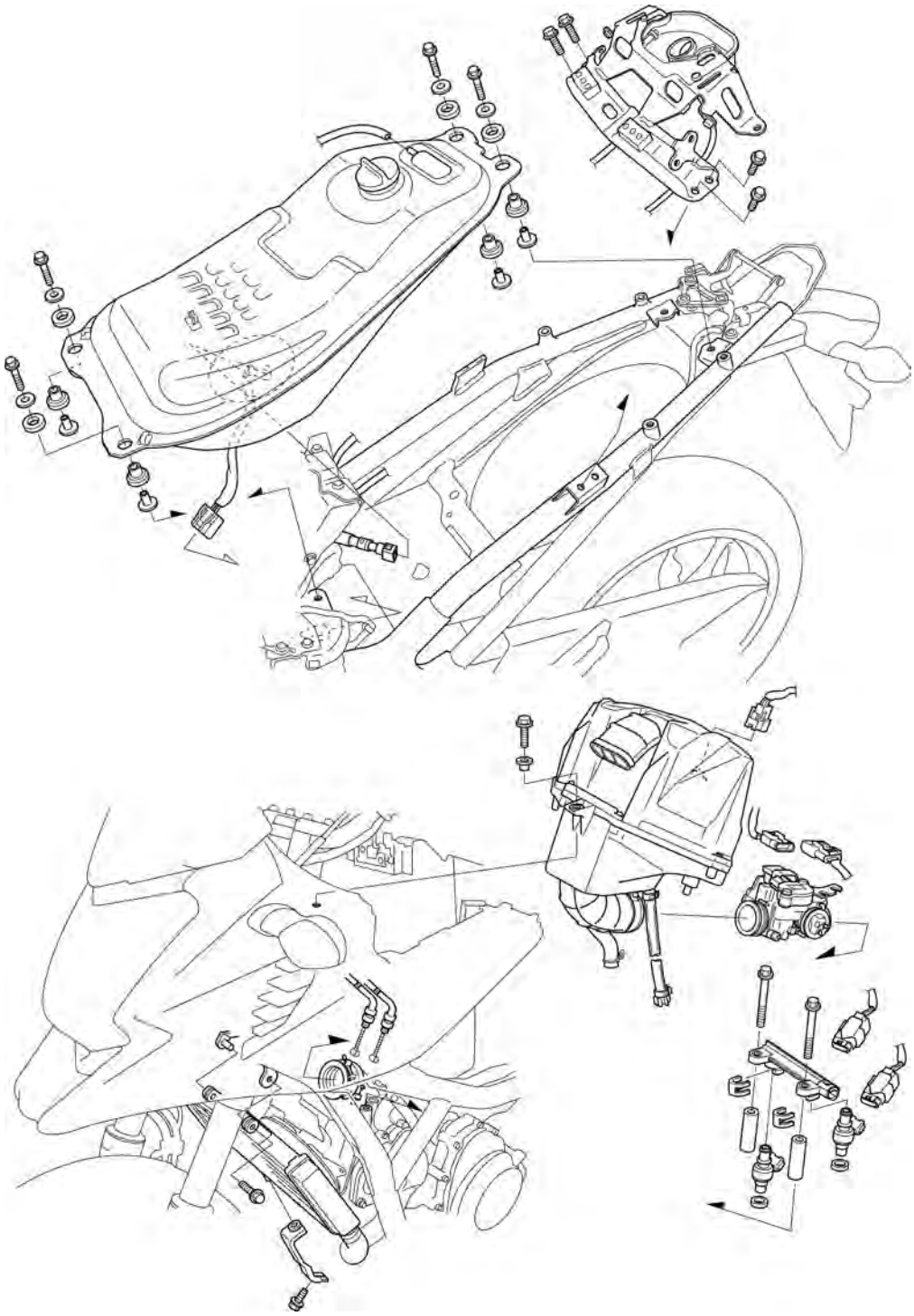
CARCASA DEL FILTRO DE AIRE ····· 7-14

CUERPO DEL ACELERADOR ····· 7-15

INYECTOR····· 7-20

IACV ····· 7-22

C dJBICACIÓN DEL PONENTE



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

• Trabaje en un área bien ventilada. Fumar o permitir llamas o chispas en el área de trabajo o donde se almacena gasolina puede provocar un incendio o una explosión.

• Antes de desconectar la manguera de alimentación de combustible, libere la presión de combustible del sistema (página 7-4).

• Doblar o torcer los cables de control afectará el funcionamiento suave y podría hacer que los cables se atasquen o se atasquen, lo que podría provocar la pérdida de control del vehículo.

• No mueva la válvula del acelerador de completamente abierta a completamente cerrada después de haber quitado el cable del acelerador. Puede causar un funcionamiento inactivo incorrecto.

• Selle los puertos de admisión con cinta adhesiva o un paño limpio para evitar que la suciedad y los residuos entren en el motor después de quitar el cuerpo del acelerador o el riel de combustible.

• No dañe el cuerpo del acelerador. Puede provocar un funcionamiento incorrecto de la válvula de mariposa.

• Evite que entre suciedad y residuos en el orificio del acelerador y en los conductos de aire después de quitar el cuerpo del acelerador. Límpielos con aire comprimido si es necesario.

• No afloje ni apriete la tuerca pintada de blanco y el tornillo del cuerpo del acelerador. Aflojarlos o apretarlos puede provocar una falla en la válvula de mariposa y en el control de ralentí.

• Las partes del cuerpo del acelerador que no se muestran en este manual no deben desmontarse.

• Para la inspección del sensor de nivel de combustible (página 22-21).

• Los siguientes códigos de color se utilizan en esta sección.

G = Verde P = rosa R = rojo W = Blanco Y = amarillo

ESPECIFICACIONES

ARTÍCULO	ESPECIFICACIONES
Número de identificación del cuerpo del acelerador	GQ3UA
Ralentí	1.200 ± 100 minutos^{-1}(rpm)
Juego libre del puño del acelerador	2 – 6 mm (1/16 – 1/4 pulg.)
Presión de combustible al ralentí	343 kPa (3,5 kgf/cm$_2$, 50 psi)
Flujo de la bomba de combustible (a 12 V)	230cm$_3$(7,8 onzas estadounidenses, 8,1 onzas imp.) mínimo/10 segundos

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tuerca de montaje de la bomba de combustible	6	6	12 (1.2, 9)	Para la secuencia de apriete (página 7-14)
Tornillo de la abrazadera de la manguera de conexión del filtro de aire	1	4	1,5 (0,2, 1,1)	
Tornillo de banda aislante	2	5	–	Ver página 7-18

REEMPLAZO DE LA LÍNEA DE COMBUSTIBLE

ALIVIO DE PRESIÓN DE COMBUSTIBLE

NOTE:

Antes de desconectar la manguera de alimentación de combustible, libere la presión del sistema de la siguiente manera.

1. Apague el interruptor de encendido.
2. Retire lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15)

3. Desconecte el conector 1P (negro) de la bomba de combustible [1].

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

4. Arranque el motor y déjelo al ralentí hasta que se ahogue.
5. Apague el interruptor de encendido.
6. Desconecte el cable negativo (–) de la batería (página 21-6).



EXTRACCIÓN DEL ACCESORIO DE CONEXIÓN RÁPIDA

NOTE:

No doble ni retuerza la manguera de alimentación de combustible. **LADO**

DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE

Consulte la extracción del depósito de combustible (página 7-8).

LADO INYECTOR

1. Libere la presión del combustible (página 7-4).

Compruebe si hay suciedad en el accesorio de conexión rápida de combustible [1] y límpielo si es necesario.

Coloque una toalla de taller sobre el accesorio de conexión rápida.

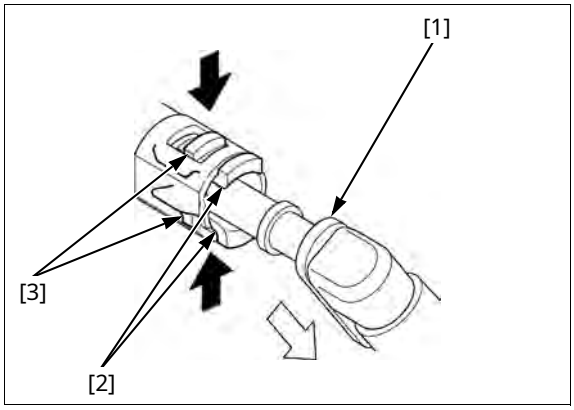


2. Tire y suelte las lengüetas de goma de la junta [1] del retenedor.
3. Apriete las lengüetas de retención [2] con la mano para liberarlas de los trinquetes de bloqueo [3].

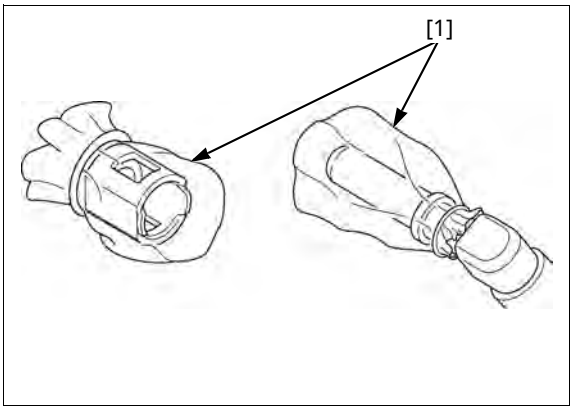
Saque la manguera de alimentación de combustible y quite el retenedor.

NOTE:

- Absorba el combustible restante en la manguera de alimentación de combustible con una toalla de taller.
- Tenga cuidado de no dañar la manguera u otras partes.
- No utilice herramientas.
- Si el conector no se mueve, mantenga presionadas las lengüetas de retención y, alternativamente, tire y empuje el conector hasta que salga fácilmente.



4. Para evitar daños y evitar la entrada de materias extrañas, cubra el conector desconectado y el extremo del tubo con las bolsas de plástico [1].



RACOR DE CONEXIÓN RÁPIDA
INSTALACIÓN

LADO DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE

Consulte la instalación del tanque de combustible (página 7-8).

LADO INYECTOR

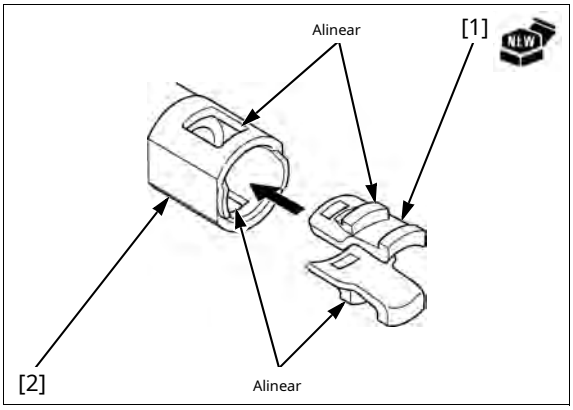
NOTE:

- Siempre reemplace el retén y la junta de goma del accesorio de conexión rápida cuando la manguera de alimentación de combustible esté desconectada.
- Reemplace el retenedor y la junta de goma con el mismo elemento del fabricante que se quitó.
- No doble ni retuerza la manguera de alimentación de combustible.

1. Inserte un nuevo retenedor [1] en el conector [2].

NOTE:

- Alinee los nuevos trinquetes de bloqueo del retenedor con las ranuras del conector.



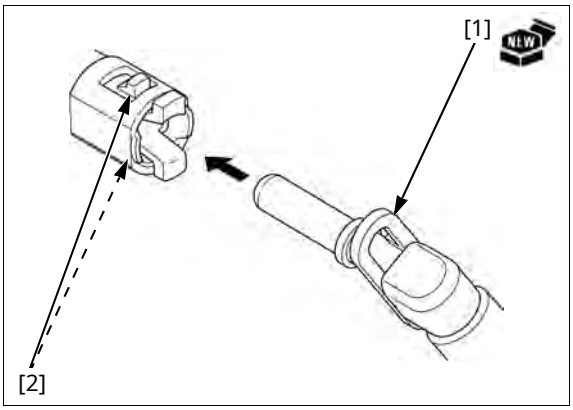
2. Coloque una nueva junta de goma [1] como se muestra.

   Luego presione la manguera de alimentación de combustible en el accesorio de conexión rápida hasta que ambos trinquetes de retención [2] se bloqueen con un "CLIC".

NOTE:

- Alinee las lengüetas de retención con las ranuras de goma de la junta.

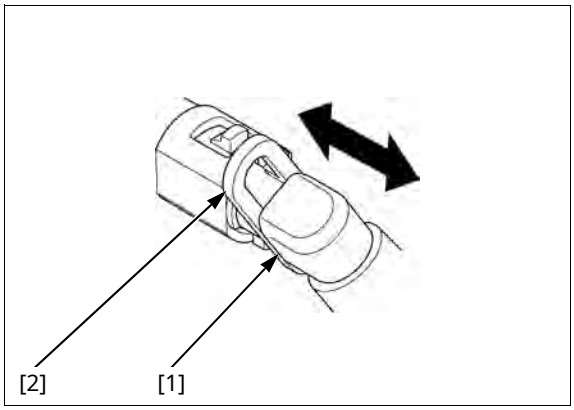
  Si es difícil de conectar, ponga una pequeña cantidad de aceite de motor en la junta del inyector.



3. Asegúrese de que la conexión sea segura y que los trinquetes estén firmemente trabados en su lugar; compruébelo visualmente y tirando de la manguera de alimentación de combustible [1].

4. Asegúrese de que la junta de goma [2] esté en su lugar (entre las pestañas de retención).

5. Aumente la presión del combustible y verifique que no haya fugas en el sistema de suministro de combustible (página 7-6).



NORMALIZACIÓN DE PRESIÓN DE COMBUSTIBLE

1. Conecte el conector 1P (negro) de la bomba de combustible [1].

   Conecte el cable negativo (–) de la batería (página 21-6).

2. Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

NOTE:

• No arranque el motor.

La bomba de combustible funcionará durante aproximadamente 2 segundos y la presión del combustible aumentará.

3. Repita 2 o 3 veces y compruebe que no haya fugas en el sistema de suministro de combustible.

4. Apague el interruptor de encendido.

   Instale lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15)



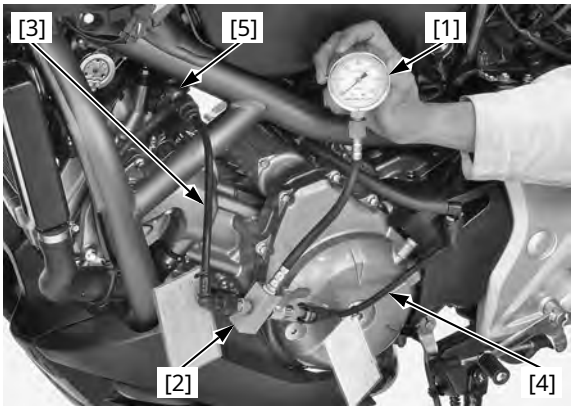
PRUEBA DE PRESION DE COMBUSTIBLE

Libere la presión del combustible y desconecte el accesorio de conexión rápida del inyector (página 7-4).

Conecte el indicador de presión de combustible, los accesorios y el colector.

HERRAMIENTAS:

Indicador de presión de combustible, 0 – 100 psi [1]
07406-0040004
Colector de manómetro [2] 07ZAJ-S5A0111
Conexión de manguera, 9 mm/9 mm [3] 07ZAJ-S5A0120
Conexión de manguera, 8 mm/9 mm [4] 07ZAJ-S7C0100
Junta de conexión, 8 mm/9 mm [5] 07ZAJ-S7C0200



Conecte temporalmente el cable negativo (–) de la batería y el conector 1P (negro) de la bomba de combustible.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Arranque el motor y déjelo al ralentí.
Lea la presión de combustible.

ESTÁNDAR: 343 kPa (3,5 kgf/cm$_2$, 50 psi)

Si la presión de combustible es superior a la especificada, reemplace el conjunto de la bomba de combustible.
Si la presión del combustible es inferior a la especificada, inspeccione lo siguiente:

– Fugas en la línea de combustible
– Manguera de alimentación de combustible o manguera de ventilación del tanque de combustible pellizcada u obstruida
– Unidad de bomba de combustible (página 7-10)
– Filtro de combustible obstruido (página 7-11)

Después de la inspección, libere la presión del combustible (página 7-4).

Retire el indicador de presión de combustible, el accesorio y el colector del inyector.

Conecte el accesorio de conexión rápida (página 7-5).

INSPECCIÓN DEL FLUJO DE COMBUSTIBLE

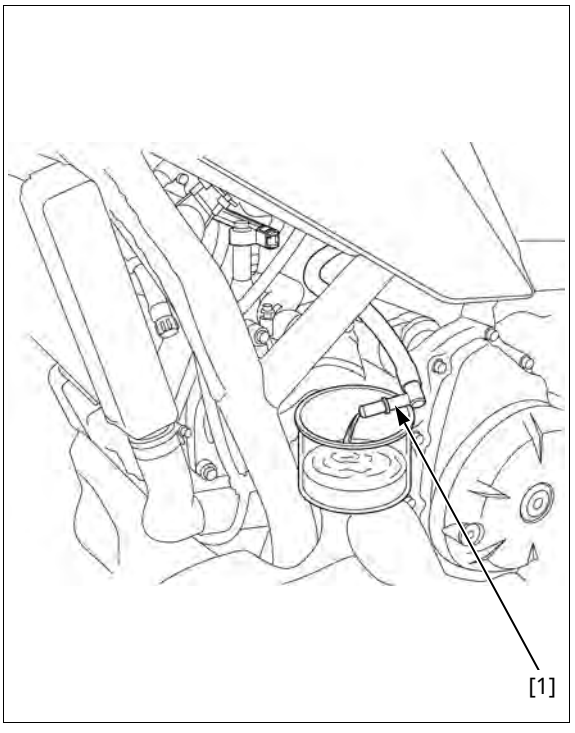
Libere la presión del combustible y desconecte el accesorio de conexión rápida del inyector (página 7-4).

Limpiar derramado gasolina.

Coloque el extremo de la manguera [1] en un recipiente de gasolina aprobado.

Conecte temporalmente el cable negativo (–) de la batería y el conector 1P (negro) de la bomba de combustible.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ". Mida la cantidad de flujo de combustible.



NOTE:

- La bomba de combustible funciona durante 2 segundos. Repita 5 veces para que el tiempo de medición total.
- Regrese el combustible al tanque de combustible cuando fluya el primer combustible.

Cantidad de flujo de combustible:
230cm$_3$(7,8 US oz, 8,1 Imp oz) mínimo/ 10 segundos a 12 V

Si el flujo de combustible es menor que el especificado, inspeccione lo siguiente:

– Unidad de bomba de combustible (página 7-10)
– Filtro de combustible obstruido (página 7-11)

Conecte el accesorio de conexión rápida (página 7-5).

DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Libere la presión del combustible (página 7-4).

Retire los pernos [1], la tapa de combustible [2] y la bandeja de la tapa de combustible [3]. Liberar lo siguiente:

– Manguera de drenaje del tanque de combustible A [4]
– Tubo respiradero del depósito de combustible [5]
– Cable de bloqueo del asiento [6]

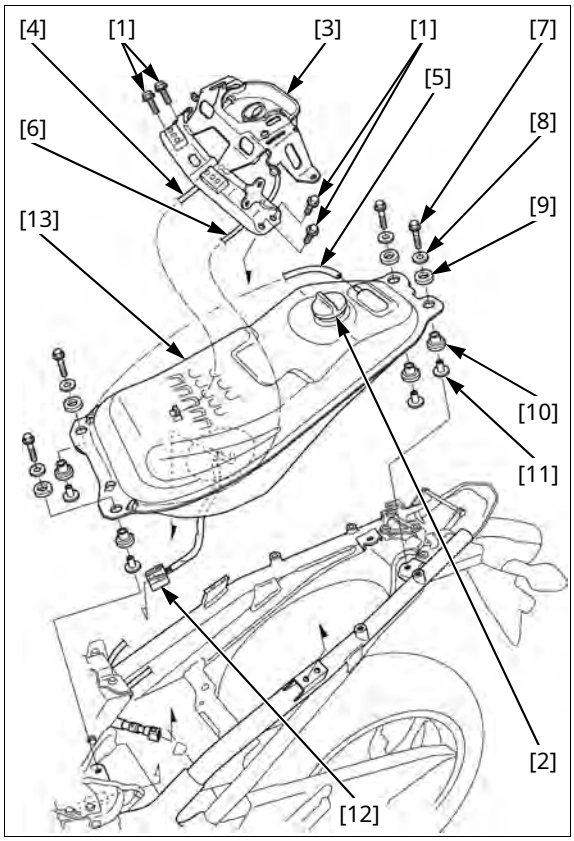
Retire los pernos de montaje del tanque de combustible [7], las arandelas [8], las gomas de montaje superiores [9], las gomas de montaje inferiores [10] y los collares [11].

Levante el extremo trasero del tanque de combustible y desconecte lo siguiente:

– Conector 3P (negro) de la unidad de bomba de combustible [12]
– Accesorio de conexión rápida (página 7-8)

NOTE:

No doble ni retuerza la manguera de alimentación de combustible. Retire el tanque de combustible [13].



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Conecte el accesorio de conexión rápida (página 7-9).
- Pase la manguera y el cable correctamente (página 1-25).

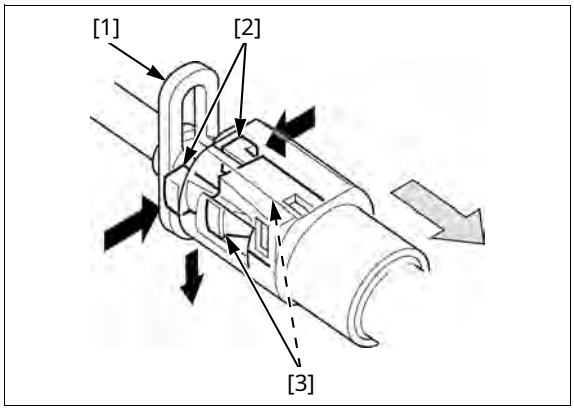
DESMONTAJE DEL CONEXIÓN RÁPIDA DEL LADO DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE

1. Libere la presión del combustible (página 7-4).
2. Compruebe si hay suciedad en el accesorio de conexión rápida de combustible [1] y límpielo si es necesario.

   Coloque una toalla de taller sobre el accesorio de conexión rápida.



3. Tire y suelte la junta de goma [1] del retén.



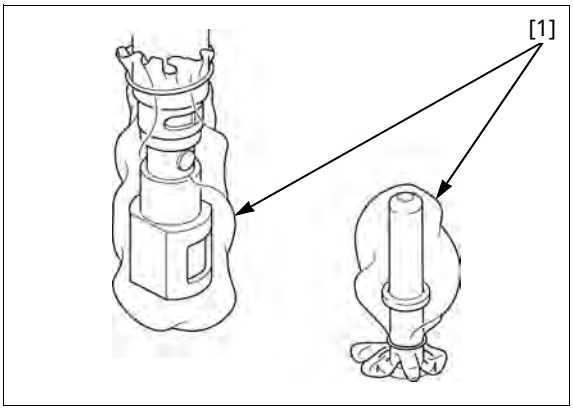
4. Sostenga el conector con una mano y apriete las lengüetas de retención [2] con la otra mano para liberarlas de los trinquetes de bloqueo [3].

   Saque el conector y quite el retenedor.

NOTE:

- Absorba el combustible restante en la manguera de alimentación de combustible con una toalla de taller.
- Tenga cuidado de no dañar la manguera u otras partes.
- No utilice herramientas.
- Si el conector no se mueve, mantenga presionadas las lengüetas de retención y, alternativamente, tire y empuje el conector hasta que salga fácilmente.

5. Para evitar daños y evitar la entrada de materias extrañas, cubra el conector desconectado y el extremo del tubo con las bolsas de plástico [1].



INSTALACIÓN DEL CONEXIÓN RÁPIDA DEL LADO DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE

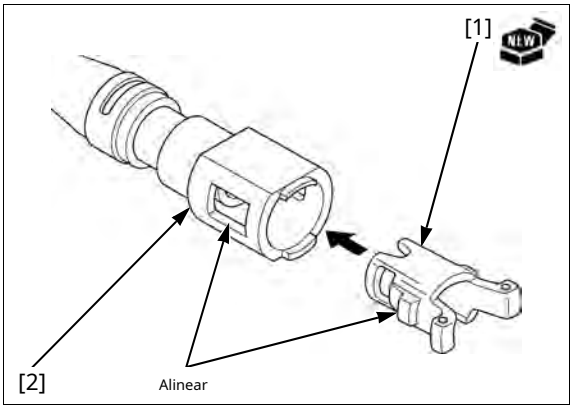
NOTE:

- Siempre reemplace el retén y la junta de goma del accesorio de conexión rápida cuando la manguera de alimentación de combustible esté desconectada.
- Reemplace el retenedor y la junta de goma con el mismo elemento del fabricante que se quitó.
- No doble ni retuerza la manguera de alimentación de combustible.

1. Inserte un nuevo retenedor [1] en el conector [2].

NOTE:

- Alinee los nuevos trinquetes de bloqueo del retenedor con las ranuras del conector.

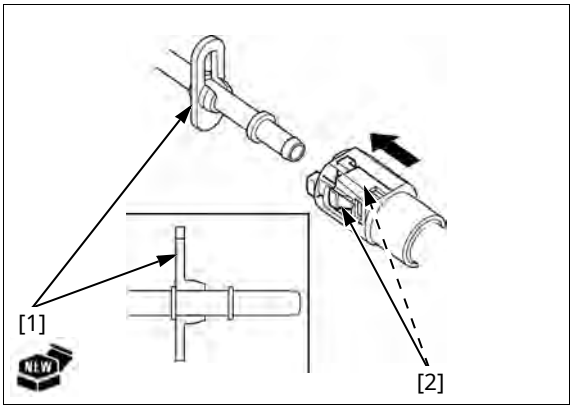


2. Coloque una nueva junta de goma [1] como se muestra.

Luego presione el accesorio de conexión rápida en la tubería hasta que ambos trinquetes de retención [2] se bloqueen con un "CLICK".

NOTE:

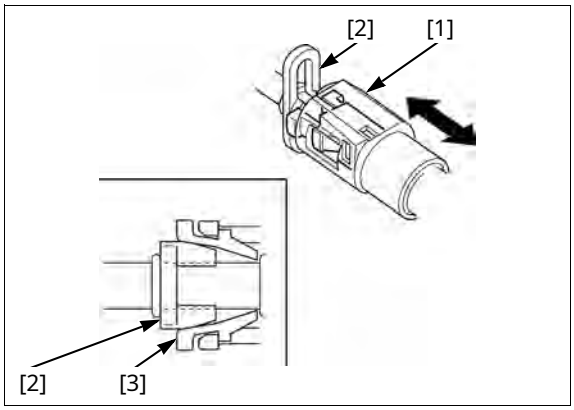
- Alinee el accesorio de conexión rápida con la tubería.
- Si es difícil de conectar, ponga una pequeña cantidad de aceite de motor en el extremo del tubo.



3. Asegúrese de que la conexión sea segura y que los trinquetes estén firmemente trabados en su lugar; compruébelo visualmente y tirando del conector [1].

4. Asegúrese de que la junta de goma [2] esté en su lugar (entre las pestañas de retención [3]).

5. Aumente la presión del combustible y verifique que no haya fugas en el sistema de suministro de combustible (página 7-6).



UNIDAD DE BOMBA DE COMBUSTIBLE

INSPECCIÓN

Encienda el interruptor de encendido y el interruptor de parada del motor " " confirme que la bomba de combustible funciona durante 2 segundos.

Si la bomba de combustible no funciona, inspeccione de la siguiente

manera: Apague el interruptor de encendido.

Levante y apoye el tanque de combustible (página 7-8).

NOTE:

No desconecte el accesorio de conexión rápida. Desconecte el conector

3P (negro) de la unidad de bomba de combustible [1].



Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Mida el voltaje en los terminales del conector 3P (negro) [1] de la unidad de la bomba de combustible del lado del cable.

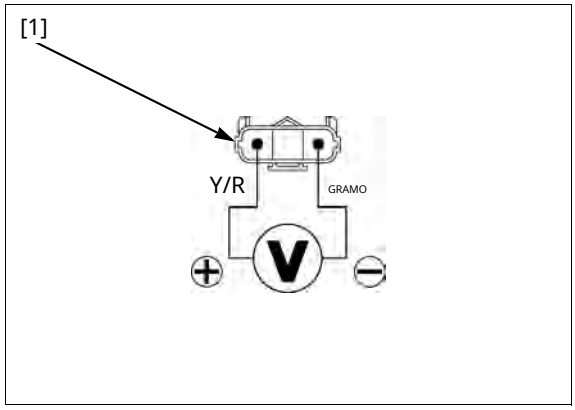
CONEXIÓN: Amarillo/rojo (+) – Verde/rojo (–)
ESTÁNDAR: Tensión de batería

Debería haber voltaje estándar durante unos segundos. Si hay

voltaje estándar, reemplace la unidad de bomba de combustible.

Si no hay voltaje estándar, inspeccione lo siguiente:

– Contacto suelto o deficiente en el conector 1P (negro) de la bomba de combustible
– Fusible principal 30 A
– Fusible secundario 15 A (FI)
– Fusible secundario 7,5 A (PARADA ENG)
- Switch de ignición
– Interruptor de parada del motor
– Relé de corte de combustible (página 4-64)
– Circuito abierto en cable amarillo/rojo o verde/rojo
– ECM/PCM (página 4-68)



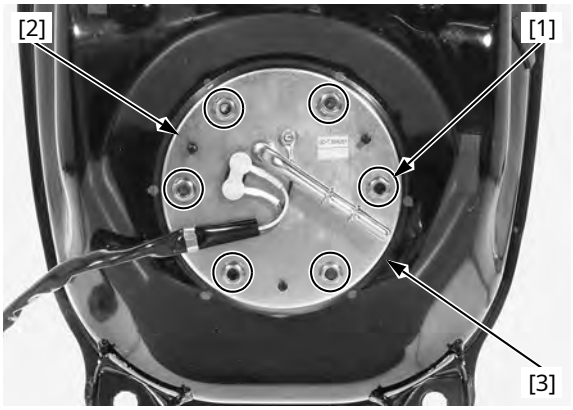
ELIMINACIÓN

Retire el tanque de combustible (página 7-8).

Limpie alrededor de la bomba de combustible.

Afloje las tuercas de montaje de la bomba de combustible [1] en un patrón cruzado en 2 o 3 pasos y retire las tuercas.

Retire la unidad de bomba de combustible [2] y el empaque [3].



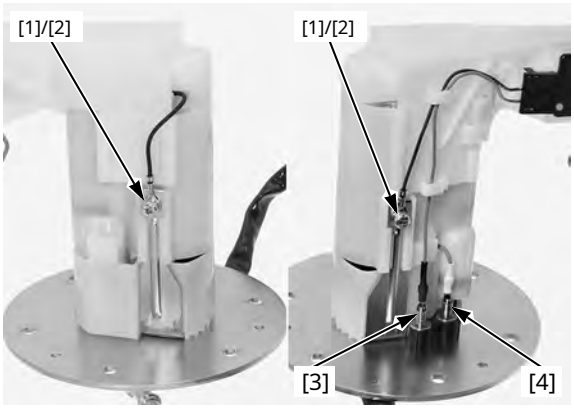
NOTE:

Tenga cuidado de no dañar el brazo flotante del sensor de nivel de combustible.

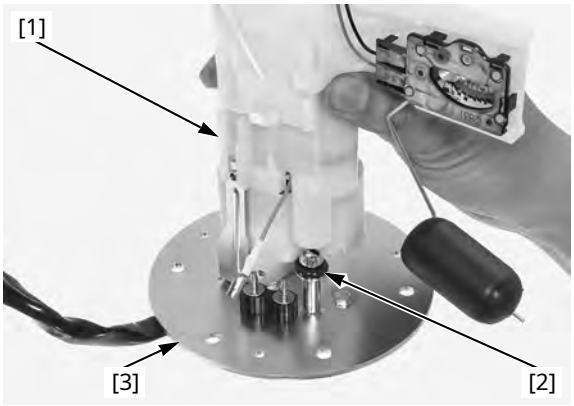
DESMONTAJE/INSPECCIÓN

Retire los tornillos [1] y los terminales del cable negro [2].

Desconecte el conector del cable rosa [3] y el conector del cable azul [4].

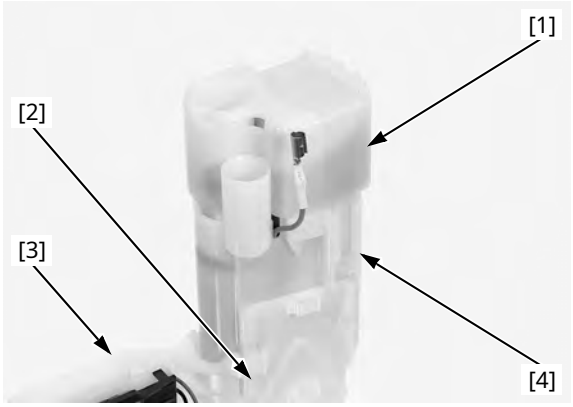


Retire el conjunto de la unidad de la bomba de combustible [1] y la junta tórica [2] del soporte de la bomba de combustible [3].



Retire la cámara [1].

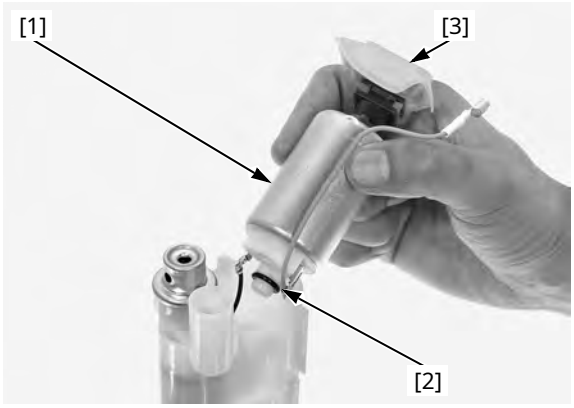
Suelte la pestaña [2] y retire el conjunto del sensor de nivel de combustible [3] del filtro de combustible [4].



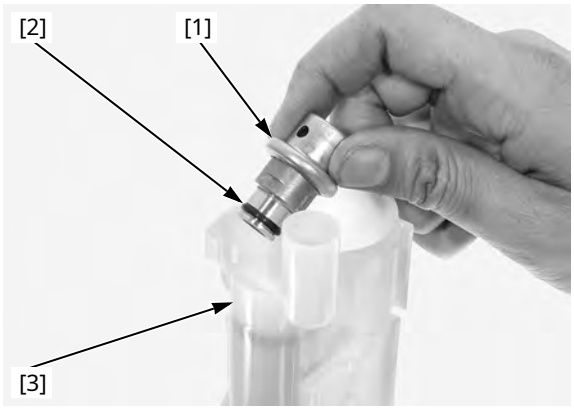
Retire la bomba de combustible [1] y la junta tórica [2].

Inspeccione visualmente el filtro de la bomba de combustible [3] en busca de suciedad, residuos u obstrucciones.

Reemplace la unidad de la bomba de combustible como un conjunto si es necesario.



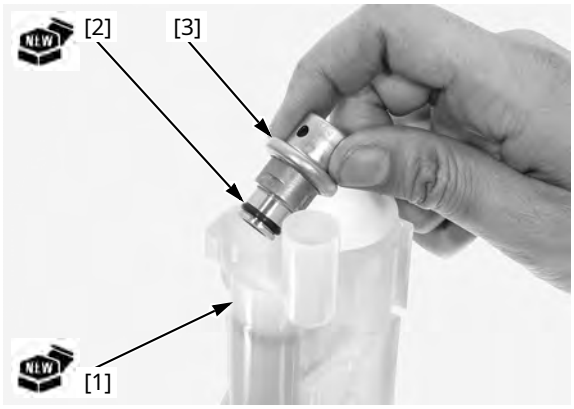
Retire el regulador de presión [1] y la junta tórica [2] del filtro de combustible [3].



ASAMBLEA

Reemplace el filtro de combustible [1] por uno nuevo.

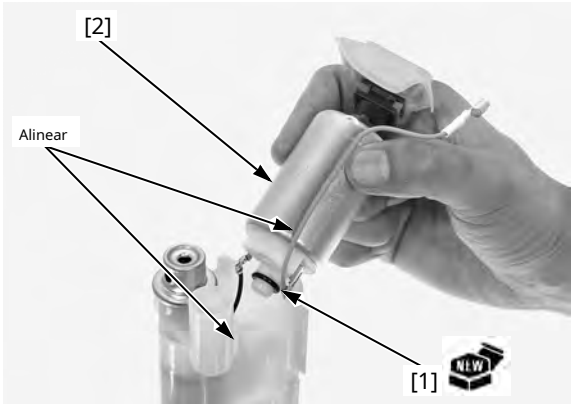
Instale una junta tórica nueva [2] en el regulador de presión [3]. Instale el regulador de presión.



Instale una junta tórica nueva [1] en la bomba de combustible [2]. Instale la bomba de combustible.

NOTE:

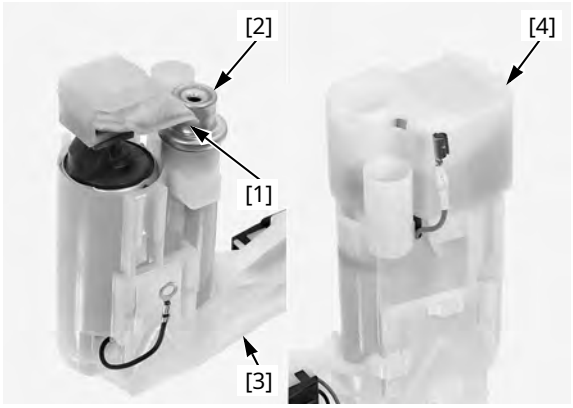
Alinee el cable azul con la ranura del filtro de combustible.



Inserte el borde del filtro de la bomba de combustible [1] entre la bomba de combustible y el regulador de presión [2].

Instale el conjunto del sensor de nivel de

combustible [3]. Instale la cámara [4].

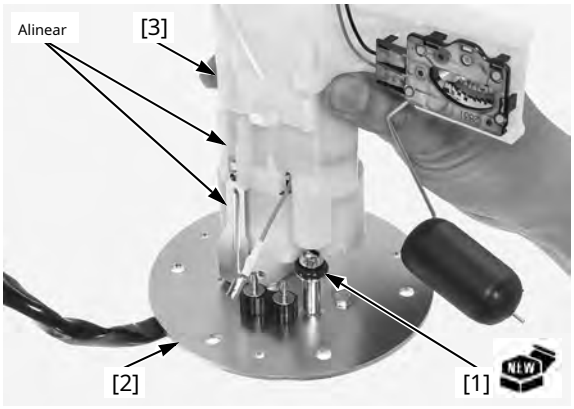


Instale una junta tórica nueva [1] en el soporte de la bomba de combustible [2].

Instale el conjunto de la unidad de la bomba de combustible [3] en el soporte de la bomba de combustible.

NOTE:

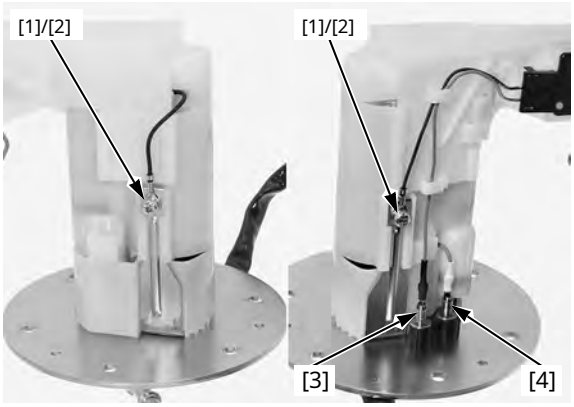
Alinee el soporte de la bomba de combustible con las ranuras del conjunto de la bomba de combustible.



Instale los tornillos [1] y los terminales del cable negro [2].

Apriete los tornillos firmemente.

Conecte el conector del cable rosa [3] y el conector del cable azul [4].

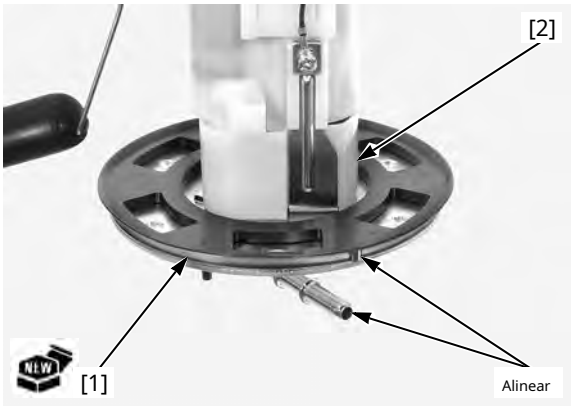


INSTALACIÓN

Instale una empaquetadura nueva [1] en la unidad de la bomba de combustible [2].

NOTE:

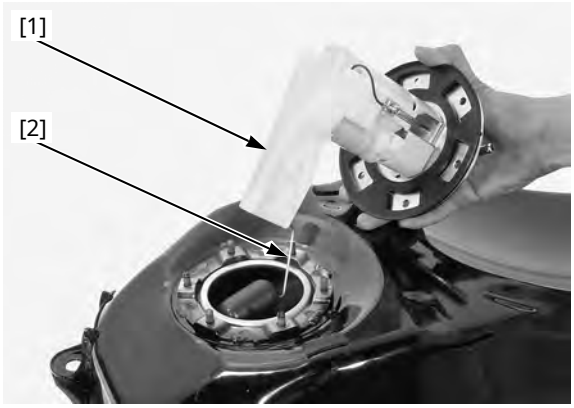
- Siempre reemplace el empaque por uno nuevo.
- Tenga cuidado de no pellizcar la suciedad y los desechos entre la unidad de la bomba de combustible y el empaque.
- Alinee la lengüeta de empaque con el tubo de combustible.



Instale la unidad de bomba de combustible [1] en el tanque de combustible.

NOTE:

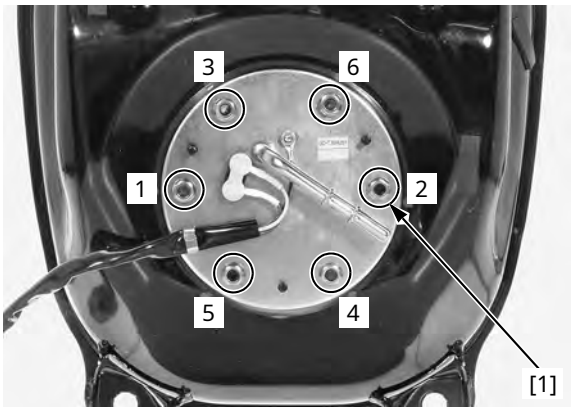
Tenga cuidado de no dañar el brazo flotante del sensor de nivel de combustible [2].



Instale y apriete las tuercas de montaje de la bomba de combustible [1] al par especificado en la secuencia que se muestra.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Instale el tanque de combustible (página 7-8).



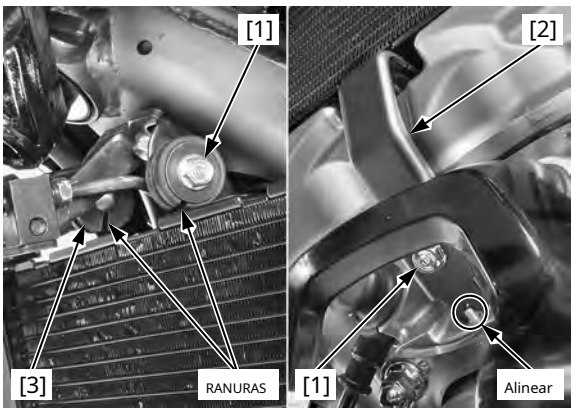
CARCASA DEL FILTRO DE AIRE

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

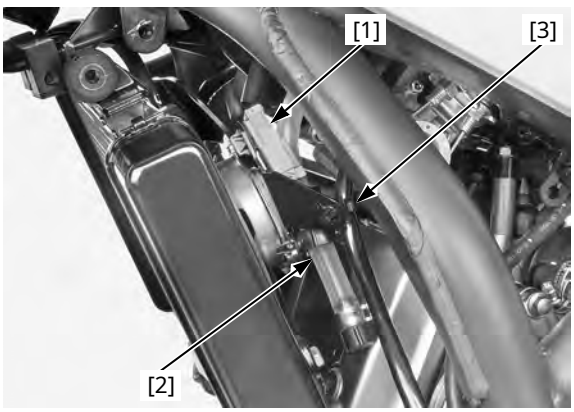
Retire el filtro de aire (página 3-7). Retire los pernos [1]

y el soporte inferior del radiador [2].

Suelte el saliente del radiador de la goma de montaje del radiador [3].



Suelte el conector 3P (gris) del motor del ventilador [1], la manguera de drenaje de la carcasa del filtro de aire [2] y el cable de la bujía [3] del radiador.



Baje el radiador y desconecte la manguera del respiradero del cárter [1].



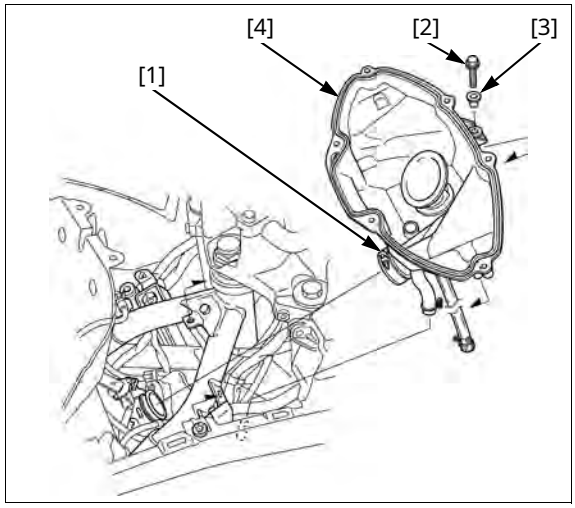
NOTE:

Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.

Afloje el tornillo de la abrazadera de la manguera de conexión del filtro de aire [1]. Retire los pernos [2] y el collar [3].

Desconecte la manguera de conexión y retire la carcasa del filtro de aire [4].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

- Dirija el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).
- Asegúrese de que las ranuras de goma de montaje del radiador estén hacia abajo.
- Alinee la ranura del tirante inferior del radiador con la lengüeta de la culata.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

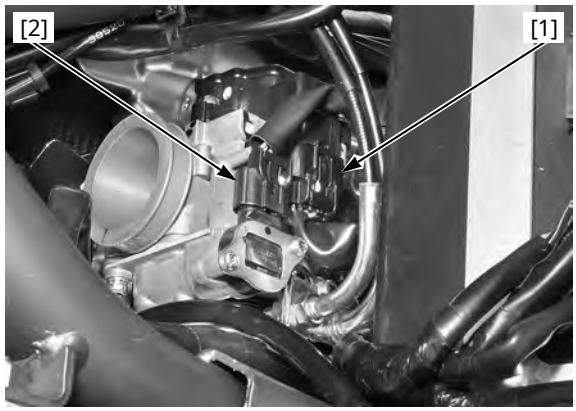
Tornillo de la abrazadera de la manguera de conexión del filtro de aire:
1,5 N·m (0,2 kgf·m, 1,1 lbf·ft)

CUERPO DEL ACELERADOR

ELIMINACIÓN

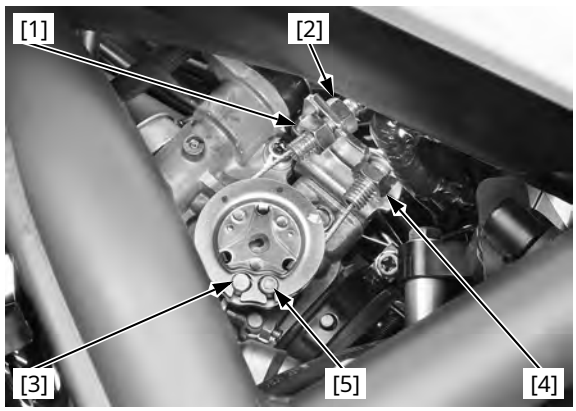
Retire la carcasa del filtro de aire (página 7-14).

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1] y el conector IACV 4P (negro) [2].

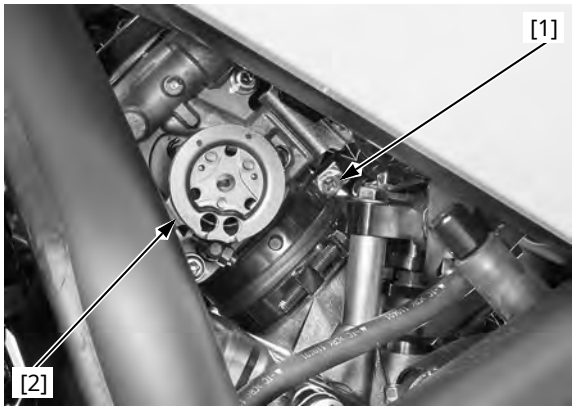


Afloje la contratuerca del ajustador del cable del acelerador A [1] y la tuerca de ajuste [2], luego desconecte el cable del acelerador A [3] del tambor del acelerador y el soporte del cable.

Afloje la contratuerca B del cable del acelerador [4] y luego desconecte el cable del acelerador B [5] del tambor del acelerador y del soporte del cable.



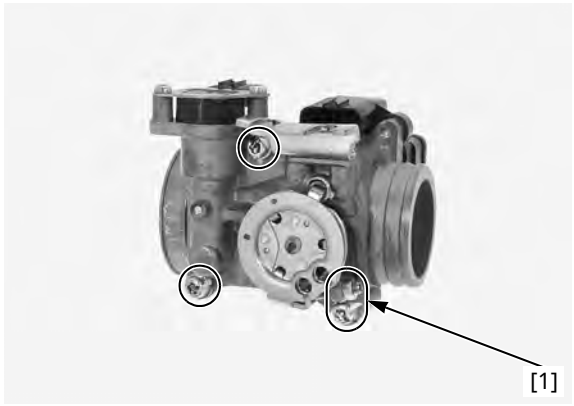
Afloje el tornillo de la banda aislante [1] y retire el conjunto del cuerpo del acelerador [2].



DESMONTAJE

NOTICE

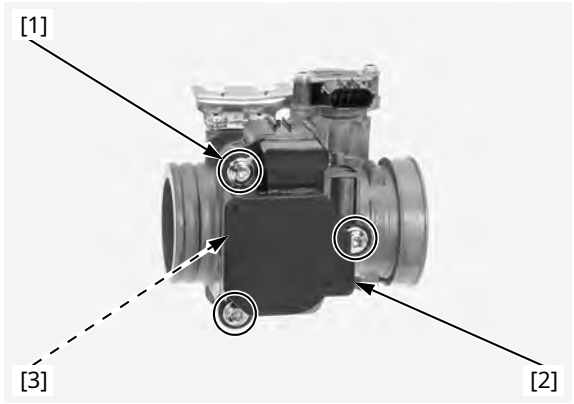
- *No retire la unidad del sensor a menos que se reemplace.*
- *El cuerpo del acelerador/unidad del sensor está preajustado de fábrica. No desmonte de una manera distinta a la que se muestra en este manual.*
- *No mueva la válvula del acelerador de completamente abierta a completamente cerrada después de haber quitado el cable del acelerador. Puede causar un funcionamiento inactivo incorrecto.*
- *No dañe el cuerpo del acelerador. Puede provocar un funcionamiento incorrecto de la válvula de mariposa.*
- *No afloje ni apriete la tuerca pintada de blanco y el tornillo [1] del cuerpo del acelerador. Aflojarlo o apretarlo puede provocar una falla en la válvula de mariposa y el control de ralentí.*
- *Siempre limpie alrededor del cuerpo del acelerador antes de quitar cada sensor para evitar que entre suciedad y residuos en el conducto de aire.*



NOTE:

Para eliminación de IACV (página 7-22).

Retire los tornillos Torx de la unidad del sensor [1], la unidad del sensor [2] y la junta tórica [3].



limpiando el aire pasajes y

agujero del sensor con un un trozo de alambre dañará el acelerador cuerpo.

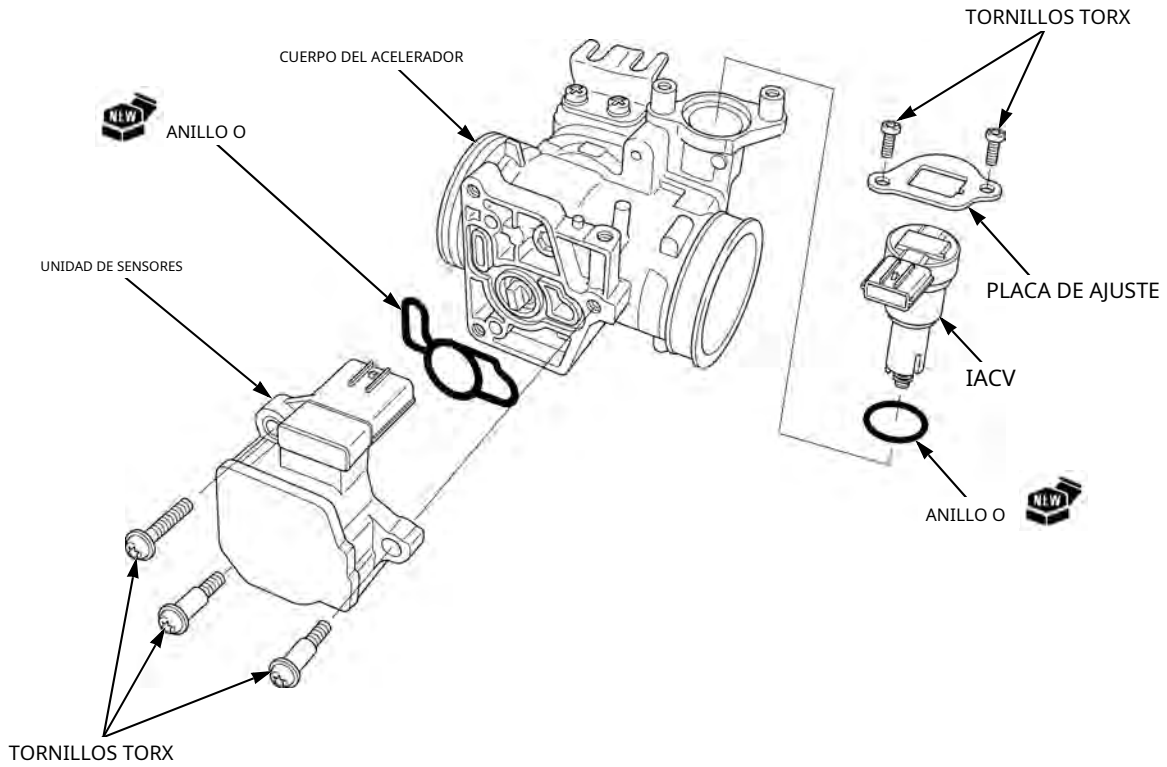
Limpie el conducto de aire del cuerpo del acelerador con aire comprimido.

Compruebe el conducto de aire en busca de obstrucciones.



ASAMBLEA

NOTE:
Para instalación IACV (página 7-23).

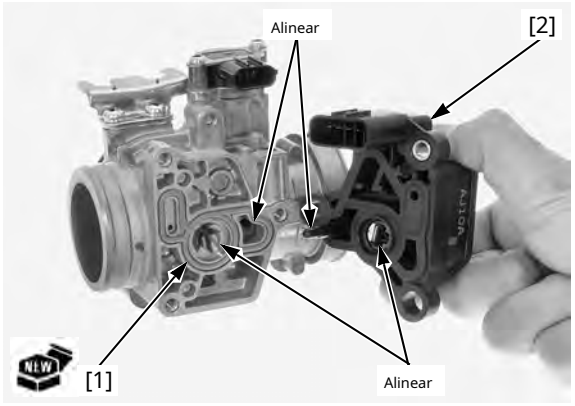


Si la junta tórica no está instalada correctamente, el aire inactivo tendrá fugas y motor inactivo la velocidad será inestable.

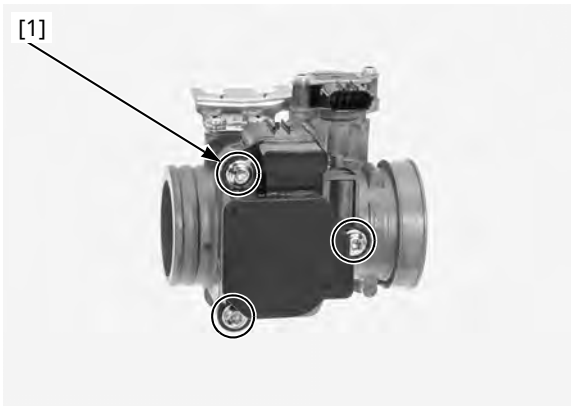
Instale correctamente una junta tórica nueva [1] en el cuerpo del acelerador.

Cuando instale la unidad del sensor [2] en el cuerpo del acelerador, alinee lo siguiente:

- El clip del sensor TP con el saliente de la válvula de mariposa La lengüeta de la
- unidad del sensor con el orificio del cuerpo de la mariposa

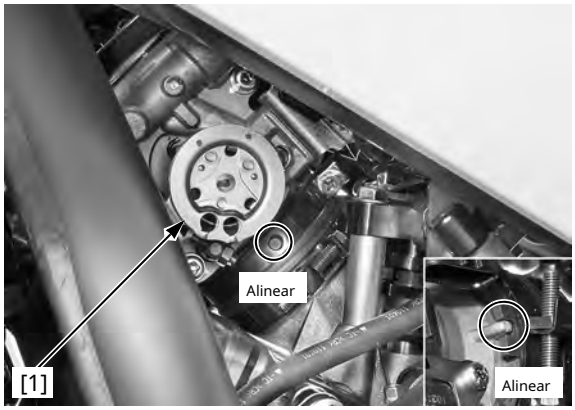


Instale y apriete firmemente los tornillos Torx de la unidad del sensor [1].



INSTALACIÓN

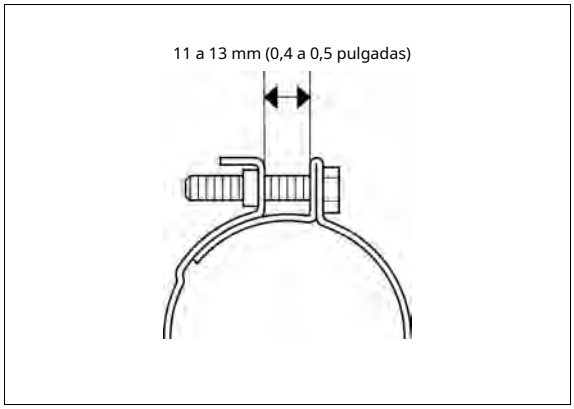
Instale el conjunto del cuerpo del acelerador [1] en la culata.



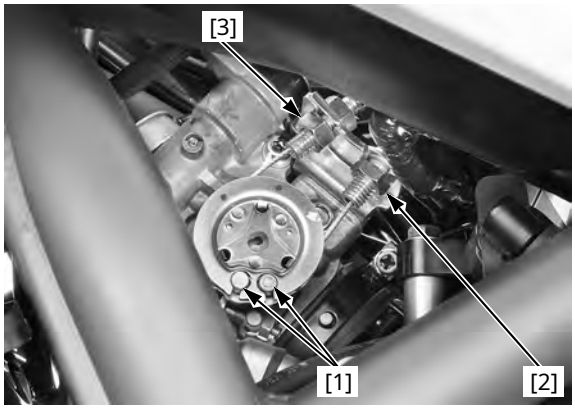
NOTE:

- Alinee la lengüeta del cuerpo del acelerador con la ranura del aislador.
- Alinee el orificio de la banda del aislador con la lengüeta del aislador.

Apriete el tornillo de la banda del aislador al rango especificado.



Conecte los cables del acelerador [1] al tambor del acelerador y al soporte del cable del acelerador.



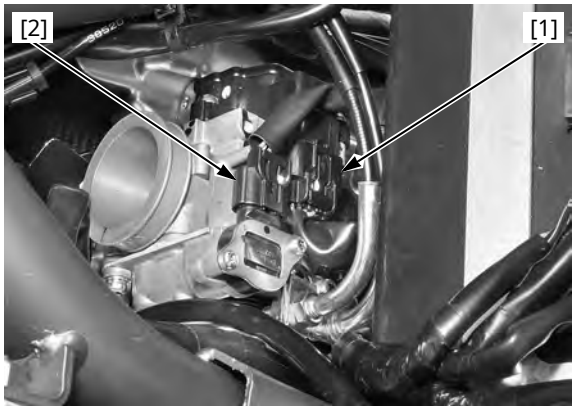
NOTE:

Pase los cables correctamente (página 1-25). Apriete

firmemente la contratuerca B del cable del acelerador [2].

Apriete firmemente la contratuerca del ajustador A del cable del acelerador [3].

Conecte el conector 5P (negro) de la unidad del sensor [1] y el conector IACV 4P (negro) [2].



NOTE:

Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).

Instale la carcasa del filtro de aire (página 7-14). Ajuste el

juego libre del puño del acelerador (página 3-5).

PROCEDIMIENTO DE REINICIO DE LA POSICIÓN TOTALMENTE CERRADA DE LA VÁLVULA DE MARIPOSA

NOTE:

Si se retira la unidad del sensor, restablezca la posición de la válvula de mariposa completamente cerrada de la siguiente manera.

1. Borre los DTC (página 4-13).
2. Apague el interruptor de encendido.
3. Cortocircuite los terminales DLC [1] con una herramienta especial. **Conexión: Marrón – Verde**

HERRAMIENTA:

Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**



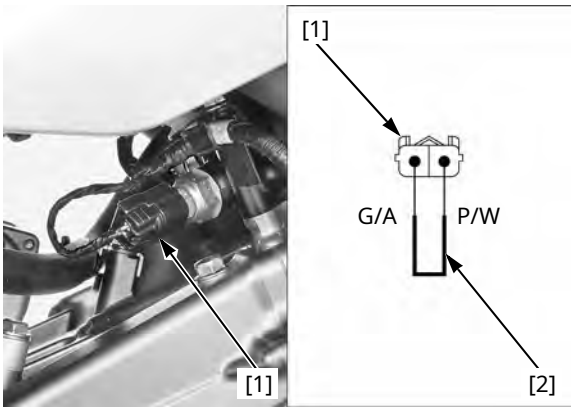
4. Desconecte el conector 2P del sensor de ECT [1].

   Cortocircuite los terminales del conector 2P del sensor de ECT del lado del mazo de cables con un cable de puente [2].

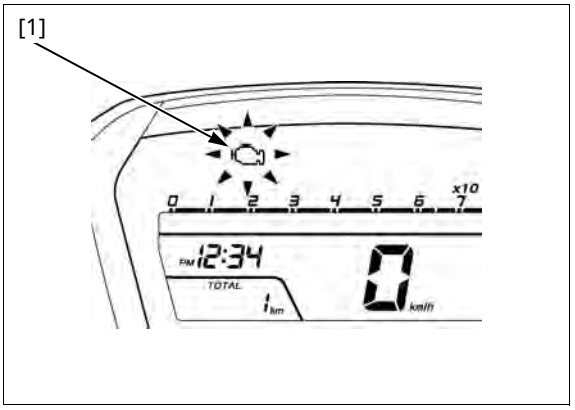
   Conexión: Rosa/blanco – Verde/amarillo

5. Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ", luego la MIL comenzará a parpadear.

   Desconecte el cable de puente mientras la MIL parpadea (dentro de 10 segundos).

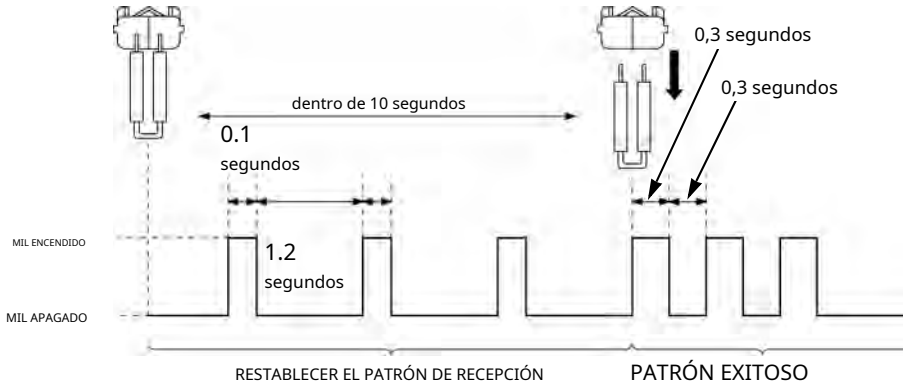


6. Después de desconectar el cable de puente, la MIL [1] comienza a parpadear brevemente.



7. Compruebe si la MIL parpadea.

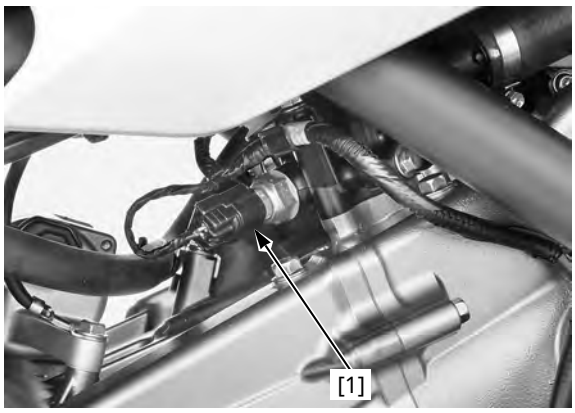
Si la MIL comienza a parpadear brevemente (0,3 segundos), la posición de la válvula de mariposa totalmente cerrada se restablece.



Si la MIL permanece encendida, la posición de la válvula de mariposa completamente cerrada no se restablece, repita el procedimiento de restablecimiento desde el paso 1.

8. Apague el interruptor de encendido.

9. Conecte el conector 2P del sensor ECT [1].



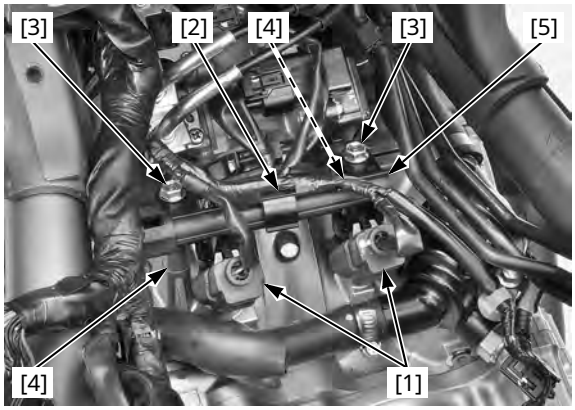
INYECTOR

ELIMINACIÓN

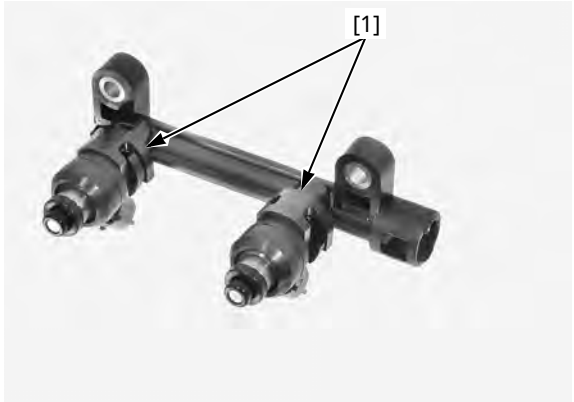
Libere la presión del combustible y desconecte el accesorio de conexión rápida del lado del inyector (página 7-4).

Retire la caja de la batería (página 2-31). Desconecte los conectores 2P (Gris) del inyector [1]. Retire el clip [2] del riel de combustible.

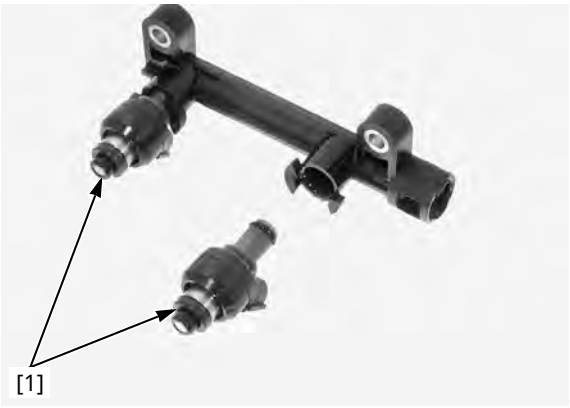
Retire los pernos [3], los collares [4] y el conjunto del inyector [5].



Retire los retenedores [1] del inyector/riel de combustible.

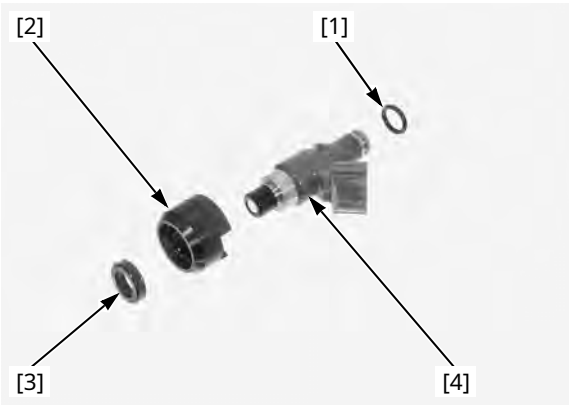


Retire los inyectores [1] del riel de combustible.



Retire la junta tórica [1], la goma amortiguadora [2] y el anillo de sellado [3] del inyector [4].

Compruebe si las piezas desmontadas están desgastadas o dañadas y sustitúyalas si es necesario.



INSTALACIÓN

Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva [1] y un anillo de sello nuevo [2].

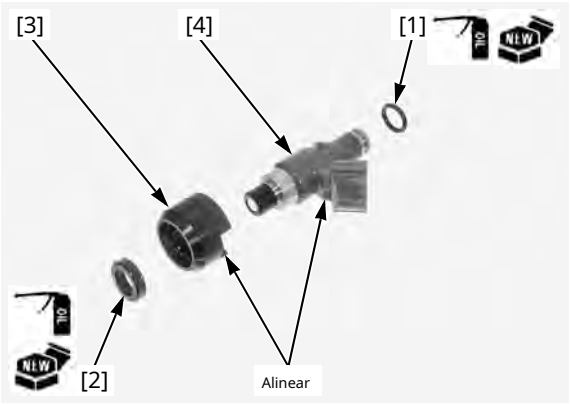
Instale la goma amortiguadora [3] hasta que esté completamente asentada.

NOTE:

Alinee el corte de goma amortiguadora con el conector del inyector.

Instale el anillo de sello en el inyector [4], teniendo cuidado de no dañarlos.

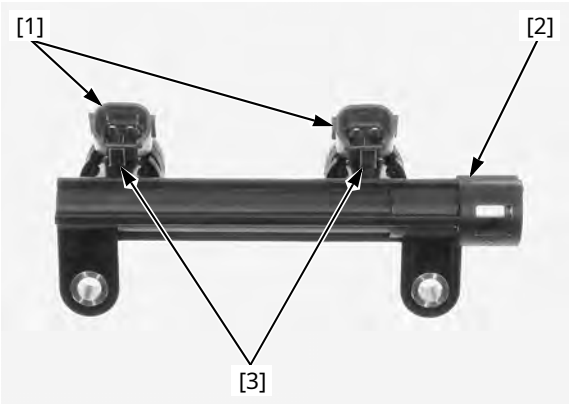
Instale la junta tórica en el inyector.



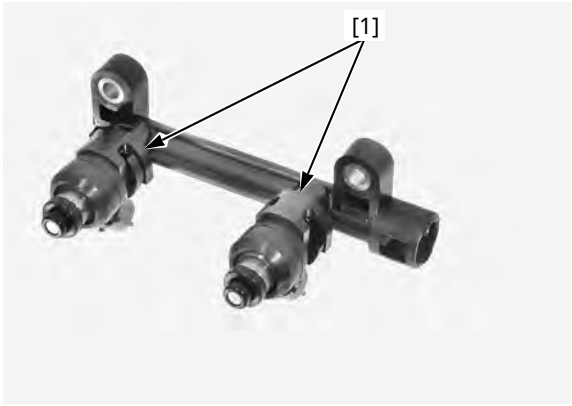
Instale los inyectores [1] en el riel de combustible [2], teniendo cuidado de no dañar la junta tórica.

NOTE:

Alinee el cuerpo del inyector con la lengüeta del riel de combustible [3] como se muestra.



Instale los retenedores [1] en el inyector/riel de combustible.



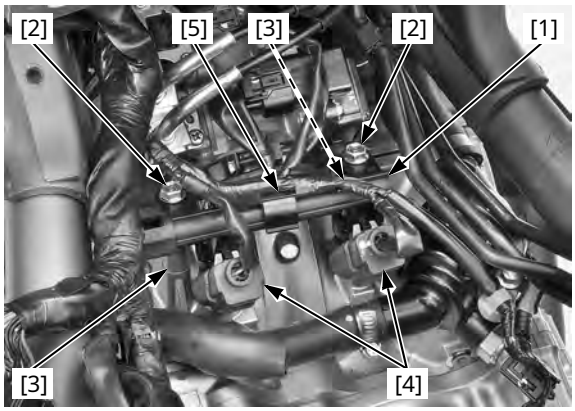
Instale el conjunto del inyector [1], los pernos [2] y los collares [3]. Apriete firmemente los pernos de montaje del riel de combustible.

Conecte los conectores 2P (grises) del inyector [4] mientras alinea sus ranuras con las lengüetas del riel de combustible.

Instale el clip [5] en el riel de combustible.

Instale la caja de la batería (página 2-31).

Conecte el accesorio de conexión rápida al lado del inyector (página 7-5).



IACV

EXTRACCIÓN/INSPECCIÓN

Retire la carcasa del filtro de aire (página 7-14).

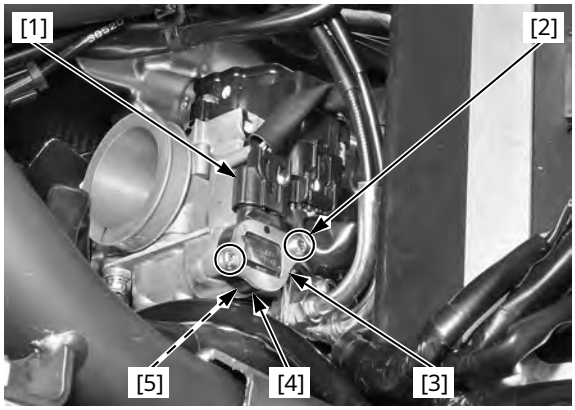
La IACV está instalada en el cuerpo del acelerador y es operada por el motor paso a paso. Cuando el interruptor de encendido está en ON y el interruptor de parada del motor " ", la IACV funciona durante unos segundos.

Compruebe el sonido de funcionamiento del motor paso a paso (bip) con el interruptor de encendido en la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Desconecte el conector IACV 4P (negro) [1].

Retire los tornillos torx de la placa de fijación de la IACV [2] y la placa de fijación [3].

Retire la IACV [4] y la junta tórica [5].

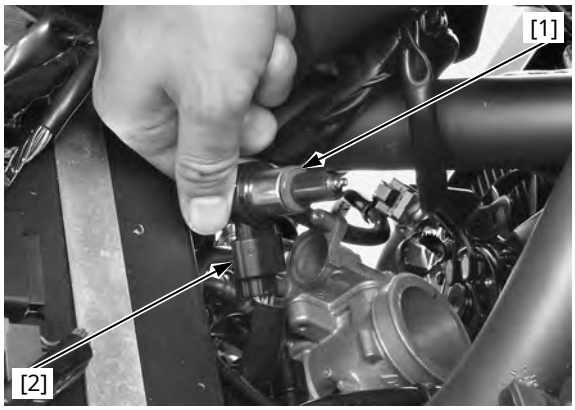


Revise la IACV [1] para ver si está desgastada o dañada.

El funcionamiento de la IACV se puede comprobar visualmente de la siguiente manera: 1. Conecte el conector 4P (negro) de la IACV [2].

2. Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor compruebe el funcionamiento de la IACV.

Desconecte el conector IACV 4P (Negro).



INSTALACIÓN

Gire la válvula deslizante [1] en el sentido de las agujas del reloj hasta que se asiente ligeramente en la IACV.



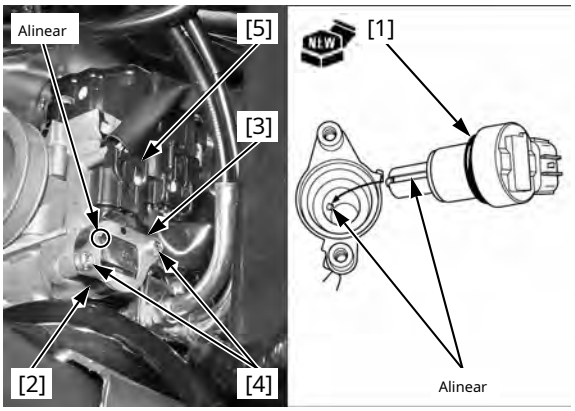
Instale una junta tórica nueva [1] en la IACV [2].

Instale la IACV alineando su ranura con el pasador de la carcasa de la válvula deslizante.

Instale la placa de fijación [3] mientras alinea su corte con la lengüeta en la IACV.

Instale y apriete firmemente los tornillos Torx de la placa de ajuste de la IACV [4].

Conecte el conector IACV 4P (Negro) [5]. Instale la carcasa del filtro de aire (página 7-14).



MEMORÁNDUM

PATRÓN DE FLUJO DEL SISTEMA·····8-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····8-3

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····8-4

PRUEBAS DEL SISTEMA·····8-5

SUSTITUCIÓN DEL REFRIGERANTE ·····8-6

TERMOSTATO/TERMOSTATO VIVIENDA ····· 8-7

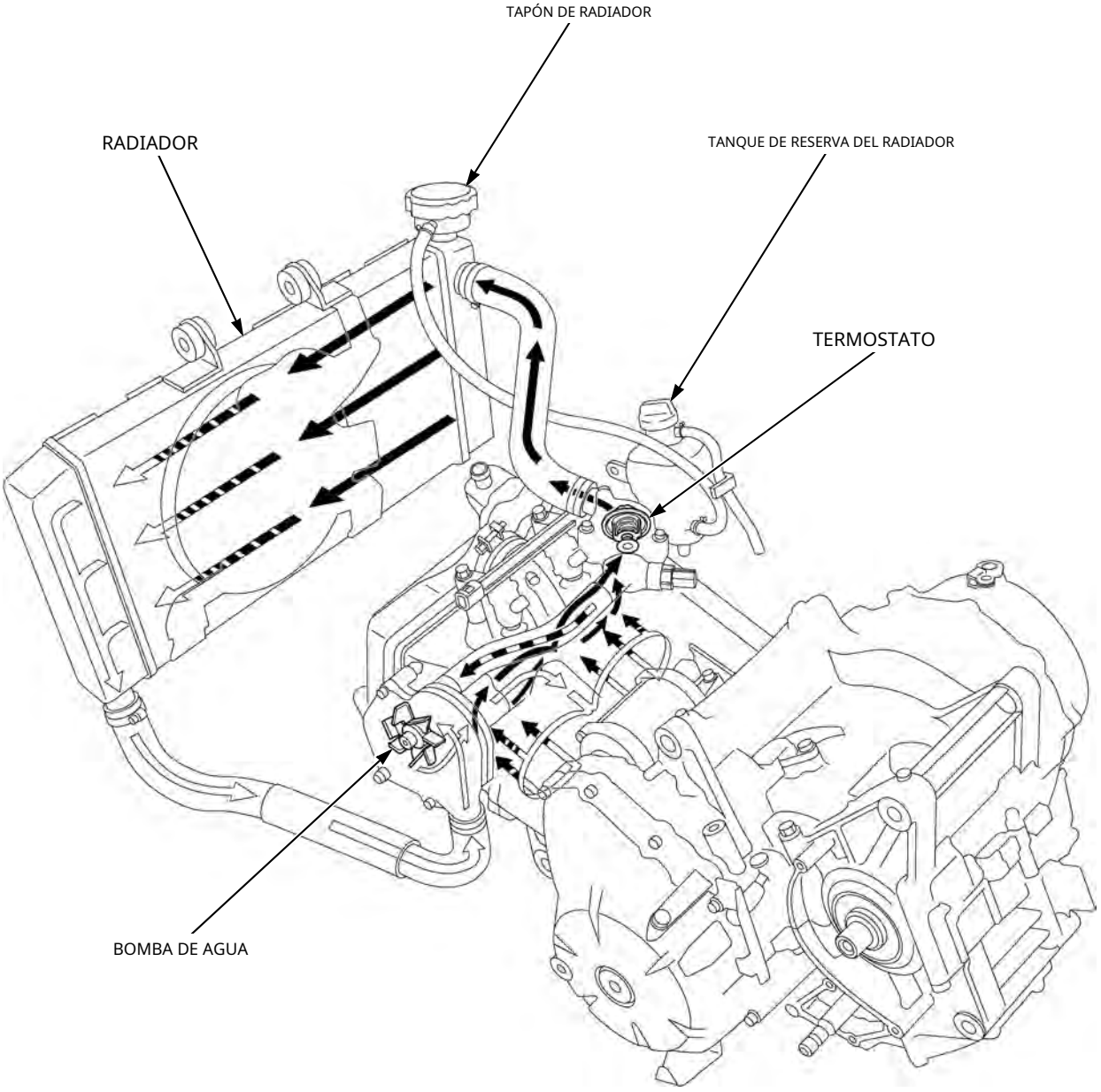
RADIADOR····· 8-9

BOMBA DE AGUA ····· 8-12

DEPOSITO DE RESERVA DEL RADIADOR····· 8-14

VENTILADOR CONT. RELÉ ····· 8-15

SY PATRÓN DE FLUJO DEL VÁSTAGO



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

⚠WARNING

Quitar la tapa del radiador mientras el motor está caliente puede permitir que el refrigerante se derrame y quemarlo seriamente.
Siempre deje que el motor y el radiador se enfríen antes de quitar la tapa del radiador.

NOTICE

El uso de refrigerante con inhibidores de silicato puede provocar el desgaste prematuro de los sellos de la bomba de agua o el bloqueo de los conductos del radiador. El uso de agua del grifo puede dañar el motor.

- Agregue refrigerante en el tanque de reserva. No quite la tapa del radiador excepto para rellenar o drenar el sistema.
- Todos los servicios del sistema de refrigeración se pueden realizar con el motor instalado en el bastidor.
- Evite derramar refrigerante sobre superficies pintadas.
- Después de dar servicio al sistema, verifique que no haya fugas con un probador del sistema de enfriamiento.
- Consulte la inspección del sensor de ECT (página 22-18).

ESPECIFICACIONES

ARTÍCULO		ESPECIFICACIONES
Capacidad de refrigerante	radiador y motor	1,69 litros (1,79 cuartos de galón estadounidenses, 1,49 cuartos de galón imperiales)
	al drenar	1,41 litros (1,49 cuartos de galón estadounidenses, 1,24 cuartos de galón imperiales)
	Tanque de reserva	0,13 litros (0,14 cuartos de galón estadounidenses, 0,11 cuartos de galón imperiales)
Presión de alivio de la tapa del radiador		108 – 137 kPa (1,1 – 1,4 kgf/cm2, 16 – 20 psi)
Termostato	empezar a abrir	80 a 84 °C (176 a 183 °F)
	Totalmente abierto	95°C (203°F)
	Elevación de válvula	8 mm (0,3 pulg.) mínimo
Anticongelante recomendado		Anticongelante de etilenglicol de alta calidad que contiene inhibidores de corrosión sin silicatos
Concentración estándar de refrigerante		1:1 (mezcla con agua destilada)

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de banda de manguera de agua	6	–	–	Ver página 8-9 Ver página 8-10 Ver página 8-14
Perno de montaje de la cubierta del motor del ventilador	3	6	8,4 (0,9, 6,2)	
Tornillo de montaje del motor del ventilador	3	4	2,7 (0,3, 2,0)	
Tuerca de montaje del ventilador de refrigeración	1	3	1,0 (0,1, 0,7)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos.

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Temperatura del motor demasiado alta

- Indicador de alta temperatura del refrigerante o sensor ECT defectuoso
- Termostato atascado cerrado
- Tapa del radiador defectuosa
- Refrigerante insuficiente
- Paso bloqueado en radiador, mangueras o camisa de agua
- Aire en el sistema
- Motor del ventilador de refrigeración defectuoso
- CONT. DE VENTILADOR defectuoso. RELÉ
- Bomba de agua defectuosa

Temperatura del motor demasiado baja

- Indicador de alta temperatura del refrigerante o sensor ECT defectuoso
- Termostato atascado abierto
- CONT. DE VENTILADOR defectuoso. RELÉ

Fuga de refrigerante

- Sello mecánico de la bomba de agua defectuoso
- Juntas tóricas deterioradas
- Tapa del radiador defectuosa
- Junta de culata dañada o deteriorada
- Conexión de manguera suelta o abrazadera
- Manguera dañada o deteriorada
- Radiador dañado

PRUEBAS DEL SISTEMA

REFRIGERANTE (PRUEBA DE HIDRÓMETRO)

Retire el tornillo [1] y la tapa del radiador [2].



Pruebe la gravedad del refrigerante con un hidrómetro (consulte a continuación el "Cuadro de gravedad del refrigerante").

Para máxima protección contra la corrosión, se recomienda una solución 1:1 de etilenglicol y agua destilada (página 8-6).

Busque contaminación y reemplace el refrigerante si es necesario.



TABLA DE GRAVEDAD DEL REFRIGERANTE

		Temperatura del refrigerante °C (°F)										
		0 (32)	**5 (41)**	**10 (50)**	**15 (59)**	**20 (68)**	**25 (77)**	**30 (86)**	**35 (95)**	**40 (104)**	**45 (113)**	**50 (122)**
Relación de refrigerante%	5	1.009	1.009	1.008	1.008	1.007	1.006	1.005	1.003	1.001	0.999	0.997
	10	1.018	1.017	1.017	1.016	1.015	1.014	1.013	1.011	1.009	1.007	1.005
	15	1.028	1.027	1.026	1.025	1.024	1.022	1.020	1.018	1.016	1.014	1.012
	20	1.036	1.035	1.034	1.033	1.031	1.029	1.027	1.025	1.023	1.021	1.019
	25	1.045	1.044	1.043	1.042	1.040	1.038	1.036	1.034	1.031	1.028	1.025
	30	1.053	1.052	1.051	1.049	1.047	1.045	1.043	1.041	1.038	1.035	1.032
	35	1.063	1.062	1.060	1.058	1.056	1.054	1.052	1.049	1.046	1.043	1.040
	40	1.072	1.070	1.068	1.066	1.064	1.062	1.059	1.056	1.053	1.050	1.047
	45	1.080	1.078	1.076	1.074	1.072	1.069	1.066	1.063	1.060	1.057	1.054
	50	1.086	1.084	1.082	1.080	1.077	1.074	1.071	1.068	1.065	1.062	1.059
	55	1.095	1.093	1.091	1.088	1.085	1.082	1.079	1.076	1.073	1.070	1.067
	60	1.100	1.098	1.095	1.092	1.089	1.086	1.083	1.080	1.077	1.074	1.071

INSPECCIÓN DE LA PRESIÓN DEL SISTEMA/TAPA DEL RADIADOR

Retire la tapa del radiador (página 8-5).

Humedezca las superficies de sellado de la tapa, luego instale la tapa en el probador [1].

Pruebe la presión de la tapa del radiador.
Reemplace la tapa del radiador si no mantiene la presión o si la presión de alivio es demasiado alta o demasiado baja.
Debe mantener la presión especificada durante al menos 6 segundos.

PRESIÓN DE ALIVIO DE LA TAPA DEL RADIADOR:
108 – 137 kPa (1,1 – 1,4 kgf/cm$_2$, 16 – 20 psi)



Instale el probador en el radiador.

Presiona el radiador, el motor y las mangueras, y verifica si hay fugas.

NOTICE

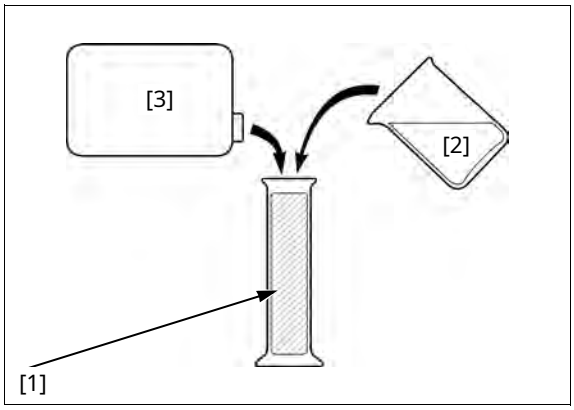
Una presión excesiva puede dañar el sistema de refrigeración.
componentes No supere los 137 kPa (1,4 kgf/cm$_2$, 20 psi).

Repare o reemplace los componentes si el sistema no mantiene la presión especificada durante al menos 6 segundos.

REEMPLAZO DEL REFRIGERANTE

PREPARACIÓN

- La efectividad del refrigerante [1] disminuye con la acumulación de óxido o si hay un cambio en la proporción de mezcla durante el uso. Por lo tanto, para obtener el mejor rendimiento, cambie el refrigerante regularmente como se especifica en el programa de mantenimiento.
- Mezcle únicamente agua destilada con bajo contenido de minerales [2] con el anticongelante [3].



ANTICONGELANTE RECOMENDADO:
Anticongelante de etilenglicol de alta calidad que contiene inhibidores de corrosión sin silicatos

MEZCLA RECOMENDADA:
1:1 (mezcla con agua destilada)

REEMPLAZO/PURGA DE AIRE

NOTE:

Cuando llene el sistema o el tanque de reserva con refrigerante o verifique el nivel de refrigerante, coloque la motocicleta en posición vertical sobre una superficie plana y nivelada.

Retire la cubierta inferior (página 2-28). Retire el tornillo [1] y la tapa del radiador [2].



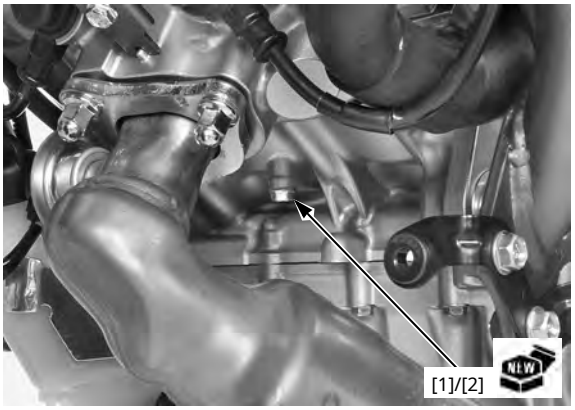
Retire el perno de drenaje [1], la arandela de sellado [2] y drene el refrigerante.

Vuelva a instalar los pernos de drenaje con una nueva arandela de sellado.

Apriete firmemente el perno de drenaje.

Retire el tanque de reserva del radiador (página 8-14). Vacíe el refrigerante y enjuague el interior del tanque de reserva con agua.

Instale el tanque de reserva (página 8-14).



Llene el sistema con el refrigerante recomendado a través de la abertura de llenado hasta el cuello de llenado [1].

Retire la tapa del tanque de reserva del radiador [2] y llene el tanque de reserva hasta la línea de nivel superior.

Purgue el aire del sistema de la siguiente

manera: 1. Cambie la transmisión a neutral.

Arranque el motor y déjelo al ralentí durante 2 o 3 minutos.

2. Mueva el acelerador 3 o 4 veces para purgar el aire del sistema.

3. Pare el motor y agregue refrigerante hasta el cuello de llenado si es necesario.

Instale la tapa del radiador.

4. Verifique el nivel de refrigerante en el tanque de reserva y llénelo hasta el nivel superior si es bajo.



Después de la instalación, compruebe que no haya fugas de

refrigerante. Instale la cubierta inferior (página 2-28).

TERMOSTATO/TERMOSTATO

ALOJAMIENTO

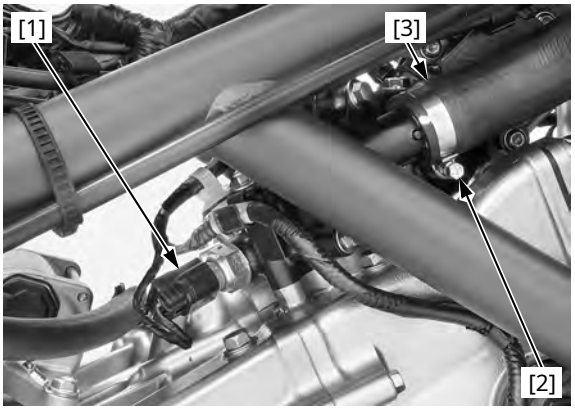
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Drene el refrigerante (página 8-6). Retire la caja de la

batería (página 2-31). Desconecte el conector 2P del

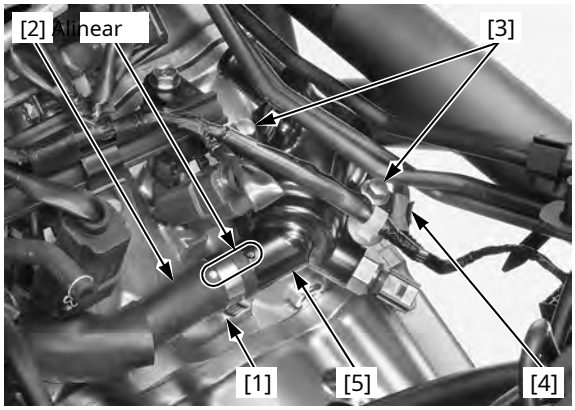
sensor de ECT [1].

Afloje el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua [2] y desconecte la manguera de agua superior del radiador [3].

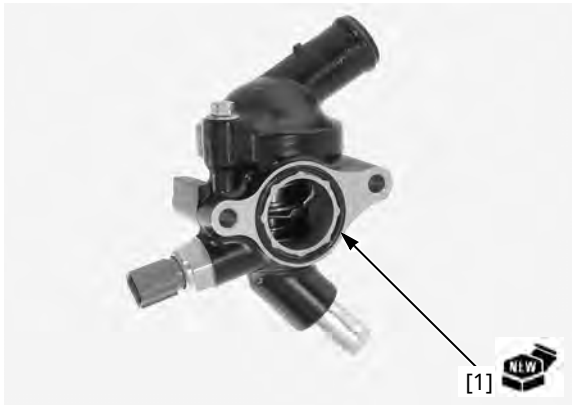


Afloje el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua [1] y desconecte la manguera de derivación de agua [2].

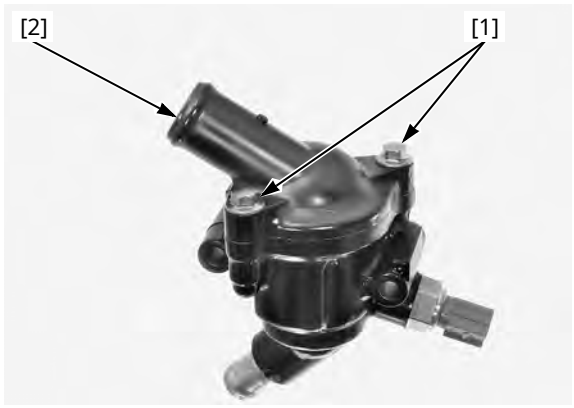
Retire los pernos [3], el soporte [4] y la carcasa del termostato [5].



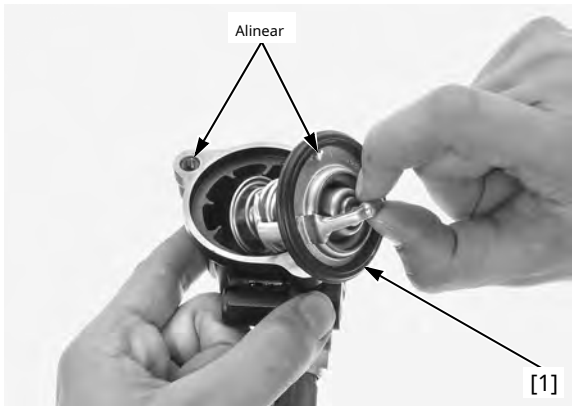
Retire la junta tórica [1].



Retire los pernos [1] y la cubierta de la caja del termostato [2].



Retire el termostato [1] de la carcasa.

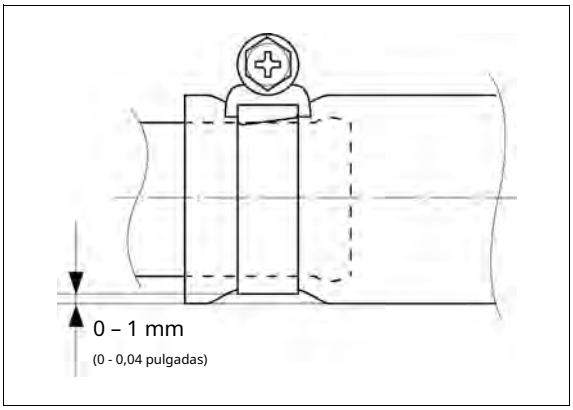


La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Alinee el orificio de purga de aire del termostato con el orificio del perno del lado de la nervadura.
- Reemplace la junta tórica por una nueva.
- Alinee la marca de índice de la manguera de derivación de agua con la lengüeta de la carcasa del termostato.
- Apriete los tornillos de la abrazadera de la manguera de agua al rango especificado como se muestra.
- Dirija el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).

Llene la mezcla de refrigerante recomendada hasta el cuello de llenado y purgue el aire (página 8-6).

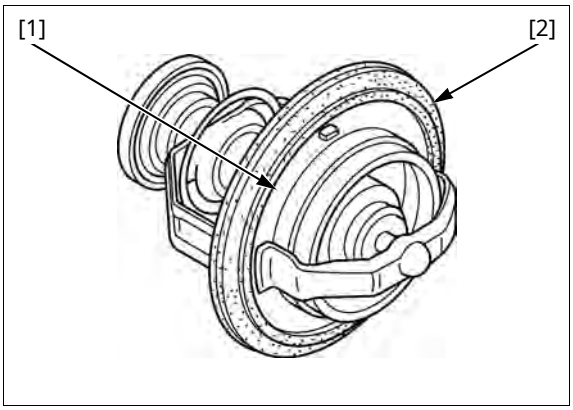


INSPECCIÓN

Inspeccione visualmente el termostato [1] en busca de daños.

Compruebe si hay daños en el anillo de sellado [2].

Use guantes aislantes y protección adecuada para los ojos. Mantenga los materiales inflamables alejados del elemento calefactor eléctrico.



No dejes que el termostato o termómetro [1] toca la sartén, o obtendrás falso lectura.

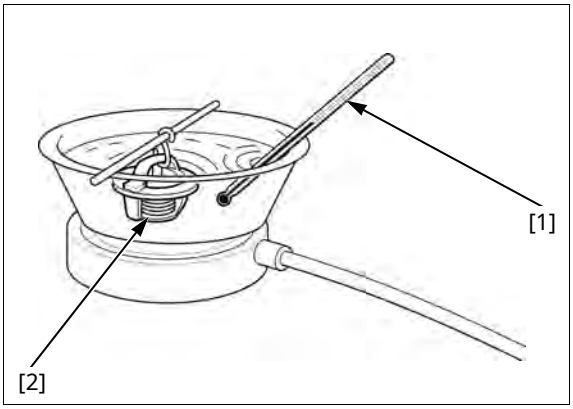
Caliente el agua con un elemento calefactor eléctrico a la temperatura de funcionamiento durante 5 minutos.

Suspenda el termostato [2] en agua caliente para comprobar su funcionamiento.

Reemplace el termostato si la válvula permanece abierta a temperatura ambiente o si responde a temperaturas diferentes a las especificadas.

TERMOSTATO EMPIEZA A ABRIR:
80 a 84 °C (176 a 183 °F)

ELEVACIÓN DE LA VÁLVULA:
8 mm (0,3 pulg.) mínimo a 95 °C (203 °F)



RADIADOR

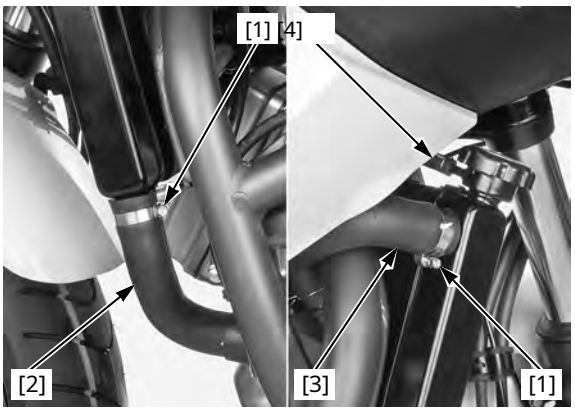
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-28).

Drene el refrigerante (página 8-6).

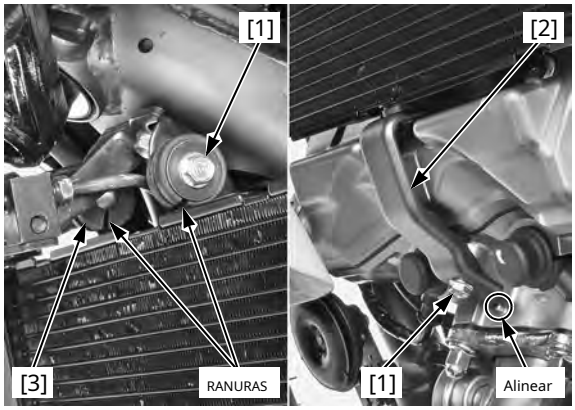
Afloje el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua [1] y desconecte la manguera de agua inferior del radiador [2] y la manguera de agua superior del radiador [3].

Desconecte la manguera del sifón [4].



Retire los pernos [1] y el soporte inferior del radiador [2].

Suelte el saliente del radiador de la goma de montaje del radiador [3].

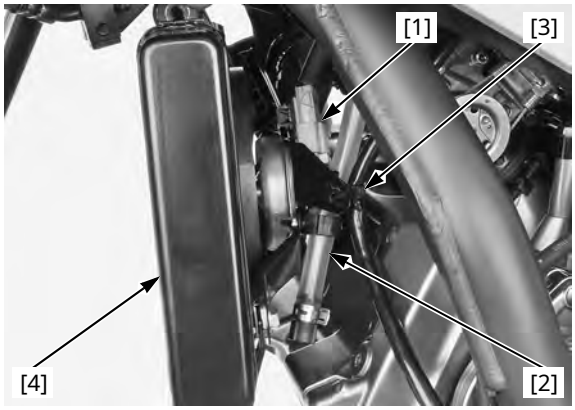


Suelte el conector 3P (gris) del motor del ventilador [1], la manguera de drenaje de la carcasa del filtro de aire [2] y el cable de la bujía [3] del radiador [4].

Desconecte el conector 3P (Gris) del motor del ventilador y retire el radiador.

NOTE:

Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.

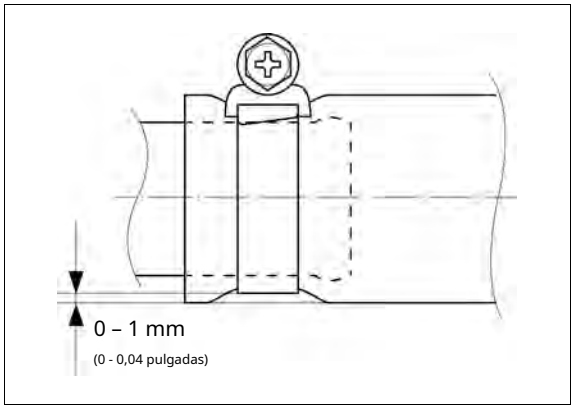


La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

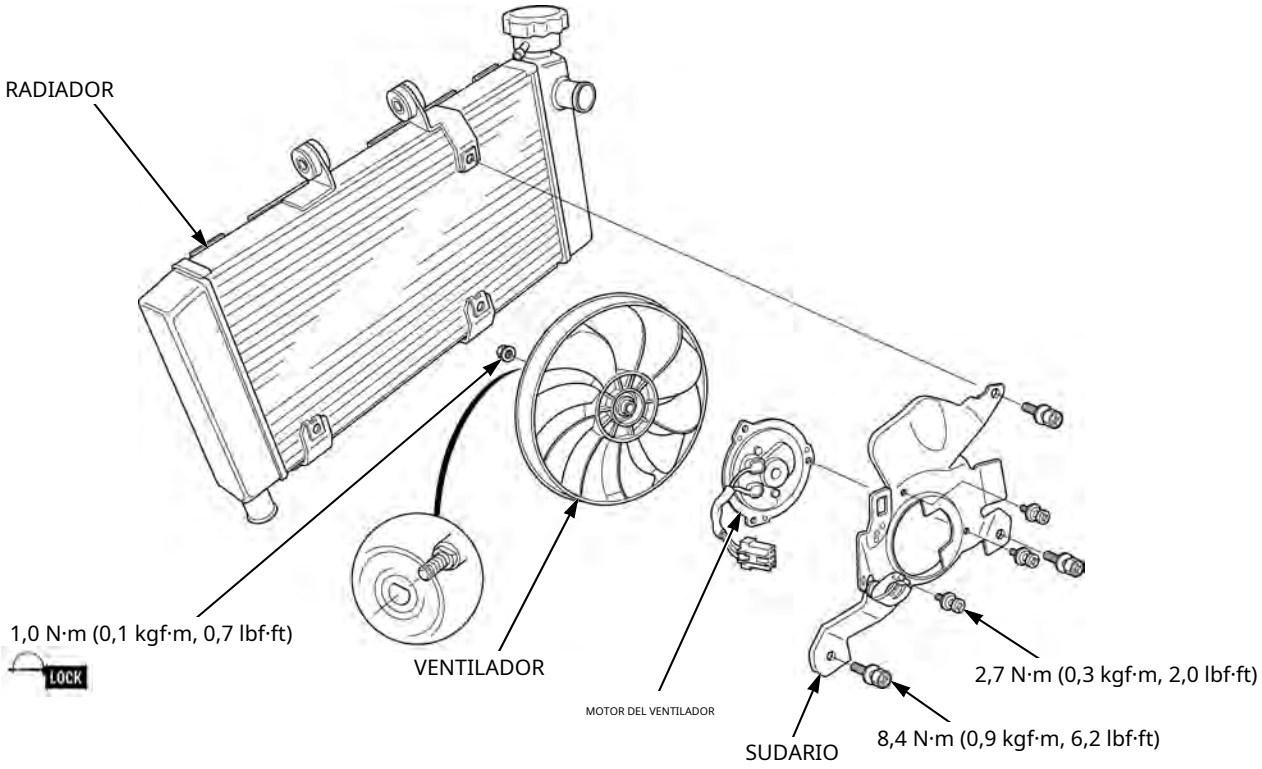
- Apriete los tornillos de la abrazadera de la manguera de agua al rango especificado como se muestra.
- Dirija el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).
- Asegúrese de que las ranuras de goma de montaje del radiador estén hacia abajo.
- Alinee la ranura del tirante inferior del radiador con la lengüeta de la culata.

Llene la mezcla de refrigerante recomendada hasta el cuello de llenado y purgue el aire (página 8-6).



DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte y monte el radiador como se muestra en la ilustración.



NOTE:

- Alinee las superficies planas del eje del ventilador de refrigeración y del motor del ventilador.
- Aplique agente de bloqueo a las roscas de las tuercas de montaje del ventilador de refrigeración.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje de la cubierta del motor del ventilador:
8,4 N·m (0,9 kgf·m, 6,2 lbf·ft) Tornillo de montaje del motor del ventilador:
2,7 N·m (0,3 kgf·m, 2,0 lbf·ft) Tuerca de montaje del ventilador de refrigeración:
1,0 N·m (0,1 kgf·m, 0,7 lbf·ft)

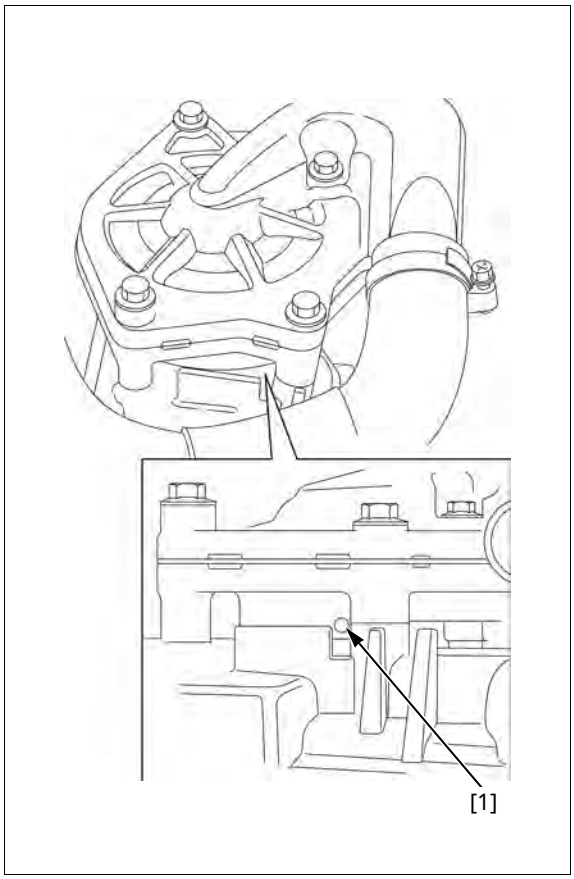
BOMBA DE AGUA

INSPECCIÓN DE SELLO MECÁNICO

Revise el orificio de purga [1] de la bomba de agua para detectar signos de fugas de refrigerante.

- Es normal que gotee una pequeña cantidad de refrigerante por el orificio de purga.
- Asegúrese de que no haya fugas continuas de refrigerante por el orificio de purga mientras opera el motor.

Reemplace la bomba de agua como un conjunto si es necesario.

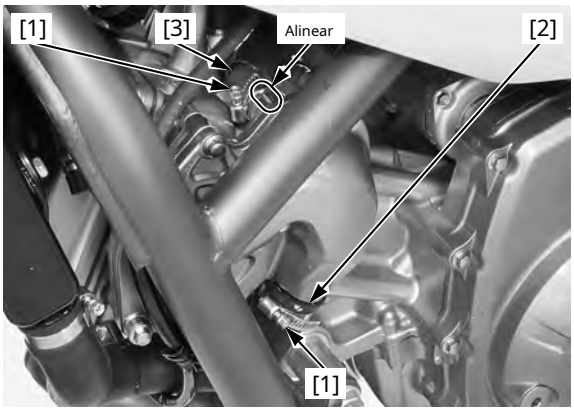


EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-28).

Drene el refrigerante (página 8-6).

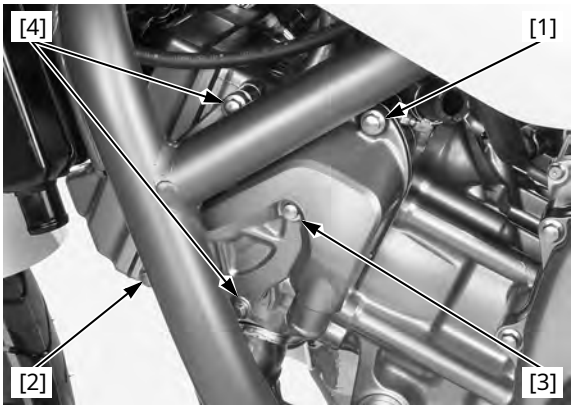
Afloje el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua [1] y desconecte la manguera de agua inferior del radiador [2] y la manguera de derivación de agua [3].



Elimina lo siguiente:

– Perno de 6 x 50 mm [1]
– Perno de 6 x 32 mm [2]

Afloje el perno de 6 x 32 mm [3] y los pernos de 6 x 35 mm [4].

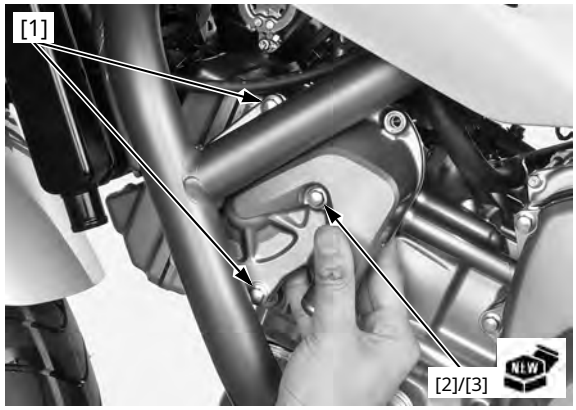


Retire y deslice el conjunto de la bomba de agua.

Retire los pernos de 6 x 35 mm [1].

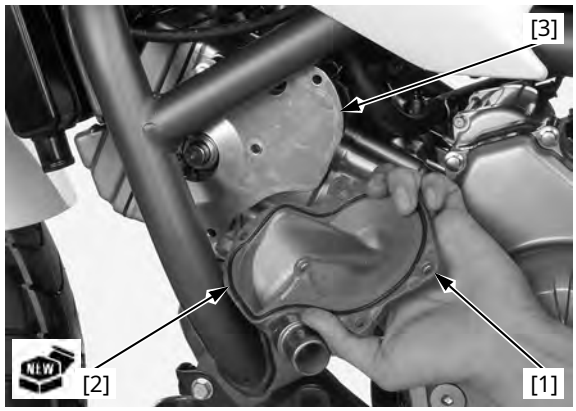
Vuelva a instalar el conjunto de la bomba de agua.

Retire el perno de 6 x 32 mm [2] y la arandela de sellado [3].

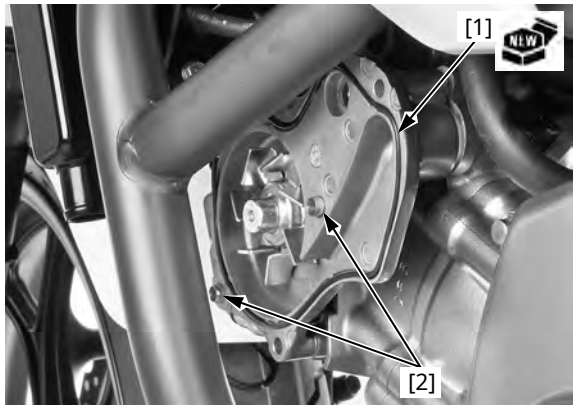


Elimina lo siguiente:

– Tapa de la bomba de agua [1]
– Junta [2]
– Placa [3]



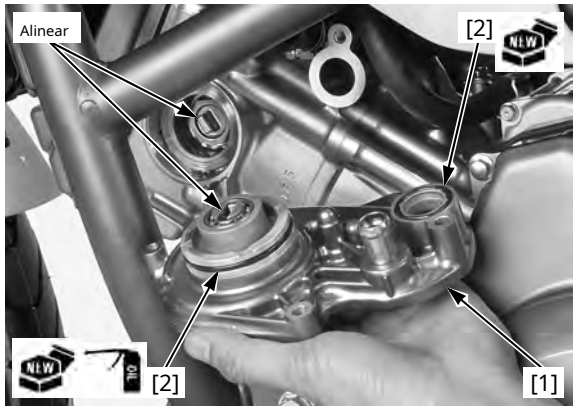
Retire la junta [1] y los pasadores guía [2] del cuerpo de la bomba de agua.



Retire el cuerpo de la bomba de agua [1] y las juntas tóricas [2] de la culata.

NOTE:

No desmonte el cuerpo de la bomba de agua.

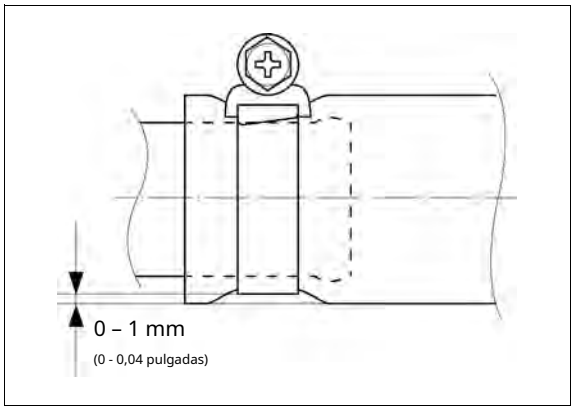


La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace las juntas tóricas, las juntas y la arandela de sellado por otras nuevas.
- Aplique aceite de motor a la junta tórica grande.
- Alinee la ranura de la bomba de agua con la lengüeta del árbol de levas.
- Alinee la marca de índice de la manguera de derivación de agua con la lengüeta de la bomba de agua.
- Apriete los tornillos de la abrazadera de la manguera de agua al rango especificado como se muestra.
- Dirija las mangueras correctamente (página 1-25).

Llene la mezcla de refrigerante recomendada hasta el cuello de llenado y purgue el aire (página 8-6).



DESMONTAJE/MONTAJE

NOTE:

Cuando haya quitado el motor, quite el conjunto de la bomba de agua.

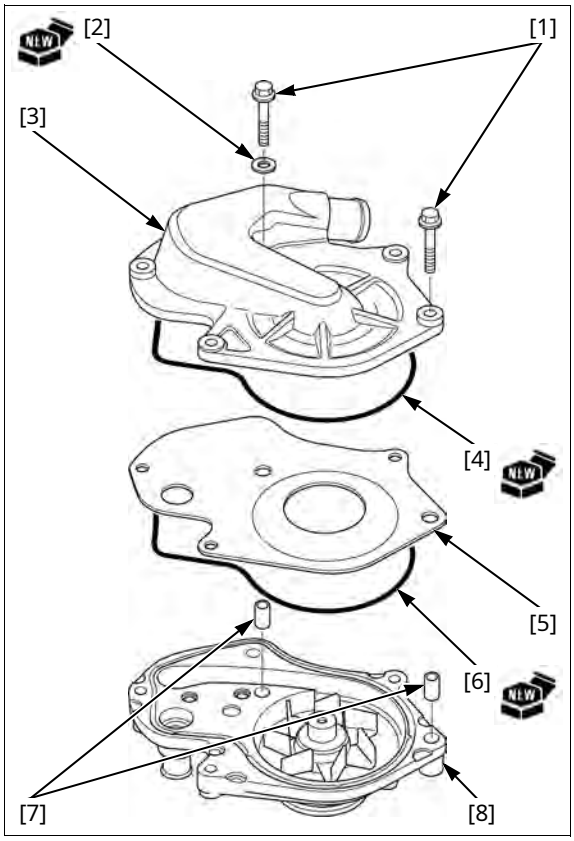
Elimina lo siguiente:

– 6 tornillos de 32 mm [1]
– Arandela de estanqueidad [2]
– Tapa de la bomba de agua [3]
– Junta [4]
– Placa [5]
– Junta [6]
– Pasadores [7]
– Cuerpo bomba de agua [8]

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- No desmonte el cuerpo de la bomba de agua.
- Reemplace la junta y la arandela de sellado por otras nuevas



TANQUE DE RESERVA DEL RADIADOR

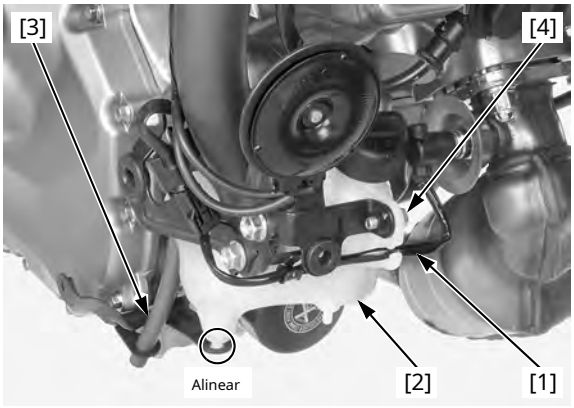
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-28).

Suelta la O_2cable del sensor [1] del tanque de reserva del radiador [2].

Soltar el tubo de rebose del depósito de reserva [3].

Retire el perno [4] y el tanque de reserva del radiador.



Desconecte la manguera del sifón [1] y drene el refrigerante del tanque de reserva.



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Alinee la lengüeta del tanque de reserva del radiador con el orificio del soporte.
- Dirija las mangueras correctamente (página 1-25).

Llene el tanque de reserva del radiador con el refrigerante recomendado (página 3-15).

VENTILADOR CONT. RELÉ

INSPECCIÓN

Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

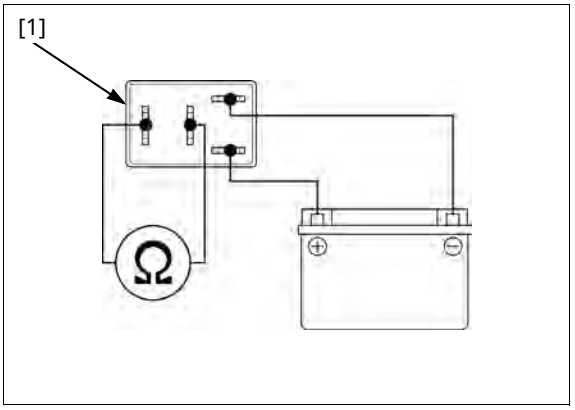
Abra la tapa de la caja de fusibles/relés y retire el FAN CONT. RELÉ [1].



Conecte un ohmímetro al FAN CONT. Terminales del conector RELE [1].

Conecte una batería de 12 V al FAN CONT. Terminales del conector RELAY como se muestra.

Debe haber continuidad solo cuando la batería de 12 V está conectada.
Si no hay continuidad solo cuando la batería de 12 V está conectada, reemplace el FAN CONT. RELÉ.

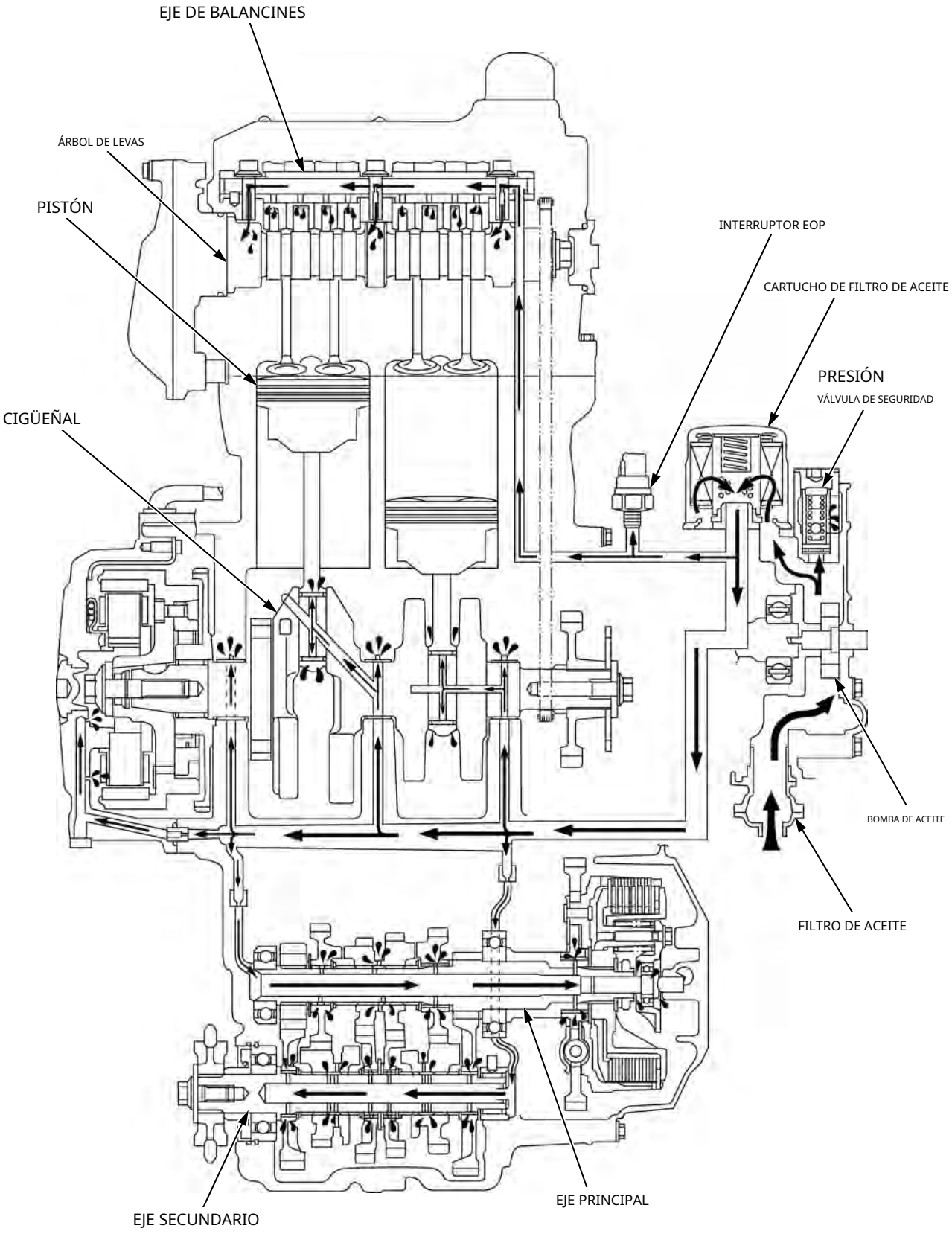


MEMORÁNDUM

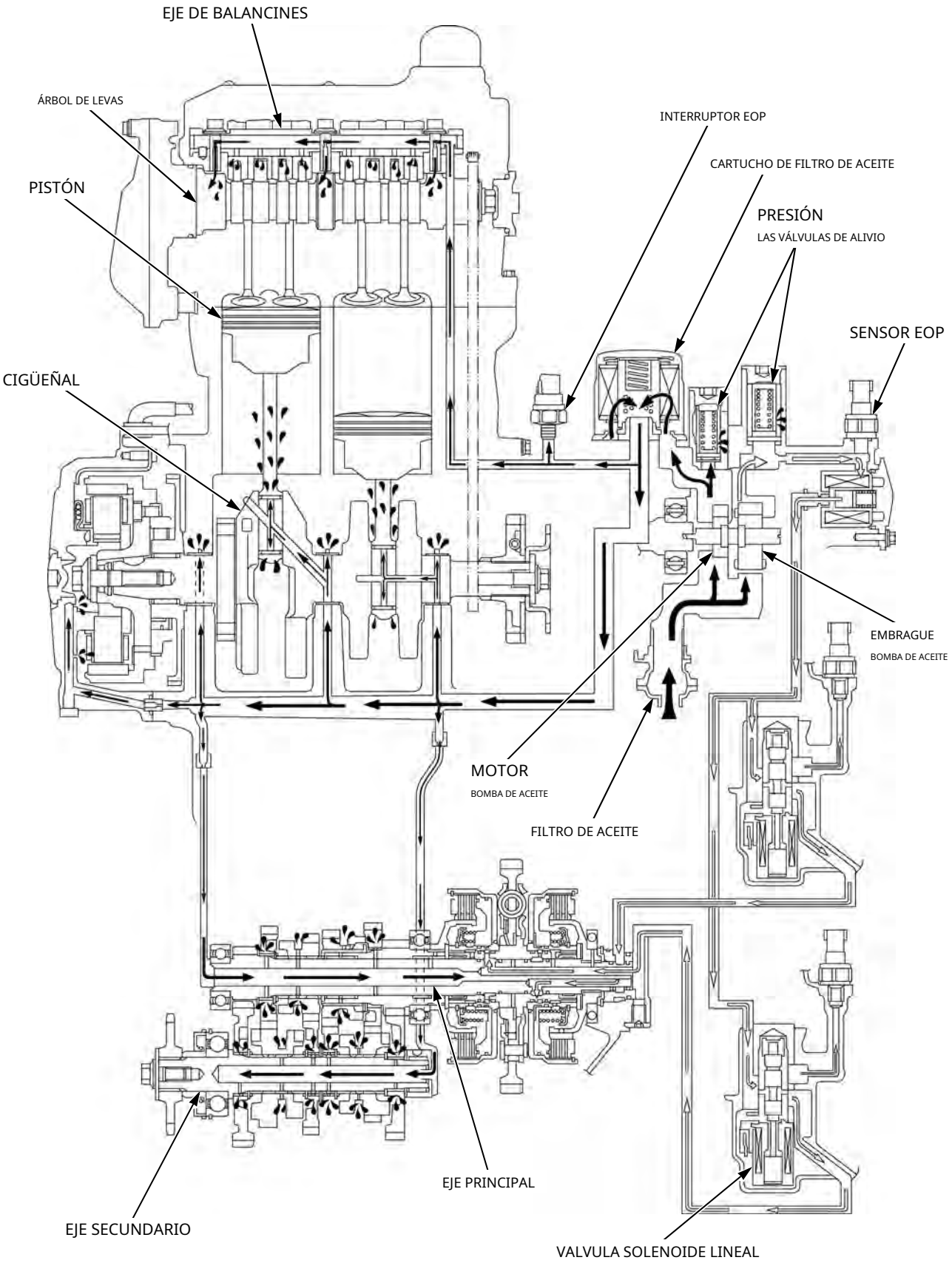
ESQUEMA DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN ·····9-2
INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····9-4
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····9-5
INSPECCIÓN DE PRESIÓN DE ACEITE ·····9-6
BOMBA DE ACEITE (NC700X/XA/S/SA) ····· 9-6
BOMBA DE ACEITE (NC700XD/SD) ····· 9-8
COLADOR DE ACEITE ····· 9-11

Ltu ESQUEMA DEL SISTEMA DE BRICACION

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:


EJE DE BALANCINES
ÁRBOL DE LEVAS
INTERRUPTOR EOP
CARTUCHO DE FILTRO DE ACEITE
PISTÓN
PRESIÓN
LAS VÁLVULAS DE ALIVIO
SENSOR EOP
CIGÜEÑAL
EMBRAGUE
BOMBA DE ACEITE
MOTOR
BOMBA DE ACEITE
FILTRO DE ACEITE
EJE PRINCIPAL
EJE SECUNDARIO
VALVULA SOLENOIDE LINEAL

SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

⚠ CAUTION

El aceite de motor usado puede causar cáncer de piel si se deja repetidamente en contacto con la piel durante períodos prolongados. Aunque esto es poco probable a menos que manipule aceite usado a diario, aún así es recomendable lavarse bien las manos con agua y jabón tan pronto como sea posible después de manipular aceite usado.

- Esta sección cubre el servicio de la bomba de aceite y el filtro de aceite.
- La bomba de aceite y el colador de aceite se pueden reparar con el motor instalado en el bastidor.
- Los procedimientos de servicio de esta sección se deben realizar con el aceite del motor drenado.
- Al desmontar e instalar la bomba de aceite, tenga cuidado de que no entre polvo ni suciedad en el motor.
- Si alguna parte de la bomba de aceite está desgastada más allá de los límites de servicio especificados, reemplace la bomba de aceite como un conjunto.
- Después de instalar la bomba de aceite, compruebe que no haya fugas de aceite y que la presión de aceite sea la correcta.

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Aceite de motor capacidad	NC700X/XA/S/SA	Después de drenar	3,1 litros (3,3 cuartos de galón estadounidenses, 2,7 cuartos de galón imp.)	–
		Después de drenar/ cambio de filtro	3,4 litros (3,6 cuartos de galón estadounidenses, 3,0 cuartos de galón imp.)	–
		Después desmontaje	3,7 litros (3,9 cuartos de galón estadounidenses, 3,3 cuartos de galón imperiales)	–
	NC700XD/SD	Después de drenar	3,2 litros (3,4 cuartos de galón estadounidenses, 2,8 cuartos de galón imp.)	–
		Después de drenar/ cambio de filtro	3,4 litros (3,6 cuartos de galón estadounidenses, 3,0 cuartos de galón imp.)	–
		Después desmontaje	4,1 litros (4,3 cuartos de galón estadounidenses, 3,6 cuartos de galón imperiales)	–
Aceite de motor recomendado			Honda "aceite para motocicletas de 4 tiempos" o equivalente Clasificación de servicio API: SG o superior (excepto los aceites etiquetados como de conservación de energía en la etiqueta circular de servicio API) Viscosidad: SAE 10W-30 Norma JASO T 903: MA	–
Presión de aceite en el filtro de aceite del motor			470 kPa (4,8 kgf/cm_2, 68 psi) a 5000 min_{-1}(rpm)/(80°C/176°F)	–
Rotor de bomba de aceite (NC700X/XA/S/SA)		Espacio libre de la punta	0,15 (0,006)	0,20 (0,008)
		Liquidación del cuerpo	0,15 – 0,21 (0,006 – 0,008)	0,35 (0,014)
		Espacio libre lateral	0,04 – 0,09 (0,002 – 0,004)	0,12 (0,005)
Rotor de bomba de aceite de motor (NC700XD/SD)		Espacio libre de la punta	0,15 (0,006)	0,20 (0,008)
		Liquidación del cuerpo	0,15 – 0,21 (0,006 – 0,008)	0,35 (0,014)
		Espacio libre lateral	0,04 – 0,09 (0,002 – 0,004)	0,12 (0,005)
Rotor de bomba de aceite de embrague (NC700XD/SD)		Espacio libre de la punta	0,15 (0,006)	–
		Liquidación del cuerpo	0,15 – 0,21 (0,006 – 0,008)	–
		Espacio libre lateral	0,04 – 0,09 (0,002 – 0,004)	–

VALOR DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Cartucho de filtro de aceite de motor	1	20	26 (2.7, 19)	Aplique aceite de motor a las roscas.

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Nivel de aceite demasiado bajo

- Consumo de aceite
- Fuga de aceite externa
- Anillos de pistón desgastados
- Anillos de pistón mal instalados
- Cilindros desgastados
- Sellos de vástago de válvula desgastados
- Guía de válvula desgastada

Baja presión de aceite

- Nivel de aceite bajo
- Filtro de aceite obstruido
- Bomba de aceite defectuosa
- Fuga interna de aceite
- Se está utilizando el aceite incorrecto

Sin presión de aceite

- Nivel de aceite demasiado bajo
- Válvula de alivio de presión de aceite atascada abierta
- Bomba de aceite dañada
- Fuga interna de aceite

alta presion de aceite

- Válvula de alivio de presión de aceite atascada cerrada
- Filtro de aceite, galería de aceite u orificio de medición obstruidos
- Se está utilizando el aceite incorrecto

Contaminación por aceite

- El aceite o el filtro no se cambian con la frecuencia suficiente
- Anillos de pistón desgastados

emulsificación de aceite

- Junta de culata soplada
- Paso de refrigerante con fugas
- Entrada de agua

INSPECCIÓN DE PRESIÓN DE ACEITE

Elimina lo siguiente:

– Carenado inferior (página 2-28)
– Cartucho de filtro de aceite de motor (página 3-13)

Aplique aceite de motor a la junta tórica e instale el accesorio de presión de aceite [1] en el saliente del filtro de aceite.

HERRAMIENTA:

Accesorio para manómetro de aceite 070MJ-0010101

Aplique aceite de motor a la junta tórica e instale el cartucho del filtro de aceite del motor [2] en el accesorio de presión de aceite.

HERRAMIENTA:

Llave para filtros de aceite **07HAA-PJ70101**

TORQUE: 26 N·m (2,7 kgf·m, 19 lbf·ft)

Conecte el manómetro de aceite [3] y el accesorio [4] al accesorio del manómetro de aceite.

HERRAMIENTAS:

Juego de manómetros de aceite **07506-3000001 o equivalente comercialmente disponible**

Accesorio para manómetro de aceite **07406-0030000 o equivalente comercialmente disponible**

Llene el motor con el aceite de motor recomendado (página 3-12).

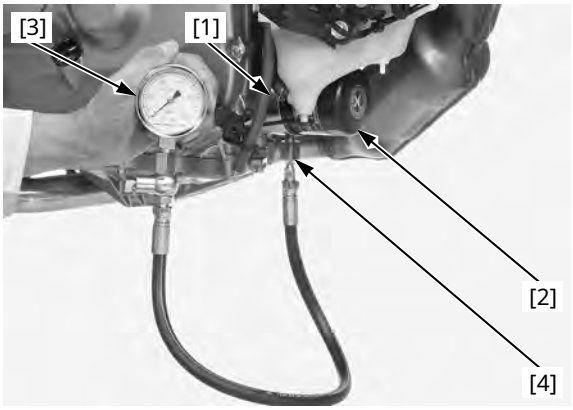
Caliente el motor a la temperatura normal de funcionamiento (aproximadamente 80 °C/176 °F) y aumente la temperatura del motor.
velocidad a 6.000 min^{-1}(rpm) y lea la presión de aceite.

ESTÁNDAR:
470 kPa (4,8 kgf/cm_2, 68 psi) a 5000 min^{-1}(rpm)/ (80 °C/176 °F)

Pare el motor y retire las herramientas.

Instale lo siguiente:

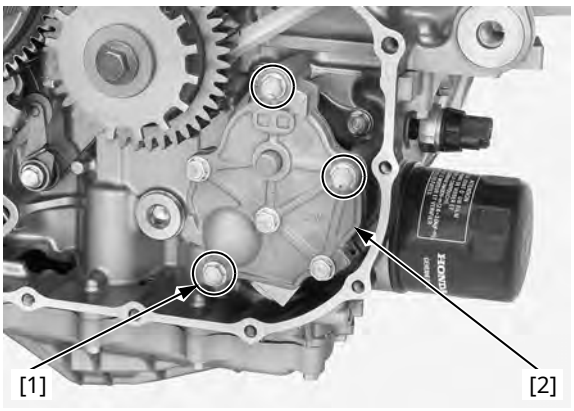
– Cartucho de filtro de aceite de motor (página 3-13)
– Carenado inferior (página 2-28)



BOMBA DE ACEITE (NC700X/XA/S/SA)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

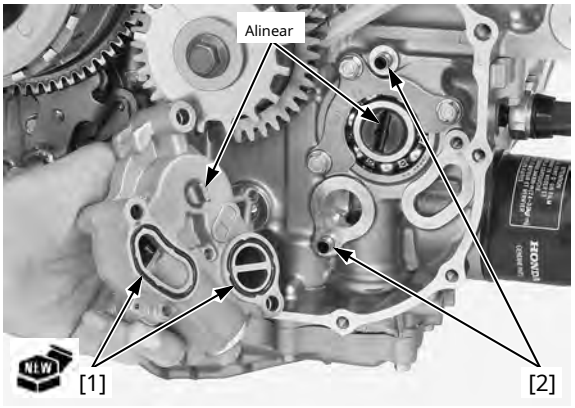
Retire la tapa del cárter derecho (página 11-5). Retire los pernos [1] y la bomba de aceite [2].



Retire las juntas tóricas [1] y los pasadores guía [2]. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace las juntas tóricas por unas nuevas.
- Alinee la lengüeta del eje de la bomba de aceite con la ranura del eje del equilibrador.



DESMONTAJE/MONTAJE

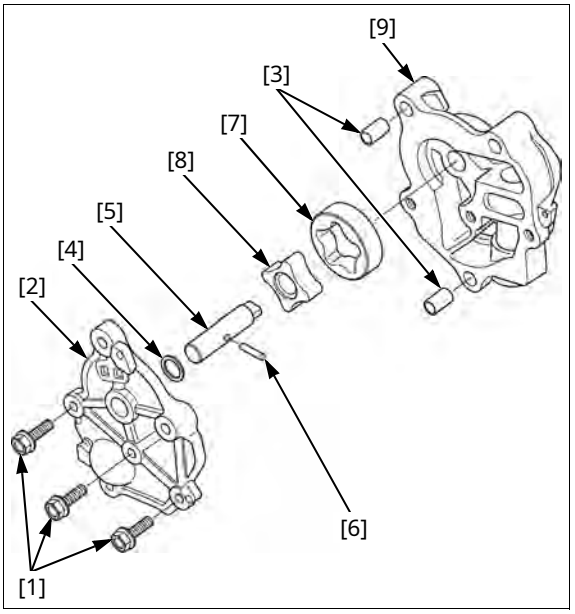
Retire los pernos [1], la tapa de la bomba de aceite [2] y los pasadores guía [3].

Retire la arandela de empuje [4], el eje de la bomba de aceite [5], el pasador impulsor [6], el rotor exterior [7] y el rotor interior [8] del cuerpo de la bomba de aceite [9].

Limpie a fondo todas las piezas desmontadas. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Sumerja todas las piezas en aceite de motor limpio.



INSPECCIÓN

NOTE:

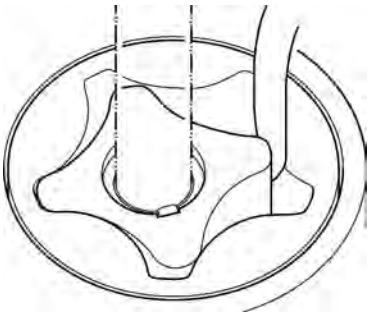
Si alguna parte de la bomba de aceite está desgastada más allá del límite de servicio, reemplace la bomba de aceite como un conjunto.

Instale temporalmente los rotores exterior e interior en el cuerpo de la bomba de aceite.

Instale temporalmente el pasador de arrastre y el eje de la bomba de aceite. Mida la holgura de la punta del rotor.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,20 mm (0,008 pulg.)

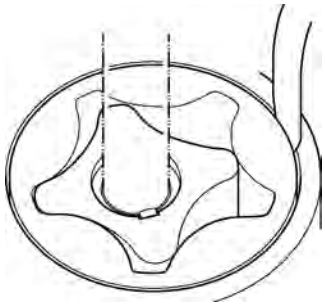
LIQUIDACIÓN DE LA PUNTA:



Mida la holgura del cuerpo de la bomba.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,35 mm (0,014 pulg.)

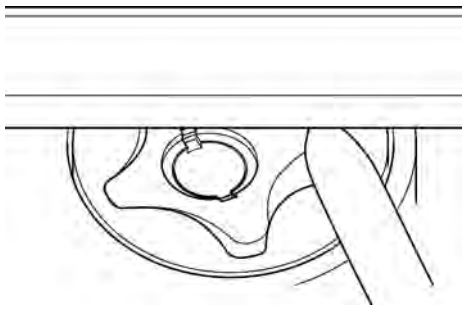
ESPACIO DEL CUERPO:



Mida la holgura lateral con una regla y una galga de espesores.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,12 mm (0,005 pulg.)

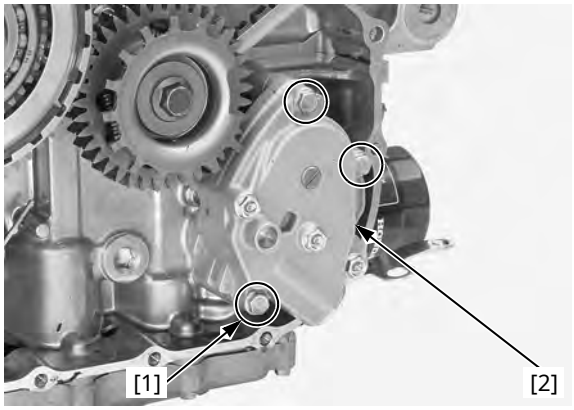
ESPACIO LATERAL:



BOMBA DE ACEITE (NC700XD/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

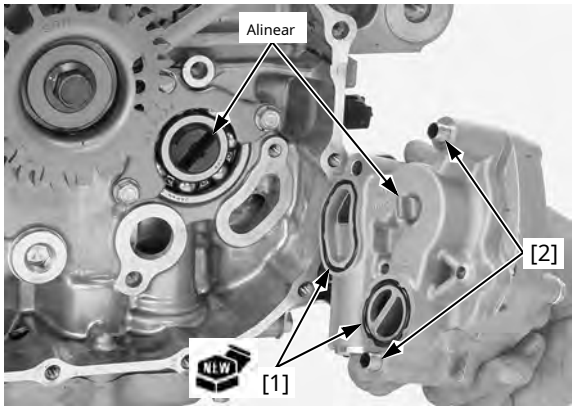
Retire la tapa del cárter derecho (página 12-97). Retire los pernos [1] y la bomba de aceite [2].



Retire las juntas tóricas [1] y los pasadores guía [2]. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

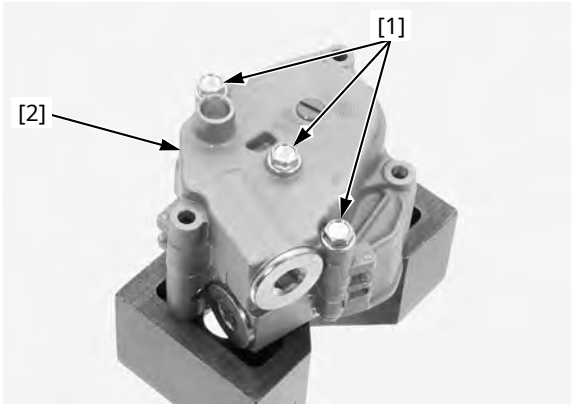
NOTE:

- Reemplace las juntas tóricas por otras nuevas.
- Alinee el extremo del eje de la bomba de aceite con la ranura del eje del equilibrador.

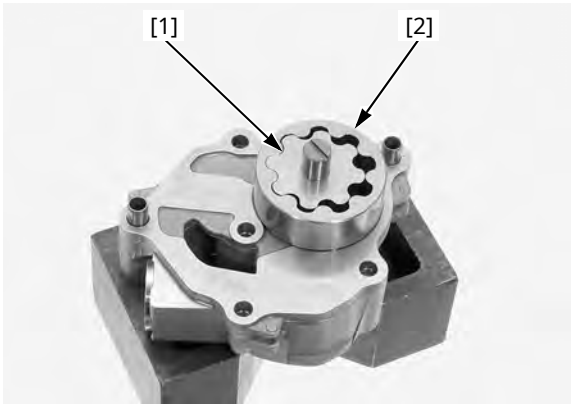


DESMONTAJE

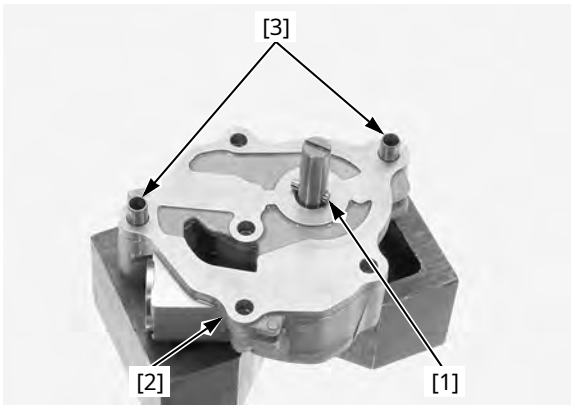
Retire los pernos [1] y la tapa de la bomba de aceite [2].



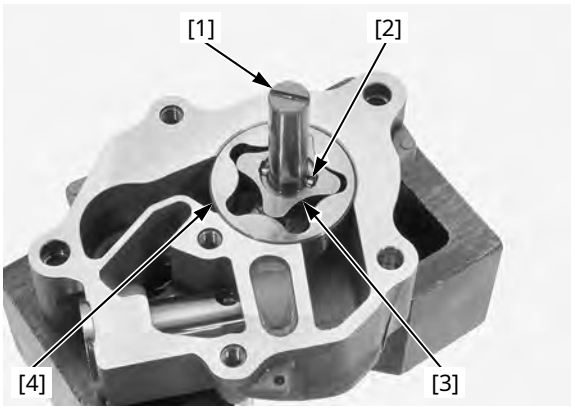
Retire el rotor interior [1] y el rotor exterior [2] de la bomba de aceite del embrague.



Retire el pasador de arrastre [1], la placa de la bomba de aceite [2] y los pasadores guía [3].



Retire el eje de la bomba de aceite [1], el pasador de arrastre [2], el rotor interior de la bomba de aceite del motor [3] y el rotor exterior [4].



INSPECCIÓN

Bomba de aceite del motor: Instale temporalmente el rotor interior, el rotor exterior, el pasador impulsor y el eje de la bomba de aceite en el cuerpo de la bomba de aceite.

Bomba de aceite del embrague: Instale temporalmente el rotor interior, el rotor exterior, el pasador impulsor y el eje de la bomba de aceite en la tapa de la bomba de aceite.

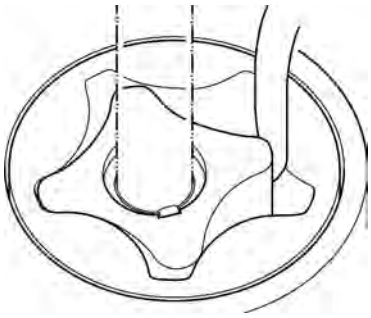
Mida la holgura de la punta del rotor.

Bomba de aceite de motor

LÍMITE DE SERVICIO: 0,20 mm (0,008 in) Bomba de aceite del embrague

ESTÁNDAR: 0,15 mm (0,006 pulgadas)

LIQUIDACIÓN DE LA PUNTA:



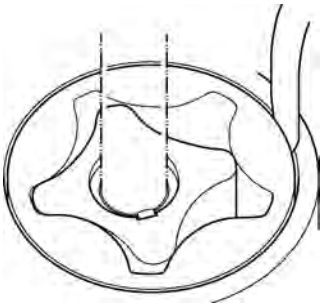
Mida la holgura del cuerpo de la bomba.

Bomba de aceite de motor

LÍMITE DE SERVICIO: 0,35 mm (0,014 in) Bomba de aceite del embrague

ESTÁNDAR: 0,15 – 0,21 mm (0,006 – 0,008 pulgadas)

ESPACIO DEL CUERPO:



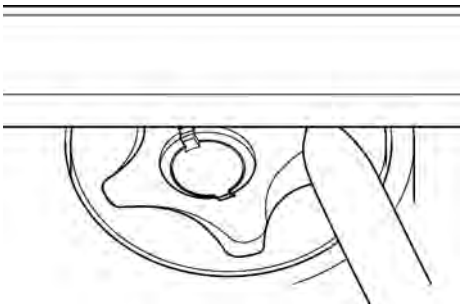
Mida la holgura lateral con una regla y una galga de espesores.

Bomba de aceite de motor

LÍMITE DE SERVICIO: 0,12 mm (0,005 in) Bomba de aceite del embrague

ESTÁNDAR: 0,04 – 0,09 mm (0,002 – 0,004 pulgadas)

ESPACIO LATERAL:

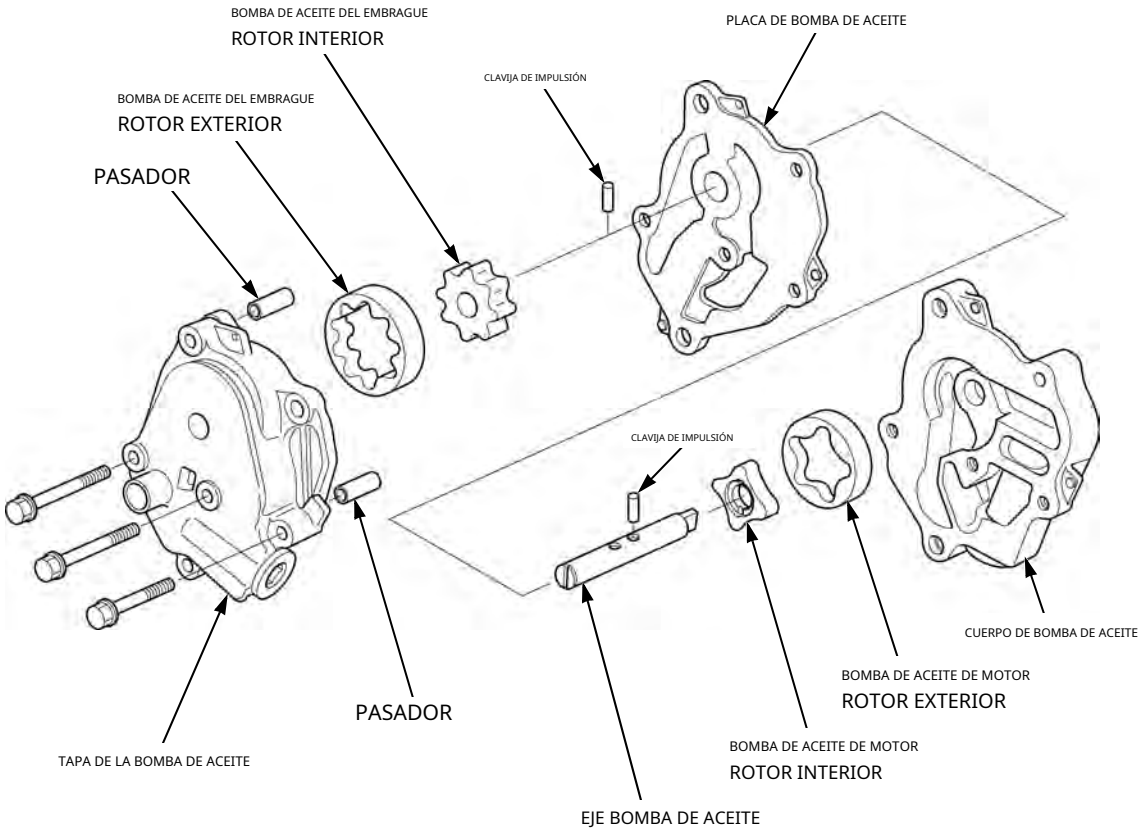


ASAMBLEA

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Sumerja todas las piezas en aceite de motor limpio.



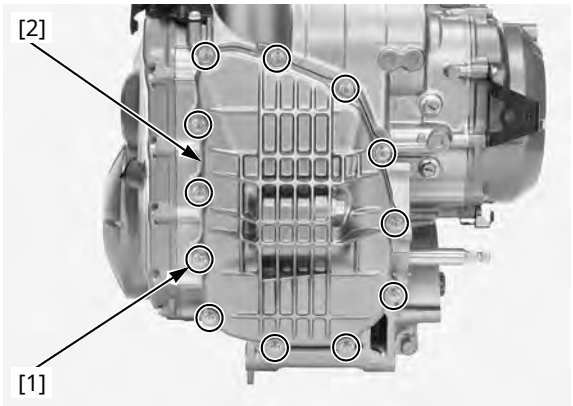
FILTRO DE ACEITE

ELIMINACIÓN

Drene el aceite del motor (página 3-13).

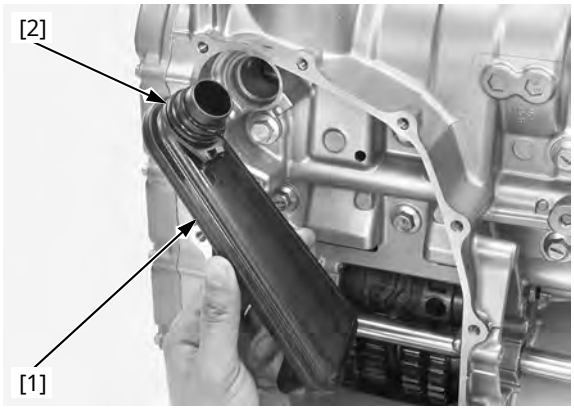
Retire el tubo de escape/silenciador (página 2-32).

Afloje los pernos [1] en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos y retire los pernos y el cárter de aceite [2].



Retire el colador de aceite [1] y el anillo de sellado [2].

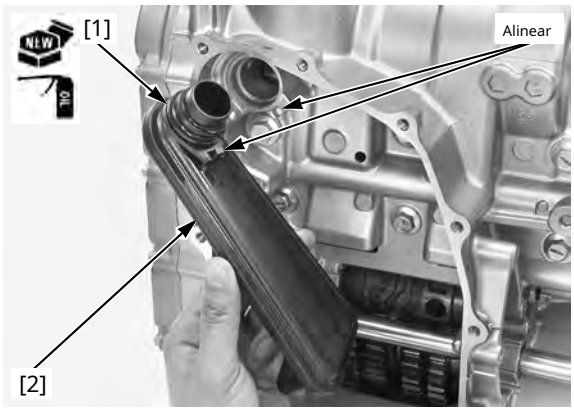
Limpie el tamiz del colador de aceite y verifique que no esté dañado, reemplácelo si es necesario.



INSTALACIÓN

Aplique aceite de motor a un nuevo anillo de sello [1] e instálelo en el colador de aceite [2].

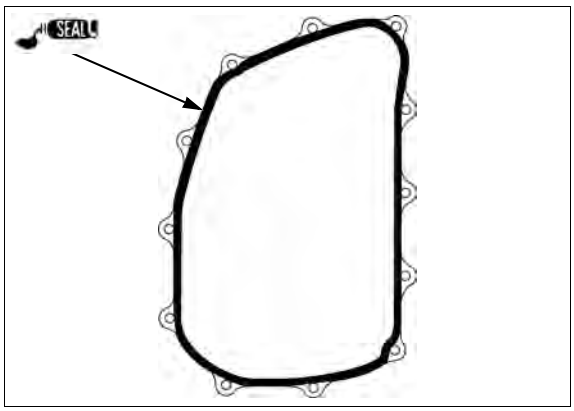
Instale el filtro de aceite en el cárter mientras alinea el saliente del filtro de aceite con la ranura del cárter.



Limpie a fondo la superficie de contacto del cárter de aceite.

Aplique sellador líquido (Three Bond 1207B o equivalente) a la superficie de contacto del cárter de aceite como se muestra.

NOTE:
No aplique más sellador líquido del necesario.

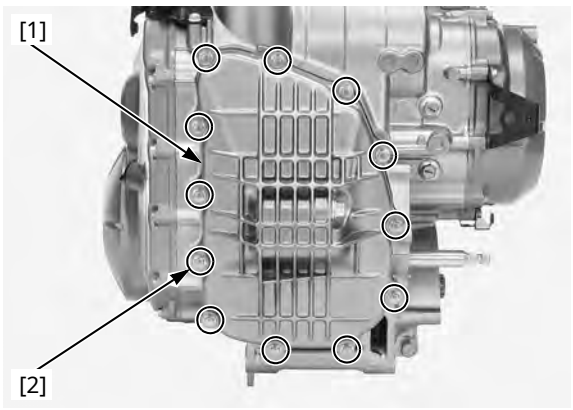


Instale el cárter de aceite [1] y los pernos [2].

Apriete los pernos en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos.

Instale el tubo de escape/silenciador (página 2-32).

Llene el motor con el aceite de motor recomendado y verifique que no haya fugas de aceite (página 3-12).



10. CULATA/VÁLVULAS

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES ····· 10-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ····· 10-3

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS····· 10-4

PRUEBA DE COMPRESIÓN DEL CILINDRO····· 10-5

TAPA DE CULATA····· 10-5

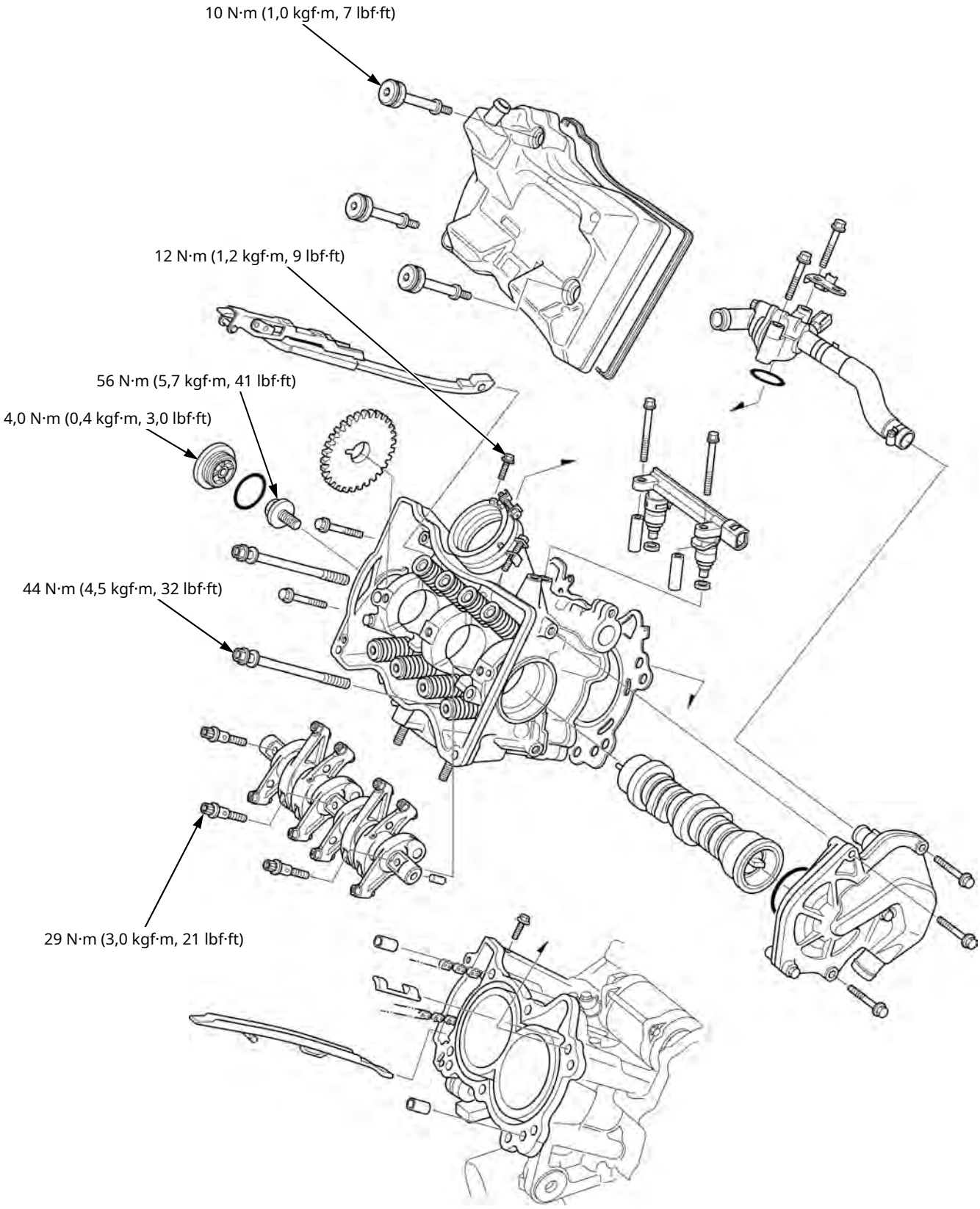
BALANCÍN ····· 10-8

TENSOR DE CADENA DE LEVA ····· 10-11

ÁRBOL DE LEVAS····· 10-13

CULATA ····· 10-16

COMPONENTE norte UBICACIÓN



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

- Esta sección cubre el servicio de la culata, las válvulas, el árbol de levas y el balancín.
- Los servicios de balancines se pueden realizar con el motor instalado en el bastidor. El servicio de la culata, las válvulas y el árbol de levas requiere la extracción del motor.
- Al desmontar, marque y guarde las piezas desmontadas para asegurarse de que se vuelvan a instalar en sus ubicaciones originales.
- Limpie todas las piezas desmontadas con disolvente de limpieza y séquelas soplándolas con aire comprimido antes de la inspección.
- El aceite lubricante del árbol de levas se alimenta a través de los conductos de aceite en la culata de cilindros. Limpiar los conductos de aceite antes de montar la culata.

- Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto al retirar la tapa de la culata de cilindros y la culata de cilindros.

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Compresión del cilindro a los 470 min-1(rpm)			1.775 kPa (18,1 kgf/cm2, 257 psi)	–
Juego de válvulas		EN	0,17 ± 0,02 (0,007 ± 0,001)	–
		EX	0,28 ± 0,02 (0,011 ± 0,001)	–
Balancín, balancín eje	Identificación del balancín		20.012 – 20.030 (0.7879 – 0.7886)	20.041 (0.7890)
	Eje de balancines OD		19,972 – 19,993 (0,7863 – 0,7871)	19.961 (0.7859)
	Juego de balancines a eje		0,019 – 0,058 (0,0007 – 0,0023)	0,08 (0,003)
Longitud de la cuña B del tensor de la cadena de distribución			–	6,0 (0,24)
Árbol de levas	Altura del lóbulo de la leva	EN	34,7897 – 35,0297 (1,36967 – 1,37912)	34.7697 (1.36888)
		EX	34,9227 – 35,1627 (1,37491 – 1,38436)	34.9027 (1.37412)
	Sin		–	0,04 (0,002)
	Diámetro exterior del muñón del árbol de levas		41,935 – 41,950 (1,6510 – 1,6516)	41.927 (1.6507)
válvula, válvula guía	Vástago de válvula OD	EN	4,975 – 4,990 (0,1959 – 0,1965)	4,965 (0,1955)
		EX	4,965 – 4,980 (0,1955 – 0,1961)	4,955 (0,1951)
	ID de guía de válvula	ENTRADA/EX	5.000 – 5.012 (0.1969 – 0.1973)	5,04 (0,198)
	Vástago a guía autorización	EN	0,010 – 0,037 (0,0004 – 0,0015)	0,075 (0,0030)
		EX	0,020 – 0,047 (0,0008 – 0,0019)	0,085 (0,0033)
	guía de válvula proyección arriba cabeza de cilindro	EN	17,7 – 18,0 (0,70 – 0,71)	–
		EX	19,6 – 19,9 (0,77 – 0,78)	–
	Ancho del asiento de la válvula	EN	0,90 – 1,10 (0,035 – 0,043)	1,5 (0,06)
		EX	1,30 – 1,50 (0,051 – 0,059)	1,9 (0,07)
Longitud libre del resorte de la válvula			49.07 (1.932)	48,1 (1,89)
Alabeo de la culata			–	0,10 (0,004)
ID del muñón del árbol de levas de la culata de cilindros			41,995 – 42,019 (1,6533 – 1,6543)	42.027 (1.6546)
Holgura entre la culata y el árbol de levas			0,045 – 0,084 (0,0018 – 0,0033)	0,10 (0,004)

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de cabeza hueca de la tapa de la culata	3	6	10 (1,0, 7)	
Perno de montaje de la placa del respiradero	8	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno del eje del balancín	3	8	29 (3,0, 21)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Tapa de mantenimiento del árbol de levas	1	36	4,0 (0,4, 3,0)	Ver página 10-11 Ver página 10-28
Perno del tensor de la cadena de distribución	2	6	12 (1.2, 9)	
Perno de rueda dentada de leva	1	10	56 (5.7, 41)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Tornillo de banda de manguera de agua	6	–	–	Ver página 10-16
Tornillo de banda aislante	1	5	–	Ver página 10-25
Perno especial de culata	6	9	44 (4.5, 32)	Aplique una solución de aceite de molibdeno a las roscas y la superficie de asiento.

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

- Los problemas de la parte superior del motor generalmente afectan el rendimiento del motor. Estos problemas se pueden diagnosticar mediante una prueba de compresión o rastreando los ruidos del motor hasta el extremo superior con un estetoscopio de varilla sonora.
- Si el rendimiento es deficiente a bajas velocidades, verifique que no haya humo blanco en la manguera del respiradero del cárter. Si la manguera está humeante, revise si hay un anillo de pistón agarrotado (página 15-16).

Compresión demasiado baja, arranque difícil o bajo rendimiento a baja velocidad

- Válvulas:
  - Ajuste incorrecto del juego de válvulas
  - Válvula quemada o doblada
  - Sincronización de válvulas incorrecta
  - Resorte de válvula roto
  - Asiento desigual de la válvula
- Cabeza de cilindro:
  - Junta de culata dañada o con fugas
  - Culata deformada o agrietada
  - Bujía suelta
- Cilindro, pistón o anillos de pistón desgastados (página 15-16)

Compresión demasiado alta, sobrecalentamiento o golpeteo

- Acumulación excesiva de carbón en la corona del pistón o en la cámara de combustión

Humo excesivo

- Cabeza de cilindro:
  - Vástago de válvula o guía de válvula desgastados
  - Sello de vástago dañado
- Cilindro, pistón o anillos de pistón desgastados (página 15-16)

Ruido excesivo

- Cabeza de cilindro:
  - Ajuste incorrecto del juego de válvulas
  - Válvula pegada o resorte de válvula roto
  - Árbol de levas dañado o desgastado
  - Cadena de distribución floja o desgastada
  - Cadena de distribución desgastada o dañada
  - Tensor de la cadena de distribución desgastado o dañado
  - Dientes de la rueda dentada desgastados
  - Balancín y/o eje desgastados
  - Balancín y extremo de vástago de válvula desgastados
- Cilindro, pistón o anillos de pistón desgastados (página 15-16)

Acertijo ocioso

- Baja compresión del cilindro

PRUEBA DE COMPRESIÓN DEL CILINDRO

Elimina lo siguiente:

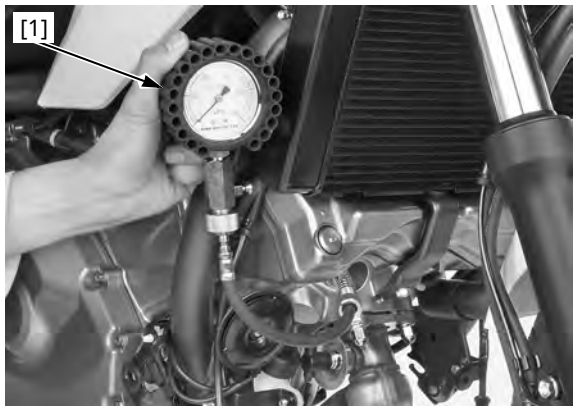
– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15)
– Carenado inferior (página 2-28)

Caliente el motor a la temperatura normal de funcionamiento. Pare el motor y retire todas las tapas de las bujías y las bujías (página 3-8).

Desconecte el conector 1P (negro) de la bomba de combustible [1].



Instale un manómetro de compresión [1] en el orificio de la bujía.



Abra el acelerador por completo y arranque el motor con el motor de arranque hasta que la lectura del indicador deje de aumentar.

La lectura máxima generalmente se alcanza en 4 a 7 segundos.

ESTÁNDAR:

1.775 kPa (18,1 kgf/cm$_2$, 257 psi) a los 470 minutos$_{-1}$(rpm)

La baja compresión puede ser causada por:

– Junta de culata soplada
– Ajuste incorrecto de la holgura de válvulas
– Fuga de válvula
– Anillo de pistón o cilindro desgastado

La alta compresión puede ser causada por:

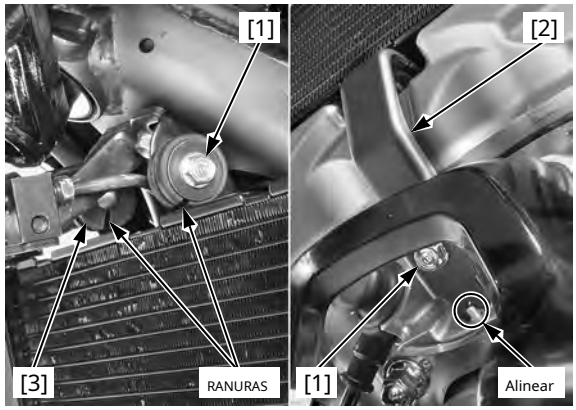
– Depósitos de carbonilla en la cámara de combustión o en la cabeza del pistón

CUBIERTA DE TAPA DE CILINDRO

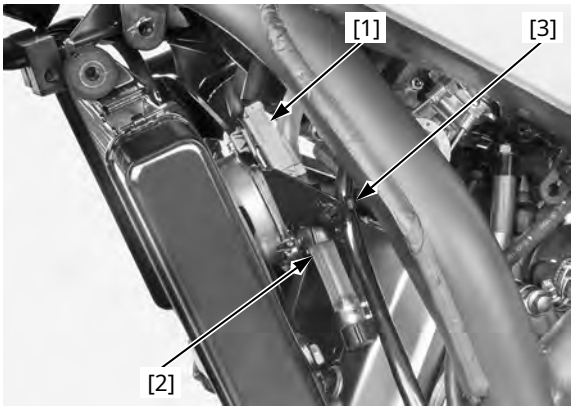
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire los pernos [1] y el soporte inferior del radiador [2].

Suelte el saliente del radiador de la goma de montaje del radiador [3].



Suelte el conector 3P (gris) del motor del ventilador [1], la manguera de drenaje de la carcasa del filtro de aire [2] y el cable de la bujía [3] del radiador.



Baje el radiador y desconecte la manguera del respiradero del cárter [1].

NOTE:

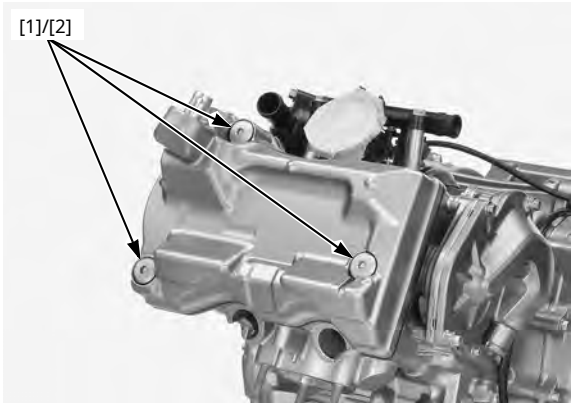
Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.



Retire los pernos de cabeza hueca de la tapa de la culata [1] y las gomas de montaje [2].

NOTE:

Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.

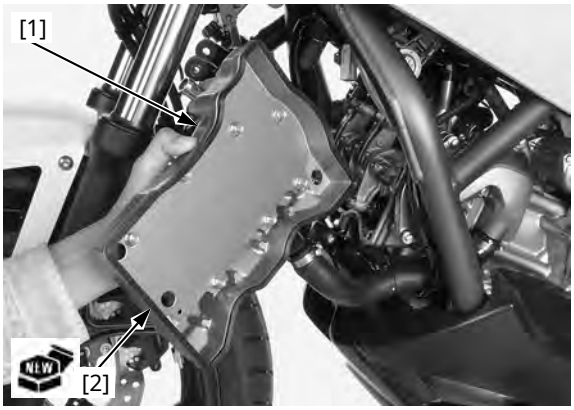


Retire la tapa de la culata de cilindros [1] de la culata de cilindros.

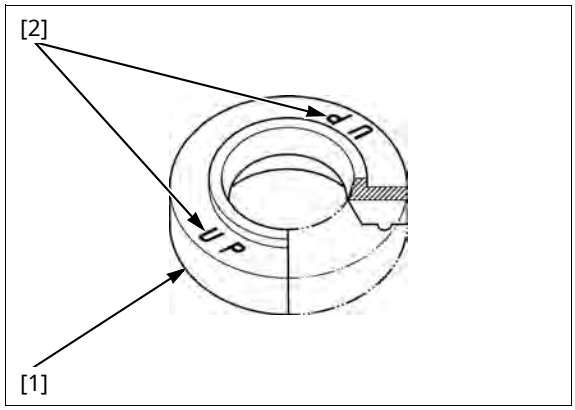
NOTE:

Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.

Retire el empaque de la tapa de la culata de cilindros [2] de la tapa de la culata de cilindros.



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

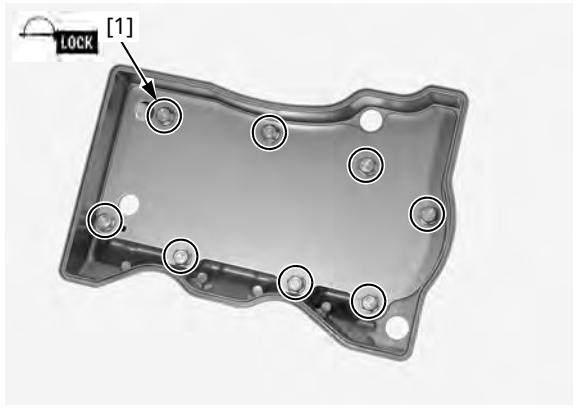
- Reemplace el empaque de la tapa de la culata por uno nuevo.
- Comprobar que las gomas de montaje [1] estén en buen estado, sustituirlas si es necesario.
- Instale las gomas de montaje con su marca "UP" [2] hacia arriba.
- Dirija el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).
- Asegúrese de que las ranuras de goma de montaje del radiador estén hacia abajo.
- Alinee la ranura del tirante inferior del radiador con la lengüeta de la culata.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

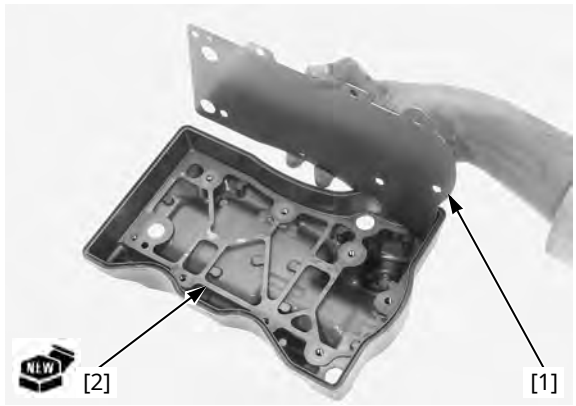
Pernos de cabeza hueca de la tapa de la culata:
10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

DESMONTAJE/MONTAJE

Retire los pernos de montaje de la placa del respiradero [1].



Retire la placa de ventilación [1] y la junta [2]. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



NOTE:

- Reemplace la junta de la placa del respiradero por una nueva.
- Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de montaje de la placa del respiradero (página 10-3).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje de la placa del respiradero:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

BALANCÍN

ELIMINACIÓN

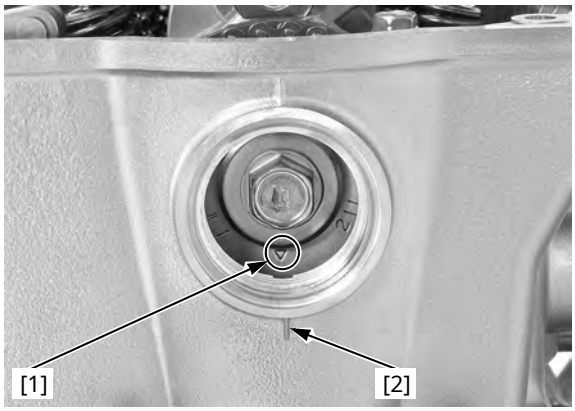
Retire la tapa de la culata de cilindros (página 10-5).

Retire la tapa de mantenimiento del árbol de levas [1] y la junta tórica [2].

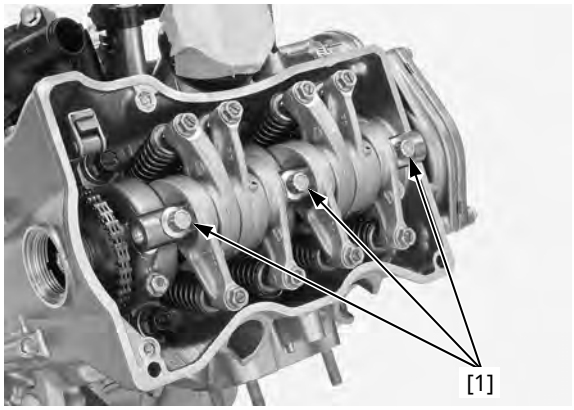


Retire la tapa del orificio del cigüeñal (página 3-10).

Gire el cigüeñal en sentido antihorario y alinee la marca " " [1] en la rueda dentada de la leva con la línea de índice de la culata inferior [2].



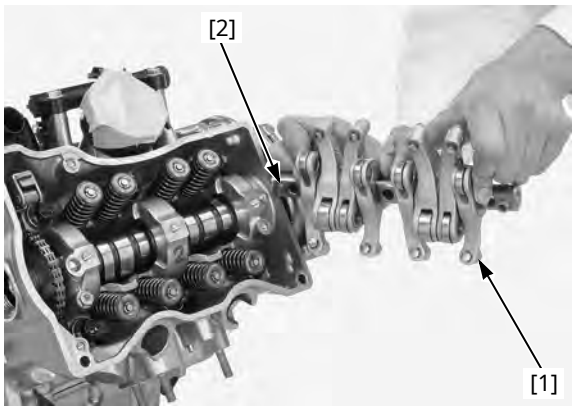
Retire los pernos del eje del balancín [1].



Retire el conjunto de balancines [1].

NOTE:
Tenga cuidado de no dejar que el pasador guía [2] caiga en el cárter.

Retire el pasador del eje del balancín.



DESMONTAJE/MONTAJE

Retire las arandelas [1] y los balancines del eje del balancín [2].

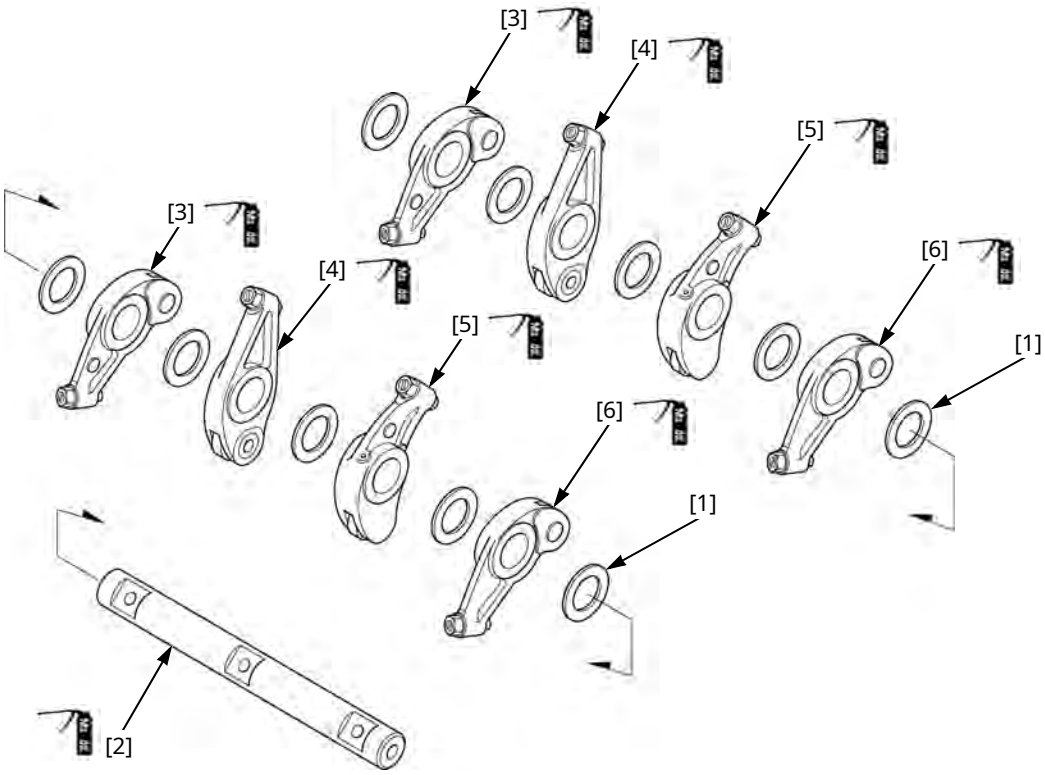
Aplique una solución de aceite de molibdeno a la superficie deslizante del balancín y a la superficie exterior del eje del balancín.

Instale las arandelas y los balancines en el eje del balancín.

NOTE:

Consejos de identificación de balancines

- Marca "PWC-A": balancín de escape A [3]
- Marca de pintura blanca: Balancín de admisión S [4]
- Sin marca: Balancín de admisión P [5]
- Marca "PWC-B": balancín de escape B [6]



INSPECCIÓN

Revise la superficie deslizante de cada balancín para ver si está desgastada o dañada.

Revise el orificio de aceite para ver si hay obstrucciones en cada balancín. Mida el ID del balancín

LÍMITE DE SERVICIO: 20,041 mm (0,7890 in)



Compruebe si la superficie deslizante del eje del balancín está desgastada o dañada.

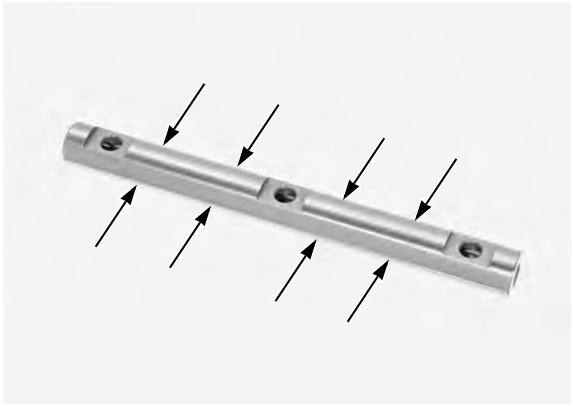
Revise el orificio de aceite para ver si hay obstrucciones en el eje del balancín.

Mida el diámetro exterior del eje del balancín en el área de deslizamiento del balancín.

LÍMITE DE SERVICIO: 19,961 mm (0,7859 pulg.)

Calcule la holgura entre los balancines y el eje.

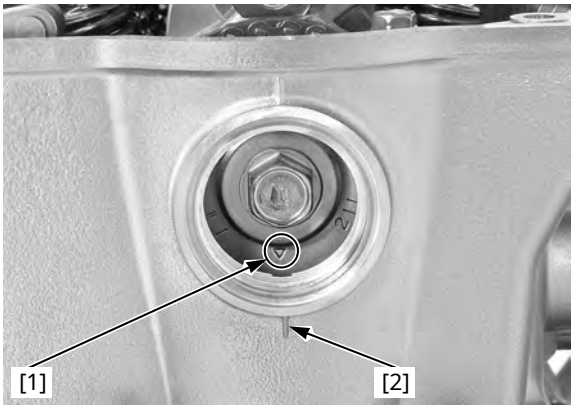
LÍMITE DE SERVICIO: 0,08 mm (0,003 pulg.)



INSTALACIÓN

Asegúrese de que la marca " " [1] en la rueda dentada de la leva mire hacia la línea de índice de la culata de cilindros inferior [2].

Si no se alinea, gire el cigüeñal en sentido antihorario y alinéelo.

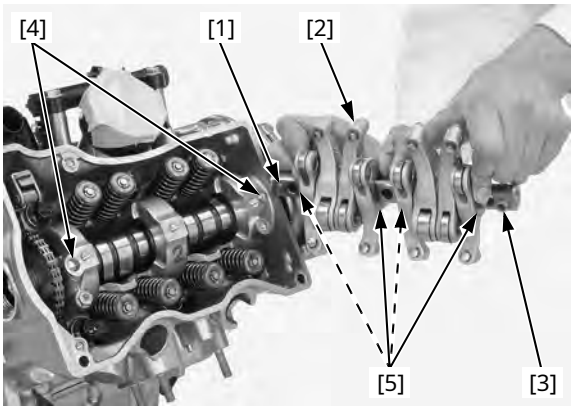


Instale el pasador guía [1] en el eje del balancín.

Instale el conjunto de balancines [2].

NOTE:

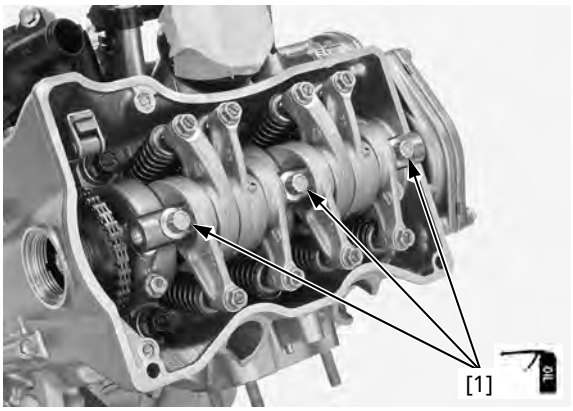
- Alinee el saliente [3] y el pasador guía con los orificios de la culata [4].
- Asegúrese de que las arandelas [5] estén instaladas en la posición correcta.
- Tenga cuidado de que el pasador no caiga en el cárter.



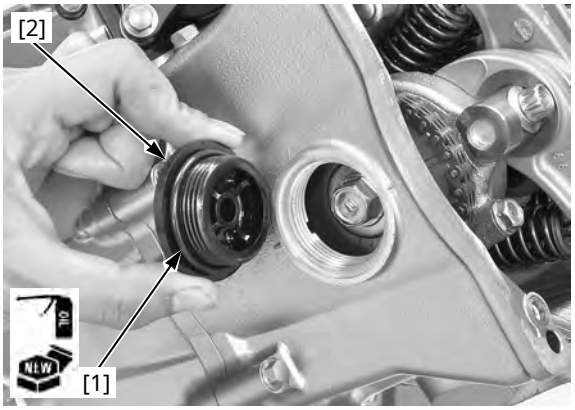
Aplique aceite de motor a las roscas de los pernos del eje del balancín y a la superficie de asiento.

Instale y apriete los pernos del eje del balancín [1] al par especificado.

TORSIÓN: 29 N·m (3,0 kgf·m, 21 lbf·ft)



Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva [1] e instálela en la tapa de mantenimiento del árbol de levas [2].

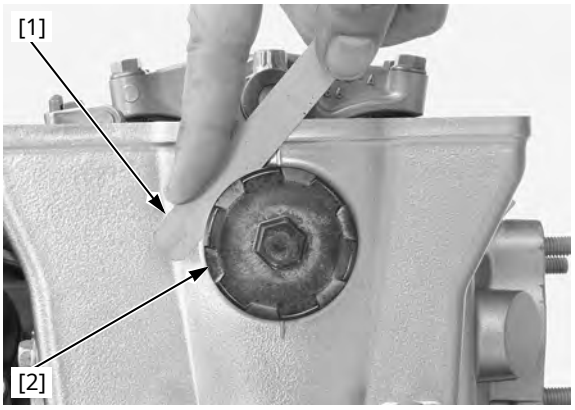


Instale temporalmente la tapa de mantenimiento del árbol de levas en la culata.

Si se quita el motor del bastidor, apriete la tapa de mantenimiento del árbol de levas al par especificado.

TORQUE: 4,0 N·m (0,4 kgf·m, 3,0 lbf·ft)

Si el motor está instalado en el bastidor, inserte una galga de espesores (0,1 mm) [1] entre la tapa de mantenimiento del árbol de levas y la culata.



Apriete firmemente la tapa de mantenimiento del árbol de levas.

Retire el calibrador de espesores.

Apriete más la tapa de mantenimiento del árbol de levas a 30°.

NOTE:

El tamaño de un área cóncava [2] es equivalente a 30°.

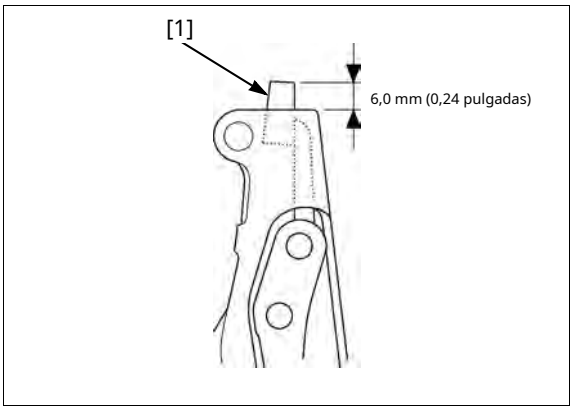
Instale lo siguiente:

– Tapa de culata (página 10-5)
– Tapa del orificio del cigüeñal (página 3-12)

TENSOR DE CADENA DE LEVAS

INSPECCIÓN DE LA CADENA DE LEVAS

Retire la tapa de la culata de cilindros (página 10-5). Mida la longitud de la cuña del tensor de la cadena de distribución B [1]. **LÍMITE DE SERVICIO: 6,0 mm (0,24 pulg.)**



Reemplace la cadena de distribución por una nueva si la proyección excede el límite de servicio.

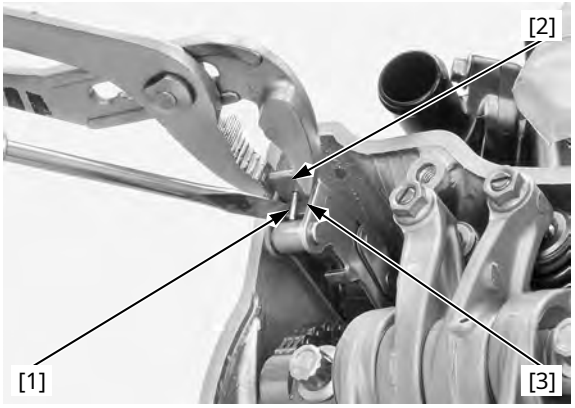
Para el reemplazo de la cadena de distribución, retire lo siguiente:

– Rueda dentada de leva (página 10-13)
– Engranaje impulsor primario
  – NC700X/XA/S/SA (página 11-15)
  – NC700XD/SD (página 12-108)

LIBERACIÓN DE LA TENSIÓN DE LA CADENA DE LEVAS

Retire la tapa de la culata de cilindros (página 10-5).

Instale un pasador de 2 mm de diámetro exterior [1] en el orificio de la cuña A del tensor de la cadena de distribución mientras tira de la cuña A [2] hacia arriba y empuja hacia abajo la cuña B [3].



NOTE:

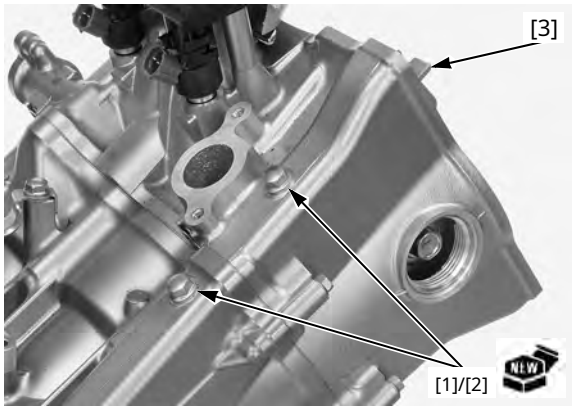
Tenga cuidado de no dejar que el pasador de 2 mm caiga en el cárter.

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la carcasa del termostato (página 8-7). Libere la tensión de la cadena de distribución (página 10-11).

Retire los pernos del tensor de la cadena de distribución [1] y las arandelas de sellado [2].

Retire el tensor de la cadena de distribución [3].

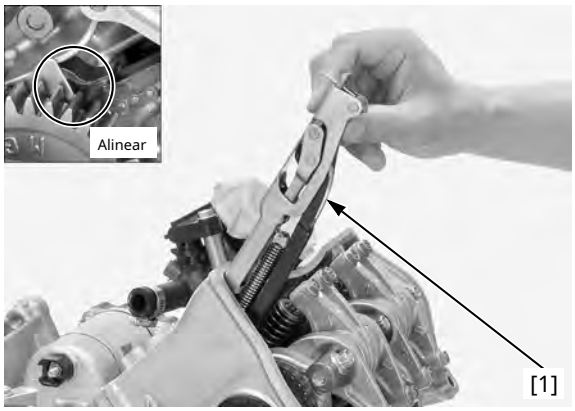


Instale el tensor de la cadena de distribución [1] mientras alinea el extremo del tensor con la ranura del cárter.

Instale nuevas arandelas de sellado, pernos del tensor de la cadena de distribución y apriete los pernos del tensor de la cadena de distribución al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

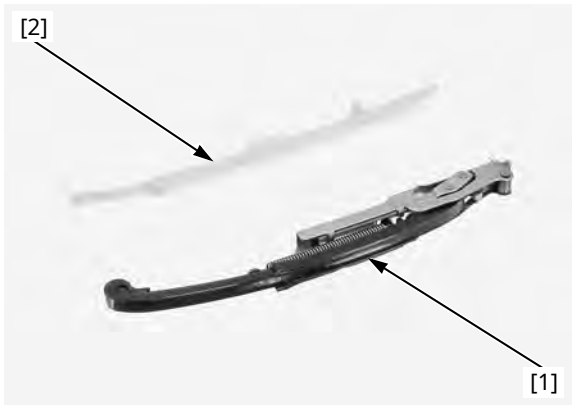
Aplique la tensión de la cadena de distribución (página 10-12). Instale la caja del termostato (página 8-7).



INSPECCIÓN

Retire el tensor de la cadena de distribución (página 10-12). Revise el tensor de la cadena de distribución [1] para ver si está desgastado o dañado. Reemplace el tensor de la cadena de distribución si es necesario.

Retire la guía de la cadena de distribución (página 10-16). Revise la guía de la cadena de distribución [2] para ver si está desgastada o dañada. Reemplace la guía de la cadena de distribución si es necesario.



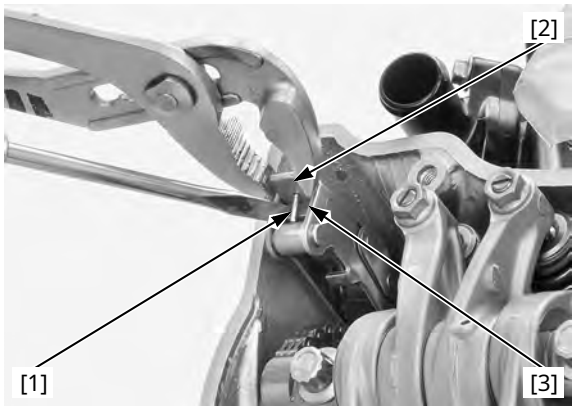
APLICACIÓN DE TENSIÓN DE LA CADENA DE LEVAS

Retire el pasador de 2 mm de diámetro exterior [1] del orificio de la cuña A del tensor de la cadena de distribución mientras tira de la cuña A [2] hacia arriba y empuja hacia abajo la cuña B [3].

NOTE:

Tenga cuidado de no dejar que el pasador de 2 mm caiga en el cárter.

Instale la tapa de la culata de cilindros (página 10-5).



ÁRBOL DE LEVAS

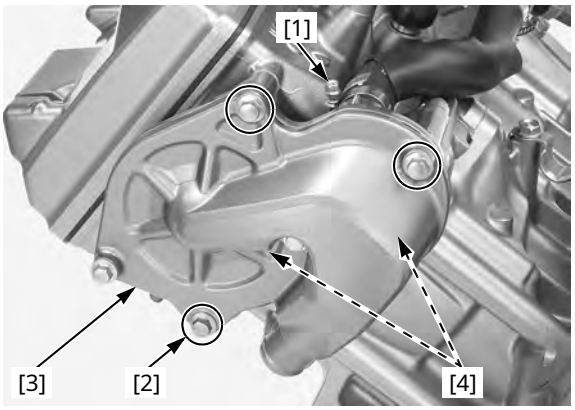
ELIMINACIÓN

Retire el motor.

– NC700X/XA/S/SA (página 16-5)
– NC700XD/SD (página 16-9)

Afloje el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua [1] y desconecte la manguera de derivación de agua.

Retire los pernos [2], la bomba de agua [3] y las juntas tóricas [4].



Retire el balancín (página 10-8). Libere la tensión de la

cadena de distribución (página 10-11).

Afloje el perno de la rueda dentada de la leva [1] sujetando el perno de montaje del volante y retírelo.

Retire el perno de la rueda dentada de la leva y la rueda dentada de la leva [2] quitando la cadena de la leva [3] de la rueda dentada de la leva.

NOTE:
Conecte un trozo de alambre a la cadena de distribución para evitar que se caiga en el cárter.



Retire el árbol de levas [1].



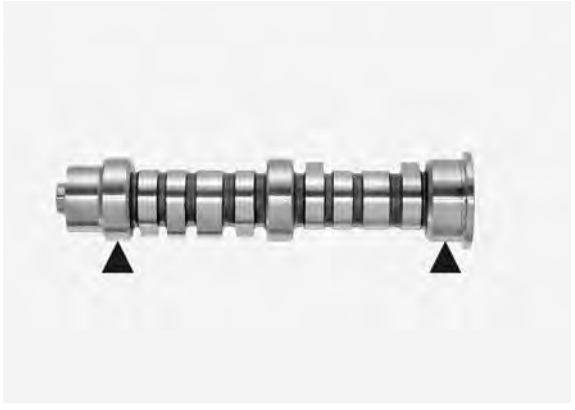
INSPECCIÓN

ÁRBOL DE LEVAS

Revise las superficies de la leva y del muñón del árbol de levas en busca de rayas, rayones o evidencia de lubricación insuficiente.

Apoye ambos lados del árbol de levas (en los muñones) con bloques en V y verifique el descentramiento del árbol de levas con un reloj comparador.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,04 mm (0,002 pulg.)

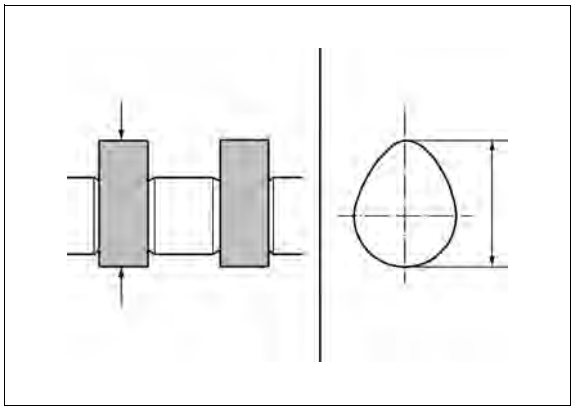


Con un micrómetro, mida la altura de cada lóbulo de leva.

LÍMITES DEL SERVICIO:

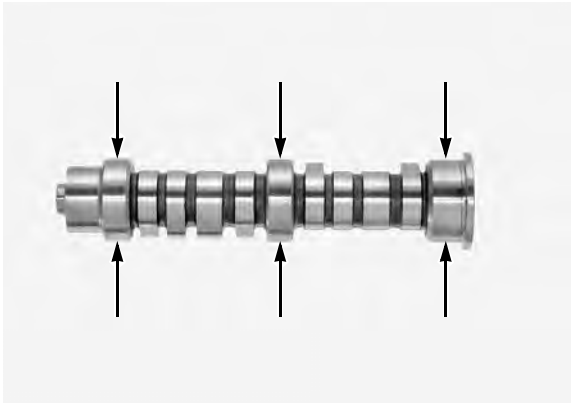
ENTRADA: 34,7697 mm (1,36888 pulgadas)

EX: 34,9027 mm (1,37412 pulgadas)



Mida el DE de los muñones del árbol de levas

LÍMITE DE SERVICIO: 41,927 mm (1,6507 pulg.)



CABEZA DE CILINDRO

Mida el ID del muñón del árbol de levas de la culata

LÍMITE DE SERVICIO: 42,027 mm (1,6546 in)

Calcule la holgura entre la culata y el árbol de levas.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,10 mm (0,004 pulg.)



PIÑÓN DE LEVA

Revise los dientes de la rueda dentada de la leva para ver si están desgastados o dañados.



INSTALACIÓN

Aplique una solución de aceite de molibdeno a los lóbulos, muñones y superficies de empuje del árbol de levas.

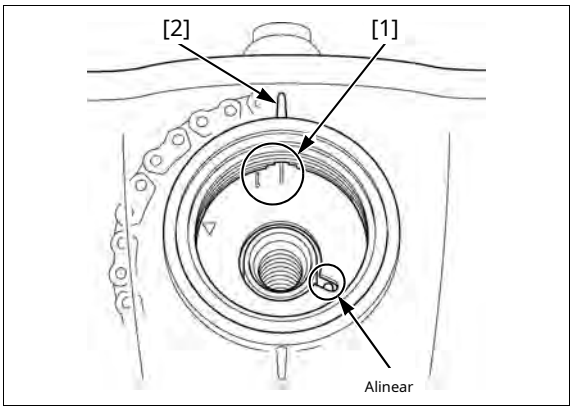
Instale el árbol de levas [1].



Alinee la marca "1T" en el volante con la muesca de índice en la cubierta del alternador (página 3-10).

Alinee la marca "1" [1] en la rueda dentada de la leva con la línea de índice superior [2] en la culata e instale la cadena de distribución en la rueda dentada de la leva.

Instale la rueda dentada de la leva en el árbol de levas alineando la ranura con el pasador.



Aplique aceite de motor a las roscas del perno de la rueda dentada de la leva y a la superficie de asiento.

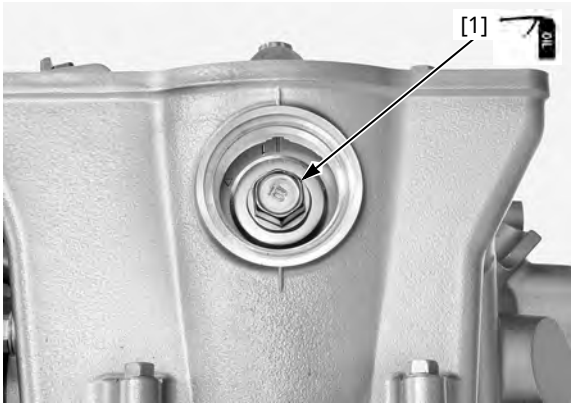
Instale el perno de la rueda dentada de la leva [1].

Sostenga el perno de montaje del volante y apriete el perno de la rueda dentada de la leva al par especificado.

TORQUE: 56 N·m (5,7 kgf·m, 41 lbf·ft)

Aplique la tensión de la cadena de distribución (página

10-12). Instale el balancín (página 10-10).



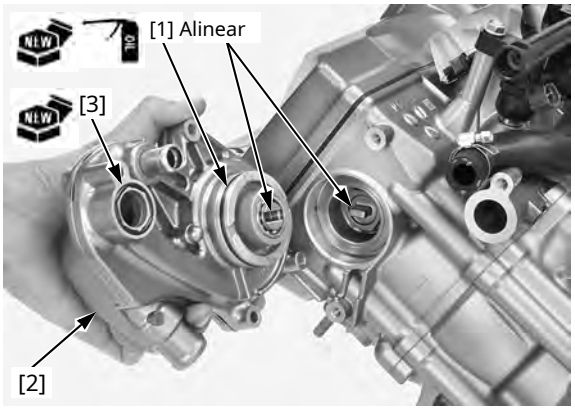
Aplique aceite de motor a una junta tórica grande nueva [1] e instálela en la bomba de agua [2].

Instale una junta tórica nueva [3] en la bomba de

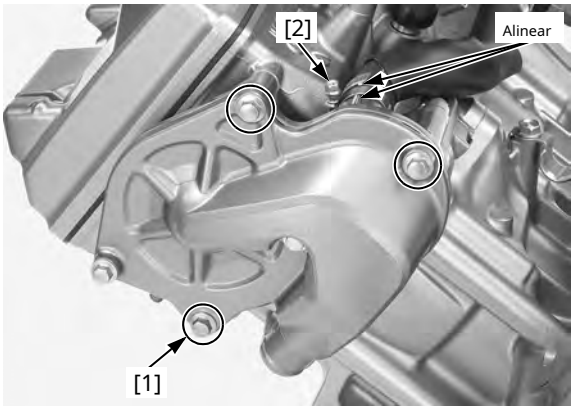
agua. Instale la bomba de agua en la culata.

NOTE:

Alinee la ranura del eje de la bomba de agua con la lengüeta del árbol de levas.



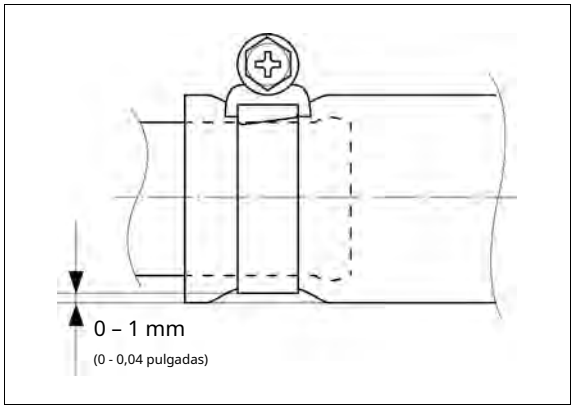
Instale y apriete los pernos [1]. Conecte la manguera de derivación de agua [2].



NOTE:

- Alinee la marca de índice de la manguera de derivación de agua con la lengüeta de la bomba de agua.
- Dirija las mangueras correctamente (página 1-25).

Apriete los tornillos de la banda de la manguera de agua al rango especificado como se muestra.



Instale el motor.

– NC700X/XA/S/SA (página 16-15)
– NC700XD/SD (página 16-21)

CABEZA DE CILINDRO

ELIMINACIÓN

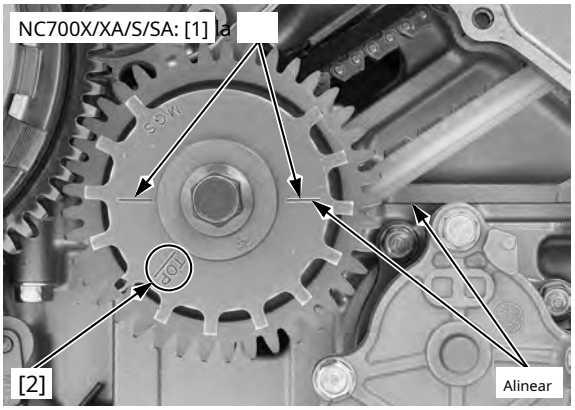
Elimina lo siguiente:

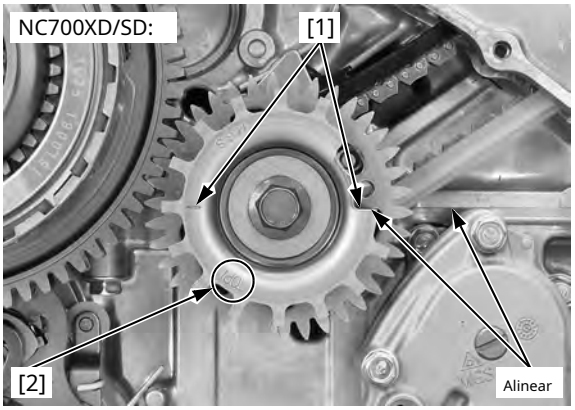
- Motor
  – NC700X/XA/S/SA (página 16-5)
  – NC700XD/SD (página 16-9)
– Tapa de culata (página 10-5)
– Tapa del cárter derecho
  – NC700X/XA/S/SA(página 11-5)
  – NC700XD/SD (página 12-97)

Retire la tapa de mantenimiento del árbol de levas [1] y la junta tórica [2].



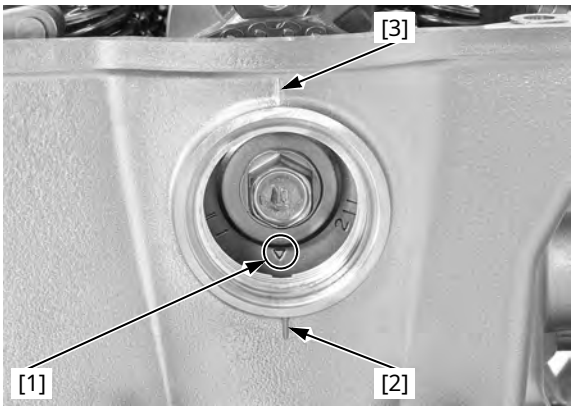
Gire el cigüeñal en el sentido de las agujas del reloj y alinee las líneas de índice [1] con la superficie mate del cárter, mientras que el "TOP" marca [2] está hacia abajo.





Asegúrese de que la marca " " [1] en la rueda dentada de la leva mire hacia la línea de índice de la culata de cilindros inferior [2].

Si la marca " " en la rueda dentada de la leva mira hacia la línea de índice de la culata de cilindros superior [3], gire el cigüeñal en el sentido de las agujas del reloj una vuelta completa (360°) y vuelva a alinear la marca " " con la línea de índice de la culata de cilindros inferior.



Retire el tensor de la cadena de distribución (página 10-12).

Inserte el soporte del engranaje [1] entre el engranaje impulsor primario y el engranaje impulsado.

HERRAMIENTA:

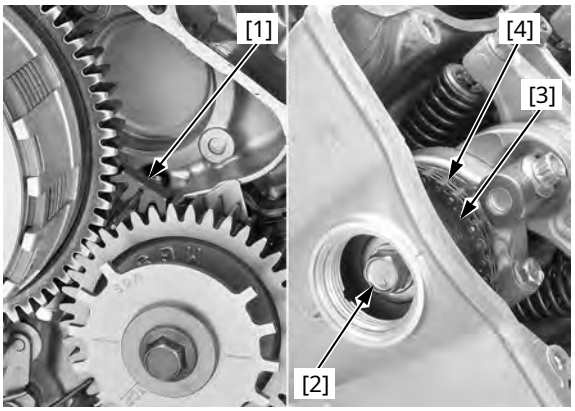
Porta engranajes, 2.5 **07724-0010100**

Retire el perno de la rueda dentada de la leva [2].

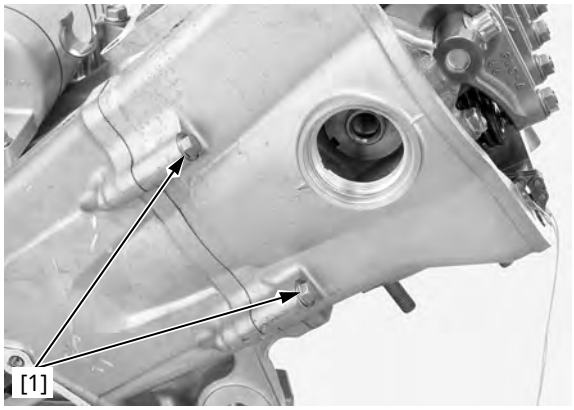
Retire la rueda dentada de la leva [3] quitando la cadena de la leva [4] de la rueda dentada de la leva.

NOTE:

Conecte un trozo de alambre a la cadena de distribución para evitar que se caiga en el cárter.



Retire los pernos de 6 mm [1].



Retire los tornillos especiales de la culata [1].

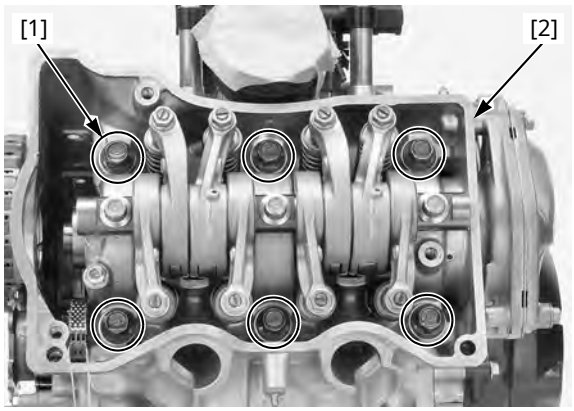
NOTE:

Afloje los tornillos especiales de la culata en un patrón cruzado en 2 o 3 pasos.

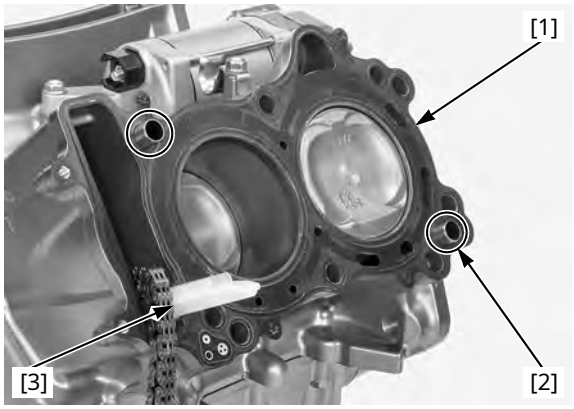
Retire la culata [2].

NOTE:

- Fije un trozo de alambre a la cadena de distribución para evitar que caiga en el cárter.
- No golpee el cilindro con demasiada fuerza y no dañe la superficie de contacto con un destornillador.

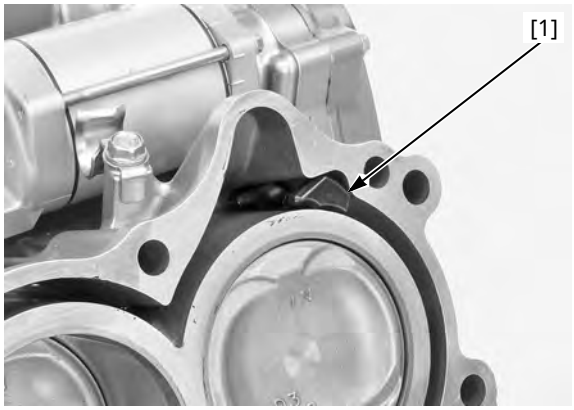


Retire la junta [1], los pasadores guía [2] y la guía de la cadena de distribución [3].



Retire la placa divisoria [1].

Revise la placa divisoria para ver si está deteriorada o dañada.

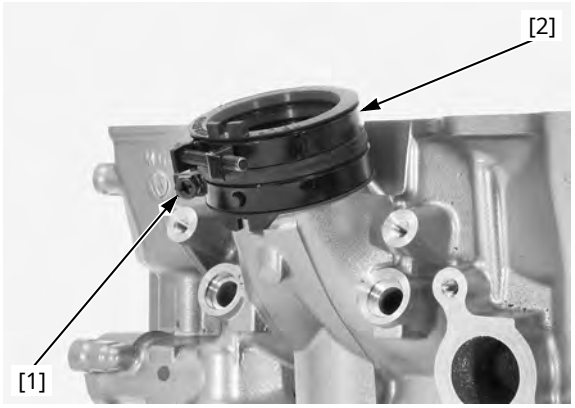


DESMONTAJE

Elimina lo siguiente:

– Culata (página 10-16)
– Bujía (página 3-8)
– Inyector (página 7-20)
– Árbol de levas (página 10-13)

Afloje los tornillos de la banda aislante [1] y retire el aislante [2].



Quite las chavetas del resorte de la válvula usando la herramienta especial como se muestra.

HERRAMIENTA:

Compresor de resorte de válvula **07757-0010000**

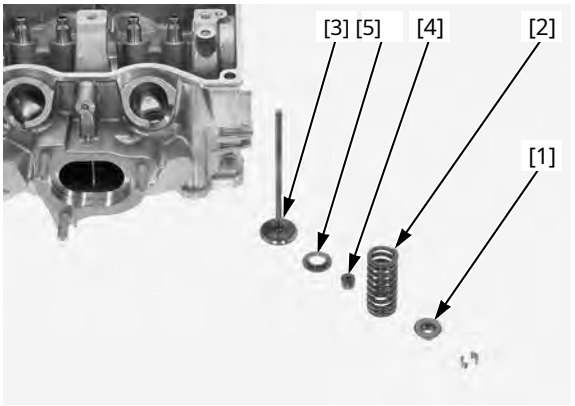


NOTE:

Para evitar la pérdida de tensión, no comprima los resortes de las válvulas más de lo necesario para quitar las chavetas.

Elimina lo siguiente:

– Retenedor de resorte [1]
– Resorte de válvula [2]
– Válvula [3]
– Sello de vástago [4]
– Asiento de resorte de válvula [5]



NOTE:

Marque todas las piezas durante el desmontaje para que puedan volver a colocarse en sus ubicaciones originales.

INSPECCIÓN

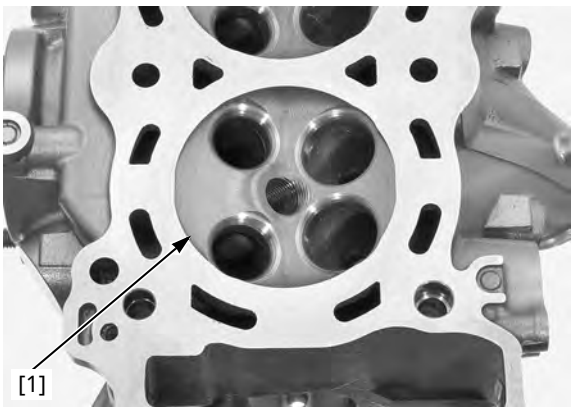
CABEZA DE CILINDRO

Retire los depósitos de carbón de las cámaras de combustión [1].

NOTE:

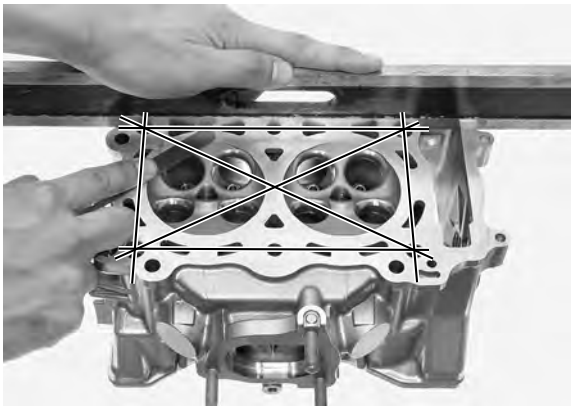
Evite dañar la superficie de la junta.

Revise el orificio de la bujía y las áreas de la válvula en busca de grietas.



Revise la culata de cilindros en busca de deformaciones con una regla y una galga de espesores.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,10 mm (0,004 pulg.)

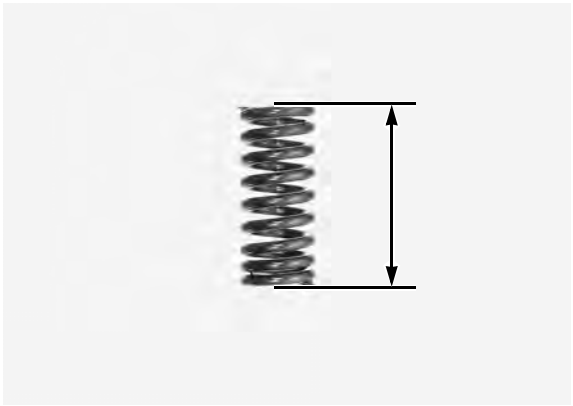


RESORTE DE VÁLVULA

Mida la longitud libre del resorte de la válvula.

LÍMITE DE SERVICIO: 48,1 mm (1,89 pulg.)

Reemplace los resortes si son más cortos que los límites de servicio.



VÁLVULA/GUÍA DE VÁLVULA

Comprobar que la válvula se mueve suavemente en la guía.

Inspeccione cada válvula en busca de dobleces, quemaduras o desgaste anormal del vástago.

Mida y registre el diámetro externo de cada vástago de válvula

LÍMITES DEL SERVICIO:

ENTRADA: 4,965 mm (0,1955 pulgadas)

EX: 4,955 mm (0,1951 pulgadas)

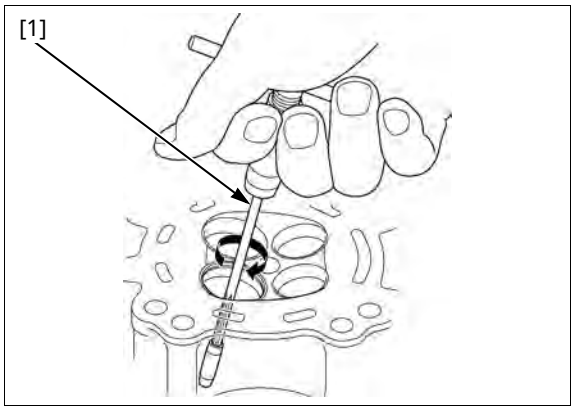


Escariar las guías para eliminar los depósitos de carbón antes de comprobar los espacios libres.

Inserte el escariador [1] desde el lado de la cámara de combustión de la culata y gírelo siempre en el sentido de las agujas del reloj.

HERRAMIENTA:

Escariador de guía de válvula, 5.010 mm **07984-MA60001**



Mida y registre cada ID de guía de válvula

LÍMITE DE SERVICIO: 5,04 mm (0,198 pulg.)

Reste el diámetro exterior de cada vástago de válvula del diámetro interior de la guía correspondiente para obtener la holgura entre el vástago y la guía.

LÍMITES DEL SERVICIO:

ENTRADA: 0,075 mm (0,0030 pulg.)

EX: 0,085 mm (0,0033 pulg.)



Refrentar la válvula asientos cada vez que las guías de válvula son reemplazado (página 10-22).

Si la holgura entre el vástago y la guía está fuera de lo estándar, determine si se necesita una nueva guía con dimensiones estándar. traería la holgura dentro de la tolerancia. En ese caso, reemplace las guías según sea necesario y escarie para que encaje.
Si la holgura entre el vástago y la guía excede el límite de servicio con las guías nuevas, reemplace las válvulas y las guías.

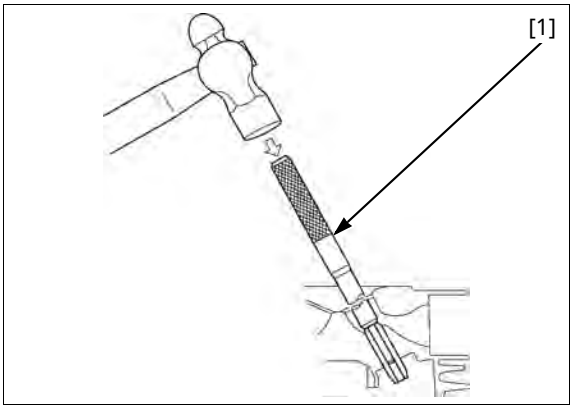
REEMPLAZO DE GUIA DE VALVULA

Enfríe las guías de válvula de reemplazo en la sección del congelador de un refrigerador durante aproximadamente una hora.

No utilice un soplete para calentar la culata; puede causar pandeo.

Caliente la culata a 100 – 150 °C (212 – 302 °F) con una placa caliente o un horno.
Para evitar quemaduras, use guantes gruesos cuando manipule la culata calentada.

Apoye la culata y saque las guías de válvula del lado de la cámara de combustión de la culata.



HERRAMIENTA:

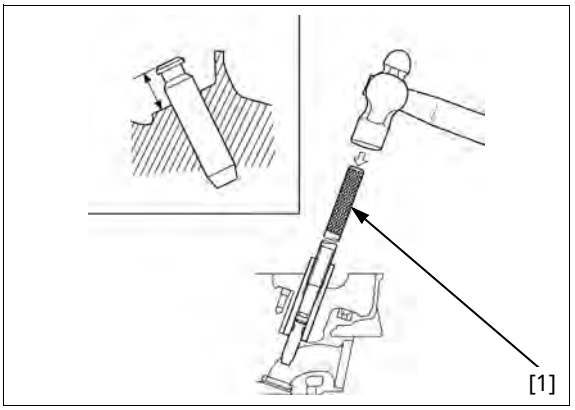
Impulsor de guía de válvula [1] **07942-8920000**

Introduzca las guías de válvula a la profundidad especificada desde la parte superior de la culata.

PROFUNDIDAD ESPECIFICADA:

ENTRADA: 17,7 – 18,0 mm (0,70 – 0,71 pulgadas)

EX: 19,6 – 19,9 mm (0,77 – 0,78 pulgadas)



HERRAMIENTA:

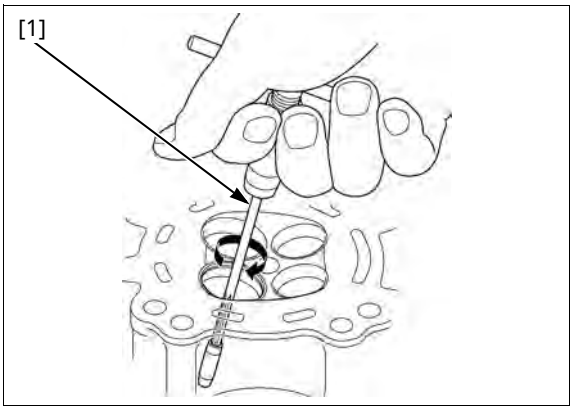
Impulsor de guía de válvula [1] **07743-0020000**

Deje que la culata se enfríe a temperatura ambiente.

Utilice aceite de corte en el escariador durante esta operacion.

Escariar nuevas guías de válvula después de la instalación.

Inserte el escariador [1] desde el lado de la cámara de combustión de la culata y gírelo siempre en el sentido de las agujas del reloj.



HERRAMIENTA:

Escariador de guía de válvula, 5.010 mm **07984-MA60001**

Limpie bien la culata para eliminar cualquier partícula de metal.

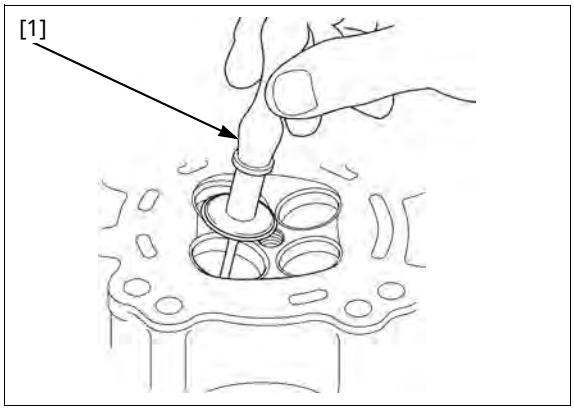
Refrente el asiento de la válvula (página 10-22).

INSPECCIÓN/REPARACIÓN DEL ASIENTO DE LA VÁLVULA

Limpie a fondo las válvulas de admisión y escape para eliminar los depósitos de carbón.

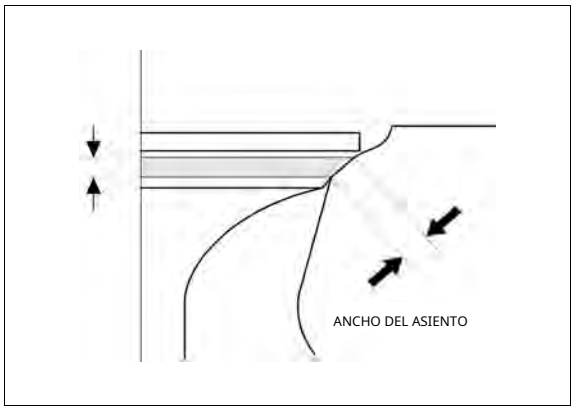
Aplique una capa ligera de azul de Prusia a los asientos de las válvulas.

Golpee suavemente las válvulas y los asientos con una manguera de goma u otra herramienta de pulido manual [1].



Retire la válvula e inspeccione la cara del asiento de la válvula. El contacto del asiento de la válvula debe estar dentro del ancho especificado e incluso en toda la circunferencia.

ESTÁNDAR:
IN: 0,90 – 1,10 mm (0,035 – 0,043 in) EX: 1,30 – 1,50 mm (0,051 – 0,059 in)
LÍMITES DE SERVICIO:
ENTRADA: 1,5 mm (0,06 pulg.) EX: 1,9 mm (0,07 pulg.)



Si el ancho del asiento no está dentro de las especificaciones, rectifique el asiento de la válvula (página 10-23).

Inspeccione la cara del asiento de la válvula en busca de:

- Ancho desigual del asiento:
  - – Vuelva a colocar la válvula y rectifique el asiento de la válvula.
- Rostro dañado:
  - – Vuelva a colocar la válvula y rectifique el asiento de la válvula.

Las válvulas no se pueden rectificar.

Si la cara de una válvula está quemada o muy desgastada o si hace contacto con el asiento de manera desigual, reemplace la válvula.

- Área de contacto (demasiado alta o demasiado baja)
  - – Refrentar el asiento de la válvula.

REFACCIÓN DE ASIENTO DE VÁLVULA

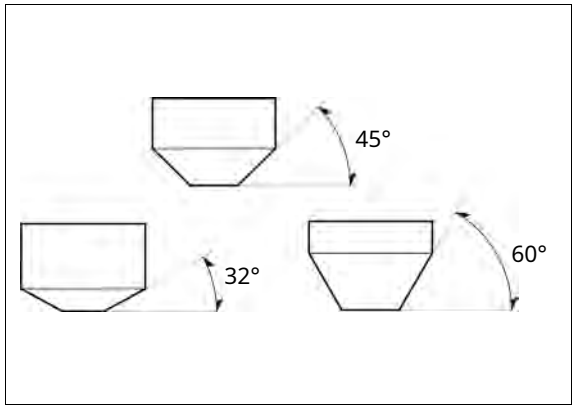
Sigue la reorientación del fabricante operando instrucciones.

Se recomiendan cortadores/pulidoras de asientos de válvulas o equipos equivalentes para rectificar asientos de válvulas para corregir los asientos de válvulas desgastados.

Si el área de contacto es demasiado alta en la válvula, se debe bajar el asiento con un cortador plano de 32°.

Si el área de contacto es demasiado baja en la válvula, el asiento debe elevarse con un cortador interior de 60°.

Vuelva a terminar el asiento según las especificaciones, utilizando un cortador de acabado de 45°.



Vuelva a colocar el asiento con un cortador de 45° cada vez que una válvula se reemplaza la guía.

Utilice un cortador de 45° para eliminar cualquier aspereza o irregularidades del asiento.

HERRAMIENTAS:

Cortador de asiento, 27,5 mm (45° IN)	**07780-0010200**
Cortador de asiento, 24 mm (45° EX)	**07780-0010600**
Soporte de cortador, 5,0 mm	**07781-0010400**

Use un cortador de 32° para quitar el 1/4 superior del material del asiento de la válvula existente.

HERRAMIENTAS:

Fresa plana, 28 mm (32° IN)	**07780-0012100**
Fresa plana, 25 mm (32° EX)	**07780-0012000**
Soporte de fresa, 5,0 mm	**07781-0010400**

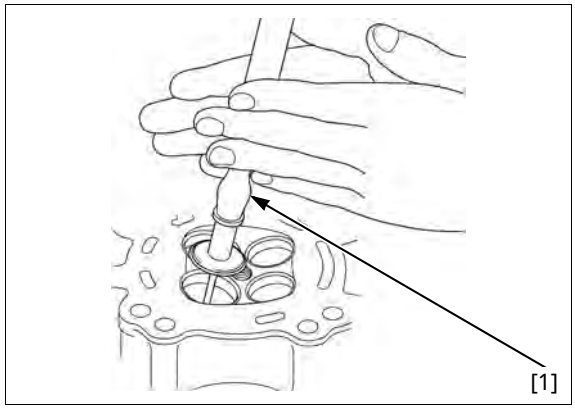
Use un cortador de 60° para quitar el 1/4 inferior del asiento viejo.

HERRAMIENTAS:

Cortador interior, 26 mm (60° IN)	**07780-0014500**
Cortador interior, 22 mm (60° EX)	**07780-0014202**
Soporte del cortador, 5,0 mm	**07781-0010400**

Usando un cortador de asiento de 45°, corte el asiento al ancho adecuado. Asegúrese de eliminar todas las picaduras e irregularidades. Repinte si es necesario.

Después de cortar el asiento, aplique compuesto de pulido en la cara de la válvula y pula la válvula ejerciendo una ligera presión.



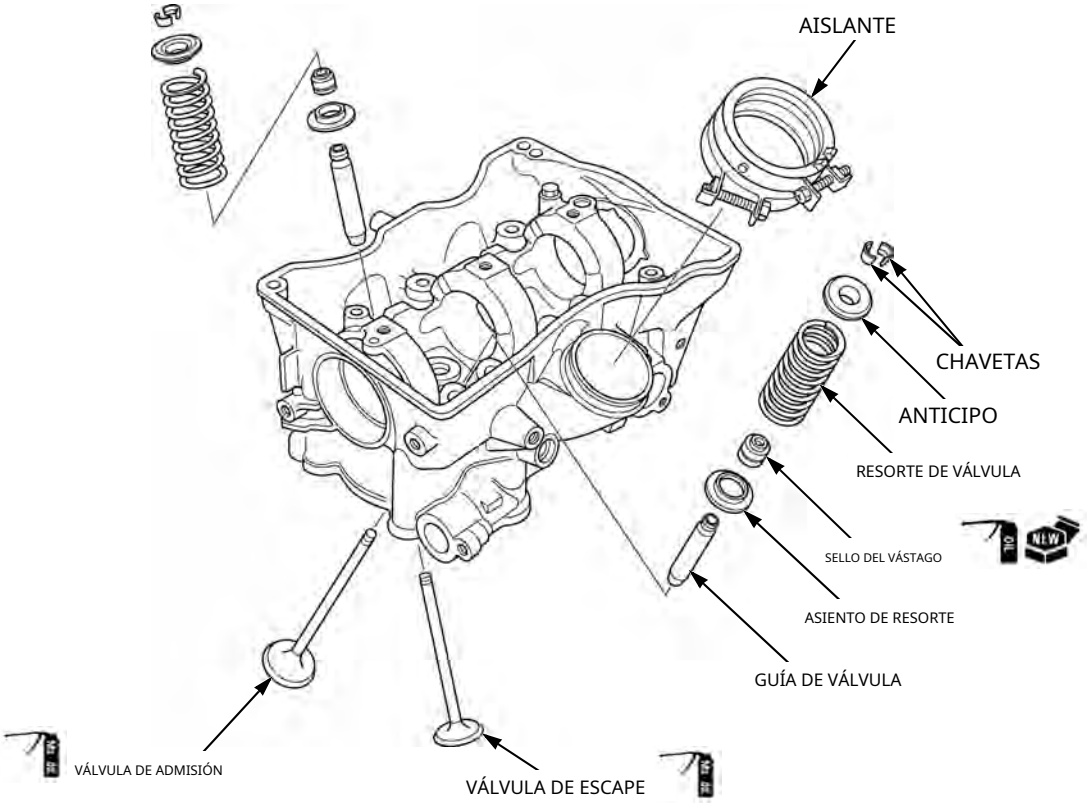
NOTICE

- *Una presión de lapeado excesiva puede deformar o dañar el asiento.*
- *Cambie el ángulo de la herramienta de lapeado [1] con frecuencia para evitar un desgaste desigual del asiento.*
- *No permita que el compuesto de lapeado entre en las guías.*

Después de lapear, lave todo el compuesto residual de la culata y la válvula.

Vuelva a comprobar el contacto del asiento después de lapear.

ASAMBLEA



Instale los asientos de resorte de válvula [1].

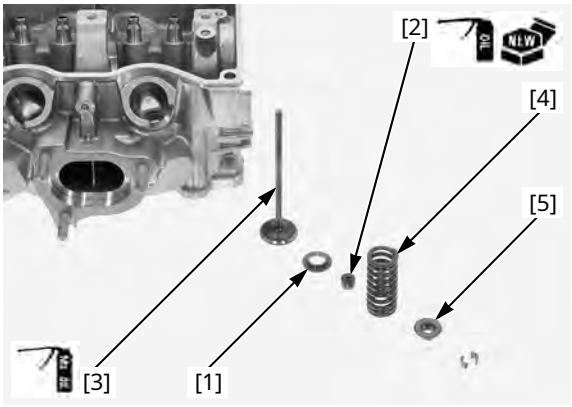
Aplique aceite de motor a los nuevos sellos del vástago [2] en el interior e instálelos.

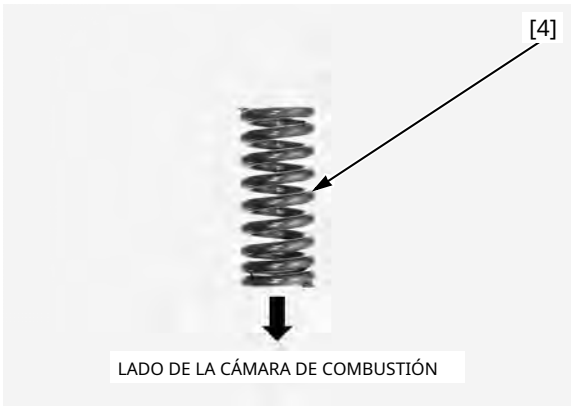
Aplique una solución de aceite de molibdeno a la superficie deslizante del vástago de la válvula y al extremo del vástago.

Inserte la válvula [3] en la guía de la válvula mientras la gira lentamente para evitar dañar el sello del vástago.

Instale los resortes de válvula [4] con las bobinas bien enrolladas hacia la cámara de combustión.

Instale el retén del resorte de la válvula [5].





Instale las chavetas de válvula usando la herramienta especial como se muestra.

HERRAMIENTA:

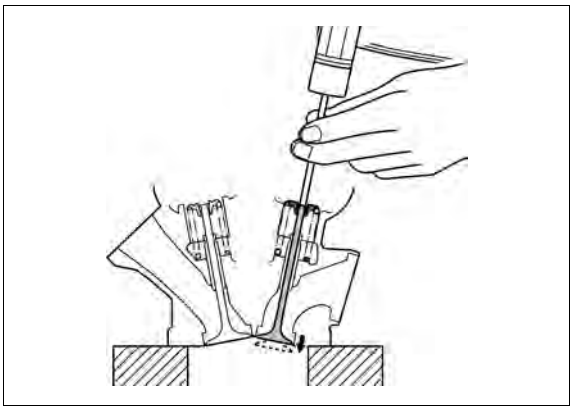
Compresor de resorte de válvula **07757-0010000**



NOTE:

- Para evitar la pérdida de tensión, no comprima el resorte de la válvula más de lo necesario.
- Engrase las chavetas para facilitar la instalación.

Golpee suavemente los vástagos de las válvulas con un martillo de plástico y eje como se muestra para asentar las chavetas firmemente.



NOTE:

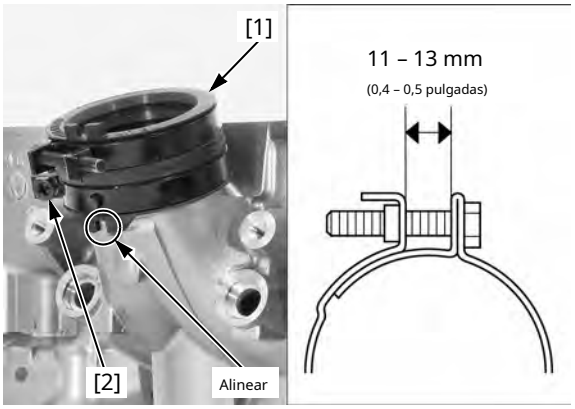
Apoye la culata sobre la superficie del banco de trabajo para evitar posibles daños a las válvulas.

Instale el aislador [1] mientras alinea su ranura con la lengüeta de la culata.

Apriete el tornillo de banda [2] al rango especificado.

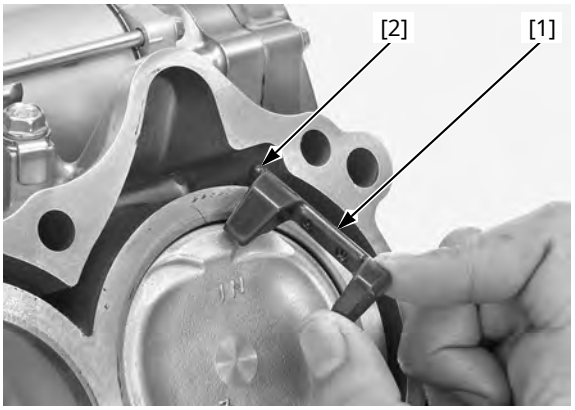
Instale lo siguiente:

– Árbol de levas (página 10-15)
– Inyector (página 7-21)
– Bujía (página 3-8)
– Culata (página 10-25)



INSTALACIÓN

Instale la placa divisoria [1] en el lado de admisión del cilindro No.1.



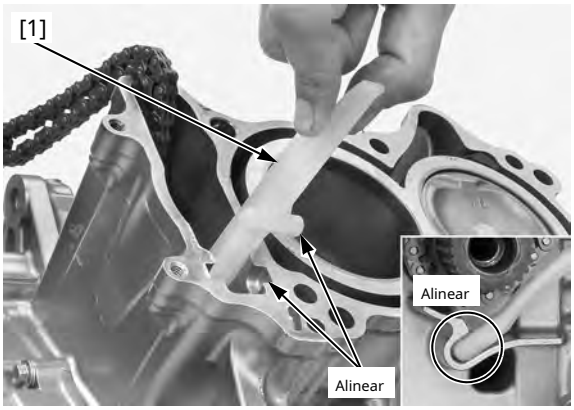
NOTE:

Instale la placa divisoria con el lado de la lengüeta [2] mirando hacia adentro.

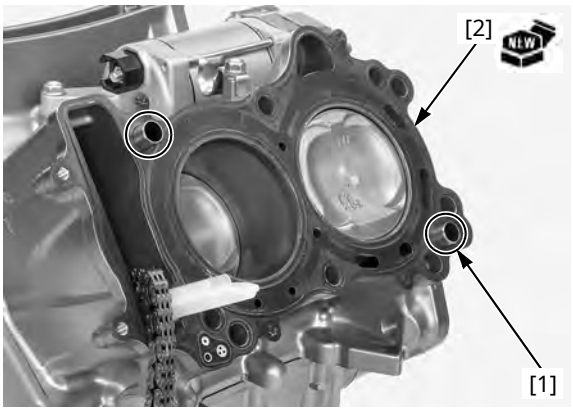
Instale la guía de la cadena de distribución [1].

NOTE:

- Alinee el extremo de la guía de la cadena de distribución con la ranura del cárter.
- Alinee las lengüetas de guía de la cadena de distribución con las ranuras del cárter.



Instale los pasadores guía [1] y la junta nueva [2].

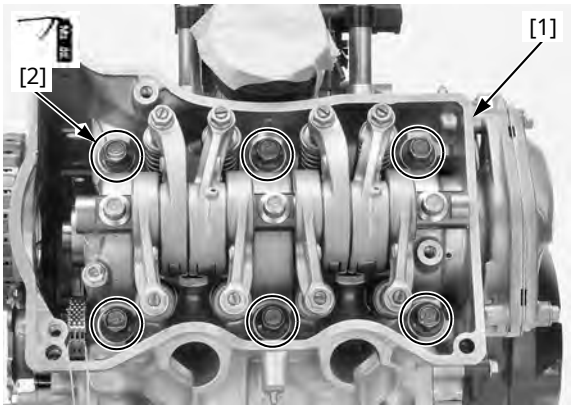


Pase la cadena de distribución a través de la culata e instale la culata [1] en el cilindro.

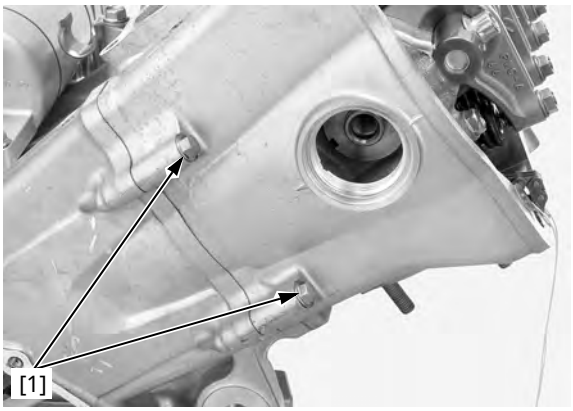
Aplique una solución de aceite de molibdeno a las roscas de los pernos especiales de la culata [2] y a la superficie de asiento.

Instale y apriete los pernos especiales de la culata de cilindros en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos al par especificado.

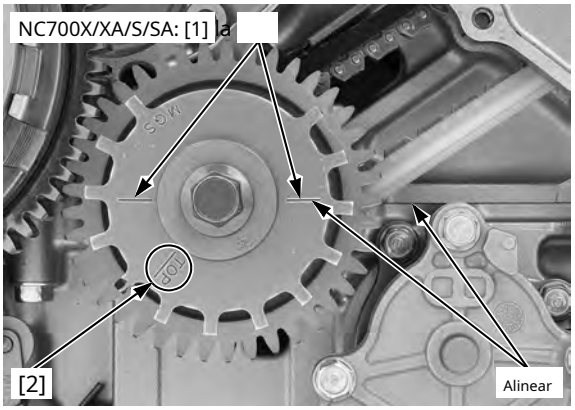
TORQUE: 44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)

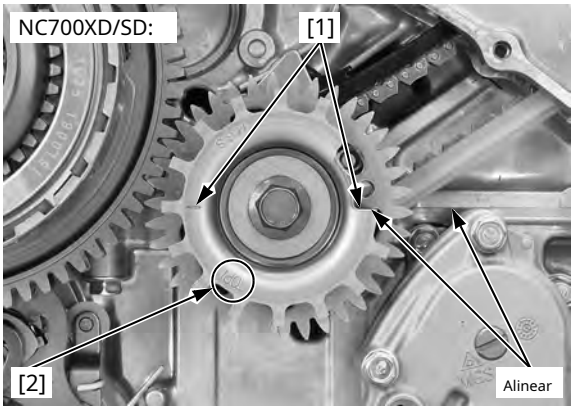


Instale y apriete los pernos de 6 mm [1].



Gire el cigüeñal en el sentido de las agujas del reloj y alinee las líneas de índice [1] con la superficie mate del cárter, mientras que el "TOP" marca [2] está hacia abajo.

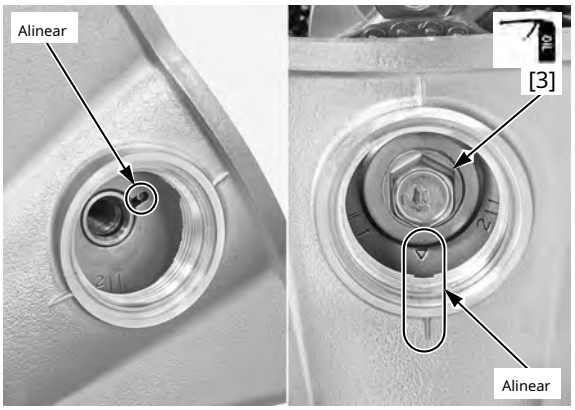




Instale la rueda dentada de la leva en el árbol de levas mientras instala la cadena de distribución [1] en la rueda dentada de la leva.

NOTE:

- Instale la rueda dentada de la leva con su marca "MGS" [2] mirando hacia afuera.
- Alinee la ranura del piñón de levas con el pasador del árbol de levas.
- Alinee la marca " " del piñón de leva con la línea índice inferior de la culata.



Aplique aceite de motor a las roscas del perno de la rueda dentada de la leva y a la superficie de asiento.

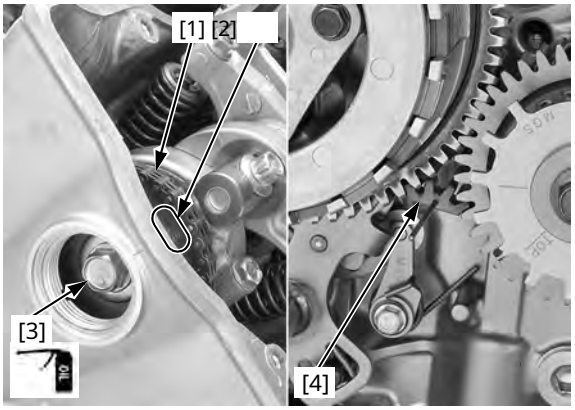
Instale el perno de la rueda dentada de la leva [3].

Inserte el soporte del engranaje [4] entre el engranaje impulsor primario y el engranaje impulsado, luego apriete el perno de la rueda dentada de la leva al par especificado.

HERRAMIENTA:

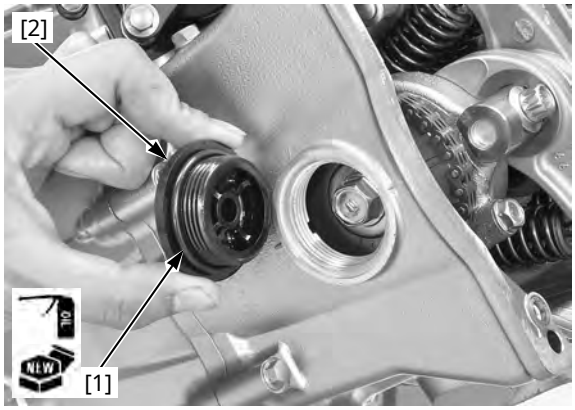
Porta engranajes, 2.5 **07724-0010100**

TORQUE: 56 N·m (5,7 kgf·m, 41 lbf·ft)



Instale el tensor de la cadena de distribución (página 10-12).

Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva [1] e instálela en la tapa de mantenimiento del árbol de levas [2].

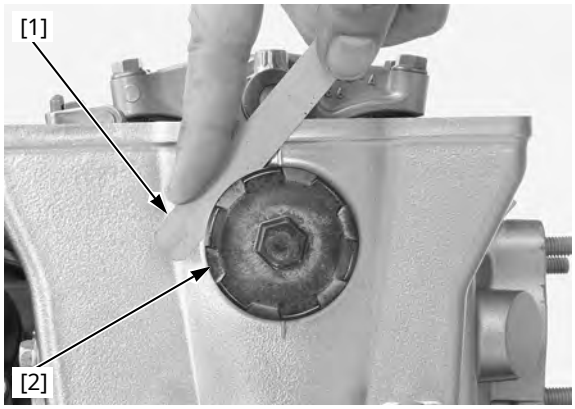


Instale temporalmente la tapa de mantenimiento del árbol de levas en la culata.

Si se quita el motor del bastidor, apriete la tapa de mantenimiento del árbol de levas al par especificado.

TORQUE: 4,0 N·m (0,4 kgf·m, 3,0 lbf·ft)

Si el motor está instalado en el bastidor, inserte una galga de espesores (0,1 mm) [1] entre la tapa de mantenimiento del árbol de levas y la culata.



Apriete firmemente la tapa de mantenimiento del árbol de levas.

Retire el calibrador de espesores.

Apriete más la tapa de mantenimiento del árbol de levas a 30°.

NOTE:

El tamaño de un área cóncava [2] es equivalente a 30°.

Instale lo siguiente:

– Tapa de culata (página 10-5)
– Tapa del cárter derecho
  – NC700X/XA/S/SA (página 11-5)
  – NC700XD/SD (página 12-103)
- Motor
  – NC700X/XA/S/SA (página 16-15)
  – NC700XD/SD (página 16-21)

11. ARTICULACIÓN DEL EMBRAGUE/CAMBIO DE MARCHAS (NC700X/XA/S/SA)

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES ·····11-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····11-3

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····11-4

TAPA DEL CÁRTER DERECHO ·····11-5

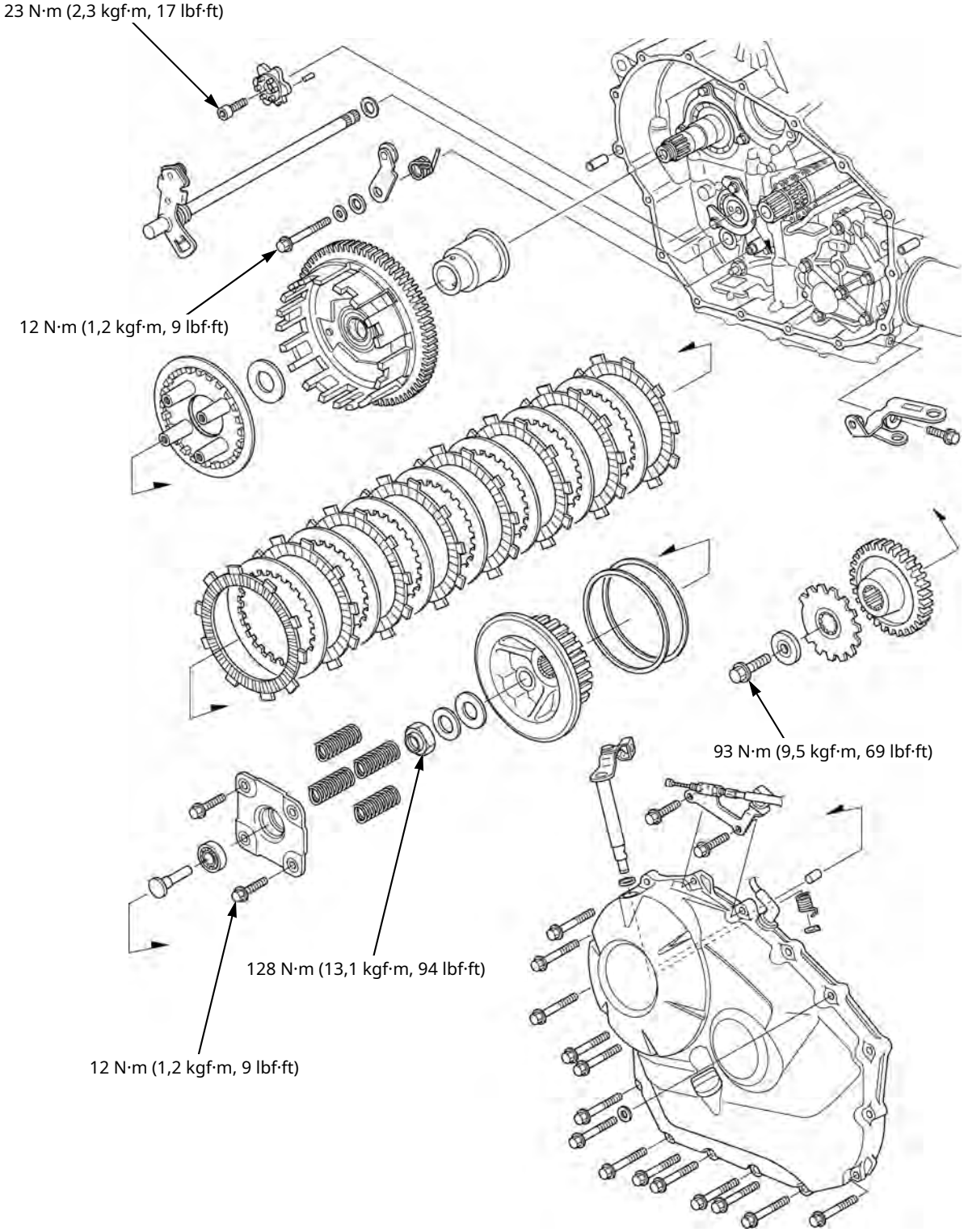
EMBRAGUE ····· 11-7

ENGRANAJE IMPULSOR PRIMARIO/ROTOR DEL SENSOR CKP····· 11-15

ARTICULACIÓN DEL CAMBIO DE ENGRANAJES····· 11-16

PEDAL DE CAMBIO DE MARCHAS····· 11-19

COMETRO PAG UBICACIÓN EN ONT



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

- Esta sección cubre el servicio del acoplamiento del embrague y la palanca de cambios. Todos los servicios se pueden realizar con el motor instalado en el bastidor.
- La viscosidad y el nivel del aceite del motor tienen un efecto sobre el desacoplamiento del embrague. Los aditivos de aceite también afectan el rendimiento del embrague y no se recomiendan. Cuando el embrague no se desacopla o la motocicleta avanza lentamente con la palanca del embrague presionada, inspeccione el nivel de aceite del motor antes de realizar el mantenimiento del sistema del embrague.

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Juego libre de la palanca del embrague		10 – 20 (3/8 – 13/16)	–
Embrague	Longitud libre de resorte	43,2 (1,70)	41,7 (1,64)
	Grosor del disco	2,62 – 2,78 (0,103 – 0,109)	2,3 (0,09)
	Alabeo de la placa	–	0,30 (0,012)
Guía exterior del embrague	IDENTIFICACIÓN	21,991 – 22,016 (0,8658 – 0,8668)	22,03 (0,867)
	sobredosis	31,959 – 31,975 (1,2582 – 1,2589)	31.92 (1.257)
Diámetro exterior del eje principal en la guía exterior del embrague		21,967 – 21,980 (0,8648 – 0,8654)	21,95 (0,864)
Holgura entre la guía exterior y el eje principal del embrague		0,011 – 0,049 (0,0004 – 0,0019)	0,08 (0,003)
ID del engranaje conducido primario		32.000 – 32.025 (1.2598 – 1.2608)	32.09 (1.263)
Holgura de la guía exterior del engranaje conducido primario al embrague		0,025 – 0,066 (0,0010 – 0,0026)	0,10 (0,004)

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Contratuerca del centro del embrague	1	18	128 (13.1, 94)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento. Tuerca de bloqueo; reemplácelo con uno nuevo y estaca.
Perno de la placa del elevador del embrague	4	6	12 (1.2, 9)	
Perno de montaje del engranaje impulsor primario	1	10	93 (9.5, 69)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Perno de pivote del brazo de tope del tambor de cambios	1	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de cabeza hueca central del tambor de cambios	1	8	23 (2.3, 17)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Contratuerca del ajustador del pedal de cambios	2	6	10 (1,0, 7)	
Perno de pivote del pedal de cambio de marchas	1	8	27 (2.8, 20)	

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

La palanca del embrague es demasiado difícil de jalar

- Cable de embrague dañado, torcido o sucio
- Cable de embrague enrutado incorrectamente
- Mecanismo elevador de embrague dañado
- Cojinete del levantador de embrague defectuoso
- Pieza del levantador de embrague instalada incorrectamente

El embrague patina al acelerar

- Levantador de embrague atascado
- Disco de embrague desgastado
- Resortes de embrague débiles
- Sin juego libre en la palanca del embrague
- Aceite de motor mezclado con aditivo de molibdeno o grafito

El embrague no se desacopla o la motocicleta avanza lentamente con el embrague desacoplado

- Juego libre excesivo de la palanca del embrague
- Disco de embrague deformado
- Nivel de aceite de motor demasiado alto, viscosidad de aceite de motor incorrecta o aditivo usado
- Contratuerca del centro del embrague suelta
- Mecanismo elevador de embrague dañado
- Varilla elevadora del embrague mal instalada
- Ranura exterior del embrague y ranuras centrales del embrague desgastadas
- Funcionamiento inadecuado del embrague

Difícil de cambiar

- Cable de embrague desajustado
- Funcionamiento inadecuado del embrague
- Viscosidad inadecuada del aceite del motor
- Horquilla de cambio dañada o doblada
- Eje de la horquilla de cambios doblado
- Garra de la horquilla de cambios doblada
- Perno de la placa de tope del tambor de cambios flojo
- Placa de tope del tambor de cambio dañada
- Ranuras de guía del tambor de cambio dañadas
- Husillo de cambio de marchas dañado o doblado

La transmisión salta fuera de marcha

- Brazo de tope del tambor de cambios desgastado
- Resorte de retorno del brazo del tope del tambor de cambio débil o roto
- Perno de la placa de tope del tambor de cambios flojo
- Placa de tope del tambor de cambio dañada
- Eje de la horquilla de cambios doblado
- Horquillas de cambio dañadas o dobladas
- Ranuras o dientes de acoplamiento de engranajes desgastados

El pedal de cambio de marchas no regresa

- Muelle de retorno del eje de cambio de marchas débil o roto
- Husillo de cambio de marchas dañado o doblado

TAPA DEL CÁRTER DERECHO

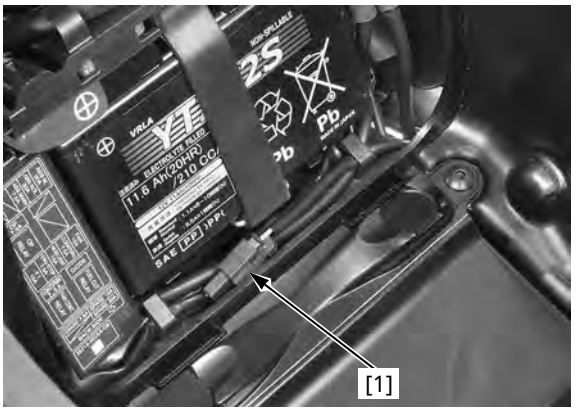
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Cubierta derecha/cubierta lateral (NC700X/XA) (página 2-14)
– Tapa de mantenimiento (página 21-6)

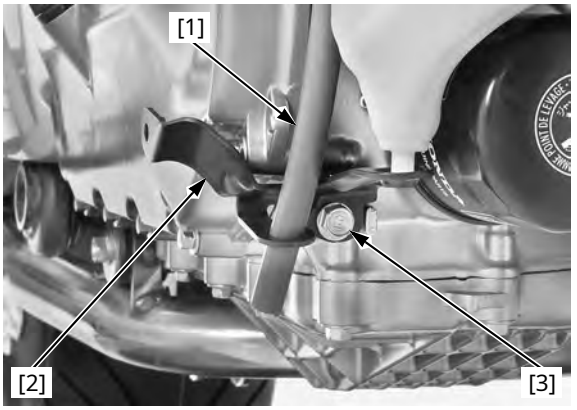
Drene el aceite del motor (página 3-13).

Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] y suelte el arnés del sensor CKP.

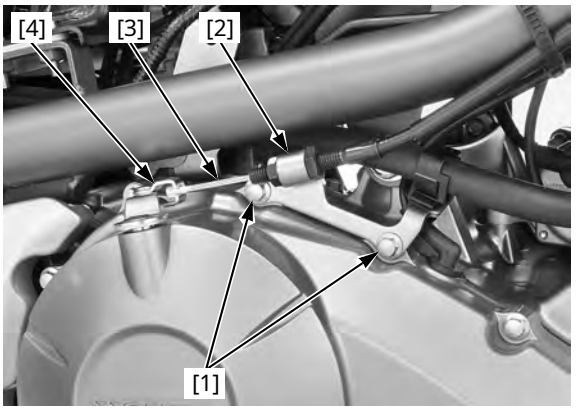


Suelte el tubo de rebose del depósito de reserva [1] del tirante [2].

Retire el perno [3] y quédese.

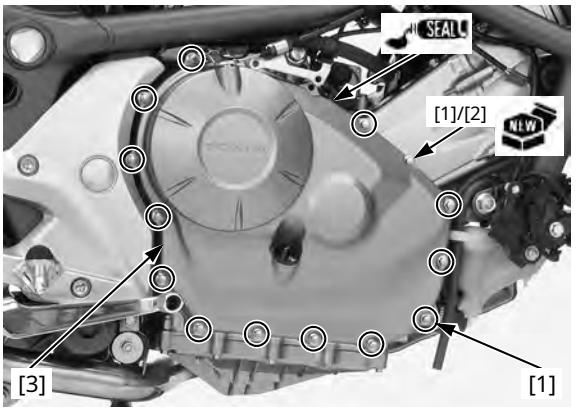


Retire los pernos [1] y la guía del cable del embrague [2], luego desconecte el cable del embrague [3] del brazo elevador del embrague [4].



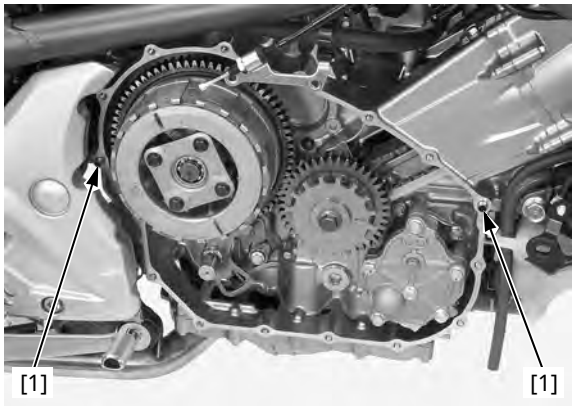
Afloje los pernos de la tapa del cárter derecho [1] en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos, y retire los pernos y la arandela de sellado [2].

Retire la tapa del cárter derecho [3].



Retire los pasadores guía [1].

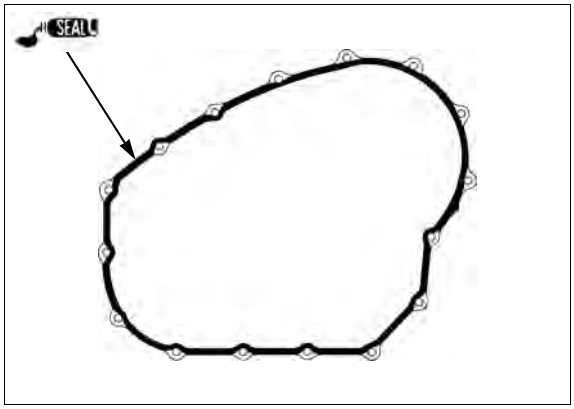
Limpie cualquier sellador de las superficies de contacto de la tapa del cárter derecho.



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Aplique sellador líquido (Three bond 1207B o equivalente) a la superficie de contacto de la tapa del cárter derecho, como se muestra.
- No aplique más sellador líquido del necesario.
- Aplique sellador líquido (Three bond 1207B o equivalente) a la superficie de sellado de la arandela del cable del sensor CKP.
- Reemplace la arandela de sellado por una nueva.
- Pase los cables y el mazo de cables correctamente (página 1-25).



Ajuste el juego libre de la palanca del embrague (página 3-26).

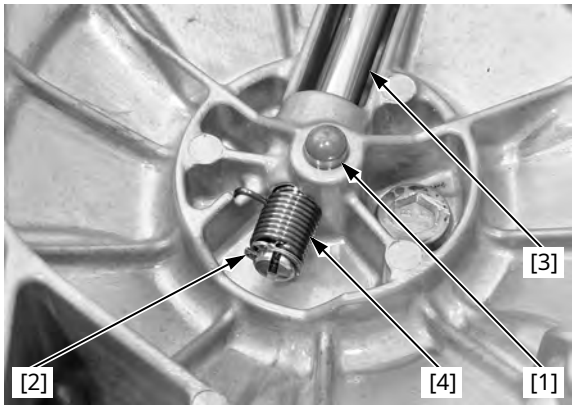
Llene el motor con el aceite de motor recomendado y verifique que no haya fugas de aceite (página 3-12).

DESMONTAJE/ INSTALACIÓN DEL BRAZO ELEVADOR DEL EMBRAGUE

Retire la varilla del elevador del embrague A [1].

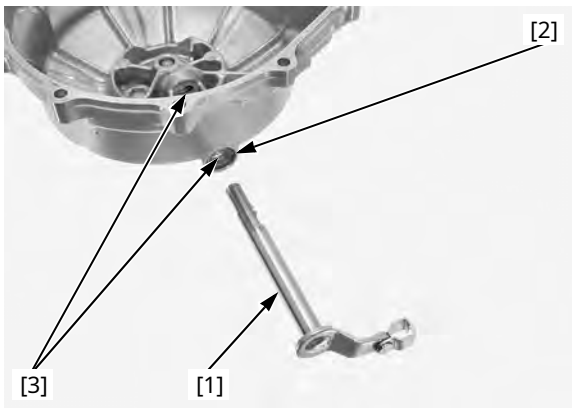
Retire el anillo elástico [2], el brazo elevador del embrague [3] y el resorte de retorno [4] de la tapa del cárter derecho.

Revise el resorte de retorno para ver si está fatigado o dañado.



Revise el husillo del brazo elevador [1] para ver si está desgastado o dañado.

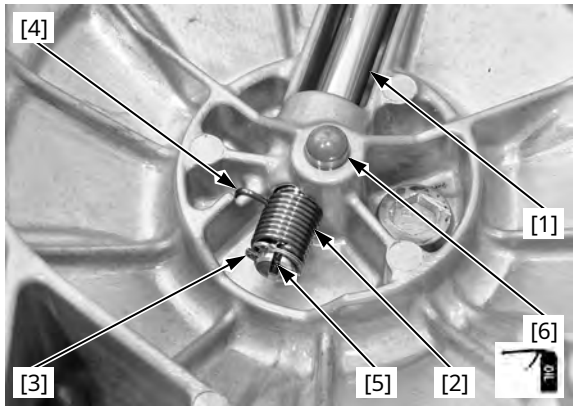
Revise el sello de aceite del brazo elevador [2] y los cojinetes de agujas [3] para ver si están desgastados o dañados.



Instale el brazo elevador del embrague [1], el resorte de retorno [2] y el anillo elástico [3].

NOTE:

- Alinee el gancho del resorte de retorno [4] con la cubierta derecha del cárter.
- Alinee el extremo del resorte de retorno [5] con la ranura del brazo elevador del embrague.
- Asegúrese de que el anillo elástico esté firmemente asentado en la ranura.



Aplique aceite de motor a la superficie deslizante de la varilla del elevador del embrague A.

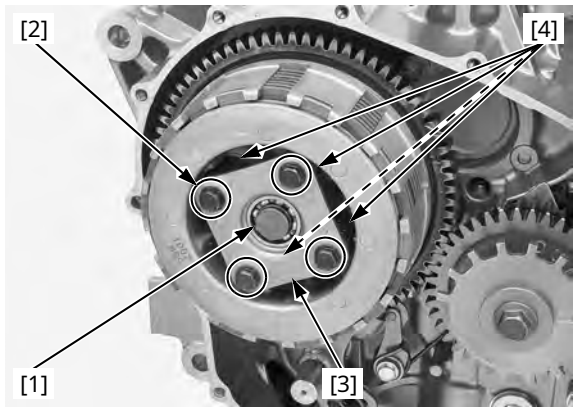
Instale la varilla del elevador del embrague A [6].

EMBRAGUE

ELIMINACIÓN

Retire la tapa del cárter derecho (página 11-5). Retire la varilla del elevador del embrague B [1].

Afloje los pernos de la placa elevadora del embrague [2] en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos, y retire los pernos, la placa elevadora/cojinete [3] y los resortes del embrague [4].



Retire la contratuerca del centro del embrague [1].

NOTE:

Tenga cuidado de no dañar las roscas del eje principal.



Sujete el plato de presión del embrague con la herramienta especial y afloje la contratuerca del centro del embrague [1].

HERRAMIENTA:

Soporte del centro del embrague [2] **07JMB-MN50302**

Retire y deseche la tuerca de seguridad.



Retire la arandela de seguridad [1] y la arandela de empuje [2].

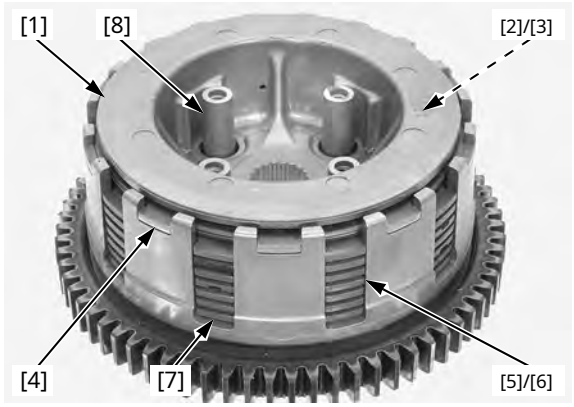


Retire el conjunto del embrague [1].

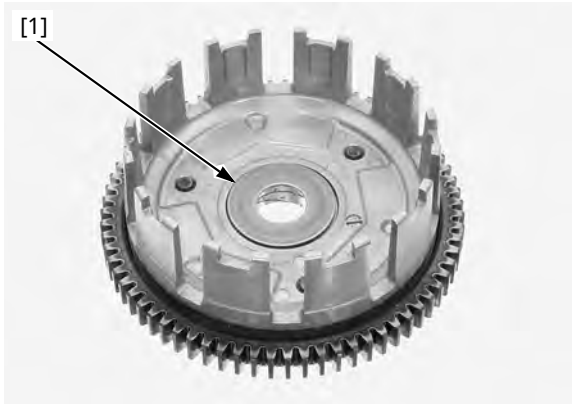


Elimina lo siguiente:

- Centro de embrague [1]
- Asiento de resorte [2]
- Muelle vibratorio [3]
- Disco de embrague B [4]
- Siete discos de embrague [5]
- Seis discos de embrague C [6]
- Disco de embrague A [7]
- Placa de presión [8]



Retire la arandela de empuje [1].



Retire la guía exterior del embrague [1].



INSPECCIÓN

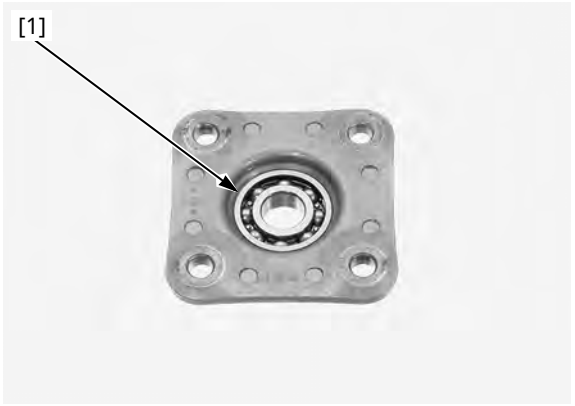
COJINETE ELEVADOR DE EMBRAGUE

Gire la pista interior del cojinete del elevador del embrague [1] con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

Compruebe también que la pista exterior del cojinete encaje firmemente en la placa de presión.

Reemplace el cojinete del levantador del embrague si la pista interior no gira suave o silenciosamente, o si la pista exterior encaja flojamente en la placa del levantador.

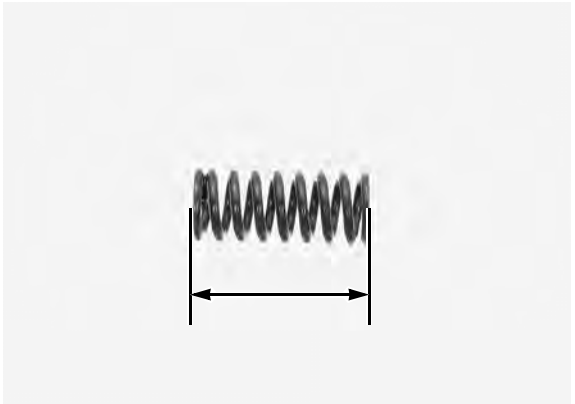


MUELLE DE EMBRAGUE

Reemplace el embrague resortes como un conjunto.

Mida la longitud libre del resorte del embrague.

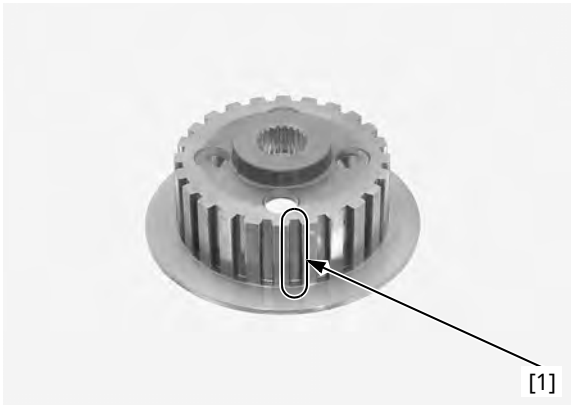
LÍMITE DE SERVICIO: 41,7 mm (1,64 pulg.)



CENTRO DE EMBRAGUE

Revise las ranuras [1] del centro del embrague en busca de daños o desgaste causado por las placas del embrague.

Reemplácelo si es necesario.



VARILLA ELEVADOR EMBRAGUE B

Inspeccione la varilla del elevador del embrague B en busca de daños o desgaste anormal.

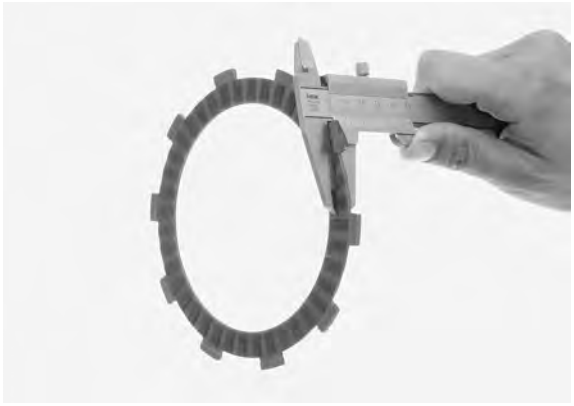


DISCO DE EMBRAGUE

Reemplace el embrague discos y placas como un conjunto.

Reemplace los discos de embrague si muestran signos de rayas o decoloración.

Mida el grosor del disco de cada disco. **LÍMITE DE SERVICIO: 2,3 mm (0,09 pulg.)**



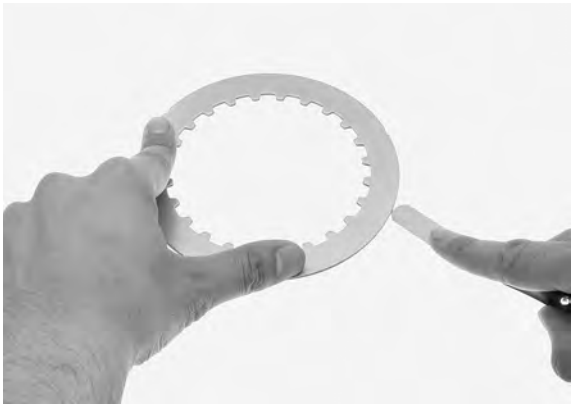
PLACA DE EMBRAGUE

Reemplace el embrague discos y placas como un conjunto.

Compruebe las placas para la decoloración.

Verifique la deformación de la placa en una placa de superficie utilizando un calibrador de espesores.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,30 mm (0,012 pulg.)

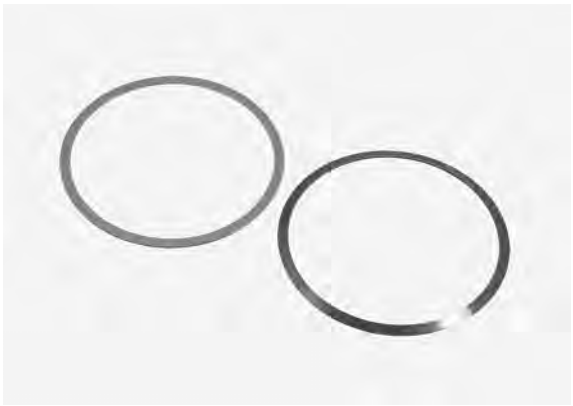


MUELLE JUDDER/ASIENTO DE MUELLE

Verifique que el resorte vibratorio y el asiento del resorte no estén deformados, alabeados o dañados.

NOTE:

- Un asiento de resorte dañado o deformado hará que el resorte vibratorio se presione de manera desigual.
- Un resorte vibratorio dañado también provoca un contacto débil entre los discos y las placas o un contacto desigual entre el disco y la placa.



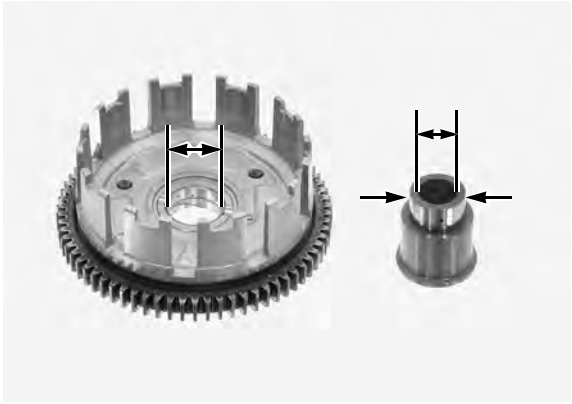
EXTERIOR DEL EMBRAGUE/ENGRANAJE CONDUCIDO PRIMARIO/GUÍA EXTERIOR DEL EMBRAGUE

Revise las ranuras del exterior del embrague por daños o desgaste causado por los discos de embrague.

Revise el engranaje impulsado primario por desgaste anormal o daño.

Mida el ID del engranaje impulsado primario.

LÍMITE DE SERVICIO: 32,09 mm (1,263 in)



Reemplace el conjunto exterior del embrague si es necesario. Mida el diámetro exterior y el diámetro interior de la guía exterior del embrague.

LÍMITES DEL SERVICIO:

DE: 31,92 mm (1,257 pulgadas)

DI: 22,03 mm (0,867 pulgadas)

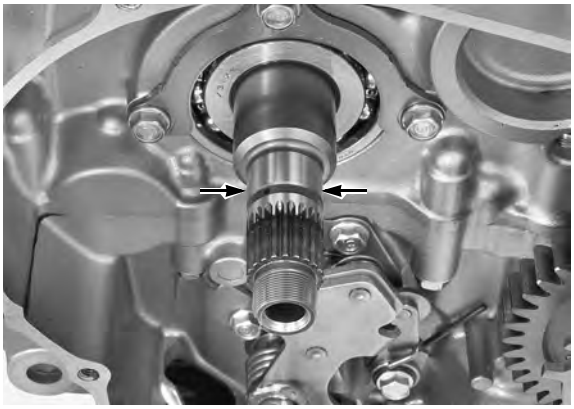
Calcule la holgura de la guía exterior del engranaje conducido primario al embrague.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,10 mm (0,004 pulg.)

EJE PRINCIPAL

Mida el diámetro exterior del eje principal en las superficies deslizantes de la guía exterior del embrague.

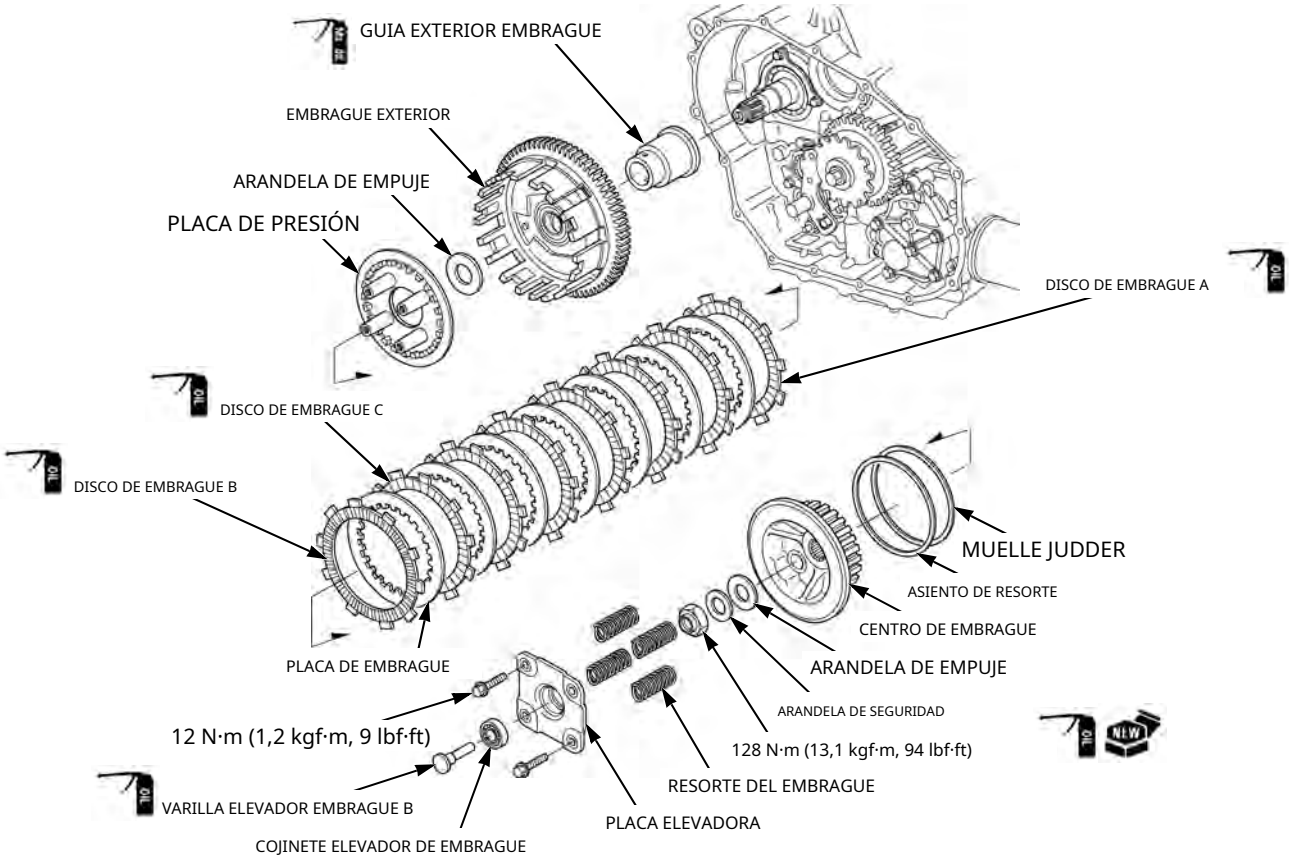
LÍMITE DE SERVICIO: 21,95 mm (0,864 in)



Calcule la holgura entre la guía exterior y el eje principal del embrague.

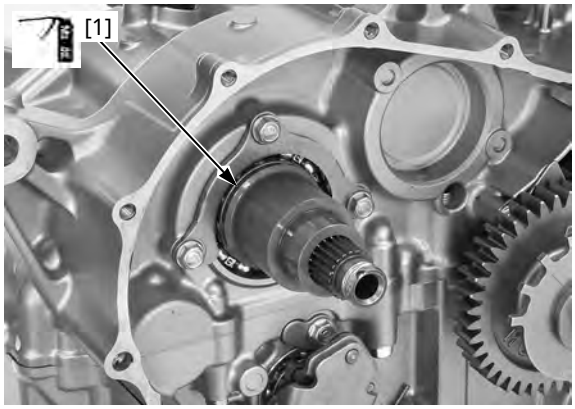
LÍMITE DE SERVICIO: 0,08 mm (0,003 pulg.)

INSTALACIÓN



Aplique una solución de aceite de molibdeno a la superficie deslizante de la guía exterior del embrague.

Instale la guía exterior del embrague [1] en el eje principal.



Instale la arandela de empuje [1] en el exterior del embrague.



Aplique aceite de motor a toda la superficie de los discos de embrague.

Instale el asiento del resorte [1], el resorte vibratorio [2] y el disco de embrague B [3] en el centro del embrague [4].

Instale los discos de embrague C [5] y las placas de embrague [6] alternativamente, comenzando con la placa de embrague.

Instale el disco de embrague A [7] y la placa de presión [8].

DISCO DE EMBRAGUE A:

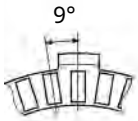


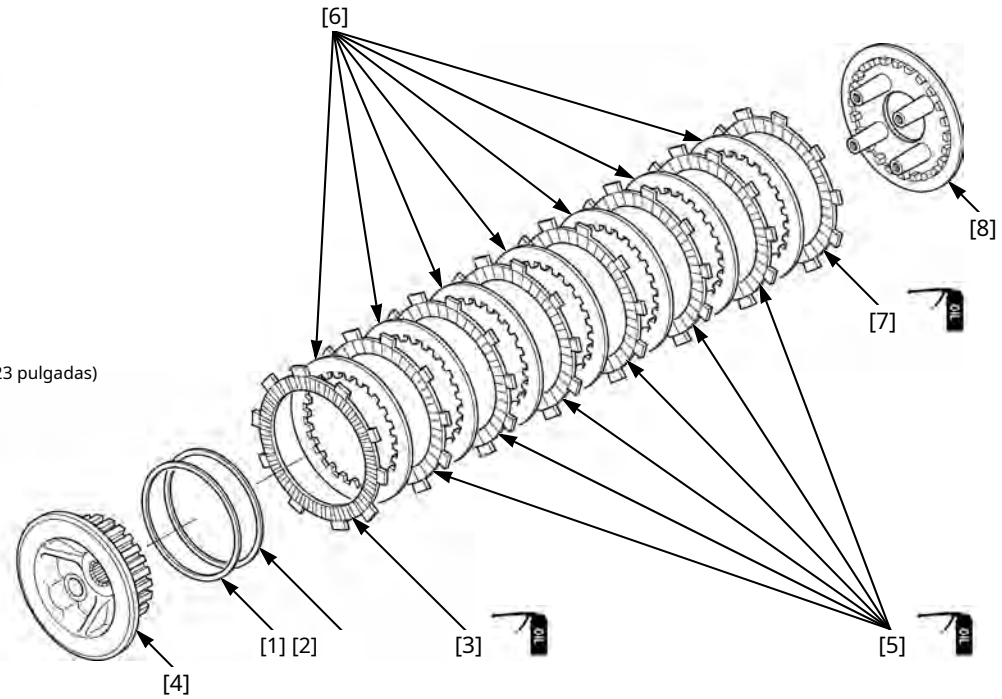
DISCO DE EMBRAGUE B:



5,3 – 5,9 mm (0,21 – 0,23 pulgadas)

DISCO DE EMBRAGUE C:

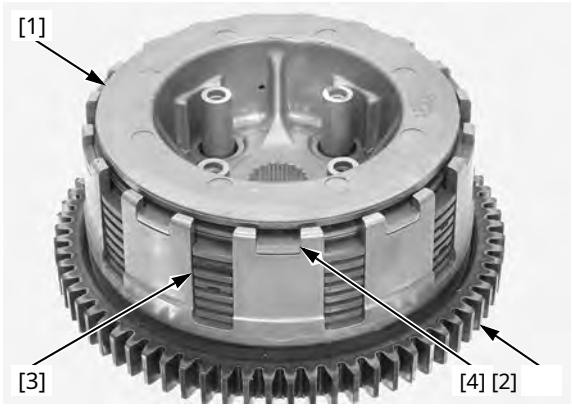




Instale el conjunto del centro del embrague [1] en el exterior del embrague [2].

NOTE:

- Alinee las lengüetas del A/C del disco del embrague con las ranuras exteriores del embrague. [3].
- Alinee las lengüetas B del disco de embrague con las ranuras poco profundas exteriores del embrague [4].



Instale el conjunto del embrague [1] en la guía exterior del embrague.



Instale la arandela de empuje [1].

Instale la arandela de seguridad [2] con su marca "EXTERIOR" [3] mirando hacia afuera.



Aplique aceite de motor a las roscas de la contratuerca central del embrague y a la superficie de asiento nuevas.

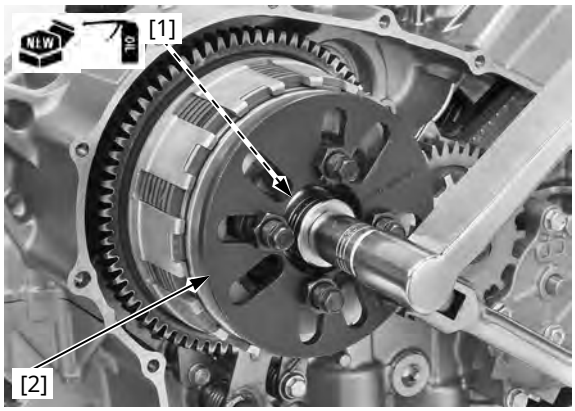
Instale la contratuerca del centro del embrague [1] en el eje principal.

Sostenga la placa de presión con la herramienta especial y apriete la contratuerca al par especificado.

HERRAMIENTA:

Soporte del centro del embrague [2] **07JMB-MN50302**

TORSIÓN: 128 N·m (13,1 kgf·m, 94 lbf·ft)



Introduzca la contratuerca del centro del embrague [1] en la ranura del eje principal.

NOTE:

Tenga cuidado de no dañar las roscas del eje principal.



Instale los resortes del embrague [1], la placa/cojinete del elevador [2] y los pernos de la placa del elevador del embrague [3].

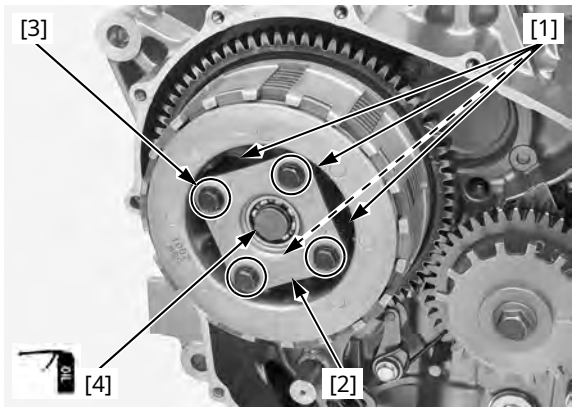
Apriete los pernos de la placa elevadora del embrague al par especificado en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Aplique aceite de motor a la superficie deslizante de la varilla B del elevador del embrague.

Instale la varilla del elevador del embrague B [4].

Instale la tapa del cárter derecho (página 11-5).



ENGRANAJE IMPULSOR PRIMARIO/ROTOR DEL SENSOR DE CKP

ELIMINACIÓN

Retire la tapa del cárter derecho (página 11-5).

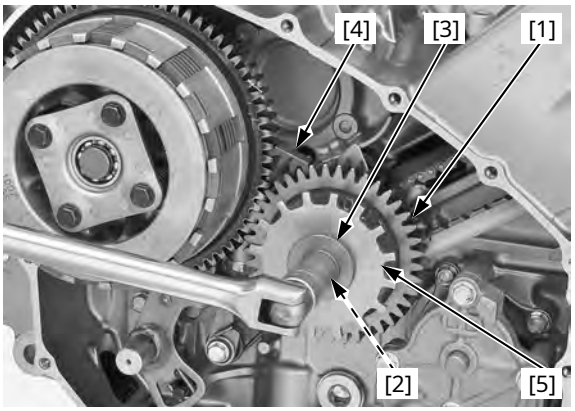
Sujete el engranaje impulsor primario [1] con una herramienta especial y retire el perno de montaje del engranaje impulsor primario [2] y la arandela [3].

HERRAMIENTA:

Soporte de engranajes, 2,5 [4] **07724-0010100**

Retire el soporte del engranaje.

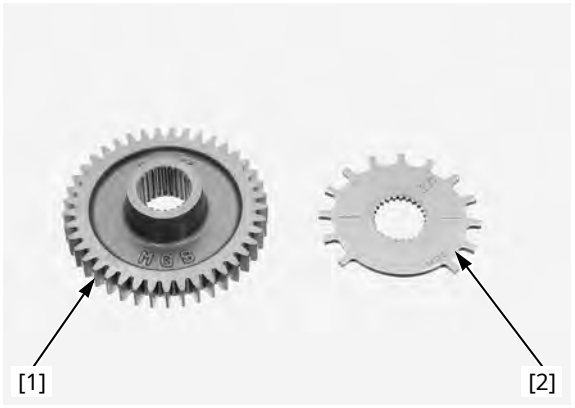
Retire el rotor del sensor CKP [5] y el engranaje impulsor primario.



INSPECCIÓN

Revise el engranaje impulsor primario [1] para ver si está desgastado o dañado.

Revise el rotor del sensor CKP [2] para ver si está desgastado o dañado.

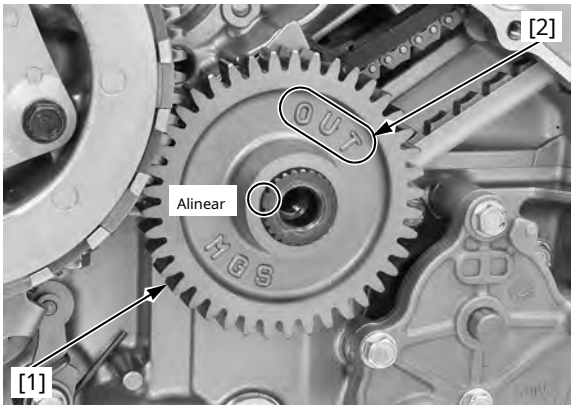


INSTALACIÓN

Instale el engranaje impulsor primario [1] en el cigüeñal.

NOTE:

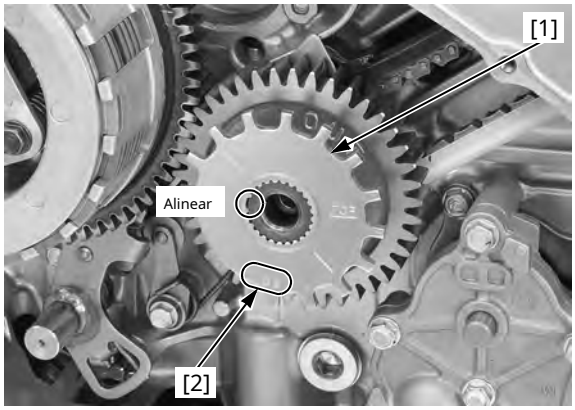
- Alinee la ranura ancha del engranaje impulsor primario con el diente ancho del cigüeñal.
- Instale el engranaje impulsor primario con su marca "OUT" [2] mirando hacia afuera.



Instale el rotor del sensor CKP [1] en el cigüeñal.

NOTE:

- Alinee la ranura ancha del rotor del sensor CKP con el diente ancho del cigüeñal.
- Instale el rotor del sensor CKP con su marca "MGS" [2] mirando hacia afuera.



Aplique aceite de motor a las roscas del perno de montaje del engranaje impulsor primario y a la superficie de asiento.

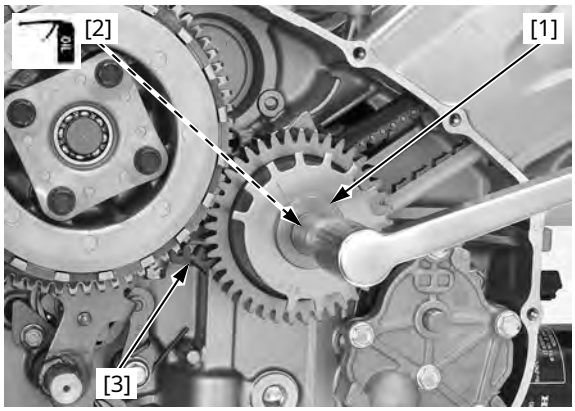
Instale la arandela [1] y el perno de montaje del engranaje impulsor primario [2].

Sujete el engranaje impulsor primario con una herramienta especial y apriete el perno de montaje del engranaje impulsor primario al par especificado.

HERRAMIENTA:

Portaengranajes, 2,5 [3] **07724-0010100**

TORSIÓN: 93 N·m (9,5 kgf·m, 69 lbf·ft)



Retire el soporte del engranaje.

Instale la tapa del cárter derecho (página 11-5).

ARTICULACIÓN DE CAMBIO DE ENGRANAJES

ELIMINACIÓN

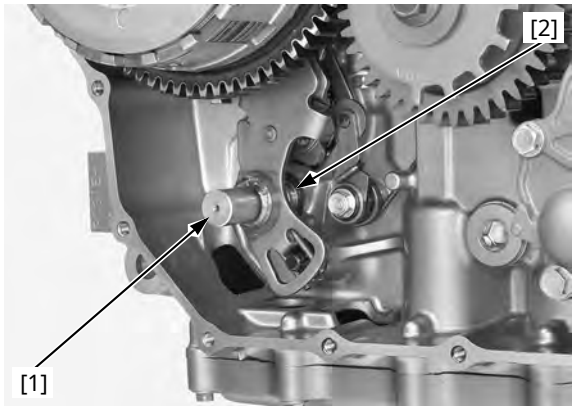
Elimina lo siguiente:

– Cubierta trasera izquierda (página 2-29)
– Tapa del cárter derecho (pág. 11-5)

Limpie el eje de cambio de marchas [1].



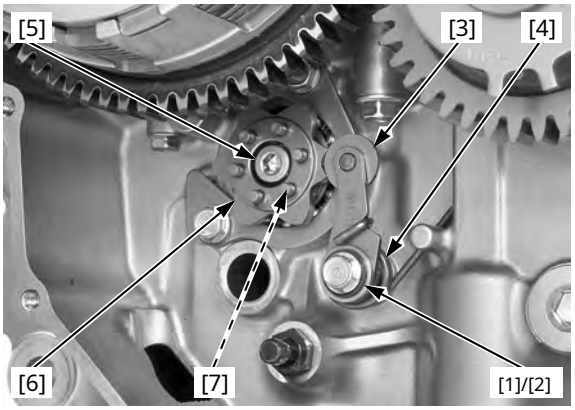
Retire el eje de cambio de marchas [1] y la arandela [2].



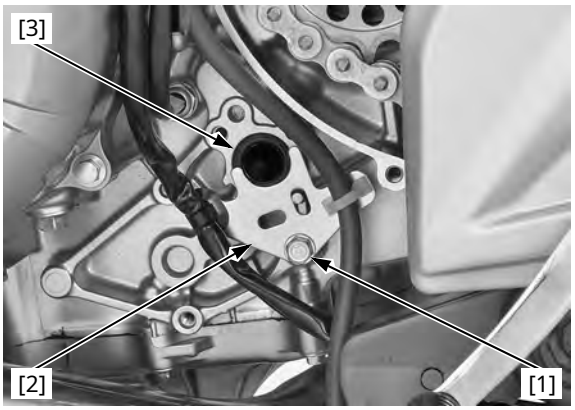
Elimina lo siguiente:

– Perno de pivote del brazo de tope del tambor de cambio [1]
– Arandelas [2]
– Brazo tope [3]
– Muelle de retorno [4]

Retire el perno de cabeza hueca central del tambor de cambio [5], la placa de tope del tambor de cambio [6] y el pasador guía [7].



Retire el perno [1] y la placa de fijación [2]. Retire el sello de aceite del eje del cambio de marchas [3].



INSPECCIÓN

Revise el husillo de la palanca de cambios para ver si está doblado, desgastado o dañado.

Revise los resortes de retorno para ver si están fatigados o dañados.

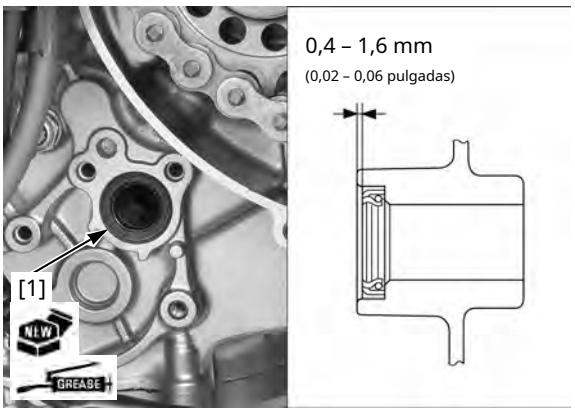


INSTALACIÓN

Instale el sello de aceite del eje del cambio de marchas [1] como se muestra.

NOTE:

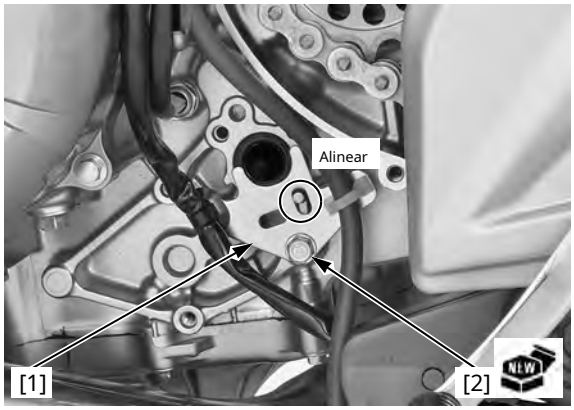
- Instale el sello de aceite con su lado marcado hacia afuera.
- Aplique grasa a los labios del sello de aceite.



Instale la placa de fijación [1] y un perno nuevo [2].

NOTE:

Alinee el orificio de la placa de ajuste con el saliente del cárter.

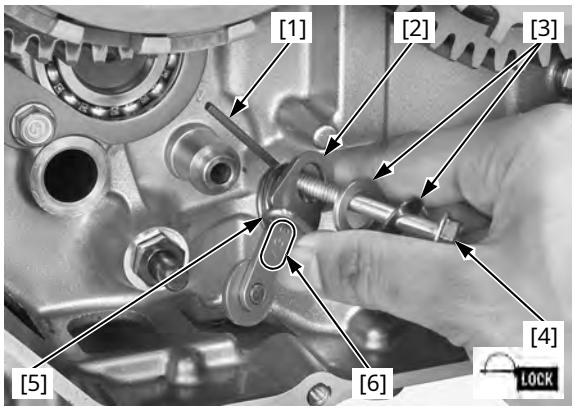


Instale lo siguiente:

– Muelle de retorno [1]
– Brazo tope [2]
– Arandelas [3]
– Perno de pivote del brazo de tope del tambor de cambio [4]

NOTE:

- Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno del pivote del brazo del tope del tambor de cambios (página 11-3).
- Alinee el gancho del resorte de retorno [5] con el recorte del brazo de tope.
- Instale el brazo de tope con su marca "MGS" [6] mirando hacia afuera.

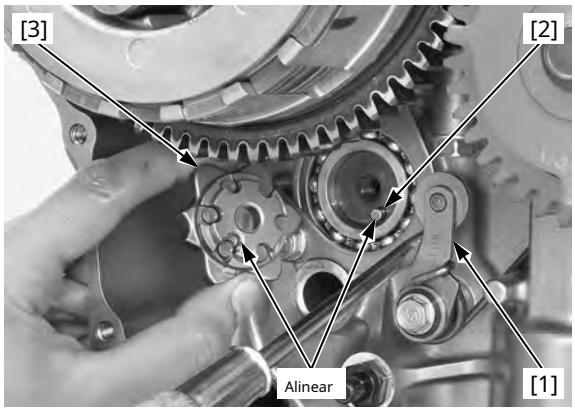


ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de pivote del brazo de tope del tambor de cambios:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Sostenga el brazo de tope [1] con un destornillador. Instale el pasador guía [2] en el orificio del tambor de cambio.

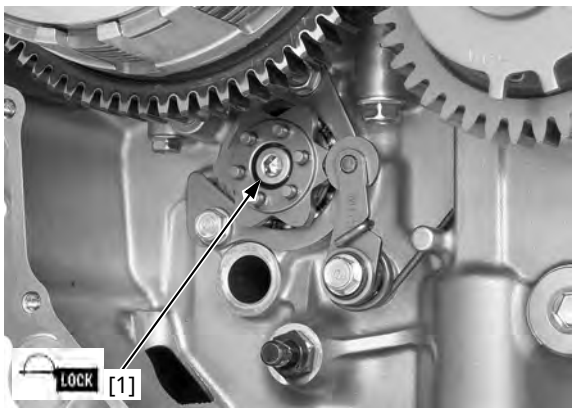
Instale la placa de tope del tambor de cambios [3] mientras alinea su ranura con los pasadores guía.



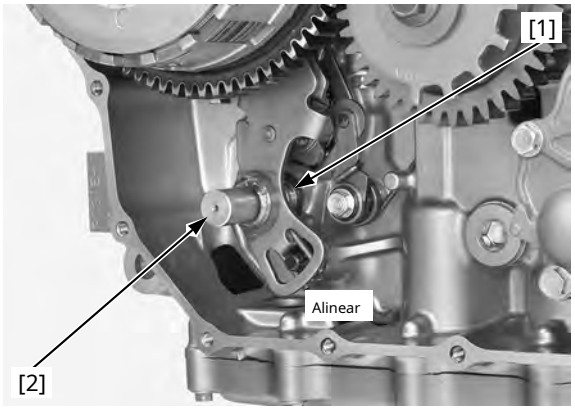
Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de cabeza hueca central del tambor de cambios (página 11-3).

Instale y apriete el perno de cabeza hueca central del tambor de cambios [1] al par especificado.

TORQUE: 23 N·m (2,3 kgf·m, 17 lbf·ft)



Instale la arandela [1] y el eje de cambio de marchas [2].



NOTE:

Alinee los extremos del resorte de retorno con el pasador de resorte. Instale lo siguiente:

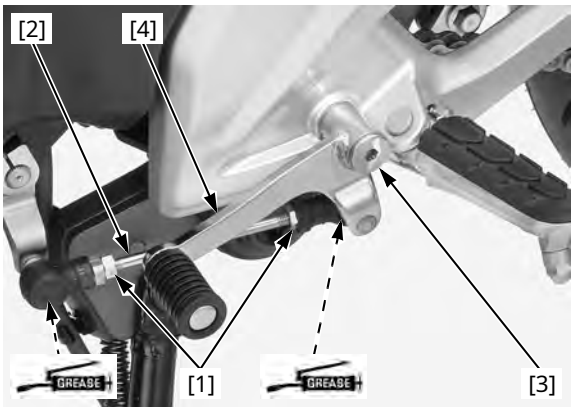
– Tapa del cárter derecho (pág. 11-5)
– Cubierta trasera izquierda (página 2-29)

PEDAL DE CAMBIO DE MARCHAS

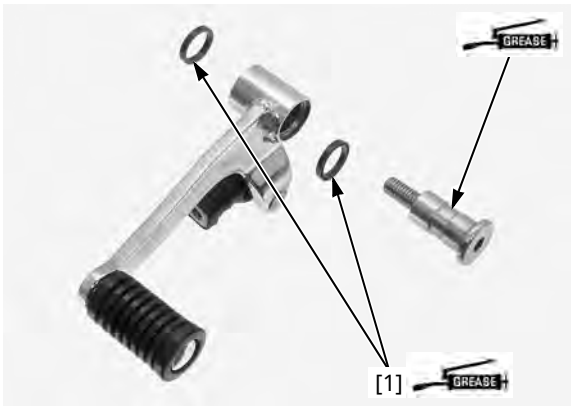
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Afloje las contratuercas del ajustador del pedal de cambio de marchas [1] y retire el tirante [2].

Retire el perno de pivote del pedal de cambio de marchas [3] y el pedal de cambio de marchas [4].



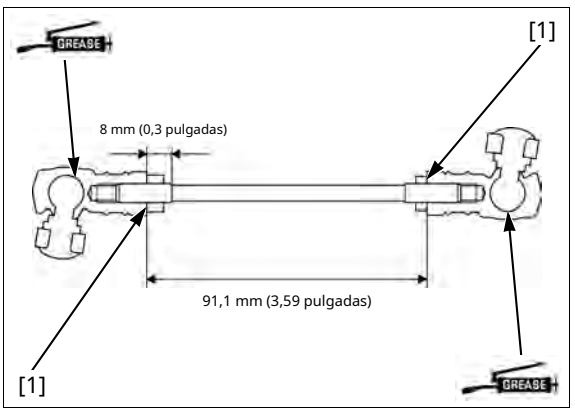
Retire los guardapolvos [1].



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Aplique grasa al pivote del pedal de cambio de velocidades y los labios del sello contra el polvo.
- Aplique grasa al área de la rótula de la barra de acoplamiento del pedal de cambio de velocidades.



ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de pivote del pedal de cambio de marchas:
27 N·m (2,8 kgf·m, 20 lbf·ft)

Ajuste la longitud del tirante de modo que la distancia entre los extremos de la rótula sea la longitud estándar, como se muestra.

Después del ajuste, apriete la contratuerca del ajustador del pedal de cambio de marchas [1] al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

MEMORÁNDUM

12. TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD)

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES ····· 12-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ····· 12-3

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SÍNTOMAS DE DCT ····· 12-5

SISTEMA ELÉCTRICO DCT
UBICACIÓN ····· 12-6

DIAGRAMA DEL SISTEMA DCT····· 12-7

UBICACIONES DE LOS CONECTORES DCT ····· 12-8

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DCT
INFORMACIÓN····· 12-11

ÍNDICE DTC····· 12-15

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DTC ····· 12-20

INDICADOR DE CAMBIO
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS····· 12-61

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL CIRCUITO DEL INDICADOR DE MODO/CAMBIO····· 12-95

INTERRUPTOR DE MODO AT/MT
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS····· 12-96

TAPA DEL CÁRTER DERECHO····· 12-97

EMBRAGUE DOBLE ····· 12-105

ENGRANAJE IMPULSOR PRIMARIO/ROTOR DEL SENSOR CKP····· 12-108

MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO/ENGRANAJES REDUCTORES ····· 12-109

ARTICULACIÓN DEL CAMBIO DE ENGRANAJES····· 12-112

SENSOR DEL EJE PRINCIPAL ····· 12-115

SENSOR TR····· 12-115

SENSOR DE ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO ····· 12-116

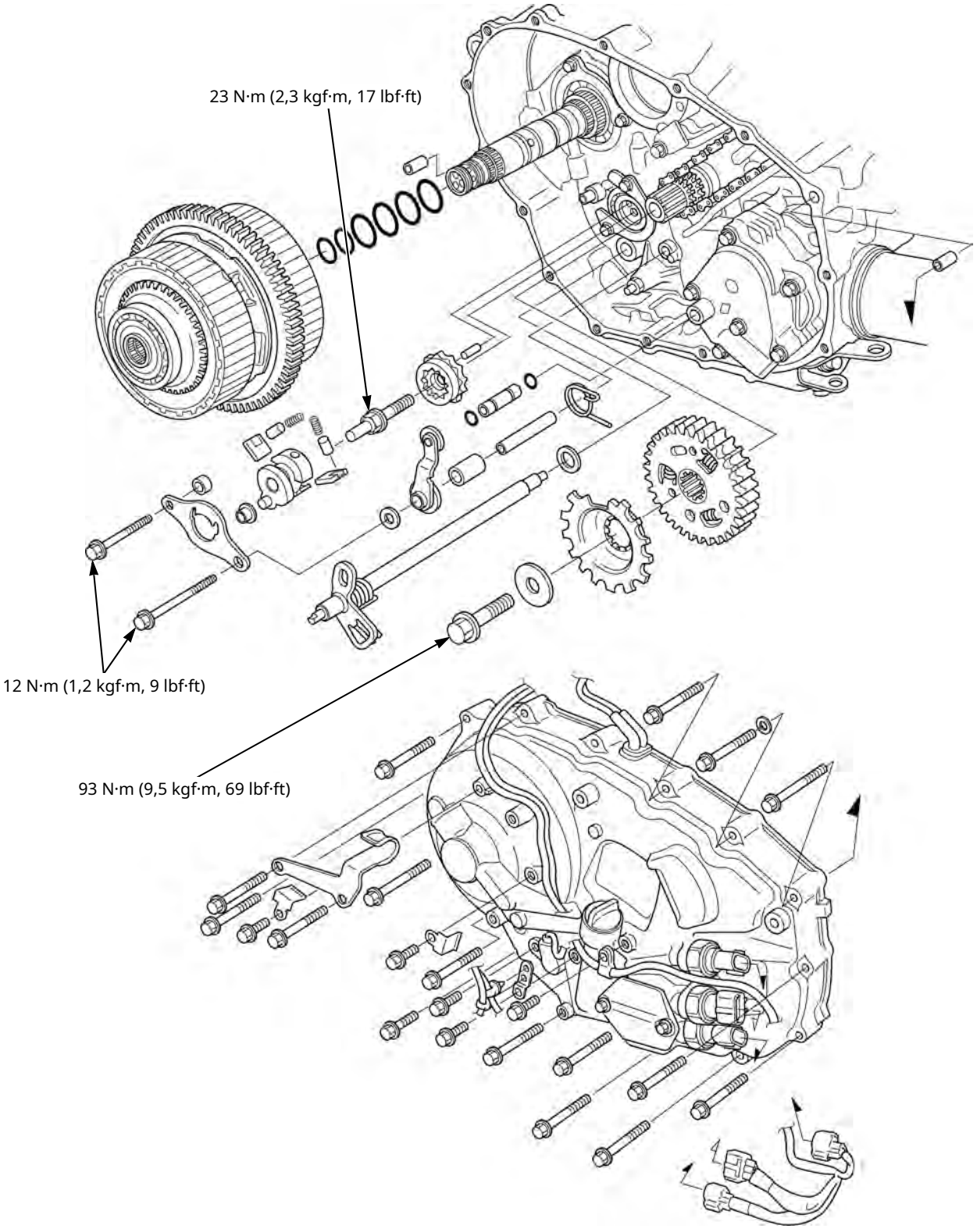
SENSOR EOP DEL EMBRAGUE ····· 12-117

SENSOR EOT ····· 12-118

PEDAL DE CAMBIO DCT (OPCIONAL) ····· 12-118

APRENDIZAJE DE INICIALIZACIÓN DEL EMBRAGUE
(PCM) ····· 12-120

COMPONENT UBICACIÓN



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

- Esta sección cubre el servicio de los sistemas eléctricos y mecánicos de la transmisión de doble embrague (DCT).
- Un sistema DCT defectuoso a menudo está relacionado con conectores mal conectados o corroídos. Verifique esas conexiones antes de continuar.
- Lea atentamente la "Información de solución de problemas de DCT" e inspeccione y resuelva los problemas del sistema DCT de acuerdo con el DTC. Observe cada paso de los procedimientos uno por uno. Tenga en cuenta el DTC y la posible pieza defectuosa antes de iniciar el diagnóstico y la resolución de problemas.
- El PCM puede dañarse si se cae. Además, si se desconecta un conector cuando fluye corriente, el voltaje excesivo puede dañar el PCM. Siempre apague el interruptor de encendido antes de realizar el mantenimiento.
- El modo de conducción AT o MT se cambia eléctricamente con el interruptor de modo AT/MT.
- Asegúrese de utilizar los neumáticos recomendados y la rueda dentada de transmisión y transmisión especificada para operar el sistema de transmisión de doble embrague normalmente.
- Para el servicio de la bomba de aceite (página 9-8).
- Para el servicio del interruptor neutral (página 22-27).
- Para el servicio del sensor VS (página 22-18).
- Descripción del sistema (página 1-90).
- Los siguientes códigos de color se utilizan en esta sección.

Azul = Negro	Bu = Azul	Gr = Gris	O = Naranja	R = rojo	W = Blanco
BR = Marrón	G = Verde	LG = verde claro	P = rosa	V = Violeta	Y = amarillo

Para la solución de problemas del sistema DCT

- El sistema DCT está controlado por el PCM. Por lo tanto, algunos elementos de detección se comparten en los sistemas PGM-FI y DCT y pueden afectar el funcionamiento de ambos sistemas.
- Antes de iniciar cualquier solución de problemas, verifique los siguientes elementos y consulte la solución de problemas adecuada.
  - MIL parpadea o DTC para el sistema PGM-FI (página 4-12).
  - El indicador de cambio parpadea o DTC para el sistema DCT (página 12-11)
  - Síntoma de funcionamiento del sistema DCT (página 12-5)
  - Línea TXD/RXD (página 22-11)
- Consulte la "Información de resolución de problemas de PGM-FI" para obtener información sobre "INSPECCIÓN DEL CIRCUITO" (página 4-13).
- El mecanismo de cambio de marchas incluía los siguientes elementos. Si el mecanismo de cambio de marchas está defectuoso, consulte el servicio de cada componente.
  - Motor de control de cambios/engranajes reductores (página 12-109)
  - Varillaje de cambio de marchas (página 12-112)
  - Tambor de cambio/horquilla de cambio (página 14-17)

Procedimientos de función del motor de control de cambios

NOTE:

- Si el PCM tiene un DTC, la prueba de función no funciona.
- La prueba de funcionamiento no es para el control de calidad del motor de control de cambios.

Realice una prueba del motor de control de cambios cuando los siguientes elementos hayan sido reparados o reemplazados.

- Motor de control de cambio
- Engranajes reductores
- sensor TR
- Sensor de ángulo del husillo de cambio

1. Conecte el probador de bolsillo HDS.
2. Seleccione el "MENÚ MODO TREN DE CONDUCCIÓN".
3. Seleccione la "PRUEBA DE FUNCIÓN" y luego seleccione el "MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO".
4. Coloque la motocicleta sobre su caballete central para levantar la rueda trasera del suelo.
5. Seleccione el modo "Shift Up" o "Shift Down" mientras gira la rueda trasera a más de 5 km/h (3 mph) con las manos. Mida el voltaje del sensor de ángulo del husillo de cambio en este momento. Esto también prueba la función mecánica del DCT para cambiar de marcha.

Procedimientos de función de válvula de solenoide lineal

NOTE:

- Si el PCM tiene un DTC, la prueba de función no funciona.
- La prueba de funcionamiento no es para el control de calidad de la electroválvula lineal.
- No abra el acelerador mientras prueba el funcionamiento de la válvula de solenoide lineal.

Realice una prueba de las válvulas de solenoide lineales cuando las válvulas de solenoide lineales hayan sido reparadas o reemplazadas. 1.

Conecte el probador de bolsillo HDS.

2. Seleccione el "MENÚ MODO TREN DE CONDUCCIÓN".

3. Seleccione la "PRUEBA DE FUNCIÓN" y luego seleccione el "Solenoide lineal".

4. Seleccione "Solenoide lineal 1" o "Solenoide lineal 2".

5. Arranque el motor y déjelo al ralentí.

6. Asegúrese de que la transmisión esté en posición neutral.

7. Seleccione el modo "Manejar solenoide lineal a 0 kPa", "Manejar solenoide lineal a 400 kPa" o "Manejar solenoide lineal a 800 kPa". Mida la corriente del solenoide lineal en cada modo.

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Juego de embrague	0,9 – 1,1 (0,035 – 0,043)	2,0 (0,08)
Resistencia del sensor EOT (20 °C/68 °F)	2,5 - 2,8 kΩ	–

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de la placa de tope de la válvula solenoide	1	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la abrazadera del cable de la tapa del cárter derecho	2	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de montaje del cuerpo de la válvula de solenoide lineal	6	6	–	Para la secuencia de apriete (página 12-101)
Perno del sensor de ángulo del husillo de cambio	1	6	12 (1.2, 9)	
Perno de montaje del engranaje impulsor primario	1	10	93 (9.5, 69)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Perno de la tapa del engranaje reductor	3	6	14 (1.4, 10)	
Perno del sensor TR	1	6	12 (1.2, 9)	
Perno del motor de control de cambios	3	6	14 (1.4, 10)	
Perno central del tambor de cambio	1	8	23 (2.3, 17)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la placa guía del cambiador del tambor	2	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento: 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Sensor EOP de línea de embrague	3	10	19,6 (2,0, 14)	
sensor final de carrera	1	10	14 (1.4, 10)	Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SÍNTOMAS DCT

Verifique el parpadeo del indicador de cambio "–" del medidor combinado (página 12-11).

Si el indicador de cambio "–" parpadea, consulte el índice de DTC (página 12-15) y comience el procedimiento de solución de problemas correspondiente. Si no hay "-" parpadeando, inspeccione la condición del aceite del motor y siga la solución de problemas de síntomas que se describe a continuación.

EL EMBRAGUE SE DESLIZA Y LA MOTO NO ACELERA

Compruebe la holgura del embrague (página 12-106).

RUIDO O VIBRACIÓN EXCESIVO ALREDEDOR DEL SISTEMA DCT

Inspeccione los siguientes componentes:

– Holgura del embrague
– Cojinetes de agujas del embrague doble por desgaste o daño
– Accionamiento primario/engranaje secundario por desgaste o daño
– Engranaje impulsado primario por desgaste o daño
– Cada sujetador se aprieta a sus valores de torque correctos

Reemplace los componentes dañados si es necesario y apriete los sujetadores flojos al par especificado.

UBICACIÓN DEL SISTEMA ELÉCTRICO DCT

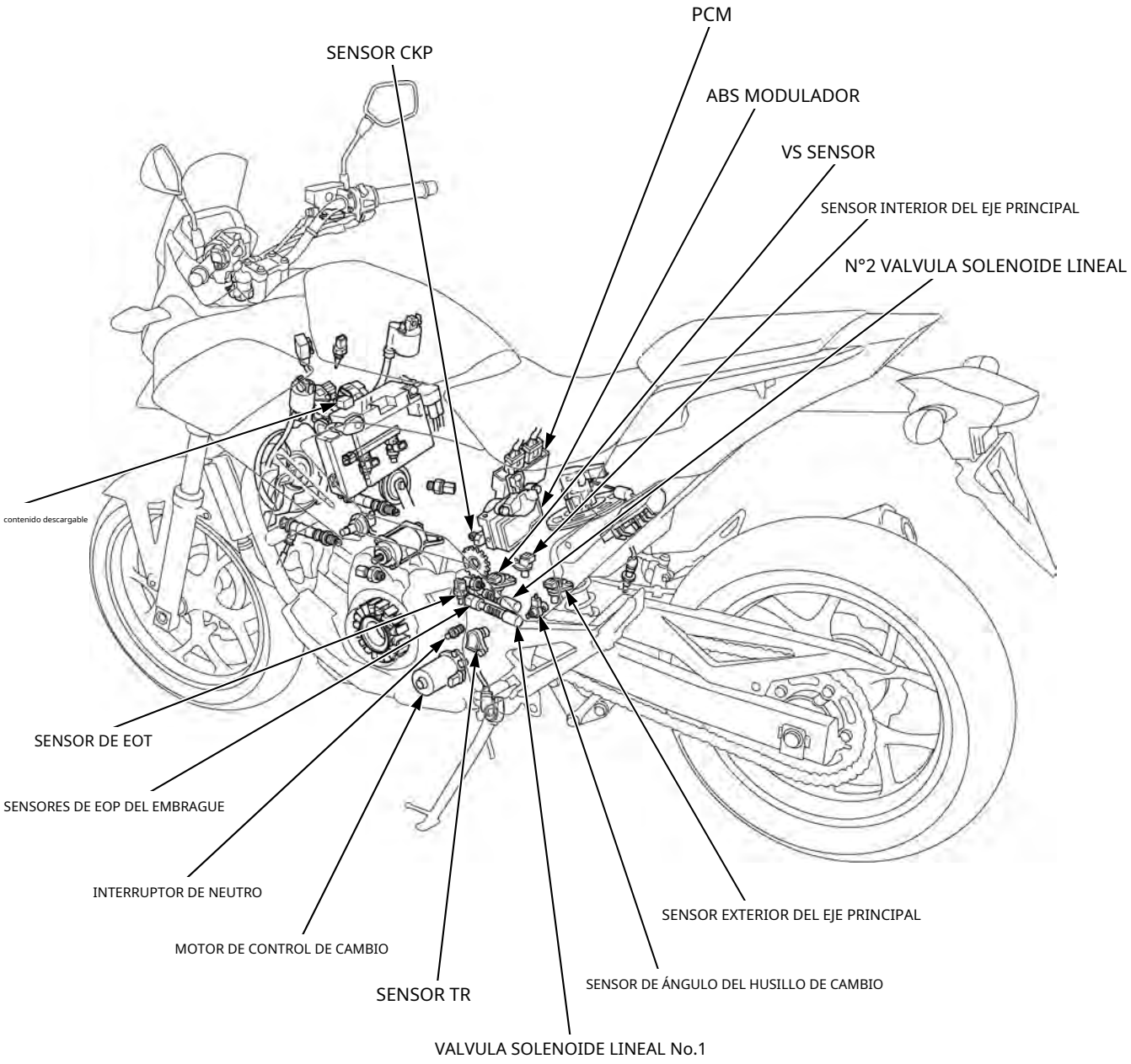
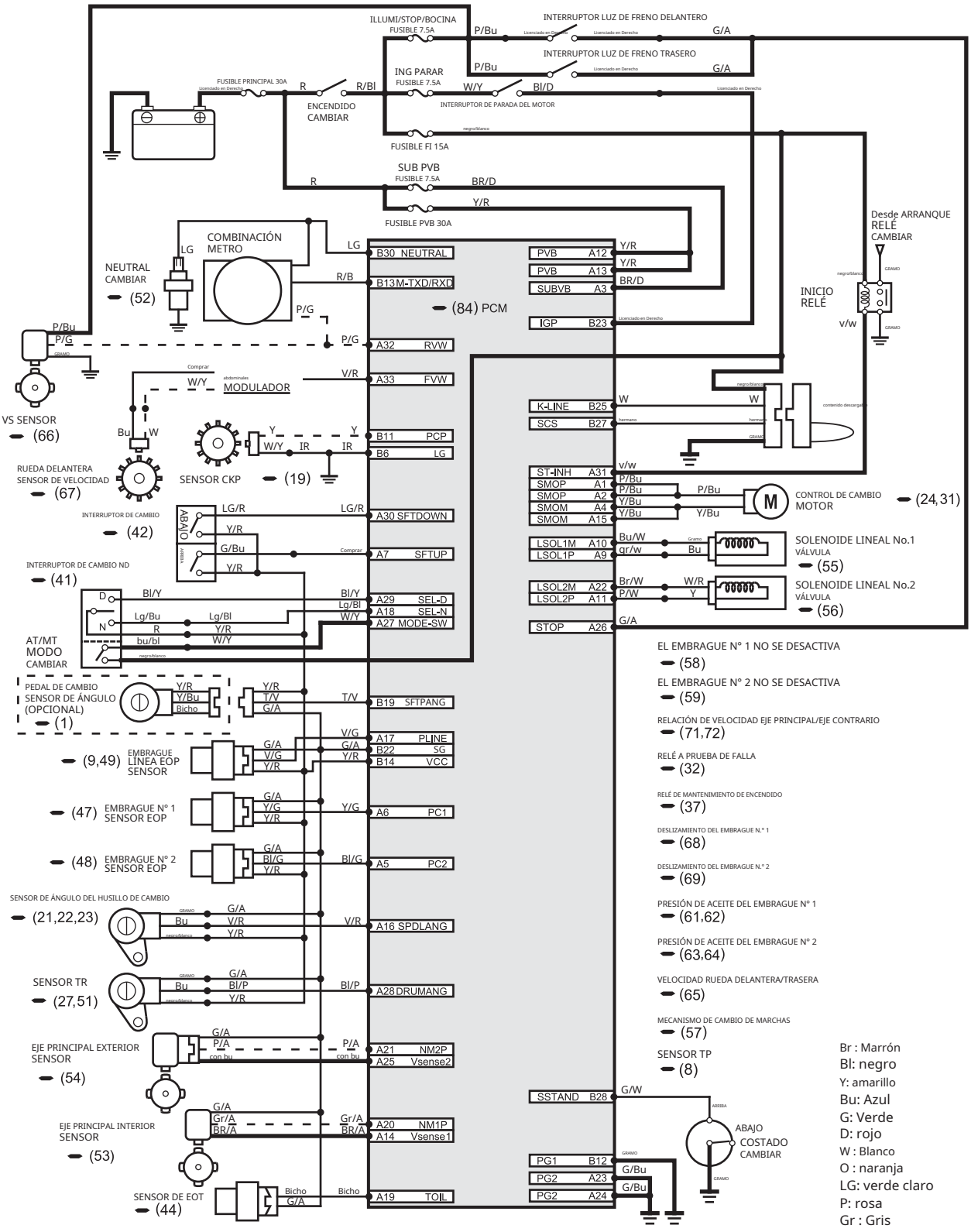
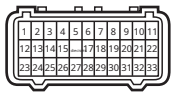


DIAGRAMA DEL SISTEMA DCT

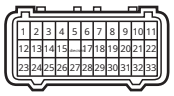


( ) :DTC/Número de indicador de cambio parpadea

:Terminales cortos para lectura DTC / indicador de cambio



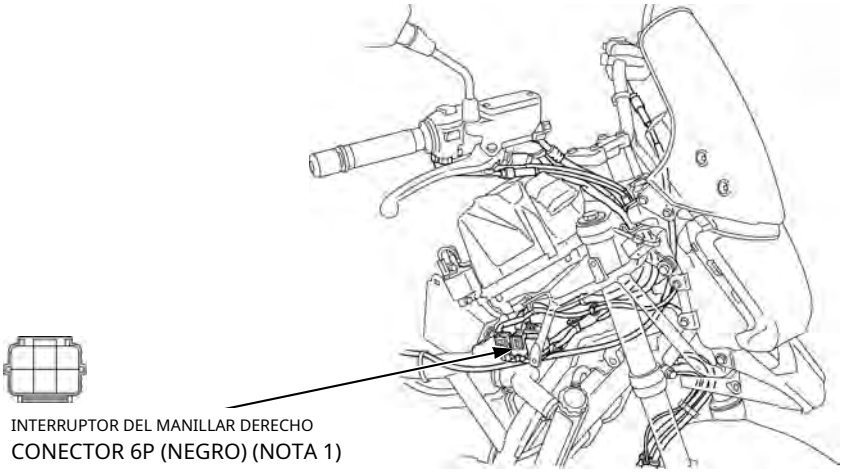
PCM 33P (NEGRO)
CONECTOR A



PCM 33P (GRIS)
CONECTOR B

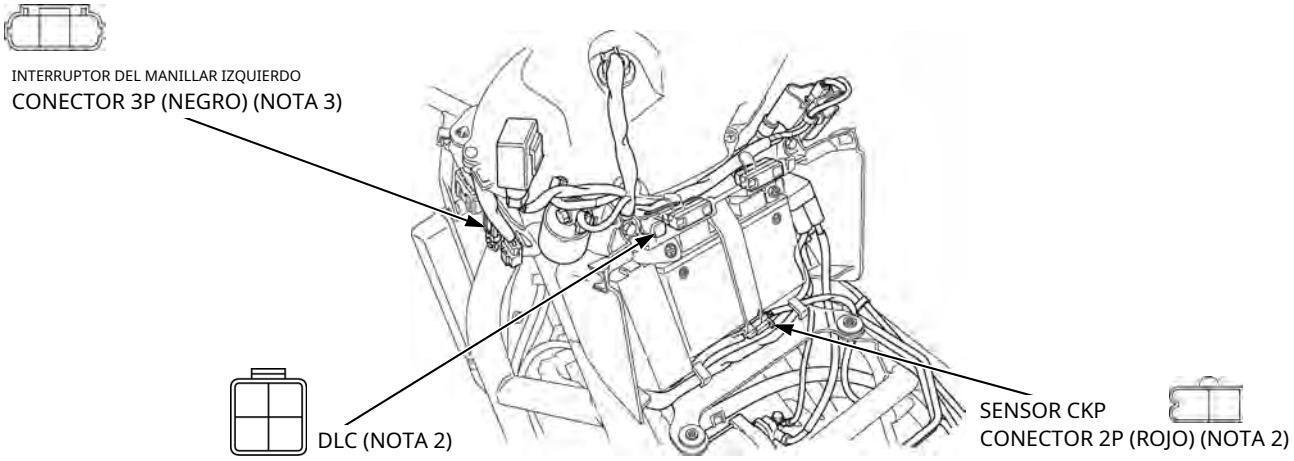
UBICACIONES DE LOS CONECTORES DCT

NOTA 1: Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700XD) (página 2-14).

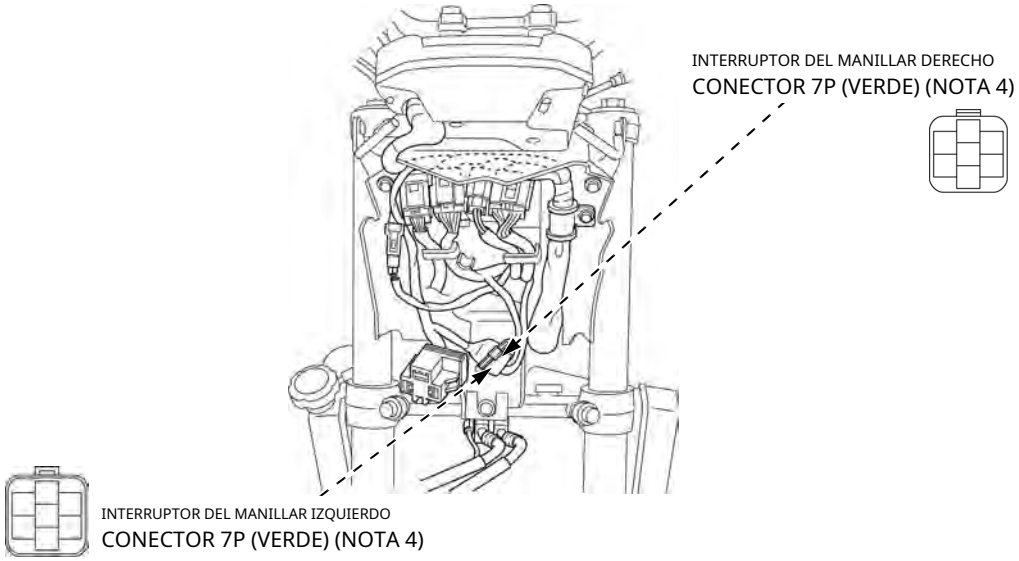


NOTA 2: Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

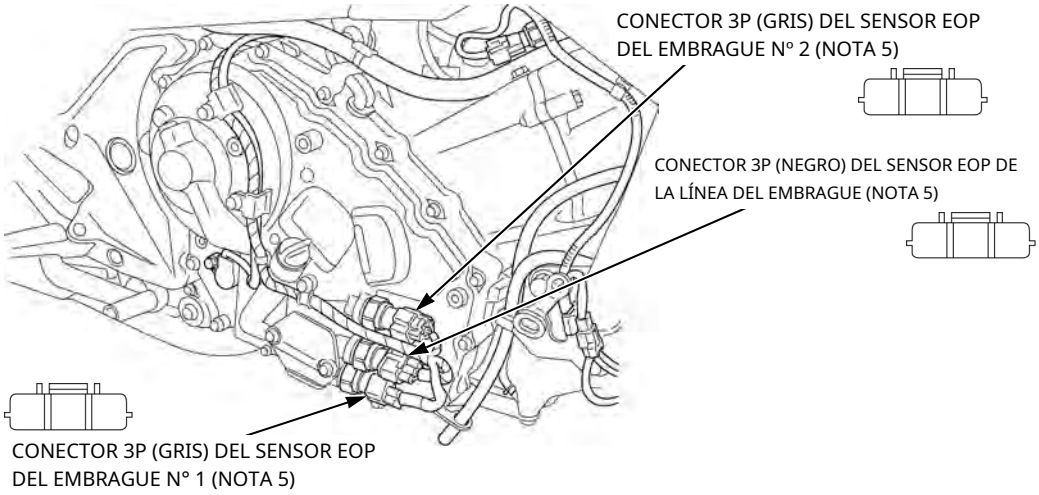
NOTA 3: Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700XD) (página 2-14).



NOTA 4: Retire el faro/soporte del faro (NC700SD) (página 2-27).

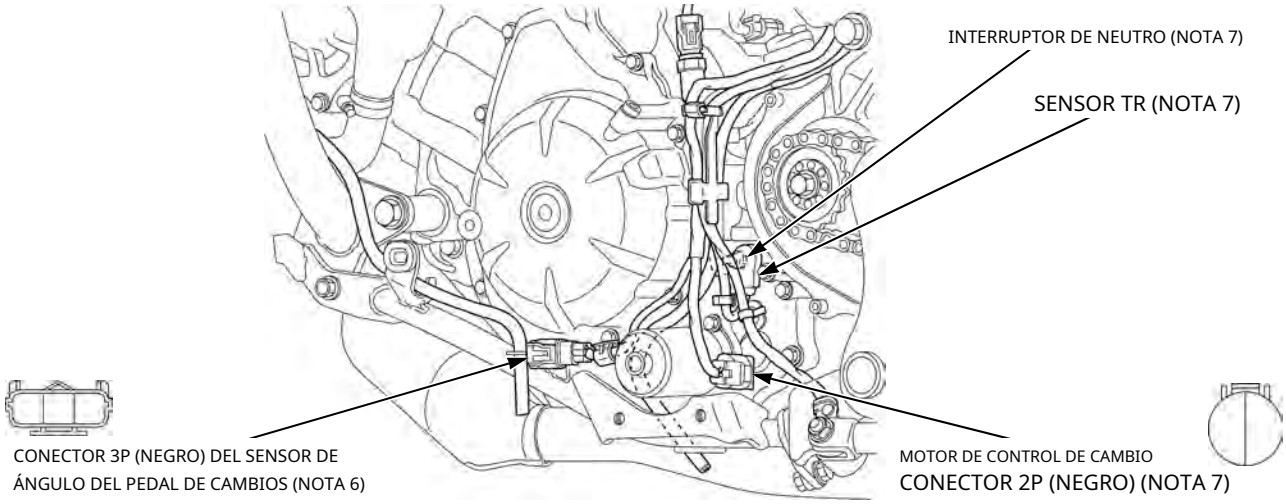


NOTA 5: Retire la cubierta inferior (página 2-29).

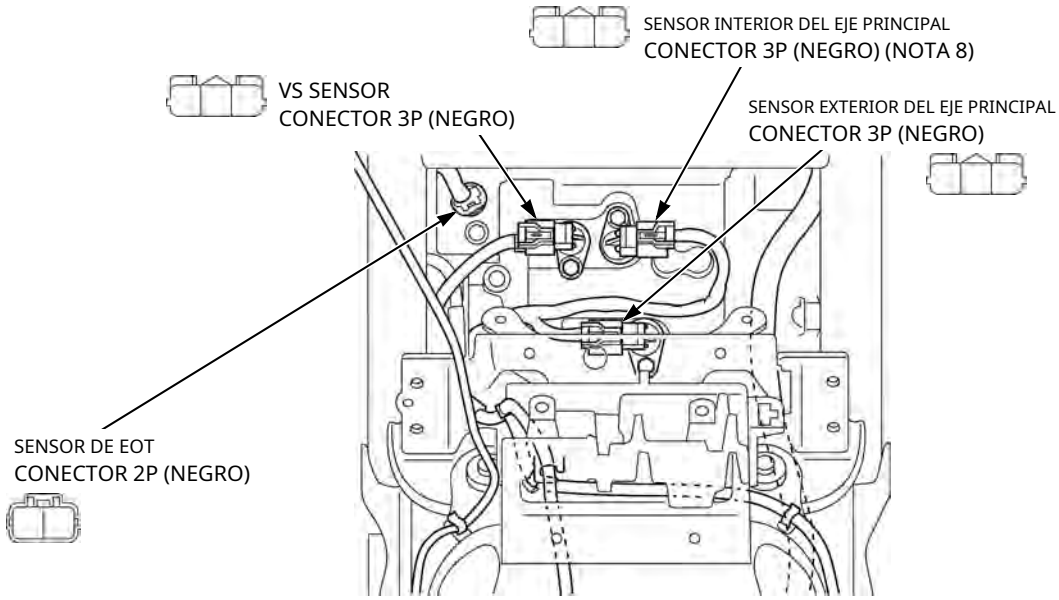


NOTA 6: Retire la cubierta inferior (página 2-29). NOTA 7:

Retire la cubierta trasera izquierda (página 2-30).



NOTA 8: Retire la caja portaequipajes (página 2-19).

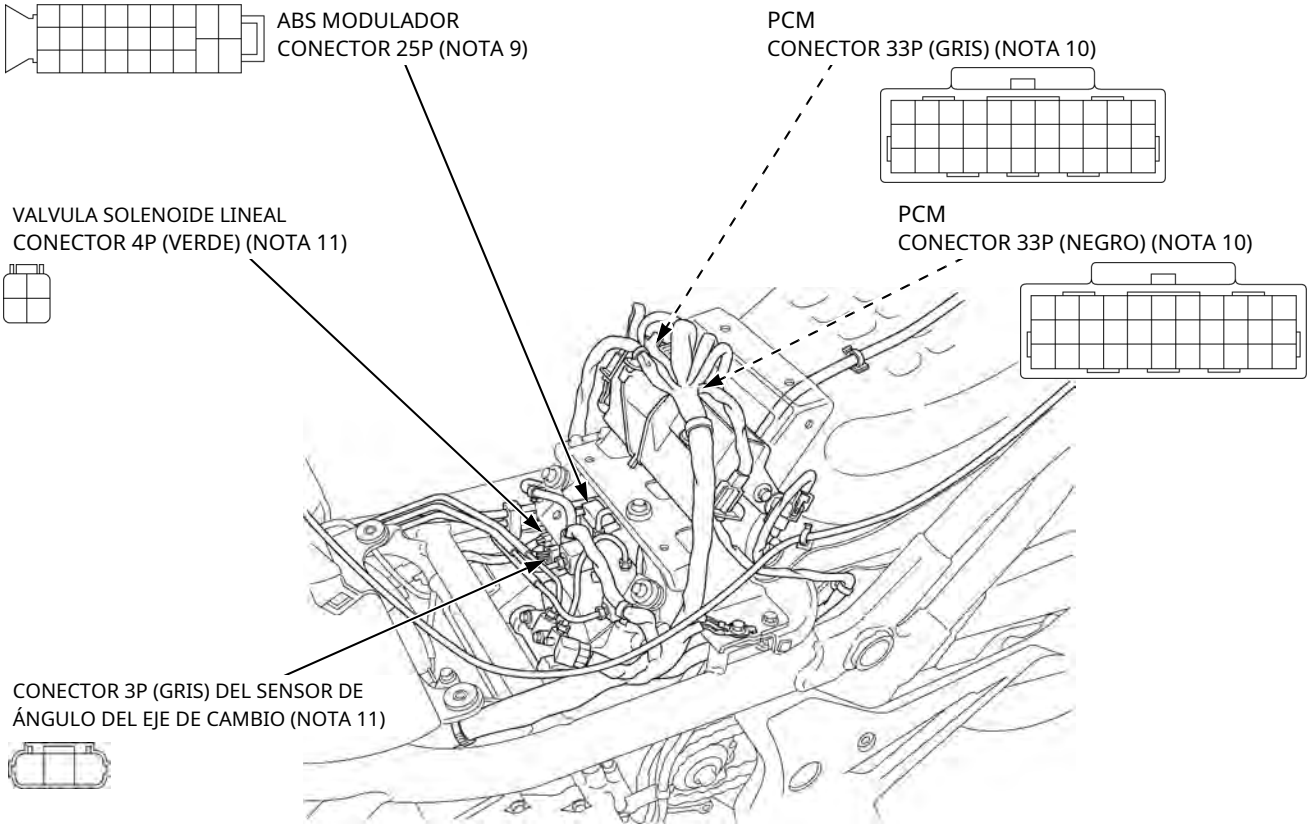


NOTA 9: Retire la caja portaequipajes (página 2-19). NOTA 10:

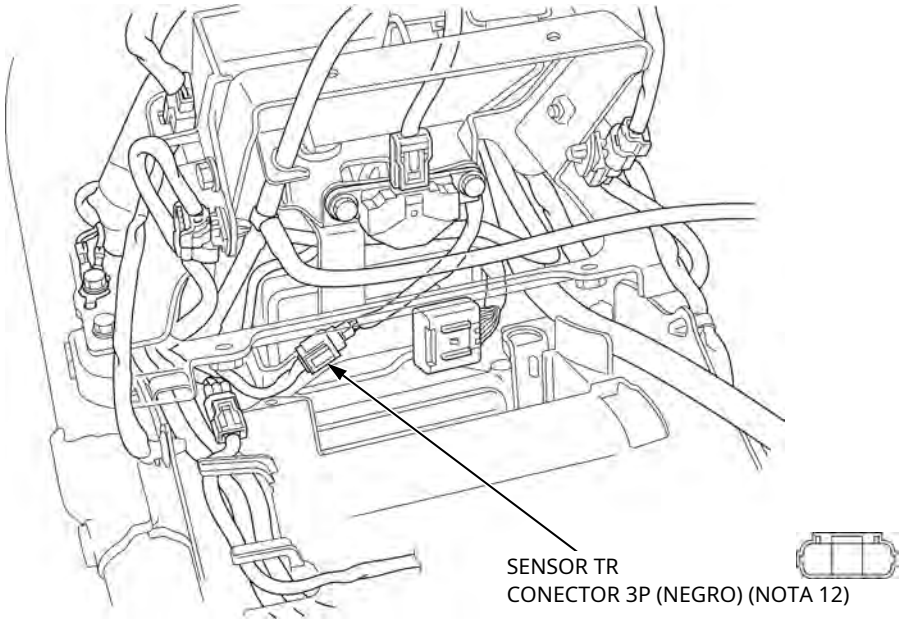
Retire la placa transversal central (página 2-32).

NOTA 11: Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700XD) (página 2-14).

NOTA 11: Retire la cubierta lateral (NC700SD) (página 2-13).



NOTA 12: Retire la placa transversal central (página 2-32).



INFORMACIÓN DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DCT

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS GENERALES

Falla intermitente

El término "falla intermitente" significa que un sistema puede haber tenido una falla, pero ahora funciona correctamente. Si el indicador de cambio "–" no se enciende, verifique si hay un mal contacto o clavijas sueltas en todos los conectores relacionados con el circuito que está solucionando. Si el indicador de cambio "–" estaba encendido, pero luego se apagó, el problema original puede ser intermitente.

Abiertos y cortos

"Abiertos" y "Cortos" son términos eléctricos comunes. Un abierto es una ruptura en un cable o en una conexión. Un corto es una conexión accidental de un cable a tierra oa otro cable. En electrónica simple, esto generalmente significa que algo no funcionará en absoluto. Con los PCM, esto a veces puede significar que algo funciona, pero no de la forma en que se supone que debe hacerlo.

Si el indicador de cambio "–" se ha encendido

Consulte LECTURA DE DTC (página 12-12). **Si el**

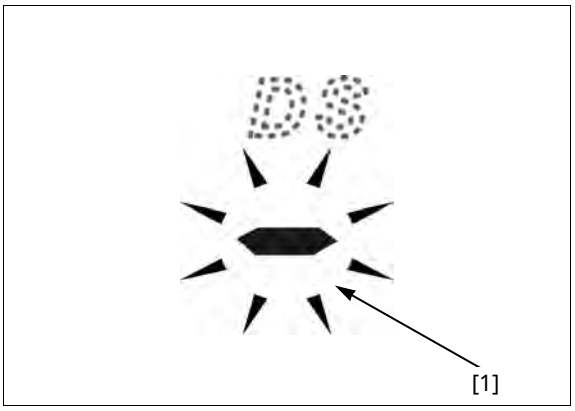
indicador de cambio "–" no permaneció encendido

Si el indicador de cambios "–" no permaneció encendido, pero hay un problema de manejabilidad, realice la RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS POR SÍNTOMAS (página 12-5).

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

SISTEMA DE AUTODIAGNÓSTICO

El sistema DCT está equipado con el sistema de autodiagnóstico. Cuando ocurre alguna anormalidad en el sistema DCT, el PCM hace que el indicador de cambio [1] parpadee "–" y almacena un DTC en su memoria borrable para la falla del sistema relevante.



FUNCIÓN A PRUEBA DE FALLOS

El sistema DCT cuenta con una función a prueba de fallas para garantizar una capacidad de funcionamiento mínima incluso cuando hay problemas en el sistema.

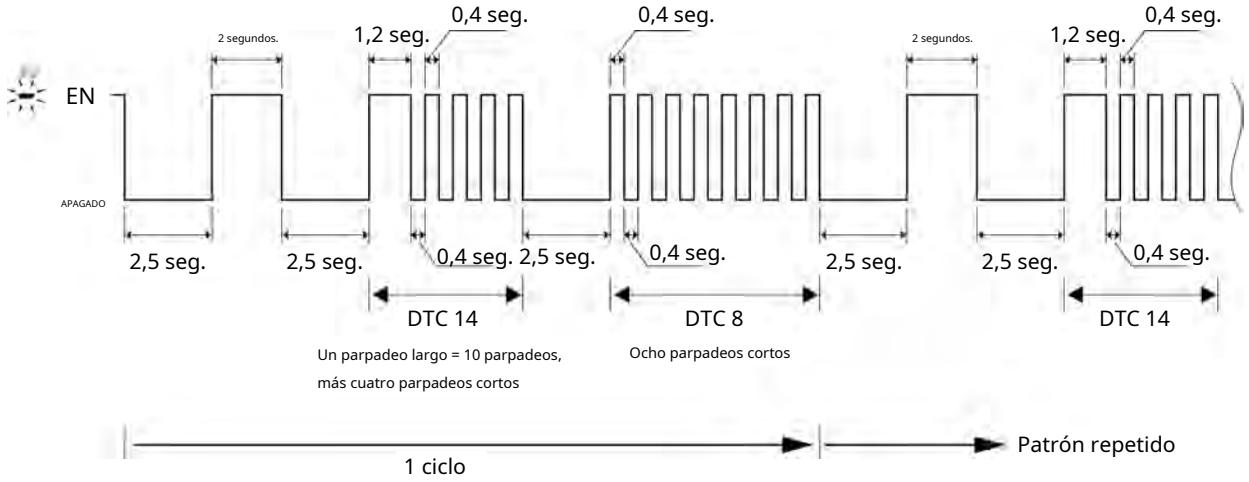
Cuando el PCM detecta un problema en el sistema DCT, el PCM detiene la función de cambio de marchas y mantiene la posición de marcha. Además, el indicador de cambio parpadea "–" para indicar el DTC.

DTC (Código de problema de diagnóstico)

- El DTC se compone de un código principal y un código secundario y se muestra como un número con guión cuando se recupera del PCM con el probador de bolsillo HDS.
  Los dígitos delante del guión son el código principal, indican el componente de falla de la función.
  Los dígitos detrás del guión son el subcódigo, detallan el síntoma específico de la falla del componente o función. Por ejemplo, en el caso del sensor de ángulo del eje de cambio:
  – DTC 21 – 1 = (Voltaje del sensor de ángulo del husillo de cambio) – (inferior al valor especificado)
  – DTC 21 – 2 = (Voltaje del sensor de ángulo del husillo de cambio) – (mayor que el valor especificado)

Indicador de cambio "–" Patrón de parpadeo

- Si el probador de bolsillo HDS no está disponible, el DTC se puede leer desde la memoria del PCM mediante el patrón de parpadeo "–" del indicador de cambio.
- El número de parpadeos del indicador de cambio "–" es el equivalente al código principal del DTC (el indicador de cambio "–" no puede mostrar el código secundario).
- El indicador de cambio "–" tiene dos tipos de parpadeos, un parpadeo largo y un parpadeo corto. El parpadeo largo dura 1,2 segundos, el parpadeo corto dura 0,4 segundos. Un parpadeo largo equivale a diez parpadeos cortos. Por ejemplo, el DTC 14 y el DTC 8 se indican con el siguiente patrón de parpadeo.
- Cuando no hay un DTC, el indicador de cambio "–" permanece encendido.



Indicador de cambio Comprobar

Cuando el interruptor de encendido está en ON con el interruptor de parada del motor en " ", el indicador de cambio permanecerá encendido durante unos segundos, luego apagado.

DTC ACTUAL/DTC ALMACENADO

El DTC se indica de dos maneras según el estado de la falla.

- Si el PCM detecta un problema actual, el indicador de cambio "–" se encenderá y comenzará a parpadear cuando se baje el caballete lateral. El patrón de parpadeo del indicador de cambio "–" indicará el DTC actual.
- Si el PCM no detecta ninguna corriente pero tiene un problema almacenado en su memoria, el indicador de cambio "–" no se encenderá ni parpadeará. Si es necesario recuperar el problema anterior, lea el DTC almacenado siguiendo el procedimiento de lectura de DTC (página 12-12).

INFORMACIÓN DEL PROBADOR DE BOLSILLO HDS

Consulte el sistema PGM-FI (página 4-12).

NOTE:

La señal del sensor de velocidad de la rueda delantera se puede desactivar con el HDS para realizar pruebas. Nunca conduzca la motocicleta con el PCM en este modo.

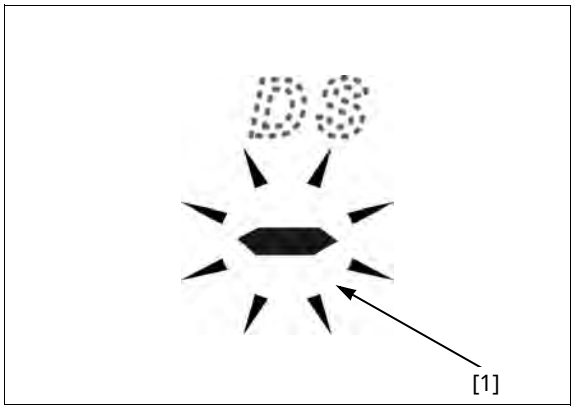
LECTURA DE DTC

NOTE:

- Si el indicador de cambio [1] parpadea, verifique el DTC de PGM-FI (página 4-12). Si hay algún problema en el sistema PGM-FI, resuélvalo primero. Luego vuelva a verificar el sistema DCT después de borrar el DTC de PGM-FI.
- Después de realizar la solución de problemas de diagnóstico, borre los códigos de problemas (página 12-13) y realice una prueba de manejo de la motocicleta para asegurarse de que se hayan solucionado los problemas.

Lea el DTC y los datos almacenados con el HDS Pocket Tester y siga el índice de solución de problemas (página 12-15).

Para leer el DTC sin el probador de bolsillo HDS, use el siguiente procedimiento.



Lectura de DTC con el indicador de cambio "–"

1. Apague el interruptor de encendido. Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).
2. Retire el DLC [1] de la caja de la batería. Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial.

   Conexión: Marrón – Verde

   HERRAMIENTA:

   Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**

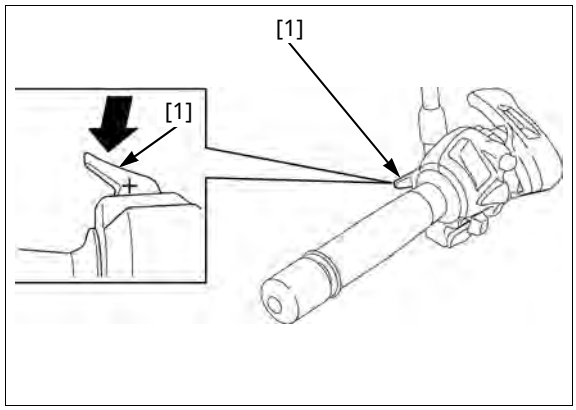


3. Asegúrese de que el interruptor de parada del motor esté en " "
   Mientras presiona el interruptor de cambio (+) [1], coloque el interruptor de encendido en la posición ON. Lea, observe que el indicador de cambio "–" parpadea y consulte el índice de solución de problemas (página 12-15).

NOTE:

- Si el PCM no tiene DTC en su memoria, el indicador de cambio "–" comenzará a parpadear (página 12-14).

4. Suelte el interruptor de cambios (+).



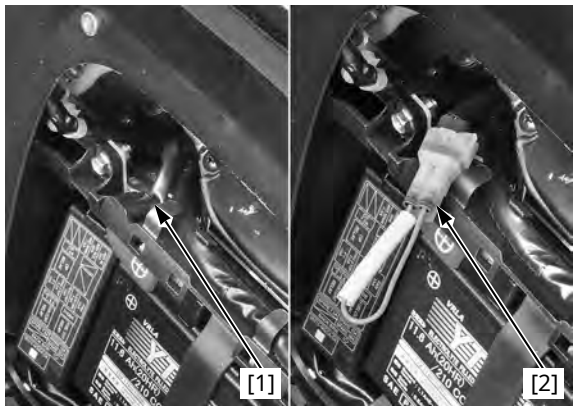
BORRAR DTC

Conecte el probador de bolsillo HDS al DLC (página 4-12). Borre el DTC con el HDS mientras el motor está parado. Para borrar el DTC sin HDS, consulte el siguiente procedimiento. **Cómo borrar el DTC sin HDS**

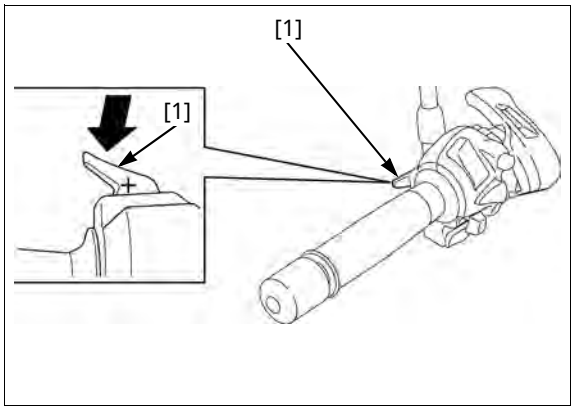
1. Apague el interruptor de encendido. Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).
2. Retire el DLC [1] de la caja de la batería. Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial. **Conexión: Marrón – Verde**

   HERRAMIENTA:

   Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**

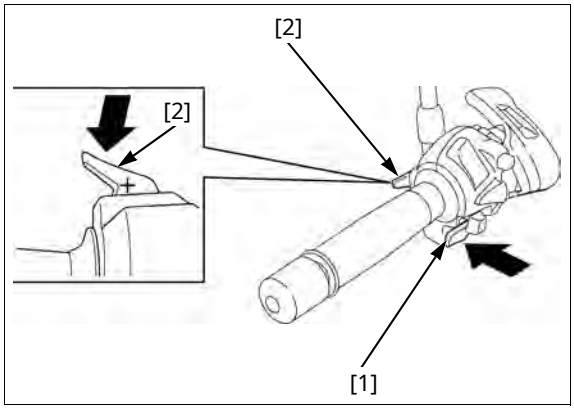


3. Asegúrese de que el interruptor de parada del motor esté en "
Mientras presiona el interruptor de cambio (+) [1], gire el interruptor de encendido a ON.

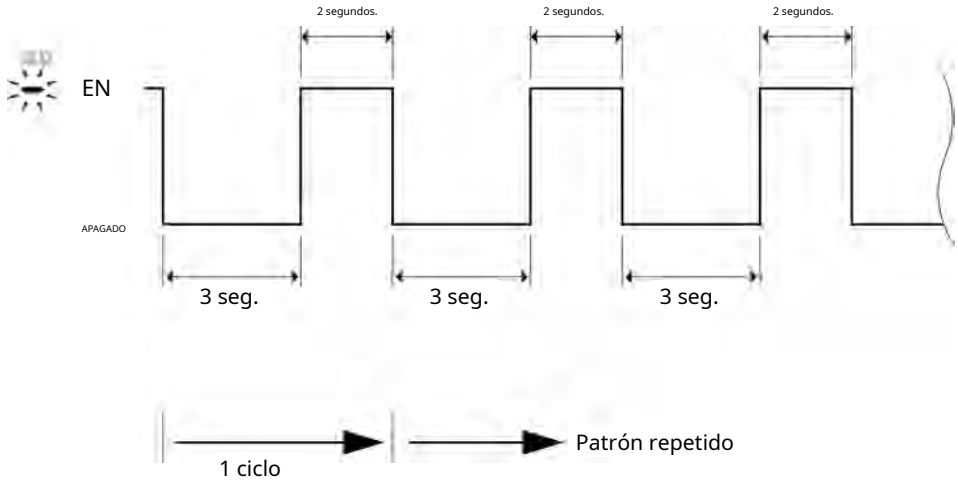


4. Presione el interruptor de cambio (–) [1].

5. Presione el interruptor de cambio (+) [2].



6. La memoria de autodiagnóstico se borra si el indicador de cambio "–" se apaga y comienza a parpadear como se muestra.



NOTE:

Tenga en cuenta que la memoria de autodiagnóstico no se puede borrar si el interruptor de encendido se gira a "OFF" antes de que el indicador de cambio "-" comience a parpadear.

7. Apague el interruptor de encendido.

8. Retire la herramienta especial del DLC.

ÍNDICE DTC

DTC ("-" parpadea)	Fallo de función	Síntoma/a prueba de fallas función	Referirse a DTC	Referirse a "-"
8-1 (8)	Voltaje anormal del sensor TP • Contacto flojo o deficiente del conector del sensor TP • Mal funcionamiento del sensor TP o de su circuito • PCM defectuoso	• Función de cambio de marchas funciona normalmente	12-20	4-47
9-1 (9)	Bajo voltaje del sensor EOP de la línea del embrague • Mal funcionamiento del sensor EOP de la línea del embrague o su circuito • PCM defectuoso	• Función de cambio de marchas funciona normalmente	12-20	12-61
9-2 (9)	Alto voltaje del sensor EOP de la línea del embrague • Contacto flojo o deficiente del conector del sensor EOP de la línea del embrague • Mal funcionamiento del sensor EOP de la línea del embrague o su circuito • PCM defectuoso	• Función de cambio de marchas funciona normalmente	12-21	
19-1 (19)	Sensor CKP sin señal • Contacto flojo o deficiente del conector del sensor CKP • Interferencia electromagnética en el sensor CKP • Mal funcionamiento del sensor CKP o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-22	12-62
21-1 (21)	Bajo voltaje del sensor de ángulo del husillo de cambio • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor de ángulo del husillo de cambio • Mal funcionamiento del sensor de ángulo del husillo de cambio o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • Solo cambiado a 1ra marcha	12-23	12-63
21-2 (21)	Alto voltaje del sensor de ángulo del husillo de cambio • Mal funcionamiento del sensor de ángulo del husillo de cambio o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • Solo cambiado a 1ra marcha	12-24	
22-1 (22)	Mal funcionamiento del husillo de cambio (después de operar el mecanismo de cambio de marchas) • Mal funcionamiento del mecanismo de cambio de marchas • Mal funcionamiento del sensor de ángulo del husillo de cambio	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • Solo cambiado a 1ra marcha	12-25	12-64
23-1 (23)	Mal funcionamiento del husillo de cambio (mientras se opera el mecanismo de cambio de marchas) • Mal funcionamiento del mecanismo de cambio de marchas • Mal funcionamiento del sensor de ángulo del husillo de cambio	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • Solo cambiado a 1ra marcha	12-26	
24-1 (24)	Circuito impulsor del motor de control de cambios • Mal funcionamiento del motor de control de cambios o de su circuito • Mal funcionamiento del circuito impulsor del motor de control de cambios en el PCM • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-27	12-65
27-1 (27)	Mal funcionamiento de la posición del tambor de cambios • Mal funcionamiento del sensor TR • Mal funcionamiento del mecanismo de cambio de marchas • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-28	12-66
31-1 (31)	Bajo voltaje del motor de control de cambios • Mal funcionamiento del circuito del motor de control de cambios • Mal funcionamiento del circuito del relé de retención de encendido en el PCM • Fusible PVB fundido (30 A) • Contacto flojo o deficiente del conector PCM 33P (Negro) • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-29	12-67
32-1 (32)	Mal funcionamiento del circuito de relé a prueba de fallas • Mal funcionamiento de la línea de entrada de alimentación del PCM (circuito de control de DCT) • Fusible PVB fundido (30 A) • Relé a prueba de fallas en el mal funcionamiento del PCM • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-30	12-68
37-1 (37)	Mal funcionamiento del relé de retención de encendido • Mal funcionamiento de la línea de entrada de alimentación secundaria del PCM (circuito de control de DCT) • Fusible SUB PVB fundido (7,5 A) • Relé de retención de encendido en el mal funcionamiento del PCM • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-30	12-68

DTC ("-" parpadea)	Fallo de función	Síntoma/a prueba de fallas función	Referirse a DTC	Referirse a "-"
41-1 (41)	Mal funcionamiento del interruptor de cambio ND • Contacto suelto o deficiente del conector del interruptor de cambio ND • Mal funcionamiento del interruptor de cambio ND o de su circuito • PCM defectuoso	• El interruptor de cambio ND no funciona	12-31	12-69
42-1 (42)	Mal funcionamiento del interruptor de cambio • Contacto suelto o deficiente del conector del interruptor de cambio • Mal funcionamiento del interruptor de cambio o de su circuito • PCM defectuoso	• El interruptor de cambio no funciona	12-33	12-71
44-1 (44)	Bajo voltaje del sensor EOT • Mal funcionamiento del sensor EOT o de su circuito • PCM defectuoso	• Función de cambio de marchas funciona normalmente	12-34	12-73
44-2 (44)	Alto voltaje del sensor EOT • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor EOT • Mal funcionamiento del sensor EOT o de su circuito • PCM defectuoso	• Función de cambio de marchas funciona normalmente	12-35	
47-1 (47)	Voltaje bajo del sensor EOP del embrague n.° 1 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 1 o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-37	12-74
47-2 (47)	Alto voltaje del sensor EOP del embrague n.° 1 • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor EOP del embrague n.º 1 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 1 o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-38	
48-1 (48)	Voltaje bajo del sensor EOP del embrague n.° 2 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 2 o su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-37	12-74
48-2 (48)	Alto voltaje del sensor EOP del embrague n.° 2 • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor EOP del embrague n.º 2 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 2 o su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-38	
49-1 (49)	Baja presión de aceite en la línea del embrague (cuando se acopla el embrague) • Nivel de aceite de motor bajo • Bomba de aceite defectuosa • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento del sensor EOP de la línea del embrague • PCM defectuoso	• El motor no funciona	12-39	12-76
49-2 (49)	Baja presión de aceite en la línea del embrague (cuando el motor está en marcha) • Nivel de aceite de motor bajo • Bomba de aceite defectuosa • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento del sensor EOP de la línea del embrague • PCM defectuoso	• El motor no funciona		
51-1 (51)	Sensor TR bajo voltaje • Contacto flojo o deficiente del conector del sensor TR • Mal funcionamiento del sensor TR o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-40	12-77
51-2 (51)	Sensor TR alta tensión • Mal funcionamiento del sensor TR o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-41	
52-1 (52)	Interruptor neutral atascado en OFF • Contacto flojo o deficiente del conector del interruptor neutral • Mal funcionamiento del interruptor de punto muerto o de su circuito • PCM defectuoso	• Funciona normalmente • Indicador de cambio parpadeando	12-42	12-78
52-2 (52)	Interruptor neutral atascado en ON • Mal funcionamiento del interruptor de punto muerto o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-43	

DTC ("-" parpadea)	Fallo de función	Síntoma/a prueba de fallas función	Referirse a DTC	Referirse a "-"
53-1 (53)	Velocidad baja del sensor del eje principal interno • Contacto flojo o deficiente del conector del sensor del eje principal interno • Mal funcionamiento del sensor interno del eje principal o su circuito • Interferencia electromagnetica • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-43	12-79
54-1 (54)	Baja velocidad del sensor del eje principal exterior • Contacto flojo o deficiente del conector del sensor exterior del eje principal • Mal funcionamiento del sensor exterior del eje principal o de su circuito • Interferencia electromagnetica • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-46	12-82
55-1 (55)	Fallo de corriente de la electroválvula lineal n.º 1 • Contacto flojo o deficiente del conector de la electroválvula lineal n.º 1 • Mal funcionamiento de la electroválvula lineal n° 1 o de su circuito • Mal funcionamiento del circuito de accionamiento de la válvula de solenoide lineal n.º 1 en el PCM • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-48	12-84
55-2 (55)	Controlador de válvula de solenoide lineal n. ° 1 en la falla del PCM • Contacto flojo o deficiente del conector de la electroválvula lineal n.º 1 • Contacto suelto o deficiente del conector PCM 33P • Mal funcionamiento de la electroválvula lineal n° 1 o de su circuito • Mal funcionamiento del circuito de accionamiento de la válvula de solenoide lineal n.º 1 en el PCM • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona		
56-1 (56)	Fallo de corriente de la electroválvula lineal n.º 2 • Contacto flojo o deficiente del conector de la electroválvula lineal n.º 1 • Mal funcionamiento de la electroválvula lineal n° 2 o de su circuito • Mal funcionamiento del circuito de accionamiento de la válvula de solenoide lineal n.º 2 en el PCM • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-49	12-85
56-2 (56)	Controlador de válvula de solenoide lineal n. ° 2 en la falla del PCM • Contacto flojo o deficiente del conector de la electroválvula lineal n° 2 • Contacto suelto o deficiente del conector PCM 33P • Mal funcionamiento de la electroválvula lineal n° 2 o de su circuito • Mal funcionamiento del circuito de accionamiento de la válvula de solenoide lineal n.º 2 en el PCM • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona		
57-1 (57)	Mal funcionamiento del mecanismo de cambio de marchas • Mal funcionamiento del mecanismo de cambio de marchas • Mal funcionamiento del sensor TR o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-50	12-86
57-2 (57)	Mal funcionamiento de la posición del cambio (salta fuera del cambio) • Mal funcionamiento del mecanismo de cambio de marchas • Mal funcionamiento del sensor TR o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-50	
58-1 (58)	El embrague n.º 1 no se desacopla (al cambiar de marcha) • Embrague n.º 1 pegado • Circuito de aceite del embrague defectuoso	• El motor no funciona	12-51	12-86
59-1 (59)	El embrague n.° 2 no se desacopla (al cambiar de marcha) • Embrague n.º 2 pegado • Circuito de aceite del embrague defectuoso	• El motor no funciona	12-51	12-86

DTC ("-" parpadea)	Fallo de función	Síntoma/a prueba de fallas función	Referirse a DTC	Referirse a "-"
61-1 (61)	Mal funcionamiento de la presión del aceite del embrague n.º 1 (en el diagnóstico inicial del embrague) • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 1 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-51	12-86
61-2 (61)	Embrague n° 1 sin presión de aceite • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 1 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento de la electroválvula lineal n° 1 o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona		
61-3 (61)	Degradación de la presión del aceite del embrague n.º 1 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 1 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento de la válvula solenoide lineal n.º 1 • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona		
61-4 (61)	Fallo en la cancelación de la presión del aceite del embrague n.º 1 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 1 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Contacto flojo o deficiente de la válvula solenoide lineal y los conectores del sensor EOP del embrague n.º 1 • Mal funcionamiento de la válvula solenoide lineal n.º 1 • PCM defectuoso	• El motor no funciona		
62-1 (62)	Alta presión de aceite del embrague n.º 1 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 1 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento de la válvula solenoide lineal n.º 1 • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-51	12-86
62-2 (62)	Alta presión de aceite del embrague n.º 1 (prevención de deslizamientos de la motocicleta) • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 1 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento de la válvula solenoide lineal n.º 1 • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona		
63-1 (63)	Mal funcionamiento de la presión de aceite del embrague n.º 2 (en el diagnóstico inicial del embrague) • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 2 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-52	12-87
63-2 (63)	Embrague n.° 2 sin presión de aceite • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 2 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento de la electroválvula lineal n° 2 o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona		
63-3 (63)	Degradación de la presión del aceite del embrague n.º 2 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 2 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento de la válvula solenoide lineal n.º 2 • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona		
63-4 (63)	Fallo en la cancelación de la presión del aceite del embrague n.º 2 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 2 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Contacto flojo o deficiente de la válvula solenoide lineal y los conectores del sensor EOP del embrague n.º 2 • Mal funcionamiento de la electroválvula lineal n° 2 o de su circuito • PCM defectuoso	• El motor no funciona		

DTC ("-" parpadea)	Fallo de función	Síntoma/a prueba de fallas función	Referirse a DTC	Referirse a "-"
64-1 (64)	Alta presión de aceite del embrague n.º 2 • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 2 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento de la válvula solenoide lineal n.º 2 • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona (durante la conducción) • El motor no funciona	12-52	12-87
64-2 (64)	Alta presión de aceite del embrague n.º 2 (Prevención de derrapes de la motocicleta) • Mal funcionamiento del sensor EOP del embrague n.º 2 • Circuito de aceite del embrague defectuoso • Mal funcionamiento de la válvula solenoide lineal n.º 2 • PCM defectuoso	• El motor no funciona		
65-1 (65)	Mal funcionamiento de la señal de velocidad de las ruedas delanteras y traseras • Mal funcionamiento del sensor de velocidad de la rueda delantera o de su circuito • Mal funcionamiento del sensor VS o de su circuito • Modulador ABS defectuoso • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-53	12-88
66-1 (66)	Sensor VS sin señal • Mal funcionamiento del sensor VS o de su circuito • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor VS • Interferencia electromagnética en el sensor VS • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-54	12-89
67-1 (67)	Sensor de velocidad de la rueda delantera sin señal • Mal funcionamiento del sensor de velocidad de la rueda delantera o de su circuito • Contacto suelto o deficiente del conector del sensor de velocidad de la rueda delantera • Interferencia electromagnética en el sensor de velocidad de la rueda delantera • Modulador ABS defectuoso • Anillo pulsador defectuoso • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-55	12-90
68-1 (68)	Mal funcionamiento del embrague n.º 1 (el embrague patina) • Mal funcionamiento del sensor VS o de su circuito • Embrague No.1 defectuoso • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-56	12-91
69-1 (69)	Mal funcionamiento del embrague n.º 2 (el embrague patina) • Mal funcionamiento del sensor VS o de su circuito • Embrague No.2 defectuoso • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-57	12-92
71-1 (71)	Falla en la relación de velocidad del eje principal interno/eje secundario • Mal funcionamiento del sensor VS o de su circuito • Mal funcionamiento del sensor interno del eje principal o su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona	12-57	12-92
72-1 (72)	Falla en la relación de velocidad del eje principal exterior/eje secundario • Mal funcionamiento del sensor VS o de su circuito • Mal funcionamiento del sensor exterior del eje principal o de su circuito • PCM defectuoso	• La función de cambio de marchas no funciona		
84-1 (84)	Mal funcionamiento de la CPU en el PCM • PCM defectuoso	• El sistema de cambio de marchas se detiene	12-58	12-93
1-1 (1)	Mal funcionamiento del sensor de ángulo del pedal de cambios (opcional) • Mal funcionamiento del sensor de ángulo del pedal de cambios o de su circuito • Mal funcionamiento del mecanismo del pedal de cambios DCT (opcional) • Contacto flojo o deficiente del conector del sensor de ángulo del pedal de cambios • PCM defectuoso	• Función de pedal de cambios DCT (opcional) No funciona	12-58	12-93

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DTC

DTC 8-1 (VOLTAJE ANORMAL DEL SENSOR TP)

1. Inspección del sistema del sensor TP

Verifique el sensor TP con el probador de bolsillo HDS cuando el acelerador esté completamente cerrado.

¿Se indica bajo voltaje (alrededor de 0 V) o alto voltaje (alrededor de 5 V)?

SÍ – • Aproximadamente 0 V: Consulte el DTC 8-1 (página 4-26)
• Alrededor de 5 V: Consulte el DTC 8-2 (página 4-27)

NO – falla intermitente

DTC 9-1 (BAJA TENSIÓN DEL SENSOR EOP DE LA LÍNEA DEL EMBRAGUE)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor EOP de la línea del embrague

Conecte el probador de bolsillo HDS y arranque el motor.
Verifique el sensor EOP de la línea del embrague con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor EOP de la línea del embrague

Pare el motor.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague.
Encienda el interruptor de encendido.
Verifique el sensor EOP de la línea del embrague con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V? **SÍ** – VAYA AL PASO 3.

NO – Reemplace el sensor EOP de la línea del embrague por uno en buen estado y vuelva a verificar.

3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor EOP de la línea del embrague

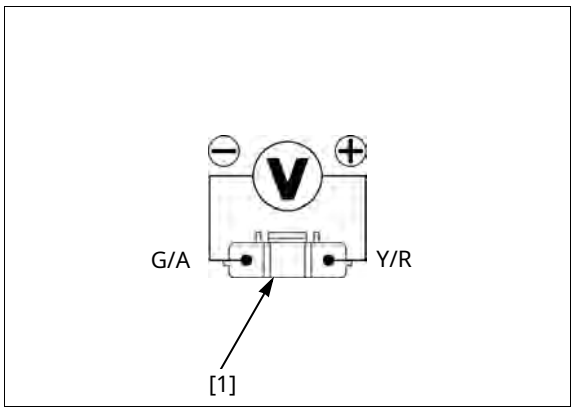
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor de EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



4. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor EOP de la línea del embrague

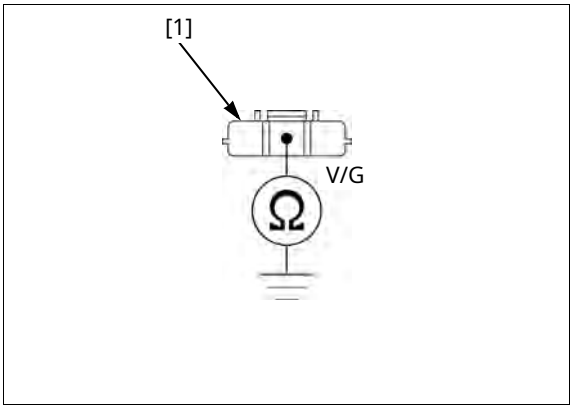
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Violeta/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable violeta/verde

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 9-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR EOP DE LA LÍNEA DEL EMBRAGUE)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague y 33P del PCM, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor EOP de la línea del embrague

Verifique el sensor EOP de la línea del embrague con el probador de bolsillo HDS.

***¿Se indican unos 5 V?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor EOP de la línea del embrague

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague.
Conecte los terminales del conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1] con un cable de puente [2].

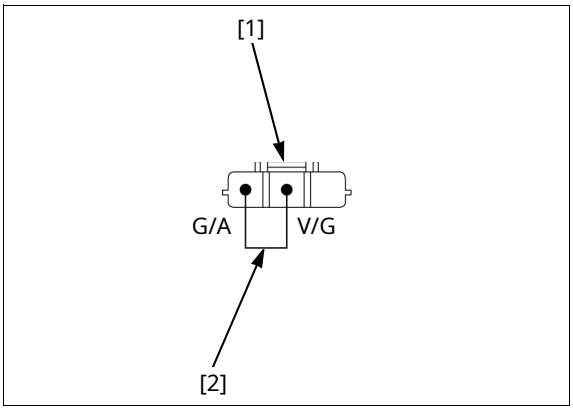
Conexión: Violeta/verde – Verde/amarillo

Encienda el interruptor de encendido.
Verifique el sensor EOP de la línea del embrague con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el 0 V?

SÍ – Sensor EOP de línea de embrague defectuoso

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor EOP de la línea del embrague

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Gris). Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor de EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1] y del conector 33P (gris) del PCM [2].

Conexión: Verde/amarillo – B22

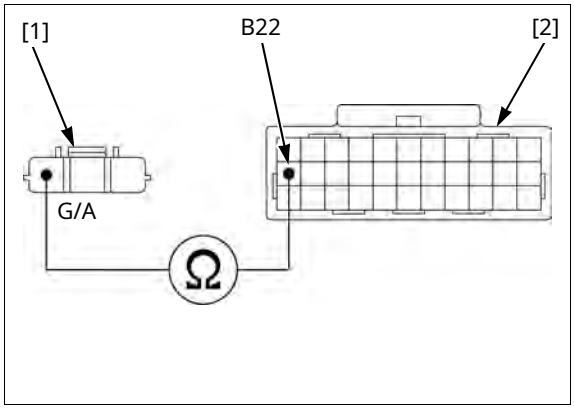
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable verde/amarillo



4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor EOP de la línea del embrague

Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1] y del conector 33P (negro) del PCM [2].

Conexión: Violeta/verde – A17

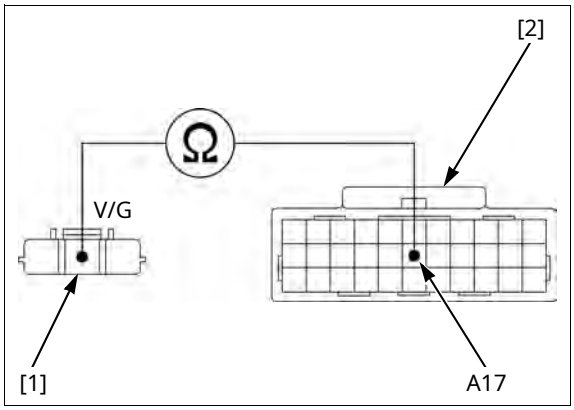
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable violeta/verde



DTC 19-1 (SENSOR CKP SIN SEÑAL)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto suelto o deficiente en los conectores 2P (rojo) y PCM 33P (gris) del sensor CKP, luego vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección de voltaje máximo del sensor CKP

Desconecte el conector 2P (Rojo) del sensor CKP. Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor " "
Arranque el motor con el motor de arranque y mida el voltaje máximo del sensor CKP en los terminales del conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] del lado del sensor CKP.

Conexión: Amarillo (+) – Blanco/amarillo (–)

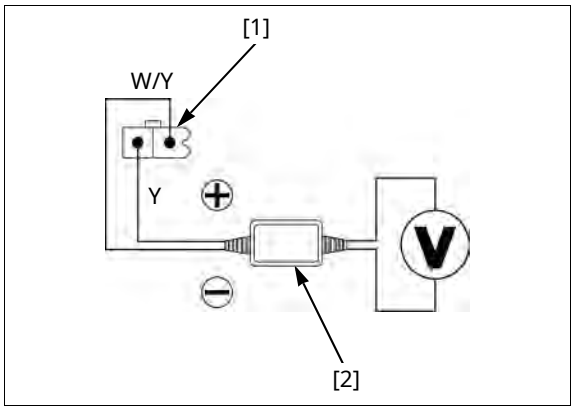
HERRAMIENTA:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o adaptador de voltaje pico [2] **07HGJ-0020100**
con multímetro digital disponible comercialmente (impedancia 10 MΩ/DCV mínimo)

¿Es el voltaje superior a 0,7 V?

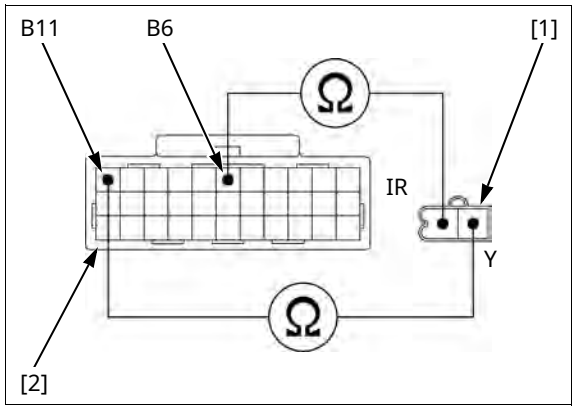
SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Sensor CKP defectuoso



2. Inspección del circuito del sensor CKP

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Gris). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] y del conector PCM 33P (gris) [2].



Conexión: Amarillo – B11
Verde/naranja – B6

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable amarillo

NO – • Circuito abierto en el cable Amarillo
• Circuito abierto en el cable verde/naranja

DTC 21-1 (VOLTAJE BAJO DEL SENSOR DEL ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en los conectores 3P (gris) del sensor de ángulo del eje de cambio y 33P del PCM, y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor de ángulo del husillo de cambio

Compruebe el sensor de ángulo del husillo de cambio con el probador de bolsillo HDS.

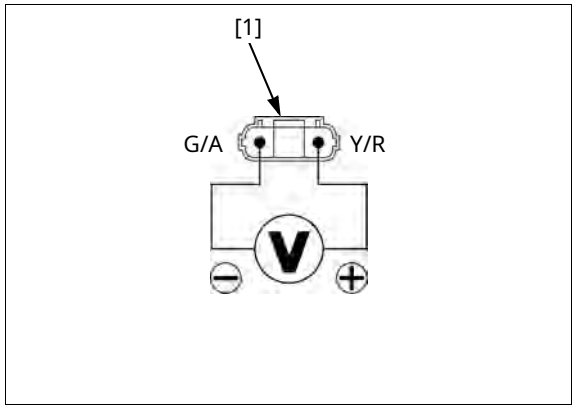
¿Se indica alrededor de 0

***V?* SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor del ángulo del husillo del cambio

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambios.
Encienda el interruptor de encendido.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio lateral del mazo de cables [1].



Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo

3. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor del ángulo del husillo del cambio

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 3P (gris) [1] del sensor de ángulo del husillo de cambio lateral del mazo de cables y el conector [2] del PCM 33P (negro).

HERRAMIENTA:

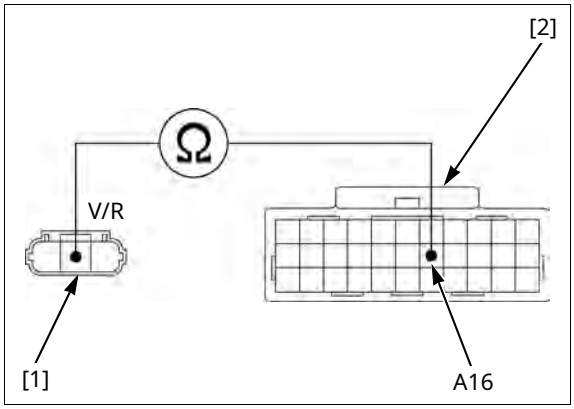
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

Conexión: Violeta/rojo – A16

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable violeta/rojo



4. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ángulo del husillo de cambio

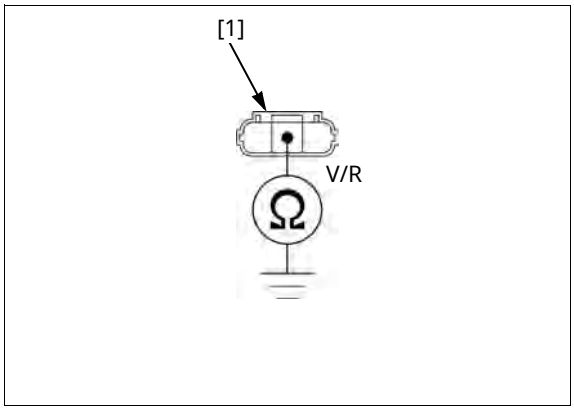
Verifique la continuidad entre el terminal del conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio lateral del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Violeta/rojo – tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable violeta/rojo

NO – VAYA AL PASO 5.



5. Inspección del sensor de ángulo del husillo de cambio

Reemplace el sensor de ángulo del husillo de cambio por uno en buen estado (página 12-116).
Conecte el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio y el conector 33P (negro) del PCM.
Encienda el interruptor de encendido.
Compruebe el sensor de ángulo del husillo de cambio con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V? **SÍ** – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor de ángulo del eje de cambio original defectuoso

DTC 21-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO)

NOTE:

- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor de ángulo del husillo de cambio

Compruebe el sensor de ángulo del husillo de cambio con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indican unos 5 V? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor del ángulo del husillo del cambio

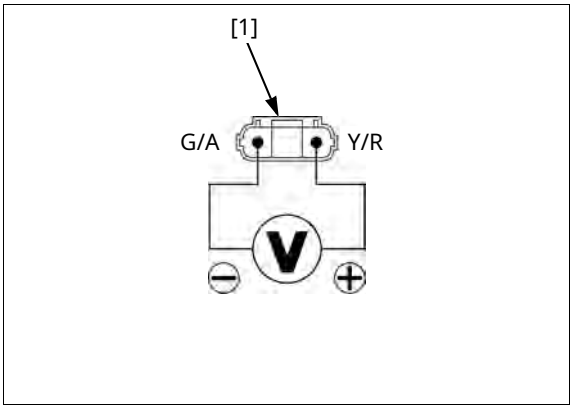
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambios.
Encienda el interruptor de encendido.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio lateral del mazo de cables [1].

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable verde/amarillo



3. Inspección del sistema del sensor de ángulo del husillo de cambio

Reemplace el sensor de ángulo del husillo de cambio por uno en buen estado (página 12-116).
Conecte el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio.
Encienda el interruptor de encendido.
Compruebe el sensor de ángulo del husillo de cambio con el probador de bolsillo HDS.

***¿Se indican unos 5 V?* SÍ**

– Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor de ángulo del husillo de cambio defectuoso

DTC 22-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL EJE DE CAMBIO: DESPUÉS DE OPERAR EL CAMBIO DE VELOCIDADES)
MECANISMO)

1. Inspección del sistema del sensor de ángulo del husillo de cambio

Compruebe el sensor de ángulo del husillo de cambio con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica bajo voltaje (alrededor de 0 V) o alto voltaje (alrededor de 5 V)?

SÍ – • Aproximadamente 0 V: consulte el DTC 21-1 (página 12-23).
• Aproximadamente 5 V: consulte el DTC 21-2 (página 12-24).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Condición del motor de control de cambios/engranaje de reducción

Verifique que el motor de control de cambios y los engranajes reductores estén instalados correctamente y no estén dañados.

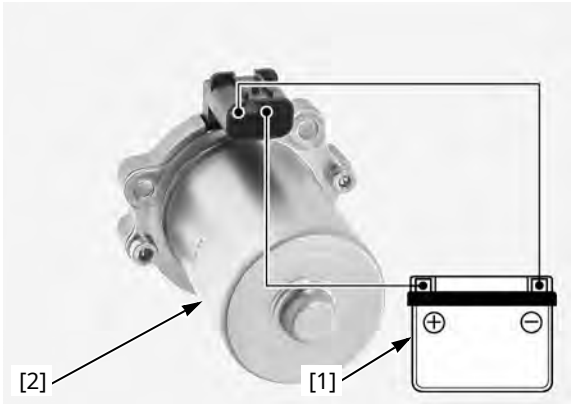
¿Están en condiciones normales el motor de control de cambios y los engranajes reductores?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Instale correctamente el motor de control de cambios y los engranajes reductores o reemplace las piezas defectuosas.

3. Inspección del estado del motor de control de cambios

Retire el motor de control de cambios (página 12-109). Conecte una batería de 12 V completamente cargada [1] a los terminales del conector 2P del motor de control de cambios [2] para comprobar el funcionamiento del motor.
Cambie la conexión de la batería para comprobar el funcionamiento inverso.



¿El motor de control de cambios gira en ambas direcciones?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Motor de control de cambio defectuoso

4. Inspección del sistema del sensor del ángulo del husillo de cambios

Retire el sensor de ángulo del husillo de cambio con el conector conectado (página 12-116).
Encienda el interruptor de encendido.
Mientras gira el eje del sensor de ángulo del husillo de cambio, verifique el voltaje del sensor de ángulo del husillo de cambio con el probador de bolsillo HDS.

Al girar el eje del sensor en el sentido de las agujas del reloj:

Aumento de voltaje

Al girar el eje del sensor en sentido contrario a las agujas del reloj:

Disminución de voltaje

¿Varía correctamente el voltaje?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Sensor de ángulo del husillo de cambio defectuoso

5. Inspección del estado del sensor del ángulo del eje del cambio

Verifique que el sensor de ángulo del husillo de cambio esté instalado correctamente.

¿Está el sensor de ángulo del husillo de cambio en condiciones normales?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

NO – Instale correctamente el sensor de ángulo del husillo de cambio.

6. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo

HDS. ***¿Está indicado el DTC 22-1?*** **SÍ**

– Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 23-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL EJE DE CAMBIO: MIENTRAS SE OPERA EL CAMBIO DE VELOCIDADES)
MECANISMO)

Consulte el DTC 22-1 (página 12-25)

DTC 24-1 (CIRCUITO IMPULSOR DEL MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO)

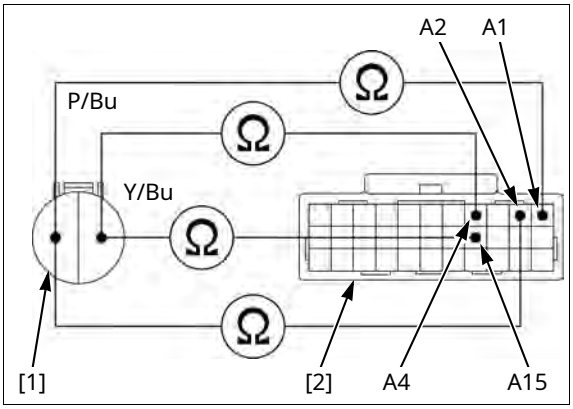
NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del circuito abierto de la línea del motor de control de cambios

Desconecte el conector 33P (negro) del PCM y el conector 2P (negro) del motor de control de cambios.
Verifique la continuidad entre los terminales del conector 2P (negro) del motor de control de cambio lateral del mazo de cables [1] y del conector [2] del PCM 33P.

Conexión: Rosa/azul – A1
Rosa/azul – A2
Amarillo/azul – A4
Amarillo/azul – A15



HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

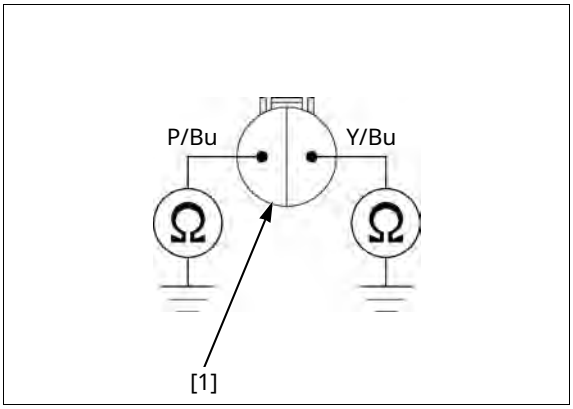
SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/azul
• Circuito abierto en el cable amarillo/azul

2. Inspección de cortocircuito de la línea del motor de control de cambios

Verifique la continuidad entre los terminales del conector 2P (negro) del motor de control de cambio lateral del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Rosa/azul – Tierra
Amarillo/azul – Tierra



¿Hay continuidad?

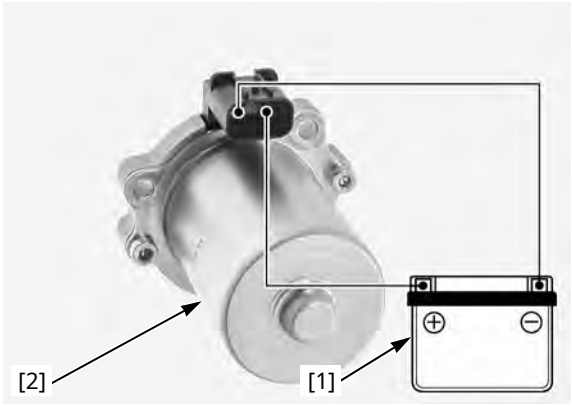
SÍ – • Cortocircuito en el cable rosa/azul
• Cortocircuito en el cable amarillo/azul

NO – VAYA AL PASO 3.

3. Inspección del motor de control de cambios

Retire el motor de control de cambios (página 12-109). Conecte una batería de 12 V completamente cargada [1] a los terminales del conector 2P del motor de control de cambios [2] para comprobar el funcionamiento del motor.
Cambie la conexión de la batería para comprobar el funcionamiento inverso.

¿El motor de control de cambios gira en ambas direcciones?



SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado.

NO – Motor de control de cambio defectuoso

DTC 27-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DE LA POSICIÓN DEL TAMBOR DE CAMBIO)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor TR

Compruebe el sensor TR con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica bajo voltaje (alrededor de 0 V) o alto voltaje (alrededor de 5 V)?

SÍ – • Aproximadamente 0 V: consulte el DTC 51-1 (página 12-40).
• Aproximadamente 5 V: consulte el DTC 51-2 (página 12-41).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Condición del motor de control de cambios/engranaje reductor

Verifique que el motor de control de cambios y los engranajes reductores estén instalados correctamente y no estén dañados.

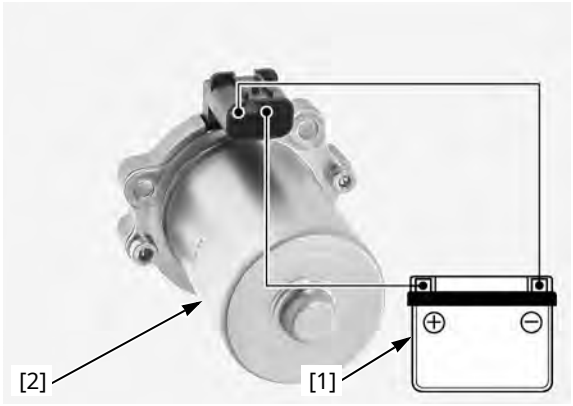
¿Están en condiciones normales el motor de control de cambios y los engranajes reductores?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Instale correctamente el motor de control de cambios y los engranajes reductores o reemplace las piezas defectuosas.

3. Inspección del estado del motor de control de cambios

Retire el motor de control de cambios (página 12-109). Conecte una batería de 12 V completamente cargada [1] a los terminales del conector 2P del motor de control de cambios [2] para comprobar el funcionamiento del motor.
Cambie la conexión de la batería para comprobar el funcionamiento inverso.



¿El motor de control de cambios gira en ambas direcciones?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Motor de control de cambio defectuoso

4. Inspección del sistema del sensor TR

Retire el sensor TR con el conector conectado (página 12-115).
Encienda el interruptor de encendido.
Mientras gira el eje del sensor TR, verifique el voltaje del sensor TR con el probador de bolsillo HDS.

Al girar el eje del sensor en el sentido de las agujas del reloj:
Aumento de voltaje
Al girar el eje del sensor en sentido contrario a las agujas del reloj:
Disminución de voltaje

¿Varía correctamente el voltaje?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Sensor TR defectuoso

5. Inspección del estado del sensor TR

Verifique que el sensor TR esté instalado correctamente y no esté dañado.

¿Está el sensor TR en condiciones normales? **SÍ** – VAYA AL PASO 6.

NO – Instale el sensor TR correctamente.

6. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo HDS. ***¿Está indicado el DTC 27-1?*** **SÍ**

– Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 31-1 (VOLTAJE BAJO DEL MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o defectuoso en los conectores 2P (negro) del motor de control de cambios y 33P (negro) del PCM, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

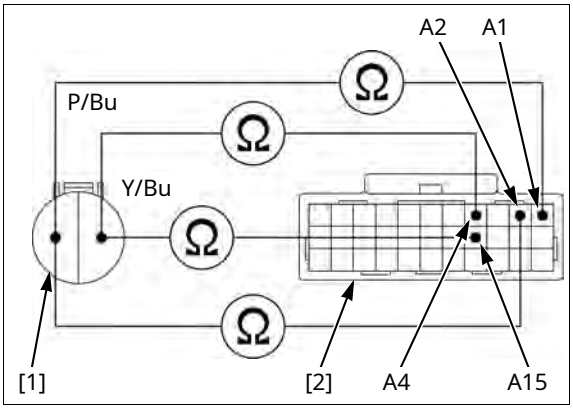
¿Está indicado el DTC 32-1 o 37-1? **SÍ** – • DTC 32-1 indicado (página 12-30).
• DTC 37-1 indicado (página 12-30).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del circuito abierto de la línea del motor de control de cambios

Desconecte el conector 33P (negro) del PCM y el conector 2P (negro) del motor de control de cambios.
Verifique la continuidad entre los terminales del conector 2P (negro) del motor de control de cambio lateral del mazo de cables [1] y del conector [2] del PCM 33P.

Conexión: Rosa/azul – A1
Rosa/azul – A2
Amarillo/azul – A4
Amarillo/azul – A15



HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/azul
• Circuito abierto en el cable amarillo/azul

DTC 32-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL CIRCUITO DEL RELÉ A PRUEBA DE FALLA)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en el conector PCM 33P (negro) y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de la fuente de alimentación del motor de control de cambios

Verifique el voltaje de la fuente de alimentación del motor de control de cambios con el probador de bolsillo HDS.

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/rojo entre el conector PCM 33P (negro) y la caja de fusibles/relés
• Circuito abierto en el cable rojo entre la caja de fusibles/relés y el conector 4P (rojo) del interruptor del relé de arranque
• Fusible PVB fundido (30 A)

2. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo HDS. ***¿Está indicado el DTC 32-1?*** **SÍ**

– Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 37-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL RELÉ DE RETENCIÓN DE ENCENDIDO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en el conector PCM 33P (negro) y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de subalimentación del PCM (circuito de control del DCT)

Verifique el voltaje de subalimentación del PCM con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica el voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – • Circuito abierto en el cable marrón/rojo entre el conector PCM 33P (negro) y la caja de fusibles/relés
• Circuito abierto en el cable rojo entre la caja de fusibles/relés y el conector 4P (rojo) del interruptor del relé de arranque
• Fusible SUB PVB fundido (7,5 A)

2. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo

HDS. ***¿Está indicado el DTC 37-1?*** **SÍ**

– Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 41-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL INTERRUPTOR DE CAMBIO ND)

NOTE:

• Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el interruptor del manillar derecho y en los conectores PCM 33P, y vuelva a comprobar el DTC.

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:

– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)

– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada de energía del interruptor de cambio

ND Desconecte lo siguiente:

– Conector 6P (Negro) interruptor manillar derecho (NC700XD) [1]

– Conector 7P (Verde) del interruptor del manillar derecho (NC700SD) [2]

Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.

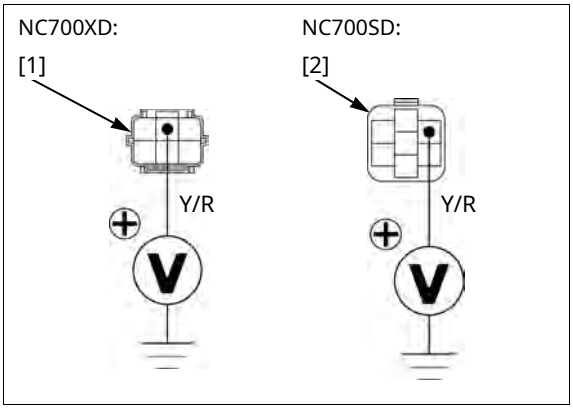
Mida el voltaje entre el terminal del conector del interruptor del manillar derecho del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Tierra (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



2. Inspección del interruptor de cambio ND

Apague el interruptor de encendido.

Compruebe la continuidad entre los terminales del conector del interruptor del manillar derecho del lado del interruptor [1] en cada posición del interruptor.

Conexión:

Interruptor N:

Verde claro/azul -

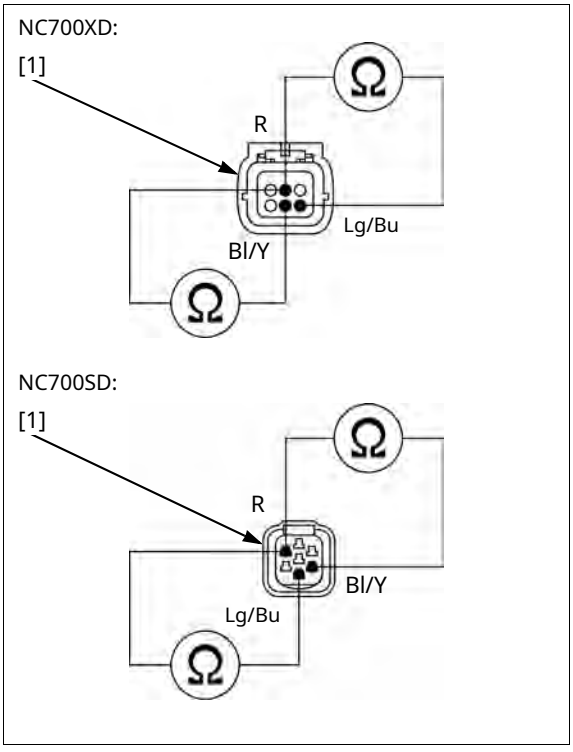
Interruptor rojo D:

Negro/amarillo – Rojo

¿Hay continuidad con el interruptor presionado y no hay continuidad con el interruptor liberado?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Interruptor de cambio ND defectuoso



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del interruptor de cambio ND

Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Compruebe la continuidad entre el conector del interruptor del manillar derecho del lado del mazo de cables [1] y los terminales del conector [2] del PCM 33P (negro).

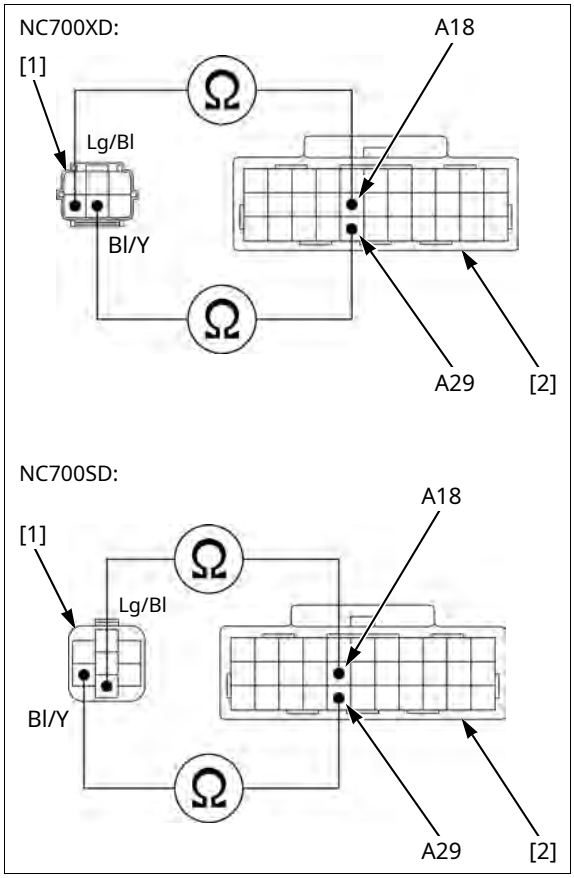
Conexión: Verde claro/negro – A18
Negro/amarillo – A29

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable verde claro/negro
• Circuito abierto en el cable Negro/amarillo



4. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada del interruptor de cambio ND

Compruebe la continuidad entre los terminales del conector [1] del PCM 33P (negro) del lado del mazo de cables y tierra.

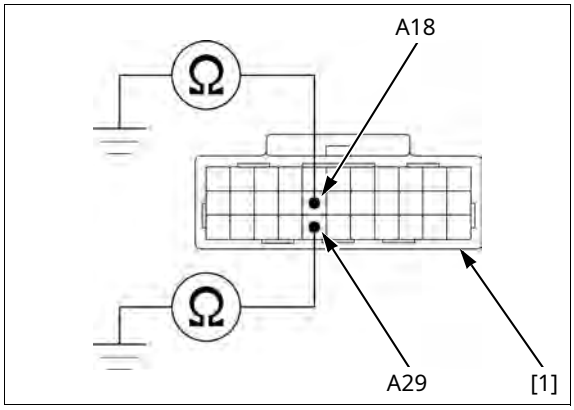
Conexión: A18 – Tierra
A29 – Tierra

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable verde claro/negro
• Cortocircuito en el cable Negro/amarillo

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 42-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL INTERRUPTOR DE CAMBIO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el interruptor del manillar izquierdo y en los conectores PCM 33P, luego vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada de energía del interruptor de cambio Desconecte lo siguiente:

- Conector 3P (Negro) interruptor manillar izquierdo (NC700XD) [1]
- Conector 7P (Verde) del interruptor del manillar izquierdo (NC700SD) [2]

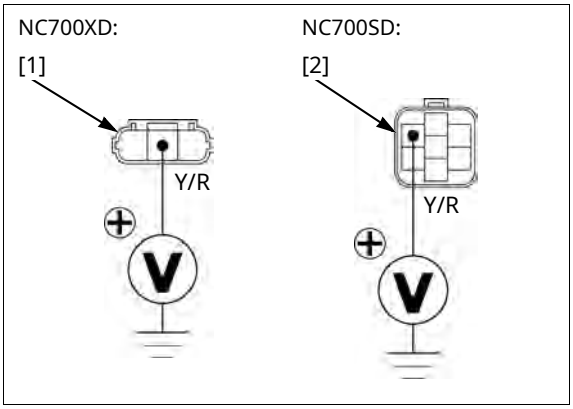
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Mida el voltaje entre el terminal del conector del interruptor del manillar izquierdo del mazo de cables y tierra.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Tierra (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



2. Inspección del interruptor de cambio

Apague el interruptor de encendido.
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector del interruptor del manillar izquierdo del lado del interruptor [1] en cada posición del interruptor.

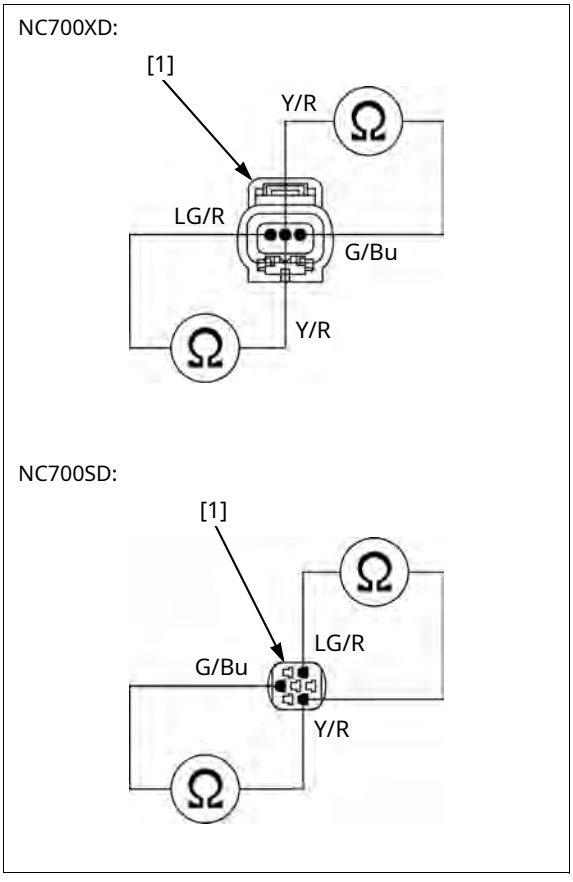
Conexión:

interruptor "+":
Verde/azul – Amarillo/rojo
Interruptor "–":
Verde claro/rojo – Amarillo/rojo

¿Hay continuidad con el interruptor presionado y no hay continuidad con el interruptor liberado?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Interruptor de cambio defectuoso



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del interruptor de cambio

Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Compruebe la continuidad entre el conector del interruptor del manillar izquierdo del lado del mazo de cables [1] y los terminales del conector 33P (negro) del PCM [2].

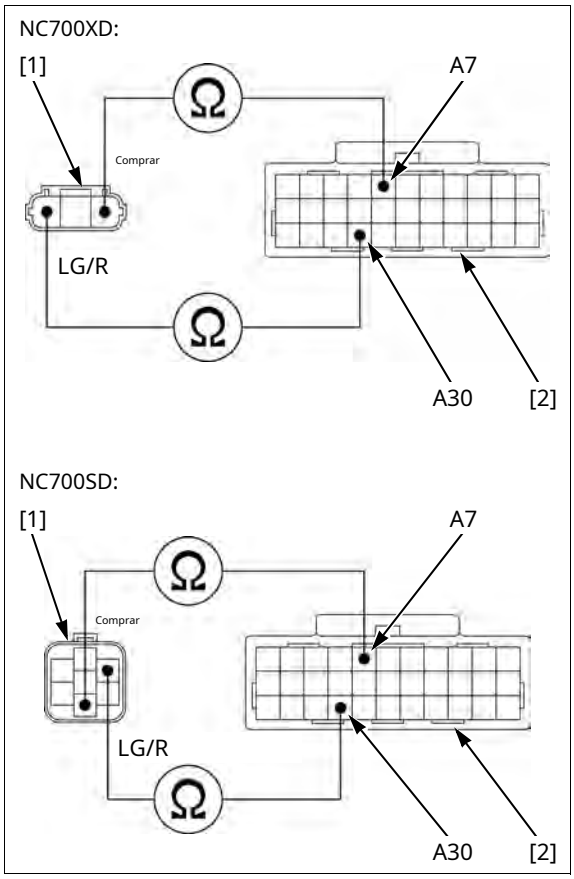
Conexión: Azul/amarillo – A7
Verde claro/rojo – A30

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable azul/amarillo
• Circuito abierto en el cable verde claro/rojo



4. Inspección de cortocircuito en la línea de entrada del interruptor de cambio

Compruebe la continuidad entre los terminales del conector [1] del PCM 33P (negro) del lado del mazo de cables y tierra.

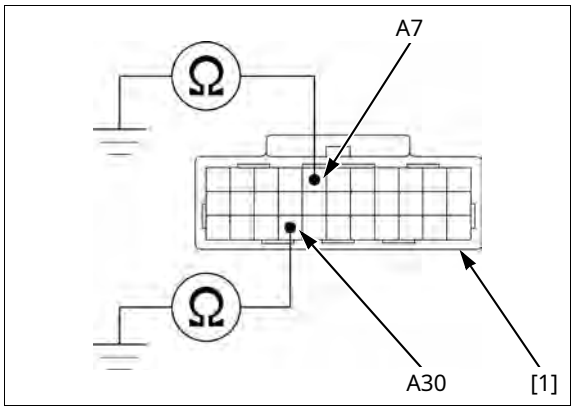
Conexión: A7 – Tierra
A30 – Tierra

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable azul/amarillo
• Cortocircuito en el cable verde claro/rojo

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 44-1 (BAJA TENSIÓN DEL SENSOR EOT)

NOTE:
• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor EOT

Verifique el sensor EOT con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V? **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor EOT

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 2P (negro) del sensor EOT. Encienda el interruptor de encendido.
Verifique el sensor EOT con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0

V? **SÍ** – VAYA AL PASO 4.

NO – VAYA AL PASO 3.

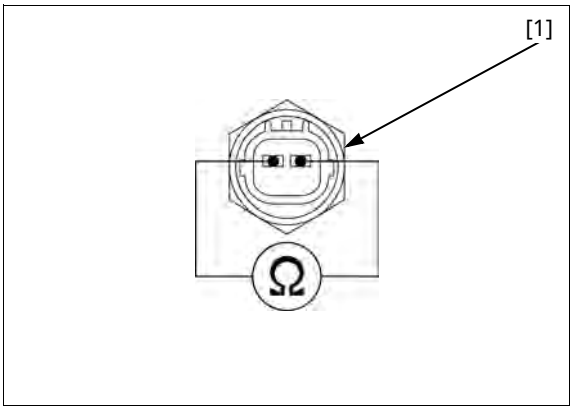
3. Inspección de resistencia del sensor EOT

Apague el interruptor de encendido.
Mida la resistencia en los terminales del sensor EOT [1].

¿Está la resistencia entre 2,5 y 2,8 kΩ (20 °C/68 °F)?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor EOT defectuoso



4. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada del sensor EOT

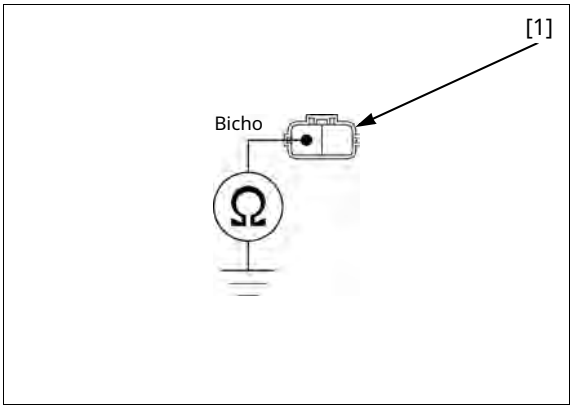
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 2P (negro) [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Azul/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable azul/verde

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 44-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR EOT)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 2P (negro) del sensor EOT y PCM 33P, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor EOT

Verifique el sensor EOT con el probador de bolsillo HDS. ***¿Se indican unos 5 V?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor EOT

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 2P (negro) del sensor EOT. Cortocircuite los terminales del conector 2P (negro) del sensor EOT del lado del mazo de cables [1] con un cable de puente [2].

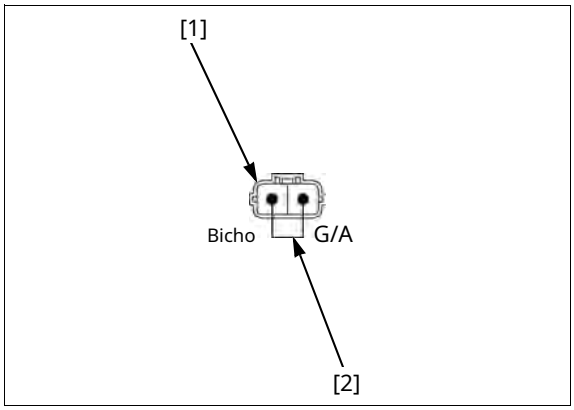
Conexión: Azul/verde – Verde/amarillo

Encienda el interruptor de encendido.
Verifique el sensor EOT con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0

V? **SÍ** – Sensor EOT defectuoso.

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor EOT

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 2P (negro) del sensor EOT del lado del mazo de cables [1] y del conector 33P (negro) del PCM [2].

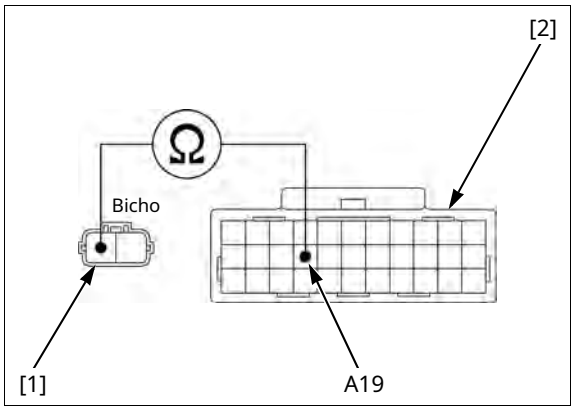
Conexión: Azul/verde – A19

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable azul/verde



4. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor EOT

Desconecte el conector PCM 33P (Gris). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 2P (negro) del sensor EOT del lado del mazo de cables [1] y el conector [2] del PCM 33P (gris).

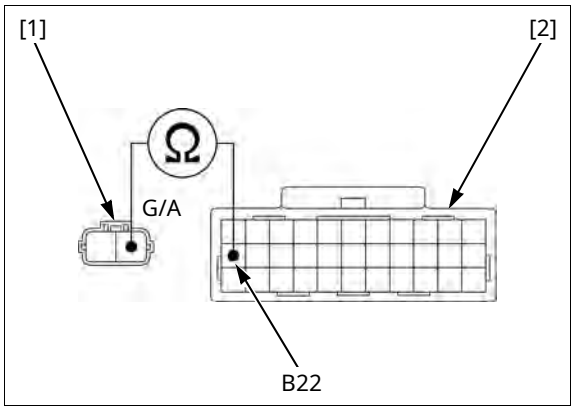
Conexión: Verde/amarillo – B22

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en los cables verde/amarillo



DTC 47-1 o 48-1 (VOLTAJE BAJO DEL SENSOR DE EOP DEL EMBRAGUE N.° 1 o N.° 2)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor EOP del embrague

Conecte el probador de bolsillo HDS y arranque el motor.
Verifique el sensor EOP del embrague con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del sensor EOP del embrague

Pare el motor.
Desconecte el conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague.
Encienda el interruptor de encendido.
Verifique el sensor EOP del embrague con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica alrededor de 0 V?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Sensor EOP del embrague defectuoso

3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor EOP del embrague

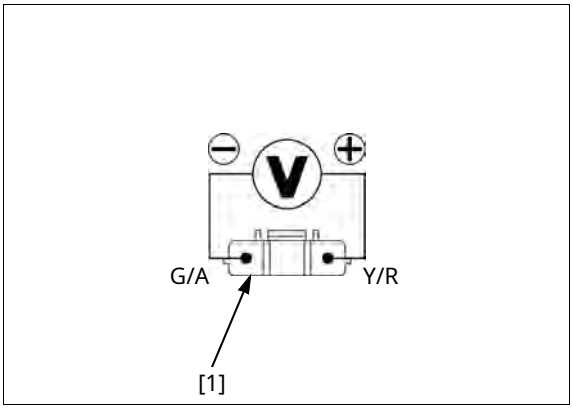
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



4. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor EOP del embrague

Apague el interruptor de encendido.
Compruebe si hay continuidad entre el terminal del conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1] y tierra.

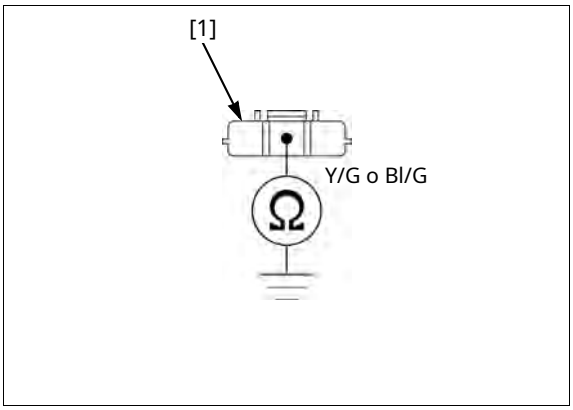
Conexión:

Sensor EOP del embrague n.° 1:
Amarillo/verde – Tierra
Sensor EOP del embrague n.° 2:
Negro/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable amarillo/verde
• Cortocircuito en el cable Negro/verde

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 47-2 o 48-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR DE EOP DEL EMBRAGUE N.° 1 o N.° 2)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto flojo o deficiente en los conectores 3P (gris) del sensor EOP del embrague y 33P del PCM, y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor EOP del embrague

Verifique el sensor EOP del embrague con el probador de bolsillo HDS.

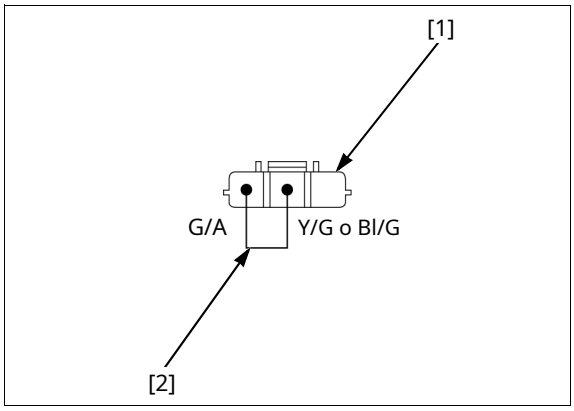
***¿Se indican unos 5 V?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO **–** falla intermitente

2. Inspección del sensor EOP del embrague

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague.
Cortocircuite los terminales del conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1] con un cable de puente [2].



Conexión:

Sensor EOP del embrague n.° 1:
Amarillo/verde – Verde/amarillo
Sensor EOP del embrague n.° 2:
Negro/verde – Verde/amarillo

Encienda el interruptor de encendido.
Verifique el sensor EOP del embrague con el probador de bolsillo HDS.

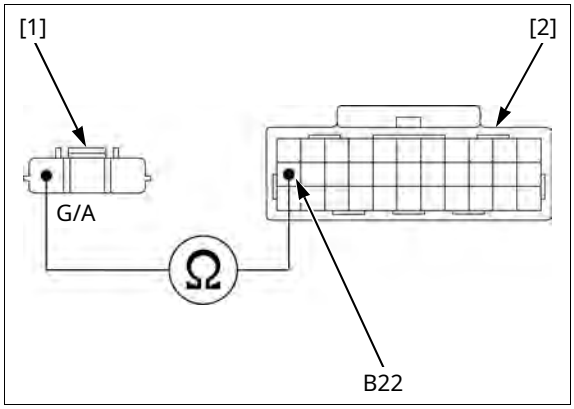
***¿Se indica alrededor de 0 V?* SÍ** **–** Sensor EOP del embrague defectuoso

NO **–** VAYA AL PASO 3.

3. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor EOP del embrague

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Gris). Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1] y el conector [2] del PCM 33P.

Conexión: Verde/amarillo – B22



HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

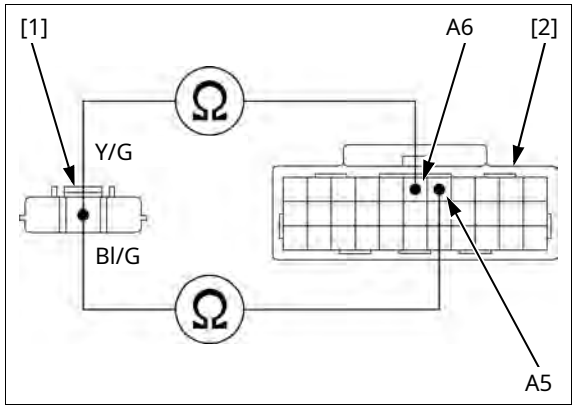
¿Hay continuidad?

SÍ **–** VAYA AL PASO 4.

NO **–** Circuito abierto en el cable verde/amarillo

4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor EOP del embrague

Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 3P (gris) [1] del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1] y del conector [2] del PCM 33P.



Conexión:

Sensor EOP del embrague n.º 1:
Amarillo/verde – A6
Sensor EOP del embrague n.º 2:
Negro/verde – A5

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/verde
• Circuito abierto en el cable negro/verde

DTC 49-1, 49-2 (PRESIÓN DE ACEITE BAJA EN LA LÍNEA DEL EMBRAGUE)

NOTE:
• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor EOP de la línea del embrague

Verifique el sensor EOP de la línea del embrague con el probador de bolsillo HDS.

¿Se indica bajo voltaje (alrededor de 0 V) o alto voltaje (alrededor de 5 V)?

SÍ – • Alrededor de 0 V (con el motor en marcha): Consulte el DTC 9-1 (página 12-20).
• Aproximadamente 5 V: consulte el DTC 9-2 (página 12-21).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del nivel de aceite del motor Compruebe el nivel de aceite del motor (página 3-12). ***¿Es correcto el nivel de aceite del motor?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Agregue el aceite recomendado hasta el nivel superior.

3. Inspección del estado del filtro de aceite de la línea del embrague

Revise el filtro de aceite del embrague (página 3-14). ***¿El filtro de aceite está en buenas condiciones?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – Reemplace el filtro de aceite del embrague.

4. Inspección del sensor EOP de la línea del embrague

Reemplace el sensor EOP de la línea del embrague por uno en buen estado (página 12-117).
Borre los DTC (página 12-13).
Realice una prueba de conducción de la motocicleta por encima de los 2000 min.$^{-1}$(rpm) y pare el motor.
Verifique el sensor EOP de la línea del embrague con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 49-1 o 49-2? **SÍ –** VAYA AL PASO 5.

NO – Sensor EOP de línea de embrague original defectuoso

5. Inspección PCM

Reemplace el PCM por uno en buen estado (página 4-67).
Realice una prueba de conducción de la motocicleta por encima de los 2000 min.$^{-1}$(rpm) y pare el motor.
Verifique el sensor EOP de la línea del embrague con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 49-1 o 49-2? **SÍ –**
- Válvula de alivio de presión de aceite atascada abierta
- Bomba de aceite dañada
- Fuga de aceite interna en la línea de aceite del embrague

NO – PCM original defectuoso

DTC 51-1 (BAJA TENSIÓN DEL SENSOR TR)

NOTE:
- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor TR y PCM 33P, y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor TR

Compruebe el sensor TR con el probador de bolsillo HDS. ***¿El voltaje es de aproximadamente 0 V?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor TR

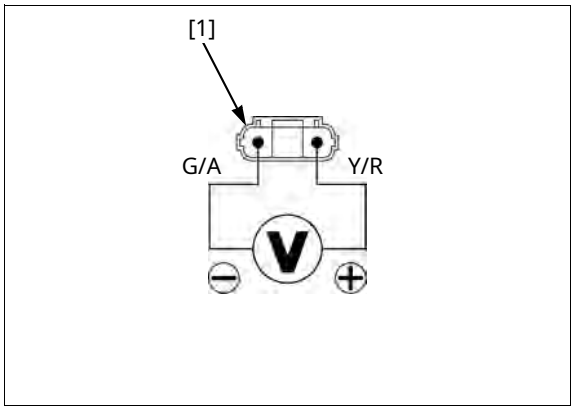
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor TR. Encienda el interruptor de encendido.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor TR del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



3. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor TR

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor TR del lado del mazo de cables [1] y del conector 33P (negro) del PCM [2].

Conexión: Negro/rosa – A28

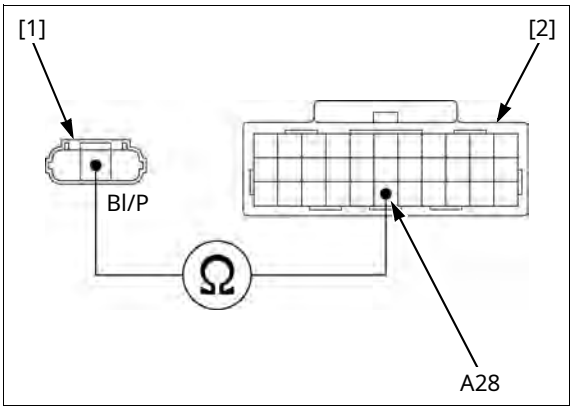
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable negro/rosa



4. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor TR

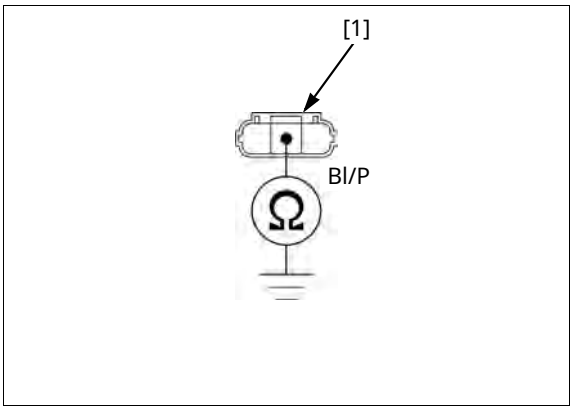
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor TR del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Negro/rosa – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable negro/rosa

NO – VAYA AL PASO 5.



5. Inspección del sensor TR

Reemplace el sensor TR por uno en buen estado (página 12-115).
Conectar el conector 3P (Negro) del sensor TR y el conector 33P (Negro) del PCM.
Encienda el interruptor de encendido.
Compruebe el sensor TR con el probador de bolsillo HDS.

¿El voltaje es de aproximadamente 0

***V?* SÍ** – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor TR original defectuoso

DTC 51-2 (ALTA TENSIÓN DEL SENSOR TR)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del sistema del sensor TR

Compruebe el sensor TR con el probador de bolsillo HDS. ***¿Se indican unos 5 V?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor TR

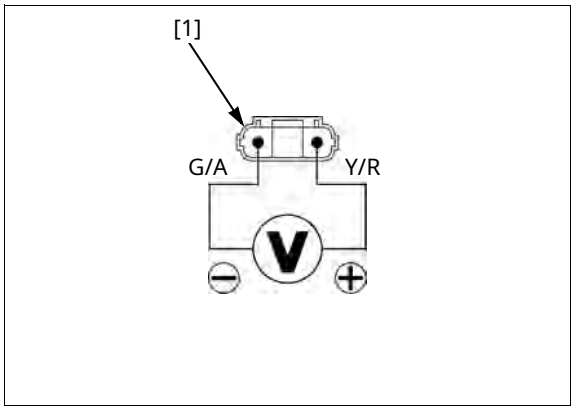
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor TR. Encienda el interruptor de encendido.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor TR del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable verde/amarillo



3. Inspección del sensor TR

Reemplace el sensor TR por uno en buen estado (página 12-115).
Conectar el conector 3P (Negro) del sensor TR.
Encienda el interruptor de encendido.
Compruebe el sensor TR con el probador de bolsillo HDS.

***¿Se indican unos 5 V?* SÍ**

– Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor TR original defectuoso

DTC 52-1 (INTERRUPTOR DE NEUTRO ATASCADO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contactos sueltos o deficientes en el interruptor neutral y los conectores PCM 33P (gris), y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo HDS. ***¿Está indicado el DTC 52-1?* SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del circuito abierto de la línea del interruptor neutral

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector PCM 33P (gris) y el conector del interruptor neutral.
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 33P (gris) del PCM del lado del mazo de cables [1] y del conector del interruptor de punto muerto [2].

Conexión: B30 – Verde claro

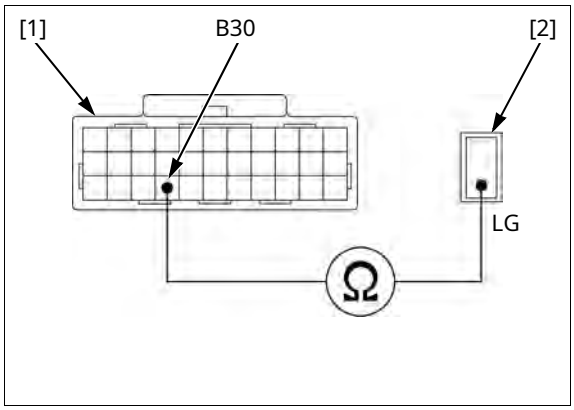
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable verde claro



3. Inspección del interruptor neutral

Reemplace el interruptor neutral con uno en buen estado (página 22-28).
Conecte el conector PCM 33P (Gris) y el conector del interruptor neutral.
Encienda el interruptor de encendido.
Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC

52-1? **SÍ –** Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Interruptor neutral original defectuoso

DTC 52-2 (INTERRUPTOR DE PUNTO MUERTO ENCENDIDO)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección de cortocircuito de la línea del interruptor neutral

Desconecte el conector del interruptor neutral. Compruebe la continuidad entre el terminal del conector del interruptor de punto muerto y tierra.

Conexión: Verde claro – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable verde claro.

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del interruptor de punto muerto

Reemplace el interruptor neutral con uno en buen estado (página 22-28).
Conecte el conector del interruptor neutral. Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC

52-2? **SÍ –** Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Interruptor neutral original defectuoso

DTC 53-1 (VELOCIDAD BAJA DEL SENSOR DEL EJE PRINCIPAL INTERNO)

NOTE:

• Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor interno del eje principal y 33P del PCM, y vuelva a verificar el DTC.
• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC

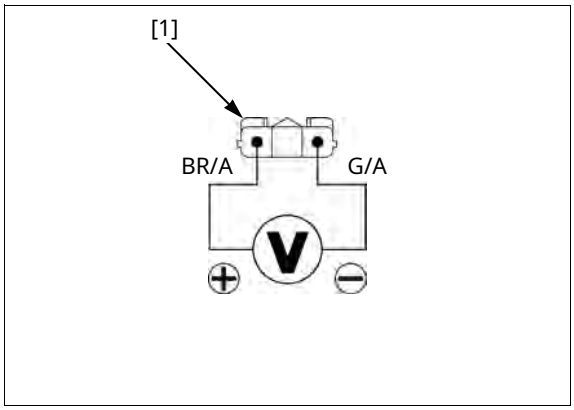
53-1? **SÍ –** VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del voltaje de entrada del sensor del eje principal interno

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno.
Encienda el interruptor de encendido.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Marrón/amarillo (+) – Verde/amarillo (–)



¿Hay sobre el voltaje de la batería?

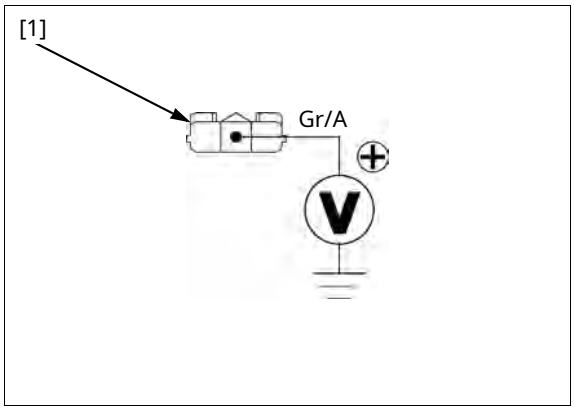
SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – VAYA AL PASO 4.

3. Inspección de la línea de salida del sensor del eje principal interno

Mida el voltaje entre el terminal del conector 3P (negro) [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Gris/amarillo (+) – Tierra (–)



¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 8.

NO – VAYA AL PASO 6.

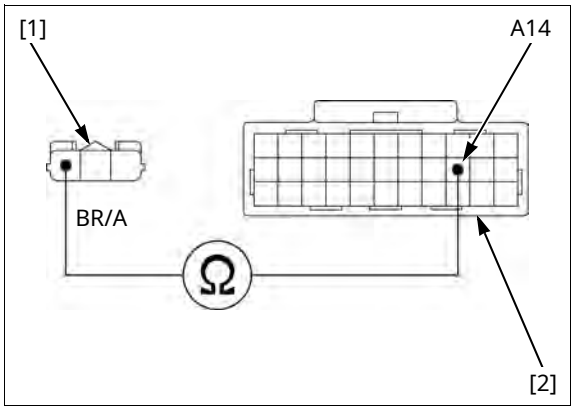
4. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor del eje principal interno

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y del conector 33P (negro) del PCM [2].

Conexión: Marrón/amarillo – A14

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en el cable marrón/amarillo

5. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor del eje principal interno

Desconecte el conector PCM 33P (Gris). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y el conector 33P (gris) del PCM [2].

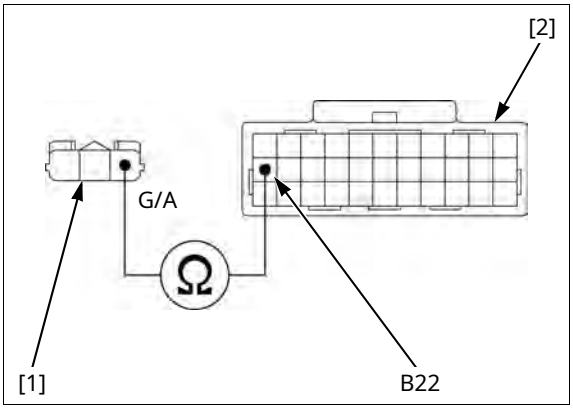
Conexión: Verde/amarillo – B22

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable verde/amarillo



6. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor del eje principal interno

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y del conector 33P (negro) del PCM [2].

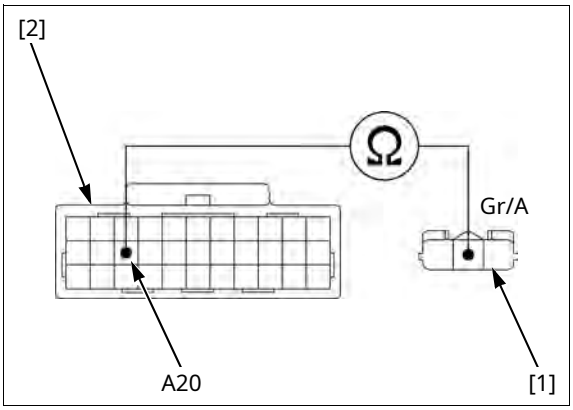
Conexión: Gris/amarillo – A20

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 7.

NO – Circuito abierto en el cable gris/amarillo



7. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor del eje principal interno

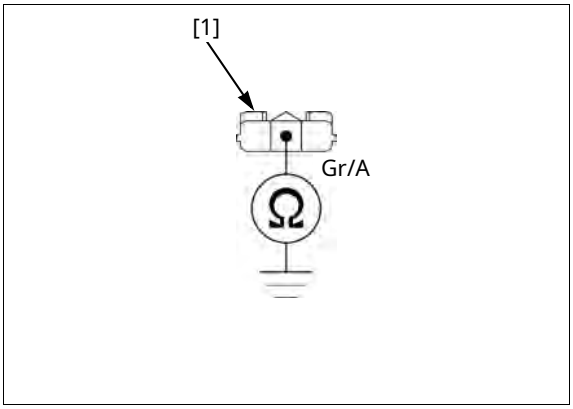
Verifique la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y tierra

Conexión: Gris/amarillo – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable gris/amarillo

NO – VAYA AL PASO 8.



8. Inspección del sensor del eje principal interno

Apague el interruptor de encendido.
Reemplace el sensor interno del eje principal por uno en buen estado (página 12-115).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 53-1?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor del eje principal interno original defectuoso

DTC 54-1 (VELOCIDAD BAJA DEL SENSOR DEL EJE PRINCIPAL EXTERNO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor externo del eje principal y 33P del PCM, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 54-1?

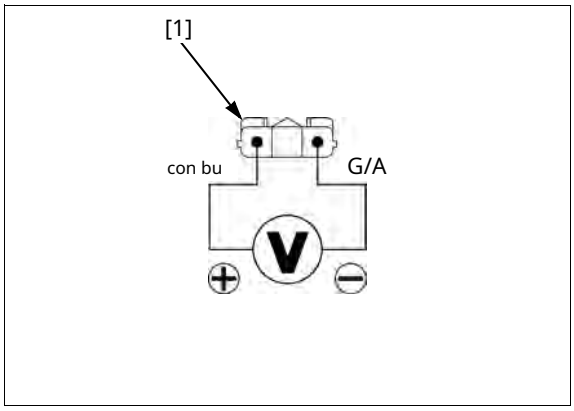
SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del voltaje de entrada del sensor del eje principal exterior

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor exterior del eje principal.
Encienda el interruptor de encendido.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor exterior del eje principal del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Blanco/azul (+) – Verde/amarillo (–)



¿Hay sobre el voltaje de la batería?

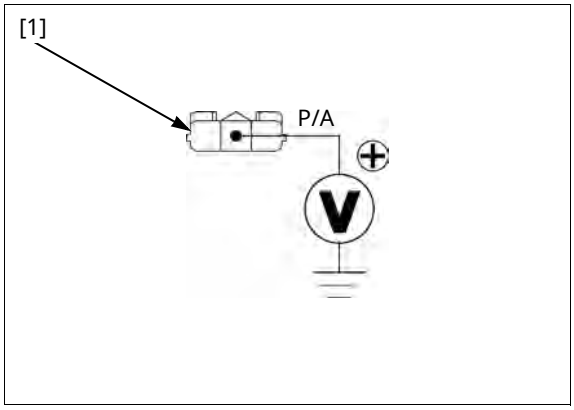
SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – VAYA AL PASO 4.

3. Inspección de la línea de salida del sensor del eje principal exterior

Mida el voltaje entre el terminal del conector 3P (negro) [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rosa/amarillo (+) – Tierra (–)



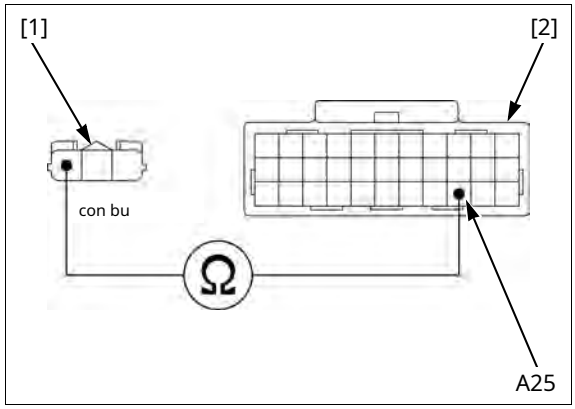
¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 8.

NO – VAYA AL PASO 6.

4. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor del eje principal exterior

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) [1] del sensor exterior del eje principal del lado del mazo de cables y el conector [2] del PCM 33P.



Conexión: Blanco/azul – A25

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

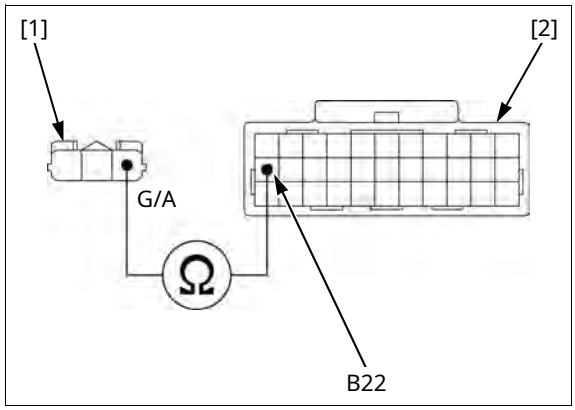
¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en el cable blanco/azul

5. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor del eje principal exterior

Desconecte el conector PCM 33P (Gris). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) [1] del sensor del eje principal exterior del lado del mazo de cables y el conector [2] del PCM 33P.



Conexión: Verde/amarillo – B22

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

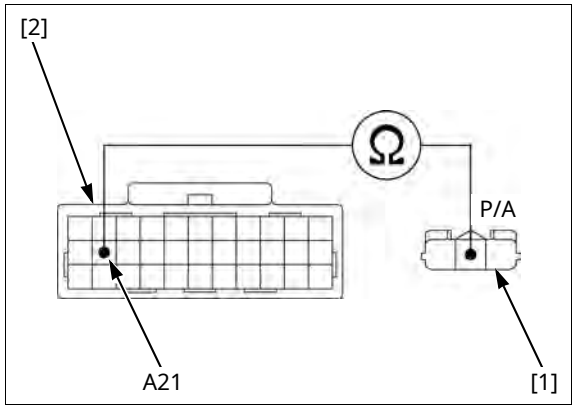
¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable verde/amarillo

6. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor del eje principal exterior

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) [1] del sensor exterior del eje principal del lado del mazo de cables y el conector [2] del PCM 33P.



Conexión: Rosa/amarillo – A21

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 7.

NO – Circuito abierto en el cable rosa/amarillo

7. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor del eje principal exterior

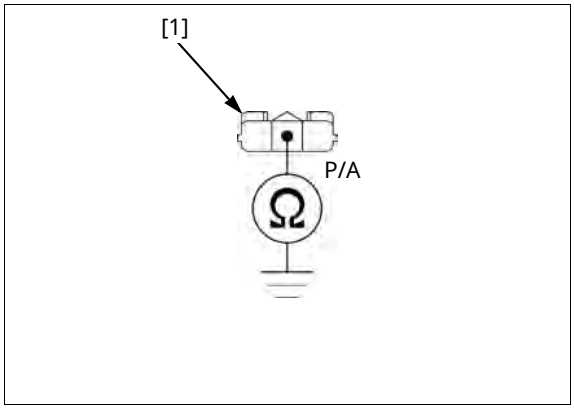
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor del eje principal exterior del lado del mazo de cables [1] y tierra

Conexión: Rosa/amarillo – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/amarillo

NO – VAYA AL PASO 8.



8. Inspección del estado del sensor del eje principal exterior

Apague el interruptor de encendido.
Reemplace el sensor exterior del eje principal por uno en buen estado (página 12-115).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 54-1? **SÍ** – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor del eje principal exterior original defectuoso

DTC 55-1, 55-2 (VÁLVULA SOLENOIDE LINEAL N° 1)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 4P (verde) y 33P (negro) de la válvula solenoide lineal y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo HDS. ***¿Está indicado el DTC 55-1 o 55-2?*** **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección de la válvula solenoide lineal n.º 1

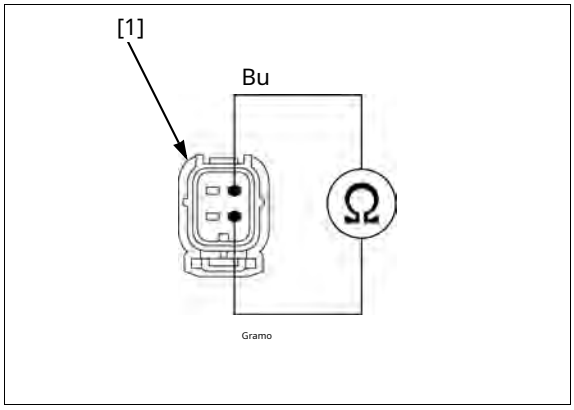
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 4P (Verde) de la electroválvula lineal.
Mida la resistencia entre los terminales del conector 4P (verde) del lado de la válvula solenoide lineal [1].

Conexión: Azul – Gris

Estándar: 5,0 – 5,6 Ω (20 °C/68 °F)

¿Está la resistencia dentro del rango estándar? **SÍ** – VAYA AL PASO 3.

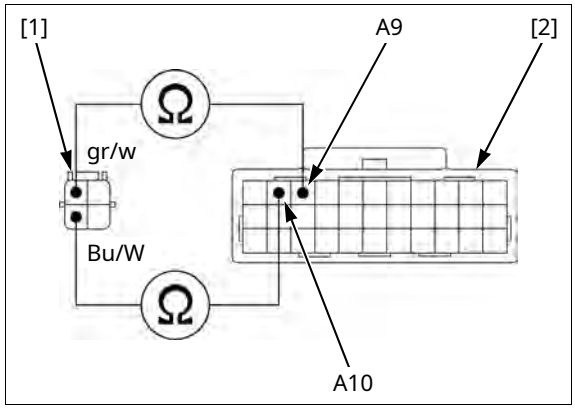
NO – Electroválvula lineal defectuosa



3. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra/entrada de la válvula solenoide lineal n.º 1

Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 4P (verde) [1] de la válvula solenoide lineal del lado del mazo de cables y el conector [2] del PCM 33P (negro).

Conexión: Gris/blanco – A9
Azul/blanco – A10



HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿La continuidad es normal?

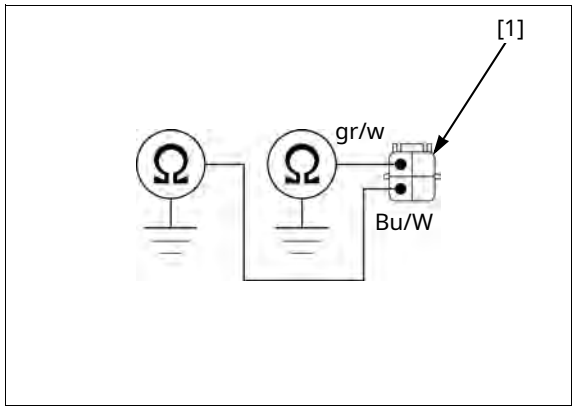
SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable gris/blanco
• Circuito abierto en el cable Azul/blanco

4. Inspección de cortocircuito de la línea de tierra/entrada de la válvula solenoide lineal n.º 1

Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Gris/blanco – Tierra
Azul/blanco – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable gris/blanco
• Cortocircuito en el cable Azul/blanco

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

DTC 56-1, 56-2 (VÁLVULA SOLENOIDE LINEAL N° 2)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 4P (verde) y 33P (negro) de la válvula solenoide lineal y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo HDS. ***¿Está indicado el DTC 56-1 o 56-2?*** **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección de la válvula solenoide lineal n.º 2

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 4P (Verde) de la electroválvula lineal.
Mida la resistencia entre los terminales del conector 4P (verde) del lado de la válvula solenoide lineal [1].

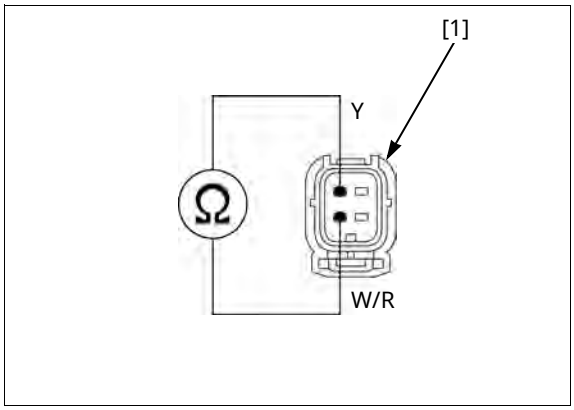
Conexión: Amarillo – Blanco/Rojo

Estándar: 5,0 – 5,6 Ω (20 °C/68 °F)

¿Está la resistencia dentro del rango estándar?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Electroválvula lineal defectuosa



3. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra/entrada de la válvula solenoide lineal n.º 2

Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 4P (verde) [1] de la válvula solenoide lineal del lado del mazo de cables y el conector [2] del PCM 33P (negro).

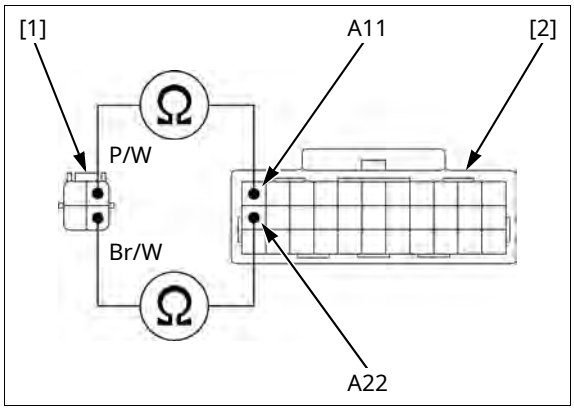
Conexión: Rosa/blanco – A11
Marrón/blanco – A22

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿La continuidad es normal?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/blanco
• Circuito abierto en el cable Marrón/blanco



4. Inspección de cortocircuito de la línea de tierra/entrada de la válvula solenoide lineal n.º 2

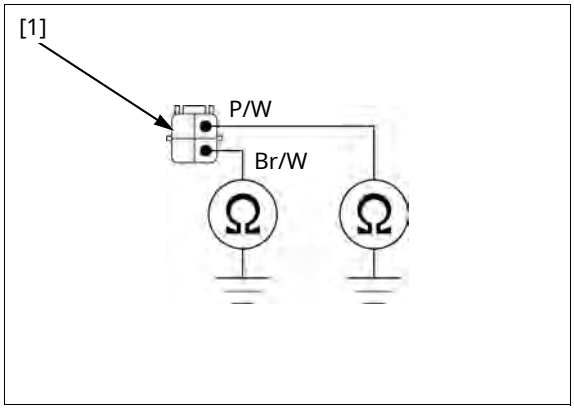
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Rosa/blanco – Tierra
Marrón/blanco – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable rosa/blanco
• Cortocircuito en el cable Marrón/blanco

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 57-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL MECANISMO DE CAMBIO DE MARCHAS)

Ver página 12-28

DTC 57-2 (MAL FUNCIONAMIENTO DE LA POSICIÓN DEL ENGRANAJE; SALTA DEL ENGRANAJE)

Ver página 12-28

DTC 58-1 (EL EMBRAGUE N.° 1 NO SE DESACTIVA; AL CAMBIAR DE MARCHA)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del estado del embrague

Retire el conjunto del embrague doble e inspeccione si el embrague está pegado (página 12-105).

¿Está atascado el embrague n.º

***1?* SÍ** – embrague defectuoso

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de la línea de aceite del embrague

Revise los conductos de aceite del embrague en la tapa del cárter derecho y el eje principal para ver si están obstruidos.

¿Está obstruido el paso de aceite?

SÍ – Limpie el paso de aceite.

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

DTC 59-1 (EL EMBRAGUE N° 2 NO SE DESACTIVA; AL CAMBIAR DE MARCHA)

Ver página 12-51

DTC 61-1, 61-2, 61-3, 61-4, 62-1, 62-2 (MAL FUNCIONAMIENTO DE LA PRESIÓN DE ACEITE DEL EMBRAGUE N° 1)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo

HDS. ***¿Está indicado el DTC 47-1, 47-2, 55-1 o 55-2?* SÍ**

– • Se indica el DTC 47-1 (página 12-37).
• Se indica el DTC 47-2 (página 12-38).
• Se indica el DTC 55-1 (página 12-48).
• Se indica el DTC 55-2 (página 12-48).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del sensor EOP del embrague n.º 1

Reemplace el sensor EOP del embrague No.1 por uno en buen estado (página 12-117).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el sensor EOP del embrague No.1 con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 61-1, 61-2, 61-3, 61-4, 62-1 o 62-2?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Sensor EOP del embrague No.1 original defectuoso

3. Inspección PCM

Reemplace el PCM por uno en buen estado (página 4-67).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el sensor EOP del embrague No.1 con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 61-1, 61-2, 61-3, 61-4, 62-1 o 62-2?

SÍ – • Válvula solenoide lineal n° 1 defectuosa
• Tubería de aceite del embrague n° 1 obstruida
• Fuga interna de aceite en la línea de aceite del embrague No.1

NO – PCM original defectuoso

DTC 63-1, 63-2, 63-3, 63-4, 64-1, 64-2 (MAL FUNCIONAMIENTO DE LA PRESIÓN DE ACEITE DEL EMBRAGUE N° 2)

NOTE:
• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo HDS. ***¿Está indicado el DTC 48-1, 48-2, 56-1 o 56-2?*** **SÍ**

– • Se indica el DTC 48-1 (página 12-37).
• Se indica el DTC 48-2 (página 12-38).
• Se indica el DTC 56-1 (página 12-49).
• Se indica el DTC 56-2 (página 12-49).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del sensor EOP del embrague n.° 2

Reemplace el sensor EOP del embrague No.2 por uno en buen estado (página 12-117).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el sensor EOP del embrague No.2 con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 63-1, 63-2, 63-3, 63-4, 64-1 o 64-2?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Sensor EOP del embrague No.2 original defectuoso

3. Inspección PCM

Reemplace el PCM por uno en buen estado (página 4-67).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el sensor EOP del embrague No.2 con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 63-1, 63-2, 63-3, 63-4, 64-1 o 64-2?

SÍ – • Válvula solenoide lineal n° 2 defectuosa
• Tubería de aceite del embrague n° 2 obstruida
• Fuga de aceite interna en la línea de aceite del embrague No.2

NO – PCM original defectuoso

DTC 65-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DE LA SEÑAL DE VELOCIDAD DE LAS RUEDAS DELANTERA Y TRASERA)

NOTE:

- Antes de iniciar la inspección, verifique que las dimensiones de los neumáticos sean las correctas y que los piñones motrices y conducidos sean los especificados.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph) durante más de 30 segundos.
Pare el motor.
Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 66-1 o 67-1?

SÍ – • Se indica el DTC 66-1 (página 12-54).
• Se indica el DTC 67-1 (página 12-55).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad de la rueda delantera

Mida el entrehierro del sensor de velocidad de la rueda delantera (página 20-24).

¿Es correcto el entrehierro?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Verifique cada pieza en busca de deformaciones y holguras y corríjalas en consecuencia. Vuelva a comprobar el espacio de aire.

3. Inspección del estado del sensor de velocidad de la rueda delantera

Inspeccione el área alrededor del sensor de velocidad de la rueda delantera.
Verifique que no haya hierro u otros depósitos magnéticos entre el anillo pulsador y el sensor de velocidad de la rueda, y verifique que no haya obstrucciones en las ranuras del anillo pulsador.
Compruebe el estado de instalación del anillo pulsador o el sensor de velocidad de la rueda para ver si están flojos.
Revise el anillo del pulsador y la punta del sensor para ver si están deformados o dañados.

¿Están el sensor y el anillo pulsador en buenas condiciones?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Retire cualquier depósito. Instale correctamente o reemplace la pieza defectuosa.

4. Inspección del estado del sensor VS

Retire el sensor VS (página 22-18).
Verifique que el sensor VS no esté dañado o contaminado.

¿Está el sensor VS en buenas condiciones?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Reemplace el sensor VS con uno en buen estado y vuelva a verificar.

DTC 66-1 (VS SENSOR SIN SEÑAL)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en los conectores 3P (negro) y PCM 33P (negro) del sensor VS y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph) durante más de 30 segundos.
Pare el motor.
Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 66-1? **SÍ –** VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del voltaje de entrada del sensor VS

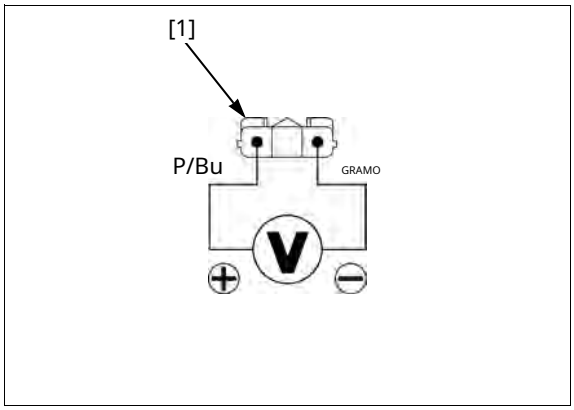
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS. Encienda el interruptor de encendido.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Rosa/azul (+) – Verde/rojo (–)

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO –
- Circuito abierto en el cable rosa/azul
- Circuito abierto en el cable verde/rojo



3. Inspección de la línea de salida del sensor VS

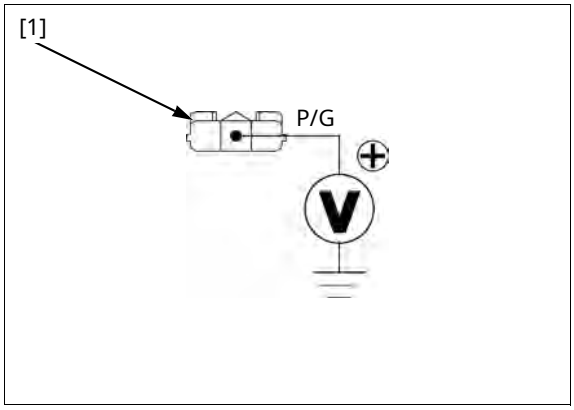
Mida el voltaje entre el terminal del conector 3P (negro) [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rosa/verde (+) – Tierra (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

NO – VAYA AL PASO 4.



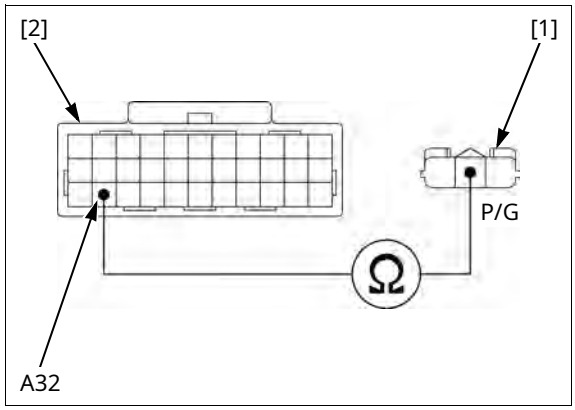
4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor VS

Apague el interruptor de encendido. Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Verifique la continuidad entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables [1] y del conector 33P (negro) del PCM [2].

Conexión: Rosa/verde – A32

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

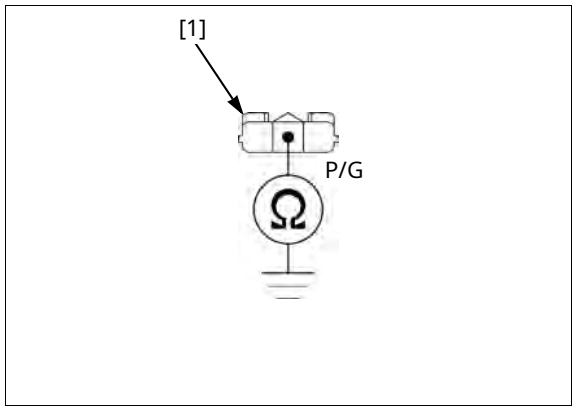
SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en el cable rosa/verde

5. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor VS

Compruebe la continuidad entre el terminal [1] del conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables y tierra

Conexión: Rosa/verde – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/verde

NO – VAYA AL PASO 6.

6. Inspección del sensor VS

Apague el interruptor de encendido.
Reemplace el sensor VS por uno en buen estado (página 22-18).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC

66-1? **SÍ** – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor VS original defectuoso

DTC 67-1 (SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA DELANTERA SIN SEÑAL)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique si hay contacto suelto o deficiente en los conectores del sensor de velocidad de la rueda delantera 2P (azul), modulador ABS 25P y PCM 33P (negro), y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC

67-1? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del código de problema del ABS Verifique el

código de problema del ABS (página 20-8).

¿El modulador ABS tiene algún código de problema?

SÍ – Siga el índice de códigos de problemas (página 20-10).

NO – VAYA AL PASO 3.

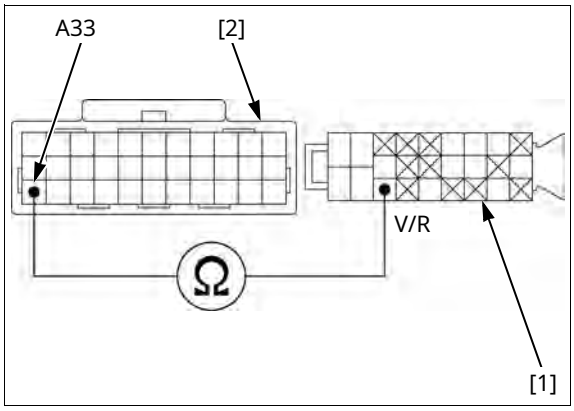
3. Inspección del circuito abierto de la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 25P del modulador ABS y el conector 33P (Negro) del PCM.
Verifique la continuidad entre los terminales del conector 25P del modulador ABS [1] y del conector PCM 33P (negro) [2].

Conexión: Violeta/rojo – A33

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable violeta/rojo

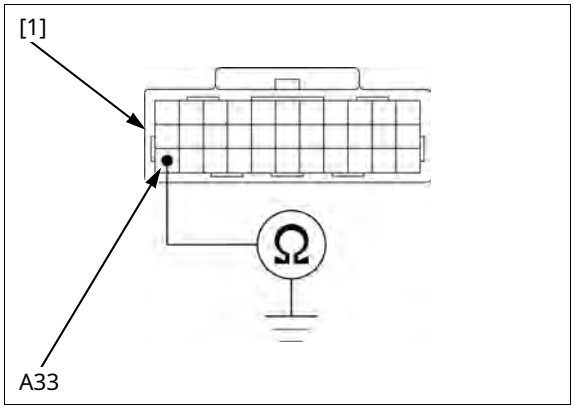
4. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

Compruebe la continuidad entre el conector 33P (negro) del PCM del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: A33 – Tierra

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable violeta/rojo

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

DTC 68-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE N° 1; EL EMBRAGUE SE DESLIZA)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 66-1?

SÍ – Consulte la resolución de problemas del DTC 66-1 (página 12-54).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de la holgura del embrague

Retire el conjunto del embrague No.1 y mida la holgura del embrague (página 12-105).

¿Está la holgura dentro del rango estándar?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Conjunto de embrague n.º 1 defectuoso

DTC 69-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE N° 2; EL EMBRAGUE SE DESLIZA)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 66-1? **SÍ** – Consulte la resolución de problemas del DTC 66-1 (página 12-54).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del estado del embrague

Retire el conjunto del embrague n.º 2 y mida la holgura del embrague (página 12-105).

¿Está la holgura dentro del rango estándar?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Conjunto de embrague N° 2 defectuoso.

DTC 71-1, 72-1 (FALLA EN LA RELACIÓN DE VELOCIDAD DEL EJE PRINCIPAL/EJE CONTRARIO INTERIOR Y EXTERIOR)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Revisión de DTC 1

Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 53-1, 54-1 o 66-1? **SÍ**

– • Se indica el DTC 53-1 (página 12-43).
• Se indica el DTC 54-1 (página 12-46).
• Se indica el DTC 66-1 (página 12-54).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Revisión de DTC 2

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 71-1 o 72-1?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 84-1 (CPU EN EL PCM MAL FUNCIONAMIENTO)

NOTE:

- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Verifique el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 84-1?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 1-1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL PEDAL DE CAMBIO (OPCIONAL))

NOTE:

- Antes de comenzar esta inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios y en los conectores 33P del PCM, y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)
  - Registro del pedal de cambios DCT (opcional) (página 12-118)
- Si se quita el pedal de cambios DCT (opcional) del vehículo, realice la cancelación del registro del pedal de cambios DCT (página 12-119).

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "
Opere el pedal de cambio DCT hacia arriba y hacia abajo varias veces con el motor parado.
Vuelva a verificar el DTC con el probador de bolsillo HDS.

¿Está indicado el DTC 1-1?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del voltaje de entrada del sensor de ángulo del pedal de cambios

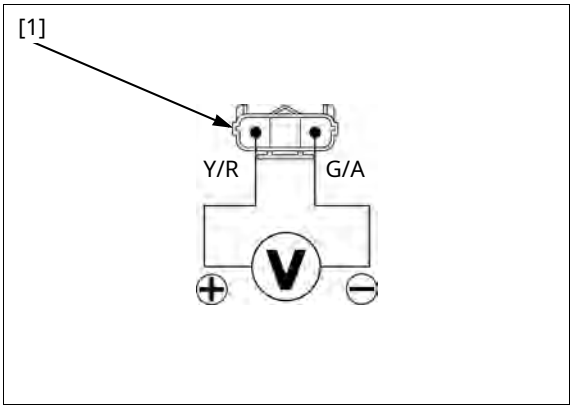
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios [1].
Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio lateral del mazo de cables.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección del circuito abierto del sensor de ángulo del pedal de cambios

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector PCM 33P (gris) [1]. Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio lateral del mazo de cables [2] y los terminales del conector 33P (gris) del PCM.

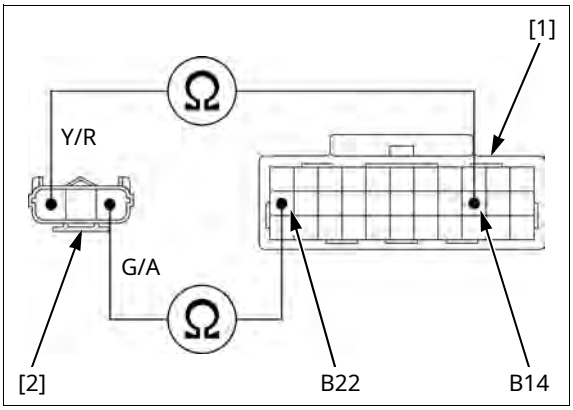
Conexión: Verde/amarillo – B22
Amarillo/rojo – B14

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en cable verde/amarillo
• Circuito abierto en cable amarillo/rojo



4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor de ángulo del pedal de cambios

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector PCM 33P (gris) [1]. Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio lateral del mazo de cables [2] y los terminales del conector 33P (gris) del PCM.

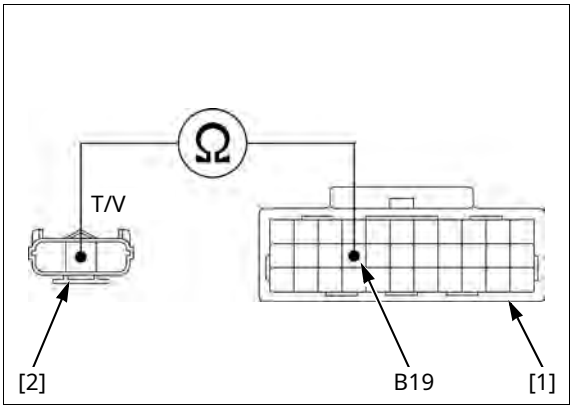
Conexión: Amarillo/violeta – B19

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en cable amarillo/violeta



5. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ángulo del pedal de cambios

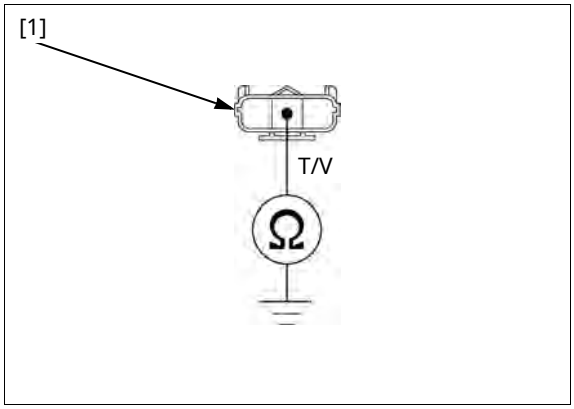
Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio lateral del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Amarillo/violeta – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable amarillo/violeta.

NO – VAYA AL PASO 6.



6. Inspección de la resistencia del sensor del ángulo del pedal de cambios

Mida la resistencia en los terminales del conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio lateral del sensor [1].

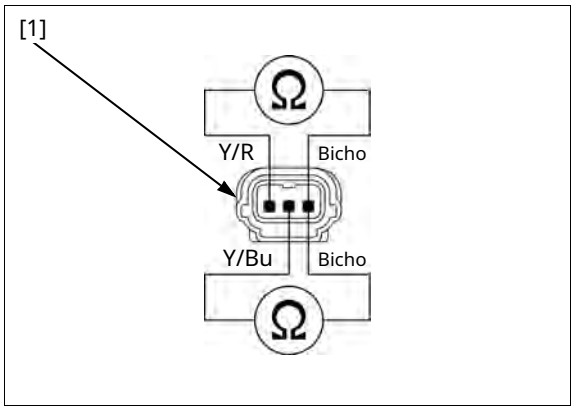
Conexión: Amarillo/rojo – Azul/verde
Estándar: 4 – 6 kΩ (20°C/68°F)

Opere el pedal de cambio DCT para verificar que la resistencia cambie de acuerdo con la operación del pedal.

Conexión: Amarillo/azul – Azul/verde

Al mover el pedal hacia arriba:
Aumenta la resistencia

Al mover el pedal hacia abajo:
Disminuye la resistencia



¿Son normales las inspecciones de resistencia?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor de ángulo del pedal de cambio defectuoso, reemplace el pedal de cambio DCT como un conjunto.

INDICADOR DE CAMBIO
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

DTC 9 (SENSOR DE EOP DE LÍNEA DE EMBRAGUE)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique si hay un contacto suelto o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague y 33P del PCM, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada del sensor EOP de la línea del embrague

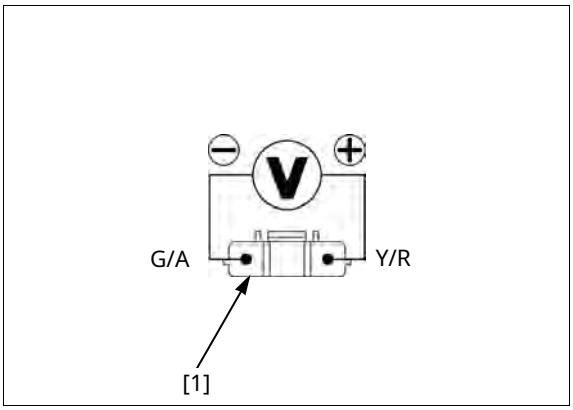
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague.
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Mida el voltaje entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 5.



2. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor EOP de la línea del embrague

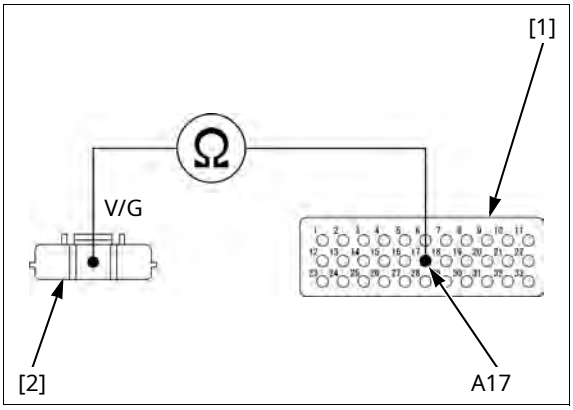
Apague el interruptor de encendido.
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Violeta/verde – A17

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable violeta/verde



3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor EOP de la línea del embrague

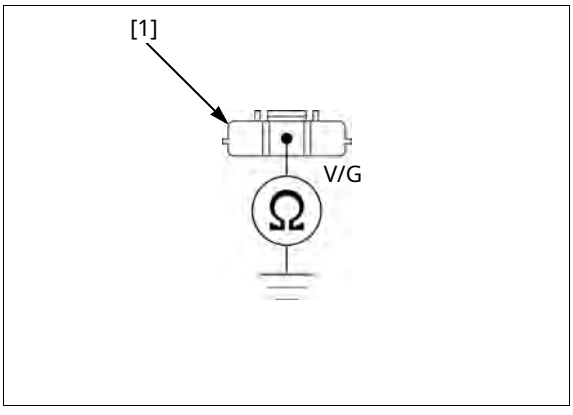
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Violeta/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable violeta/verde

NO – VAYA AL PASO 4.



4. Inspección del sensor EOP de la línea del embrague

Reemplace el sensor EOP de la línea del embrague por uno en buen estado (página 12-117).
Conecte el conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague.
Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Está indicado el DTC 9?

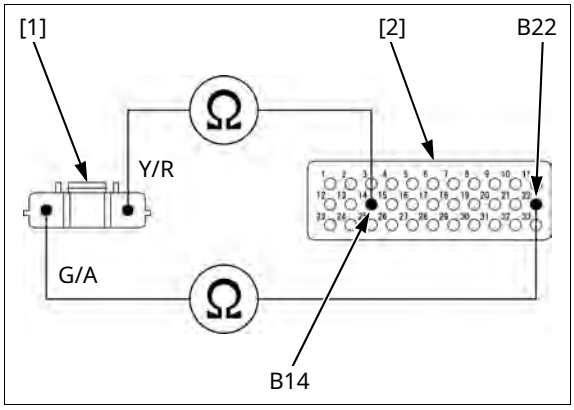
SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor EOP de línea de embrague original defectuoso.

5. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra/alimentación del sensor EOP de la línea del embrague

Apague el interruptor de encendido.
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor EOP de la línea del embrague del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Amarillo/rojo – B14
Verde/amarillo – B22



¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/rojo
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo

DTC 19 (SENSOR CKP)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 2P (rojo) del sensor CKP y 33P del PCM, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

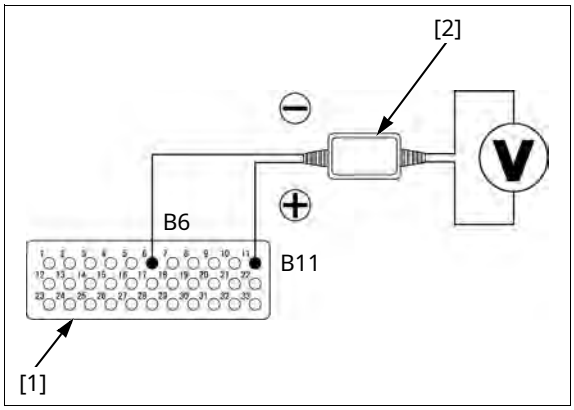
1. Inspección de voltaje máximo del sensor CKP en el PCM

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Arranque el motor y mida el voltaje máximo del sensor CKP entre el terminal del arnés de prueba [1] y tierra.

Conexión: B11 (+) – B6 (–)

HERRAMIENTA:

Probador de diagnóstico Imrie (modelo 625) o adaptador de voltaje pico [2] 07HGJ-0020100 con multímetro digital disponible comercialmente (impedancia 10 MΩ/DCV mínimo)



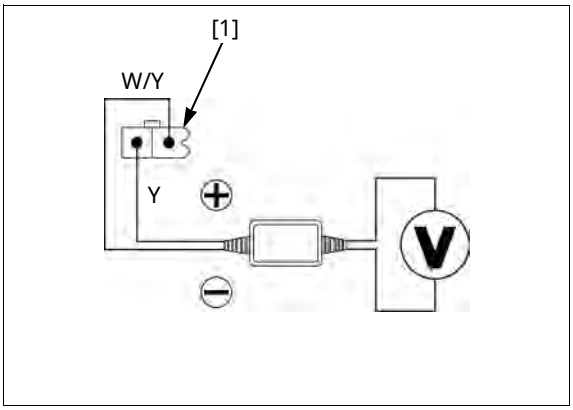
¿Es el voltaje superior a 0,7 V?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de voltaje máximo del sensor CKP

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 2P (Rojo) del sensor CKP. Encienda el interruptor de encendido.
Arranque el motor y mida el voltaje máximo del sensor CKP entre los terminales del conector 2P (rojo) del sensor CKP [1].



Conexión: Amarillo (+) – Blanco/amarillo (–)

¿Es el voltaje superior a 0,7 V?

SÍ – • Circuito abierto o cortocircuito en el cable Amarillo
• Circuito abierto en el cable Blanco/amarillo

NO – Sensor CKP defectuoso

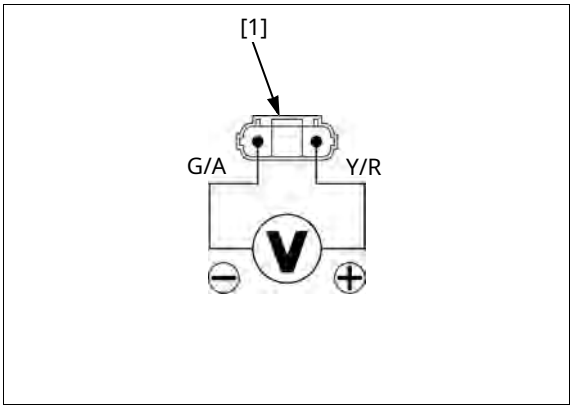
DTC 21 (SENSOR DE ÁNGULO DEL EJE DE CAMBIO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en los conectores 3P (gris) del sensor de ángulo del eje de cambio y 33P del PCM, y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada del sensor del ángulo del eje del cambio

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambios.
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (azul) del sensor de ángulo del husillo de cambio lateral del mazo de cables [1].



Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

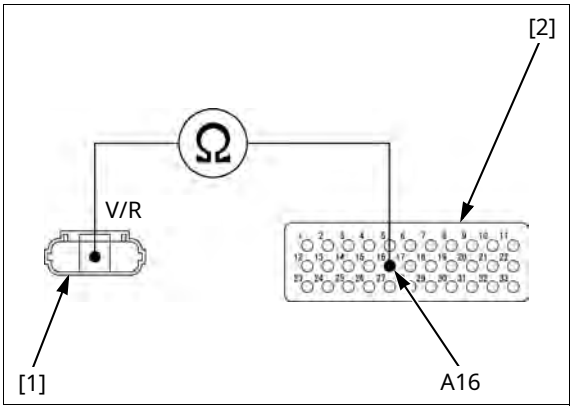
¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 5.

2. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor del ángulo del husillo del cambio

Apague el interruptor de encendido.
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio lateral del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].



Conexión: Violeta/rojo – A16

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable violeta/rojo

3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ángulo del husillo de cambio

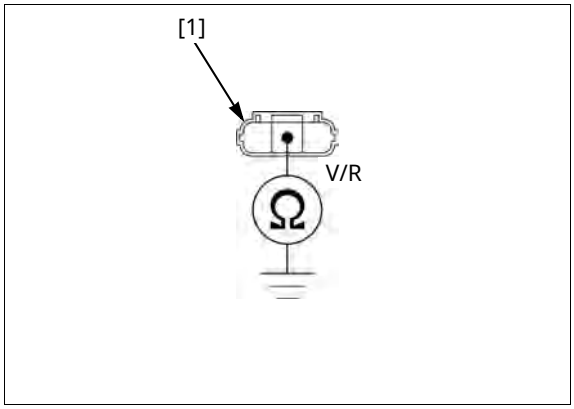
Verifique la continuidad entre el terminal del conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio lateral del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Violeta/Rojo – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable violeta/rojo

NO – VAYA AL PASO 4.



4. Inspección del sensor de ángulo del husillo de cambio

Reemplace el sensor de ángulo del husillo de cambio por uno en buen estado (página 12-116).

Conecte el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio y el conector 33P (negro) del PCM.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Está indicado el DTC

21? **SÍ** – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor de ángulo del eje de cambio original defectuoso

5. Inspección del circuito abierto de alimentación/línea de tierra del sensor de ángulo del husillo de cambio

Apague el interruptor de encendido.

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).

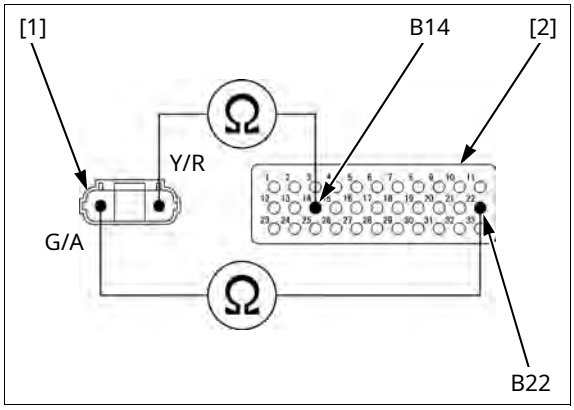
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio lateral del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Amarillo/rojo – B14
Verde/amarillo – B22

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/rojo
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo



DTC 22, 23 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL EJE DE CAMBIO)

1. Condición del motor de control de cambios/engranaje reductor

Verifique que el motor de control de cambios y los engranajes reductores estén instalados correctamente y no estén dañados.

¿Están en condiciones normales el motor de control de cambios y los engranajes reductores?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Instale correctamente el motor de control de cambios y los engranajes reductores o reemplace las piezas defectuosas.

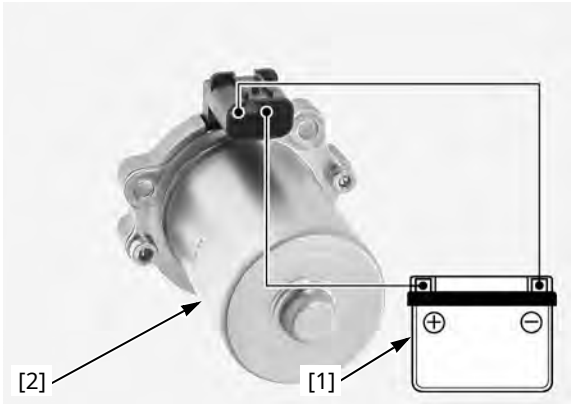
2. Inspección del estado del motor de control de cambios

Retire el motor de control de cambios (página 12-109). Conecte una batería de 12 V completamente cargada [1] a los terminales del conector 2P del motor de control de cambios [2] para comprobar el funcionamiento del motor.
Cambie la conexión de la batería para comprobar el funcionamiento inverso.

¿El motor de control de cambios gira en ambas direcciones?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Motor de control de cambio defectuoso



3. Inspección del estado del sensor del ángulo del husillo de cambio

Verifique que el sensor de ángulo del husillo de cambio esté instalado correctamente.

¿Está el sensor de ángulo del husillo de cambio en condiciones normales?

SÍ – Sensor de ángulo del husillo de cambio defectuoso

NO – Instale correctamente el sensor de ángulo del husillo de cambio.

DTC 24 (CIRCUITO IMPULSOR DEL MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO)

NOTE:

- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del circuito abierto de la línea del motor de control de cambios

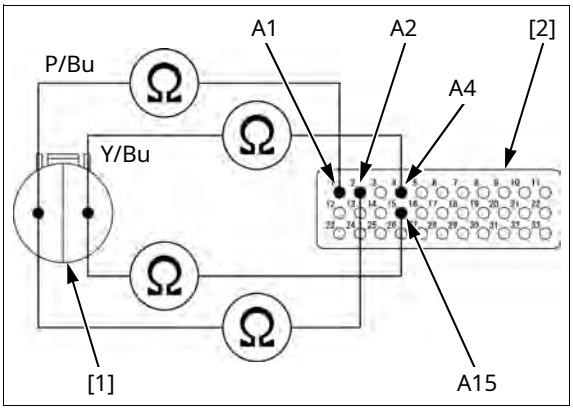
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Desconecte el conector 2P (negro) del motor de control de cambios.
Compruebe la continuidad entre el conector 2P (negro) del motor de control de desplazamiento lateral del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Rosa/azul – A1
Rosa/azul – A2
Amarillo/azul – A4
Amarillo/azul – A15

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/azul
• Circuito abierto en el cable amarillo/azul



2. Inspección de cortocircuito de la línea del motor de control de cambios

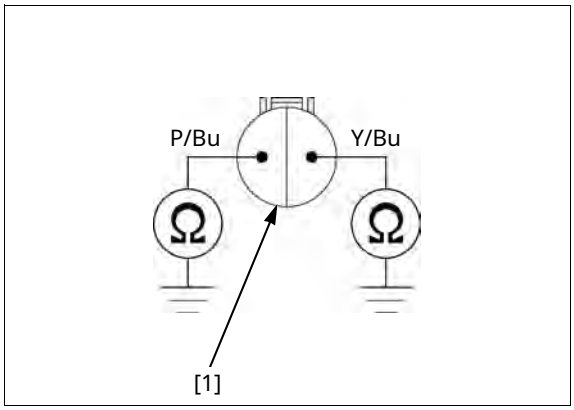
Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del motor de control de cambio lateral del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Rosa/azul – Tierra
Amarillo/azul – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable rosa/azul
• Cortocircuito en el cable amarillo/azul

NO – VAYA AL PASO 3.



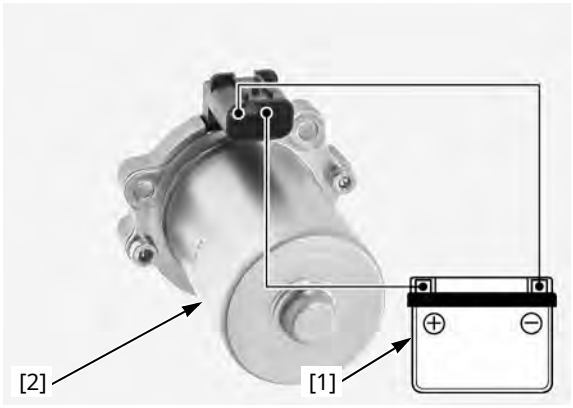
3. Inspección del motor de control de cambios

Retire el motor de control de cambios (página 12-109). Conecte una batería de 12 V completamente cargada [1] a los terminales del conector 2P del motor de control de cambios [2] para comprobar el funcionamiento del motor.
Cambie la conexión de la batería para comprobar el funcionamiento inverso.

¿El motor de control de cambios gira en ambas direcciones?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado.

NO – Motor de control de cambio defectuoso



DTC 27 (CAMBIO DE POSICIÓN DEL TAMBOR)

NOTE:
• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Condición del motor de control de cambios/engranaje reductor

Verifique que el motor de control de cambios y los engranajes reductores estén instalados correctamente y no estén dañados.

¿Están en condiciones normales el motor de control de cambios y los engranajes reductores?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Instale correctamente el motor de control de cambios y los engranajes reductores o reemplace las piezas defectuosas.

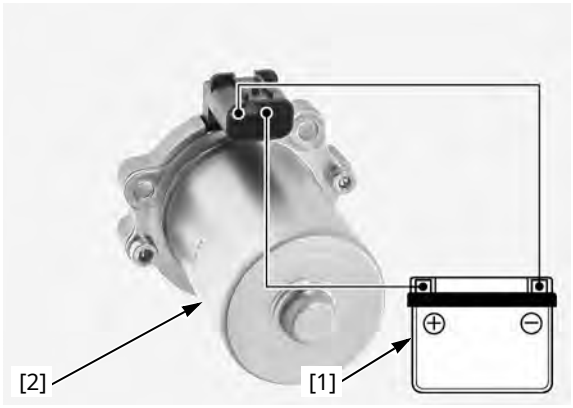
2. Inspección del estado del motor de control de cambios

Retire el motor de control de cambios (página 12-109). Conecte una batería de 12 V completamente cargada [1] a los terminales del conector 2P del motor de control de cambios [2] para comprobar el funcionamiento del motor.
Cambie la conexión de la batería para comprobar el funcionamiento inverso.

¿El motor de control de cambios gira en ambas direcciones?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Motor de control de cambio defectuoso



3. Inspección del estado del sensor TR

Verifique que el sensor TR esté instalado correctamente y no esté dañado.

¿Está el sensor TR en condiciones normales?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Instale el sensor TR correctamente.

4. Vuelva a comprobar el DTC

Reemplace el sensor TR por uno en buen estado (página 12-115).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 27?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor TR original defectuoso

DTC 31 (MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en los conectores 2P (negro) del motor de control de cambios y 33P del PCM, y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección de fusibles PVB

Comprobar el fusible PVB (30 A).

¿Está en buen estado el fusible PVB?

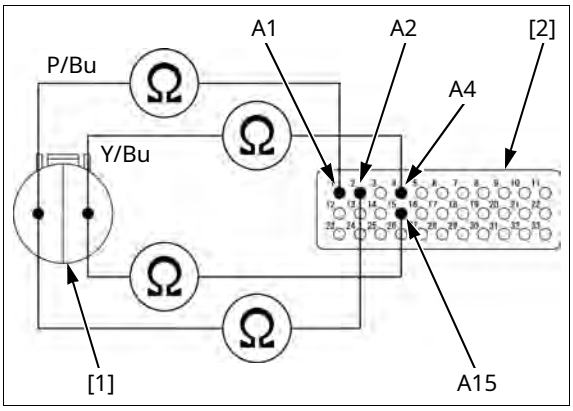
SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Fusible PVB defectuoso (30 A)

2. Inspección del circuito abierto de la línea del motor de control de cambios

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Desconecte el conector 2P (negro) del motor de control de cambios.
Compruebe la continuidad entre el conector 2P (negro) del motor de control de desplazamiento lateral del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Rosa/azul – A1
Rosa/azul – A2
Amarillo/azul – A4
Amarillo/azul – A15



¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/azul
• Circuito abierto en el cable amarillo/azul

DTC 32 (RELÉ A PRUEBA DE FALLA)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en el conector PCM 33P (negro) y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección de fusibles PVB

Comprobar el fusible PVB (30 A).

¿Está en buen estado el fusible PVB?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Fusible PVB defectuoso (30 A)

2. Inspección del voltaje de la fuente de alimentación del motor de control de cambios

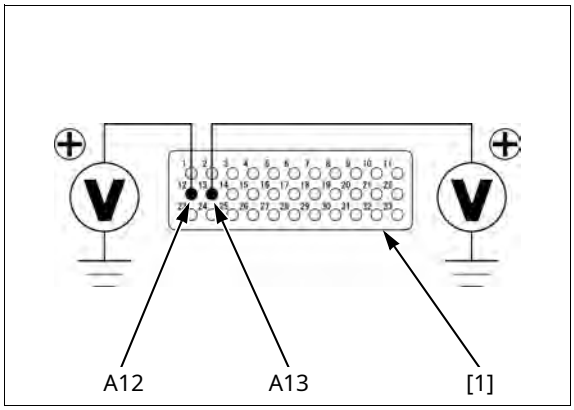
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Mida el voltaje entre los terminales del arnés de prueba [1] y tierra.

Conexión: A12 (+) – Tierra (–)
A13 (+) – Tierra (–)

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO –
- Circuito abierto en el cable amarillo/rojo entre el conector PCM 33P (negro) y la caja de fusibles/relés
- Circuito abierto en el cable rojo entre la caja de fusibles/relés y el conector 4P (rojo) del interruptor del relé de arranque



DTC 37 (RELÉ DE RETENCIÓN DE ENCENDIDO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en el conector PCM 33P (negro) y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección de fusibles SUB PVB

Comprobar el fusible SUB PVB (7,5 A).

¿El fusible SUB PVB está en buenas condiciones?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Fusible SUB PVB defectuoso (7,5 A)

2. Inspección del voltaje de subalimentación del PCM (circuito de control DCT)

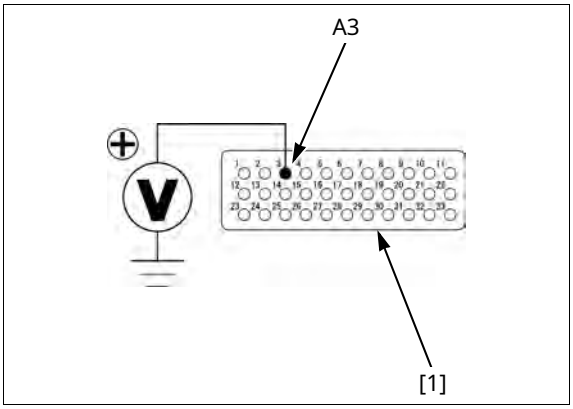
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Mida el voltaje entre los terminales del arnés de prueba [1] y tierra.

Conexión: A3 (+) – Tierra (–)

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable marrón/rojo entre el conector PCM 33P (negro) y la caja de fusibles/relés
• Circuito abierto en el cable rojo entre la caja de fusibles/relés y el conector 4P (rojo) del interruptor del relé de arranque



DTC 41 (INTERRUPTOR DE CAMBIO ND)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el interruptor del manillar derecho y en los conectores PCM 33P (negro), y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada de energía del interruptor de cambio ND

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte lo siguiente:

– Conector 6P (Negro) interruptor manillar derecho (NC700XD) [1]
– Conector 7P (Verde) del interruptor del manillar derecho (NC700SD) [2]

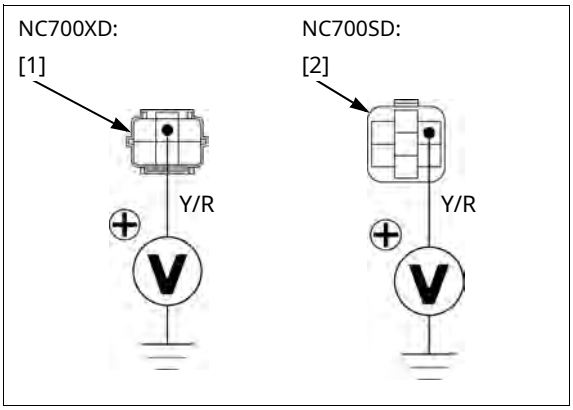
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Mida el voltaje entre el terminal del conector del interruptor del manillar derecho del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Tierra (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



2. Inspección del interruptor de cambio ND

Apague el interruptor de encendido.
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector del interruptor del manillar derecho del lado del interruptor [1] en cada posición del interruptor.

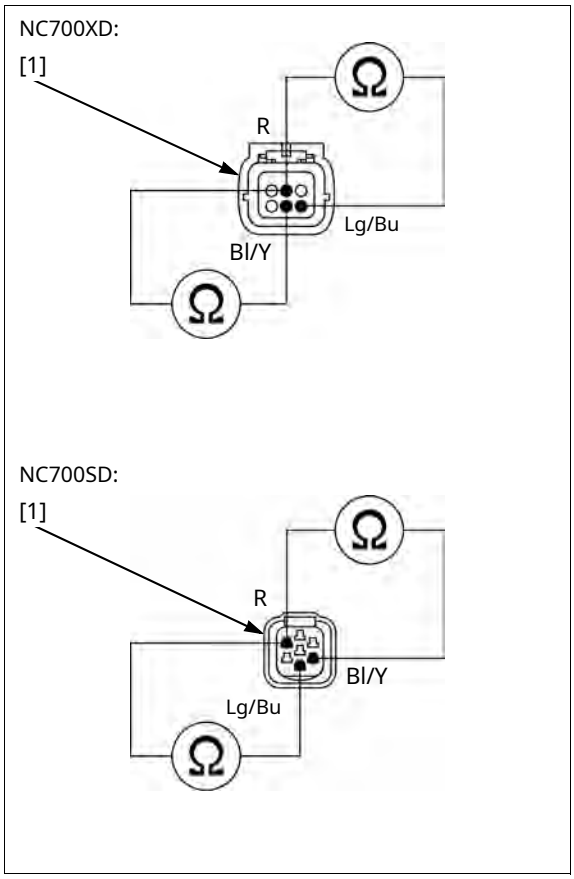
Conexión:

Interruptor N:
Verde claro/azul -
Interruptor rojo D:
Negro/amarillo – Rojo

¿Hay continuidad con el interruptor presionado y no hay continuidad con el interruptor liberado?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Interruptor de cambio ND defectuoso



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del interruptor de cambio ND

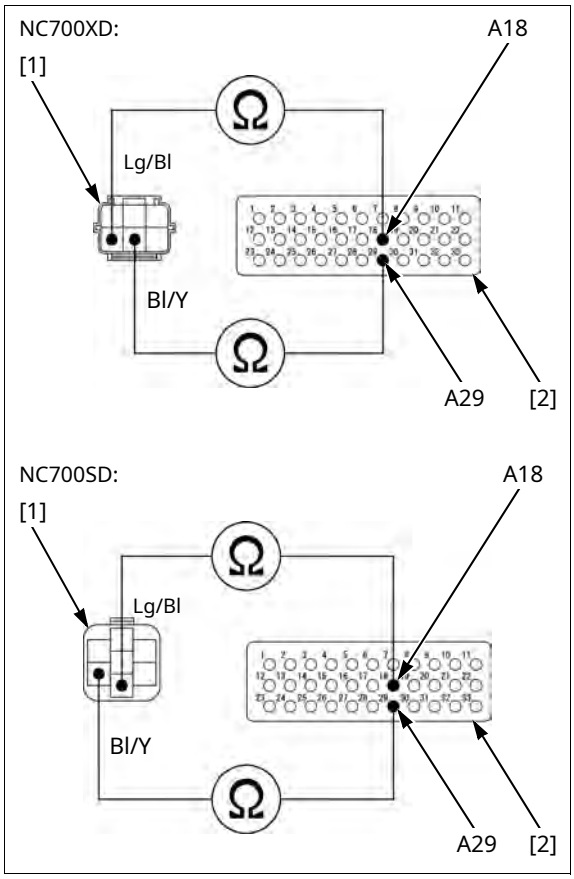
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector del interruptor del manillar derecho del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Verde claro/negro – A18
Negro/amarillo – A29

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable verde claro/negro
• Circuito abierto en el cable Negro/amarillo



4. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada del interruptor de cambio ND

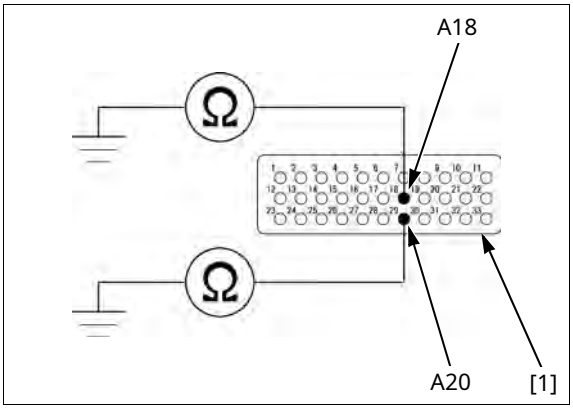
Verifique la continuidad entre los terminales del arnés de prueba [1] y tierra.

Conexión: A18 – Tierra
A29 – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable verde claro/negro
• Cortocircuito en el cable Negro/amarillo

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 42 (INTERRUPTOR DE CAMBIO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el interruptor del manillar izquierdo y en los conectores PCM 33P (negro), y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada de energía del interruptor de cambio

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte lo siguiente:

– Conector 3P (Negro) interruptor manillar izquierdo (NC700XD) [1]
– Conector 7P (Verde) del interruptor del manillar izquierdo (NC700SD) [2]

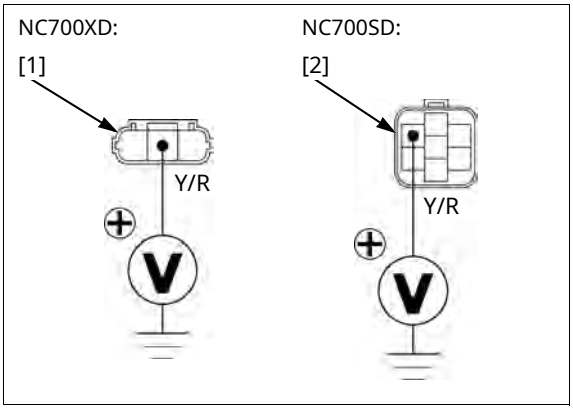
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Mida el voltaje entre el terminal del conector del interruptor del manillar izquierdo del mazo de cables y tierra.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Tierra (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



2. Inspección del interruptor de cambio

Apague el interruptor de encendido.
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector del interruptor del manillar izquierdo del lado del interruptor [1] en cada posición del interruptor.

Conexión:

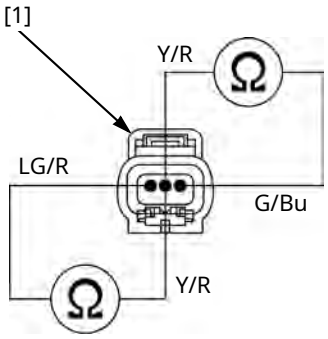
interruptor "+":
Verde/azul – Amarillo/rojo
Interruptor "–":
Verde claro/rojo – Amarillo/rojo

¿Hay continuidad con el interruptor presionado y no hay continuidad con el interruptor liberado?

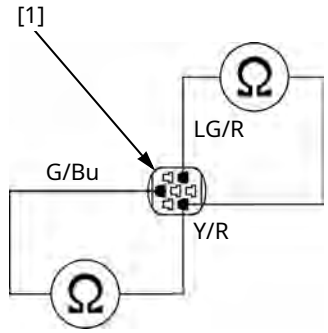
SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Interruptor de cambio defectuoso

NC700XD:



NC700SD:



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del interruptor de cambio

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector del interruptor del manillar izquierdo del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

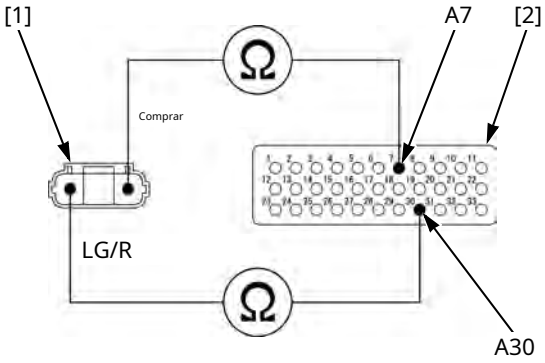
Conexión: Azul/amarillo – A7
Verde claro/rojo – A30

¿Hay continuidad?

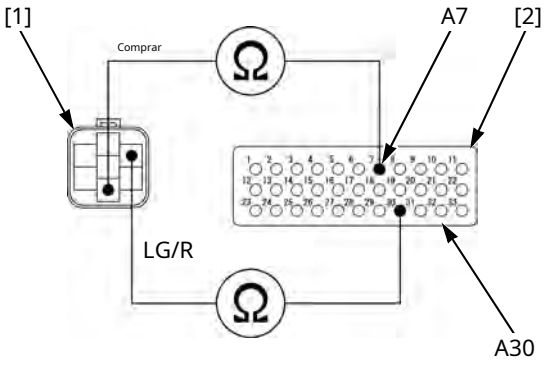
SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Circuito abierto en el cable azul/amarillo
• Circuito abierto en el cable verde claro/rojo

NC700XD:



NC700SD:



4. Inspección de cortocircuito en la línea de entrada del interruptor de cambio

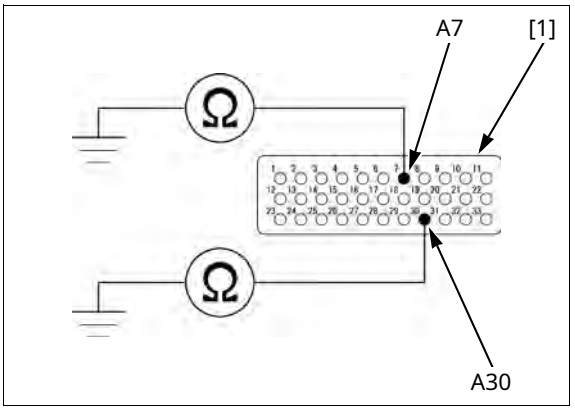
Verifique la continuidad entre los terminales del arnés de prueba [1] y tierra.

Conexión: A7 – Tierra
A30 – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable azul/amarillo
• Cortocircuito en el cable verde claro/rojo

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 44 (SENSOR EOT)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 2P (negro) del sensor EOT y PCM 33P, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor EOT

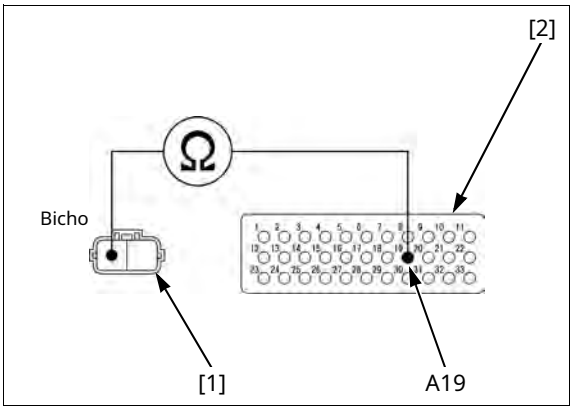
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Desconecte el conector 2P (negro) del sensor EOT.
Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor EOT del lado del arnés de cables [1] y los terminales del arnés de prueba [2].

Conexión: Azul/verde – A19

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable azul/verde



2. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada del sensor EOT

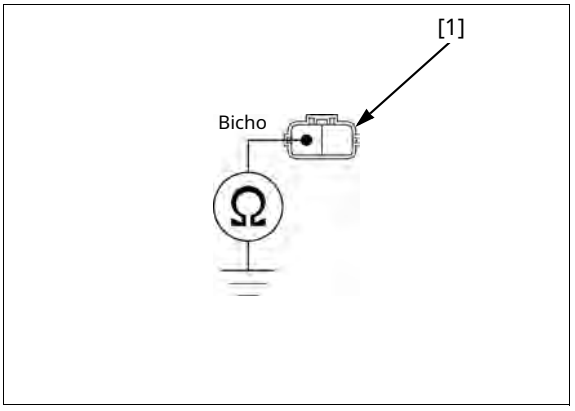
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 2P (negro) del sensor EOT del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Azul/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable azul/verde

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor EOT

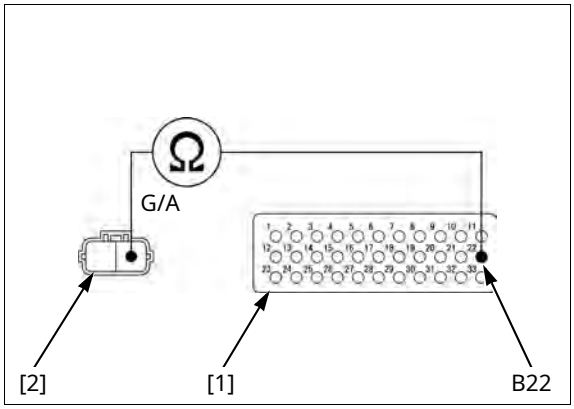
Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del sensor EOT del lado del arnés de cables [1] y los terminales del arnés de prueba [2].

Conexión: Verde/amarillo – B22

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable verde/amarillo



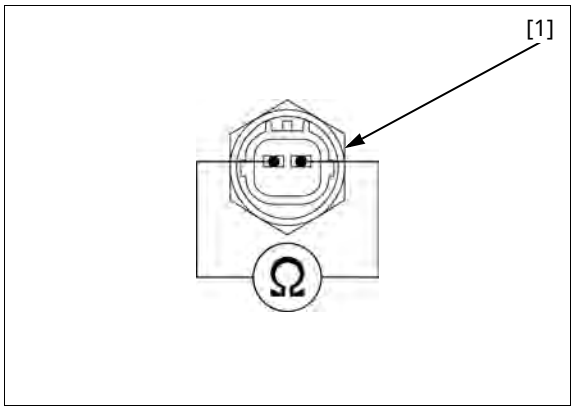
4. Inspección de resistencia del sensor EOT

Mida la resistencia entre los terminales del conector del sensor EOT [1].

¿Está la resistencia entre 2,5 y 2,8 kΩ (20 °C/68 °F)?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor EOT defectuoso



DTC 47 o 48 (SENSOR DE EOP DEL EMBRAGUE N° 1 o N° 2)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto flojo o deficiente en los conectores 3P (gris) del sensor EOP del embrague y 33P del PCM, y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada del sensor EOP del embrague

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague.

Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.

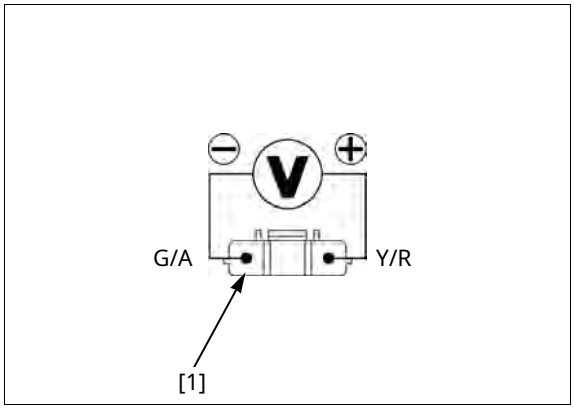
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 5.



2. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor EOP del embrague

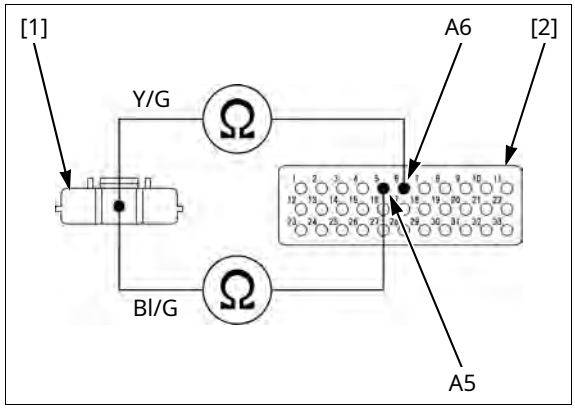
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).

Compruebe la continuidad entre el conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión:

Sensor EOP del embrague n.º 1:
Amarillo/verde – A6

Sensor EOP del embrague n.º 2:
Negro/verde – A5



¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/verde
• Circuito abierto en el cable negro/verde

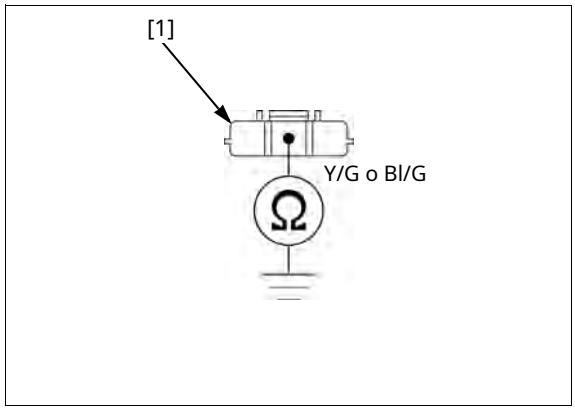
3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor EOP del embrague

Compruebe si hay continuidad entre el terminal del conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión:

Sensor EOP del embrague n.º 1:
Amarillo/verde – Tierra

Sensor EOP del embrague n.º 2:
Negro/verde – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable amarillo/verde
• Cortocircuito en el cable Negro/verde

NO – VAYA AL PASO 4.

4. Inspección del sensor EOP del embrague

Reemplace el sensor EOP del embrague por uno en buen estado (página 12-117).

Conecte el conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Se indica el DTC 47 o 48?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

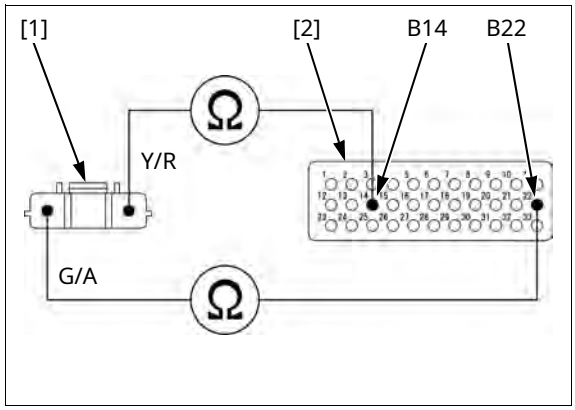
NO – Sensor EOP del embrague original defectuoso

5. Inspección del circuito abierto de la línea de alimentación/tierra del sensor EOP del embrague

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).

Compruebe la continuidad entre el conector 3P (gris) del sensor EOP del embrague del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Amarillo/rojo – B14
Verde/amarillo – B22



¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/rojo
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo

DTC 49 (PRESIÓN DE ACEITE BAJA EN LÍNEA DE EMBRAGUE)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del nivel de aceite del motor Compruebe el nivel de aceite del motor (página 3-12). ***¿Es correcto el nivel de aceite del motor?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – Agregue el aceite recomendado hasta el nivel superior.

2. Inspección del estado del filtro de aceite de la línea del embrague

Revise el filtro de aceite del embrague (página 3-14). ***¿El filtro de aceite está en buenas condiciones?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Reemplace el filtro de aceite del embrague

3. Inspección del sensor EOP de la línea del embrague

Reemplace el sensor EOP de la línea del embrague por uno en buen estado (página 12-117).

Borre los DTC (página 12-13).

Realice una prueba de conducción de la motocicleta por encima de los 2000 min.$^{-1}$(rpm) y pare el motor.

Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 49? **SÍ** – VAYA AL PASO 4.

NO – Sensor EOP de línea de embrague original defectuoso

4. Inspección PCM

Reemplace el PCM por uno en buen estado (página 4-67).

Realice una prueba de conducción de la motocicleta por encima de los 2000 min.$^{-1}$(rpm) y pare el motor.

Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 49? **SÍ** –
- Válvula de alivio de presión de aceite atascada abierta
- Bomba de aceite dañada
- Fuga de aceite interna en la línea de aceite del embrague

NO – PCM original defectuoso

DTC 51 (SENSOR TR)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto flojo o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor TR y PCM 33P y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada del sensor TR

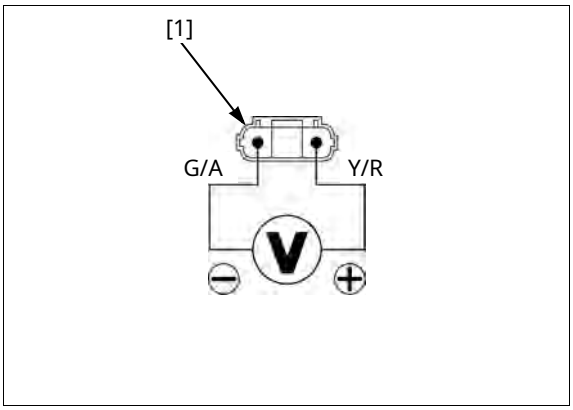
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor TR. Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor " "
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor TR del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 5.



2. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor TR

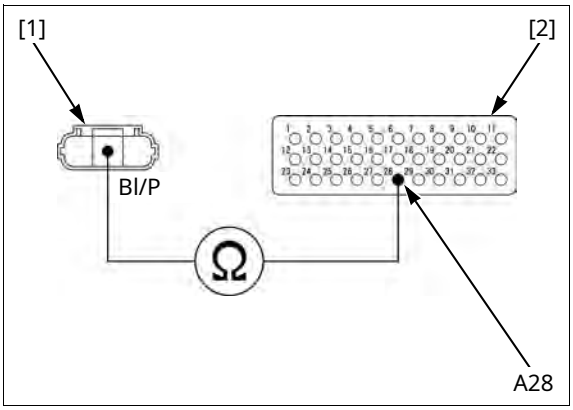
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor TR del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Negro/rosa – A28

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable negro/rosa



3. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor TR

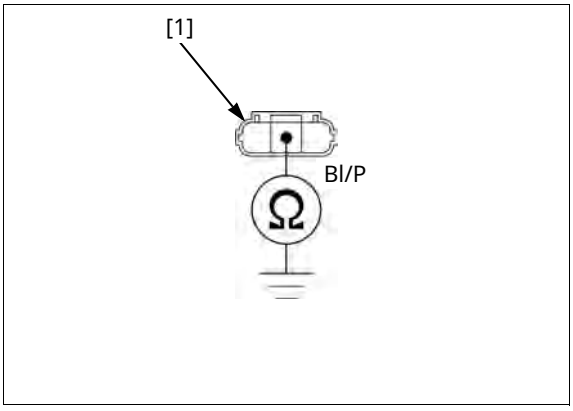
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor TR del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Negro/rosa – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable negro/rosa

NO – VAYA AL PASO 4.



4. Inspección del sensor TR

Reemplace el sensor TR por uno en buen estado (página 12-115).

Conectar el conector 3P (Negro) del sensor TR. Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Está indicado el DTC

51? **SÍ** – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

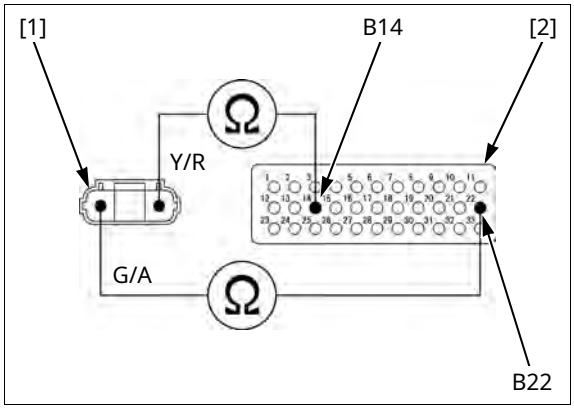
NO – Sensor TR original defectuoso

5. Inspección del circuito abierto de la línea de alimentación/tierra del sensor TR

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).

Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor TR del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Amarillo/rojo – B14
Verde/amarillo – B22



¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en el cable amarillo/rojo
• Circuito abierto en el cable verde/amarillo

DTC 52 (INTERRUPTOR DE NEUTRO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contactos sueltos o deficientes en el interruptor neutral y los conectores PCM 33P (gris), y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Está indicado el DTC

52? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

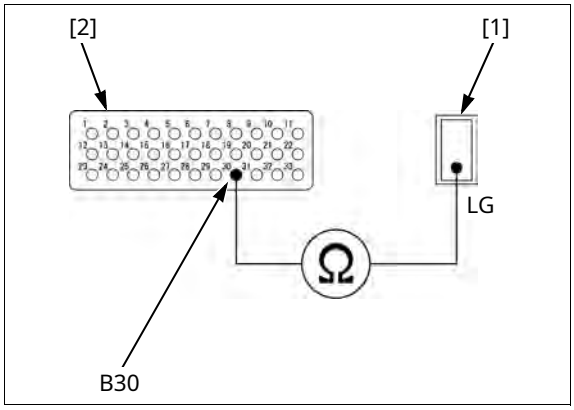
NO – falla intermitente

2. Inspección del circuito abierto de la línea del interruptor neutral

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).

Desconecte el conector del interruptor neutral. Compruebe la continuidad entre el conector del interruptor de punto muerto [1] y los terminales del arnés de prueba [2].

Conexión: Verde claro – B30



¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable verde claro

3. Inspección de cortocircuito de la línea del interruptor neutral

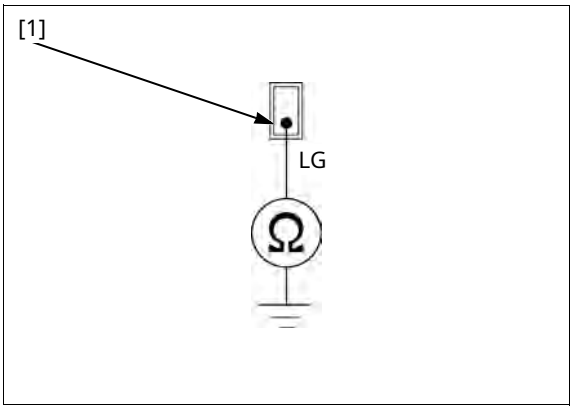
Desconecte el conector del interruptor neutral [1]. Compruebe la continuidad entre el terminal del conector del interruptor de punto muerto y tierra.

Conexión: Verde claro – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable verde claro

NO – VAYA AL PASO 4.



4. Inspección del interruptor neutral

Reemplace el interruptor neutral con uno en buen estado (página 22-28).
Conecte el conector del interruptor neutral.
Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Está indicado el DTC

***52?* SÍ** – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Interruptor neutral original defectuoso

DTC 53 (VELOCIDAD BAJA DEL SENSOR DEL EJE PRINCIPAL INTERNO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor interno del eje principal y 33P del PCM, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada del sensor del eje principal interno

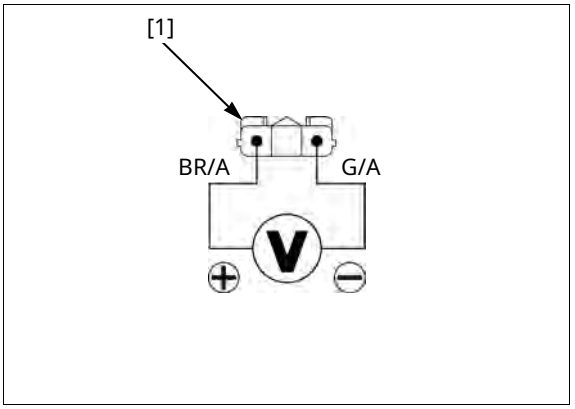
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno.
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Marrón/amarillo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Hay sobre el voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 3.



2. Inspección de la línea de salida del sensor del eje principal interno

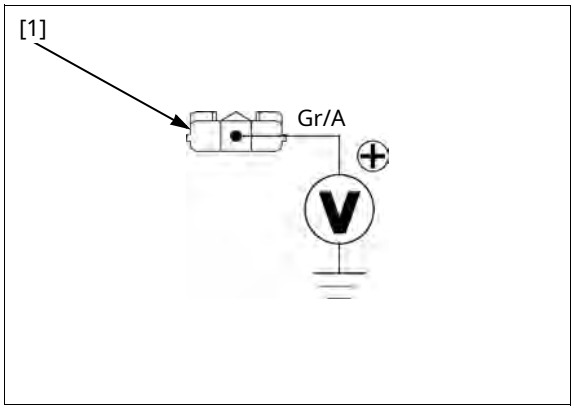
Mida el voltaje entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Gris/amarillo (+) – Tierra (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 7.

NO – VAYA AL PASO 5.



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor del eje principal interno

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).

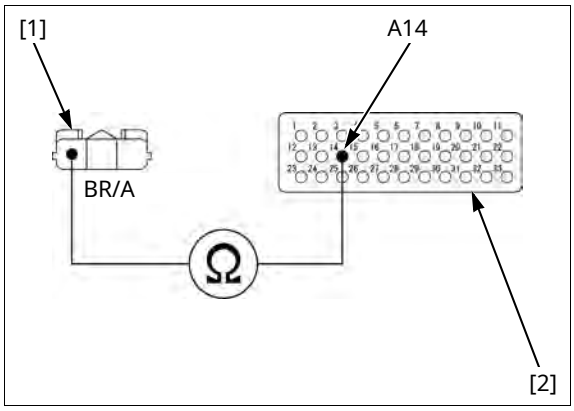
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Marrón/amarillo – A14

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable marrón/amarillo



4. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor del eje principal interno

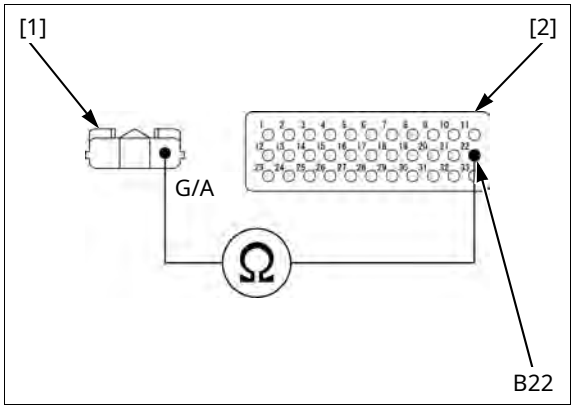
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Verde/amarillo – B22

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable verde/amarillo



5. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del eje principal interno

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).

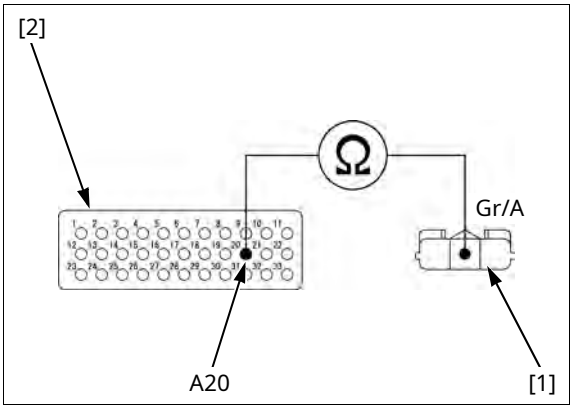
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Gris/amarillo – A20

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

NO – Circuito abierto en el cable gris/amarillo



6. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor del eje principal interno

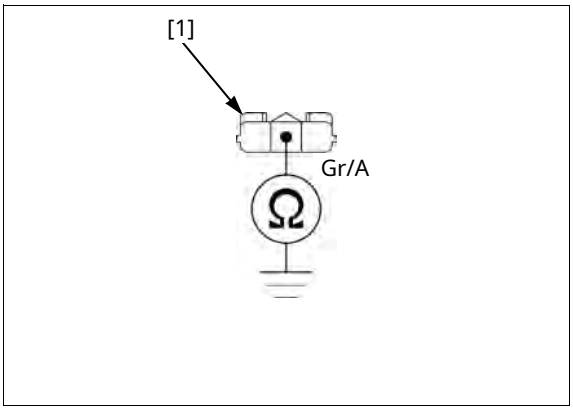
Verifique la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Gris/amarillo – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable gris/amarillo

NO – VAYA AL PASO 7.



7. Inspección del sensor del eje principal interno

Reemplace el sensor interno del eje principal por uno en buen estado (página 12-115).

Borre los DTC (página 12-13).

Realice una prueba de manejo de la motocicleta y lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 53?

SÍ – Reemplace el PCM por uno nuevo y vuelva a verificar.

NO – Sensor del eje principal interno original defectuoso

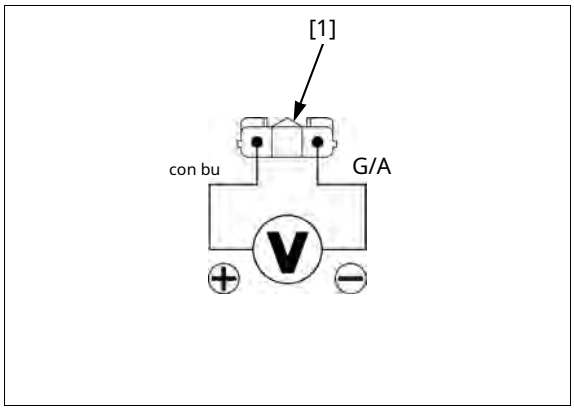
DTC 54 (VELOCIDAD BAJA DEL SENSOR DEL EJE PRINCIPAL EXTERNO)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor externo del eje principal y 33P del PCM, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada del sensor del eje principal exterior

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor exterior del eje principal.
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor exterior del eje principal del lado del mazo de cables [1].



Conexión: Blanco/azul (+) – Verde/amarillo (–)

¿Hay sobre el voltaje de la batería?

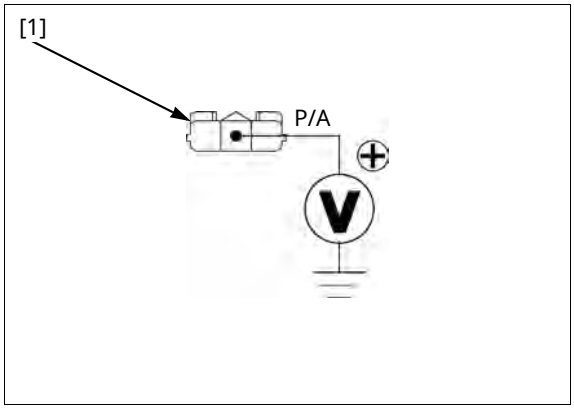
SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 3.

2. Inspección de la línea de salida del sensor del eje principal exterior

Mida el voltaje entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor exterior del eje principal del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Rosa/amarillo (+) – Tierra (–)



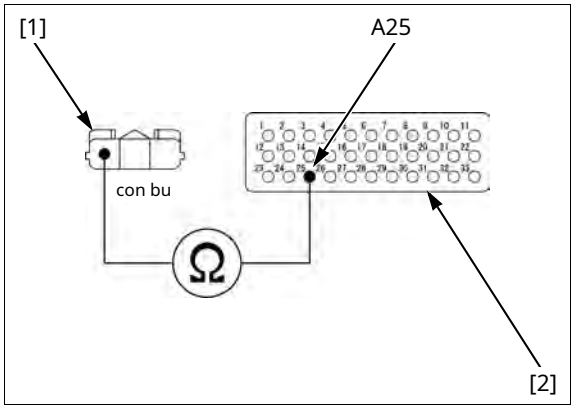
¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 7.

NO – VAYA AL PASO 5.

3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del sensor del eje principal exterior

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor del eje principal exterior del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].



Conexión: Blanco/azul – A25

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable blanco/azul

4. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra del sensor del eje principal exterior

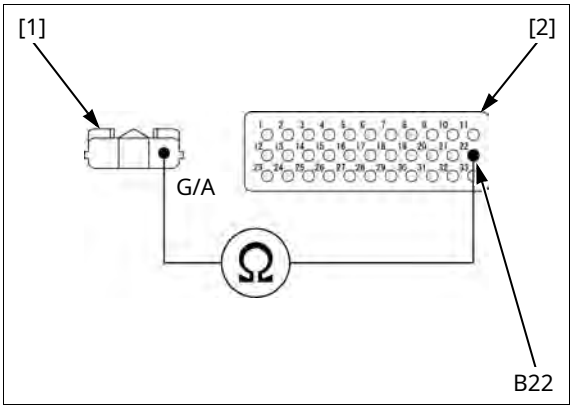
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor del eje principal exterior del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Verde/amarillo – B22

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable verde/amarillo



5. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del eje principal exterior

Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).

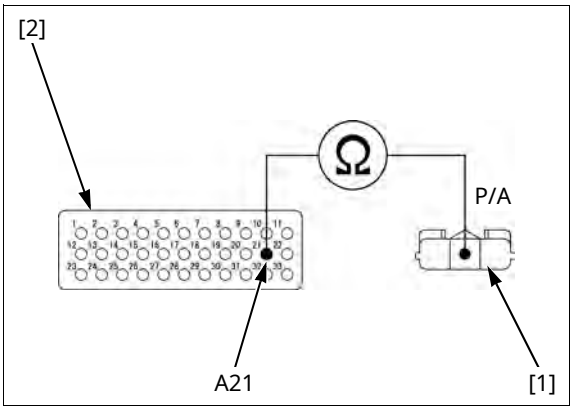
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor del eje principal exterior del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Rosa/amarillo – A21

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

NO – Circuito abierto en el cable rosa/amarillo



6. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor del eje principal exterior

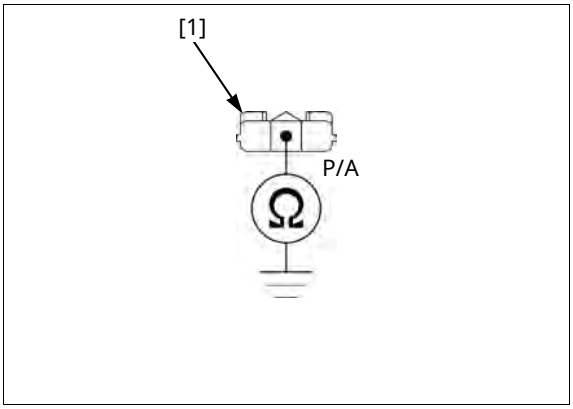
Verifique la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor exterior del eje principal del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Rosa/amarillo – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/amarillo

NO – VAYA AL PASO 7.



7. Inspección del sensor del eje principal exterior

Reemplace el sensor exterior del eje principal por uno en buen estado (página 12-115).

Borre los DTC (página 12-13).

Realice una prueba de manejo de la motocicleta y lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 54? **SÍ** – Reemplace el sensor PCM por uno nuevo y vuelva a verificar.

NO – Sensor del eje principal exterior original defectuoso

DTC 55 (VÁLVULA SOLENOIDE LINEAL N° 1)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 4P (verde) y 33P (negro) de la válvula solenoide lineal y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección de la válvula solenoide lineal n.º 1

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 4P (Verde) de la electroválvula lineal.
Mida la resistencia entre los terminales del conector 4P (verde) del lado de la válvula solenoide lineal [1].

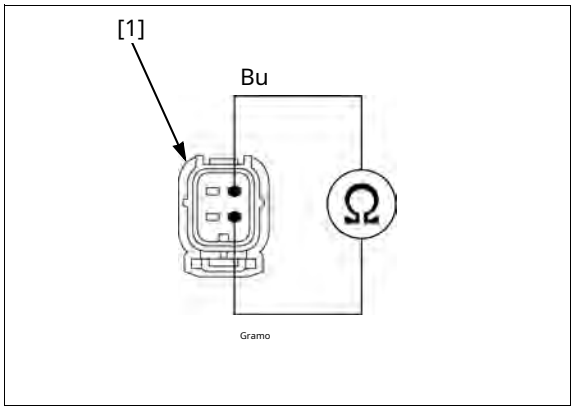
Conexión: Azul – Gris

Estándar: 5,0 – 5,6 Ω (20 °C/68 °F)

¿Está la resistencia dentro del rango estándar?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Electroválvula lineal defectuosa



2. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra/entrada de la válvula solenoide lineal n.º 1

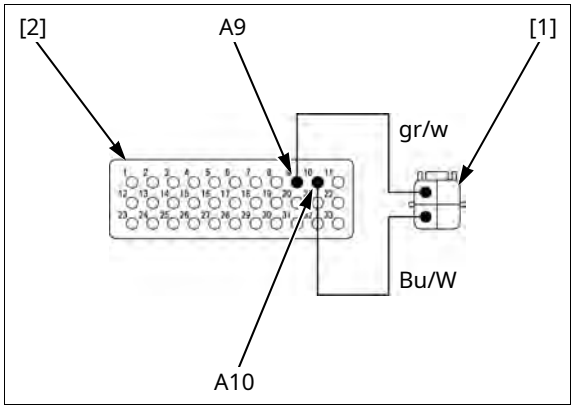
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Gris/blanco – A9
Azul/blanco – A10

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – • Circuito abierto en el cable gris/blanco
• Circuito abierto en el cable Azul/blanco



3. Inspección de cortocircuito de la línea de tierra/entrada de la válvula solenoide lineal n.º 1

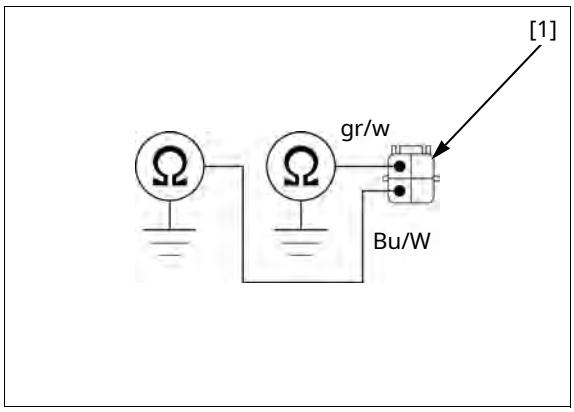
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Gris/blanco – Tierra
Azul/blanco – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable gris/blanco
• Cortocircuito en el cable Azul/blanco

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 56 (VÁLVULA SOLENOIDE LINEAL N° 2)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto flojo o deficiente en los conectores 4P (verde) y 33P (negro) de la válvula solenoide lineal y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección de la válvula solenoide lineal n.º 2

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 4P (Verde) de la electroválvula lineal.
Mida la resistencia entre los terminales del conector 4P (verde) del lado de la válvula solenoide lineal [1].

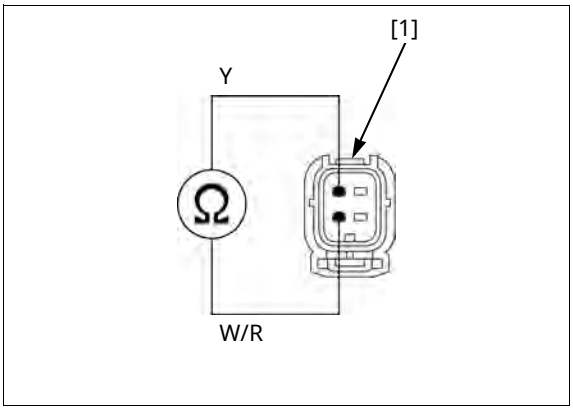
Conexión: Amarillo – Blanco/Rojo

Estándar: 5,0 – 5,6 Ω (20 °C/68 °F)

¿Está la resistencia dentro del rango estándar?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Electroválvula lineal defectuosa



2. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra/entrada de la válvula solenoide lineal n.º 2

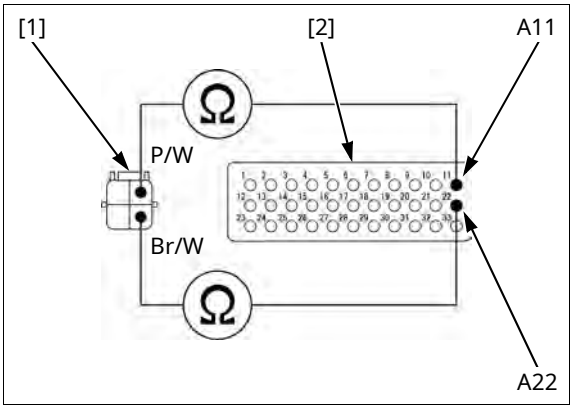
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Rosa/blanco – A11
Marrón/blanco – A22

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/blanco
• Circuito abierto en el cable Marrón/blanco



3. Inspección de cortocircuito de la línea de tierra/entrada de la válvula solenoide lineal n.º 2

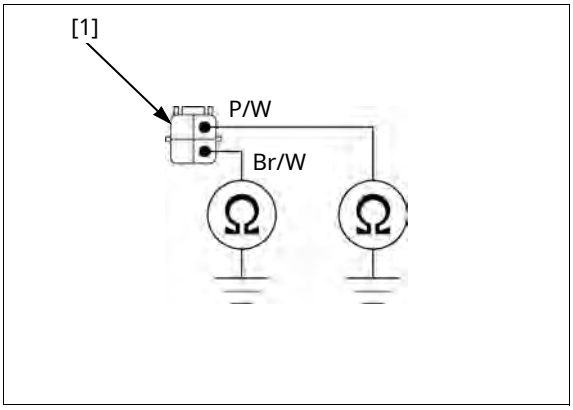
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Rosa/blanco – Tierra
Marrón/blanco – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable rosa/blanco
• Cortocircuito en el cable Marrón/blanco

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 57 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL MECANISMO DE CAMBIO DE MARCHAS/ POSICIÓN DE MARCHAS)

Ver página 12-66

DTC 58 (EL EMBRAGUE N° 1 NO SE DESACTIVA; AL CAMBIAR DE MARCHA)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del estado del embrague

Retire el conjunto del embrague doble e inspeccione si el embrague está pegado (página 12-105).

¿Está atascado el embrague n.°

***1?* SÍ** – Conjunto de embrague defectuoso

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de la línea de aceite del embrague

Revise los conductos de aceite del embrague en la tapa del cárter derecho y el eje principal para ver si están obstruidos.

¿Está obstruido el paso de aceite?

SÍ – Limpie el paso de aceite.

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

DTC 59 (EL EMBRAGUE N° 2 NO SE DESACTIVA; AL CAMBIAR DE MARCHA)

Ver página 12-86

DTC 61, 62 (MAL FUNCIONAMIENTO DE LA PRESIÓN DE ACEITE DEL EMBRAGUE N° 1)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Se indica el DTC 47 o 55?

SÍ – • DTC 47 indicado (página 12-74).
• DTC 55 indicado (página 12-84).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del sensor EOP del embrague n.° 1

Reemplace el sensor EOP del embrague No.1 por uno en buen estado (página 12-117).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Se indica el DTC 61 o 62?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Sensor EOP del embrague No.1 original defectuoso

3. Inspección PCM

Reemplace el PCM por uno en buen estado (página 4-67).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Se indica el DTC 61 o 62?

SÍ – • Válvula solenoide lineal n° 1 defectuosa
• Tubería de aceite del embrague n° 1 obstruida
• Fuga interna de aceite en la línea de aceite del embrague No.1

NO – PCM original defectuoso

DTC 63, 64 (MAL FUNCIONAMIENTO DE LA PRESIÓN DE ACEITE DEL EMBRAGUE N° 2)

NOTE:
• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Se indica el DTC 48 o 56?

SÍ – • DTC 48 indicado (página 12-74).
• DTC 56 indicado (página 12-85).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del sensor EOP del embrague n.º 2

Reemplace el sensor EOP del embrague No.2 por uno en buen estado (página 12-117).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Se indica el DTC 63 o 64?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Sensor EOP del embrague No.2 original defectuoso

3. Inspección PCM

Reemplace el PCM por uno en buen estado (página 4-67).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Se indica el DTC 63 o 64?

SÍ – • Válvula solenoide lineal n° 2 defectuosa
• Tubería de aceite del embrague n° 2 obstruida
• Fuga de aceite interna en la línea de aceite del embrague No.2

NO – PCM original defectuoso

DTC 65 (SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE LAS RUEDAS DELANTERA Y TRASERA)

FUNCIONAMIENTO DEFECTUOSO)

NOTE:

- Antes de iniciar la inspección, verifique que las dimensiones de los neumáticos sean las correctas y que los piñones motrices y conducidos sean los especificados.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Se indica el DTC 66 o 67?

SÍ – • DTC 66 indicado (página 12-89).
• DTC 67 indicado (página 12-90).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad

Mida el entrehierro del sensor de velocidad de la rueda delantera (página 20-24).

¿Es correcto el entrehierro?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Verifique cada pieza en busca de deformaciones y holguras y corríjalas en consecuencia. Vuelva a comprobar el espacio de aire.

3. Inspección del estado del sensor de velocidad

Inspeccione el área alrededor del sensor de velocidad de la rueda delantera.
Verifique que no haya hierro u otros depósitos magnéticos entre el anillo pulsador y el sensor de velocidad de la rueda, y verifique que no haya obstrucciones en las ranuras del anillo pulsador.
Compruebe el estado de instalación del anillo pulsador o el sensor de velocidad de la rueda para ver si están flojos.
Revise el anillo del pulsador y la punta del sensor para ver si están deformados o dañados.

¿Están el sensor y el anillo pulsador en buenas condiciones?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Retire cualquier depósito. Instale correctamente o reemplace la pieza defectuosa.

4. Inspección del estado del sensor VS

Retire el sensor VS (página 22-18).
Verifique que el sensor VS no esté dañado o contaminado.

¿Está el sensor VS en buenas condiciones?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Reemplace el sensor VS con uno en buen estado y vuelva a verificar.

DTC 66 (VS SENSOR SIN SEÑAL)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, verifique que no haya contacto suelto o deficiente en los conectores 3P (negro) del sensor VS y PCM 33P, y vuelva a verificar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 66?

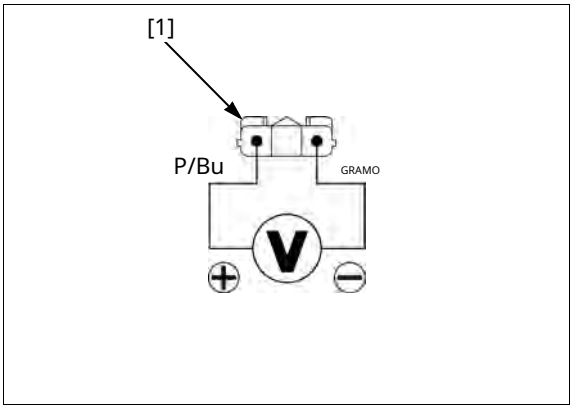
SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del voltaje de entrada del sensor VS

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS. Encienda el interruptor de encendido.
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables [1].

Conexión: Rosa/azul (+) – Verde/rojo (–)



¿Hay voltaje de la batería?

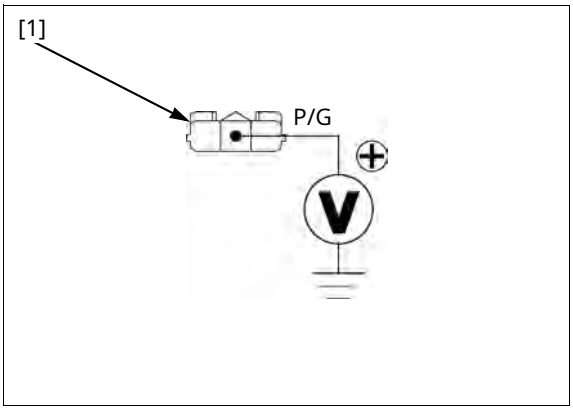
SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – • Circuito abierto en el cable rosa/azul
• Circuito abierto en el cable verde/rojo

3. Inspección de la línea de salida del sensor VS

Mida el voltaje entre el terminal del conector 3P (negro) [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rosa/verde (+) – Tierra (–)



¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

NO – VAYA AL PASO 4.

4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor VS

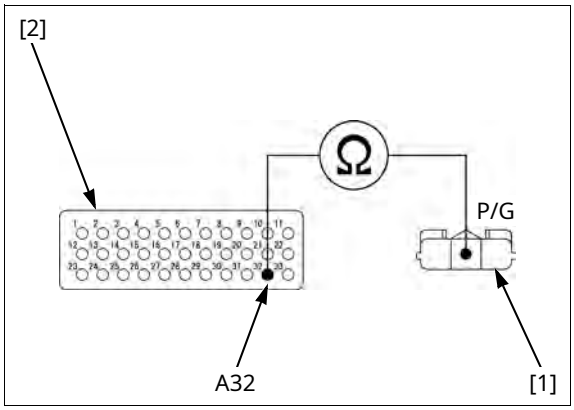
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables [1] y los terminales del mazo de cables de prueba [2].

Conexión: Rosa/verde – A32

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en el cable rosa/verde



5. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor VS

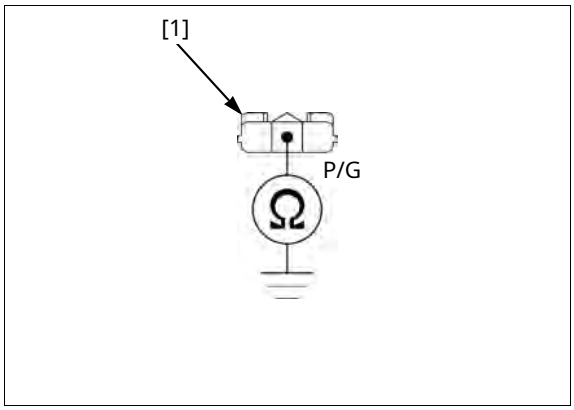
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 3P (negro) del sensor VS del lado del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Rosa/verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable rosa/verde

NO – VAYA AL PASO 6.



6. Inspección del sensor VS

Reemplace el sensor VS por uno en buen estado (página 22-18).
Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta y pare el motor. Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC

66? **SÍ** – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor VS original defectuoso

DTC 67 (SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA DELANTERA SIN SEÑAL)

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en los conectores del sensor de velocidad de la rueda delantera 2P (azul), del modulador del ABS 25P y del PCM 33P, y vuelva a comprobar el DTC.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC

67? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del código de problema del ABS Verifique el

código de problema del ABS (página 20-8).

¿El modulador ABS tiene algún código de problema?

SÍ – Siga el índice de códigos de problemas (página 20-10).

NO – VAYA AL PASO 3.

3. Inspección del circuito abierto de la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

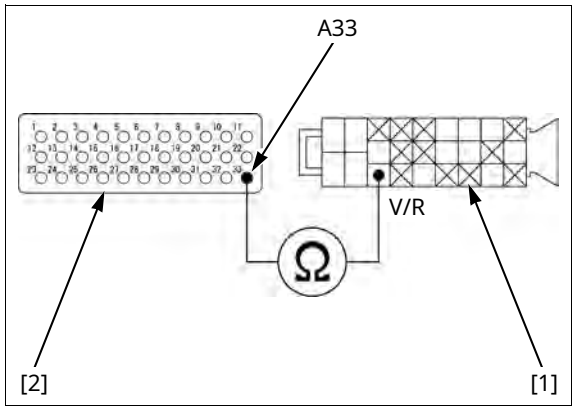
Apague el interruptor de encendido.
Desconectar el conector 25P del modulador ABS.
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Verifique la continuidad entre el conector 25P del modulador ABS [1] y las terminales del arnés de prueba [2].

Conexión: Violeta/rojo – A33

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable violeta/rojo



4. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

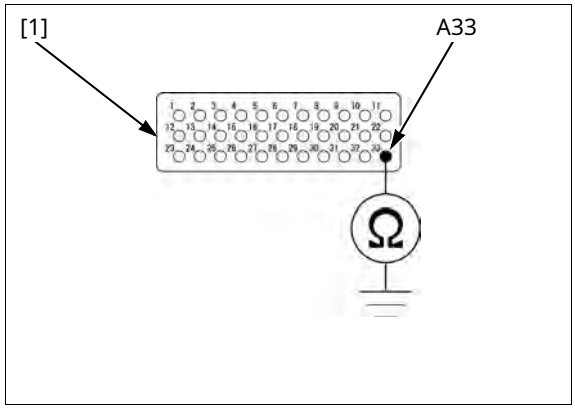
Verifique la continuidad entre el terminal del arnés de prueba [1] y tierra.

Conexión: A33 – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable violeta/rojo

NO – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



DTC 68 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE N° 1; EL EMBRAGUE SE DESLIZA)

NOTE:

- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 66?

SÍ – Consulte la resolución de problemas del DTC 66 (página 12-89).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del estado del embrague

Retire el conjunto del embrague No.1 y mida la holgura del embrague (página 12-105).

¿Está la holgura dentro del rango estándar?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Conjunto de embrague n.º 1 defectuoso

DTC 69 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE N° 2; EL EMBRAGUE SE DESLIZA)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph).
Pare el motor.
Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC

66? **SÍ** – Consulte la resolución de problemas del DTC 66 (página 12-89).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del estado del embrague

Retire el conjunto del embrague n.º 2 y mida la holgura del embrague (página 12-105).

¿Está la holgura dentro del rango estándar?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Conjunto de embrague n.º 2 defectuoso

DTC 71, 72 (FALLA EN LA RELACIÓN DE VELOCIDAD DEL EJE PRINCIPAL/EJE CONTRARIO INTERNO Y EXTERIOR)

NOTE:

• Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
– Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
– Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Revisión de DTC 1

Gire el interruptor de encendido a la posición ON con el interruptor de parada del motor " ", baje el caballete lateral y compruebe el indicador de cambio.

¿Está indicado el DTC 53, 54 o

66? **SÍ** – • Consulte la resolución de problemas del DTC 53 (página 12-79).
• Consulte la resolución de problemas del DTC 54 (página 12-82).
• Consulte la resolución de problemas del DTC 66 (página 12-89).

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Revisión de DTC 2

Borre los DTC (página 12-13).
Pruebe la motocicleta a más de 18 km/h (11 mph) durante más de 30 segundos.
Pare el motor.
Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 71 o 72?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 84 (CPU EN EL PCM MAL FUNCIONAMIENTO)

NOTE:

- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Lea el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 84?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – falla intermitente

DTC 1 (MAL FUNCIONAMIENTO DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL PEDAL DE CAMBIO (OPCIONAL))

NOTE:

- Antes de comenzar esta inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios y en el conector 33P (gris) del PCM y vuelva a comprobar la MIL.
- Si se reemplaza el PCM, realice el siguiente procedimiento.
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)
  - Registro del pedal de cambios DCT (opcional) (página 12-118)
- Si se quita el pedal de cambios DCT (opcional) del vehículo, realice la cancelación del registro del pedal de cambios DCT (página 12-119).

1. Vuelva a comprobar el DTC

Borre los DTC (página 12-13).
Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor "".
Opere el pedal de cambio DCT hacia arriba y hacia abajo varias veces con el motor parado.
Vuelva a verificar el DTC con el indicador de cambio (página 12-13).

¿Está indicado el DTC 1?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – falla intermitente

2. Inspección del voltaje de entrada del sensor de ángulo del pedal de cambios

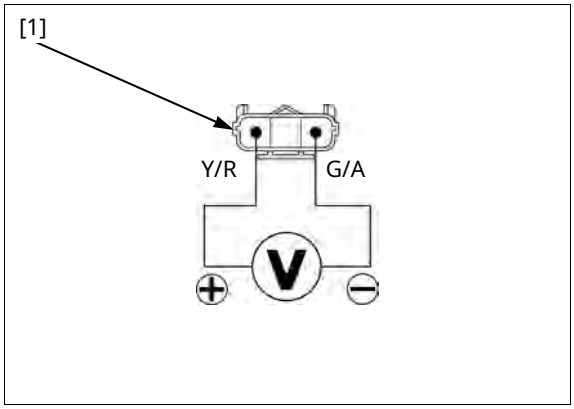
Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios [1].
Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "
Mida el voltaje entre los terminales del conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio lateral del mazo de cables.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Verde/amarillo (–)

¿Está el voltaje entre 4,75 y 5,25 V?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – VAYA AL PASO 3.



3. Inspección del circuito abierto del sensor de ángulo del pedal de cambios

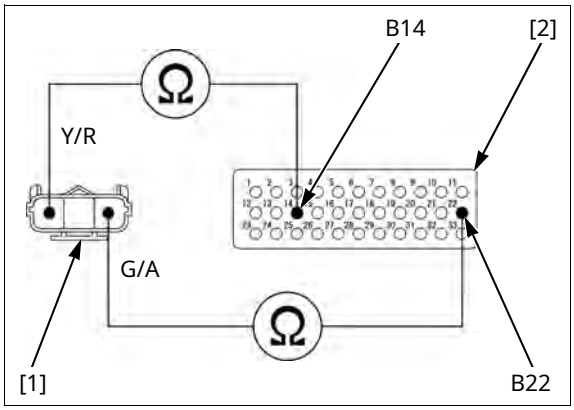
Apague el interruptor de encendido.
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios [1] y los terminales del arnés de prueba [2].

Conexión: Verde/amarillo – B22
Amarillo/rojo – B14

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – • Circuito abierto en cable verde/amarillo
• Circuito abierto en cable amarillo/rojo



4. Inspección del circuito abierto de la línea de salida del sensor de ángulo del pedal de cambios

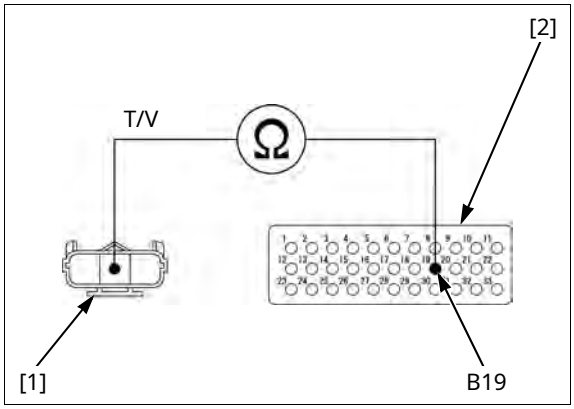
Apague el interruptor de encendido.
Conecte el arnés de prueba del ECM a los conectores del PCM (página 4-14).
Compruebe la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios [1] y los terminales del arnés de prueba [2].

Conexión: Amarillo/violeta – B19

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en cable amarillo/violeta



5. Inspección de cortocircuito de la línea de salida del sensor de ángulo del pedal de cambios

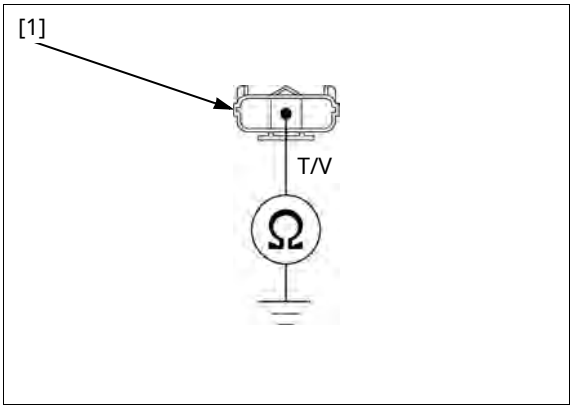
Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio lateral del mazo de cables [1] y tierra.

Conexión: Amarillo/violeta – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable amarillo/violeta

NO – VAYA AL PASO 6.



6. Inspección de la resistencia del sensor del ángulo del pedal de cambios

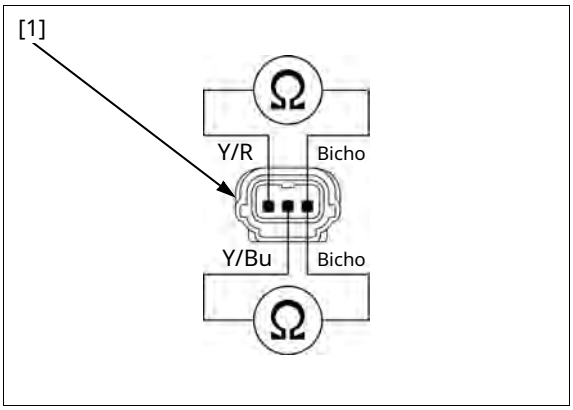
Mida la resistencia en los terminales del conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio lateral del sensor [1].

Conexión: Amarillo/rojo – Azul/verde
Estándar: 4 – 6 kΩ (20°C/68°F)

Opere el pedal de cambio DCT para verificar que la resistencia cambie de acuerdo con la operación del pedal.

Conexión: Amarillo/azul – Azul/verde

Al mover el pedal hacia arriba:
Aumenta la resistencia
Al mover el pedal hacia abajo:
Disminuye la resistencia



¿Son normales las inspecciones de resistencia?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Sensor de ángulo del pedal de cambio defectuoso, reemplace el pedal de cambio DCT como un conjunto.

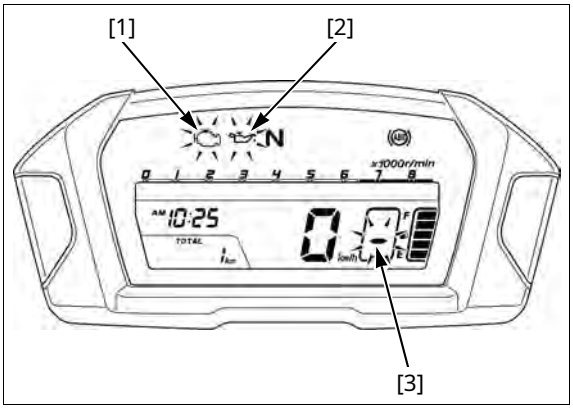
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL CIRCUITO DEL INDICADOR DE MODO/CAMBIO

Si el indicador de modo no funciona, verifique que el medidor combinado muestre lo siguiente cuando el interruptor de encendido está en ON con el interruptor de parada del motor " ".

– MIL [1] y el indicador de presión de aceite del motor [2] permanecen encendidos.
– El indicador de cambio "–" [3] parpadea.
– El tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden.

Si es así, verifique la línea TXD/RXD (página 22-11). Si

no es así, reemplace el medidor combinado.



INTERRUPTOR DE MODO AT/MT
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Si se puede arrancar el motor pero no se puede cambiar el modo AT/MT, realice esta resolución de problemas.

NOTE:

- Antes de comenzar la inspección, compruebe si hay un contacto suelto o deficiente en el interruptor del manillar derecho y en los conectores PCM 33P, y vuelva a comprobar el funcionamiento del interruptor de modo AT/MT.
- Si se reemplaza el PCM, realice lo siguiente:
  - Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  - Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (página 12-120)

1. Inspección del voltaje de entrada de energía del interruptor de modo AT/MT

Desconecte lo siguiente:

- Conector 6P (Negro) interruptor manillar derecho (NC700XD) [1]
- Conector 7P (Verde) del interruptor del manillar derecho (NC700SD) [2]

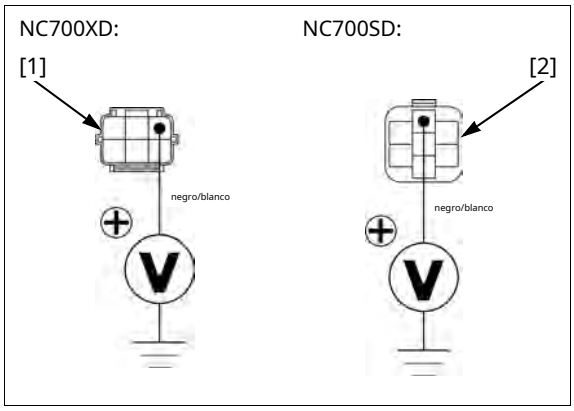
Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor.
Mida el voltaje entre el terminal del conector del interruptor del manillar derecho del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/blanco (+) – Tierra (–)

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en el cable negro/blanco entre el conector del interruptor del manillar derecho y la caja de fusibles/relés (fusible FI)



2. Inspección del interruptor de modo AT/MT

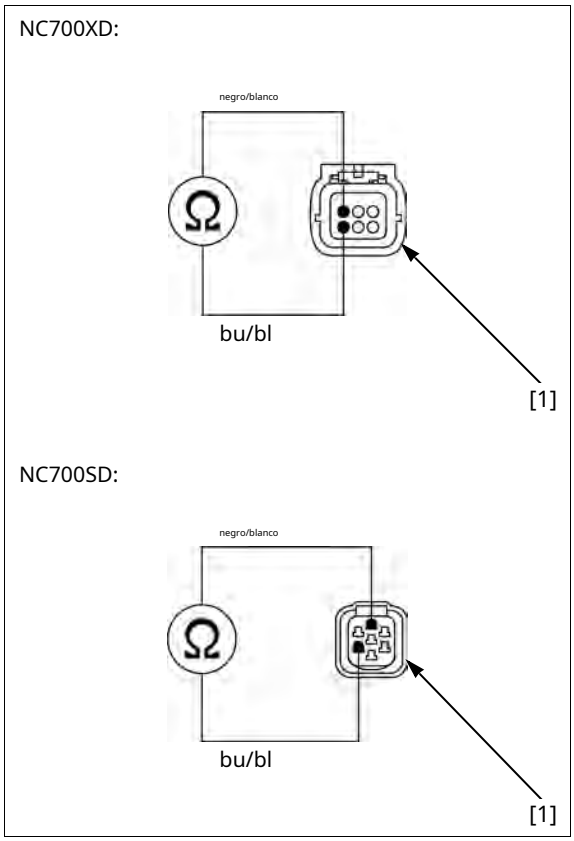
Apague el interruptor de encendido.
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector del interruptor del manillar derecho del lado del interruptor [1] en cada posición del interruptor.

Conexión: Negro/blanco – Azul/negro

¿Hay continuidad con el interruptor presionado y no hay continuidad con el interruptor liberado?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Interruptor de modo AT/MT defectuoso



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada del interruptor de modo AT/MT

Desconecte el conector PCM 33P (Negro). Compruebe la continuidad entre el conector del interruptor del manillar derecho del lado del mazo de cables [1] y los terminales del conector [2] del PCM 33P (negro).

Conexión: Blanco/amarillo – A27

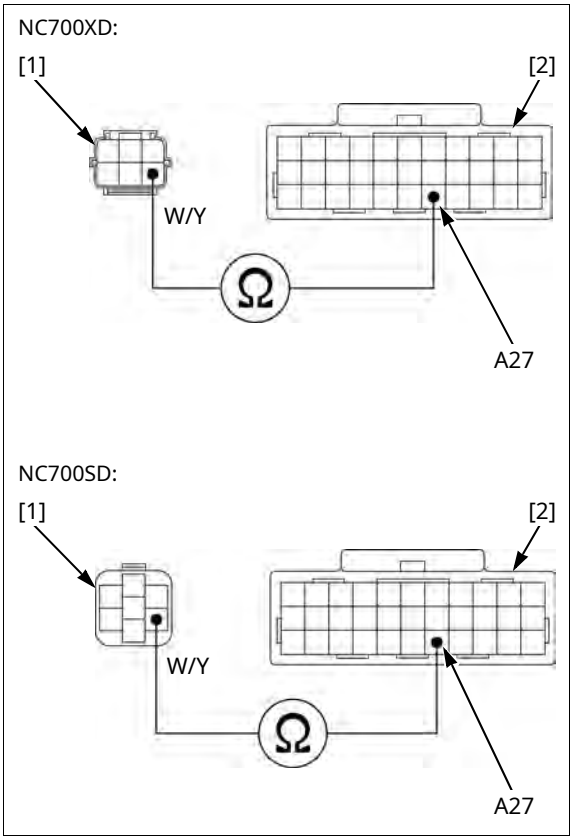
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Reemplace el PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.

NO – Circuito abierto en el cable blanco/amarillo



TAPA DEL CÁRTER DERECHO

ELIMINACIÓN

Drene el aceite del motor (página

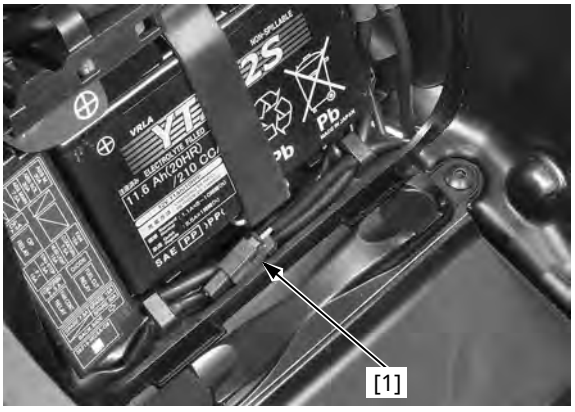
3-13). Elimina lo siguiente:

– Tapa de mantenimiento (página 21-6)
– Cubierta/cubierta lateral (NC700XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700SD) (página 2-15)
– Cubierta lateral derecha del motor (página 2-30)

Desconecte el conector 4P (Verde) de la electroválvula lineal [1] y retírelo del soporte del modulador ABS.



Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] y suelte el arnés del sensor CKP.

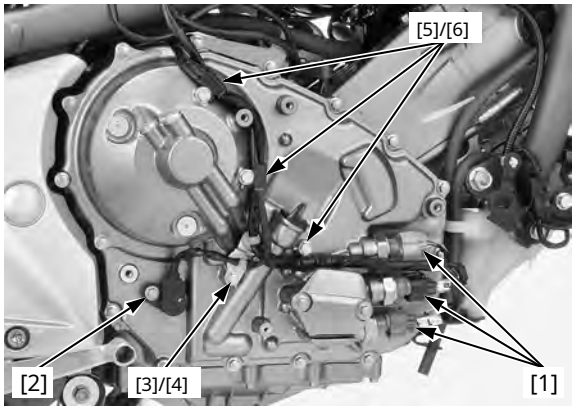


Desconecte los conectores 3P del sensor EOP del embrague [1].

Elimina lo siguiente:

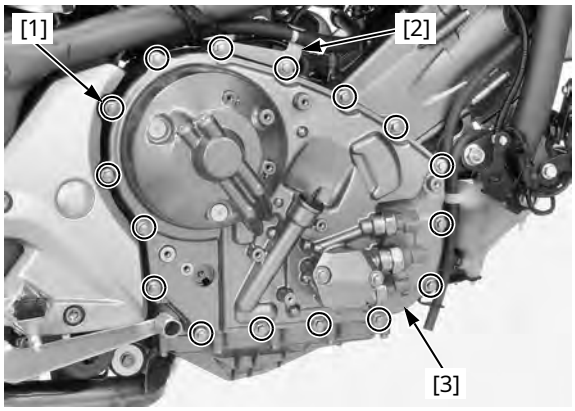
– Perno y sensor de ángulo del husillo de cambio [2]
– Perno [3] y soporte de clip de alambre [4]
– Pernos [5] y abrazaderas de cable [6]

Quite el mazo de cables y el cable del sensor de ángulo del husillo de cambios de la tapa del cárter derecho.



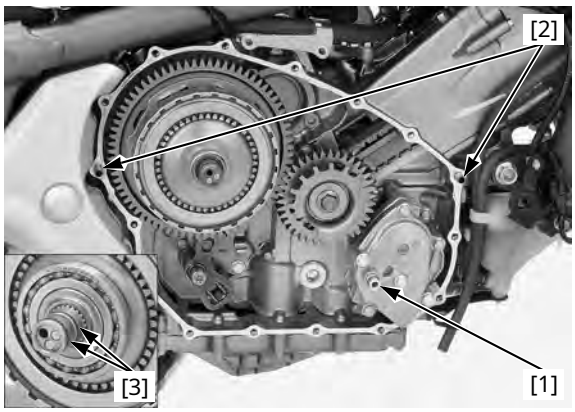
No permita que el polvo o suciedad para entrar en el aceite pasajes

Retire los pernos [1] y la abrazadera de la manguera [2]. Retire la tapa del cárter derecho [3].



Retire el tubo de unión de aceite [1] y los pasadores guía [2].

Retire las juntas tóricas del tubo de unión. Retire los anillos de sello [3] del extremo del eje principal.



DESMONTAJE DEL CUERPO DE LA ELECTROVALVULA LINEAL

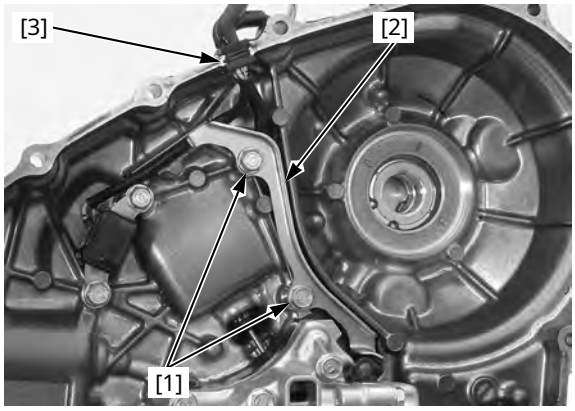
NOTE:

- Mantenga el polvo y la suciedad alejados de todas las piezas.
- Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto de los componentes del cuerpo de la válvula.

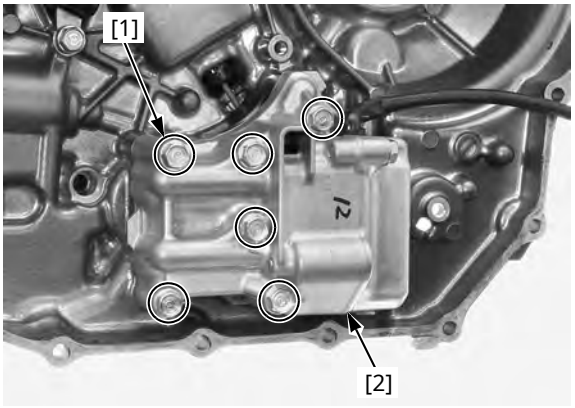
Retire la tapa del cárter derecho (página 12-97).

Retire el perno de la abrazadera del cable de la tapa del cárter derecho [1] y la abrazadera del cable [2].

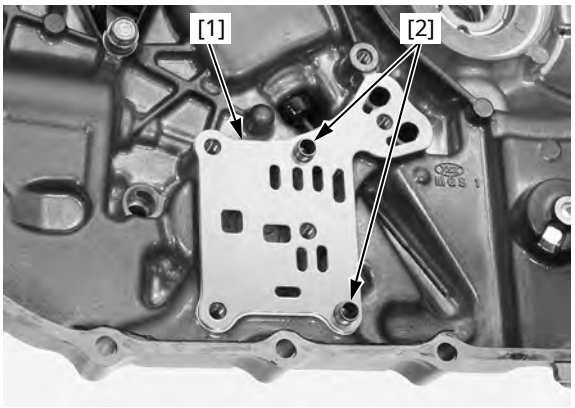
Retire los pasacables [3] de la tapa del cárter derecho.



Retire los pernos [1] y el cuerpo de la válvula de solenoide lineal [2].

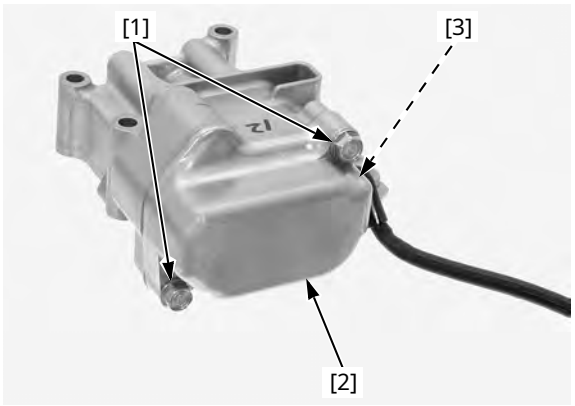


Retire la placa separada [1] y los pasadores guía [2],



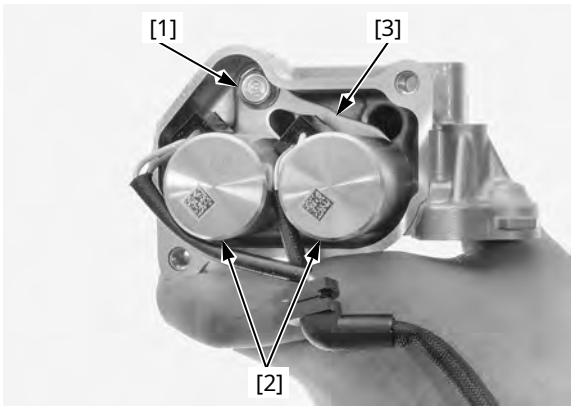
Retire los pernos [1] y la tapa del cuerpo de la válvula [2].

Retire el pasacables [3] de la tapa del cuerpo de la válvula.



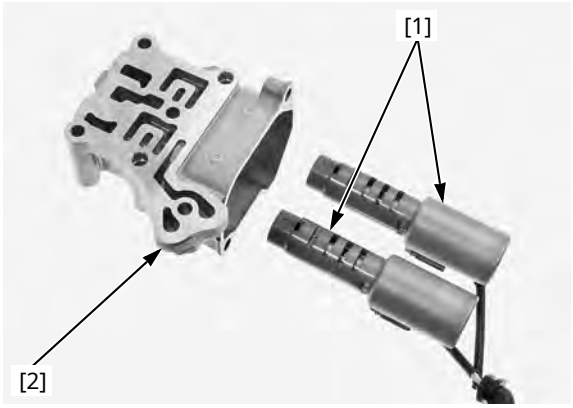
Retire el perno [1], las válvulas de solenoide lineales [2] y la placa de tope [3] del cuerpo de la válvula.

Retire la placa de tope de las electroválvulas lineales.



Lave todas las piezas con un punto de inflamación alto o con un solvente no inflamable y sople todos los conductos de aceite con aire comprimido para limpiarlos por completo.

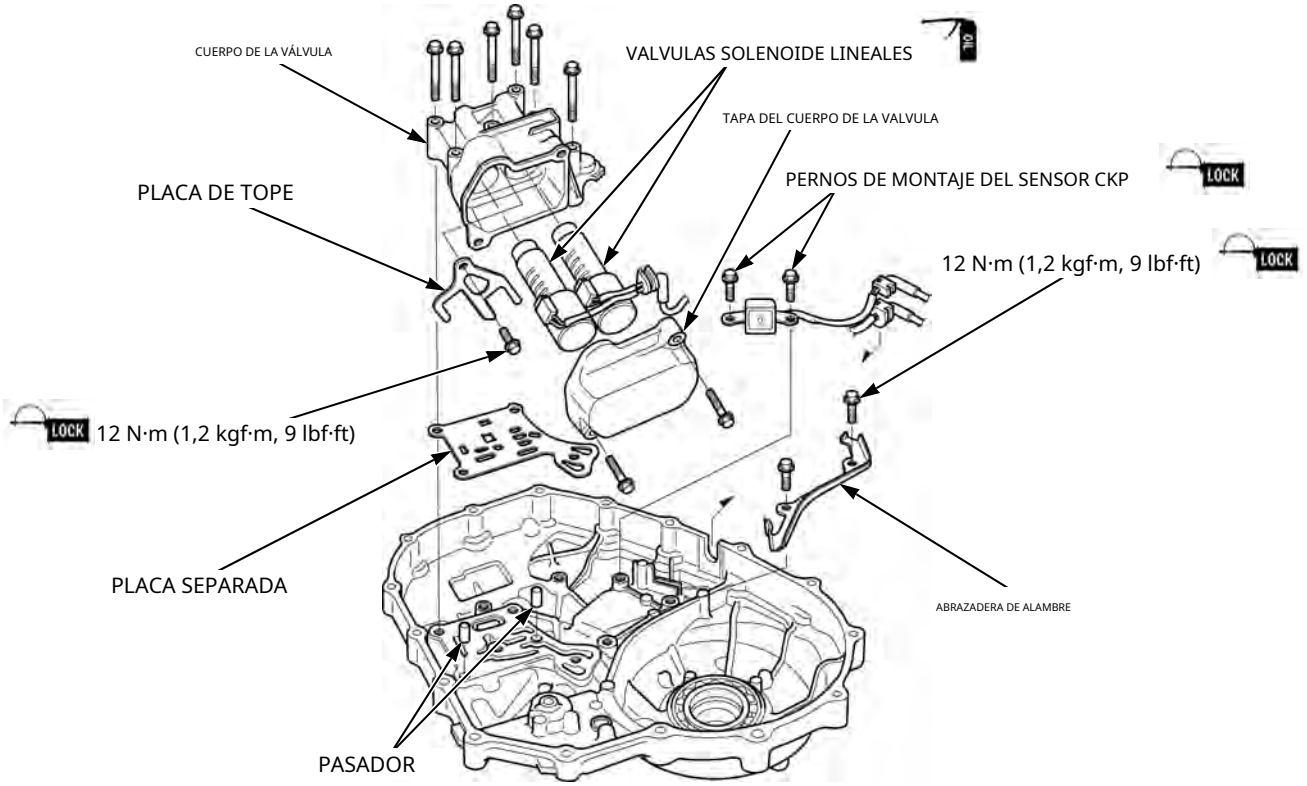
Revise las válvulas de solenoide lineales [1] y el cuerpo de la válvula [2] en busca de rayones, rayas o daños.



CONJUNTO DEL CUERPO DE LA VALVULA SOLENOIDE LINEAL

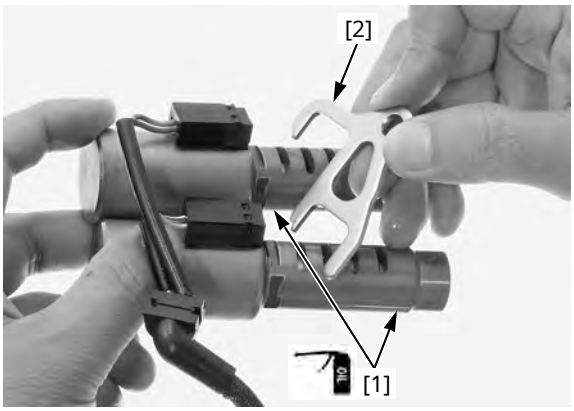
NOTE:

Limpie todas las piezas con aire comprimido. Asegúrese de que no haya polvo ni pelusa en ninguna pieza.



Recubra las válvulas solenoides lineales [1] con aceite de motor.

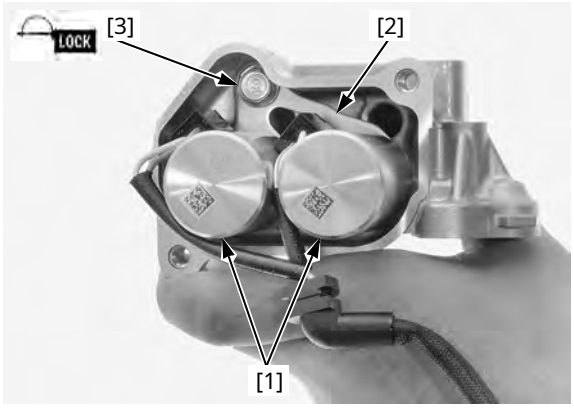
Coloque la placa de tope [2] en las ranuras de las válvulas de solenoide.



Instale las válvulas de solenoide lineales [1] y la placa de tope [2] en el cuerpo de la válvula.

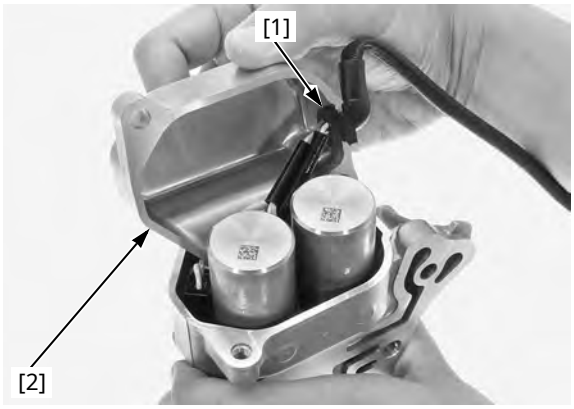
Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de la placa de tope [3] (página 12-4).
Instale el perno de la placa de tope y apriételo.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



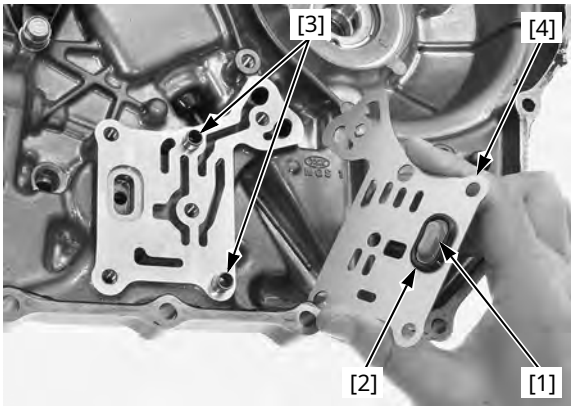
Coloque el pasacables [1] en la ranura de la cubierta del cuerpo [2].

Instale la tapa del cuerpo de la válvula en el cuerpo de la válvula y apriete bien los pernos.

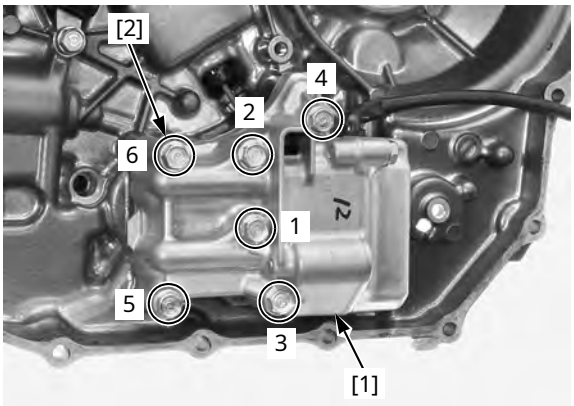


Revise la pantalla del filtro de aceite [1] y el empaque [2] en busca de daños y reemplácelos si es necesario.

Instale los pasadores guía [3] y la placa separada [4] en la tapa del cárter derecho.



Instale el cuerpo de la válvula [1] y los pernos [2] y apriete los pernos en la secuencia que se muestra.



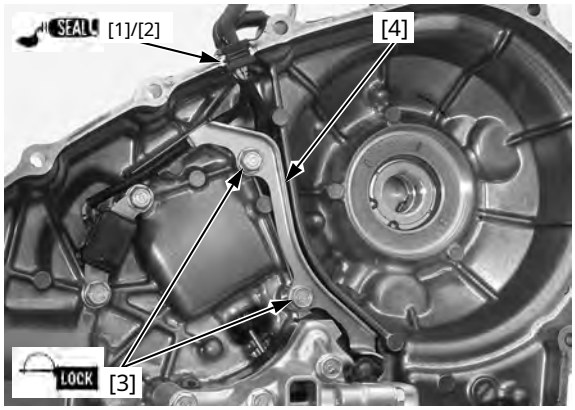
Aplique sellador líquido (Three bond 1207B o equivalente) a la arandela del cable del sensor CKP y a la superficie de sellado de la arandela del cable de la válvula solenoide lineal.

Coloque el pasacables de la válvula de solenoide lineal [1] y el pasacables del sensor de CKP [2] en la ranura de la tapa derecha del cárter.

Aplique agente de bloqueo a las roscas de los pernos de la abrazadera de alambre de la tapa del cárter derecho [3] (página 12-4).
Instale la abrazadera de cable [4] y apriete los pernos.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

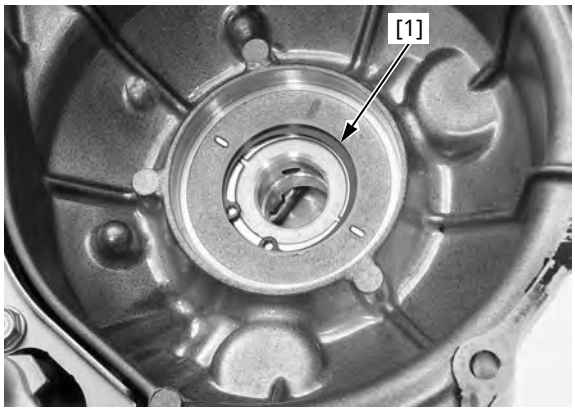
Instale la tapa del cárter derecho (página 12-103).



EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN DEL COLLARÍN DE GUÍA DE ACEITE

Retire la tapa del cárter derecho (página 12-97).

Retire el anillo elástico [1] de la tapa del cárter derecho.

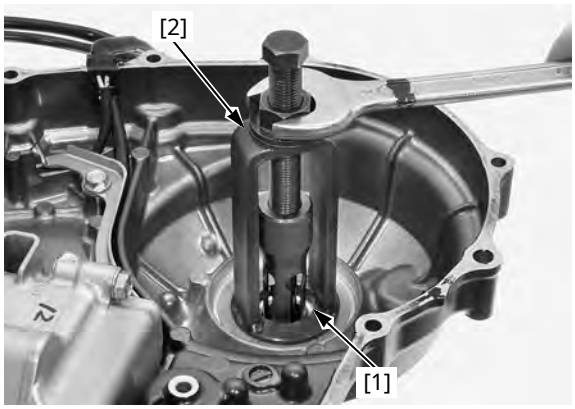


Retire el collar guía de aceite [1] de la tapa del cárter derecho con la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

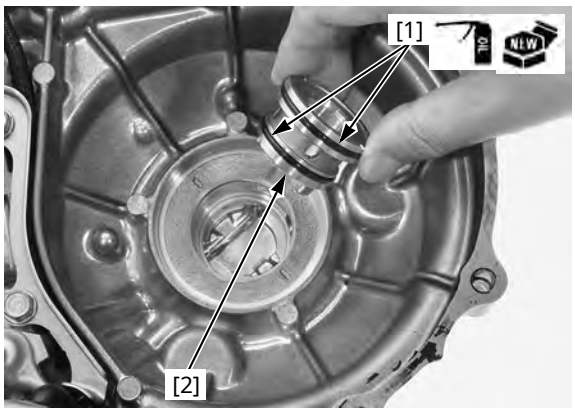
Extractor de rodamientos, 20 mm [2] **07931-MA70000**

Retire las juntas tóricas del collar guía de aceite.



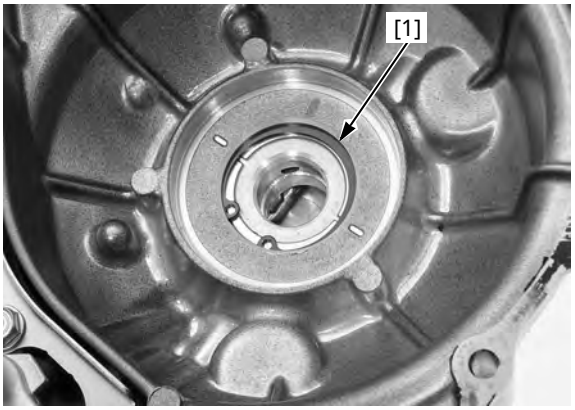
Cubra las juntas tóricas nuevas [1] con aceite de motor e instálelas en las ranuras del collar guía de aceite [2].

Instale el collar guía de aceite en la tapa del cárter derecho hasta que quede asentado.



Instale el anillo elástico [1] en la ranura de la cubierta del cárter derecho con el borde biselado hacia adentro.

Instale la tapa del cárter derecho (página 12-103).

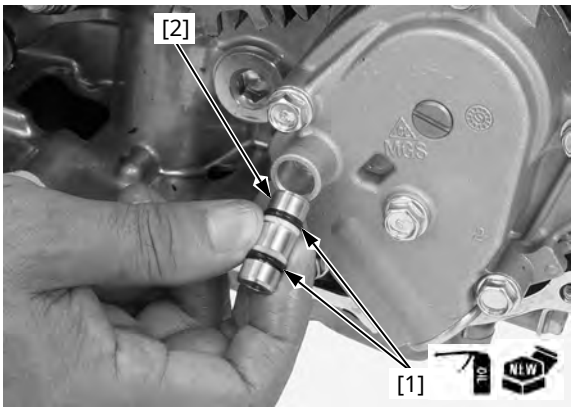


INSTALACIÓN

No permita que el polvo o suciedad para entrar en el aceite pasajes

Cubra las juntas tóricas nuevas [1] con aceite de motor e instálelas en el tubo de unión de aceite [2].

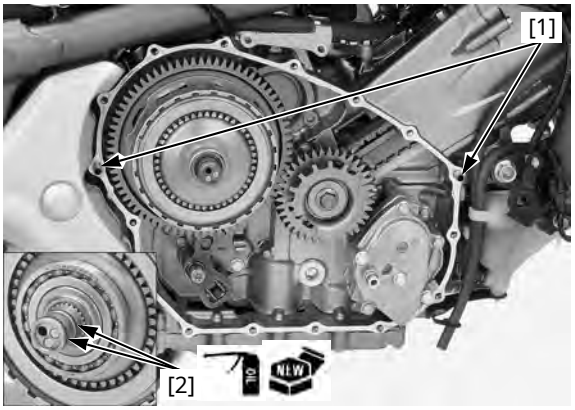
Instale el tubo de unión de aceite en la bomba de aceite.



Instale los pasadores guía [1].

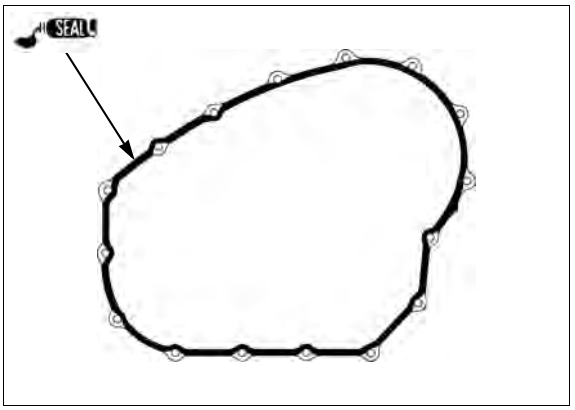
Aplique aceite de motor a los nuevos anillos de sello [2] e instálelos en las ranuras del eje principal.

Empuje los anillos de sello para asentarlos en las ranuras.



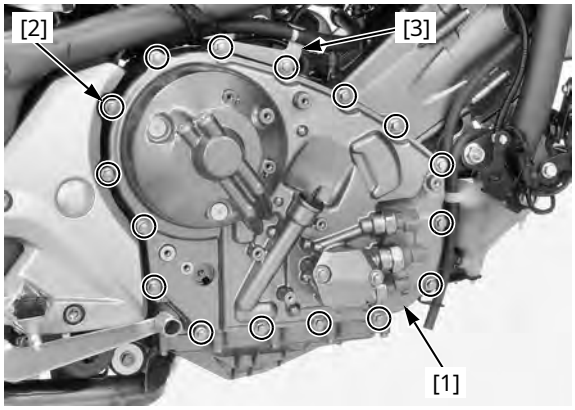
Limpie a fondo las superficies de contacto de la tapa del cárter derecho.

Aplique sellador líquido (Three Bond 1207B o equivalente) a la superficie de contacto de la tapa del cárter derecho como se muestra.



Instale la tapa del cárter derecho [1].

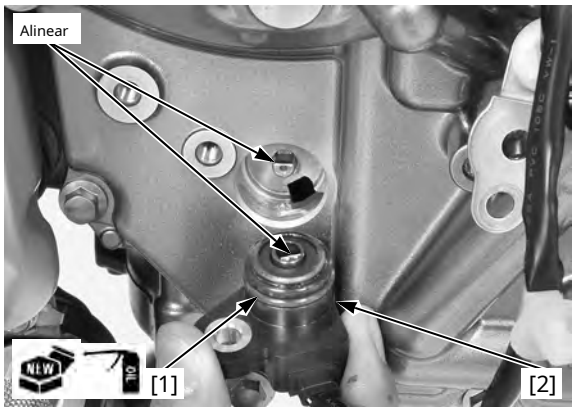
Instale los pernos [2] con la abrazadera de la manguera [3] y apriételos en un patrón cruzado en 2 o 3 pasos.



Pase correctamente el mazo de cables y el cable del sensor de ángulo del husillo de cambios en la cubierta derecha del cárter (página 1-25).

Cubra una junta tórica nueva [1] con aceite de motor e instálela en el sensor de ángulo del husillo de cambio [2].

Instale el sensor de ángulo del husillo de cambio alineando las superficies planas del sensor y el husillo.



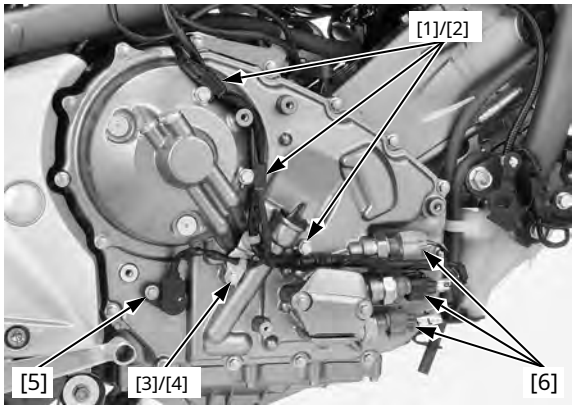
Instale lo siguiente:

– Abrazaderas de alambre [1] y pernos [2]
– Soporte de clip de alambre [3] y perno [4]

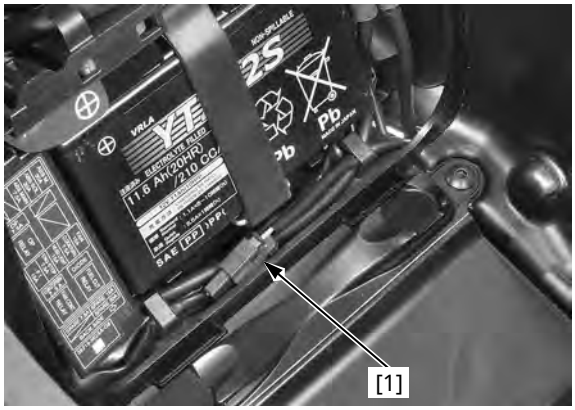
Instale el perno del sensor de ángulo del husillo de cambio [5] y apriételo.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Conecte los conectores 3P del sensor EOP del embrague [6]. (Conector sin marca al sensor superior, conector con marca "P" al sensor medio y conector con marca "1" al sensor inferior).



Conecte el conector 2P (Rojo) del sensor CKP [1].



Conectar el conector 4P (Verde) de la electroválvula lineal [1] e instalarlo en el soporte del modulador ABS.



Instale lo siguiente:

– Tapa de mantenimiento (página 21-6)
– Cubierta/cubierta lateral (NC700XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700SD) (página 2-15)
– Cubierta lateral derecha del motor (página 2-30)

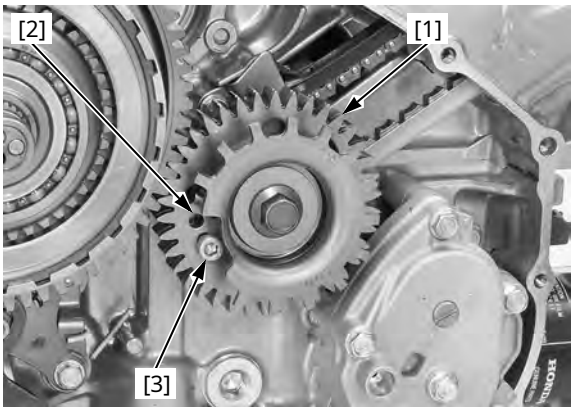
Llene el motor con el aceite de motor recomendado y verifique que no haya fugas de aceite (página 3-12).

EMBRAGUE DOBLE

ELIMINACIÓN

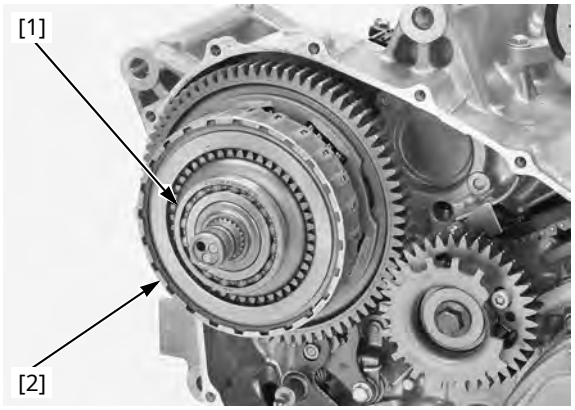
Retire la tapa del cárter derecho (página 12-97).

Alinee los dientes del engranaje impulsor principal y el engranaje secundario [1] haciendo palanca en los engranajes a través de los orificios [2] y sujételos con un perno de cabeza hueca de 6 mm [3].

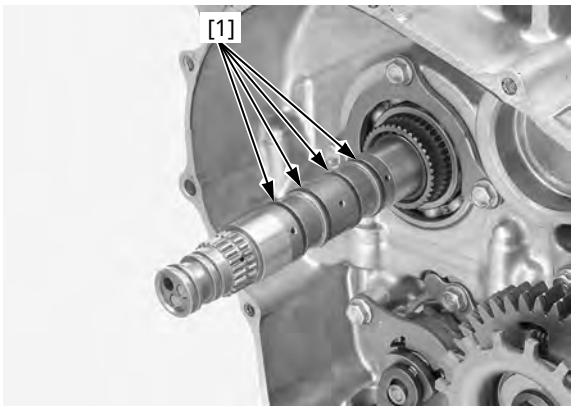


Retire el rodamiento de bolas [1].

Retire el conjunto del embrague doble [2] del eje principal.

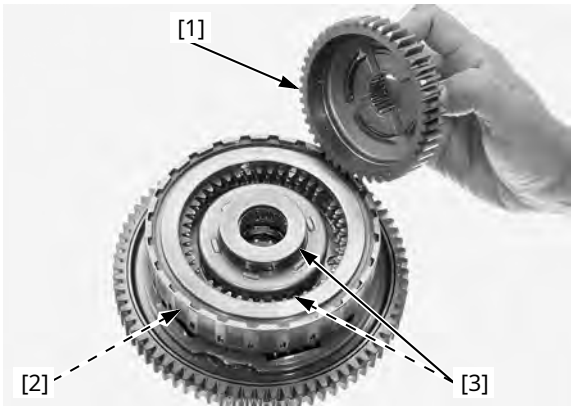


Retire los anillos de sello [1] de las ranuras del eje principal.



DESMONTAJE

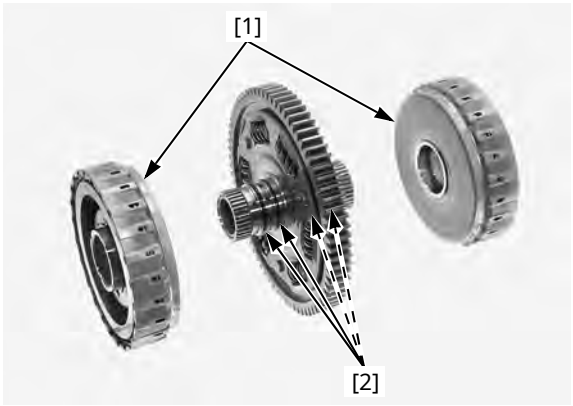
Retire la guía del embrague 1 [1], la guía del embrague 2 [2] y las arandelas [3] de los embragues.



Retire los conjuntos de embrague [1] y las juntas tóricas [2] del engranaje impulsado primario.

NOTE:

- No desmonte el conjunto del embrague.
- El conjunto del embrague N° 1 (para el eje principal interior) y el conjunto del embrague N° 2 (para el eje principal exterior) son las mismas piezas.



INSPECCIÓN DEL JUEGO DEL EMBRAGUE

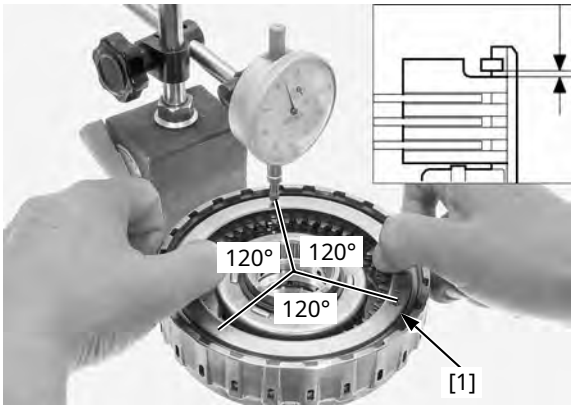
Coloque un indicador de cuadrante en la placa final [1] con la placa hacia abajo.

Mida la holgura levantando la placa de extremo contra el anillo elástico y regístrela.

Realice esta inspección en tres puntos con una separación de 120°.

LÍMITE DE SERVICIO: 2,0 mm (0,08 pulg.)

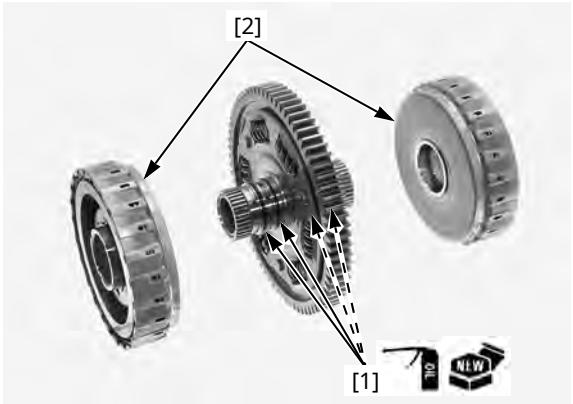
Si el valor medido excede el límite de servicio, reemplace el conjunto del embrague.



ASAMBLEA

Cubra las juntas tóricas nuevas [1] con aceite de motor e instálelas en las ranuras del engranaje conducido primario.

Instale los conjuntos de embrague [2] en el engranaje impulsado primario.



Aplique aceite de motor a los cojinetes de agujas del engranaje conducido primario.

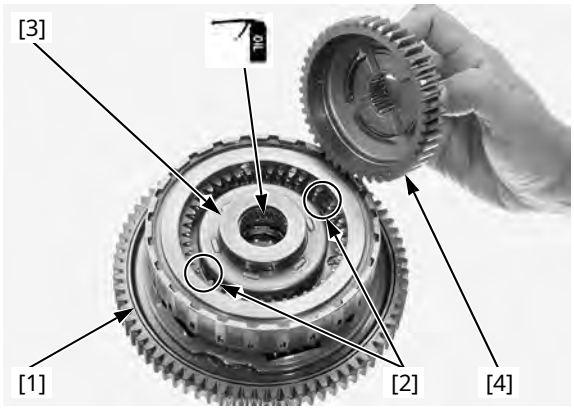
NOTE:

El engranaje impulsado primario tiene la línea de índice [1] en su brida para la dirección de instalación. El conjunto de doble embrague debe instalarse con la línea de índice hacia el exterior.

Alinee las lengüetas del disco de embrague con las dos ranuras anchas [2] alineadas como se muestra.

Instale la arandela [3] en el conjunto del embrague.

Instale la guía del embrague 1 [4] en el embrague en el lado de la línea de índice alineando los dientes del engranaje con las lengüetas del disco del embrague.



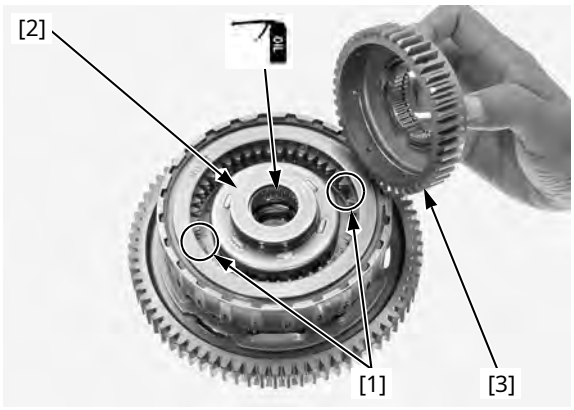
Dé la vuelta al conjunto del embrague doble mientras sujeta la guía del embrague 1.

Aplique aceite de motor a los cojinetes de agujas del engranaje conducido primario.

Alinee las lengüetas del disco de embrague con las dos ranuras anchas [1] alineadas como se muestra.

Instale la arandela [2] en el conjunto del embrague.

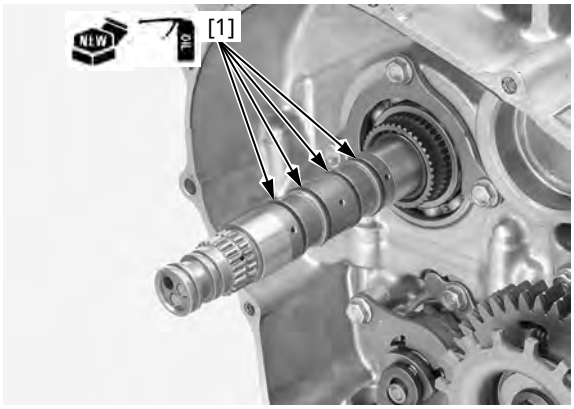
Instale la guía del embrague 2 [3] en el embrague alineando los dientes del engranaje con las lengüetas del disco del embrague.



INSTALACIÓN

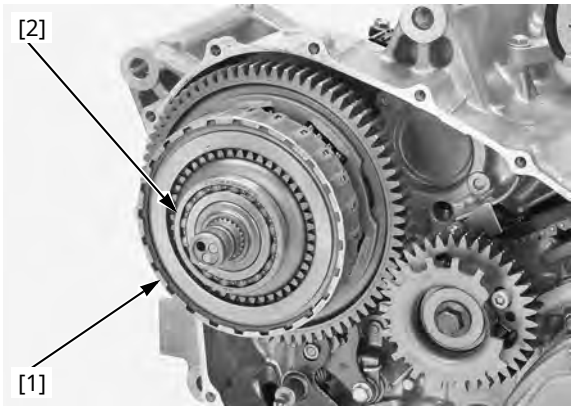
Aplique aceite de motor a los nuevos anillos de sello [1] e instálelos en las ranuras del eje principal.

Empuje los anillos de sello para asentarlos en las ranuras.



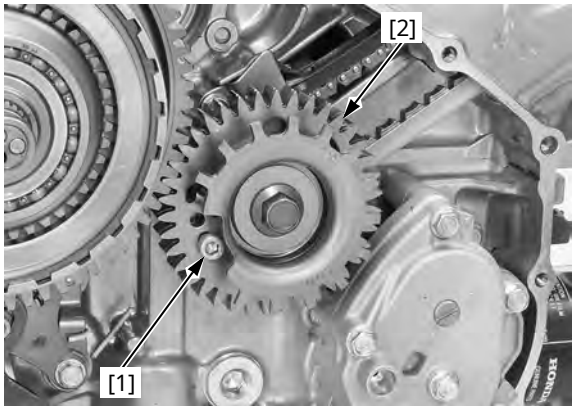
Instale el conjunto del embrague doble [1] en el eje principal, teniendo cuidado de no dañar los anillos de sello.

Instale el cojinete de bolas [2] en la guía del embrague 1 con el lado marcado hacia afuera.



Retire el perno de cabeza hueca de 6 mm [1] para liberar el engranaje impulsor principal y el engranaje secundario [2].

Instale la tapa del cárter derecho (página 12-103).



ENGRANAJE IMPULSOR PRIMARIO/ROTOR DEL SENSOR DE CKP

ELIMINACIÓN

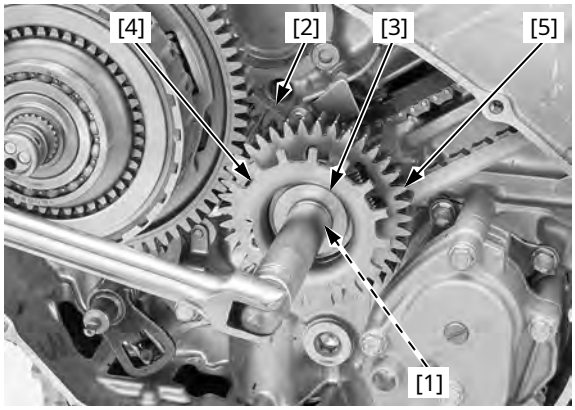
Retire la tapa del cárter derecho (página 12-97).

Sujete el engranaje impulsor principal y el engranaje secundario con un perno de cabeza hueca de 6 mm (página 12-105).

Instale la herramienta especial entre los engranajes impulsor primario y conducido, y afloje el perno del engranaje impulsor primario [1].

HERRAMIENTA:

Portaengranajes, M2.5 [2] **07724-0010100**

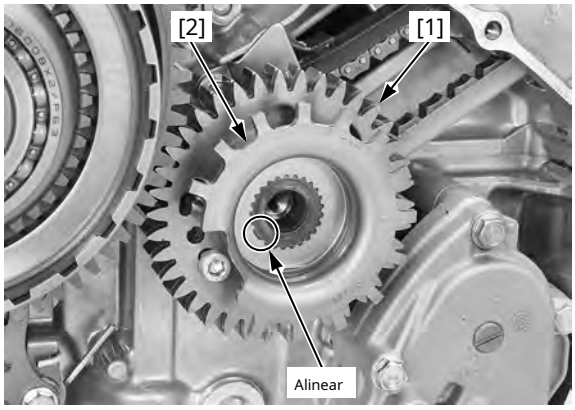


No separes el subengranaje del engranaje impulsor primario a menos que sea necesario.

Retire el perno del engranaje impulsor primario, la arandela [3], el rotor del sensor CKP [4] y el engranaje impulsor primario/engranaje secundario [5] del cigüeñal.

INSTALACIÓN

Instale el engranaje impulsor primario/engranaje secundario [1] y el rotor del sensor CKP [2] en el cigüeñal alineando sus ranuras anchas con el diente ancho.



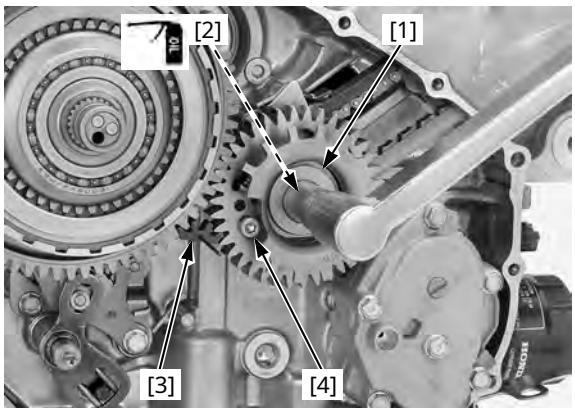
Aplique aceite de motor a las roscas del perno del engranaje impulsor primario y a la superficie de asiento.
Instale la arandela [1] y el perno del engranaje impulsor primario [2].

Instale la herramienta especial entre los engranajes impulsor primario y conducido, y apriete el perno del engranaje impulsor primario.

HERRAMIENTA:

Portaengranajes, M2.5 [3] **07724-0010100**

TORSIÓN: 93 N·m (9,5 kgf·m, 69 lbf·ft)



Retire el perno de cabeza hueca de 6 mm [4] para liberar el engranaje impulsor principal y el engranaje secundario.

Instale la tapa del cárter derecho (página 12-103).

MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO/ENGRANAJES REDUCTORES

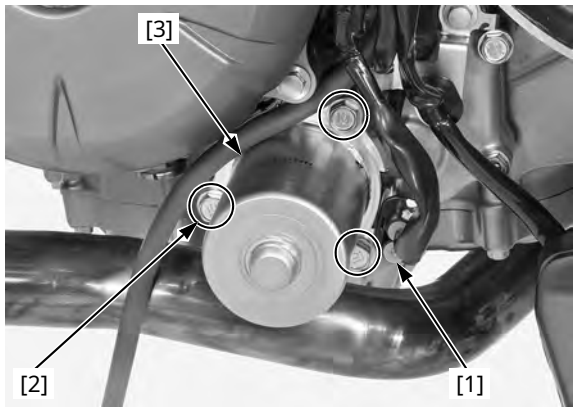
ELIMINACIÓN

Elimina lo siguiente:

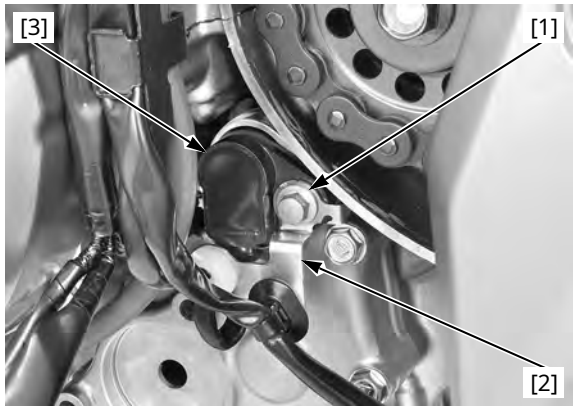
– Tubo protector (página 2-30)
– Cubierta trasera izquierda (página 2-30)

Desconecte el conector 2P (negro) del motor de control de cambios [1].

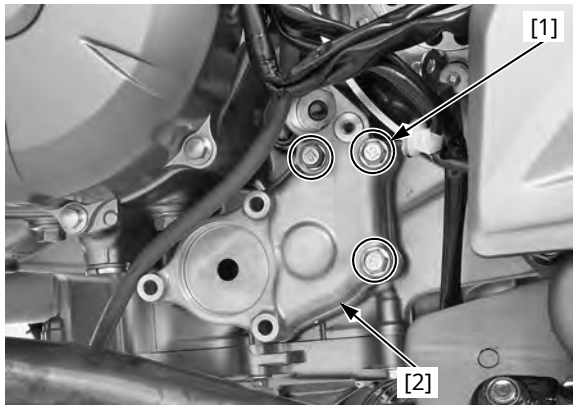
Retire los pernos [2] y el motor de control de cambios [3].



Retire el perno [1], el sujetador de abrazadera de cable [2] y el sensor TR [3].

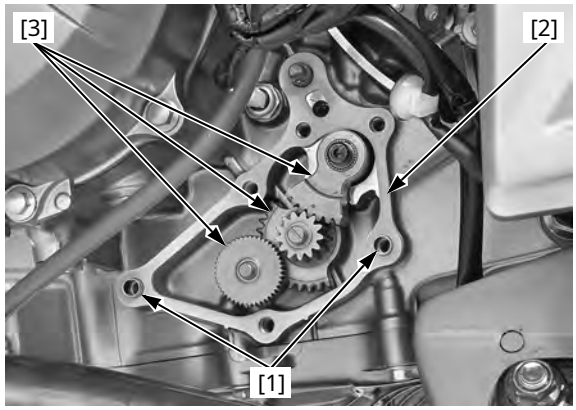


Retire los pernos [1] y la cubierta del engranaje de reducción [2].

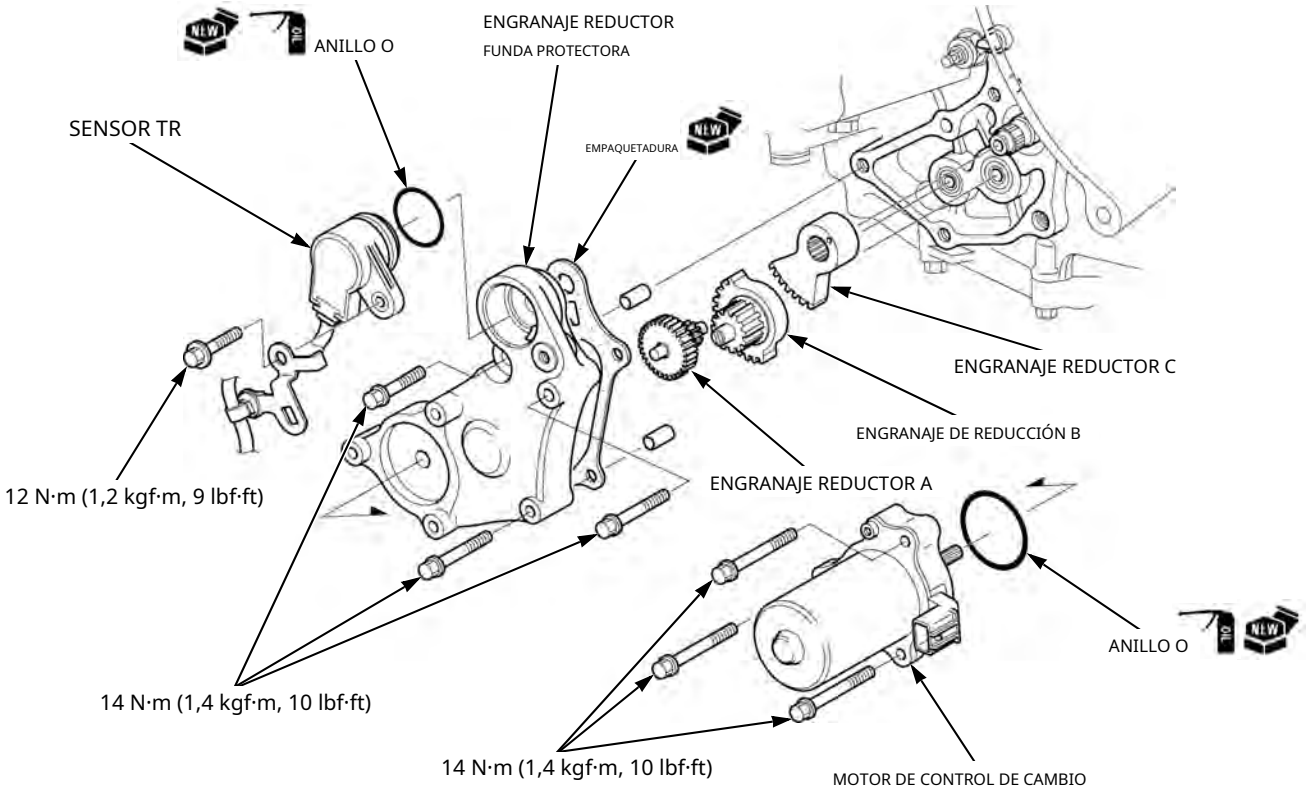


Retire los pasadores guía [1] y la junta [2].

Retire los engranajes de reducción [3].



INSTALACIÓN

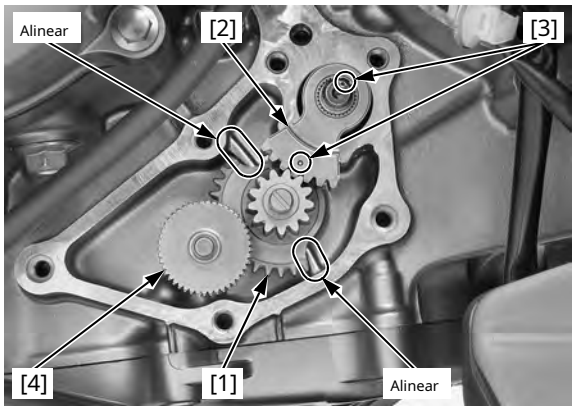


Aplique de 2 a 4 g (0,07 a 0,14 oz) de la grasa especificada a los muñones y dientes del engranaje reductor.

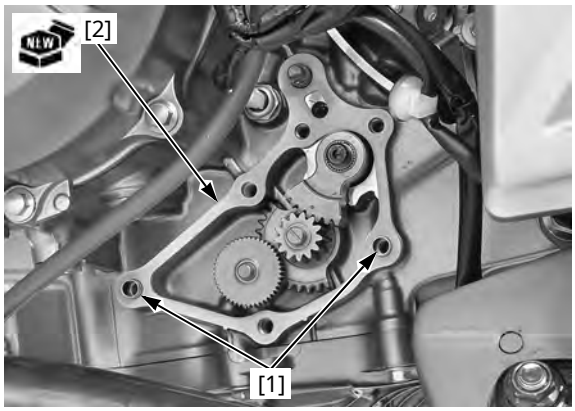
GRASA ESPECIFICADA: Grasa Templex N3 (ESSO)

Instale el engranaje reductor B [1] y alinee los extremos del engranaje con las nervaduras del cárter. Luego instale el engranaje reductor C [2] de modo que las marcas perforadas [3] en el engranaje y el husillo del cambio queden alineados como se muestra.

Instale el engranaje reductor A [4].

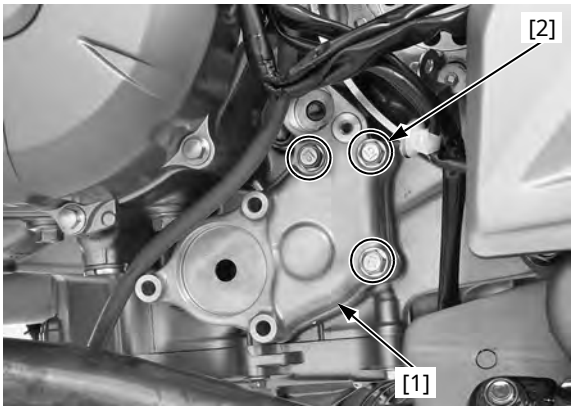


Instale los pasadores guía [1] y una junta nueva [2].



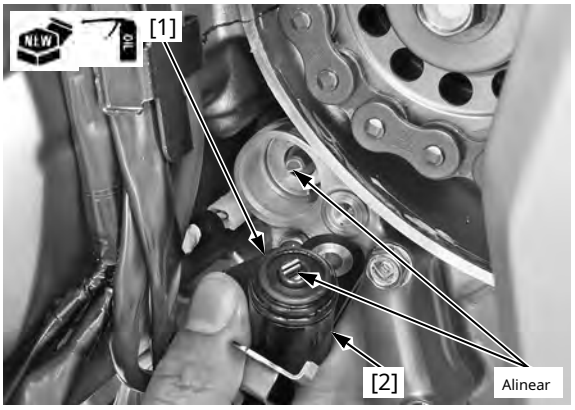
Instale la cubierta del engranaje de reducción [1] y los pernos [2] y apriete los pernos.

TORQUE: 14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)



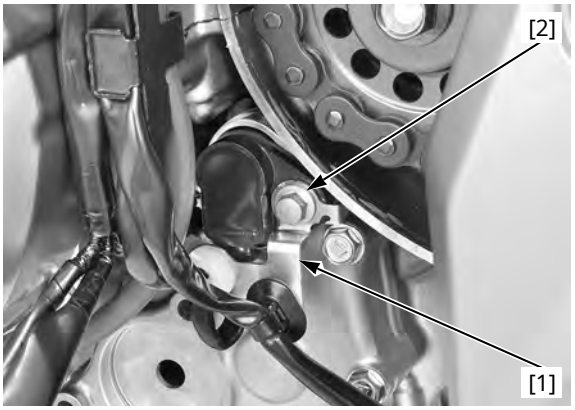
Cubra una junta tórica nueva [1] con aceite de motor e instálela en la ranura del sensor TR [2].

Instale el sensor TR en el cárter alineando las superficies planas del sensor y el extremo del tambor de cambio.

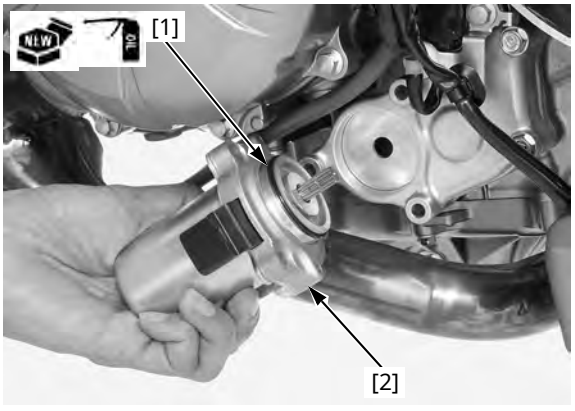


Instale el soporte de la abrazadera de cable [1] y el perno del sensor TR [2] y apriete el perno.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



Cubra una junta tórica nueva [1] con aceite de motor e instálela en la ranura del motor de control de cambios [2].



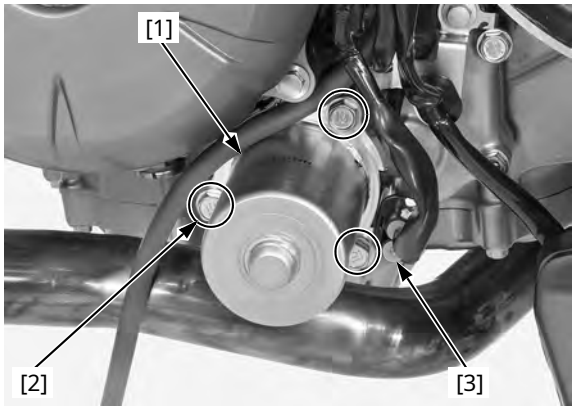
Instale el motor de control de cambios [1] y los pernos [2] y apriete los pernos.

TORQUE: 14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)

Conecte el conector 2P (negro) del motor de control de cambios [3].

Instale lo siguiente:

– Tubo protector (página 2-30)
– Cubierta trasera izquierda (página 2-30)

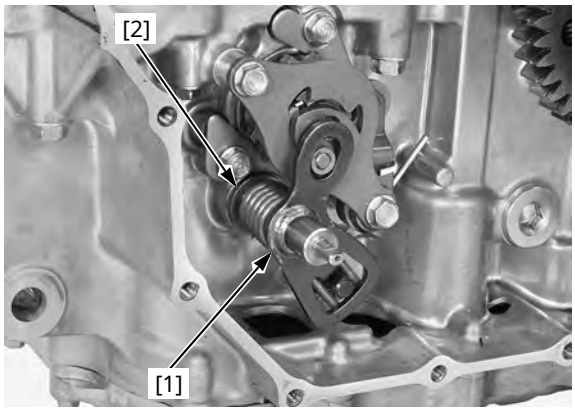


ARTICULACIÓN DE CAMBIO DE ENGRANAJES

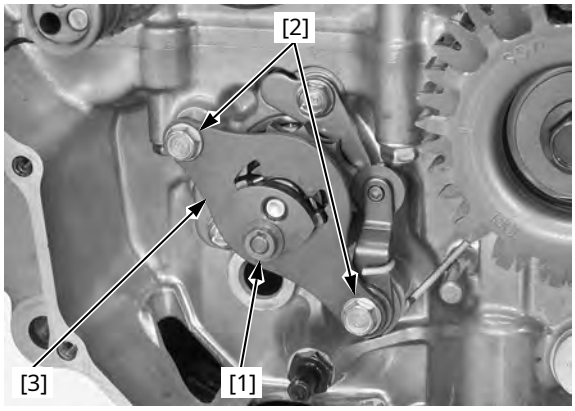
ELIMINACIÓN

Elimina lo siguiente:

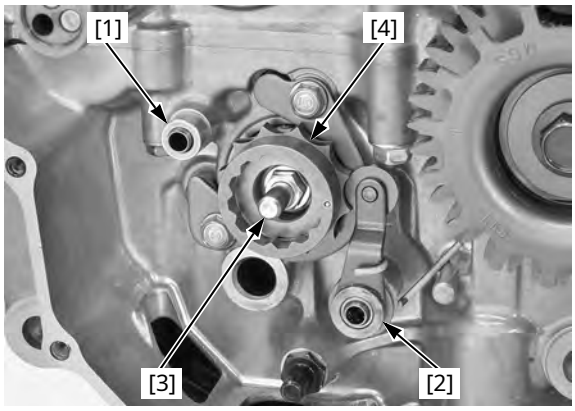
– Motor de control de cambios/engranajes reductores (página 12-109)
– Doble embrague (página 12-105)
– Husillo de cambio de marchas [1]
– Arandela [2]



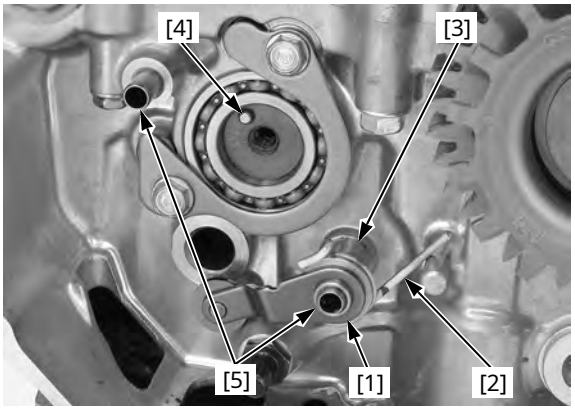
– Collar de cambio de tambor [1]
– Pernos [2]
– Placa guía del cambiador de tambor/conjunto del cambiador de tambor [3]



– Collarín distanciador placa guía [1]
– Collarín lateral del brazo de tope [2]
– Perno central del tambor de cambio [3]
– Cambiar el centro del tambor [4]

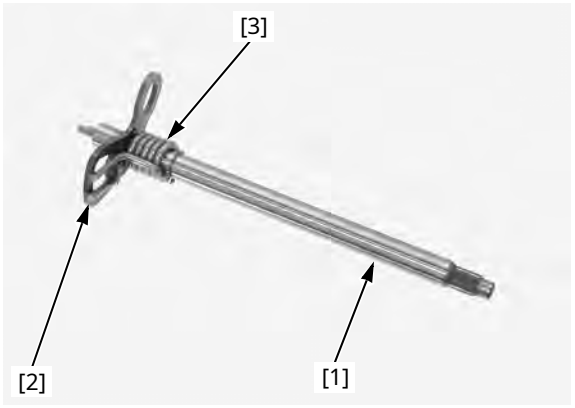


– Brazo de tope del tambor de cambio [1]
– Resorte de retorno del brazo de tope [2]
– Collarín distanciador del brazo del tope [3]
– Pasadores guía del centro del tambor de cambio [4]
– 8 pasadores de 20 mm [5] si es necesario

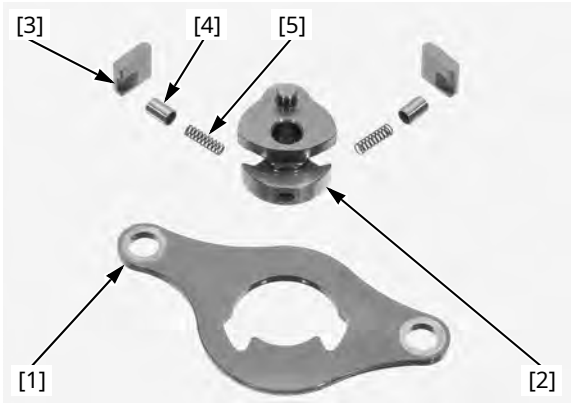


INSPECCIÓN

Revise el eje de cambio de marchas [1] y el brazo de cambio de marchas [2] para ver si están desgastados o dañados.
Revise el resorte de retorno [3] para ver si está fatigado o dañado.



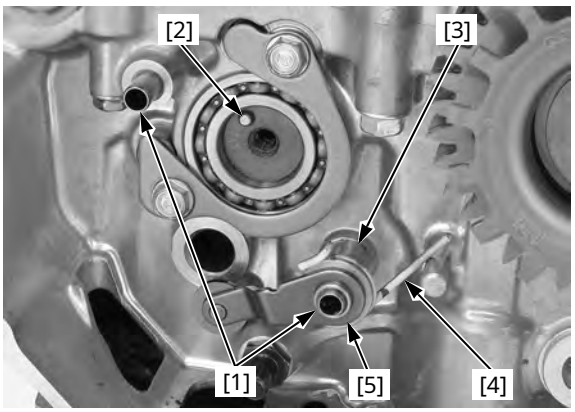
Revise la placa guía del cambiador del tambor [1], el cambiador del tambor [2], los trinquetes de trinquete [3] y los émbolos [4] para ver si están desgastados o dañados.
Revise los resortes del émbolo [5] para ver si están fatigados o dañados.



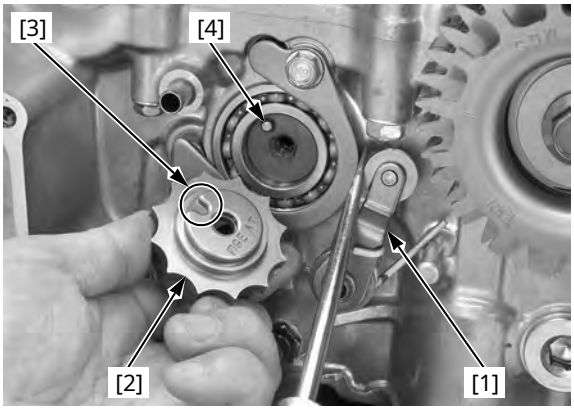
INSTALACIÓN

Instale lo siguiente:

– 8 pasadores de 20 mm [1]
– Pasadores guía del centro del tambor de cambio [2]
– Collarín distanciador del brazo del tope [3]
– Resorte de retorno del brazo de tope [4]
– Brazo de tope del tambor de cambio [5]



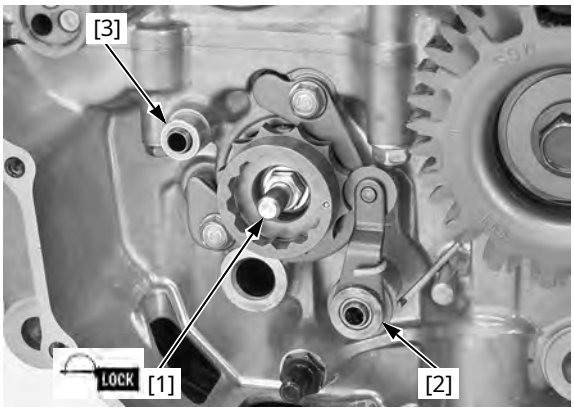
Sostenga el brazo de tope del tambor de cambio [1] con un destornillador e instale el centro del tambor de cambio [2] alineando la ranura [3] con el pasador guía [4].



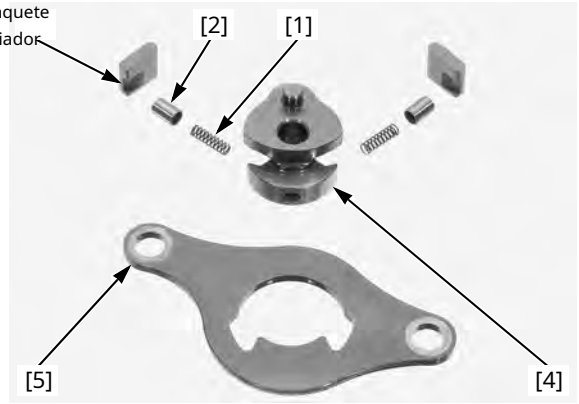
Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno central del tambor de cambios [1] (página 12-4).
Instale el perno central del tambor de cambios y apriételo.

TORQUE: 23 N·m (2,3 kgf·m, 17 lbf·ft)

Instale el collarín lateral del brazo del tope [2] y el collarín de distancia de la placa guía [3].



Instale los resortes del émbolo [1], los émbolos [2] y los trinquetes de trinquete [3] en el cambiador del tambor [4] y colóquelos en la placa guía del cambiador del tambor [3] [5].

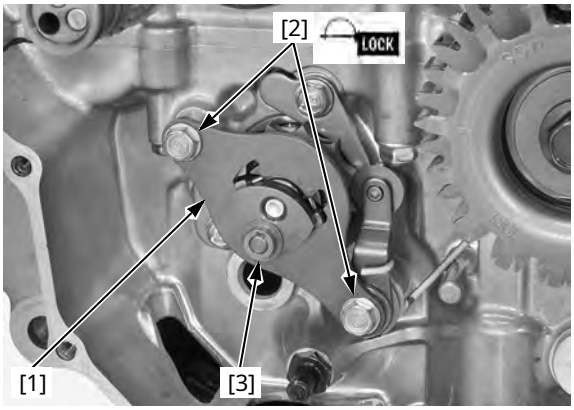


Instale la placa guía del cambiador del tambor/conjunto del cambiador del tambor [1].

Aplique agente de bloqueo a las roscas de los pernos de la placa guía [2] (página 12-4).
Instale los pernos de la placa guía y apriételos.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

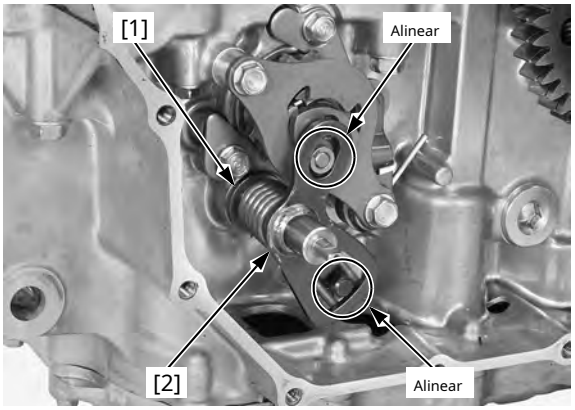
Instale el collar del cambiador del tambor [3] en el cambiador del tambor.



Instale la arandela [1] en el eje del cambio de marchas [2] e inserte el eje en el cárter mientras alinea los extremos del resorte de retorno con el pasador de resorte y el orificio del brazo del eje con el collarín del cambio del tambor.

Instale lo siguiente:

– Doble embrague (página 12-107)
– Engranajes reductores/motor de control de cambio (página 12-110)



SENSOR DEL EJE PRINCIPAL

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

NOTE:

Los sensores del eje principal y el sensor VS son las mismas partes.

eje principal interior sensor:

Retire la caja portaequipajes (página 2-19).

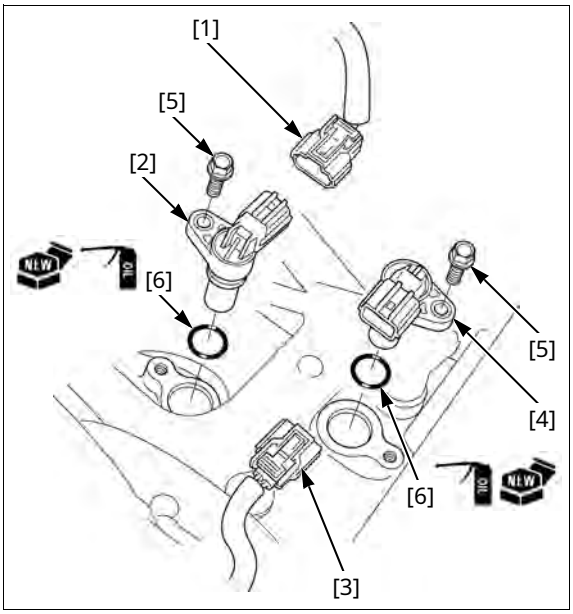
Desconecte el conector 3P (negro) del sensor del eje principal exterior [1] del sensor del eje principal exterior [2].

Desconecte el conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno [3] del sensor del eje principal interno [4].

Retire el perno [5] y el sensor del eje principal. Retire la junta tórica [6] del sensor del eje principal. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

• Reemplace la junta tórica por una nueva.
• Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva.



SENSOR TR

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Placa transversal central (página 2-32)
– Cubierta trasera izquierda (página 2-30)

Desconecte el conector 3P (Negro) del sensor TR [1] y retírelo del soporte del modulador ABS.



Retire la banda de cables [1] y suelte los cables y la manguera del tirante [2].



Retire el perno [1], el sujetador de abrazadera de cable [2] y el sensor TR [3]. Retire la junta tórica [4] del sensor TR.

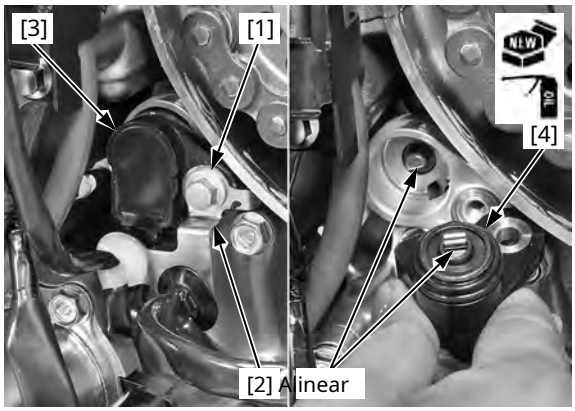
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace la junta tórica por una nueva.
- Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva.
- Alinee las superficies planas del sensor TR y cambie el extremo del tambor.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno del sensor TR:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



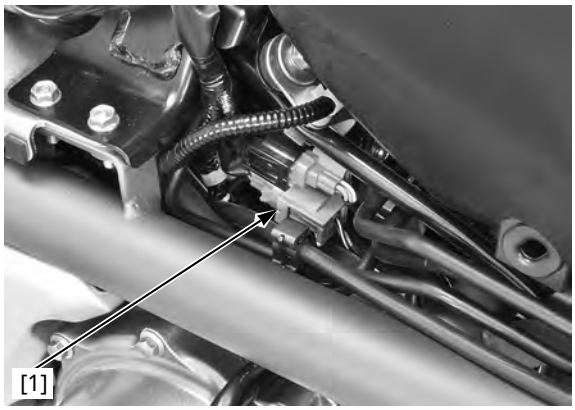
SENSOR DE ÁNGULO DEL HUSILLO DE CAMBIO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700XD) (página 2-14)
– Carenado lateral (NC700SD) (página 2-13)
– Cubierta lateral derecha del motor (página 2-30)

Desconecte el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambios [1] y retírelo del soporte del modulador del ABS.

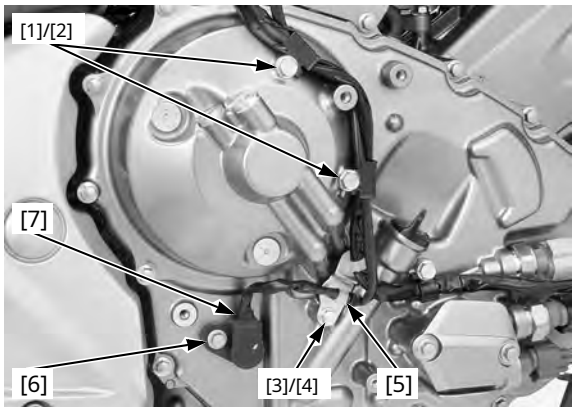


Retire los pernos [1] y las abrazaderas [2]. Retire los pernos

[3] y el soporte de la abrazadera de alambre [4].

Retire el clip de cable del sensor de ángulo del husillo de cambio [5] del soporte del clip.

Retire el perno del sensor de ángulo del eje de cambio [6] y el sensor de ángulo del eje de cambio [7].



Retire la junta tórica [1] del sensor de ángulo del husillo de cambio [2].

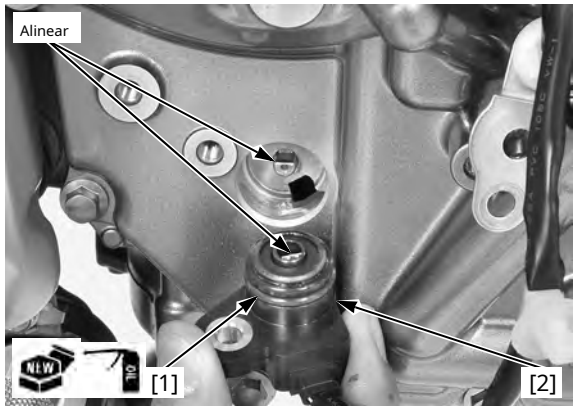
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace la junta tórica por una nueva.
- Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva.
- Alinee las superficies planas del sensor de ángulo del husillo de cambio y el extremo del husillo de cambio de marchas.
- Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno del sensor de ángulo del husillo de cambio:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



SENSOR DE EOP DEL EMBRAGUE

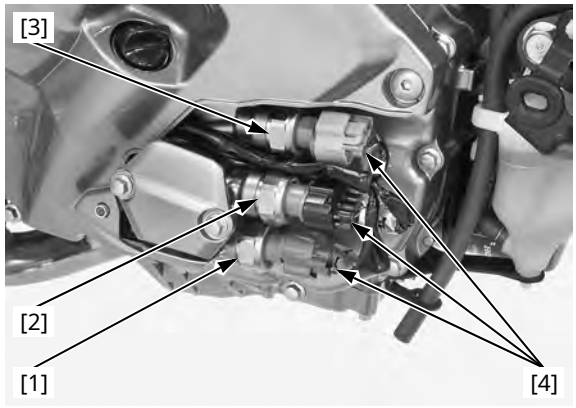
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-29).

El embrague número 1 sensor EOP [1], línea de embrague EOP sensor [2] y No.2 sensor EOP del embrague [3] son iguales partes.

Desconecte el conector 3P [4] del sensor EOP del embrague.

Retire el sensor EOP del embrague y las juntas tóricas de la tapa del cárter derecho.



Cubra una junta tórica nueva [1] con aceite de motor e instálela en la tapa del cárter derecho.

Instale el sensor EOP del embrague [2] y apriételo.

TORSIÓN: 19,6 N·m (2,0 kgf·m, 14 lbf·ft)

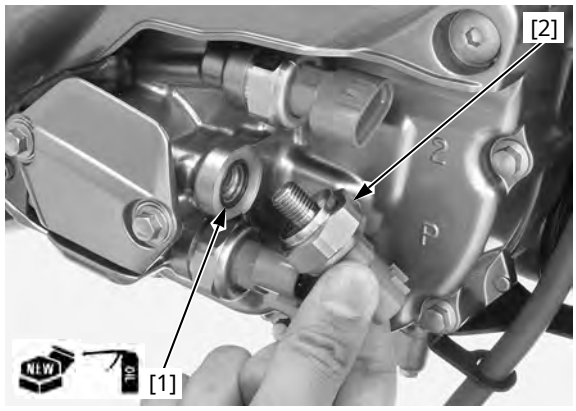
Conecte el conector 3P al sensor adecuado.

NOTE:

Cada cable del sensor tiene la siguiente marca de identificación cerca del conector.

- 1: sensor EOP del embrague n.º 1 (inferior)
- P: sensor EOP de línea de embrague (medio)
- Sin marca: sensor EOP del embrague n.º 2 (superior)

Instale la cubierta inferior (página 2-29).

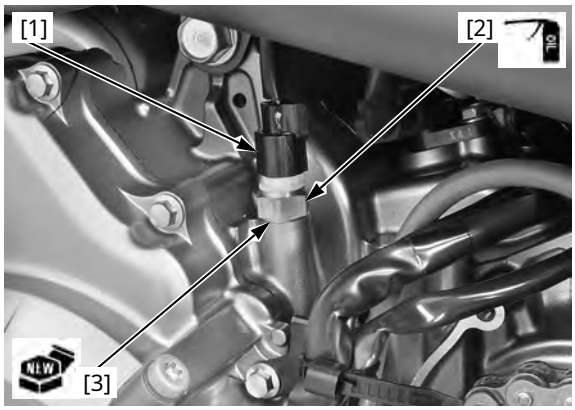


SENSOR DE EOT

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Desconecte el conector 2P (negro) del sensor EOT [1].

Retire el sensor EOT [2] y la arandela de sellado [3] del cárter.



Aplique aceite de motor a las roscas del sensor EOT y a la superficie de asiento.
Instale el sensor EOT con una arandela de sellado nueva y apriételo.

TORQUE: 14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)

Conecte el conector 2P (negro) del sensor EOT.

PEDAL DE CAMBIO DCT (OPCIONAL)

REGISTRO (PARA HABILITAR EL PEDAL)

NOTE:

- Se debe realizar el siguiente procedimiento de registro para habilitar el pedal de cambio opcional.
- Asegúrese de que el APRENDIZAJE DE INICIALIZACIÓN DEL EMBRAGUE (PCM) (página 12-120) esté completo antes de iniciar el registro.
- El registro fracasará si se presenta alguna de las siguientes condiciones durante el procedimiento.
  - El vehículo se mueve.
  - El motor se pone en marcha.
  - La transmisión está engranada.
  - El pedal de cambio se acciona incorrectamente.
  - El conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambio está desconectado.

1. Instale el pedal de cambios en el vehículo y conecte el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios.
2. Encienda el interruptor de encendido.

   Después de 2 segundos, los indicadores "S" [1] y "D" [2] comenzarán a parpadear brevemente (0,5 segundos) simultáneamente.

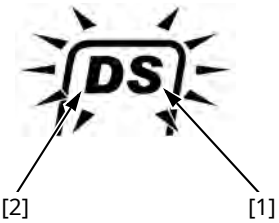
NOTE:

- El parpadeo corto dura 5 segundos.

Dentro de los 5 segundos posteriores al inicio del parpadeo, mueva el pedal de cambios [3] hacia arriba y manténgalo presionado durante 1 segundo.

Dentro de los 5 segundos después de mover el pedal de cambio hacia arriba, muévalo hacia abajo y manténgalo presionado durante 1 segundo.

Los indicadores comienzan a parpadear simultáneamente.



1: ARRIBA durante 1 segundo.



2: ABAJO durante 1 segundo.

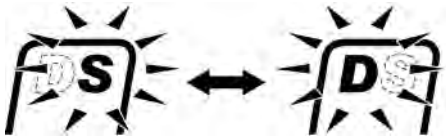
3. Si los indicadores "S" y "D" comienzan a parpadear brevemente (0,5 segundos) alternativamente, el registro se ha realizado correctamente.

   Apague el interruptor de encendido.

NOTE:

• Si los indicadores "S" y "D" se apagan durante el procedimiento, el registro no se realizó correctamente. Apague el interruptor de encendido y vuelva a realizar el procedimiento de registro desde el paso 2.

Exitoso:



Los indicadores parpadean alternativamente.

Fracasado:



Ambos se apagan

CANCELACIÓN DE REGISTRO (PARA DESHABILITAR EL PEDAL)

NOTE:

• El registro debe cancelarse después de quitar el pedal de cambio opcional del vehículo. Si no se cancela el registro, se indicará el DTC 1-1 (el DTC 1 parpadea) "MAL FUNCIONAMIENTO DEL SENSOR DE ÁNGULO DEL PEDAL DE CAMBIOS".

• La cancelación fracasará si durante el procedimiento se presenta alguna de las siguientes condiciones.
  – El vehículo se mueve.
  – El motor se pone en marcha.
  – La transmisión está engranada.
  – El interruptor de cambio (+)/(–) se opera incorrectamente.
  – El conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios está conectado.

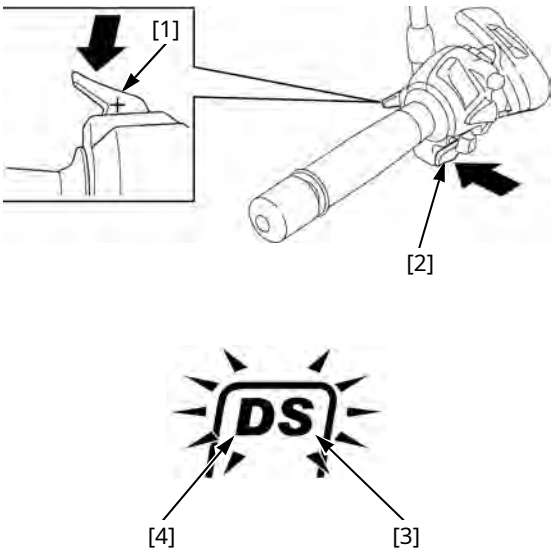
1. Retire el pedal de cambios del vehículo y desconecte el conector 3P (negro) del sensor de ángulo del pedal de cambios.

2. Mientras presiona y mantiene presionado el interruptor de cambio (+) [1] y el interruptor de cambio (–) [2], encienda el interruptor de encendido.

   Los indicadores "S" [3] y "D" [4] comenzarán a parpadear brevemente (0,5 segundos) simultáneamente.

NOTE:

• No suelte el interruptor de cambio (+) ni el interruptor de cambio (–) hasta que se indique el patrón exitoso descrito en el siguiente paso.



3. Después de 5 segundos, los indicadores "S" y "D" comenzarán a parpadear brevemente (0,5 segundos) alternativamente.

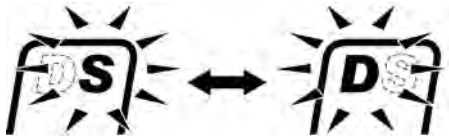
   Si es así, la cancelación es exitosa.

   Apague el interruptor de encendido.

NOTE:

- Si los indicadores "S" y "D" se apagan durante el procedimiento, la cancelación no tiene éxito. Apague el interruptor de encendido y vuelva a realizar el procedimiento de cancelación desde el paso 1.

Exitoso:



Los indicadores parpadean alternativamente.

Fracasado:



Ambos se apagan

APRENDIZAJE DE INICIALIZACIÓN DEL EMBRAGUE (PCM)

NOTE:

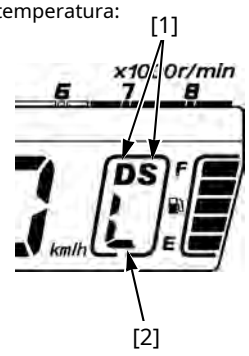
- Si se reemplaza el PCM y/o el conjunto del embrague, realice este procedimiento.
- Antes de iniciar este procedimiento, verifique lo siguiente:
  – El sistema PGM-FI y el sistema DCT no tienen DTC.
  – La velocidad de ralentí del motor es normal.
  – La transmisión está en neutral y el ventilador de enfriamiento se detiene.
- No opere el acelerador durante el aprendizaje de inicialización del embrague

1. Caliente el motor a la temperatura normal de funcionamiento (temperatura del aceite del motor: 50 – 110 °C/ 122 – 230 °F) y párelo.

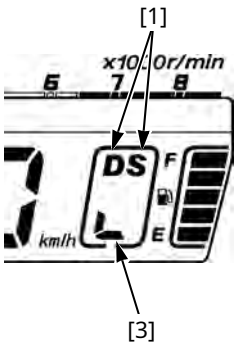
NOTE:

Si el PCM se reemplaza por uno nuevo, los indicadores "D" y "S" [1] se encienden para indicar que el aprendizaje de inicialización del embrague es necesario cuando el interruptor de encendido está en ON. Además, la "L" grande [2] (temperatura del aceite extremadamente baja) o la "L" pequeña [3] (temperatura del aceite baja) se muestra en el indicador de cambios para indicar que es necesario calentar el motor si no se calienta.

Aceite extremadamente bajo temperatura:



Baja temperatura del aceite:

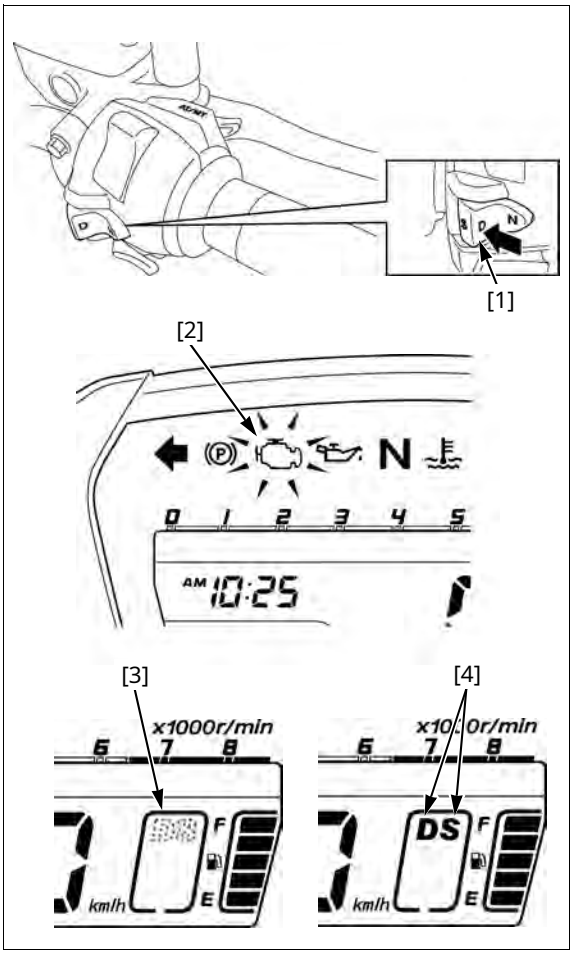


2. Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor " " mientras presiona el interruptor D [1] del interruptor de cambio ND. La MIL [2] se encenderá.

Suelte el interruptor D después de que se apague la MIL.

• Cuando solo se reemplaza el conjunto del embrague doble: No aparece ninguna indicación en el indicador de cambios [3].

• Cuando se reemplaza el PCM:
Los indicadores "D" y "S" [4] se encienden.



3. Opere el interruptor de cambio ND [1] en la siguiente secuencia:

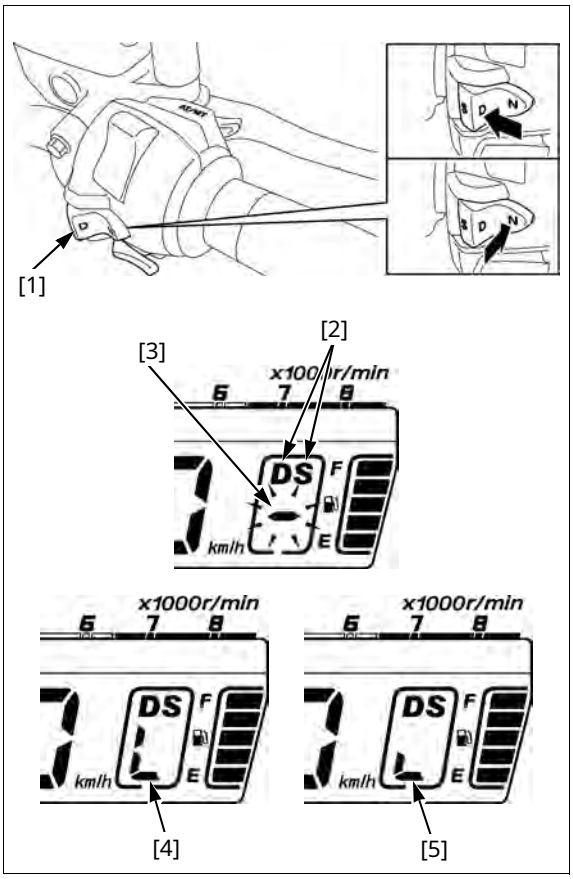
– Pulse el interruptor D
– Pulse el interruptor D
– Pulse el interruptor N
– Pulse el interruptor D
– Pulse el interruptor N

• Cuando solo se reemplaza el conjunto del embrague doble: El PCM está listo para el aprendizaje de inicialización del embrague cuando se encienden los indicadores "D" y "S" [2] y se muestra "–" [3] en el indicador de cambio y parpadea a intervalos de 2 segundos.

• Cuando se reemplaza el PCM:
El PCM está listo para el aprendizaje de inicialización del embrague cuando se muestra "–" en el indicador de cambios y parpadea a intervalos de 2 segundos.

NOTE:

Cuando el motor no se calienta lo suficiente, se muestra la "L" grande [4] (temperatura del aceite extremadamente baja) o la "L" pequeña [5] (temperatura del aceite baja) en el indicador de cambios. Si es así, caliéntelo hasta que se apague la "L" en el indicador de cambio. Pare el motor y vuelva a realizar los pasos 2 y 3.



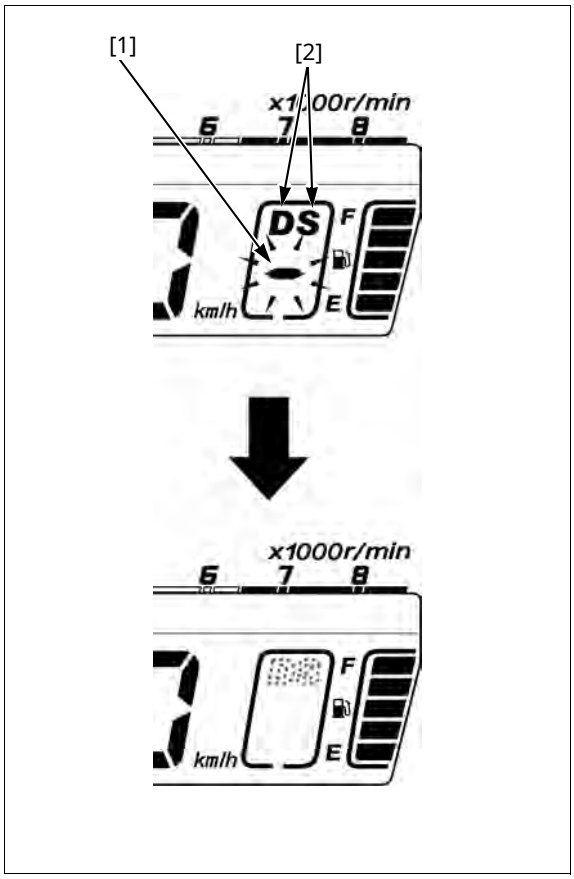
4. Arranque el motor y déjelo al ralentí. El "–" [1] en el indicador de cambio comienza a parpadear a intervalos de 2 segundos. El aprendizaje de inicialización del embrague es exitoso cuando los indicadores "–", "D" y "S" [2] se apagan.
   Pare el motor.

NOTE:

El aprendizaje de inicialización del embrague no tiene éxito si el "–" comienza a parpadear a intervalos de 0,5 segundos o se apaga, y los indicadores "D" y "S" permanecen encendidos. Vuelva a realizar el procedimiento de aprendizaje de inicialización desde el paso 2.

5. Pare el motor.

6. Reinicie el motor, presione el interruptor D del interruptor de cambio ND y verifique que se encienda el indicador "D".



13. EMBRAGUE DEL ALTERNADOR/ARRANQUE

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES ····· 13-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ····· 13-4

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS····· 13-4

CUBIERTA DEL ALTERNADOR····· 13-5

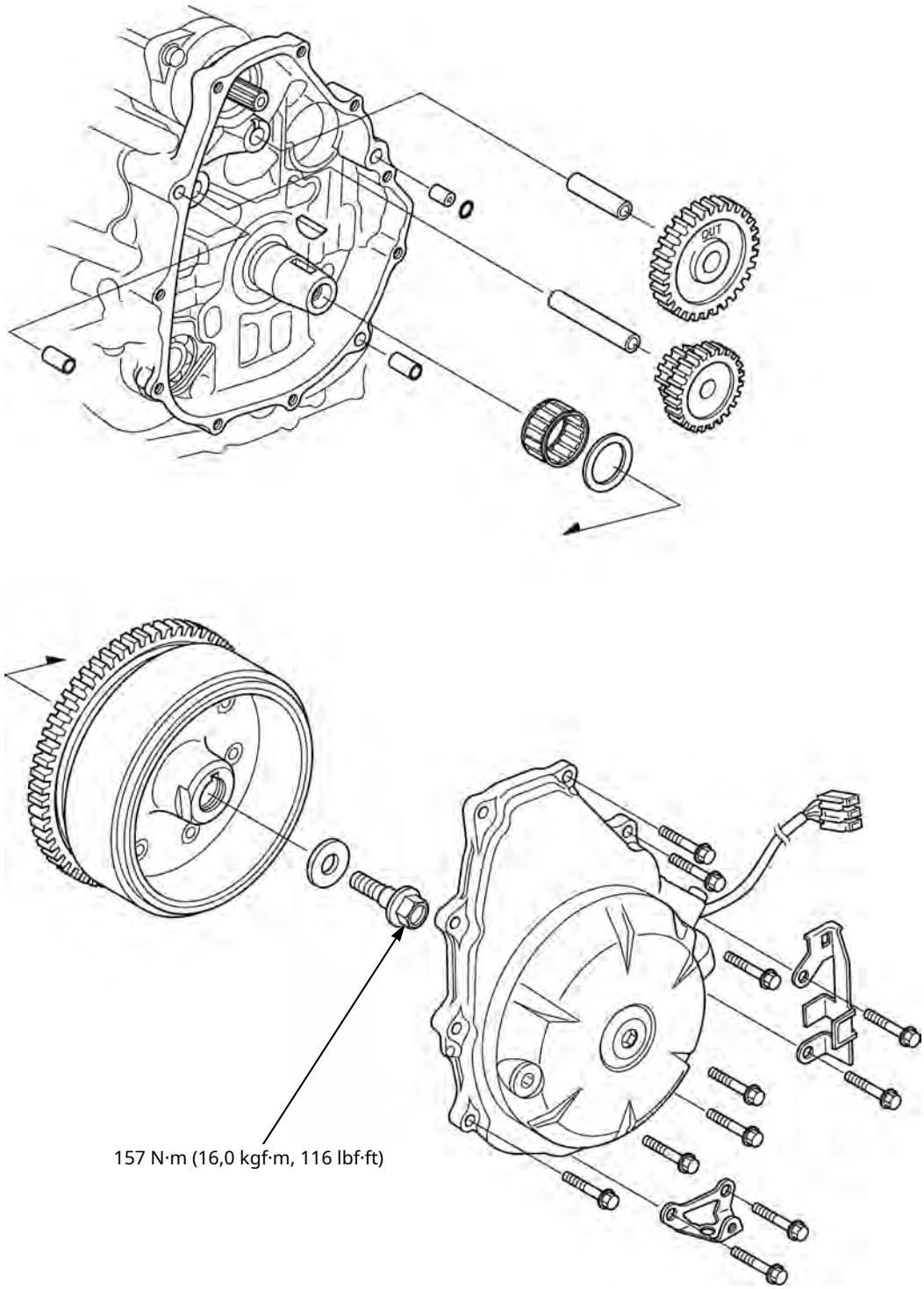
VOLANTE ····· 13-7

EMBRAGUE DE ARRANQUE ····· 13-10

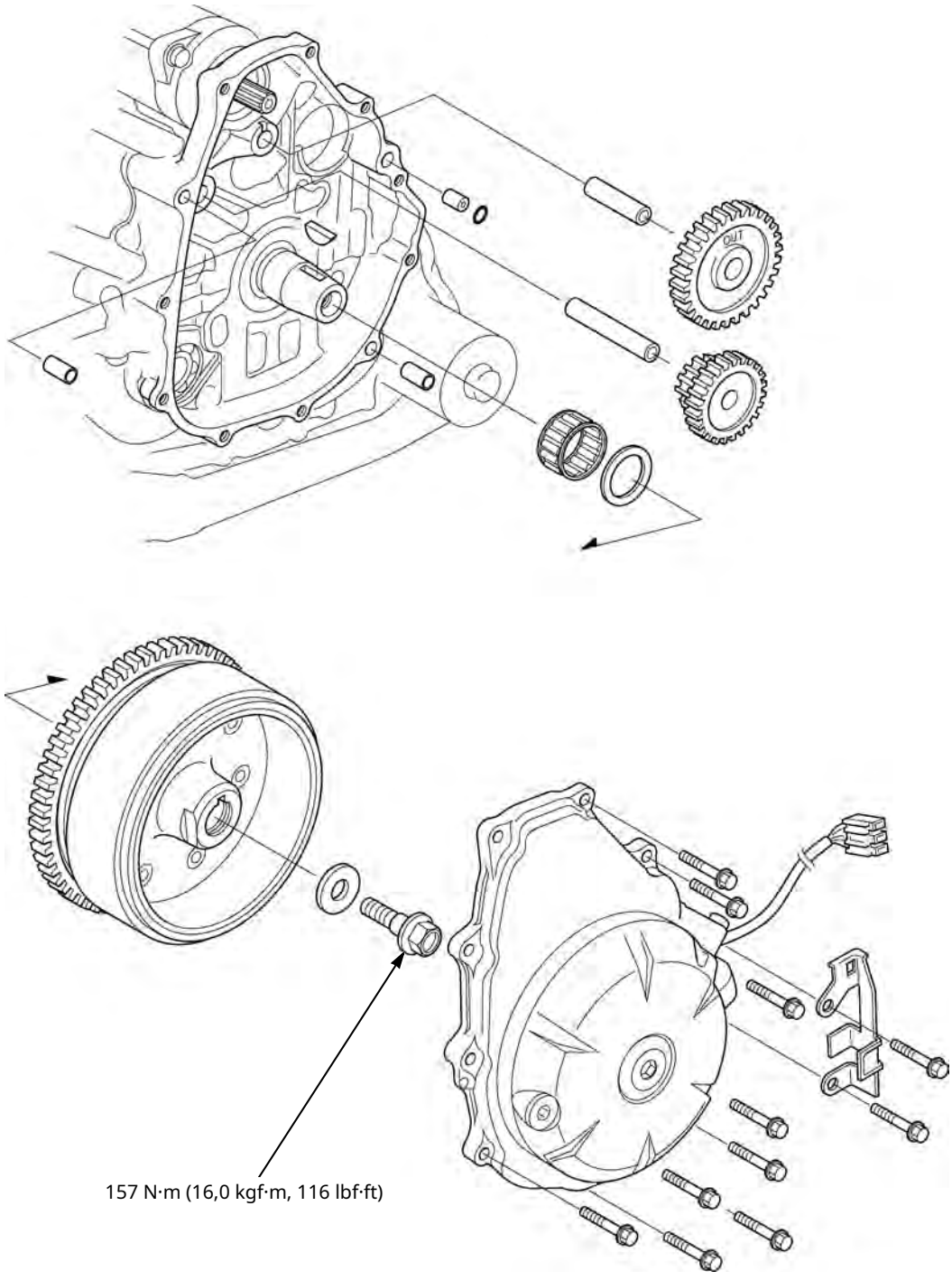
ESTATOR ····· 13-13

COMPONENTE UBICACIÓN DEL

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

- Esta sección cubre el servicio del alternador y embrague de arranque. Todos los servicios se pueden realizar con el motor instalado en el bastidor.
- Para inspección del alternador (página 21-9).
- Para la inspección del sensor CKP (página 5-6).
- Para el servicio del motor de arranque (página 6-8).

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Diámetro exterior del saliente del engranaje conducido del motor de arranque	57.749 – 57.768 (2.2736 – 2.2743)	57.73 (2.273)
Identificación exterior del embrague de arranque	74.412 – 74.442 (2.9296 – 2.9308)	74,46 (2,931)

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de montaje del volante	1	12	157 (16,0, 116)	Rosca izquierda Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Perno de casquillo del embrague de arranque	6	8	30 (3.1, 22)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de montaje del estator del alternador	4	6	10 (1,0, 7)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la abrazadera del cable del alternador	1	6	10 (1,0, 7)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

El motor de arranque gira, pero el motor no gira

- Embrague de arranque defectuoso
- Eje/engranaje de reducción de arranque dañado
- Eje/engranaje loco del motor de arranque dañado
- Piñón del motor de arranque dañado o defectuoso
- Engranaje impulsado del motor de arranque dañado

CUBIERTA DEL ALTERNADOR

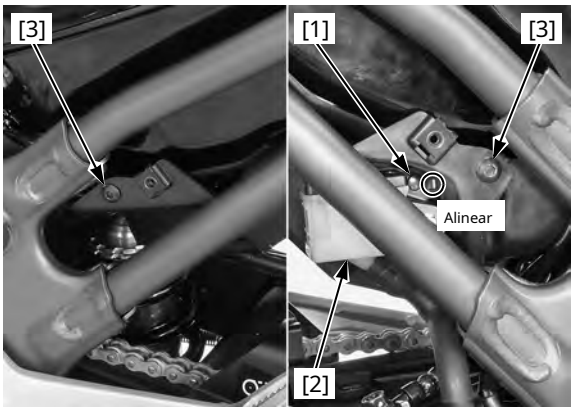
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15)
– Cubierta trasera izquierda (página 2-29)
– Tubo protector (NC700XD/SD) (página 2-30)

Quite el perno [1] y el soporte/depósito del depósito del freno trasero [2].

Retire los pernos de cabeza hueca [3].

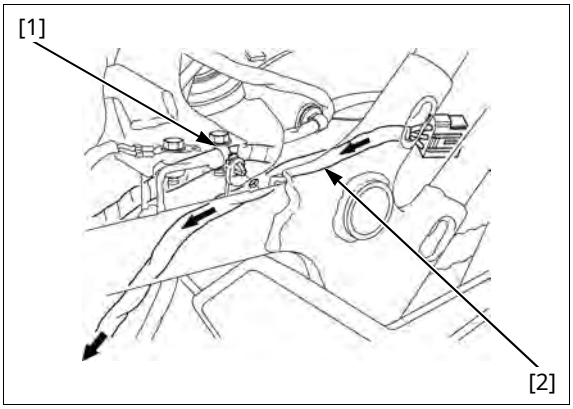


Baje el guardabarros trasero B [1].

Desconecte el conector 3P (negro) del alternador [2].



Suelte la abrazadera del mazo de cables del interruptor del caballete lateral [1]. Suelte el mazo de cables del alternador [2].



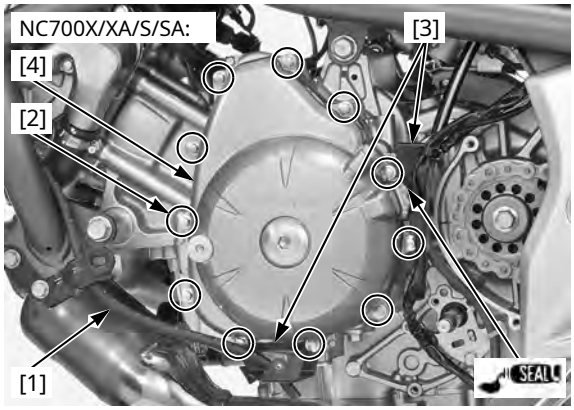
Suelte la manguera de drenaje de la caja de la batería (NC700X/XA/S/SA) [1] del tirante.

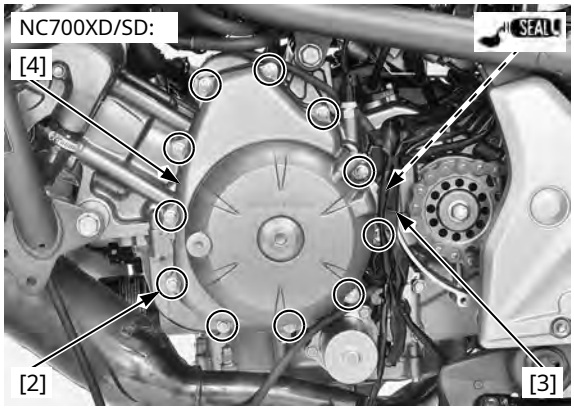
Afloje los pernos de la cubierta del alternador [2] en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos, y retire los pernos y soportes [3].

Retire la cubierta del alternador [4].

NOTE:

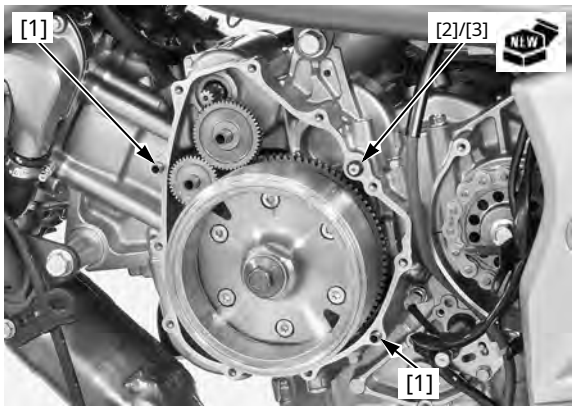
La cubierta del alternador (estator) es atraída magnéticamente por el volante, tenga cuidado al retirarla.





Retire los pasadores guía [1], el orificio de aceite [2] y la junta tórica [3].

Limpie cualquier sellador de las superfícies de contacto de la cubierta del alternador.

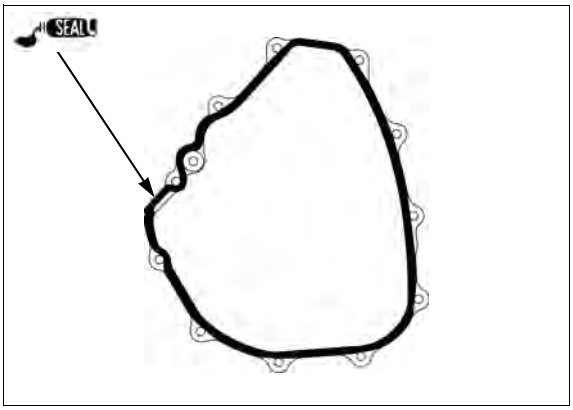


NOTICE

No afloje el perno de sellado de la tapa del alternador [1].



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

- Aplique sellador líquido (Three bond 1207B o equivalente) a la superficie de contacto de la cubierta del alternador como se muestra.
- Aplique sellador líquido (Three bond 1207B o equivalente) a la superficie de sellado del pasacables del cable del alternador.
- No aplique más sellador líquido del necesario.
- Reemplace la junta tórica por una nueva.
- Pase los cables y el mazo de cables correctamente (página 1-25).
- Alinee el soporte del depósito del freno trasero con la lengüeta del marco.

Llene el motor con el aceite de motor recomendado y verifique que no haya fugas de aceite (página 3-12).

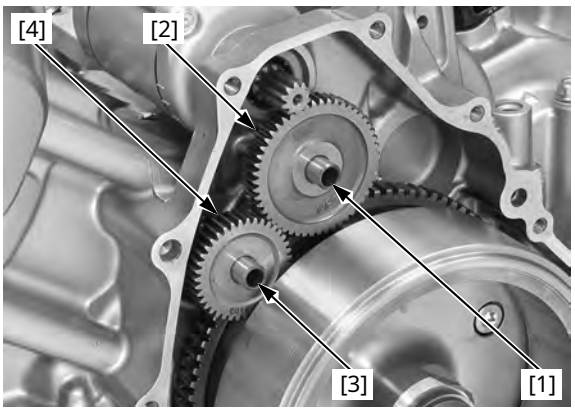
VOLANTE

ELIMINACIÓN

Retire la cubierta del alternador (página 13-5).

Retire el eje del engranaje intermedio del motor de arranque [1] y el engranaje intermedio del motor de arranque [2].

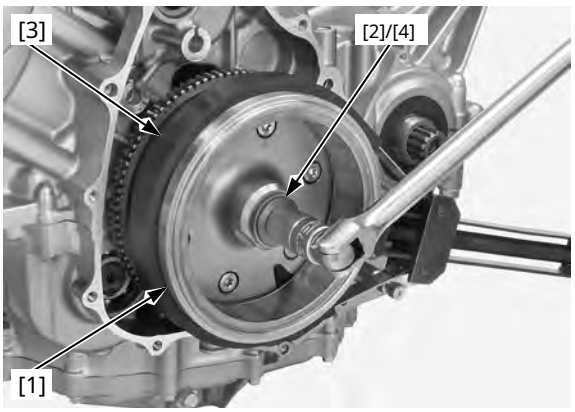
Retire el eje del engranaje reductor del motor de arranque [3] y el engranaje reductor del motor de arranque [4].



Sujete el volante [1] con la herramienta especial y afloje el perno de montaje del volante [2].

HERRAMIENTA:

Soporte volante [3] **07725-0040001**



NOTE:

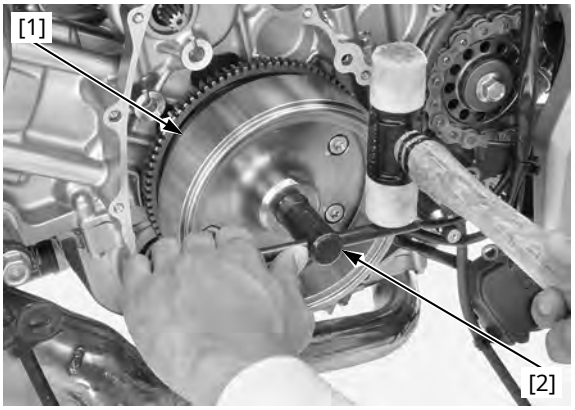
El perno de montaje del volante tiene roscas a la izquierda.

Retire el perno de montaje del volante y la arandela [4].

Retire el volante [1] con la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Extractor de rotores [2] **07933-3290001**

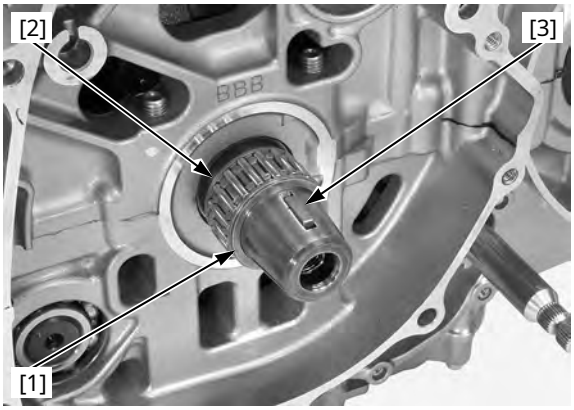


Retire la arandela [1] y el cojinete de agujas [2].

Retire la llave de aspérula [3].

NOTE:

Tenga cuidado de no dañar la ranura de la chaveta ni el cigüeñal.

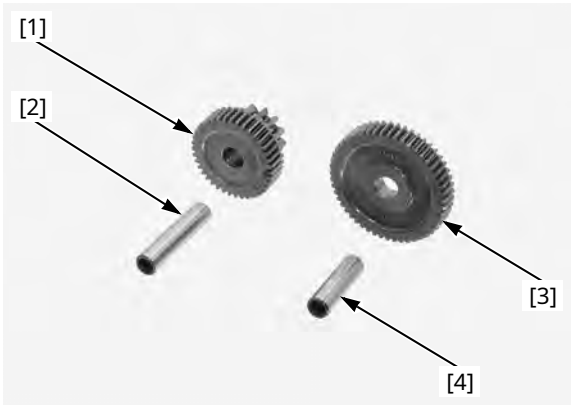


INSPECCIÓN

ENGRANAJE REDUCTOR DEL ARRANQUE/ENGRANAJE LOCO DEL ARRANQUE

Revise el engranaje reductor del motor de arranque [1] y el eje [2] para ver si están desgastados o dañados y reemplácelos si es necesario.

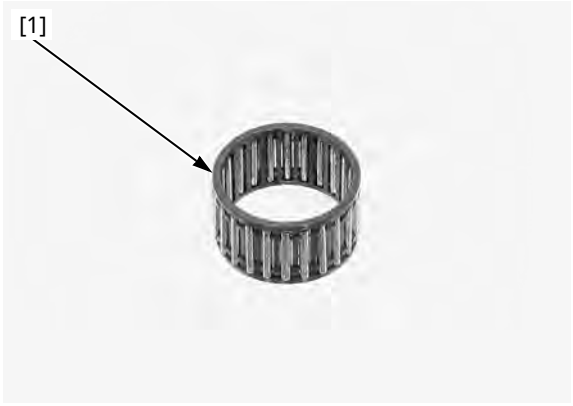
Revise el engranaje intermedio del motor de arranque [3] y el eje [4] para ver si están desgastados o dañados y reemplácelos si es necesario.



COJINETE DE AGUJA

Revise el rodamiento de agujas [1] para ver si hay desgaste anormal o daño.

Reemplácelo si es necesario.

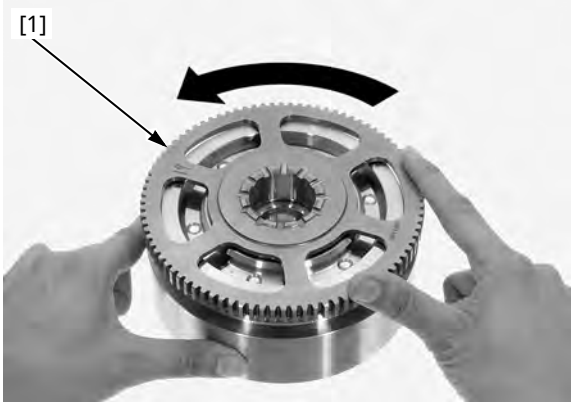


FUNCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE DE ARRANQUE

Verifique el funcionamiento del embrague unidireccional girando el engranaje conducido del motor de arranque [1].

Debe poder girar el engranaje impulsado por el motor de arranque en el sentido contrario a las agujas del reloj suavemente, pero el engranaje no debe girar en el sentido de las agujas del reloj.

Para el servicio del embrague de arranque (página 13-10).



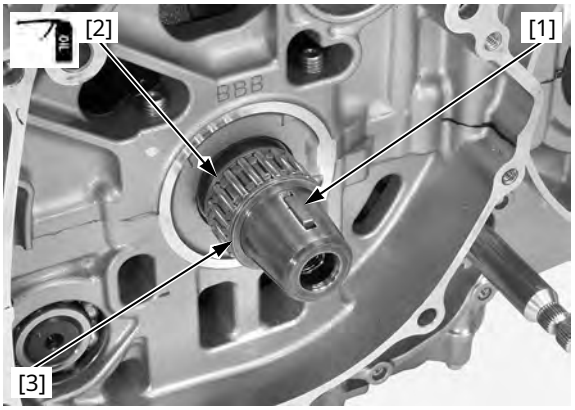
INSTALACIÓN

Instale la chaveta de aspérula [1].

NOTE:

Tenga cuidado de no dañar la ranura de la chaveta ni el cigüeñal.

Aplique aceite de motor al área de rotación del cojinete de agujas. Instale el cojinete de agujas [2] y la arandela [3].



Limpie bien el aceite del área cónica del cigüeñal y del volante.

Instale el volante [1] en el cigüeñal.

NOTE:

Alinee la chaveta de aspérula con el chavetero del volante.



Aplique aceite de motor a las roscas del perno de montaje del volante y a la superficie de asiento.

Instale la arandela [1] y el perno de montaje del volante [2].

Sujete el volante [3] con la herramienta especial y apriete el perno de montaje del volante al par especificado.

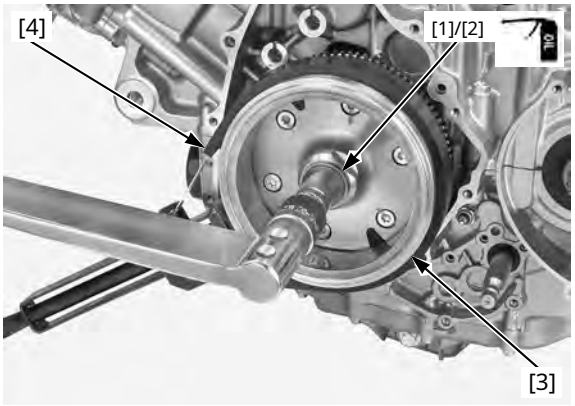
HERRAMIENTA:

Soporte volante [4] **07725-0040001**

TORSIÓN: 157 N·m (16,0 kgf·m, 116 lbf·ft)

NOTE:

El perno de montaje del volante tiene roscas a la izquierda.



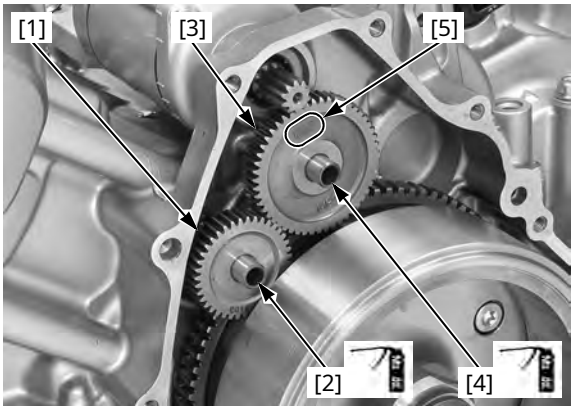
Aplique una solución de aceite de molibdeno a la reducción del motor de arranque y a la superficie exterior del eje del engranaje intermedio.

Instale el engranaje reductor del motor de arranque [1] y el eje [2]. Instale el engranaje intermedio del motor de arranque [3] y el eje [4].

NOTE:

Instale el engranaje reductor del motor de arranque con su marca "OUT" [5] mirando hacia afuera.

Instale la cubierta del alternador (página 13-5).

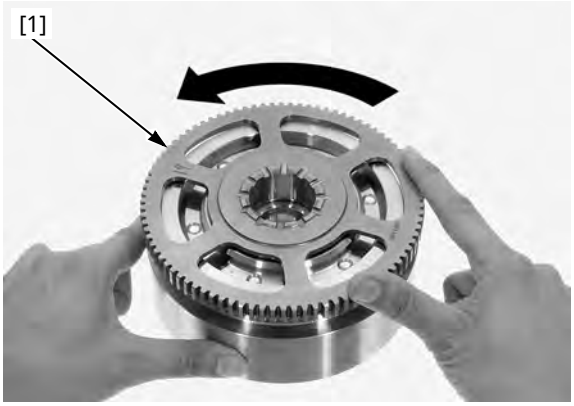


EMBRAGUE DE ARRANQUE

ELIMINACIÓN

Retire el volante (página 13-7).

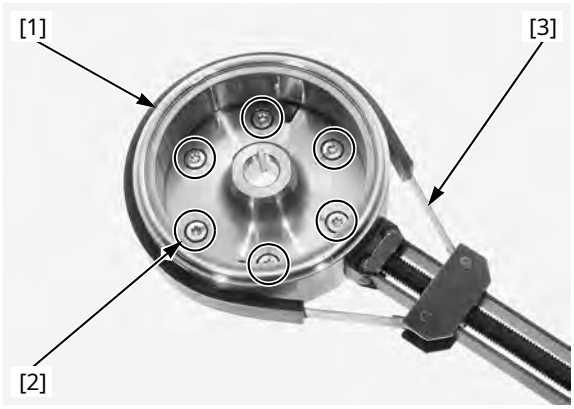
Retire el engranaje conducido del motor de arranque [1] mientras gira el engranaje conducido del motor de arranque hacia la izquierda.



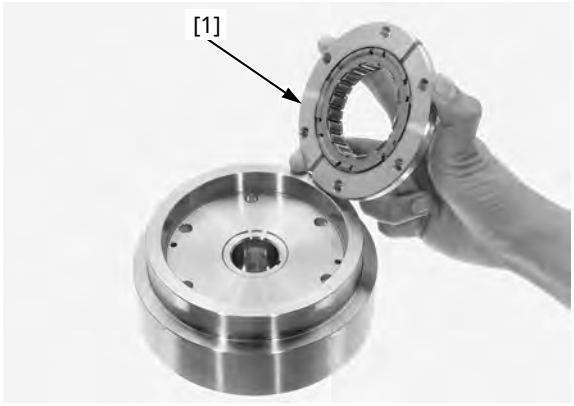
Sujete el volante [1] con la herramienta especial y retire el perno del casquillo del embrague de arranque [2].

HERRAMIENTA:

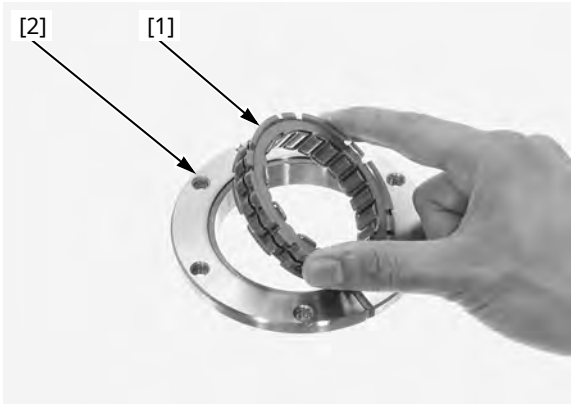
Soporte volante [3] **07725-0040001**



Retire el conjunto del embrague de arranque [1].



Retire el embrague unidireccional del motor de arranque [1] del exterior del embrague del motor de arranque [2].

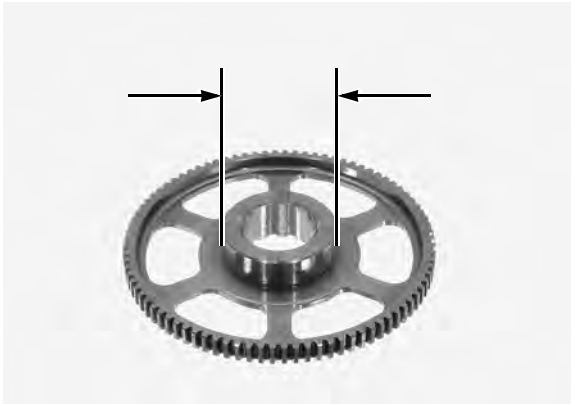


INSPECCIÓN

Revise el engranaje conducido del motor de arranque para ver si tiene desgaste anormal o daño.

Mida el diámetro exterior del saliente del engranaje conducido del

motor de arranque **LÍMITE DE SERVICIO: 57,73 mm (2,273 in)**

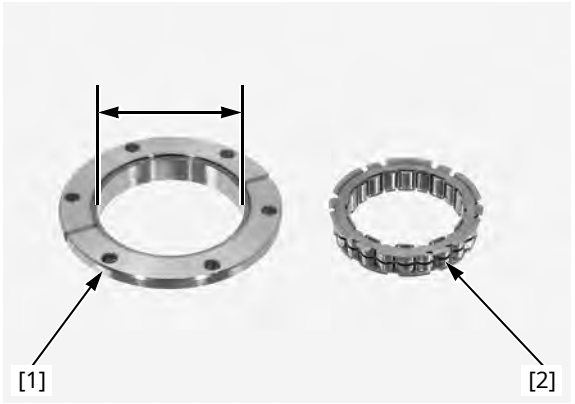


Revise la superficie interna exterior [1] del embrague de arranque en busca de desgaste anormal o daños y reemplácelos si es necesario.

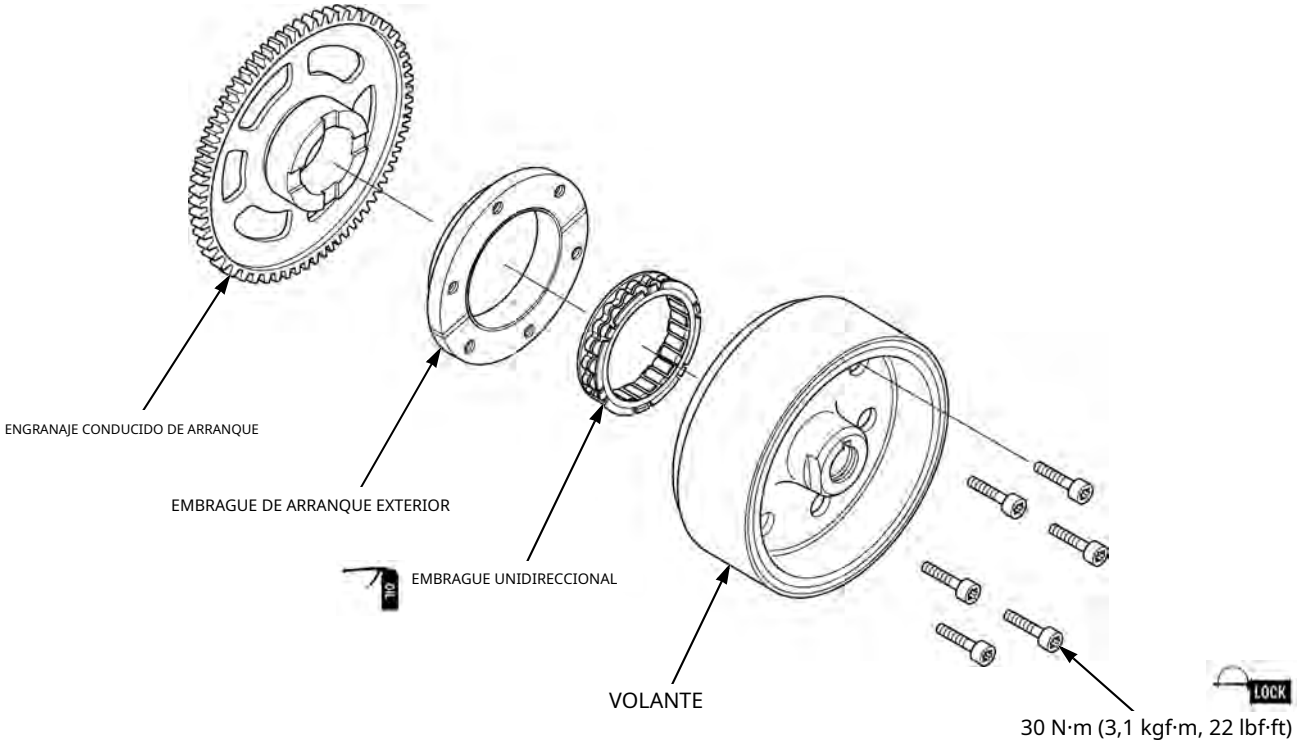
Mida el ID exterior del embrague **LÍMITE DE**

SERVICIO: 74,46 mm (2,931 pulg.)

Revise el embrague unidireccional del motor de arranque [2] en busca de desgaste anormal o daño y reemplácelo si es necesario.

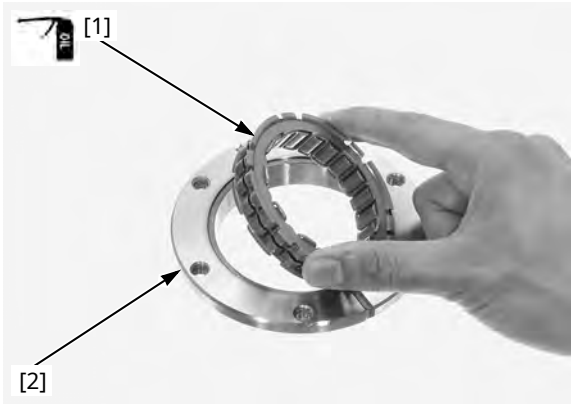


INSTALACIÓN

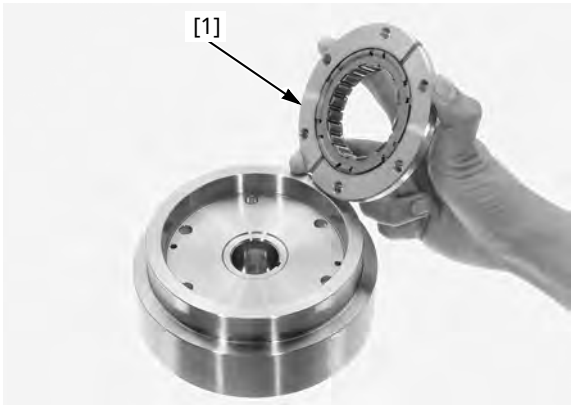


Aplique aceite de motor a la superficie deslizante del embrague unidireccional del motor de arranque [1].

Instale el embrague unidireccional del motor de arranque en el exterior del embrague del motor de arranque [2].



Instale el conjunto del embrague de arranque [1].



Sostenga el volante [1] con la herramienta especial.

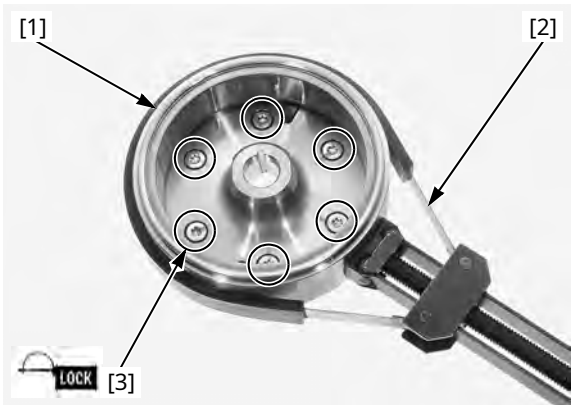
HERRAMIENTA:

Soporte volante [2] **07725-0040001**

Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno del casquillo del embrague de arranque (página 13-4).

Instale y apriete el perno del casquillo del embrague de arranque [3] al par especificado.

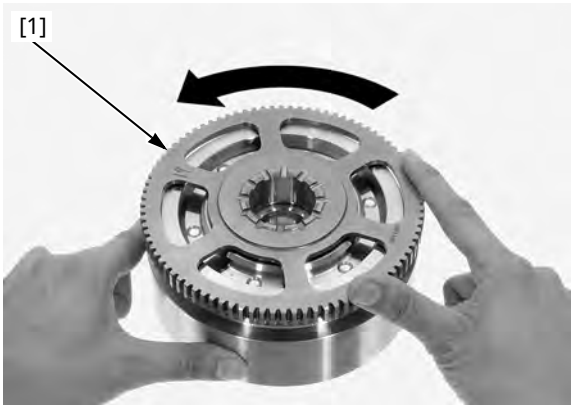
TORQUE: 30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)



Instale el engranaje conducido del motor de arranque [1] en el exterior del embrague del motor de arranque mientras gira el engranaje conducido del motor de arranque hacia la izquierda.

Vuelva a comprobar el funcionamiento del embrague unidireccional

(página 13-8). Instale el volante (página 13-9).



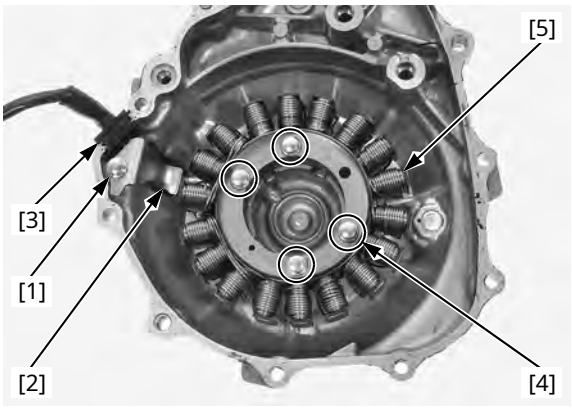
ESTATOR

ELIMINACIÓN

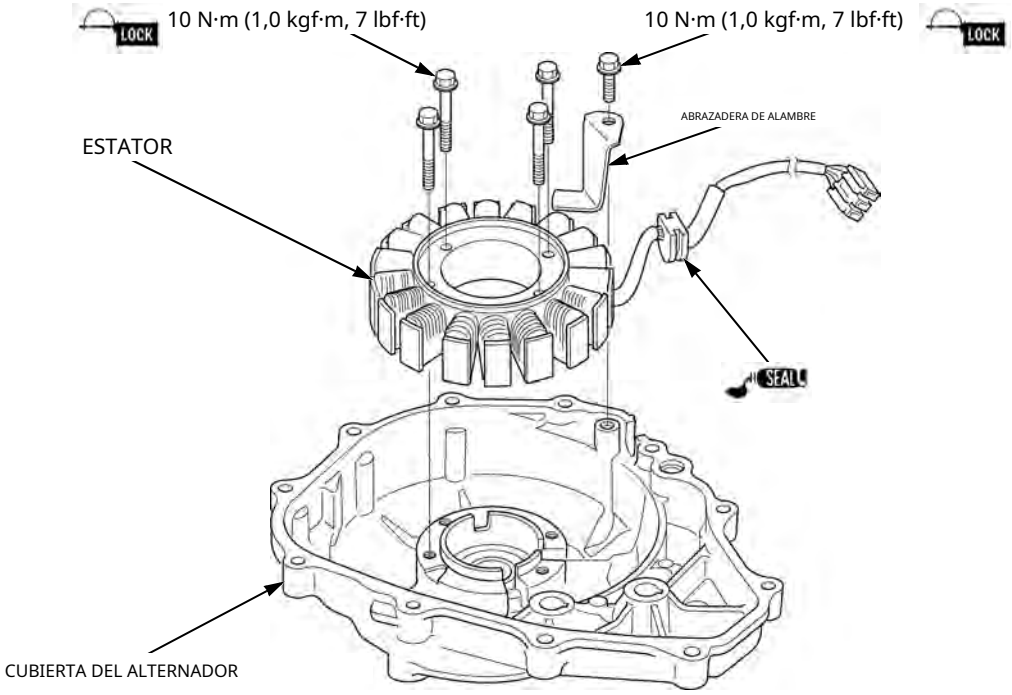
Retire la cubierta del alternador (página 13-5).

Retire el perno de la abrazadera del cable del alternador [1], la abrazadera del cable [2] y el ojal [3] de la cubierta del alternador.

Retire los pernos de montaje del estator del alternador [4] y el estator [5].



INSTALACIÓN



Instale el estator [1] en la tapa del alternador.

Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de montaje del estator del alternador (página 13-4).

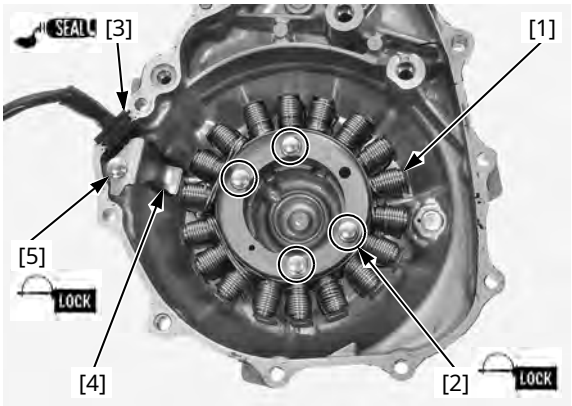
Apriete los pernos de montaje del estator del alternador [2] al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

Aplique sellador líquido (Three bond 1207B o equivalente) a la superficie de sellado de la arandela del cable del alternador [3], luego instálelo firmemente en la ranura de la cubierta del alternador.

Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de la abrazadera del cable del alternador (página 13-4).

Instale la abrazadera del cable [4] y el perno de la abrazadera del cable del alternador [5].



Apriete el perno al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

Instale la cubierta del alternador (página 13-5).

MEMORÁNDUM

14. CÁRTER/TRANSMISIÓN/EQUILIBRADOR

UBICACIÓN DE COMPONENTES ·····14-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····14-4

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····14-6

SEPARACIÓN DEL CÁRTER·····14-7

TRANSMISIÓN (NC700X/XA/S/SA) ····· 14-8

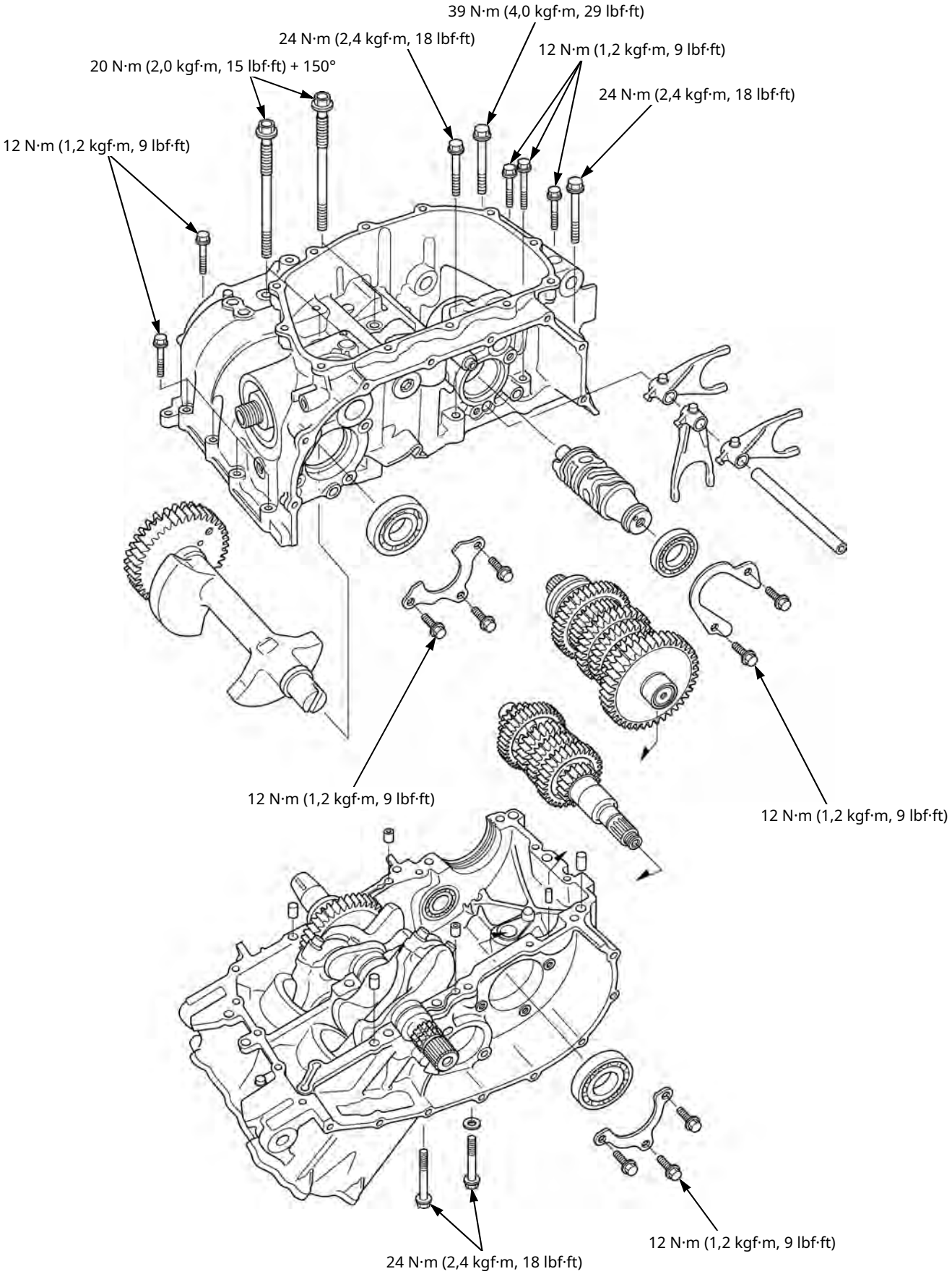
TRANSMISIÓN (NC700XD/SD)····· 14-17

EQUILIBRADOR····· 14-26

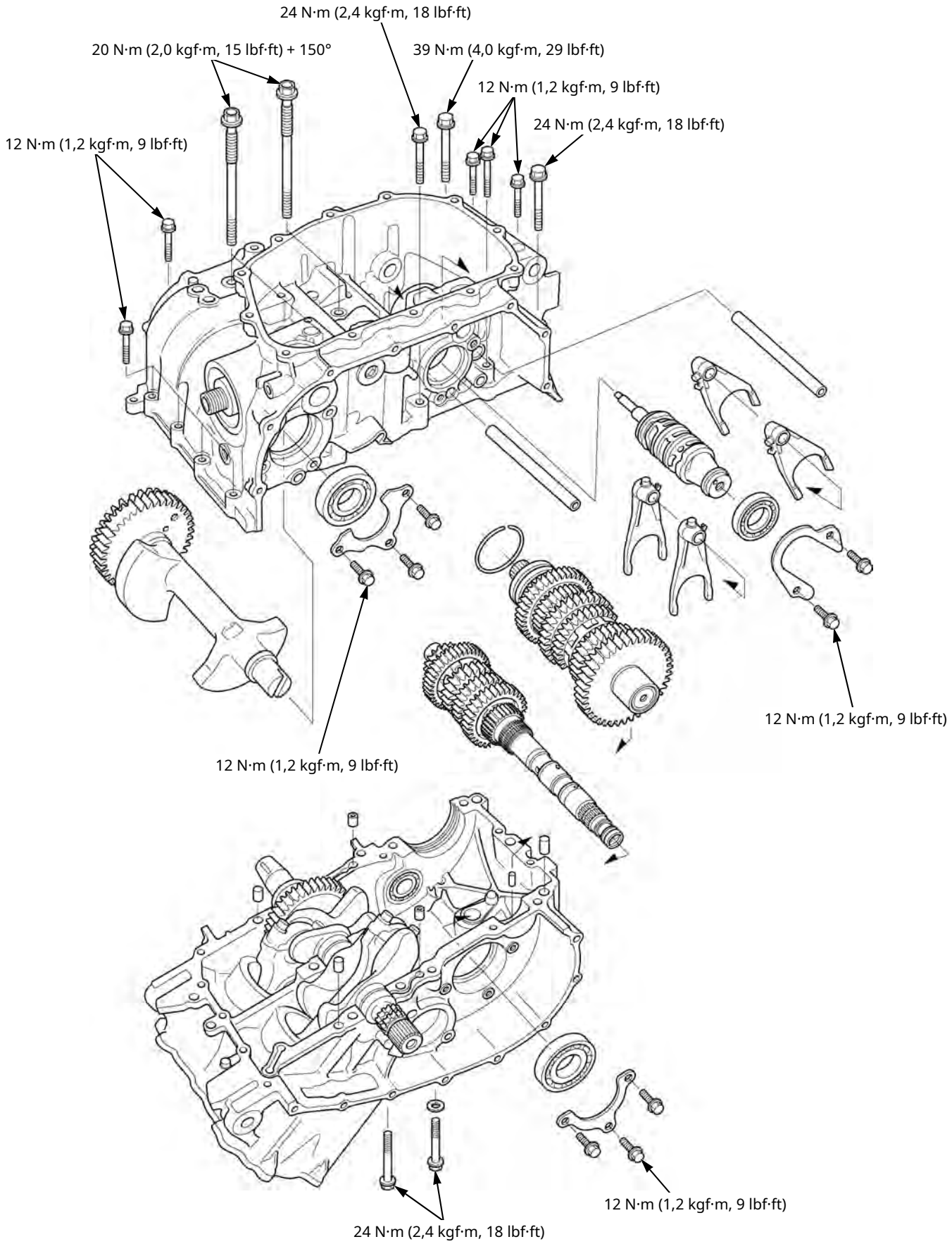
CONJUNTO DEL CARTER····· 14-28

CO PAG METRO UBICACIÓN EN ONT

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:


24 N·m (2,4 kgf·m, 18 lbf·ft)
20 N·m (2,0 kgf·m, 15 lbf·ft) + 150°
39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)
24 N·m (2,4 kgf·m, 18 lbf·ft)
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)
24 N·m (2,4 kgf·m, 18 lbf·ft)

SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERALES (NC700X/XA/S/SA)

- El cárter se debe separar para dar servicio a lo siguiente:
  - Transmisión
  - Equilibrador
  - Cigüeñal (página 15-5)
  - Pistón/cilindro (página 15-14)
- Los siguientes componentes deben retirarse antes de separar el cárter:
  - Motor (página 16-5)
  - Embrague (página 11-7)
  - Engranaje impulsor primario/rotor del sensor CKP (página 11-15)
  - Varillaje de cambio de marchas (página 11-16)
  - Volante (página 13-7)
  - Culata (página 10-16)
  - Colador de aceite (página 9-11)
  - Bomba de aceite (página 9-6)
  - Filtro de aceite del motor (página 3-13)
  - Motor de arranque (página 6-8)
  - Interruptor EOP (página 22-20)
  - Sensor VS (página 22-18)
  - Interruptor de punto muerto (página 22-28)
- Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto del cárter durante el mantenimiento.
- Antes de ensamblar las mitades del cárter, aplique sellador a sus superficies de contacto. Limpie bien el exceso de sellador.

GENERALES (NC700XD/SD)

- El cárter se debe separar para dar servicio a lo siguiente:
  - Transmisión
  - Equilibrador
  - Cigüeñal (página 15-5)
  - Pistón/cilindro (página 15-14)
- Los siguientes componentes deben retirarse antes de separar el cárter:
  - Motor (página 16-9)
  - Filtro de aceite del motor (página 3-13)
  - Interruptor EOP (página 22-20)
  - Motor de arranque (página 6-8)
  - Culata (página 10-16)
  - Volante (página 13-7)
  - Motor de control de cambios/engranajes reductores (página 12-109)
  - Interruptor de punto muerto (página 22-28)
  - Doble embrague (página 12-105)
  - Engranaje impulsor primario/rotor del sensor CKP (página 12-108)
  - Varillaje de cambio de marchas (página 12-112)
  - Bomba de aceite (página 9-8)
  - Sensores del eje principal (página 12-115)
  - Sensor VS (página 22-18)
  - Sensor EOT (página 12-118)
  - Colador de aceite (página 9-11)
- Tenga cuidado de no dañar las superficies de contacto del cárter durante el mantenimiento.
- Antes de ensamblar las mitades del cárter, aplique sellador a sus superficies de contacto. Limpie bien el exceso de sellador.

ESPECIFICACIONES (NC700X/XA/S/SA)

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Transmisión	Identificación de equipo	M5, M6, C1	28.000 – 28.021 (1.1024 – 1.1032)	28.04 (1.104)
		C2, C3, C4	31.000 – 31.025 (1.2205 – 1.2215)	31.04 (1.222)
	buje de engranaje sobredosis	M5, M6	27.959 – 27.980 (1.1007 – 1.1016)	27.94 (1.100)
		C2	30.955 – 30.980 (1.2187 – 1.2197)	30.93 (1.218)
		C3, C4	30.950 – 30.975 (1.2185 – 1.2195)	30.93 (1.218)
	Engranaje a buje autorización	M5, M6	0,020 – 0,062 (0,0008 – 0,0024)	0,08 (0,003)
		C2	0,020 – 0,070 (0,0008 – 0,0028)	0,10 (0,004)
		C3, C4	0,025 – 0,075 (0,0010 – 0,0030)	0,11 (0,004)
	DI del buje del engranaje	M5	25.000 – 25.021 (0.9843 – 0.9851)	25,04 (0,986)
		C2	27.985 – 28.006 (1.1018 – 1.1026)	28.02 (1.103)
	Diámetro exterior del eje principal	En buje M5	24,972 – 24,993 (0,9831 – 0,9840)	24,95 (0,982)
	Diámetro exterior del contraeje	En el buje C2	27.967 – 27.980 (1.1011 – 1.1016)	27.95 (1.100)
	Buje a eje autorización	M5	0,007 – 0,049 (0,0003 – 0,0020)	0,09 (0,004)
		C2	0,005 – 0,039 (0,0002 – 0,0015)	0,06 (0,002)
horquilla de cambio, eje de horquilla	ID de bifurcación		12.000 – 12.018 (0.4724 – 0.4731)	12,03 (0,474)
	Grosor de la garra		5,93 – 6,00 (0,233 – 0,236)	5,9 (0,23)
	Diámetro exterior del eje de la horquilla de cambio		11,957 – 11,968 (0,4707 – 0,4712)	11,95 (0,470)

ESPECIFICACIONES (NC700XD/SD)

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Transmisión	Identificación de equipo	M5	33.000 – 33.025 (1.2992 – 1.3002)	33.04 (1.301)
		M6	43.000 – 43.025 (1.6929 – 1.6939)	43.04 (1.694)
		C1	31.010 – 31.035 (1.2209 – 1.2218)	31.06 (1.223)
		C2	25.000 – 25.021 (0.9843 – 0.9851)	25,03 (0,985)
		C3, C4	31.000 – 31.025 (1.2205 – 1.2215)	31.04 (1.222)
	buje de engranaje sobredosis	M5	32.955 – 32.980 (1.2974 – 1.2984)	32.93 (1.296)
		M6	42.950 – 42.975 (1.6909 – 1.6919)	42.93 (1.690)
		C1	30,970 – 30,995 (1,2193 – 1,2203)	30.94 (1.218)
		C2	24,959 – 24,980 (0,9826 – 0,9835)	24,94 (0,982)
		C3, C4	30.950 – 30.975 (1.2185 – 1.2195)	30.93 (1.218)
	Engranaje a buje autorización	M5	0,020 – 0,070 (0,0008 – 0,0028)	0,10 (0,004)
		M6	0,025 – 0,075 (0,0010 – 0,0030)	0,11 (0,004)
		C1	0,015 – 0,065 (0,0006 – 0,0026)	0,10 (0,004)
		C2	0,020 – 0,062 (0,0008 – 0,0024)	0,09 (0,004)
		C3, C4	0,025 – 0,075 (0,0010 – 0,0030)	0,11 (0,004)
	DI del buje del engranaje	M5	29.985 – 30.006 (1.1805 – 1.1813)	30.03 (1.182)
		M6	40.007 – 40.028 (1.5751 – 1.5759)	40.038 (1.5763)
		C1	28.000 – 28.021 (1.1024 – 1.1032)	28.04 (1.104)
		C2	21,985 – 22,006 (0,8655 – 0,8664)	22,02 (0,867)
	eje principal interior sobredosis	En buje M5	29.957 – 29.970 (1.1794 – 1.1799)	29.93 (1.178)
	Eje principal exterior sobredosis	En buje M6	39,975 – 39,991 (1,5738 – 1,5744)	39.965 (1.5734)
	Diámetro exterior del contraeje	En el buje C1	27.967 – 27.980 (1.1011 – 1.1016)	27.95 (1.100)
		En el buje C2	21,952 – 21,965 (0,8643 – 0,8648)	21,94 (0,864)
	Buje a eje autorización	M5	0,015 – 0,049 (0,0006 – 0,0019)	0,09 (0,004)
		M6	0,016 – 0,053 (0,0006 – 0,0021)	0,10 (0,004)
		C1	0,020 – 0,054 (0,0008 – 0,0021)	0,08 (0,003)
		C2	0,020 – 0,054 (0,0008 – 0,0021)	0,08 (0,003)
horquilla de cambio, eje de horquilla	ID de bifurcación		12.000 – 12.018 (0.4724 – 0.4731)	12,03 (0,474)
	Grosor de la garra		5,93 – 6,00 (0,233 – 0,236)	5,9 (0,23)
	Diámetro exterior del eje de la horquilla de cambio		11,957 – 11,968 (0,4707 – 0,4712)	11,95 (0,470)

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de la placa de fijación del cojinete del eje principal	3	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la placa de ajuste del cojinete del tambor de cambio	2	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno de la placa de ajuste del cojinete del eje del equilibrador	3	6	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 in) excepto 2,0 ± 1,0 mm (0,08 ± 0,04 in) desde la punta
Perno del muñón principal del cárter (nuevo)	6	9	20 (2,0, 15) + 150°	Ver página 14-30 Reemplácelo por uno nuevo.
Perno de 10 mm del cárter	1	10	39 (4,0, 29)	
Perno de 8 mm del cárter	3	8	24 (2.4, 18)	
Perno del cárter 8 x 45 mm	1	8	24 (2.4, 18)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Ancho de recubrimiento; 6,5 ± 1,0 mm (0,26 ± 0,04 pulg.) desde la punta
Perno de 6 mm del cárter	8	6	12 (1.2, 9)	

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Difícil de cambiar

- Funcionamiento inadecuado del embrague
- Peso de aceite de motor incorrecto
- Horquilla de cambio doblada
- Eje de la horquilla de cambios doblado
- Garra de la horquilla de cambios doblada
- Ranura del tambor de cambios dañada
- Husillo de cambio de marchas doblado
  - NC700X/XA/S/SA (página 11-16)
  - NC700XD/SD (página 12-112)

La transmisión salta fuera de marcha

- Perros de engranaje gastados
- Ranura de la palanca de cambios desgastada
- Eje de la horquilla de cambios doblado
- Horquillas de cambio desgastadas o dobladas
- Brazo de tope del tambor de cambio roto
  - NC700X/XA/S/SA (página 11-16)
  - NC700XD/SD (página 12-112)
- Resorte de retorno del brazo del tope del tambor de cambio roto
  - NC700X/XA/S/SA (página 11-16)
  - NC700XD/SD (página 12-112)
- Resorte de retorno del eje de cambio de marchas roto
  - NC700X/XA/S/SA (página 11-16)
  - NC700XD/SD (página 12-112)

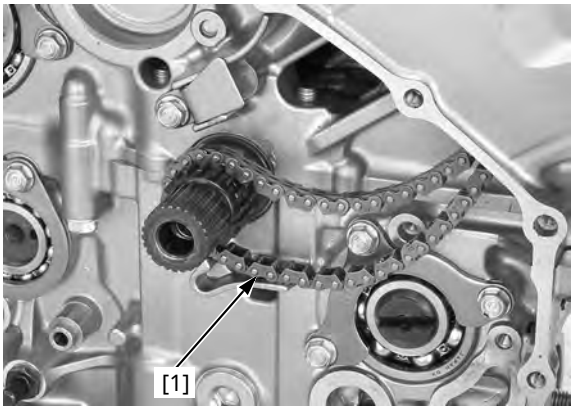
Ruido excesivo del motor

- Engranaje de transmisión desgastado o dañado
- Cojinetes de transmisión desgastados o dañados

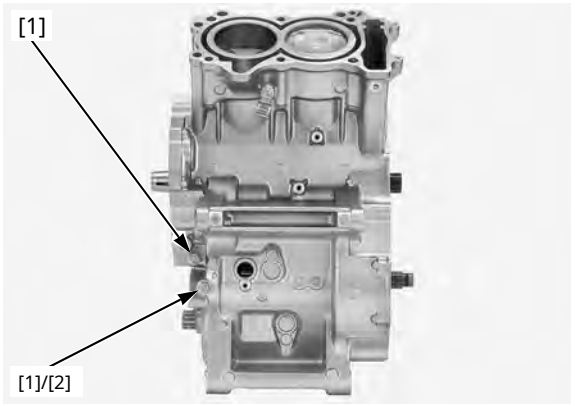
SEPARACIÓN DEL CÁRTER

Para obtener información de servicio para la extracción de las piezas necesarias antes de separar el cárter (página 14-4).

Retire la cadena de distribución [1] del cigüeñal.

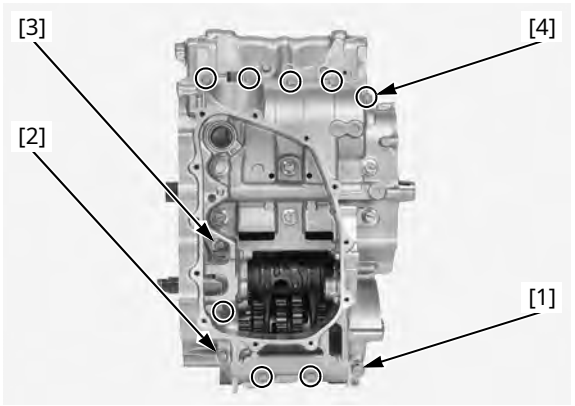


Retire los pernos de 8 mm del cárter [1] y la arandela de sellado [2].



Coloque el motor boca abajo.

Afloje el perno de 10 mm del cárter [1], los pernos de 8 mm [2], los pernos de 8 x 45 mm [3] y los pernos de 6 mm [4] en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos, y retire los pernos.

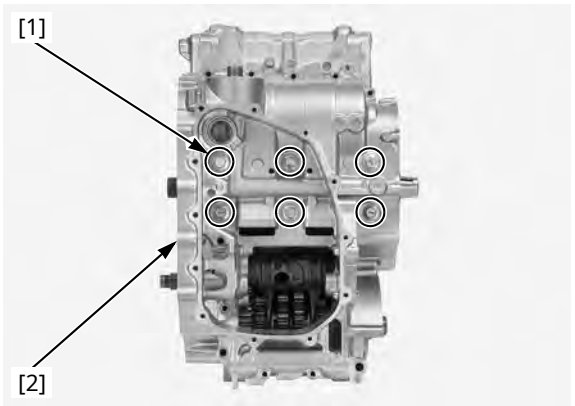


Afloje el perno del muñón principal del cárter [1] en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos y retírelos.

Separe el cárter inferior [2] del cárter superior.

NOTE:

No manipule las mitades del cárter con un destornillador.

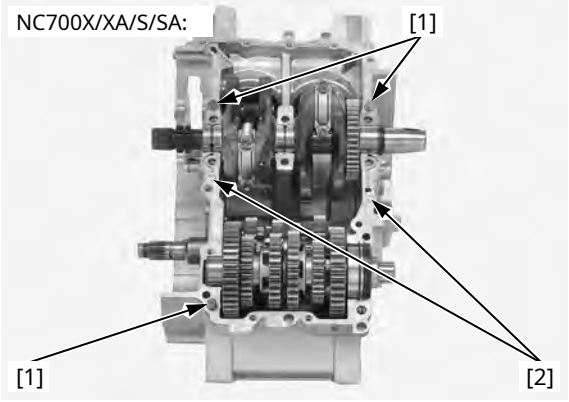


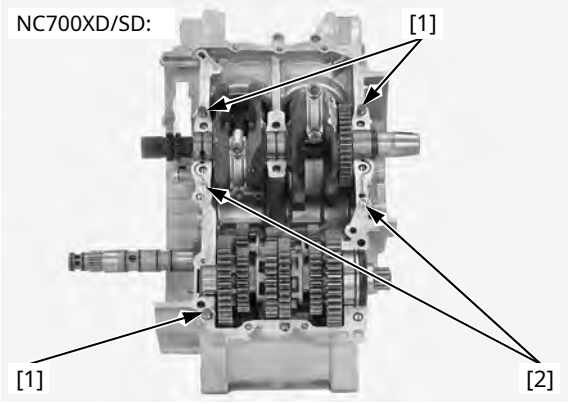
Retire los pasadores guía [1] y los orificios de aceite [2].

Limpie cualquier sellador de la superficie de contacto del cárter.

Limpie a fondo los orificios de aceite con disolvente.

Revise los orificios de aceite en busca de obstrucciones y reemplácelos si es necesario.





TRANSMISIÓN (NC700X/XA/S/SA)

EXTRACCIÓN/DESMONTAJE

EJE PRINCIPAL/EJE CONTRARIO

Separe las mitades del cárter (página 14-7).

Retire el conjunto del contraeje [1].

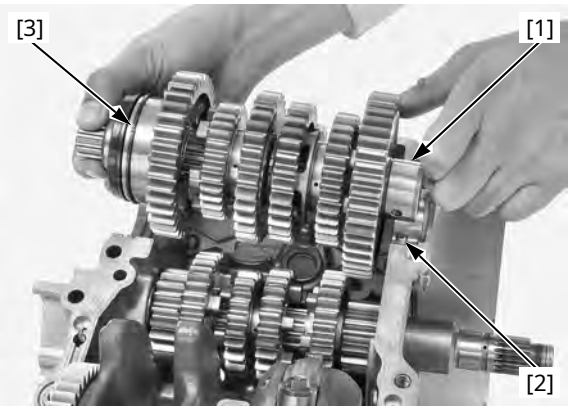
Retire el pasador guía [2] y el anillo de ajuste del cojinete del contraeje [3].

Desmonte el conjunto de la contraflecha. Limpie a fondo

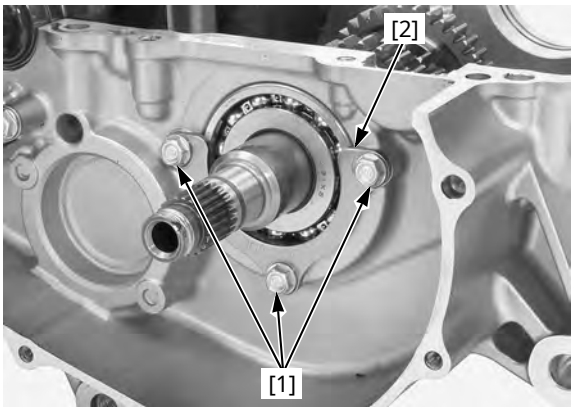
todas las piezas desmontadas en disolvente.

NOTE:

- Lleve un registro de las piezas desmontadas (engranajes, bujes, arandelas y anillos elásticos) deslizándolas sobre una herramienta o un trozo de alambre.
- No expanda el anillo elástico más de lo necesario para retirarlo. Para quitar un anillo elástico, expanda el anillo elástico y sáquelo usando el engranaje detrás de él.



Retire los pernos de la placa de fijación del cojinete del eje principal [1] y la placa de fijación [2].



Retire el cojinete del eje principal derecho [1] del cárter superior.



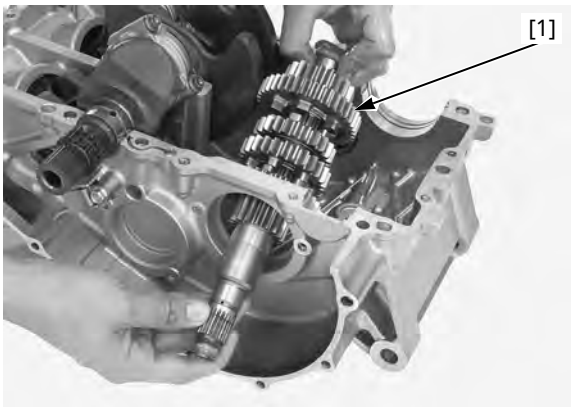
Retire el conjunto del eje principal [1].

Desmonte el conjunto del eje principal.

Limpie a fondo todas las piezas desmontadas en disolvente.

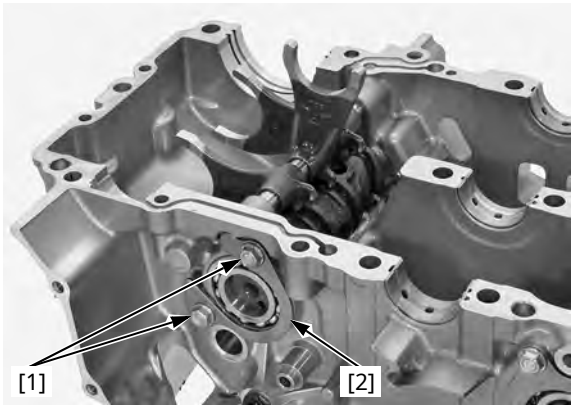
NOTE:

- Lleve un registro de las piezas desmontadas (engranajes, bujes, arandelas y anillos elásticos) deslizándolas sobre una herramienta o un trozo de alambre.
- No expanda el anillo elástico más de lo necesario para retirarlo. Para quitar un anillo elástico, expanda el anillo elástico y sáquelo usando el engranaje detrás de él.

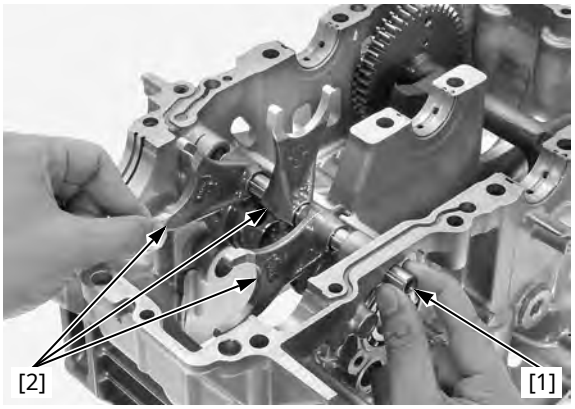


TAMBOR DE CAMBIO/HORQUILLA DE CAMBIO

Retire los pernos de la placa de fijación del cojinete del tambor de cambio [1] y la placa de fijación [2].



Retire el eje de la horquilla [1] y las horquillas de cambio [2].



Retire el tambor de cambio [1] y el cojinete del tambor de cambio [2].



INSPECCIÓN

TAMBOR DE CAMBIO/HORQUILLA DE CAMBIO

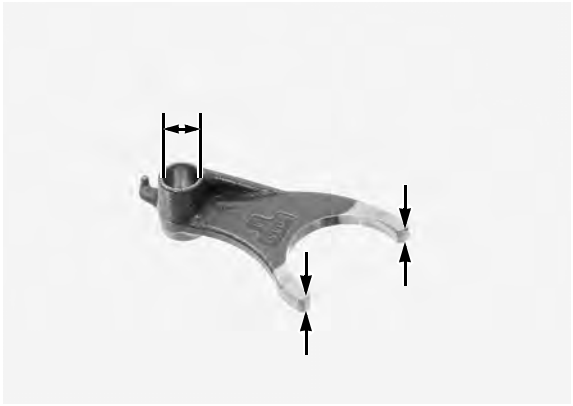
Revise el pasador de guía de la horquilla de cambios en busca de desgaste anormal o daño.

Mida el ID de la horquilla de cambios **LÍMITE DE**

SERVICIO: 12,03 mm (0,474 pulg.)

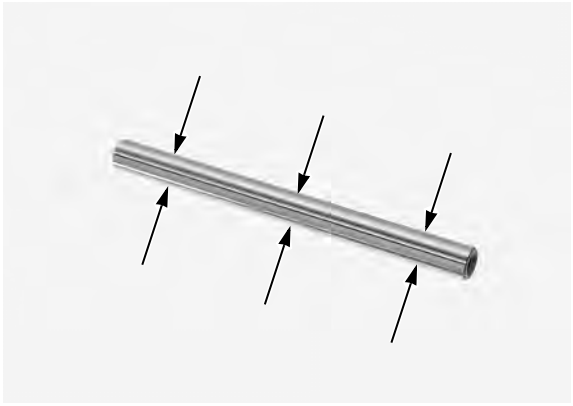
Mida el grosor de la garra de la horquilla de cambios.

LÍMITE DE SERVICIO: 5,9 mm (0,23 pulg.)



Mida el diámetro exterior del eje de la horquilla de cambios

LÍMITE DE SERVICIO: 11,95 mm (0,470 pulg.)



Inspeccione las ranuras de guía del tambor de cambios para ver si hay desgaste o daños anormales.

Gire la pista exterior del cojinete del tambor de cambios con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

También verifique que la pista interior del cojinete encaje firmemente en el tambor de cambio.

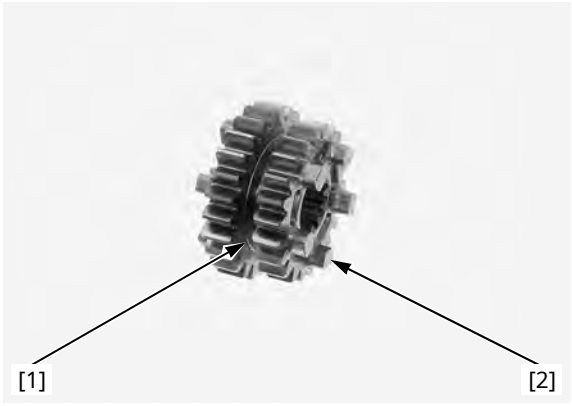
Reemplace el rodamiento si la pista interior no gira suave o silenciosamente, o si la pista interior encaja flojamente en el tambor de cambio.



TRANSMISIÓN

Revise la ranura de la palanca de cambios [1] y los dientes del engranaje [2] en busca de desgaste anormal o daños.

Revise los orificios para perros y los dientes en busca de desgaste o daños anormales.



Mida el ID de cada engranaje.

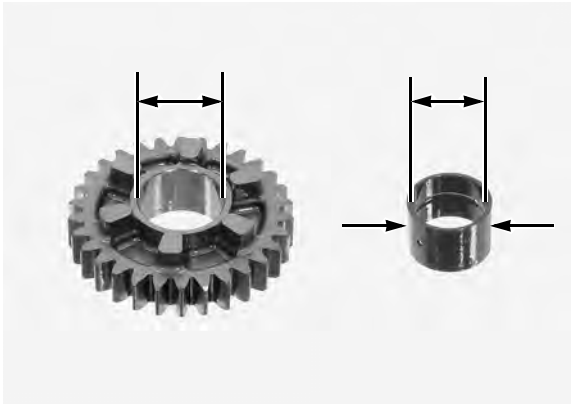
LÍMITES DEL SERVICIO:

M5, M6, C1: 28,04 mm (1,104 pulgadas)
C2, C3, C4: 31,04 mm (1,222 pulgadas)

Mida el diámetro exterior de cada buje de engranaje.

LÍMITES DEL SERVICIO:

M5, M6: **27,94 mm (1,100 pulgadas)**
C2, C3, C4: **30,93 mm (1,218 pulgadas)**



Mida el ID de cada buje de engranaje.

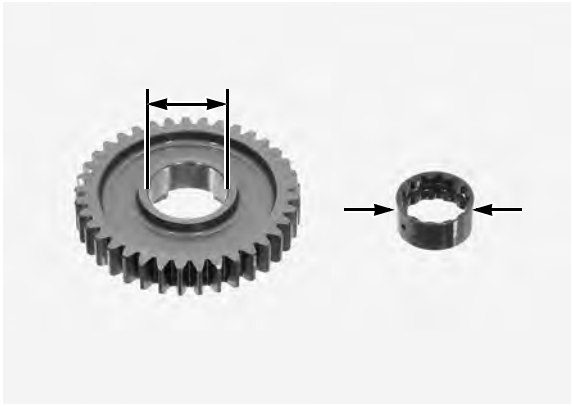
LÍMITES DEL SERVICIO:

M5: 25,04 mm (0,986 pulgadas)
C2: 28,02 mm (1,103 pulgadas)

Calcule la holgura del engranaje al buje.

LÍMITES DEL SERVICIO:

M5, M6: 0,08 mm (0,003 pulg.)
C2: **0,10 mm (0,004 pulgadas)**
C3, C4: **0,11 mm (0,004 pulgadas)**



Revise el eje principal y el contraeje en busca de desgaste anormal o daño.

Mida el diámetro exterior del eje principal en el buje M5.

LÍMITE DE SERVICIO: 24,95 mm (0,982 pulg.)

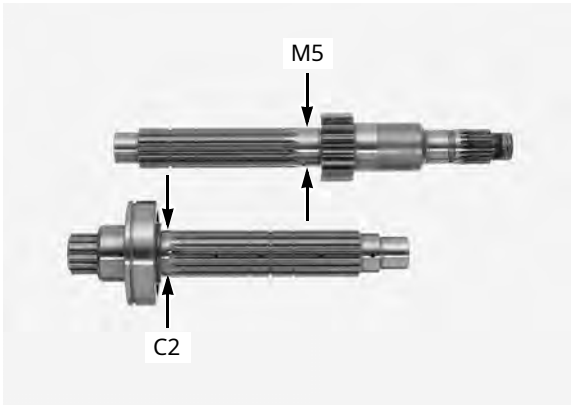
Mida el DE de la contraflecha en el buje C2.

LÍMITE DE SERVICIO: 27,95 mm (1,100 in)

Calcule la holgura entre el buje del engranaje y el eje.

LÍMITES DEL SERVICIO:

M5: 0,09 mm (0,004 pulgadas)
C2: 0,06 mm (0,002 pulgadas)



COJINETE DEL EJE PRINCIPAL

Instale temporalmente el cojinete del eje principal derecho [1] en el eje principal.

Gire la pista exterior del cojinete del eje principal derecho con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

También verifique que la pista interior del cojinete encaje firmemente en el eje principal.

Reemplace el rodamiento si la pista interior no gira suave o silenciosamente, o si la pista interior encaja flojamente en el eje principal.

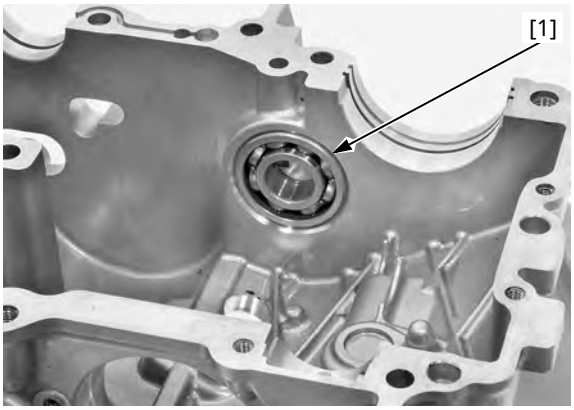


Gire la pista interior del cojinete del eje principal izquierdo [1] con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

Compruebe también que la pista exterior del cojinete encaje firmemente en el cárter superior.

Reemplace el rodamiento (página 14-12) si la pista interior no gira suave o silenciosamente, o si la pista exterior encaja flojamente en el cárter.



COJINETE CONTRAEJE

Gire la pista exterior del cojinete del contraeje [1] con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

También verifique que la pista interior del cojinete encaje firmemente en el contraeje.

Reemplace la contraflecha, el collarín y el cojinete como un conjunto, si la pista no gira suave o silenciosamente, o si la pista interna encaja flojamente en la contraflecha.

NOTE:

El cojinete del contraeje no se puede reemplazar. Si el cojinete de la contraflecha está defectuoso, reemplace la contraflecha como un conjunto.



COJINETE DEL EJE PRINCIPAL IZQUIERDO

REEMPLAZO

Elimina lo siguiente:

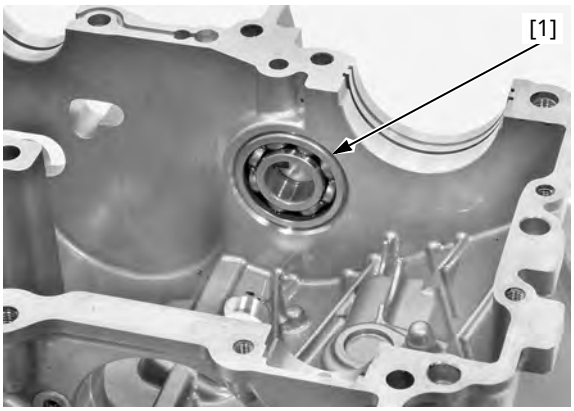
– Cigüeñal (página 15-5)
– Pistón (página 15-14)
– Contraeje/eje principal (página 14-8)

Para evitar quemaduras, use guantes gruesos cuando manipule el cárter superior calentado.

No use una antorcha para calentar el cárter superior; puede causar deformaciones.

Caliente el cárter superior a 80 °C (176 °F) de manera uniforme con una pistola de aire caliente.

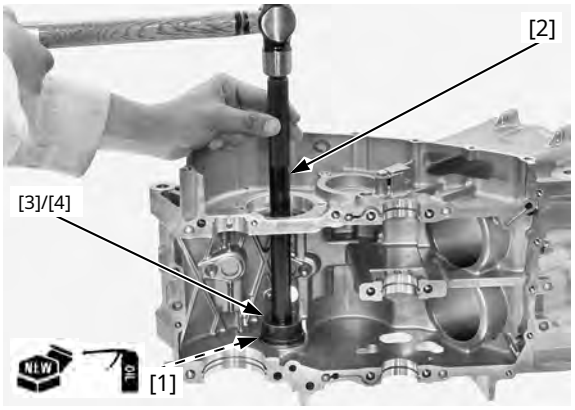
Golpee ligeramente el cárter superior y retire el cojinete del eje principal izquierdo [1].



Aplique aceite de motor a un nuevo cojinete del eje principal izquierdo [1].

Conducir en un nuevo teniendo en cuenta con la marca lado mirando hacia el interior de la caja del cigüeñal.

Introduzca el cojinete del eje principal izquierdo en la parte superior cárter hasta que esté completamente asentado utilizando las herramientas especiales.



HERRAMIENTAS:

Impulsor, 15 x 280L [2]	**07949-3710001**
Accesorio, 42 x 47 mm [3]	**07746-0010300**
Piloto, 20 mm [4]	**07746-0040500**

Instale las piezas desmontadas en el orden inverso al desmontaje.

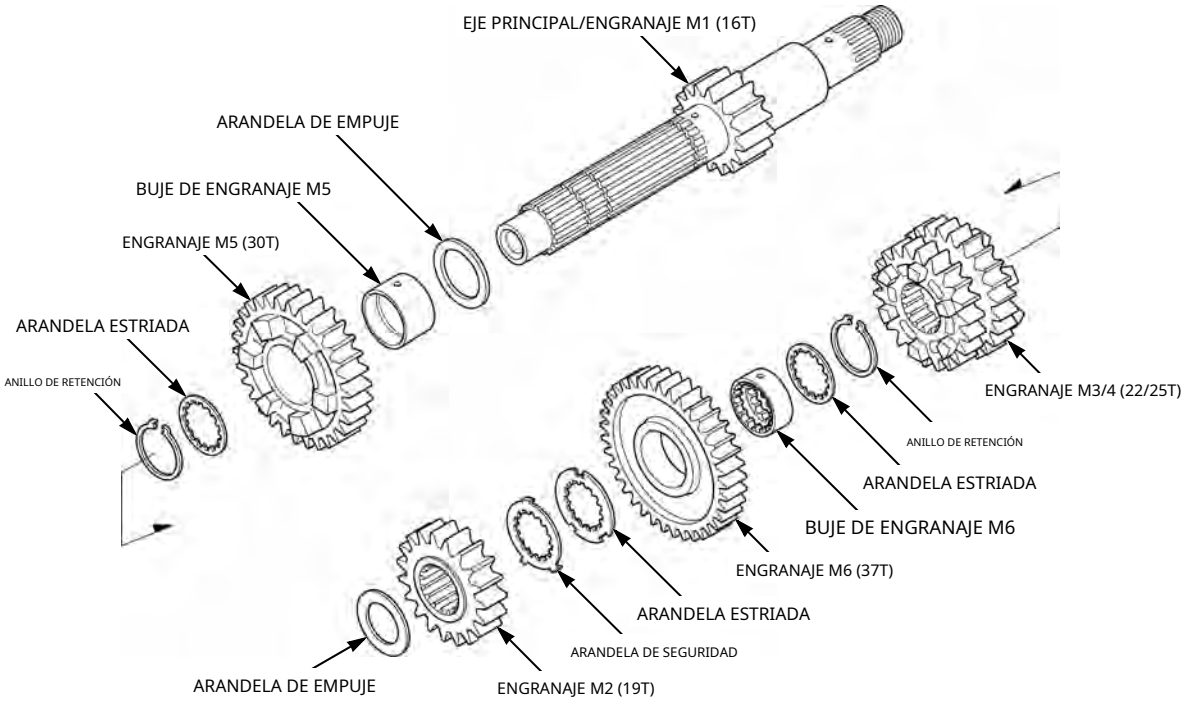
CONJUNTO DE TRANSMISIÓN

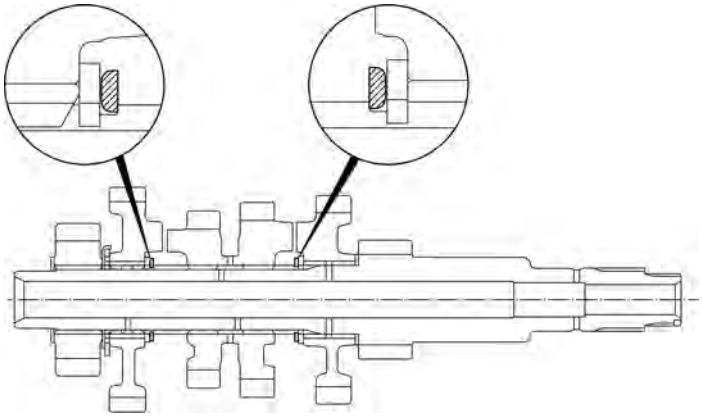
Limpie todas las piezas con disolvente y séquelas bien.

Aplique aceite de motor a los dientes del engranaje, la superficie giratoria y el cojinete.

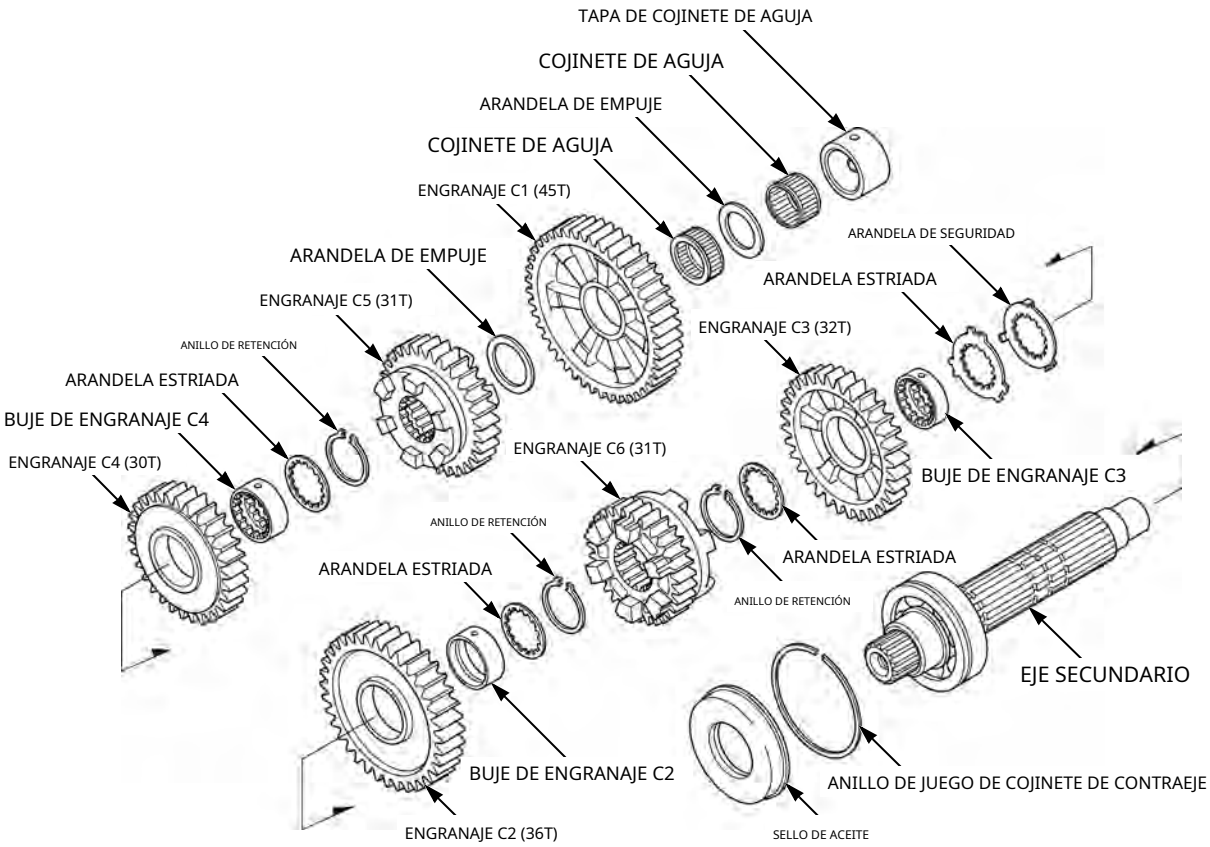
Aplique una solución de aceite de molibdeno a la superficie exterior del casquillo estriado, las superficies interior y exterior del casquillo y las ranuras de la horquilla de cambios.

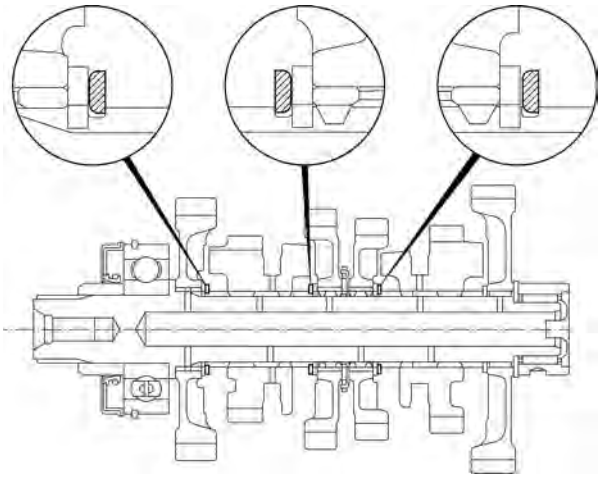
Ensamble el eje principal y el contraeje. **EJE PRINCIPAL**





EJE SECUNDARIO

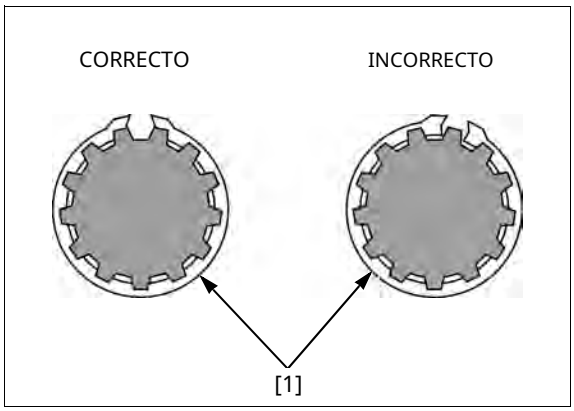




Ensamble los engranajes y ejes de transmisión.

NOTE:

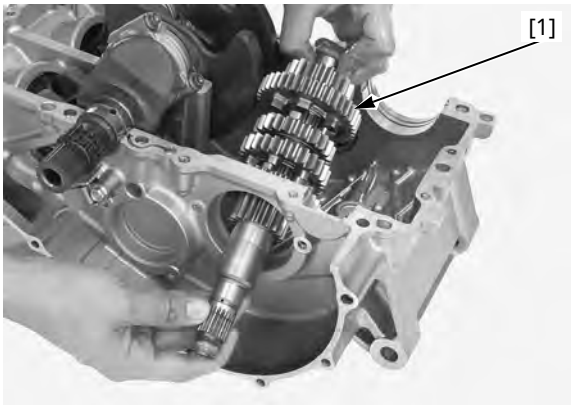
- Recubra cada engranaje con aceite de motor limpio y verifique que se mueva con suavidad.
- Alinee las lengüetas de la arandela de seguridad con las ranuras de la arandela estriada.
- Instale siempre las arandelas de empuje y los anillos elásticos con el borde achaflanado (enrollado) de espaldas a la carga de empuje.
- Instale los anillos elásticos [1] de modo que el espacio del extremo se alinee con la ranura de las estrías.
- Asegúrese de que los anillos elásticos estén completamente asentados en la ranura del eje después de instalarlos.



INSTALACIÓN

EJE PRINCIPAL/EJE CONTRARIO

Instale el conjunto del eje principal [1] en el cárter superior.

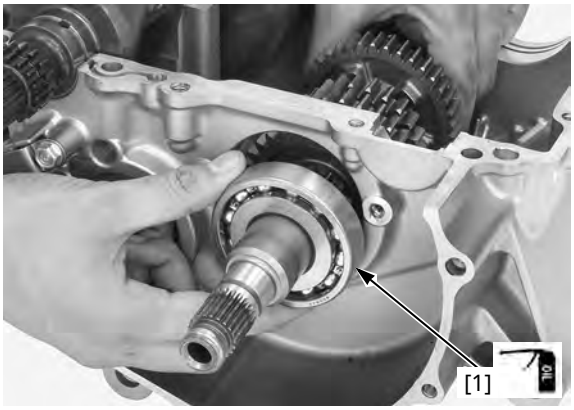


Aplique aceite de motor al cojinete derecho del eje principal [1].

Instale el cojinete del eje principal derecho en el cárter superior.

NOTE:

Instale el cojinete en el cárter con el lado marcado hacia afuera.

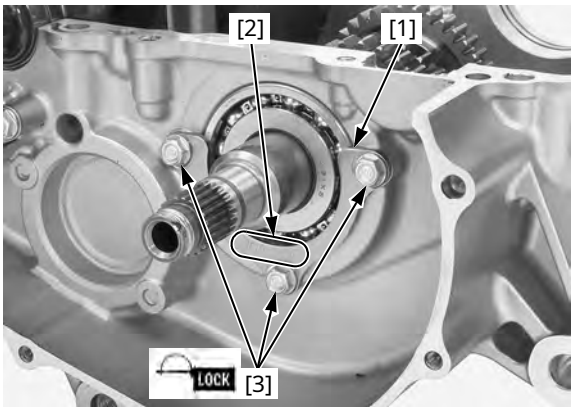


Aplique agente de bloqueo a las roscas de los pernos de la placa de ajuste del cojinete del eje principal (página 14-6).

Instale la placa de fijación del cojinete del eje principal [1] con su marca "OUT SIDE" [2] mirando hacia afuera.

Instale y apriete los pernos de la placa de ajuste del cojinete del eje principal [3] al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



Instale el pasador guía [1] en el orificio superior del cárter.

Instale el anillo de ajuste del cojinete de la contraflecha [2] en la ranura del cojinete de la contraflecha.

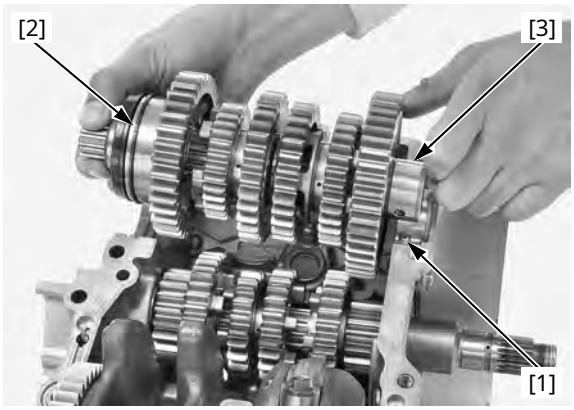
Instale el conjunto del contraeje [3].

NOTE:

- Alinee el orificio de la tapa del cojinete de agujas con el pasador guía.
- Alinee el anillo de fijación con la ranura superior del cárter.

Instale el tambor de cambio/horquilla de cambio

(página 14-16). Monte el cárter (página 14-28).



TAMBOR DE CAMBIO/HORQUILLA DE CAMBIO

Aplique aceite de motor al cojinete del tambor de cambios [1].

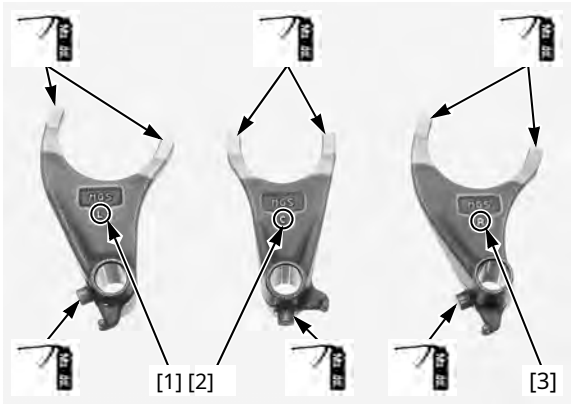
Instale el tambor de cambio [2] y el cojinete del tambor de cambio en el cárter inferior.



Las horquillas de cambio tienen las siguientes marcas de identificación:

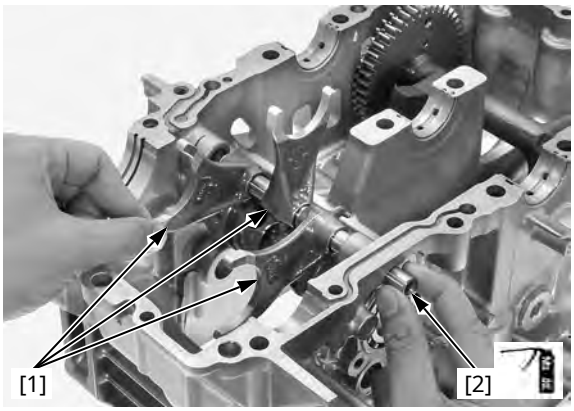
– Marca "L" [1]: horquilla de cambio izquierda
– Marca "C" [2]: horquilla de cambio central
– Marca "R" [3]: horquilla de cambio a la derecha

Aplique una solución de aceite de molibdeno al área de guía de la horquilla de cambios y al pasador de guía.



Aplique una solución de aceite de molibdeno a la superficie exterior del eje de la horquilla de cambios.

Instale las horquillas de cambio [1] en las ranuras de guía del tambor de cambio con las marcas de identificación mirando hacia el lado derecho del motor e inserte el eje de la horquilla [2].



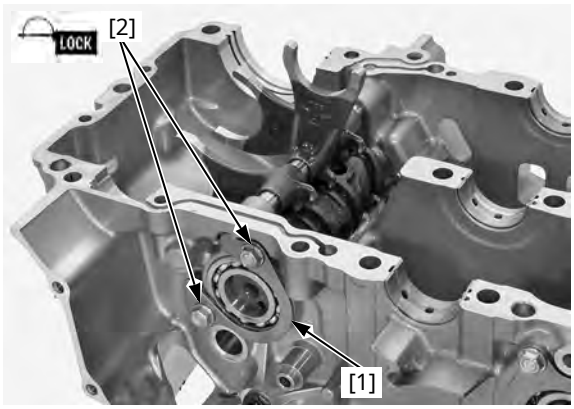
Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de la placa de ajuste del cojinete del tambor de cambio (página 14-6).

Instale la placa de fijación [1] y los pernos de la placa de fijación del cojinete del tambor de cambio [2].

Apriete los pernos de la placa de fijación del cojinete del tambor de cambio al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Instale el eje principal/eje secundario (página 14-15). Monte el cárter (página 14-28).



TRANSMISIÓN (NC700XD/SD)

EXTRACCIÓN/DESMONTAJE

EJE PRINCIPAL/EJE CONTRARIO

Separe las mitades del cárter (página 14-7).

Retire el conjunto del contraeje [1].

Retire el pasador guía [2] y el anillo de ajuste del cojinete del contraeje [3].

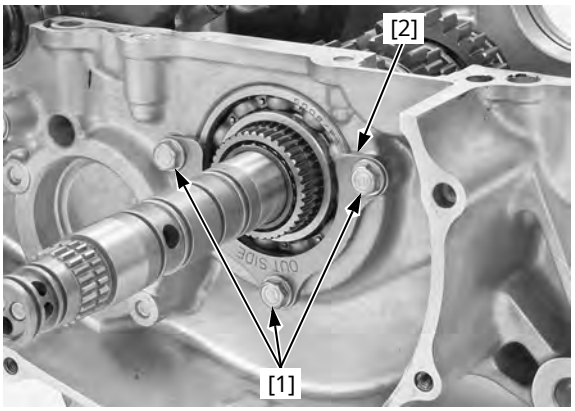


Desmonte el conjunto de la contraflecha. Limpie a fondo todas las piezas desmontadas en disolvente.

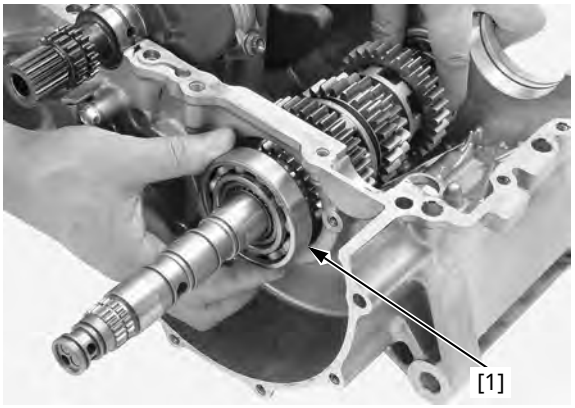
NOTE:

- Lleve un registro de las piezas desmontadas (engranajes, bujes, arandelas y anillos elásticos) deslizándolas sobre una herramienta o un trozo de alambre.
- No expanda el anillo elástico más de lo necesario para retirarlo. Para quitar un anillo elástico, expanda el anillo elástico y sáquelo usando el engranaje detrás de él.

Retire los pernos de la placa de fijación del cojinete del eje principal [1] y la placa de fijación [2].



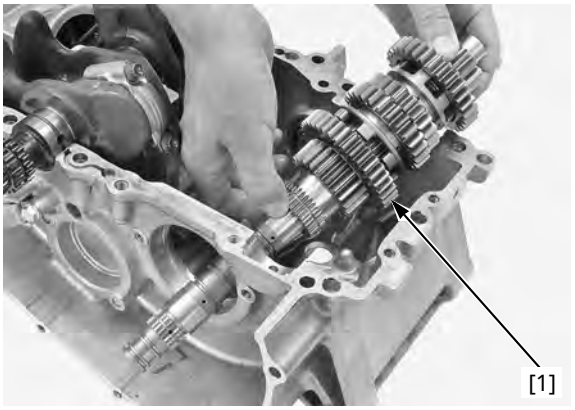
Retire el cojinete del eje principal derecho [1] del cárter superior.



Retire el conjunto del eje principal [1].

Desmonte el conjunto del eje principal.

Limpie a fondo todas las piezas desmontadas en disolvente.

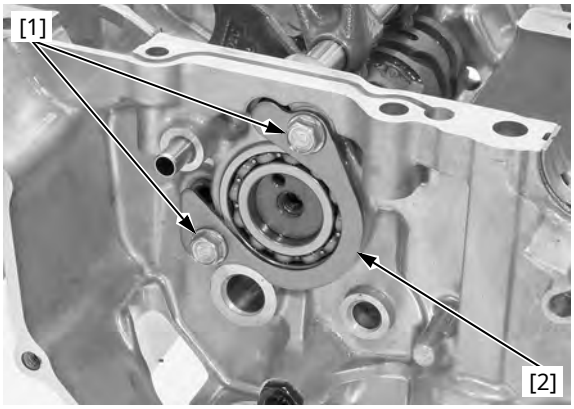


NOTE:

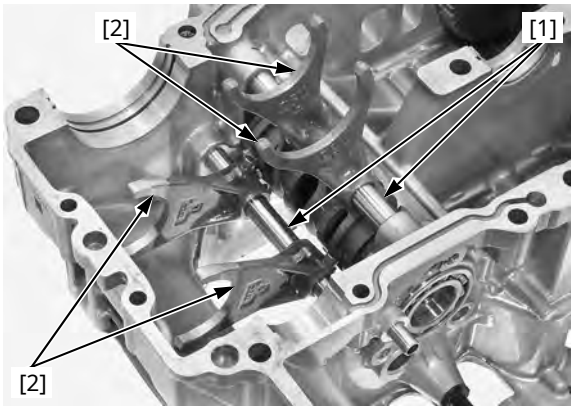
- Lleve un registro de las piezas desmontadas (engranajes, bujes, arandelas y anillos elásticos) deslizándolas sobre una herramienta o un trozo de alambre.
- No expanda el anillo elástico más de lo necesario para retirarlo. Para quitar un anillo elástico, expanda el anillo elástico y sáquelo usando el engranaje detrás de él.

TAMBOR DE CAMBIO/HORQUILLA DE CAMBIO

Retire los pernos de la placa de fijación del cojinete del tambor de cambio [1] y la placa de fijación [2].



Retire los ejes de las horquillas [1] y las horquillas de cambio [2].



Retire el tambor de cambio [1] y el cojinete del tambor de cambio [2].



INSPECCIÓN

TAMBOR DE CAMBIO/HORQUILLA DE CAMBIO

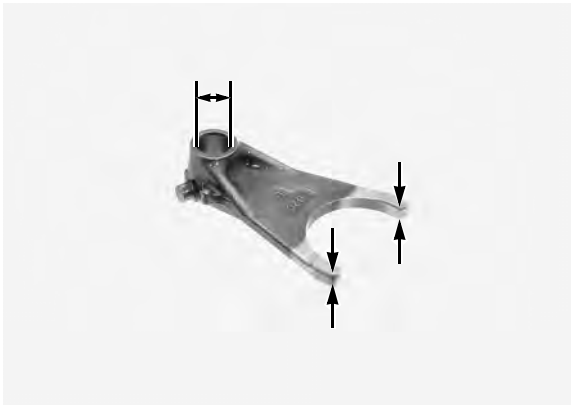
Revise el pasador de guía de la horquilla de cambios en busca de desgaste anormal o daño.

Mida el ID de la horquilla de cambios **LÍMITE DE**

SERVICIO: 12,03 mm (0,474 pulg.)

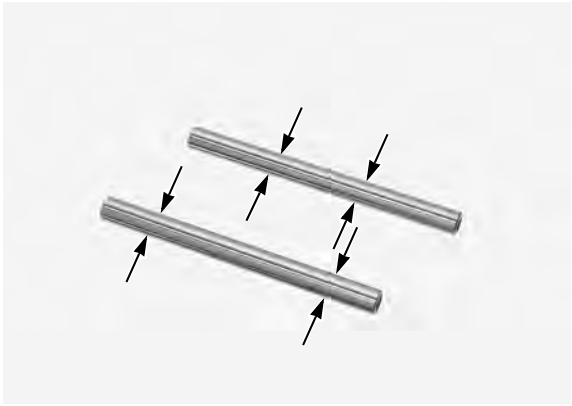
Mida el grosor de la garra de la horquilla de cambios.

LÍMITE DE SERVICIO: 5,9 mm (0,23 pulg.)



Mida el diámetro exterior del eje de la horquilla de cambios

LÍMITE DE SERVICIO: 11,95 mm (0,470 pulg.)



Inspeccione las ranuras de guía del tambor de cambios para ver si hay desgaste o daños anormales.

Gire la pista exterior del cojinete del tambor de cambios con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

Reemplace el rodamiento si la pista exterior no gira suave o silenciosamente.



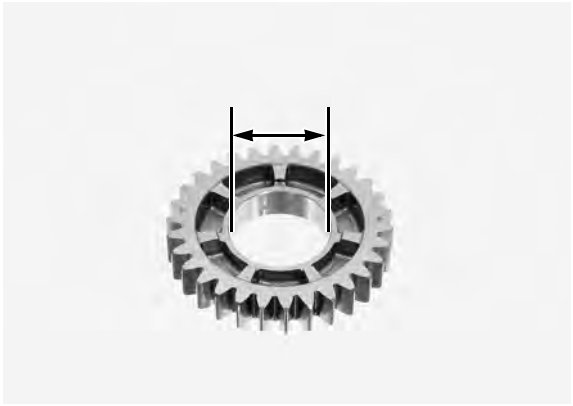
TRANSMISIÓN

Revise la ranura de la palanca de cambios y los dientes del engranaje en busca de desgaste o daños anormales.

Revise los orificios para perros y los dientes del engranaje en busca de desgaste o daños anormales.



Mida el ID de cada engranaje.



LÍMITES DEL SERVICIO:

M5: 33,04 mm (1,301 pulgadas)
M6: 43,04 mm (1,694 pulgadas)
C1: 31,06 mm (1,223 pulgadas)
C2: 25,03 mm (0,985 pulgadas)
C3, C4: 31,04 mm (1,222 pulgadas)

Mida el diámetro exterior de cada buje de engranaje.

LÍMITES DEL SERVICIO:

M5: 32,93 mm (1,296 pulgadas)
M6 42,93 mm (1,690 pulgadas)
C1: 30,94 mm (1,218 pulgadas)
C2: 24,94 mm (0,982 pulgadas)
C3, C4: 30,93 mm (1,218 pulgadas)

Calcule la holgura del engranaje al buje.



LÍMITES DEL SERVICIO:

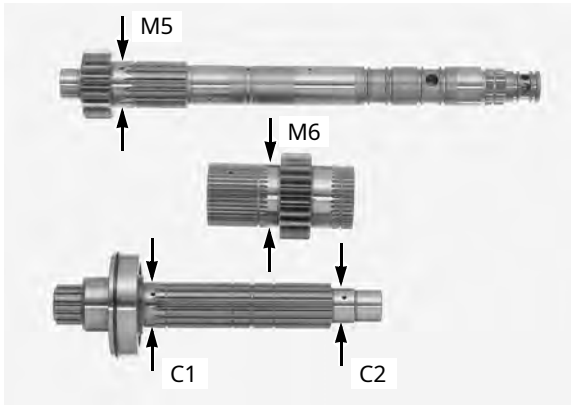
M5: 0,10 mm (0,004 pulg.)
M6: 0,11 mm (0,004 pulg.)
C1: 0,10 mm (0,004 pulg.)
C2: 0,09 mm (0,004 pulg.)
C3, C4: 0,11 mm (0,004 pulg.)

Mida el ID de cada buje de engranaje.

LÍMITES DEL SERVICIO:

M5: 30,03 mm (1,182 pulgadas)
M6: 40,038 mm (1,5763 pulgadas)
C1: 28,04 mm (1,104 pulgadas)
C2: 22,02 mm (0,867 pulgadas)

Revise las flechas principales y la contraflecha para ver si tienen desgaste anormal o daños.



Mida el diámetro exterior del eje principal interior en el buje M5.

LÍMITE DE SERVICIO: 29,93 mm (1,178 in)

Mida el diámetro exterior del eje principal exterior en el buje M6.

LÍMITE DE SERVICIO: 39,965 mm (1,5734 in)

Mida el DE de la contraflecha en el buje C1 y C2.

LÍMITES DEL SERVICIO:

C1: 27,95 mm (1,100 pulgadas)
C2: 21,94 mm (0,864 pulgadas)

Calcule la holgura entre el buje del engranaje y el eje.

LÍMITES DEL SERVICIO:

M5: 0,09 mm (0,004 pulgadas)
M6: 0,10 mm (0,004 pulgadas)
C1: 0,08 mm (0,003 pulgadas)
C2: 0,08 mm (0,003 pulgadas)

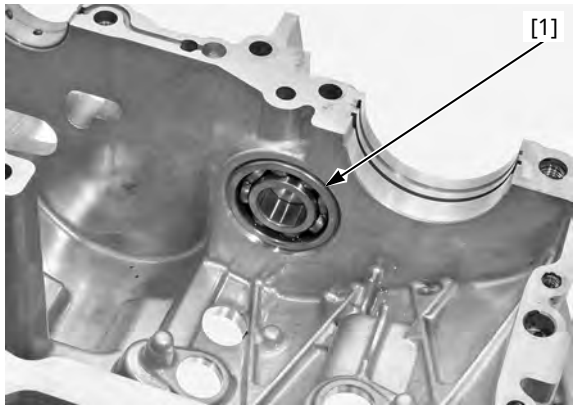
COJINETE DEL EJE PRINCIPAL

Gire la pista interior del cojinete del eje principal izquierdo [1] con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

Compruebe también que la pista exterior del cojinete encaje firmemente en el cárter superior.

Reemplace el rodamiento (página 14-21) si la pista interior no gira suave o silenciosamente, o si la pista exterior encaja flojamente en el cárter.



COJINETE CONTRAEJE

Gire la pista exterior del cojinete del contraeje [1] con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

También verifique que la pista interior del cojinete encaje firmemente en el contraeje.

Reemplace la contraflecha, el collarín y el cojinete como un conjunto, si la pista exterior no gira suave o silenciosamente, o si la pista interior encaja flojamente en la contraflecha.



COJINETE DEL EJE PRINCIPAL IZQUIERDO

REEMPLAZO

Elimina lo siguiente:

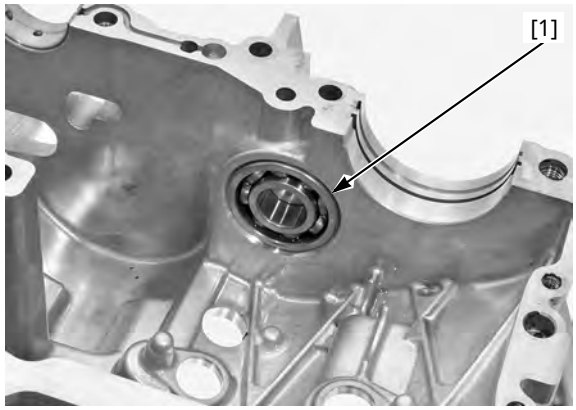
– Cigüeñal (página 15-5)
– Pistones/bielas (página 15-14)

Para evitar quemaduras, use guantes gruesos cuando manipule el cárter superior calentado.

No use una antorcha para calentar el cárter superior; puede causar deformaciones.

Caliente el cárter superior a 80 °C (176 °F) de manera uniforme con una pistola de aire caliente.

Golpee ligeramente el cárter superior y retire el cojinete del eje principal izquierdo [1].



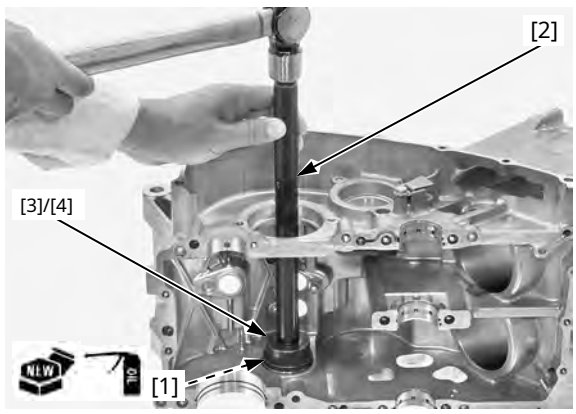
Aplique aceite de motor a un nuevo cojinete del eje principal izquierdo [1].

Conducir en un nuevo teniendo en cuenta con la marca lado mirando hacia el interior de la caja del cigüeñal.

Introduzca el cojinete del eje principal izquierdo en la parte superior cárter hasta que esté completamente asentado utilizando las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

Impulsor, 15 x 280L [2]	**07949-3710001**
Accesorio, 42 x 47 mm [3]	**07746-0010300**
Piloto, 20 mm [4]	**07746-0040500**



Instale lo siguiente:

– Pistones/bielas (página 15-20)
– Cigüeñal (página 15-6)

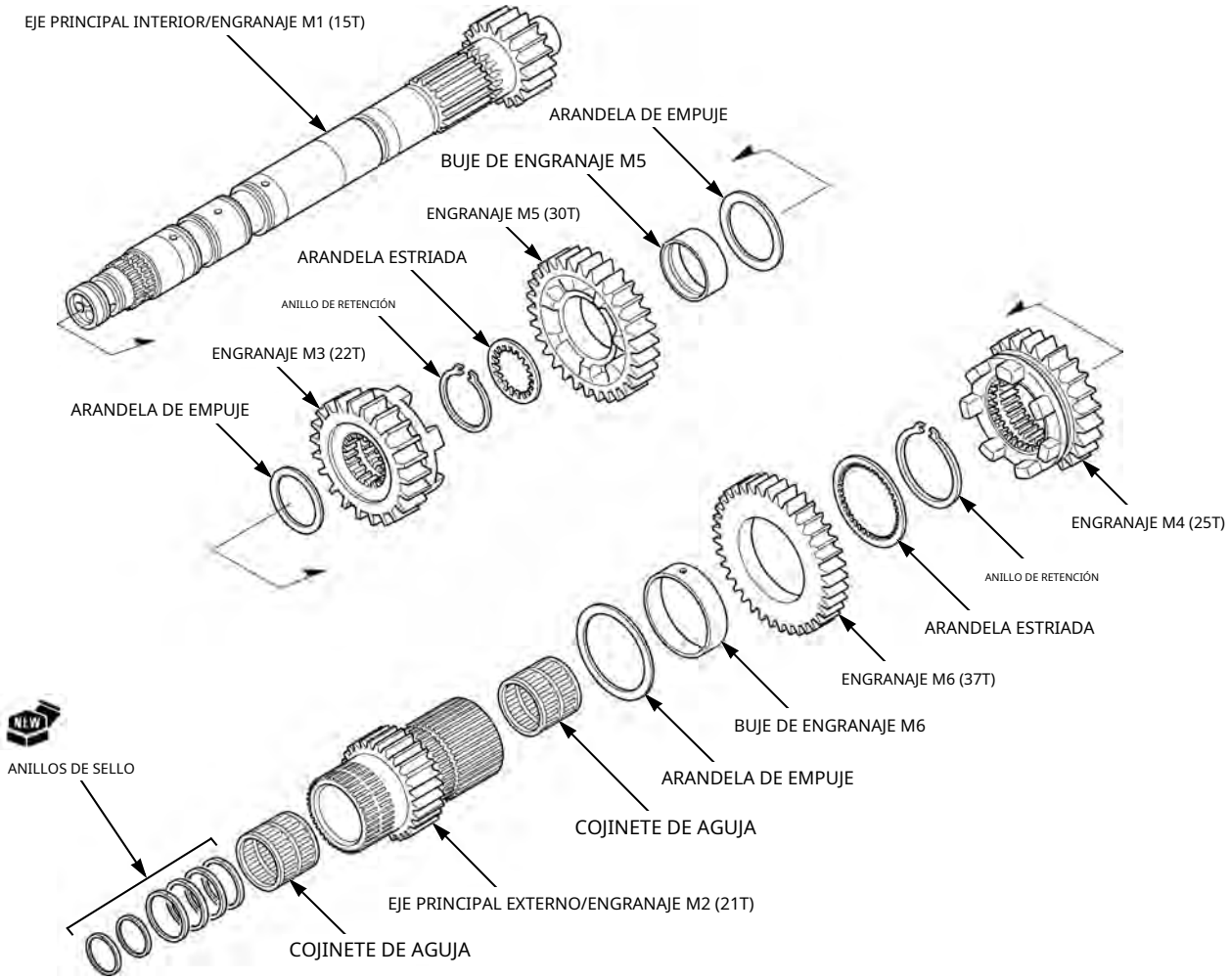
CONJUNTO DE TRANSMISIÓN

Limpie todas las piezas con disolvente y séquelas bien.

Aplique aceite de motor a los dientes del engranaje, la superficie giratoria y el cojinete.

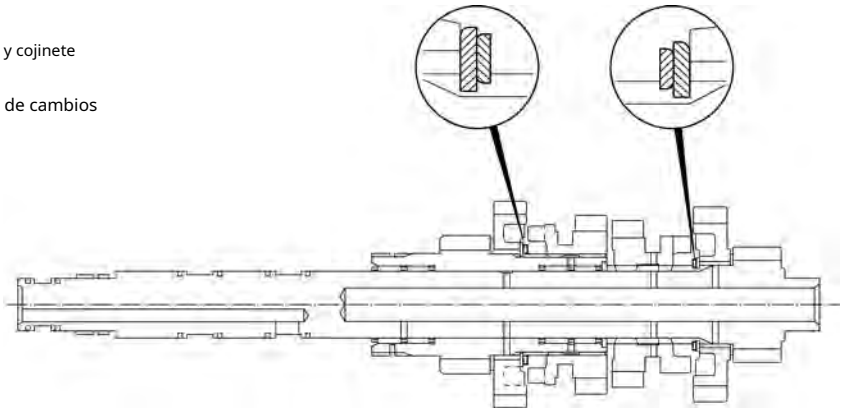
Aplique una solución de aceite de molibdeno a las superficies exteriores del casquillo estriado, las superficies interior y exterior del casquillo y las ranuras de la palanca de cambios.

Ensamble el eje principal y el contraeje. **EJE PRINCIPAL**

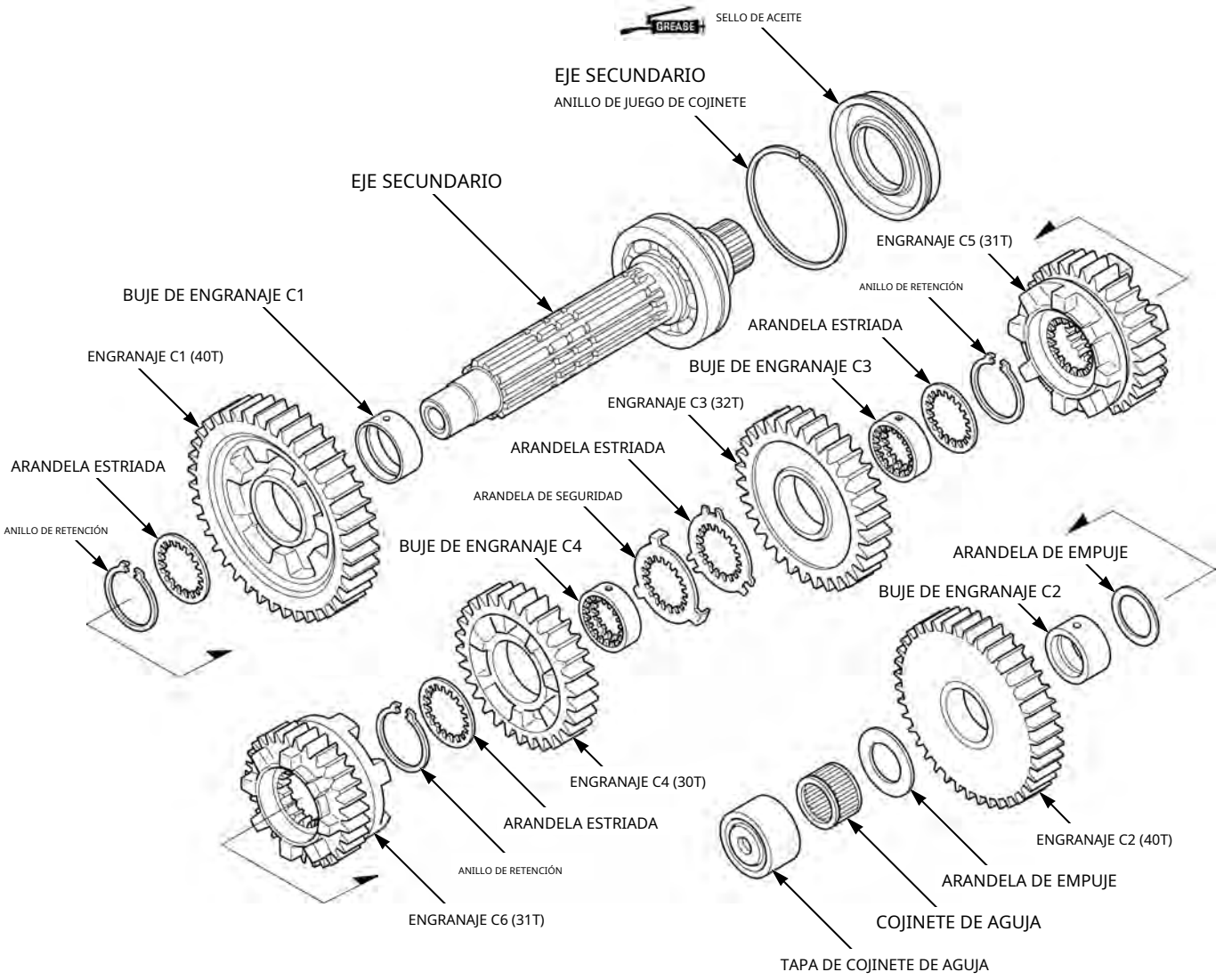


: Dientes de engranaje, superficies giratorias y cojinete

: Superficies de buje y ranuras de palanca de cambios

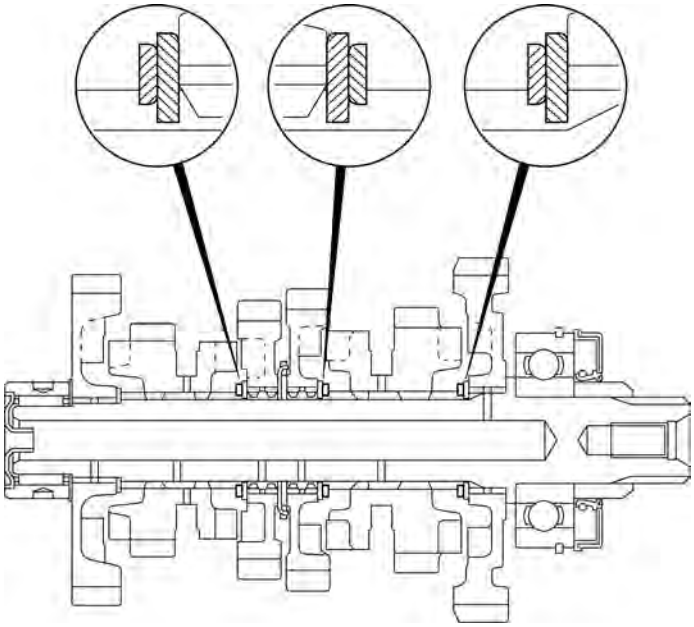


EJE SECUNDARIO



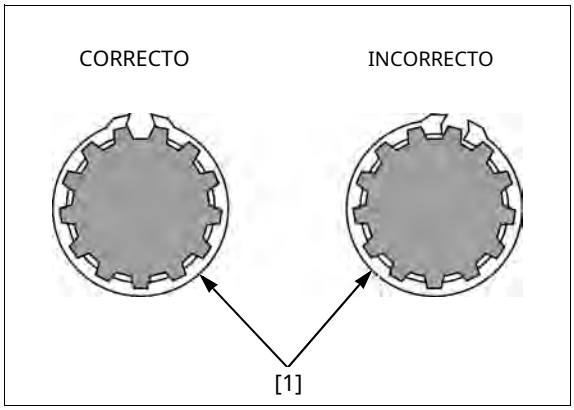
OIL : Dientes de engranaje, superficies giratorias y cojinete

MOLY : Superficies de buje y ranuras de palanca de cambios



NOTE:

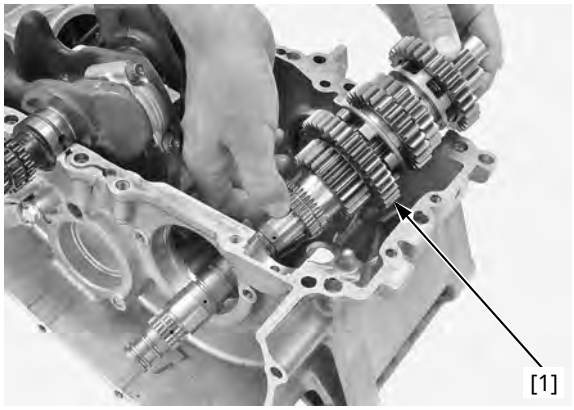
- Recubra cada engranaje con aceite de motor limpio y verifique que se mueva con suavidad.
- Alinee las lengüetas de la arandela de seguridad con las ranuras de la arandela estriada.
- Instale siempre las arandelas de empuje y los anillos elásticos con el borde achaflanado (enrollado) de espaldas a la carga de empuje.
- Instale los anillos elásticos [1] de modo que el espacio del extremo se alinee con la ranura de las estrías.
- Asegúrese de que los anillos elásticos estén completamente asentados en la ranura del eje después de instalarlos.



INSTALACIÓN

EJE PRINCIPAL/EJE CONTRARIO

Instale el conjunto del eje principal [1] en el cárter superior.

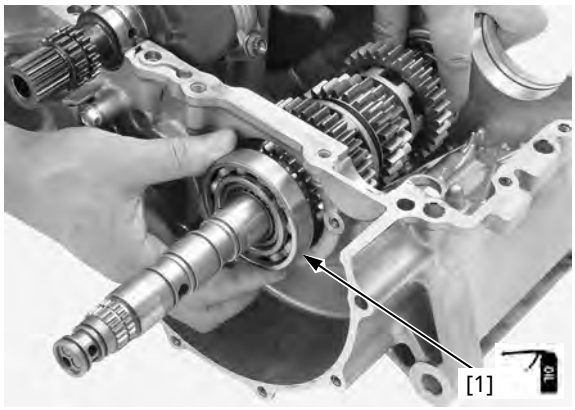


Aplique aceite de motor al cojinete derecho del eje principal [1].

Instale el cojinete del eje principal derecho en el cárter superior.

NOTE:

Instale el cojinete en el cárter con el lado marcado hacia afuera.

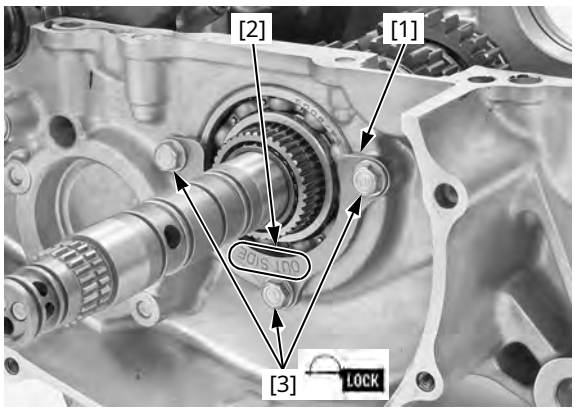


Aplique agente de bloqueo a las roscas de los pernos de la placa de ajuste del cojinete del eje principal (página 14-6).

Instale la placa de fijación del cojinete del eje principal [1] con su marca "OUT SIDE" [2] mirando hacia afuera.

Instale y apriete los pernos de la placa de ajuste del cojinete del eje principal [3] al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



Instale el pasador guía [1] en el orificio superior del cárter.

Instale el anillo de ajuste del cojinete de la contraflecha [2] en la ranura del cojinete de la contraflecha.

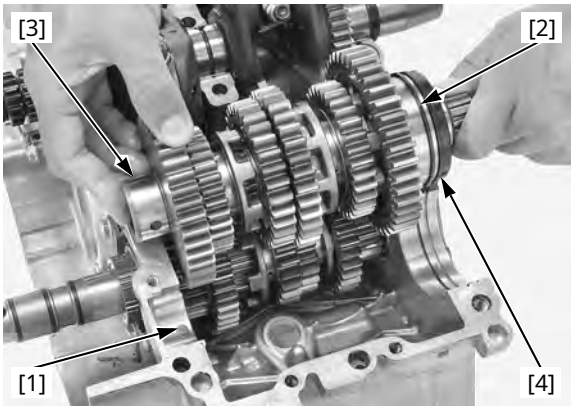
Instale el conjunto del contraeje [3].

NOTE:

- Alinee el orificio de la tapa del cojinete de agujas con el pasador guía.
- Alinee el anillo de fijación con la ranura superior del cárter.
- Alinee la brida del sello de aceite [4] con la ranura superior del cárter.

Instale el tambor de cambio/horquilla de cambio

(página 14-25). Monte el cárter (página 14-28).



TAMBOR DE CAMBIO/HORQUILLA DE CAMBIO

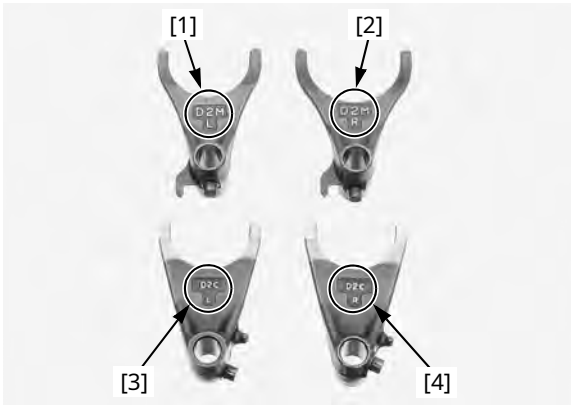
Aplique aceite de motor al cojinete del tambor de cambios [1].

Instale el tambor de cambio [2] y el cojinete del tambor de cambio en el cárter inferior.



Las horquillas de cambio tienen las siguientes marcas de identificación:

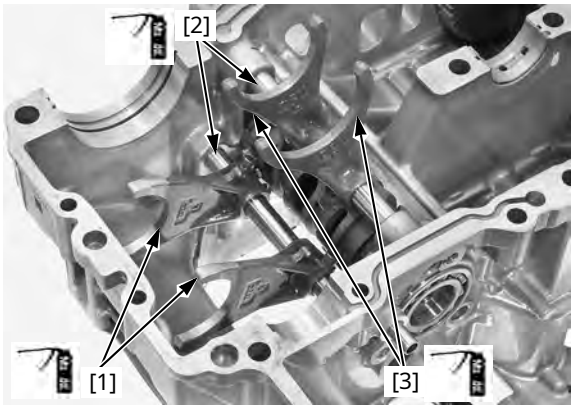
– Marca "D2M L" [1]: Horquilla de cambio izquierda del eje principal
– Marca "D2M R" [2]: Horquilla de cambio derecha del eje principal
– Marca "D2C L" [3]: Horquilla de cambio izquierda del contraeje
– Marca "D2C R" [4]: Horquilla de cambio derecha del contraeje



Aplique una solución de aceite de molibdeno a las superficies exteriores del eje de la horquilla de cambios, las garras de la horquilla de cambios y los pasadores de guía.

Instale las horquillas de cambio de la contraflecha [1] en las ranuras de guía exteriores del tambor de cambios con las marcas de identificación mirando hacia el lado derecho del motor e inserte el eje de la horquilla de cambios [2].

Instale las horquillas de cambio del eje principal [3] en las ranuras guía internas del tambor de cambios con las marcas de identificación mirando hacia el lado derecho del motor e inserte el eje de la horquilla de cambios.

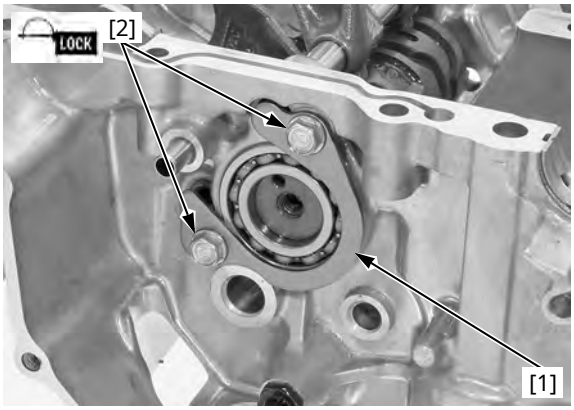


Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno de la placa de ajuste del cojinete del tambor de cambio (página 14-6).

Instale la placa de ajuste del cojinete del tambor de cambio [1] y los pernos [2]. Apriete los pernos al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Instale el eje principal/eje secundario (página 14-24). Monte el cárter (página 14-28).

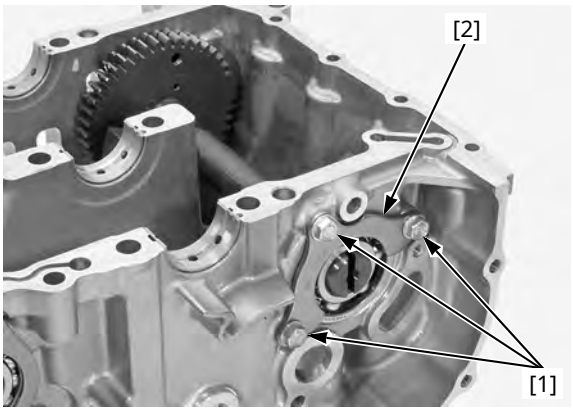


BALANCÍN

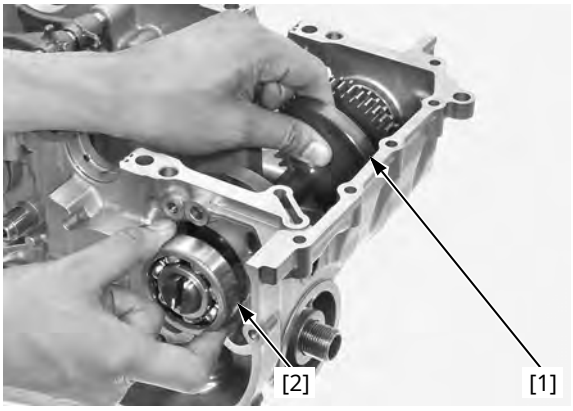
ELIMINACIÓN

Separe las mitades del cárter (página 14-7).

Retire los pernos de la placa de fijación del cojinete del eje del equilibrador [1] y la placa de fijación [2].



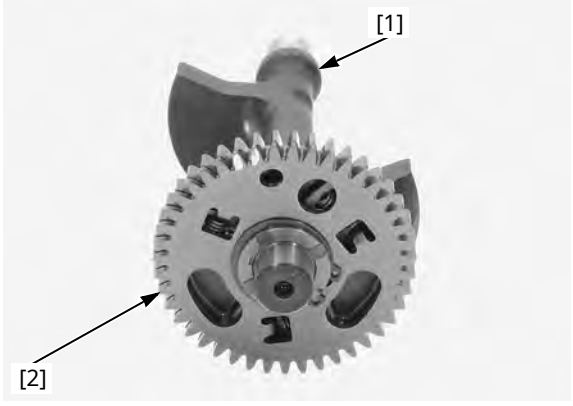
Retire el eje del equilibrador [1] y el cojinete del eje del equilibrador derecho [2].



INSPECCIÓN

Revise el eje del balanceador [1] y el engranaje conducido del balanceador [2] en busca de desgaste excesivo o daños.

Reemplace el eje del balanceador si es necesario.

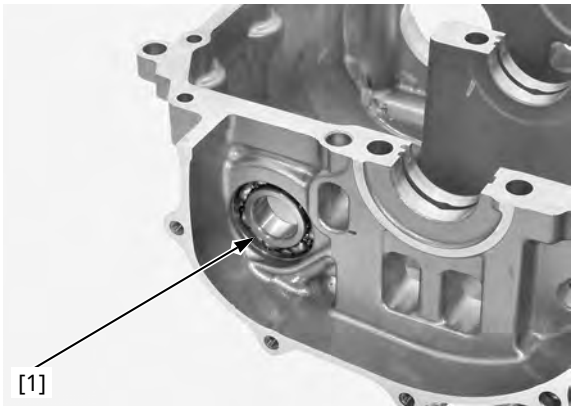


Gire la pista interior del cojinete del eje equilibrador izquierdo [1] con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

Compruebe también que la pista exterior del cojinete encaje firmemente en el cárter inferior.

Reemplace el cojinete (página 14-27) si la pista interior no gira suave o silenciosamente, o si la pista exterior encaja flojamente en el cárter inferior.



Instale temporalmente el cojinete del eje del equilibrador derecho en el eje del equilibrador.

Gire la pista exterior del cojinete del eje equilibrador derecho con el dedo.

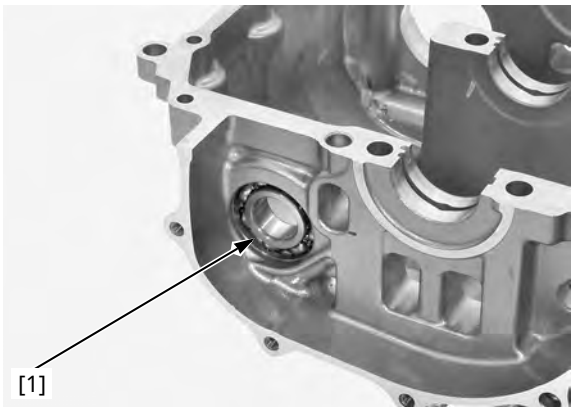
El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

También verifique que la pista interna del cojinete encaje firmemente en el eje del balanceador.

Reemplace el cojinete si la pista interior no gira suave o silenciosamente, o si la pista interior encaja flojamente en el eje del equilibrador.

SUSTITUCIÓN DEL COJINETE DEL EJE DEL EQUILIBRADOR IZQUIERDO

Extraiga el cojinete del eje equilibrador izquierdo [1] del cárter inferior.



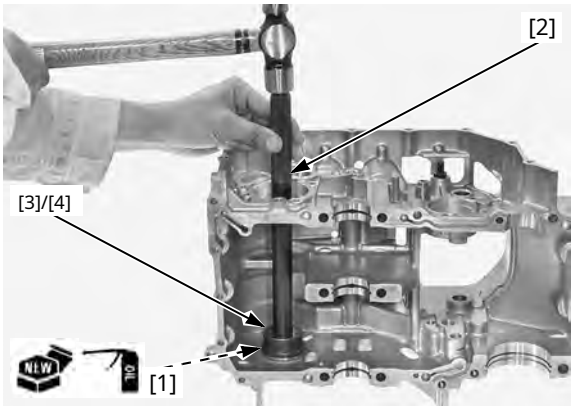
Aplique aceite de motor a un cojinete del eje equilibrador izquierdo nuevo [1].

Conducir en un nuevo teniendo en cuenta con la marca lado mirando hacia el interior de la caja del cigüeñal.

Introduzca el cojinete del eje del equilibrador izquierdo en el cárter inferior hasta que esté completamente asentado utilizando las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

Impulsor, 15 x 280L [2]	**07949-3710001**
Accesorio, 42 x 47 mm [3]	**07746-0010300**
Piloto, 20 mm [4]	**07746-0040500**



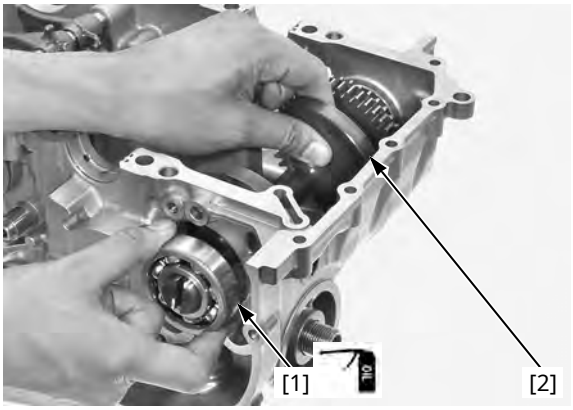
INSTALACIÓN

Aplique aceite de motor al cojinete del eje equilibrador derecho [1].

Instale el eje del equilibrador [2] y el cojinete del eje del equilibrador derecho en el cárter inferior.

NOTE:

Instale el cojinete en el cárter con el lado marcado hacia afuera.

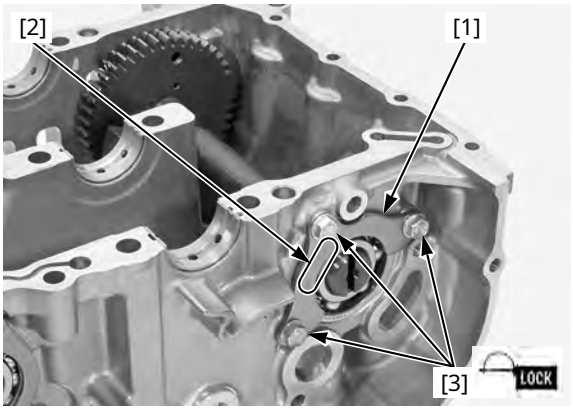


Aplique agente de bloqueo a las roscas de los pernos de la placa de ajuste del cojinete del eje del equilibrador (página 14-6).

Instale la placa de fijación del cojinete del eje del equilibrador [1] con su marca "OUT SIDE" [2] mirando hacia afuera.

Instale y apriete los pernos de la placa de ajuste del cojinete del eje del equilibrador [3] al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

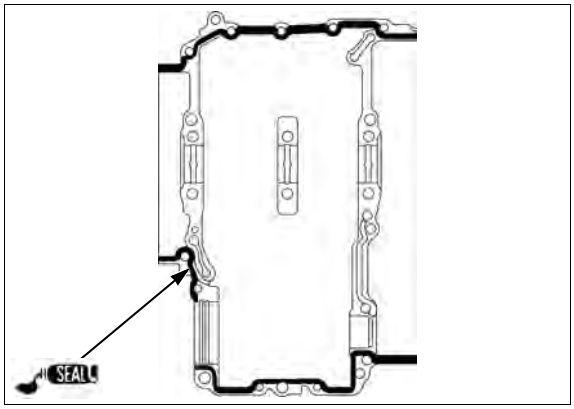


CONJUNTO DEL CÁRTER

Aplique sellador líquido (Three Bond 1207B o equivalente) a la superficie de contacto del cárter como se muestra.

NOTE:

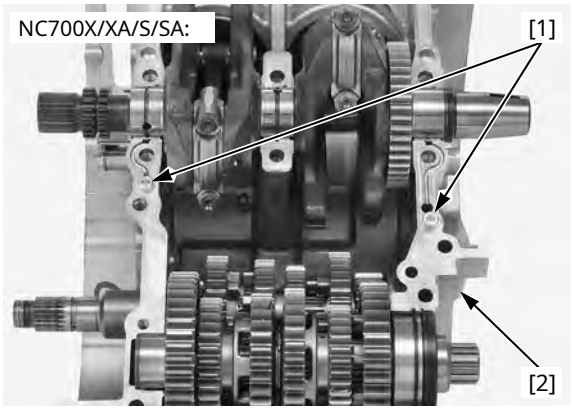
- No aplique más sellador líquido del necesario.
- No aplique sellador líquido al área de los pernos del muñón principal del cárter ni al área del conducto de aceite como se muestra.

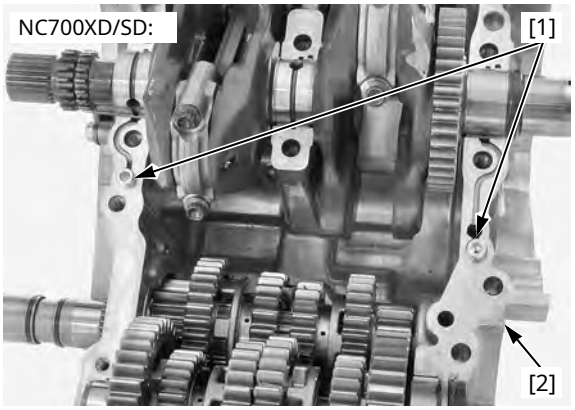


Instale los orificios de aceite [1] en el cárter superior [2].

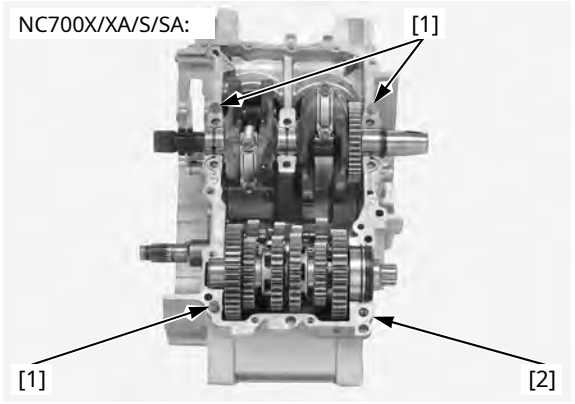
NOTE:

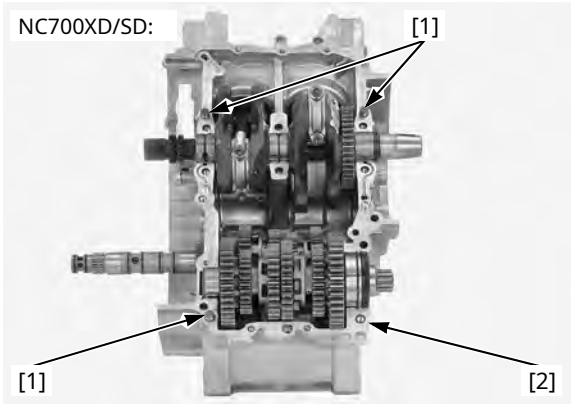
Instale los orificios de aceite con el lado angosto del orificio hacia el cárter superior.





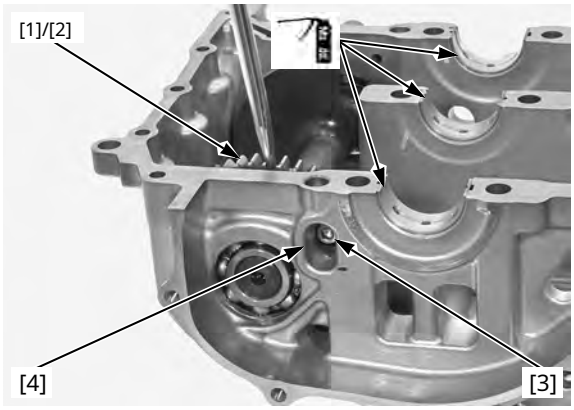
Instale los pasadores guía [1] en el cárter superior [2].





Alinee los dientes del engranaje impulsado por el balanceador [1] y el engranaje secundario impulsado por el balanceador [2], luego instale un perno de cabeza hueca de 6 x 14 mm [3] en los orificios del engranaje impulsado por el balanceador y del engranaje secundario impulsado por el balanceador en el orificio de inspección del cárter inferior [4].

Aplique una solución de aceite de molibdeno a las superficies deslizantes del cojinete principal del cárter inferior.



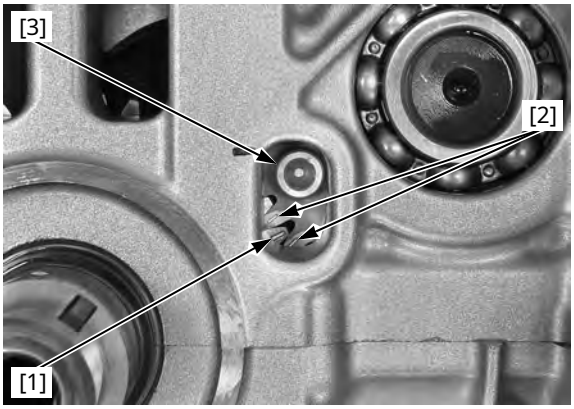
Alinee la línea de índice [1] en el engranaje impulsor del balanceador con la superficie superior del cárter superior mientras la marca "△" [2] mira hacia arriba.



Instale el cárter inferior en el cárter superior.

Asegúrese de que la línea de índice [1] del engranaje impulsor del equilibrador esté colocada entre las líneas de índice [2] del engranaje impulsado del equilibrador, como se muestra.

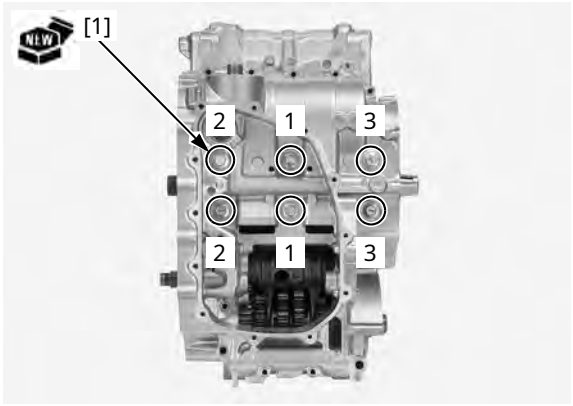
Retire el perno de cabeza hueca de 6 x 14 mm [3].



Instale nuevos pernos del muñón principal del cárter [1].

NOTE:

- Apriete los pernos del muñón principal del cárter usando el método de apriete de la región plástica.
- No reutilice los pernos del muñón principal del cárter, porque no se obtendrá la tensión axial correcta.
- Los pernos del muñón principal del cárter están recubiertos previamente con un aditivo de aceite para la estabilidad de la tensión axial. No quite el aditivo de aceite de las superficies de los pernos del muñón principal del cárter nuevo.



Asegúrese de que el cárter superior e inferior estén bien asentados.

Apriete los pernos del muñón principal del cárter en orden numérico como se muestra en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos al par especificado.
Apriete más los pernos del muñón principal del cárter 150°.

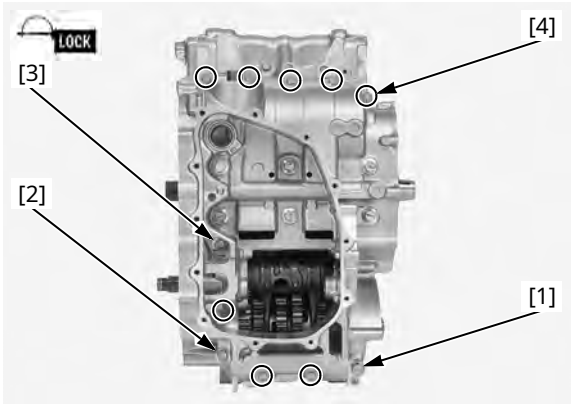
TORQUE: 20 N·m (2,0 kgf·m, 15 lbf·ft) + 150°

Aplique agente de bloqueo a las roscas de los pernos de 8 x 45 mm del cárter (página 14-6).

Instale y apriete los pernos del cárter al par especificado en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de 10 mm del cárter [1]:
39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)
Perno de 8 mm del cárter [2]:
24 N·m (2,4 kgf·m, 18 lbf·ft)
Perno de 8 x 45 mm del cárter [3]:
24 N·m (2,4 kgf·m, 18 lbf·ft)
Perno de 6 mm del cárter [4]
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)



Coloque el motor con la parte inferior hacia abajo.

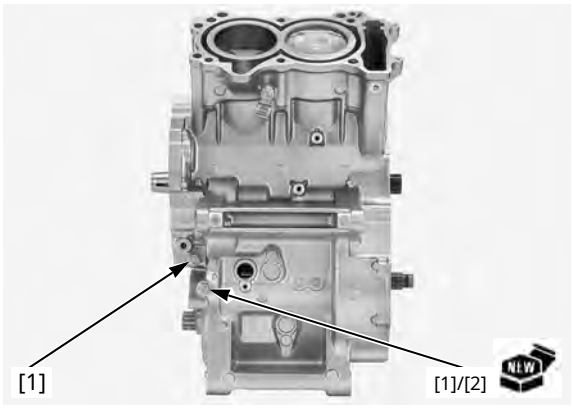
Instale los pernos de 8 mm del cárter [1] y una nueva arandela de sellado [2].

NOTE:

La ubicación de la arandela de sellado se indica en el cárter superior con la marca " ".

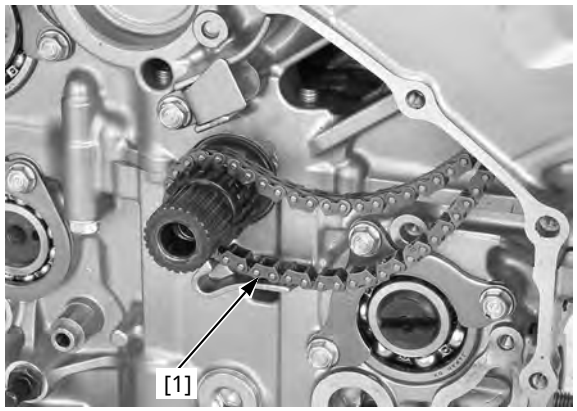
Apriete los pernos de 8 mm del cárter al par especificado.

TORQUE: 24 N·m (2,4 kgf·m, 18 lbf·ft)



Instale la cadena de distribución [1] en el cigüeñal.

Instale las piezas desmontadas en el orden inverso al desmontaje (página 14-4).



MEMORÁNDUM

15. CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO

UBICACIÓN DE COMPONENTES ·····15-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····15-3

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····15-4

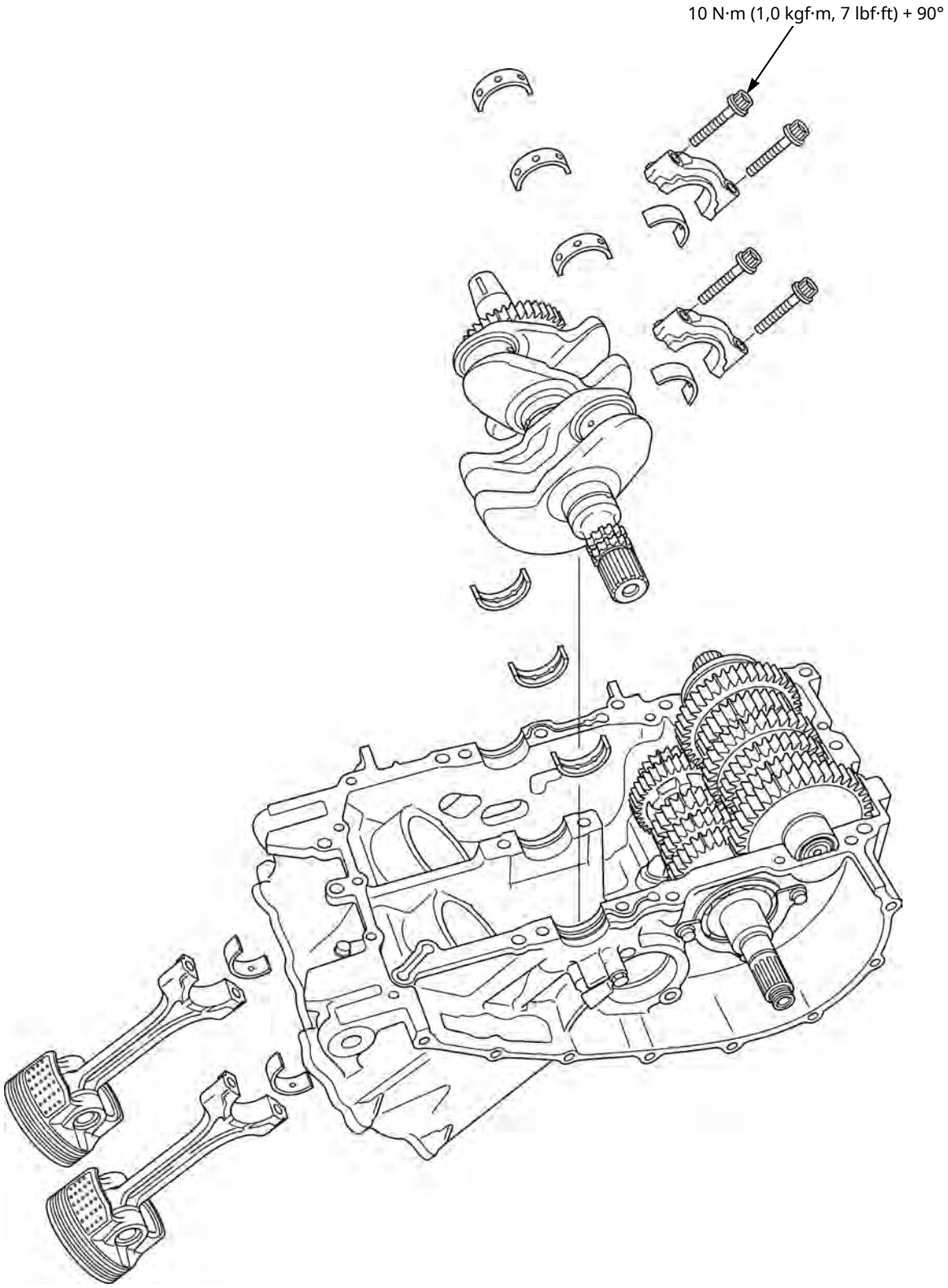
CIGÜEÑAL ·····15-5

COJINETE DEL MUÑON PRINCIPAL····· 15-8

COJINETE DE CIGÜEÑAL ····· 15-11

PISTÓN/CILINDRO ····· 15-14

COMPONENTE norte T L OCACION



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

NOTICE

Esta motocicleta proporciona grietas en las bielas. Asegúrese de instalar cada pieza en su posición original, como se indicó durante la extracción. No reutilice la biela y la tapa del cojinete instaladas incorrectamente, porque sus superficies de contacto están dañadas.

- El cárter se debe separar para dar servicio a lo siguiente:
  - Cigüeñal (página 15-5)
  - Pistón/cilindro (página 15-14)
- Marque y guarde las bielas, las tapas de los cojinetes y los insertos de los cojinetes para asegurarse de que estén en las ubicaciones correctas para el montaje.
- Las inserciones de la muñequilla y del cojinete principal son de calce selecto y se identifican mediante códigos de colores. Seleccione rodamientos de repuesto de las tablas de códigos. Después de seleccionar cojinetes nuevos, vuelva a verificar la holgura de aceite con un calibrador de plástico. Una holgura de aceite incorrecta puede causar daños importantes al motor.
- Limpie los conductos de aceite en el cárter superior con aire comprimido antes de instalar los pistones.

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Cigüeñal	Holgura del lado de la biela		0,15 – 0,35 (0,006 – 0,014)	0,45 (0,018)
	Sin	Lado derecho	–	0,03 (0,001)
		Lado izquierdo	–	0,03 (0,001)
	Holgura de aceite del cojinete principal		0,019 – 0,037 (0,0007 – 0,0015)	0,05 (0,002)
Cilindro	IDENTIFICACIÓN		73.000 – 73.015 (2.8740 – 2.8746)	73.07 (2.877)
	Fuera de ronda		–	0,10 (0,004)
	Afilar		–	0,10 (0,004)
	Alabeo		–	0,10 (0,004)
Pistón, pistón anillos	Diámetro exterior del pistón a 13 mm (0,5 in) desde la parte inferior		72.976 – 72.990 (2.8731 – 2.8736)	72.970 (2.8728)
	ID del orificio del pasador del pistón		18.010 – 18.013 (0.7091 – 0.7092)	18.023 (0.7096)
	Diámetro exterior del pasador de pistón		17,996 – 18,000 (0,7085 – 0,7087)	17.988 (0.7082)
	Holgura de pistón a pasador de pistón		0,010 – 0,017 (0,0004 – 0,0007)	0,035 (0,0014)
	Extremo del segmento de pistón brecha	Arriba	0,15 – 0,30 (0,006 – 0,012)	0,6 (0,02)
		Segundo	0,30 – 0,42 (0,012 – 0,017)	0,6 (0,02)
		Aceite (riel lateral)	0,20 – 0,70 (0,008 – 0,028)	0,8 (0,03)
	Pistón anillo a anillo holgura de la ranura	Arriba	0,035 – 0,080 (0,0014 – 0,0032)	0,15 (0,006)
		Segundo	0,030 – 0,055 (0,0012 – 0,0022)	0,13 (0,005)
Juego de cilindro a pistón			0,010 – 0,039 (0,0004 – 0,0015)	0,05 (0,002)
ID del extremo pequeño de la biela			17,964 – 17,977 (0,7072 – 0,7078)	17,985 (0,7081)
Holgura de aceite del cojinete de muñequilla			0,026 – 0,044 (0,0010 – 0,0017)	0,05 (0,002)

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno de la tapa del cojinete del cigüeñal	4	6	10 (1,0, 7) + 90°	Ver página 15-7 Reemplácelo por uno nuevo. Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.
Perno del muñón principal del cárter (reapriete)	6	9	20 (2,0, 15) + 120°	Ver página 15-9 Aplique aceite de motor a las roscas y la superficie de asiento.

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

La compresión del cilindro es demasiado baja, difícil de arrancar o de bajo rendimiento a baja velocidad

- Junta de culata con fugas
- Anillo de pistón desgastado, atascado o roto
- Cilindro y pistón desgastados o dañados

Compresión del cilindro demasiado alta, sobrecalentamiento o golpeteo

- Acumulación excesiva de carbón en la cabeza del pistón o en la cámara de combustión

Humo excesivo

- Cilindro, pistón o anillo de pistón desgastados
- Instalación incorrecta de anillos de pistón
- Pistón o pared del cilindro rayados o rayados

Ruido anormal

- Pasador de pistón desgastado o orificio del pasador de pistón
- Extremo pequeño de la biela desgastado
- Cilindro, pistón o anillos de pistón desgastados
- Cojinetes principales desgastados
- Cojinetes de cigüeñal desgastados

Vibración del motor

- Excesivo descentramiento del cigüeñal

CIGÜEÑAL

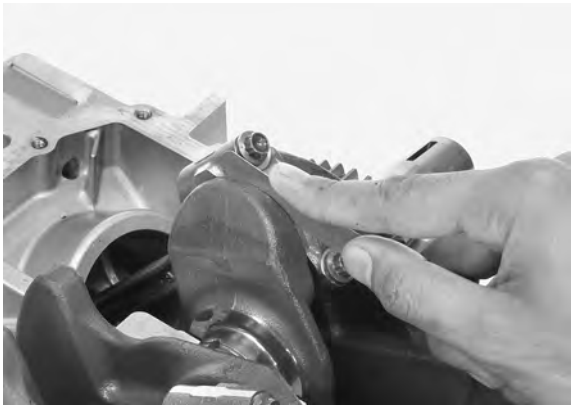
Separe las mitades del cárter (página 14-7).

INSPECCIÓN DEL ESPACIO LATERAL

Mida la holgura lateral de la biela.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,45 mm (0,018 pulg.)

Si la holgura excede el límite de servicio, reemplace la biela.
Vuelva a verificar y si aún está fuera del límite, reemplace el cigüeñal.



ELIMINACIÓN

NOTICE

No intercambie los insertos de cojinete. Deben instalarse en sus ubicaciones originales o es posible que no se obtenga la holgura correcta del aceite de los cojinetes, lo que provocará daños en el motor.

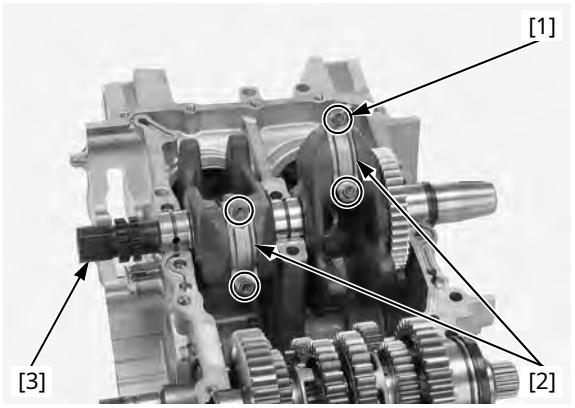
Marque las tapas de los cojinetes y los cojinetes a medida que los retira para indicar el cilindro correcto para volver a ensamblar.

Retire los pernos de la tapa del cojinete del cigüeñal [1] y las tapas del cojinete [2].

Retire el cigüeñal [3].

NOTICE

Antes de retirarlos, coloque todos los pistones en TDC (punto muerto superior) para evitar dañar la muñequilla con la biela.

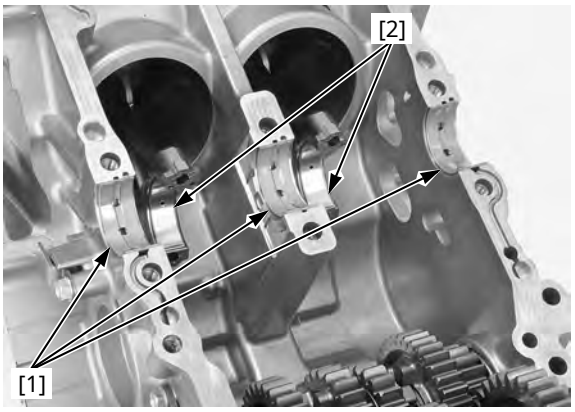


Retire los cojinetes lisos principales [1] de ambas mitades del cárter.

Retire los cojinetes de las muñequillas [2] de las bielas y las tapas de los cojinetes.

NOTICE

No intercambie los insertos de cojinete. Deben instalarse en sus ubicaciones originales o es posible que no se obtenga la holgura correcta del aceite de los cojinetes, lo que provocará daños en el motor.



INSPECCIÓN

Apoye el cigüeñal en ambos muñones de los extremos.

Coloque un indicador de cuadrante en el cigüeñal.

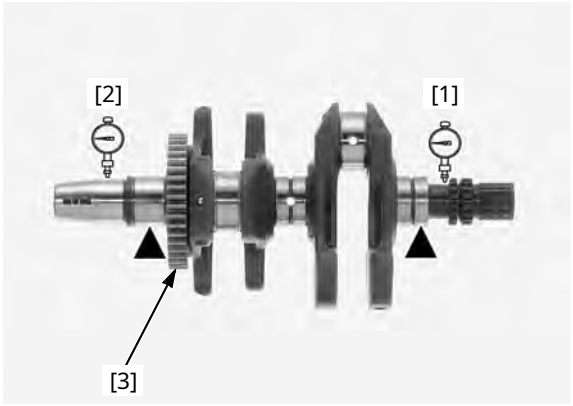
Gire el cigüeñal dos revoluciones (720°) y lea el descentramiento.

LÍMITES DEL SERVICIO:

Lado derecho [1]: 0,03 mm (0,001 pulg.)

Lado izquierdo [2]: 0,03 mm (0,001 pulg.)

Revise los dientes del engranaje impulsor del balanceador [3] para ver si están desgastados o dañados.



INSTALACIÓN

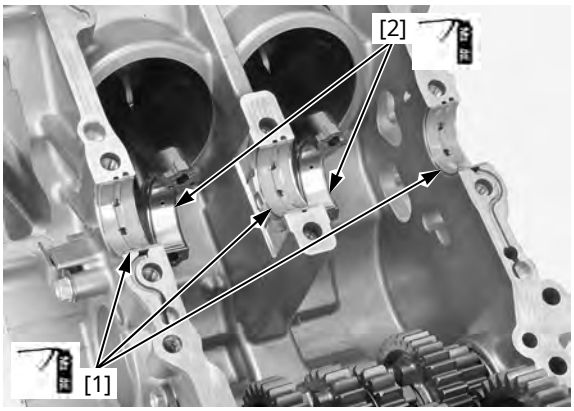
Las pestañas de rodamiento debe estar alineado con las ranuras en el cárter

Instale los cojinetes lisos principales [1] y los cojinetes de muñequilla [2] en las ubicaciones originales.

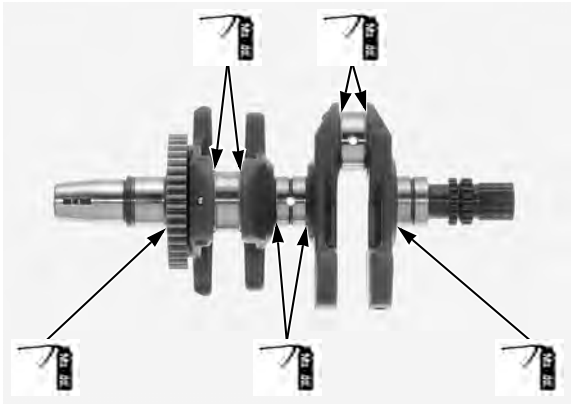
NOTICE

No intercambie los insertos de cojinete. Deben instalarse en sus ubicaciones originales o es posible que no se obtenga la holgura correcta del aceite de los cojinetes, lo que provocará daños en el motor.

Aplique una solución de aceite de molibdeno a las superficies deslizantes de los cojinetes del muñón principal en el cárter superior y a las superficies deslizantes de los cojinetes de las muñequillas en las bielas.

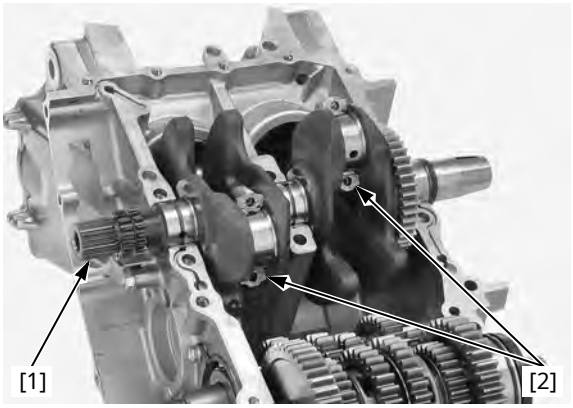


Aplique una solución de aceite de molibdeno a las superficies de empuje del cigüeñal como se muestra.



Instale el cigüeñal [1] en el cárter superior.

Coloque las bielas [2] en las muñequillas.



Limpie la superficie de contacto de las bielas y las tapas de los cojinetes de las muñequillas con disolvente de limpieza y sople con aire comprimido.



Aplique una solución de aceite de molibdeno a las superficies deslizantes de los cojinetes de las muñequillas en las tapas de los cojinetes de las muñequillas [1].

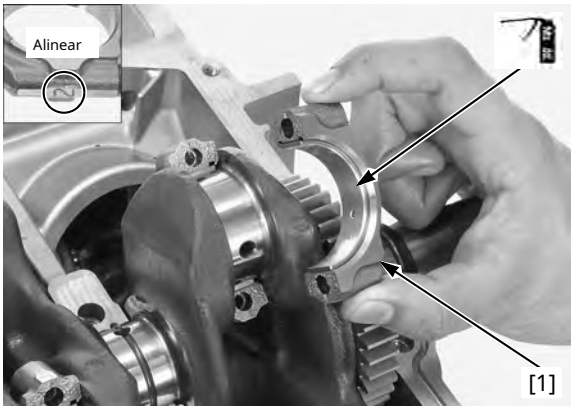
Instale las tapas de los cojinetes del cigüeñal.

NOTICE

Asegúrese de instalar cada pieza en su posición original, como se indicó durante la extracción. No reutilice la biela y la tapa del cojinete instaladas incorrectamente, porque sus superficies de contacto están dañadas.

NOTE:

Alinee el número de código de identificación en las bielas.



la manivela

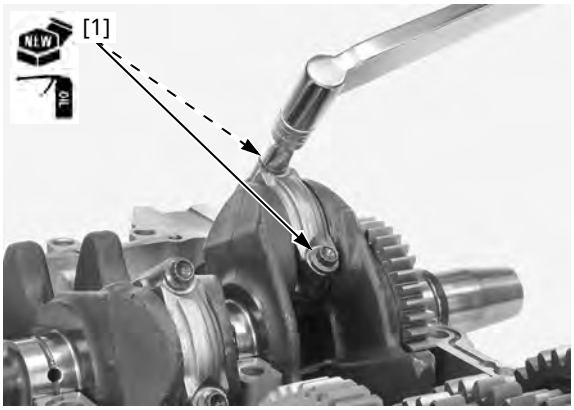
pernos de la tapa del cojinete no se puede reutilizar. Una vez que los pernos han sido aflojado reemplazarlos con nuevos.

Aplique aceite de motor a las nuevas roscas del perno de la tapa del cojinete del cigüeñal y a las superficies de asiento.

Instale y apriete los nuevos pernos de la tapa del cojinete del cigüeñal [1] al par especificado en 2 o 3 pasos alternativamente.

Apriete más los pernos 90°.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft) + 90°



Ensamble las mitades del cárter (página 14-28).

COJINETE PRINCIPAL

NOTICE

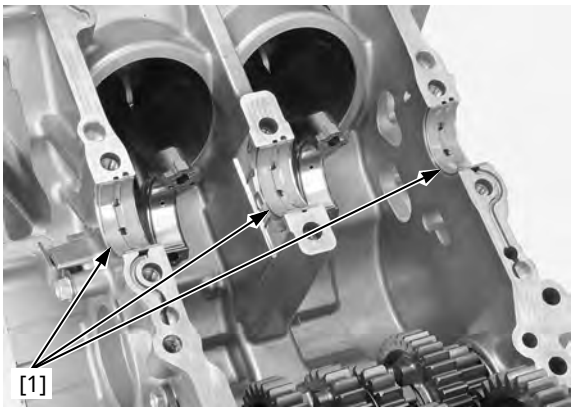
No intercambie los insertos de cojinete. Deben instalarse en sus ubicaciones originales o es posible que no se obtenga la holgura correcta del aceite de los cojinetes, lo que provocará daños en el motor.

Retire el cigüeñal (página 15-5).

INSPECCIÓN DE LOS COJINETES

Inspeccione las inserciones del cojinete principal [1] en las mitades superior e inferior del cárter para ver si están desgastadas o descascaradas.

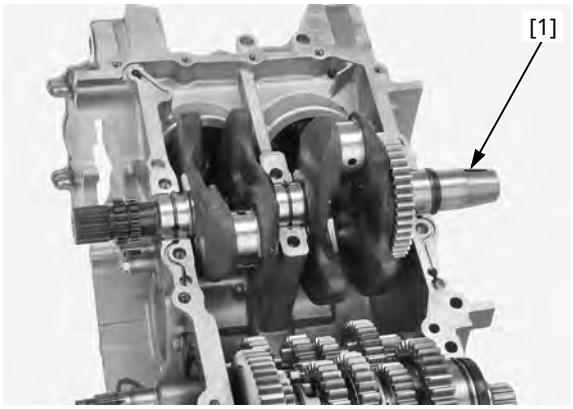
Revise las lengüetas de los cojinetes para ver si están dañadas.



INSPECCIÓN DE JUEGO DE ACEITE

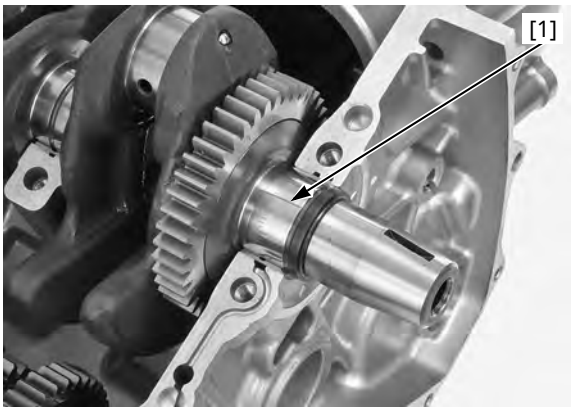
Limpie cualquier resto de aceite de los insertos de cojinetes y los muñones principales.

Instale el cigüeñal [1] en el cárter superior.



Coloque una tira de calibre de plástico [1] a lo largo de cada muñón principal evitando el orificio de aceite.

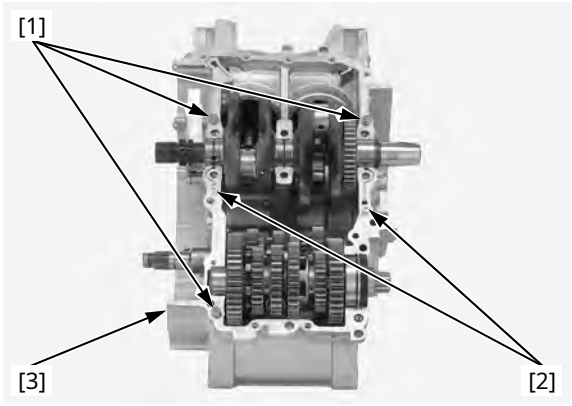
NOTE:
No gire el cigüeñal durante la inspección.



Instale los pasadores guía [1] y los orificios de aceite [2] en el cárter superior [3].

NOTE:

Instale los orificios de aceite con el lado angosto del orificio hacia el cárter superior.



Instale el cárter inferior [1] en el cárter superior.

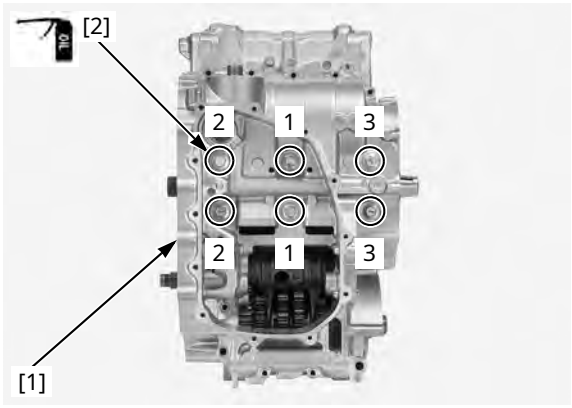
Aplique aceite de motor a las roscas (reutilización) del perno del muñón principal del cárter y a las superficies de asiento.

Instale los pernos del muñón principal del cárter [2].

Asegúrese de que el cárter superior e inferior estén bien asentados.

Apriete los pernos del muñón principal del cárter en orden numérico como se muestra en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos al par especificado.
Apriete más los pernos del muñón principal del cárter 120°.

TORQUE: 20 N·m (2,0 kgf·m, 15 lbf·ft) + 120°

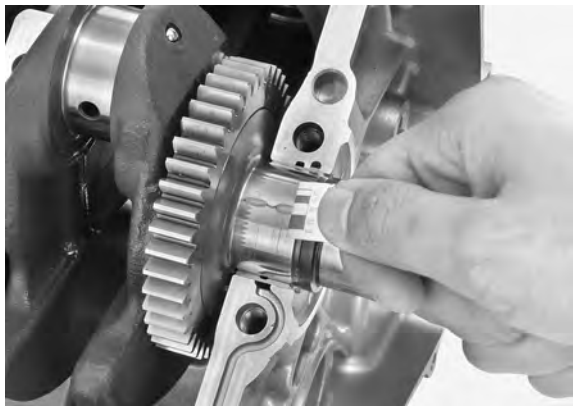


Retire el perno del muñón principal del cárter y el cárter inferior.

Mida la galga de plástico comprimida en su punto más ancho en cada muñón principal para determinar la holgura de aceite.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,05 mm (0,002 pulg.)

Si la holgura de aceite excede el límite de servicio, seleccione un rodamiento de repuesto.

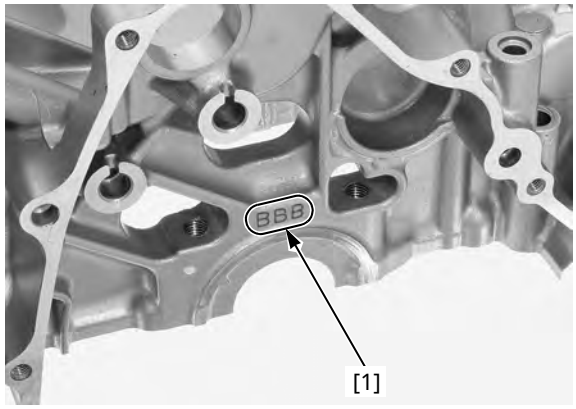


SELECCIÓN DE RODAMIENTOS

Letras (A, B o C) en el lado izquierdo del cárter superior están teniendo apoyo

Códigos de identificación de la izquierda a derecha.

Registre las letras del código de identificación del soporte del cojinete del cárter [1] del lado izquierdo del cárter superior como se muestra.

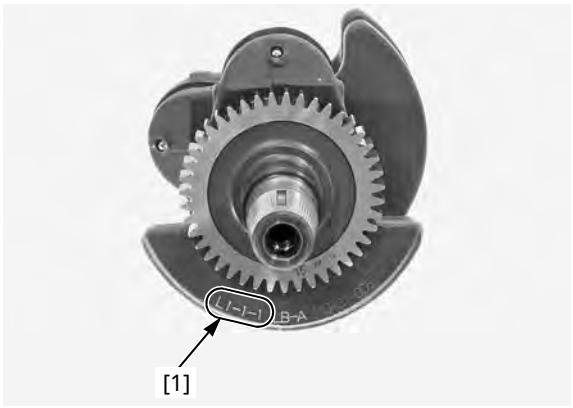


Números (1, 2 o 3) en el peso de la manivela son diario principal

Códigos OD desde la izquierda a derecha.

Si está reemplazando el cigüeñal, registre el números de código de diámetro exterior del diario principal correspondientes [1] del peso del cigüeñal.

Si está reutilizando el cigüeñal, mida el diámetro exterior de la muñequilla con un micrómetro.



Haga una referencia cruzada del muñón principal y los códigos de soporte del rodamiento para determinar el código de color del rodamiento de reemplazo [1].

ESPESOR DEL COJINETE DEL MUÑON PRINCIPAL:

A: azul: más grueso

segundo: negro:

C: Marrón:

D: Verde:

E: amarillo: más delgado

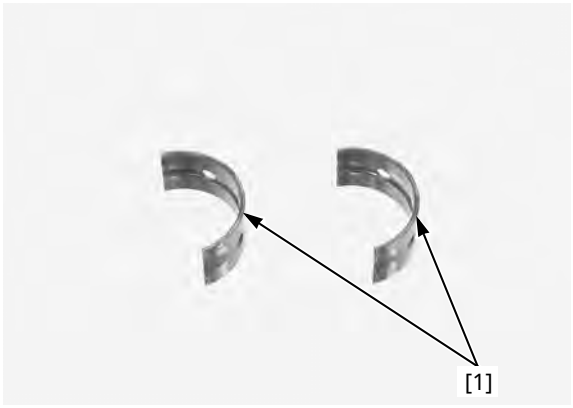


TABLA DE SELECCIÓN DE COJINETES PRINCIPALES:

			CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN DEL SOPORTE DEL COJINETE		
			A	B	C
			37,000 – 37,006 mm (1,4567 – 1,4569 pulgadas)	37,006 - 37,012 mm (1,4569 - 1,4572 pulgadas)	37,012 - 37,018 mm (1,4572 - 1,4574 pulgadas)
DIARIO PRINCIPAL CÓDIGO DE	1	34,010 - 34,016 mm (1,3390 - 1,3392 pulgadas)	mi (amarillo)	D (Verde)	C (marrón)
	2	34,004 - 34,010 mm (1,3387 - 1,3390 pulgadas)	D (Verde)	C (marrón)	B (negro)
	3	33,998 - 34,004 mm (1,3385 - 1,3387 pulgadas)	C (marrón)	B (negro)	Un azul)

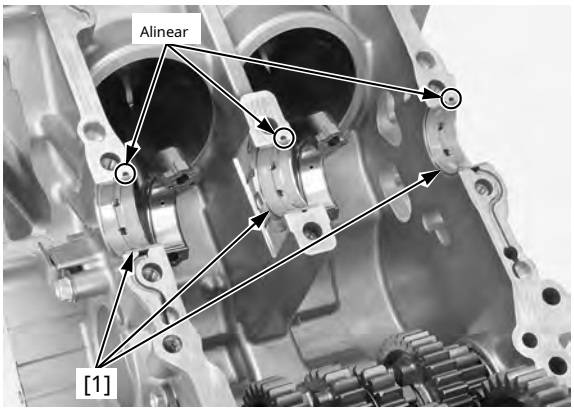
NOTICE

Después de seleccionar cojinetes nuevos, vuelva a verificar la holgura con un calibrador de plástico. El espacio libre incorrecto puede causar daños severos al motor.

INSTALACIÓN DE COJINETES

Limpie las superficies exteriores de los cojinetes y los soportes de los cojinetes del cárter.

Instale los insertos del cojinete principal [1] en los soportes del cojinete del cárter, alineando cada lengüeta con cada ranura.



COJINETE DE CIGÜEÑAL

NOTICE

No intercambie los insertos de cojinete. Deben instalarse en sus ubicaciones originales o es posible que no se obtenga la holgura correcta del aceite de los cojinetes, lo que provocará daños en el motor.

Retire el cigüeñal (página 15-5).

INSPECCIÓN DE LOS COJINETES

Revise los insertos de los cojinetes para ver si están desgastados o descascarados. Revise las lengüetas de los cojinetes para ver si están dañadas.



INSPECCIÓN DE JUEGO DE ACEITE

Limpiar la superficie de contacto de la biela y la tapa del cojinete del cigüeñal con disolvente de limpieza y soplar con aire comprimido.

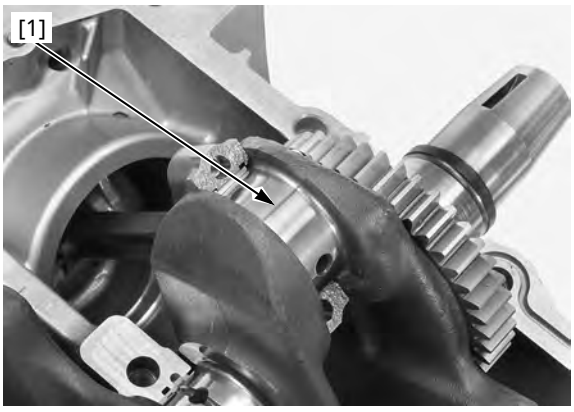


Limpie cualquier resto de aceite de los insertos de rodamientos y muñequillas.

Instale con cuidado el cigüeñal en el cárter superior.

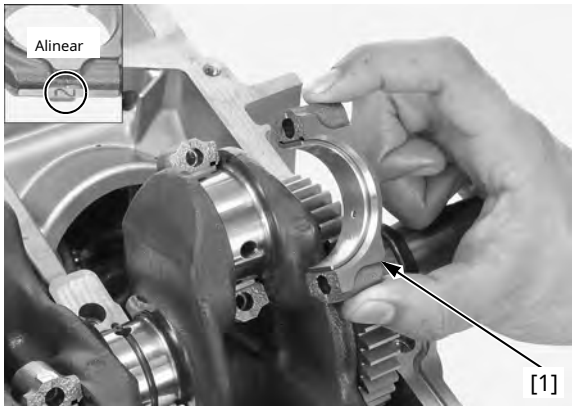
Coloque las bielas en las muñequillas.

Coloque una tira de galga de plástico [1] a lo largo de cada muñequilla evitando el orificio de aceite.



NOTE:
No gire el cigüeñal durante la inspección.

Instale las tapas de los cojinetes del cigüeñal [1].



NOTICE

Asegúrese de instalar cada pieza en su posición original, como se indicó durante la extracción. No reutilice la biela y la tapa del cojinete instaladas incorrectamente, porque sus superficies de contacto están dañadas.

NOTE:

Alinee el número de código de identificación en las bielas.

Utilice el eliminado cojinete de biela

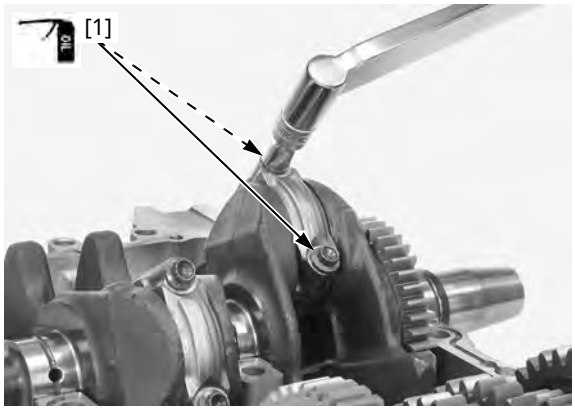
pernos de la tapa cuando revisando el aceite autorización.

Aplique aceite de motor a las roscas del perno de la tapa del cojinete de la muñequilla (reutilice) y a las superficies de asiento.

Instale y apriete los pernos de la tapa del cojinete de la muñequilla [1] al par especificado en 2 o 3 pasos alternativamente.

Apriete más los pernos 90°.

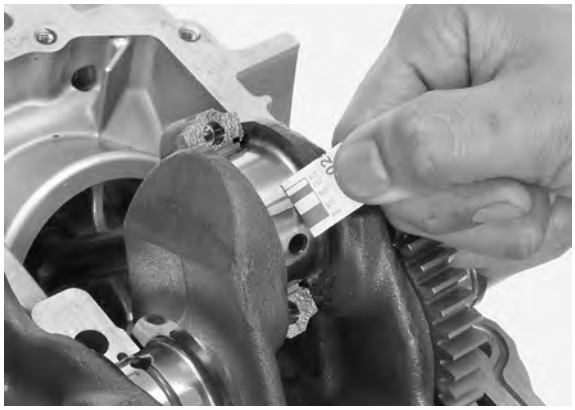
TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft) + 90°



Retire las tapas de los cojinetes y mida la galga de plástico comprimida en su punto más ancho en la muñequilla para determinar la holgura de aceite.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,05 mm (0,002 pulg.)

Si la holgura de aceite excede el límite de servicio, seleccione los cojinetes de reemplazo correctos.

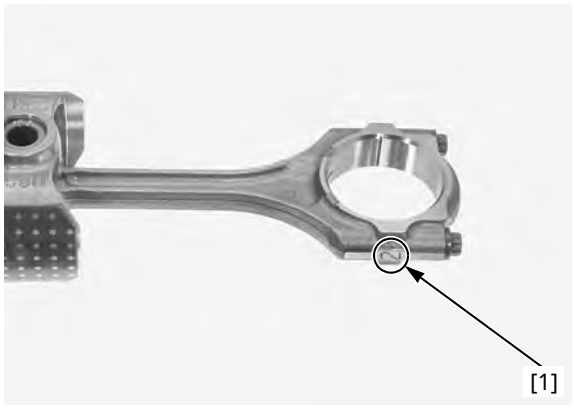


SELECCIÓN DE RODAMIENTOS

Números (1, 2, 3 o 4) en el las bielas son la biela

códigos de identificación.

Registre el número de código de identificación de la biela [1] o mida la identificación con la tapa del cojinete del cigüeñal instalada sin insertos de cojinete.

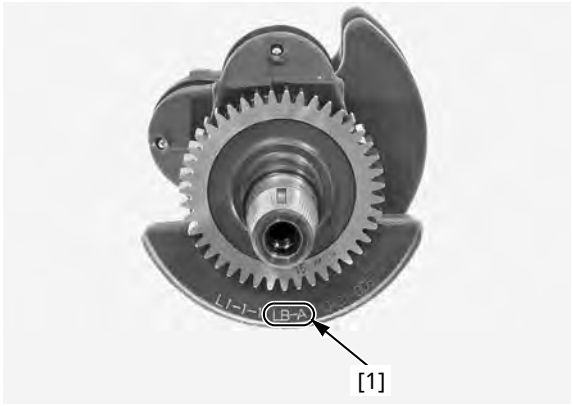


Letras (A, B, C o D) en la manivela peso son los códigos de izquierda a bien.

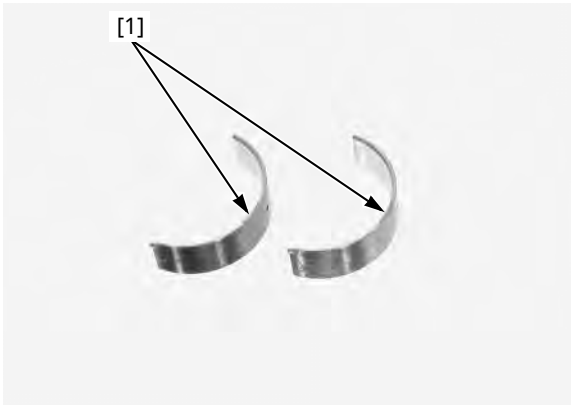
Si está reemplazando el cigüeñal, registre el correspondiente letra de código del diámetro exterior de la muñequilla [1].

diámetro exterior del cigüeñal

Si está reutilizando el cigüeñal, mida el diámetro exterior de la muñequilla con un micrómetro.



Haga una referencia cruzada de los códigos de biela y muñequilla para determinar el código de color del cojinete de repuesto [1].



ESPESOR DEL COJINETE DEL CIGÜEÑAL:

segundo: negro: Más grueso
C: Marrón:
D: Verde:
ES: Amarillo:
F: rosa:
G: rojo:
H: Blanco: más delgado

TABLA DE SELECCIÓN DE COJINETES DE CIGÜEÑAL:

			CÓDIGO DE IDENTIFICACIÓN DE LA BIELA			
			1	2	3	4
			43,000 – 43,006 mm (1,6929 – 1,6931 pulgadas)	43,006 – 43,012 mm (1,6931 – 1,6934 pulgadas)	43,012 - 43,018 mm (1,6934 - 1,6936 pulgadas)	43,018 – 43,024 mm (1,6936 – 1,6939 pulgadas)
CIGÜEÑAL CÓDIGO DE	A	39,994 – 40,000 mm (1,5746 – 1,5748 pulgadas)	H (Blanco)	g (rojo)	F (rosa)	mi (amarillo)
	B	39,988 - 39,994 mm (1,5743 - 1,5746 pulgadas)	g (rojo)	F (rosa)	mi (amarillo)	D (Verde)
	C	39,982 - 39,988 mm (1,5741 - 1,5743 pulgadas)	F (rosa)	mi (amarillo)	D (Verde)	C (marrón)
	D	39,976 - 39,982 mm (1,5739 - 1,5741 pulgadas)	mi (amarillo)	D (Verde)	C (marrón)	B (negro)

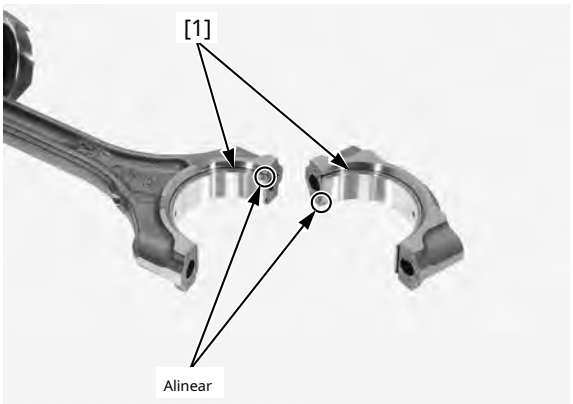
NOTICE

Después de seleccionar cojinetes nuevos, vuelva a verificar la holgura con un calibrador de plástico. El espacio libre incorrecto puede causar daños severos al motor.

INSTALACIÓN DE COJINETES

Limpie las superficies exteriores de los cojinetes, la tapa del cojinete del cigüeñal y la biela.

Instale los cojinetes de la muñequilla [1] en la tapa del cojinete y la biela, alineando cada lengüeta con cada ranura.



PISTÓN/CILINDRO

PISTÓN/BIELA DE CONEXIÓN

ELIMINACIÓN

NOTICE

- *Antes de retirar el pistón, coloque una toalla de taller limpia alrededor de la biela para evitar dañar la camisa del cilindro.*
- *No intente quitar el conjunto de pistón/biela de la parte inferior del cilindro; el conjunto se atascará en el espacio entre la camisa del cilindro y el cárter superior.*
- *No intercambie los insertos de cojinete. Deben instalarse en sus ubicaciones originales o es posible que no se obtenga la holgura correcta del aceite de los cojinetes, lo que provocará daños en el motor.*

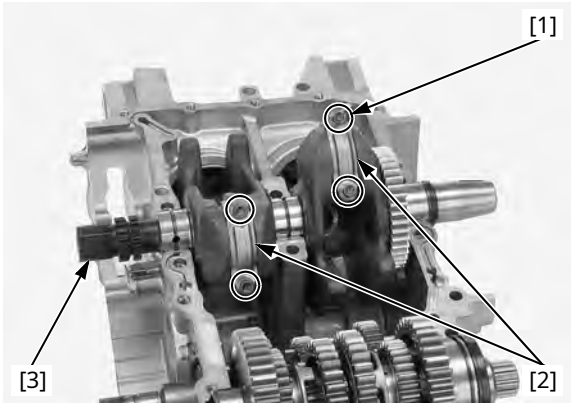
Marque las tapas de los cojinetes y los cojinetes a medida que los retira para indicar el cilindro correcto para volver a ensamblar.

Retire los pernos de la tapa del cojinete del cigüeñal [1] y las tapas del cojinete [2].

Retire el cigüeñal [3]. Retire

el contraeje.

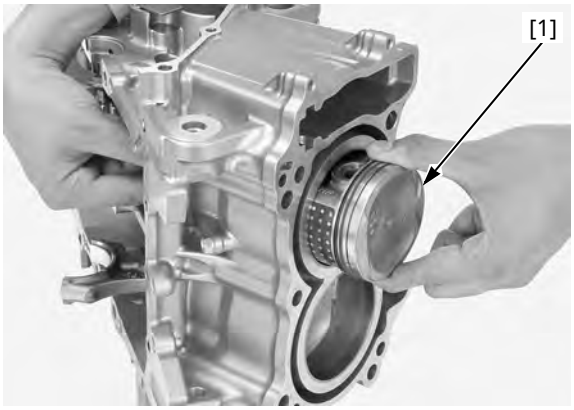
– NC700X/XA/S/SA (página 14-8)
– NC700XD/SD (página 14-17)



Retire el conjunto de pistón/biela [1] de la parte superior del cilindro.

NOTICE

No intente quitar el conjunto biela/pistón de la parte inferior del cilindro; el conjunto se bloqueará cuando el anillo de aceite se expanda en el espacio entre la camisa del cilindro y el cárter superior.

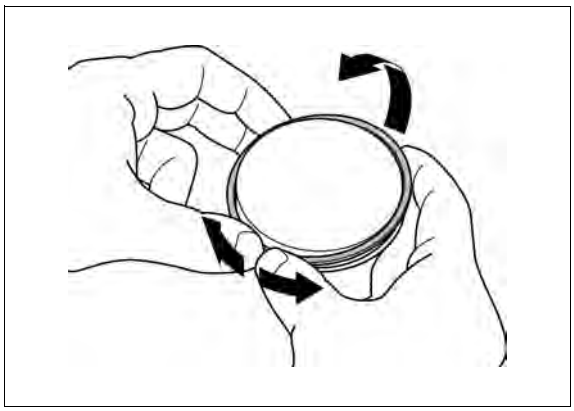


EXTRACCIÓN DEL ANILLO DEL PISTÓN

Tenga cuidado de no dañar el pistón. anillo por difusión

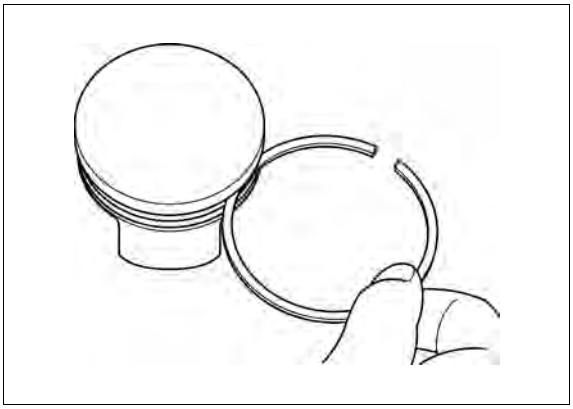
los extremos demasiado lejos.

Separe los extremos de cada segmento de pistón y retírelos levantándolos en un punto opuesto al espacio.



Nunca use un cepillo de alambre; se rayará la ranura.

Limpie los depósitos de carbón de las ranuras del anillo del pistón con un anillo que se desechará.

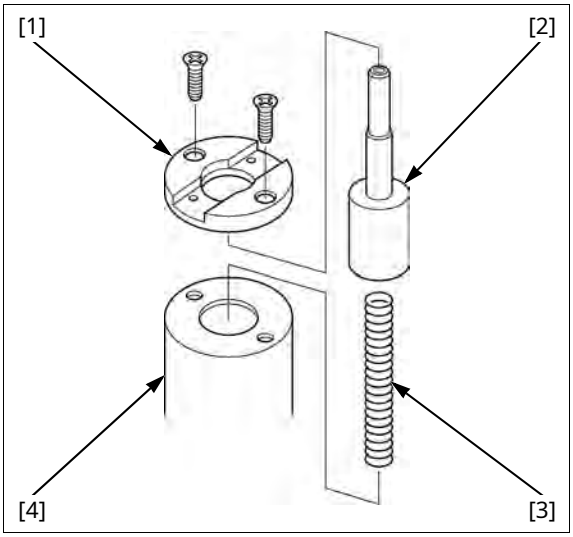


EXTRACCIÓN DEL PISTÓN

Ensamble las herramientas especiales como se muestra.

HERRAMIENTAS:

Juego de herramientas para pernos de pistón	**07PAF-0010000**
– Cabeza de base de pistón [1]	**07PAF-0010400**
– Pasador de pistón piloto [2]	**07PAF-0010300**
– Resorte de base de pistón [3]	**07973-6570600**
– Pie de pistón [4]	**07973-6570500**

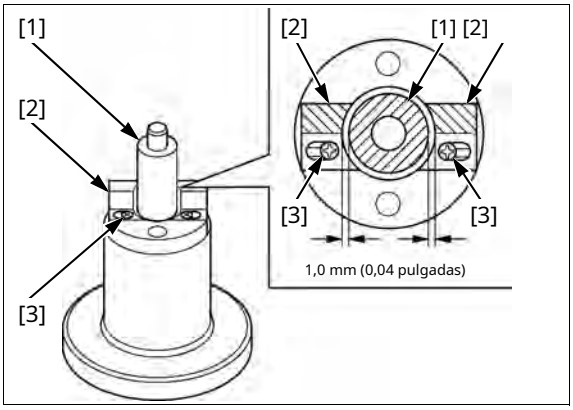


Instale temporalmente el collar piloto [1] en el piloto del pasador del pistón y ajuste los insertos de la cabeza de la base del pistón [2] como se muestra, luego apriete los tornillos [3].

HERRAMIENTAS:

Juego de herramientas para pernos de pistón	**07PAF-0010000**
– Inserto de cabeza de base de pistón	**07PAF-0010500**
– Collar piloto, 18 mm	**07PAF-0010640**

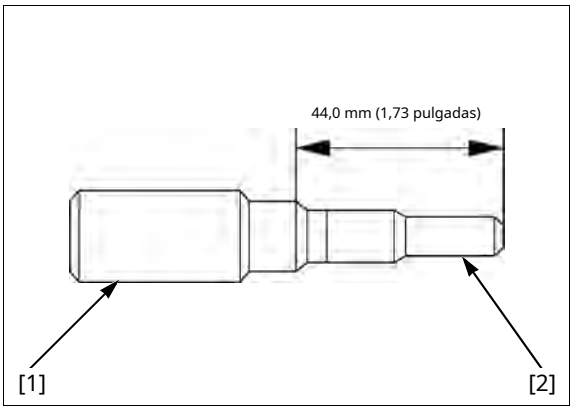
Retire el collar piloto.



Monte y ajuste la longitud del pasador de inserción [1] y el ajustador de inserción [2] a 44,0 mm (1,73 in).

HERRAMIENTAS:

Juego de herramientas para pernos de pistón	**07PAF-0010000**
– Insertar pasador	**07PAF-0010700**
– Insertar ajustador	**07PAF-0010800**

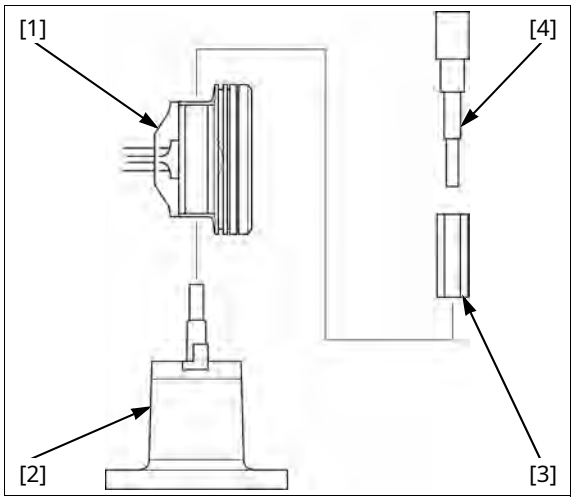


Coloque el conjunto del pistón [1] en las herramientas especiales [2].

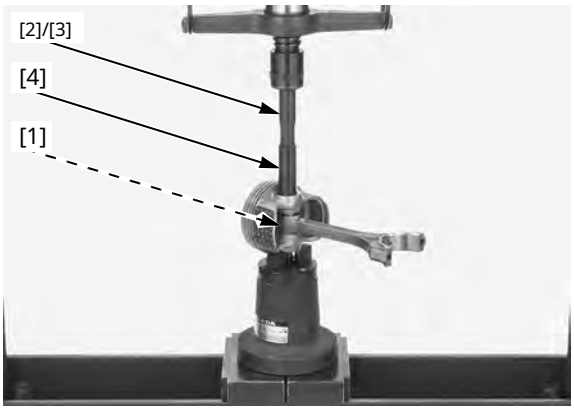
NOTE:

Asegúrese de colocar el área plana del pistón contra los insertos de la cabeza de la base del pistón como se muestra.

Coloque el collar piloto [3] e inserte el pasador/inserte el ajustador [4] en el conjunto del pistón.



Presione el pasador del pistón [1] con el pasador de inserción [2], el ajustador de inserción [3], el collar piloto [4] y una prensa hidráulica.



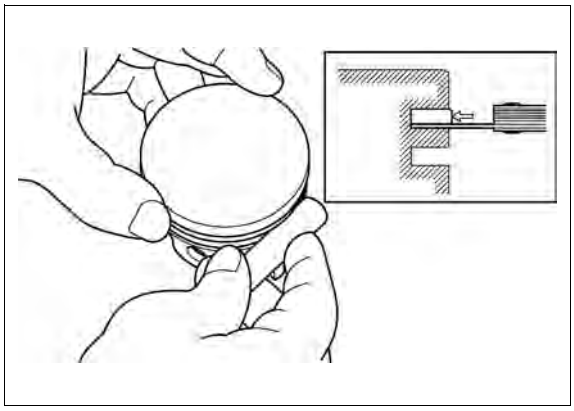
INSPECCIÓN DEL PISTÓN

Inspeccione los anillos del pistón para ver si se mueven libremente girándolos en sus ranuras. Los anillos deben poder moverse libremente por las ranuras sin engancharse.

Empuje el segmento hasta que la superficie exterior del segmento del pistón quede casi al ras con el pistón y mida la holgura entre el segmento y la ranura del segmento.

LÍMITES DEL SERVICIO:

Superior: 0,15 mm (0,006 pulg.)
Segundo: 0,13 mm (0,005 pulg.)



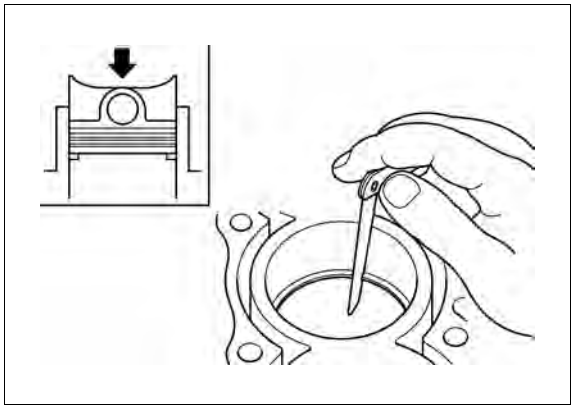
Empuje los anillos en el cilindro con el parte superior del pistón para estar seguro de que son directamente en el cilindro.

Inserte el anillo del pistón directamente en la parte superior del cilindro y mida el espacio del extremo del anillo.

LÍMITES DEL SERVICIO:

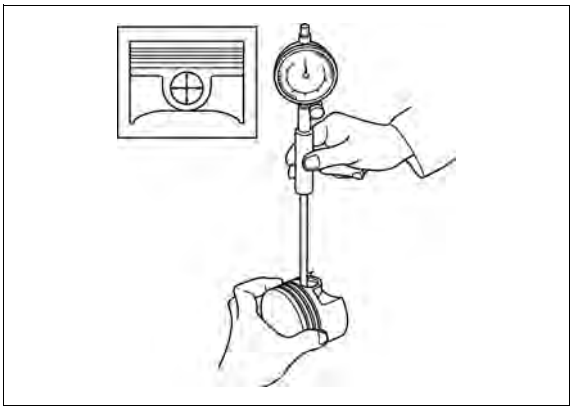
Arriba:	**0,6 mm (0,02 pulgadas)**
Segundo:	**0,6 mm (0,02 pulgadas)**

Aceite (riel lateral): 0,8 mm (0,03 in)



Mida el DI del orificio del pasador del pistón

LÍMITE DE SERVICIO: 18,023 mm (0,7096 in)

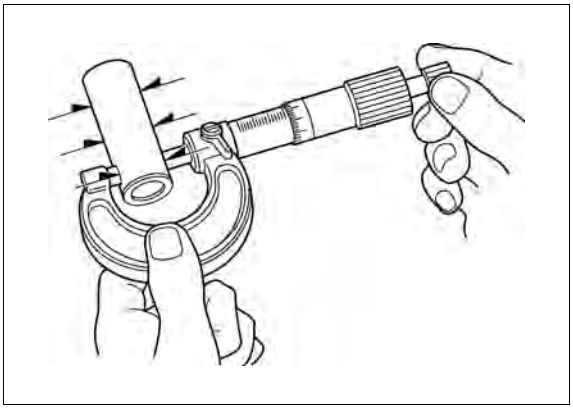


Mida el diámetro exterior del pasador del pistón.

LÍMITE DE SERVICIO: 17,988 mm (0,7082 pulg.)

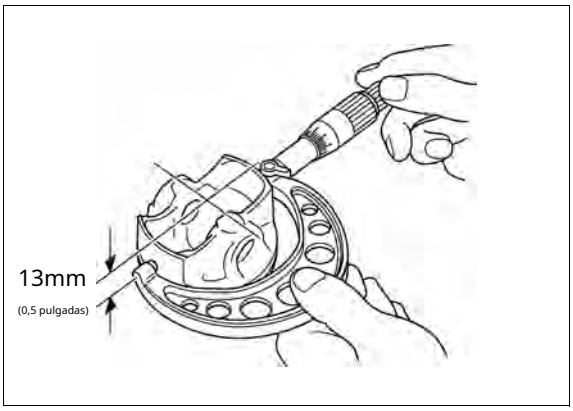
Calcule la holgura entre el pistón y el pasador del pistón.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,035 mm (0,0014 pulg.)



Mida el diámetro del pistón a 13 mm (0,5 in) desde la parte inferior y a 90° del orificio del pasador del pistón.

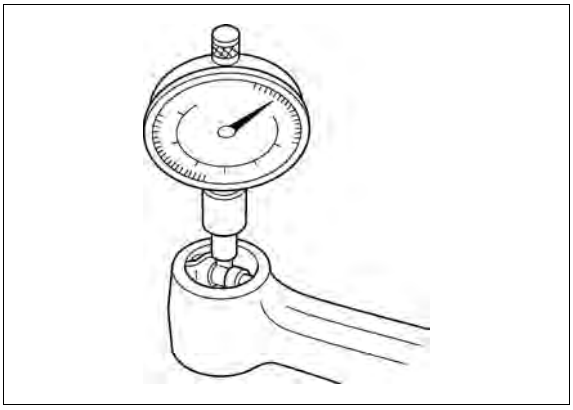
LÍMITE DE SERVICIO: 72,970 mm (2,8728 in)



INSPECCIÓN DE BIELA

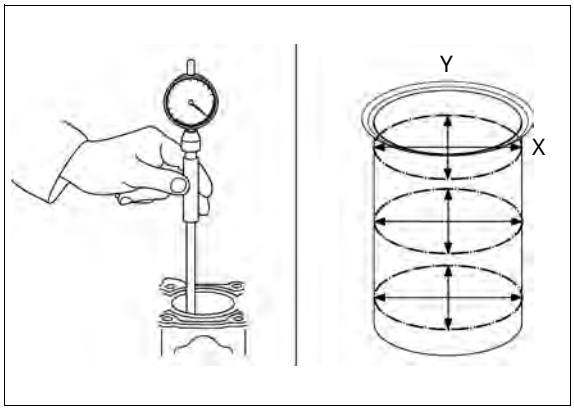
Mida el ID del extremo pequeño de la biela

LÍMITE DE SERVICIO: 17,985 mm (0,7081 pulg.)



INSPECCIÓN DEL CILINDRO

Inspeccione el orificio del cilindro para ver si está desgastado o dañado. Mida el ID del cilindro en los ejes X e Y en tres niveles. Tome la lectura máxima para determinar el desgaste del cilindro.



LÍMITE DE SERVICIO: 73,07 mm (2,877 in)

Calcule la holgura del cilindro al pistón.
Tome una lectura máxima para determinar la holgura. Para la medición del diámetro exterior del pistón (página 15-17).

LÍMITE DE SERVICIO: 0,05 mm (0,002 pulg.)

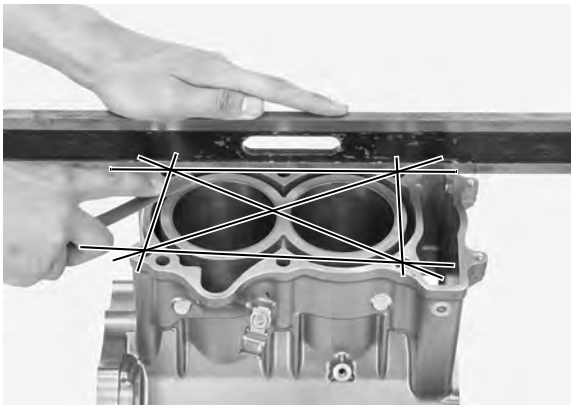
Calcule la conicidad y la falta de redondez en tres niveles en los ejes X e Y. Tome la lectura máxima para determinarlos.

LÍMITES DEL SERVICIO:

Afilar: **0,10 mm (0,004 pulgadas)**
Fuera de redondez: 0,10 mm (0,004 in)

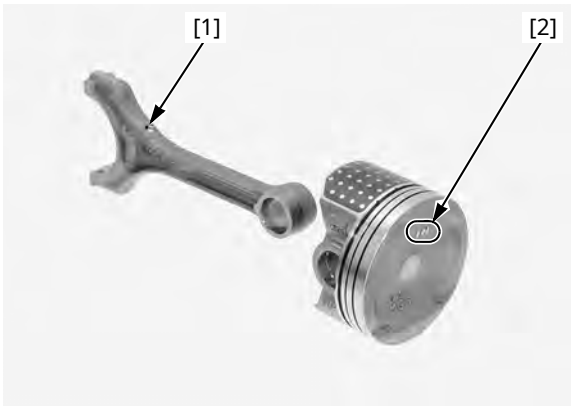
Inspeccione la parte superior del cilindro en busca de deformaciones.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,10 mm (0,004 pulg.)



INSTALACIÓN DEL PISTÓN

Oriente el chorro de aceite de la biela [1] hacia el lado de la marca "IN" del pistón [2].

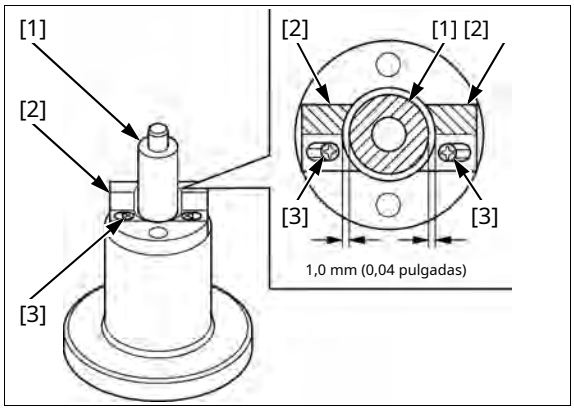


Instale temporalmente el collar piloto [1] en el piloto del pasador del pistón y ajuste los insertos de la cabeza de la base del pistón [2] como se muestra, luego apriete los tornillos [3].

HERRAMIENTAS:

Juego de herramientas para pernos de pistón **07PAF-0010000**
– Inserto de cabeza de base de pistón **07PAF-0010500**
– Collar piloto, 18 mm **07PAF-0010640**

Retire el collar piloto.



Aplique aceite de motor a la superficie exterior del pasador del pistón.

Ajuste la longitud del pasador de inserción [1] y el ajustador de inserción [2] a 44,0 mm (1,73 in).

HERRAMIENTAS:

Juego de herramientas para pernos de pistón	**07PAF-0010000**
– Insertar pasador	**07PAF-0010700**
– Insertar ajustador	**07PAF-0010800**

Inserte el collar piloto [3] en el pistón [4] y la biela [5].

HERRAMIENTA:

Juego de herramientas para pernos de pistón	**07PAF-0010000**
– Collar piloto, 18 mm	**07PAF-0010640**

Coloque el pistón, la biela y el collar piloto en las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

Juego de herramientas para pernos de pistón [6]	**07PAF-0010000**
– Inserto de cabeza de base de pistón	**07PAF-0010500**
– Cabeza de base de pistón	**07PAF-0010400**
– Pasador de pistón piloto	**07PAF-0010300**
– Resorte de base de pistón	**07973-6570600**
– pie de pistón	**07973-6570500**

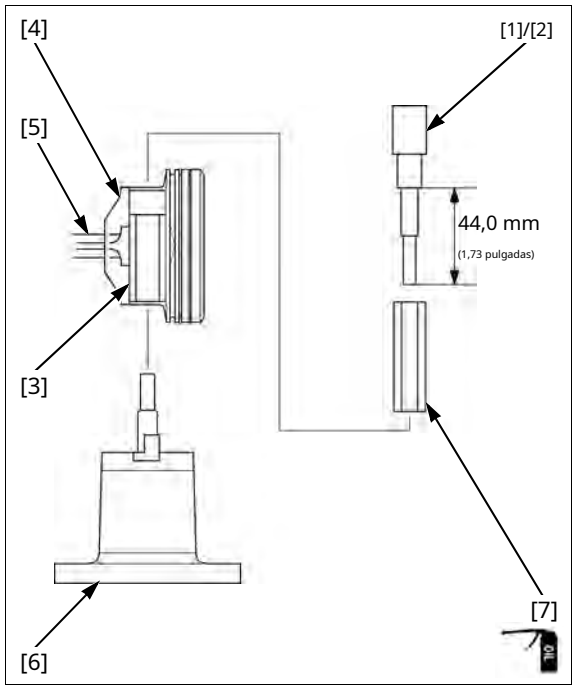
NOTE:

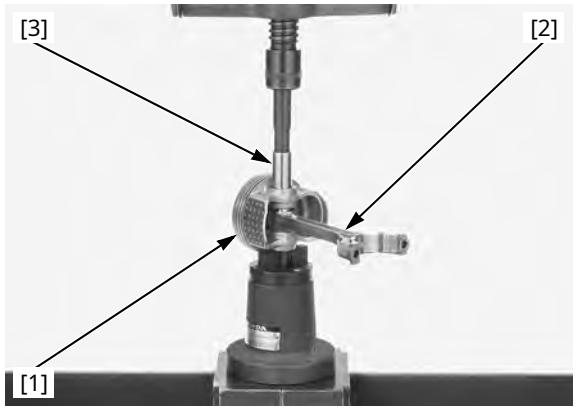
Asegúrese de colocar el área plana del pistón contra los insertos de la cabeza de la base del pistón como se muestra.

Coloque el pasador del pistón [7], inserte el pasador/inserte el ajustador en el collar piloto.

Coloque el pistón [1], la biela [2], el pasador del pistón [3] y las herramientas especiales en la prensa hidráulica.

Presione el pasador del pistón hasta que las herramientas especiales estén completamente asentadas.





INSTALACIÓN DEL ANILLO DEL PISTÓN

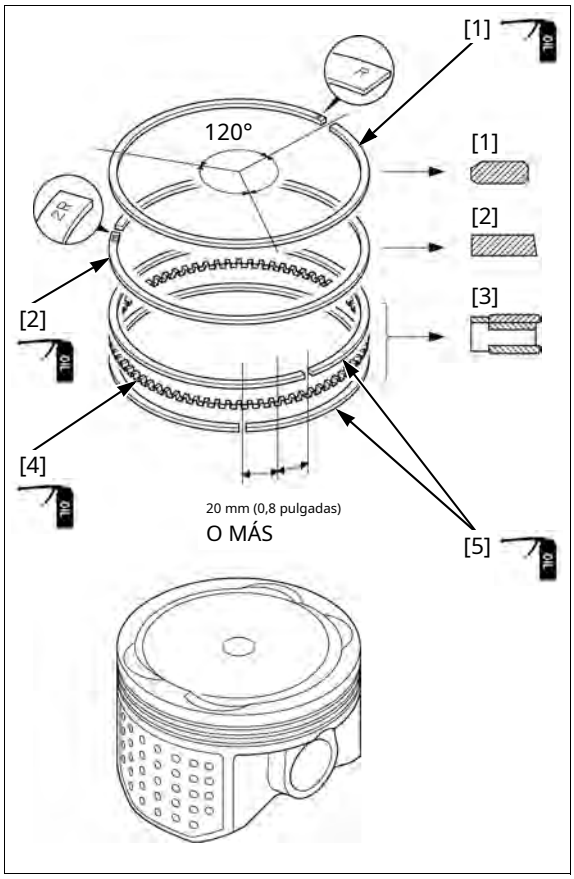
Limpie a fondo las ranuras de los anillos del pistón e instale los anillos del pistón.

- Aplique aceite de motor a la superficie de deslizamiento del anillo del pistón.
- Evite dañar el pistón y el anillo del pistón durante la instalación.
- Instale los anillos del pistón con el lado marcado hacia arriba.
  - Marca "R": anillo superior [1]
  - Marca "2R": segundo anillo [2]
- Para instalar el anillo de aceite [3], instale primero el espaciador [4], luego instale los rieles laterales [5].

Alterne las separaciones de los extremos de los anillos del pistón con una separación de 120° entre sí.

Alterne los espacios entre los extremos de los rieles laterales como se muestra.

Después de la instalación, los anillos deben girar libremente en la ranura del anillo.



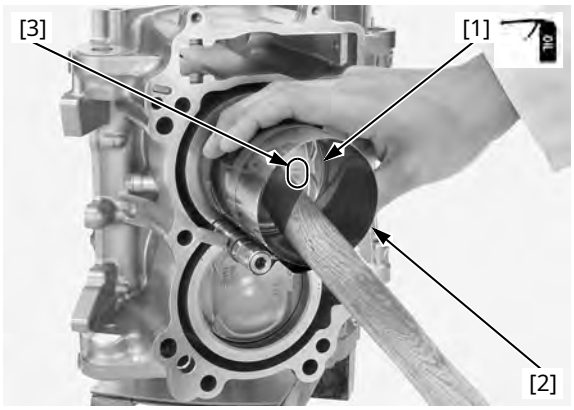
PISTÓN/BIELA DE CONEXIÓN INSTALACIÓN

Aplique aceite de motor a la superficie deslizante del pistón y del cilindro.

Instale el pistón/biela montaje con el Marca "IN" [3] enfrentada el lado de admisión.

Instale los conjuntos de pistón/biela [1] en los cilindros con una herramienta compresora de anillos de pistón disponible comercialmente [2].

Al reutilizar las bielas, deben ser instalados en sus ubicaciones originales.



NOTICE

- *Al instalar el pistón, tenga cuidado de no dañar la superficie superior del cilindro, especialmente alrededor del orificio del cilindro.*
- *Tenga cuidado de no dañar la camisa del cilindro con la biela.*

Asegúrate que anillo de pistón la herramienta del compresor se sienta al ras en la parte superior superficie de la cilindro.

Use el mango de un martillo de plástico o una herramienta equivalente para golpear el pistón en el cilindro.

Instale lo siguiente:

– Contraeje
  – NC700X/XA/S/SA (página 14-15)
  – NC700XD/SD (página 14-24)
– Cigüeñal (página 15-6)

16. REMOCIÓN/INSTALACIÓN DEL MOTOR

UBICACIÓN DE COMPONENTES ·····16-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····16-4

DESMONTAJE DEL MOTOR
(NC700X/XA/S/SA)·····16-5

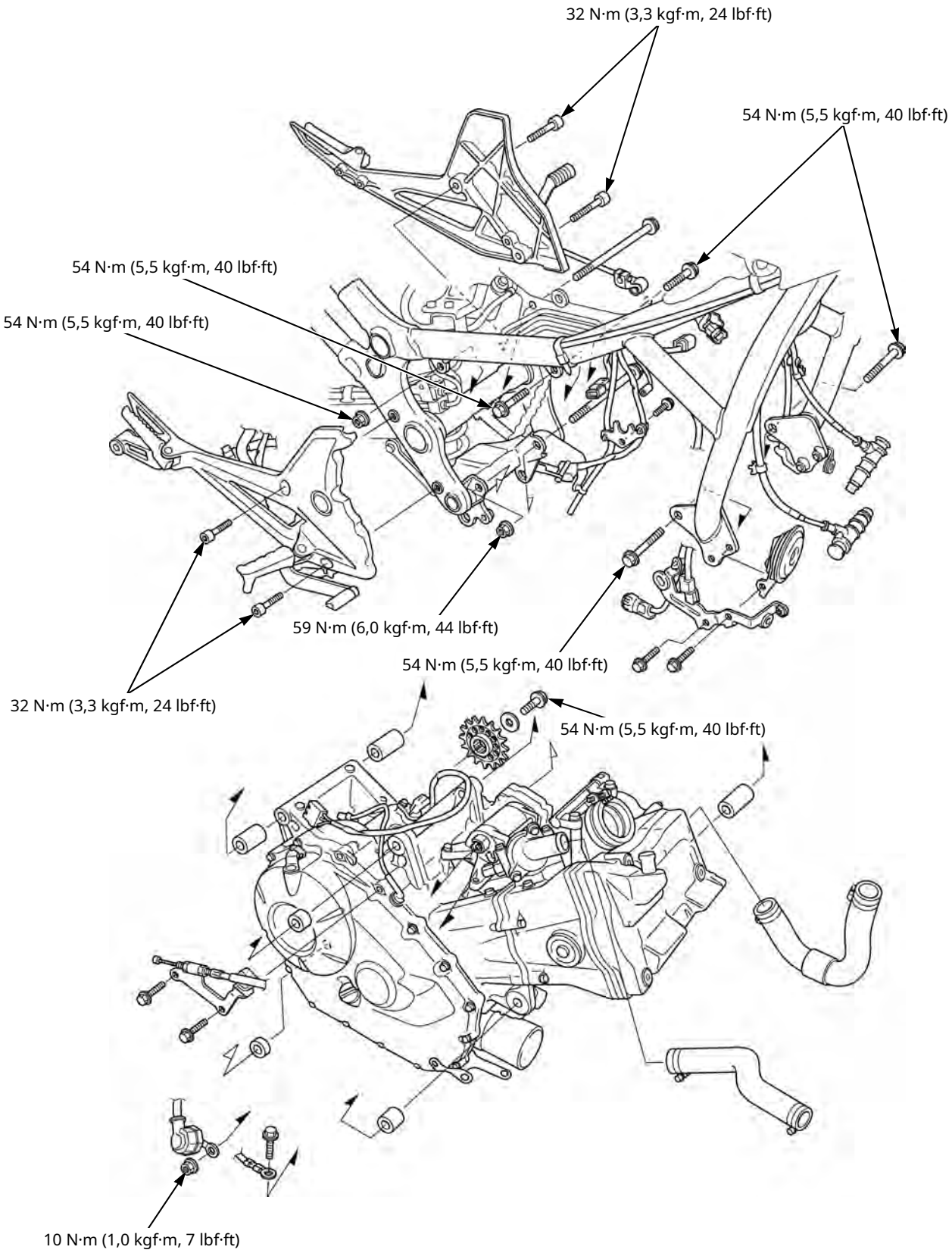
DESMONTAJE DEL MOTOR
(NC700XD/SD) ····· 16-9

INSTALACION DEL MOTOR
(NC700X/XA/S/SA) ····· 16-15

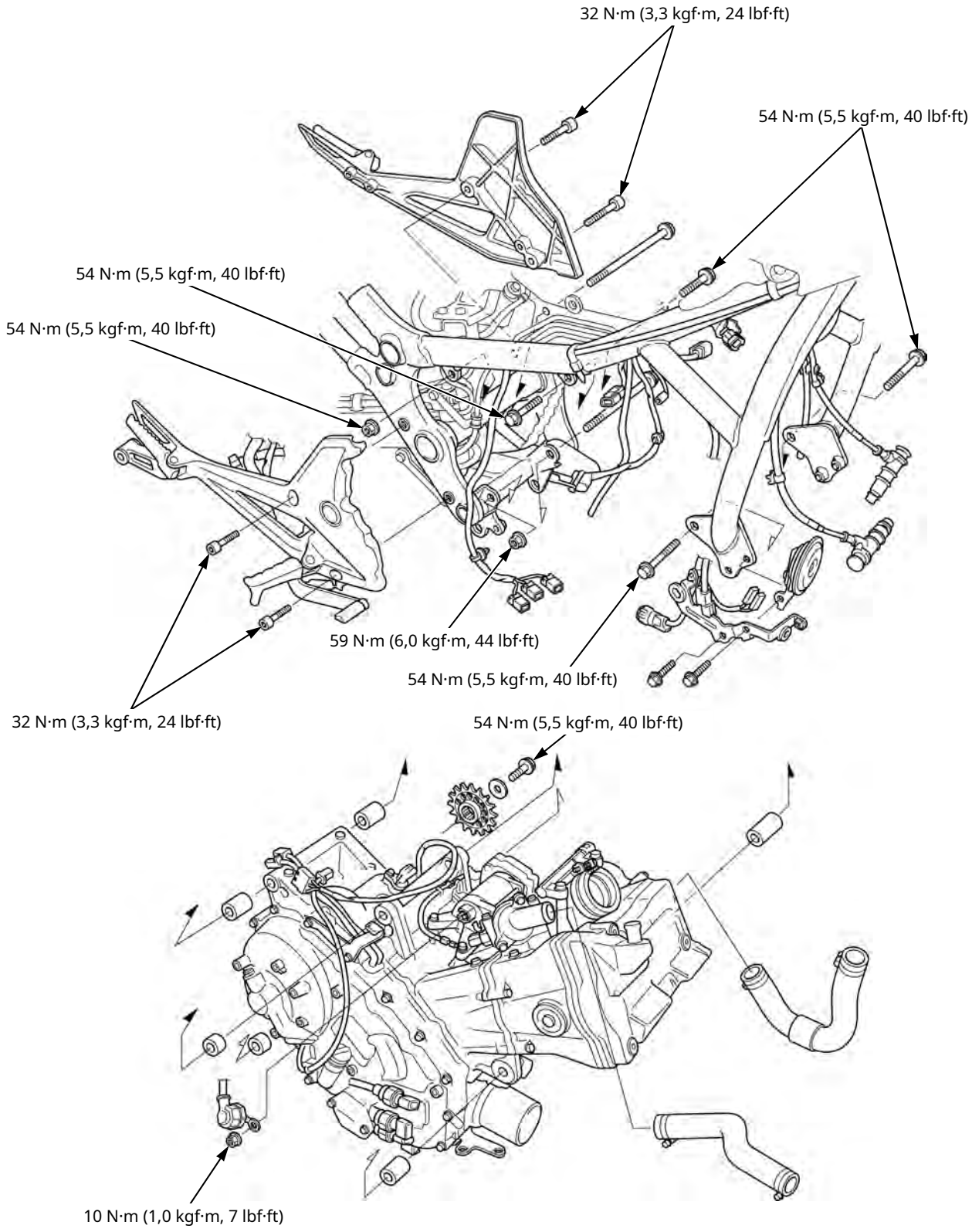
INSTALACION DEL MOTOR
(NC700XD/SD) ····· 16-21

C METOD UBICACIÓN DEL PONENTE

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:


32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)
54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)
54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)
54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)
59 N·m (6,0 kgf·m, 44 lbf·ft)
54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)
32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)
54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)
10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

- Se requiere un polipasto o equivalente para sostener la motocicleta al quitar e instalar el motor.
- Al quitar/instalar el motor, coloque cinta adhesiva alrededor del motor de antemano para protegerlo.
- Al instalar el motor, asegúrese de apretar los tornillos de montaje del motor al par especificado en la secuencia especificada. Si confunde el par o la secuencia, afloje todos los sujetadores de montaje y luego vuelva a apretarlos al par especificado en la secuencia correcta.
- Los siguientes componentes se pueden reparar con el motor instalado en el bastidor.
  - Motor de arranque (página 6-8)
  - Cuerpo de mariposa (página 7-15)
  - Bomba de agua (página 8-12)
  - Bomba de aceite (NC700X/XA/S/SA) (página 9-6)
  - Bomba de aceite (NC700XD/SD) (página 9-8)
  - Balancín (página 10-8)
  - Embrague (NC700X/XA/S/SA) (página 11-7)
  - Varillaje de cambio de marchas (NC700X/XA/S/SA) (página 11-16)
  - Engranaje impulsor primario/rotor del sensor CKP (NC700X/XA/S/SA) (página 11-15)
  - Doble embrague (NC700XD/SD) (página 12-105)
  - Varillaje de cambio de marchas (NC700XD/SD) (página 12-112)
  - Engranaje impulsor primario/rotor del sensor CKP (NC700XD/SD) (página 12-108)
  - Sensor CKP (página 5-11)
  - Volante (página 13-7)
  - Estator (página 13-13)
- Los siguientes componentes requieren la extracción del motor para el servicio.
  - Árbol de levas (página 10-13)
  - Culata/válvulas (página 10-16)
  - Transmisión (NC700X/XA/S/SA) (página 14-8)
  - Transmisión (NC700XD/SD) (página 14-17)
  - Equilibrador (página 14-26)
  - Cigüeñal (página 15-5)
  - Pistón/cilindro (página 15-14)

ESPECIFICACIONES

ARTÍCULO			ESPECIFICACIONES
Motor seco peso	NC700X/XA/S/SA		60,5 kg (133,4 libras)
	NC700XD/SD		67,3 kg (148,4 libras)
Aceite de motor capacidad	NC700X/XA/S/SA	Después de drenar	3,1 litros (3,3 cuartos de galón estadounidenses, 2,7 cuartos de galón imp.)
		Después de drenar/filtrar cambiar	3,4 litros (3,6 cuartos de galón estadounidenses, 3,0 cuartos de galón imp.)
		Después del desmontaje	3,7 litros (3,9 cuartos de galón estadounidenses, 3,3 cuartos de galón imperiales)
	NC700XD/SD	Después de drenar	3,2 litros (3,4 cuartos de galón estadounidenses, 2,8 cuartos de galón imp.)
		Después de drenar/filtrar cambiar	3,4 litros (3,6 cuartos de galón estadounidenses, 3,0 cuartos de galón imp.)
		Después del desmontaje	4,1 litros (4,3 cuartos de galón estadounidenses, 3,6 cuartos de galón imperiales)
Refrigerante capacidad	radiador y motor		1,69 litros (1,79 cuartos de galón estadounidenses, 1,49 cuartos de galón imperiales)
	al drenar		1,41 litros (1,49 cuartos de galón estadounidenses, 1,24 cuartos de galón imperiales)
	Tanque de reserva		0,13 litros (0,14 cuartos de galón estadounidenses, 0,11 cuartos de galón imperiales)

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tuerca guía inferior trasera del motor	1	12	59 (6,0, 44)	
Perno de hambre del motor inferior delantero	2	12	54 (5.5, 40)	
Perno de hambre superior del motor	2	12	54 (5.5, 40)	
Tuerca de guía del motor superior trasera	1	12	54 (5.5, 40)	
Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón	4	8	32 (3.3, 24)	
Perno del piñón de transmisión	1	10	54 (5.5, 40)	
Tuerca del terminal del motor de arranque	1	6	10 (1,0, 7)	
Tornillo de banda de manguera de agua	2	–	–	Ver página 16-18 Ver página 16-19 Ver página 16-24 Ver página 16-25

DESMONTAJE DEL MOTOR (NC700X/XA/S/SA)

Drene el aceite del motor (página 3-13).

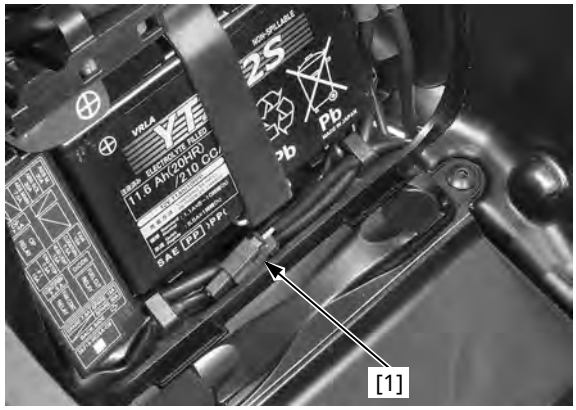
Drene el refrigerante (página 8-6).

Afloje completamente la cadena de transmisión (página 3-17).

Libere la presión del combustible y desconecte el accesorio de conexión rápida del lado del inyector de combustible (página 7-4).

Elimina lo siguiente:

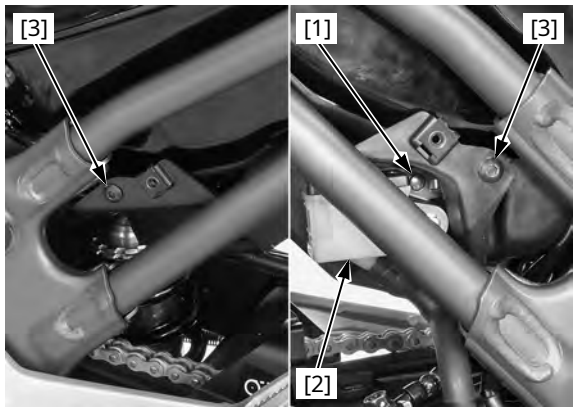
– Cubierta trasera izquierda (página 2-29)
– Tubo de escape/silenciador (página 2-32)
– Radiador (página 8-9)
– Depósito de reserva del radiador (pág. 8-14)
– Cuerpo de mariposa (página 7-15)



Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] y suelte el arnés del sensor CKP.

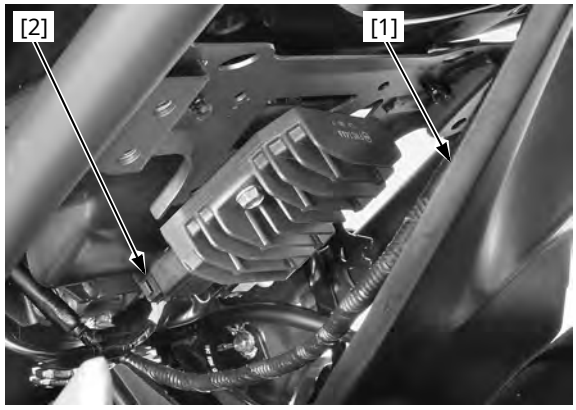
Quite el perno [1] y el soporte/depósito del depósito del freno trasero [2].

Retire los pernos de cabeza hueca [3].

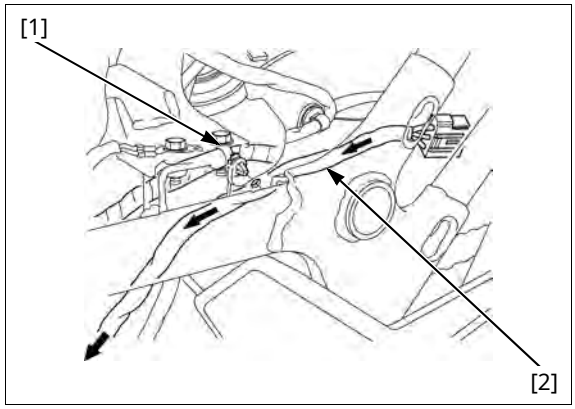


Baje el guardabarros trasero B [1].

Desconecte el conector 3P (negro) del alternador [2].

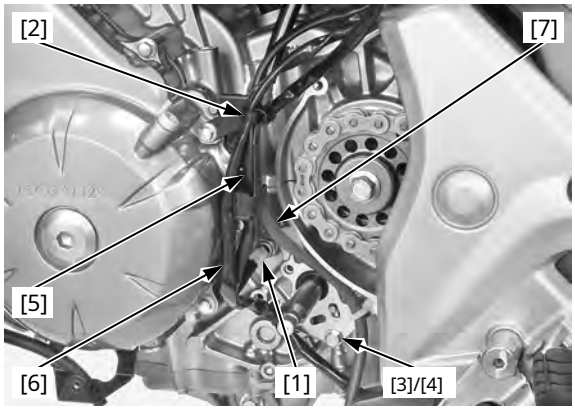


Suelte la abrazadera del mazo de cables del interruptor del caballete lateral [1]. Suelte el mazo de cables del alternador [2].



Desconecte el conector del interruptor neutral [1]. Retire la banda de alambre [2], el perno [3] y la placa de fijación [4]. Liberar lo siguiente:

– Cable del interruptor neutro [5]
– Cable del interruptor del caballete lateral [6]
– Manguera de drenaje del tanque de combustible B [7]

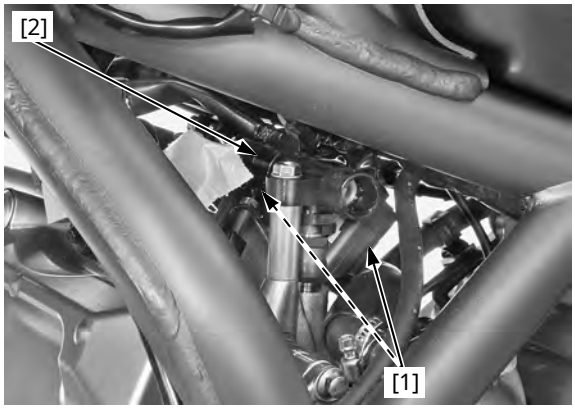


Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1].



Desconecte los conectores 2P (Gris) del inyector [1].

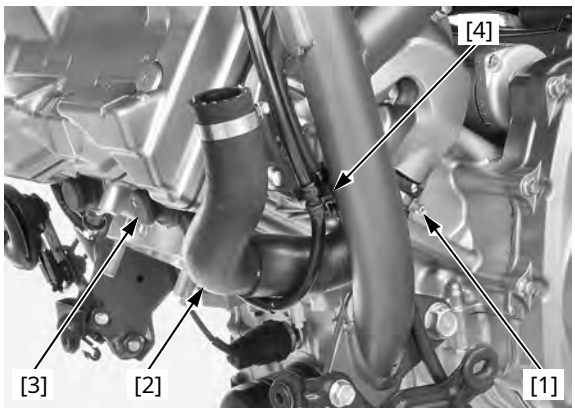
Suelte el clip [2] del riel de combustible.



Afloje el tornillo de banda [1] y desconecte la manguera de agua [2] de la bomba de agua.

Desconecte la tapa de la bujía [3].

Suelte la abrazadera del cable de la bujía [4] del marco.

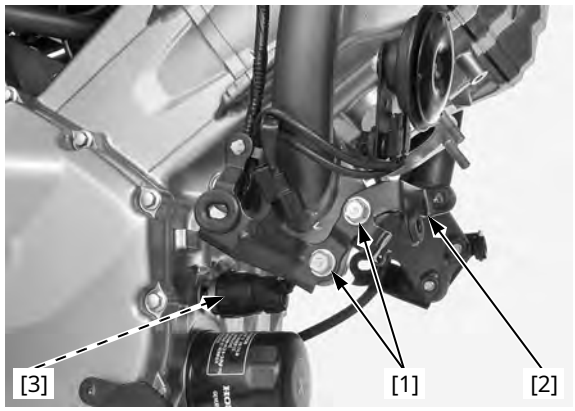


Desconecte la tapa de la bujía [1].

Suelte la abrazadera del cable de la bujía [2] del marco.



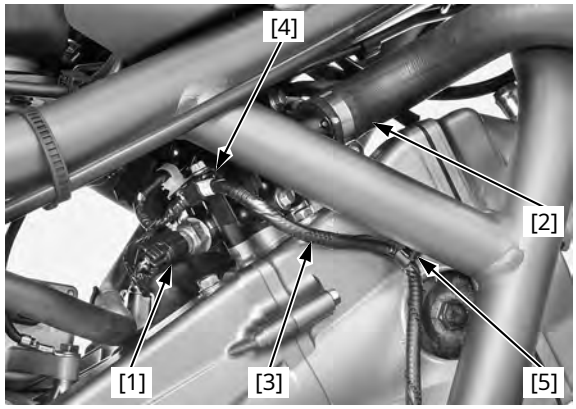
Quite los pernos [1] y sostenga [2] del marco. Desconecte el conector 1P (gris) del interruptor EOP [3].



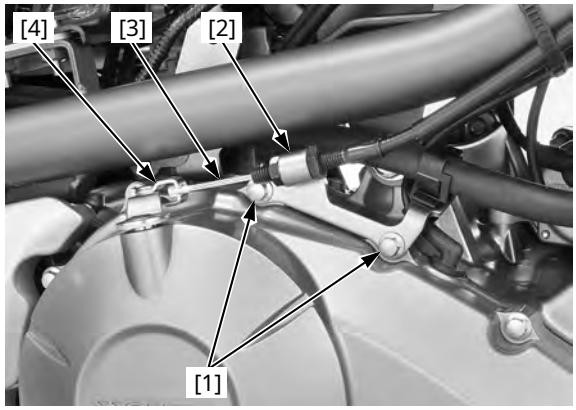
Desconecte el conector 2P del sensor de ECT [1].

Afloje el tornillo de banda y desconecte la manguera de agua [2] de la tapa del termostato.

Suelte el mazo de cables principal [3] del soporte [4] y el marco [5].



Retire los pernos [1] y la guía del cable del embrague [2], luego desconecte el cable del embrague [3] del brazo elevador del embrague [4].

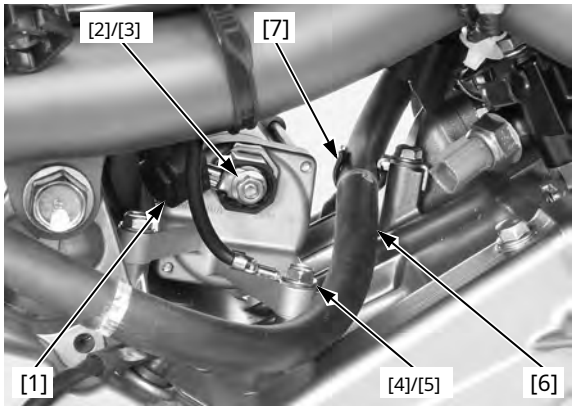


Suelte la tapa de goma [1].

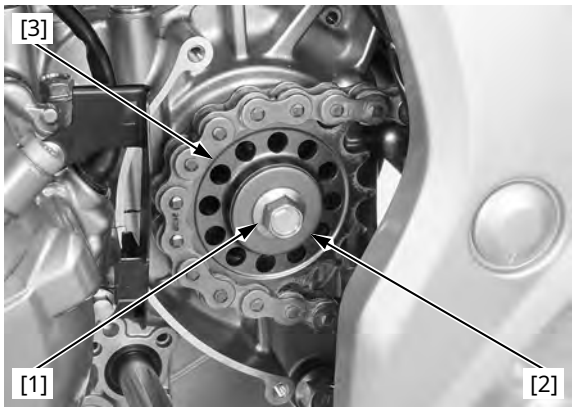
Retire la tuerca del terminal del motor de arranque [2] y desconecte el cable del motor de arranque [3].

Retire el perno de montaje del motor de arranque [4] y desconecte el cable de tierra [5].

Suelte la manguera de alimentación de combustible [6] de la abrazadera [7].



Retire el perno de la rueda dentada de transmisión [1], la arandela [2] y la rueda dentada de transmisión [3].



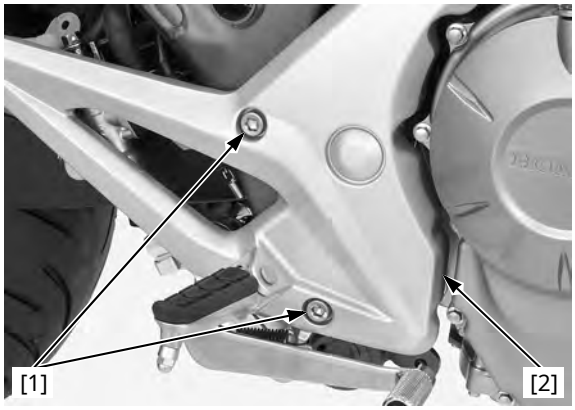
Retire los pernos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón izquierdo [2].



Retire los pernos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón derecho [2].

NOTE:

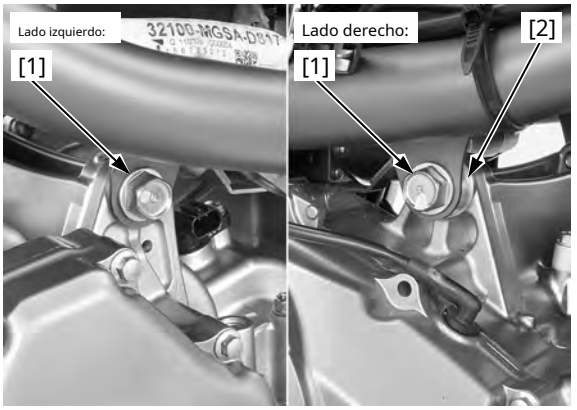
No tuerza la manguera del freno.



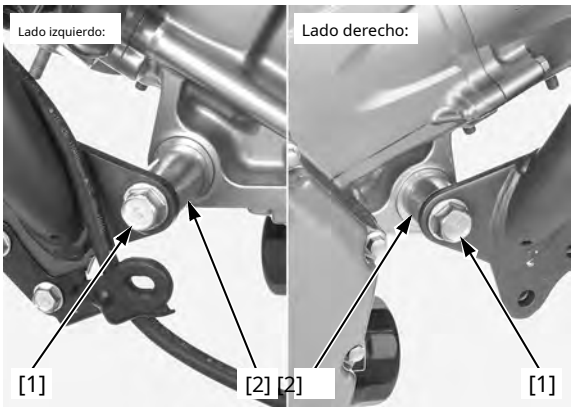
la altura del gato debe ser continuamente ajustado para aliviar estrés para la facilidad de remoción de pernos.

Apoye el motor con un gato u otro soporte ajustable para facilitar la extracción de los pernos de suspensión del motor.

Quite los pernos de hambre superiores del motor [1] y el collar [2].



Retire los pernos de hambre inferiores delanteros [1] y los collares [2].

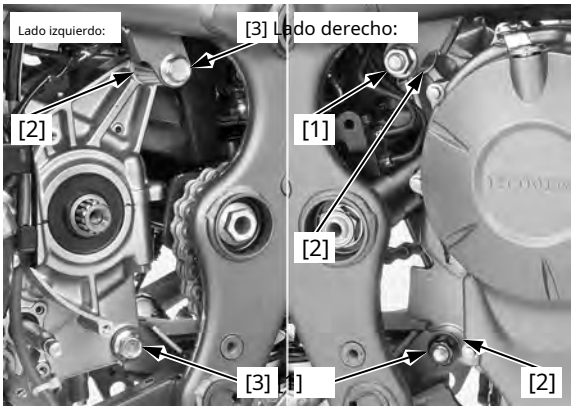


Retire las tuercas de guía del motor trasero [1], los collares [2] y los pernos [3].

Maniobre con cuidado el motor y retírelo del marco a la derecha.

NOTE:

Durante el desmontaje del motor, sujete el motor de forma segura y tenga cuidado de no dañar el bastidor ni el motor.



DESMONTAJE DEL MOTOR (NC700XD/SD)

Drene el aceite del motor (página 3-13).

Drene el refrigerante (página 8-6).

Afloje completamente la cadena de transmisión (página 3-17).

Libere la presión del combustible y desconecte el accesorio de conexión rápida del lado del inyector de combustible (página 7-4).

Elimina lo siguiente:

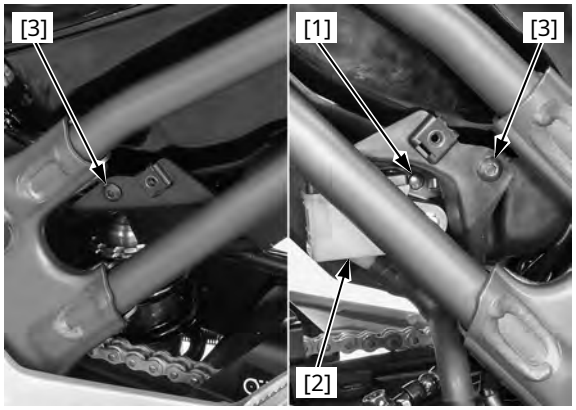
– Cubierta trasera izquierda (página 2-30)
– Tubo protector (página 2-30)
– Placa transversal central (página 2-32)
– Tubo de escape/silenciador (página 2-32)
– Radiador (página 8-9)
– Depósito de reserva del radiador (pág. 8-14)
– Cuerpo de mariposa (página 7-15)



Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] y suelte el arnés del sensor CKP.

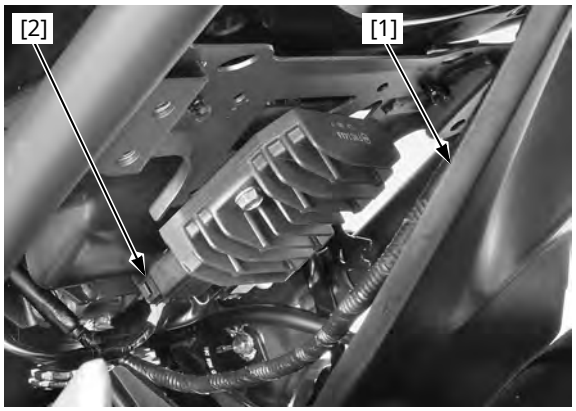
Quite el perno [1] y el soporte/depósito del depósito del freno trasero [2].

Retire los pernos de cabeza hueca [3].

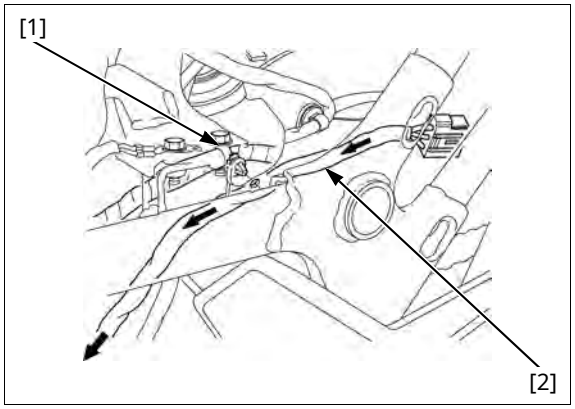


Baje el guardabarros trasero B [1].

Desconecte el conector 3P (negro) del alternador [2].



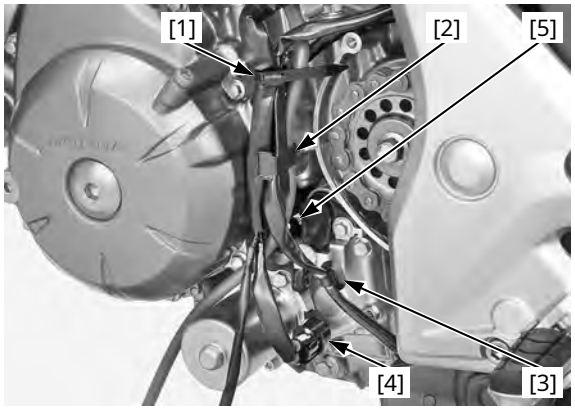
Suelte la abrazadera del mazo de cables del interruptor del caballete lateral [1]. Suelte el mazo de cables del alternador [2].



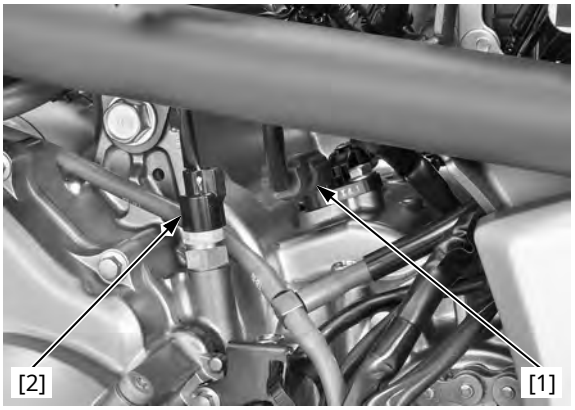
Retire la banda de cables [1] y suelte los cables y la manguera del tirante [2].

Retire la abrazadera del cable del interruptor del caballete lateral [3] del tirante.

Desconecte el conector 2P (negro) del motor de control de cambios [4] y el conector del interruptor neutral [5].

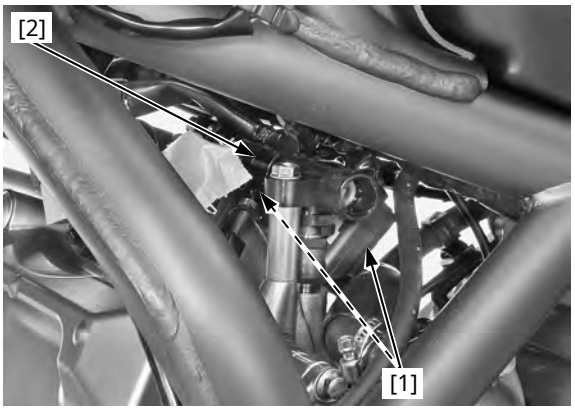


Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1] y el conector 2P (negro) del sensor EOT [2].



Desconecte los conectores 2P (Gris) del inyector [1].

Suelte el clip [2] del riel de combustible.



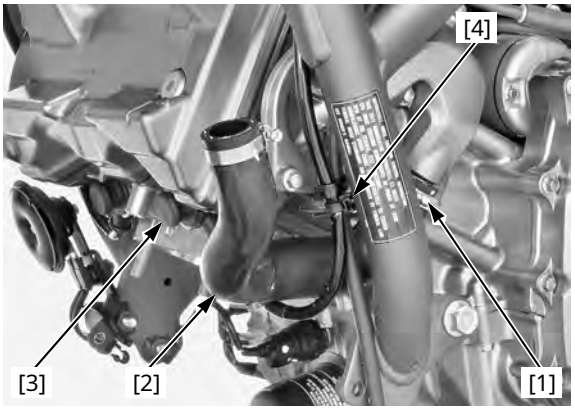
Desconecte el conector 3P (Negro) del sensor TR [1] y retírelo del soporte del modulador ABS.



Afloje el tornillo de banda [1] y desconecte la manguera de agua [2] de la bomba de agua.

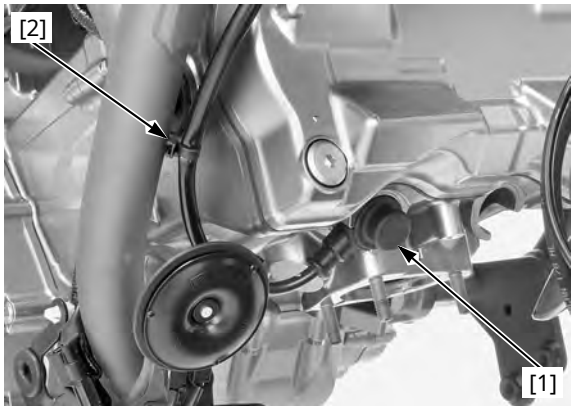
Desconecte la tapa de la bujía [3].

Suelte la abrazadera del cable de la bujía [4] del marco.

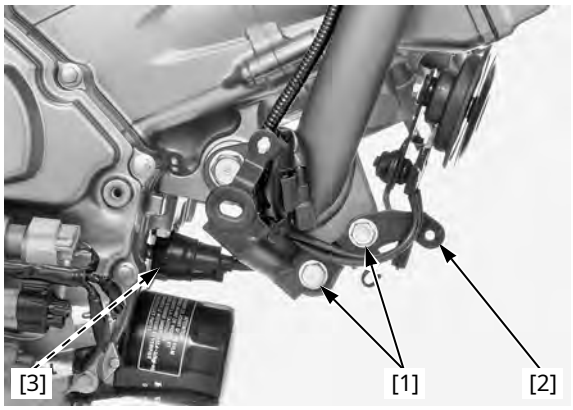


Desconecte la tapa de la bujía [1].

Suelte la abrazadera del cable de la bujía [2] del marco.

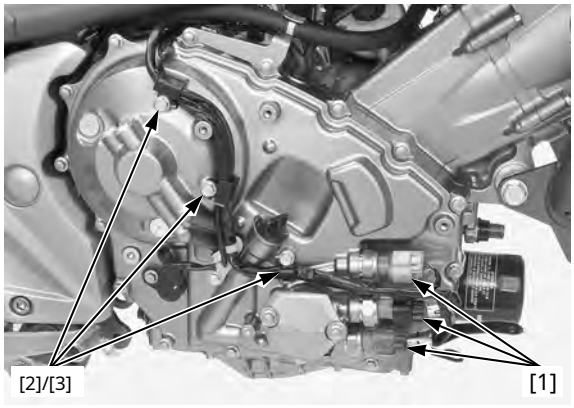


Quite los pernos [1] y sostenga [2] del marco. Desconecte el conector 1P (gris) del interruptor EOP [3].



Desconecte los conectores 3P del sensor EOP del embrague [1].

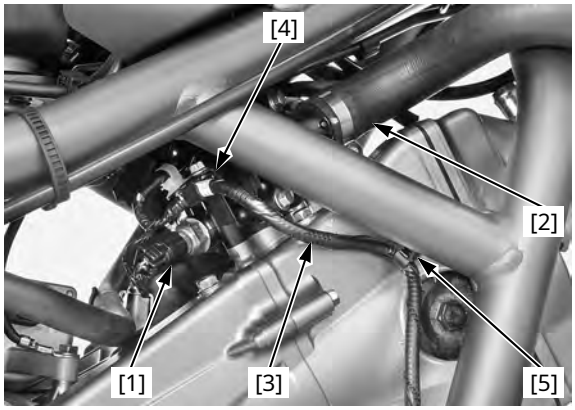
Retire los pernos [2] y las abrazaderas [3].



Desconecte el conector 2P del sensor de ECT [1].

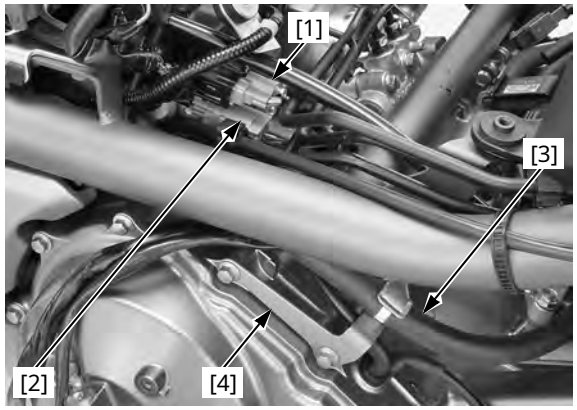
Afloje el tornillo de banda y desconecte la manguera de agua [2] de la tapa del termostato.

Suelte el mazo de cables principal [3] del soporte [4] y el marco [5].



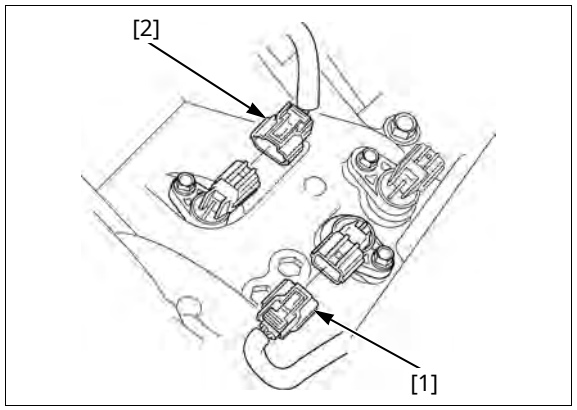
Desconecte el conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal [1] y el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio [2] y retírelos del soporte del modulador del ABS.

Suelte la manguera de alimentación de combustible [3] de la abrazadera [4].



Desconecte lo siguiente:

– Conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno [1]
– Conector 3P (negro) del sensor del eje principal exterior [2]

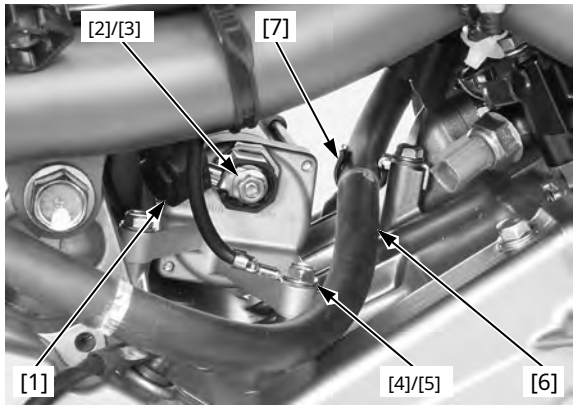


Suelte la tapa de goma [1].

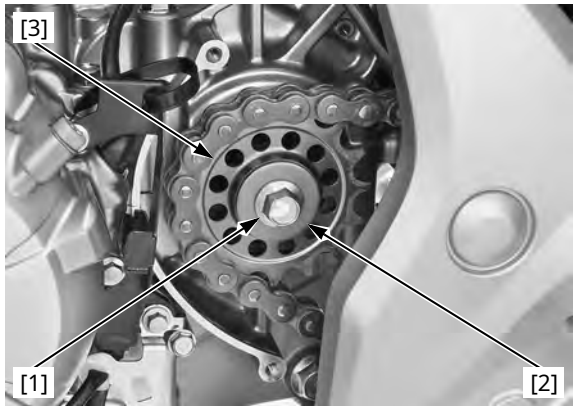
Retire la tuerca del terminal del motor de arranque [2] y desconecte el cable del motor de arranque [3].

Retire el perno de montaje del motor de arranque [4] y desconecte el cable de tierra [5].

Suelte la manguera de alimentación de combustible [6] de la abrazadera [7].



Retire el perno de la rueda dentada de transmisión [1], la arandela [2] y la rueda dentada de transmisión [3].



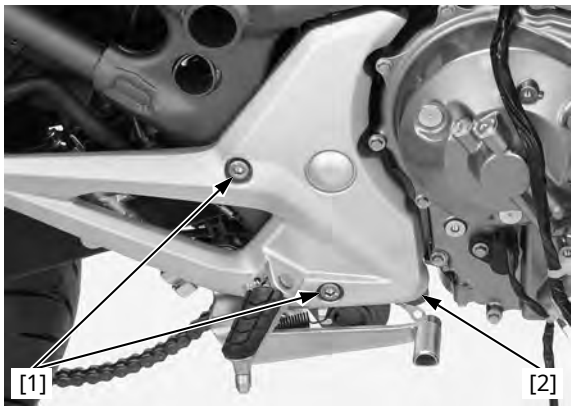
Retire los pernos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón izquierdo [2].



Retire los pernos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón derecho [2].

NOTE:

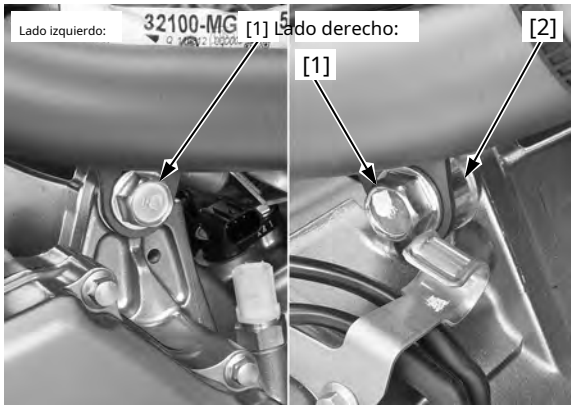
No tuerza la manguera del freno.



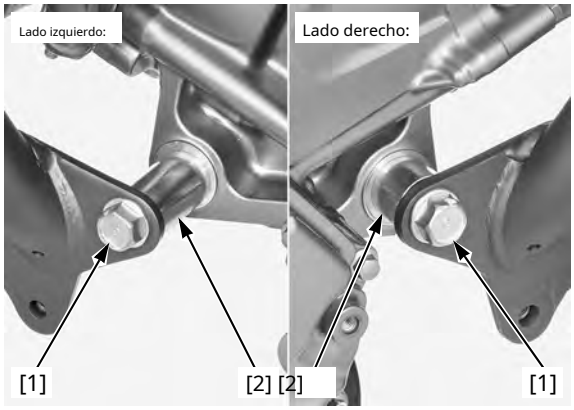
la altura del gato debe ser continuamente ajustado para aliviar estrés para la facilidad de remoción de pernos.

Apoye el motor con un gato u otro soporte ajustable para facilitar la extracción de los pernos de suspensión del motor.

Quite los pernos de hambre superiores del motor [1] y el collar [2].



Retire los pernos de hambre inferiores delanteros [1] y los collares [2].

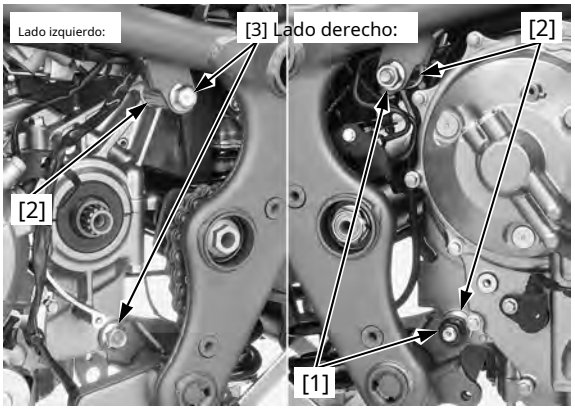


Retire las tuercas de guía del motor trasero [1], los collares [2] y los pernos [3].

Maniobre con cuidado el motor y retírelo del marco a la derecha.

NOTE:

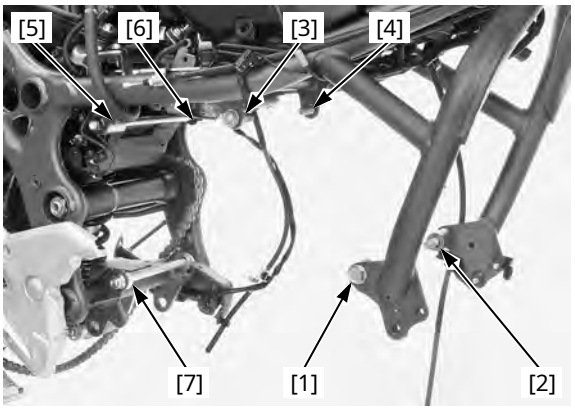
Durante el desmontaje del motor, sujete el motor de forma segura y tenga cuidado de no dañar el bastidor ni el motor.



INSTALACIÓN DEL MOTOR (NC700X/XA/S/SA)

NOTE:

- Instale sin apretar todos los pernos y tuercas de montaje del motor, luego apriete los pernos y tuercas al par especificado en la secuencia especificada.
- Tenga en cuenta la dirección de los pernos de suspensión del motor.
  - Parte delantera inferior derecha [1]: perno de 12 x 55 mm y collar de 20 mm
  - Parte delantera inferior izquierda [2]: perno de 12 x 80 mm y collar de 41 mm
  - Lado superior derecho [3]: perno de 12 x 45 mm y collar de 10 mm
  - Lado superior izquierdo [4]: perno de 12 x 35 mm
  - Lado superior trasero: perno de 12 x 276 mm, collarín de 37 mm (lado derecho) [5] y collarín de 47 mm (lado izquierdo) [6]
  - Lado inferior trasero: perno de 12 x 168 mm y collarín de 10 mm (lado derecho) [7]
- Coloque el gato u otro soporte ajustable debajo del motor.
- La altura del gato debe ajustarse continuamente para aliviar la tensión y facilitar la instalación del perno.
- Alinee con cuidado los puntos de montaje con el gato para evitar dañar el motor, el bastidor, la manguera de agua, los alambres y los cables.
- Pase las mangueras, alambres y cables correctamente (página 1-25).



durante el motor instalación, sostenga el motor de forma segura y ten cuidado de no para dañar el bastidor y motor.

Coloque el motor en el marco, luego instale sin apretar todos los pernos, tuercas y collares.

Apriete la tuerca de guía inferior trasera del motor [1] al par especificado.

TORSIÓN: 59 N·m (6,0 kgf·m, 44 lbf·ft)

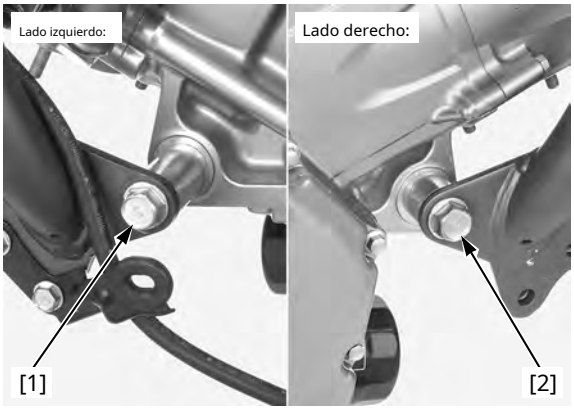


Apriete el perno de guía del motor inferior delantero izquierdo [1] al par especificado.

TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)

Apriete el perno de hambre del motor inferior delantero derecho [2] al par especificado.

TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)

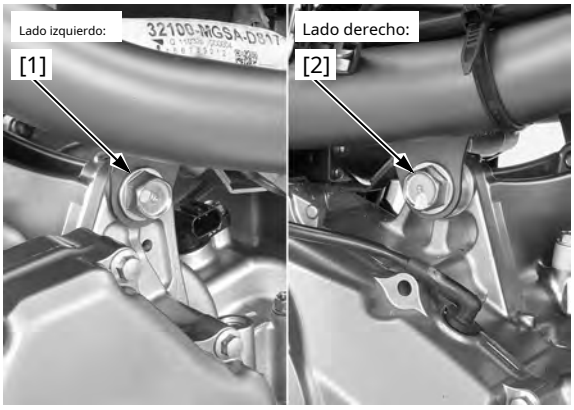


Apriete el perno de hambre del motor superior izquierdo [1] al par especificado.

TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)

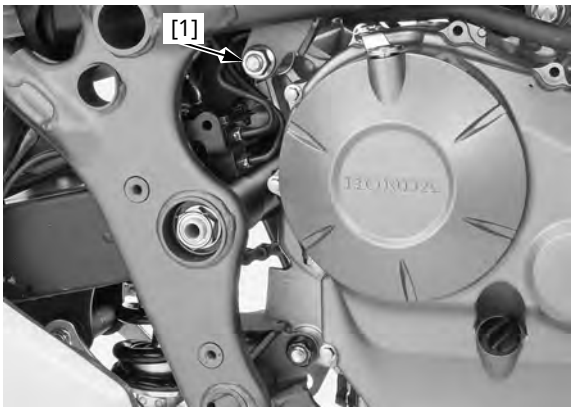
Apriete el perno de hambre del motor superior derecho [2] al par especificado.

TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)



Apriete la tuerca de guía del motor superior trasera [1] al par especificado.

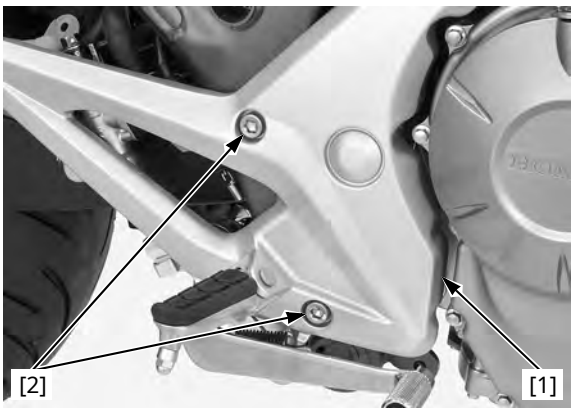
TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)



Instale el soporte del escalón derecho [1] y los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [2].

Apriete los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del peldaño al par especificado.

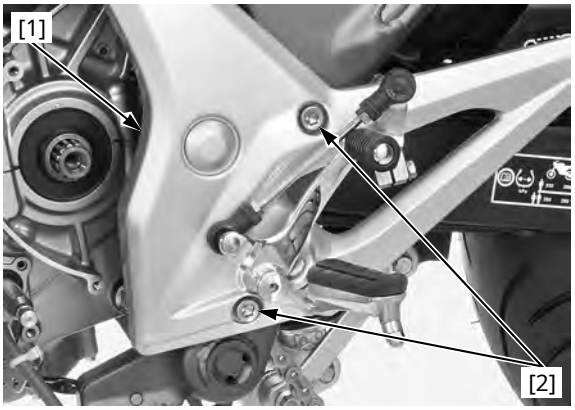
TORQUE: 32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)



Instale el soporte del escalón izquierdo [1] y los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [2].

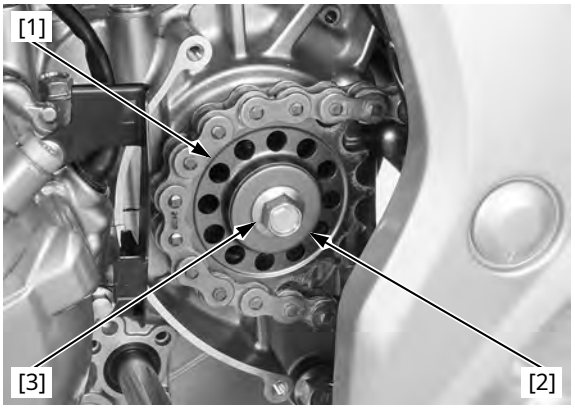
Apriete los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del peldaño al par especificado.

TORQUE: 32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)



Instale la rueda dentada de transmisión [1], la arandela [2] y el perno de la rueda dentada de transmisión [3].

Apriete el perno de la rueda dentada de transmisión al par especificado. **TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)**



Instale el cable de tierra [1] y el perno de montaje del motor de arranque [2].
Apriete el perno de montaje de forma segura.

Instale el cable del motor de arranque [3] y la tuerca del terminal del motor de arranque [4].
Apriete la tuerca del terminal del motor de arranque al par especificado.

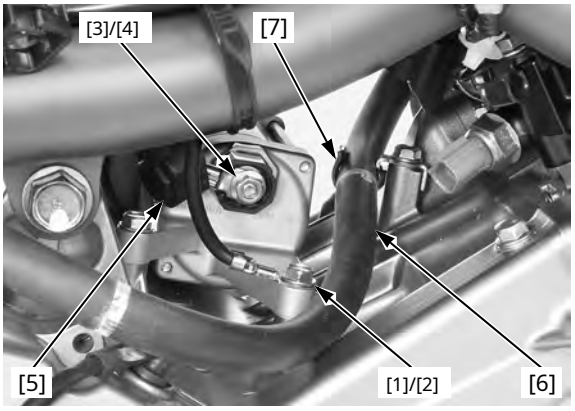
TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

Vuelva a colocar la tapa de goma [5] correctamente en el terminal del motor de arranque.

Instale la manguera de alimentación de combustible [6] en la abrazadera [7].

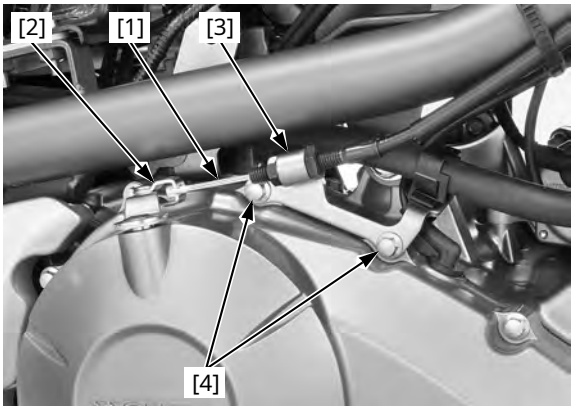
NOTE:

Alinee la manguera de alimentación de combustible Pintura blanca con la abrazadera.



Conecte el cable del embrague [1] al brazo elevador del embrague [2].

Instale la guía del cable del embrague [3] y los pernos [4].
Apriete los pernos de forma segura.

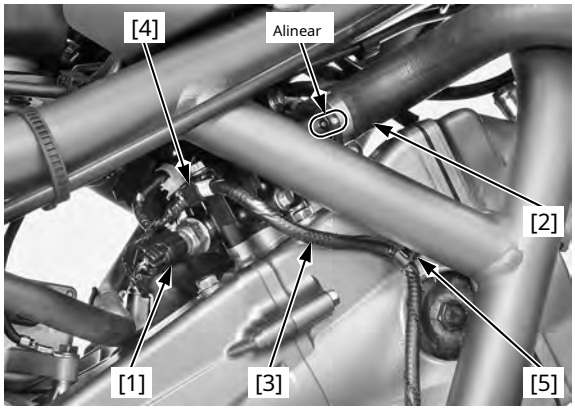


Conecte el conector 2P del sensor ECT [1]. Conecte la manguera de agua [2] a la cubierta del termostato.

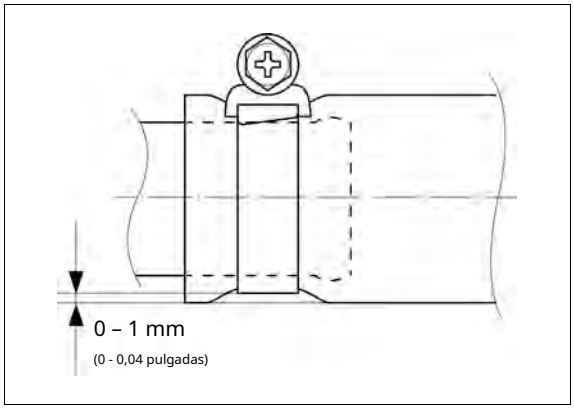
NOTE:

Alinee la marca de pintura de la manguera de agua con la lengüeta de la cubierta del termostato.

Instale el mazo de cables principal [3] en el soporte [4] y el marco [5].

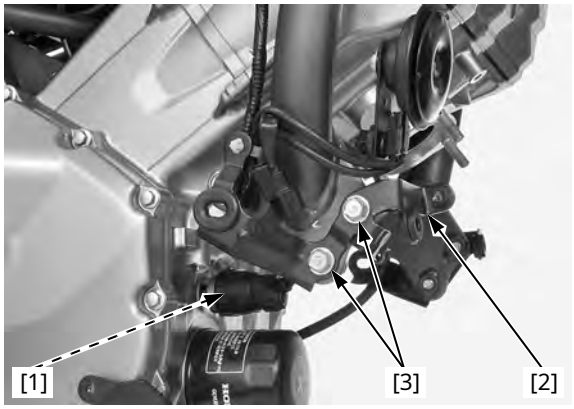


Apriete el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua al rango especificado.



Conecte el conector 1P (gris) del interruptor EOP [1].

Instale el soporte [2] y los pernos [3] en el marco. Apriete los pernos de forma segura.

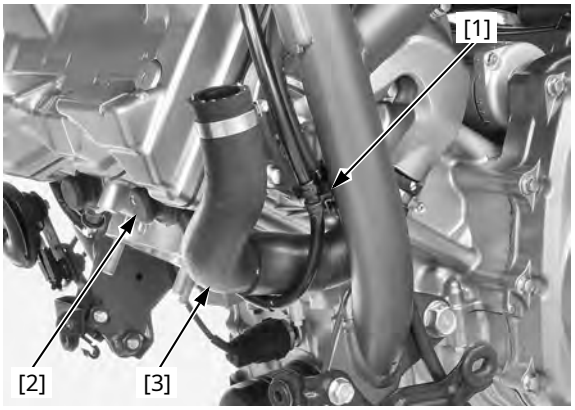


Instale la abrazadera del cable de la bujía [1] en el marco. Conecte la tapa de la bujía [2].

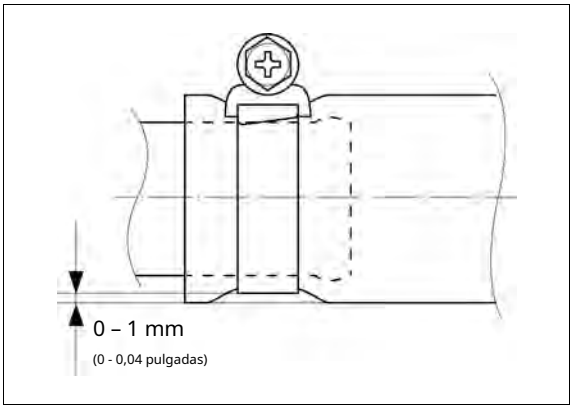


Instale la abrazadera del cable de la bujía [1] en el marco. Conecte la tapa de la bujía [2].

Conecte la manguera de agua [3] a la bomba de agua.

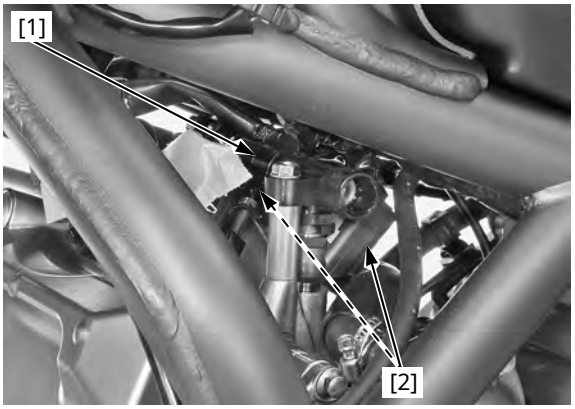


Apriete el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua al rango especificado.



Instale el clip [1] en el riel de combustible.

Conecte los conectores 2P (Gris) del inyector [2].



Conecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1].



Instale lo siguiente:

– Manguera de drenaje del tanque de combustible B [1]
– Cable del interruptor del caballete lateral [2]
– Cable del interruptor neutro [3]

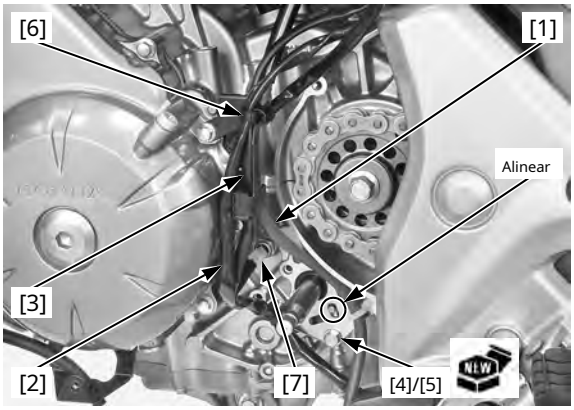
Instale la placa de fijación [4] y un perno nuevo [5].

NOTE:

Alinee el orificio de la placa de ajuste con el saliente del cárter.

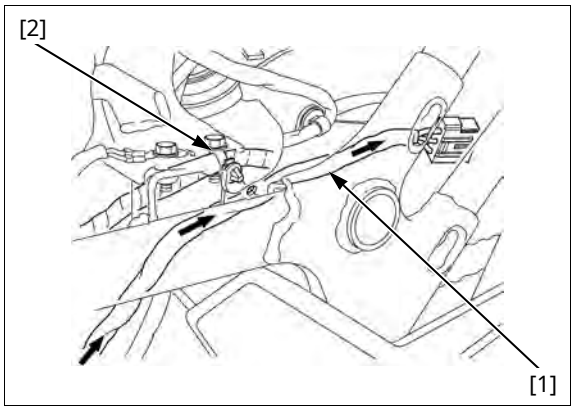
Instale la banda de alambre [6].

Conecte el conector del interruptor neutral [7].



Pase el mazo de cables del alternador [1].

Instale la abrazadera del mazo de cables del interruptor del caballete lateral [2].



Conecte el conector 3P (Negro) del alternador [1].



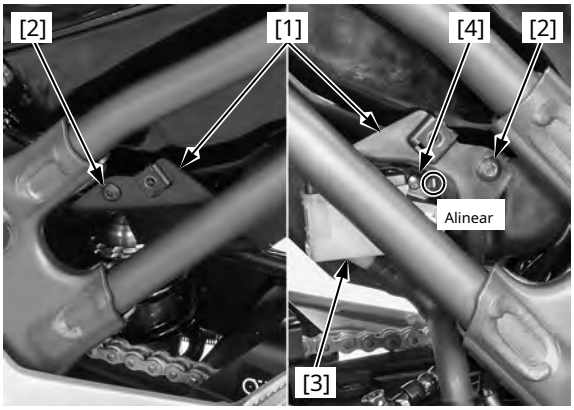
Instale el guardabarros trasero B [1] y los pernos de cabeza hueca [2]. Apriete los tornillos de cabeza hueca de forma segura.

Instale el soporte/depósito del depósito del freno trasero [3] y el perno [4].

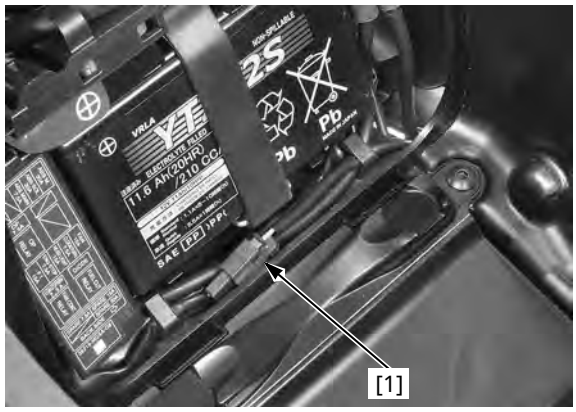
NOTE:

Alinee el soporte del depósito del freno trasero con la lengüeta del marco.

Apriete el perno de forma segura.



Conecte el conector 2P (Rojo) del sensor CKP [1].



Instale lo siguiente:

– Cuerpo de mariposa (página 7-18)
– Radiador (página 8-9)
– Depósito de reserva del radiador (pág. 8-14)
– Tubo de escape/silenciador (página 2-32)
– Cubierta trasera izquierda (página 2-29)

Inspeccione lo siguiente:

– Juego libre del puño del acelerador (página 3-5)
– Juego libre de la palanca del embrague (página 3-26)

Ajuste la holgura de la cadena de transmisión (página 3-16).

Llene el motor con el aceite de motor recomendado (página 3-12).

Conecte el accesorio de conexión rápida al lado del inyector de combustible (página 7-5).

Llene la mezcla de refrigerante recomendada hasta el cuello de llenado y purgue el aire (página 8-6).

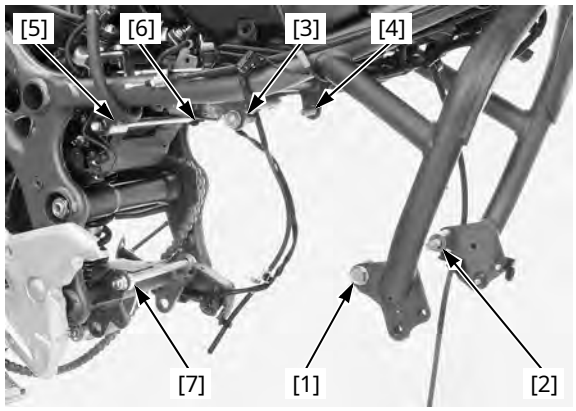
Compruebe el sistema de escape y el sistema de refrigeración en busca de fugas.

INSTALACIÓN DEL MOTOR (NC700XD/SD)

NOTE:

• Instale sin apretar todos los pernos y tuercas de montaje del motor, luego apriete los pernos y tuercas al par especificado en la secuencia especificada.

• Tenga en cuenta la dirección de los pernos de suspensión del motor.
  – Parte delantera inferior derecha [1]: perno de 12 x 55 mm y collar de 20 mm
  – Parte delantera inferior izquierda [2]: perno de 12 x 80 mm y collar de 41 mm
  – Lado superior derecho [3]: perno de 12 x 45 mm y collar de 10 mm
  – Lado superior izquierdo [4]: perno de 12 x 35 mm
  – Lado superior trasero: perno de 12 x 276 mm, collarín de 37 mm (lado derecho) [5] y collarín de 47 mm (lado izquierdo) [6]
  – Lado inferior trasero: perno de 12 x 168 mm y collarín de 10 mm (lado derecho) [7]



• Coloque el gato u otro soporte ajustable debajo del motor.

• La altura del gato debe ajustarse continuamente para aliviar la tensión y facilitar la instalación del perno.

• Alinee con cuidado los puntos de montaje con el gato para evitar dañar el motor, el bastidor, la manguera de agua, los alambres y los cables.

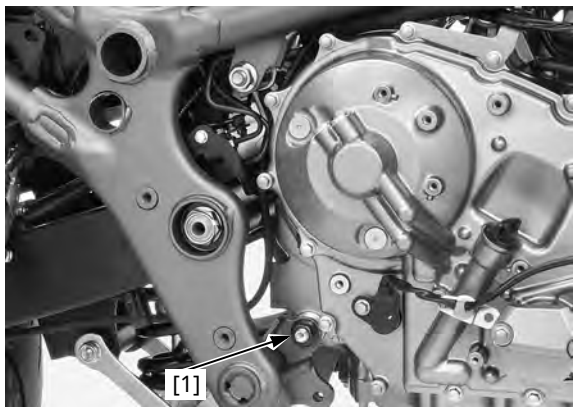
• Pase la manguera de agua, los alambres y los cables correctamente (página 1-25).

durante el motor instalación, sostenga el motor de forma segura y ten cuidado de no para dañar el bastidor y motor.

Coloque el motor en el marco, luego instale sin apretar todos los pernos, tuercas y collares.

Apriete la tuerca de guía inferior trasera del motor [1] al par especificado.

TORSIÓN: 59 N·m (6,0 kgf·m, 44 lbf·ft)

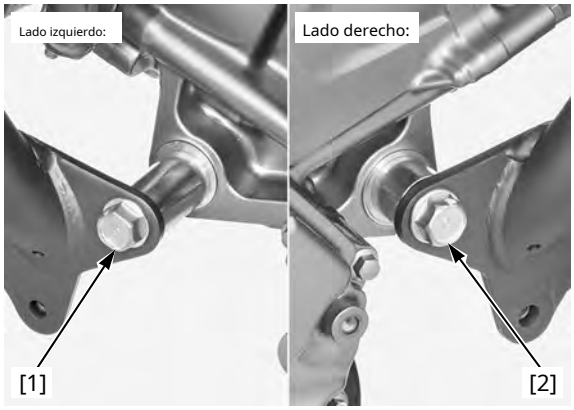


Apriete el perno de guía del motor inferior delantero izquierdo [1] al par especificado.

TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)

Apriete el perno de hambre del motor inferior delantero derecho [2] al par especificado.

TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)

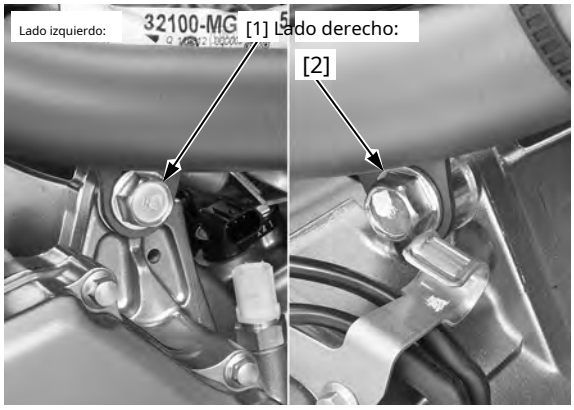


Apriete el perno de hambre del motor superior izquierdo [1] al par especificado.

TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)

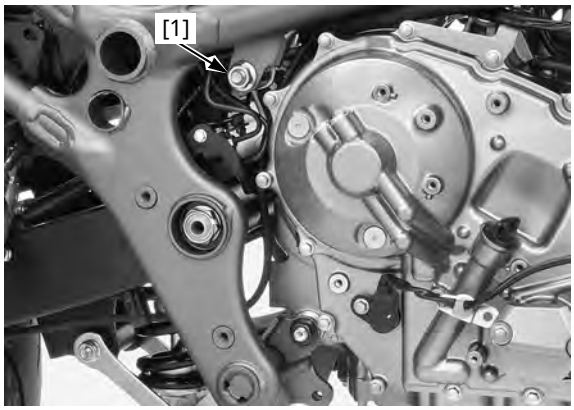
Apriete el perno de hambre del motor superior derecho [2] al par especificado.

TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)



Apriete la tuerca de guía del motor superior trasera [1] al par especificado.

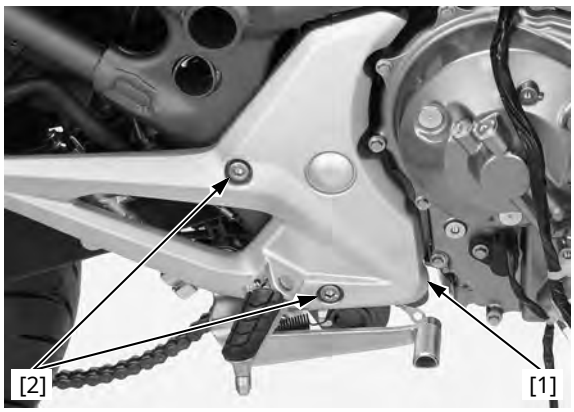
TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)



Instale el soporte del escalón derecho [1] y los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [2].

Apriete los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del peldaño al par especificado.

TORQUE: 32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)



Instale el soporte del escalón izquierdo [1] y los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [2].

Apriete los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del peldaño al par especificado.

TORQUE: 32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)



Instale la rueda dentada de transmisión [1], la arandela [2] y el perno de la rueda dentada de transmisión [3].

Apriete el perno de la rueda dentada de transmisión al par especificado. **TORQUE: 54 N·m (5,5 kgf·m, 40 lbf·ft)**



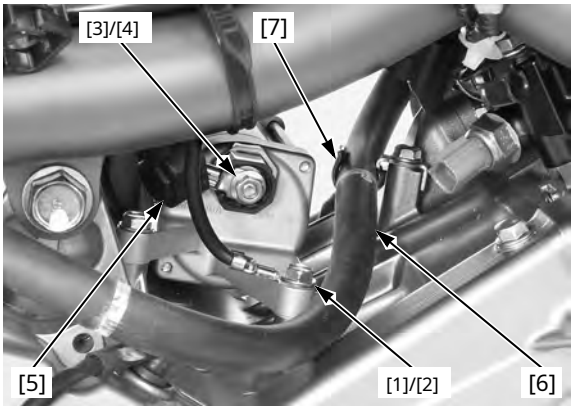
Instale el cable de tierra [1] y el perno de montaje del motor de arranque [2].
Apriete el perno de montaje de forma segura.

Instale el cable del motor de arranque [3] y la tuerca del terminal del motor de arranque [4].
Apriete la tuerca del terminal del motor de arranque al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

Vuelva a colocar la tapa de goma [5] correctamente en el terminal del motor de arranque.

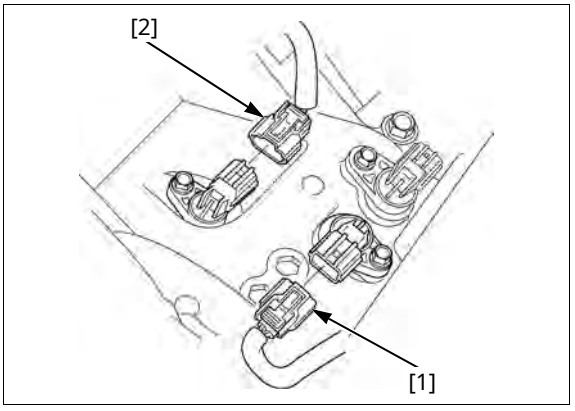
Instale la manguera de alimentación de combustible [6] en la abrazadera [7].



NOTE:

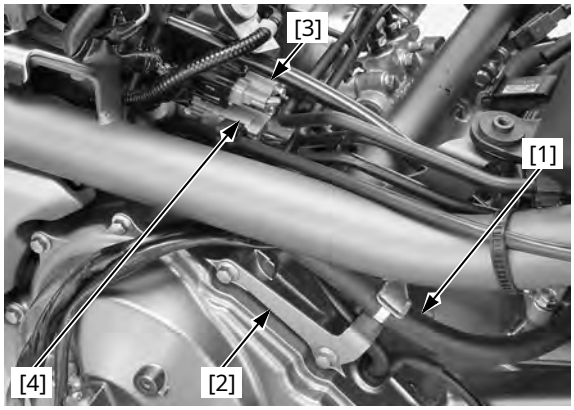
Alinee la manguera de alimentación de combustible Pintura blanca con la abrazadera. Conecte lo siguiente:

– Conector 3P (negro) del sensor del eje principal interno [1]
– Conector 3P (negro) del sensor del eje principal exterior [2]



Instale la manguera de alimentación de combustible [1] en la abrazadera [2].

Conecte el conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal [3] y el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio [4] e instálelos en el soporte del modulador ABS.

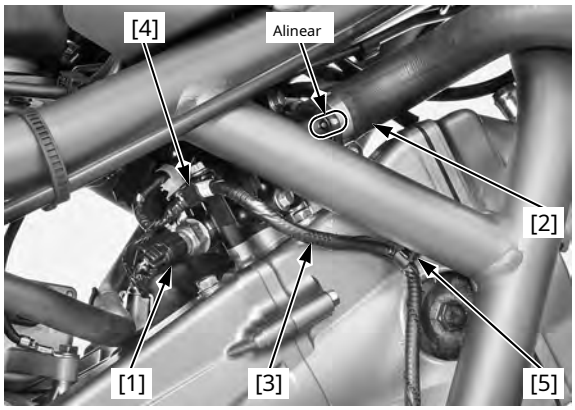


Conecte el conector 2P del sensor ECT [1]. Conecte la manguera de agua [2] a la cubierta del termostato.

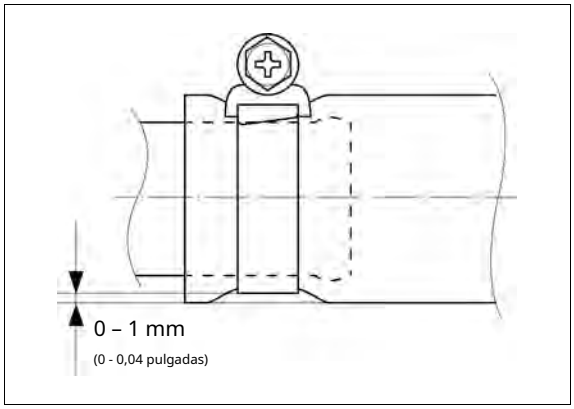
NOTE:

Alinee la marca de pintura de la manguera de agua con la lengüeta de la cubierta del termostato.

Instale el mazo de cables principal [3] en el soporte [4] y el marco [5].

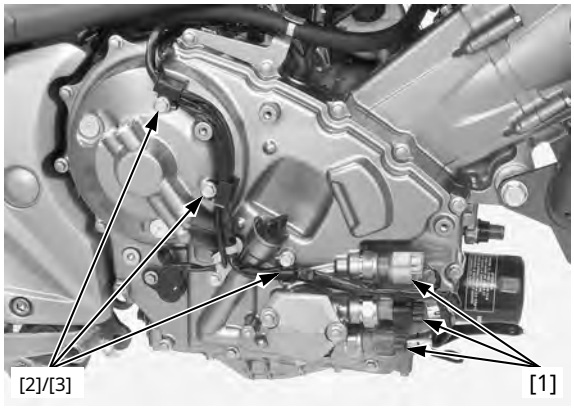


Apriete el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua al rango especificado.



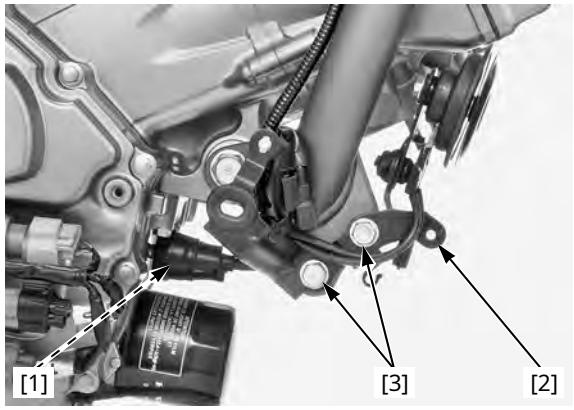
Conecte los conectores 3P del sensor EOP del embrague [1].

Instale las abrazaderas [2] y los pernos [3].
Apriete los pernos de forma segura.

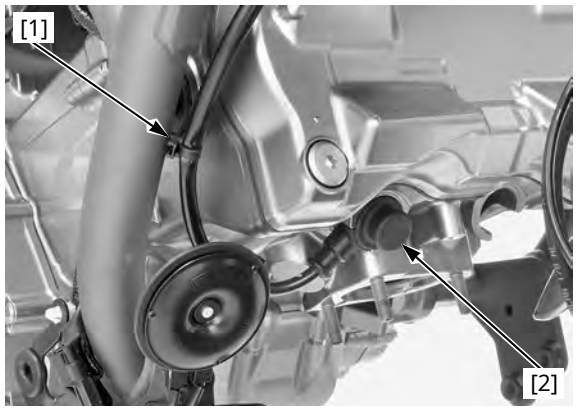


Conecte el conector 1P (gris) del interruptor EOP [1].

Instale el soporte [2] y los pernos [3] en el marco. Apriete los pernos de forma segura.

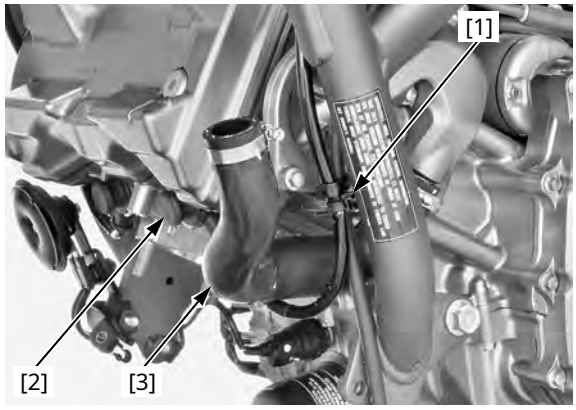


Instale la abrazadera del cable de la bujía [1] en el marco. Conecte la tapa de la bujía [2].

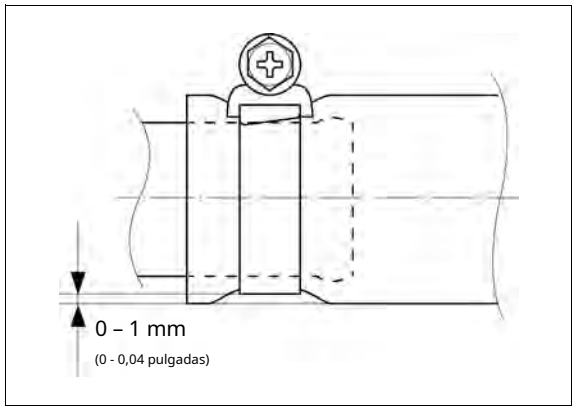


Instale la abrazadera del cable de la bujía [1] en el marco. Conecte la tapa de la bujía [2].

Conecte la manguera de agua [3] a la bomba de agua.



Apriete el tornillo de la abrazadera de la manguera de agua al rango especificado.

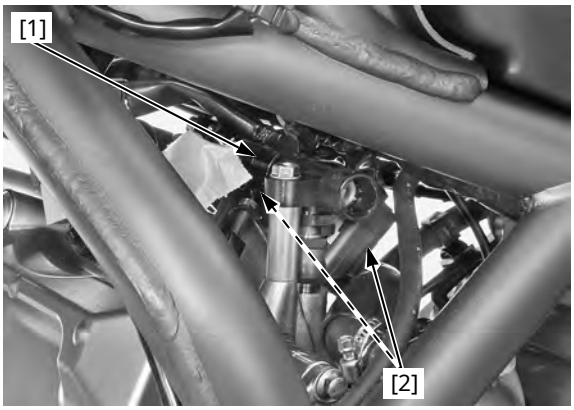


Conecte el conector 3P (negro) del sensor TR [1] e instálelo en el soporte del modulador ABS.

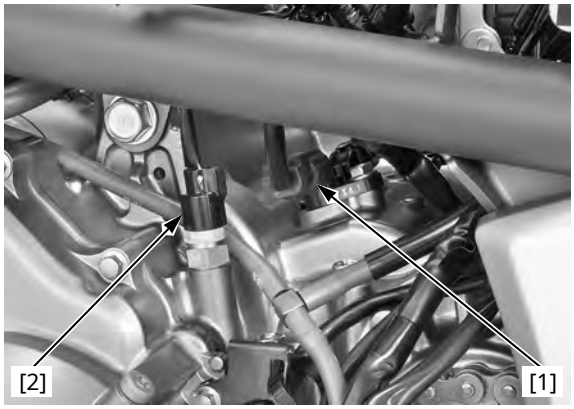


Instale el clip [1] en el riel de combustible.

Conecte los conectores 2P (Gris) del inyector [2].



Conecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1] y el conector 2P (negro) del sensor EOT [2].

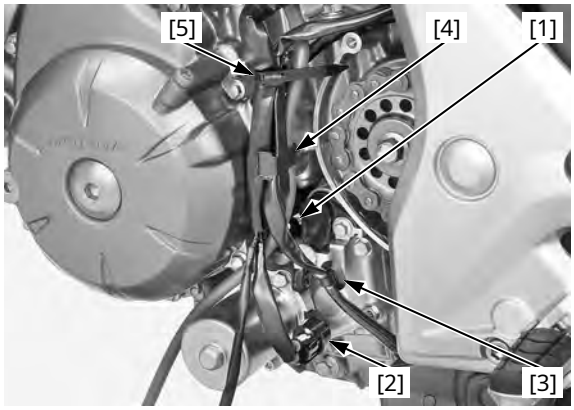


Dirija los cables y la manguera correctamente.

Conecte el conector del cable del interruptor neutral [1] y el conector 2P (negro) del motor de control de cambios [2].

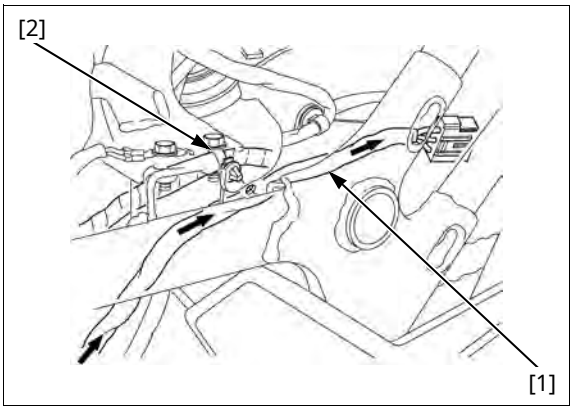
Instale la abrazadera del cable del interruptor del caballete lateral [3] en el soporte.

Coloque la manguera y los cables en el soporte [4] e instale la banda de cables [5]



Pase el mazo de cables del alternador [1].

Instale la abrazadera del mazo de cables del interruptor del caballete lateral [2].



Conecte el conector 3P (Negro) del alternador [1].



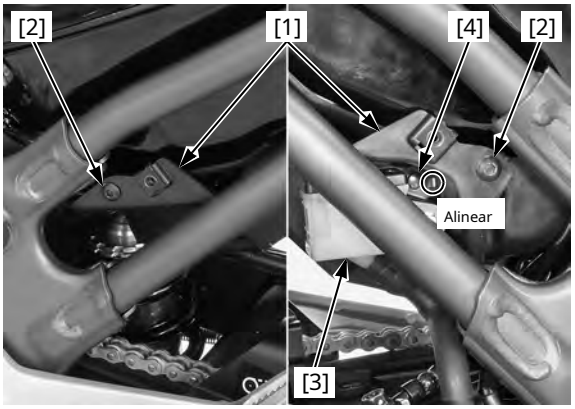
Instale el guardabarros trasero B [1] y los pernos de cabeza hueca [2]. Apriete los tornillos de cabeza hueca de forma segura.

Instale el soporte/depósito del depósito del freno trasero [3] y el perno [4].

NOTE:

Alinee el soporte del depósito del freno trasero con la lengüeta del marco.

Apriete el perno de forma segura.



Conecte el conector 2P (Rojo) del sensor CKP [1].

Instale lo siguiente:

– Cuerpo de mariposa (página 7-18)
– Radiador (página 8-9)
– Depósito de reserva del radiador (pág. 8-14)
– Tubo de escape/silenciador (página 2-32)
– Placa transversal central (página 2-32)
– Tubo protector (página 2-30)
– Cubierta trasera izquierda (página 2-30)

Inspeccione el juego libre del puño del acelerador (página 3-5).

Ajuste la holgura de la cadena de transmisión (página 3-16).

Llene el motor con el aceite de motor recomendado (página 3-12).

Conecte el accesorio de conexión rápida al lado del inyector de combustible (página 7-5).

Llene la mezcla de refrigerante recomendada hasta el cuello de llenado y purgue el aire (página 8-6).

Compruebe el sistema de escape y el sistema de refrigeración en busca de fugas.



MEMORÁNDUM

17. RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES ····· 17-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ····· 17-8

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS····· 17-9

MANILLAR ····· 17-10

RUEDA DELANTERA ····· 17-20

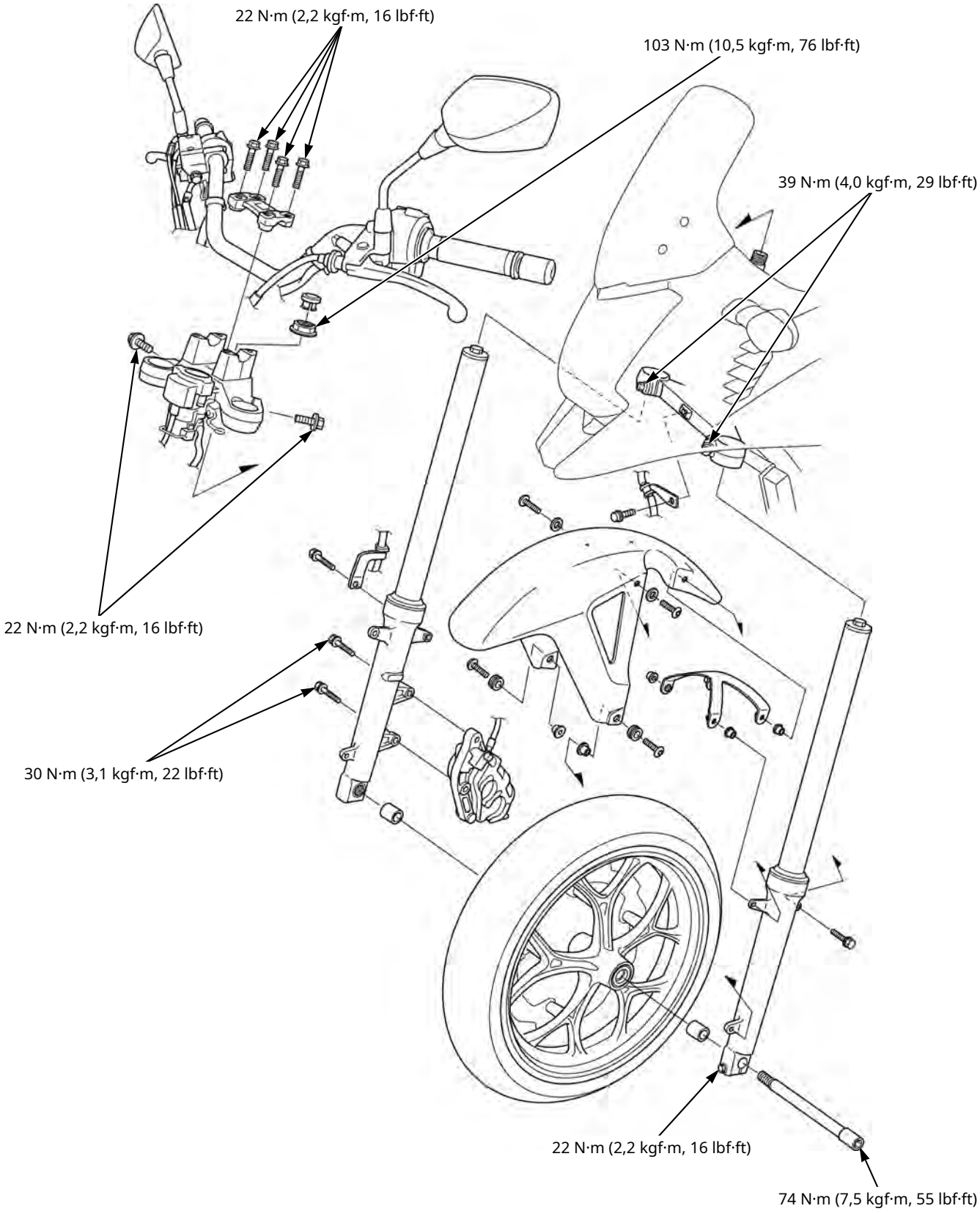
TENEDOR····· 17-25

VÁSTAGO DE DIRECCIÓN ····· 17-33

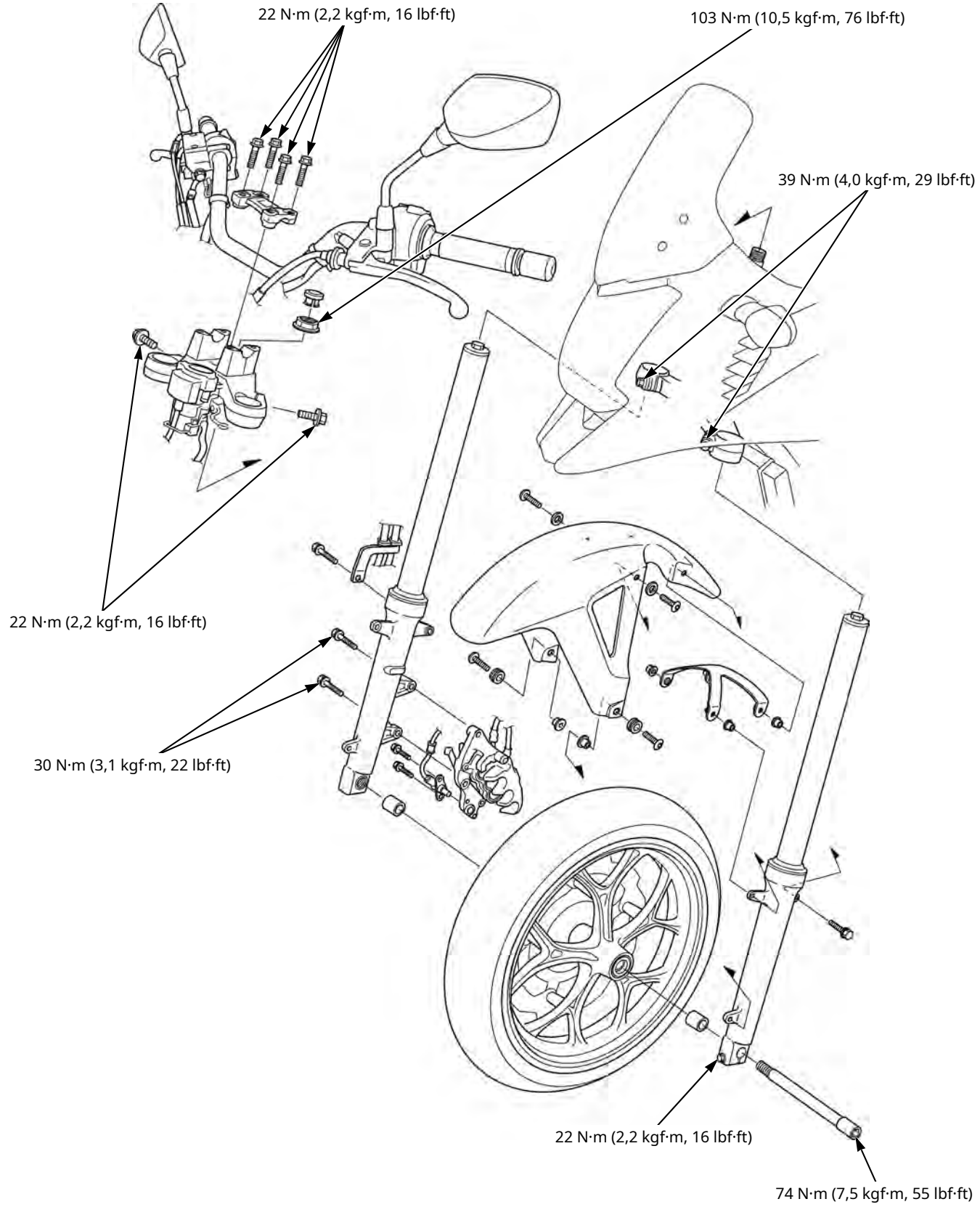
PALANCA DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA)····· 17-42

C PAG UBICACIÓN EN ONT

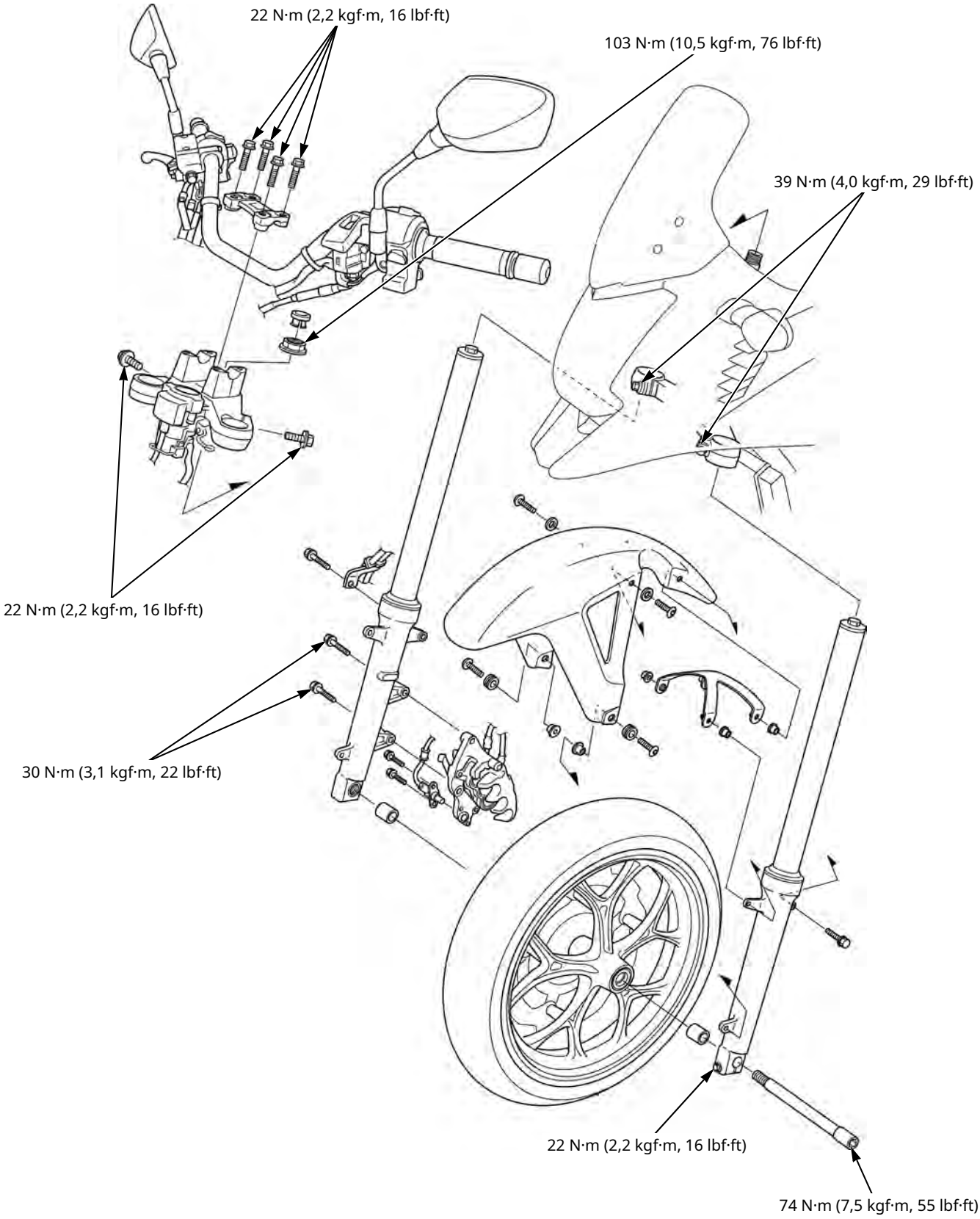
NC700X:



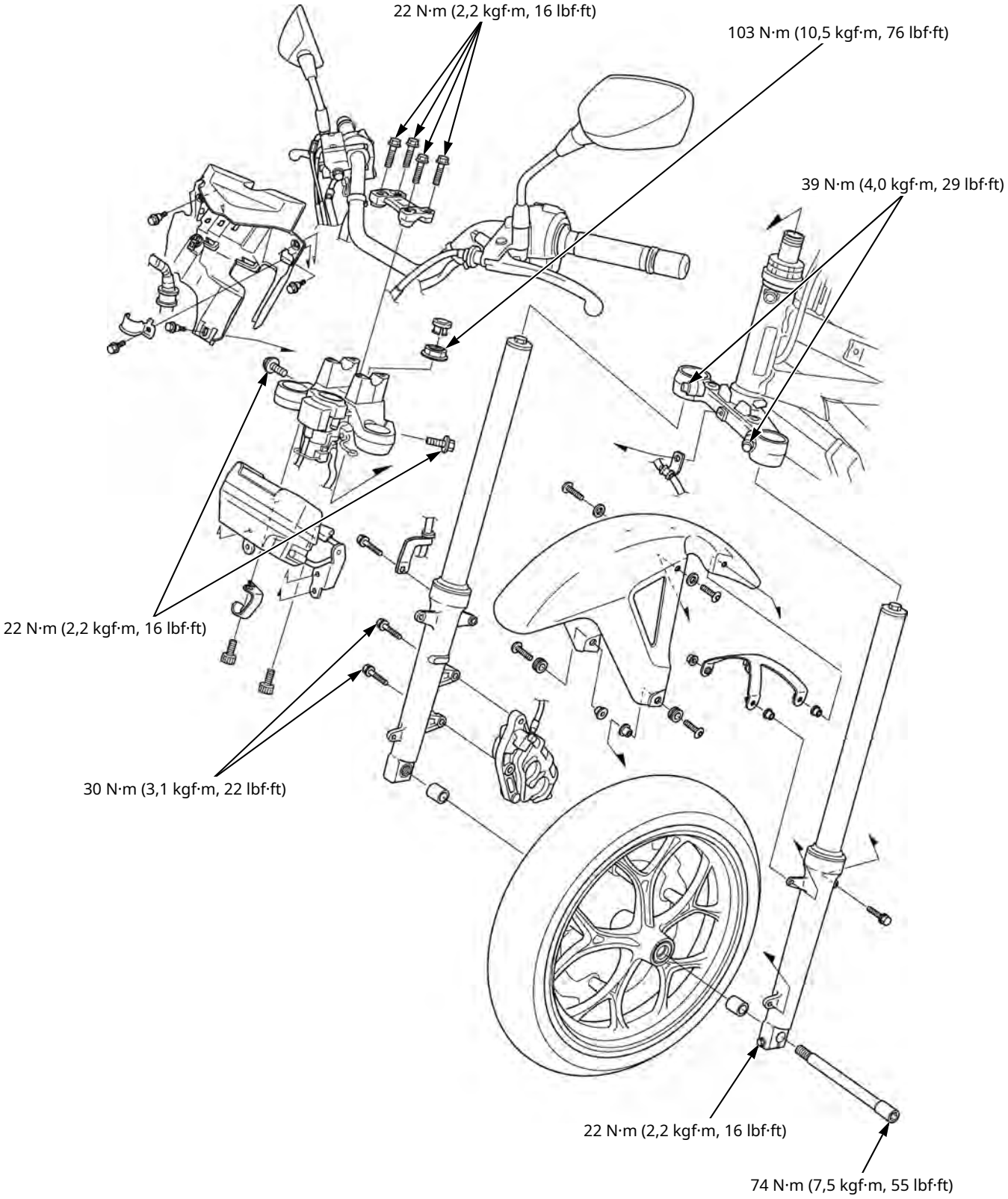
NC700XA:


22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
103 N·m (10,5 kgf·m, 76 lbf·ft)
39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
74 N·m (7,5 kgf·m, 55 lbf·ft)

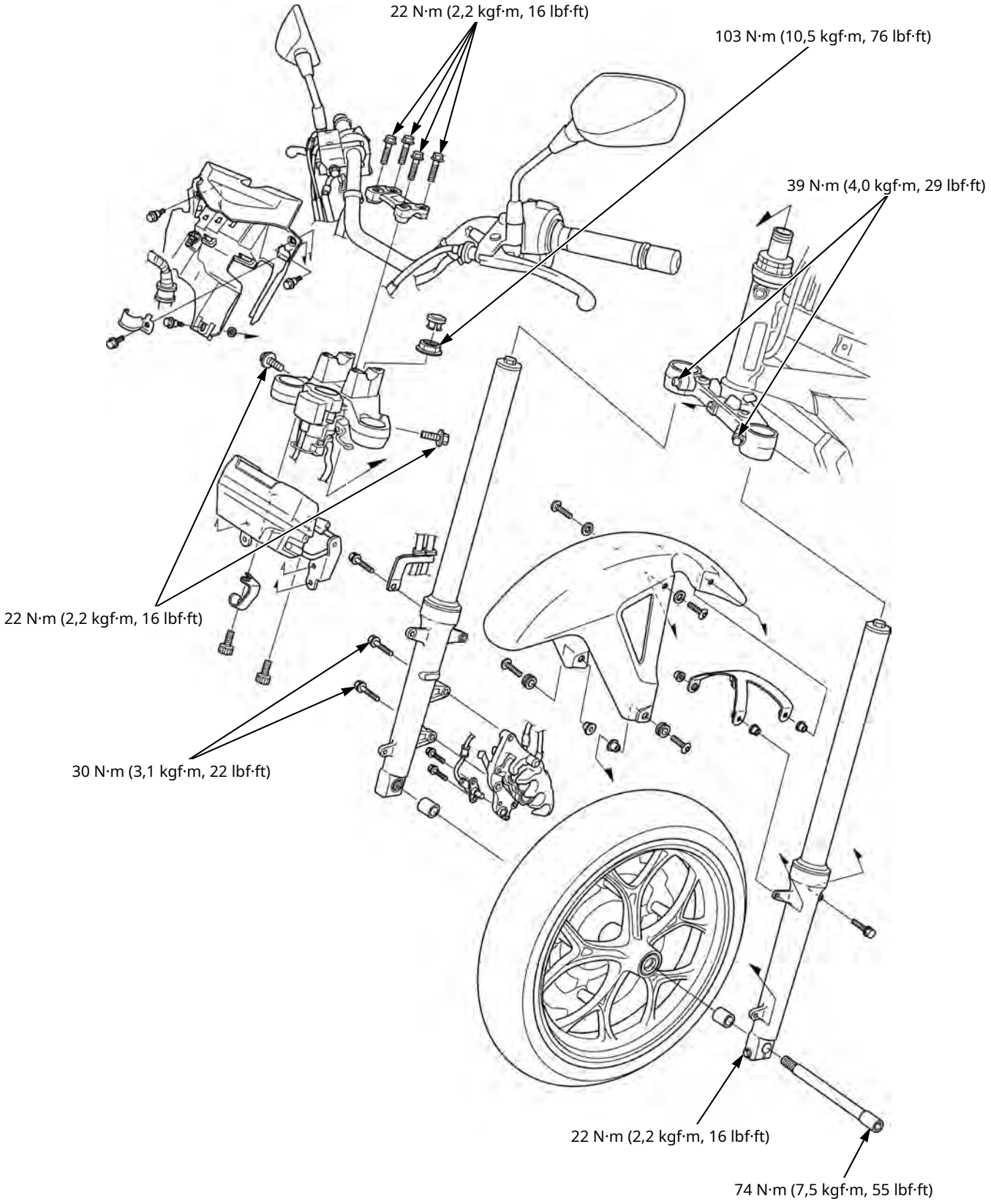
NC700XD:


22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
103 N·m (10,5 kgf·m, 76 lbf·ft)
39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
74 N·m (7,5 kgf·m, 55 lbf·ft)

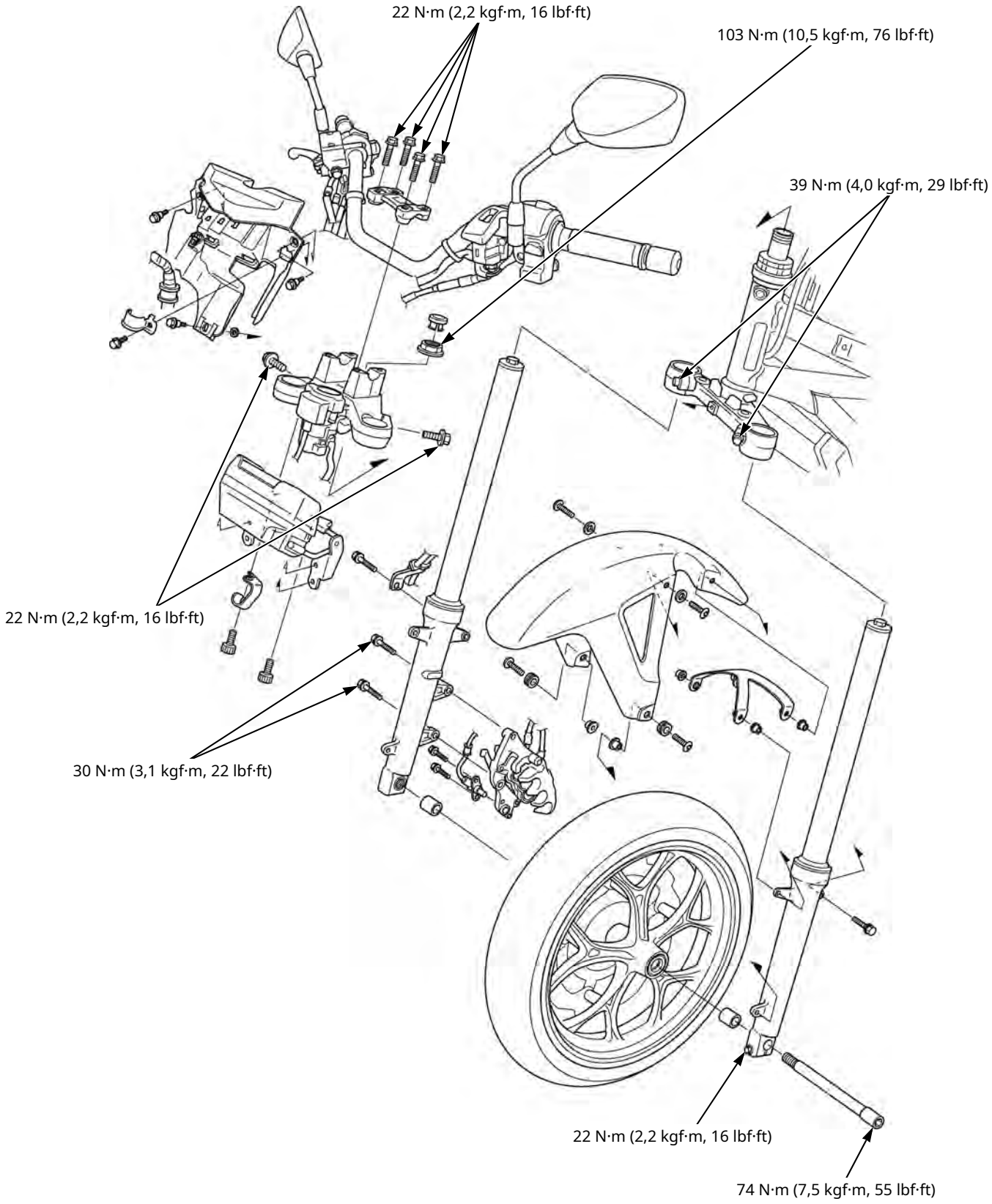
NC700S:


22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
103 N·m (10,5 kgf·m, 76 lbf·ft)
39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
74 N·m (7,5 kgf·m, 55 lbf·ft)

NC700SA:


22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
103 N·m (10,5 kgf·m, 76 lbf·ft)
39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
74 N·m (7,5 kgf·m, 55 lbf·ft)

NC700SD:


22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
103 N·m (10,5 kgf·m, 76 lbf·ft)
39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
74 N·m (7,5 kgf·m, 55 lbf·ft)

SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

- Cuando realice el mantenimiento de la rueda delantera, la horquilla o el eje de la dirección, sujete la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto.
- Un disco o pastilla de freno contaminado reduce la potencia de frenado. Deseche las pastillas contaminadas y limpie el disco contaminado con un agente desengrasante de frenos de alta calidad.
- No opere la palanca y el pedal del freno después de quitar la pinza y la rueda delantera.
- Después de la instalación de la rueda delantera, verifique el funcionamiento del freno aplicando la palanca del freno.
- Utilice únicamente neumáticos marcados como "TUBELESS" y válvulas sin cámara en la llanta marcada como "TUBELESS TIRE APLICABLE".
- Para obtener información sobre el sistema de frenos (página 19-5).

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del dibujo del neumático			–	1,5 (0,06)
neumático frío presión	solo conductor		250 kPa (2,50 kgf/cm2, 36 psi)	–
	conductor y pasajero		250 kPa (2,50 kgf/cm2, 36 psi)	–
descentramiento del eje			–	0,2 (0,01)
Alabeo de la llanta		Radial	–	2,0 (0,08)
		Axial	–	2,0 (0,08)
Peso de equilibrio de la rueda			–	60 g (2,1 onzas) máx.
Tenedor	primavera libre longitud	NC700X/XA/XD	394,9 (15,55)	387,0 (15,24)
		NC700S/SA/SD	357,0 (14,06)	349,9 (13,78)
	descentramiento del tubo		–	0,20 (0,008)
	Líquido de horquilla recomendado		Honda ULTRA CUSHION OIL 10W o equivalente	–
	Nivel fluído	NC700X/XA/XD	104 (4.1)	–
		NC700S/SA/SD	103 (4.1)	–
	Capacidad de fluido	NC700X/XA/XD	514 ± 2,5 cm3(17,4 ± 0,08 onzas estadounidenses, 18,1 ± 0,09 onzas imperiales)	–
		NC700S/SA/SD	518 ± 2,5 cm3(17,5 ± 0,08 onzas estadounidenses, 18,2 ± 0,09 onzas imperiales)	–

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Perno del soporte del manillar	4	8	22 (2.2, 16)	
Tornillo de la carcasa del interruptor del manillar	4	5	2,5 (0,3, 1,8)	
Perno del soporte del cilindro maestro delantero	2	6	12 (1.2, 9)	
Tornillo de montaje del peso del manillar	2	6	10 (1,0, 7)	tornillo ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno de montaje del disco de freno delantero	5	8	42 (4.3, 31)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Eje frontal	1	18	74 (7.5, 55)	Aplique grasa a la superficie deslizante.
Perno de presión del eje delantero	1	8	22 (2.2, 16)	
Perno de horquilla	2	8	20 (2,0, 15)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos.
Perno de presión del puente inferior	2	10	39 (4,0, 29)	
Tapa de horquilla	2	37	22 (2.2, 16)	
Perno de presión del puente superior	2	8	22 (2.2, 16)	
Perno de montaje de la pinza de freno delantero	2	8	30 (3.1, 22)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Tuerca de ajuste del vástago de dirección	1	26	23 (2.3, 17)	Ver página 17-38 Aplique aceite de motor a las roscas.
Contratuerca de ajuste del vástago de dirección	1	26	–	Ver página 17-38
Tuerca de vástago de dirección	1	24	103 (10.5, 76)	Ver página 17-38
Perno de pivote de la palanca del embrague (NC700X/XA/S/SA)	1	6	1,0 (0,1, 0,7)	Aplique grasa a la superficie deslizante.
Tuerca de pivote de la palanca de embrague (NC700X/XA/S/SA)	1	6	6,0 (0,6, 4,4)	

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

dirección dura

- Tuerca de ajuste del vástago de dirección demasiado apretada
- Cojinetes de dirección dañados
- Presión de neumáticos insuficiente
- Neumático defectuoso

Se dirige hacia un lado o no sigue derecho

- Tubo de horquilla doblado
- Eje doblado
- Cojinete de rueda desgastado
- Cantidad de líquido de horquilla desigual en cada tubo de horquilla
- Cojinete del cabezal de dirección defectuoso
- Marco doblado
- Cojinete de rueda defectuoso
- Horquilla delantera débil
- Tuerca de ajuste del eje de dirección suelta

Tambaleo de la rueda delantera

- Borde doblado
- Cojinete de rueda helicoidal
- Neumático defectuoso
- Presión de neumáticos insuficiente
- Eje no apretado correctamente
- Neumático y rueda desequilibrados

Rueda difícil de girar

- Cojinete de rueda defectuoso
- Eje doblado
- Arrastre de freno

Suspensión blanda

- Resorte de horquilla débil
- Líquido de horquilla insuficiente
- Presión de neumáticos insuficiente
- Viscosidad del fluido de la horquilla incorrecta

Suspensión rígida

- Viscosidad del fluido de la horquilla incorrecta
- Tubo de horquilla doblado
- Paso de fluido de la horquilla obstruido
- Tubo de la horquilla y/o deslizador de la horquilla dañados
- Unión de tubería de horquilla
- Alta presión de los neumáticos

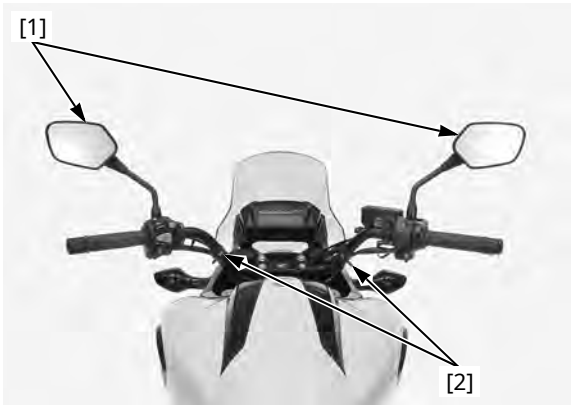
Suspensión delantera ruidosa

- Líquido de horquilla insuficiente
- Sujetadores de horquilla sueltos
- Tubo de horquilla doblado

MANILLAR

DESMONTAJE (NC700X/XA/S/SA)

Retire los espejos retrovisores [1] y las bandas de alambre [2].

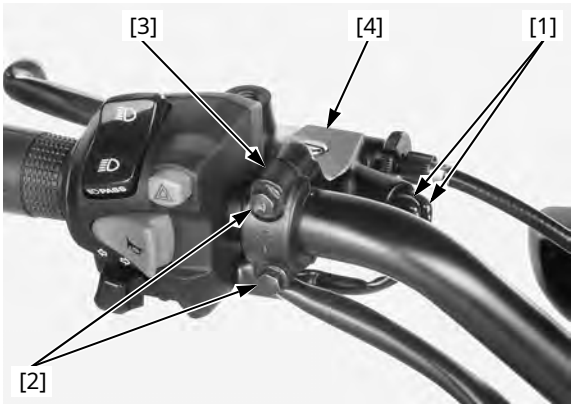


Sostenga el peso del manillar [1] y retire el tornillo de montaje del peso del manillar [2], luego retire ambos pesos del manillar.



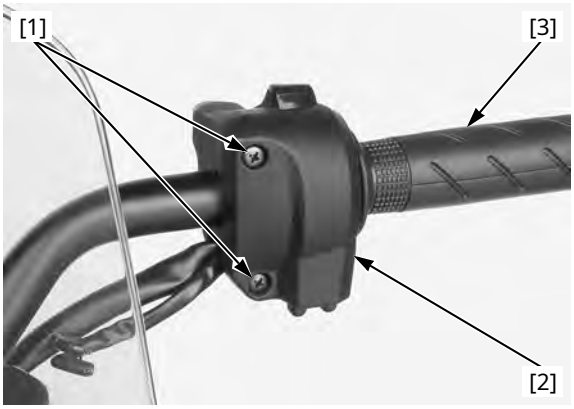
Desconecte los conectores del interruptor del embrague [1].

Retire los pernos [2], el soporte [3] y el soporte de la palanca del embrague [4].



Retire los tornillos [1] y separe la carcasa del interruptor del manillar izquierdo [2].

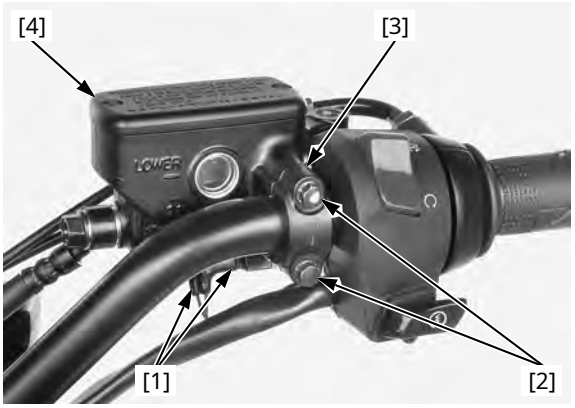
Retire la goma del puño del manillar izquierdo [3].



Desconecte los conectores del interruptor de luz de freno [1]. Retire los pernos [2], el soporte [3] y el cilindro maestro [4].

NOTE:

Mantenga el cilindro maestro del freno en posición vertical para evitar que entre aire en el sistema hidráulico.



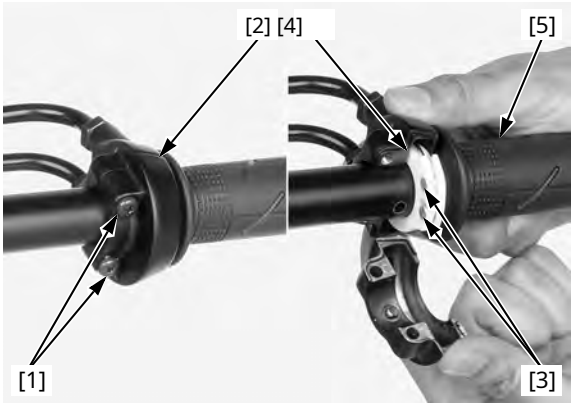
Retire los tornillos [1].

Separe la carcasa del interruptor del manillar derecho [2].

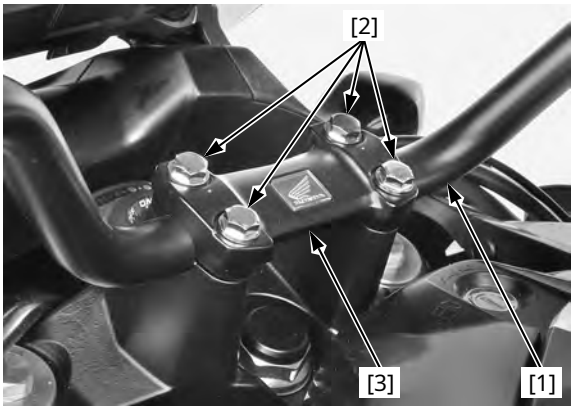


Retire los tornillos [1]. Separe la carcasa del acelerador [2].

Desconecte los cables del acelerador [3] del tubo del acelerador [4], luego retire el tubo del acelerador [5].

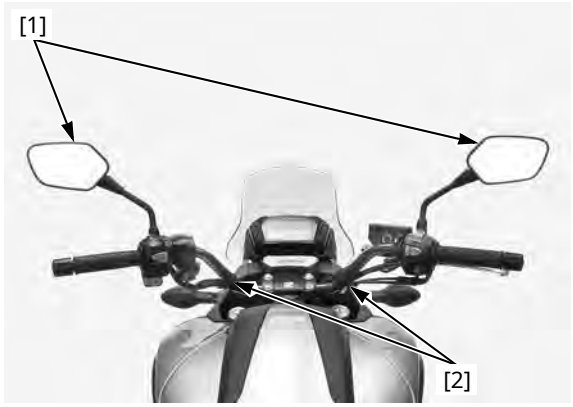


Sostenga el manillar [1] y retire los pernos [2] y el soporte [3].

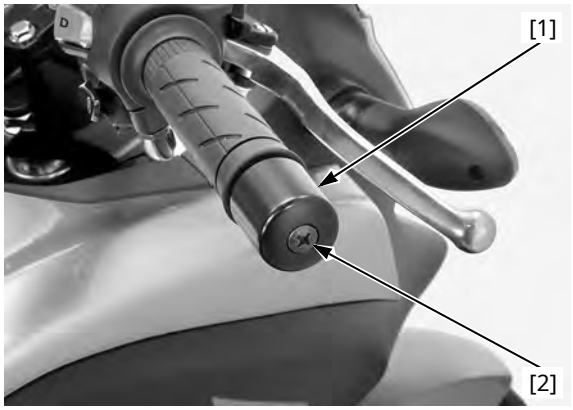


DESMONTAJE (NC700XD/SD)

Retire los espejos retrovisores [1] y las bandas de alambre [2].

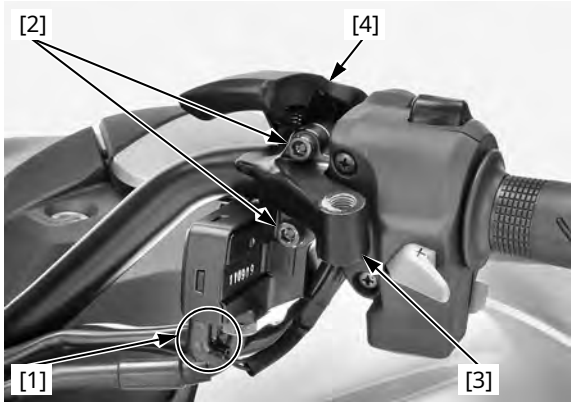


Sostenga el peso del manillar [1] y retire el tornillo de montaje del peso del manillar [2], luego retire ambos pesos del manillar.



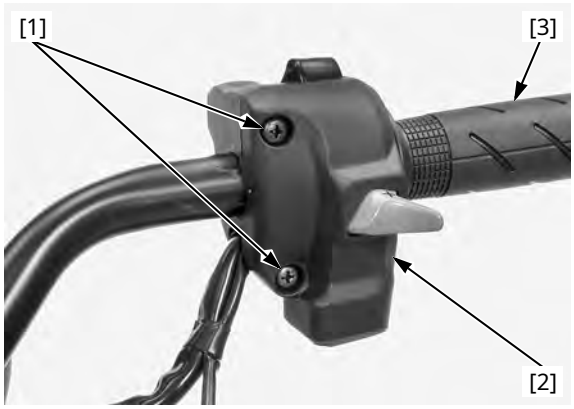
Desconecte los conectores del interruptor del freno de mano [1].

Retire los pernos de cabeza hueca [2], el soporte [3] y el soporte de la palanca del freno de mano [4].



Retire los tornillos [1] y separe la carcasa del interruptor del manillar izquierdo [2].

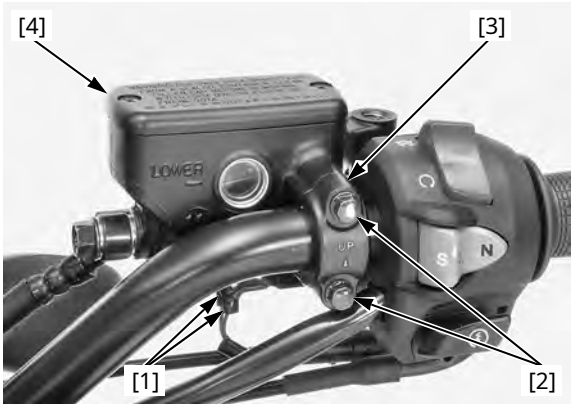
Retire la goma del puño del manillar izquierdo [3].



Desconecte los conectores del interruptor de luz de freno [1]. Retire los pernos [2], el soporte [3] y el cilindro maestro [4].

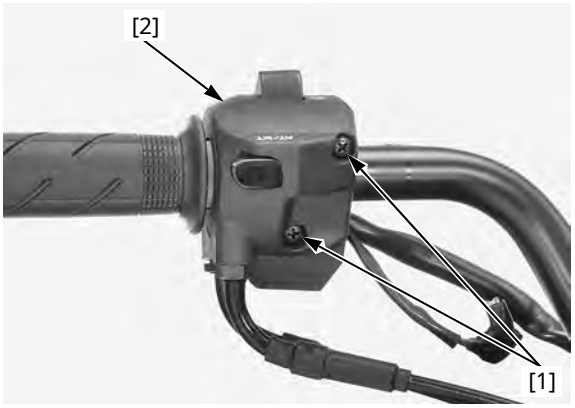
NOTE:

Mantenga el cilindro maestro del freno en posición vertical para evitar que entre aire en el sistema hidráulico.

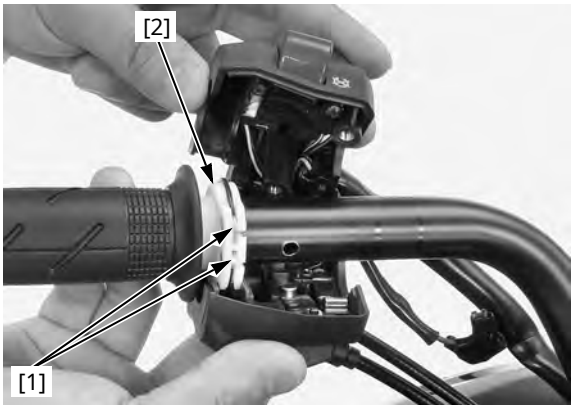


Retire los tornillos [1].

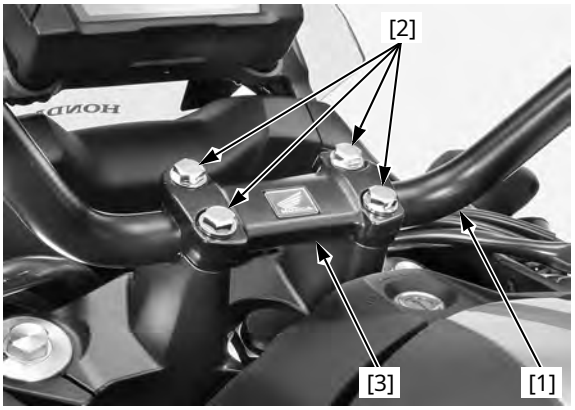
Separe la carcasa del interruptor del manillar derecho [2].



Desconecte los cables del acelerador [1] del tubo del acelerador [2], luego retire el tubo del acelerador.



Sostenga el manillar [1] y retire los pernos [2] y el soporte [3].



INSTALACIÓN (NC700X/XA/S/SA)

NOTE:

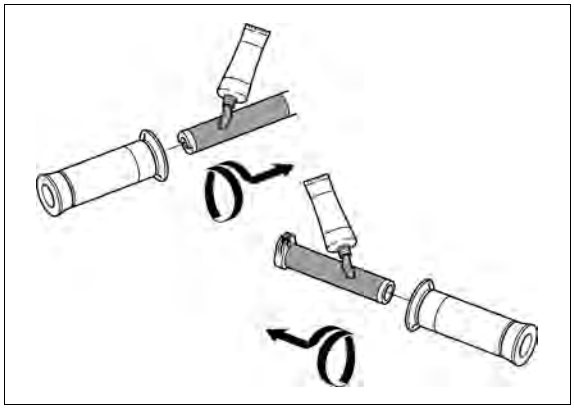
Pase los alambres, las mangueras y los cables correctamente (página 1-25).

Limpie la superficie interior de la empuñadura del manillar y la superficie exterior del manillar y el tubo del acelerador.

Aplique Honda Bond A, Cemedine #540 o equivalente a la superficie interior de las empuñaduras y a la superficie limpia del manillar izquierdo y el tubo del acelerador.

Permita que el adhesivo para secar durante 1 hora antes de usar

Espere de 3 a 5 minutos e instale la empuñadura.
Gire las empuñaduras para una aplicación uniforme del adhesivo.



Instale el manillar [1] en el puente superior.

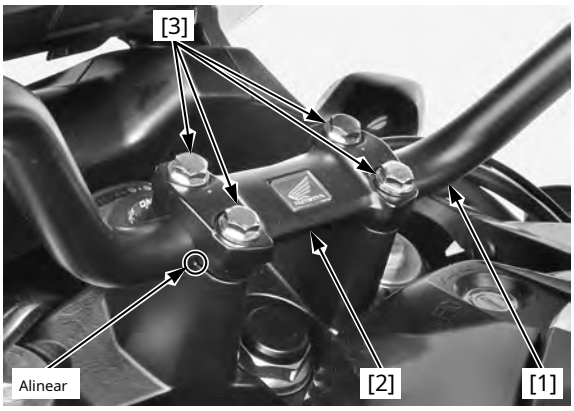
NOTE:

Alinee la marca perforada del manillar con la superficie superior del puente superior.

Sujete el manillar e instale el soporte [2] y los pernos del soporte del manillar [3] como se muestra.

Apriete primero los pernos superiores y luego los inferiores al par especificado.

TORQUE: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)



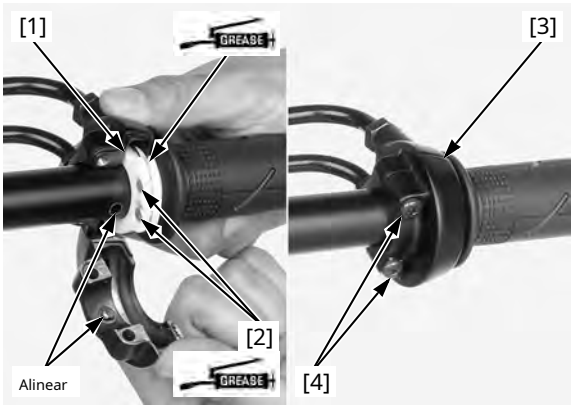
Aplique grasa al extremo del cable del acelerador y a la ranura de la brida del tubo del acelerador.

Instale el tubo del acelerador [1] en el manillar. Conecte el extremo del cable del acelerador [2] al tubo del acelerador. Instale la carcasa del acelerador [3] y los tornillos [4].

NOTE:

Alinee el pasador de posicionamiento de la carcasa del acelerador con el orificio del manillar.

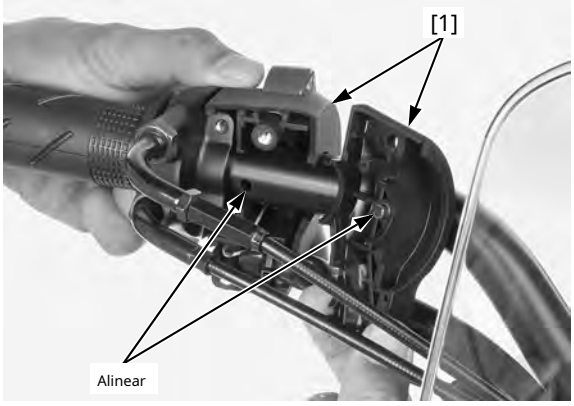
Apriete los tornillos firmemente.



Instale la caja del interruptor del manillar derecho [1].

NOTE:

Alinee el pasador de ubicación de la carcasa del interruptor con el orificio del manillar.



Instale los tornillos [1] y apriete primero el tornillo superior, luego apriete el tornillo inferior al par especificado.

TORQUE: 2,5 N·m (0,3 kgf·m, 1,8 lbf·ft)

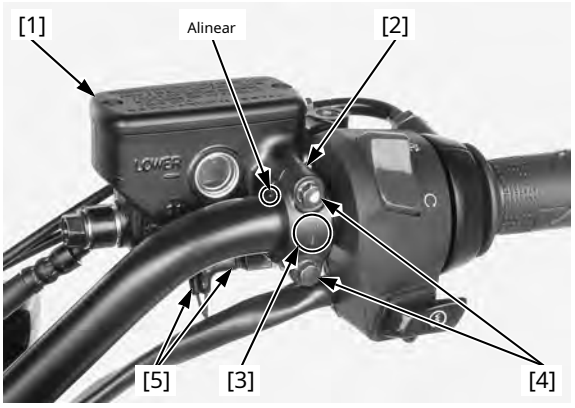


Instale el cilindro maestro [1], el soporte [2] (marca "UP" [3] hacia arriba) y los pernos [4].

Alinee el extremo del cilindro maestro con la marca perforada en el manillar y apriete primero el perno superior y luego el perno inferior al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

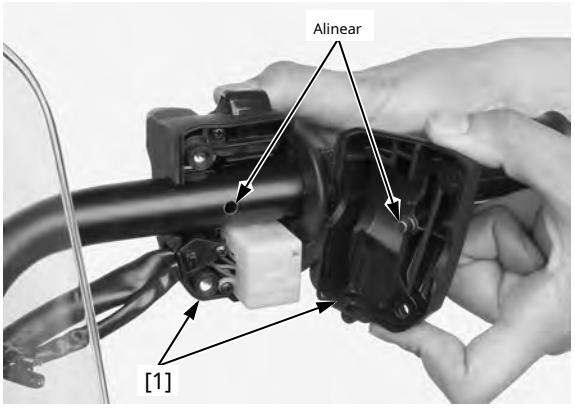
Conecte los conectores del interruptor de luz de freno [5].



Instale la carcasa del interruptor del manillar izquierdo [1].

NOTE:

Alinee el pasador de ubicación de la carcasa del interruptor con el orificio del manillar.



Instale los tornillos [1] y apriete primero el tornillo superior, luego apriete el tornillo inferior al par especificado.

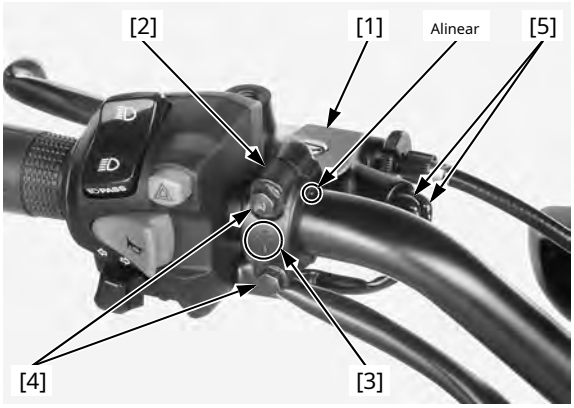
TORQUE: 2,5 N·m (0,3 kgf·m, 1,8 lbf·ft)



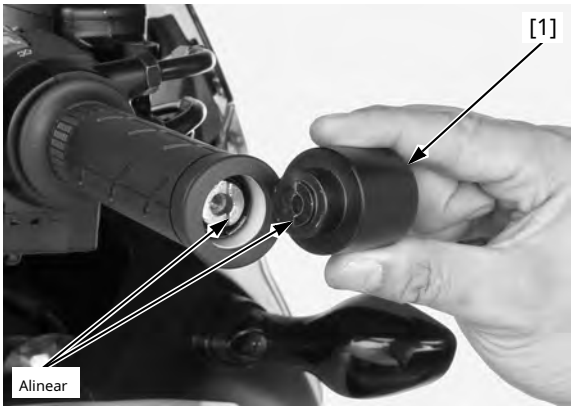
Instale el soporte de la palanca del embrague [1], el soporte [2] (la marca "UP" [3] hacia arriba) y los pernos [4].

Alinee el extremo del soporte de la palanca del embrague con la marca perforada en el manillar y apriete primero el perno superior y luego el inferior.

Conecte los conectores del interruptor del embrague [5].



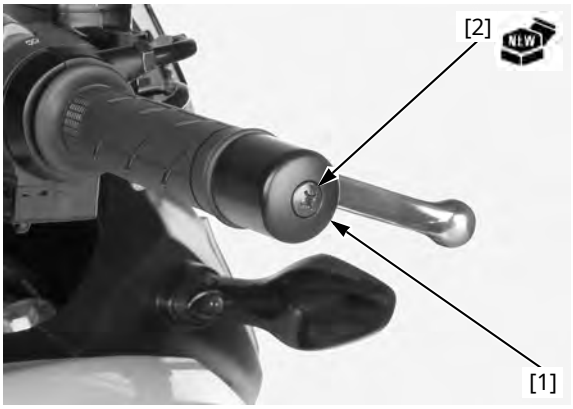
Instale el peso del manillar [1] en ambos manillares alineando cada corte.



Sujete el peso del manillar [1].

Instale y apriete un nuevo tornillo de montaje del peso del manillar [2] al par especificado.

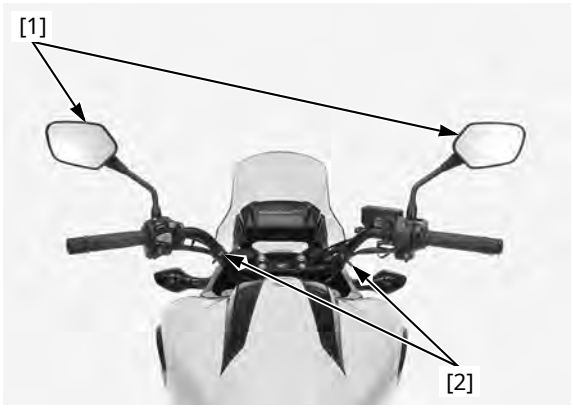
TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



Instale los espejos retrovisores [1] y las bandas de alambre

[2]. Ajuste lo siguiente:

– Juego libre de la palanca del embrague (página 3-26)
– Juego libre del puño del acelerador (página 3-5)



INSTALACIÓN (NC700XD/SD)

NOTE:

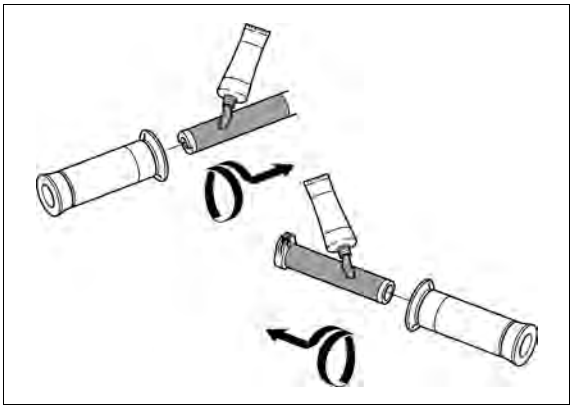
Pase los alambres, las mangueras y los cables correctamente (página 1-25).

Limpie la superficie interior de la empuñadura del manillar y la superficie exterior del manillar y el tubo del acelerador.

Aplique Honda Bond A, Cemedine #540 o equivalente a la superficie interior de las empuñaduras y a la superficie limpia del manillar izquierdo y el tubo del acelerador.

Permita que el adhesivo para secar durante 1 hora antes de usar

Espere de 3 a 5 minutos e instale la empuñadura.
Gire las empuñaduras para una aplicación uniforme del adhesivo.



Instale el manillar [1] en el puente superior.

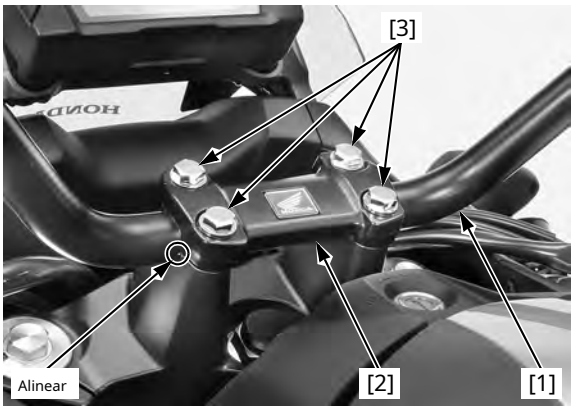
NOTE:

Alinee la marca perforada del manillar con la superficie superior del puente superior.

Sujete el manillar e instale el soporte [2] y los pernos del soporte del manillar [3] como se muestra.

Apriete primero los pernos superiores y luego los inferiores al par especificado.

TORQUE: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)



Aplique grasa al extremo del cable del acelerador y a la ranura de la brida del tubo del acelerador.

Instale el tubo del acelerador [1] en el manillar. Conecte el extremo del cable del acelerador [2] al tubo del acelerador. Instale la caja del interruptor del manillar derecho [3].

NOTE:

Alinee el pasador de ubicación de la carcasa del interruptor con el orificio del manillar.



Instale los tornillos [1] y apriete primero el tornillo superior, luego apriete el tornillo inferior al par especificado.

TORQUE: 2,5 N·m (0,3 kgf·m, 1,8 lbf·ft)

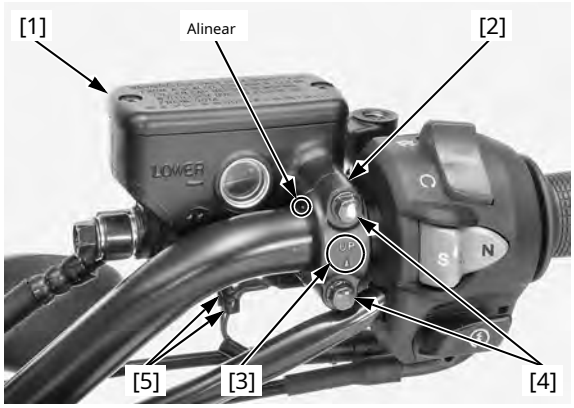


Instale el cilindro maestro [1], el soporte [2] (marca "UP" [3] hacia arriba) y los pernos [4].

Alinee el extremo del cilindro maestro con la marca perforada en el manillar y apriete primero el perno superior y luego el perno inferior al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Conecte los conectores del interruptor de luz de freno [5].



Instale la carcasa del interruptor del manillar izquierdo [1].

NOTE:

Alinee el pasador de ubicación de la carcasa del interruptor con el orificio del manillar.



Instale los tornillos [1] y apriete primero el tornillo superior, luego apriete el tornillo inferior al par especificado.

TORQUE: 2,5 N·m (0,3 kgf·m, 1,8 lbf·ft)



Instale el soporte de la palanca del freno de estacionamiento [1].

NOTE:

Alinee el pasador de ubicación del soporte de la palanca del freno de estacionamiento con el orificio del manillar.

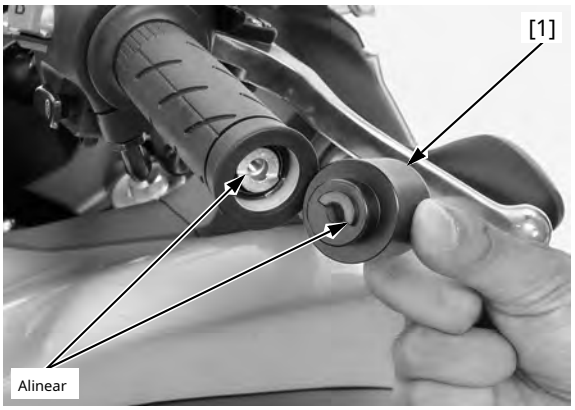


Instale el soporte [1] y los pernos de cabeza hueca [2]. Apriete los tornillos de cabeza hueca de forma segura.

Conecte los conectores del interruptor del freno de mano [3].



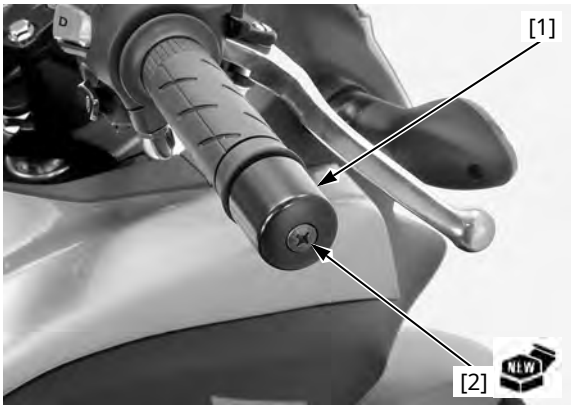
Instale el peso del manillar [1] en ambos manillares alineando cada corte.



Sujete el peso del manillar [1].

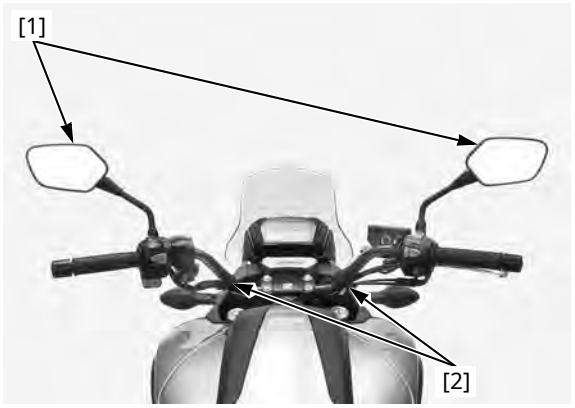
Instale y apriete un nuevo tornillo de montaje del peso del manillar [2] al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



Instale los espejos retrovisores [1] y las bandas de alambre [2]. Ajuste el juego libre del puño del acelerador (página 3-5).

Compruebe el funcionamiento del bloqueo del freno de mano (página 3-24).



REEMPLAZO DE PESO INTERNO

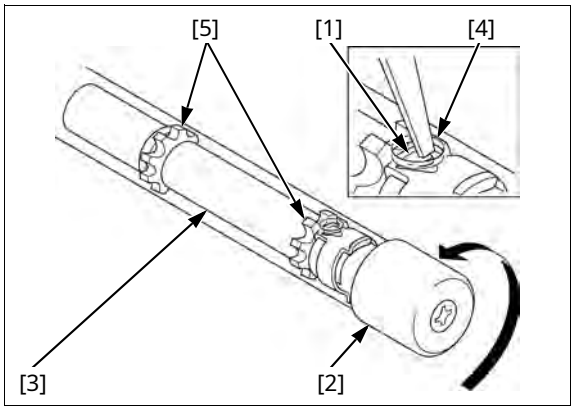
Retire el tubo del acelerador o la goma de la empuñadura del manillar.

– NC700X/XA/S/SA (página 17-10)
– NC700XD/SD (página 17-12)

Enderece la lengüeta del anillo de retención [1] con el destornillador o punzón.

Aplicar lubricante rociar a través de la orificio de bloqueo de lengüeta [4] a la goma cojines [5] para fácil remoción

Instale temporalmente el peso del manillar [2] y atorníllelo, luego retire el conjunto del peso interior [3] girando el peso del manillar.

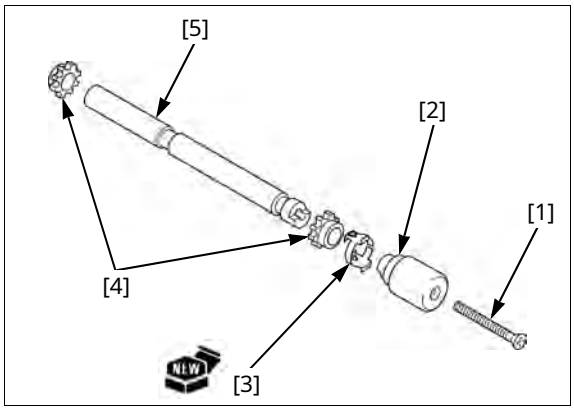


Retire el tornillo [1], el peso del manillar [2], el anillo de retención [3] y los cojines de goma [4] del peso interior [5].

Instale los cojines de goma y el nuevo anillo de retención en el peso interior.

Instale el peso del manillar con el peso interior alineado con cada corte del peso interior y el peso del manillar.

Instale y apriete el tornillo del peso del manillar.

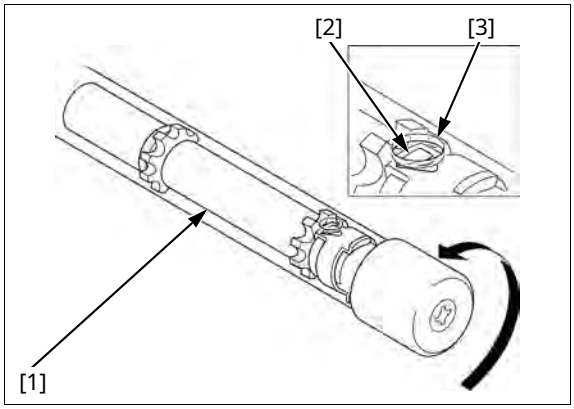


Instale el conjunto de pesas internas [1] en el manillar. Gire el peso interior y enganche la lengüeta de retención de peso [2] con el orificio de bloqueo de la lengüeta [3] en el manillar.

Retire el tornillo y el peso del manillar.

Instale el tubo del acelerador y la goma de la empuñadura en el manillar.

– NC700X/XA/S/SA (página 17-14)
– NC700XD/SD (página 17-17)



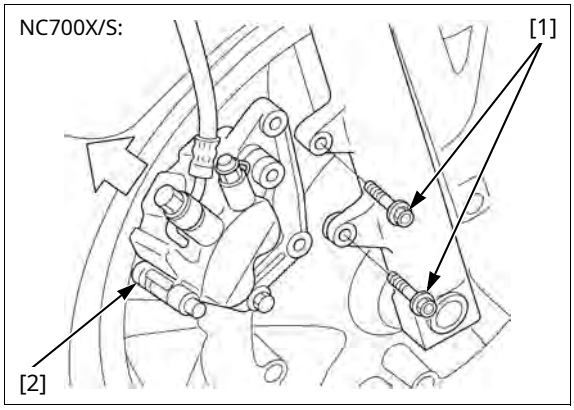
RUEDA DELANTERA

ELIMINACIÓN

NC700X/S: Retire los pernos de montaje de la pinza del freno delantero [1] y deslice el conjunto de la pinza/soporte del freno [2].

NOTE:

No suspenda el conjunto de la pinza de freno/soporte de la manguera del freno. No tuerza la manguera del freno.

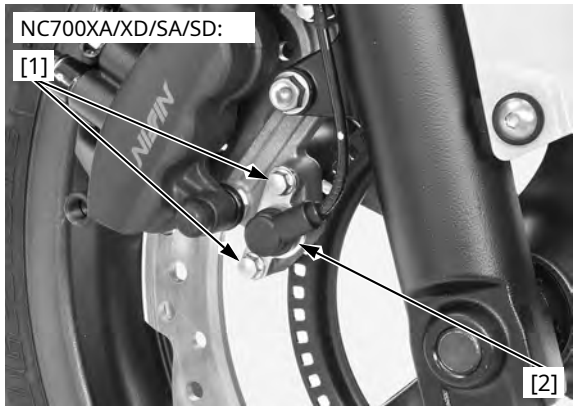


NC700XA/XD/SA/

DAKOTA DEL SUR

Retire las pastillas de freno (página 19-17).

Retire los pernos [1] y el sensor de velocidad de la rueda delantera [2] del soporte de la pinza.



Compruebe que no haya hierro u otros depósitos magnéticos entre el anillo pulsador y el sensor de velocidad de la rueda delantera. Retire cualquier depósito.

Verifique que la punta del sensor no esté deformada o dañada (p. ej., dientes del anillo del pulsador astillados).
Reemplace el sensor de velocidad de la rueda delantera si es necesario (página 20-25).

Afloje el perno de presión del eje delantero [1] y el eje delantero [2].



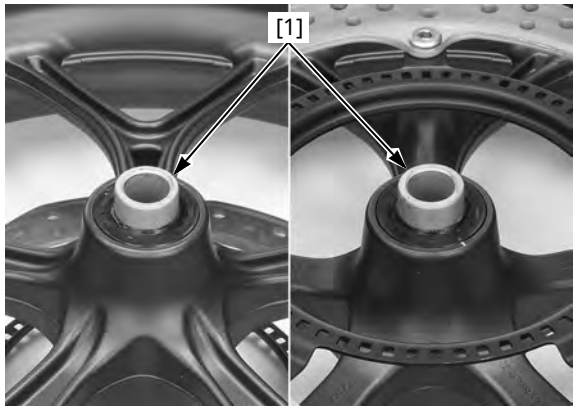
Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda delantera del suelo.

Retire el eje delantero y la rueda delantera.

NOTE:

No opere la palanca del freno después de quitar la rueda delantera.

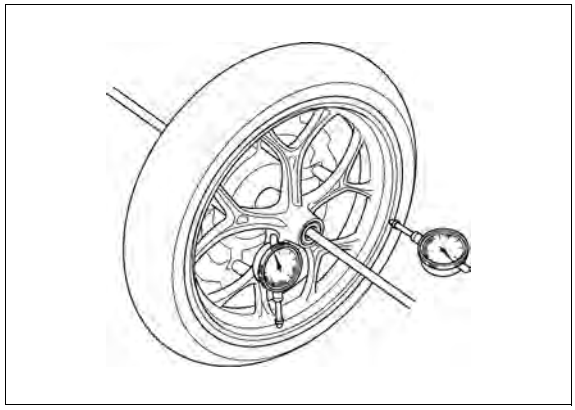
Retire los collares laterales [1].



INSPECCIÓN

LLANTA DE LA RUEDA

Compruebe el descentramiento de la llanta de la rueda colocando la rueda en un soporte de alineación.
Haga girar la rueda con la mano y mida el descentramiento con un indicador de cuadrante.



LÍMITES DEL SERVICIO:

Radial: 2,0 mm (0,08 pulg.)

Axial: 2,0 mm (0,08 pulg.)

EJE

Coloque el eje sobre bloques en V.

Gire el eje y mida el descentramiento con un indicador de cuadrante.

El descentramiento real es la mitad de la lectura total del indicador.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,2 mm (0,01 pulg.)

COJINETE DE RUEDA

Gire la pista interior de cada rodamiento con el dedo. Los cojinetes deben girar suave y silenciosamente.

Compruebe también que la pista exterior encaje firmemente en el cubo de la rueda.

Quite y deseche los cojinetes si las pistas no giran suave y silenciosamente o si encajan flojas en el cubo de la rueda.

Reemplace los cojinetes de las ruedas, si es necesario (página 17-22).

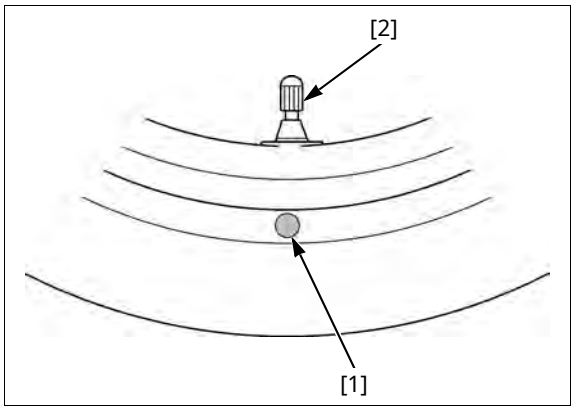
NOTE:

Reemplace los rodamientos en pares.

EQUILIBRIO DE RUEDAS

NOTE:

- Verifique cuidadosamente el equilibrio antes de instalar la rueda.
- El equilibrio de la rueda debe comprobarse cuando se vuelva a montar el neumático.
- Para un equilibrio óptimo, la marca de equilibrio del neumático [1] (punto de masa ligero: un punto de pintura en la pared lateral) debe ubicarse junto al vástago de la válvula [2]. Vuelva a montar el neumático si es necesario.



Tenga en cuenta las marcas de dirección de rotación [1] en el neumático y, al instalar el neumático, siempre monte el neumático de forma que las marcas queden en la misma dirección.



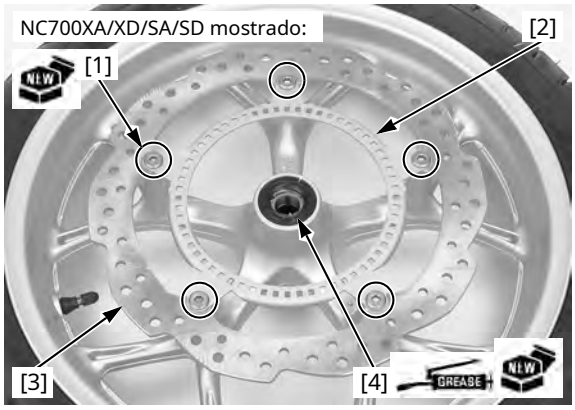
Monte el conjunto de rueda, neumático y disco de freno en un soporte de inspección.
Haga girar la rueda, permita que se detenga y marque la parte más baja (más pesada) de la rueda con tiza.
Haga esto 2 o 3 veces para verificar el área más pesada.
Si la rueda está equilibrada, no se detendrá constantemente en la misma posición.

Para equilibrar la rueda, instale un nuevo contrapeso en el lado más ligero de la llanta, en el lado opuesto a las marcas de tiza. Agregue el peso suficiente para que la rueda ya no se detenga en la misma posición cuando se gira.
No agregue más de 60 g (2,1 oz) a la rueda.

DESMONTAJE/MONTAJE

Afloje los pernos de montaje del disco de freno delantero [1] en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos y retire los pernos, el anillo pulsador (NC700XA/XD/SA/SD) [2] y el disco de freno [3].

Retire el guardapolvo de la rueda delantera [4] del cubo de la rueda derecha.



Retire el guardapolvo de la rueda delantera [1] del cubo de la rueda izquierda.



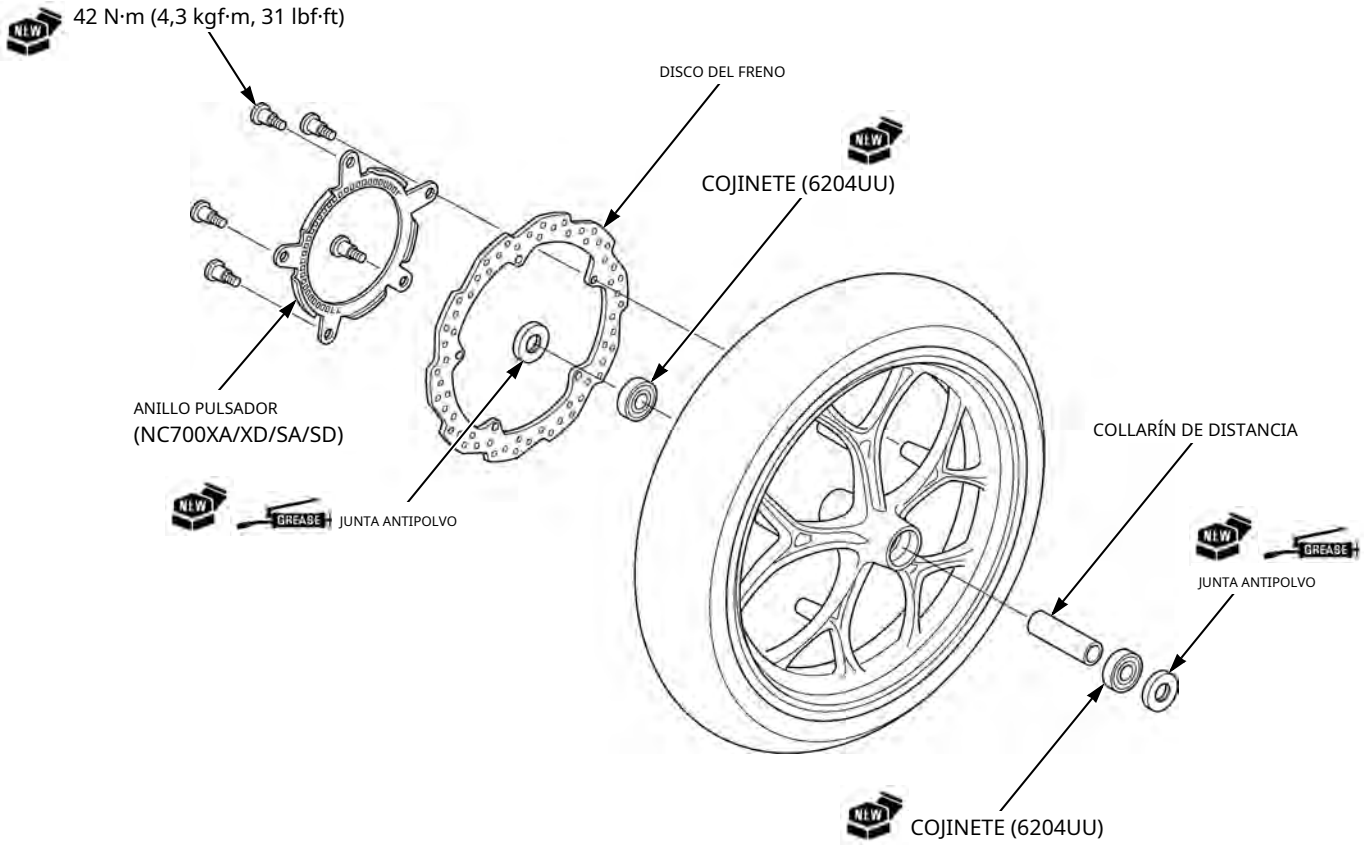
El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace los sellos antipolvo de las ruedas delanteras y los pernos de montaje del disco de freno delantero por otros nuevos.
- Aplique grasa a los labios del guardapolvo de la rueda delantera.
- Instale el guardapolvo de la rueda delantera hasta que quede al ras con la superficie del cubo de la rueda.
- Instale el disco de freno delantero con el lado marcado " " mirando hacia afuera.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje del disco de freno delantero:
42 N·m (4,3 kgf·m, 31 lbf·ft)



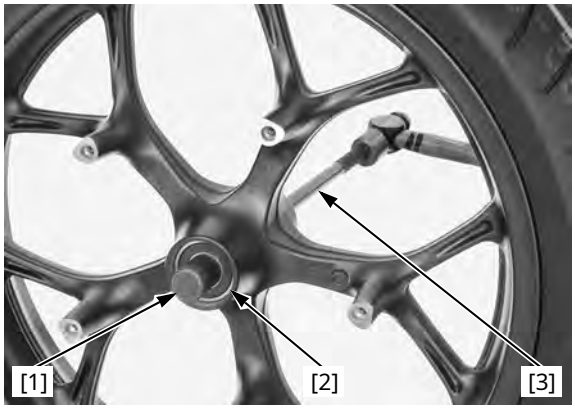
REEMPLAZO DEL COJINETE DE RUEDA

Instale el cabezal del extractor de rodamientos [1] en el rodamiento [2]. Desde el lado opuesto, instale el eje del extractor de cojinetes [3] y extraiga el cojinete del cubo de la rueda.

Retire el collarín de distancia y saque el otro rodamiento.

HERRAMIENTAS:

Cabeza extractora de rodamientos, 20 mm	**07746-0050600**
Eje extractor de rodamientos	**07GGD-0010100**



Nunca instale el viejo rodamiento ha sido retiró el rodamiento debe ser reemplazado por nuevo unos.

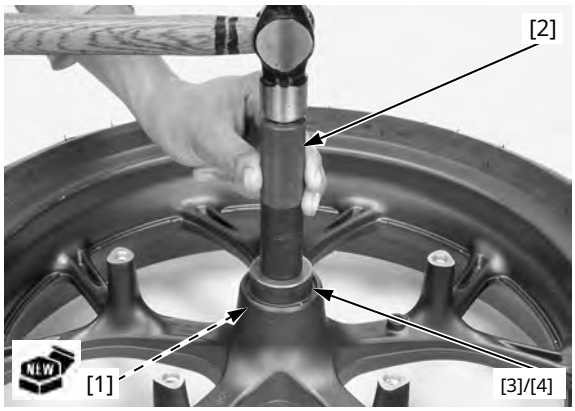
Inserte un nuevo cojinete del lado derecho [1] directamente con el lado marcado hacia arriba hasta que esté completamente asentado.

Instale el collar de distancia.

Inserte un nuevo cojinete del lado izquierdo en ángulo recto con el lado marcado hacia arriba hasta que quede asentado en el collarín de distancia.

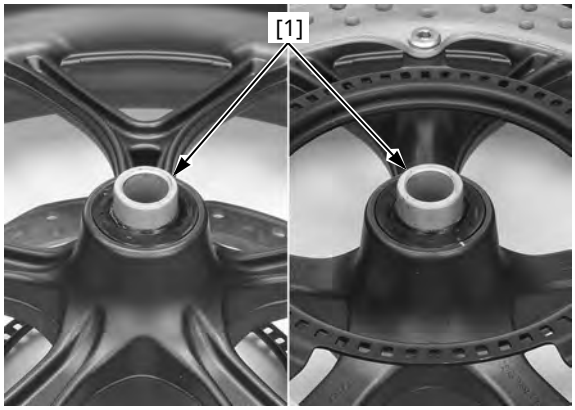
HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 42 x 47 mm [3]	**07746-0010300**
Piloto, 20 mm [4]	**07746-0040500**



INSTALACIÓN

Instale los collares laterales [1].



Instale la rueda delantera entre las patas de la horquilla.

Aplique una fina capa de grasa a la superficie deslizante del eje delantero.

Instale el eje delantero [1] desde el lado izquierdo.

Apriete el eje delantero al par especificado.

TORQUE: 74 N·m (7,5 kgf·m, 55 lbf·ft)

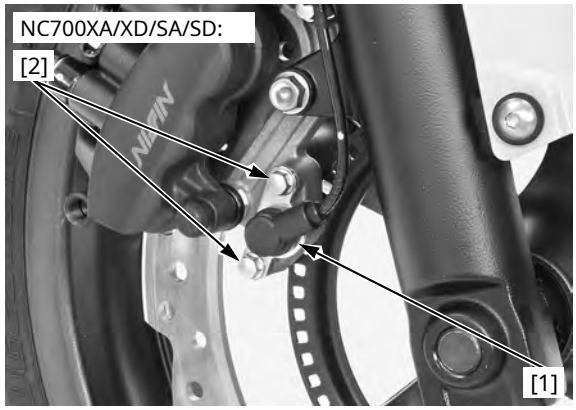


NC700XA/XD/SA/ DAKOTA DEL SUR:

Instale el sensor de velocidad de la rueda delantera [1] y los pernos [2]. Apriete los pernos de forma segura.

Compruebe el espacio de aire entre el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo pulsador (página 20-24).

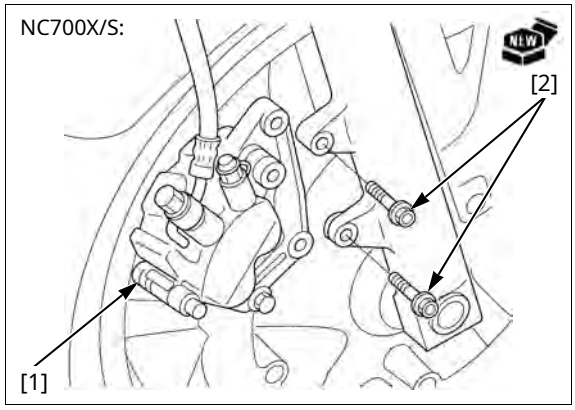
Instale las pastillas de freno (página 19-17).



NC700X/S:

Instale el conjunto de soporte/pinza de freno delantero [1] y apriete los pernos de montaje de la pinza de freno nuevos [2] al par especificado.

TORQUE: 30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)



Con el freno delantero aplicado, bombee las horquillas hacia arriba y hacia abajo varias veces para asentar el eje y verificar el funcionamiento del freno.

Apriete el perno de presión del eje delantero [1] al par especificado.

TORQUE: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)



TENEDOR

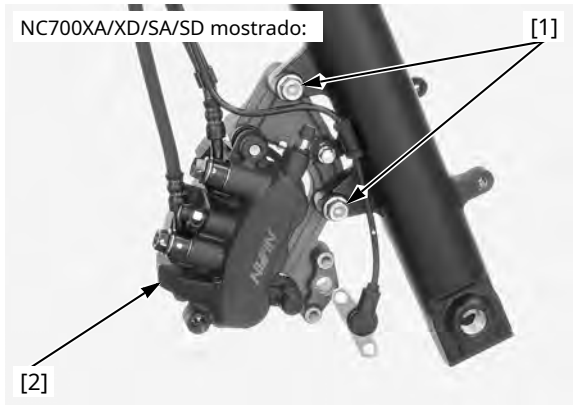
ELIMINACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Rueda delantera (página 17-20)
– Guardabarros delantero (página 2-28)

No suspendas la pinza de freno/ montaje de soporte del freno manguera. no torcer la manguera del freno.

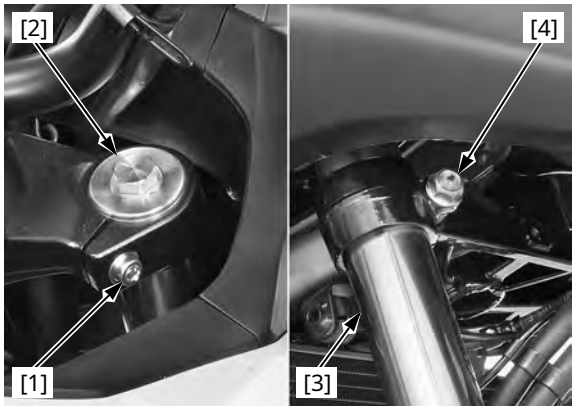
Retire los pernos de montaje de la pinza de freno [1] y el conjunto de pinza/soporte de freno [2].



Afloje los pernos de presión del puente superior [1].

Cuando la horquilla esté lista para ser desmontada, afloje la tapa de la horquilla [2].

Sostenga las patas de la horquilla [3] y afloje los pernos de presión del puente inferior [4] y baje las patas de la horquilla, luego retírelo.



DESMONTAJE

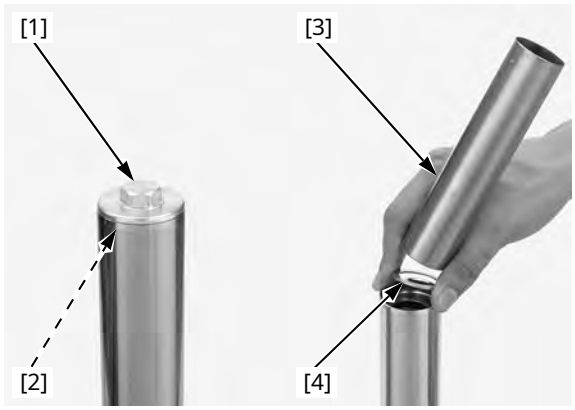
Tenga cuidado de no rasca el tenedor tubo.

Retire el sello antipolvo [1] y el anillo de tope [2].



Elimina lo siguiente:

- Tapa de horquilla [1]
- junta tórica [2]
- Collar de resorte [3]
- Asiento de resorte [4]



Retire el resorte de la horquilla [1].

Drene el líquido de la horquilla bombeando el tubo de la horquilla varias veces.

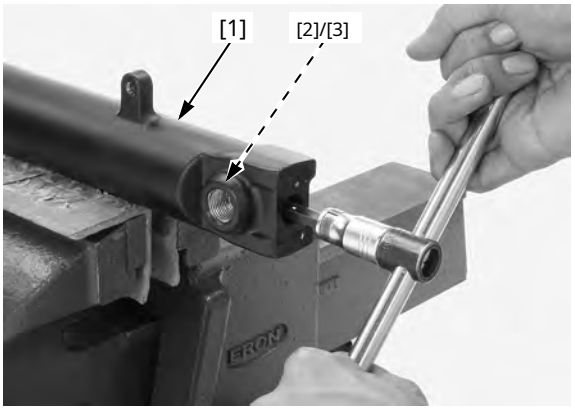


No apriete demasiado el tornillo de banco en el tenedor control deslizante

Coloque el deslizador de la horquilla [1] en un tornillo de banco con un trozo de madera o mordazas blandas para evitar daños.

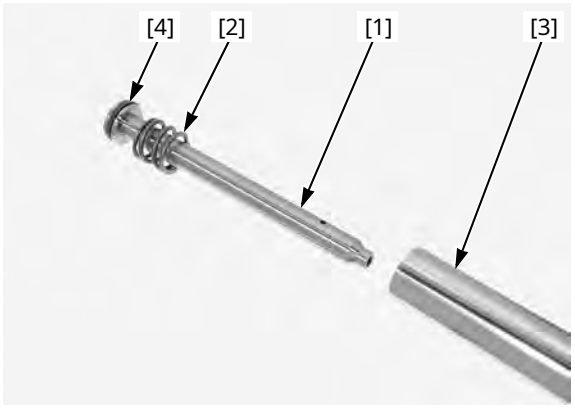
Si el pistón de la horquilla gira con el perno de zócalo, instalar temporalmente el resorte de la horquilla, asiento de resorte, resorte collarín y tapa de horquilla.

Retire el perno de cabeza hueca de la horquilla [2] y la arandela de sellado [3].

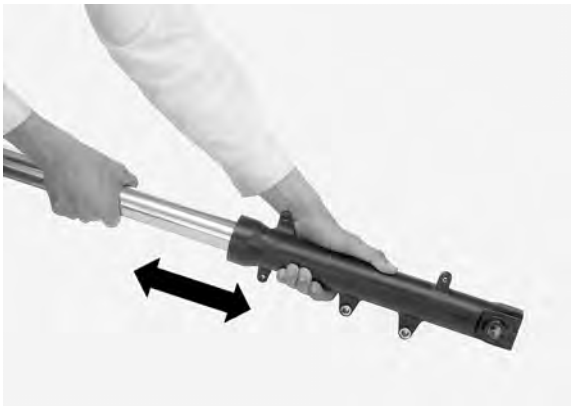


No retire el anillo del pistón de la horquilla [4], a menos que sea necesario reemplazar con uno nuevo uno.

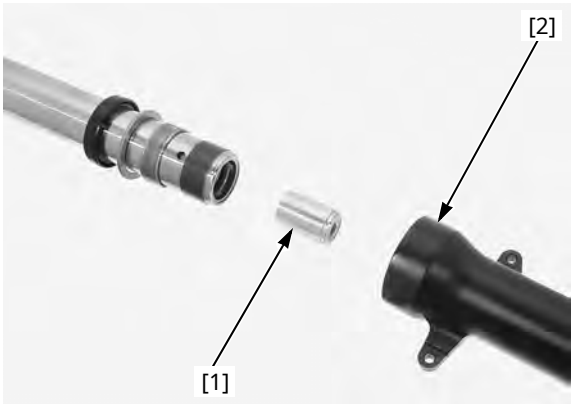
Retire el pistón de la horquilla [1] y el resorte de rebote [2] del tubo de la horquilla [3].



Con movimientos rápidos y sucesivos, extraiga el tubo de la horquilla del deslizador de la horquilla.

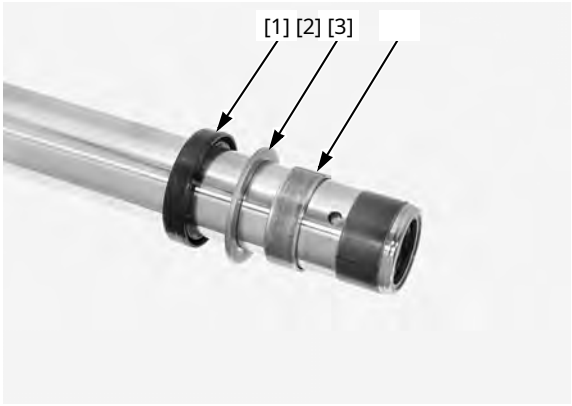


Retire la pieza de bloqueo de aceite [1] del deslizador de la horquilla [2].



Elimina lo siguiente:

– Sello de aceite [1]
– Anillo de apoyo [2]
– Casquillo guía [3]



INSPECCIÓN

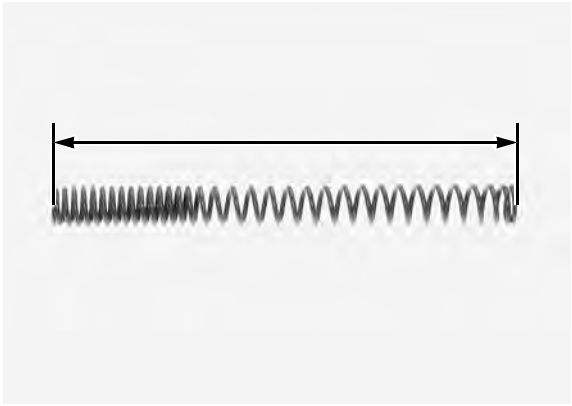
RESORTE DEL TENEDOR

Compruebe si el resorte de la horquilla está fatigado o dañado.

Mida la longitud libre del resorte de la horquilla.

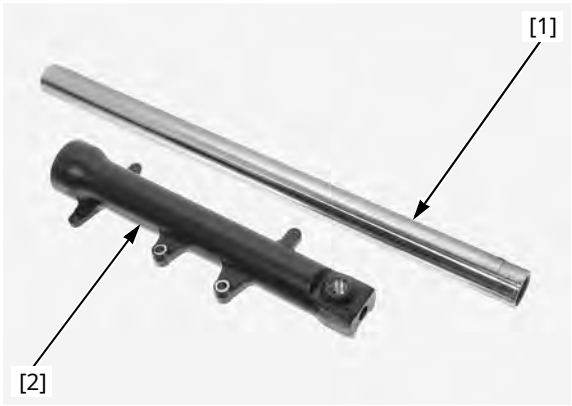
LÍMITES DEL SERVICIO:

NC700X/XA/XD: 387,0 mm (15,24 pulgadas)
NC700S/SA/SD: 349,9 mm (13,78 pulgadas)



TUBO DE HORQUILLA/DESLIZADOR

Revise el tubo de la horquilla [1] y el deslizador [2] en busca de marcas, rayones o desgaste excesivo o anormal.

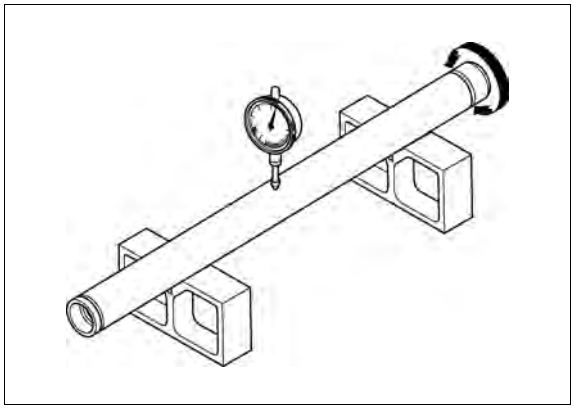


Coloque el tubo de la horquilla sobre bloques en V.

Gire el tubo de la horquilla y mida el descentramiento con un indicador de cuadrante.

El descentramiento real es la mitad de la lectura total del indicador.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,20 mm (0,008 pulg.)

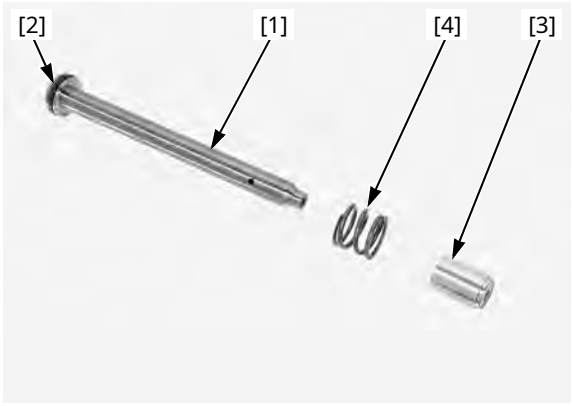


PISTÓN DE HORQUILLA/RESORTE DE REBOTE/PIEZA DE BLOQUEO DE ACEITE

Revise el pistón de la horquilla [1], el anillo del pistón [2] y la pieza de bloqueo de aceite [3] para ver si están desgastados o dañados.

Revise el resorte de rebote [4] para ver si está fatigado o dañado.

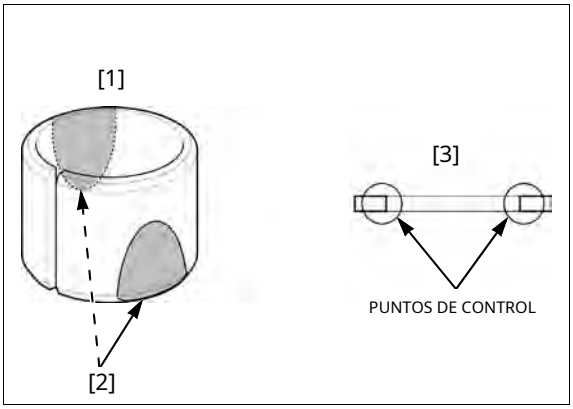
Reemplace cualquier componente que esté desgastado o dañado.



BUJE GUÍA/BUJE DESLIZADOR/ANILLO DE SOPORTE

Inspeccione visualmente los casquillos deslizantes y guía [1]. Reemplace los casquillos si hay rayas o rayas excesivas, o si el teflón está desgastado y la superficie de cobre aparece [2] en más de 3/4 de toda la superficie.

Verifique el anillo de respaldo [3]; reemplácelo si hay alguna distorsión en los puntos que se muestran.

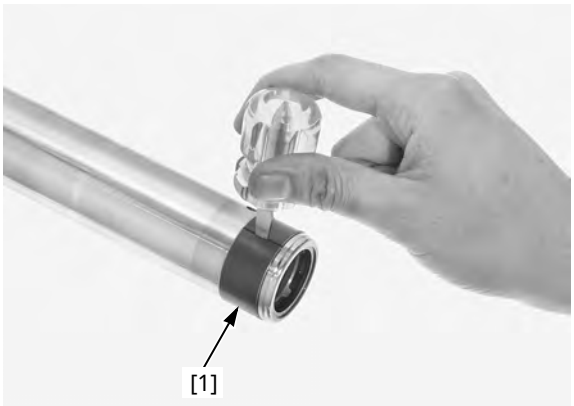


No dañe el buje deslizante, especialmente el superficie deslizante A prevenir la pérdida de tensión, no abre el buje más que necesario.

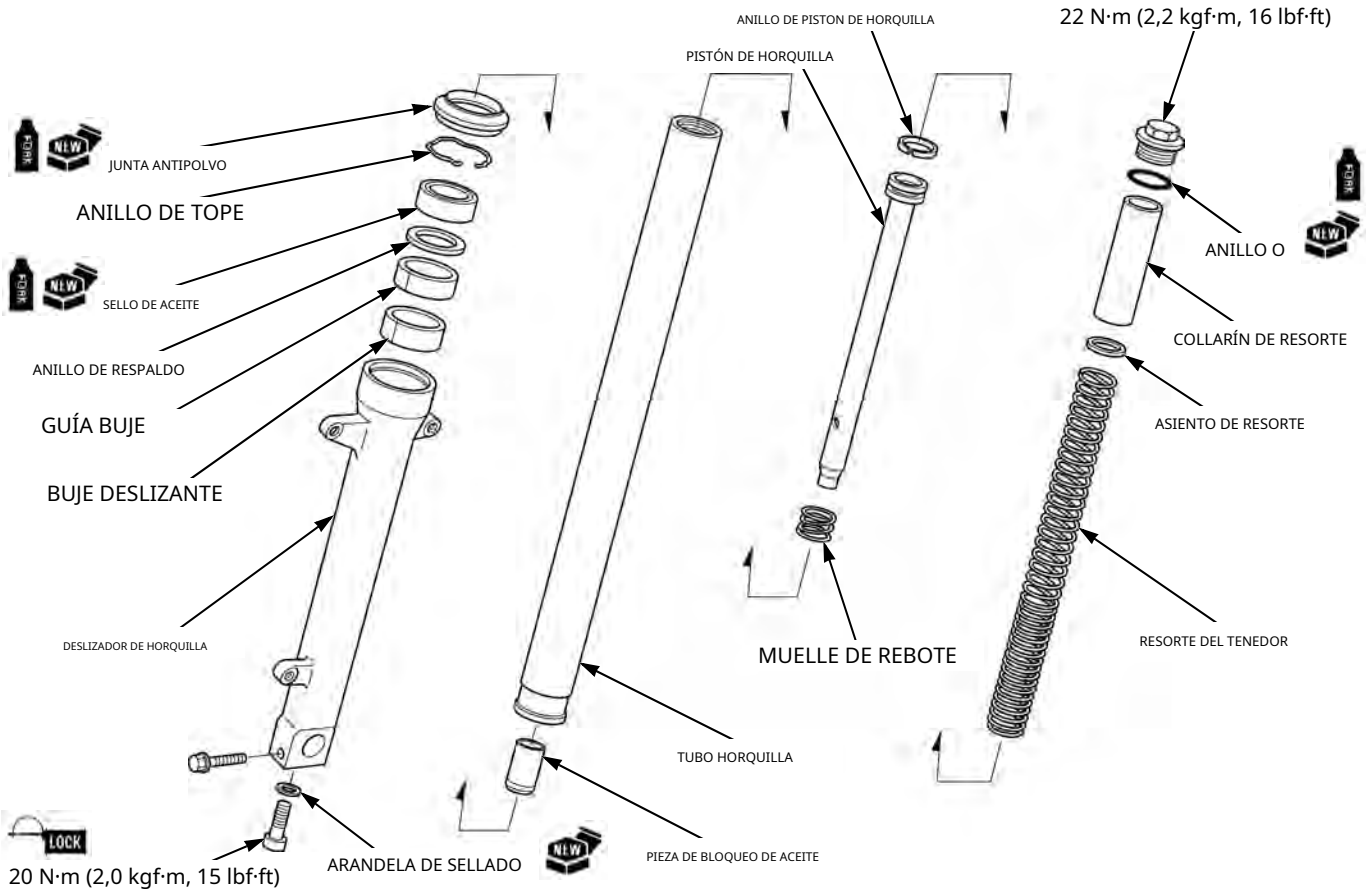
Si se va a quitar el casquillo deslizante [1], retire con cuidado el casquillo deslizante haciendo palanca en el espacio del casquillo con un destornillador hasta que se pueda sacar el casquillo con la mano.

NOTE:

No quite el buje deslizante, a menos que sea necesario reemplazarlo por uno nuevo.



ASAMBLEA



No abras el buje hendidura más de lo necesario.

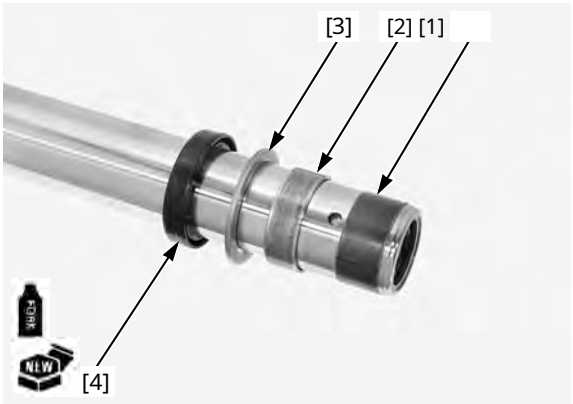
Instale el casquillo deslizante [1] con cuidado de no dañar el revestimiento del casquillo, si se ha quitado.

Retire las rebabas de la superficie de contacto del buje, teniendo cuidado de no despegar el revestimiento.

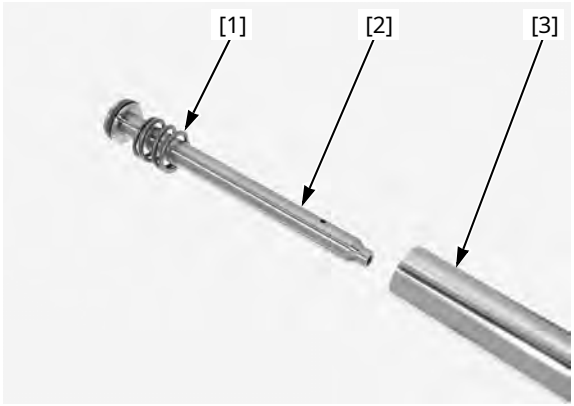
Instale el sello de aceite con su lado marcado enfrentando.

Aplique líquido de horquillas a los labios de un sello de aceite nuevo.

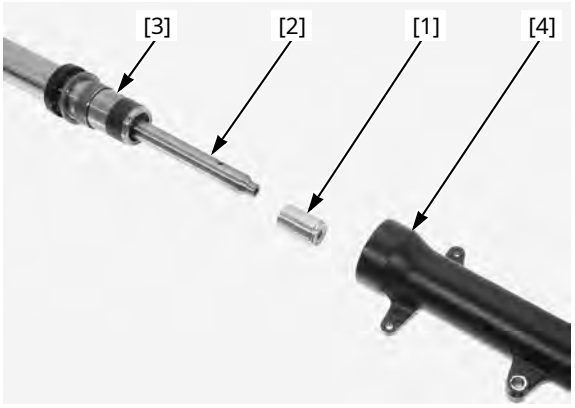
Instale el buje guía [2], el anillo de respaldo [3] y el sello de aceite [4] en el tubo de la horquilla.



Instale el resorte de rebote [1] en el pistón de la horquilla [2] e instálelos en el tubo de la horquilla [3].



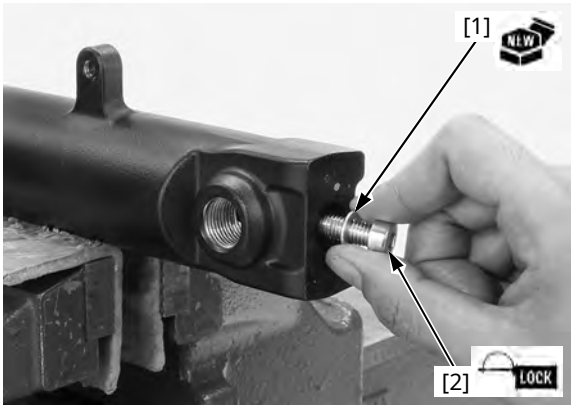
Instale la pieza de bloqueo de aceite [1] en el extremo del pistón de la horquilla [2].
Instale el tubo de la horquilla [3] en el deslizador de la horquilla [4].



No apriete demasiado el tornillo de banco en el tenedor control deslizante

Coloque el deslizador de la horquilla en un tornillo de banco con un trozo de madera o mordazas blandas para evitar daños.

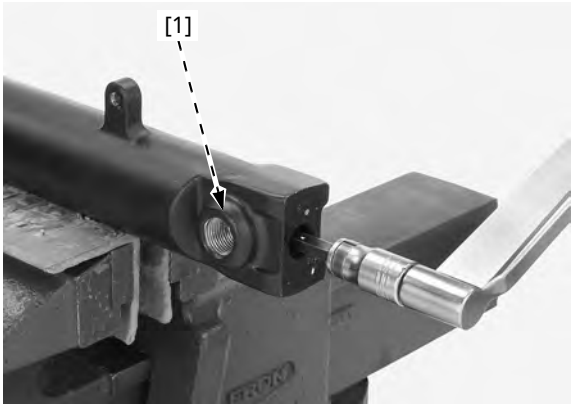
Instale una nueva arandela de sellado [1] en el perno de cabeza hueca de la horquilla [2].
Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno del casquillo de la horquilla e instálelo.



Si el pistón de la horquilla gira con el perno de zócalo, instalar temporalmente el resorte de la horquilla, asiento de resorte, resorte collarín y tapa de horquilla.

Apriete el perno de cabeza hueca de la horquilla [1] al par especificado.

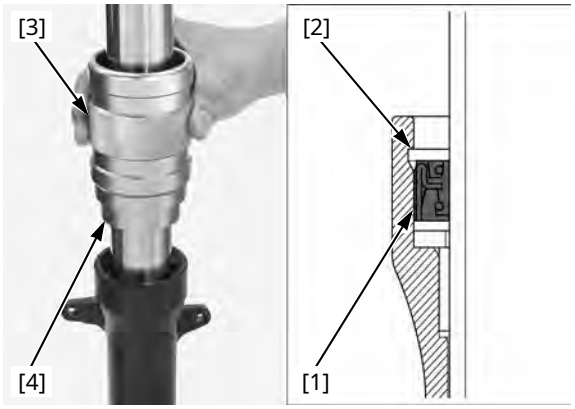
TORQUE: 20 N·m (2,0 kgf·m, 15 lbf·ft)



Empuje el sello de aceite [1] hasta que la ranura del anillo de tope [2] sea visible usando las herramientas especiales.

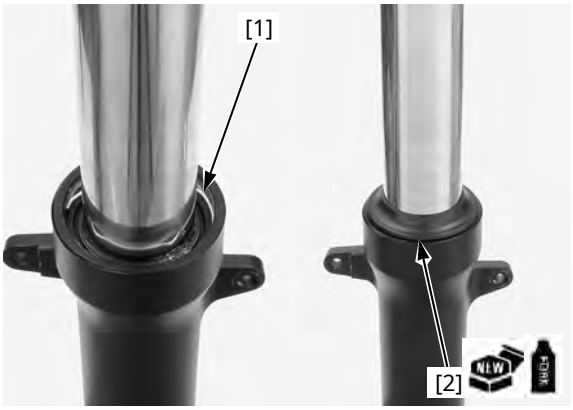
HERRAMIENTAS:

Conductor de sello de horquilla [3]	**07947-KA50100**
Accesorio del impulsor del sello de la horquilla [4]	**07947-KF00100**



Instale el anillo de tope [1] en la ranura del deslizador de la horquilla de forma segura.

Aplique líquido para horquillas a los labios de una junta antipolvo nueva. Instale el sello antipolvo [2].



Vierta la cantidad especificada de líquido de horquilla recomendado en el tubo de la horquilla.

LÍQUIDO DE HORQUILLA RECOMENDADO:

Honda ULTRA CUSHION OIL 10W o equivalente

CAPACIDAD DE LÍQUIDO DE LA HORQUILLA:

NC700X/XA/XD: 514 ± 2,5 cm3(17,4 ± 0,08 onzas estadounidenses, 18,1 ± 0,09 onzas imp.)

NC700S/SA/SD: 518 ± 2,5 cm3(17,5 ± 0,08 onzas estadounidenses, 18,1 ± 0,09 onzas imp.)

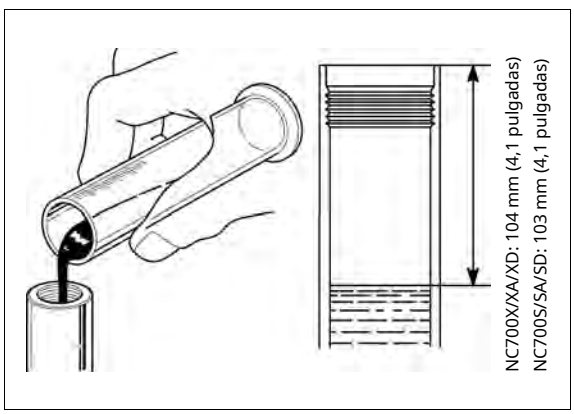
Bombee lentamente el tubo de la horquilla varias veces para eliminar el aire atrapado en la parte inferior del tubo de la horquilla.

Comprima completamente el tubo de la horquilla y mida el nivel de líquido desde la parte superior del tubo de la horquilla.

NIVEL FLUÍDO:

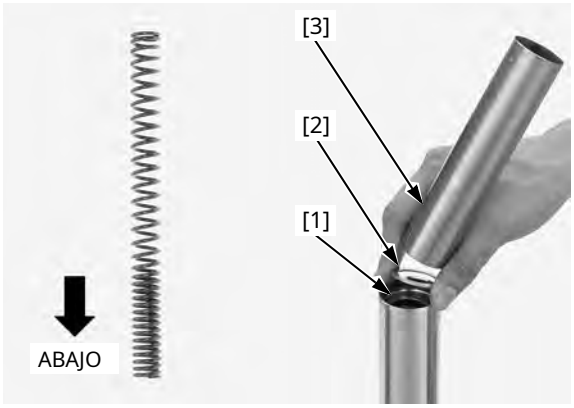
NC700X/XA/XD: 104 mm (4,1 pulgadas)

NC700S/SA/SD: 103 mm (4,1 pulgadas)



Tire del tubo de la horquilla hacia arriba e instale el resorte de la horquilla [1] con el lado de la bobina bien enrollado hacia abajo.

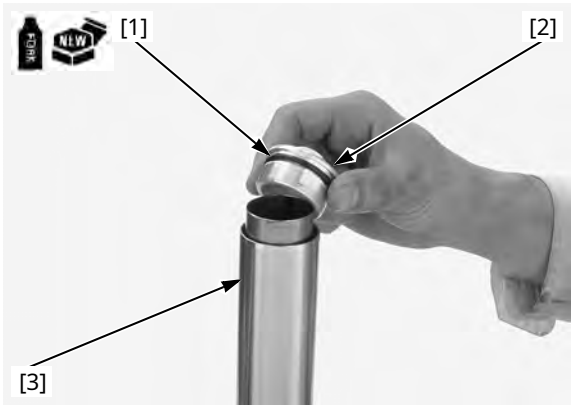
Instale el asiento del resorte [2] y el collar del resorte [3].



Aplique líquido de horquilla a una junta tórica nueva [1] e instálela en la tapa de la horquilla [2].

Apriete la tapa de la horquilla después de instalar el tubo de horquilla en el puentes de horquilla.

Instale sin apretar la tapa de la horquilla empujándola hacia el tubo de la horquilla [3].



INSTALACIÓN

Pase los cables y cables correctamente (página 1-25).

Instale la pata de la horquilla a través del puente inferior y el puente superior mientras alinea la superficie superior del tubo de la horquilla con la superficie superior del puente superior.

Apriete los pernos de presión del puente inferior [1] al par especificado.

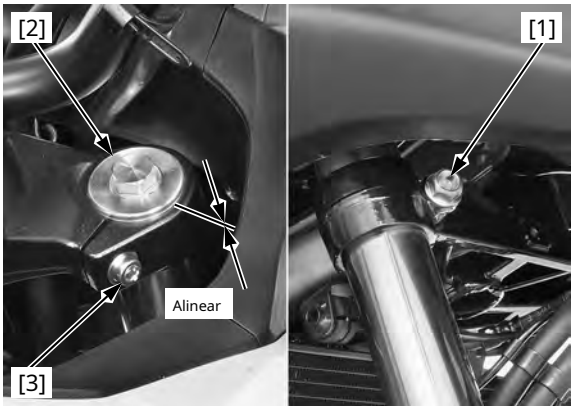
TORQUE: 39 N·m (4,0 kgf·m, 29 lbf·ft)

Si se afloja la tapa de la horquilla [2], apriete la tapa de la horquilla al par especificado.

TORQUE: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)

Apriete los pernos de presión del puente superior [3] al par especificado.

TORQUE: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)



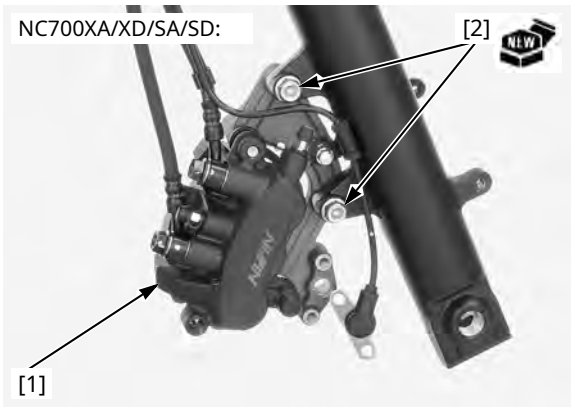
NC700XA/XD/SA/DAKOTA DEL SUR:

Instale el conjunto de soporte/pinza de freno delantero [1] y apriete los pernos de montaje de la pinza de freno nuevos [2] al par especificado.

TORQUE: 30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft)

Instale lo siguiente:

– Guardabarros delantero (página 2-28)
– Rueda delantera (página 17-24)



VÁSTAGO DE DIRECCIÓN

ELIMINACIÓN

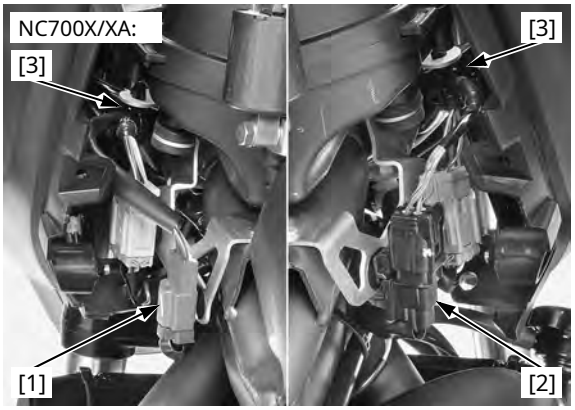
NC700X/XA/XD:

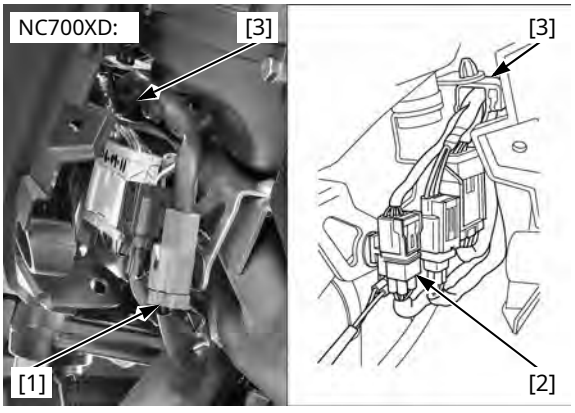
Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (página 2-14)
– Manillar
  – NC700X/XA (página 17-10)
  – NC700XD (página 17-12)

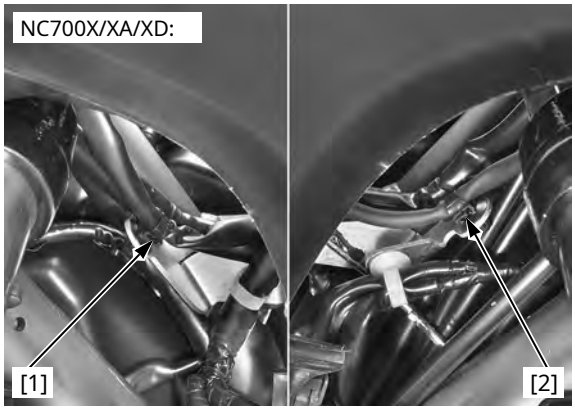
Desconecte el conector 2P (marrón) del interruptor de encendido [1] y el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador [2].

Suelte cada mazo de cables de las abrazaderas [3].

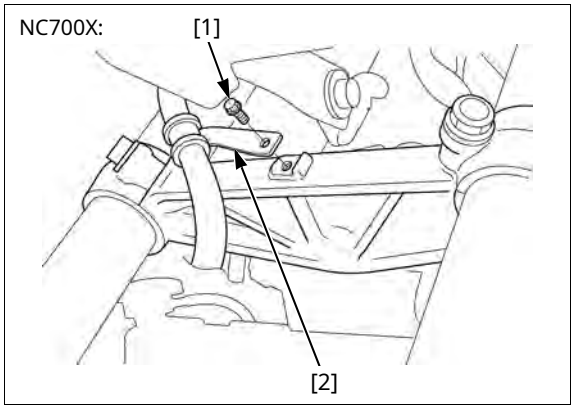




NC700X/XA/XD: Retire la abrazadera del mazo de cables del interruptor de encendido [1] y la abrazadera del mazo de cables del receptor del inmovilizador [2].



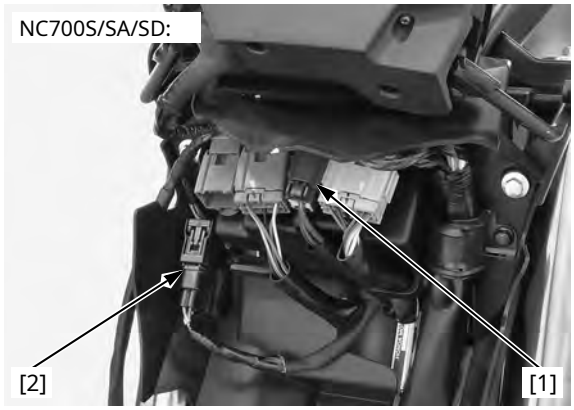
NC700X: Retire el perno [1] y la abrazadera de la manguera del freno [2] del puente inferior.



NC700S/SA/SD: Elimina lo siguiente:

– Faro/soporte de faro (página 2-27)
– Manillar
  – NC700S/SA (página 17-10)
  – NC700SD (página 17-12)

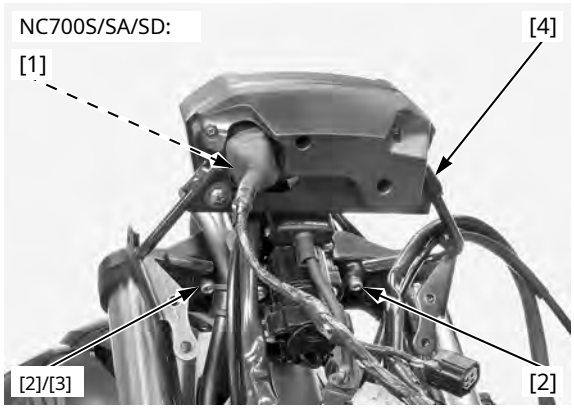
Desconecte el conector 2P (marrón) del interruptor de encendido [1] y el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador [2].



NC700S/SA/SD: Retire la cubierta del faro (página 2-27).

Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [1].

Retire los pernos de cabeza hueca [2], la guía de la manguera de freno [3] y la combinación de medidor/soporte [4].



Retire la tapa.

Retire la tuerca del vástago de dirección [1].

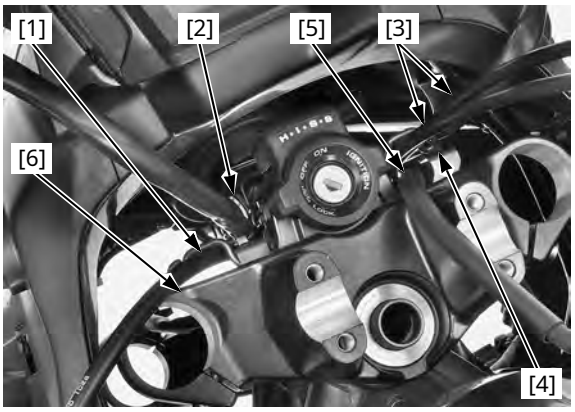


Retire las patas de la horquilla (página

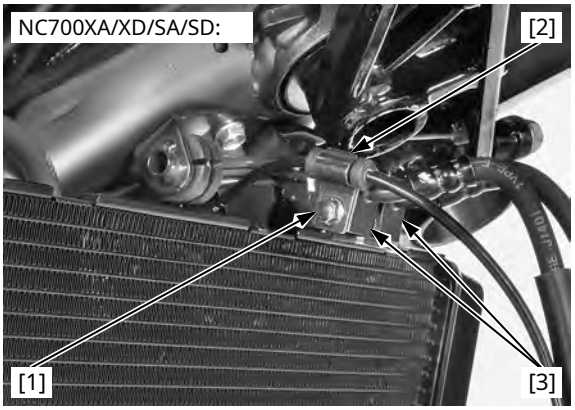
NC700X/XA/XD: 17-25). Liberar lo siguiente:

– Cable de embrague (NC700X/XA) [1]
– Cable del freno de estacionamiento (NC700XD) [1]
– Abrazadera del mazo de cables del interruptor del manillar izquierdo [2]
– Cables del acelerador [3]
– Abrazadera del mazo de cables del interruptor del manillar derecho [4]
– Manguera de freno [5]

Retire el puente superior [6].

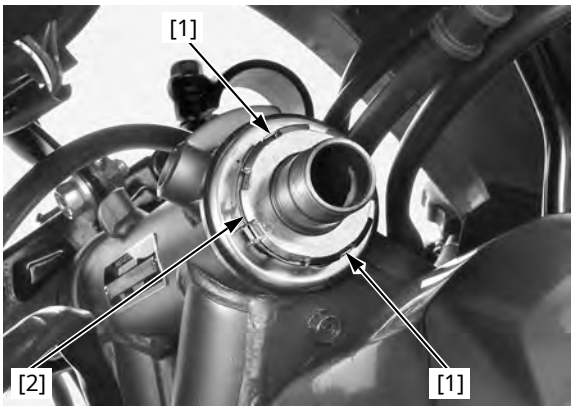


NC700XA/XD/SA/ Retire el perno [1], la guía del cable del sensor de velocidad de la rueda
DAKOTA DEL SD delantera [2] y las juntas de la manguera del freno [3].



Enderece las lengüetas de la arandela de seguridad [1].

Retire la contratuerca de ajuste del vástago de la dirección [2] y la arandela de seguridad.



Afloje la tuerca de ajuste del vástago de la dirección [1] con una herramienta especial.

HERRAMIENTA:

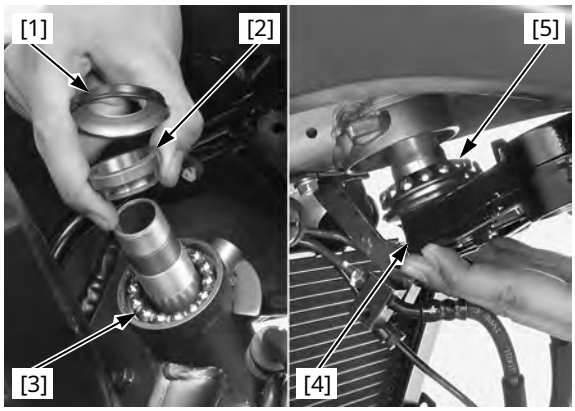
Zócalo del vástago de dirección [2] **07916-3710101**

Sujete la columna de dirección y retire la tuerca de ajuste de la columna de dirección.



Elimina lo siguiente:

– Guardapolvo [1]
– Anillo interior del rodamiento superior [2]
– Cojinete superior de dirección [3]
– Vástago de dirección [4]
– Cojinete de dirección inferior [5]



REEMPLAZO DE COJINETES

Reemplace la cojinete, exterior y razas internas como colocar.

Retire la pista exterior superior con una herramienta especial.

HERRAMIENTAS:

Juego de removedor de carreras de bolas **07953-MJ10000**
Accesorio removedor [1] **07953-MJ10100**
Mango extractor [2] **07953-MJ10200**



Retire la pista exterior del cojinete inferior utilizando la herramienta especial y el eje adecuado.

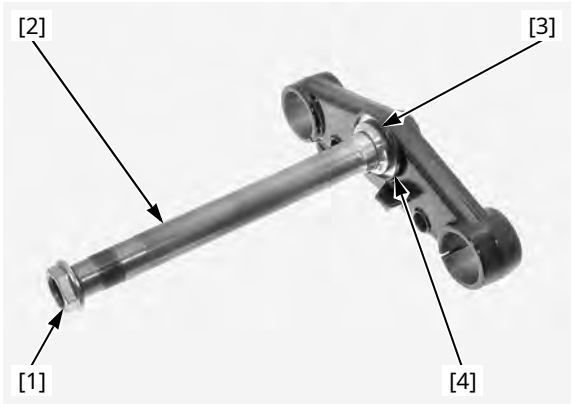
HERRAMIENTA:

Extractor de rodamientos [1] **07946-3710500**



Instale temporalmente la tuerca del vástago de la dirección [1] en el vástago de la dirección [2] para evitar que se dañen las roscas al retirar el anillo interior inferior [3] del vástago de la dirección.

Retire la pista interior inferior con un cincel o herramientas equivalentes, teniendo cuidado de no dañar el eje de la dirección. Retire el sello antipolvo del cojinete del cabezal de dirección [4].



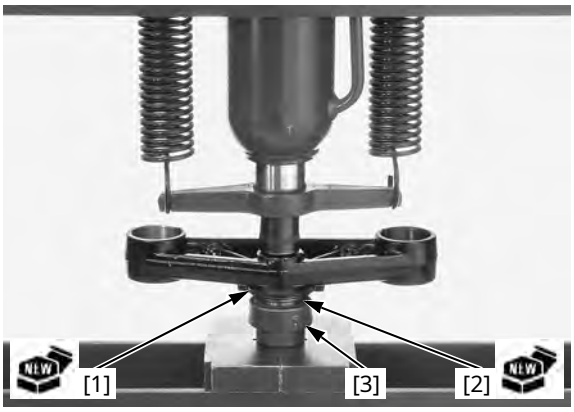
Aplique la grasa especificada a los labios del sello antipolvo del cojinete del cabezal de dirección nuevo (página 1-23).

Instale el sello antipolvo del cojinete del cabezal de la dirección [1] en el vástago de la dirección.

Instale una nueva pista interior inferior [2] usando una prensa hidráulica y una herramienta especial.

HERRAMIENTA:

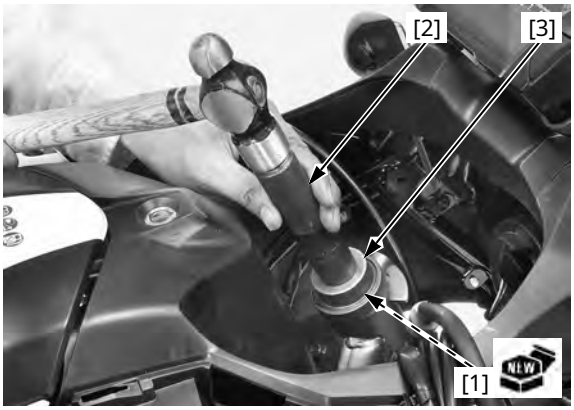
Accesorio, DI de 30 mm [3]	**07746-0030300**



Instale una nueva pista exterior superior [1] usando las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

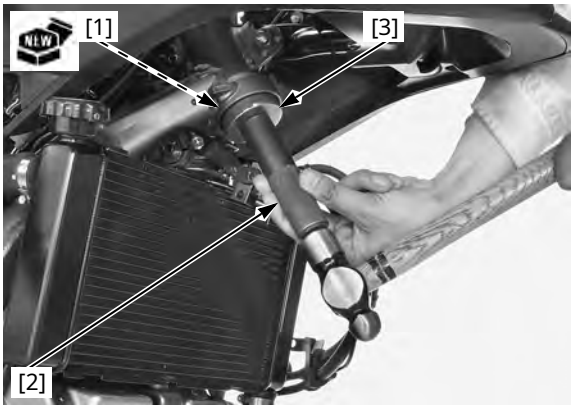
Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 42 x 47 mm [3]	**07746-0010300**



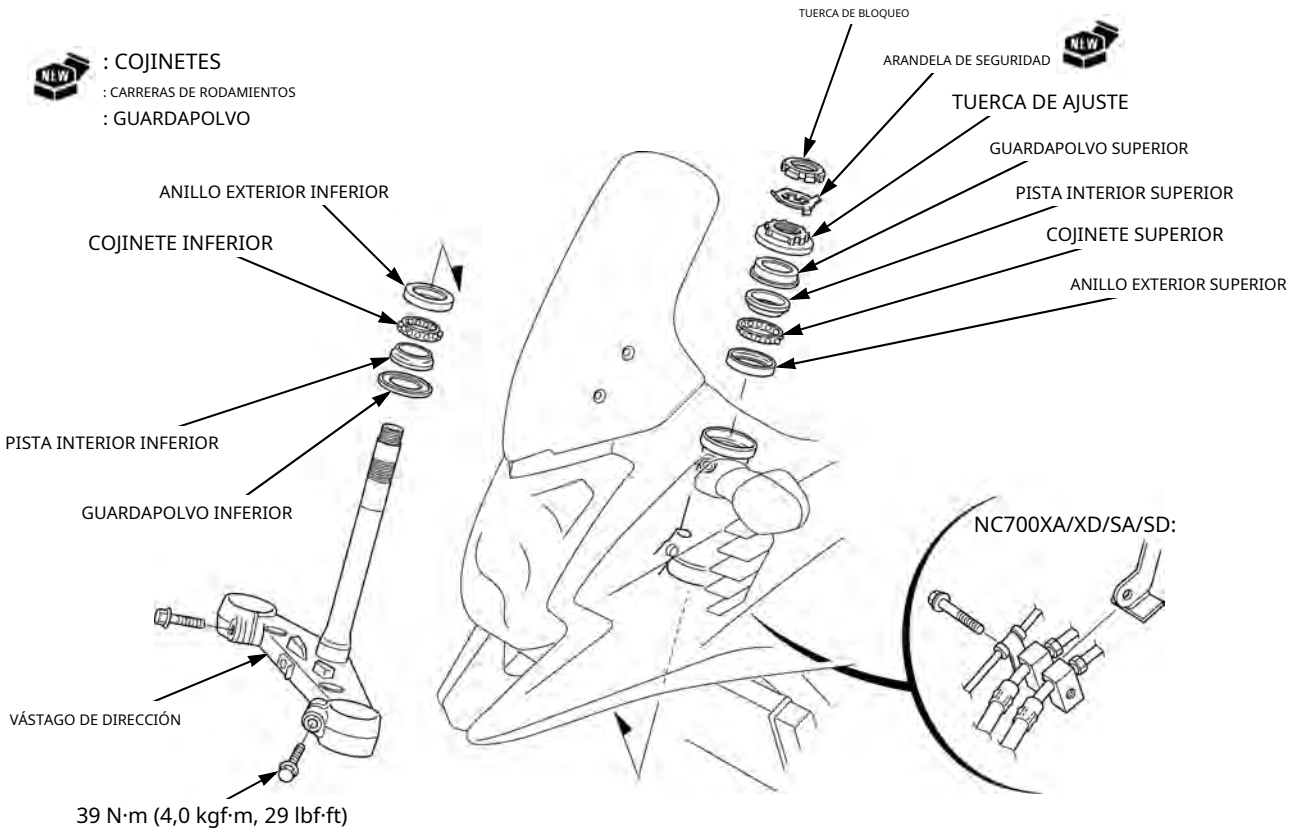
Instale una nueva pista exterior inferior [1] usando las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 52 x 55 mm [3]	**07746-0010400**



INSTALACIÓN

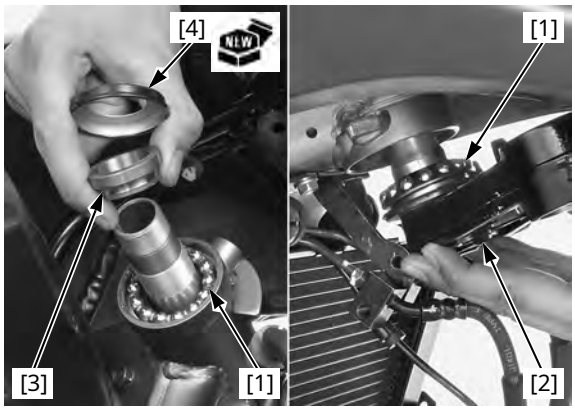


Aplique de 3 a 5 g (0,1 a 0,2 oz) de la grasa especificada a cada pista interior de cojinete de la dirección y superficie deslizante de las pistas exteriores (página 1-23).

Aplique la grasa especificada a los labios del sello antipolvo del cojinete del cabezal de dirección nuevo (página 1-23).

Instale los cojinetes [1] en la pista interior inferior y la pista exterior superior.

Instale el vástago de la dirección [2], la pista interna superior [3] y el sello contra el polvo [4].



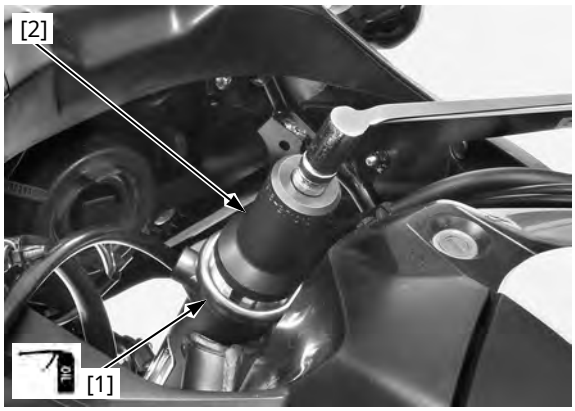
Aplique aceite de motor a las roscas de la tuerca de ajuste del vástago de la dirección [1].

Instale y apriete la tuerca de ajuste del vástago de la dirección al par especificado con una herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Zócalo del vástago de dirección [2] **07916-3710101**

TORQUE: 23 N·m (2,3 kgf·m, 17 lbf·ft)



Mueva el eje de la dirección hacia la izquierda y hacia la derecha, de tope a tope cinco veces para asentar los cojinetes.



Vuelva a apretar la tuerca de ajuste [1] al par especificado con una herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Zócalo del vástago de dirección [2] **07916-3710101**

TORQUE: 23 N·m (2,3 kgf·m, 17 lbf·ft)

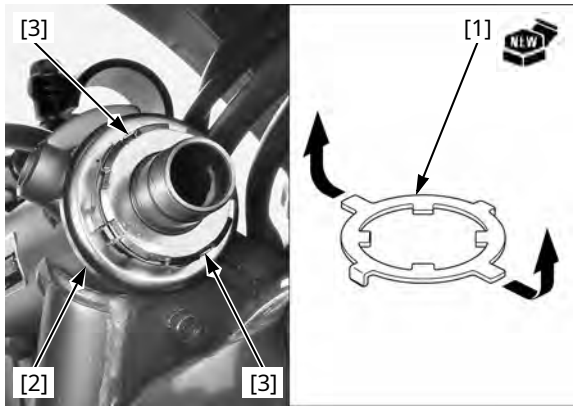


Instale una nueva arandela de seguridad [1], alineando sus lengüetas dobladas cortas con las ranuras en la tuerca de ajuste del vástago de la dirección.

Instale la contratuerca [2] hasta que haga contacto con la arandela de seguridad.

Apriete más la contratuerca, dentro de los 90°, para alinear sus ranuras con las lengüetas de la arandela de seguridad.

Doble hacia arriba las lengüetas largas de la arandela de seguridad [3] en las ranuras de la tuerca de seguridad.



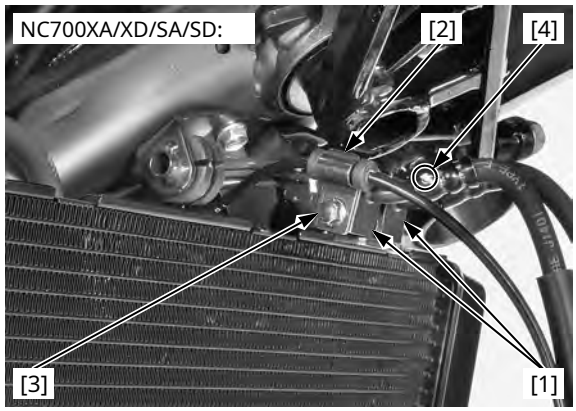
NC700XA/XD/SA/ DAKOTA DEL SUR

Instale las juntas de la manguera del freno [1], la guía del cable del sensor de velocidad de la rueda delantera [2] y el perno [3].

NOTE:

- Dirija los alambres, la manguera y el cable correctamente (página 1-25).
- Tenga en cuenta la posición de instalación de las uniones de las mangueras de freno.
  - Lado derecho: Submanguera de freno C (manguera pintada de blanco [4])
  - Lado izquierdo: Latiguillo freno delantero D

Apriete el perno de forma segura.



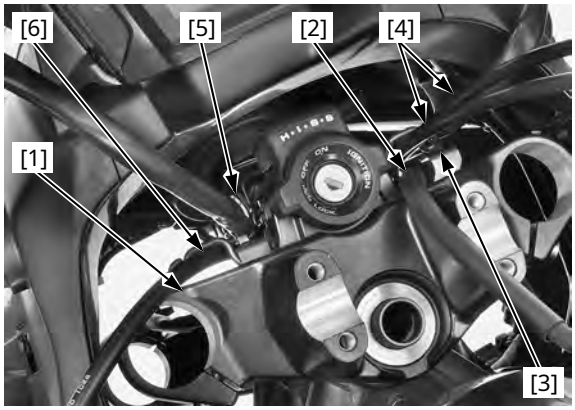
Instale el puente superior [1].

NC700X/XA/XD: Instale lo siguiente:

– Manguera de freno [2]
– Abrazadera del mazo de cables del interruptor del manillar derecho [3]
– Cables del acelerador [4]
– Abrazadera del mazo de cables del interruptor del manillar izquierdo [5]
– Cable de embrague (NC700X/XA) [6]
– Cable del freno de mano (NC700XD) [6]

NOTE:

Pase los alambres, la manguera y el cable correctamente (página 1-25).



Instale la tuerca del vástago de la dirección [1], pero no apriete todavía la tuerca del vástago de la dirección.

Instale las patas de la horquilla (página 17-33).

Apriete la tuerca del vástago de dirección al par especificado. **TORQUE: 103 N·m (10,5 kgf·m, 76 lbf·ft)**

Gire el eje de la dirección hacia la izquierda y hacia la derecha, de tope a tope varias veces para asegurarse de que el eje de la dirección se mueva suavemente sin juego ni atasco.

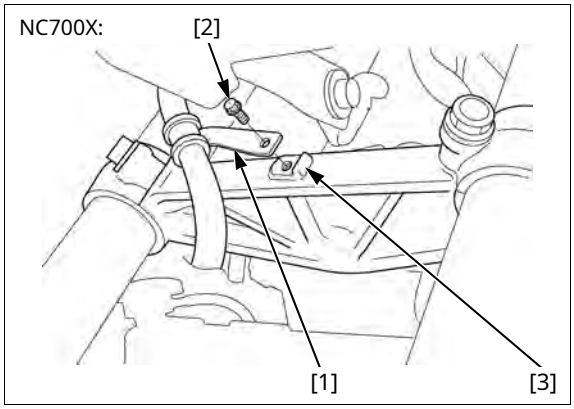
Instale la tapa en la tuerca del vástago de dirección.



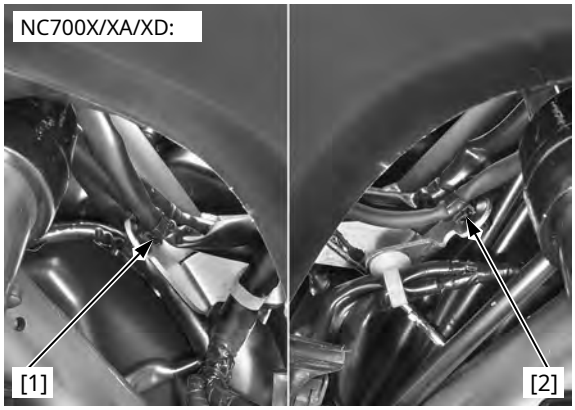
NC700X: Instale la abrazadera de la manguera del freno [1] y el perno [2] en el puente inferior.

NOTE:

Asegúrese de apoyar la abrazadera de la manguera del freno contra la lengüeta del puente inferior [3].



NC700X/XA/XD: Instale la abrazadera del mazo de cables del interruptor de encendido [1] y la abrazadera del mazo de cables del receptor del inmovilizador [2].

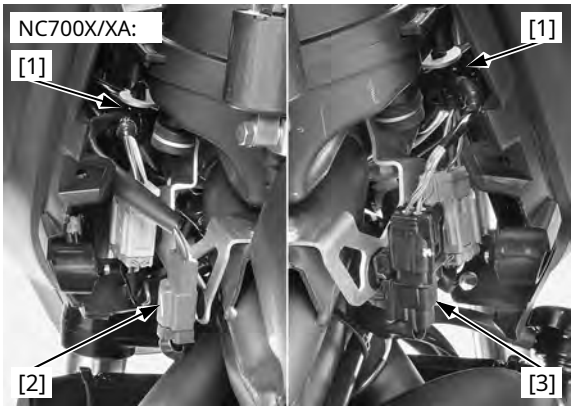


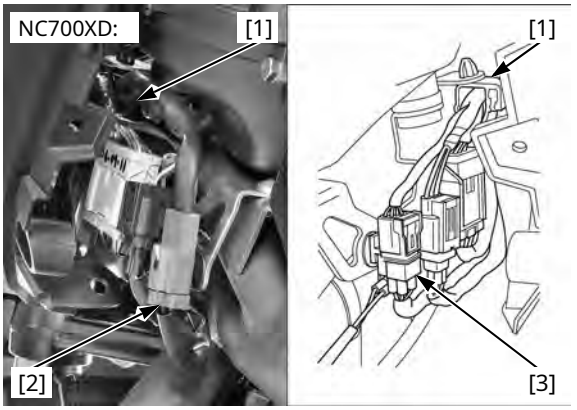
NC700X/XA/XD: Instale el mazo de cables desde las abrazaderas [1].

Conecte el conector 2P (marrón) del interruptor de encendido [2] y el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador [3].

Instale lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (página 2-14)
– Manillar
  – NC700X/XA (página 17-14)
  – NC700XD (página 17-17)



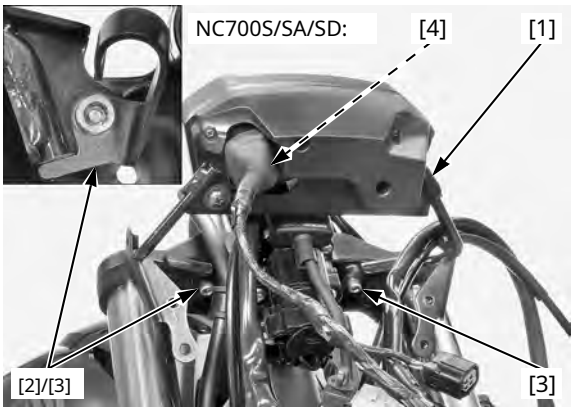


NC700S/SA/SD: Instale el medidor combinado/soporte [1], la guía de la manguera del freno [2] y los pernos de cabeza hueca [3].

NOTE:

• Dirija los alambres, la manguera y el cable correctamente (página 1-25).
• Instale la guía de la manguera del freno contra el soporte del medidor combinado.

Conecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [4].



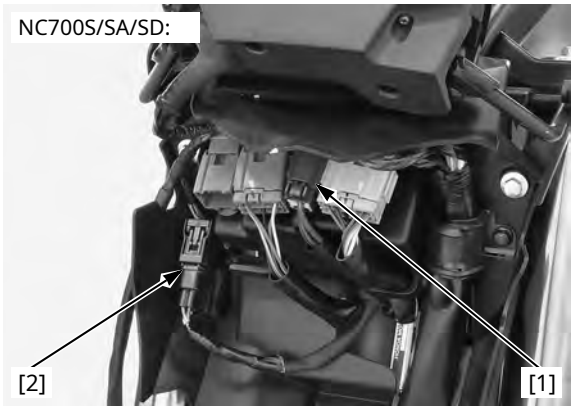
NC700S/SA/SD: Instale la cubierta del faro (página 2-27).

Conecte el conector 2P (marrón) del interruptor de encendido [1] y el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador [2].

Instale lo siguiente:

– Faro/soporte de faro (página 2-27)
– Manillar
  – NC700S/SA (página 17-14)
  – NC700SD (página 17-17)

Realice el procedimiento de ajuste del reloj digital (página 22-14).

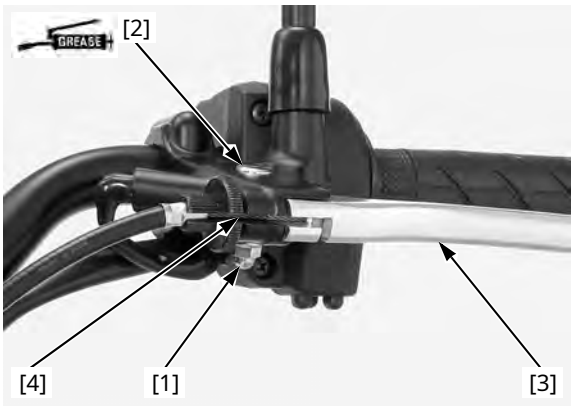


PALANCA DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la tuerca de pivote de la palanca del embrague [1] y el perno [2].

Retire la palanca del embrague [3] y desconecte el cable del embrague [4].



Conecte el cable del embrague [1] a la palanca del embrague [2]. Instale la palanca del embrague en el soporte de la palanca del embrague.

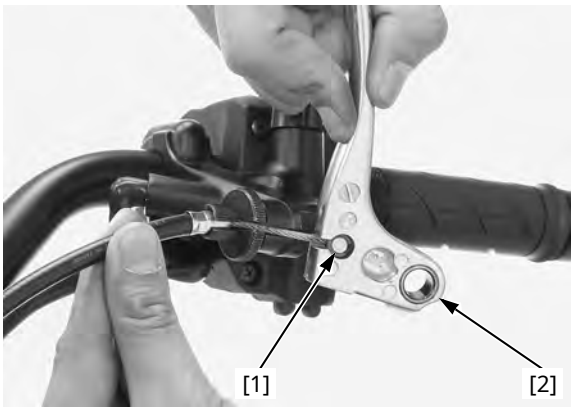
Aplique grasa a la superficie deslizante del perno de pivote de la palanca del embrague.

Instale y apriete el perno de pivote de la palanca del embrague al par especificado.

TORQUE: 1,0 N·m (0,1 kgf·m, 0,7 lbf·ft)

Instale y apriete la tuerca de pivote de la palanca de embrague al par especificado mientras sujeta el perno de pivote de la palanca de embrague.

TORQUE: 6,0 N·m (0,6 kgf·m, 4,4 lbf·ft)



18. RUEDA TRASERA/SUSPENSIÓN

UBICACIÓN DE COMPONENTES ·····18-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····18-4

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····18-5

RUEDA TRASERA ·····18-6

CONEXIÓN DE CHOQUE····· 18-13

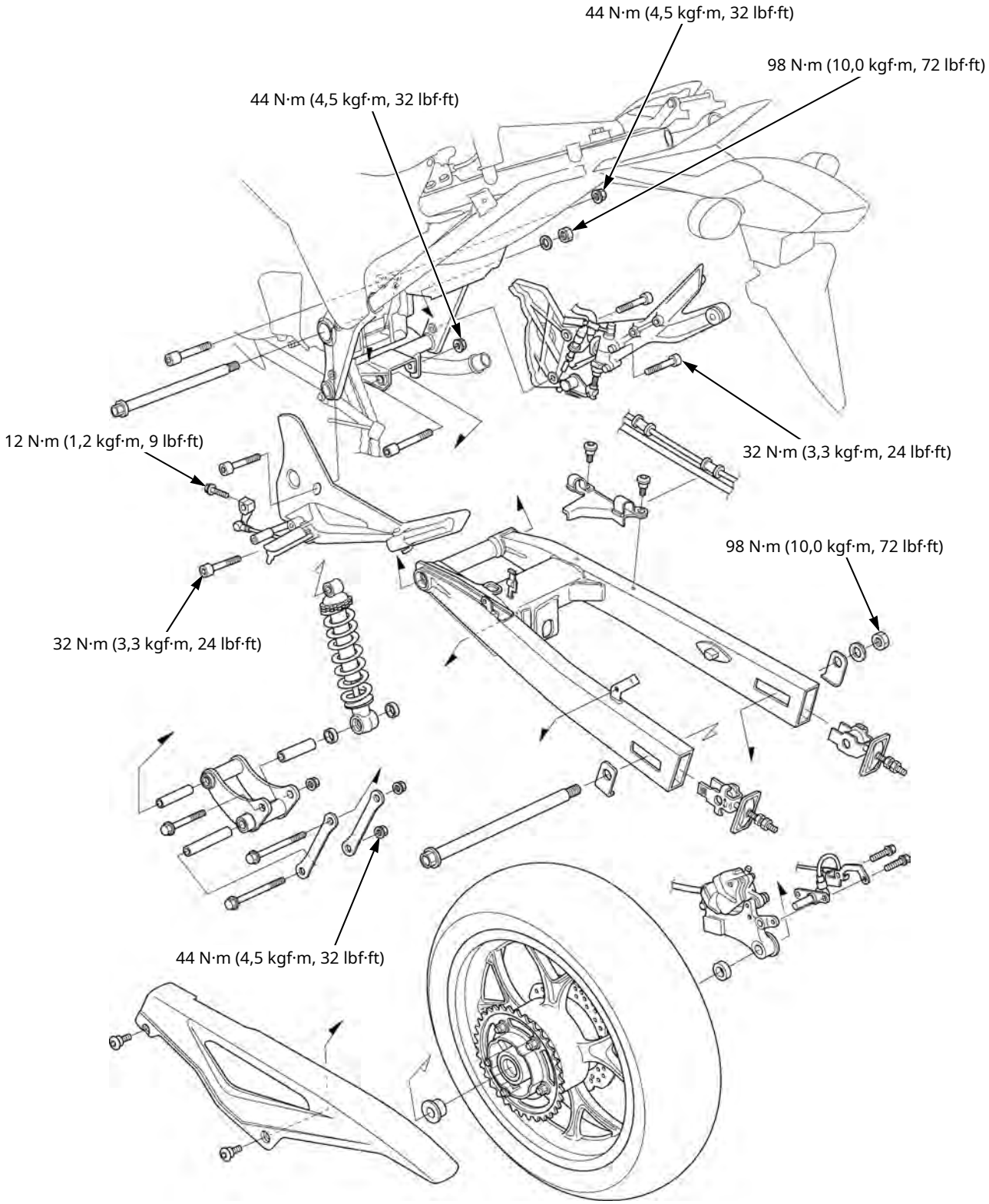
AMORTIGUADOR ····· 18-14

BASCULANTE ····· 18-16

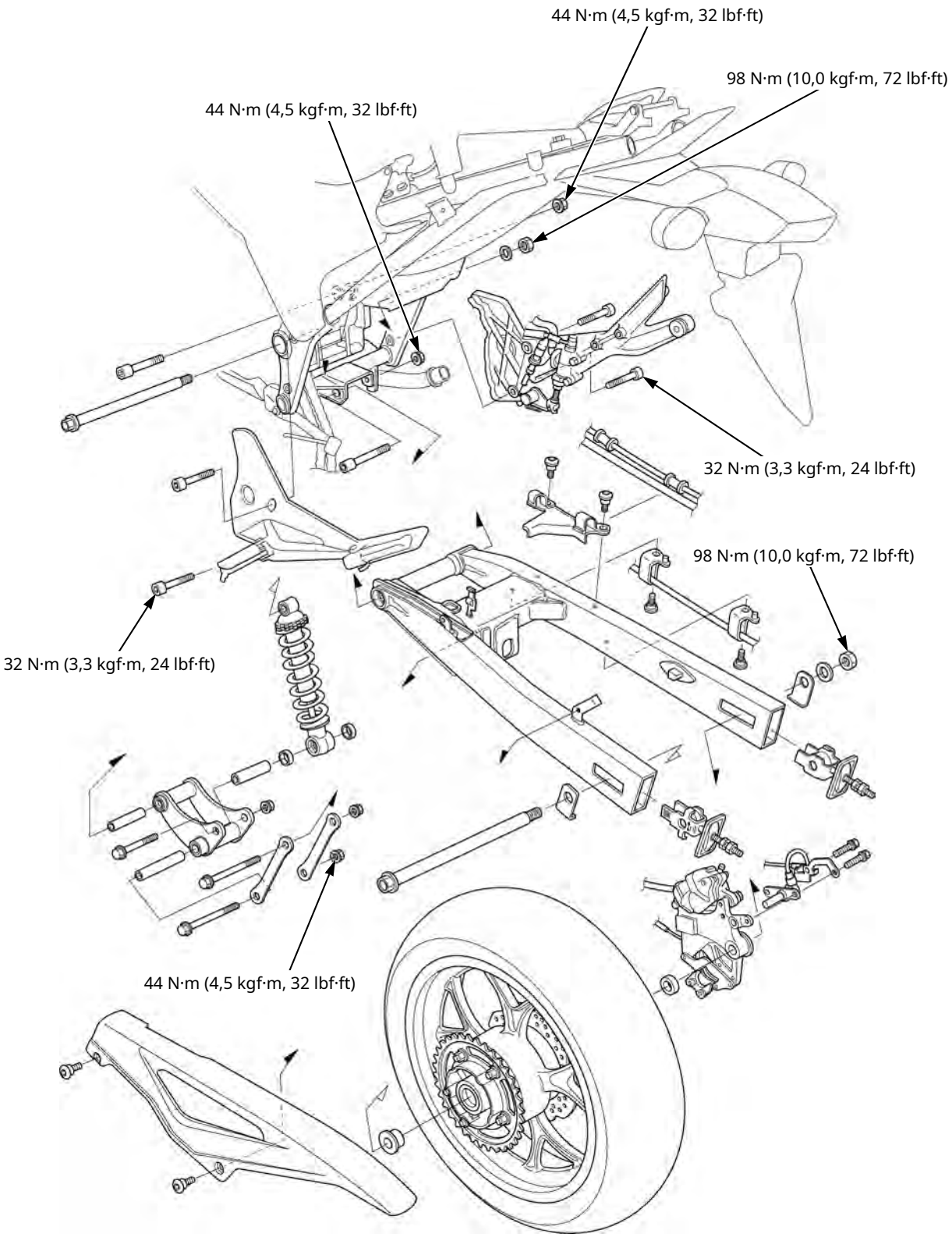
C O.UBICACIÓN DEL PONENTE

NC700X/XA/S/SA:

NC700XA/SA mostrado:



NC700XD/SD:


44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)
98 N·m (10,0 kgf·m, 72 lbf·ft)
44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)
32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)
98 N·m (10,0 kgf·m, 72 lbf·ft)
32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)
44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)

SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

- Cuando realice el mantenimiento de la rueda trasera y la suspensión, sujete la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto.
- Un disco o pastilla de freno contaminado reduce la potencia de frenado. Deseche las pastillas contaminadas y limpie el disco contaminado con un agente desengrasante de frenos de alta calidad.
- Después de la instalación de la rueda trasera, compruebe el funcionamiento del freno aplicando el pedal del freno.
- Utilice únicamente neumáticos marcados como "TUBELESS" y válvulas sin cámara en la llanta marcada como "TUBELESS TIRE APLICABLE".
- Utilice pernos y tuercas de repuesto originales de Honda para todos los pivotes de suspensión y puntos de montaje.
- Para obtener información sobre el sistema de frenos (página 19-5).

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO				ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del dibujo del neumático				–	2,0 (0,08)
Presión de los neumáticos en frío		solo conductor		290 kPa (2,90 kgf/cm2, 42 psi)	–
		conductor y pasajero		290 kPa (2,90 kgf/cm2, 42 psi)	–
descentramiento del eje				–	0,2 (0,01)
Alabeo de la llanta		Radial		–	2,0 (0,08)
		Axial		–	2,0 (0,08)
Peso de equilibrio de la rueda				–	60 g (2,1 onzas) máx.
Conducir cadena	Tamaño/enlace	NC700X/ XA/S/SA	HIZO	DID520V0-114LE	–
			RK	RK520MKO-114LE	–
		NC700XD /DAKOTA DEL SUR	HIZO	DID520V0-112LE	–
			RK	RK520MKO-112LE	–
	Flojo	NC700X/XA/XD		30 – 40 (1,2 – 1,6)	–
		NC700S/SA/SD		25 – 35 (1,0 – 1,4)	–

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tuerca de rueda dentada impulsada	5	12	108 (11,0, 80)	Tuerca en U
Perno de montaje del disco de freno trasero	5	8	42 (4.3, 31)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Tuerca del eje trasero	1	18	98 (10,0, 72)	Tuerca en U
Tuerca de montaje del amortiguador	2	10	44 (4.5, 32)	Tuerca en U
Tuerca del brazo de choque	1	10	44 (4.5, 32)	Tuerca en U
Tuerca de eslabón de choque	2	10	44 (4.5, 32)	Tuerca en U
Tornillo de montaje del deslizador de la cadena de transmisión	2	5	5,9 (0,6, 4,4)	
Tuerca de pivote del basculante	1	18	98 (10,0, 72)	Tuerca en U
Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón	4	8	32 (3.3, 24)	
Perno de presión del brazo de cambio de marchas (NC700X/XA/S/SA)	1	6	12 (1.2, 9)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Se dirige hacia un lado o no sigue derecho

- Los ajustadores de la cadena de transmisión no están ajustados por igual
- Eje doblado
- Marco doblado
- Componentes del pivote del basculante desgastados

Tambaleo de la rueda trasera

- Borde doblado
- Cojinete de rueda desgastado
- Cojinete de brida accionado desgastado
- Neumático defectuoso
- Bastidor doblado o basculante
- Eje no apretado correctamente
- Neumático y rueda desequilibrados
- Presión de neumáticos insuficiente

Rueda difícil de girar

- Arrastre de freno
- Cojinete de rueda defectuoso
- Cojinete de brida accionado defectuoso
- Eje doblado
- Cadena de transmisión demasiado apretada (página 3-16)

Suspensión blanda

- Resorte amortiguador débil
- Fuga de aceite de la unidad de amortiguación
- Presión de neumáticos insuficiente

Suspensión rígida

- Varilla del amortiguador del amortiguador doblada
- Cojinete de pivote de suspensión o basculante dañado
- Pivote o marco del basculante doblado

Suspensión trasera ruidosa

- Sujetadores de suspensión flojos
- Amortiguador defectuoso

RUEDA TRASERA

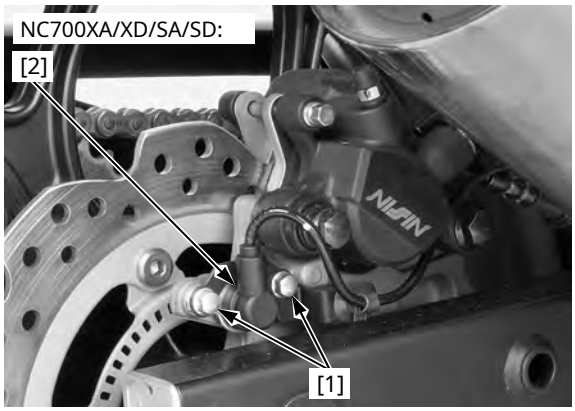
ELIMINACIÓN

Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda trasera del suelo.

NC700XA/XD/SA/

DAKOTA DEL SUR:

Retire los pernos [1] y el sensor de velocidad de la rueda trasera [2].



Afloje la contratuerca [1], la tuerca de ajuste de la cadena de transmisión [2] y la tuerca del eje [3].

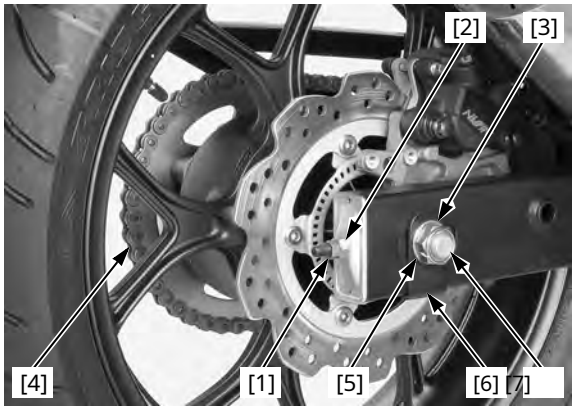
Empuje la rueda trasera hacia adelante.

Descarrilar la cadena de transmisión [4] de la rueda dentada impulsada.

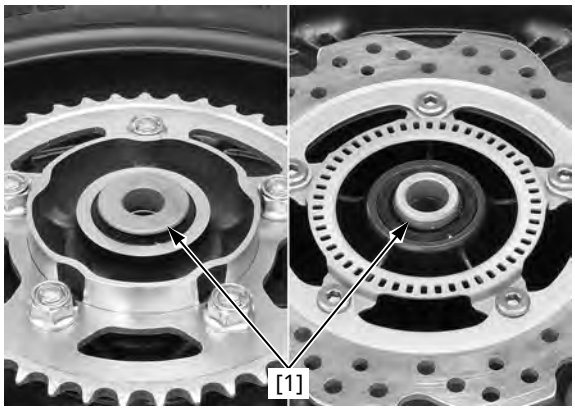
Retire la tuerca del eje, la arandela [5] y la placa de ajuste [6].

No opere el pedal de freno despues quitando la parte trasera rueda.

Retire el eje [7], la placa de ajuste y la rueda trasera.



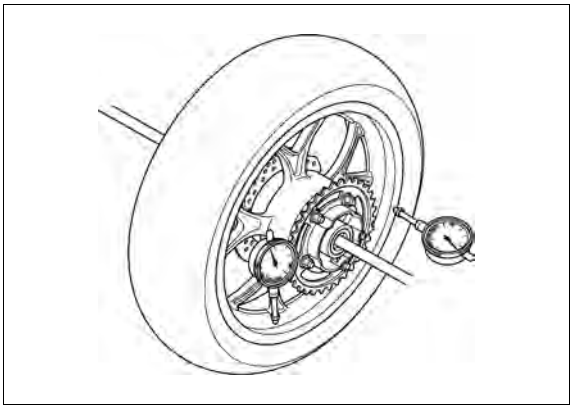
Retire los collares laterales [1].



INSPECCIÓN

LLANTA DE LA RUEDA

Compruebe el descentramiento de la llanta colocando la rueda en un soporte de alineación.
Haga girar la rueda con la mano y mida el descentramiento con un indicador de cuadrante.



LÍMITES DEL SERVICIO:

Radial: 2,0 mm (0,08 pulg.)
Axial: 2,0 mm (0,08 pulg.)

EJE

Coloque el eje sobre bloques en V.

Gire el eje y mida el descentramiento con un indicador de cuadrante.

El descentramiento real es la mitad de la lectura total del indicador.

LÍMITE DE SERVICIO: 0,2 mm (0,01 pulg.)

COJINETES DE RUEDA Y BRIDA IMPULSADA

Gire la pista interior de cada rodamiento con el dedo. Los cojinetes deben girar suave y silenciosamente.
Compruebe también que la pista exterior encaje firmemente en el cubo de la rueda y la brida impulsada.

Reemplace la rodamientos como un conjunto.

Quite y deseche los cojinetes si las pistas no giran suave y silenciosamente, o si encajan flojas en el cubo de la rueda y la brida impulsada.

EQUILIBRIO DE RUEDAS

Para el servicio de equilibrado de ruedas (página 17-22).

PIÑÓN IMPULSADO

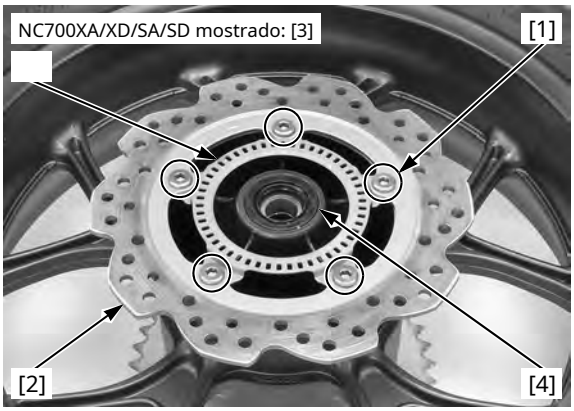
Para la inspección de la rueda dentada impulsada (página 3-18).

DESMONTAJE

Afloje los pernos de montaje del disco de freno trasero [1] en un patrón cruzado en 2 o 3 pasos.

Retire los pernos de montaje del disco de freno trasero, el disco de freno [2] y el anillo pulsador (NC700XA/XD/SA/SD) [3].

Retire el guardapolvo [4] del cubo de rueda derecho.



Retire el sello antipolvo [1] de la brida impulsada [2].

Si tu quieres desmontar el brida impulsada, aflojar el accionado tuercas de rueda dentada [3] en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos, antes de retirar el brida conducida de el cubo de la rueda izquierda.

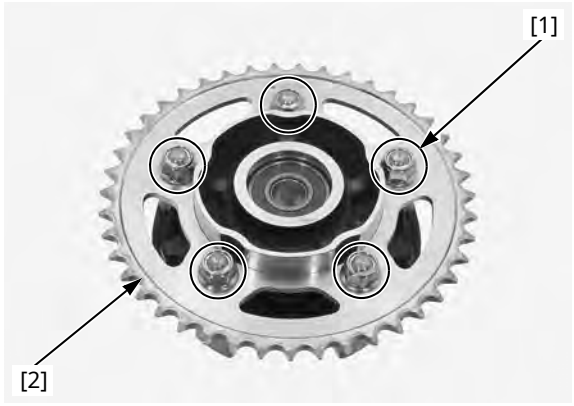
Retire el conjunto de brida impulsada.



Retire las gomas amortiguadoras [1] y la junta tórica [2].



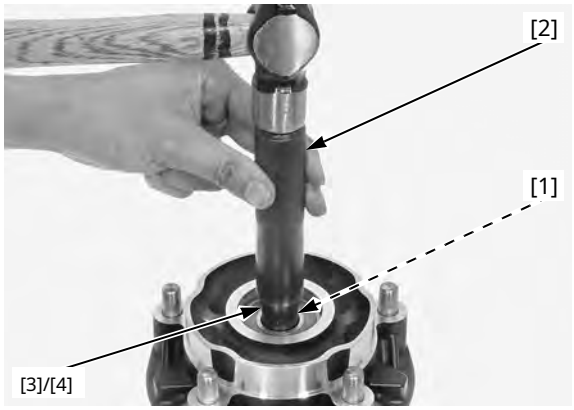
Retire las tuercas de la rueda dentada impulsada [1] y la rueda dentada impulsada [2].



Extraiga el collarín distanciador de la rueda trasera B [1].

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 22 x 24 mm [3]	**07746-0010800**
Piloto, 20 mm [4]	**07746-0040500**



Extraiga el cojinete con brida impulsada [1].



Instale el cabezal del extractor de rodamientos [1] en el rodamiento. Desde el lado opuesto, instale el eje del extractor de rodamientos [2] y extraiga el rodamiento del cubo de la rueda.

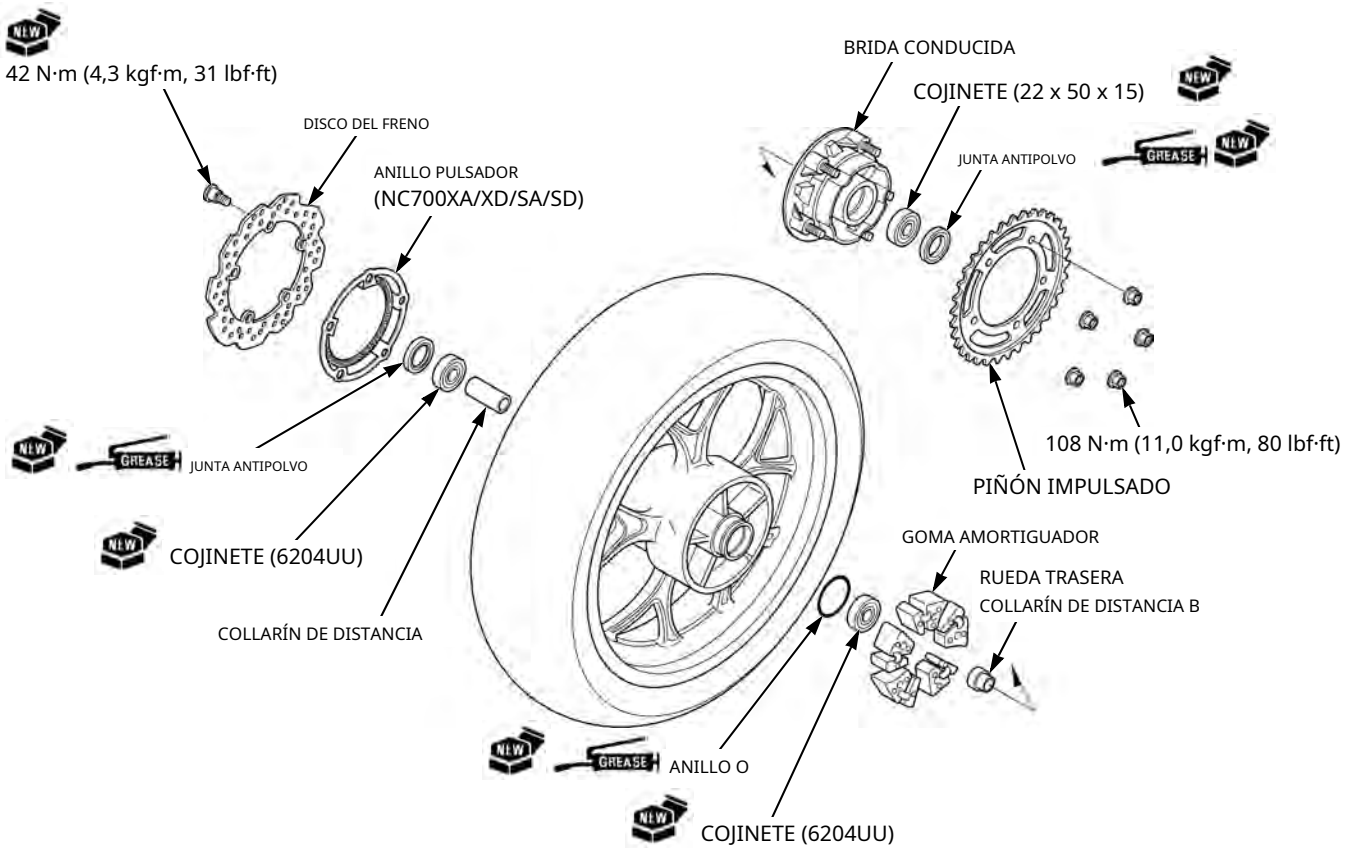
HERRAMIENTAS:

Cabeza extractora de rodamientos, 20 mm	**07746-0050600**
Eje extractor de rodamientos	**07GGD-0010100**

Retire el collarín de distancia y saque el otro rodamiento.



ASAMBLEA



Nunca instale el viejo rodamiento ha sido retiró el rodamiento debe ser reemplazado por nuevo unos.

teniendo, una vez que el

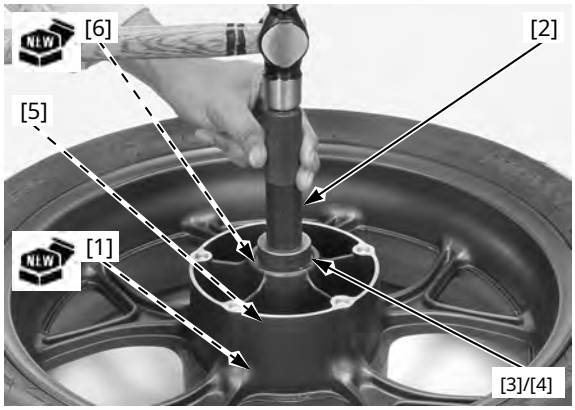
Inserte un nuevo cojinete del lado derecho [1] directamente hasta que esté completamente asentado.

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 42 x 47 mm [3]	**07746-0010300**
Piloto, 20 mm [4]	**07746-0040500**

Instale el collarín de distancia [5].

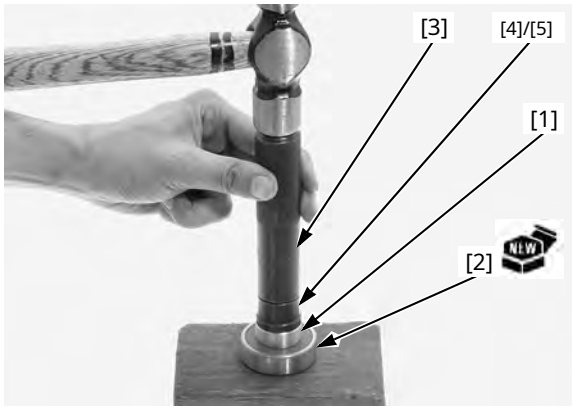
Inserte un nuevo cojinete del lado izquierdo [6] directamente hasta que se asiente en el collarín de distancia.



Coloque el collarín distanciador de la rueda trasera B [1] en un nuevo cojinete con brida impulsada [2].

HERRAMIENTAS:

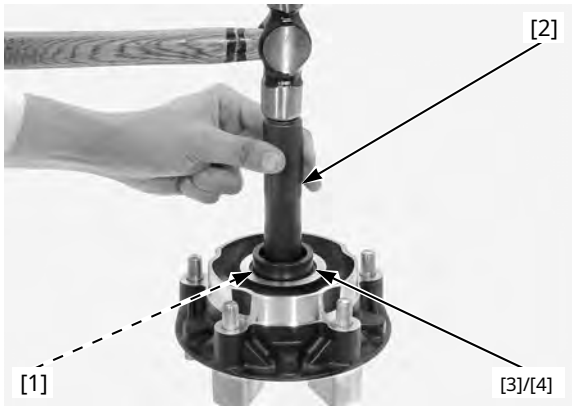
Conductor [3]	**07749-0010000**
Accesorio, 28 x 30 mm [4]	**07946-1870100**
Piloto, 20 mm [5]	**07746-0040500**



Inserte el collarín/cojinete de brida impulsada [1] directamente con el lado del collar hacia abajo hasta que esté completamente asentado.

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 42 x 47 mm [3]	**07746-0010300**
Piloto, 20 mm [4]	**07746-0040500**



Instale la rueda dentada impulsada [1] en la brida impulsada.

NOTE:

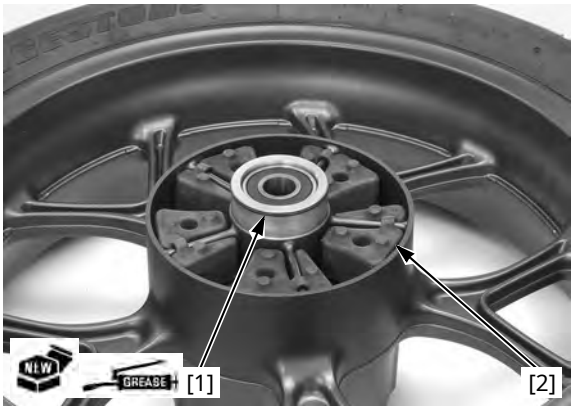
Instale la rueda dentada impulsada con su lado marcado hacia afuera.

Instale temporalmente las tuercas de la rueda dentada impulsada [2].



Aplique grasa a una junta tórica nueva [1].

Instale las gomas del amortiguador [2] y la junta tórica en el cubo de la rueda izquierda.



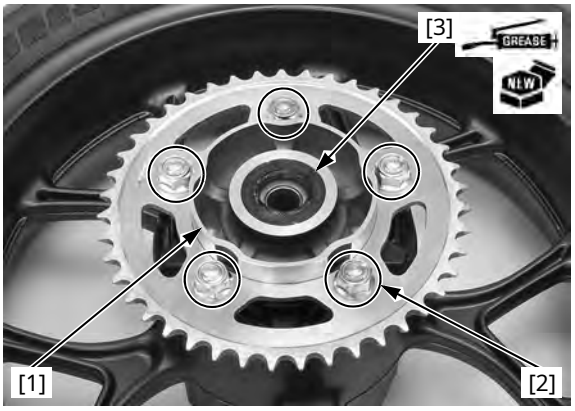
Instale el conjunto de brida impulsada [1] en el cubo de la rueda izquierda.

Apriete las tuercas de la rueda dentada impulsada [2] al par especificado en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos.

TORSIÓN: 108 N·m (11,0 kgf·m, 80 lbf·ft)

Aplique grasa a los labios del guardapolvo nuevo.

Instale el sello antipolvo [3] en la brida impulsada.



Instale el anillo pulsador (NC700XA/XD/SA/SD) [1] en el cubo de rueda derecho.

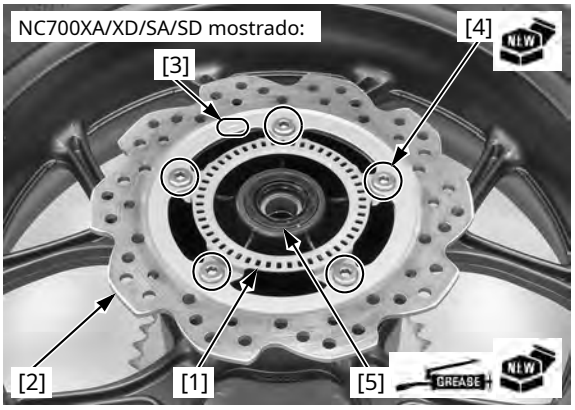
Instale el disco de freno trasero [2] con su marca de flecha [3] mirando hacia afuera.

Instale y apriete los nuevos pernos del disco de freno [4] al par especificado en un patrón entrecruzado en 2 o 3 pasos.

TORQUE: 42 N·m (4,3 kgf·m, 31 lbf·ft)

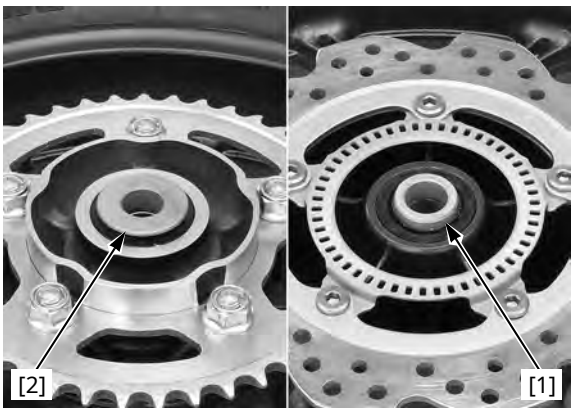
Aplique grasa a los labios del guardapolvo nuevo. Instale el sello antipolvo [5] en el cubo de rueda derecho.

NOTE:
No engrase el disco de freno.



INSTALACIÓN

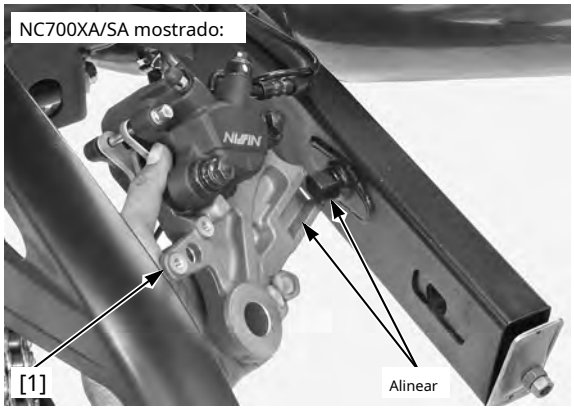
Instale el collar del lado derecho [1] y el collar del lado izquierdo [2].

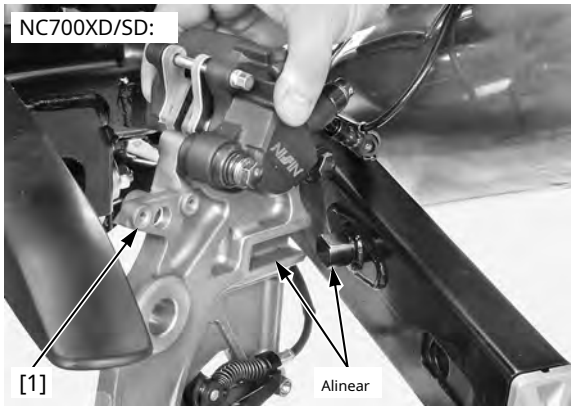


Instale el conjunto de la pinza de freno/soporte [1] en el basculante.

NOTE:

Alinee la ranura del soporte con la lengüeta del basculante.





Tenga cuidado de no dañar el freno.

Instale la rueda trasera en el basculante alineando el disco de freno entre las pastillas de freno.

almohadillas

Instale la cadena de transmisión [1] sobre la rueda dentada impulsada.

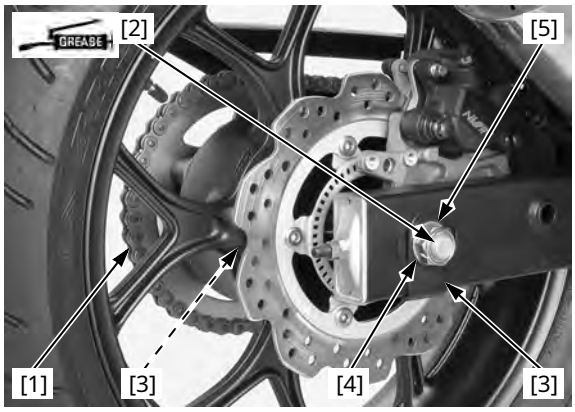
Aplique una fina capa de grasa a la superficie exterior del eje trasero.

Instale el eje trasero [2] desde el lado izquierdo a través de la placa de ajuste del eje [3], el basculante, la rueda trasera y los collares.

Instale la placa de ajuste, la arandela [4] y la tuerca del eje trasero [5].

Apriete la tuerca del eje trasero al par especificado.

TORSIÓN: 98 N·m (10,0 kgf·m, 72 lbf·ft)



Ajuste la holgura de la cadena de transmisión (página 3-16).

NC700XA/XD/SA/

DAKOTA DEL SUR

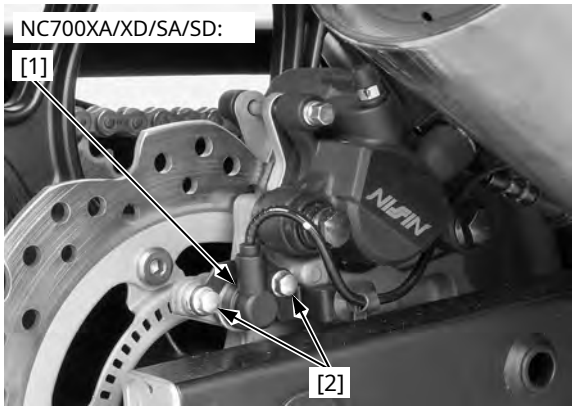
Instale el sensor de velocidad de la rueda trasera [1] y los pernos [2].

Apriete los pernos de forma segura.

Compruebe el espacio de aire entre el sensor de velocidad de la rueda trasera y el anillo pulsador (página 20-24).

NC700XD/SD:

Compruebe el funcionamiento del bloqueo del freno de mano (página 3-24).



ENLACE DE CHOQUE

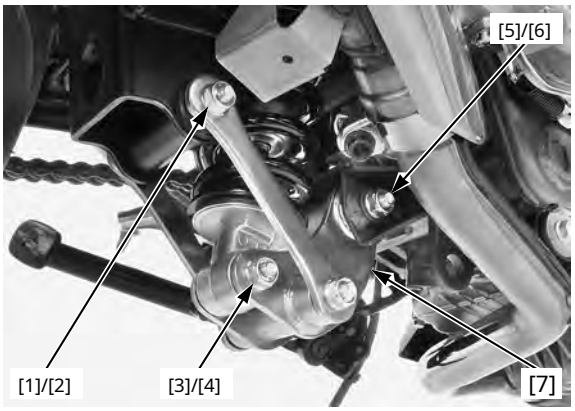
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda trasera del suelo.

Elimina lo siguiente:

– Perno del eslabón del amortiguador [1] y tuerca [2]
– Tornillo de montaje inferior del amortiguador [3] y tuerca [4]
– Perno del brazo amortiguador [5] y tuerca [6]
– Conjunto de varillaje de choque [7]

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

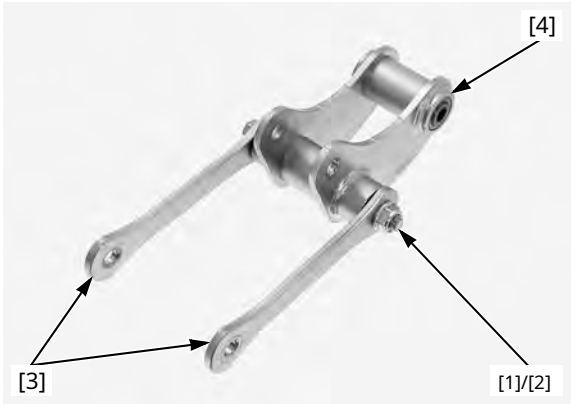


ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tuerca de montaje del amortiguador:
44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft) Tuerca del brazo del amortiguador:
44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft) Tuerca del eslabón del amortiguador:
44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)

DESMONTAJE/INSPECCIÓN/ MONTAJE

Retire el perno del eslabón del amortiguador [1], la tuerca [2] y los eslabones del amortiguador [3] del brazo del amortiguador [4].



Retire los collares [1] del brazo amortiguador [2]. Revise los collares para ver si están desgastados, dañados o fatigados.

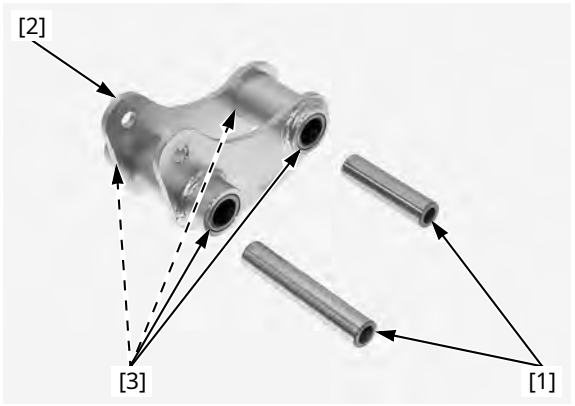
Revise el brazo del amortiguador en busca de grietas o daños.

Reemplácelos si es necesario.

Compruebe los cojinetes de agujas [3] en busca de daños o ajuste flojo.

Si los cojinetes de agujas están dañados, reemplácelos (página 18-14).

El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.



ESFUERZO DE TORSIÓN:

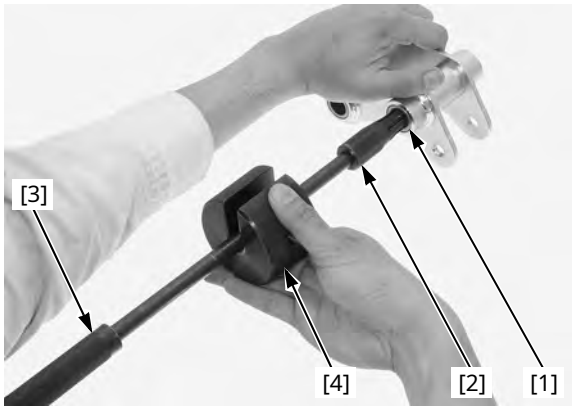
Tuerca de enlace de choque:
44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)

REEMPLAZO DE COJINETES

Retire los rodamientos de agujas [1] con las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

Juego de extractor de rodamientos, 17 mm [2] Mango extractor [3]	**07936-3710300 07936-3710100**
Peso del removedor [4]	**07741-0010201**



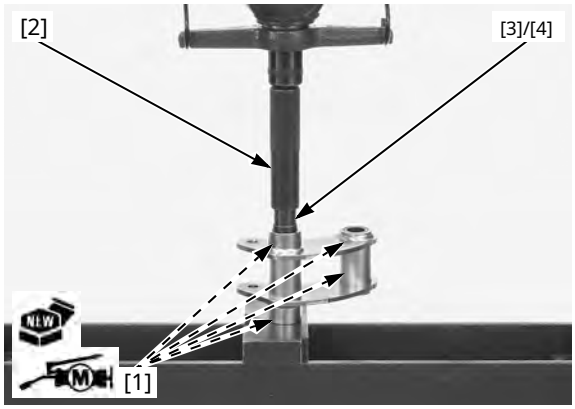
Nunca instale el viejo rodamiento ha sido retiró el rodamiento debe ser reemplazado por nuevo unos.

Aplique grasa de bisulfuro de molibdeno al área de rotación de los cojinetes de agujas nuevos.

Instale los cojinetes de agujas [1] con el lado marcado y el lado del sello contra el polvo hacia afuera hasta que quede al ras con la superficie del brazo del amortiguador usando una prensa hidráulica y herramientas especiales como se muestra.

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 22 x 24 mm [3]	**07746-0010800**
Piloto, 17 mm [4]	**07746-0040400**



AMORTIGUADOR

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Apoye la motocicleta con un soporte de seguridad o un polipasto, levante la rueda trasera del suelo.

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

Retire la cubierta protectora/lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15).

Retire el perno del brazo del amortiguador [1] y la tuerca [2].

Retire el perno de montaje inferior del amortiguador [3] y la tuerca [4].



Retire la tuerca de montaje superior del amortiguador [1].

Retire el perno de cabeza hueca de montaje superior del amortiguador [2] y el amortiguador.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tuerca de montaje del amortiguador:
44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft) Tuerca del brazo del amortiguador:
44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)



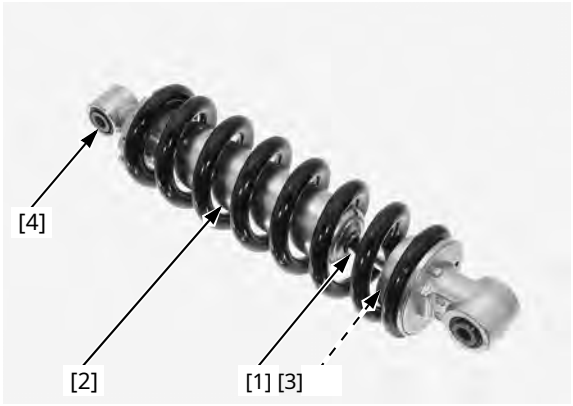
INSPECCIÓN

Inspeccione visualmente el amortiguador para ver si está desgastado o dañado.

Compruebe lo siguiente:

– Varilla del amortiguador [1] por si está doblada o dañada
– Unidad amortiguadora [2] para deformaciones o fugas de aceite
– Tope de goma [3] por desgaste o daño
– Buje [4] por desgaste o daño

Reemplace el amortiguador como un conjunto si es necesario.



Retire el collar [1] y los guardapolvos [2].

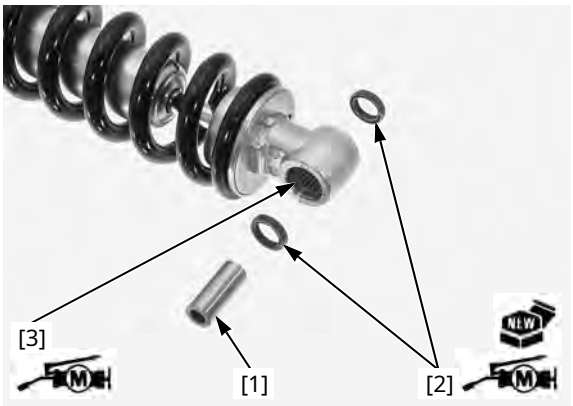
Revise los cojinetes de agujas [3] para ver si están dañados o si están sueltos, reemplácelos si es necesario (página 18-15).

Revise el collar para ver si está desgastado o dañado, reemplácelo si es necesario.

Aplique grasa de bisulfuro de molibdeno al área de rotación de los cojinetes de agujas y a los nuevos labios del sello antipolvo.

Instale los guardapolvos hasta que queden al ras con la superficie del amortiguador.

Instale el collar.

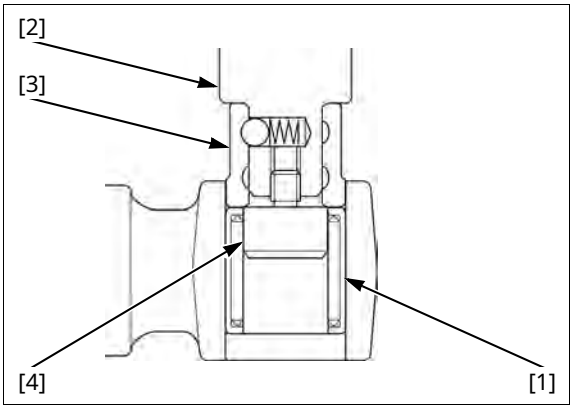


REEMPLAZO DE COJINETES

Extraiga el cojinete de agujas [1] del pivote inferior con una prensa hidráulica y una herramienta especial.

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 22 x 24 mm [3]	**07746-0010800**
Piloto, 17 mm [4]	**07746-0040400**



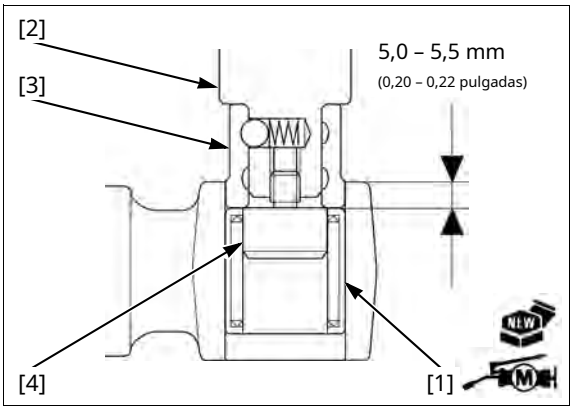
Nunca instale el viejo teniendo, una vez que el rodamiento ha sido retiró el rodamiento debe ser reemplazado por nuevo unos.

Aplique grasa de bisulfuro de molibdeno al área de rotación de los cojinetes de agujas nuevos.

Instale el cojinete de agujas [1] en el pivote inferior al rango especificado usando una prensa hidráulica y herramientas especiales como se muestra.

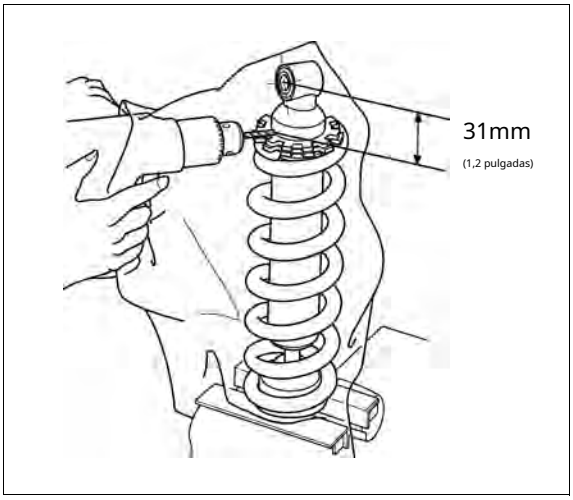
HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 22 x 24 mm [3]	**07746-0010800**
Piloto, 17 mm [4]	**07746-0040400**



PROCEDIMIENTO DE ELIMINACIÓN DEL AMORTIGUADOR

Ponga un punzón en el centro del amortiguador para marcar el punto de perforación.



Envuelva el amortiguador dentro de una bolsa de plástico. Apoye el amortiguador en un tornillo de banco como se muestra. A través del extremo abierto de la bolsa, inserte un motor de perforación con una broca afilada de 2 a 3 mm (5/64 a 1/8 pulg.).

NOTICE

- *No utilice una broca desafilada que podría causar una acumulación de calor y presión excesivos dentro del amortiguador, lo que provocaría una explosión y lesiones graves.*
- *El amortiguador contiene gas nitrógeno y aceite a alta presión. No perfore más abajo en la caja del amortiguador que la medida dada anteriormente, o puede perforar la cámara de aceite. Entonces, el aceite a alta presión puede causar lesiones graves.*
- *Utilice siempre protección para los ojos para evitar que le entren virutas de metal en los ojos cuando se libere la presión del gas. La bolsa de plástico solo está diseñada para protegerlo del escape de gas.*

Sostenga la bolsa alrededor del motor del taladro y haga funcionar brevemente el motor del taladro dentro de la bolsa; esto inflará la bolsa con aire del motor y ayudará a evitar que la bolsa quede atrapada en la broca cuando arranque.

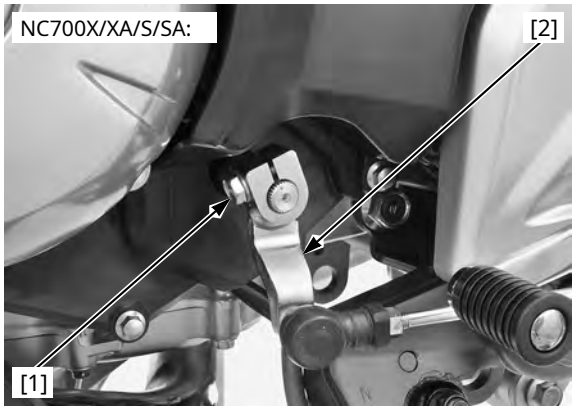
BASCULANTE

ELIMINACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Rueda trasera (página 18-6)
– Silenciador (página 2-32)

NC700X/XA/S/SA: Retire el perno de presión del brazo de la palanca de cambios [1] y el brazo de la palanca de cambios [2].



Retire los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón izquierdo [2].



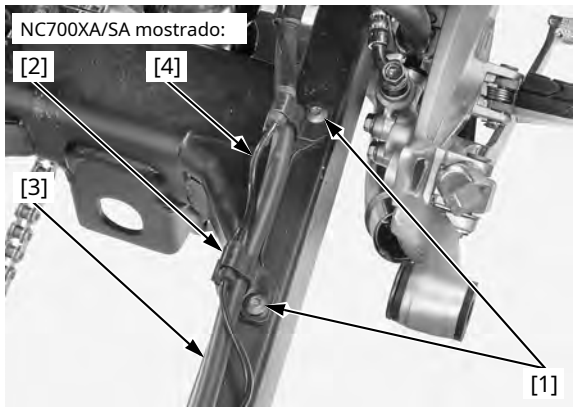
Retire los pernos de cabeza hueca [1] y la caja de la cadena de transmisión [2].



NC700X/XA/S/SA:

Retire los pernos de cabeza hueca [1] y la guía de la manguera de freno [2].

Suelte la manguera del freno [3] y el cable del sensor de velocidad de la rueda trasera (NC700XA/SA) [4] de la guía de la manguera del freno.

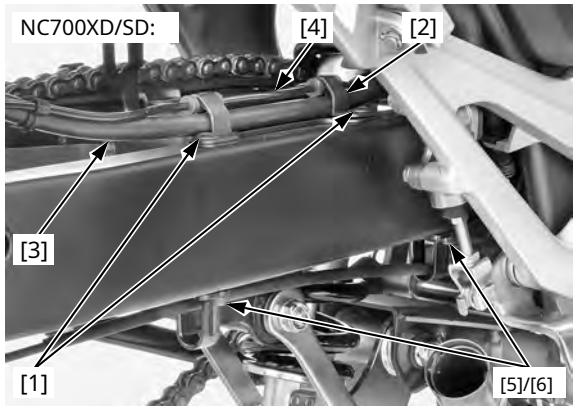


NC700XD/SD:

Retire los pernos de cabeza hueca [1] y la guía de la manguera de freno [2].

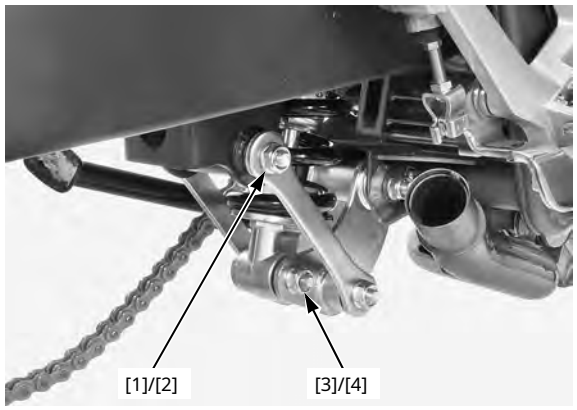
Suelte la manguera del freno [3] y el cable del sensor de velocidad de la rueda trasera [4] de la guía de la manguera del freno.

Retire los tornillos [5] y las guías del cable del freno de estacionamiento [6].



Retire el perno del eslabón del amortiguador [1] y la tuerca [2].

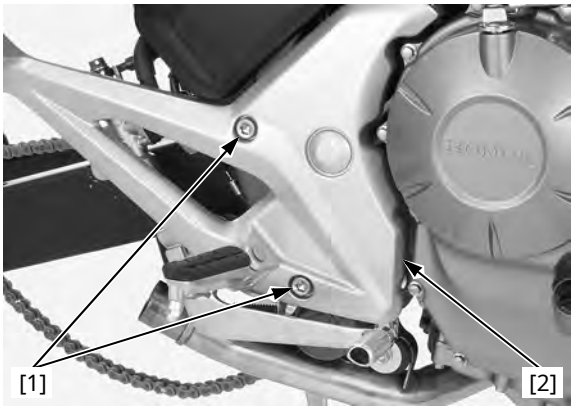
Retire el perno de montaje inferior del amortiguador [3] y la tuerca [4].



Retire los pernos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón derecho [2].

NOTE:

No tuerza la manguera del freno.



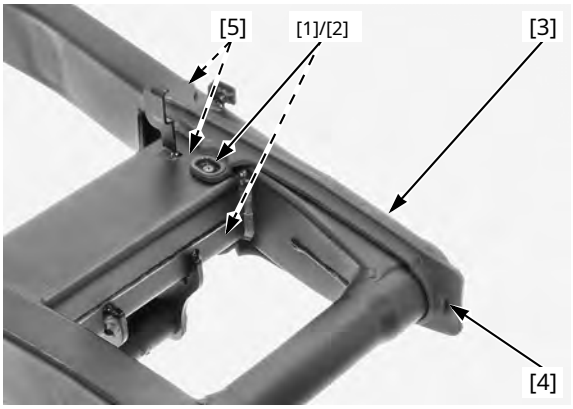
Retire la tuerca de pivote del basculante [1], la arandela [2], el perno de pivote [3] y el basculante [4].



DESMONTAJE/INSPECCIÓN

Retire los tornillos de montaje del deslizador de la cadena de transmisión [1] y las arandelas [2].

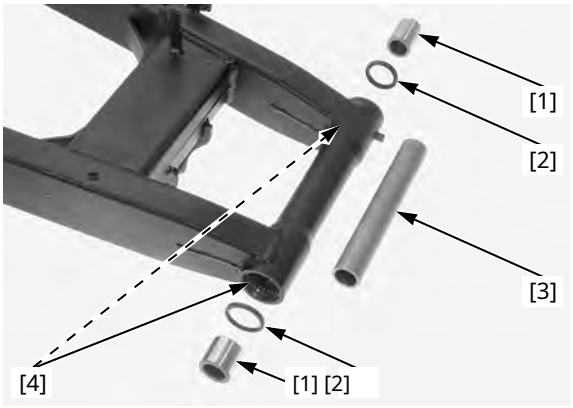
Retire el deslizador de la cadena de transmisión [3] liberando la ranura del deslizador [4] de la lengüeta del basculante y las lengüetas del deslizador [5] de los orificios del basculante.



Retire los collares de pivote [1], los sellos antipolvo [2] y el collar de distancia [3] del pivote del basculante.

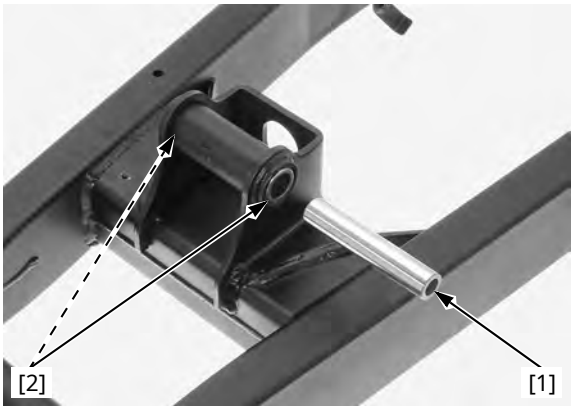
Revise el collar para ver si está desgastado, dañado o fatigado.

Revise los rodamientos de agujas [4] en busca de daños o ajuste flojo, reemplácelos si es necesario (página 18-19).



Retire el collar [1] del soporte del amortiguador. Revise el collar para ver si está desgastado, dañado o fatigado.

Revise los rodamientos de agujas [2] para ver si están dañados o flojos, reemplácelos si es necesario (página 18-19).

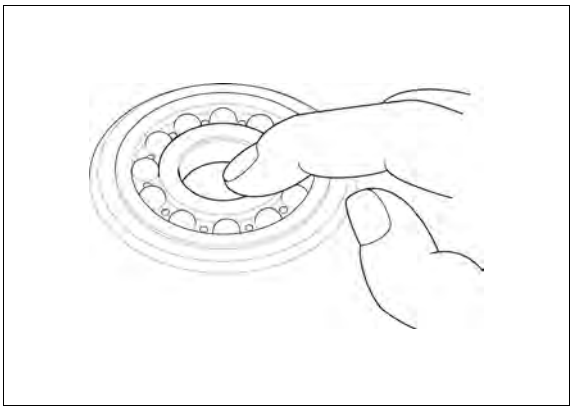


Gire la pista interior de los cojinetes de bolas del pivote del lado derecho con el dedo.

El cojinete debe girar suave y silenciosamente.

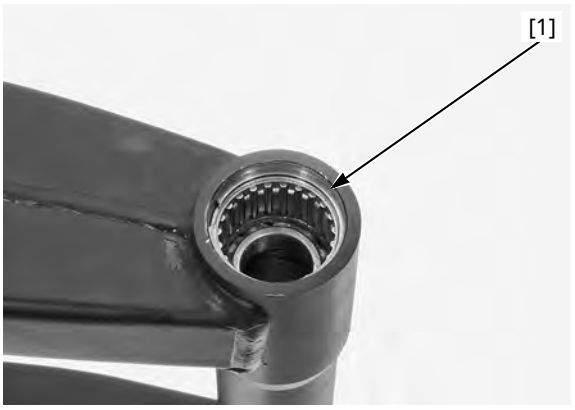
Compruebe también que la pista exterior del cojinete encaje firmemente en el pivote del basculante.

Quite y deseche el cojinete si la pista no gira suave y silenciosamente, o si encaja suelto en el pivote del basculante (página 18-19).



REEMPLAZO DEL COJINETE DE PIVOTE

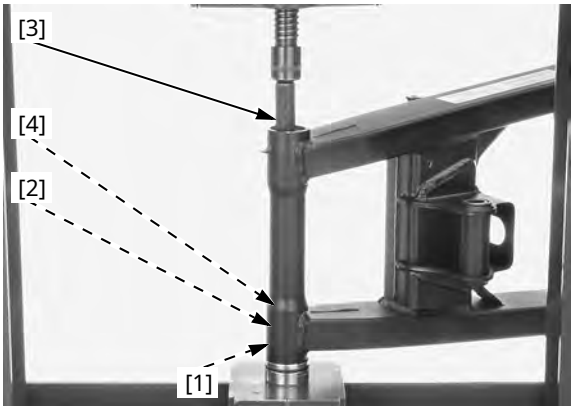
Retire el anillo elástico [1] del pivote derecho.



Extraiga el cojinete de agujas [1] y el cojinete de bolas [2] del pivote derecho con una prensa hidráulica y una herramienta especial.

HERRAMIENTAS:

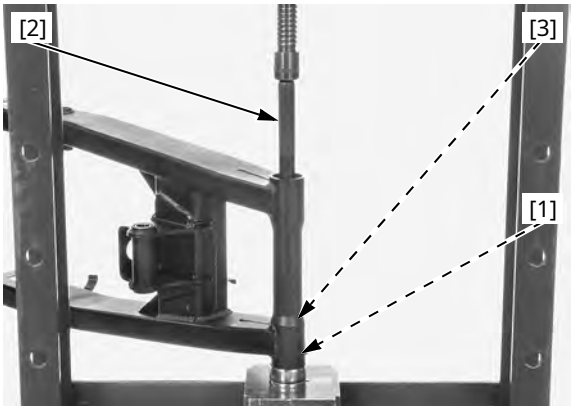
Conductor, 15 x 280L [3]	**07949-3710001**
Piloto, 28 mm [4]	**07746-0041100**



Extraiga el cojinete de agujas [1] del pivote izquierdo con una prensa hidráulica y una herramienta especial.

HERRAMIENTAS:

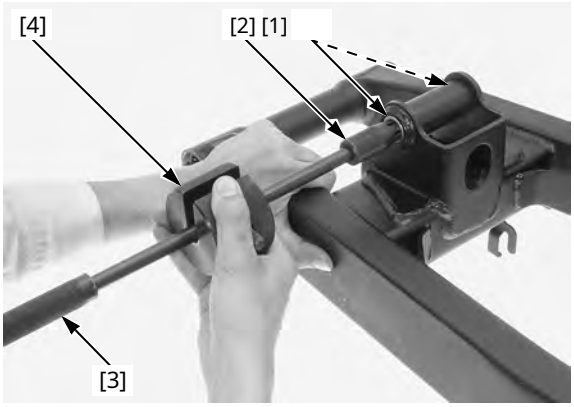
Conductor, 15 x 280L [2]	**07949-3710001**
Piloto, 32 mm [3]	**07MAD-PR90200**



Retire los cojinetes de agujas [1] del soporte del amortiguador con las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

Juego de extractor de rodamientos, 17 mm [2] Mango extractor [3]	**07936-3710300** **07936-3710100**
Peso del removedor [4]	**07741-0010201**

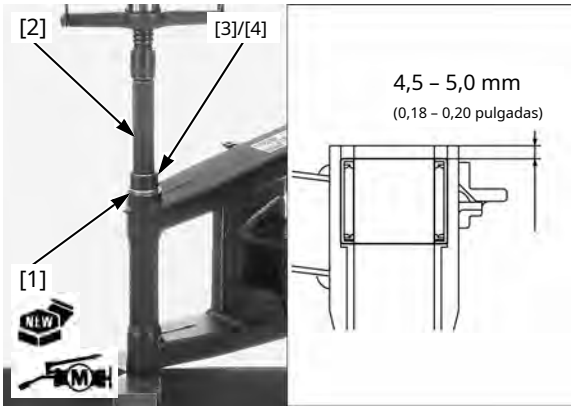


Aplique grasa de disulfuro de molibdeno a una nueva área de rotación del rodamiento de agujas.

Instale el cojinete de agujas [1] en el pivote izquierdo con el lado marcado hacia arriba hasta el rango especificado usando una prensa hidráulica y herramientas especiales como se muestra.

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 37 mm [3]	**07ZMD-MBW0200**
Piloto, 28 mm [4]	**07746-0041100**

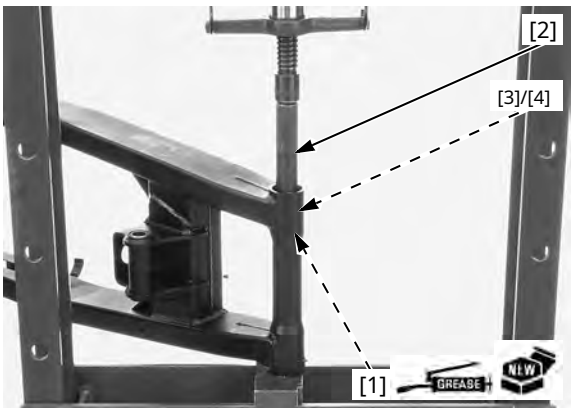


Aplique grasa a una nueva área de rotación del cojinete de bolas.

Instale el rodamiento de bolas [1] en el pivote derecho con el lado marcado hacia afuera hasta que esté completamente asentado usando una prensa hidráulica y herramientas especiales como se muestra.

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 37 mm [3]	**07ZMD-MBW0200**
Piloto, 20 mm [4]	**07746-0040500**

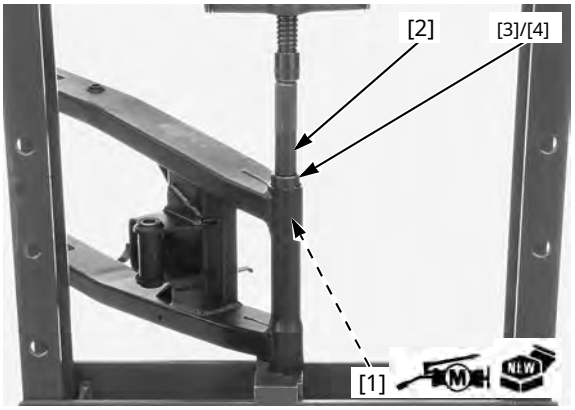


Aplique grasa de disulfuro de molibdeno a una nueva área de rotación del rodamiento de agujas.

Instale el cojinete de agujas [1] en el pivote derecho con el lado marcado hacia afuera hasta que esté completamente asentado usando una prensa hidráulica y herramientas especiales como se muestra.

HERRAMIENTAS:

Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 37 mm [3]	**07ZMD-MBW0200**
Piloto, 30 mm [4]	**07746-0040700**

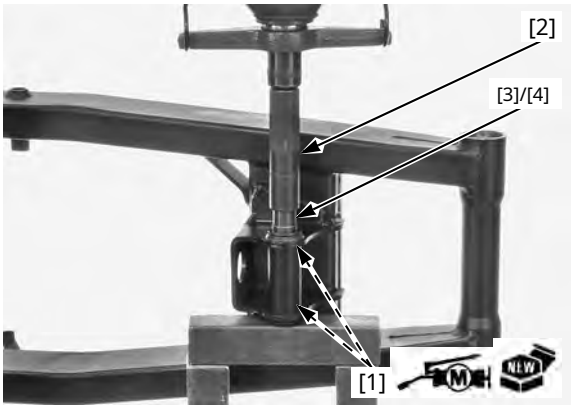


Aplique grasa de disulfuro de molibdeno a una nueva área de rotación del rodamiento de agujas.

Instale los cojinetes de agujas [1] en el soporte del amortiguador con el lado marcado hacia afuera hasta que quede al ras con la superficie del soporte usando una prensa hidráulica y herramientas especiales como se muestra.

HERRAMIENTAS:

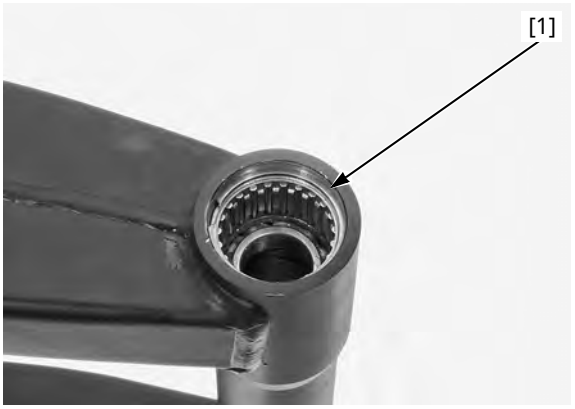
Conductor [2]	**07749-0010000**
Accesorio, 22 x 24 mm [3]	**07746-0010800**
Piloto, 17 mm [4]	**07746-0040400**



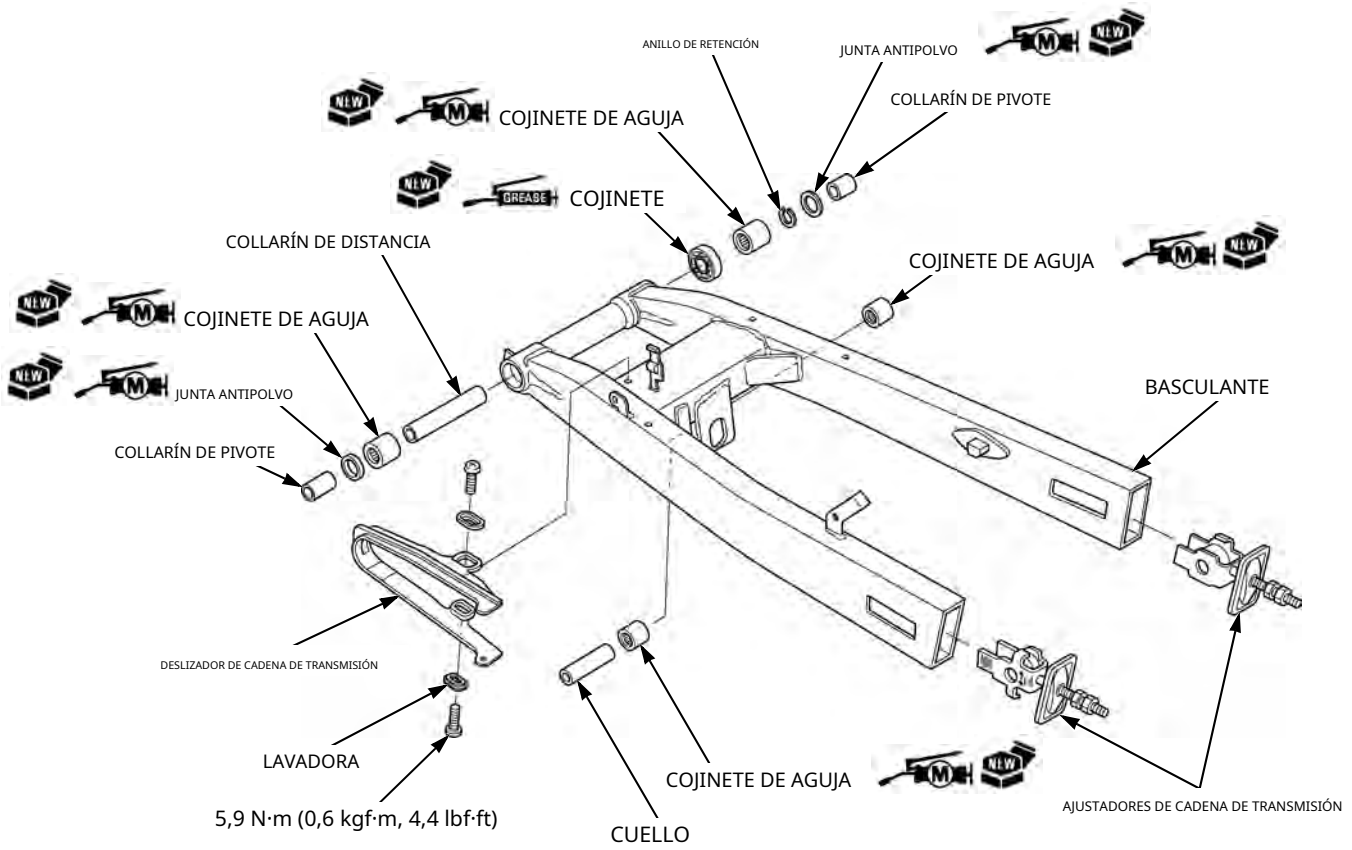
Instale el anillo elástico [1] en la ranura del pivote derecho de forma segura.

NOTE:

- No reutilice el anillo elástico que podría girar fácilmente en la ranura.
- Asegúrese de que el anillo elástico esté firmemente asentado en la ranura.



ASAMBLEA



Instale el collar [1] en el soporte del amortiguador.



Aplique grasa de bisulfuro de molibdeno a los nuevos desgarros del guardapolvo.

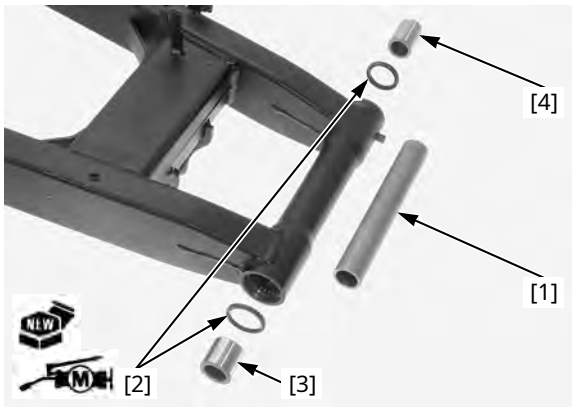
Instale el collarín de distancia [1] y los guardapolvos [2] en el pivote del basculante.

NOTE:

Instale el sello antipolvo al ras con la superficie de pivote.

Instale el collar de pivote ancho [3] en el pivote derecho del basculante.

Instale el collar de pivote angosto [4] en el pivote izquierdo del basculante.



Instale el deslizador de la cadena de transmisión [1].

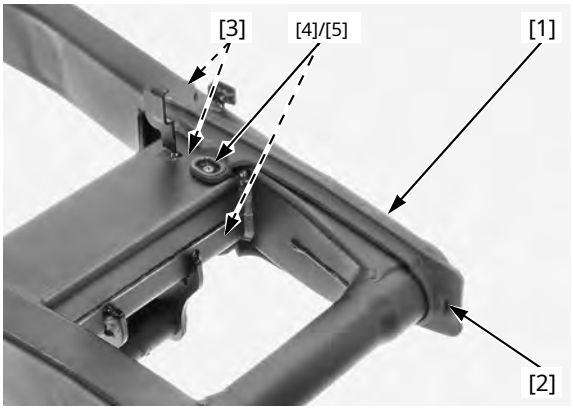
NOTE:

- Alinee la ranura deslizante de la cadena de transmisión [2] desde la lengüeta del basculante.
- Alinee las lengüetas deslizantes de la cadena de transmisión [3] desde los orificios del basculante.

Instale las arandelas [4] y los tornillos de montaje del deslizador de la cadena de transmisión [5].

Apriete los tornillos de montaje del deslizador de la cadena de transmisión al par especificado.

TORQUE: 5,9 N·m (0,6 kgf·m, 4,4 lbf·ft)



INSTALACIÓN

Aplique una fina capa de grasa a la superficie deslizante del perno de pivote del basculante.

Coloque la cadena de transmisión [1] en el basculante [2] e instale el basculante en el bastidor.

Instale el perno de pivote del basculante [3] desde el lado izquierdo.



Instale la arandela [1] y la tuerca de pivote del basculante [2].

Apriete la tuerca del pivote del basculante al par especificado.

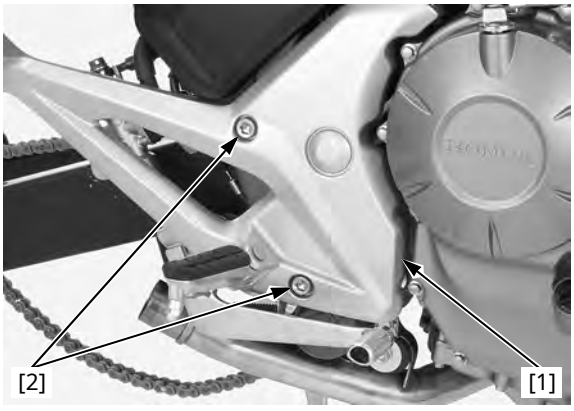
TORSIÓN: 98 N·m (10,0 kgf·m, 72 lbf·ft)



Instale el soporte del escalón derecho [1] y los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [2].

Apriete los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del peldaño al par especificado.

TORQUE: 32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)



Instale el brazo del amortiguador [1] y el perno de montaje inferior del amortiguador [2] en el amortiguador.

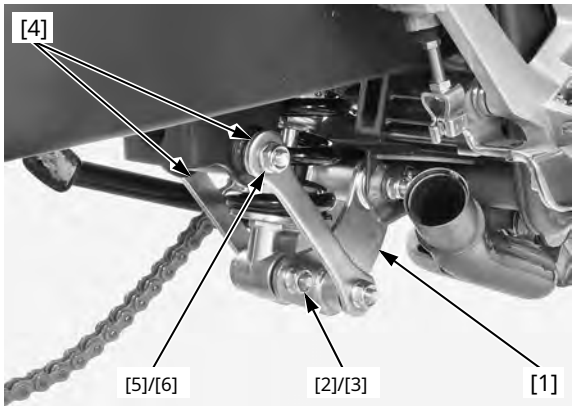
Instale y apriete la tuerca de montaje inferior del amortiguador [3] al par especificado.

TORQUE: 44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)

Instale los enlaces del amortiguador [4] y el perno del enlace del amortiguador [5] en el basculante.

Instale y apriete la tuerca del eslabón del amortiguador [6] al par especificado.

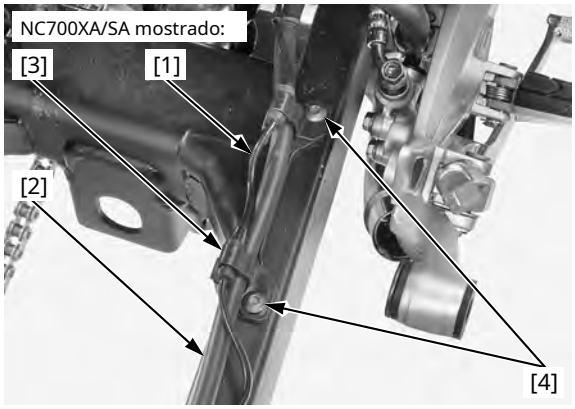
TORQUE: 44 N·m (4,5 kgf·m, 32 lbf·ft)



NC700X/XA/S/SA:

Instale el cable del sensor de velocidad de la rueda trasera (NC700XA/SA) [1] y la manguera del freno [2] en la guía de la manguera del freno [3].

Instale la guía de la manguera del freno y los pernos de cabeza hueca [4]. Apriete los tornillos de cabeza hueca de forma segura.



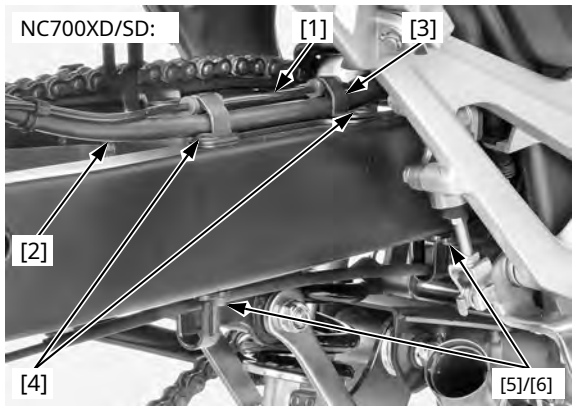
NC700XD/SD:

Instale el cable del sensor de velocidad de la rueda trasera [1] y la manguera del freno [2] en la guía de la manguera del freno [3].

Instale la guía de la manguera del freno y los pernos de cabeza hueca [4]. Apriete los tornillos de cabeza hueca de forma segura.

Instale las guías del cable del freno de mano [5] y los tornillos [6].

Apriete los tornillos firmemente.



Instale la caja de la cadena de transmisión [1] y los pernos de cabeza hueca [2].

Apriete los tornillos de cabeza hueca de forma segura.



Instale el soporte del escalón izquierdo [1] y los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [2].

Apriete los tornillos de cabeza hueca de montaje del soporte del peldaño al par especificado.

TORQUE: 32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)



NC700X/XA/S/SA: Instale el brazo de cambio de marchas [1] en el eje del cambio de marchas.

NOTE:

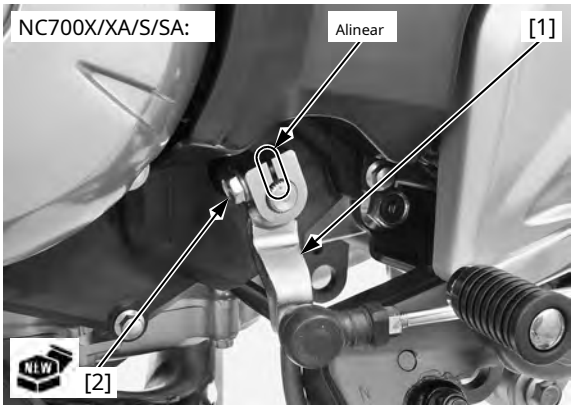
Alinee la hendidura del brazo de cambio de marchas con la marca perforada del husillo de cambio de marchas.

Instale y apriete un nuevo perno de presión del brazo de cambio de marchas [2] al par especificado.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Instale lo siguiente:

– Silenciador (página 2-32)
– Rueda trasera (página 18-11)



MEMORÁNDUM

UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES ····· 19-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ····· 19-5

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS····· 19-7

CAMBIO DE LÍQUIDO DE FRENOS/PURGA DE AIRE (NC700X/S) ····· 19-8

CAMBIO DE LÍQUIDO DE FRENOS/PURGA DE AIRE (NC700XA/XD/SA/SD) ····· 19-11

PASTILLA/DISCO DE FRENO ····· 19-16

CILINDRO MAESTRO DELANTERO ····· 19-20

CILINDRO MAESTRO TRASERO ····· 19-23

PINZA DE FRENO DELANTERO (NC700X/S) ····· 19-26

PINZA DE FRENO DELANTERO (NC700XA/XD/SA/SD) ····· 19-28

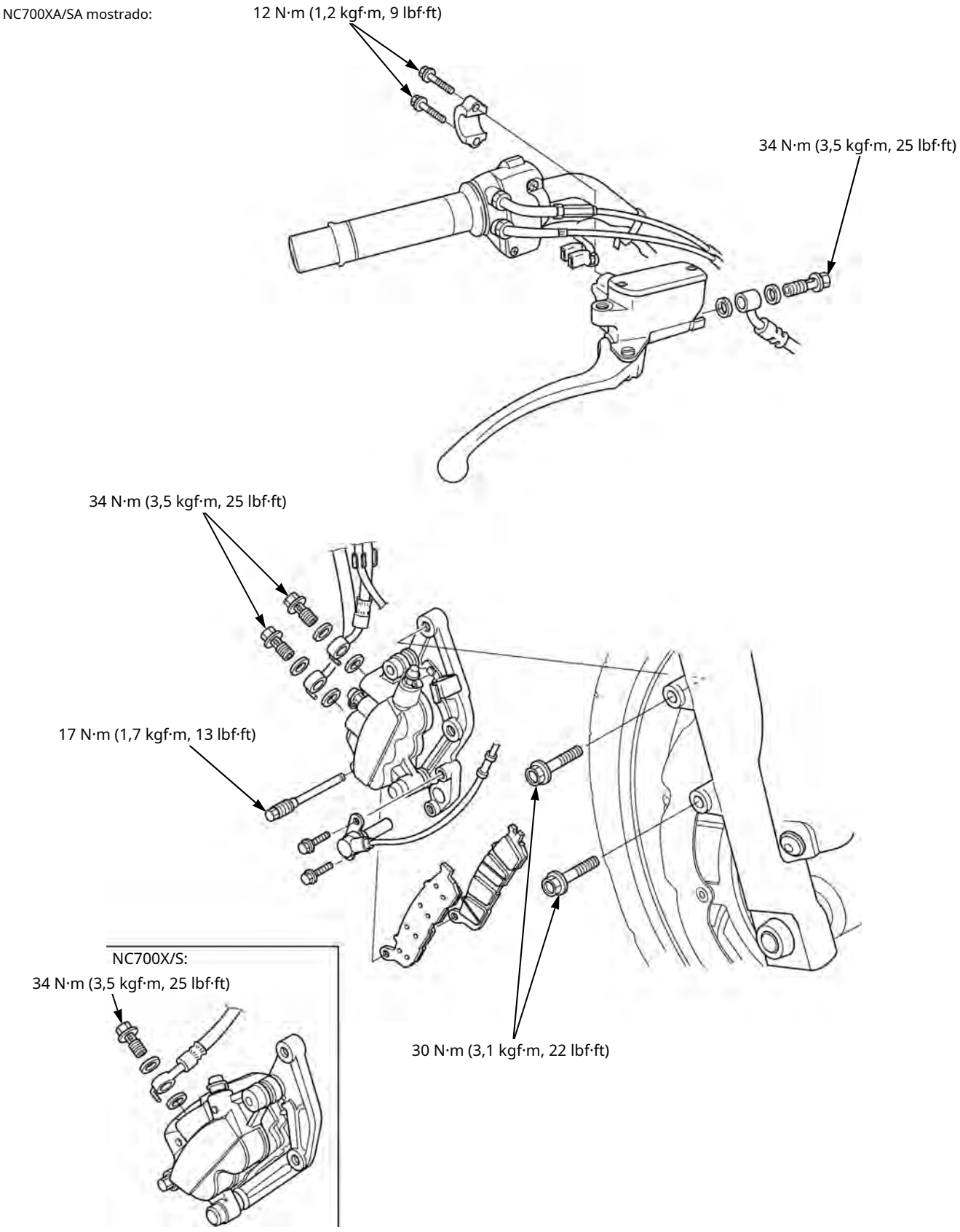
PINZA DE FRENO TRASERO ····· 19-30

PINZA DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD) ····· 19-32

PEDAL DE FRENO····· 19-37

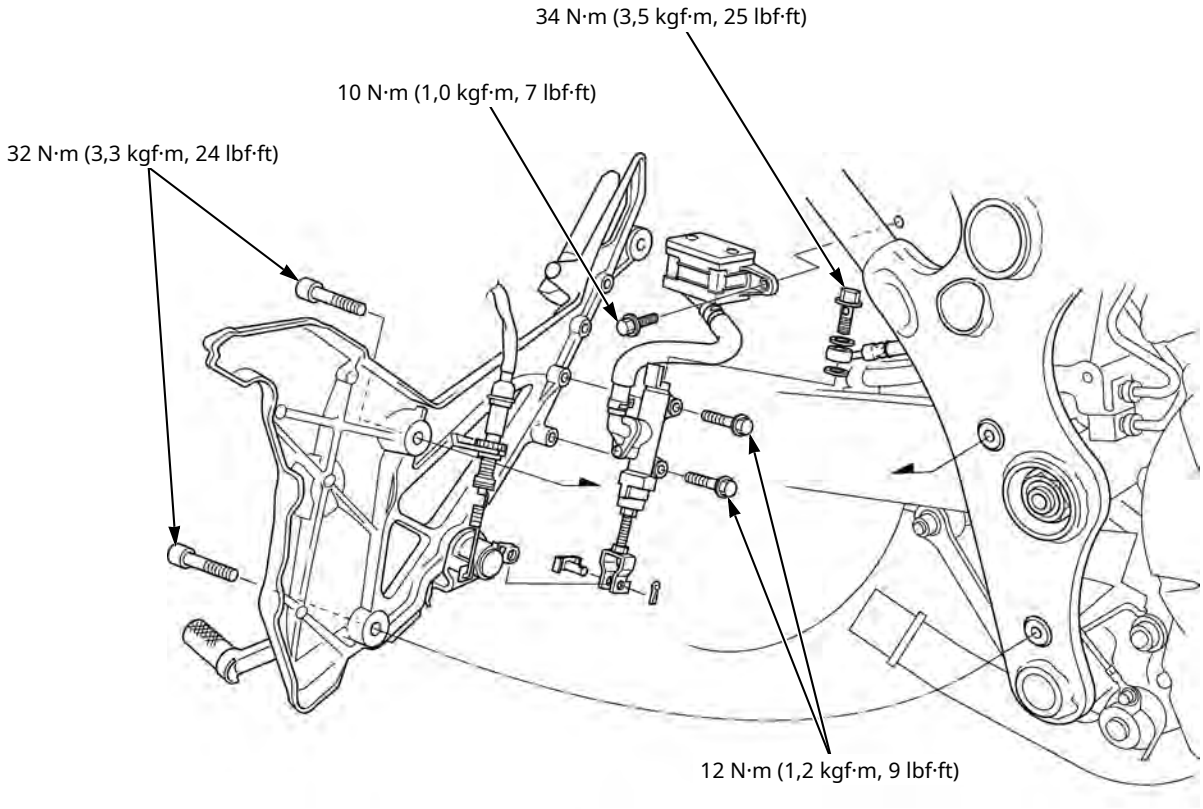
PALANCA DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD) ····· 19-38

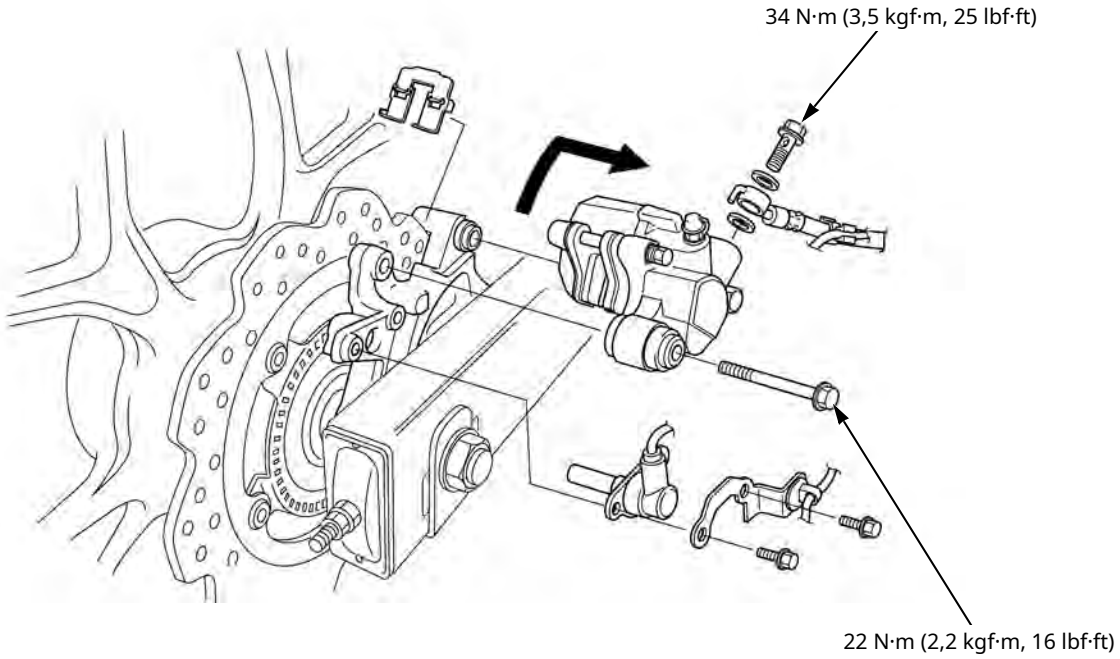
C OUBICACIÓN DEL PONENTE



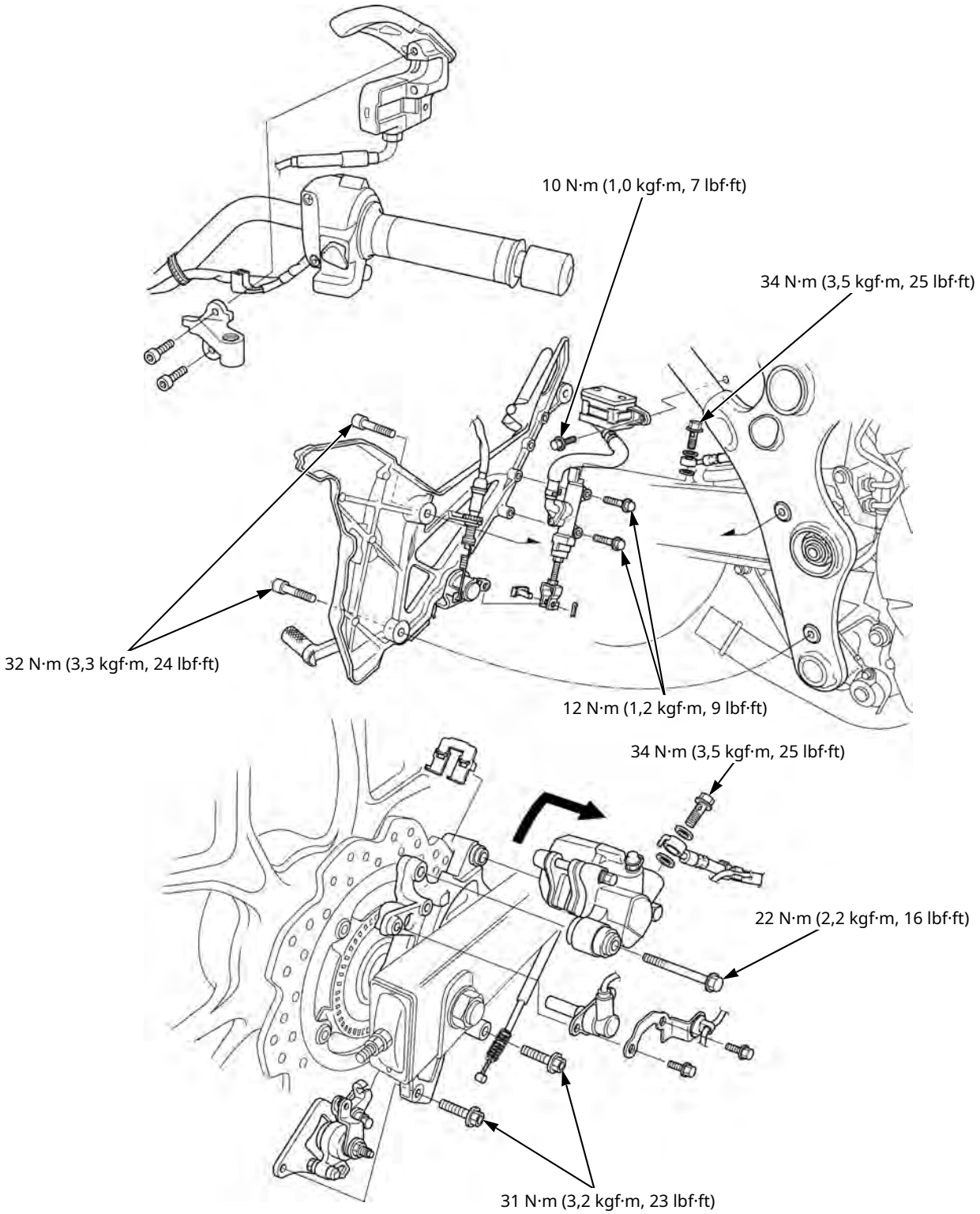
NC700X/XA/S/SA:

NC700XA/SA mostrado:





NC700XD/SD:


10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)
34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)
32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)
34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)
22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)
31 N·m (3,2 kgf·m, 23 lbf·ft)

SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

⚠ CAUTION

La inhalación frecuente del polvo de las pastillas de freno, independientemente de la composición del material, podría ser peligrosa para su salud.
- Evite respirar partículas de polvo.
- Nunca utilice una manguera de aire o un cepillo para limpiar los conjuntos de frenos. Use una aspiradora aprobada por OSHA.

NOTICE

Derramar líquido de frenos dañará severamente las lentes de los instrumentos y la superficie pintada. También es perjudicial para algunas piezas de goma. Tenga cuidado cada vez que retire la tapa del depósito; primero asegúrese de que el depósito delantero esté horizontal.

- Un disco o pastilla de freno contaminado reduce la potencia de frenado. Deseche las pastillas contaminadas y limpie el disco contaminado con un agente desengrasante de frenos de alta calidad.
- Compruebe el sistema de frenos aplicando la palanca o el pedal del freno después de la purga de aire.
- Nunca permita que entren contaminantes (suciedad, agua, etc.) en un depósito abierto.
- Una vez que se ha abierto el sistema hidráulico, o si el freno se siente esponjoso, se debe purgar el sistema.
- Siempre use líquido de frenos DOT 4 fresco de un recipiente sellado cuando realice el mantenimiento del sistema. No mezcle diferentes tipos de fluidos, pueden no ser compatibles.
- Compruebe siempre el funcionamiento de los frenos antes de conducir la motocicleta.
- Esta sección cubre el servicio de los componentes de frenos convencionales del sistema de frenos. Para el servicio del sistema de frenos antibloqueo (ABS) (página 20-4).

ESPECIFICACIONES

Unidad: mm (pulgadas)

ARTÍCULO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Frente	Líquido de frenos especificado		punto 4	–
	Grosor del disco de freno		4,8 – 5,2 (0,19 – 0,20)	4,0 (0,16)
	Alabeo del disco de freno		–	0,30 (0,012)
	Identificación del cilindro maestro		11.000 – 11.043 (0.4331 – 0.4348)	11,055 (0,4352)
	Diámetro exterior del pistón maestro		10,957 – 10,984 (0,4314 – 0,4324)	10,945 (0,4309)
	Diámetro interno del cilindro de la pinza (NC700X/S)		27.000 – 27.050 (1.0630 – 1.0650)	27.060 (1.0654)
	Diámetro exterior del pistón de la pinza (NC700X/S)		26.918 – 26.968 (1.0598 – 1.0617)	26.91 (1.059)
	Identificación del cilindro del calibrador (NC700XA/XD/SA/SD)	Cilindro A	22.650 – 22.700 (0.8917 – 0.8937)	22.712 (0.8941)
		Cilindro B	27.000 – 27.050 (1.0630 – 1.0650)	27.060 (1.0654)
	Diámetro exterior del pistón de la pinza (NC700XA/XD/SA/SD)	Pistón A	22,585 – 22,618 (0,8892 – 0,8905)	22,56 (0,888)
		Pistón B	26.918 – 26.968 (1.0598 – 1.0617)	26.91 (1.059)
Trasero	Líquido de frenos especificado		punto 4	–
	Grosor del disco de freno		4,8 – 5,2 (0,19 – 0,20)	4,0 (0,16)
	Alabeo del disco de freno		–	0,30 (0,012)
	Identificación del cilindro maestro		14.000 – 14.043 (0.5512 – 0.5529)	14,055 (0,5533)
	Diámetro exterior del pistón maestro		13,957 – 13,984 (0,5495 – 0,5506)	13,945 (0,5490)
	Identificación del cilindro del calibrador		38,18 – 38,23 (1,503 – 1,505)	38.24 (1.506)
	Diámetro exterior del pistón de la pinza		38.098 – 38.148 (1.4999 – 1.5019)	38.09 (1.500)
	Altura del pedal de freno		85,0 – 87,0 (3,35 – 3,43)	–

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Válvula de purga de la pinza de freno (NC700X/S)	2	8	5,4 (0,6, 4,0)	
Válvula de purga de la pinza de freno (NC700XA/XD/SA/SD)	3	8	5,4 (0,6, 4,0)	
Tornillo de la tapa del depósito del cilindro maestro	4	4	1,5 (0,2, 1,1)	
Perno de montaje del depósito del freno trasero	1	6	10 (1,0, 7)	
pasador de la pastilla de freno	2	10	17 (1.7, 13)	
Perno de montaje de la pinza de freno trasero	1	8	22 (2.2, 16)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno del soporte del cilindro maestro delantero	2	6	12 (1.2, 9)	
Perno de aceite de manguera de freno (NC700X/S)	4	10	34 (3.5, 25)	
Perno de aceite de manguera de freno (NC700XA/XD/SA/SD)	5	10	34 (3.5, 25)	
Tornillo del interruptor de la luz de freno delantera	1	4	1,2 (0,1, 0,9)	
Perno de pivote de la palanca del freno delantero	1	6	1,0 (0,1, 0,7)	Aplique 0,10 g (0,004 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante.
Tuerca de pivote de la palanca del freno delantero	1	6	5,9 (0,6, 4,4)	
Perno de montaje del cilindro maestro trasero	2	6	12 (1.2, 9)	
Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón	4	8	32 (3.3, 24)	
Tornillo de unión de la manguera del cilindro maestro trasero	1	4	1,5 (0,2, 1,1)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos.
Contratuerca de la varilla de empuje del cilindro maestro trasero	1	8	17 (1.7, 13)	
Pasador de pinza de freno delantero	1	8	22 (2.2, 16)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante.
Pasador del soporte de la pinza de freno delantero	1	8	12 (1.2, 9)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos. Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante.
Perno de montaje de la pinza de freno delantero	2	8	30 (3.1, 22)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Pasador de pinza de freno trasero	1	12	27 (2.8, 20)	Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante.
Perno de montaje de la pinza del freno de mano (NC700XD/SD)	2	8	31 (3.2, 23)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Perno del pasador de la pinza del freno de mano (NC700XD/SD)	1	8	22 (2.2, 16)	Aplicar agente de bloqueo a los hilos.
Pasador de la pastilla del freno de estacionamiento (NC700XD/SD)	2	8	17 (1.7, 13)	perno ALOC; reemplazar por uno nuevo.
Contratuerca del perno del ajustador del freno de mano (NC700XD/SD)	1	8	17 (1.7, 13)	
Tuerca de montaje del cable del freno de mano (NC700XD/SD)	1	10	10 (1,0, 7)	

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Palanca/pedal de freno blanda o esponjosa

- Aire en el sistema hidráulico
- Sistema hidráulico con fugas
- Pastilla/disco de freno contaminado
- Sello del pistón de la pinza desgastado
- Copas de pistón del cilindro maestro desgastadas
- Pastilla/disco de freno desgastados
- Calibre contaminado
- Cilindro maestro contaminado
- La pinza no se desliza correctamente
- Bajo nivel de líquido de frenos
- Paso de fluido obstruido
- Disco de freno alabeado/deformado
- Pistón de la pinza pegado/desgastado
- Pistón del cilindro maestro pegado/desgastado
- Palanca/pedal de freno doblados

Palanca/pedal de freno duro

- Sistema hidráulico obstruido/restringido
- Pistón de la pinza pegado/desgastado
- La pinza no se desliza correctamente
- Sello del pistón de la pinza desgastado
- Pistón del cilindro maestro pegado/desgastado
- Palanca/pedal de freno doblados

Arrastre de freno

- Pastilla/disco de freno contaminado
- Rueda desalineada
- Pastilla/disco de freno muy desgastados
- Disco de freno alabeado/deformado
- La pinza no se desliza correctamente
- Sistema hidráulico obstruido/restringido
- Pistón de la pinza pegado/desgastado
- Puerto del cilindro maestro obstruido
- Pistón del cilindro maestro pegado

CAMBIO DE LÍQUIDO DE FRENOS/ PURGA DE AIRE (NC700X/S)

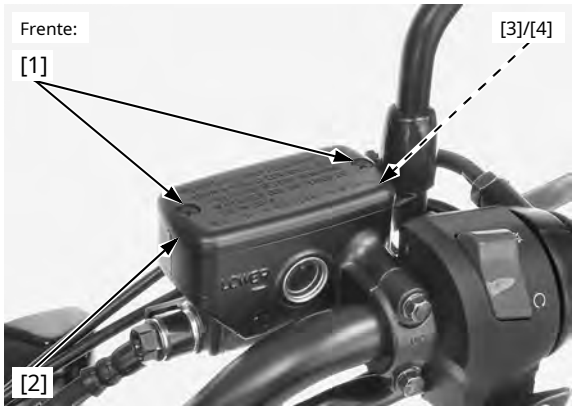
NOTE:

- No permita que entre material extraño en el sistema cuando llene el depósito.
- Cuando utilice un purgador de frenos disponible comercialmente, siga las instrucciones de operación del fabricante.

DRENAJE DEL LÍQUIDO DE FRENOS

Freno frontal: Gire el manillar hasta que el depósito quede paralelo al suelo.

Retire los tornillos de la tapa del depósito [1], la tapa del depósito [2], la placa de ajuste [3] y el diafragma [4].



Freno trasero: Sostenga la motocicleta en posición vertical.

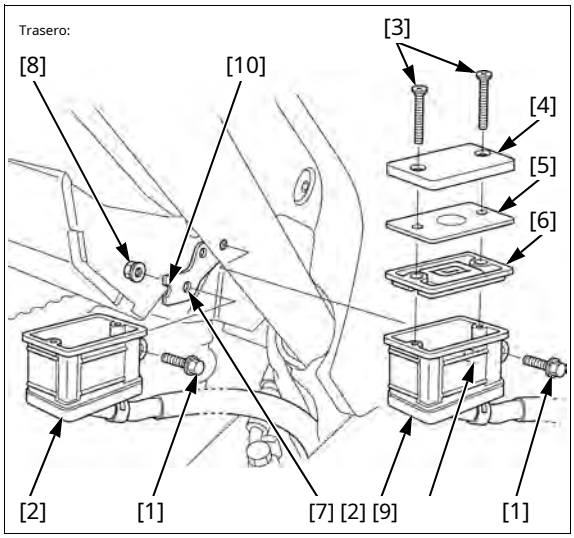
Retire el perno de montaje del depósito del freno trasero [1] y el depósito [2].

Retire los tornillos de la tapa [3], la tapa del depósito [4], la placa de ajuste [5] y el diafragma [6].

Instale temporalmente el depósito y el perno de montaje en el orificio inferior del soporte del depósito [7] con una tuerca de 6 mm [8].

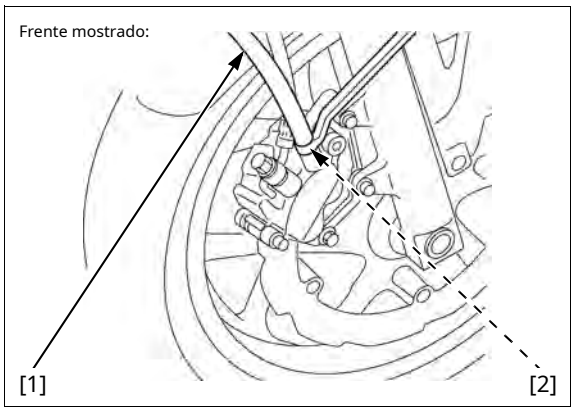
NOTE:

Alinee la lengüeta del depósito [9] con el corte del soporte del depósito [10].



Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga de la pinza [2].

Afloje la válvula de purga y bombee la palanca/pedal del freno hasta que no salga más líquido de la válvula de purga.



LLENADO DE LÍQUIDO DE FRENOS/PURGA DE AIRE

No mezcle diferentes tipos de fluidos. No hay compatibles.

Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 de un recipiente sellado.

Conecte un sistema de recarga automática al depósito.

Si no se utiliza un sistema de llenado automático, agregue líquido cuando el nivel de líquido en el depósito sea bajo.

NOTE:

- Revise el nivel de líquido con frecuencia mientras purga el freno para evitar que se bombee aire al sistema.
- Cuando utilice una herramienta para purgar frenos, siga las instrucciones de funcionamiento del fabricante.

Frente mostrado:



Conecte un purgador de frenos disponible comercialmente [1] a la válvula de purga [2].

Opere el purgador de frenos y afloje la válvula de purga.

Si entra aire en el sangrador de alrededor del sangrado roscas de válvula, sello los hilos con cinta de teflón.

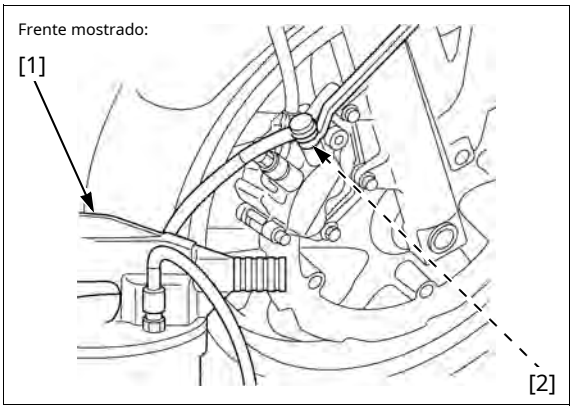
Realice el procedimiento de purga hasta que el sistema esté completamente enjuagado/purgado.

Cierre la válvula de purga y accione la palanca/pedal del freno. Si todavía se siente esponjoso, purgue el sistema nuevamente.

Después de purgar completamente el sistema, apriete la válvula de purga de la pinza de freno al par especificado.

TORSIÓN: 5,4 N·m (0,6 kgf·m, 4,0 lbf·ft)

Frente mostrado:



Si el purgador de frenos no está disponible, realice el siguiente procedimiento.

Bombee la presión del sistema con la palanca/pedal del freno hasta sentir la resistencia de la palanca/pedal.

Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga [2].

1. Apriete la palanca/pedal del freno hasta el final y afloje la válvula de purga 1/4 de vuelta. Espere varios segundos y luego cierre la válvula de purga.

NOTE:

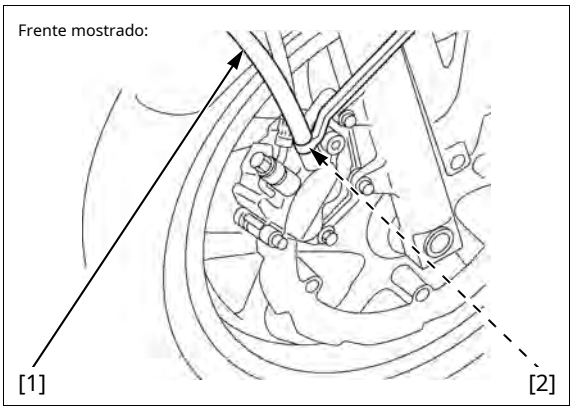
- No suelte la palanca/pedal del freno hasta que se haya cerrado la válvula de purga.

2. Suelte la palanca/pedal del freno lentamente y espere varios segundos después de que llegue al final de su recorrido.
3. Repita los pasos 1 y 2 hasta que no haya burbujas de aire en la manguera de purga.

Después de purgar completamente el sistema, apriete la válvula de purga de la pinza de freno al par especificado.

TORSIÓN: 5,4 N·m (0,6 kgf·m, 4,0 lbf·ft)

Frente mostrado:



No mezcle diferentes tipos de fluidos. No hay compatibles.

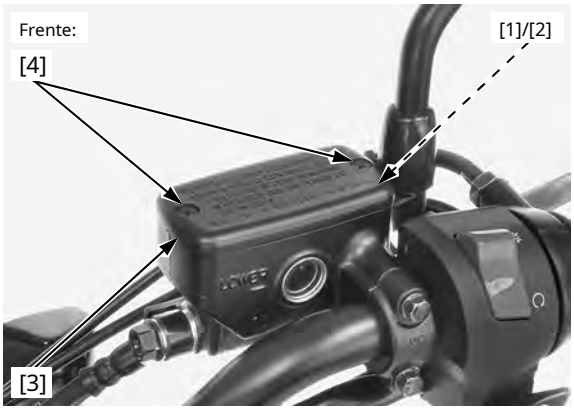
Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 desde un recipiente sellado hasta el borde de fundición [1].



Freno frontal:

Instale el diafragma [1], la placa de ajuste [2], la tapa del depósito [3] y los tornillos de la tapa del depósito [4], luego apriete los tornillos al par especificado.

TORQUE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m, 1,1 lbf·ft)



Freno trasero:

Retire la tuerca de 6 mm [1], depósito de freno trasero perno de montaje [2] y depósito [3].

Instale el diafragma [4], la placa de fijación [5] y la cubierta del depósito [6].
Instale y apriete los tornillos de la cubierta [7] al par especificado.

TORQUE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m, 1,1 lbf·ft)

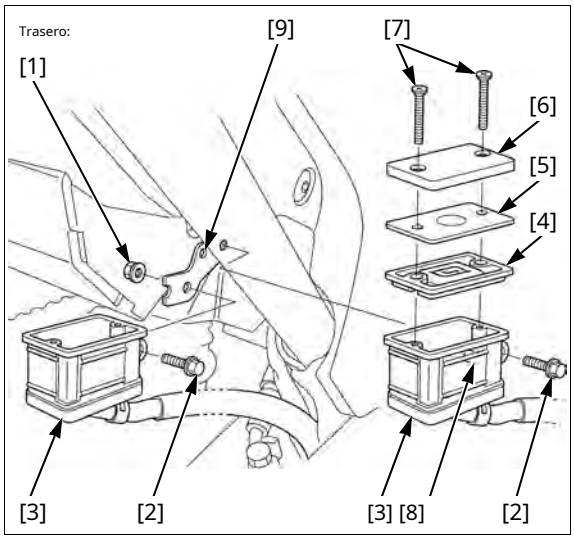
Instale el depósito y el perno de montaje del depósito del freno trasero.

NOTE:

Alinee la lengüeta del depósito [8] con el orificio superior del soporte del depósito [9].

Apriete el perno al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



CAMBIO DE LÍQUIDO DE FRENOS/ PURGA DE AIRE (NC700XA/XD/SA/SD)

NOTE:

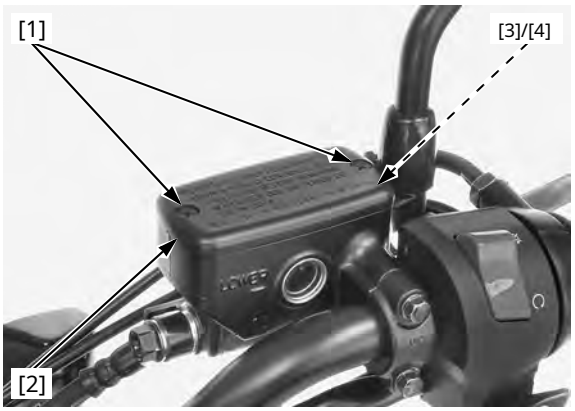
- No permita que entre material extraño en el sistema cuando llene el depósito.
- Cuando utilice un purgador de frenos disponible comercialmente, siga las instrucciones de operación del fabricante.

DRENAJE DEL LÍQUIDO DE FRENOS

LÍNEA DE FRENO DE PALANCA

Gire el manillar hasta que el depósito quede paralelo al suelo.

Retire los tornillos de la tapa del depósito [1], la tapa del depósito [2], la placa de ajuste [3] y el diafragma [4].



Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga superior de la pinza del freno delantero [2].

Afloje la válvula de purga superior y bombee la palanca del freno hasta que no salga más líquido de la válvula de purga.



PEDAL (COMBI) LÍNEA DE FRENO

Sostenga la motocicleta en posición vertical.

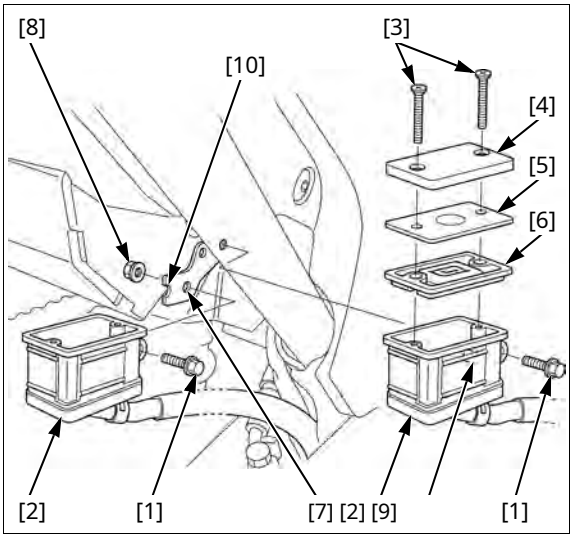
Retire el perno de montaje del depósito del freno trasero [1] y el depósito [2].

Retire los tornillos de la tapa [3], la tapa del depósito [4], la placa de ajuste [5] y el diafragma [6].

Instale temporalmente el depósito y el perno de montaje en el orificio inferior del soporte del depósito [7] con una tuerca de 6 mm [8].

NOTE:

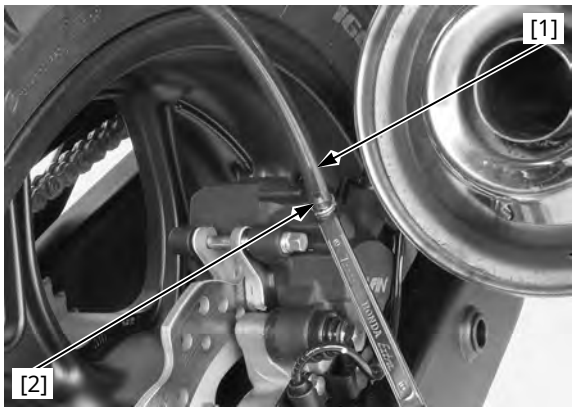
Alinee la lengüeta del depósito [9] con el corte del soporte del depósito [10].



Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga central de la pinza del freno delantero [2].
Afloje la válvula de purga central y bombee el pedal del freno hasta que no salga más líquido de la válvula de purga. Apriete la válvula de purga.

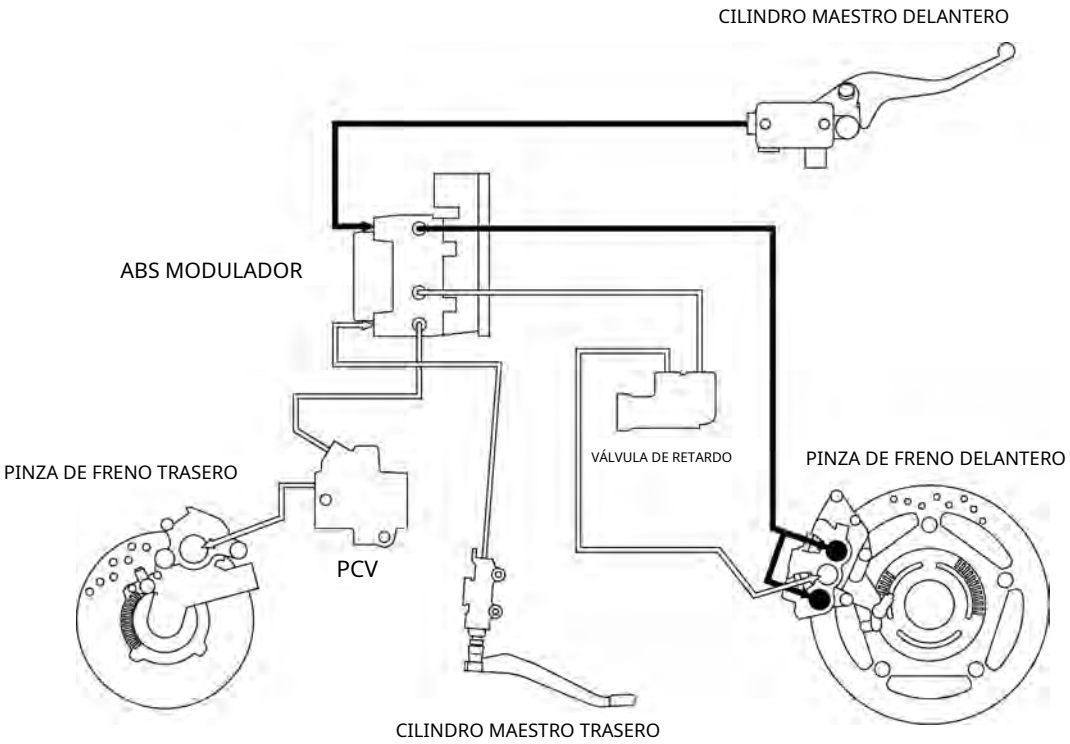


Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga de la pinza del freno trasero [2].
Afloje la válvula de purga y bombee el pedal del freno hasta que no salga más líquido de la válvula de purga.
Apriete la válvula de purga.



LLENADO DE LÍQUIDO DE FRENOS/PURGA DE AIRE

LÍNEA DE LÍQUIDO DE FRENOS



LÍNEA DE FRENO DE PALANCA

Cierre las válvulas de purga.

Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 de un recipiente sellado.

Conecte un sistema de recarga automática al depósito.

NOTE:

- Si no se utiliza un sistema de llenado automático, agregue líquido de frenos cuando el nivel de líquido en el depósito sea bajo.
- Revise el nivel de líquido con frecuencia mientras purga los frenos para evitar que se bombee aire al sistema.
- Cuando utilice una herramienta para purgar frenos, siga las instrucciones de funcionamiento del fabricante.
- Si entra aire en el purgador desde alrededor de las roscas de la válvula de purga, selle las roscas con cinta de teflón.



Conecte un purgador de freno disponible comercialmente [1] a la válvula de purga superior de la pinza del freno delantero.

Opere el purgador de frenos y afloje la válvula de purga.

Realice el procedimiento de purga hasta que el sistema esté completamente enjuagado/purgado.

Cierre la válvula de purga y accione la palanca del freno. Si todavía está esponjoso, purgue el sistema nuevamente.

Después de purgar el aire por completo, apriete la válvula de purga de la pinza de freno al par especificado.

TORSIÓN: 5,4 N·m (0,6 kgf·m, 4,0 lbf·ft)

Si no se dispone de un purgador de frenos, utilice el siguiente procedimiento:

Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 de un recipiente sellado.

Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga superior de la pinza del freno delantero [2].

Presurice el sistema con la palanca del freno hasta que sienta resistencia en la palanca.



1. Apriete la palanca del freno hasta el final y afloje la válvula de purga 1/4 de vuelta y luego cierre la válvula de purga.

NOTE:

- No suelte la palanca hasta que se haya cerrado la válvula de purga.

2. Suelte la palanca del freno lentamente y espere varios segundos después de que llegue al final de su recorrido.

3. Repita los pasos 1 y 2 hasta que no aparezcan burbujas de aire en la manguera de purga.

Después de purgar el aire por completo, apriete la válvula de purga de la pinza de freno al par especificado.

TORSIÓN: 5,4 N·m (0,6 kgf·m, 4,0 lbf·ft)

Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 desde un recipiente sellado hasta el borde de fundición [1].

Instale el diafragma y la placa de fijación.

Instale la tapa del depósito y apriete los tornillos al par especificado.

TORQUE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m, 1,1 lbf·ft)



PEDAL (COMBI) LLENADO DE LÍQUIDO DE FRENOS

Agregue líquido y purgue el aire de la línea del freno del pedal en la siguiente secuencia:

1. Válvula de purga central de la pinza del freno delantero

2. Válvula de purga de la pinza del freno trasero

Llene el depósito con líquido de frenos DOT 4 de un recipiente sellado.

Opere el pedal del freno varias veces para purgar el aire del cilindro maestro.



Conecte un purgador de freno disponible comercialmente [1] a la válvula de purga central de la pinza del freno delantero.



NOTE:

Si entra aire en el purgador desde alrededor de las roscas de la válvula de purga, selle las roscas con cinta de teflón.

1. Opere el purgador del freno y afloje la válvula de purga central de la pinza del freno delantero. Agregue líquido cuando el nivel de líquido en el cilindro maestro sea bajo para evitar que entre aire en el sistema.

2. Repita los procedimientos anteriores hasta que salga una cantidad suficiente de líquido de la válvula de purga central de la pinza del freno delantero.

No hay problema si el fluido que sale de la válvula de purga central contiene burbujas de aire porque las líneas se purgarán más tarde (página 19-15).

Conecte un purgador de freno disponible comercialmente [1] a la válvula de purga de la pinza del freno trasero.



Repita los pasos 1 y 2 anteriores para la válvula de purga de la pinza del freno trasero.

Purgue el sistema hidráulico (página 19-15).

Si no se dispone de un purgador de frenos, utilice el siguiente procedimiento:

Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga central de la pinza del freno delantero [2].



1. Bombee el pedal del freno varias (5 a 10) veces rápidamente, luego pise el pedal del freno hasta el fondo, afloje la válvula de purga central de la pinza del freno delantero 1/4 de vuelta.

   Espere varios segundos y cierre la válvula de purga.

   Suelte el pedal del freno lentamente y espere varios segundos después de que llegue al final de su recorrido.

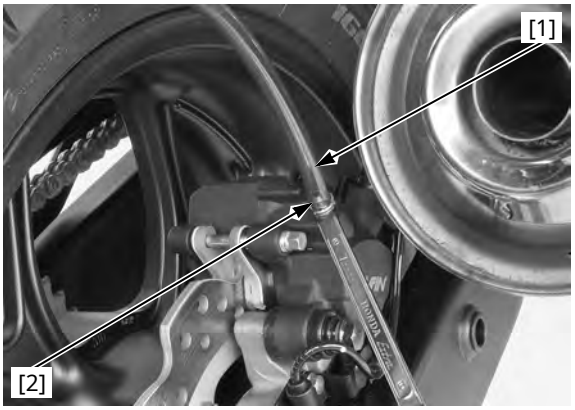
2. Repita los procedimientos anteriores hasta que salga una cantidad suficiente de líquido de la válvula de purga central de la pinza del freno delantero.

No hay problema si el fluido que sale de la válvula de purga central de la pinza del freno delantero contiene burbujas de aire porque las líneas se purgarán más tarde (página 19-15).

Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga de la pinza del freno trasero [2].

Repita los pasos 1 y 2 anteriores para la válvula de purga de la pinza del freno trasero.

Purgue el sistema hidráulico trasero (página 19-15).



PURGA DE AIRE DEL FRENO DEL PEDAL (COMBI)

Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga central de la pinza del freno delantero [2].

1. Bombee el pedal del freno varias (5 a 10) veces rápidamente, luego pise el pedal del freno hasta el fondo, afloje la válvula de purga central de la pinza del freno delantero 1/4 de vuelta.

   Espere varios segundos y cierre la válvula de purga.

   Suelte el pedal del freno lentamente y espere varios segundos después de que llegue al final de su recorrido.

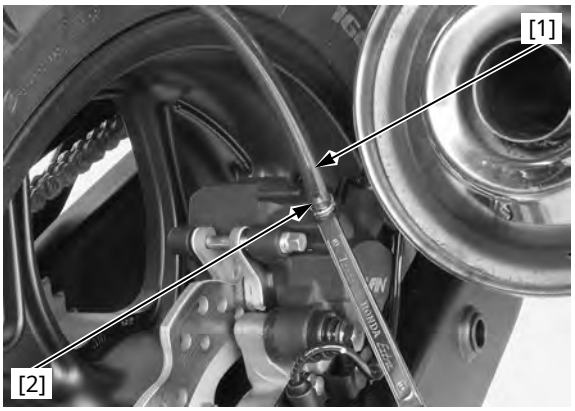
2. Repita los procedimientos anteriores hasta que no aparezcan burbujas de aire en la manguera transparente.



Conecte una manguera de purga [1] a la válvula de purga de la pinza del freno trasero [2].

Repita los pasos 1 y 2 anteriores para la válvula de purga de la pinza del freno trasero.

Tenga en cuenta que puede sentir una fuerte resistencia en el pedal del freno trasero (combi) durante el bombeo al purgar el aire de la pinza. Este síntoma es causado por la función PCV. Asegúrese de aplicar el pedal del freno a fondo.



Una vez que no haya más burbujas de aire en el líquido, repita el procedimiento de purga de aire unas 2 o 3 veces en cada válvula de purga.

Asegúrese de que las válvulas de purga estén cerradas y opere el pedal del freno. Si todavía se siente esponjoso, purgue el sistema nuevamente.

Después de purgar el aire por completo, apriete la válvula de purga de la pinza de freno al par especificado.

TORSIÓN: 5,4 N·m (0,6 kgf·m, 4,0 lbf·ft)

Llene el depósito [1] con líquido de frenos DOT 4 de un recipiente sellado hasta el nivel "SUPERIOR" [2].



Retire la tuerca de 6 mm [1], el perno de montaje del depósito del freno trasero [2] y el depósito [3].

Instale el diafragma [4], la placa de fijación [5] y la cubierta del depósito [6].
Instale y apriete los tornillos de la cubierta [7] al par especificado.

TORQUE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m, 1,1 lbf·ft)

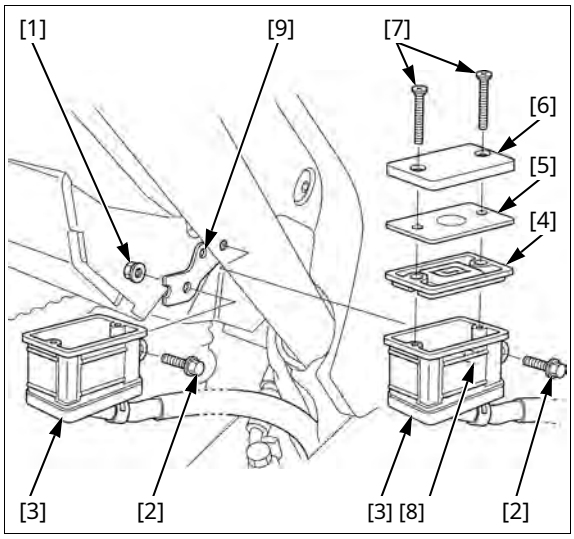
Instale el depósito y el perno de montaje del depósito del freno trasero.

NOTE:

Alinee la lengüeta del depósito [8] con el orificio superior del soporte del depósito [9].

Apriete el perno al par especificado.

TORQUE: 10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)



PASTILLA/DISCO DE FRENO

CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO DELANTERO (NC700X/S)

NOTE:

- Siempre reemplace las pastillas de freno en pares para asegurar una presión uniforme del disco.
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el depósito de la bomba de freno ya que esta operación hace que suba el nivel.

Retire el pasador de la pastilla de freno [1] y las pastillas de freno [2].

NOTE:

No opere la palanca de freno después de quitar las pastillas de freno.

Instale pastillas de freno nuevas en la pinza de freno de modo que sus extremos se asienten contra el retenedor.

NOTE:

Asegúrese de que el retén y el resorte de la pastilla estén instalados en la pinza de freno.

Verifique que el anillo tope del pasador de la pastilla de freno [3] esté en buenas condiciones, reemplácelo si es necesario.

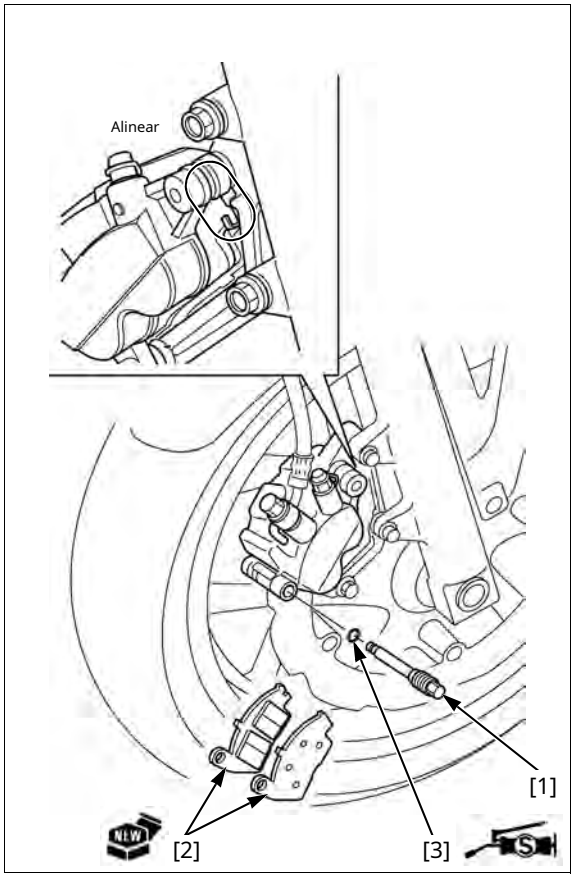
Aplique grasa de silicona al anillo de tope del pasador de la pastilla de freno e instálelo en la ranura del pasador de la pastilla de freno.

Instale el pasador de la pastilla de freno empujando las pastillas contra el resorte de la pastilla para alinear los orificios del pasador de la pastilla de freno en las pastillas y la pinza de freno.

Apriete el pasador de la pastilla de freno al par

especificado. **TORQUE: 17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft)**

Opere la palanca del freno para asentar el pistón de la pinza contra las pastillas.



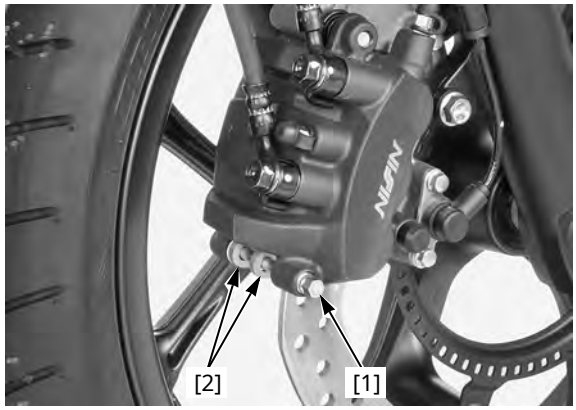
CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO DELANTERO (NC700XA/XD/SA/SD)

NOTE:

- Siempre reemplace las pastillas de freno en pares para asegurar una presión uniforme del disco.
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el depósito de la bomba de freno ya que esta operación hace que suba el nivel.

No opere el palanca de freno después quitando el freno almohadillas

Retire el pasador de la pastilla de freno [1] y las pastillas de freno [2].



Instale pastillas de freno nuevas [1] en la pinza de freno de modo que sus extremos se asienten contra el retén.

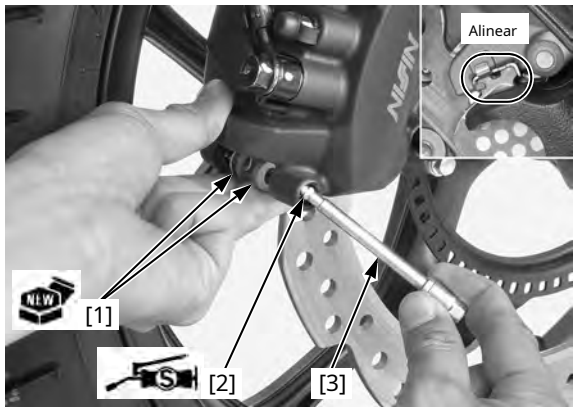
NOTE:

Asegúrese de que el retenedor esté instalado en el soporte de la pinza.

Verifique que el anillo tope del pasador de la pastilla de freno [2] esté en buenas condiciones, reemplácelo si es necesario.

Aplique grasa de silicona al anillo de tope del pasador de la pastilla de freno e instálelo en la ranura del pasador de la pastilla de freno [3].

Instale el pasador de la pastilla de freno empujando las pastillas contra el resorte de la pastilla para alinear los orificios del pasador de la pastilla de freno en las pastillas y la pinza de freno.



Apriete el pasador de la pastilla del freno delantero al par especificado. **TORQUE: 17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft)**

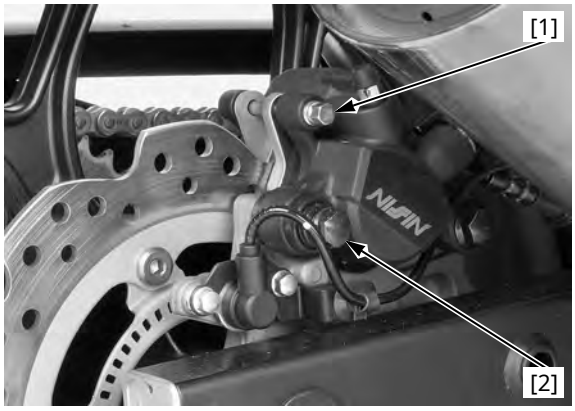
Opere la palanca del freno para asentar el pistón de la pinza contra las pastillas.

CAMBIO DE PASTILLAS DE FRENO TRASERO

NOTE:

- Siempre reemplace las pastillas de freno en pares para asegurar una presión uniforme del disco.
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el depósito de la bomba de freno ya que esta operación hace que suba el nivel.

Retire el pasador de la pastilla de freno [1] y el perno de montaje de la pinza del freno trasero [2].



No opere el pedal de freno despues quitando el freno almohadillas

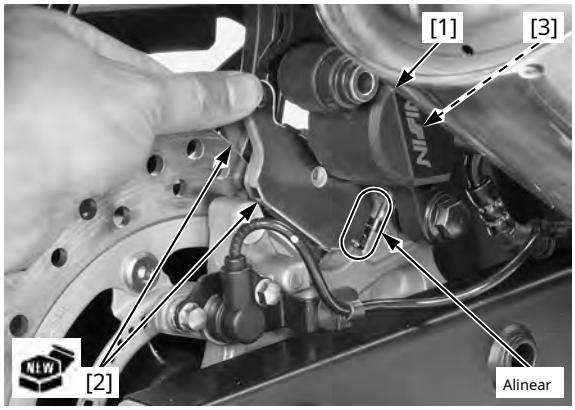
Levante la pinza [1] y retire las pastillas de freno [2].

Instale pastillas de freno nuevas en la pinza de freno de modo que sus extremos se asienten contra el retenedor.

NOTE:

Asegúrese de que el retén y el resorte de la almohadilla [3] estén instalados en la pinza de freno.

Baje la pinza.

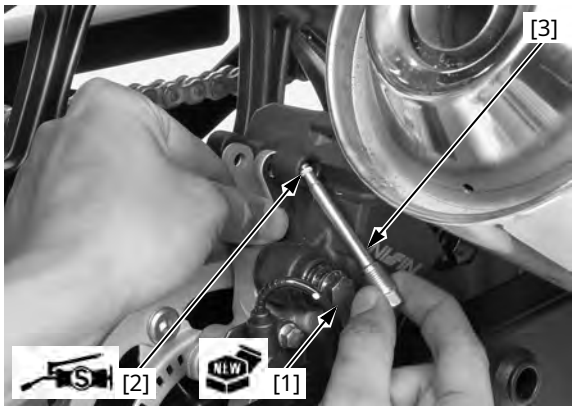


Instale sin apretar un nuevo perno de montaje de la pinza del freno trasero [1].

Compruebe que el anillo tope del pasador de la pastilla de freno [2] esté en buen estado, reemplácelo si es necesario.

Aplique grasa de silicona al anillo de tope del pasador de la pastilla de freno.

Instale el pasador de la pastilla de freno [3] empujando las pastillas contra el resorte de la pastilla para alinear los orificios del pasador de la pastilla de freno en las pastillas y la pinza de freno.



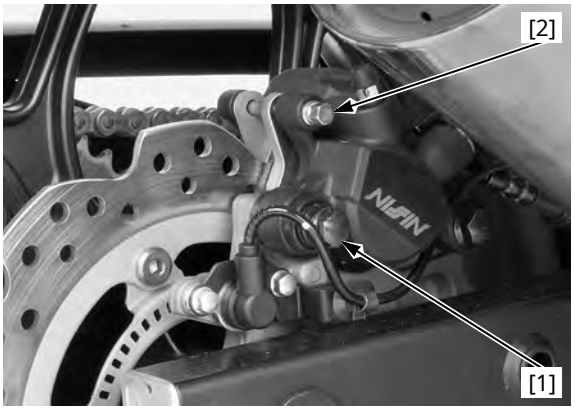
Apriete el perno de montaje de la pinza del freno trasero [1] al par especificado.

TORQUE: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)

Apriete el pasador de la pastilla de freno [2] al par especificado.

TORQUE: 17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft)

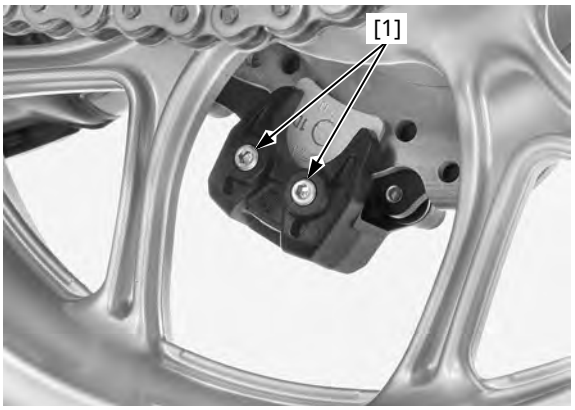
Accione el pedal del freno para asentar los pistones de la pinza contra las pastillas.



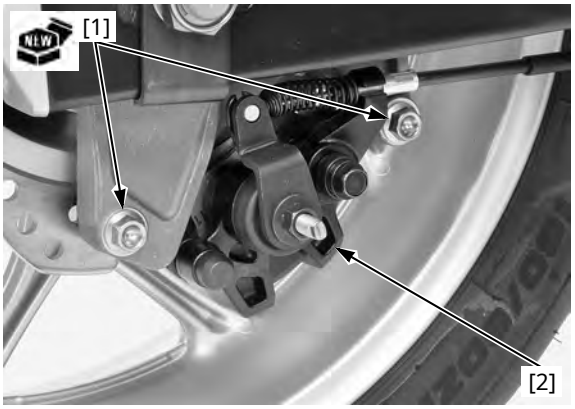
PASTILLA DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO

REEMPLAZO (NC700XD/SD)

Afloje los pasadores de las pastillas del freno de mano [1].



Retire el perno de montaje de la pinza de freno [1] y la pinza [2] del soporte.



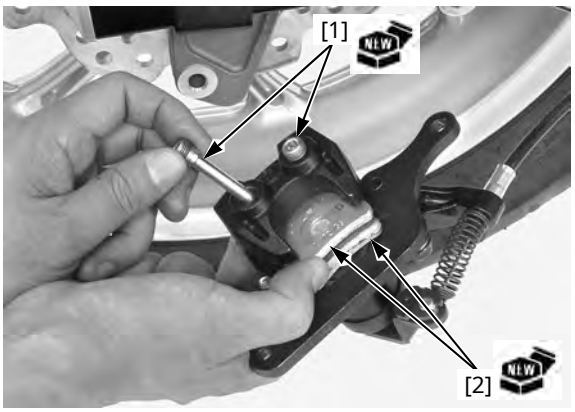
Retire los pasadores de las pastillas del freno de mano [1] y las pastillas [2]. Asegúrese de que el resorte de la almohadilla esté instalado en su posición. Instale pastillas de freno de estacionamiento y pasadores de pastillas nuevos.

Instale la pinza del freno de estacionamiento y los pernos de montaje nuevos y apriete el perno al par especificado.

TORQUE: 31 N·m (3,2 kgf·m, 23 lbf·ft)

Apriete los pasadores de las pastillas del freno de mano al par especificado.

TORQUE: 17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft)



INSPECCIÓN DEL DISCO DE FRENO

Inspeccione visualmente los discos de freno en busca de daños o grietas. Mida el grosor del disco de freno con un micrómetro.

LÍMITES DEL SERVICIO:

Delantero: 4,0 mm (0,16 pulg.)
Trasero: 4,0 mm (0,16 pulg.)

Reemplace el disco de freno si la medida más pequeña es menor que el límite de servicio.



Mida la deformación de los discos de freno con un indicador de cuadrante.

LÍMITES DEL SERVICIO:

Delantero: 0,30 mm (0,012 pulg.)
Trasero: 0,30 mm (0,012 pulg.)

Revise los rodamientos de las ruedas para ver si hay juego excesivo, si la deformación excede el límite de servicio.

Reemplace el disco de freno si los cojinetes de las ruedas son normales.



CILINDRO MAESTRO DELANTERO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

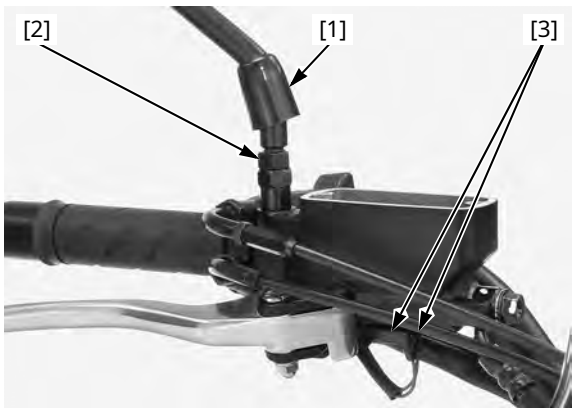
Drene el líquido de frenos del sistema hidráulico:

– NC700X/S (página 19-8)
– NC700XA/XD/SA/SD (página 19-11)

Suelte la cubierta antipolvo [1].

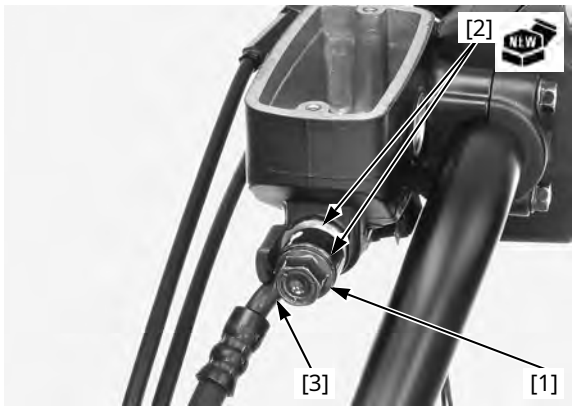
Afloje la contratuerca [2] y retire el espejo retrovisor.

Desconecte los conectores del interruptor de luz de freno [3].

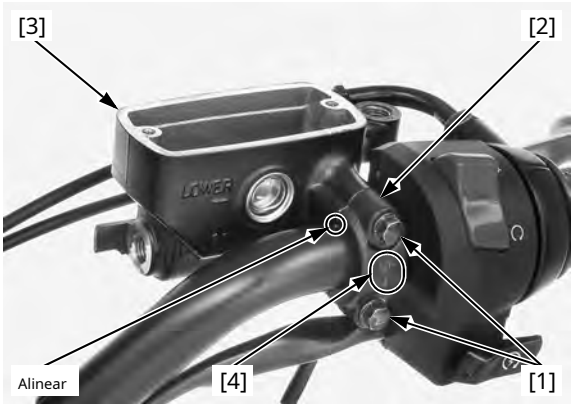


Retire el perno de aceite de la manguera del freno [1], las arandelas de sellado [2] y la manguera del freno [3].

NOTE:
Al quitar el perno de aceite, cubra el extremo de la manguera del freno para evitar la contaminación.



Retire los pernos [1], el soporte [2] y el cilindro maestro [3]. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

- Instale el soporte del cilindro maestro con la marca "UP" [4] hacia arriba.
- Alinee el extremo del cilindro maestro con la marca perforada del manillar.
- Apriete los pernos del soporte del cilindro maestro delantero, primero el perno superior y luego el perno inferior al par especificado.
- Reemplace las arandelas de sellado por unas nuevas.
- Instale la junta del ojal de la manguera del freno contra el tope del cilindro maestro.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno del soporte del cilindro maestro delantero:

12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) Perno de

aceite de la manguera del freno:

34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)

Llene el depósito hasta el nivel superior y purgue el sistema de freno delantero:

– NC700X/S (página 19-9)
– NC700XA/XD/SA/SD (página 19-12)

DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte y monte el cilindro maestro delantero como se muestra en la ilustración.

NOTE:

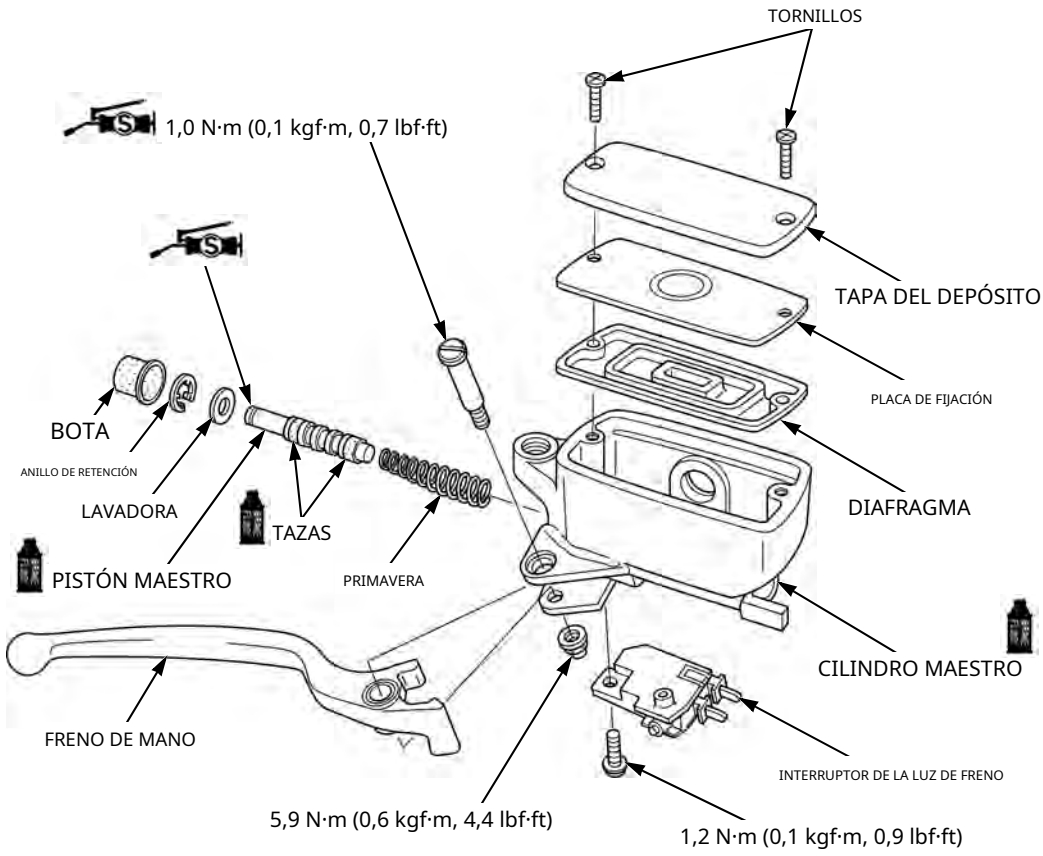
- Tenga cuidado de no dañar el maletero.
- Al quitar e instalar el anillo elástico, utilice la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Alicates para anillos elásticos **07914-SA50001**

- Reemplace el pistón y las copas como un conjunto.
- Aplique líquido de frenos al pistón maestro y las copas.
- Aplique líquido de frenos al cilindro maestro en el interior.
- No permita que los labios de la copa del pistón se vuelvan del revés.
- Asegúrese de que el anillo elástico esté firmemente asentado en la ranura.
- Alinee el saliente del interruptor de la luz de freno y el orificio del cilindro maestro.

- Aplique 0,10 g (0,004 oz) de grasa de silicona a la superficie de deslizamiento de la maneta de freno y al área de contacto entre la maneta y el pistón maestro.
- Aplique 0,10 g (0,004 oz) de grasa de silicona a la superficie deslizante del perno de pivote de la maneta de freno.

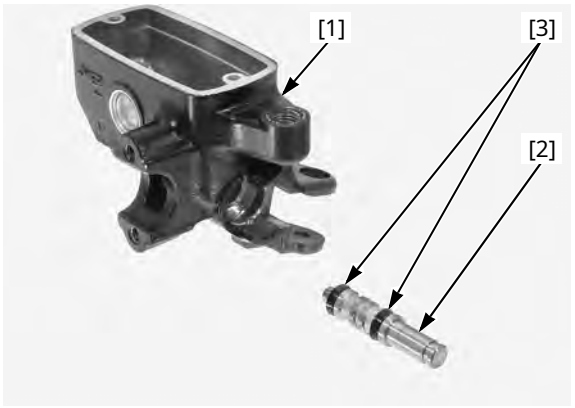


INSPECCIÓN

Revise el cilindro maestro [1] para ver si está rayado, rayado o dañado.

Revise el pistón maestro [2] para ver si está rayado, rayado o dañado.

Revise las copas del pistón [3] para ver si están desgastadas, deterioradas o dañadas.



Medir el ID del cilindro maestro

LÍMITE DE SERVICIO: 11,055 mm (0,4352 pulg.)

Mida el diámetro exterior del pistón maestro **LÍMITE**

DE SERVICIO: 10,945 mm (0,4309 pulg.)



CILINDRO MAESTRO TRASERO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Drene el líquido de frenos del sistema hidráulico:

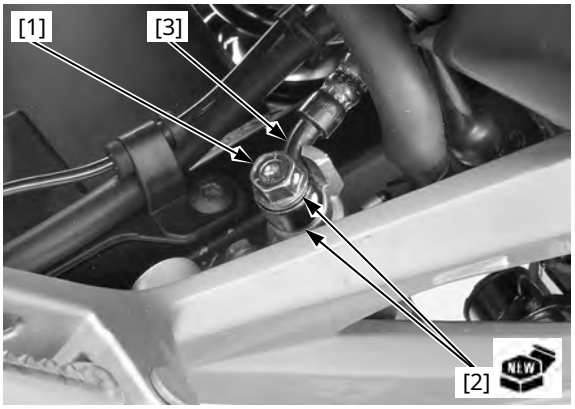
– NC700X/S (página 19-8)
– NC700XA/XD/SA/SD (página 19-11)

Retire el silenciador (página 2-32).

Retire el perno de aceite de la manguera del freno [1], las arandelas de sellado [2] y la manguera del freno [3].

NOTE:

Al quitar el perno de aceite, cubra el extremo de la manguera del freno para evitar la contaminación.

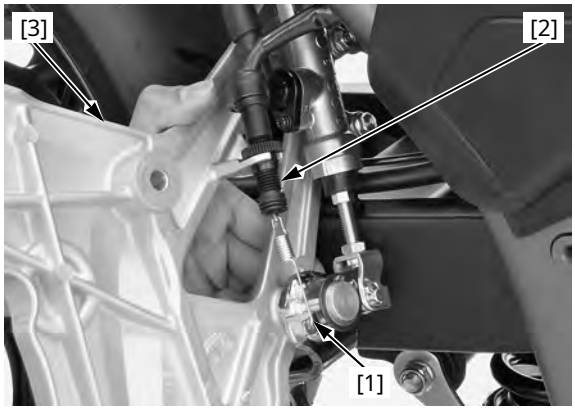


Retire los pernos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón derecho [2].



Desenganche el resorte del interruptor de la luz de freno [1].

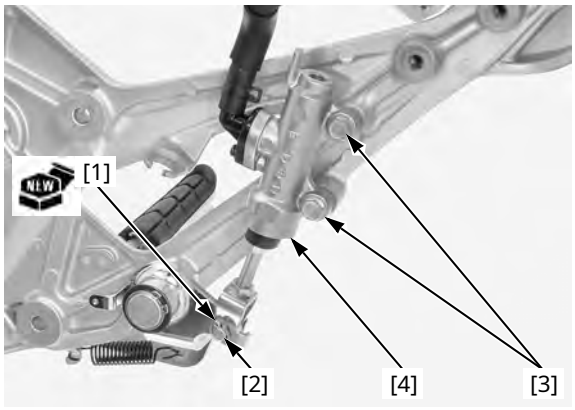
Retire el interruptor de la luz de freno [2] del soporte del escalón derecho [3], luego retire el soporte del escalón derecho.



Retire y deseche la chaveta [1].
Retire el pasador de la junta [2] y desconecte la junta de la varilla de empuje del pedal del freno.

Retire los pernos de montaje del cilindro maestro [3] y el cilindro maestro [4] del soporte del escalón derecho.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

- Reemplace la chaveta y las arandelas de sellado por otras nuevas.
- Instale la junta del ojal de la manguera del freno contra el tope del cilindro maestro.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje del cilindro maestro trasero:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) Perno de cabeza hueca
de montaje del soporte de escalón:
32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft) Perno de
aceite de la manguera del freno:
34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)

Llene el depósito hasta el nivel superior y purgue el sistema de freno trasero:

– NC700X/S (página 19-9)
– NC700XA/XD/SA/SD (página 19-12)

DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte y monte el cilindro maestro trasero como se muestra en la ilustración.

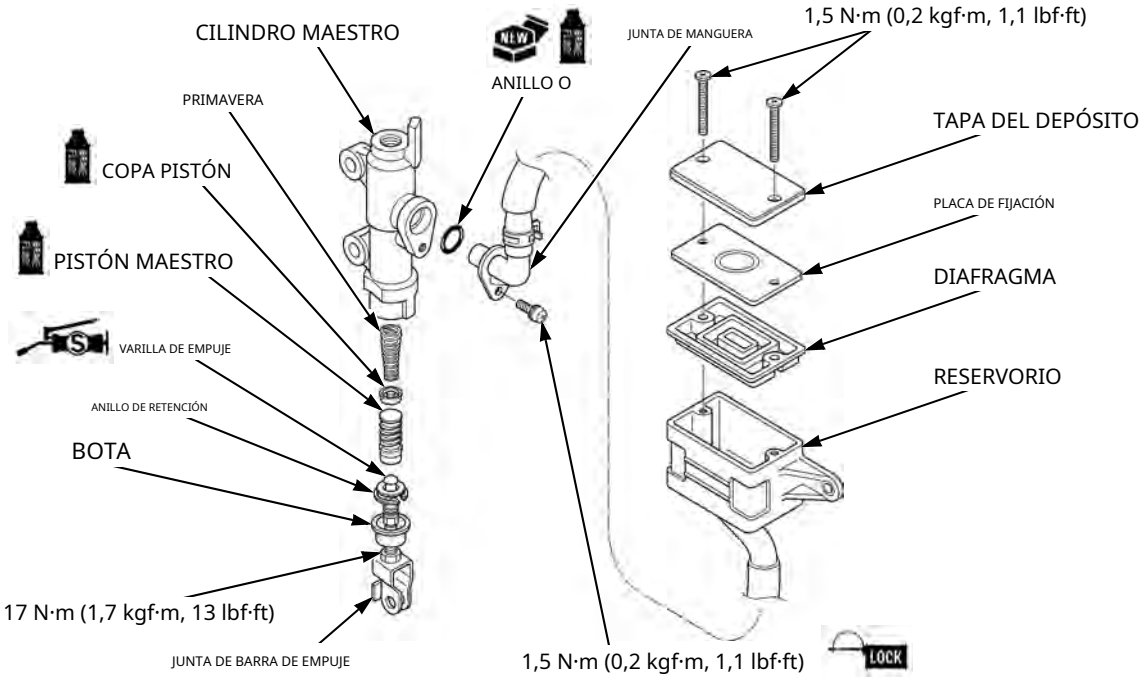
NOTE:

- Tenga cuidado de no dañar el maletero.
- Al quitar e instalar el anillo elástico, utilice la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Alicates para anillos elásticos **07914-SA50001**

- Reemplace el pistón, el resorte y la copa como un conjunto.
- Aplique líquido de frenos al pistón maestro y las copas.
- Aplique líquido de frenos al cilindro maestro en el interior.
- No permita que los labios de la copa del pistón se vuelvan del revés.
- Aplique grasa de silicona al área de deslizamiento de la varilla de empuje y al área de ajuste de la bota.
- Asegúrese de que el anillo elástico esté firmemente asentado en la ranura.
- Reemplace la junta tórica de la junta de la manguera por una nueva.
- Aplique líquido de frenos a una junta tórica de junta de manguera nueva.
- Aplique agente de bloqueo a las roscas de los tornillos de unión de la manguera del cilindro maestro trasero.

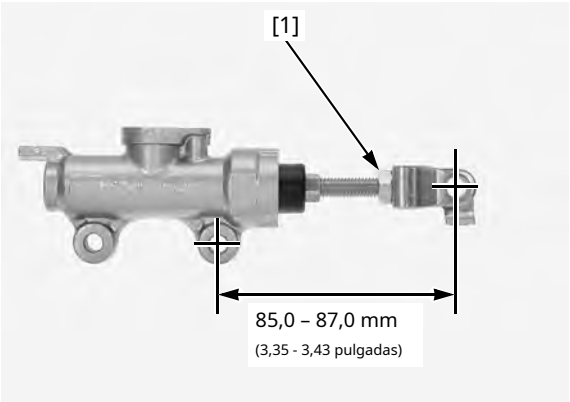


Si se desmonta la junta de la varilla de empuje, ajuste la longitud de la varilla de empuje de modo que la distancia desde el centro del orificio de montaje inferior del cilindro maestro hasta el centro del orificio del pasador de la junta sea la longitud estándar, como se muestra.

LONGITUD ESTÁNDAR: 85,0 – 87,0 mm (3,35 – 3,43 pulg.)

Después del ajuste, apriete la contratuerca de la varilla de empuje [1] al par especificado.

TORQUE: 17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft)



INSPECCIÓN

Revise el cilindro maestro [1] para ver si está rayado, rayado o dañado.

Revise el pistón maestro [2] para ver si está rayado, rayado o dañado.

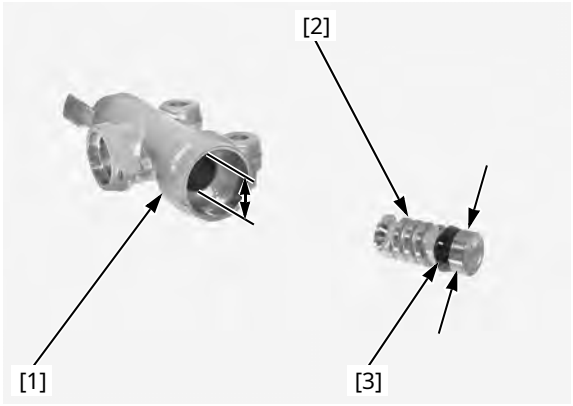
Revise la copa del pistón [3] para ver si está desgastada, deteriorada o dañada.

Medir el ID del cilindro maestro **LÍMITE DE**

SERVICIO: 14,055 mm (0,5533 pulg.)

Mida el diámetro exterior del pistón maestro **LÍMITE**

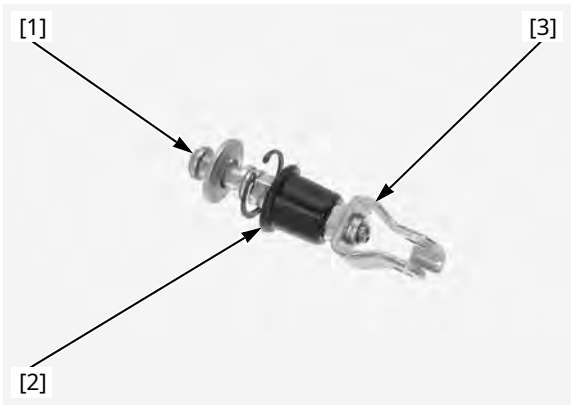
DE SERVICIO: 13,945 mm (0,5490 pulg.)



Compruebe lo siguiente:

– Varilla de empuje [1] para doblado
– Bota [2] por daños
– Junta de varilla [3] por daños

Reemplace la parte dañada si es necesario.



PINZA DE FRENO DELANTERO (NC700X/S)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Drene el líquido de frenos del sistema hidráulico (página 19-8).
Retire las pastillas de freno (página 19-16).

Al quitar el perno de aceite, cubra el extremo de la manguera del freno para prevenir contaminación.

Retire el perno de aceite de la manguera del freno [1], las arandelas de sellado [2] y la manguera del freno.

Retire los pernos de montaje de la pinza de freno [3] y el conjunto de pinza/soporte de freno [4].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

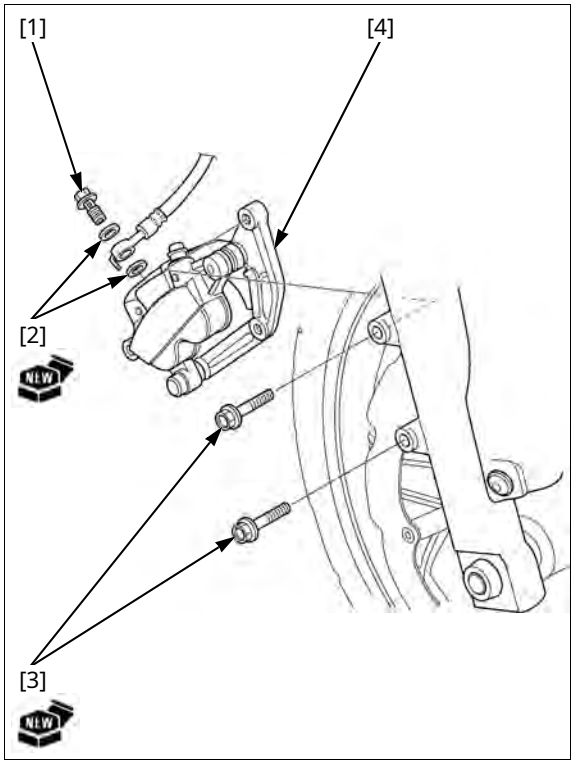
NOTE:

- Reemplace los pernos de montaje de la pinza del freno delantero y las arandelas de sellado por unos nuevos.
- Instale la junta del ojal de la manguera de freno entre el cuerpo de la pinza de freno.
- Dirija las mangueras correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje de la pinza de freno delantero:
30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft) Perno de
aceite de la manguera del freno:
34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)

Llene el depósito hasta el nivel superior y purgue el sistema de freno delantero (página 19-9).

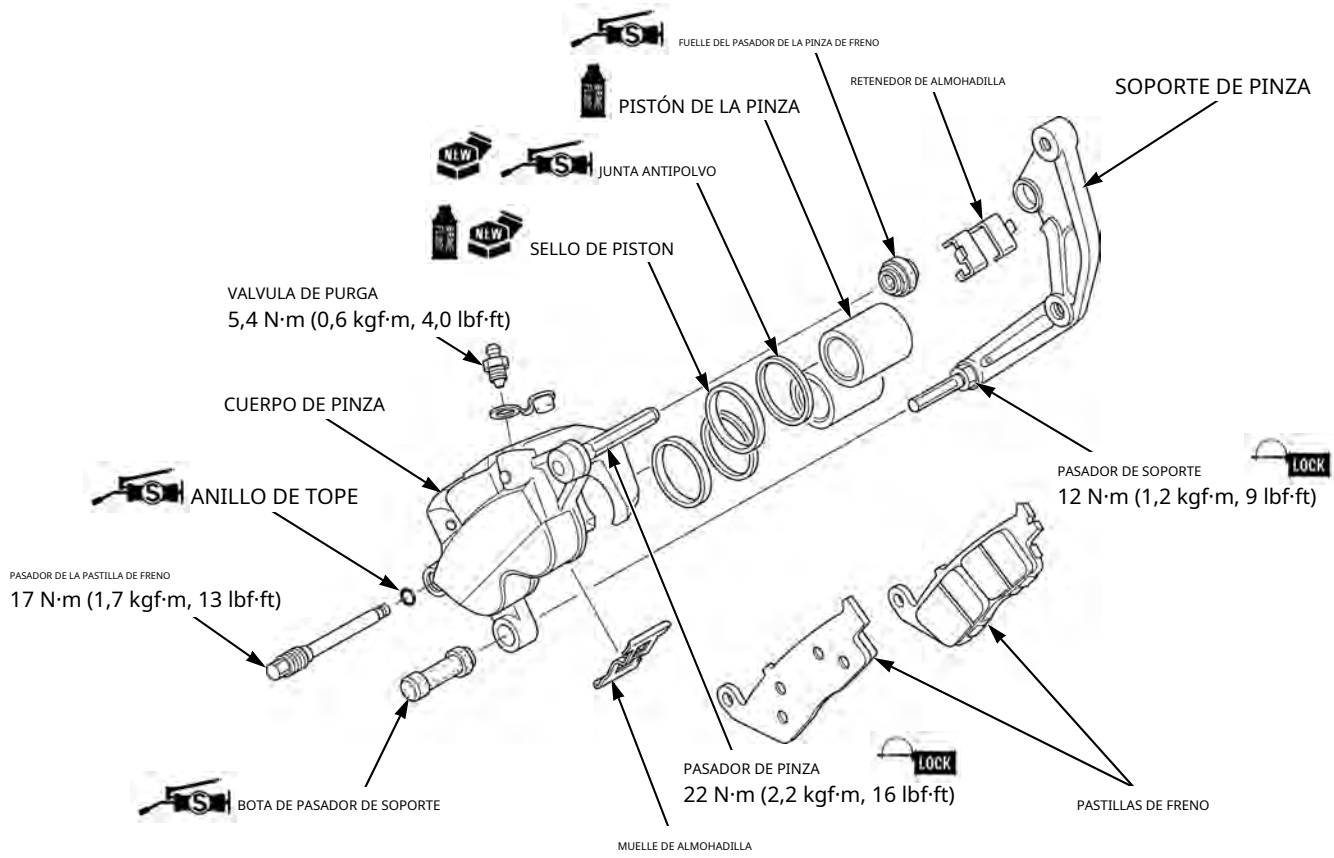


DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte la pinza del freno delantero como se muestra en la ilustración.

NOTE:

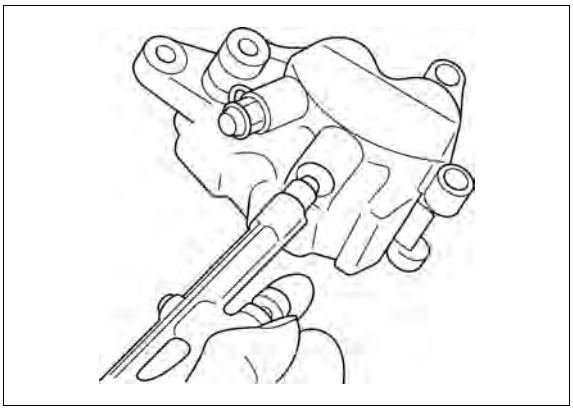
- Tenga cuidado de no dañar la superficie de deslizamiento del pistón.
- Si la funda del pasador del calibrador y la funda del pasador del soporte están duras o deterioradas, reemplácelas por unas nuevas.



Coloque una toalla de taller sobre los pistones.

No use alto aire a presión o acercar demasiado la boquilla a la entrada

Coloque el cuerpo de la pinza con los pistones hacia abajo y aplique pequeños chorros de aire a presión en la entrada de fluido para quitar los pistones.



Limpie las ranuras del sello con líquido de frenos limpio. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Aplique agente de bloqueo a las roscas del pasador del calibrador y del pasador del soporte.
- Reemplace los sellos del pistón y los guardapolvos por otros nuevos.
- Aplique líquido de frenos a los pistones de la pinza ya los nuevos sellos de los pistones.
- Aplique grasa de silicona a los nuevos sellos antipolvo.
- Instale los pistones con la abertura hacia las pastillas.
- Aplique Honda Bond A, Cemedine #540 o equivalente a la superficie de contacto del retenedor de la pastilla de freno.
- Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie de deslizamiento del pasador del calibrador y del pasador del soporte.

INSPECCIÓN

Revise el cilindro de la pinza en busca de rayas u otros daños.

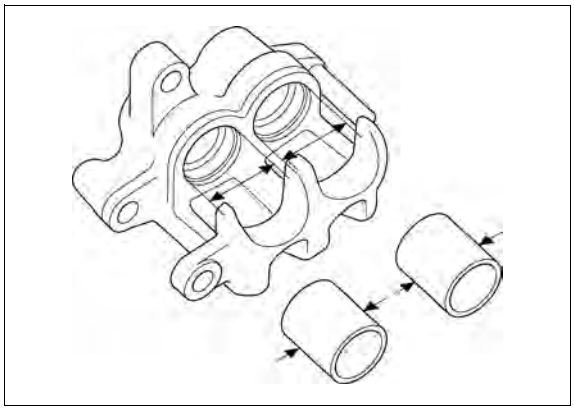
Mida el ID de cada cilindro de la pinza

LÍMITE DE SERVICIO: 27,060 mm (1,0654 in)

Revise los pistones de la pinza en busca de rayones, rayas u otros daños.

Mida el diámetro exterior de cada pistón de la pinza

LÍMITE DE SERVICIO: 26,91 mm (1,059 pulg.)



PINZA DE FRENO DELANTERO (NC700XA/XD/SA/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Drene el líquido de frenos del sistema hidráulico (página 19-11).

Retire las pastillas de freno (página 19-17).

Retire el perno [1] y la guía del cable del sensor de velocidad de la rueda delantera [2].

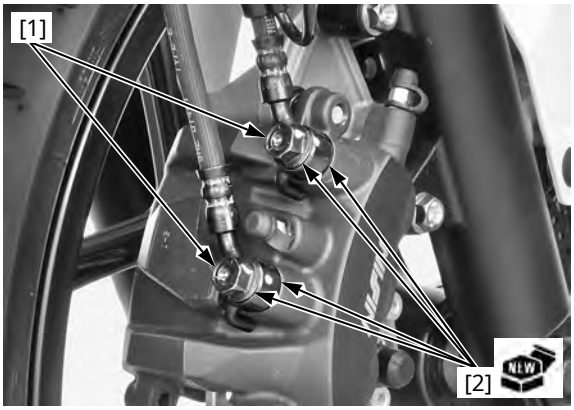
Retire los pernos [3] y el sensor de velocidad de la rueda delantera [4].



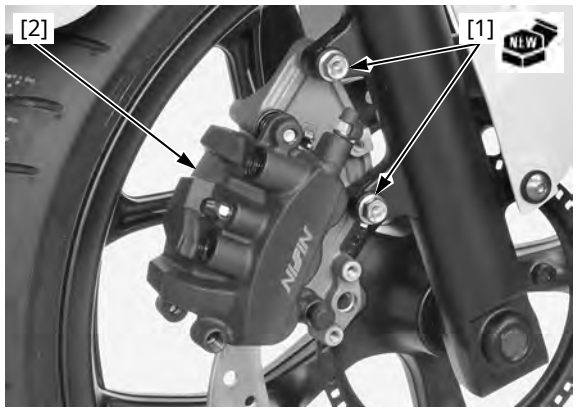
Retire los pernos de aceite de la manguera del freno [1], las arandelas de sellado [2] y las mangueras del freno.

NOTE:

Al quitar el perno de aceite, cubra el extremo de la manguera del freno para evitar la contaminación.



Retire los pernos de montaje de la pinza de freno [1] y el conjunto de pinza/soporte de freno [2].



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace los pernos de montaje de la pinza del freno delantero y las arandelas de sellado por unos nuevos.
- Instale el tapón del ojal de la manguera del freno contra el cuerpo de la pinza.
- Dirija las mangueras y el cable correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje de la pinza de freno delantero:

30 N·m (3,1 kgf·m, 22 lbf·ft) Perno de

aceite de la manguera del freno:

34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)

Llene el depósito hasta el nivel superior y purgue el sistema de freno delantero (página 19-12).

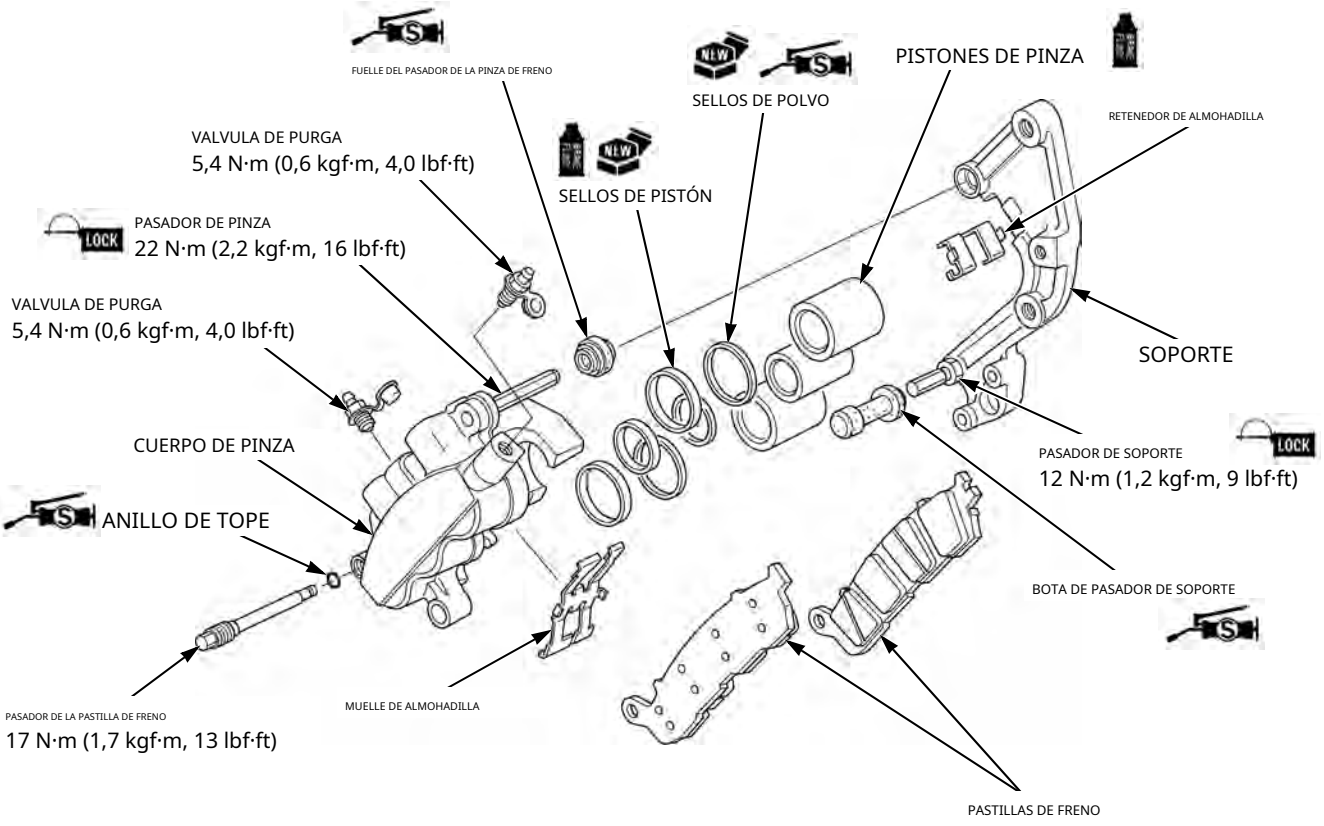
Compruebe el espacio de aire entre el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo pulsador (página 20-24).

DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte la pinza del freno delantero como se muestra en la ilustración.

NOTE:

- Tenga cuidado de no dañar la superficie de deslizamiento del pistón.
- Si la funda del pasador del calibrador y la funda del pasador del soporte están duras o deterioradas, reemplácelas por unas nuevas.



Coloque una toalla de taller sobre los pistones.

No use alto aire a presión o acercar demasiado la boquilla a la entrada

Coloque el cuerpo de la pinza con los pistones hacia abajo y aplique pequeños chorros de aire a presión en la entrada de fluido para quitar los pistones.



Limpie las ranuras del sello con líquido de frenos limpio. El

montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Aplique agente de bloqueo a las roscas del pasador del calibrador y del pasador del soporte.
- Reemplace los sellos del pistón y los guardapolvos por otros nuevos.
- Aplique líquido de frenos a los pistones de la pinza ya los nuevos sellos de los pistones.
- Aplique grasa de silicona a los nuevos sellos antipolvo.
- Instale los pistones con la abertura hacia las pastillas.
- Aplique Honda Bond A, Cemedine #540 o equivalente a la superficie de contacto del retenedor de la pastilla de freno.
- Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie de deslizamiento del pasador del calibrador y del pasador del soporte.

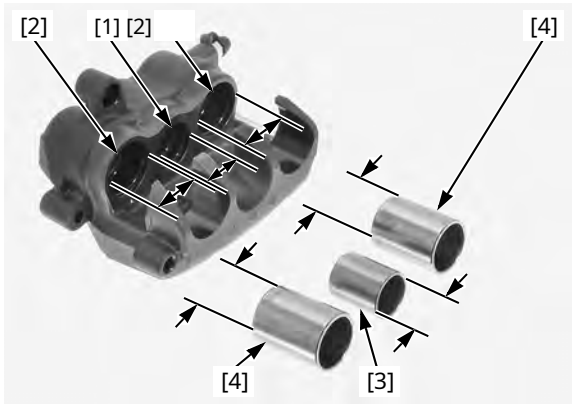
INSPECCIÓN

Revise los cilindros de la pinza para ver si están rayados u otros daños.

Mida el ID de cada cilindro de la pinza

LÍMITE DE SERVICIO:

Cilindro A [1]: 22,712 mm (0,8941 pulg.)
Cilindro B [2]: 27,060 mm (1,0654 pulg.)



Revise los pistones de la pinza en busca de rayones, rayas u otros daños.

Mida el diámetro exterior de cada pistón de la pinza

LÍMITE DE SERVICIO:

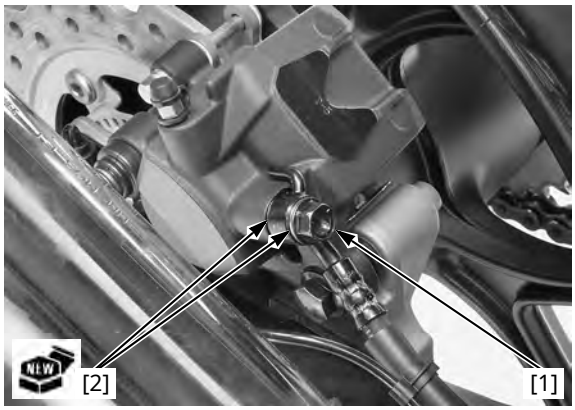
Pistón A [3]: 22,56 mm (0,888 pulg.)
Pistón B [4]: 26,91 mm (1,059 pulg.)

PINZA DE FRENO TRASERO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Drene el líquido de frenos del sistema hidráulico:

– NC700X/S (página 19-8)
– NC700XA/XD/SA/SD (página 19-11)



Retire el perno de aceite de la manguera del freno [1], las arandelas de sellado [2] y la manguera del freno.

NOTE:

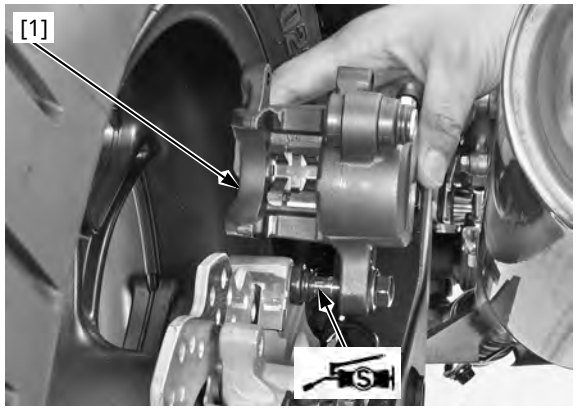
Al quitar el perno de aceite, cubra el extremo de la manguera del freno para evitar la contaminación.

Retire las pastillas de freno (página 19-18).

Retire la pinza de freno [1] del soporte de la pinza.

Retire la rueda trasera (página 18-6).

Retire el soporte de la pinza del basculante. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

- Reemplace las arandelas de sellado por unas nuevas.
- Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona a la superficie de deslizamiento del pasador de la pinza de freno.
- Instale el tapón del ojal de la manguera del freno contra el cuerpo de la pinza.
- Dirija las mangueras y el cable correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de aceite de manguera de freno:

34 N·m (3,5 kgf·m, 25 lbf·ft)

Llene el depósito hasta el nivel superior y encienda el sistema de freno trasero:

– NC700X/S (página 19-9)
– NC700XA/XD/SA/SD (página 19-12)

NC700XA/XD/SA/DAKOTA DEL SUR

Compruebe el espacio de aire entre el sensor de velocidad de la rueda trasera y el anillo pulsador (página 20-24).

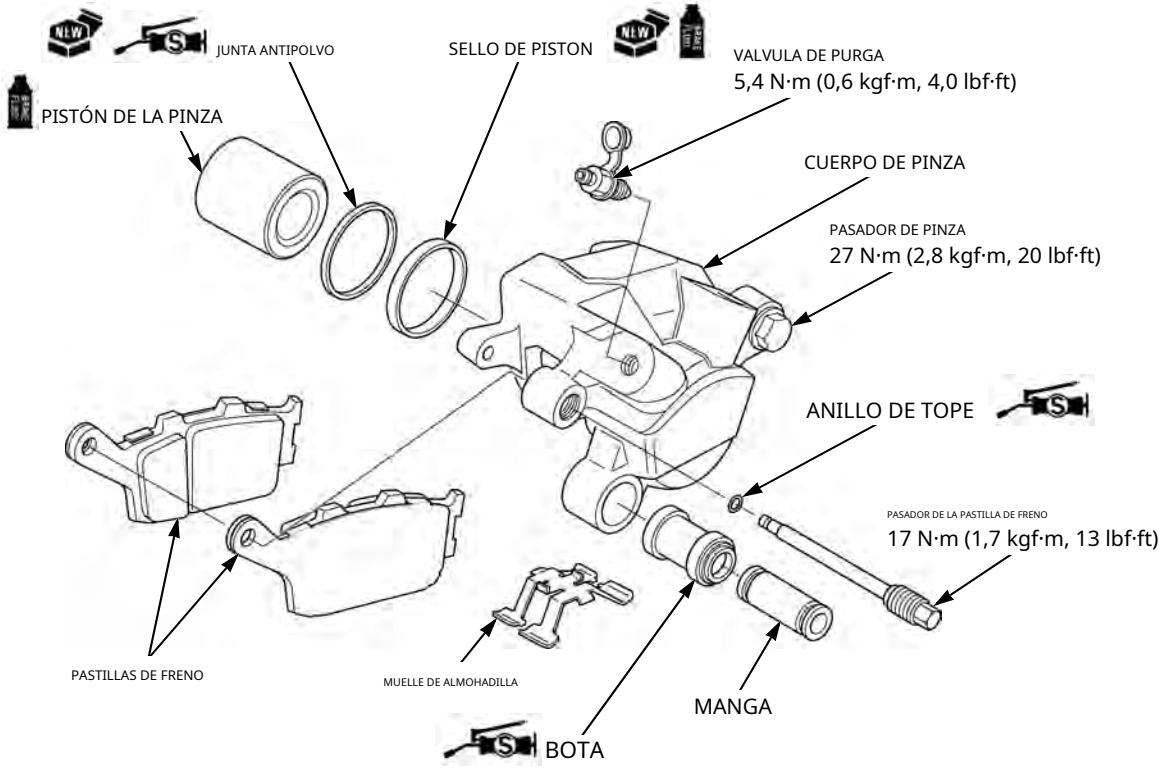
DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte la pinza del freno trasero como se muestra en la ilustración.

NOTE:

- Tenga cuidado de no dañar la superficie de deslizamiento del pistón.
- Si la funda del pasador de la pinza y la funda del manguito están duras o deterioradas, reemplácelas por unas nuevas.

NC700XA/XD/SA/SD mostrado:



Coloque una toalla de taller sobre el pistón.

No use alto aire a presión o acercar demasiado la boquilla a la entrada

Coloque el cuerpo de la pinza con el pistón hacia abajo y aplique pequeños chorros de aire a presión en la entrada de fluido para retirar el pistón.



Limpie las ranuras del sello con líquido de frenos limpio. El montaje se realiza en orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace el sello del pistón y el guardapolvo por otros nuevos.
- Aplique líquido de frenos al pistón de la pinza y al nuevo sello del pistón.
- Aplique grasa de silicona al nuevo guardapolvo.
- Instale el pistón con la abertura hacia las pastillas.
- Aplique Honda Bond A, Cemedine #540 o equivalente a la superficie de contacto del retenedor de la pastilla de freno.
- Aplique 0,4 g (0,01 oz) de grasa de silicona en el interior de la bota.

INSPECCIÓN

Revise el cilindro de la pinza en busca de rayas, rayones o daños.

Mida el ID del cilindro de la pinza **LÍMITE**

DE SERVICIO: 38,24 mm (1,506 in)



Revise el pistón de la pinza en busca de rayas, rayones o daños.

Mida el diámetro exterior del pistón de la pinza

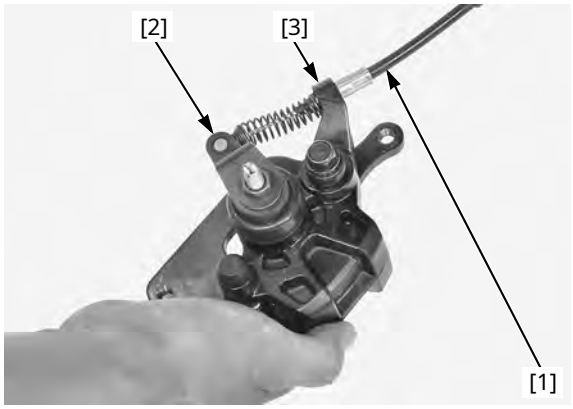
LÍMITE DE SERVICIO: 38,09 mm (1,500 in)

PINZA DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD)

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire las pastillas del freno de estacionamiento (página 19-19).

Desconecte el cable del freno de estacionamiento [1] del brazo del freno [2] y retírelo del soporte del cable [3] del cuerpo de la pinza.



La instalación es en el orden inverso al desmontaje. Compruebe el funcionamiento del bloqueo del freno de mano (página 3-24).

DESMONTAJE

Retire el perno del pasador de la pinza [1].



Elimina lo siguiente:

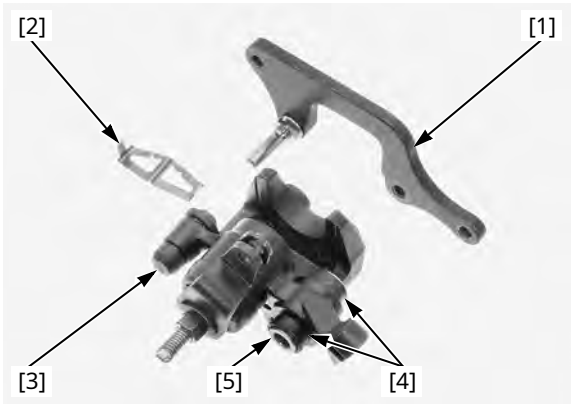
– Soporte de pinza [1]

– Resorte de almohadilla [2]

– Funda del pasador del soporte [3]

– Funda del pasador del calibrador [4]

– Manga [5]



Retire la contratuerca del perno del ajustador del freno de estacionamiento [1] mientras sujeta el brazo del freno [2].

Retire el brazo del freno.



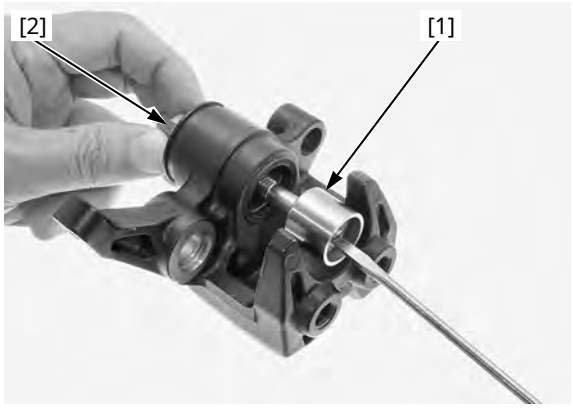
Retire la funda del eje del freno [1].



Retire el perno/pistón del ajustador [1] mientras sujeta el eje del freno [2].

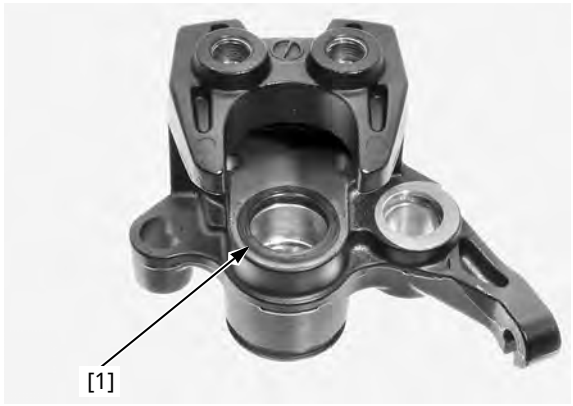
Retire el eje del freno.

NOTE:
No desmonte el perno de ajuste/pistón.



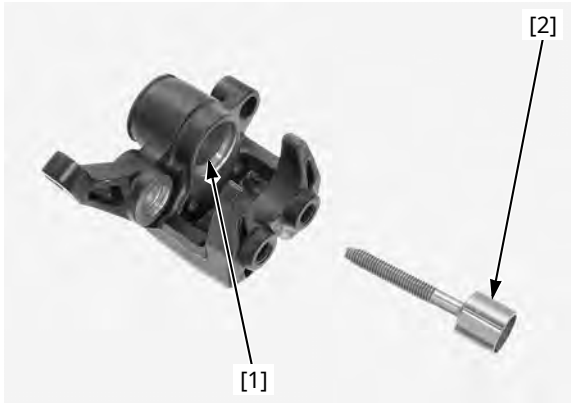
Retire el sello antipolvo [1].

Limpie el cilindro de la pinza y la superficie de deslizamiento del eje del freno.

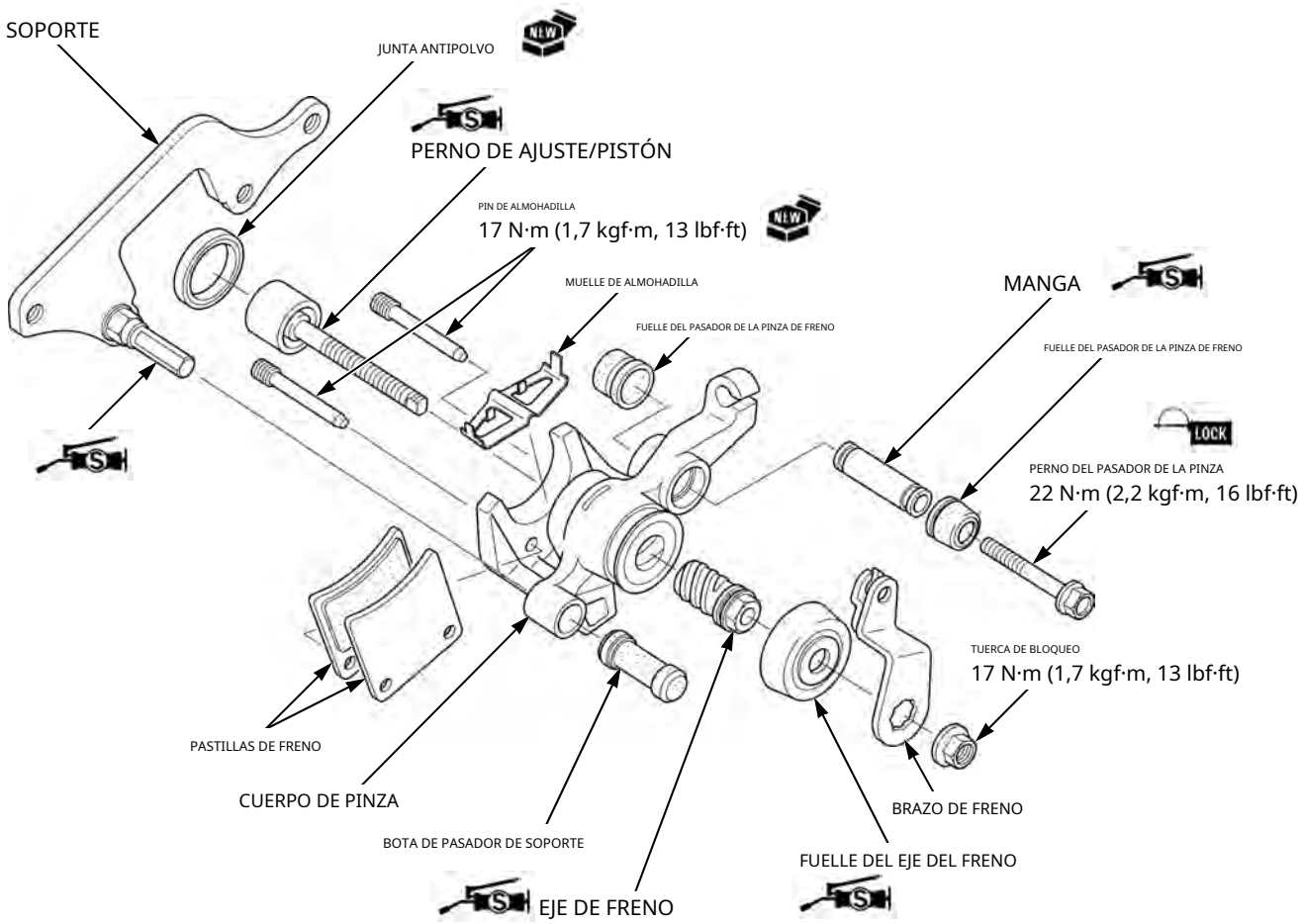


INSPECCIÓN

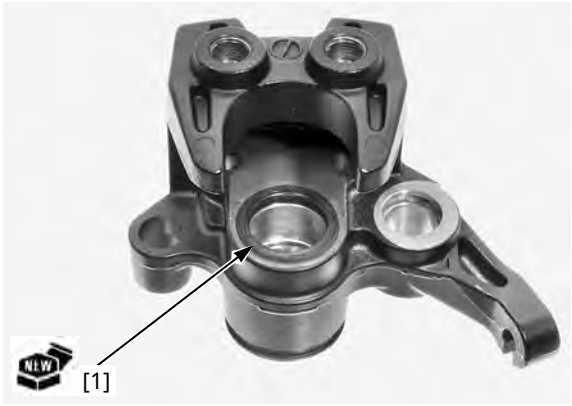
Revise el cilindro de la pinza [1] y el pistón [2] en busca de rayas, rayones o daños.



ASAMBLEA



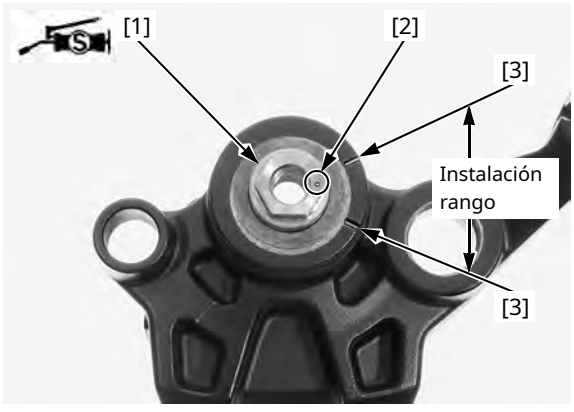
Instale un nuevo sello antipolvo [1] en la ranura del sello en la pinza.



Aplique 0,4 g (0,01 oz) como mínimo de grasa de silicona a la superficie exterior del eje del freno [1].

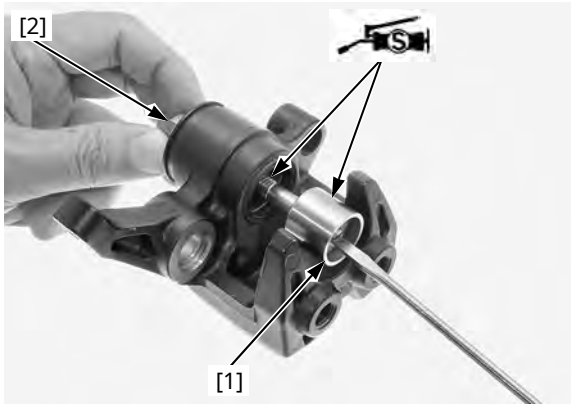
Coloque el eje del freno de modo que la marca perforada [2] quede entre las líneas de índice [3] (rango de instalación) y atornille el eje en la pinza.

Asegúrese de que la marca perforada esté colocada entre las líneas de índice con el eje completamente instalado.



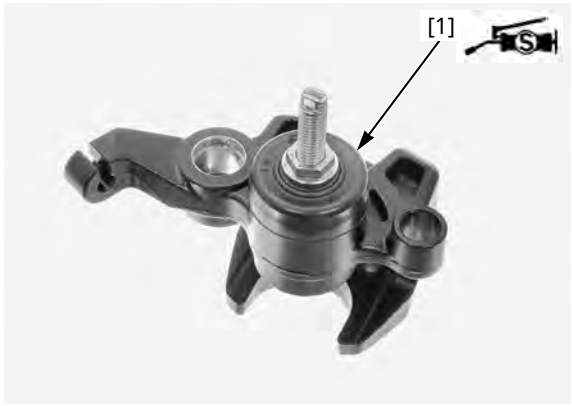
Aplique 0,4 g (0,01 oz) como mínimo de grasa de silicona a las roscas del perno de ajuste y la superficie de deslizamiento del pistón.

Instale el perno de ajuste/pistón [1] mientras sujeta el eje del freno [2].

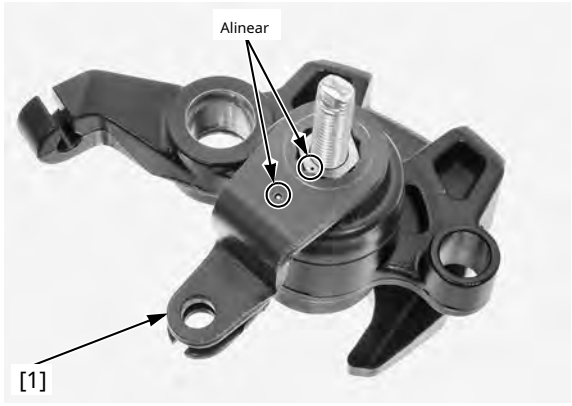


Aplique 0,4 g (0,01 oz) como mínimo de grasa de silicona en los labios de la funda del eje del freno.

Instale la funda del eje del freno [1] en la ranura de la pinza.



Instale el brazo del freno [1] alineándolo con las marcas perforadas.



Instale la contratuerca [1] y apriétela con el par especificado mientras sujeta el brazo del freno [2].

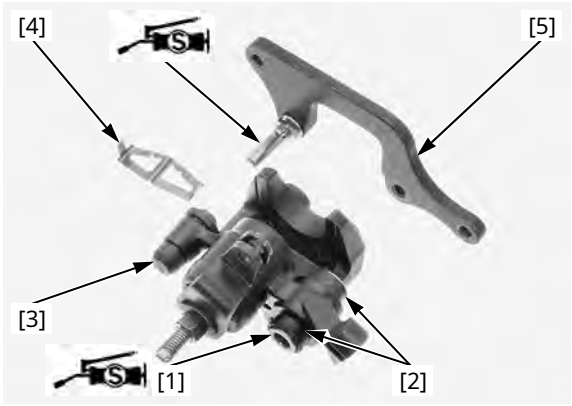
TORQUE: 17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft)



Aplique 0,4 g (0,01 oz) como mínimo de grasa de silicona a la superficie deslizante del pasador del soporte y del manguito.

Instale lo siguiente:

– Manga [1]
– Fundas de pasador de pinza [2]
– Funda del pasador del soporte [3]
– Resorte de almohadilla [4]
– Soporte de pinza [5]



Aplique agente de bloqueo a las roscas del perno del pasador de la pinza del freno de estacionamiento.

Instale el perno del pasador de la pinza del freno de estacionamiento [1] y apriételo al par especificado.

TORQUE: 22 N·m (2,2 kgf·m, 16 lbf·ft)

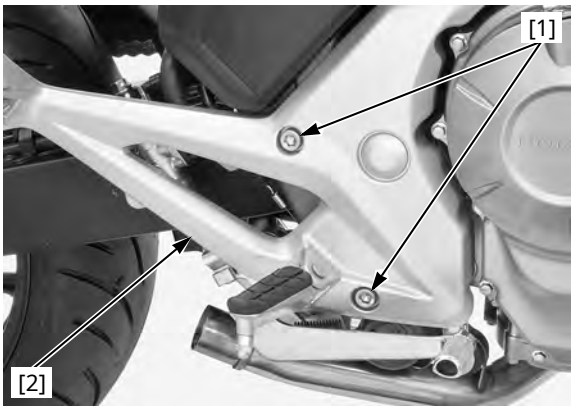


PEDAL DE FRENO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire el silenciador (página 2-32).

Retire los pernos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón derecho [2].

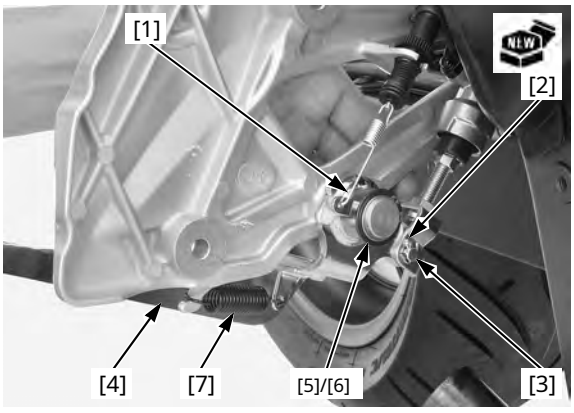


Desenganche el resorte del interruptor de la luz de freno [1] del pedal del freno.

Retire y deseche la chaveta [2].

Retire el pasador de la junta [3] y desconecte la junta inferior de la varilla de empuje del pedal del freno [4].

Retire el anillo elástico [5], la arandela [6], el resorte de retorno [7] y el pedal del freno.



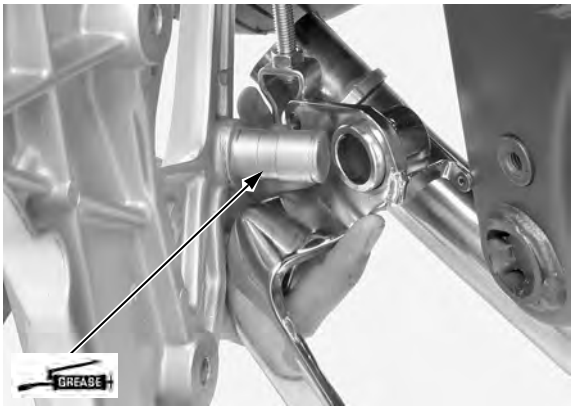
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

• Aplique grasa al área de deslizamiento del pivote del pedal del freno.
• Reemplace la chaveta por una nueva.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón:
32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)



PALANCA DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD)

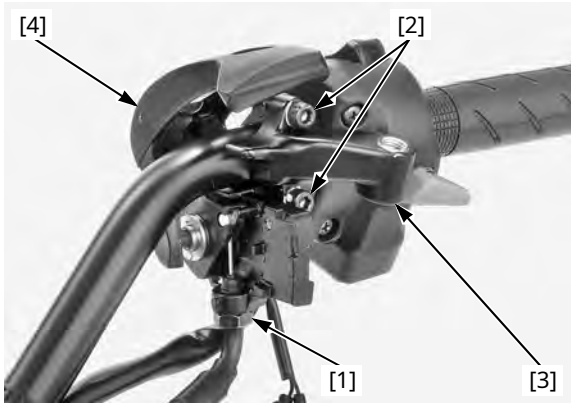
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Espejo retrovisor izquierdo (página 17-12)
– Interruptor del freno de estacionamiento (página 22-23)

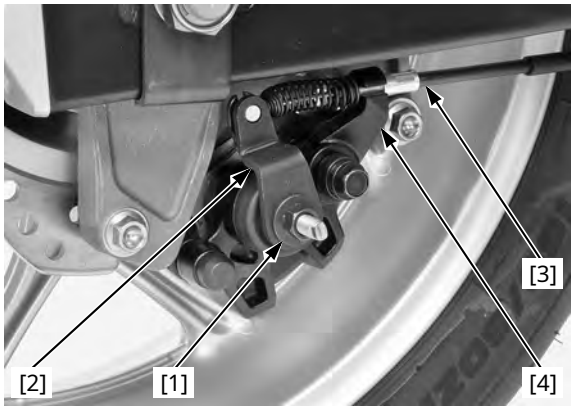
Afloje la tuerca de montaje del cable del freno de mano [1].

Retire los pernos de cabeza hueca [2], el soporte [3] y el soporte de la palanca del freno de mano [4].



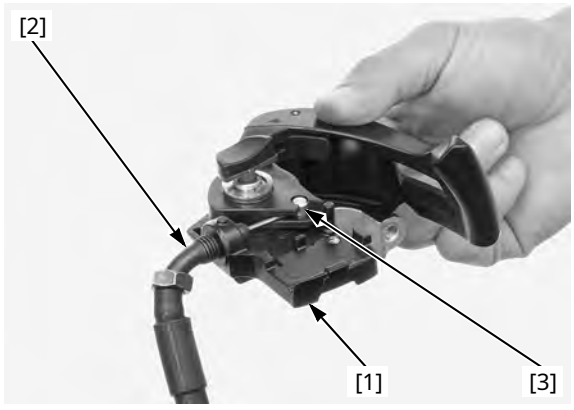
Retire la contratuerca del perno del ajustador del freno de estacionamiento [1] mientras sujeta el brazo del freno [2].

Retire el brazo del freno y suelte el cable del freno de estacionamiento [3] de la guía del cable [4].



Gire el soporte de la palanca del freno de estacionamiento [1] y retire la unión del cable del freno de estacionamiento [2] del soporte.

Desconecte el cable del freno de estacionamiento [3].



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Alinee el pasador de ubicación del soporte de la palanca del freno de estacionamiento con el orificio del manillar.
- Pase los cables y el mazo de cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Contratuerca del perno del ajustador del freno de estacionamiento:
17 N·m (1,7 kgf·m, 13 lbf·ft) Tuerca de montaje del cable del freno de estacionamiento:
10 N·m (1,0 kgf·m, 7 lbf·ft)

Compruebe el funcionamiento del bloqueo del freno de mano (página 3-24).

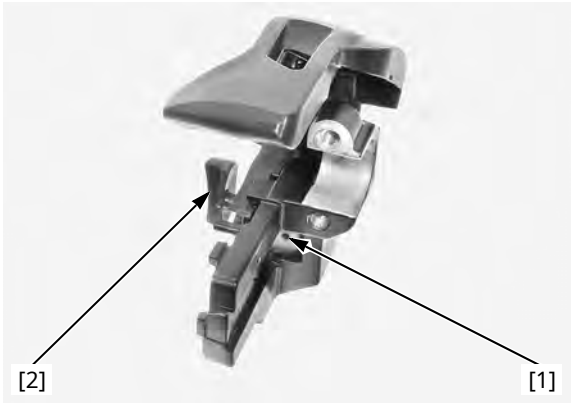


DESMONTAJE

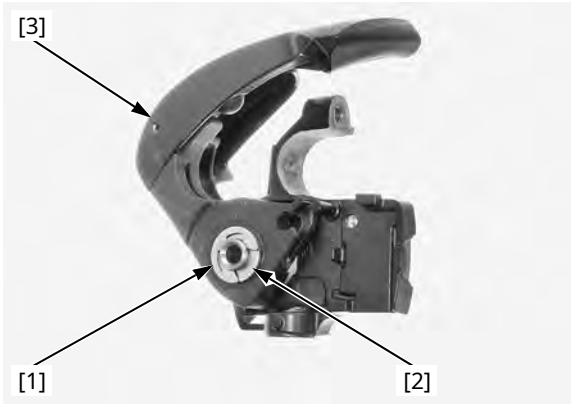
Retire la tapa del soporte inferior [1].



Retire el pasador de resorte [1] y libere el eje [2].



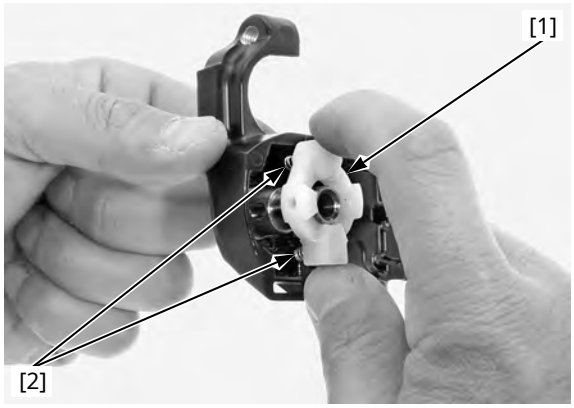
Retire el clip en E [1], la arandela [2] y la palanca del freno de mano [3].



Retire el trinquete B [1].



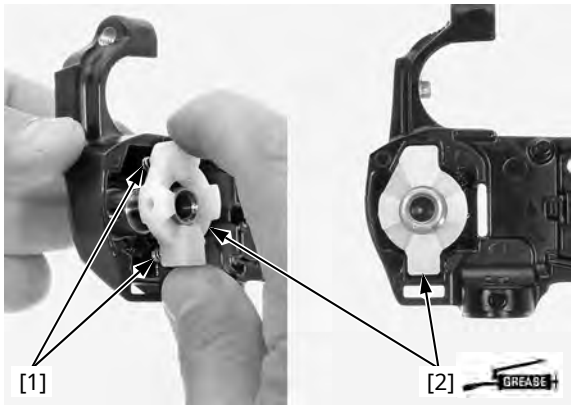
Retire el trinquete A [1] y los resortes [2].



ASAMBLEA

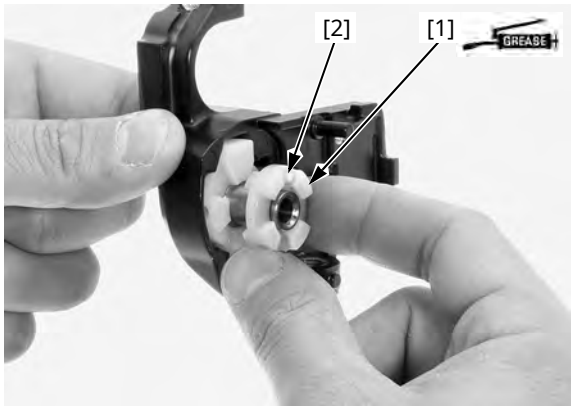
Aplique grasa a los dientes del trinquete A y a la superficie deslizante.

Instale los resortes [1] y el trinquete A [2].



Aplique grasa a los dientes B del trinquete y a la superficie deslizante.

Instale el trinquete B [1] con su lengüeta [2] hacia arriba.

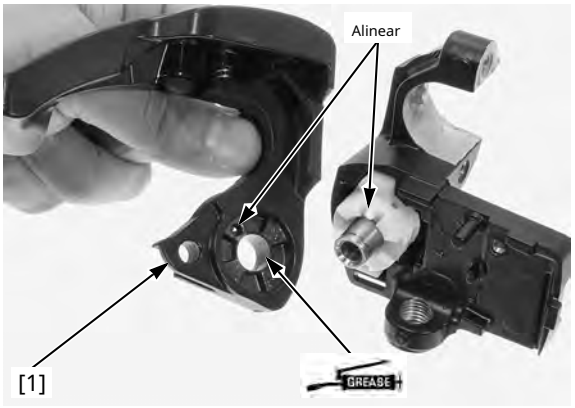


Aplique grasa a la superficie deslizante de la palanca del freno de estacionamiento.

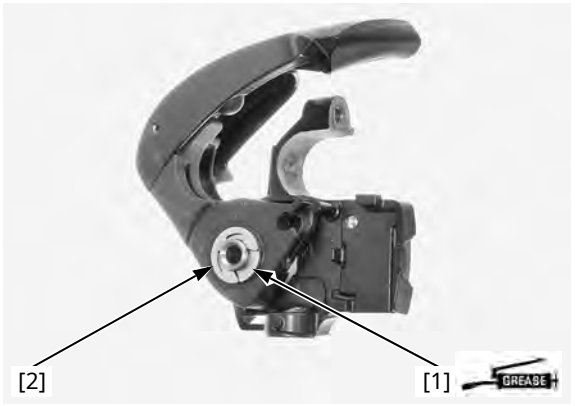
Instale la palanca del freno de estacionamiento [1].

NOTE:

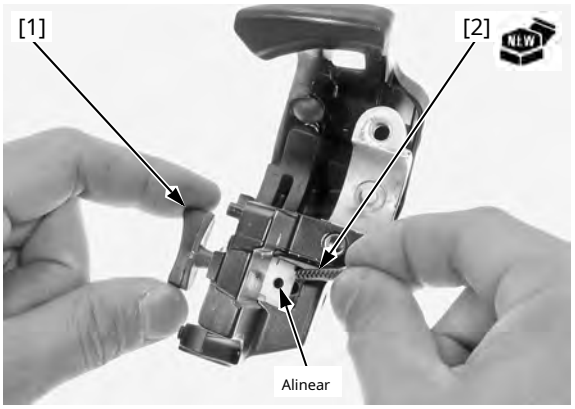
Alinee el orificio de la palanca del freno de estacionamiento con la lengüeta B del trinquete.



Aplique grasa a la superficie deslizante de la arandela. Instale la arandela [1] y el clip en E [2].



Instale el eje de liberación [1] y el nuevo pasador de resorte [2] mientras alinea el orificio del eje de liberación, el trinquete A y el soporte de la palanca del freno de mano.



Instale la tapa del soporte inferior [1].



MEMORÁNDUM

UBICACIÓN DEL SISTEMA ABS ·····20-2

DIAGRAMA DEL SISTEMA ABS·····20-3

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····20-4

UBICACIONES DE LOS CONECTORES DEL ABS ·····20-5

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL ABS
INFORMACIÓN·····20-7

CÓDIGO DE PROBLEMA DEL INDICADOR DEL ABS
ÍNDICE ·····20-10

CIRCUITO INDICADOR ABS
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS ····· 20-12

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL ABS····· 20-15

SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA ····· 20-24

PCV ····· 20-28

VÁLVULA DE RETARDO····· 20-28

MODULADOR ABS····· 20-29

ABS UBICACIÓN DEL SISTEMA

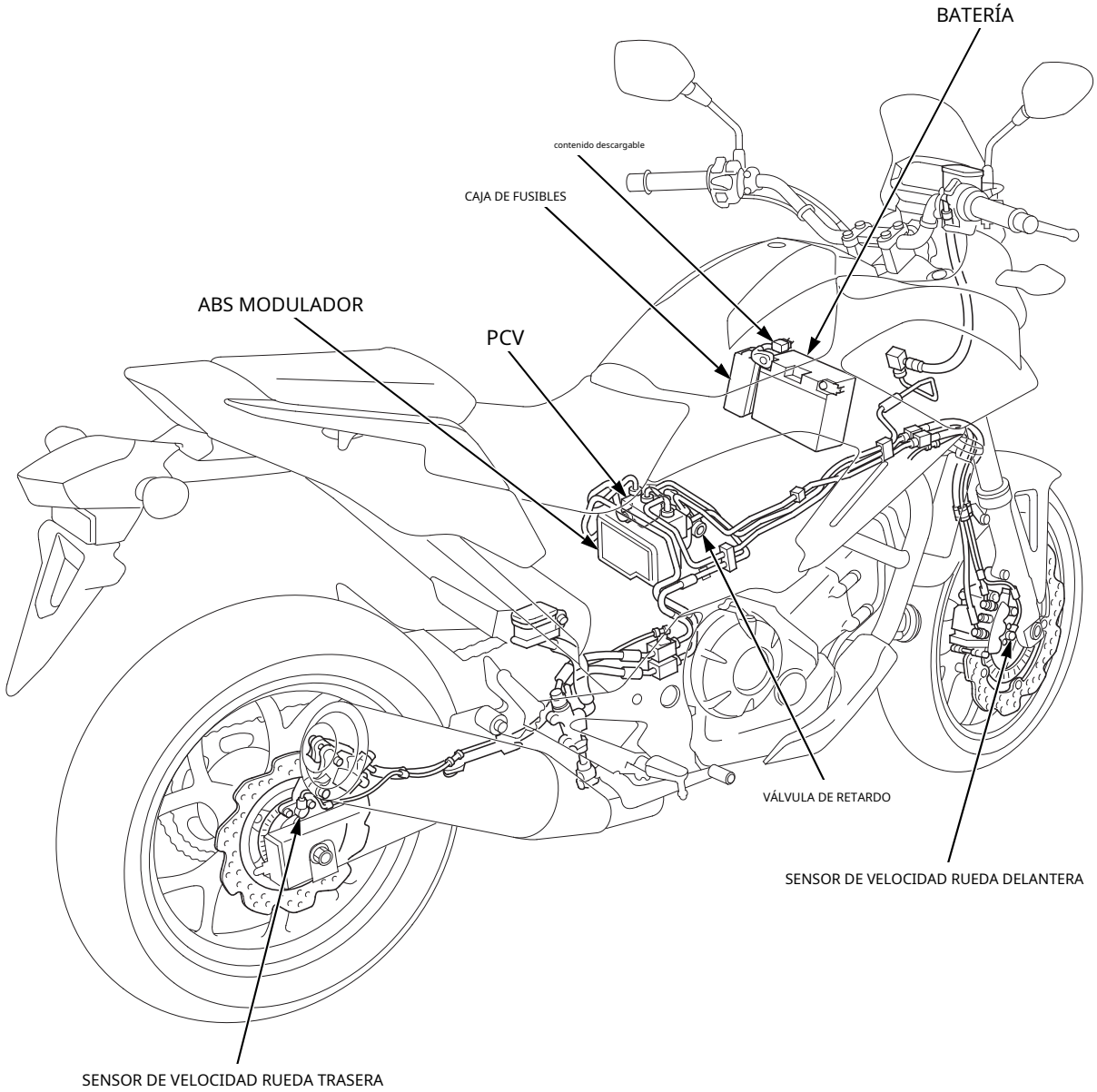
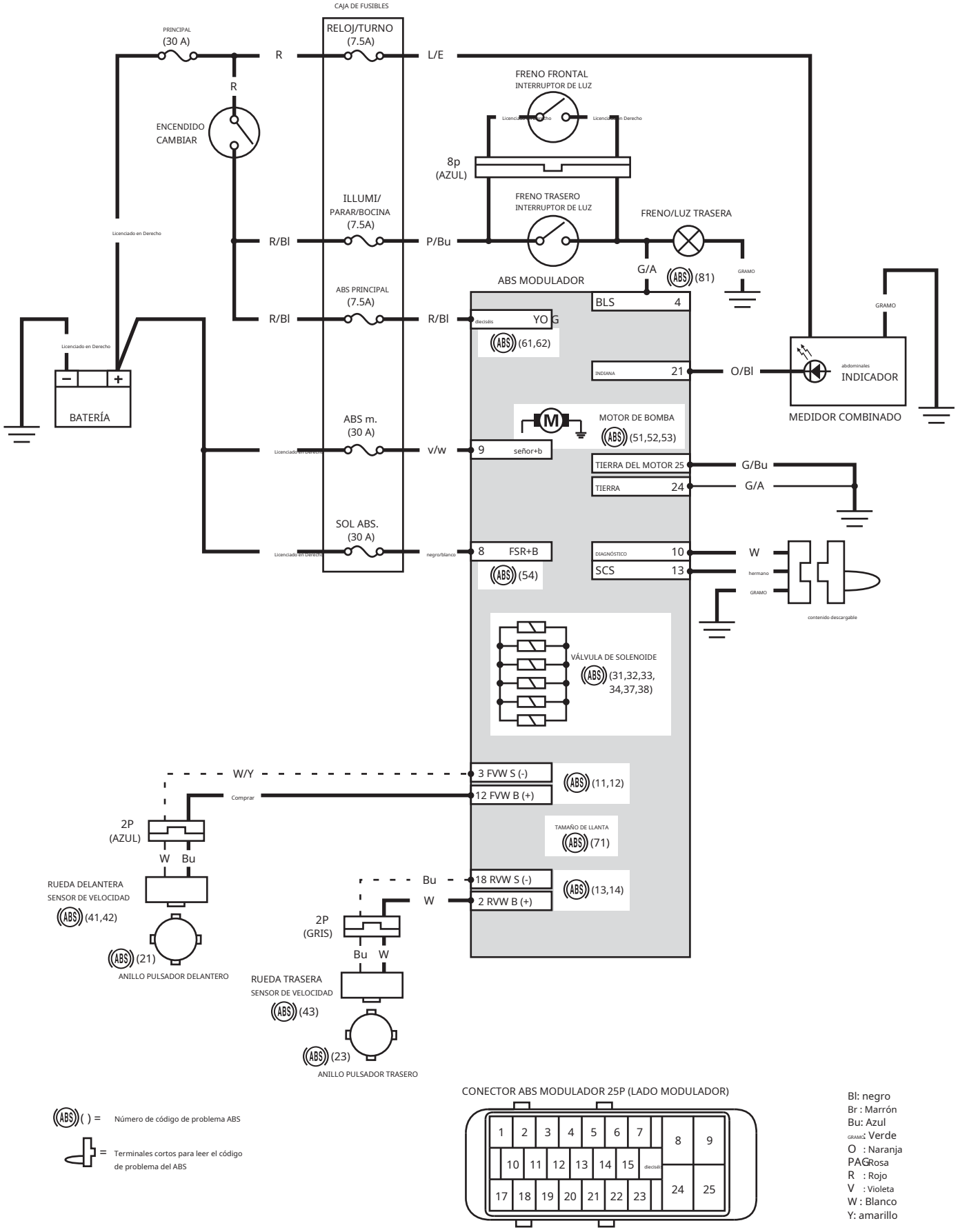


DIAGRAMA DEL SISTEMA ABS



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

NOTICE

El modulador ABS puede dañarse si se cae. Además, si se desconecta un conector cuando fluye corriente, el voltaje excesivo puede dañar la unidad de control. Siempre apague el interruptor de encendido antes de realizar el mantenimiento.

- Esta sección cubre el servicio del sistema de frenos antibloqueo (ABS). Consulte la información sobre el mantenimiento del sistema de frenos combinados (página 19-5).
- El autodiagnóstico previo al arranque se inicia cuando el interruptor de encendido está en ON. La centralita del modulador ABS recibe señales y detecta si el sistema ABS funciona con normalidad. El autodiagnóstico previo al arranque se inicia cuando la velocidad del vehículo supera los 6 km/h (4 mph) aproximadamente. El sistema ABS y la condición de funcionamiento del vehículo se monitorean constantemente después del autodiagnóstico previo al arranque hasta que se apaga el interruptor de encendido.
- Cuando la unidad de control del modulador del ABS detecta un problema, el indicador del ABS parpadea para notificar al conductor del problema. Para detectar la pieza defectuosa, recupere el código del problema haciendo un cortocircuito en los terminales DLC.
- Cuando la unidad de control del ABS detecta un problema, detiene la función del ABS y cambia de nuevo a la operación de freno combinado, y el indicador del ABS parpadea o permanece encendido. Tenga cuidado durante el viaje de prueba.
- Lea atentamente la "INFORMACIÓN DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL ABS", inspeccione y resuelva los problemas del sistema ABS de acuerdo con el diagrama de flujo de solución de problemas de diagnóstico. Observe cada paso de los procedimientos uno por uno. Anote el código del problema y la posible pieza defectuosa antes de iniciar el diagnóstico y la resolución de problemas.
- Utilice una batería totalmente cargada. No diagnostique con un cargador conectado a la batería.
- Después de solucionar el problema, borre el código del problema y realice el autodiagnóstico previo al arranque para asegurarse de que el indicador del ABS funcione normalmente.
- El sistema de diagnóstico del ABS no puede reconocer los problemas que no se deban a un ABS defectuoso (p. ej., chirrido del disco de freno, pastilla de freno desgastada de manera desigual).
- Cuando se reemplace el sensor de velocidad de la rueda y/o el anillo pulsador, verifique la holgura (entrehierro) entre ambos componentes.
- La unidad de control ABS (ECU) está montada en el modulador (el modulador con la ECU incorporada). No desmonte el modulador ABS. Reemplace el modulador ABS como un conjunto cuando esté defectuoso.
- Tenga cuidado de no dañar el sensor de velocidad de la rueda y el anillo pulsador al quitar e instalar la rueda.
- Los siguientes códigos de color se utilizan en esta sección.

Azul = Negro	Bu = Azul	O = Naranja	R = rojo	W = Blanco
BR = Marrón	G = Verde	P = rosa	V = Violeta	Y = amarillo

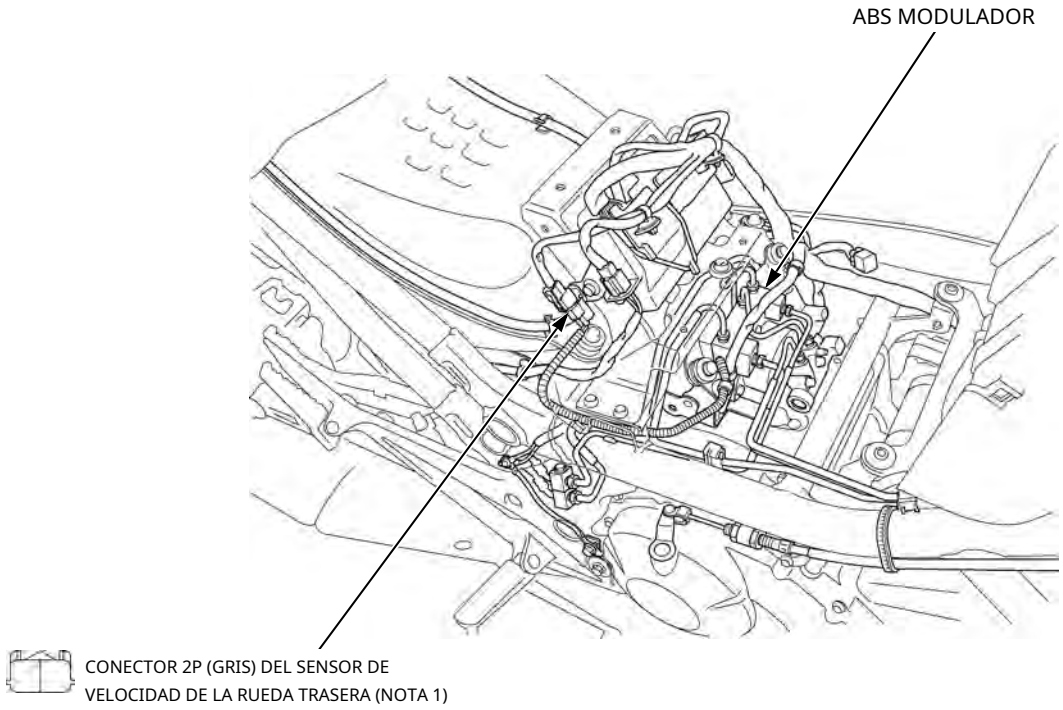
VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón	4	8	32 (3.3, 24)	
Tuerca de unión del tubo de freno	14	10	14 (1.4, 10)	Aplique líquido de frenos a las roscas y la superficie deslizante.
Perno de montaje PCV	2	6	12 (1.2, 9)	
Perno de montaje de la válvula de retardo	2	6	12 (1.2, 9)	

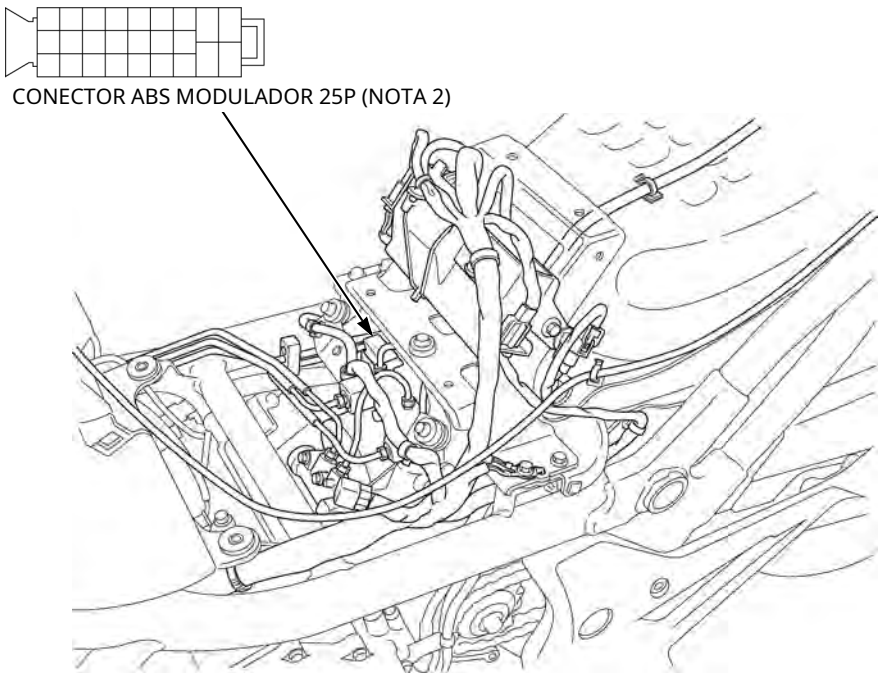
UBICACIONES DE LOS CONECTORES DEL ABS

NOTA 1: Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700XA/XD) (página 2-14). NOTA

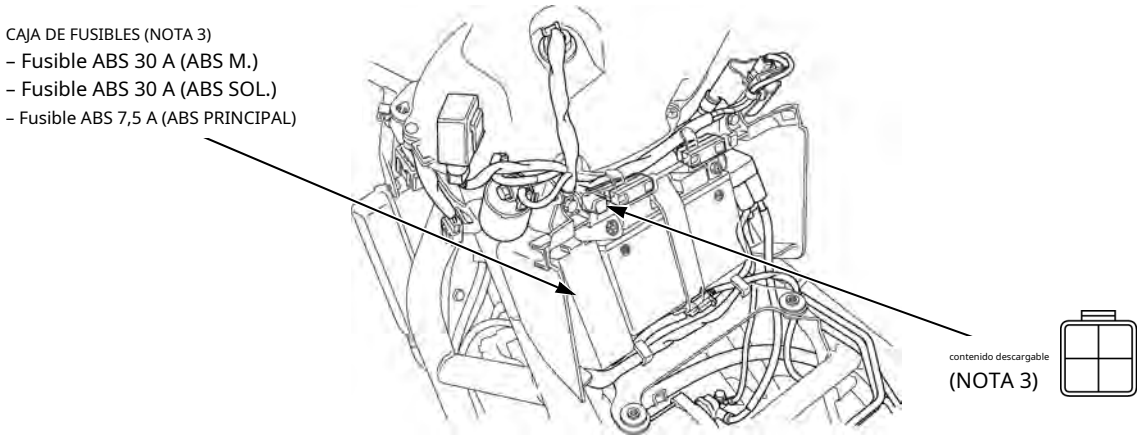
1: Retire la cubierta protectora/lateral (NC700SA/SD) (página 2-15).



NOTA 2: Retire la caja portaequipajes (página 2-19).



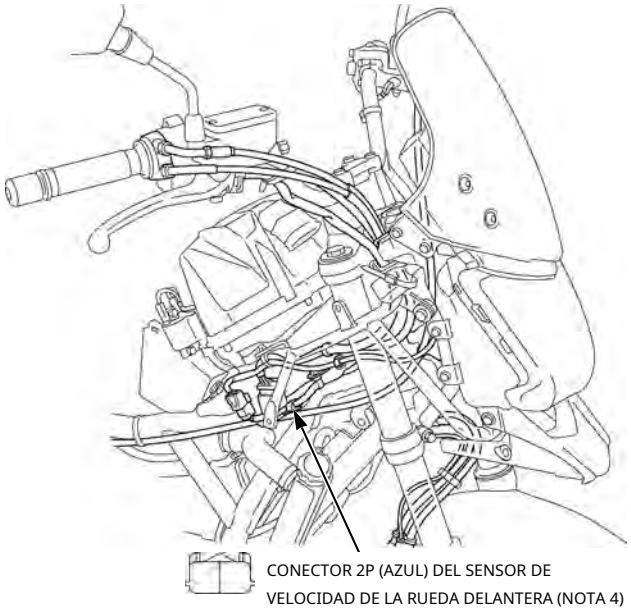
NOTA 3: Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).



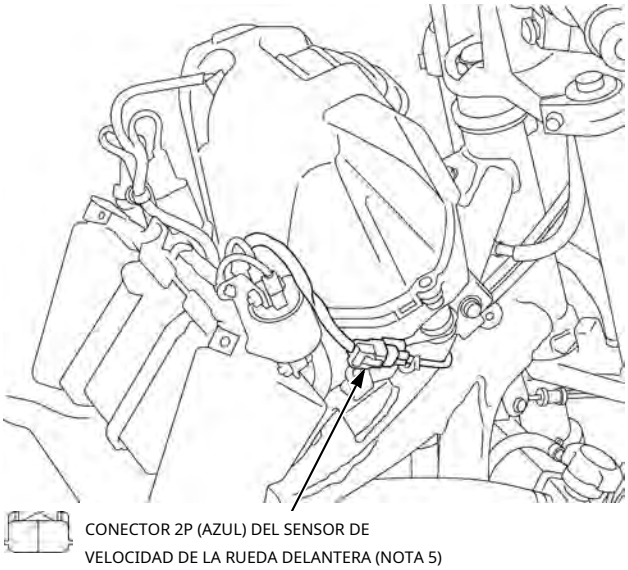
NOTA 4: Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700XA/XD) (página 2-14).

NOTA 5: Retire la cubierta lateral (NC700SA/SD) (página 2-13).

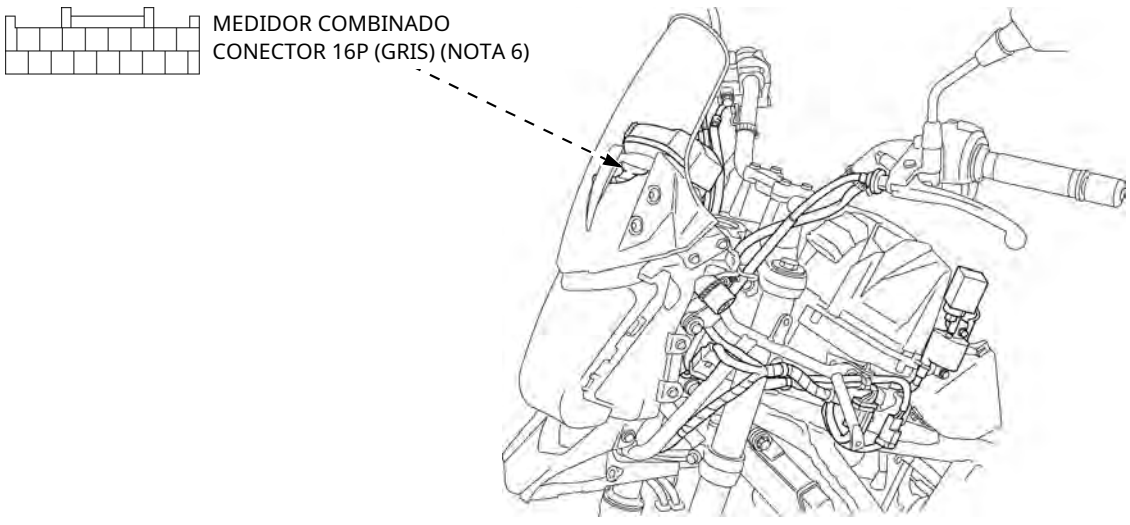
NC700XA/XD:



NC700SA/SD:



NOTA 6: Retire el parabrisas (página 2-23).



INFORMACIÓN DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL ABS

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

RESUMEN DEL SISTEMA DE AUTODIAGNÓSTICO PRE-ARRANQUE ABS

El sistema de autodiagnóstico previo al arranque del ABS diagnostica el sistema eléctrico así como el estado de funcionamiento del modulador. Cuando hay alguna anomalía, el problema y la pieza asociada pueden detectarse leyendo el código del problema.

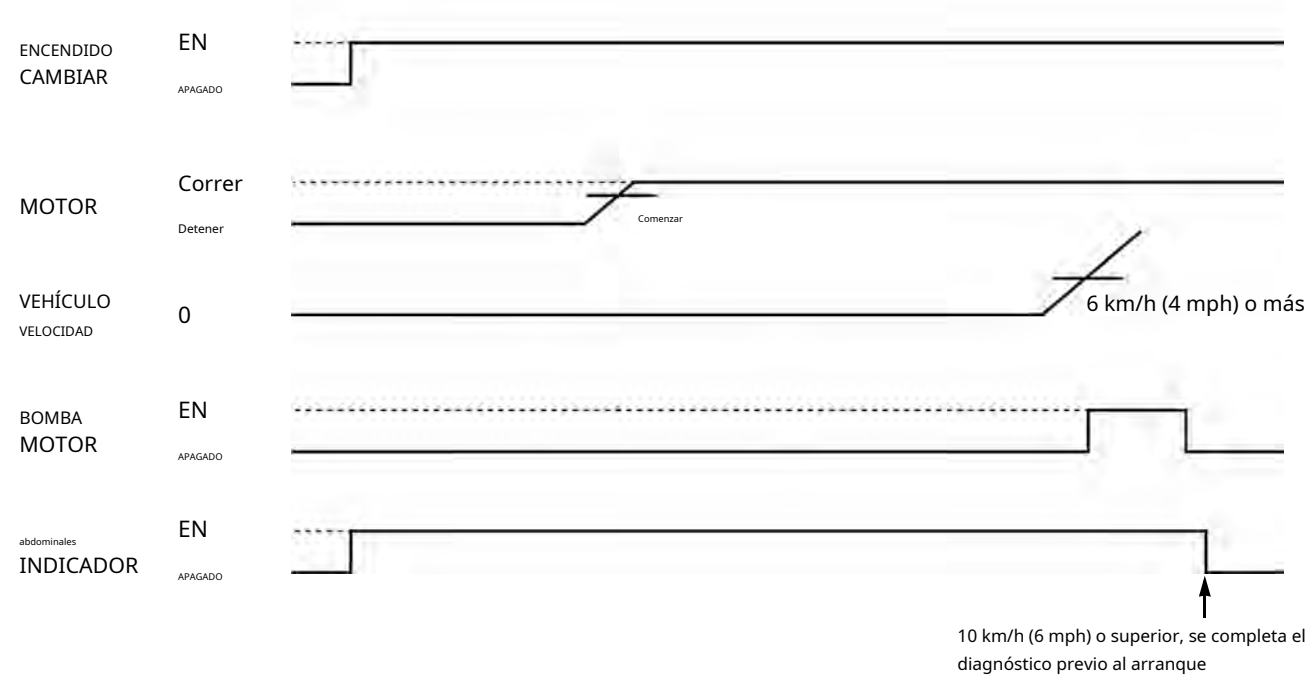
Cuando la motocicleta está en marcha, las señales de pulso generadas en el sensor de velocidad de la rueda delantera/trasera se envían a la unidad de control del ABS. Cuando la unidad de control del ABS detecta que la velocidad del vehículo alcanza los 6 km/h (4 mph), el motor de la bomba se acciona temporalmente para comprobar si el sistema ABS funciona con normalidad. Si el sistema es normal, el autodiagnóstico previo al arranque se completa cuando la velocidad del vehículo alcanza los 10 km/h (6 mph) aproximadamente.

Si se detecta un problema, el indicador ABS parpadea o se enciende y permanece encendido para notificar al conductor del problema. El autodiagnóstico también se realiza con la motocicleta en marcha y el indicador ABS parpadea cuando se detecta un problema.

Cuando el indicador ABS parpadea, la causa del problema puede identificarse recuperando el código del problema siguiendo el procedimiento de recuperación especificado (página 20-8).

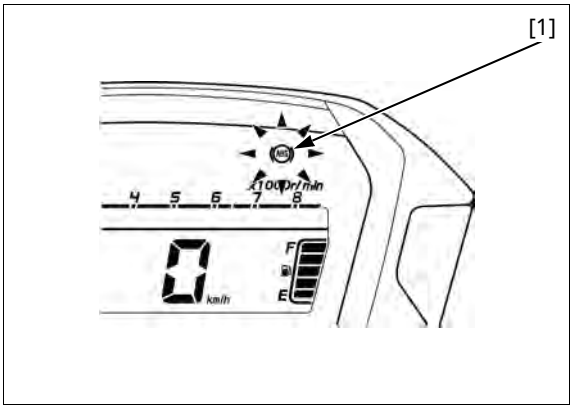
Si el indicador del ABS no se enciende cuando el interruptor de encendido está en la posición ON, o el indicador del ABS permanece encendido después de completar el procedimiento de autodiagnóstico previo al arranque, es posible que el indicador del ABS esté defectuoso. Siga la solución de problemas (página 20-12).

Pre-inicio de autodiagnóstico cuando sea normal:



PROCEDIMIENTO DE AUTODIAGNÓSTICO PREVIO AL INICIO

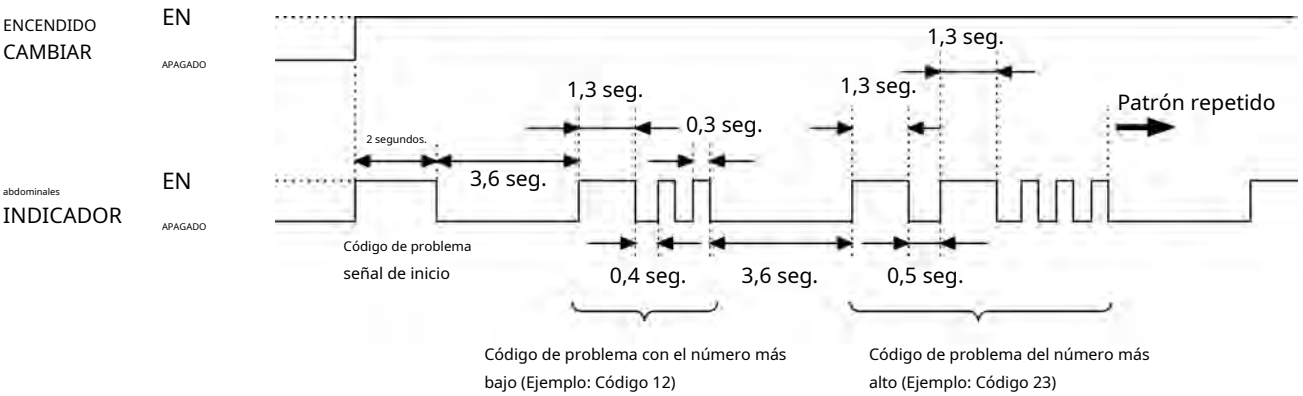
1. Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor a " ".
2. Asegúrese de que se encienda el indicador ABS [1].
3. Arranque el motor.
4. Conduzca la motocicleta y aumente la velocidad del vehículo a aproximadamente 10 km/h (6 mph).
5. El ABS es normal si el indicador ABS se apaga.



PATRÓN DE INDICACIÓN DE CÓDIGO DE PROBLEMA

NOTE:

- El indicador ABS denota los códigos de problema del 11 al 81. El indicador ABS tiene dos tipos de parpadeos, un parpadeo largo y un parpadeo corto. El parpadeo largo dura 1,3 segundos, el parpadeo corto dura 0,3 segundos. Cuando ocurren dos parpadeos largos y tres parpadeos cortos, ese código de problema es 23 (dos parpadeos largos = 20 parpadeos, tres parpadeos cortos = 3 parpadeos). Luego, vaya a la solución de problemas y vea el código de problema 23.
- Cuando la unidad de control del ABS almacena algunos códigos de problemas, el indicador del ABS muestra los códigos de problemas en el orden del número más bajo al número más alto. Por ejemplo, cuando el indicador ABS indica el código 12, luego indica el código 23, han ocurrido dos fallas.



Cuando el código del problema no está almacenado:



LECTURA DEL CÓDIGO DE PROBLEMA

NOTE:

- El indicador ABS indica el código del problema al parpadear un número específico de veces.
- El código de problema no se borra girando el interruptor de encendido a la posición OFF mientras se emite el código de problema. Tenga en cuenta que volver a encender el interruptor de encendido no indica el código del problema. Para volver a mostrar el código del problema, repita los procedimientos de recuperación del código del problema desde el principio.
- Asegúrese de tomar nota de los códigos del problema de recuperación.
- Después de la solución de problemas de diagnóstico, borre los códigos del problema y realice el autodiagnóstico previo al arranque para asegurarse de que no haya ningún problema en el indicador del ABS (el indicador funciona normalmente).
- No aplique el freno delantero o trasero durante la recuperación.

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor a " ".
Arranque el motor y realice una prueba de manejo de la motocicleta a más de 10 km/h (6 mph). Si el indicador ABS parpadea o permanece encendido, siga los pasos que se describen a continuación:

1. Apague el interruptor de encendido. Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6). Retire el DLC [1] de la caja de la batería. Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial. **Conexión: Marrón – Verde**

HERRAMIENTA:

Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**



2. Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor a " ".

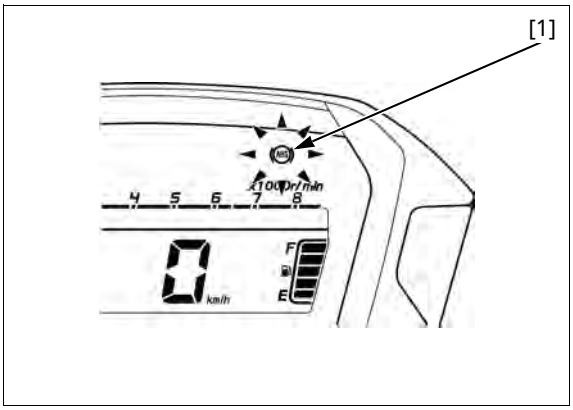
   El indicador ABS [1] debe encenderse durante 2 segundos (señal de inicio) (luego se apaga durante 3,6 segundos) y comienza la indicación del código de problema.

3. El código de problema se indica por el número de veces que parpadea el indicador ABS.

   Si el código de problema no se almacena, el indicador ABS permanece encendido.

4. Apague el interruptor de encendido y retire la herramienta especial del DLC.

   Instale el DLC en la caja de la batería. Instale la tapa de mantenimiento (página 21-6).



BORRAR CÓDIGO DE PROBLEMA

1. Apague el interruptor de encendido. Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6). Retire el DLC [1] de la caja de la batería. Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial. **Conexión: Marrón – Verde**

HERRAMIENTA:

Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**



2. Coloque el interruptor de encendido en la posición ON y el interruptor de parada del motor en " " mientras aprieta la palanca del freno. El indicador del ABS debe encenderse durante 2 segundos y apagarse.

3. Suelte la palanca del freno inmediatamente después de que se apague el indicador ABS. El indicador ABS debe encenderse.

4. Apriete la palanca del freno inmediatamente después de que se encienda el indicador ABS. El indicador ABS debe apagarse.

5. Suelte la palanca del freno inmediatamente después de que se apague el indicador ABS.

   Cuando se completa el borrado del código, el indicador ABS parpadea 2 veces y permanece encendido.

   Si el indicador ABS no parpadea 2 veces, los datos no se han borrado, así que inténtelo de nuevo.

   Si el indicador del ABS parpadea 2 veces y parpadea, sistema ABS defectuoso, vaya a solución de problemas del ABS (página 20-10)

6. Apague el interruptor de encendido y retire la herramienta especial del DLC.

   Instale el DLC en la caja de la batería.

   Instale la tapa de mantenimiento (página 21-6).

ÍNDICE DE CÓDIGOS DE PROBLEMAS DEL INDICADOR DEL ABS

NOTE:

- El indicador ABS podría parpadear en los siguientes casos. Corrija la pieza defectuosa.
  - Presión de los neumáticos incorrecta.
  - Se instalaron neumáticos no recomendados para la motocicleta (tamaño de neumático incorrecto).
  - Deformación de la rueda o neumático.
- El indicador ABS puede parpadear mientras conduce en las siguientes condiciones. Esta es una falla temporal. Asegúrese de borrar el código de problema (página 20-9).
  Luego, realice una prueba de manejo de la motocicleta por encima de 10 km/h (6 mph) y verifique el código del problema recuperando el sistema de autodiagnóstico (página 20-8).
  Pregúntele al conductor detalladamente las condiciones de conducción cuando lleve la motocicleta para su inspección.
  - La motocicleta ha circulado continuamente por carreteras con baches.
  - La rueda delantera deja mucho tiempo el suelo al andar (caballito).
  - Solo gira la rueda delantera o trasera.
  - El ABS funciona continuamente.
  - La unidad de control ABS ha sido perturbada por una onda de radio extremadamente potente (interferencia electromagnética).

Problema Código	Fallo de función	Detección A	Detección B	Síntoma/función a prueba de fallas	Referirse a
–	• Línea de entrada de voltaje del modulador ABS • Cables relacionados con el indicador • Velocímetro • Modulador ABS • Fusible ABS 7,5 A (ABS PRINCIPAL)			• El indicador ABS nunca se enciende en absoluto	20-12
				• El indicador ABS permanece ENCENDIDO en todo	20-13
11	Mal funcionamiento del circuito del sensor de velocidad de la rueda delantera • Sensor de velocidad de la rueda o cables relacionados	O	O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-15
13	Mal funcionamiento del sensor de velocidad de la rueda trasera • Sensor de velocidad de la rueda o cables relacionados	O	O		20-17
12	Mal funcionamiento del circuito del sensor de velocidad de la rueda delantera • Sensor de velocidad de la rueda o cables relacionados • Interferencia electromagnetica		O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-15
14	Mal funcionamiento del sensor de velocidad de la rueda trasera • Sensor de velocidad de la rueda, anillo pulsador o cables relacionados • Interferencia electromagnetica		O		20-17
21	Anillo pulsador delantero • Anillo pulsador o cables relacionados		O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-15
23	Anillo pulsador trasero • Anillo pulsador o cables relacionados		O		20-17
31 32 33 34 37 38	Mal funcionamiento de la válvula solenoide (modulador ABS)	O	O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-19
41	Bloqueo de rueda delantera • Condiciones de conducción		O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-15
42	Bloqueo de rueda delantera (Wheelie) • Condiciones de conducción		O		
43	Bloqueo de rueda trasera • Condiciones de conducción		O		20-17
51	Bloqueo de motor • Motor de bomba (modulador ABS) o cables relacionados • Fusible ABS 30 A (ABS M.)	O	O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-20
52	Motor atascado • Motor de bomba (modulador ABS) o cables relacionados • Fusible ABS 30 A (ABS M.)	O	O		
53	Motor atascado • Motor de bomba (modulador ABS) o cables relacionados • Fusible ABS 30 A (ABS M.)	O	O		
54	Mal funcionamiento del relé de seguridad • Relé a prueba de fallas (modulador ABS) o cables relacionados • Fusible ABS 30 A (ABS SOL.)	O	O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-21

Problema Código	Fallo de función	Detección		Síntoma/función a prueba de fallas	Referirse a
		A	B		
61	Circuito de alimentación/bajo voltaje • Voltaje de entrada (demasiado bajo) • Fusible ABS 7,5 A (ABS PRINCIPAL)	O	O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-22
62	Circuito de alimentación/Sobrevoltaje • Voltaje de entrada (demasiado alto)	O	O	• Detiene el funcionamiento del ABS	
71	mal funcionamiento de los neumáticos • Tamaño de llanta		O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-24
81	centralita ABS • Malfuncionamiento centralita ABS (modulador ABS)	O	O	• Detiene el funcionamiento del ABS	20-24

(A) Autodiagnóstico previo al inicio (página 20-7)

(B) Autodiagnóstico ordinario: diagnóstico con la motocicleta en marcha (después del autodiagnóstico previo al arranque)

CIRCUITO INDICADOR ABS
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

EL INDICADOR DEL ABS NO SE ENCIENDE (cuando el interruptor de encendido está en la posición ON)

1. Inspección de la línea de alimentación/tierra del medidor combinado

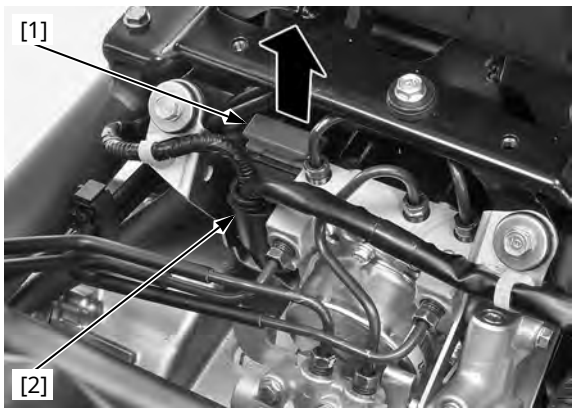
Compruebe las líneas de alimentación y tierra del medidor combinado (página 22-10).

¿Los cables son normales? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto en cables relacionados

2. Inspección de funcionamiento del indicador

Tire hacia arriba de la palanca de bloqueo [1] y desconecte el conector 25P del modulador ABS [2].



Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor a " ".

Compruebe el indicador ABS.

¿Se enciende el indicador ABS? **SÍ**

– Modulador ABS defectuoso

NO – VAYA AL PASO 3.

3. Inspección de cortocircuito de la línea de señal del indicador

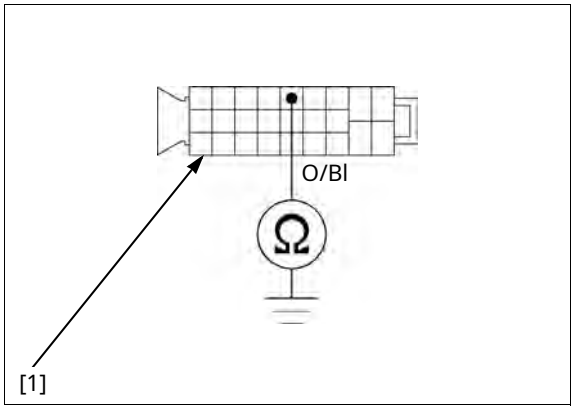
Apague el interruptor de encendido.

Verifique la continuidad entre el conector 25P del modulador ABS [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Naranja/negro – Tierra

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**



¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable naranja/negro

NO – Medidor combinado defectuoso

EL INDICADOR DEL ABS PERMANECE ENCENDIDO (El indicador no se apaga cuando la motocicleta está en marcha, el código de problema no se indica mediante el procedimiento de recuperación)

1. Inspección de cortocircuito de la línea de verificación de servicio Desconecte el conector 25P del modulador ABS [1].

Compruebe si hay continuidad entre el conector 25P del modulador ABS del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Marrón – Tierra

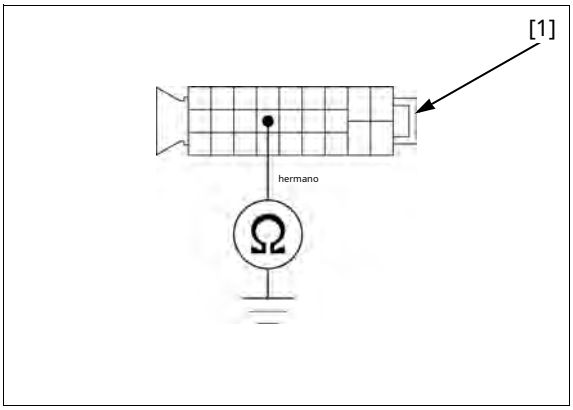
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable marrón

NO – VAYA AL PASO 2.



2. Inspección de funcionamiento del indicador

Con el conector conectado, el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del arnés de cables y tierra con un cable de puente [2].

Conexión: Naranja/negro – Tierra

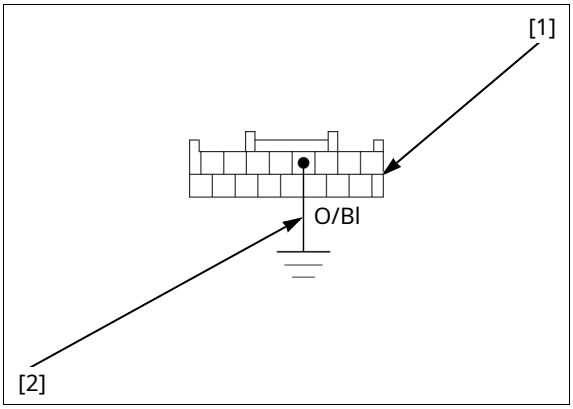
Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor a " ".

Compruebe el indicador ABS.

¿Se apaga?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Medidor combinado defectuoso



3. Inspección del circuito abierto de la línea de señal del indicador

Apague el interruptor de encendido.

Retire el cable puente del conector 16P (gris) del medidor combinado.

Cortocircuite el conector 25P del modulador ABS [1] del lado del mazo de cables y conecte a tierra con un cable de puente [2].

Conexión: Naranja/negro – Tierra

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

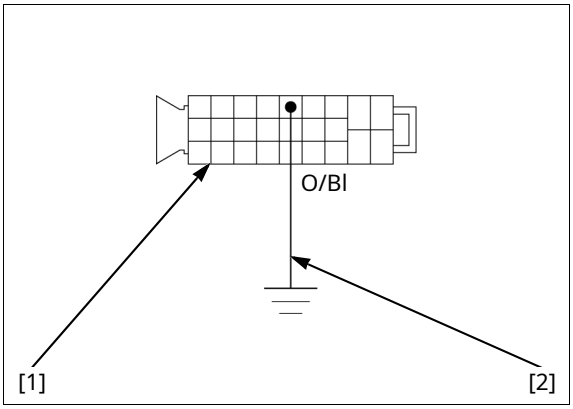
Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor a " ".

Compruebe el indicador ABS.

¿Se apaga?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en cable naranja/negro



4. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra lógica

Apague el interruptor de encendido.

Retire el cable puente del conector 25P del modulador ABS [1].

Compruebe si hay continuidad entre el conector 25P del modulador ABS del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Verde/amarillo – Tierra

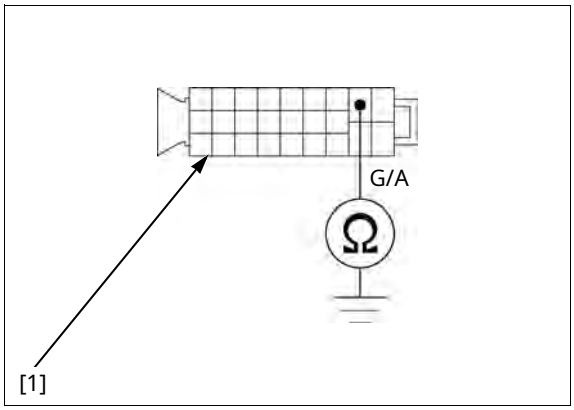
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en cable verde/amarillo



5. Inspección de fusibles

Compruebe si el fusible del ABS de 7,5 A (ABS PRINCIPAL) [1] en la caja de fusibles está fundido.

¿Está fundido el fusible? **SÍ** VAYA AL PASO 6.

NO – VAYA AL PASO 7.



6. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada de energía

Con el fusible del ABS de 7,5 A (ABS PRINCIPAL) retirado, verifique la continuidad entre el conector 25P del modulador del ABS [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rojo/negro – Tierra

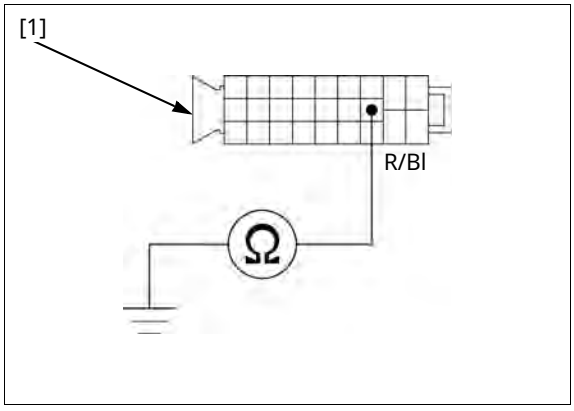
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable rojo/negro. Reemplace el fusible del ABS de 7,5 A (ABS PRINCIPAL) por uno nuevo y vuelva a verificar.

NO – Fallo intermitente. Reemplace el fusible del ABS 7,5 A (ABS PRINCIPAL) con uno nuevo y vuelva a comprobar.



7. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada de energía

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Mida el voltaje entre el conector 25P del modulador ABS [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rojo/negro (+) – Tierra (–)
Estándar: Voltaje de la batería

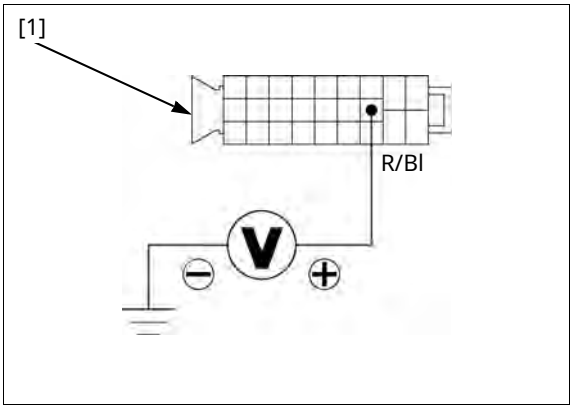
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Existe el voltaje estándar? **SÍ**

– Modulador ABS defectuoso.

NO – Circuito abierto en cable rojo/negro entre el conector 25P del modulador ABS y el interruptor de encendido



RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL ABS

NOTE:

- Realice la inspección con el interruptor de encendido en la posición APAGADO, a menos que se especifique lo contrario.
- Consulte las ubicaciones de los conectores del ABS (página 20-5).
- Todos los diagramas de conectores en la solución de problemas se ven desde el lado del terminal.
- Utilice una batería totalmente cargada. No diagnostique con un cargador conectado a la batería.
- Cuando se detecte que el conjunto del modulador del ABS está defectuoso, vuelva a revisar detenidamente el mazo de cables y las conexiones del conector antes de reemplazarlo.
- Después de la solución de problemas de diagnóstico, borre el código del problema (página 20-9), luego realice una prueba de manejo de la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph) y verifique el otro código de problema recuperando el sistema de autodiagnóstico (página 20-8).
- Antes de iniciar el diagnóstico y solución de problemas, verifique el circuito indicador del ABS (página 20-12).

CÓDIGO DE PROBLEMA 11, 12, 21, 41 o 42 (Sensor de velocidad de la rueda delantera/Anillo pulsador delantero/Bloqueo de la rueda delantera)

NOTE:

- El indicador del ABS puede parpadear en condiciones o conducción inusuales (página 20-10). Esta es una falla temporal. Borre el código de problema (página 20-9), luego realice una prueba de manejo de la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph) y verifique el código de problema recuperando el sistema de autodiagnóstico (página 20-8).
- Si se indica el código de problema 41, compruebe si hay arrastre en el freno delantero.

1. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad

Mida el espacio de aire entre el sensor de velocidad y el anillo pulsador (página 20-24).

¿Es correcto el entrehierro? **SÍ** VAYA AL PASO 2.

NO – Verifique cada pieza en busca de deformaciones y holguras y corríjalas en consecuencia. Vuelva a comprobar el espacio de aire.

2. Inspección del estado del sensor de velocidad

Inspeccione el área alrededor del sensor de velocidad:

Verifique que haya hierro u otros depósitos magnéticos entre el anillo pulsador [1] y el sensor de velocidad de la rueda [2], y las ranuras del anillo pulsador para ver si hay obstrucciones.

Compruebe el estado de instalación del anillo pulsador o el sensor de velocidad de la rueda para ver si están flojos.

Compruebe si el anillo del pulsador y la punta del sensor están deformados o dañados (p. ej., dientes del anillo del pulsador astillados).



¿Están el sensor y el anillo pulsador en buenas condiciones?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

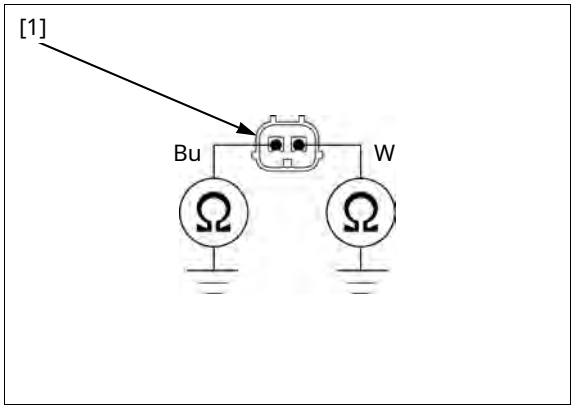
NO – Retire cualquier depósito. Instale correctamente o reemplace la pieza defectuosa.

3. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera (en el lado del sensor)

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 2P (azul) del sensor de velocidad de la rueda delantera [1].

Verifique la continuidad entre cada terminal del conector 2P (azul) del sensor de velocidad de la rueda delantera del lado del sensor y masa.

Conexión: Azul – Tierra
Blanco – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – Sensor de velocidad de la rueda delantera defectuoso

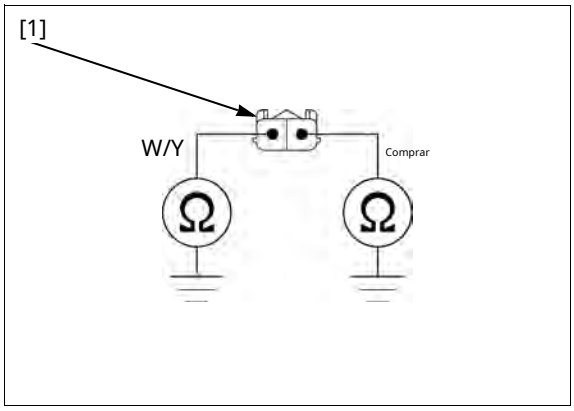
NO – VAYA AL PASO 4.

4. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera (en el lado del mazo de cables)

Desconectar el conector 25P del modulador ABS.

Compruebe la continuidad entre cada terminal del conector 2P (azul) del sensor de velocidad de la rueda delantera del lado del mazo de cables [1] y masa.

Conexión: Azul/amarillo – Tierra
Blanco/amarillo – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en cable azul/amarillo
• Cortocircuito en cable blanco/amarillo

NO – VAYA AL PASO 5.

5. Inspección del circuito abierto de la línea del sensor de velocidad

Cortocircuite los terminales del conector 25P del modulador ABS [1] del lado del mazo de cables con un cable de puente [2].

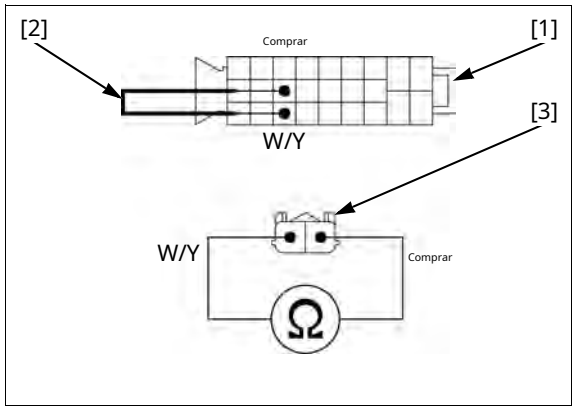
Conexión: Azul/amarillo – Blanco/amarillo

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 2P (azul) del sensor de velocidad de la rueda delantera del lado del mazo de cables [3].

Conexión: Azul/amarillo – Blanco/amarillo



¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

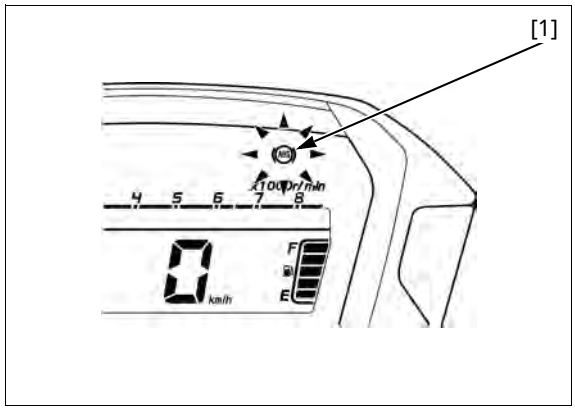
NO – Circuito abierto en cable azul/amarillo o blanco/amarillo

6. Reproducción de fallas con un nuevo sensor de velocidad

Reemplace el sensor de velocidad de la rueda delantera por uno nuevo (página 20-25).
Conectar los conectores 25P del modulador ABS y del sensor de velocidad de la rueda delantera 2P (Azul).

Borre el código del problema (página 20-9).
Pruebe la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph). Recupere el código del problema (página 20-8) y vuelva a verificar el indicador del ABS [1].

¿El indicador ABS indica el código "11, 12, 21, 41 o 42"?



SÍ – Modulador ABS defectuoso.

NO – Sensor de velocidad de la rueda retirado defectuoso

CÓDIGO DE PROBLEMA 13, 14, 23 o 43 (Sensor de velocidad de la rueda trasera/Anillo pulsador trasero/ Bloqueo de la rueda trasera)

NOTE:

- El indicador del ABS puede parpadear en condiciones o conducción inusuales (página 20-10). Esta es una falla temporal. Borre el código de problema (página 20-9), luego realice una prueba de manejo de la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph) y verifique el código de problema recuperando el sistema de autodiagnóstico (página 20-8).
- Si se indica el código de problema 43, verifique si hay arrastre en el freno trasero.

1. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad

Mida el espacio de aire entre el sensor de velocidad y el anillo pulsador (página 20-24).

¿Es correcto el entrehierro?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Verifique cada pieza en busca de deformaciones y holguras y corríjalas en consecuencia. Vuelva a comprobar el espacio de aire.

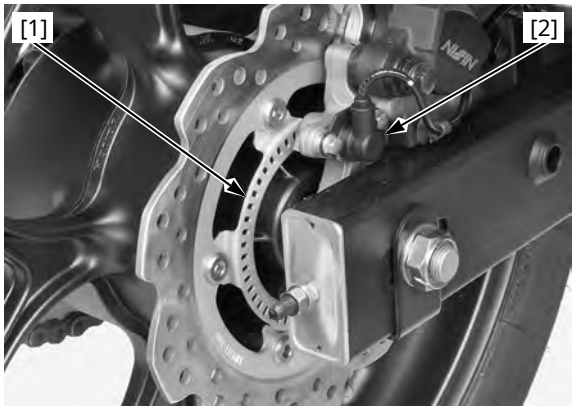
2. Inspección del estado del sensor de velocidad

Inspeccione el área alrededor del sensor de velocidad:

Verifique que haya hierro u otros depósitos magnéticos entre el anillo pulsador [1] y el sensor de velocidad de la rueda [2], y las ranuras del anillo pulsador para ver si hay obstrucciones.

Compruebe el estado de instalación del anillo pulsador o el sensor de velocidad de la rueda para ver si están flojos.

Compruebe si el anillo del pulsador y la punta del sensor están deformados o dañados (p. ej., dientes del anillo del pulsador astillados).



¿Están el sensor y el anillo pulsador en buenas condiciones?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

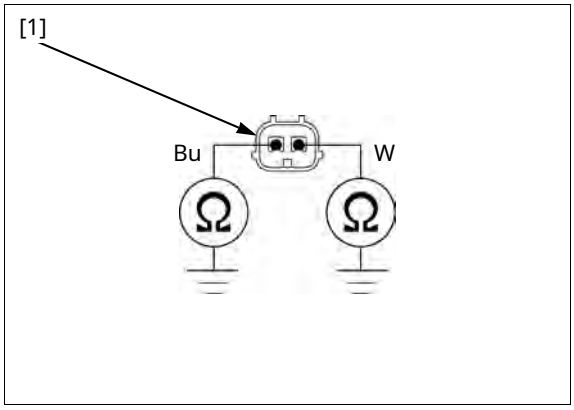
NO – Retire cualquier depósito. Instale correctamente o reemplace la pieza defectuosa.

3. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de velocidad de la rueda trasera (en el lado del sensor)

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 2P (gris) del sensor de velocidad de la rueda trasera [1].

Verifique la continuidad entre cada terminal del conector 2P (gris) del sensor de velocidad de la rueda trasera del lado del sensor y masa.

Conexión: Azul – Tierra
Blanco – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – Sensor de velocidad de la rueda trasera defectuoso

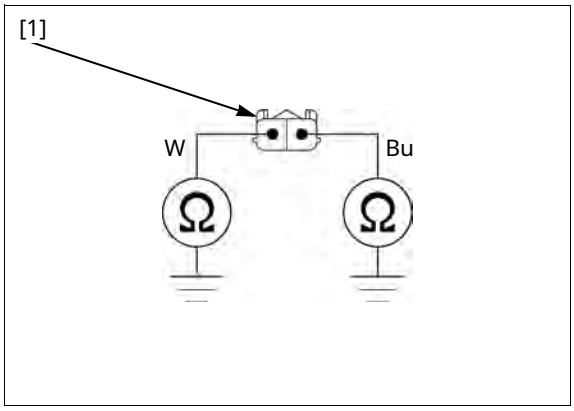
NO – VAYA AL PASO 4.

4. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de velocidad de la rueda trasera (en el lado del mazo de cables)

Desconectar el conector 25P del modulador ABS.

Compruebe la continuidad entre cada terminal del conector 2P (gris) del sensor de velocidad de la rueda trasera del lado del mazo de cables [1] y masa.

Conexión: Azul – Tierra
Blanco – Tierra



¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en cable Azul
• Cortocircuito en cable Blanco

NO – VAYA AL PASO 5.

5. Inspección del circuito abierto de la línea del sensor de velocidad

Cortocircuite los terminales del conector 25P del modulador ABS [1] del lado del mazo de cables con un cable de puente [2].

Conexión: Azul – Blanco

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

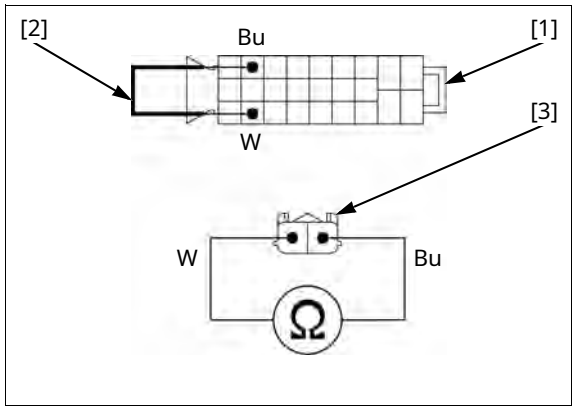
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 2P (gris) del sensor de velocidad de la rueda trasera del lado del mazo de cables [3].

Conexión: Azul – Blanco

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 6.

NO – Circuito abierto en cable azul o blanco



6. Reproducción de fallas con un nuevo sensor de velocidad

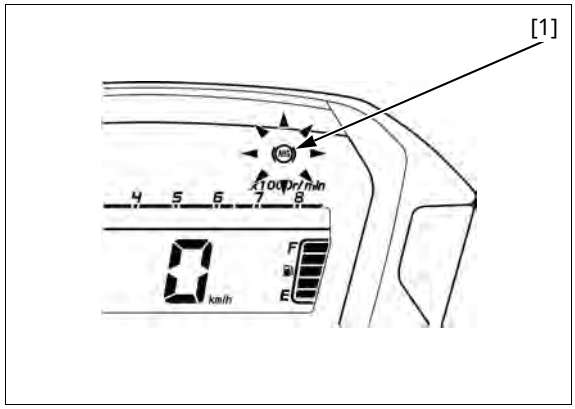
Reemplace el sensor de velocidad de la rueda trasera por uno nuevo (página 20-26).
Conectar los conectores 25P del modulador ABS y del sensor de velocidad de la rueda trasera 2P (Gris).

Borre el código del problema (página 20-9).
Pruebe la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph). Recupere el código del problema (página 20-8) y vuelva a verificar el indicador del ABS [1].

¿El indicador ABS indica el código "13, 14, 23 o 43"?

SÍ – Modulador ABS defectuoso

NO – Sensor de velocidad de la rueda retirado defectuoso



CÓDIGO DE PROBLEMA 31, 32, 33, 34, 37 o 38 (válvula solenoide)

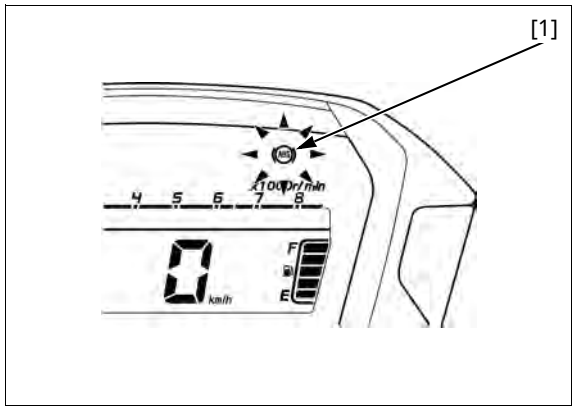
1. Reproducción fallida

Borre el código del problema (página 20-9).
Pruebe la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph). Recupere el código del problema (página 20-8) y vuelva a verificar el indicador del ABS [1].

¿El indicador ABS indica el código "31, 32, 33, 34, 37 o 38"?

SÍ – Modulador ABS defectuoso

NO – La válvula solenoide es normal (falla intermitente).



CÓDIGO DE PROBLEMA 51, 52 o 53 (Motor de bomba)

1. Inspección de fusibles

Compruebe si el fusible ABS 30 A (ABS M.) [1] en la caja de fusibles está fundido.

¿Está fundido el fusible? **SÍ** – VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 3.



2. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada de potencia del motor

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 25P del modulador ABS [1].

Compruebe si hay continuidad entre el conector 25P del modulador ABS del lado del mazo de cables y tierra.

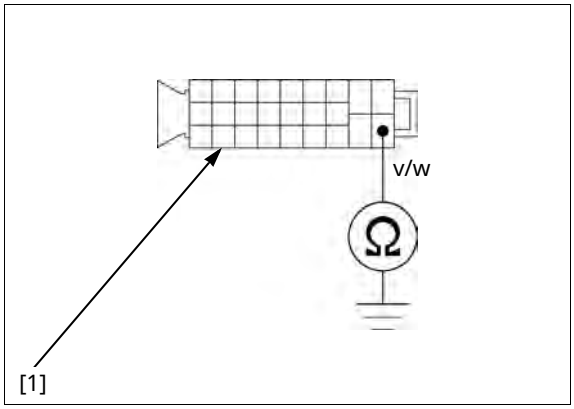
Conexión: Violeta/blanco – Tierra

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable violeta/blanco

NO – Fallo intermitente. Sustituya el fusible ABS 30 A (ABS M.) por uno nuevo y vuelva a comprobar.



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada de potencia del motor

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 25P del modulador ABS [1].

Mida el voltaje entre el conector 25P del modulador ABS del lado del mazo de cables y tierra.

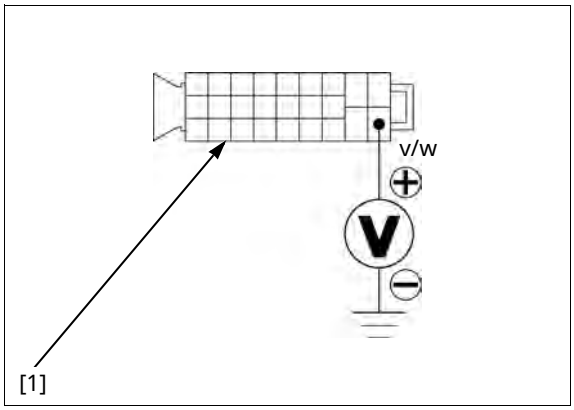
Conexión: Violeta/blanco (+) – Tierra (–)
Estándar: Tensión de batería

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Existe el voltaje estándar? **SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en el cable Violeta/blanco o Negro entre la batería y el conector 25P del modulador ABS



4. Reproducción fallida

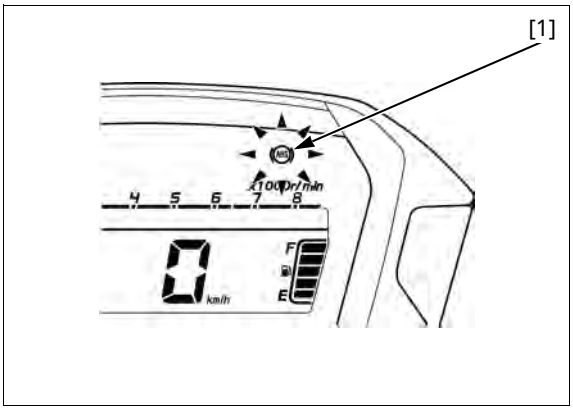
Conectar el conector 25P del modulador ABS.

Borre el código del problema (página 20-9).
Pruebe la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph). Recupere el código del problema (página 20-8) y vuelva a verificar el indicador del ABS [1].

¿El indicador ABS indica el código "51, 52 o 53"?

SÍ – Modulador ABS defectuoso

NO – El motor de la bomba es normal (falla intermitente).



CÓDIGO DE PROBLEMA 54 (Relé a prueba de fallas)

1. Inspección de fusibles

Compruebe si el fusible ABS 30 A (ABS SOL.) [1] en la caja de fusibles está fundido.

¿Está fundido el fusible?

SÍ VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 3.



2. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada de alimentación del relé

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 25P del modulador ABS [1].

Compruebe si hay continuidad entre el conector 25P del modulador ABS del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/blanco – Tierra

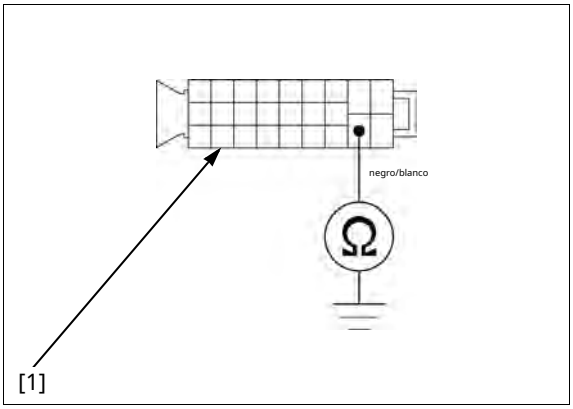
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable negro/blanco

NO – Fallo intermitente. Sustituya el fusible ABS 30 A (ABS SOL.) por uno nuevo y vuelva a comprobar.

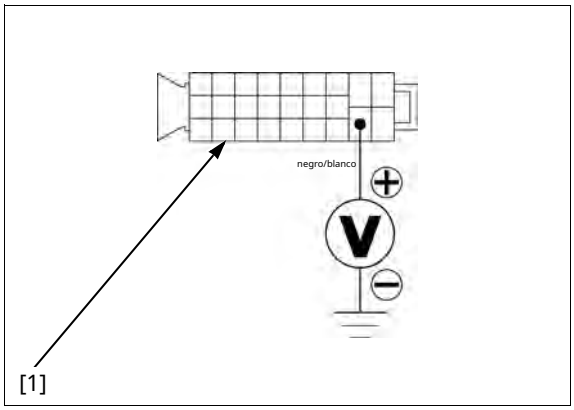


3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada de alimentación del relé

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 25P del modulador ABS [1].

Mida el voltaje entre el conector 25P del modulador ABS del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Negro/blanco (+) – Tierra (–)
Estándar: Voltaje de la batería



HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

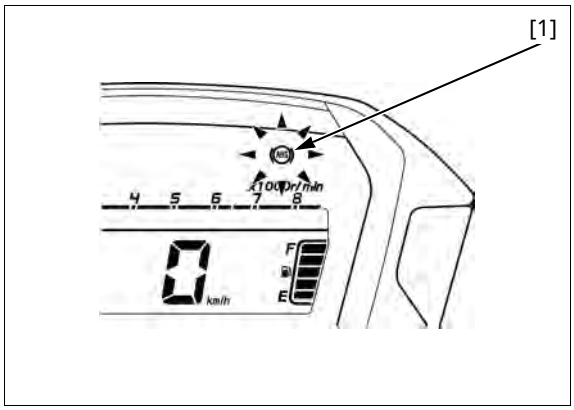
¿Existe el voltaje estándar? **SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en cable Negro/blanco o Negro entre la batería y el conector 25P del modulador ABS

4. Reproducción fallida

Conectar el conector 25P del modulador ABS.
Borre el código del problema (página 20-9).
Pruebe la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph). Recupere el código del problema (página 20-8) y vuelva a verificar el indicador del ABS [1].



¿El indicador ABS indica el código "54"? **SÍ**

– Modulador ABS defectuoso

NO – El relé a prueba de fallas es normal (falla intermitente)

CÓDIGO DE PROBLEMA 61 o 62 (Circuito de alimentación)

1. Inspección de fusibles

Compruebe si el fusible del ABS de 7,5 A (ABS PRINCIPAL) [1] en la caja de fusibles está fundido.



¿Está fundido el fusible? **SÍ** VAYA AL PASO 2.

NO – VAYA AL PASO 3.

2. Inspección de cortocircuito de la línea de entrada de energía

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 25P del modulador ABS [1].

Con el fusible del ABS de 7,5 A (ABS PRINCIPAL) extraído, compruebe la continuidad entre el conector 25P del modulador del ABS del lado del mazo de cables y masa.

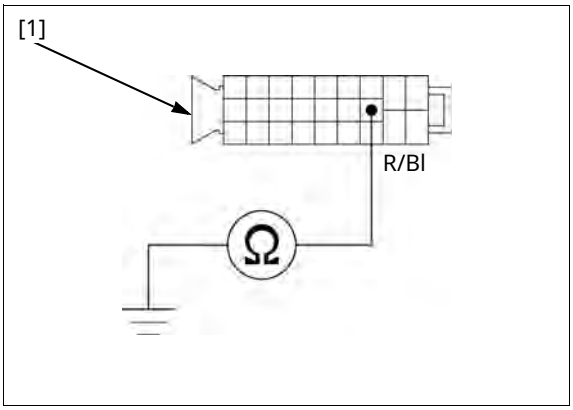
Conexión: Rojo/negro – Tierra

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable rojo/negro

NO – Fallo intermitente. Reemplace el fusible del ABS 7,5 A (ABS PRINCIPAL) con uno nuevo y vuelva a comprobar.



3. Inspección del circuito abierto de la línea de entrada de energía

Apague el interruptor de encendido.
Desconecte el conector 25P del modulador ABS [1].

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

Mida el voltaje entre el conector 25P del modulador ABS del lado del mazo de cables y tierra.

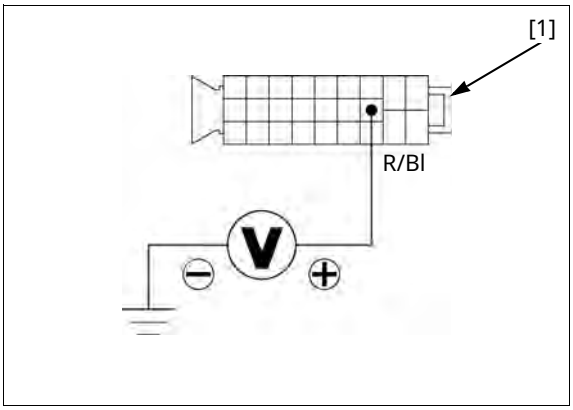
Conexión: Rojo/negro (+) – Tierra (–)
Estándar: Voltaje de la batería

HERRAMIENTA:
sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Existe el voltaje estándar? **SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto en cable rojo/negro entre el conector 25P del modulador ABS y el interruptor de encendido



4. Reproducción fallida

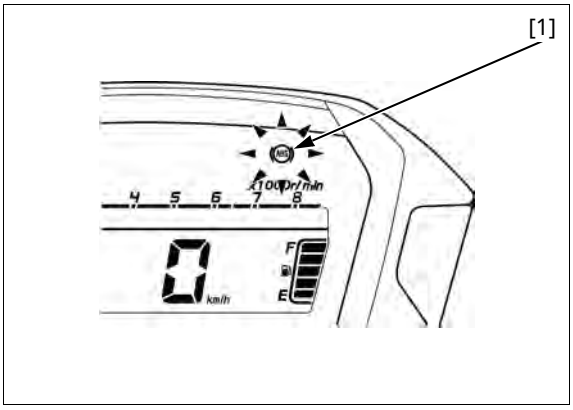
Apague el interruptor de encendido.
Conectar el conector 25P del modulador ABS.

Borre el código del problema (página 20-9).
Pruebe la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph). Recupere el código del problema (página 20-8) y vuelva a verificar el indicador del ABS [1].

¿El indicador ABS indica el código "61 o 62"?

SÍ – Modulador ABS defectuoso

NO – El circuito de alimentación es normal (falla intermitente)



CÓDIGO DE PROBLEMA 71 (Tamaño de la llanta)

NOTE:

• Compruebe lo siguiente y corrija la pieza defectuosa.
- Presión de los neumáticos incorrecta.
- Se instalaron neumáticos no recomendados para la motocicleta (tamaño de neumático incorrecto).
- Deformación de la rueda o neumático.

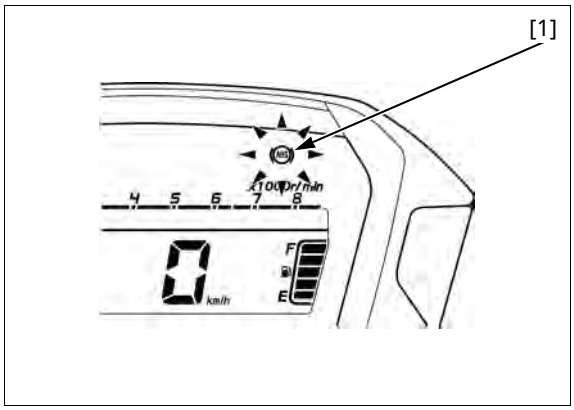
1. Reproducción fallida

Si los elementos anteriores son normales, vuelva a verificar la indicación del código de problema:
Borre el código del problema (página 20-9).
Pruebe la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph). Recupere el código del problema (página 20-8) y vuelva a verificar el indicador del ABS [1].

¿El indicador ABS indica el código "71"? **SÍ**

– Modulador ABS defectuoso

NO – El tamaño de los neumáticos es normal (fallo intermitente)



CÓDIGO DE PROBLEMA 81 (Unidad de control ABS)

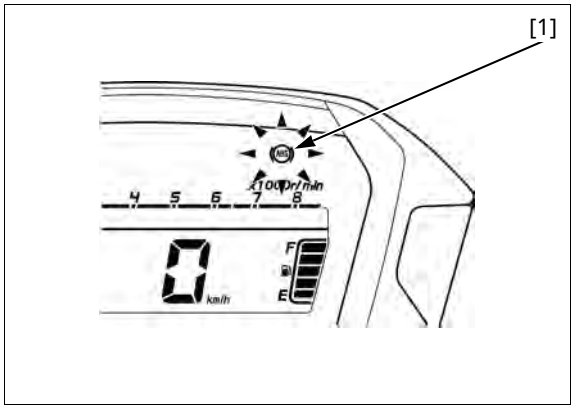
1. Reproducción fallida

Borre el código del problema (página 20-9).
Pruebe la motocicleta a más de 30 km/h (18 mph). Recupere el código del problema (página 20-8) y vuelva a verificar el indicador del ABS [1].

¿El indicador ABS indica el código "81"? **SÍ**

– Modulador ABS defectuoso

NO – La unidad de control ABS es normal (falla intermitente)



SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA

INSPECCIÓN DEL ENTRENAMIENTO DE AIRE

Apoye la motocicleta de forma segura con un polipasto o equivalente y levante la rueda del suelo.

Mida la holgura (entrehierro) entre el sensor y el anillo pulsador en varios puntos girando la rueda lentamente.
Debe estar dentro de las especificaciones.

ESTÁNDAR: 0,54 – 1,14 mm (0,021 – 0,045 pulgadas)



La holgura (entrehierro) no se puede ajustar.
Si no está dentro de las especificaciones, verifique que cada pieza no esté deformada, suelta o dañada.

Compruebe si el sensor de velocidad de la rueda está dañado y reemplácelo si es necesario.

Revise el anillo de impulsos para ver si está deformado o dañado y reemplácelo si es necesario.

– Anillo pulsador delantero (pág. 17-22)
– Anillo pulsador trasero (pág. 18-7)

SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA

REEMPLAZO

NOTE:

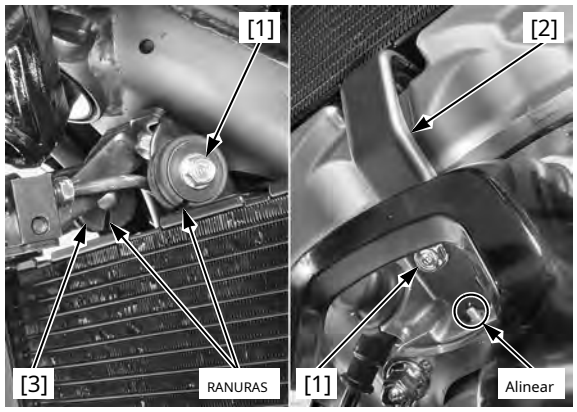
Consulte el procedimiento para la extracción/instalación del anillo pulsador.

– Anillo pulsador delantero (pág. 17-22)
– Anillo pulsador trasero (pág. 18-7)

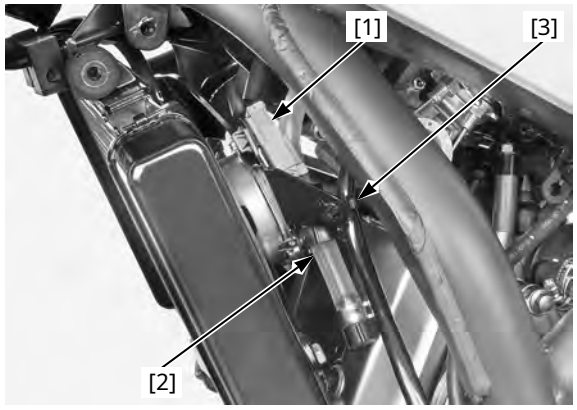
SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA DELANTERA DESMONTAJE/ INSTALACIÓN

Retire los pernos [1] y el soporte inferior del radiador [2].

Suelte el saliente del radiador de la goma de montaje del radiador [3].

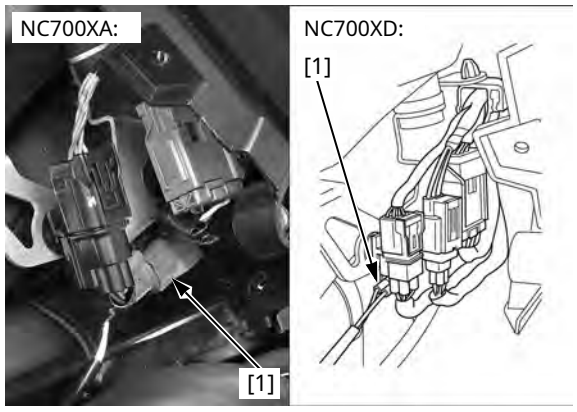


Suelte el conector 3P (gris) del motor del ventilador [1], la manguera de drenaje de la carcasa del filtro de aire [2] y el cable de la bujía [3] del radiador.



NC700XA/XD: Retire la cubierta/cubierta lateral (página 2-14).

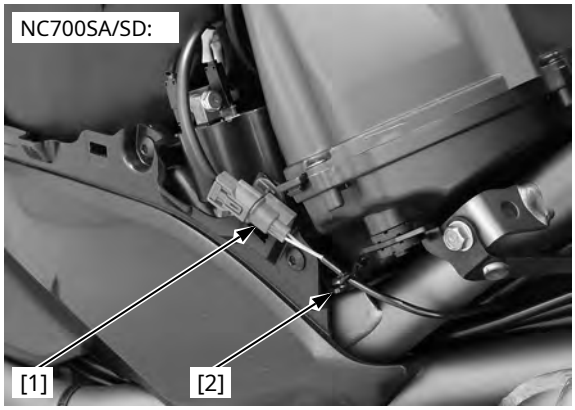
Retire el conector 2P (azul) del sensor de velocidad de la rueda delantera [1] del marco y desconecte el conector.



NC700SA/SD: Retire la cubierta lateral (página 2-13).

Retire el conector 2P (azul) del sensor de velocidad de la rueda delantera [1] de la cubierta lateral y desconecte el conector.

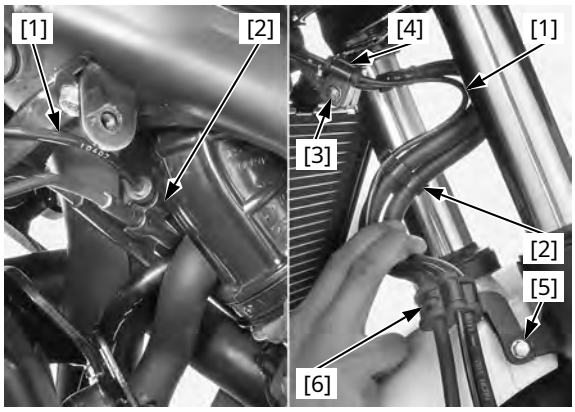
Suelte el cable del sensor de la guía [2].



Suelte el cable del sensor [1] de las abrazaderas [2].

Retire el perno [3] y la abrazadera del cable del sensor de velocidad [4], luego suelte el cable del sensor de velocidad.

Retire el perno [5] y la abrazadera de la manguera del freno [6], luego suelte el cable del sensor de velocidad.



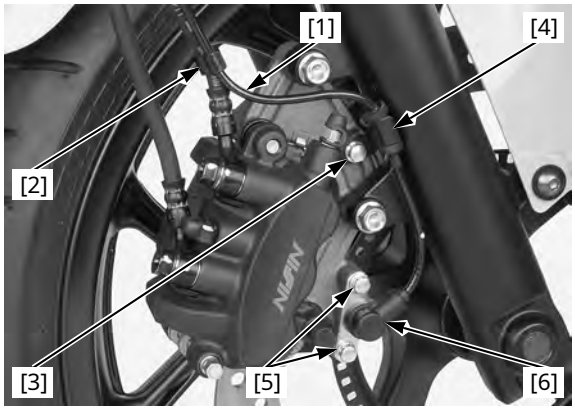
Suelte el cable del sensor [1] de la abrazadera [2].

Retire el perno [3] y la guía del cable del sensor de velocidad de la rueda delantera [4].

Retire los pernos [5] y el sensor de velocidad de la rueda delantera [6].

Limpie minuciosamente alrededor del área de montaje del soporte de la pinza y asegúrese de que no entre material extraño en el orificio de montaje.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

- Pase el cable y las mangueras correctamente (página 1-25).
- Asegúrese de que las ranuras de goma de montaje del radiador estén hacia abajo.
- Alinee la ranura del tirante inferior del radiador con la lengüeta de la culata.

SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA TRASERA
DESMONTAJE/ INSTALACIÓN

Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700XA/XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700SA/SD) (página 2-15)
– Silenciador (página 2-32)

Retire los pernos de cabeza hueca de montaje del soporte del escalón [1] y el soporte del escalón derecho [2].



Desconecte el conector 2P (gris) del sensor de velocidad de la rueda trasera [1].

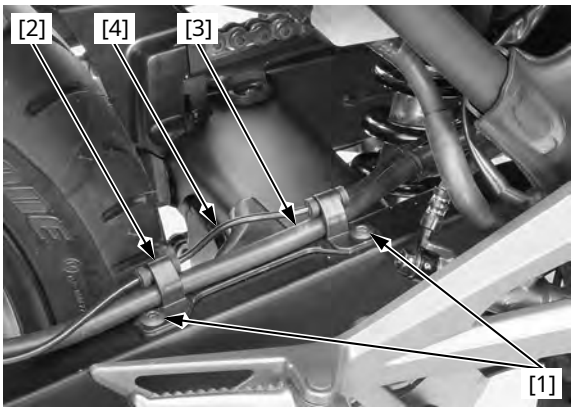
Suelte el conector 2P (gris) del sensor de velocidad de la rueda trasera de la caja del ECM [2].

Suelte la abrazadera [3].



Retire los pernos de cabeza hueca [1] y la guía de la manguera de freno [2].

Suelte la manguera del freno [3] y el cable del sensor de velocidad de la rueda trasera [4] de la guía de la manguera del freno.



Retire la abrazadera [1] y suelte el cable del sensor de velocidad de la rueda trasera [2].

Retire los pernos [3] y el sensor de velocidad de la rueda trasera [4].

Limpie minuciosamente alrededor del área de montaje del soporte de la pinza y asegúrese de que no entre material extraño en el orificio de montaje.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

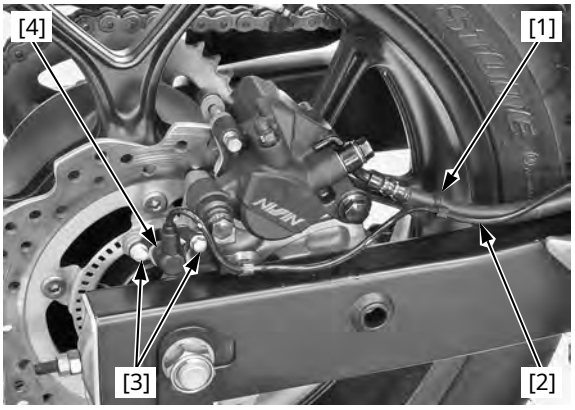
NOTE:

Pase el cable y las mangueras correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de cabeza hueca de montaje del soporte de escalón:

32 N·m (3,3 kgf·m, 24 lbf·ft)



PCV

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Drene el líquido de frenos de los sistemas hidráulicos de la línea de freno de palanca/pedal (página 19-11).

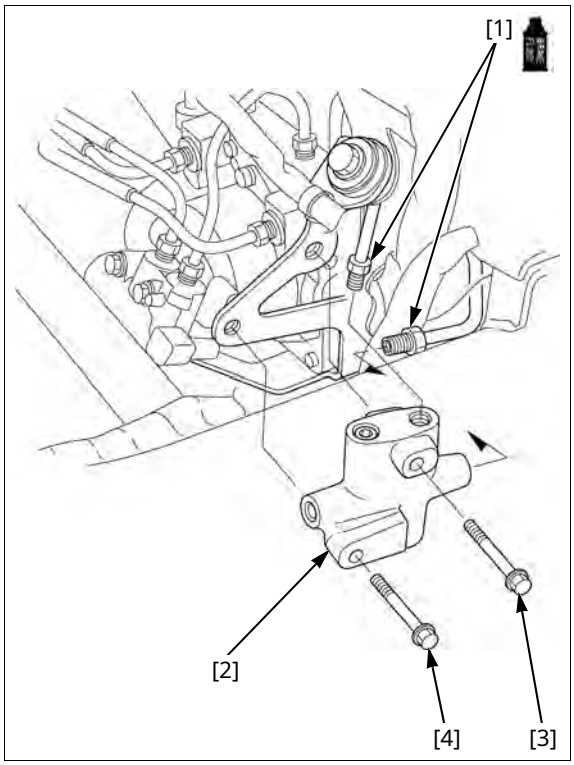
Retire la caja portaequipajes (página 2-19).

Afloje las tuercas de unión del tubo de freno [1] y desconecte el tubo de freno del PCV [2].

Retire el perno de montaje del PCV (largo) [3], el perno de montaje del PCV (corto) [4] y el PCV.

NOTE:

Tenga cuidado de no doblar o dañar los tubos de freno. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje PCV:

12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) Tuerca de unión del tubo de freno:

14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)

NOTE:

Aplique líquido de frenos a las roscas de las tuercas de unión y a la superficie deslizante.

VÁLVULA DE RETARDO

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Drene el líquido de frenos de los sistemas hidráulicos de la línea de freno de palanca/pedal (página 19-11).

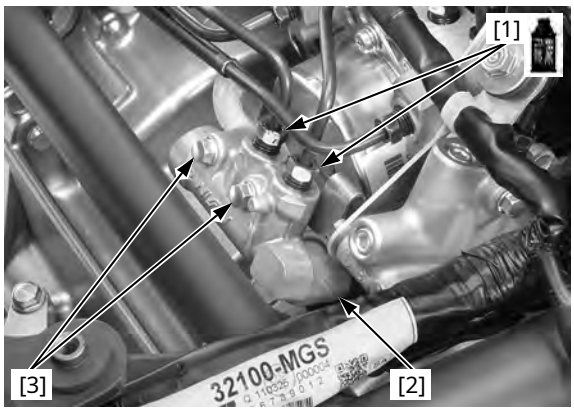
Retire la caja portaequipajes (página 2-19).

Afloje la tuerca de unión del tubo de freno [1] y desconecte el tubo de freno de la válvula de retardo [2].

Retire los pernos de montaje de la válvula de retardo [3] y la válvula de retardo.

NOTE:

Tenga cuidado de no doblar o dañar los tubos de freno. La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje de la válvula de retardo:

12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) Tuerca de unión del tubo de freno:

14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)

NOTE:

Aplique líquido de frenos a las roscas de las tuercas de unión y a la superficie deslizante.

ABS MODULADOR

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700XA/SA)

NOTE:

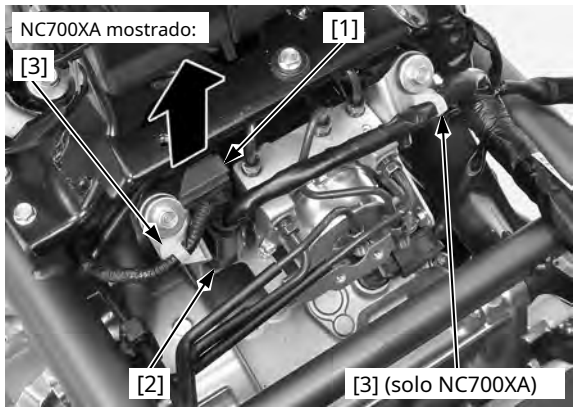
Tenga cuidado de no doblar ni dañar los tubos de los frenos durante el montaje o el desmontaje.

Elimina lo siguiente:

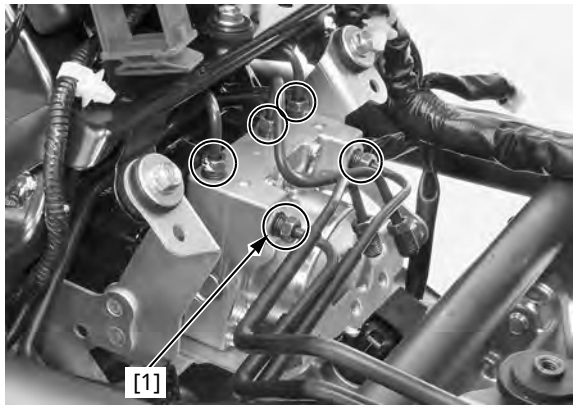
– Válvula de retardo (página 20-28)
– PCV (página 20-28)

Tire hacia arriba de la palanca de bloqueo [1] y desconecte el conector 25P del modulador ABS [2].

Libere las abrazaderas del mazo de cables principal [3] del soporte del modulador del ABS.



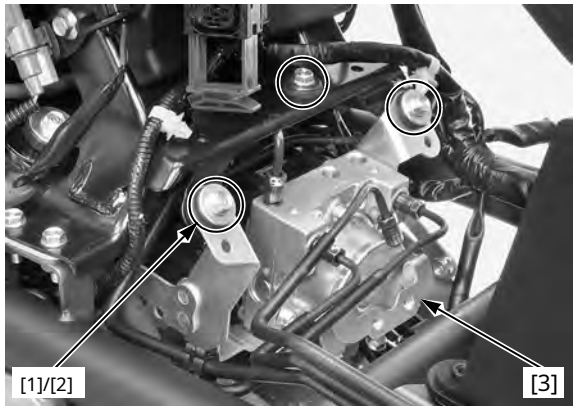
Afloje las tuercas de unión de la tubería de freno [1] y desconecte las tuberías de freno del modulador ABS.



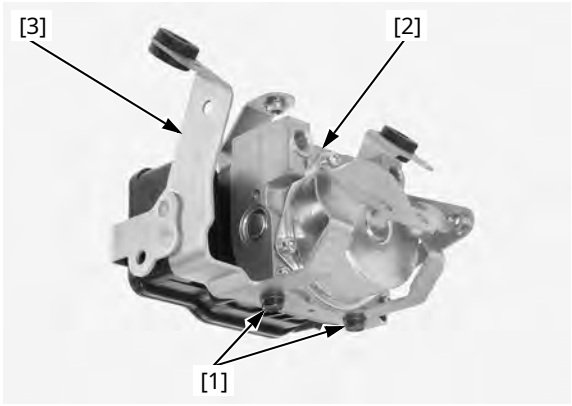
Retire los pernos de montaje del soporte del modulador ABS [1], los collares [2] y el conjunto del modulador ABS [3].

NOTE:

Tenga cuidado de no doblar o dañar los tubos de freno.



Retire los pernos de montaje del modulador ABS [1] y el modulador ABS [2] del soporte del modulador ABS [3].



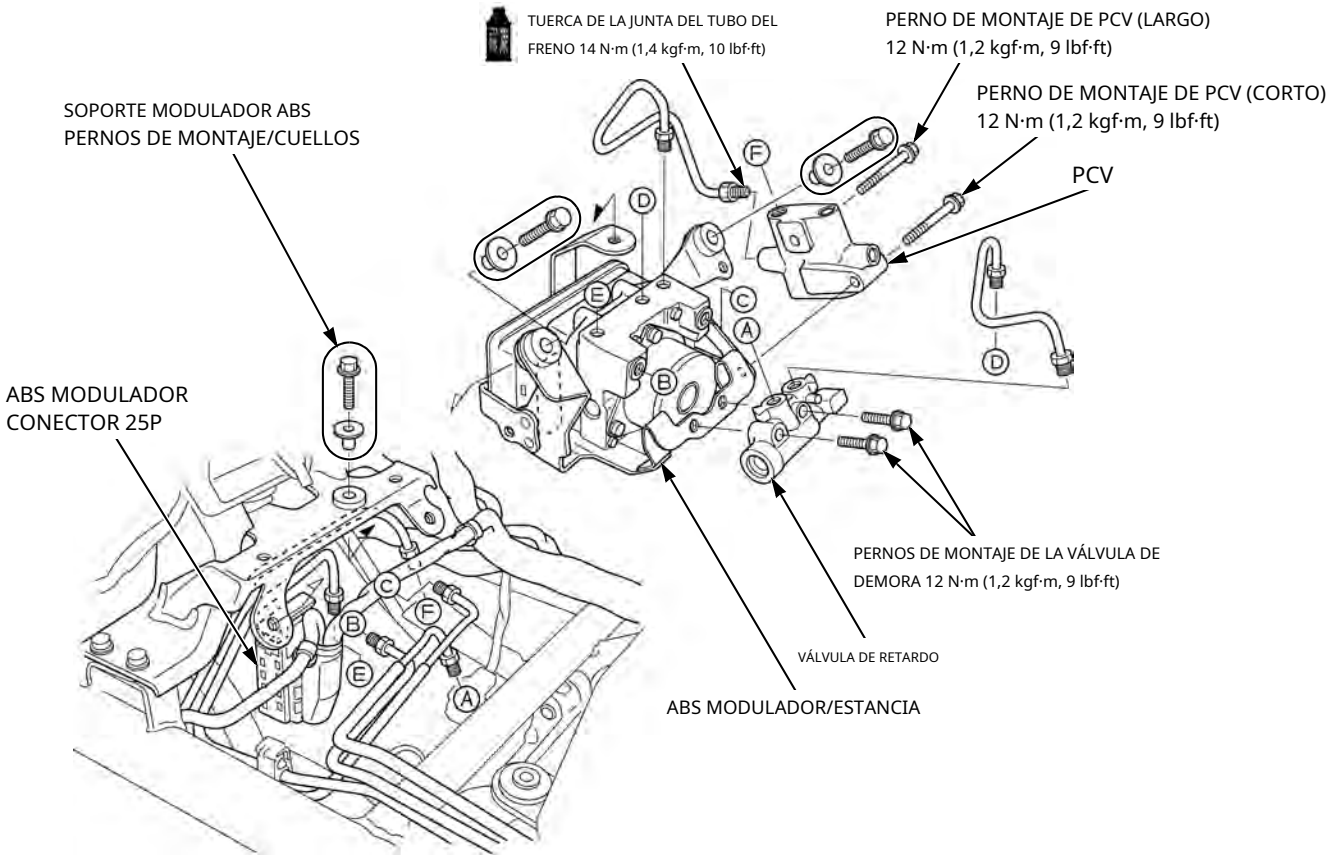
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Aplique líquido de frenos a las roscas de las tuercas de unión ya la superficie deslizante.
- Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje PCV:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) Perno de montaje de la válvula de retardo:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) Tuerca de unión del tubo de freno:
14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)



DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700XD/SD)

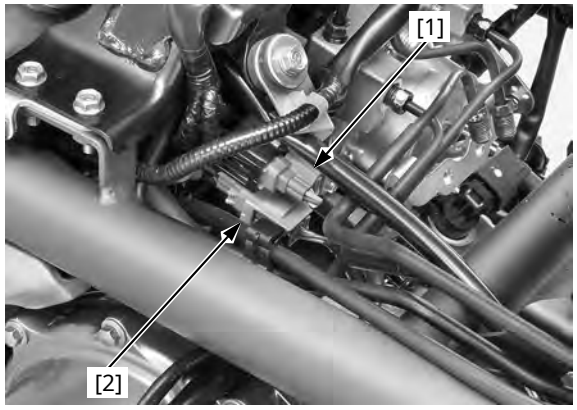
NOTE:

Tenga cuidado de no doblar ni dañar los tubos de los frenos durante el montaje o el desmontaje.

Elimina lo siguiente:

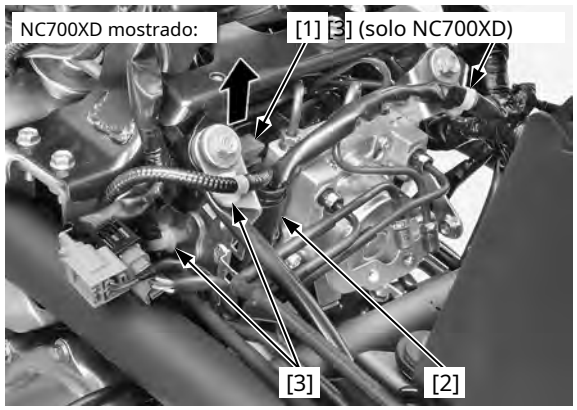
– Válvula de retardo (página 20-28)
– PCV (página 20-28)

Retire el conector 4P (verde) de la válvula solenoide lineal [1] y el conector 3P (gris) del sensor de ángulo del husillo de cambio [2] del tirante modulador ABS.

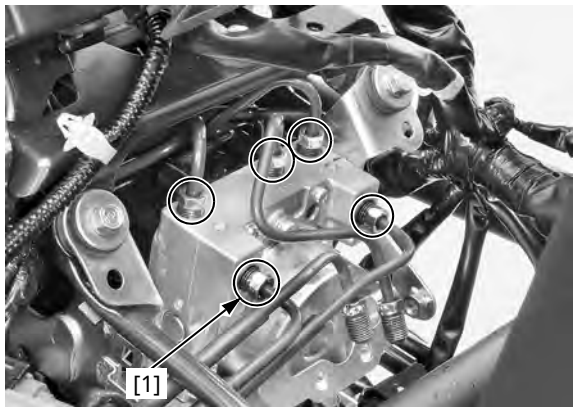


Tire hacia arriba de la palanca de bloqueo [1] y desconecte el conector 25P del modulador ABS [2].

Suelte las abrazaderas del mazo de cables principal [3] del soporte del modulador del ABS.



Afloje las tuercas de unión de la tubería de freno [1] y desconecte las tuberías de freno del modulador ABS.



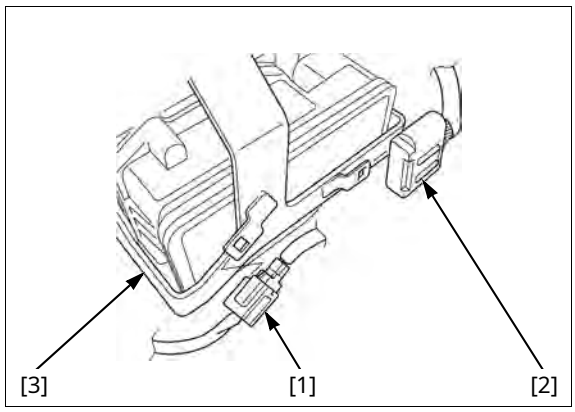
Retire la placa transversal central (página 2-32).

Retire el conector 3P (negro) del sensor TR [1] y el conector 24P de la unión D [2] del soporte del modulador del ABS.

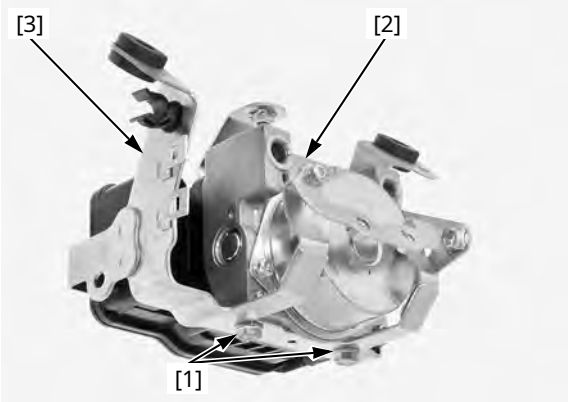
Retire el conjunto del modulador ABS [3].

NOTE:

Tenga cuidado de no doblar o dañar los tubos de freno.



Retire los pernos de montaje del modulador ABS [1] y el modulador ABS [2] del soporte del modulador ABS [3].



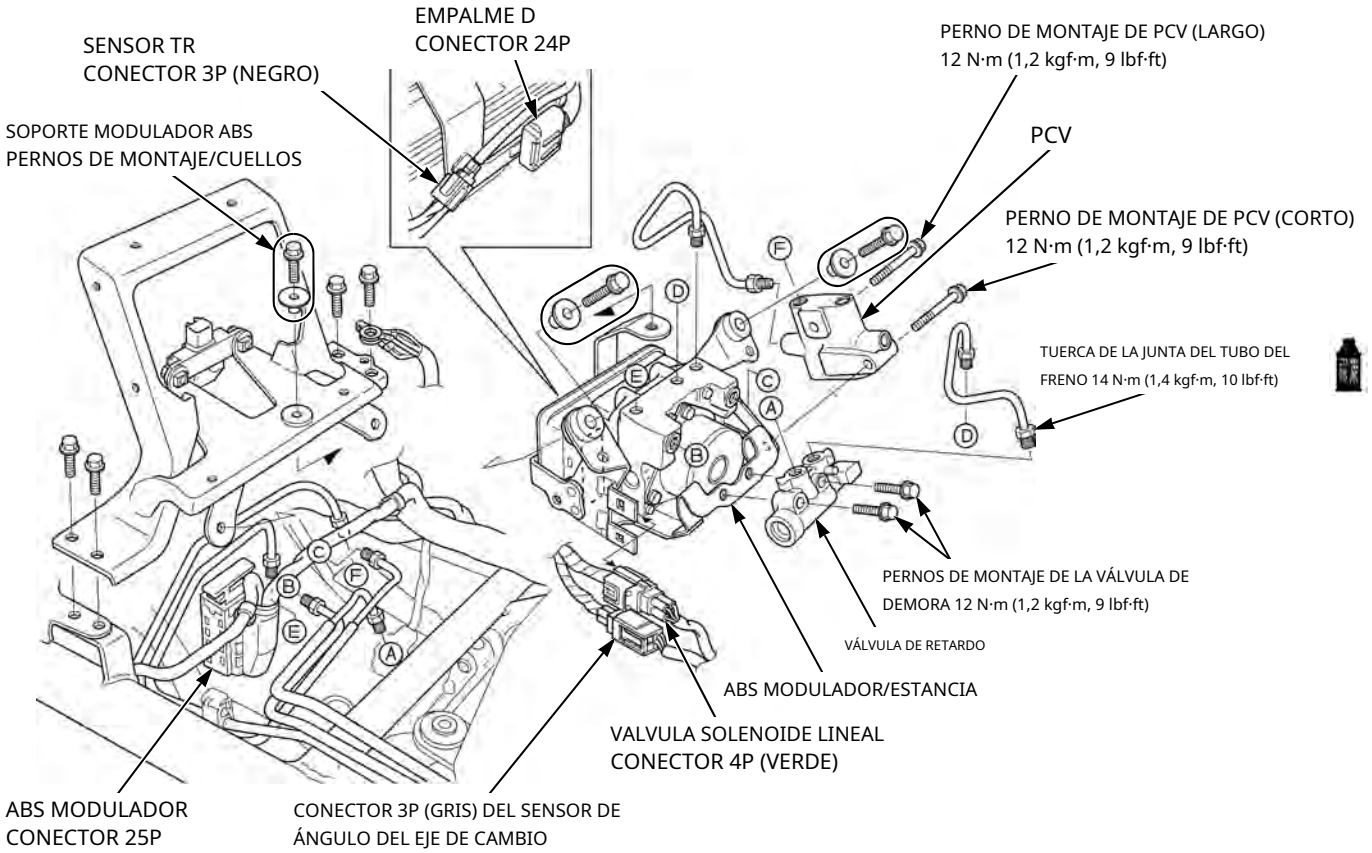
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Aplique líquido de frenos a las roscas de las tuercas de unión ya la superficie deslizante.
- Pase el mazo de cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje PCV:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) Perno de montaje de la válvula de retardo:
12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft) Tuerca de unión del tubo de freno:
14 N·m (1,4 kgf·m, 10 lbf·ft)



21. BATERÍA/SISTEMA DE CARGA

UBICACIÓN DEL SISTEMA·····21-2

DIAGRAMA DEL SISTEMA ·····21-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····21-3

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····21-5

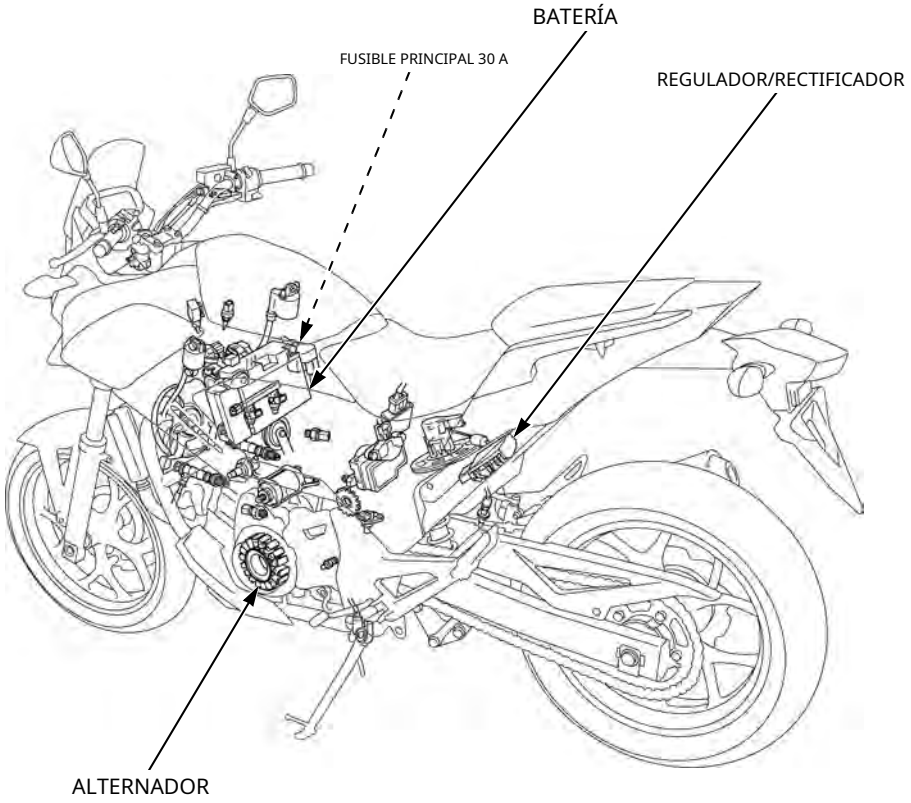
BATERÍA····· 21-6

INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE CARGA ····· 21-7

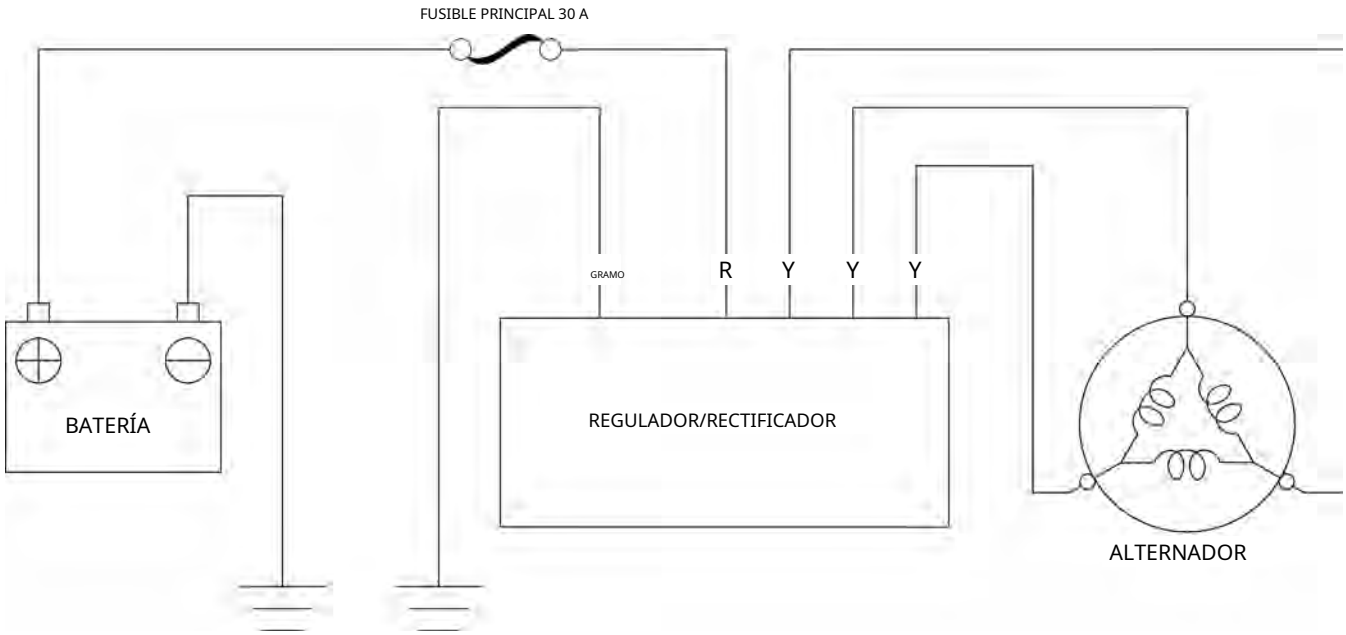
REGULADOR/RECTIFICADOR ····· 21-8

BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR ····· 21-9

S Y SUBICACIÓN DEL TEM



SISTEMA DE DIAGRAMA



G: Verde
R: rojo
Y: amarillo

SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

⚠ WARNING

- La batería emite gases explosivos; mantenga chispas, llamas y cigarrillos alejados. Proporcione una ventilación adecuada durante la carga.
- La batería contiene ácido sulfúrico (electrolito). El contacto con la piel o los ojos puede causar quemaduras graves. Use ropa protectora y un protector facial.
  - Si el electrolito entra en contacto con su piel, enjuague con agua.
  - Si le entra electrolito en los ojos, enjuague con agua durante al menos 15 minutos y llame a un médico de inmediato.
- El electrolito es venenoso.
  - En caso de ingestión, beba grandes cantidades de agua o leche y llame a su Centro de control de intoxicaciones local o llame a un médico de inmediato.

NOTICE

• Apague siempre el interruptor de encendido antes de desconectar cualquier componente eléctrico.
• Algunos componentes eléctricos pueden dañarse si los terminales o conectores se conectan o desconectan mientras el interruptor de encendido está en la posición ON y hay corriente.

- Para un almacenamiento prolongado, extraiga la batería, cárguela por completo y guárdela en un lugar fresco y seco. Para obtener la máxima vida útil, cargue la batería almacenada cada dos semanas.
- Para una batería restante en una motocicleta almacenada, desconecte el cable negativo de la batería del terminal de la batería.
- La batería libre de mantenimiento (MF) debe reemplazarse cuando llegue al final de su vida útil.
- La batería puede dañarse si se sobrecarga o no se carga, o si se deja descargar durante un período prolongado. Estas mismas condiciones contribuyen a acortar la "vida útil" de la batería. Incluso con un uso normal, el rendimiento de la batería se deteriora después de 2 - 3 años.
- El voltaje de la batería puede recuperarse después de cargar la batería, pero bajo una carga pesada, el voltaje de la batería caerá rápidamente y eventualmente se extinguirá. Por esta razón, a menudo se sospecha que el sistema de carga es el problema. La sobrecarga de la batería suele deberse a problemas en la propia batería, lo que puede parecer un síntoma de sobrecarga. Si una de las celdas de la batería tiene un cortocircuito y el voltaje de la batería no aumenta, el regulador/rectificador suministra un exceso de voltaje a la batería. En estas condiciones, el nivel de electrolitos desciende rápidamente.
- Antes de solucionar problemas en el sistema de carga, verifique el uso y mantenimiento adecuados de la batería. Verifique si la batería está frecuentemente bajo una carga pesada, como tener el faro y la luz trasera encendidos durante largos períodos de tiempo sin conducir la motocicleta.
- La batería se autodescargará cuando la motocicleta no esté en uso. Por este motivo, cargue la batería cada dos semanas para evitar que se produzca la sulfatación.
- Al revisar el sistema de carga, siempre siga los pasos del diagrama de flujo de solución de problemas (página 21-5).
- Para el servicio del alternador (página 13-13).
- Los siguientes códigos de color se utilizan en esta sección.

G = Verde R = rojo Y = amarillo

BATERIA CARGANDO

- ENCIENDA/APAGUE la alimentación en el cargador, no en el terminal de la batería.
- Para cargar la batería, no exceda la corriente de carga y el tiempo especificado en la batería. Usar demasiada corriente o extender el tiempo de carga puede dañar la batería.
- La carga rápida solo debe realizarse en caso de emergencia; Se prefiere la carga lenta.

PRUEBA DE BATERÍA

Consulte el Manual de funcionamiento del probador de batería para conocer el procedimiento de prueba de batería recomendado.
El probador de batería recomendado pone una "carga" en la batería para que se pueda medir la condición real de la batería de la carga.

PROBADOR DE BATERÍA RECOMENDADO: BM-210 o BATTERY MATE o equivalente

ESPECIFICACIONES

ARTÍCULO			ESPECIFICACIONES
Batería	Tipo		YTZ12S
	Capacidad		12 V - 11 Ah
	Fuga de corriente		1,2 mA máximo
	Voltaje (20°C/68°F)	Completamente cargado	13,0 - 13,2 V
		Necesidades cargando	Por debajo de 12,4 V
	Corriente de carga	Normal	1,1 A/5 – 10 horas
		Rápido	5,5 A/1 hora
Alternador	Capacidad		0,42 kW/5000 minutos^{-1}(rpm)
	Resistencia de la bobina de carga (20 °C/68 °F)		0,1 – 0,5 Ω

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

LA BATERÍA ESTÁ DAÑADA O DÉBIL 1.

PRUEBA DE LA BATERÍA

Retire la batería (página 21-6).

Compruebe el estado de la batería con el probador de batería recomendado. **PROBADOR DE BATERÍA RECOMENDADO: BM-210 o BATTERY MATE o equivalente**

¿La batería está en buen estado?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – Batería defectuosa

2. PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE

Instale la batería (página 21-6).

Compruebe la prueba de fuga de corriente de la batería (página 21-7).

¿Está la fuga de corriente por debajo de 1,2 mA? **SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – VAYA AL PASO 6.

3. INSPECCIÓN DEL VOLTAJE DE CARGA

Mida y registre el voltaje de la batería usando un multímetro digital (página 21-6).

Encender el motor.

Mida el voltaje de carga (página 21-7).

Compare la medida con el resultado del siguiente cálculo.

ESTÁNDAR:
BV medido < CV medido < 15,5 V
- **BV = Voltaje de la batería**
- **CV = Voltaje de carga**

¿Está el voltaje de carga medido dentro del voltaje estándar? **SÍ**

– Batería defectuosa

NO – VAYA AL PASO 4.

4. INSPECCIÓN DEL SISTEMA REGULADOR/RECTIFICADOR

Verifique el voltaje y la resistencia en el conector del regulador/rectificador (página 21-8). ***¿Son correctos los resultados de la tensión y la resistencia comprobadas?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 5.

NO –
- Circuito abierto en el cable relacionado
- Contactos sueltos o deficientes del terminal relacionado
- Arnés de cables en cortocircuito

5. INSPECCIÓN DE LA BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR

Revise la bobina de carga del alternador (página 21-9).

¿Está la resistencia de la bobina de carga del alternador entre 0,1 y 0,5 Ω (20 °C/68 °F)?

SÍ – Regulador/rectificador defectuoso

NO – bobina de carga defectuosa

6. PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE SIN CONECTOR REGULADOR/RECTIFICADOR Desconecte el conector 2P (Negro) del regulador/rectificador y vuelva a comprobar la fuga de corriente de la batería. ***¿Está la fuga de corriente por debajo de 1,2 mA?*** **SÍ**

– Regulador/rectificador defectuoso

NO –
- Arnés de cables en cortocircuito
- Interruptor de encendido defectuoso

BATERÍA

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

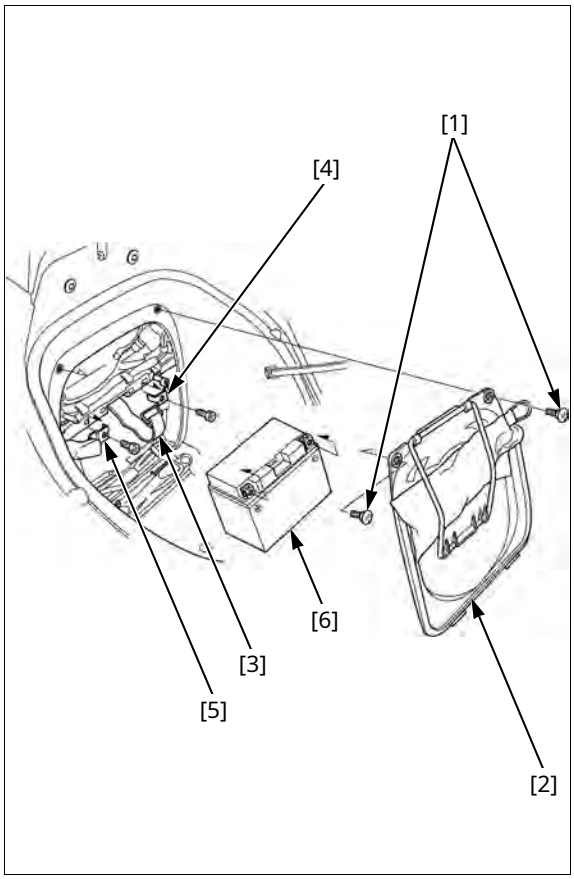
Siempre gire la interruptor de encendido APAGADO antes de quitar el batería.

Abra la tapa del maletero con la llave de encendido. Retire los tornillos [1] y la tapa de mantenimiento [2]. Retire la banda del soporte de la batería [3].

Desconecte primero el cable negativo (-) de la batería [4], luego desconecte el cable positivo (+) de la batería [5].

Retire la batería [6].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



NOTE:

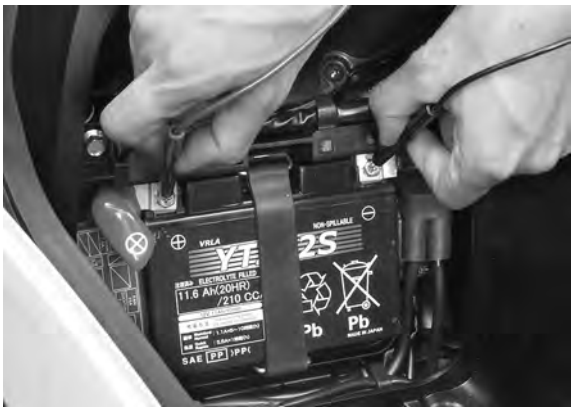
- Conecte primero el cable positivo (+), luego conecte el cable negativo (–).
- Para el procedimiento de configuración del reloj digital (página 22-14).

INSPECCIÓN DE VOLTAJE

Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

Mida el voltaje de la batería con un multímetro digital disponible comercialmente.

VOLTAJE (20°C/68°F):
Carga completa: 13,0 – 13,2 V
Necesita carga: menos de 12,4 V



PRUEBA DE BATERÍA

Retire la batería (página 21-6).

Consulte las instrucciones que sean apropiadas para el equipo de prueba de batería disponible para usted.

HERRAMIENTA:

Probador de batería — **BM-210 o COMPAÑERO DE BATERÍA o equivalente**

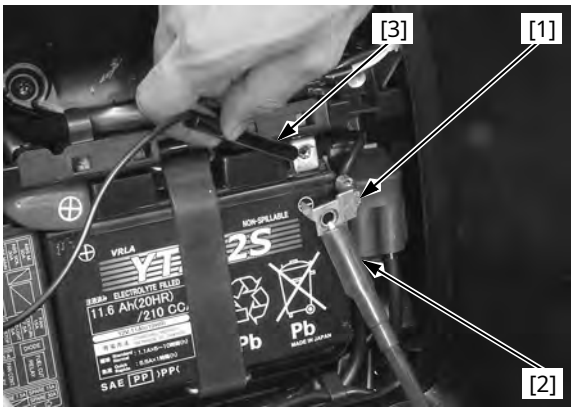
INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE CARGA

PRUEBA DE FUGA DE CORRIENTE

Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

Apague el interruptor de encendido, desconecte el cable negativo (–) [1] de la batería.

Conecte la sonda del amperímetro (+) [2] al cable negativo (–) y la sonda del amperímetro (–) [3] al terminal (–) de la batería.



Con el interruptor de encendido en la posición APAGADO, compruebe si hay fugas de corriente.

NOTE:

- Cuando mida la corriente con un probador, configúrelo en un rango alto y luego reduzca el rango a un nivel apropiado. El flujo de corriente superior al rango seleccionado puede quemar el fusible en el probador.
- Mientras mide la corriente, no encienda el interruptor de encendido. Un aumento repentino de corriente puede quemar el fusible en el probador.

FUGA DE CORRIENTE ESPECIFICADA: 1,2 mA máximo

Si la fuga de corriente excede el valor especificado, la causa probable es un cortocircuito.
Localice el cortocircuito desconectando las conexiones una por una y midiendo la corriente.

INSPECCIÓN DEL VOLTAJE DE CARGA

NOTE:

Asegúrese de que la batería esté en buenas condiciones antes de realizar esta prueba.

Arranque el motor y caliéntelo hasta la temperatura de funcionamiento; luego pare el motor.



Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6).

Conecta el multímetro entre el terminal positivo [1] y el terminal negativo [2] de la batería.

NOTE:

- Para evitar un corto, asegúrese absolutamente de cuáles son las terminales o el cable positivo y negativo.
- No desconecte la batería ni ningún cable del sistema de carga sin antes apagar el interruptor de encendido. El incumplimiento de esta precaución puede dañar el probador o los componentes eléctricos.

Con el faro encendido, reinicie el motor. Mida el voltaje en el multímetro cuando el motor
corre a 5,000 min^{-1}(rpm).

ESTÁNDAR:

BV medido < CV medido < 15,5 V

- **BV = Voltaje de la batería (página 21-6)**
- **CV = Voltaje de carga**

Si la lectura del voltaje de carga está fuera de las especificaciones, inspeccione el regulador/rectificador (página 21-8).

REGULADOR/RECTIFICADOR

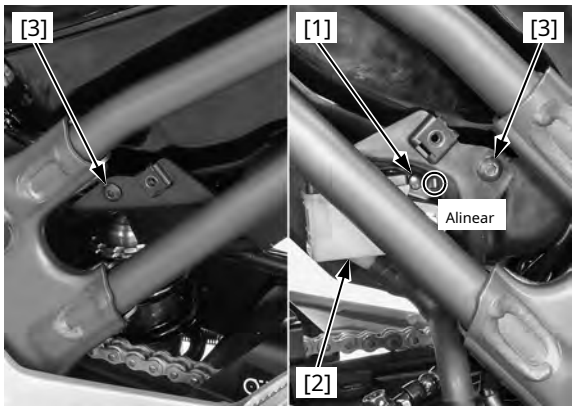
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

Retire la cubierta protectora/lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15).

Quite el perno [1] y el soporte/depósito del depósito del freno trasero [2].

Retire los pernos de cabeza hueca [3].



Baje el guardabarros trasero B [1].

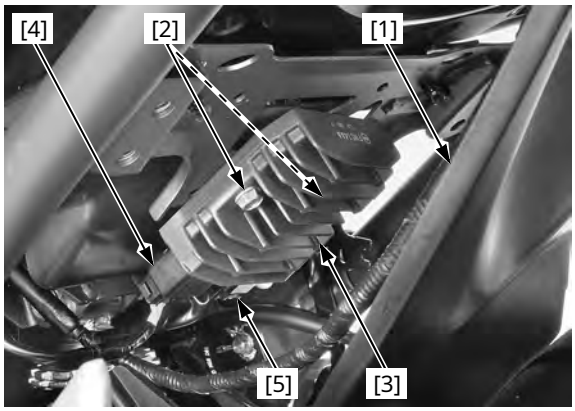
Retire los pernos [2] y el regulador/rectificador [3].

Desconecte el conector 3P (negro) del alternador [4] y el conector 2P (negro) del regulador/rectificador [5].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Dirija el mazo de cables y las mangueras correctamente (página 1-25).
- Alinee el soporte del depósito del freno trasero con la lengüeta del marco.



INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Revise los conectores en busca de contactos sueltos o terminales corroídos.

Inspeccione los siguientes elementos:

– Línea de carga de batería (pág. 21-8)
– Línea de tierra (página 21-9)
– Bobina de carga (página 21-9)

Si todos los componentes del sistema de carga son normales y no hay conexiones sueltas en los conectores del regulador/rectificador, reemplace el regulador/rectificador.

LÍNEA DE CARGA DE BATERÍA INSPECCIÓN

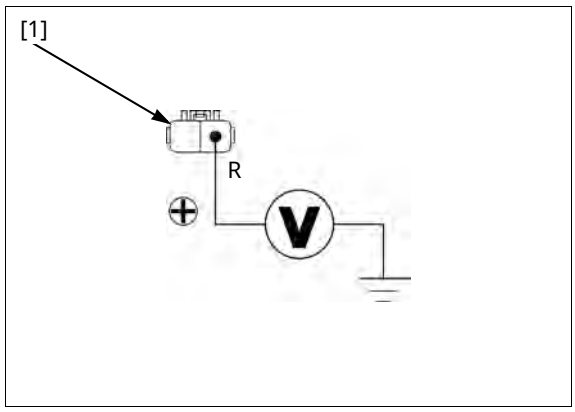
Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (Negro) del regulador/rectificador [1] (página 21-8).

Mida el voltaje entre el terminal del conector 2P (negro) del regulador/rectificador en el lado del cable y tierra.

CONEXIÓN: Rojo (+) – Tierra (–)
ESTÁNDAR: Tensión de batería

Debe haber voltaje de batería en todo momento.



INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE TIERRA

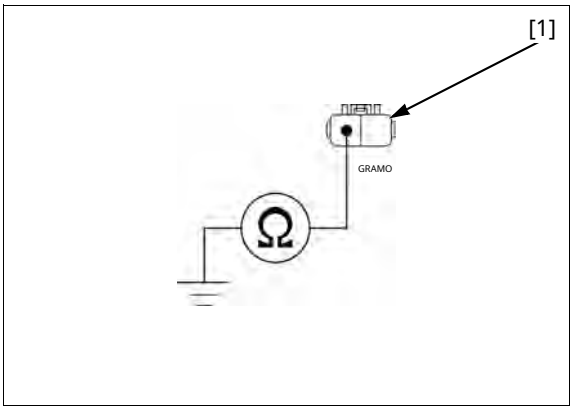
Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 2P (Negro) del regulador/rectificador [1] (página 21-8).

Verifique la continuidad entre el conector 2P (negro) del regulador/rectificador en el lado del cable y tierra.

CONEXIÓN: Verde – Tierra

Debe haber continuidad en todo momento.



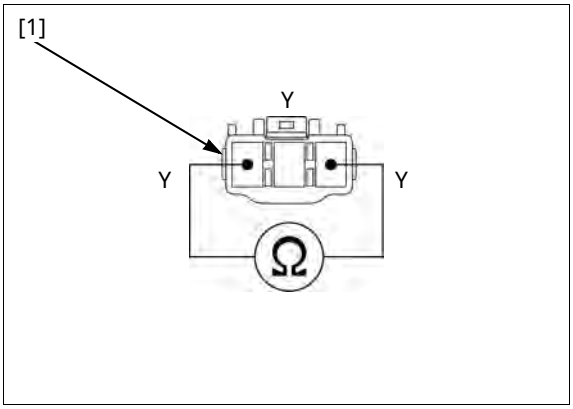
BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR

INSPECCIÓN DE LA BOBINA DE CARGA

No es necesario Desconecte el conector 3P (Negro) del alternador [1] *para quitar el estator* (página 21-8).

bobina para hacer esto Mida la resistencia entre el alternador 3P Conector (negro) cada terminal en el lado del cable. *prueba.*

CONEXIÓN: Amarillo – Amarillo
ESTÁNDAR: 0,1 – 0,5 Ω (20°C/68°F)

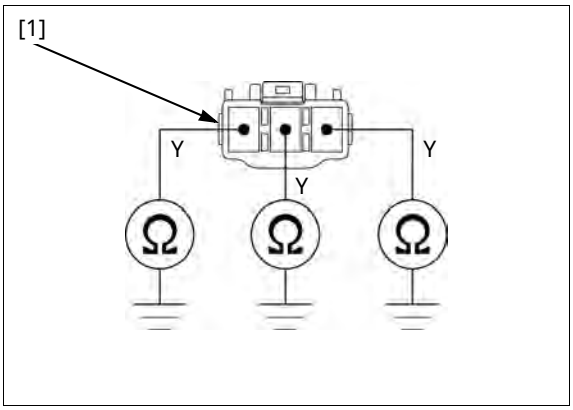


Verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del alternador [1], cada terminal en el lado del cable y tierra.

CONEXIÓN: Amarillo – Tierra
ESTÁNDAR: Sin continuidad

Reemplace el estator si la resistencia está fuera de las especificaciones o si algún cable tiene continuidad a tierra.

Para reemplazo de alternador/motor de arranque (página 13-13).



MEMORÁNDUM

UBICACIÓN DEL SISTEMA·····22-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····22-3

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS·····22-4

FARO ·····22-5

LUZ DE SEÑAL DE GIRO·····22-6

LUZ DE POSICIÓN ·····22-7

LUZ DE FRENO/TRASERA/MATRICULA ·····22-8

MEDIDOR COMBINADO·····22-8

VELOCÍMETRO/SENSOR VS·····22-16

TACOMETRO·····22-18

INDICADOR DE ALTA TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE/SENSOR ECT·····22-18

INDICADOR DE PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR/ INTERRUPTOR EOP····· 22-19

SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE····· 22-21

INDICADOR/INTERRUPTOR DEL FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD) ····· 22-22

INTERRUPTOR DE ENCENDIDO····· 22-24

INTERRUPTORES DEL MANILLAR ····· 22-25

INTERRUPTOR LUCES DE FRENO ····· 22-26

INTERRUPTOR DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA) ···· 22-26

INTERRUPTOR DE NEUTRO ····· 22-27

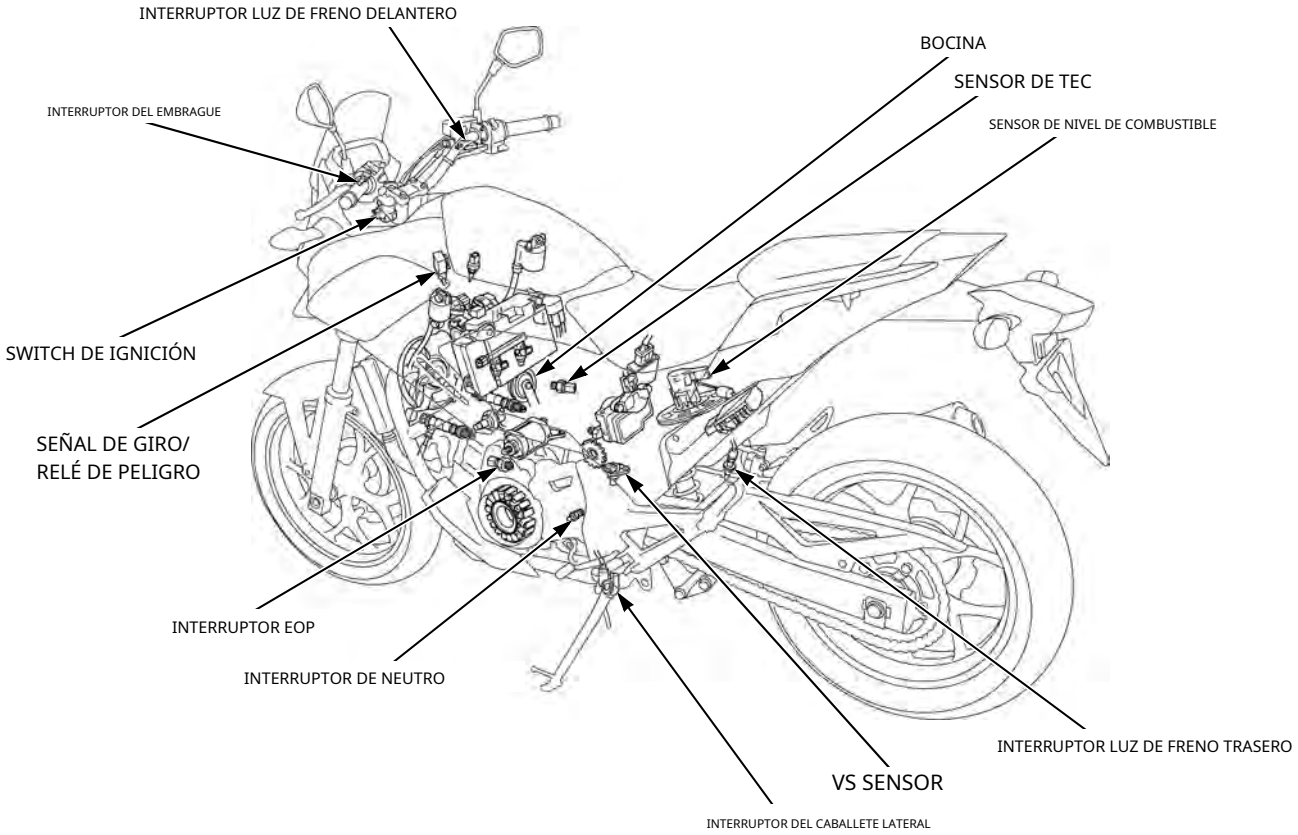
INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL····· 22-28

CUERNO ····· 22-29

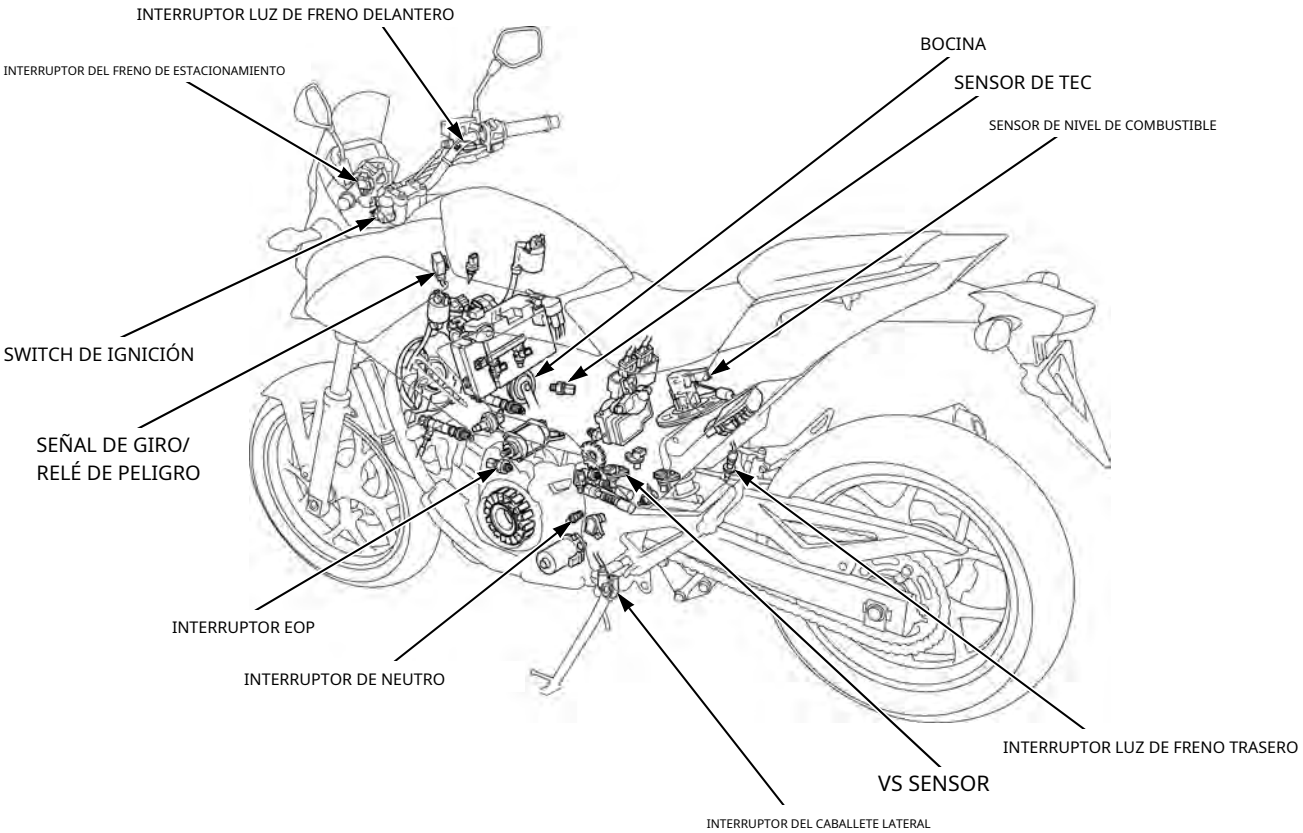
SEÑAL DE GIRO/RELÉ DE PELIGRO····· 22-30

SYS UBICACIÓN DEL TEM

NC700X/XA/S/SA:



NC700XD/SD:



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

NOTICE

• Tenga en cuenta lo siguiente cuando reemplace la bombilla del faro halógeno.

– Use guantes limpios mientras reemplaza la bombilla. No ponga huellas dactilares en la bombilla del faro, ya que pueden crear puntos calientes en la bombilla y hacer que falle.

– Si toca la bombilla con las manos desnudas, límpiela con un paño humedecido con alcohol para evitar su avería prematura.

• Asegúrese de instalar la cubierta antipolvo después de reemplazar la bombilla del faro.

• La bombilla de un faro halógeno se calienta mucho mientras el faro está ENCENDIDO y permanece caliente durante un tiempo después de que se APAGA. Asegúrese de dejar que se enfríe antes de darle servicio.

• Verifique el estado de la batería antes de realizar cualquier inspección que requiera el voltaje adecuado de la batería.

• Utilice un elemento calefactor eléctrico para calentar la mezcla de agua y refrigerante para la inspección del sensor de ECT. Mantenga los materiales inflamables alejados del elemento calefactor eléctrico. Use ropa protectora, guantes aislantes y protección para los ojos.

• Se puede hacer una prueba de continuidad con los interruptores instalados en la motocicleta.

• Los siguientes códigos de color se utilizan en esta sección.

Bu = Azul	G = Verde	P = rosa	V = Violeta	Y = amarillo
Azul = Negro	Gr = Gris	R = rojo	W = Blanco	

ESPECIFICACIONES

ARTÍCULO			ESPECIFICACIONES
bombillas	Faro		12 V – 60/55 W
	Luz de posición		12 V - 5 W
	Luz de freno/trasera/matrícula		12 V – 21/5 W
	Pon la luz de cruce		12 V – 21 ancho x 4
	luz del instrumento		CONDUJO
	Indicador de señal de giro		CONDUJO
	Indicador de luz alta		CONDUJO
	Indicador neutro		CONDUJO
	Indicador de presión de aceite del motor		CONDUJO
	Indicador de alta temperatura del refrigerante		CONDUJO
	MIL		CONDUJO
	indicador de silbido		CONDUJO
	Indicador ABS (NC700XA/XD/SA/SD)		CONDUJO
	Indicador de freno de mano (NC700XD/SD)		CONDUJO
Fusible	Fusible principal		30A
	Fusible PGM-FI		15A
	fusible secundario		15 A x 2, 7,5 A x 4
	Fusible ABS (NC700XA/XD/SA/SD)		30 A x 2, 7,5 A
	Fusible DCT (NC700XD/SD)		30 A, 7,5 A
Resistencia del sensor de ECT		40°C (104°F)	1,0 – 1,3 kΩ
		100°C (212°F)	0,1 – 0,2 kΩ
Resistencia del sensor de nivel de combustible		Lleno	4 – 6 Ω
		Vacío	80 – 83 Ω

VALORES DE TORQUE

ARTÍCULO	CANTIDAD	HILO DÍA. (mm)	ESFUERZO DE TORSIÓN N·m (kgf·m, lbf·ft)	OBSERVACIONES
Tornillo de montaje de la luz de la señal de giro	4	6	2,5 (0,3, 1,8)	
Tornillo de montaje del medidor combinado	3	5	1,0 (0,1, 0,7)	
Tornillo de montaje de la cubierta posterior del medidor combinado (NC700S/SA/SD)	4	3	0,3 (0,03, 0,2)	
interruptor EOP	1	pinta 1/8	18 (1.8, 13)	Aplique sellador a las roscas.
Perno de montaje del interruptor de encendido	2	8	25 (2.5, 18)	Perno unidireccional; reemplazar por uno nuevo.
interruptor neutro	1	10	12 (1.2, 9)	
Tornillo del interruptor del freno de mano (NC700XD/SD)	1	4	1,2 (0,1, 0,9)	

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

SENSOR DE VELOCIDAD/VELOCÍMETRO (NC700X/XA/S/SA)

El funcionamiento del velocímetro es anormal 1.

Inspección de fusibles

Compruebe si el fusible principal o el fusible secundario están

fundidos. ***¿Está fundido el fusible?*** **SÍ**

– Reemplace el fusible.

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de la batería

Asegúrese de que la batería esté completamente cargada y en buenas condiciones.

¿La batería está en buenas condiciones? **SÍ**

– VAYA AL PASO 3.

NO – Cargue o reemplace la batería (página 21-6).

3. Inspección del voltaje de entrada de energía del sensor VS

Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS.
Mida el voltaje en los terminales del conector 3P (negro) del sensor VS con el interruptor de encendido en la posición ON.

CONEXIÓN: Rosa/azul (+) – Verde/rojo (–)
ESTÁNDAR: Tensión de batería

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO – • Contacto suelto o deficiente de los terminales relacionados
• Circuito abierto en cable rosa/azul
• Circuito abierto en cable verde/rojo

4. Inspección de la línea de señal del sensor VS

Con el interruptor de encendido en la posición APAGADO, verifique la continuidad entre el conector 3P (negro) del sensor VS y el conector 16P (gris) del medidor combinado.

CONEXIÓN: Rosa/verde – Rosa/verde

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en cable rosa/verde

5. Inspección de la señal del sensor VS

Conecte el conector 3P (negro) del sensor VS.
Apoye la motocicleta usando un polipasto u otro soporte para levantar la rueda trasera del suelo.

Mida el voltaje de salida (señal del sensor) en el velocímetro con el interruptor de encendido en ON mientras gira lentamente la rueda trasera con la mano.

CONEXIÓN: Rosa/verde (+) – Verde/rojo (–)
ESTÁNDAR: Repetir 0 a 5 V

¿Está el voltaje dentro del valor especificado?

SÍ – Medidor combinado defectuoso

NO – Sensor VS defectuoso

FARO

NOTE:

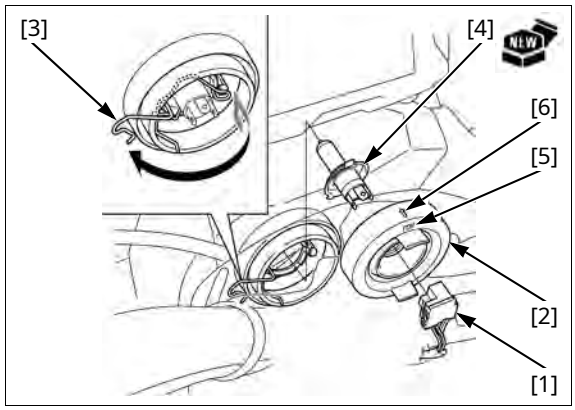
Para la extracción/instalación de la unidad de faros.

– NC700X/XA/XD (página 2-26)
– NC700S/SA/SD (página 2-27)

CAMBIO DE BOMBILLAS (NC700X/XA/XD)

Desconecte el conector 3P (negro) del faro [1]. Retire la cubierta antipolvo [2].

Desenganche el retén de la bombilla [3] y retire la bombilla del faro [4].



NOTICE

Evite tocar la bombilla del faro halógeno. Las huellas dactilares pueden crear puntos calientes que hacen que se rompa una bombilla.

Instale una bombilla nueva, mientras alinea sus lengüetas con las ranuras de la unidad del faro.

Enganche el retenedor de la bombilla en la ranura de la unidad del faro.

Instale la cubierta antipolvo firmemente contra la unidad del faro.

NOTE:

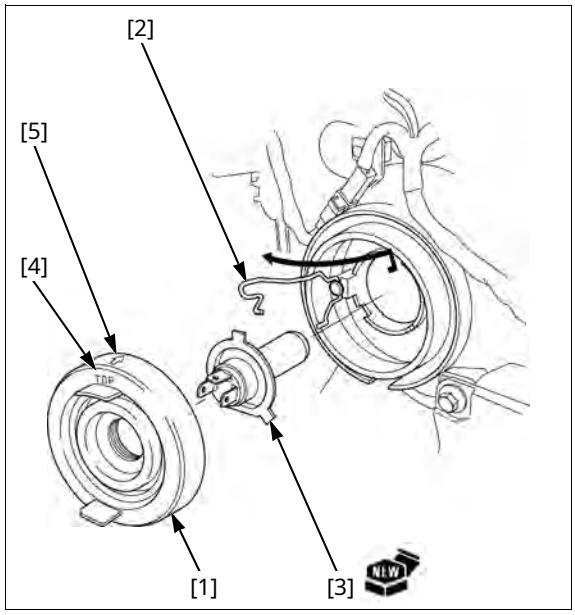
Instale la cubierta antipolvo con su marca "TOP" [5] y la marca de flecha [6] hacia arriba.

Conectar el conector 3P (Negro) del faro.

CAMBIO DE BOMBILLAS (NC700S/SA/SD)

Retire el faro/soporte del faro (página 2-27). Retire la cubierta antipolvo [1].

Desenganche el retén de la bombilla [2] y retire la bombilla del faro [3].



NOTICE

Evite tocar la bombilla del faro halógeno. Las huellas dactilares pueden crear puntos calientes que hacen que se rompa una bombilla.

Instale una bombilla nueva, mientras alinea sus lengüetas con las ranuras de la unidad del faro.

Enganche el retenedor de la bombilla en la ranura de la unidad del faro.

Instale la cubierta antipolvo firmemente contra la unidad del faro.

NOTE:

Instale la cubierta antipolvo con su marca "TOP" [4] y la marca de flecha [5] hacia arriba.

Instale el faro/soporte del faro (página 2-27).

PON LA LUZ DE CRUCE

CAMBIO DE BOMBILLAS

Retire los tornillos [1] y la lente de la luz de señal de giro [2].

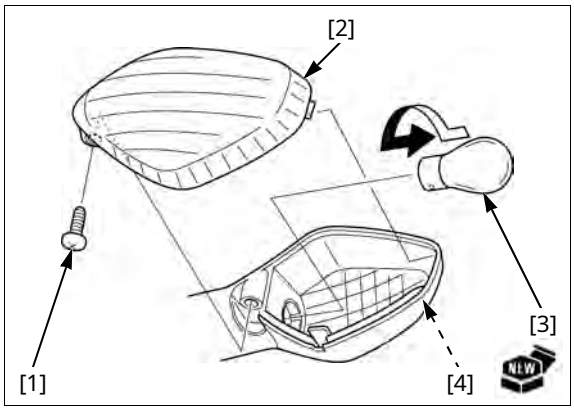
Mientras empuja la bombilla [3], gírela en sentido contrario a las agujas del reloj para quitarla.

Reemplace la bombilla por una nueva.

Verifique que la empaquetadura [4] esté instalada en su posición y en buenas condiciones, reemplácela por una nueva si es necesario.

Instale la lente de la luz de la señal de giro y el tornillo.

Apriete el tornillo firmemente.



EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

DELANTERO (NC700X/XA/XD)

Retire la cubierta lateral delantera (página 2-24).

Retire el tornillo de montaje de la luz direccional [1], la placa de ajuste [2] y la luz direccional [3].

Retire la goma de montaje [4]. La instalación es en

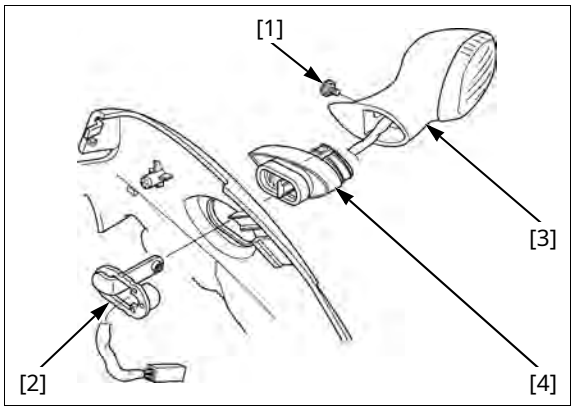
el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase los cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de montaje de la luz de la señal de giro:
2,5 N·m (0,3 kgf·m, 1,8 lbf·ft)



DELANTERO (NC700S/SA/SD)

Retire el faro/soporte del faro (página 2-27). Desconecte

el conector 3P de la luz direccional delantera [1].

Retire el tornillo de montaje de la luz direccional [2], la placa de ajuste [3] y la luz direccional [4].

Retire la goma de montaje [5]. La instalación es en

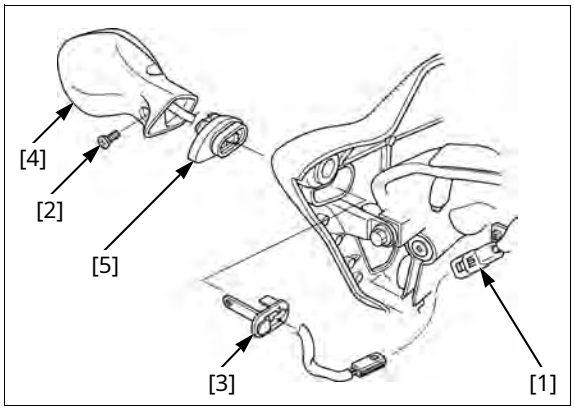
el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase los cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de montaje de la luz de la señal de giro:
2,5 N·m (0,3 kgf·m, 1,8 lbf·ft)



TRASERO

Retire la cubierta de la luz trasera (página 2-10).

Retire el tornillo de montaje de la luz direccional [1], la placa de ajuste [2] y la luz direccional [3].

Retire la goma de montaje [4]. La instalación es en

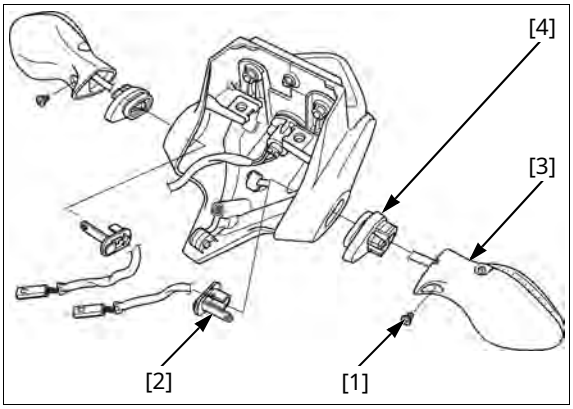
el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase los cables correctamente (página 1-25).

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de montaje de la luz de la señal de giro:
2,5 N·m (0,3 kgf·m, 1,8 lbf·ft)



LUZ DE POSICIÓN

CAMBIO DE BOMBILLAS (NC700X/XA/XD)

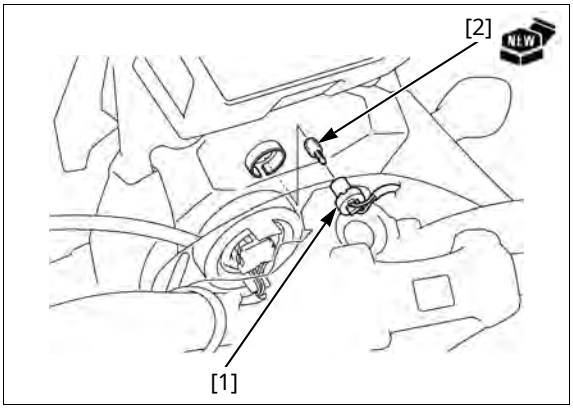
Extraiga el portalámparas de la luz de posición [1].

Retire la bombilla [2] del portalámparas, reemplácela por una nueva.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase los cables correctamente (página 1-25).



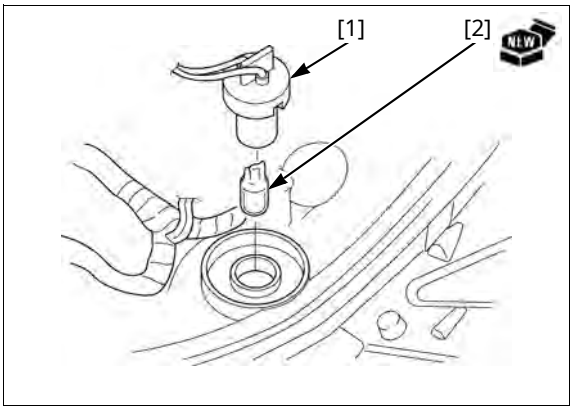
CAMBIO DE BOMBILLAS (NC700S/SA/SD)

Retire el faro/soporte del faro (página 2-27). Extraiga el

portalámparas de la luz de posición [1].

Retire la bombilla [2] del portalámparas, reemplácela por una nueva.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



LUZ DE FRENO/TRASERA/MATRÍCULA

NOTE:

Para el desmontaje/instalación de la luz de freno/trasera/de matrícula (página 2-10).

CAMBIO DE BOMBILLAS

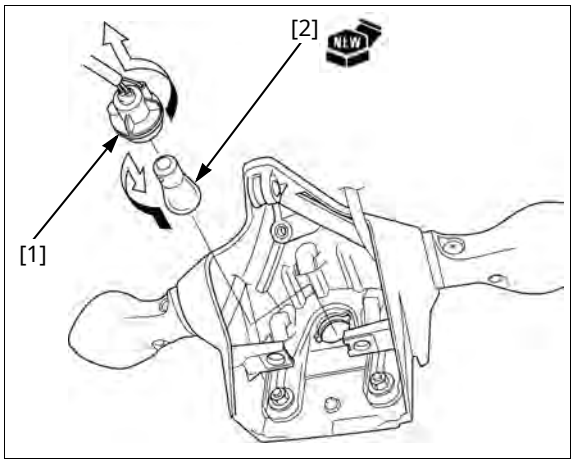
Retire la cubierta de la luz trasera (página 2-10).

Gire el portalámparas [1] en el sentido contrario a las agujas del reloj y retírelo.

Mientras empuja la bombilla [2], gírela hacia la izquierda para quitarla.

Reemplace la bombilla por una nueva. La instalación

es en el orden inverso al desmontaje.



MEDIDOR COMBINADO

INSPECCIÓN DEL SISTEMA (NC700X/XA/S/SA)

NOTE:

Compruebe si hay terminales de contacto sueltos o deficientes en el conector 16P (gris) del medidor combinado.

Encienda el interruptor de encendido y el interruptor de parada del motor " ", verifique que el segmento del tacómetro [1] se mueva a escala completa y luego se apague el segmento del tacómetro.

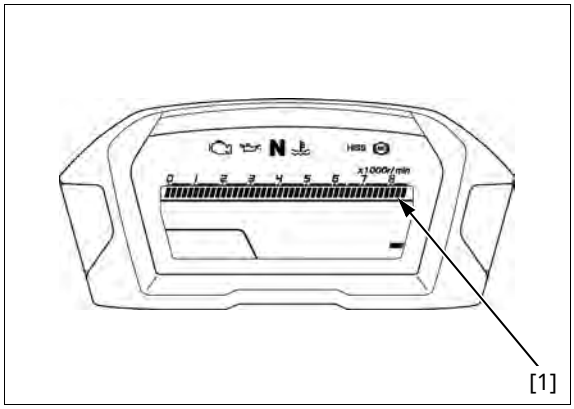
Si el segmento del tacómetro no muestra la función inicial, verifique la línea de entrada de energía del medidor combinado (página 22-10).

Si las líneas de energía y tierra están bien, reemplace el conjunto del medidor combinado.

– NC700X/XA (página 22-9)
– NC700S/SA (página 22-9)

Si la MIL y el indicador de presión de aceite del motor permanecen encendidos y el tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden, inspeccione lo siguiente;

– DTC con el HDS (página 4-12)
– Línea TXD/RXD (página 22-11)

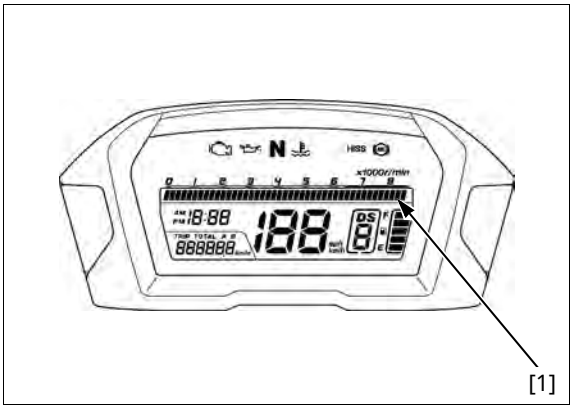


INSPECCIÓN DEL SISTEMA (NC700XD/SD)

NOTE:

Compruebe si hay terminales de contacto sueltos o deficientes en el conector 16P (gris) del medidor combinado.

Cuando el interruptor de encendido se enciende con el interruptor de parada del motor " ", el medidor combinado mostrará la pantalla digital completa y los segmentos del tacómetro [1] se reducirán de la escala completa a cero.



Si el segmento del tacómetro no muestra la función inicial, verifique la línea de entrada de energía del medidor combinado (página 22-10).

Si las líneas de energía y tierra están bien, reemplace el conjunto del medidor combinado.

– NC700XD (página 22-9)
– NC700SD (página 22-9)

Si la MIL y el indicador de presión de aceite del motor permanecen encendidos y el tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden, inspeccione lo siguiente;

– DTC con el HDS (página 4-12)
– Línea TXD/RXD (página 22-11)

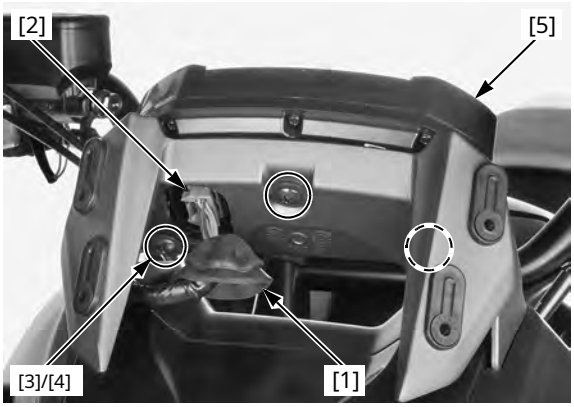
DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/XD)

Retire el parabrisas (página 2-23).

Retire la cubierta antipolvo [1].

Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [2].

Retire los tornillos [3], la arandela [4] y el medidor combinado [5].



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de montaje del medidor combinado:
1,0 N·m (0,1 kgf·m, 0,7 lbf·ft)

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700S/SA/SD)

Retire el faro/soporte del faro (página 2-27).

Retire los tornillos de montaje de la tapa trasera del medidor combinado [1] y la tapa trasera del medidor combinado [2].

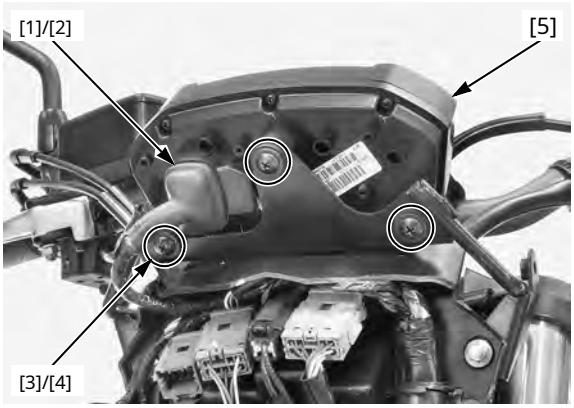


Retire la cubierta antipolvo [1].

Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [2].

Retire los tornillos de montaje del medidor combinado [3], la arandela [4] y el medidor combinado [5].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.



ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo de montaje del medidor combinado:
1,0 N·m (0,1 kgf·m, 0,7 lbf·ft)

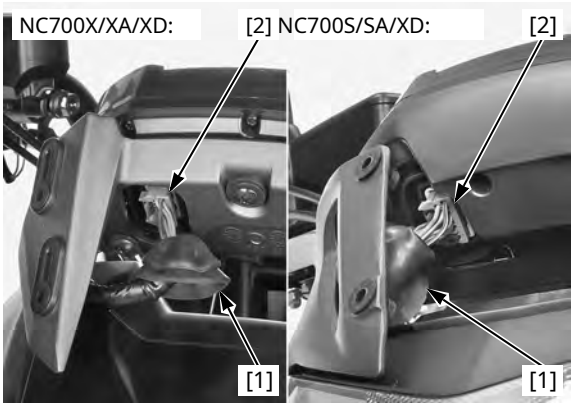
Tornillo de montaje de la cubierta posterior del medidor combinado:
0,3 N·m (0,03 kgf·m, 0,2 lbf·ft)

INSPECCIÓN DE LÍNEA DE ALIMENTACIÓN/TIERRA

Retire el parabrisas (página 2-23).

Retire la cubierta antipolvo [1] y desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [2].

Compruebe lo siguiente en los terminales del conector del lado del mazo de cables del medidor combinado.



LÍNEA DE ENTRADA DE ALIMENTACIÓN

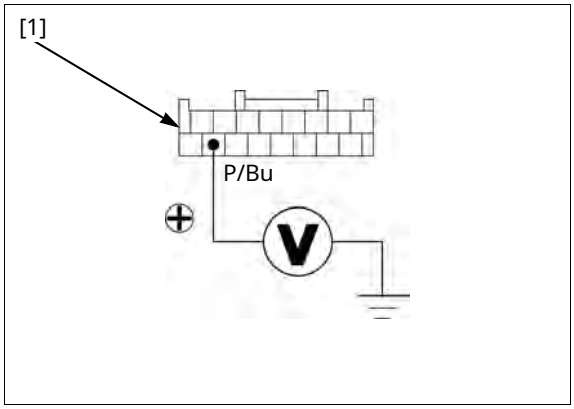
Mida el voltaje en el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables y tierra.

CONEXIÓN: Rosa/azul (+) – Tierra (–)
ESTÁNDAR: Tensión de batería

Debe haber voltaje de la batería con el interruptor de encendido en ON.

Si no hay voltaje, verifique lo siguiente:

– Circuito abierto en el cable rosa/azul
– Fusible secundario fundido 7,5 A (ILLUMI/STOP/HORN)



LÍNEA DE VOLTAJE DE RESPALDO

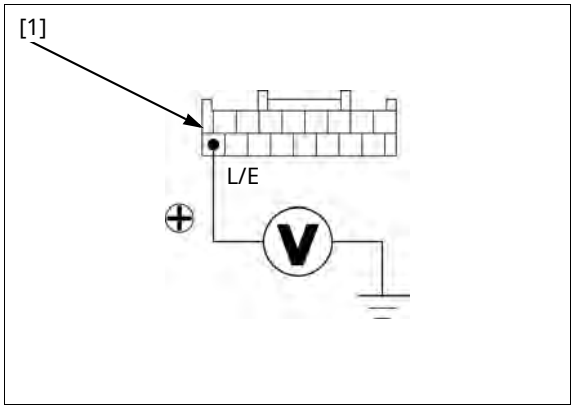
Mida el voltaje en el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables y tierra.

CONEXIÓN: Rojo/blanco (+) – Tierra (–)
ESTÁNDAR: Tensión de batería

Debe haber voltaje de batería en todo momento.

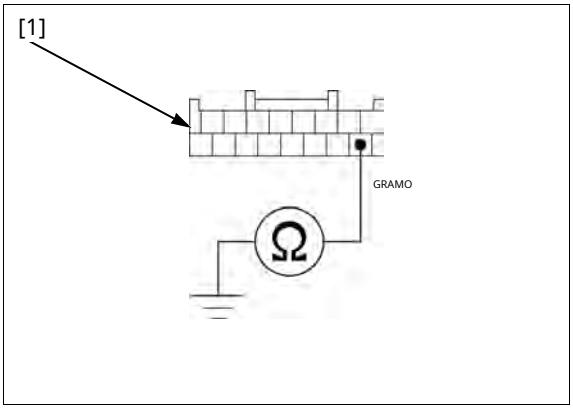
Si no hay voltaje, verifique lo siguiente:

– Circuito abierto en el cable Rojo/blanco
– Fusible secundario fundido 7,5 A (CLOCK/TURN)



LÍNEA DE TIERRA

Verifique la continuidad en el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables y tierra.



CONEXIÓN: Verde/Rojo – Tierra

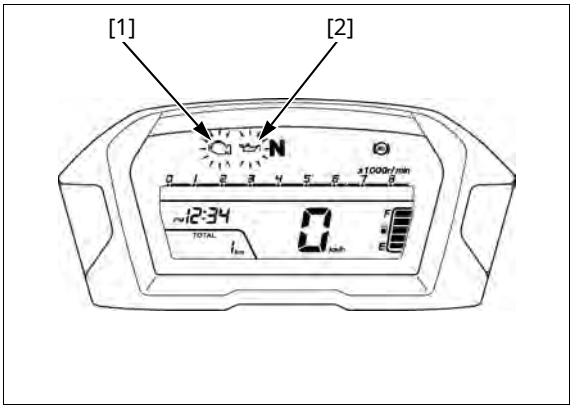
Debe haber continuidad.

Si no hay continuidad, busque un circuito abierto en el cable verde/rojo.

INSPECCIÓN DE LÍNEA TXD/RXD

NC700X/XA/S/SA

Si la MIL [1] y el indicador de presión de aceite del motor [2] permanecen encendidos y el tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden con el interruptor de encendido en ON y el interruptor de parada del motor " ", verifique la línea TXD/RXD del medidor combinado (página 22-12).

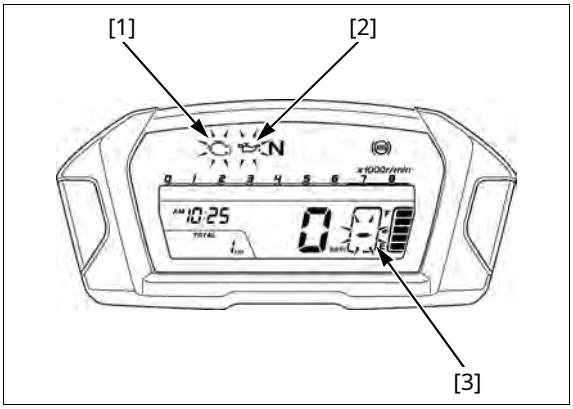


NOTE:

Si el interruptor de parada del motor giró el medidor de combinación indica la misma operación.

NC700XD/SD

Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor " " y verifique el medidor de combinación.



La línea TXD/RXD es anormal si el medidor combinado muestra lo siguiente:

– MIL [1] y el indicador de presión de aceite del motor [2] permanecen encendidos.
– El indicador de cambio "–" [3] parpadea.
– El tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden.

NOTE:

Si el interruptor de encendido se enciende con el interruptor de parada del motor " ", ocurrirá la misma condición.

Verifique la línea TXD/RXD del medidor combinado (página 22-12).

EL INDICADOR DE MIL Y DE PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR PERMANECEN ENCENDIDOS, EL TACOMETRO, EL INDICADOR DE ALTA TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE Y EL INDICADOR DE SILENCIO NO SE ENCIENDEN Y EL INDICADOR DE CAMBIO "–" (NC700XD/SD) ESTÁ PARPADEA (cuando el interruptor de encendido está en la posición ON)

NOTE:

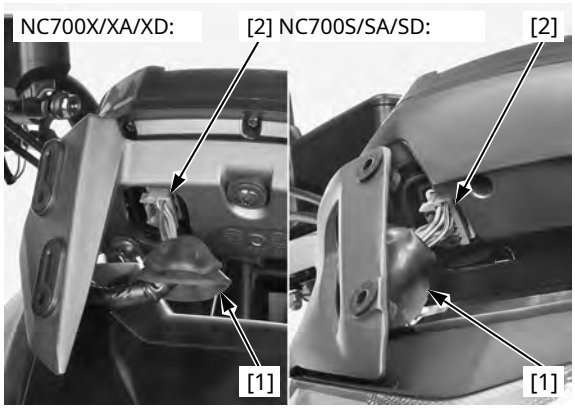
• Verifique los siguientes elementos antes de comenzar la inspección:
  – Verifique si hay un contacto suelto o deficiente en el conector 16P (gris) del medidor combinado y el conector 33P del ECM/PCM, luego vuelva a verificar el DTC.
  – Inspeccione el fusible secundario 7,5 A (ENG STOP)
• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

1. Inspección de cortocircuito de la línea serie del medidor combinado

Apague el interruptor de encendido.

Retire el parabrisas (página 2-23).

Retire la cubierta antipolvo [1] y desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [2].

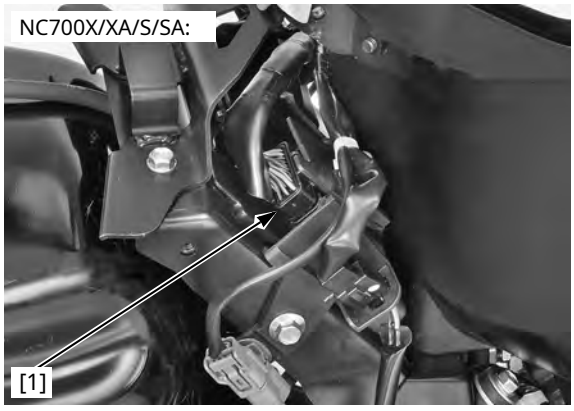


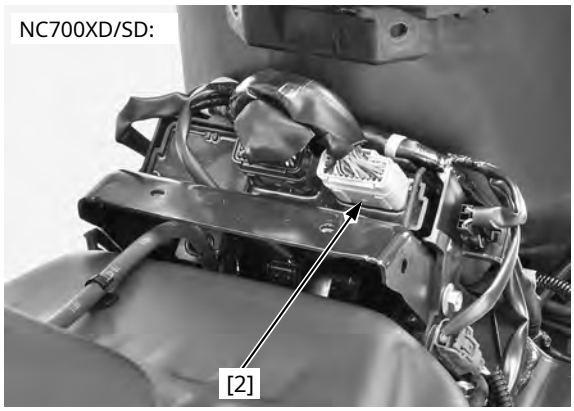
Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA) (página 2-14)
– Carenado lateral (NC700S/SA) (página 2-13)
– Placa transversal central (NC700XD/SD) (página 2-32)

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (Negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (gris) (NC700XD/SD) [2]





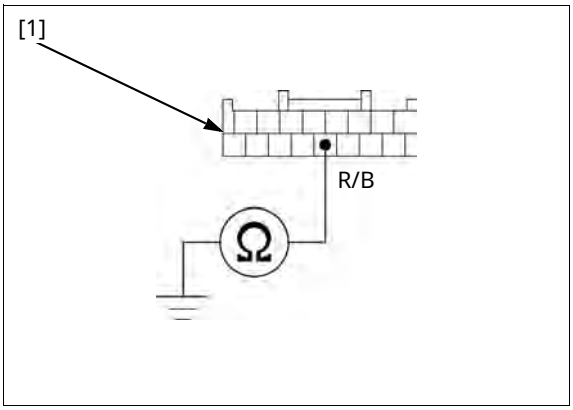
Verifique la continuidad entre el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rojo/azul – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – Cortocircuito en cable rojo/azul

NO – VAYA AL PASO 2.



2. Inspección del circuito abierto de la línea serie del medidor combinado

Verifique la continuidad entre el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] y el conector 33P del ECM/PCM [2] del lado del mazo de cables.

Conexión: Rojo/azul – Rojo/azul

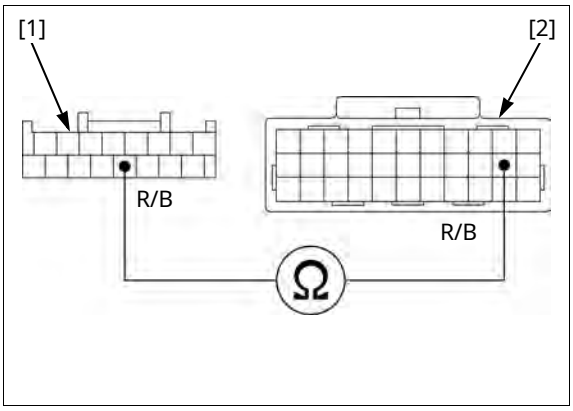
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en cable rojo/azul



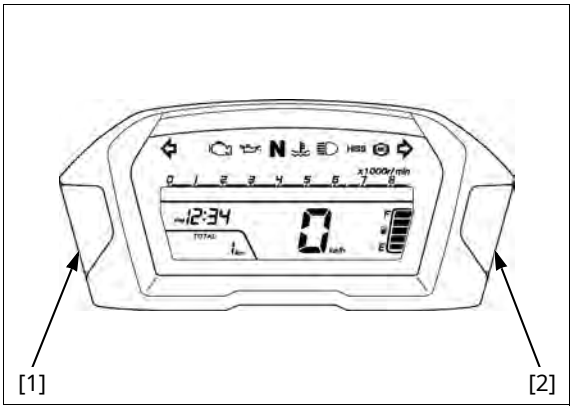
3. Inspección del voltaje de salida de la línea serie del medidor combinado

Conecte el conector 16P (Gris) del medidor combinado.

Encienda el interruptor de encendido y el interruptor de parada del motor " " mientras mantiene presionados los botones A [1] y B [2] del medidor combinado durante 10 segundos.

NOTE:

El medidor combinado ingresa al modo de diagnóstico de comunicación.



Mida el voltaje en el conector ECM/PCM 33P [1] del lado del mazo de cables y tierra.

Conexión: Rojo/azul (+) – Tierra (–) Estándar: 8 V o más (Cada 5 segundos)

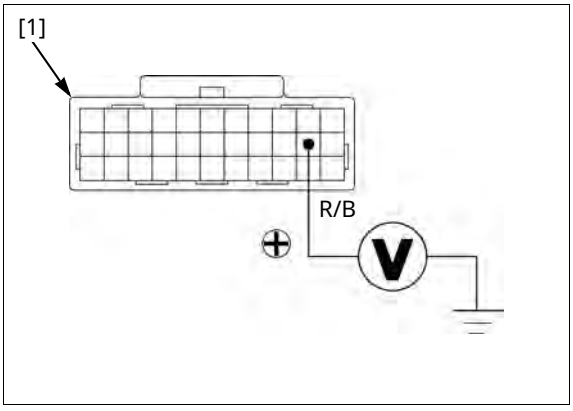
HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

¿Existe el voltaje estándar? **SÍ -**

VAYA AL PASO 4. **NO -**

- Reemplazar el combinación metro asamblea.
  – NC700X/XA/XD (página 22-9)
  – NC700S/SA/SD (página 22-9)



4. Inspección del voltaje de salida de la línea serial del ECM

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado.

Conecte el conector ECM/PCM 33P. Retire la

tapa de mantenimiento (página 21-6).

Retire el DLC [1] de la caja de la batería. Cortocircuite los terminales DLC con una herramienta especial.

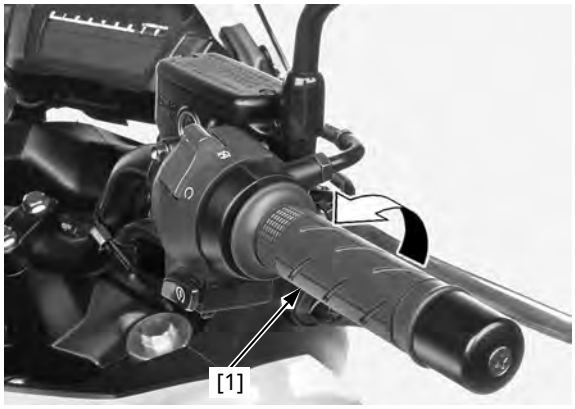
Conexión: Marrón – Verde

HERRAMIENTA:

Conector SCS [2] **070PZ-ZY30100**



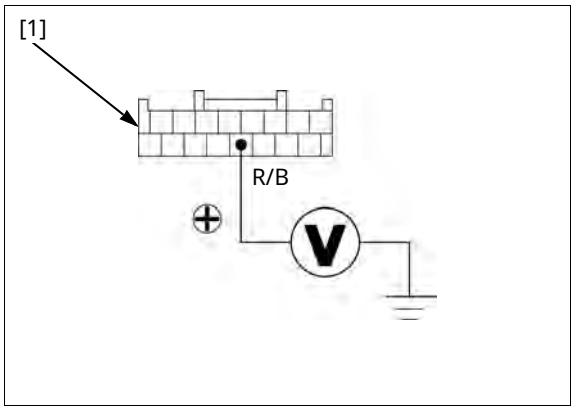
Gire y sostenga la empuñadura del acelerador [1] hasta la posición completamente abierta.
Encienda el interruptor de encendido mientras sostiene el puño del acelerador en la posición completamente abierta durante 10 segundos.



NOTE:

El ECM/PCM entra el comunicación modo de diagnóstico.

Mida el voltaje en el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables y tierra.



Conexión: Rojo/azul (+) – Tierra (–) Estándar: 8 V o más (Cada 5 segundos)

¿Existe el voltaje estándar? **SÍ**

– Inspeccione el medidor combinado (página 22-10).

NO – Reemplace el ECM/PCM con uno en buen estado y vuelva a verificar.

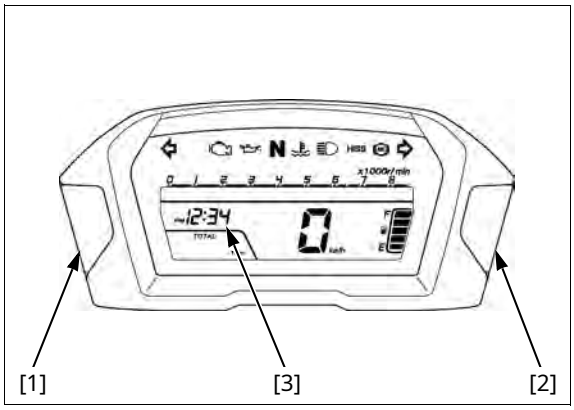
PROCEDIMIENTO DE AJUSTE DEL RELOJ DIGITAL DEL MEDIDOR COMBINADO

Encienda el interruptor de encendido.

Mantenga presionado el botón A [1] y el botón B [2] del medidor combinado hasta que los dígitos de los minutos [3] indiquen "1", "2" o "3".

NOTE:

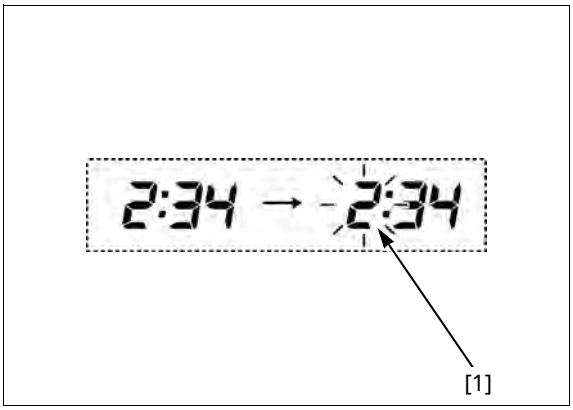
El medidor combinado ingresa al modo de ajuste de luz de fondo.



Presione el botón A, luego los dígitos de la hora [1] comienzan a parpadear.

NOTE:

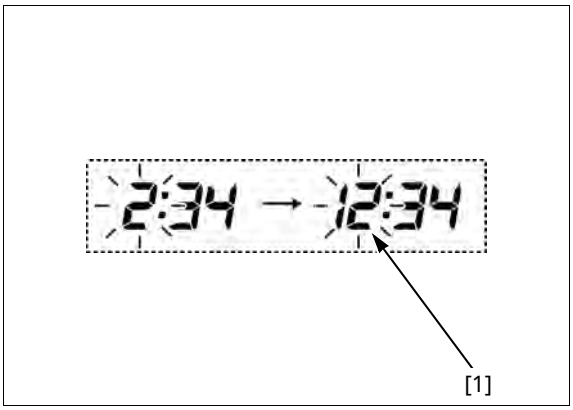
El medidor combinado ingresa al modo de configuración del reloj.



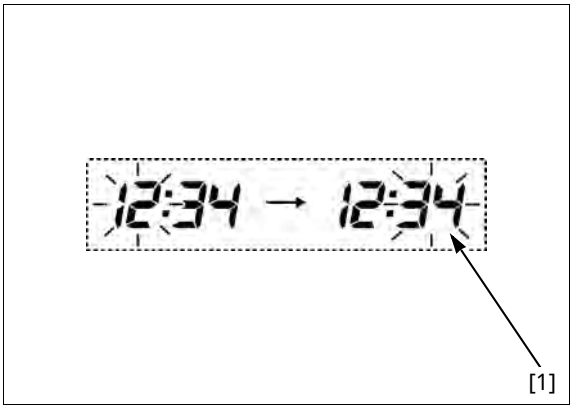
Presione el botón B hasta que se muestren la hora deseada [1] y AM/PM.

NOTE:

Presione y mantenga presionado para avanzar la hora rápidamente.



Presione el botón A, luego los dígitos de los minutos [1] comienzan a parpadear.



Pulse el botón B hasta que aparezca el minuto deseado [1].

NOTE:

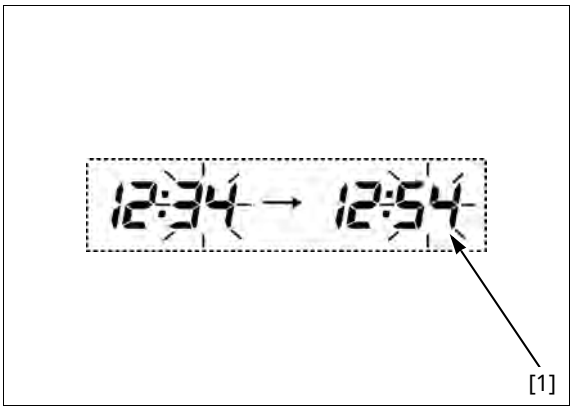
Presione y sostenga para avanzar los minutos

rápidamente. Presione el botón A, luego se configura el

reloj digital. Presione el botón A y el botón B.

NOTE:

El medidor combinado vuelve al modo normal.



VELOCÍMETRO/SENSOR VS

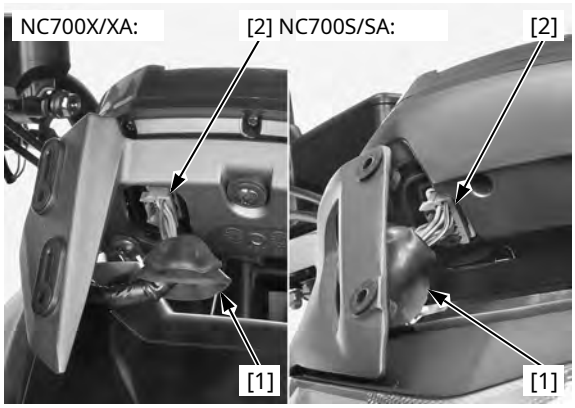
INSPECCIÓN DEL SISTEMA (NC700X/XA/S/SA)

Realice la inspección del sistema de instrumentos combinados (página 22-8).

Retire el parabrisas (página 2-23).

Retire la cubierta antipolvo [1].

Si el sistema no pasa la inspección, cambie la transmisión a neutral, el conector 16P (gris) del medidor combinado [2] está conectado, luego encienda el interruptor de encendido.



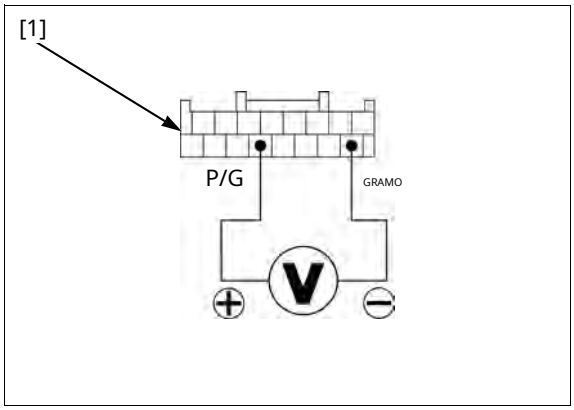
Mida el voltaje en el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables.

CONEXIÓN: Rosa/verde (+) – Verde/rojo (–)
ESTÁNDAR: Repetir 0 a 5 V

Gire lentamente la rueda trasera con la mano.

Debe haber un voltaje de pulso de 0 a 5 V.

– Si aparece pulso de voltaje, reemplace el conjunto del medidor combinado.
  – NC700X/XA (página 22-9)
  – NC700S/SA (página 22-9)
– Si no aparece el pulso de voltaje, verifique si hay un circuito abierto o un cortocircuito en el cable rosa/verde.
  Si el cable rosa/verde está bien, verifique la línea de señal del sensor VS (página 22-17)



INSPECCIÓN DEL SISTEMA (NC700XD/SD)

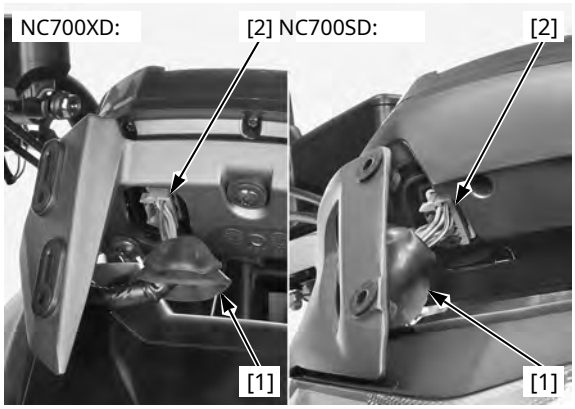
Si el velocímetro no funciona, verifique lo siguiente:

– Inspección del sistema de medidor combinado (página 22-9)
– MIL parpadeando: si la MIL parpadea 11, verifique el sistema del sensor VS (página 4-51)
– Indicador de cambio "–" parpadeando: Si el indicador de cambio "–" parpadea 66, compruebe el sistema del sensor VS (página 12-89).

Si los elementos anteriores están bien, verifique la línea del sensor VS de la siguiente manera:

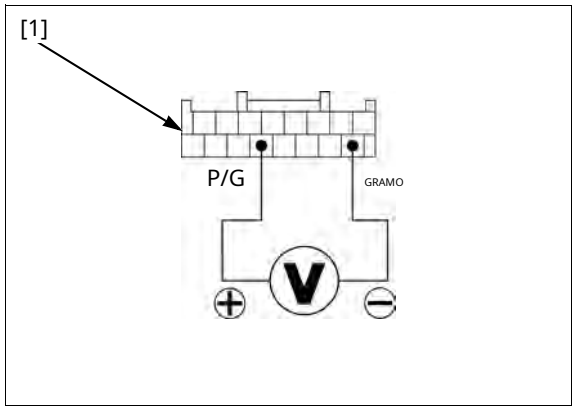
Retire el parabrisas (página 2-23).

Retire la cubierta antipolvo [1] y desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [2].



Encienda el interruptor de encendido con el interruptor de parada del motor " "

Mida el voltaje en el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] del lado del mazo de cables.



CONEXIÓN: Rosa/verde (+) – Verde/rojo (–)

Gire lentamente la rueda trasera con la mano.

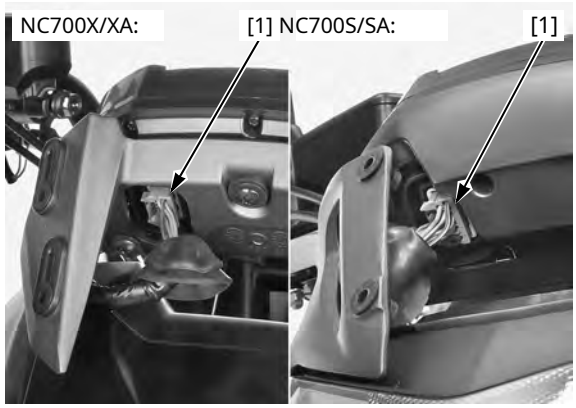
Debe haber un voltaje de pulso de 0 a 5 V.

– Si aparece pulso de voltaje, reemplace el conjunto del medidor combinado.
  – NC700XD (página 22-9)
  – NC700SD (página 22-9)
– Si no aparece pulso de tensión, el cable rosa/verde tiene circuito abierto.

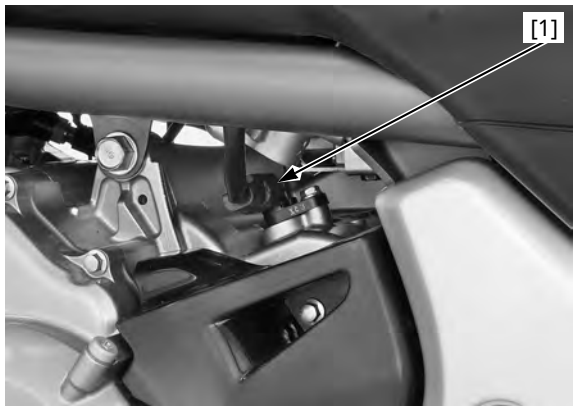
INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE SEÑAL DEL SENSOR VS (NC700X/XA/S/SA)

Retire el parabrisas (página 2-23).

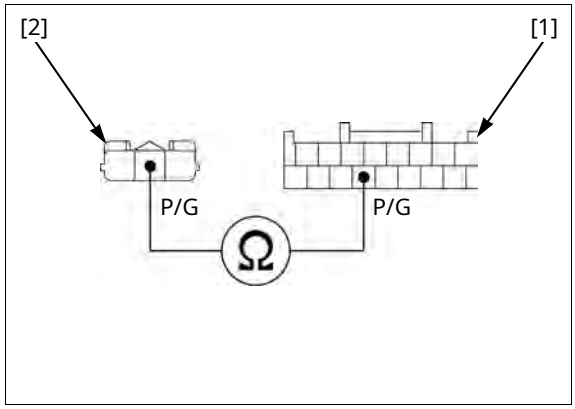
Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado [1].



Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1].



Verifique la continuidad entre el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] y el conector 3P (negro) del sensor VS [2] del lado del mazo de cables.



CONEXIÓN: Rosa/verde – Rosa/verde

Si no hay continuidad, compruebe si hay un circuito abierto en el cable rosa/verde y un contacto suelto en los conectores del mazo de cables.

EXTRACCIÓN DEL SENSOR VS/ INSTALACIÓN

Desconecte el conector 3P (negro) del sensor VS [1].

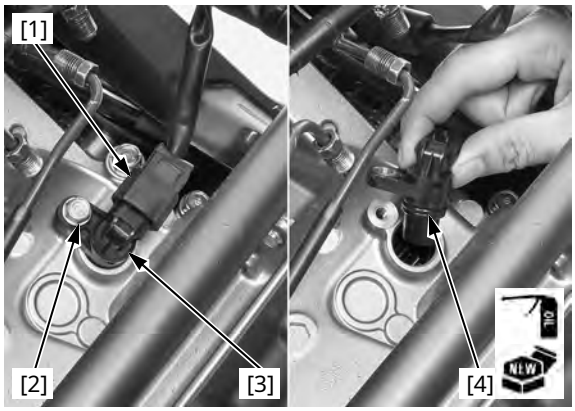
Retire el perno [2] y el sensor VS [3].

Retire la junta tórica [4].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace la junta tórica por una nueva.
- Aplique aceite de motor a una junta tórica nueva.



TACÓMETRO

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Si el tacómetro no funciona, verifique lo siguiente:

– Inspección del sistema de medidor combinado
  – NC700X/XA/S/SA (página 22-8)
  – NC700XD/SD (página 22-9)
– Línea TXD/RXD (página 22-11)
– Sensor CKP
  – NC700X/XA/S/SA (página 5-7)
  – NC700XD/SD (página 5-8)

Si los elementos anteriores están bien, reemplace el conjunto del medidor combinado.

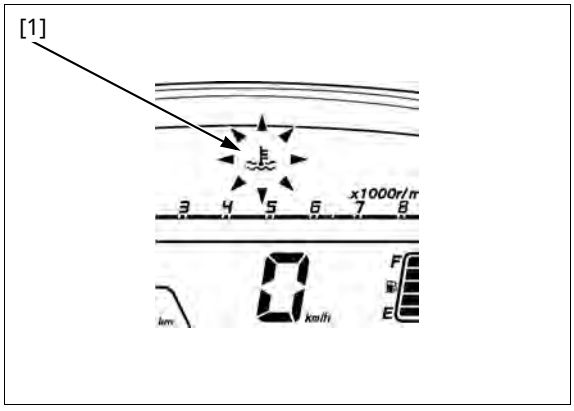
– NC700X/XA/XD (página 22-9)
– NC700S/SA/SD (página 22-9)

INDICADOR DE ALTA TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE/SENSOR ECT

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Si el indicador de alta temperatura del refrigerante no funciona correctamente, verifique lo siguiente:

– Inspección del sistema de medidor combinado
  – NC700X/XA/S/SA (página 22-8)
  – NC700XD/SD (página 22-9)
– Línea TXD/RXD (página 22-11)
– MIL parpadeando: Si la MIL parpadea 7, verifique el sistema del sensor ECT (página 4-45).
– Sensor ECT (página 22-19)



Si los elementos anteriores están bien, reemplace el conjunto del medidor combinado.

– NC700X/XA/XD (página 22-9)
– NC700S/SA/SD (página 22-9)

Si la MIL y el indicador de presión de aceite del motor permanecen encendidos, el tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden y el indicador de cambio "–" (NC700XD/SD) parpadea, inspeccione lo siguiente;

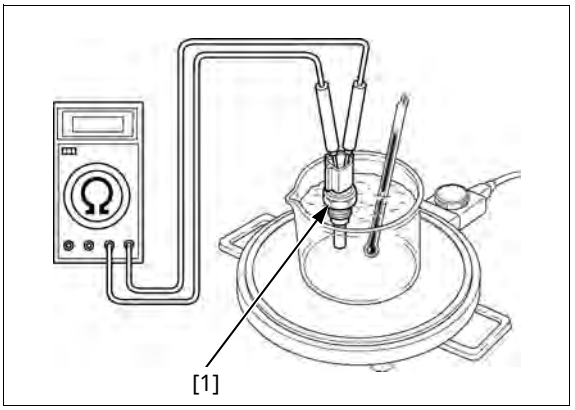
– DTC con el HDS (página 4-12)
– Línea TXD/RXD (página 22-11)

INSPECCIÓN DE LA UNIDAD DEL SENSOR DE ECT

Retire el sensor de ECT (página 4-64).

Suspenda el sensor de ECT [1] en una bandeja de refrigerante (mezcla 50 - 50) en un elemento calefactor eléctrico y mida la resistencia a través del sensor a medida que se calienta el refrigerante.

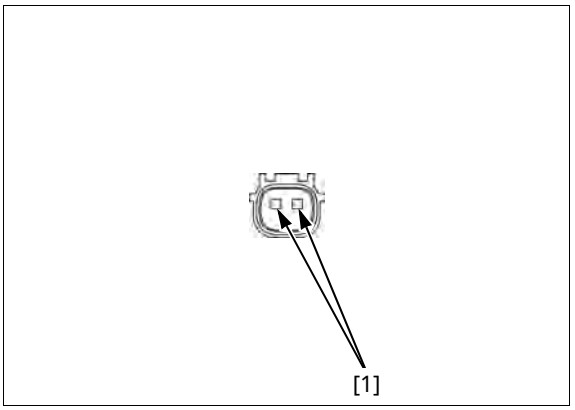
- Empape el sensor ECT en refrigerante hasta sus roscas con al menos 40 mm (1,6 in) desde el fondo de la bandeja hasta el fondo del sensor.
- Mantenga la temperatura constante durante 3 minutos antes de realizar la prueba. Un cambio repentino de temperatura dará como resultado lecturas incorrectas. No permita que el termómetro o el sensor ECT toque la sartén.



Mida la resistencia entre los terminales del sensor de ECT [1].

Temperatura	40°C (104°F)	100°C (212°F)
Resistencia	1,0 – 1,3 kΩ	0,1 – 0,2 kΩ

Reemplace el sensor ECT si está fuera de especificación.



INDICADOR DE PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR/ INTERRUPTOR EOP

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

El indicador de presión de aceite del motor [1] se enciende cuando el interruptor de encendido está en la posición ON y luego se apaga cuando el motor arranca.

Si el indicador de presión de aceite del motor no se enciende con el interruptor de encendido en la posición ON, verifique la inspección del sistema de medidor combinado.

– NC700X/XA/S/SA (página 22-8)
– NC700XD/SD (página 22-9)

El indicador de presión de aceite del motor no se apaga cuando el motor está en marcha, verifique lo siguiente:

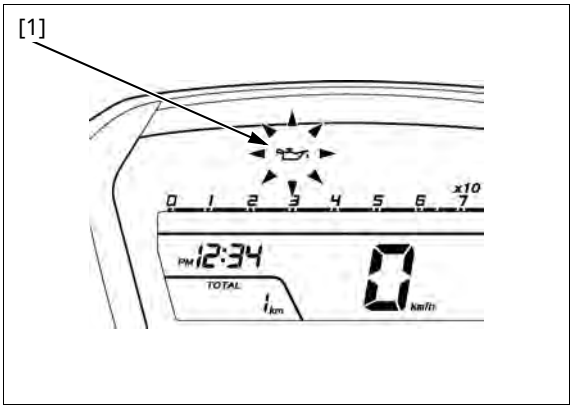
– Nivel de aceite del motor (página 3-12)
– Línea TXD/RXD (página 22-11)
– MIL parpadeando: si la MIL parpadea 87, verifique el sistema del interruptor EOP (página 4-62)
– Presión de aceite del motor (página 9-6)
– Línea de conmutación EOP (página 22-20)
– Reemplace el interruptor EOP y vuelva a verificar (página 22-20).

Si los elementos anteriores están bien, reemplace el conjunto del medidor combinado.

– NC700X/XA/XD (página 22-9)
– NC700S/SA/SD (página 22-9)

Si la MIL y el indicador de presión de aceite del motor permanecen encendidos y el tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden, inspeccione lo siguiente;

– DTC con el HDS (página 4-12)
– Línea TXD/RXD (página 22-11)



INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DEL INTERRUPTOR EOP

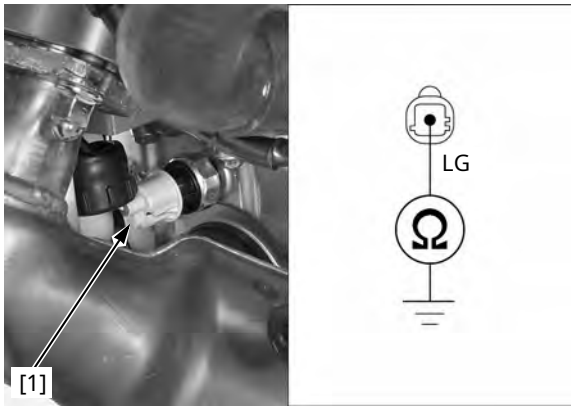
Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector 1P (gris) del interruptor EOP [1].

Verifique la continuidad entre el terminal del conector del interruptor EOP y tierra.

CONEXIÓN: Verde claro – Tierra

– Si hay continuidad, el cable Verde Luz tiene un cortocircuito.
– Si no hay continuidad, reemplace el ECM/PCM por uno en buen estado y vuelva a verificar.



NOTE:

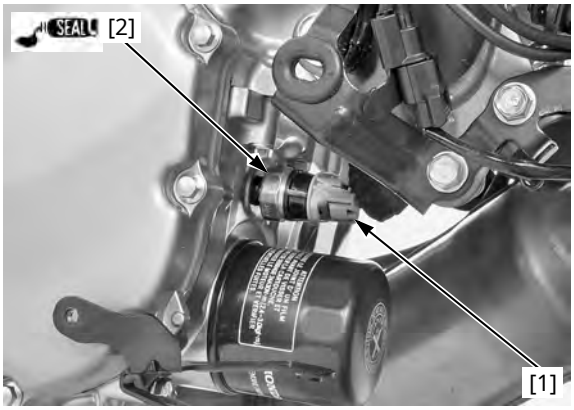
• Si se reemplaza el ECM/PCM, realice lo siguiente:
  – Procedimiento de registro de llaves (página 23-6)
  – Procedimiento de aprendizaje de inicialización del embrague (NC700XD/SD) (página 12-120)

EXTRACCIÓN DEL INTERRUPTOR EOP/
INSTALACIÓN

Retire el tanque de reserva del radiador (página 8-14).

Desconecte el conector 1P (gris) del interruptor EOP [1].

Retire el interruptor EOP [2] del cárter. La instalación es en el orden inverso al desmontaje. **TORQUE: 18 N·m (1,8 kgf·m, 13 lbf·ft)**



NOTE:

• Aplique sellador a las roscas del interruptor EOP.
• Pase los cables y las mangueras correctamente (página 1-25).

Compruebe el nivel de aceite del motor (página 3-12).

SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

INSPECCION DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

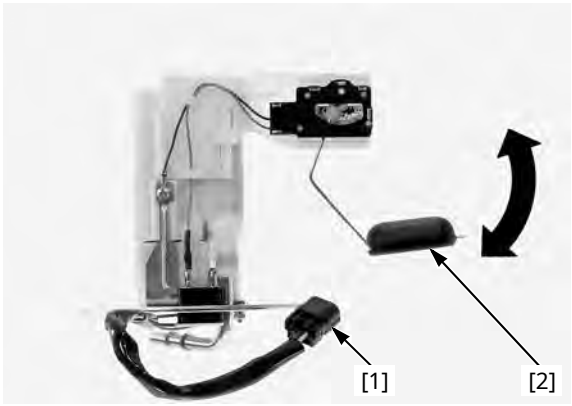
Retire la unidad de la bomba de combustible (página 7-11).

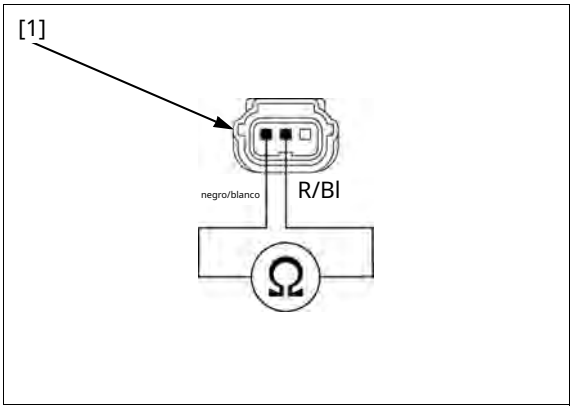
Conecte el ohmímetro a los terminales del conector 3P (negro) de la unidad de la bomba de combustible [1].

CONEXIÓN: Rojo/negro – Negro/blanco

Inspeccione la resistencia del flotador [2] en las posiciones superior e inferior.

	LLENO	VACÍO
Resistencia	4 – 6 Ω	80 – 83 Ω





INSPECCIÓN DEL MEDIDOR DE COMBUSTIBLE

Si el medidor de combustible parpadea como se muestra [1] con el interruptor de encendido en ON, realice la inspección de la siguiente manera:

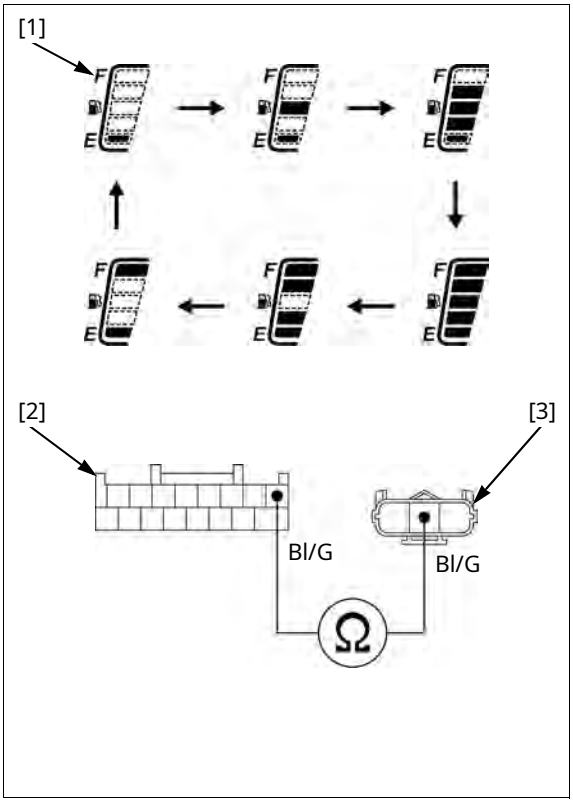
Desconecte el conector 16P (gris) del medidor combinado (página 22-8).

Desconecte el conector 3P (negro) de la unidad de la bomba de combustible (página 7-10).

Compruebe la continuidad entre el conector 16P (gris) del medidor combinado [2] y el conector 3P (negro) de la unidad de la bomba de combustible [3] del lado del mazo de cables.

CONEXIÓN: Negro/verde – Negro/verde

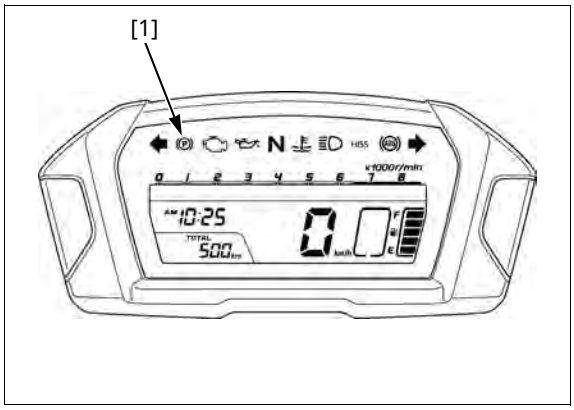
Si no hay continuidad, busque un circuito abierto en el cable negro/verde y un contacto suelto en los conectores del mazo de cables.



INDICADOR/INTERRUPTOR DEL FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD)

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Si el indicador del freno de estacionamiento [1] no funciona correctamente, verifique la inspección del sistema de medidor combinado (página 22-9).



Si la inspección del sistema de instrumentos combinados está bien, verifique la línea del interruptor del freno de estacionamiento de la siguiente manera:

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte los conectores del interruptor del freno de mano [1].

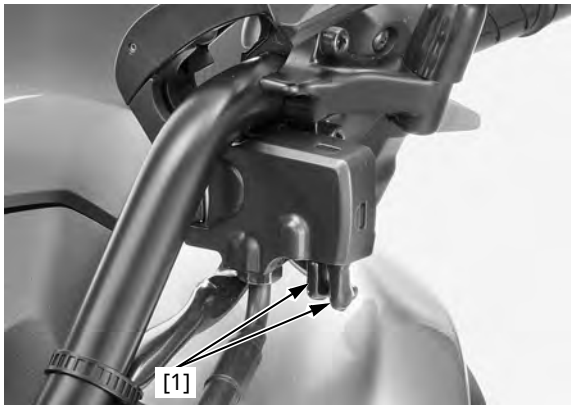
Conecte los terminales del conector con un cable de puente.

Encienda el interruptor de encendido.

El indicador del freno de estacionamiento debe encenderse.

Si el indicador no se enciende, compruebe si hay un circuito abierto en los cables negro, marrón y verde.

Si el indicador se enciende, verifique el interruptor del freno de estacionamiento (página 22-22).



INTERRUPTOR DEL FRENO DE ESTACIONAMIENTO

INSPECCIÓN

Desconecte los conectores del interruptor del freno de estacionamiento.

Compruebe la continuidad entre los terminales del interruptor del freno de estacionamiento [1].

Debe haber continuidad con la palanca del freno de mano tirada y no continuidad con la palanca suelta.

Si el interruptor del freno de estacionamiento no funciona correctamente, reemplácelo (página 22-23).



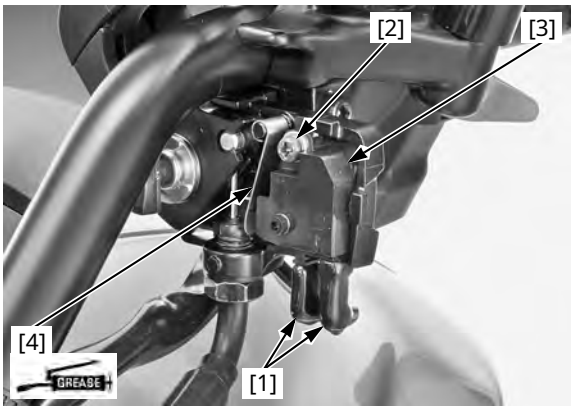
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN DEL INTERRUPTOR DEL FRENO DE ESTACIONAMIENTO

Retire la cubierta del soporte de la palanca del freno de mano [1].



Desconecte los conectores del interruptor del freno de mano [1].

Retire el tornillo del interruptor del freno de estacionamiento [2], el interruptor del freno de estacionamiento [3] y el resorte del interruptor [4].



La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Aplique grasa a la superficie deslizante del resorte del interruptor del freno de mano.
- Alinee el orificio de la cubierta del soporte de la palanca del freno de estacionamiento con el saliente del soporte.



ESFUERZO DE TORSIÓN:

Tornillo del interruptor del freno de mano:
1,2 N·m (0,1 kgf·m, 0,9 lbf·ft)

SWITCH DE IGNICIÓN

INSPECCIÓN

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

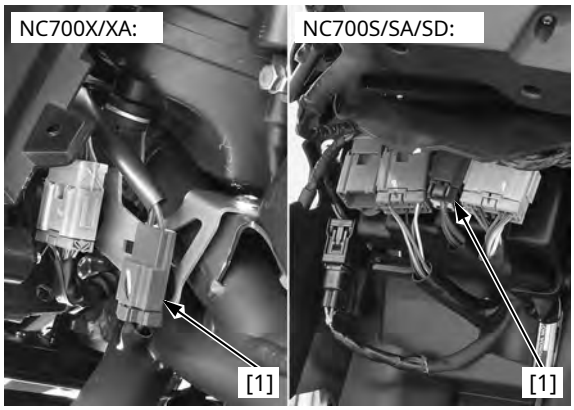
Retire el faro/soporte del faro (NC700S/SA/SD) (página 2-27).

Desconecte el conector 2P (marrón) del interruptor de encendido [1].

Compruebe la continuidad entre los terminales de cable del conector del interruptor de encendido en cada posición del interruptor.

Consulte el diagrama de cableado para ver los terminales y el estado del interruptor:

– NC700X (página 24-2)
– NC700XA (página 24-3)
– NC700XD (página 24-4)
– NC700S (página 24-5)
– NC700SA (página 24-6)
– NC700SD (página 24-7)





EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire el puente superior (página 17-33).

Retire los pernos de montaje del interruptor de encendido [1] y el interruptor de encendido [2].

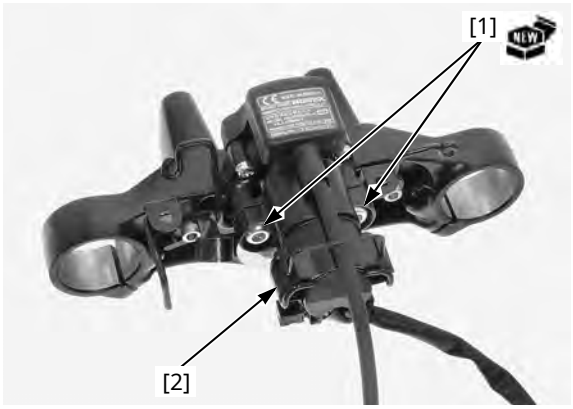
La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

ESFUERZO DE TORSIÓN:

Perno de montaje del interruptor de encendido:
25 N·m (2,5 kgf·m, 18 lbf·ft)

NOTE:

Reemplace los pernos de montaje del interruptor de encendido por otros nuevos.



INTERRUPTORES DE MANILLAR

INTERRUPTOR DEL MANILLAR DERECHO

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

Retire el faro/soporte del faro (NC700S/SA/SD) (página 2-27).

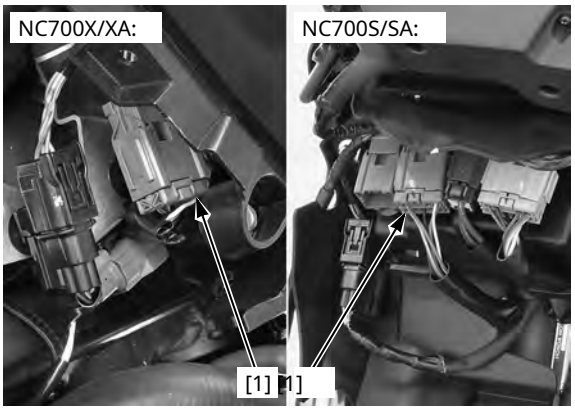
Desconecte lo siguiente:

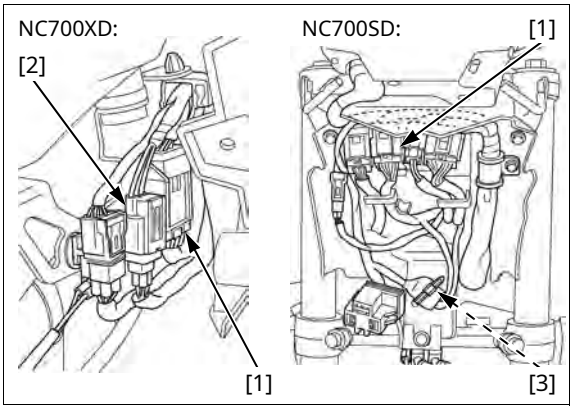
– Conector interruptor manillar derecho 8P (Azul) [1]
– Conector del interruptor del manillar derecho 6P (Negro) (NC700XD) [2]
– Conector 7P (Verde) del interruptor del manillar derecho (NC700SD) [3]

Compruebe la continuidad entre los terminales de cable del conector del interruptor del manillar en cada posición del interruptor.

Consulte el diagrama de cableado para ver los terminales y el estado del interruptor:

– NC700X (página 24-2)
– NC700XA (página 24-3)
– NC700XD (página 24-4)
– NC700S (página 24-5)
– NC700SA (página 24-6)
– NC700SD (página 24-7)





INTERRUPTORES DEL MANILLAR IZQUIERDO

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

Retire el faro/soporte del faro (NC700S/SA/SD) (página 2-27).

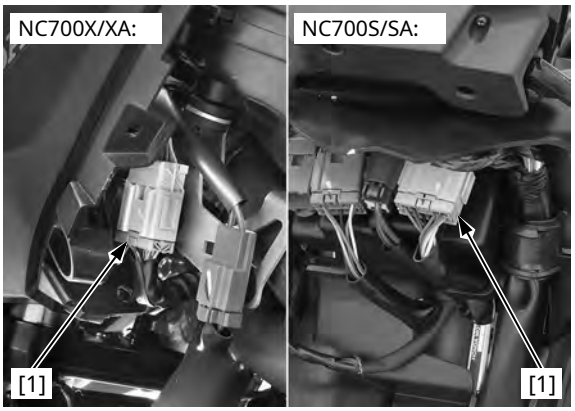
Desconecte lo siguiente:

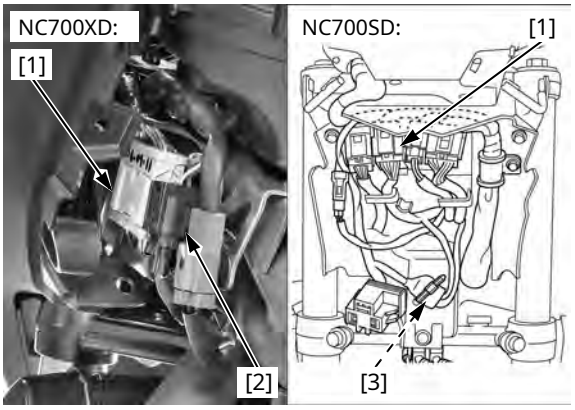
– Conector interruptor manillar izquierdo 10P (Gris) [1]
– Conector 3P (negro) del interruptor del manillar izquierdo (NC700XD) [2]
– Conector 7P (Verde) del interruptor del manillar izquierdo (NC700SD) [3]

Compruebe la continuidad entre los terminales de cable del conector del interruptor del manillar en cada posición del interruptor.

Consulte el diagrama de cableado para ver los terminales y el estado del interruptor:

– NC700X (página 24-2)
– NC700XA (página 24-3)
– NC700XD (página 24-4)
– NC700S (página 24-5)
– NC700SA (página 24-6)
– NC700SD (página 24-7)





INTERRUPTOR DE LA LUZ DE FRENO

FRENTE

Desconecte los conectores del interruptor de la luz de freno delantera y verifique la continuidad entre los terminales.

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



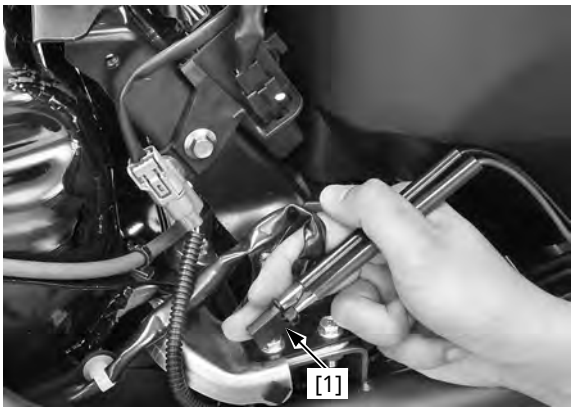
TRASERO

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

Retire la cubierta protectora/lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15).

Desconecte el conector 3P (negro) del interruptor de la luz de freno trasera [1] y verifique 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.



INTERRUPTOR DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA)

Desconecte los conectores del interruptor del embrague y compruebe la continuidad entre los terminales.

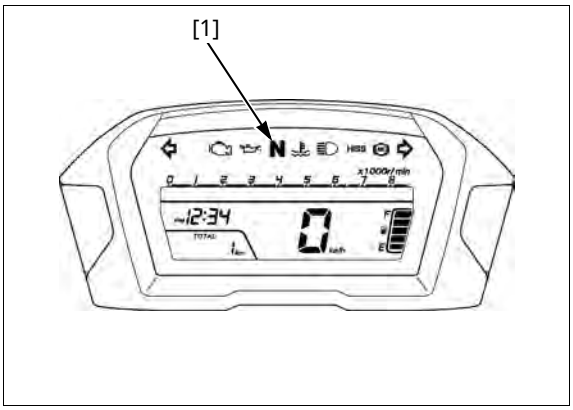
Debe haber continuidad con la palanca del embrague aplicada y no debe haber continuidad con la palanca del embrague suelta.



INTERRUPTOR DE NEUTRO

INSPECCIÓN (NC700X/XA/S/SA)

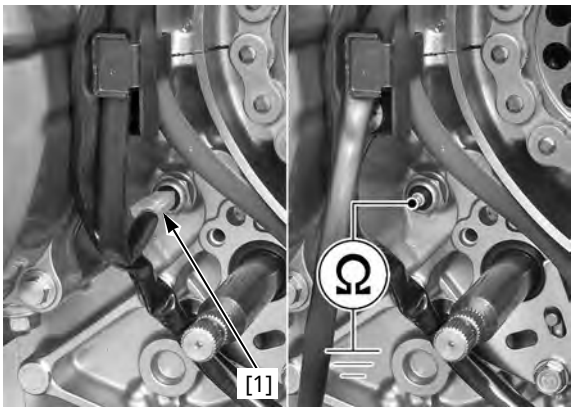
Asegúrese de que el indicador neutral [1] se encienda con el interruptor de encendido en ON y la transmisión esté en neutral.



Si el indicador neutral no se enciende, inspeccione de la siguiente manera:

Retire la cubierta trasera izquierda (página 2-29).

Desconecte el conector del interruptor neutral [1].



Compruebe la continuidad entre el terminal del interruptor y la tierra del motor.

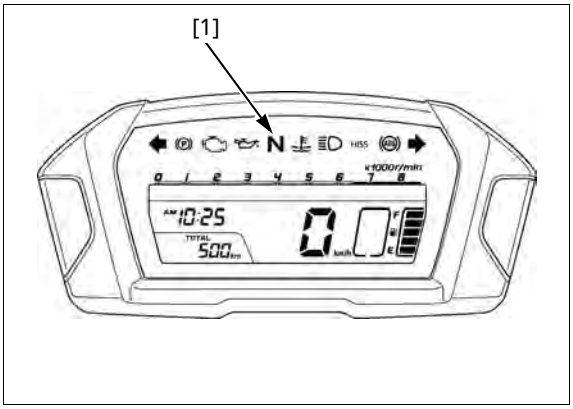
Debe haber continuidad cuando la transmisión está en punto muerto y no debe haber continuidad cuando la transmisión está engranada.

Si la inspección de continuidad es normal, abra el circuito en el cable verde claro entre el conector del interruptor neutral y el diodo neutral o el cable verde claro/rojo entre el diodo neutral y el indicador neutral.

Si la inspección de continuidad es anormal, reemplace el interruptor neutral (página 22-28).

INSPECCIÓN (NC700XD/SD)

Asegúrese de que el indicador neutral [1] se encienda cuando el interruptor de encendido esté en ON y la transmisión esté en neutral y se apague cuando la transmisión esté engranada.



Si el indicador de punto muerto no funciona correctamente, verifique que el indicador de cambio parpadee con el interruptor de encendido en la posición ON y el interruptor de parada del motor.

Si se indica el DTC 52 con el indicador de cambio, verifique el sistema del interruptor neutral (página 12-78).

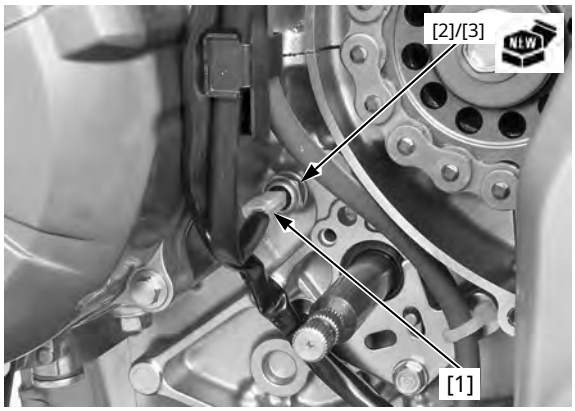
Si el indicador de cambio no indica ningún DTC y el indicador neutral no se enciende con la transmisión en neutral, verifique si hay un circuito abierto en el cable verde claro entre el medidor combinado y el interruptor neutral.

Si el cable verde claro está bien, reemplace el conjunto del medidor combinado.

– NC700XD (página 22-9)
– NC700SD (página 22-9)

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700X/XA/S/SA)

Drene el aceite del motor (página 3-13). Retire la cubierta trasera izquierda (página 2-29). Desconecte el conector del interruptor neutral [1]. Retire el interruptor neutral [2] y la arandela de sellado [3].



Instale el interruptor neutral con una nueva arandela de sellado. Apriete el interruptor de punto muerto al par especificado.

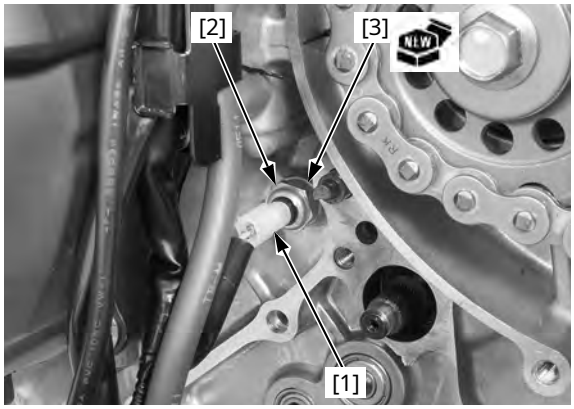
TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Conecte el conector del interruptor neutral.

Llene el motor con el aceite de motor recomendado (página 3-12).

DESMONTAJE/INSTALACIÓN (NC700XD/SD)

Retire el motor de control de cambios/engranajes reductores (página 12-109).



Desconecte el conector del interruptor neutral [1]. Retire el interruptor neutral [2] y la arandela de sellado [3] del cárter.

Instale el interruptor neutral con una arandela de sellado nueva y apriételo.

TORQUE: 12 N·m (1,2 kgf·m, 9 lbf·ft)

Conecte el conector del interruptor neutral.

Instale los engranajes reductores/motor de control de cambios (página 12-110).

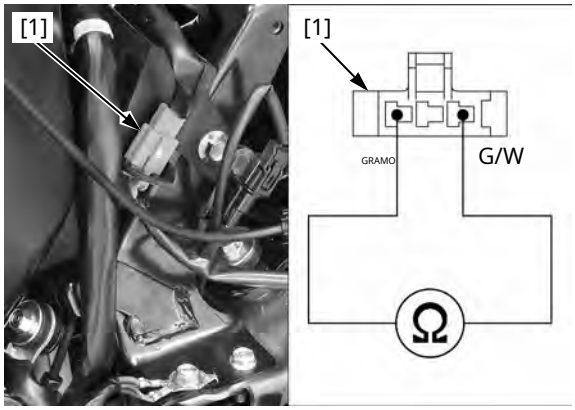
INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL

INSPECCIÓN

Elimina lo siguiente:

– Cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14)
– Refugio/cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-15)
– Cubierta trasera izquierda (página 2-29)

Desconecte el conector 3P (verde) del interruptor del caballete lateral [1].



Compruebe la continuidad entre los terminales de cable del lado del interruptor del conector 3P (verde) del interruptor del caballete lateral.

CONEXIÓN: Verde/blanco – Verde

La continuidad debe existir solo cuando el caballete lateral está levantado.

EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

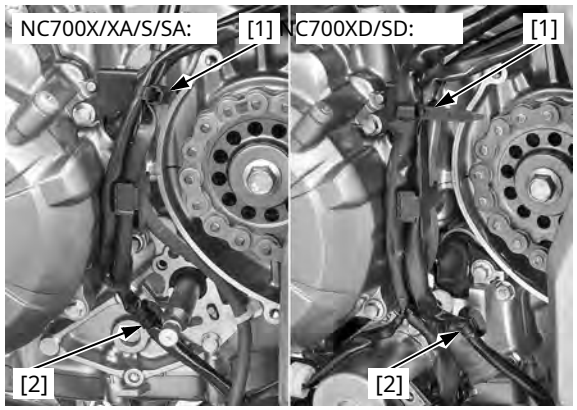
Retire la cubierta protectora/lateral (NC700S/SA/XD) (página 2-15)

Desconecte el conector 3P (verde) del interruptor del caballete lateral [1].

Retire la abrazadera del cable del interruptor del caballete lateral [2].



Retire la banda de cables [1] y la abrazadera de cables del interruptor del caballete lateral [2].

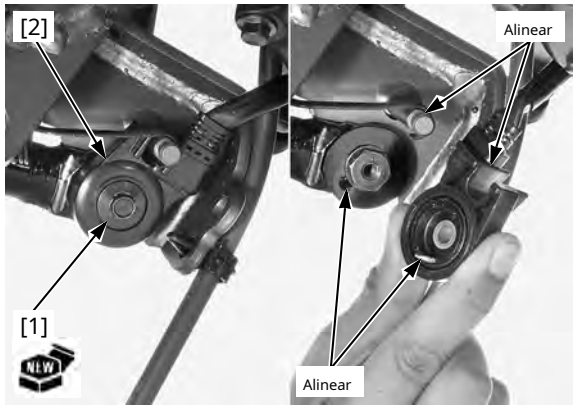


Retire el perno de montaje del interruptor del caballete lateral [1] y el interruptor del caballete lateral [2].

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Reemplace el perno de montaje del interruptor del caballete lateral por uno nuevo.
- Alinee la lengüeta del interruptor del caballete lateral con el orificio del caballete lateral.
- Alinee la ranura del interruptor del caballete lateral con el pasador de sujeción del resorte de retorno.
- Pase el cable correctamente (página 1-25).

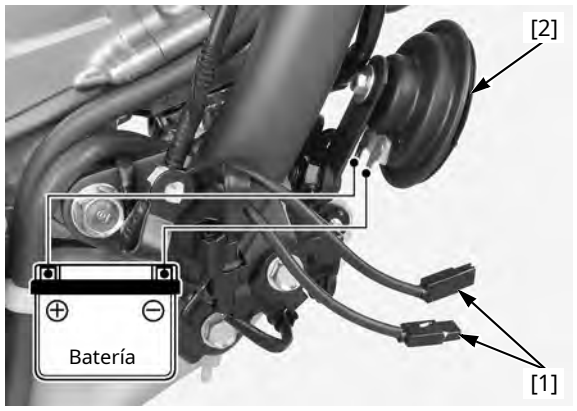


BOCINA

INSPECCIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-28). Desconecte los conectores de cables [1] de la bocina [2].

Conecte la batería de 12 V al terminal de la bocina directamente. La bocina es normal si suena cuando la batería de 12 V está conectada entre los terminales de la bocina.



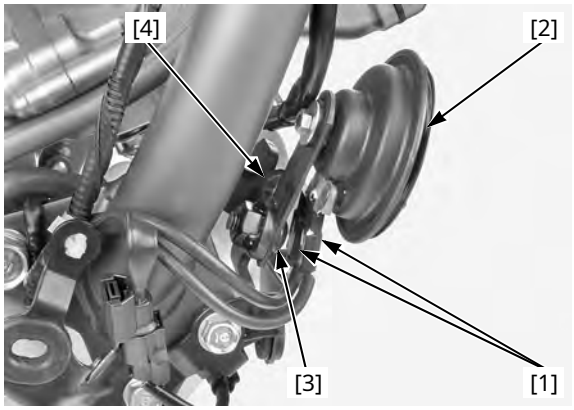
EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta inferior (página 2-28). Desconecte los conectores de cables [1] de la bocina [2]. Retire el perno [3] y la bocina.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

- Instale la bocina contra el tope del marco [4].
- Pase el cable correctamente (página 1-25).



RELÉ DE SEÑAL DE GIRO/PELIGRO

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Retire la cubierta central (NC700X/XA/XD) (página 2-16).

Retire la cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-13). Apague el interruptor de encendido.

Suelte el relé de señal de giro/peligro [1] de la caja de equipaje.
Desconecte el conector 4P [2] del relé de señal de giro/peligro del relé de señal de giro/peligro.

Compruebe lo siguiente en el conector 4P del lado del mazo de cables.



1. Inspección del circuito abierto de la línea de la fuente de alimentación de la batería

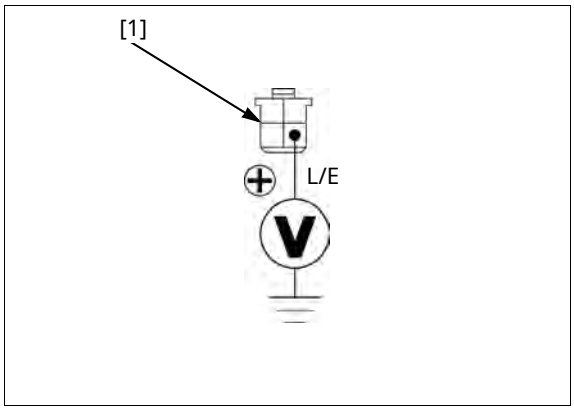
Mida el voltaje entre el terminal del conector 4P [1] y tierra.

Conexión: Rojo/blanco (+) – Tierra (–)

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – VAYA AL PASO 2.

NO – • Circuito abierto en el cable rojo/blanco
• Fusible secundario fundido 7,5 A (CLOCK/TURN)



2. Inspección del circuito abierto de la línea de tierra

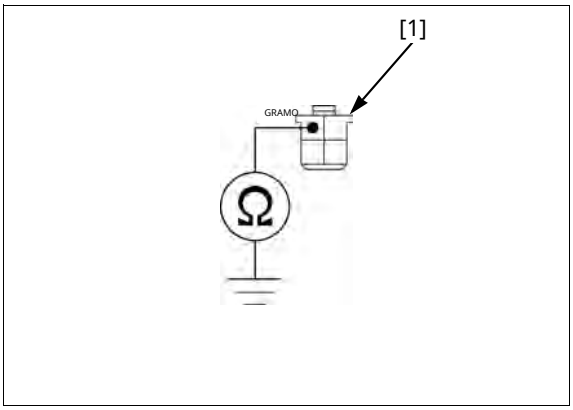
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 4P [1] y tierra.

Conexión: Verde – Tierra

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en el cable verde



3. Inspección del circuito abierto de la línea del interruptor de la señal de giro/peligro

Conecte los terminales del conector 4P [1] con un cable puente.

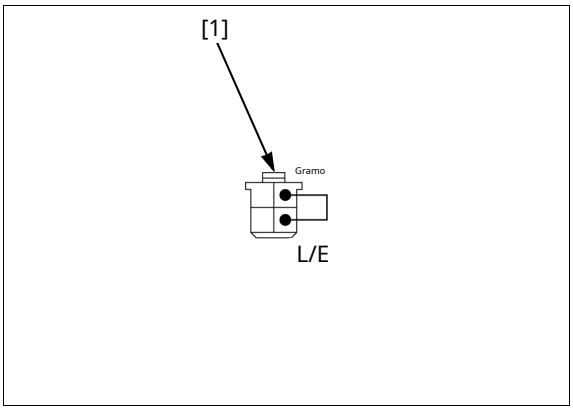
Conexión: Rojo/blanco – Gris

Opere el interruptor de la señal de giro o presione el interruptor de peligro.

¿Se enciende la luz de la señal de giro?

SÍ – VAYA AL PASO 4.

NO –
- Circuito abierto en el cable gris
- Interruptor de señal de giro o interruptor de emergencia defectuoso (interruptor del manillar izquierdo)
- Circuitos de luz de señal de giro defectuosos



4. Inspección del circuito abierto de la línea de la fuente de alimentación del interruptor de encendido

Encienda el interruptor de encendido.

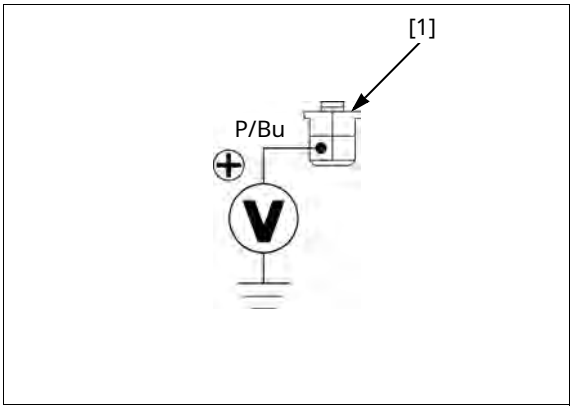
Mida el voltaje entre el terminal del conector 4P [1] y tierra.

Conexión: Rosa/azul (+) – Tierra (–)

¿Hay voltaje de la batería?

SÍ – El sistema es normal, reemplace la señal de giro/relé de peligro.

NO –
- Circuito abierto en el cable rosa/azul
- Subfusible fundido de 7,5 A (ILLUMI/STOP/HORN)



EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

Retire la cubierta central (NC700X/XA/XD) (página 2-16).

Retire la cubierta lateral (NC700S/SA/SD) (página 2-13).

Suelte el relé de señal de giro/peligro [1] de la caja de equipaje.

Desconecte el conector 4P del relé de señales de giro/peligro [2] y retire el relé de señales de giro/peligro.

La instalación es en el orden inverso al desmontaje.

NOTE:

Pase el cable correctamente (página 1-25).



UBICACIÓN DEL SISTEMA·····23-2

DIAGRAMA DEL SISTEMA ·····23-2

INFORMACIÓN DEL SERVICIO ·····23-3

PROCEDIMIENTOS CLAVE DE REGISTRO ·····23-3

INDICACIÓN DE CÓDIGO DE DIAGNÓSTICO ·····23-6

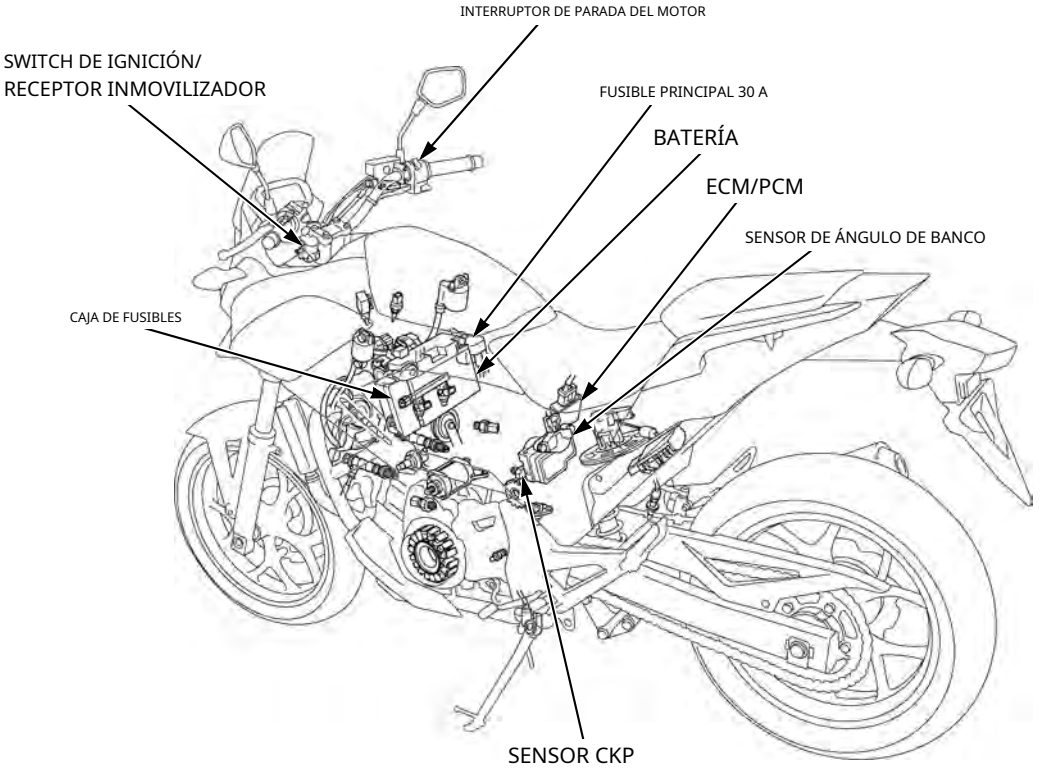
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS ····· 23-8

INDICADOR DE SILENCIO ····· 23-10

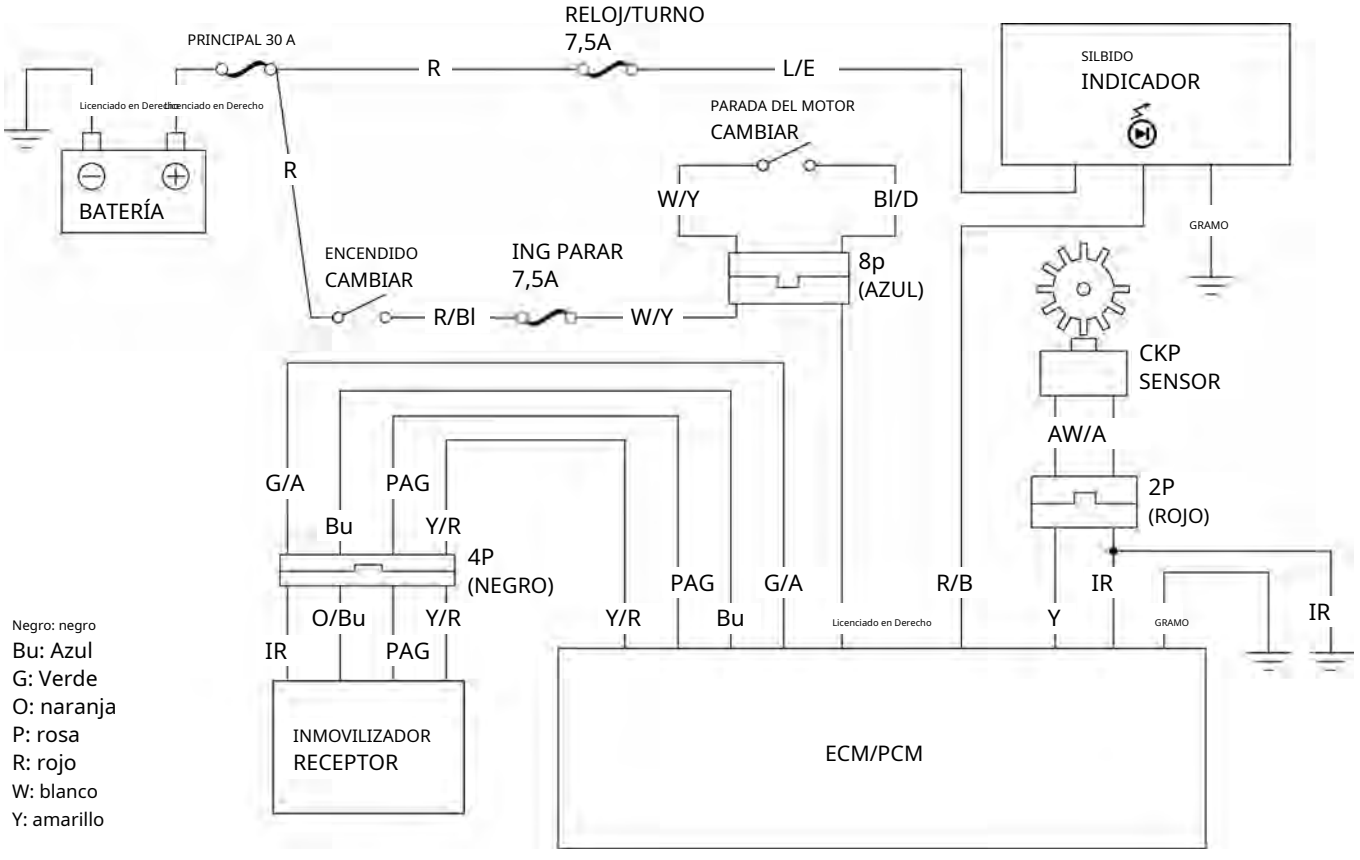
ECM (NC700X/XA/S/SA)/
PCM (NC700XD/SD) ····· 23-11

RECEPTOR INMOVILIZADOR····· 23-12

SY S UBICACIÓN DEL TEM



SISTEMA DE DIAGRAMA



SERVICIO DE INFORMACIÓN

GENERAL

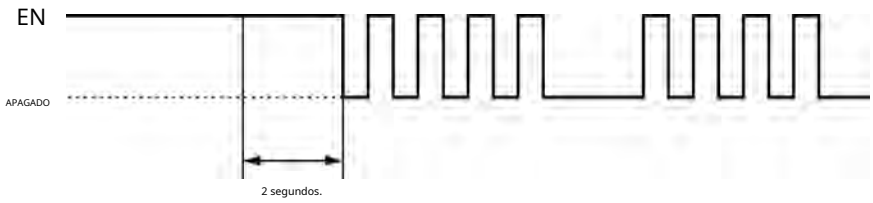
- Al revisar el sistema inmovilizador (HISS), siga los pasos del diagrama de flujo de solución de problemas (página 23-8).
- Mantenga la llave del inmovilizador alejada de la llave del inmovilizador del otro vehículo cuando la utilice. La interferencia de la señal del código clave puede ocurrir y se obstruirá el correcto funcionamiento del sistema.
- La llave tiene una parte electrónica incorporada (transpondedor). No deje caer ni golpee la llave contra un objeto de material duro, y no deje la llave en el tablero del automóvil, etc., donde la temperatura aumentará. No deje la llave en el agua durante un tiempo prolongado, como al lavar la ropa.
- El ECM/PCM, así como las llaves del transpondedor, deben reemplazarse si se han perdido todas las llaves del transpondedor.
- El sistema no funciona con un código de llave duplicado registrado en el transpondedor con el sistema inmovilizador (HISS).
- El ECM/PCM puede almacenar hasta cuatro códigos clave. (Las cuatro claves se pueden registrar.)
- No modifique el sistema inmovilizador ya que puede causar la falla del sistema. (El motor no se puede arrancar.)
- Para la inspección del sistema de encendido (página 5-6).
- Para el servicio del interruptor de encendido (página 22-24).
- Para la inspección del interruptor de parada del motor (página 22-25).
- Para la inspección del sensor de ángulo de inclinación (página 4-65).
- Los siguientes códigos de color se utilizan en esta sección.

Azul = Negro	G = Verde	P = rosa	W = Blanco
Bu = Azul	O = Naranja	R = rojo	Y = amarillo

PROCEDIMIENTOS CLAVE DE REGISTRO

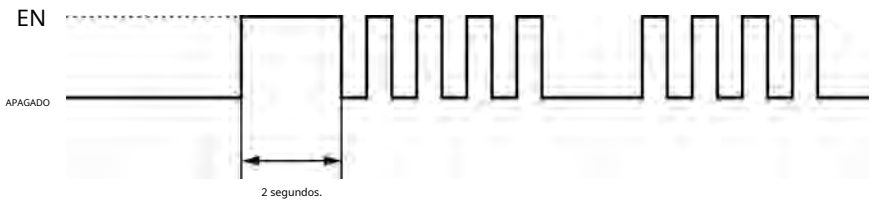
Cuando se ha perdido la llave o se necesita una llave de repuesto adicional:

1. Obtenga una nueva llave de transpondedor.
2. Rectifique la llave de acuerdo con la forma de la llave original.
3. Aplique voltaje de batería de 12 V a las líneas del sensor CKP del ECM/PCM usando la herramienta especial (página 23-6).
4. Gire el interruptor de encendido a la posición ON con la llave original y el interruptor de parada del motor "". El indicador HISS se enciende y permanece encendido.
   - El código de la llave original reconocido por el ECM/PCM.
   - Si hay algún problema en el sistema inmovilizador (HISS), el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá encendido durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).
5. Desconecte el clip rojo del adaptador de inspección del terminal positivo (+) de la batería durante dos segundos o más, luego vuelva a conectarlo. El indicador permanece encendido durante aprox. dos segundos, luego parpadea cuatro veces repetidamente.



   - El sistema inmovilizador (HISS) entra en el modo de registro. Se cancelan los registros de todas las llaves excepto la llave original insertada en el interruptor de encendido. (Se cancela el registro de la llave extraviada o de la llave de repuesto).

     La llave de repuesto debe registrarse de nuevo.
6. Apague el interruptor de encendido y retire la llave.
7. Encienda el interruptor de encendido con una llave nueva o la llave de repuesto. (Nunca utilice la clave registrada en los pasos anteriores). El indicador se enciende durante dos segundos y luego parpadea cuatro veces repetidamente.



   - La nueva llave o llave de repuesto se registra en el ECM/PCM.
   - Si hay algún problema en el registro, el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).
   - Mantenga la otra llave del transpondedor alejada del receptor del inmovilizador a más de 50 mm (2,0 in).

8. Repita los pasos 6 y 7 cuando registre continuamente la otra clave nueva. El ECM/PCM puede almacenar hasta cuatro códigos clave. (Las cuatro claves se pueden registrar.)

9. Apague el interruptor de encendido, retire el adaptador de inspección y conecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP.

10. Encienda el interruptor de encendido con la llave registrada.

- El sistema inmovilizador (HISS) vuelve al modo normal.

11.Compruebe que el motor se puede arrancar con todas las llaves registradas.

Cuando el interruptor de encendido está defectuoso:

1. Obtenga un nuevo conjunto de interruptor de encendido.

2. Retire el interruptor de encendido (página 22-24).

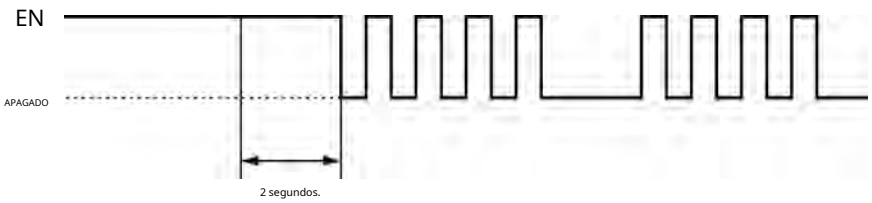
3. Aplique voltaje de batería de 12 V a las líneas del sensor CKP del ECM/PCM usando la herramienta especial (página 23-6).

4. Coloque la llave original (registrada) cerca del receptor del inmovilizador para que el transpondedor de la llave pueda comunicarse con el receptor.

5. Conecte un nuevo interruptor de encendido al mazo de cables, luego enciéndalo con una nueva llave de transpondedor. (mantenga el interruptor de encendido alejado del receptor) y el interruptor de parada del motor " ". El indicador HISS se enciende y permanece encendido.

- El código de la llave original reconocido por el ECM/PCM.
- Si hay algún problema en el sistema inmovilizador (HISS), el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá encendido durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).

6. Desconecte el clip rojo del adaptador de inspección del terminal positivo (+) de la batería durante dos segundos o más, luego vuelva a conectarlo. El indicador permanece encendido durante aprox. dos segundos y luego parpadea cuatro veces repetidamente.

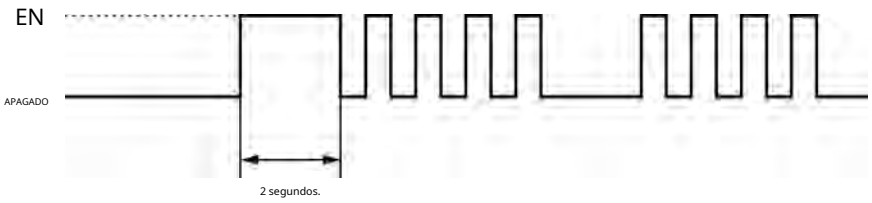


- El sistema inmovilizador (HISS) entra en el modo de registro. Se cancelan los registros de todas las llaves, excepto la llave original colocada cerca del receptor.

7. Apague el interruptor de encendido y retire la llave.

8. Instale el interruptor de encendido (página 22-24).

9. Encienda el interruptor de encendido con una primera llave nueva. El indicador se enciende durante dos segundos y luego parpadea cuatro veces repetidamente.



- La primera llave o llave de repuesto se registra en el ECM/PCM.
- Si hay algún problema en el registro, el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).

10. Apague el interruptor de encendido y desconecte la pinza roja del adaptador de inspección del terminal positivo (+) de la batería.

11. Gire el interruptor de encendido a la posición ON (con la primera llave registrada en el paso 9). El indicador HISS se enciende durante dos segundos y luego se apaga.

- El sistema inmovilizador (HISS) vuelve al modo normal.

12. Apague el interruptor de encendido y conecte el clip rojo del adaptador de inspección al terminal positivo (+) de la batería.

13. Gire el interruptor de encendido a la posición ON (con la primera llave registrada en el paso 9). El indicador HISS se enciende y permanece encendido.

- El código si el ECM/PCM reconoce la primera llave.
- Si hay algún problema en el sistema inmovilizador (HISS), el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá encendido durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).

14. Desconecte el clip rojo del adaptador de inspección del terminal positivo (+) de la batería durante dos segundos o más, luego vuelva a conectarlo. El indicador permanece encendido durante aprox. dos segundos y luego parpadea cuatro veces repetidamente.

• El sistema inmovilizador (HISS) entra en el modo de registro. Se cancela el registro de la clave original utilizada en el paso 4.

15. Apague el interruptor de encendido y retire la llave.

16. Encienda el interruptor de encendido con una segunda llave nueva. (Nunca use la clave registrada en el paso anterior). El indicador se enciende durante dos segundos y luego parpadea cuatro veces repetidamente.

• La segunda llave o llave de repuesto está registrada en el ECM/PCM.
• Si hay algún problema en el registro, el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).
• Mantenga la otra llave del transpondedor alejada del receptor del inmovilizador a más de 50 mm (2,0 in).

17.Repita los pasos 15 y 16 cuando registre continuamente la otra clave nueva. El ECM/PCM

puede almacenar hasta cuatro códigos clave. (Las cuatro claves se pueden registrar.)

18. Apague el interruptor de encendido, retire el adaptador de inspección y conecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP.

19. Encienda el interruptor de encendido con la llave registrada.

• El sistema inmovilizador (HISS) vuelve al modo normal.

20.Compruebe que el motor se puede arrancar con todas las llaves registradas.

Cuando se han perdido todas las llaves:

1. Obtenga un nuevo ECM/PCM y un nuevo juego de llaves.

2. Reemplace el interruptor de encendido por uno nuevo (página 22-24).

3. Reemplace el ECM/PCM por uno nuevo (página 4-67).

4. Encienda el interruptor de encendido con una primera llave nueva y el interruptor de parada del motor "". El indicador HISS se enciende durante dos segundos, luego " parpadea cuatro veces repetidamente.

• La primera clave se registra en el ECM/PCM.
• Si hay algún problema en el registro, el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).

5. Apague el interruptor de encendido y retire la primera llave.

6. Encienda el interruptor de encendido con una segunda llave nueva. El indicador HISS se enciende durante dos segundos y luego parpadea cuatro veces repetidamente.

• La segunda clave está registrada en el ECM/PCM.
• Si hay algún problema en el registro, el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).

7. Apague el interruptor de encendido y retire la segunda llave.

• El sistema (ECM/PCM) no entrará en el modo normal a menos que las dos claves estén registradas en ECM/PCM.
• La tercera clave nueva no se puede registrar continuamente. Cuando sea necesario registrar la tercera llave, siga los procedimientos "Cuando la llave se ha perdido o se requiere una llave adicional" (página 23-3).

8. Compruebe que el motor se puede arrancar con todas las llaves registradas.

9. Vuelva a colocar las piezas restantes del juego de llaves.

Cuando el ECM/PCM está defectuoso:

1. Obtenga un ECM/PCM nuevo y dos llaves de transpondedor nuevas.

2. Esmerile las llaves de acuerdo con la forma de la llave original (o use la placa del número de llave cuando se hayan perdido todas las llaves).

3. Reemplace el ECM/PCM por uno nuevo (página 4-67).

4. Encienda el interruptor de encendido con una primera llave nueva y el interruptor de parada del motor El indicador HISS se enciende durante dos segundos y luego parpadea cuatro veces repetidamente.

- La primera clave se registra en el ECM/PCM.
- Si hay algún problema en el registro, el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).

5. Apague el interruptor de encendido y retire la primera llave.

6. Encienda el interruptor de encendido con una segunda llave nueva. El indicador HISS se enciende durante dos segundos y luego parpadea cuatro veces repetidamente.

- La segunda clave está registrada en el ECM/PCM.
- Si hay algún problema en el registro, el sistema entrará en el modo de diagnóstico y el indicador permanecerá durante aprox. diez segundos, luego indicará el código de diagnóstico (página 23-7).

7. Apague el interruptor de encendido y retire la segunda llave.

- El sistema (ECM/PCM) no entrará en el modo normal a menos que las dos claves estén registradas en ECM/PCM.
- La tercera clave nueva no se puede registrar continuamente. Cuando sea necesario registrar la tercera llave, siga los procedimientos "Cuando la llave se ha perdido o se requiere una llave adicional" (página 23-3).

8. Compruebe que el motor se puede arrancar con todas las llaves registradas.

INDICACIÓN DE CÓDIGO DE DIAGNÓSTICO

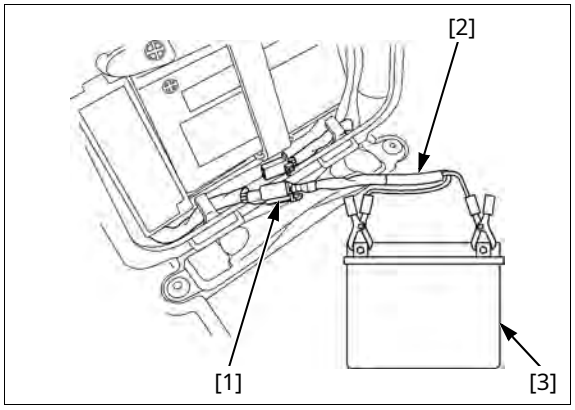
Retire la tapa de mantenimiento (página 21-6). Desconecte

el conector 2P (rojo) del sensor CKP [1].

Conecte el adaptador de inspección [2] al conector del lado del cable.
Conecte el clip rojo del adaptador al terminal positivo (+) de la batería de 12 V [3] y el clip negro al terminal negativo (–).

HERRAMIENTA:

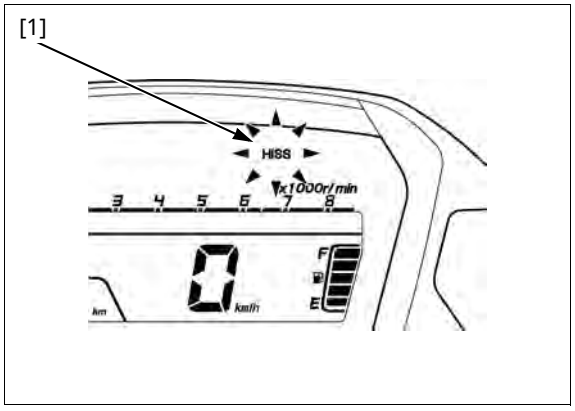
Adaptador de inspección **07XMZ-MBW0101**



Encienda el interruptor de encendido con la llave correctamente registrada y el interruptor de parada del motor " ".
El indicador HISS [1] se encenderá durante aprox. diez segundos y luego comenzará a parpadear para indicar el código de diagnóstico si el sistema es anormal.

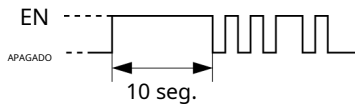
La frecuencia de parpadeo se repite.

El indicador HISS permanece encendido cuando el sistema es normal. (El sistema está en el modo normal y el código de diagnóstico no aparece).

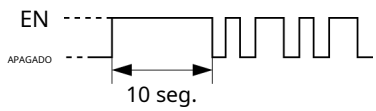


CÓDIGO DE DIAGNÓSTICO

Cuando el sistema (ECM/PCM) ingresa al modo de diagnóstico desde el modo normal:

PATRÓN DE PARPADEO	SÍNTOMA	PROBLEMA	PROCEDIMIENTO
	Los datos de ECM/PCM son anormal.	ECM/PCM defectuoso	Reemplace el ECM/PCM.
	Señales de código no puede enviar o recibir.	inmovilizador defectuoso receptor o cable aprovechar	Siga la solución de problemas (página 23-8).
	Código de identificación está en desacuerdo.	atasco por el otro transpondedor	Mantenga la llave del transpondedor del otro vehículo alejada del receptor del inmovilizador a más de 50 mm (2,0 in).
	El código secreto es discrepar.		

Cuando el sistema (ECM/PCM) ingresa al modo de diagnóstico desde el modo de registro:

PATRÓN DE PARPADEO	SÍNTOMA	PROBLEMA	PROCEDIMIENTO
	El registro es superpuesto	La clave ya está registrada. adecuadamente.	Utilice una clave nueva o una clave cancelada.
	Señales de código no puede enviar o recibir.	Comunicación falla	Siga la solución de problemas (página 23-8).
	El registro es imposible.	La clave ya está registrada en el otro sistema.	Utilice una nueva clave.

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

El indicador del inmovilizador se enciende durante aprox. dos segundos y luego se apaga, cuando el interruptor de encendido se enciende con la llave debidamente registrada y el HISS funciona normalmente. Si hay algún problema o no se utiliza la llave debidamente registrada, el indicador permanecerá encendido.

El indicador del inmovilizador no se enciende cuando el interruptor de encendido está en ON 1.

Inspección de fusibles

Compruebe si se ha fundido el fusible secundario de 7,5 A (CLOCK/TURN) y/o el fusible secundario de 7,5 A (PARADA DEL MOTOR).

***¿Está fundido el fusible?* SÍ**

– Reemplace el fusible.

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección del medidor combinado

Compruebe que el indicador de punto muerto se encienda con el interruptor de encendido en la posición

ON. ***¿Se enciende el indicador?* SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – VAYA AL PASO 3.

3. Inspección de la línea de entrada de energía del medidor combinado

Compruebe la línea de entrada de alimentación (cable rojo/blanco) en el conector 16P (gris) del medidor combinado (página 23-10). ***¿El voltaje es el valor especificado?* SÍ**

– Medidor combinado defectuoso.

NO – Circuito abierto en cable rojo/blanco

4. Inspección de la línea TXD/RXD entre el ECM/PCM y el medidor combinado

Verifique la línea TXD/RXD (cable rojo/azul) entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 16P (gris) del medidor combinado (página 23-10).

¿Hay continuidad?

NO – Circuito abierto en cable rojo/azul

SÍ – VAYA AL PASO 5.

5. Inspección de la línea de entrada de energía en el conector ECM/PCM

Verifique la línea de entrada de energía (cable negro/rojo y negro) en el conector 33P del ECM/PCM (página 23-11). ***¿El voltaje es el valor especificado?* SÍ**

– VAYA AL PASO 6.

NO – Circuito abierto en cable negro/rojo y negro

6. Inspección de la línea de tierra en el conector ECM/PCM

Verifique la línea de tierra (cable verde/naranja y verde) en el conector 33P del ECM/PCM (página 23-11).

¿Hay continuidad?

SÍ – • Contacto suelto o deficiente del conector ECM/PCM 33P
• ECM/PCM defectuoso

NO – • Circuito abierto en cable verde/naranja
• Circuito abierto en cable verde

El indicador del inmovilizador permanece encendido con el interruptor de encendido en la posición ON 1. Inspección de bloqueo del receptor del inmovilizador

Verifique que haya alguna obstrucción de metal o la llave del transpondedor del otro vehículo cerca del receptor del inmovilizador y la llave.

¿Hay alguna obstrucción de metal o la otra llave del transpondedor?

SÍ – Quitarlo y volver a comprobar.

NO – VAYA AL PASO 2.

2. Inspección de la primera llave del transpondedor

Gire el interruptor de encendido a la posición ON con la llave del transpondedor de repuesto y compruebe el indicador del inmovilizador. El indicador debe encenderse durante 2 segundos y luego apagarse.

¿Se apaga el indicador?

SÍ – Primera llave de transpondedor defectuosa

NO – VAYA AL PASO 3.

3. Inspección del código de diagnóstico

Realice el procedimiento de indicación del código de diagnóstico (página 23-6). Compruebe que el indicador del inmovilizador se enciende y luego comienza a parpadear.

¿El indicador parpadea o permanece encendido? **BINKS–**Lea el código de diagnóstico (página 23-7). **MANTENTE ENCENDIDO–**VAYA AL PASO 4.

4. Inspección de la línea TXD/RXD entre el ECM/PCM y el medidor combinado

Verifique la línea TXD/RXD (cable rojo/azul) entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 16P (gris) del medidor combinado (página 23-10).

¿Hay continuidad?

SÍ – VAYA AL PASO 5.

NO – Circuito abierto en cable rojo/azul

5. Inspección de la línea del sensor CKP

Verifique las líneas del sensor CKP (cables amarillo, blanco/amarillo y verde/naranja) entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 2P (rojo) del sensor CKP (página 23-11).

¿Hay continuidad?

SÍ – • Circuito abierto en cable amarillo
• Circuito abierto en cable Blanco/amarillo y/o Verde/naranja

NO – ECM/PCM defectuoso

Código de diagnóstico  **se indica (las señales de código no pueden enviarse ni recibirse)**

1. Inspección de la línea de entrada de energía del receptor del inmovilizador

Verifique la línea de entrada de energía (cable amarillo/rojo) en el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador (página 23-12). ***¿Hay aprox. 5 voltios?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 2.

NO – Circuito abierto o cortocircuito en cable amarillo/rojo

2. Inspección de la línea de tierra del receptor del inmovilizador

Verifique la línea de tierra (cable verde/amarillo) en el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador (página 23-12). ***¿Hay continuidad?***

SÍ – VAYA AL PASO 3.

NO – Circuito abierto en cable verde/amarillo

3. Inspección de la línea de señal del receptor del inmovilizador 1

Verifique la línea de señal (cable rosa) en el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador (página 23-12). ***¿Hay aprox. 5 voltios?*** **SÍ**

– VAYA AL PASO 4.

NO – Circuito abierto o cortocircuito en cable rosa

4. Inspección de la línea de señal del receptor del inmovilizador 2

Verifique la línea de señal (cable azul) entre el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador y el conector 33P del ECM/PCM (página 23-12).

¿Hay continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en cable Azul
• Receptor del inmovilizador defectuoso.

NO – Circuito abierto en cable azul

INDICADOR DE SILENCIO

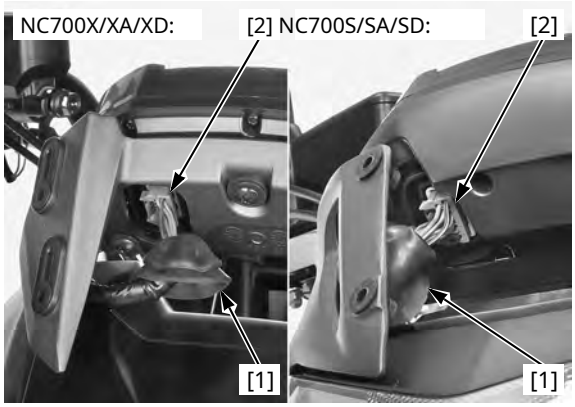
INSPECCIÓN

NOTE:

Si la MIL y el indicador de presión de aceite del motor permanecen encendidos y el tacómetro, el indicador de alta temperatura del refrigerante y el indicador HISS no se encienden y el indicador de cambio "–" (NC700XD/SD) parpadea, inspeccione la línea TXD/RXD.

Retire el parabrisas (página 2-23).

Realice las siguientes inspecciones con el conector 16P (gris) del medidor combinado [1] conectado.

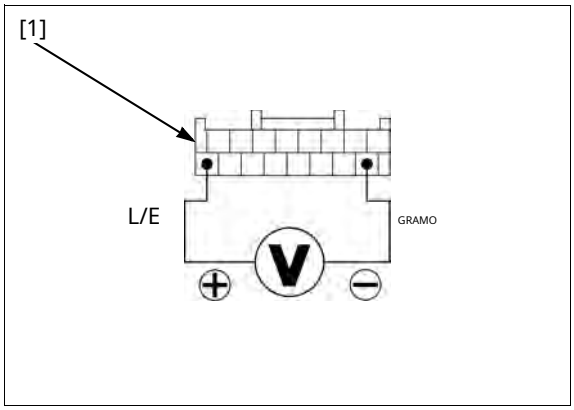


INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE ENTRADA DE ENERGÍA

Mida el voltaje entre los terminales del conector 16P (gris) del medidor combinado.

CONEXIÓN: Rojo/blanco (+) – Verde/rojo (–)

Debe haber voltaje de batería en todo momento.



INSPECCIÓN DE LÍNEA TXD/RXD

Desconecte lo siguiente:

– Conector ECM 33P (negro) (NC700X/XA/S/SA) [1]
– Conector PCM 33P (Gris) (NC700XD/SD) [1]
– Conector del medidor combinado 16P (gris) [2]

Verifique la continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM y el conector 16P (gris) del medidor combinado.

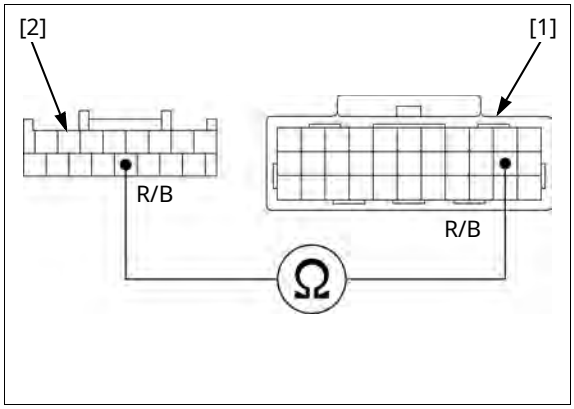
CONEXIÓN: Rojo/azul – Rojo/azul

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

Debe haber continuidad.

Si no hay continuidad, reemplace el mazo de cables.



ECM (NC700X/XA/S/SA)/PCM (NC700XD/SD)

INSPECCIÓN

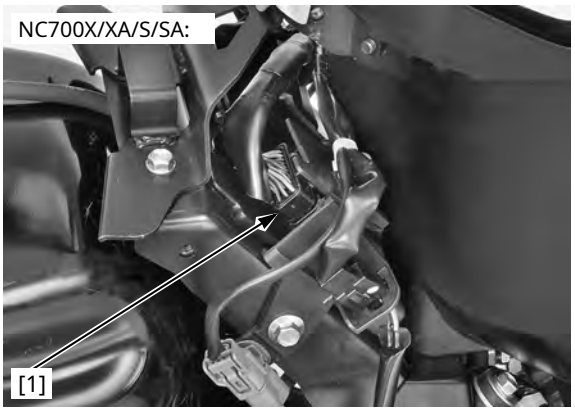
NC700X/XA/S/SA: Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA) (página 2-14).

Retire la cubierta lateral (NC700S/SA) (página 2-13). Apague

el interruptor de encendido.

Desconecte el conector ECM 33P (negro) [1].

Realice las siguientes inspecciones en el conector del lado del mazo de cables del ECM.

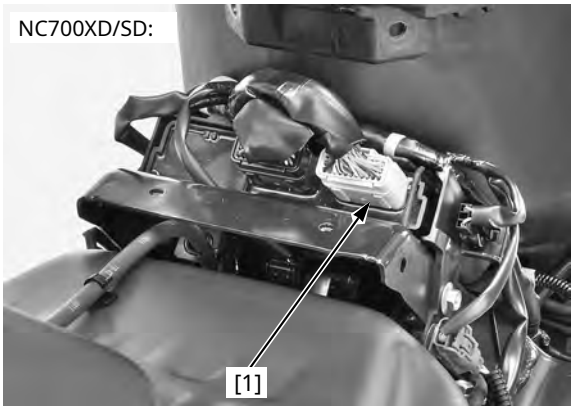


NC700XD/SD: Retire el conjunto de tapa/bisagra de la caja portaequipajes (página 2-19).

Apague el interruptor de encendido.

Desconecte el conector PCM 33P (gris) [1].

Realice las siguientes inspecciones en el conector del lado del mazo de cables del PCM.



INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE ENTRADA DE ENERGÍA

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " ".

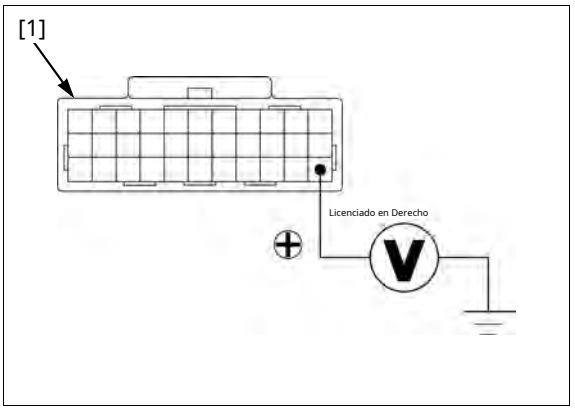
Mida el voltaje entre el terminal del conector 33P [1] del ECM/PCM y tierra.

CONEXIÓN: Negro (+) – Tierra (–)
ESTÁNDAR: Voltaje de batería

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

Debe haber voltaje de batería.



INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE TIERRA

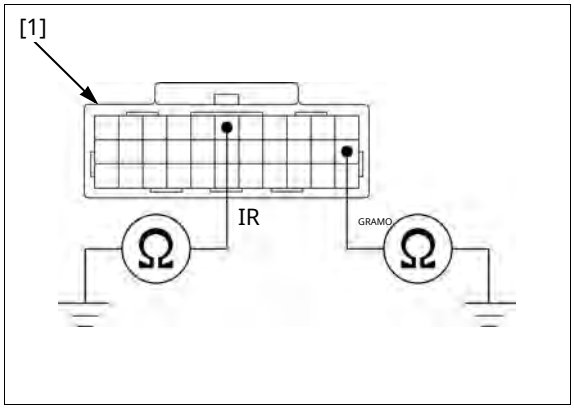
Compruebe la continuidad entre los terminales del conector 33P [1] del ECM/PCM y tierra.

CONEXIÓN: Verde/naranja – Tierra
Verde – Tierra

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

Debe haber continuidad en todo momento.



INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DEL SENSOR CKP

Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor CKP [1] (página 23-6).

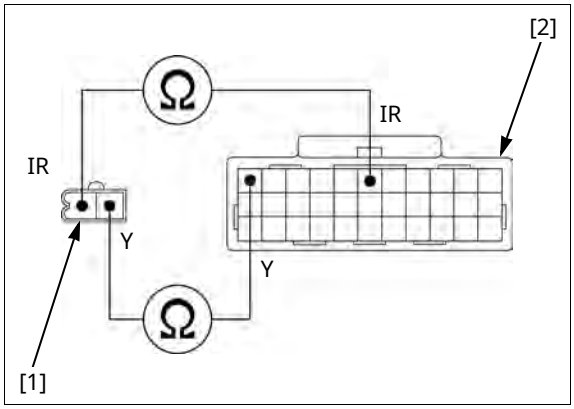
Compruebe la continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM [2] y los terminales del conector 2P (rojo) del sensor CKP.

CONEXIÓN: Amarillo – Amarillo
Verde/naranja – Verde/naranja

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

Debe haber continuidad entre los terminales de los cables del mismo color.



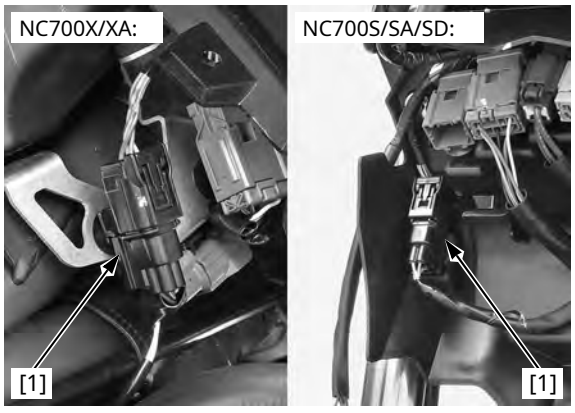
RECEPTOR INMOVILIZADOR

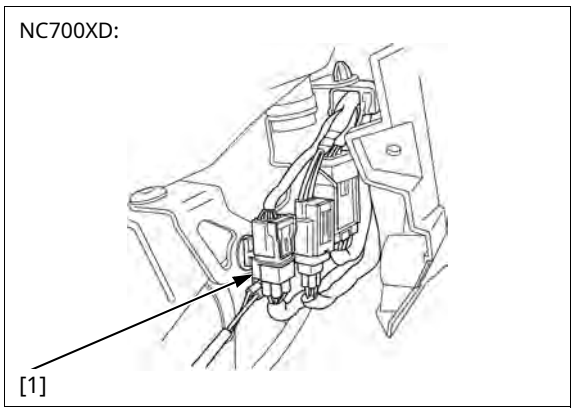
INSPECCIÓN

Retire la cubierta/cubierta lateral (NC700X/XA/XD) (página 2-14).

Retire el faro/soporte del faro (NC700S/SA/SD) (página 2-27).

Desconecte el conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador [1].





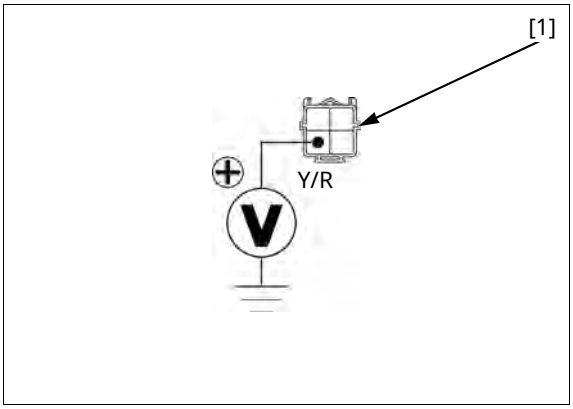
INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE ENTRADA DE ENERGÍA

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Mida el voltaje entre el terminal del conector 4P (negro) [1] del receptor del inmovilizador y tierra en el lado del cable.

CONEXIÓN: Amarillo/rojo (+) – Tierra (–)

Debe haber aprox. 5 voltios

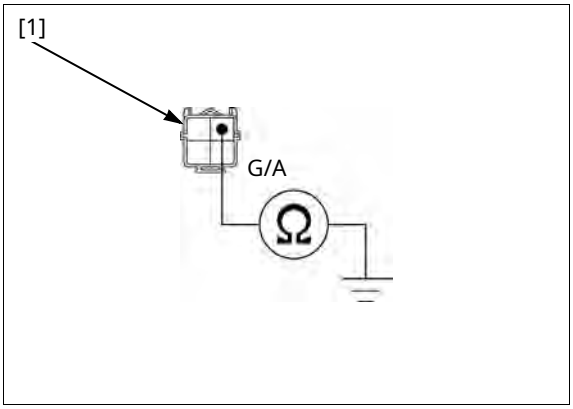


INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE TIERRA

Verifique la continuidad entre el terminal del conector 4P (negro) [1] del receptor del inmovilizador y tierra en el lado del cable.

CONEXIÓN: Verde/amarillo – Tierra

Debe haber continuidad en todo momento.



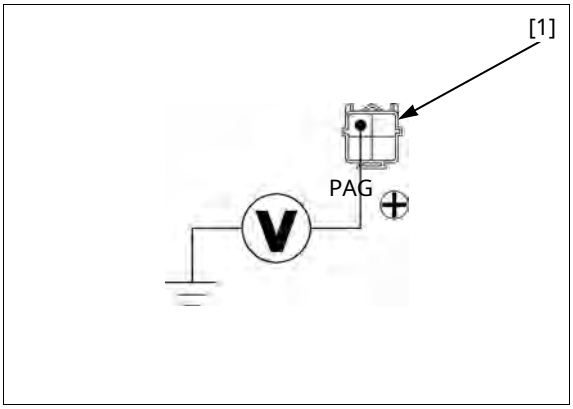
INSPECCIÓN DE LÍNEA DE SEÑAL

Gire el interruptor de encendido a la posición ON y el interruptor de parada del motor " "

Mida el voltaje entre el terminal del conector 4P (negro) [1] del receptor del inmovilizador y tierra en el lado del cable.

CONEXIÓN: Rosa (+) – Tierra (–)

Debe haber aprox. 5 voltios



Desconecte el conector ECM/PCM 33P [1] (página 23-11).

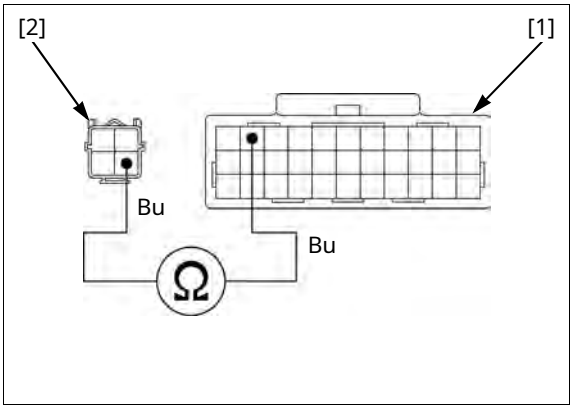
Verifique la continuidad entre el conector 33P del ECM/PCM y los terminales del conector 4P (negro) del receptor del inmovilizador [2] en el lado del cable.

CONEXIÓN: Azul – Azul

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

Debe haber continuidad.



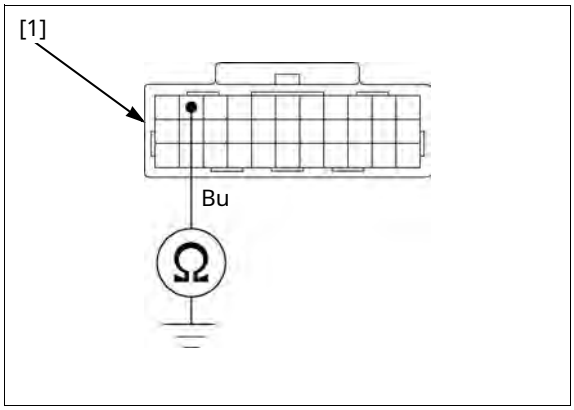
Compruebe la continuidad entre el terminal del conector 33P [1] del ECM/PCM y tierra en el lado del cable.

CONEXIÓN: Azul – Tierra

HERRAMIENTA:

sonda de prueba **07ZAJ-RDJA110**

No debe haber continuidad.



EXTRACCIÓN/INSTALACIÓN

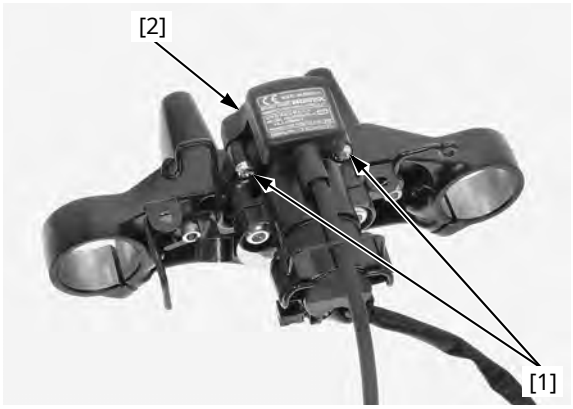
Retire el puente superior (página 17-33).

Retire los tornillos [1] y el receptor del inmovilizador [2].

Instale un nuevo receptor y apriete los tornillos.

Enrutar el receptor cableado correctamente (página 1-25).

Instale el puente superior (página 17-38).



PIEZAS DE REPUESTO PARA EL PROBLEMA

Problema	Piezas de repuesto					
	transpondedor Llave	inmovilizador receptor	ECM/PCM	Encendido cambiar asamblea	Juego de llaves	* Accesorio cerradura y llave
Se ha perdido una llave, o más la llave de repuesto es requerido	○					
Toda la clave se ha perdido			○		○	
ECM/PCM está defectuoso	○		○			
inmovilizador el receptor esta defectuoso		○				
El interruptor de encendido está defectuoso				○		
* El bloqueo de accesorios está defectuoso						○

* Cerradura de accesorios significa la cerradura de la tapa del maletero y la cerradura del asiento.

NC700X·····24-2
NC700XA ·····24-3
NC700XD ·····24-4
NC700S ····· 24-5
NC700SA····· 24-6
NC700SD····· 24-7

ÍNDICE

UBICACIONES DE LOS CONECTORES DEL ABS ·····20-5 LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DEL CIRCUITO DEL INDICADOR DEL ABS ···20-12 ÍNDICE DE CÓDIGOS DE PROBLEMAS DEL INDICADOR DEL ABS ·····20-10 MODULADOR DEL ABS ····· ·····20-29 DIAGRAMA DEL SISTEMA ABS ·····20-3 UBICACIÓN DEL SISTEMA ABS····· ·····20-2 SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE ABS·····20-15 INFORMACIÓN DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE ABS·····20-7 FILTRO DE AIRE ····· ·····3-7 CARCASA DEL FILTRO DE AIRE ·····7-14 CONDUCTO DE AIRE (NC700X/ XA/XD) ·····2-13 BOBINA DE CARGA DEL ALTERNADOR ·····21-9 TAPA DEL ALTERNADOR ····· ·····13-5 INTERRUPTOR DE MODO AT/MTSOLUCIÓN DE PROBLEMAS ·····12-96

EQUILIBRADOR·····14-26 SENSOR DE ÁNGULO DE BANCO ····· ·····4-65 BATERÍA·····21-6 CAJA DE BATERÍA ····· ·····2-31 UBICACIONES DEL PANEL DE LA CARROCERÍA (NC700S/SA)·····2-4 UBICACIONES DEL PANEL DE LA CARROCERÍA (NC700SD)·····2-5 UBICACIÓN DEL PANEL DE LA CARROCERÍA ATIONS (NC700X/XA)·····2-2 UBICACIONES DEL PANEL DE LA CARROCERÍA (NC700XD)·····2-3 LÍQUIDO DE FRENOS····· ·····3-21 SUSTITUCIÓN LÍQUIDO DE FRENOS/PURGA DE AIRE (NC700X/S)·····19-8 FRENO SUSTITUCIÓN DE LÍQUIDO/PURGA DE AIRE (NC700XA/XD/SA/SD) ·····19-11 LUZ DE FRENOCAMBIAR

LUCES/MEDIDORES/INTERRUPTORES·····22-26

MANTENIMIENTO ·····3-24 FUNCIONAMIENTO DEL BLOQUEO DEL FRENO (NC700 XD/SD) ·····3-24 PASTILLAS/DISCO DE FRENO ·····19-16 DESGASTE DE PASTILLAS DE FRENO ····· ·····3-22 PEDAL DE FRENO ·····19-37 SISTEMA DE FRENO ····· ·····3-23 LUZ DE FRENO/TRASERA/MATRÍCULA ·····22-8 LUZ DE FRENO/TRASERA/MATRÍCULA/CUBIERTA DE LUZ TRASERA ···2-10

ENRUTAMIENTO DE CABLES Y MAZO DE CABLES ·····1-25 TENSOR DE CADENA DE LEVA ·····10-11 ÁRBOL DE LEVAS ····· ·····10-13 CUBIERTA CENTRAL (NC700X/XA/XD)·····2-16 PLACA TRANSVERSAL CENTRAL ····· ·····2-32 CUBIERTA DEL ASIENTO CENTRAL ·····2-8 INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE CARGA ····· ·····21-7 SENSOR CKP·····5-11 EMBRAGUE····· ·····11-7 SENSOR EOP DEL EMBRAGUE·····12-117 APRENDIZAJE DE INICIALIZACIÓN DEL EMBRAGUE (PCM) ····· ·····12-120 PALANCA DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA)·····17-42 FILTRO DE ACEITE DE EMBRAGUE(NC700XD/SD)·····3-14 INTERRUPTOR DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA) ·····22-26 SISTEMA DE EMBRAGUE (NC700X/XA/S/SA) ····· ·····3-26 MEDIDOR COMBINADO ·····22-8 UBICACIÓN DE COMPONENTES

ALTERNADOR/EMBRAGUE DE ARRANQUE ·····13-2 ARTICULACIÓN DEL EMBRAGUE/CAMBIO DE MARCHAS (NC700X/XA/S/SA)·····11-2

CÁRTER/TRANSMISIÓN/EQUILIBRADOR ·····14-2

CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO····· ·····15-2

CULATA/VÁLVULAS ·····10-2

TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD) ·····12-2 MOTOR DESMONTAJE/INSTALACIÓN·····ANILLO ·····17-2 SISTEMA DE COMBUSTIBLE·····7-2 FRENO HIDRÁULICO····· ·····19-2 RUEDA TRASERA/SUSPENSIÓN ·····18-2 CAMBIO DE REFRIGERANTE·····8-6 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN·· ·····3-16

CONJUNTO DEL CÁRTER ····· 14-28 RESPIRADERO DEL CÁRTER····· 3-8 SEPARACIÓN DEL CÁRTER ···· ····· 14-7 COJINETE DE CIGÜEÑAL····· 15-11 CIGÜEÑAL ····· ····· PRUEBA DE COMPRESIÓN DE CILINDROS 15-5 ····· 10-5 CULATA····· ····· 10-16 TAPA DE CULATA····· 10-5

UBICACIONES DE LOS CONECTORES DCT ····· 12-8 UBICACIÓN DEL SISTEMA ELÉCTRICO DCT ····· 12-6 PEDAL DE CAMBIO DCT (OPCIONAL)····· 12-118 SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE SÍNTOMAS DE DCT ····· 12-5 DIAGRAMA DEL SISTEMA DE DCT····· 12-7 INFORMACIÓN DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DCT ····· ·· 12-11 VÁLVULA DE RETARDO ····· 20-28 INDICACIÓN DE CÓDIGO DE DIAGNÓSTICO ····· 23-6 CADENA DE TRANSMISIÓN 3-16 DESLIZADOR DE CADENA DE TRANSMISIÓN ····· 3-20 ÍNDICE DTC

TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD)····· 12-15 SISTEMA PGM-FI····· ····· 4-15 SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE DTC

TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD)····· 12-20 SISTEMA PGM-FI····· ····· 4-21 DOBLE EMBRAGUE····· 12-105

ECM (NC700X/XA/S/SA)/PCM (NC700XD/SD)

SISTEMA INMOVILIZADOR (HISS) ····· 23-11

SISTEMA PGM-FI····· 4-67 SENSOR ECT ····· ····· 4-64 SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES ····· 1-86 VELOCIDAD DE RALENTÍ DEL MOTOR····· ····· 3-15 INSTALACIÓN DEL MOTOR (NC700X/XA/S/SA) ····· 16-15 INSTALACIÓN DEL MOTOR (NC700XD/SD)····· 16-21 MOTOR O IL ····· 3-12 FILTRO DE ACEITE DEL MOTOR····· ····· 3-13 INDICADOR DE PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR/INTERRUPTOR EOP····· 22-19 EXTRACCIÓN DEL MOTOR (NC700X/XA/S/SA) ····· 16-5 ENGINE RE MOVAL (NC700XD/SD)····· 16-9 SENSOR EOT ····· 12-118 TUBO DE ESCAPE/MU FFLER····· 2-32 VENTILADOR CONT.RELÉ····· 8-15 VOLANTE ····· ····· 13-7 HORQUILLA····· 17-25 PINZA DE FRENO DELANTERO (NC700X/S) ····· ····· 19-26 PINZA DE FRENO DELANTERO (NC700XA/XD/SA/SD)····· 19-28 GUARDABARROS DELANTERO····· 2-28 DELANTERO T CILINDRO MAESTRO ····· 19-20 CUBIERTA LATERAL DELANTERA (NC700X/XA/XD) ····· 2-24 CUBIERTA INFERIOR DELANTERA (NC700X/XA/XD) ····· ····· 2-25 RUEDA DELANTERA····· 17-20 RELÉ DE CORTE DE COMBUSTIBLE ····· ····· 4-64 SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE ····· 22-21 LÍNEA DE COMBUSTIBLE····· 3-5 REEMPLAZO DE LA LÍNEA DE COMBUSTIBLE····· · 7-4 UNIDAD DE BOMBA DE COMBUSTIBLE····· 7-10 DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE····· ····· 7-8

ARTICULACIÓN DE CAMBIO DE ENGRANAJES

ARTICULACIÓN DEL EMBRAGUE/CAMBIO DE MARCHAS (NC700X/XA/S/SA) ····· 11-16 TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD)····· 12-112 PEDAL DE CAMBIO ····· ····· 11-19 RIEL DE AGARRE ····· 2-8 TUBO DE PROTECCIÓN (NC700XD/SD) ····· ····· 2-30

MANILLAR····· 17-10

INTERRUPTORES DE MANILLAR····· ·· 22-25

ÍNDICE

FARO ····· 22-5 FARO AIM····· ····· 3-25 CUBIERTA DEL FARO (NC700S/SA/SD) ····· 2-27 FARO DELANTERO/ CUBIERTA CENTRAL DELANTERA (NC700X/XA/XD)····· 2-26 LUZ DELANTERA/ESTANTE DE LA LUZ DELANTERA (NC700S/SA/SD) ···· 2-27 INDICADOR DE TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE ALTA/SENSOR DE ECT O ····· 22-18 INDICADOR HISS ····· ····· 23-10 CUERNO····· 22-29 IACV ····· 7-22 BOBINA DE ENCENDIDO ····· ····· 5-10 INTERRUPTOR DE ENCENDIDO ····· 22-24 INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO····· ····· 5-6 TIEMPO DE ENCENDIDO ····· 5-9 RECEPTOR DEL INMOVILIZADOR····· ····· 23-12 INYECTOR····· 7-20 TAPA INTERNA SUPERIOR (NC700X/XA/XD) ···· ····· 2-25 PROCEDIMIENTOS CLAVE DE REGISTRO ····· 23-3 CUBIERTA TRASERA IZQUIERDA ····· 2-29 CUBIERTA INFERIOR····· ····· 2-28 PUNTOS DE LUBRICACIÓN Y SELLADO ····· 1-23 DIAGRAMA DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN····· 9-2 CAJA DE EQUIPAJE ····· ····· 2-19 TAPA DE LA CAJA DE EQUIPAJE····· 2-17 TAPA DE LA CAJA DE EQUIPAJE /MONTAJE DE LA BISAGRA····· 2-19 COJINETE DEL MUÑON PRINCIPAL····· 15-8 SENSOR DEL EJE PRINCIPAL····· 12-115 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO ····· SOPORTE DE 3-3 METROS (NC700X/XA/XD)····· 2-24 MIL RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE CIRCUITO····· ····· 4-63 MIL SOLUCIÓN DE PROBLEMAS ····· 4-43 CIRCUITO INDICADOR DE MODO/CAMBIO SOLUCIÓN DE PROBLEMAS ····· 12-95 IDENTIFICACIÓN DEL MODELO ····· 1-3 GUARDABARROS ···· ····· 2-11 DIODO DE NEUTRO (NC700X/XA/S/SA) ····· 6-12 INTERRUPTOR DE NEUTRO····· 22-27 TUERCAS, PERNOS, F ASTENERS ····· 3-29 O_2SENSOR ····· 4-69 INSPECCIÓN PRESIÓN ACEITE ····· 9- 6 BOMBA DE ACEITE (NC700X/XA/S/SA) ····· 9-6 BOMBA DE ACEITE (NC700XD/SD)····· 9- 8 COLADOR DE ACEITE····· 9-11

PINZA DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD) ····· 19-32 INDICADOR/ INTERRUPTOR DEL FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD) ····· 22-22 PALANCA DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO (NC700XD/SD)····· 19-38 PCV ····· ····· 20-28 UBICACIONES DE LOS CONECTORES DE LA PGM-FI ····· 4-8 PGM-FI SÍNTOMAS SOLUCIÓN DE PROBLEMAS····· 4-7 DIAGRAMA DEL SISTEMA PGM-FI ····· 4-4 UBICACIÓN DEL SISTEMA PGM-FI····· ····· 4-2 INFORMACIÓN DE SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DE PGM-FI····· 4-11 ASIENTO DEL PASAJERO ····· 2-7 PISTÓN/CILINDRO· 15-14 LUZ DE POSICIÓN ENGRANAJE IMPULSOR PRIMARIO/ROTOR DEL SENSOR DE CKP

ARTICULACIÓN DEL EMBRAGUE/CAMBIO DE MARCHAS (NC700X/XA/S/SA) ····· 11-15 TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD) ····· 12-108 RADIADOR····· 8-9 REFRIGERANTE DEL RADIADOR····· ····· 3-15 DEPOSITO DE RESERVA DEL RADIADOR ····· 8-14 PINZA DE FRENO TRASERO ····· 19 -30 GUARDABARROS TRASERO A ····· 2-12 GUARDABARROS TRASERO B ····· ····· 2-12 GUARDABARROS GUARDABARROS TRASERO (Tipo U)····· 2-10

CILINDRO MAESTRO TRASERO····· 19-23 RUEDA TRASERA ····· 1 8-6 REGULADOR/RECTIFICADOR····· 21-8 TAPA DEL CÁRTER DERECHO

ARTICULACIÓN DEL EMBRAGUE/CAMBIO DE MARCHAS (NC700X/XA/S/SA) ····· 11-5 TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD) ····· 12-97 TAPA LATERAL DERECHA DEL MOTOR (NC700XD/SD) ····· 2-30 BALANCÍN····· ····· 10-8 COBERTURA DEL ASIENTO····· 2-9 INSPECCIÓN DE LA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN DE LA UNIDAD DEL SENSOR····· 4-17 INFORMACIÓN DE SERVICIO

ALTERNADOR/EMBRAGUE DE ARRANQUE····· 13-4 SISTEMA DE FRENOS ANTIBLOQUEO (ABS)····· 20-4 BATERÍA/SISTEMA DE CARGA····· 21-3 EMBRAGUE CONEXIÓN CH/CAMBIO DE ENGRANAJES (NC700X/XA/S/SA) ····· 11-3 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN ····· ·· 8-3 CÁRTER/TRANSMISIÓN/EQUILIBRADOR ····· 14-4 CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO····· 15-3 CULATA/VÁLVULAS ····· 10-3 TRANSMISIÓN DE EMBRAGUE DOBLE (DCT) (NC700XD/SD) ····· 12-3 ARRANQUE ELÉCTRICO····· ···· 6-4 DESMONTAJE/ INSTALACIÓN DEL MOTOR ····· 16-4 BASTIDOR/PANELES DE LA CARROCERÍA/SISTEMA DE ESCAPE····· 2-6 RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN ····· 17-8 SISTEMA DE COMBUSTIBLE ····· ····· 7-3 FRENO HIDRÁULICO ····· 19-5 SISTEMA DE ENCENDIDO····· ····· 5-4 SISTEMA INMOVILIZADOR (HISS) ····· 23-3 LUCES/METROS/ INTERRUPTORES ····· ····· 22-3 SISTEMA DE LUBRICACIÓN ····· 9-4 MANTENIMIENTO ····· ····· 3-2 SISTEMA PGM-FI ····· 4-6 TRASERORUEDA/ SUSPENSIÓN ····· 18-4 REGLAS DE SERVICIO ····· 1-2 PROTECCIÓN/CUBIERTA LATERAL (NC700S/SA/SD) ····· 2-15 MOTOR DE CONTROL DE CAMBIO/ ENGRANAJES REDUCTORES·· 12-109 SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL INDICADOR DE CAMBIO····· 12-61 SENSOR DE ÁNGULO DEL HUSILLO DE CAMBIO····· ····· 12-116 AMORTIGUADOR ····· 18-14 ARTICULACIÓN DE AMORTIGUADOR····· ····· 18-13 PROTECTOR/ CUBIERTA LATERAL (NC700X/XA/XD) ····· 2-14 CUBIERTA LATERAL (NC700S/SA/SD) ····· 2-13 LATERAL Y ····· 3-27 INTERRUPTOR DEL CABALLETE LATERAL ····· ··· 22-28 ASIENTO INDIVIDUAL ····· 2-7BUJÍA ····· 3-8 ESPECIFICACIONES ····· ····· 1-6 VELOCÍMETRO/SENSOR VS ····· 22-16 EMBRAGUE DE ARRANQUE····· ··· 13-10 MOTOR DE ARRANQUE····· 6-8 RELÉ DE ARRANQUE (NC700XD/SD) ····· 6- 12 INTERRUPTOR DE RELÉ DE ARRANQUE ····· 6-10 ESTATOR ····· ····· 13-13 COJINETES DE LA CABEZA DE DIRECCIÓN ····· 3-30 VÁSTAGO DE DIRECCIÓN····· 17-33 SUSPENSIÓN ····· 3-28BASCULANTE····· 18-16 DIAGRAMA DEL SISTEMA

BATERÍA/SISTEMA DE CARGA····· 21-2 ARRANQUE ELÉCTRICO····· 6-3 SISTEMA DE ENCENDIDO····· ····· 5-3 SISTEMA INMOVILIZADOR (HISS) ····· 23-2 PATRÓN DE FLUJO DEL SISTEMA ····· ····· 8-2 UBICACIÓN DEL SISTEMA

BATERÍA/SISTEMA DE CARGA····· 21-2

ARRANQUE ELÉCTRICO ·····6-2
SISTEMA DE ENCENDIDO·····5-2
INMOVILIZAR SISTEMA R (HISS)·····23-2
LUCES/METROS/INTERRUPTORES·····22-2
PRUEBAS DEL SISTEMA····· ·····8-5
TACÓMETRO ·····22-18
CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS····· ·1-87
TERMOSTATO/CAJA DEL TERMOSTATO·····8-7 CUERPO DEL ACELERADOR ·····7-15
OPERACIÓN DEL ACELERADOR ····· ·····3-5
VALORES DE TORQUE·····1-15 TR
SENSOR ····· ·····12-115
TRANSMISIÓN (NC700X/XA/S/SA)·····14-8
TRANSMISIÓN (NC700XD/SD) ····· ·····14-17
SOLUCIÓN DE PROBLEMAS
ALTERNADOR/EMBRAGUE DE ARRANQUE ·····13-4
BATERÍA/SISTEMA DE CARGA·····21-5 EMBRAGUE/ VARIABLE DE CAMBIO DE MARCHAS
(Nc700x/xa/s/sa) ·····tos · 8-4 cárter/transmisión/ equilibrador ····· 14-6 cigüeñal/pistón/cilindro ····· 15-4 cilindro/válvulas ····· los 10-·····tosth·····tos
ARRANQUE ELÉCTRICO····· 6-5
BASTIDOR/CARROCERÍA/SISTEMA DE ESCAPE ····· 2-6
RUEDA DELANTERA/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN ····· 17-9
HIDRÁULICA BR AKE ····· 19-7
SISTEMA DE ENCENDIDO ····· 5-5
SISTEMA INMOVILIZADOR (HISS)) ····· 23-8
LUCES/MEDIDORES/INTERRUPTORES ·····
SISTEMA DE LUBRICACIÓN ····· ····· 9-5
RUEDA TRASERA/SUSPENSIÓN····· 18-5
INTERMITENTE LUZ ····· 22- 6 SEÑAL DE GIRO/RELÉ DE PELIGRO ····· 22-30
JUEGO DE VÁLVULAS ····· 3-10
BOMBA DE AGUA ····· 8-12 SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA····· 2 0-24
LLANTAS/NEUMÁTICOS ····· 3-29
PARABRISAS ····· ····· 2-23 DIAGRAMA DE CABLEADO
NC700S····· 24-5 NC700SA ····· ····· 24-6 NC700SD ····· 24-7 NC700X····· ····· 24-2 NC700XA ····· ····· 24-3 NC700XD ····· 24-4