

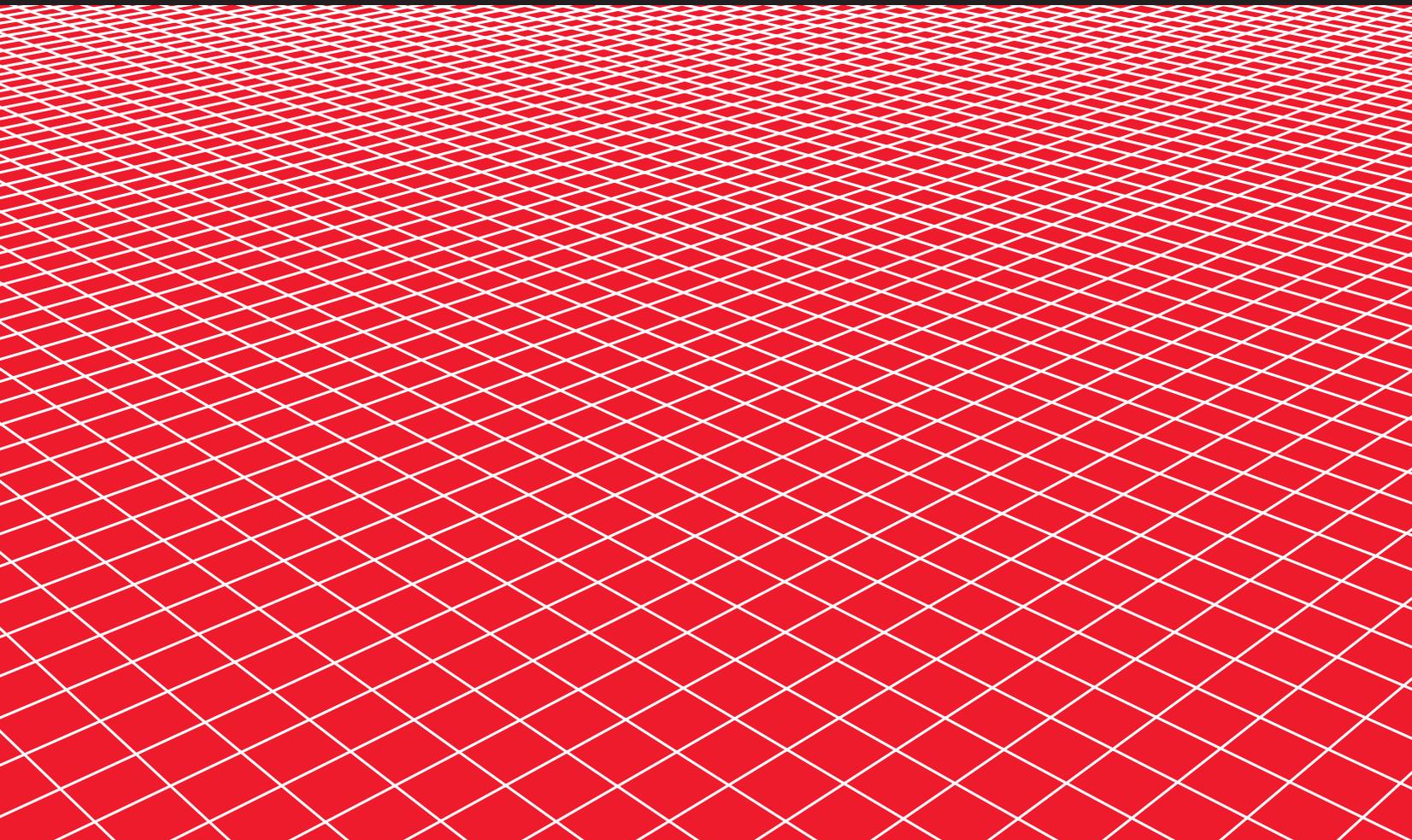


MANUAL DE TALLER

CG150 Titan KS/ES/ESD/CG150 JOB

SUPLEMENTO

2006



24. SUPLEMENTO CG150-6

COMO USAR ESTE MANUAL

Este suplemento contiene informaciones a respecto de **CG150 Titan KS/ES/ESD/CG150 Job/JC/CES**.

Vea el Manual de Taller CG150 Titan KS/ES/ESD (N° 00X65-KRM-001) con respecto a los procedimientos de servicios e informaciones que no constan de este suplemento.

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

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

ÍNDICE

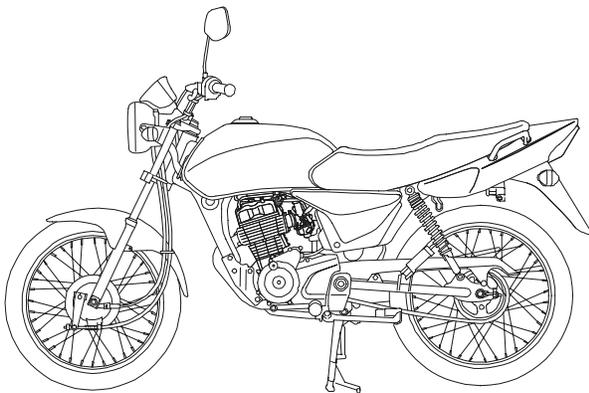
| | |
|--|--------------|
| NÚMEROS DE IDENTIFICACIÓN | 24-1 |
| ESPECIFICACIONES TÉCNICAS | 24-3 |
| VALORES DE PAR DE APRIETE | 24-10 |
| PASADA DE CABLES Y DEL CABLEADO | 24-14 |
| SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES | 24-22 |
| TABLA DE MANTENIMIENTO | 24-25 |
| SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO | 24-26 |
| COMPONENTES DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE | 24-27 |
| CARBURADOR | 24-28 |
| AJUSTE DEL TORNILLO PILOTO | 24-29 |
| SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO | 24-30 |
| COMPONENTES DEL SISTEMA – REMOCIÓN/ INSTALACIÓN DEL MOTOR | 24-33 |
| COMPONENTES DEL SISTEMA – CULATA/VÁLVULAS | 24-34 |
| TAPA DE LA CULATA | 24-35 |
| DIAGRAMAS ELÉCTRICOS | 24-38 |

NÚMEROS DE IDENTIFICACIÓN

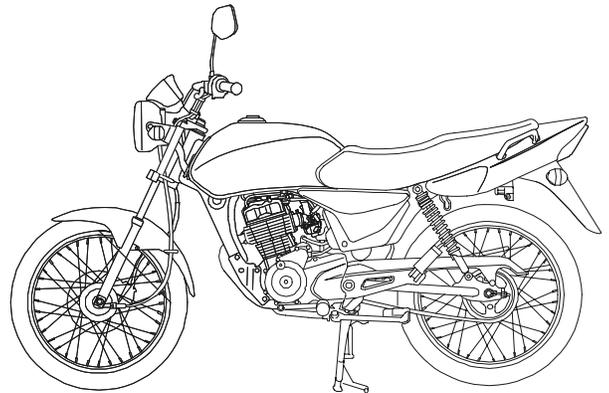
Este manual presenta 6 tipos de modelos CG150.

- Tipo KS: Arranque a pedal / freno delantero a tambor
- Tipo ES: Arranque eléctrico / freno delantero a tambor
- Tipo ESD: Arranque eléctrico / freno delantero a disco
- Tipo Job: Mecanismo de arranque / freno delantero a tambor / agarradero trasero
- Tipo JC: Mecanismo de arranque / freno delantero a tambor / agarradero trasero / portaequipaje trasero **(solamente tipos 2LA y 3LA)**
- Tipo CES: Arranque eléctrico / freno delantero a tambor / agarradero trasero / portaequipaje trasero **(solamente tipos 2LA y 3LA)**

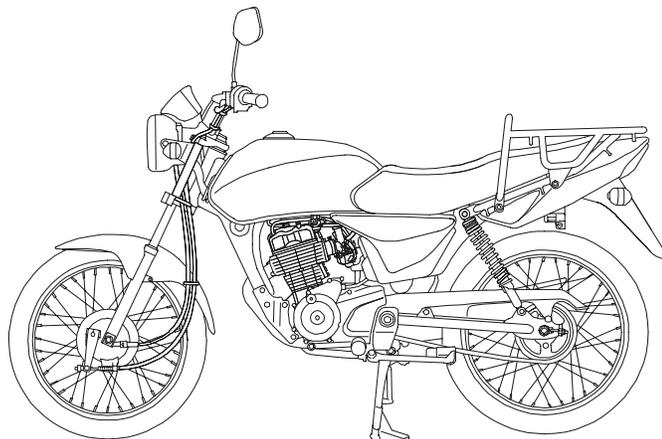
Tipo KS:



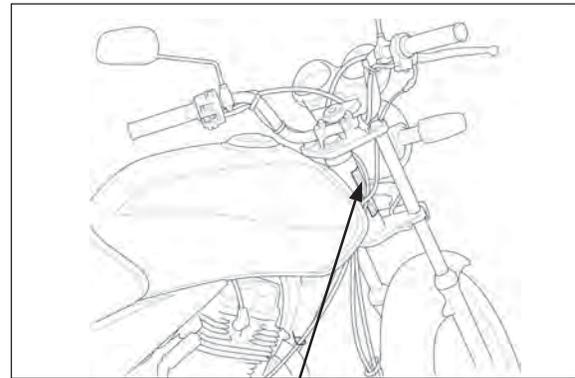
Tipo ESD:



Tipo Job:



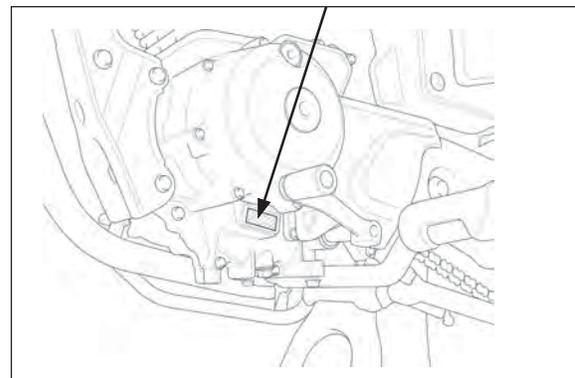
El número de serie del chasis está grabado en el lado derecho de la columna de dirección.



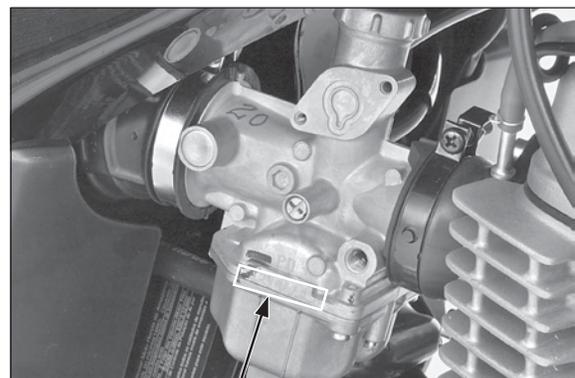
NÚMERO DE SERIE DEL CHASIS

NÚMERO DE SERIE DEL MOTOR

El número de serie del motor está grabado en el lado izquierdo inferior del motor.



El número de identificación del carburador está grabado en el lado derecho del carburador.



NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL CARBURADOR

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

| Ítem | | Especificaciones | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|------------------|---|
| Dimensiones | Longitud total | | 2.002 mm |
| | Anchura total | KS/ES/Job/JC/CES | 731 mm |
| | | ESD | 743 mm |
| | Altura total | KS/ES/Job/JC/CES | 1.083 mm |
| | | ESD | 1.085 mm |
| | Distancia entre ejes | | 1.323 mm |
| | Altura del asiento | | 792 mm |
| | Altura del pedal de apoyo | | 305 mm |
| | Altura mínima al suelo | | 175 mm |
| | Peso en orden de marcha | KS/ES/Job | 130 kg |
| | | ESD | 132 kg |
| | | JC | 133 kg |
| | | CES | 135 kg |
| Capacidad máxima de carga | | 166 kg | |
| Chasis | Tipo | | Diamante |
| | Suspensión delantera | | Horquilla telescópica |
| | Recorrido de la suspensión delantera | | 130 mm |
| | Suspensión trasera | | Brazo oscilante |
| | Recorrido de la suspensión trasera | | 101 mm |
| | Amortiguador trasero | | Doble |
| | Medida del neumático delantero | | 80/100-18M/C 47P |
| | Medida del neumático trasero | | 90/90-18M/C 57P |
| | Marca del neumático delantero | | CITY DEMON (PIRELLI) |
| | Marca del neumático trasero | | CITY DEMON (PIRELLI) |
| | Freno delantero | KS/ES/Job/JC/CES | Mecánico a tambor (zapatas de expansión interna) |
| | | ESD | Freno hidráulico a disco sencillo |
| | Freno trasero | | Mecánico a tambor (zapatas de expansión interna) |
| | Ángulo de la caída | | 27° 24' |
| | Avance | | 93 mm |
| | Capacidad del tanque de combustible | | 14 l |
| Capacidad de reserva de combustible | | 2,0 l | |
| Motor | Disposición del cilindro | | Monocilíndrico, inclinado 15° en relación a la vertical |
| | Diámetro y carrera | | 57,3 x 57,8 mm |
| | Cilindrada | | 149,2 cm ³ |
| | Relación de compresión | | 9,5 : 1 |
| | Tren de distribución | | OHC accionado por cadena con balancines |
| | Válvula de admisión | Se abre a 1 mm | 5° APMS |
| | | Se cierra a 1 mm | 30° DPMS |
| | Válvula de escape | Se abre a 1 mm | 30° APMS |
| | | Se cierra a 1 mm | PMS |
| | Sistema de lubricación | | Forzada por bomba de aceite y cárter húmedo |
| | Tipo de la bomba de aceite | | Trocoidal |
| | Sistema de enfriamiento | | Enfriado a aire |
| | Sistema de filtraje de aire | | Filtro de papel |
| Peso en seco del motor | KS/Job/JC | 27,8 kg | |
| | ES/ESD/CES | 28,5 kg | |

| Ítem | | Especificaciones | |
|--------------------------------|---|--|-------------------|
| Carburador | Tipo | Válvula de pistón | |
| | Cavidad del acelerador | 19,5 mm | |
| Transmisión | Sistema de embrague | Multidiscos en baño de aceite | |
| | Sistema de accionamiento | Por cable | |
| | Transmisión | 5 velocidades | |
| | Reducción primaria | 3,350 (67/20) | |
| | Reducción final | 2,687 (43/16) | |
| | Relación de transmisión | 1 ^a | 2,785 (39/14) |
| | | 2 ^a | 1,789 (34/19) |
| | | 3 ^a | 1,350 (27/20) |
| | | 4 ^a | 1,090 (24/22) |
| 5 ^a | | 0,937 (30/32) | |
| Sistema de cambio de marchas | Sistema de retorno operado por el pie izquierdo | | |
| Secuencia de cambio de marchas | 1-N-2-3-4-5 | | |
| Sistema eléctrico | Sistema de encendido | DC – CDI | |
| | Sistema de arranque | KS/Job/JC | Pedal de arranque |
| | | ES/ESD/CES | Motor de arranque |
| | Sistema de carga | Alternador monofásico | |
| | Regulador/rectificador | Semiconductor en corto, monofásico, rectificación por media onda | |
| | Sistema de iluminación | Alternador | |

SISTEMA DE LUBRICACIÓN

Unidad: mm

| Ítem | | Padrón | Límite de Servicio |
|-------------------------------|---|--|--------------------|
| Capacidad de aceite del motor | Al drenar | 1,0 ℓ | — |
| | Al desarmar | 1,2 ℓ | — |
| Aceite para motor recomendado | | Clasificación de servicio API SE, SF o SG Viscosidad: SAE 20W-50 | — |
| Rotor de la bomba de aceite | Holgura entre los rotores interno y externo | 0,15 | 0,20 |
| | Holgura entre el rotor externo y la carcasa de la bomba | 0,18 – 0,23 | 0,28 |
| | Holgura entre los rotores y el flanco de la bomba | 0,05 – 0,11 | 0,15 |

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

| Ítem | Especificaciones |
|--|-------------------------------------|
| Número de identificación del carburador | PDC9N (tipo 2LA); PDC9M (tipo 3LA) |
| Surtidor principal | # 108 (tipo 2LA) / # 110 (tipo 3LA) |
| Surtidor de ralentí | # 35 x # 35 |
| Abertura inicial/final del tornillo piloto | Remítase a la página 24-29. |
| Nivel del flotador | 13,8 mm |
| Vacío especificado de la válvula de control PAIR | 63 kPa (470 mm Hg) |
| Rotación del ralentí | 1.400 ± 100 rpm |
| Juego libre de la empuñadura del acelerador | 2 – 6 mm |

CULATA/VÁLVULAS

Unidad: mm

| Ítem | | Padrón | Límite de Servicio |
|---------------------------------------|--|--|--------------------|
| Compresión en el cilindro a 1.000 rpm | | 1.402 kPa (14,3 kgf/cm ² , 203 psi) | — |
| Holgura de la válvula | | ADM | 0,08 |
| | | ESC | 0,12 |
| Válvula, guía de la válvula | D.E. del vástago de la válvula | ADM | 4,975 – 4,990 |
| | | ESC | 4,955 – 4,970 |
| | D.I. de la guía de la válvula | ADM/ESC | 5,000 – 5,012 |
| | | ADM | 0,010 – 0,037 |
| | Holgura entre vástago de la válvula y guía | ADM | 0,010 – 0,037 |
| | | ESC | 0,030 – 0,057 |
| Altura de la guía de la válvula | ADM/ESC | 16,8 – 17,0 | |
| | ADM/ESC | 0,9 – 1,1 | |
| Resorte de la válvula | Largo libre | 38,4 | 37,5 |
| Balancín | D.I. del balancín | ADM/ESC | 10,000 – 10,015 |
| | D.E. del eje del balancín | ADM/ESC | 9,972 – 9,987 |
| | Holgura entre balancín y eje | ADM/ESC | 0,013 – 0,043 |
| Árbol de levas | Altura del lóbulo | ADM | 32,994 – 33,234 |
| | | ESC | 32,880 – 33,120 |
| Alabeo de la culata | | — | 0,05 |

CILINDRO/PISTÓN

Unidad: mm

| Ítem | | Padrón | Límite de Servicio | |
|--|--|-----------------|--------------------|------|
| Cilindro | D.I. | 57,300 – 57,310 | 57,40 | |
| | Ovalización | — | 0,10 | |
| | Conicidad | — | 0,10 | |
| | Alabeo en el topo | — | 0,10 | |
| Pistón, bulón y segmentos del pistón | D.E. del pistón a 10 mm de la base de la falda | | 57,280 – 57,295 | |
| | D.I. del alojamiento del bulón del pistón | | 14,002 – 14,008 | |
| | D.E. del bulón del pistón | | 13,994 – 14,000 | |
| | Holgura entre pistón y bulón | | 0,002 – 0,014 | |
| | Abertura de las extremidades del segmento del pistón | Superior | 0,10 – 0,25 | 0,40 |
| | | Secundario | 0,10 – 0,25 | 0,40 |
| | Segmento de aceite (riel lateral) | | 0,20 – 0,70 | 0,85 |
| | Holgura entre segmento y ranura | Superior | 0,030 – 0,060 | 0,10 |
| Secundario | | 0,030 – 0,060 | 0,10 | |
| Holgura entre cilindro y pistón | | 0,005 – 0,030 | 0,09 | |
| D.I. del pie de la biela | | 14,010 – 14,028 | 14,06 | |
| Holgura entre biela y bulón del pistón | | 0,010 – 0,034 | 0,10 | |

EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/CONJUNTO DEL ARRANQUE/ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR

Unidad: mm

| Ítem | | Padrón | Límite de Servicio |
|---|-------------------------------|-----------------|--------------------|
| Juego libre de la palanca del embrague | | 10 – 20 | — |
| Embrague | Largo libre del resorte | 40,5 | 39,6 |
| | Espesor del disco de fricción | 2,92 – 3,08 | 2,6 |
| | Alabeo de la placa separadora | — | 0,20 |
| D.I. de la campana del embrague | | 23,000 – 23,021 | 23,08 |
| Guía de la campana del embrague | D.E. | 22,959 – 22,980 | 22,93 |
| | D.I. | 16,991 – 17,009 | 17,04 |
| D.E. del eje primario en la guía de la campana del embrague | | 16,966 – 16,984 | 16,95 |
| D.I. del engranaje intermedio de arranque | | 20,500 – 20,521 | 20,58 |
| Guía del engranaje intermedio de arranque | D.E. | 20,459 – 20,480 | 20,43 |
| | D.I. | 17,000 – 17,018 | 17,04 |
| D.E. del eje secundario en la guía del engranaje intermedio de arranque | | 16,966 – 16,984 | 16,94 |

ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE

Unidad: mm

| Ítem | Padrón | Límite de Servicio |
|--|-----------------|--------------------|
| D.E. del resalte del engranaje mandado de arranque | 45,660 – 45,673 | 45,60 |

CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILBRADOR/TRANSMISIÓN

Unidad: mm

| Ítem | | Padrón | Límite de Servicio | |
|---|---|-----------------|--------------------|-------|
| Cigüeñal | Excentricidad | 0,03 | 0,08 | |
| | Holgura radial de la cabeza de la biela | 0 – 0,008 | 0,05 | |
| | Holgura lateral de la cabeza de la biela | 0,10 – 0,35 | 0,50 | |
| Transmisión | D.I. del engranaje | M4, M5 | 20,000 – 20,021 | 20,05 |
| | | C1 | 20,500 – 20,521 | 20,55 |
| | | C2 | 23,020 – 23,041 | 23,07 |
| | | C3 | 23,025 – 23,046 | 23,07 |
| | D.E. del buje | M4, M5 | 19,959 – 19,980 | 19,91 |
| | | C1 | 20,459 – 20,480 | 20,41 |
| | | C2, C3 | 22,984 – 23,005 | 22,95 |
| | Holgura entre engranaje y buje | M4, M5, C1 | 0,020 – 0,062 | 0,10 |
| | | C2 | 0,015 – 0,057 | 0,10 |
| | | C3 | 0,020 – 0,062 | 0,10 |
| | D.I. del buje | M4, C1 | 17,000 – 17,018 | 17,04 |
| | | C2, C3 | 20,020 – 20,041 | 20,07 |
| | D.E. del eje primario/eje secundario | M4, C1 | 16,966 – 16,984 | 16,93 |
| | | C2 | 19,978 – 19,989 | 19,94 |
| | | C3 | 19,979 – 20,000 | 19,94 |
| | Holgura entre buje y eje | M4, C1 | 0,016 – 0,052 | 0,10 |
| | | C2 | 0,031 – 0,063 | 0,10 |
| | | C3 | 0,020 – 0,062 | 0,10 |
| Horquilla del cambio, eje de las horquillas | D.E. del eje de las horquillas del cambio | 9,986 – 9,995 | 9,93 | |
| | D.I. de la horquilla del cambio | 10,024 – 10,042 | 10,07 | |
| | Espesor de la garra de la horquilla | 4,93 – 5,00 | 4,50 | |

RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN

Unidad: mm

| Ítem | | Padrón | Límite de Servicio |
|--|---------------------------|---|--------------------|
| Profundidad mínima de la banda de rodaje del neumático | | — | 1,5 |
| Presión del neumático frío | Solamente conductor | 175 kPa (1,75 kgf/cm ² , 25 psi) | — |
| | Conductor y pasajero | 175 kPa (1,75 kgf/cm ² , 25 psi) | — |
| Excentricidad del eje | | — | 0,2 |
| Excentricidad de la llanta | Radial | — | 1,0 |
| | Axial | — | 1,0 |
| Distancia entre el cubo y la llanta de la rueda | Freno a tambor | 8 ± 1 | — |
| | Freno a disco | 10 ± 1 | — |
| Freno a tambor | Juego libre de la palanca | 10 – 20 | — |
| | D.I. del tambor | 130,0 – 130,3 | 131,0 |
| Horquilla | Largo libre del resorte | 468 | 458 |
| | Excentricidad del tubo | — | 0,20 |
| | Aceite recomendado | Aceite para suspensión | — |
| | Nivel de aceite | 171,5 | — |
| | Capacidad de aceite | 141,5 ± 2,5 cm ³ | — |
| Precarga del rodamiento de la columna de dirección | | 1,3 – 1,9 kgf | — |

RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN

Unidad: mm

| Ítem | | Padrón | Límite de Servicio |
|--|------------------------------|---|--------------------|
| Profundidad mínima de la banda de rodaje del neumático | | — | 2,0 |
| Presión del neumático frío | Solamente conductor | 200 kPa (2,00 kgf/cm ² , 29 psi) | — |
| | Conductor y pasajero | 225 kPa (2,25 kgf/cm ² , 33 psi) | — |
| Excentricidad del eje | | — | 0,2 |
| Excentricidad de la llanta | Radial | — | 1,0 |
| | Axial | — | 1,0 |
| Distancia entre el cubo y la llanta de la rueda | | 11,5 ± 1 | — |
| Cadena de transmisión | Tamaño/cantidad de eslabones | DID 428/118 | — |
| | Holgura | 20 – 30 | — |
| Freno | Juego libre del pedal | 20 – 30 | — |
| | D.I. del tambor | 130,0 – 130,3 | 131,0 |

FRENO HIDRÁULICO

Unidad: mm

| Ítem | Padrón | Límite de Servicio |
|--------------------------------------|-----------------|--------------------|
| Fluido de freno especificado | DOT 3 ó DOT 4 | — |
| Espesor del disco de freno | 3,8 – 4,2 | 3,5 |
| Alabeo del disco de freno | — | 0,10 |
| D.I. del cilindro maestro | 11,000 – 11,043 | 11,055 |
| D.E. del pistón del cilindro maestro | 10,957 – 10,984 | 10,945 |
| D.I. del cilindro del caliper | 32,030 – 32,080 | 32,090 |
| D.E. del pistón del caliper | 31,948 – 31,998 | 31,94 |

BATERÍA/SISTEMA DE CARGA

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

SISTEMA DE ENCENDIDO

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

ARRANQUE ELÉCTRICO

Unidad: mm

| Ítem | Padrón | Límite de Servicio |
|---|-----------|--------------------|
| Largo de la escobilla del motor de arranque | 7,0 ± 0,3 | 3,5 |

LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES

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

VALORES DE PAR DE APRIETE

PADRÓN

| Tipo de Fijador | Par de Apriete N.m (kgf.m) | Tipo de Fijador | Par de Apriete N.m (kgf.m) |
|---|----------------------------|--|----------------------------|
| Tornillo y tuerca de 5 mm | 5 (0,5) | Tornillo de 5 mm | 4 (0,4) |
| Tornillo y tuerca de 6 mm (incluye tornillo embreado SH) | 10 (1,0) | Tornillo de 6 mm | 9 (0,9) |
| Tornillo y tuerca de 8 mm | 22 (2,2) | Tornillo embreado y tuerca de 6 mm (incluye NSHF) | 12 (1,2) |
| Tornillo y tuerca de 10 mm | 34 (3,5) | Tornillo embreado y tuerca de 8 mm | 26 (2,7) |
| Tornillo y tuerca de 12 mm | 54 (5,5) | Tornillo embreado y tuerca de 10 mm | 39 (4,0) |

VALORES DE PAR DE APRIETE PARA CHASIS Y MOTOR

- Las especificaciones de par de apriete listadas abajo son para los puntos de apriete más importantes. En caso de que alguna especificación no esté listada, siga los valores de par de apriete padrón indicados arriba.

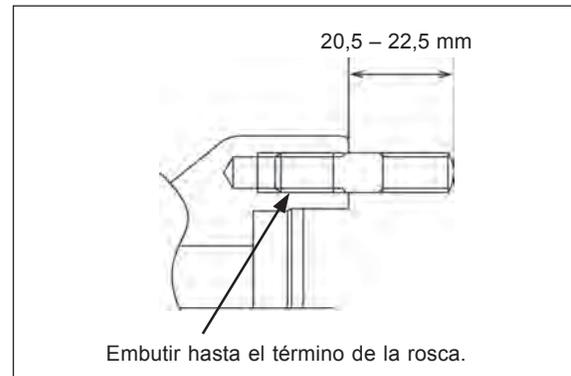
- NOTAS:**
1. Aplique aceite para motor a la rosca y superficie de asentamiento.
 2. Aplique agente fijador (traba química) a la rosca.
 3. Tuerca U
 4. Tornillo ALOC: reemplácelo por uno nuevo.
 5. Aplique grasa a la rosca.

MOTOR

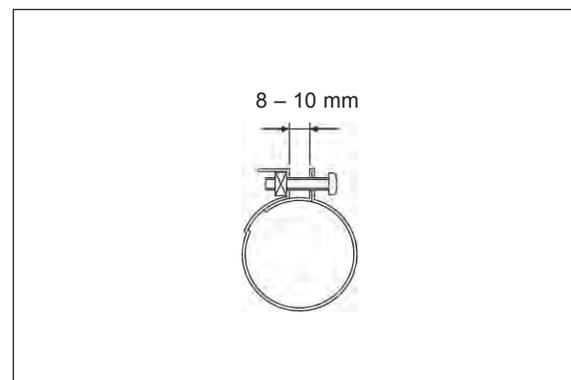
| Ítem | Cant. | Diámetro de la Rosca (mm) | Par de Apriete N.m (kgf.m) | Observaciones |
|--|-------|---------------------------|----------------------------|---------------|
| MANTENIMIENTO | | | | |
| Tornillo de la tapa del filtro de aire | 3 | 5 | 1,2 (0,12) | |
| Bujía de encendido | 1 | 10 | 16 (1,6) | |
| Contratuerca del ajustador de la válvula | 2 | 6 | 14 (1,4) | Nota 1 |
| Tapa del orificio de sincronización | 1 | 14 | 10 (1,0) | |
| Tapa del orificio del cigüeñal | 1 | 32 | 15 (1,5) | Nota 5 |
| Tornillo de drenaje de aceite | 1 | 12 | 30 (3,1) | |
| Tornillo de la tapa del rotor del filtro de aceite | 3 | 5 | 4 (0,4) | |
| LUBRICACIÓN | | | | |
| Tornillo de la placa de la bomba de aceite | 1 | 4 | 3 (0,3) | |
| SISTEMA DE COMBUSTIBLE | | | | |
| Tornillo de la palanca del estrangulador | 1 | 5 | 3,4 (0,3) | |
| Tornillo de drenaje del carburador | 1 | 6 | 1,5 (0,2) | |
| Surtidor del ralentí | 1 | 6 | 1,8 (0,2) | |
| Pulverizador | 1 | 7 | 2,5 (0,3) | |
| Surtidor principal | 1 | 5 | 2,1 (0,2) | |
| Tornillo de la cubeta del flotador | 3 | 4 | 2,1 (0,2) | |
| Tornillo de la abrazadera del aislador | 1 | 5 | 1 (0,1) | Página 24-12 |
| Tornillo de la tapa de la válvula de corte de aire | 2 | 4 | 2,1 (0,2) | |
| Tornillo de la tapa de la válvula de retención PAIR | 2 | 4 | 2,1 (0,2) | |
| CULATA/VÁLVULAS | | | | |
| Tornillo de la tapa de la culata | 2 | 6 | 10 (1,0) | |
| Tornillo del eje del balancín | 2 | 5 | 5 (0,5) | |
| Tornillo del engranaje de distribución | 2 | 5 | 9 (0,9) | |
| Tornillo del soporte del árbol de levas | 4 | 8 | 32 (3,3) | Nota 1 |
| Tornillo del aislador del carburador | 2 | 6 | 12 (1,2) | |
| Tapón del accionador del tensor de la cadena de distribución | 1 | 6 | 4 (0,4) | |

| Ítem | Cant. | Diámetro de la Rosca (mm) | Par de Apriete N.m (kgf.m) | Observaciones |
|---|-------|---------------------------|----------------------------|---------------|
| CILINDRO/PISTÓN | | | | |
| Prisionero del cilindro | 4 | 8 | 11 (1,1) | Página 24-12 |
| EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS/CONJUNTO DE ARRANQUE/ENGRANAJE DEL EQUILIBRADOR | | | | |
| Tuerca de traba del cubo del embrague | 1 | 14 | 74 (7,5) | Nota 1 |
| Tornillo de la placa de accionamiento del embrague | 4 | 6 | 12 (1,2) | |
| Contratuerca del rotor del filtro de aceite | 1 | 14 | 64 (6,5) | Nota 1 |
| Tornillo del excéntrico posicionador | 1 | 6 | 12 (1,2) | Nota 2 |
| Tornillo del posicionador de marchas del tambor selector | 1 | 6 | 12 (1,2) | Nota 2 |
| Contratuerca del engranaje mandado del equilibrador | 1 | 14 | 64 (6,5) | Nota 1 |
| ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE | | | | |
| Tornillo del embrague del arranque | 6 | 6 | 16 (1,6) | Nota 2 |
| Tuerca de traba del volante del motor | 1 | 14 | 74 (7,5) | Nota 1 |
| Tornillo de fijación del generador de impulsos de encendido | 2 | 6 | 12 (1,2) | Nota 2 |
| Tornillo de la guía del cableado | 1 | 6 | 12 (1,2) | Nota 2 |
| CIGÜEÑAL/EJE DEL EQUILIBRADOR/ TRANSMISIÓN | | | | |
| Tornillo de la placa de sujeción del rodamiento del eje primario | 2 | 6 | 12 (1,2) | Nota 2 |
| Tornillo de la placa de sujeción del rodamiento del cigüeñal | 3 | 6 | 12 (1,2) | |
| Tornillo del pasador de empuje | 1 | 6 | 10 (1,0) | Nota 2 |
| OTROS | | | | |
| Tornillo del pivote de la palanca del embrague | 1 | 6 | 1 (0,1) | |
| Tuerca del pivote de la palanca del embrague | 1 | 6 | 5,9 (0,60) | |

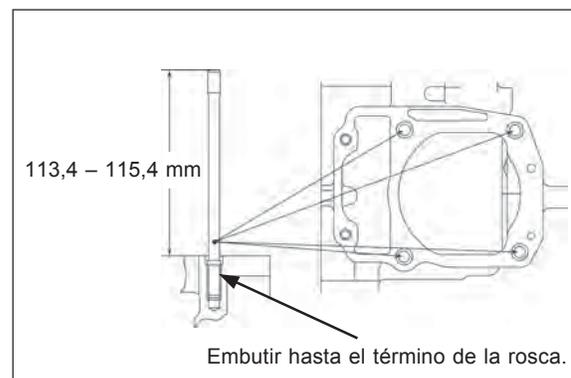
PRISIONERO DEL TUBO DE ESCAPE:



TORNILLO DE LA ABRAZADERA DEL AISLADOR:



PRISIONERO DEL CILINDRO:

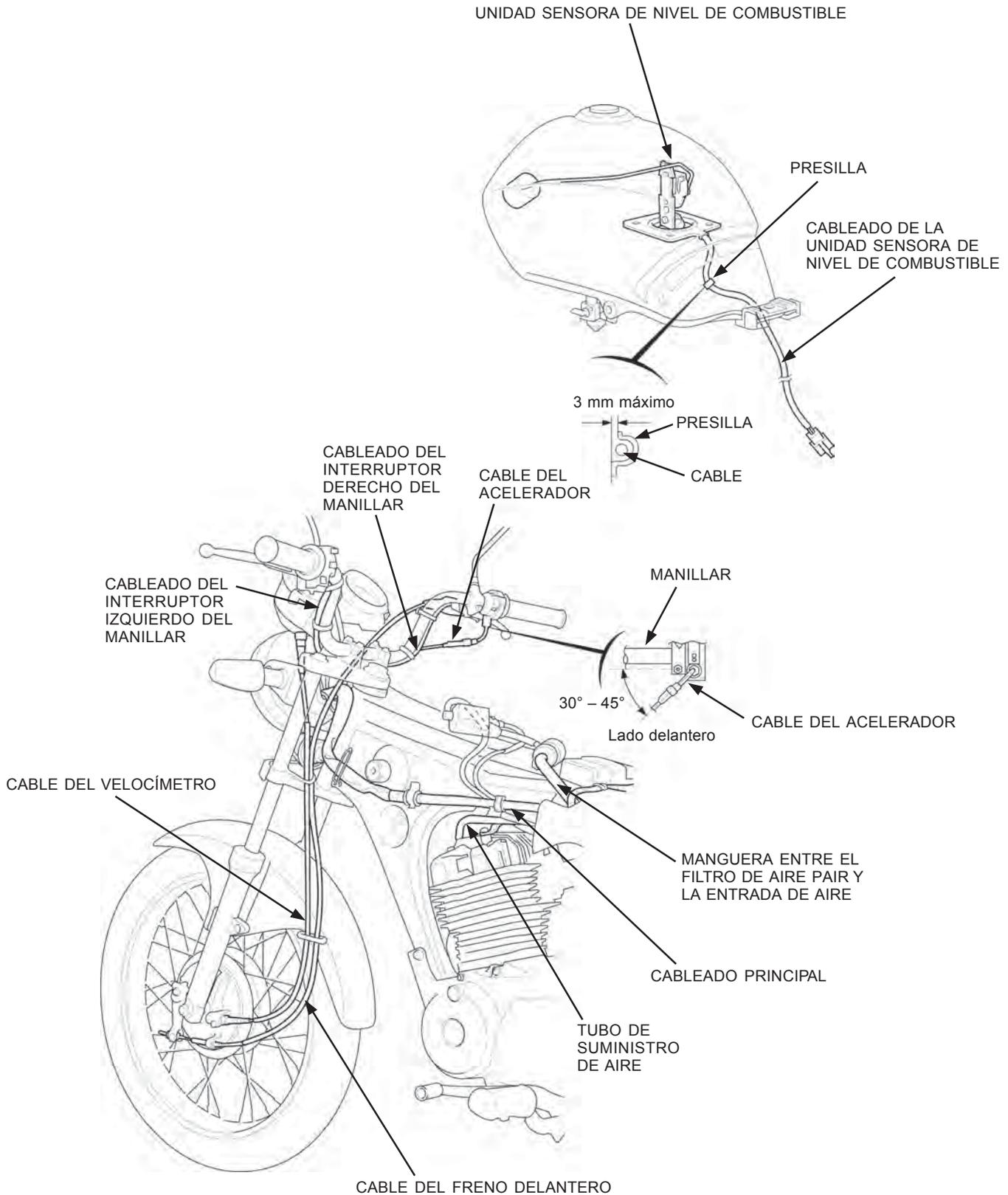


CHASIS

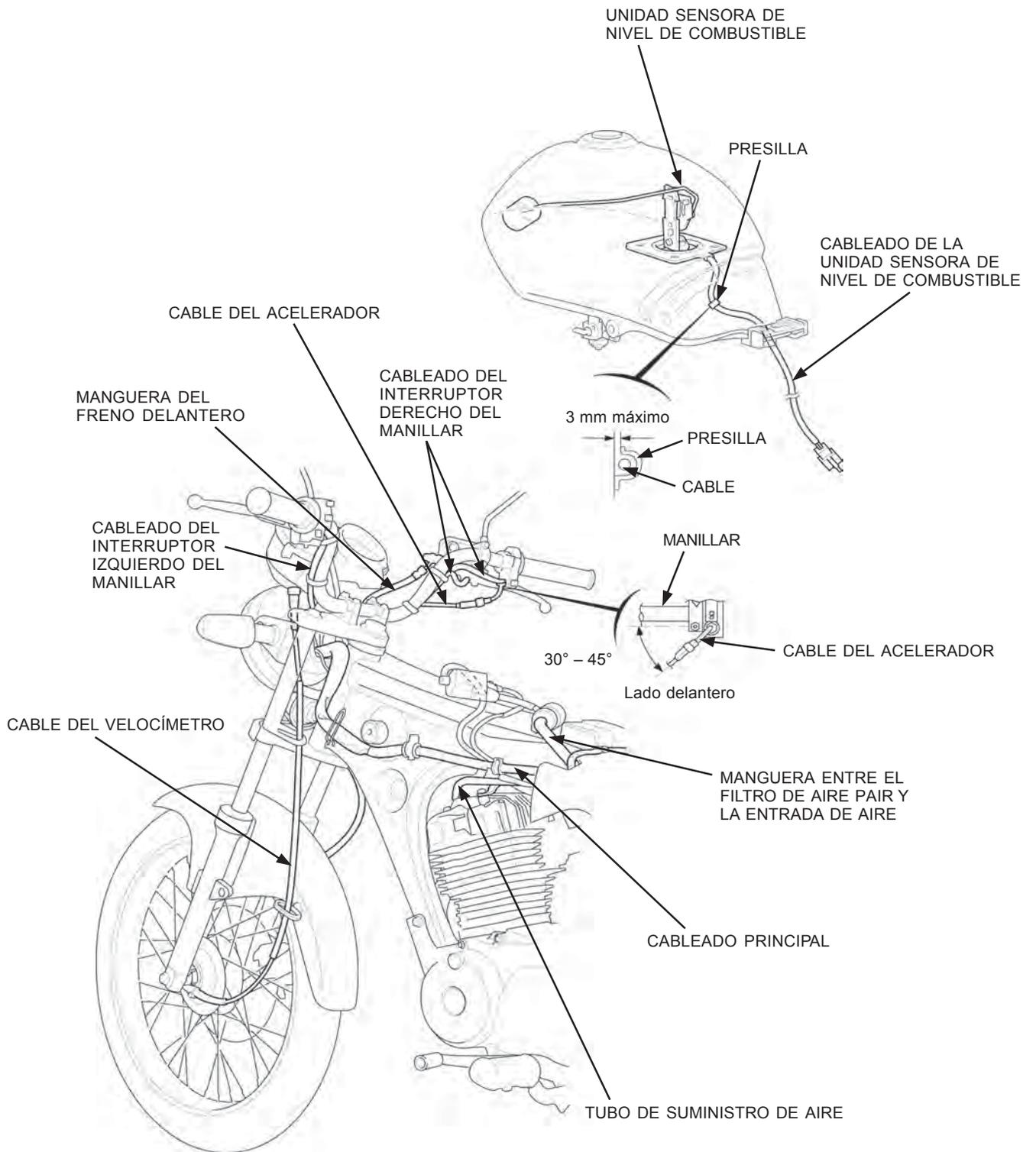
| Ítem | Cant. | Diámetro de la Rosca (mm) | Par de Apriete N.m (kgf.m) | Observaciones |
|--|-------|---------------------------|----------------------------|------------------------|
| AGREGADOS DEL CHASIS/SISTEMA DE ESCAPE | | | | |
| Prisionero del tubo de escape | 2 | 8 | 11 (1,1) | Página 24-12 Nota 3 |
| Tuerca del pivote del caballete lateral | 1 | 10 | 45 (4,6) | |
| REMOCIÓN/INSTALACIÓN DEL MOTOR | | | | |
| Tuerca de suspensión delantera del motor "A" | 2 | 8 | 32 (3,3) | |
| Tuerca de suspensión delantera del motor "B" | 2 | 10 | 44 (4,5) | |
| Tuerca de suspensión trasera del motor | 2 | 8 | 45 (4,6) | |
| Tornillo de la placa de fijación | 2 | 6 | 12 (1,2) | |
| Tornillo de fijación del pedal de cambio | 1 | 6 | 12 (1,2) | |
| Tornillo de fijación del pedal de apoyo principal | 4 | 8 | 27 (2,8) | |
| Tornillo de fijación del pedal de arranque | 1 | 8 | 27 (2,8) | |
| RUEDA DELANTERA/FRENO/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN | | | | |
| Rayos | 36 | BC3,2 | 3,7 (0,4) | |
| Tornillo del disco de freno delantero | 5 | 8 | 42 (4,3) | |
| Tuerca del eje delantero | 1 | 12 | 62 (6,3) | Nota 3 |
| Tuerca del brazo del freno delantero | 1 | 6 | 10 (1,0) | |
| Tornillo allen de la horquilla | 2 | 8 | 20 (2,0) | Nota 2 |
| Tapa de la horquilla | 2 | 27 | 22 (2,2) | |
| Tornillo de fijación del puente inferior | 2 | 8 | 32 (3,3) | |
| Tornillo de fijación del puente superior | 2 | 10 | 44 (4,5) | |
| Tuerca de ajuste de la columna de dirección | 1 | 26 | — | Página 12-35 |
| Tuerca de la columna de dirección | 1 | 24 | 74 (7,5) | |
| RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSIÓN | | | | |
| Rayos | 36 | BC3,2 | 3,7 (0,4) | |
| Tuerca de la corona de transmisión | 4 | 10 | 64 (6,5) | |
| Tuerca del eje trasero | 1 | 14 | 88 (9,0) | Nota 3 |
| Tuerca del brazo del freno trasero | 1 | 6 | 10 (1,0) | Nota 3 |
| Tuerca de fijación del amortiguador (superior) | 2 | 10 | 34 (3,5) | |
| Tuerca de fijación del amortiguador (inferior) | 2 | 6 | 10 (1,0) | |
| Tornillo del deslizador de la cadena de transmisión | 1 | 5 | 5,9 (0,60) | |
| Tornillo de fijación de la placa lateral del pivote (excepto tipo ESD) | 1 | 8 | 31 (3,2) | |
| Tornillo de fijación del soporte del silenciador (excepto tipo ESD) | 1 | 8 | 31 (3,2) | |
| Tuerca del pivote del brazo oscilante | 1 | 14 | 88 (9,0) | Nota 3 |
| FRENO HIDRÁULICO | | | | |
| Válvula de purga del caliper | 1 | 8 | 5,4 (0,6) | |
| Tornillo de la tapa del depósito del cilindro maestro | 2 | 4 | 1,5 (0,2) | |
| Pasador de las pastillas | 2 | 8 | 17,2 (1,8) | |
| Tornillo de fijación del caliper del freno | 2 | 8 | 26 (2,7) | Nota 4 |
| Tornillo del interruptor de la luz del freno delantero | 1 | 4 | 1,2 (0,1) | |
| Tornillo del pivote de la palanca del freno | 1 | 6 | 1 (0,1) | |
| Tuerca del pivote de la palanca del freno | 1 | 6 | 5,9 (0,6) | |
| Tornillo banjo de la manguera del freno | 2 | 10 | 34 (3,5) | |
| Pasador deslizante del caliper del freno | 2 | 8 | 22 (2,2) | |

PASADA DE CABLES Y DEL CABLEADO

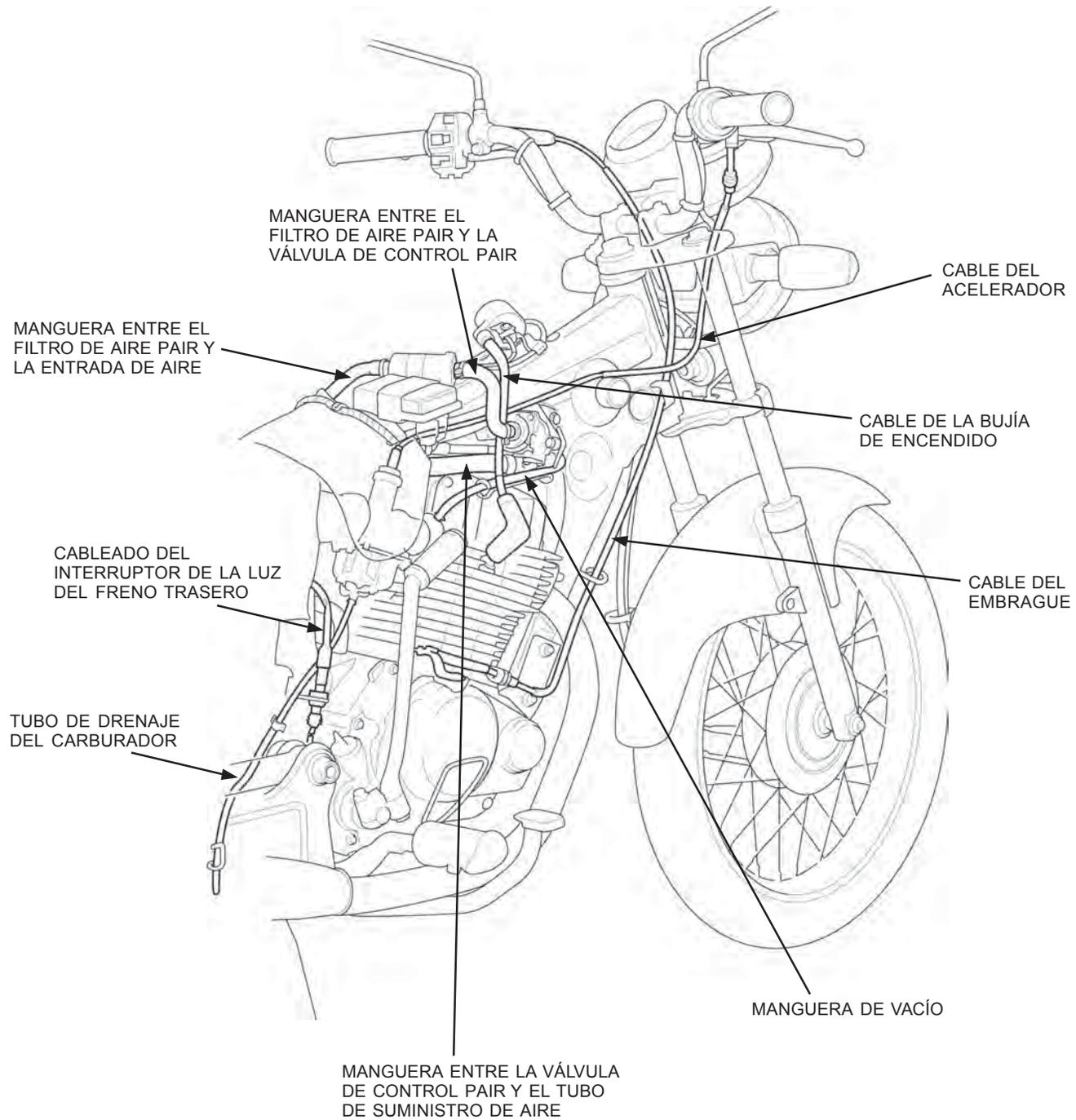
TIPO FRENO A TAMBOR:



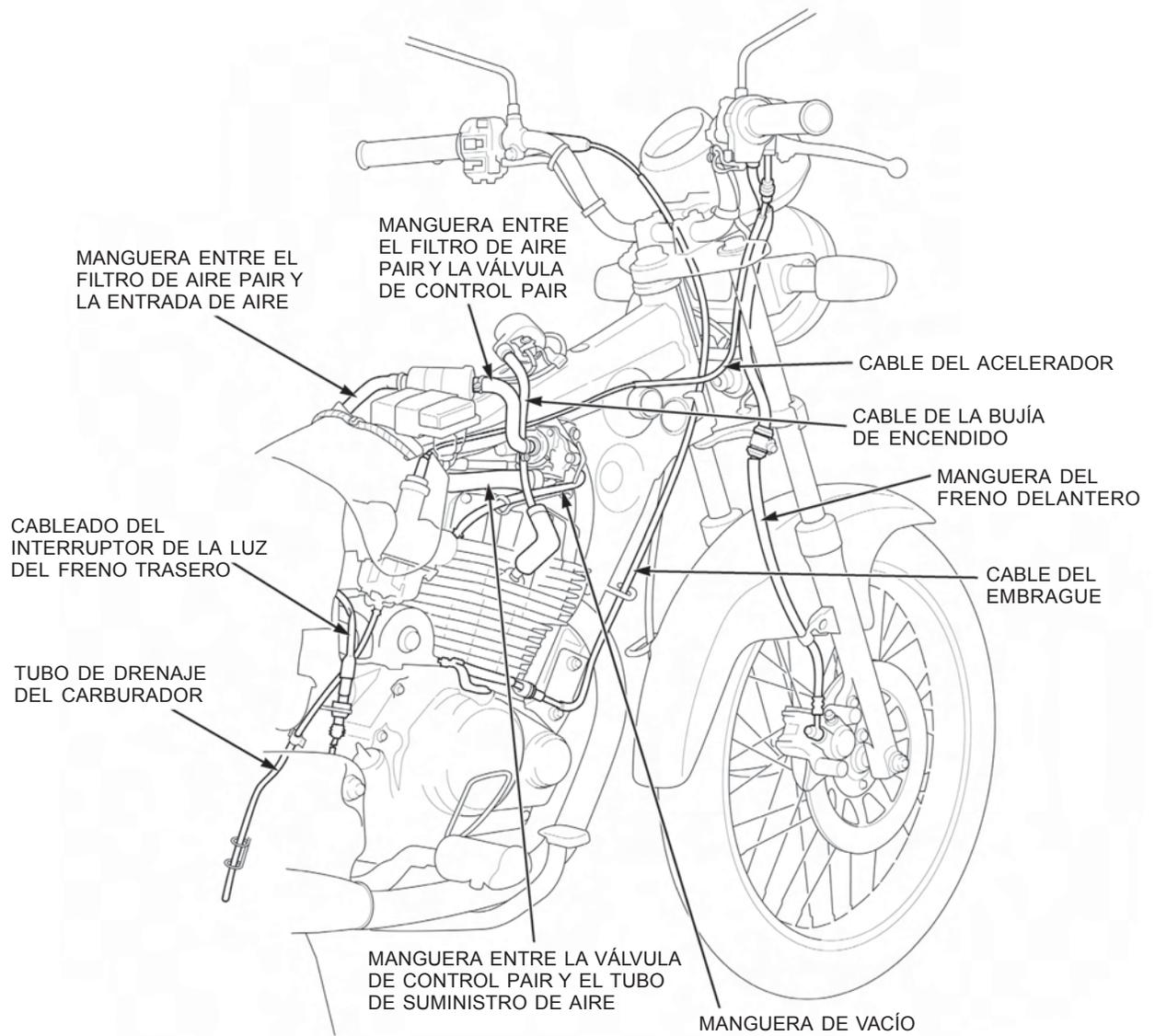
TIPO FRENO A DISCO:



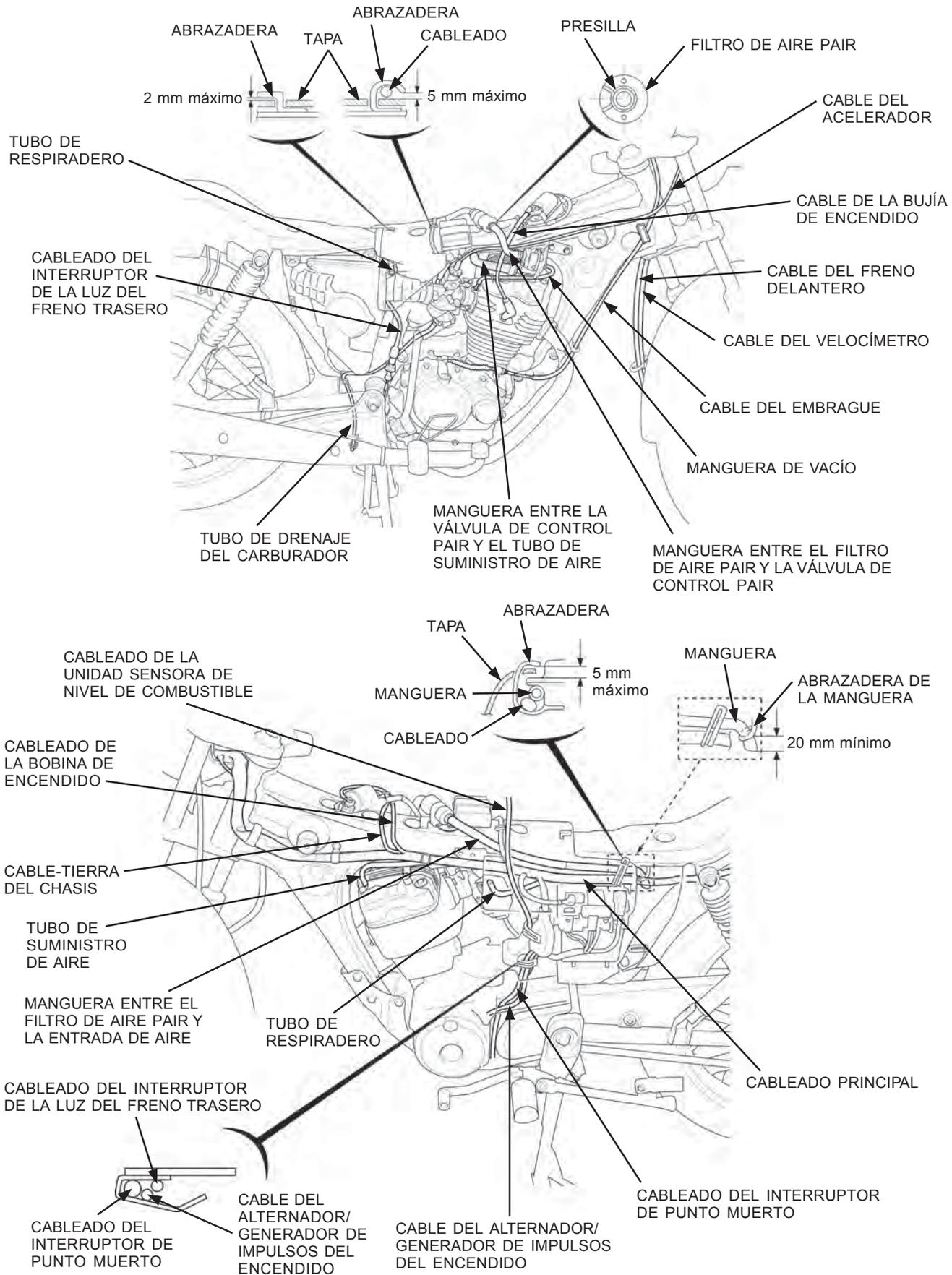
TIPO FRENO A TAMBOR:



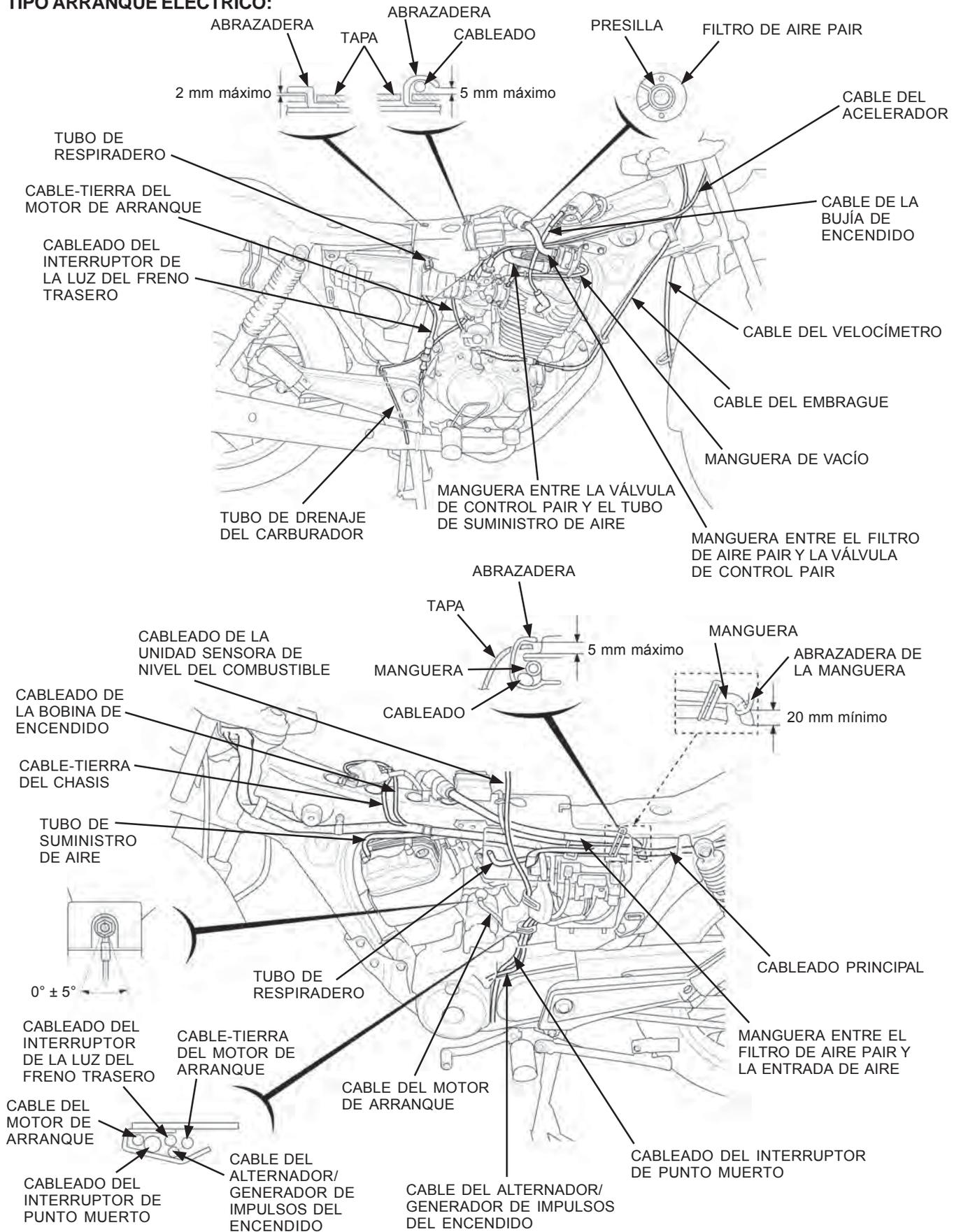
TIPO FRENO A DISCO:



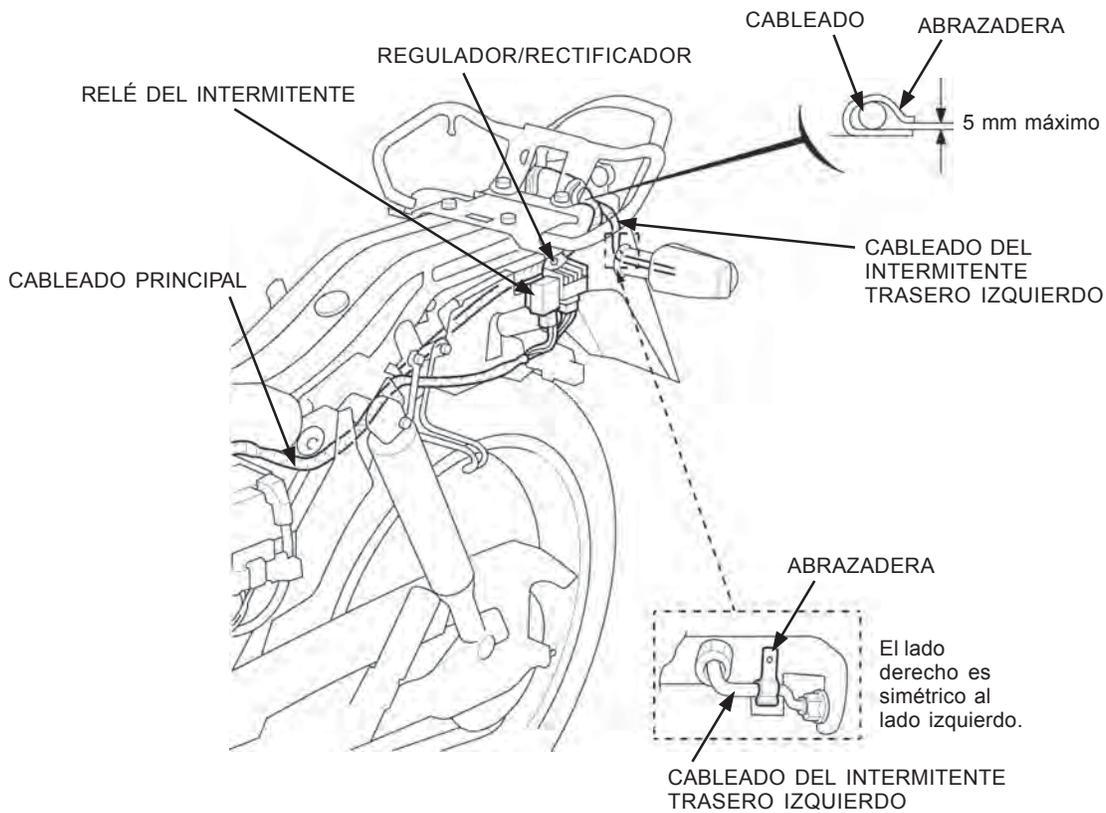
TIPO ARRANQUE A PEDAL:



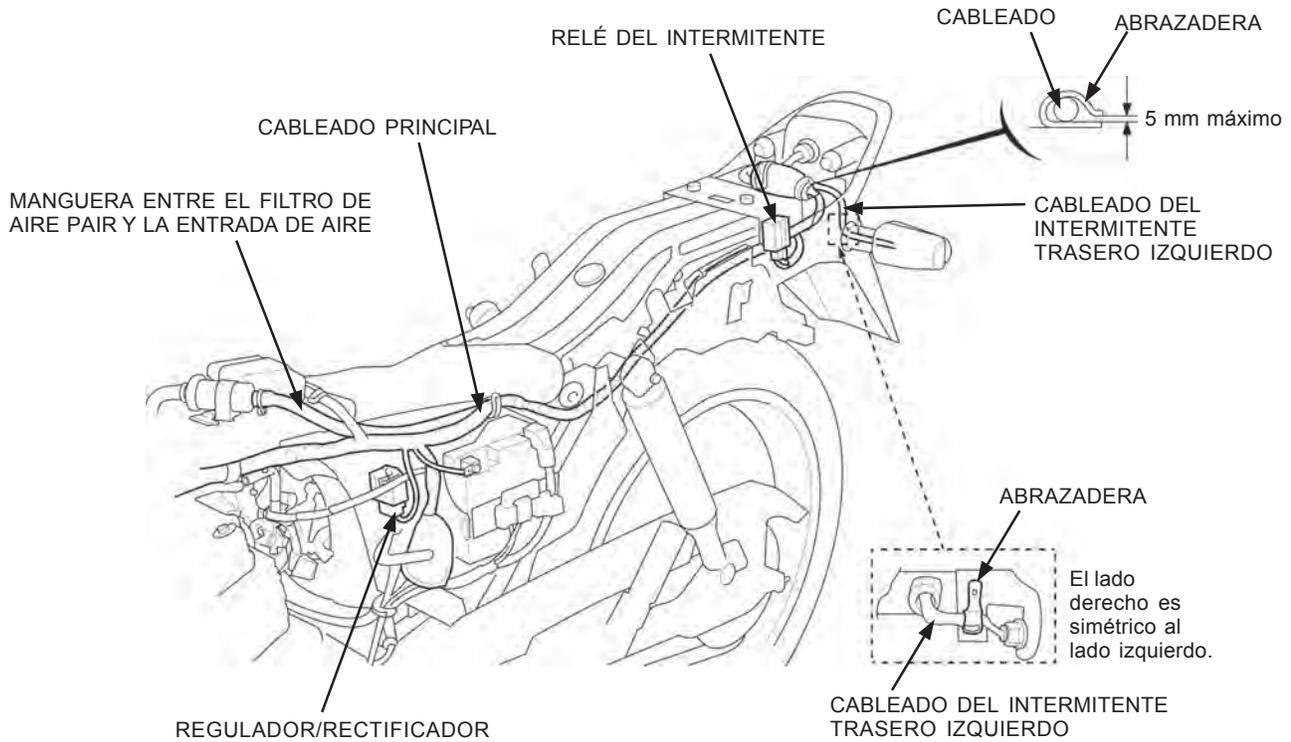
TIPO ARRANQUE ELÉCTRICO:



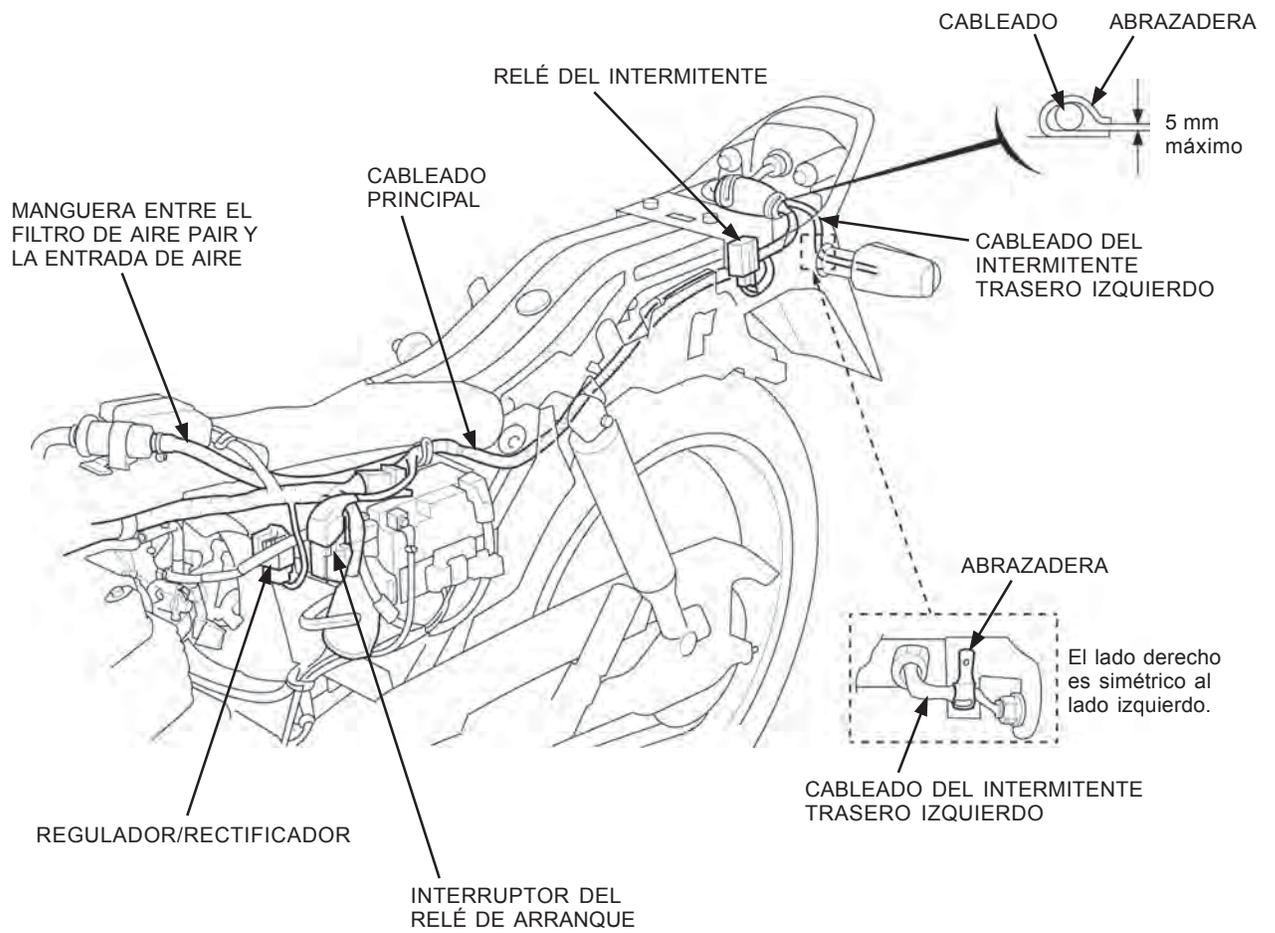
TIPOS KS/ES/ESD:



TIPOS JOB/JC:



TIPO CES:



SISTEMAS DE CONTROL DE EMISIONES

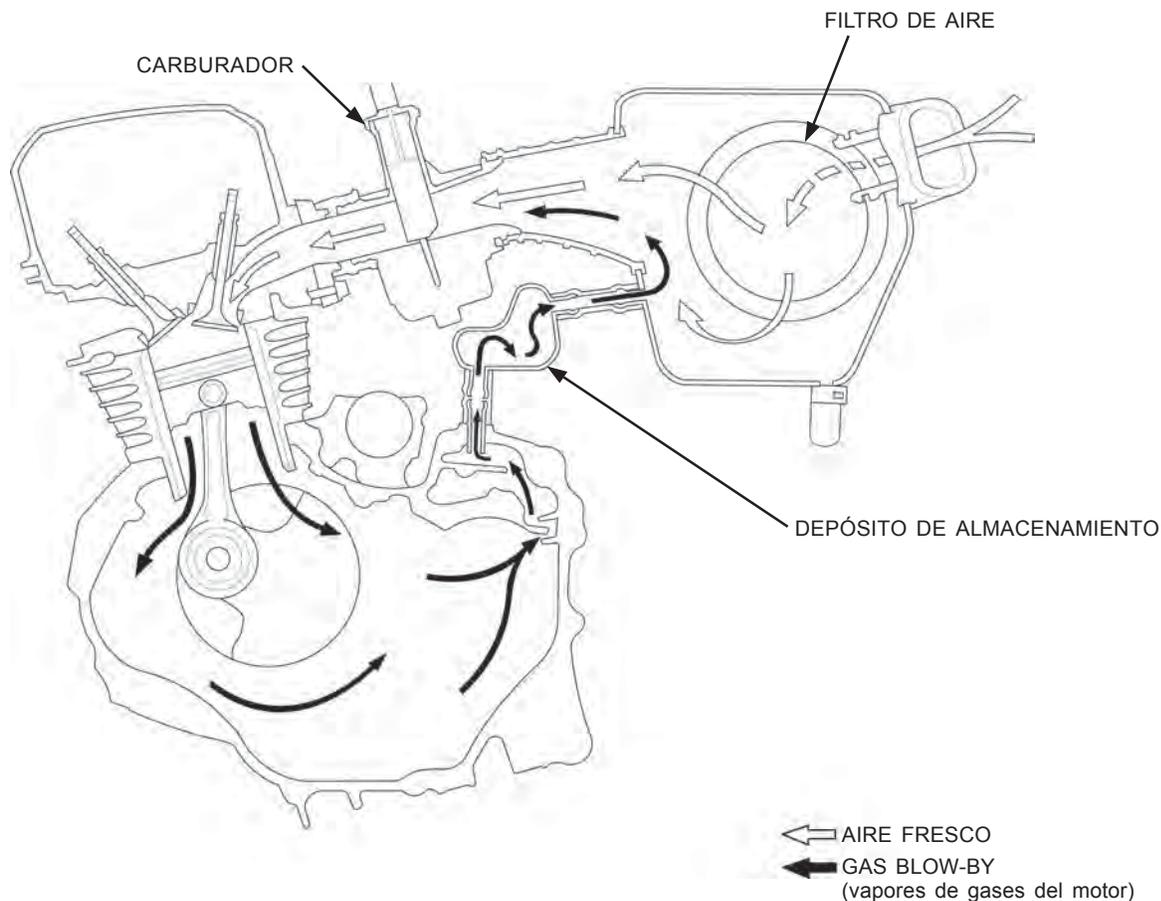
Esta motocicleta atiende a los requisitos del Programa de Control de Polución del Aire para Motocicletas y Vehículos Similares – PROMOT (Resolución n° 297, de 26/02/2002 del CONAMA – Congreso Nacional de Medio Ambiente).

SISTEMA DE CONTROL DE EMISIONES DE ESCAPE

El sistema de control de emisiones de escape es constituido de un ajuste de carburador “pobre”, y ningún ajuste debe ser efectuado, excepto el ajuste del ralentí a través del tornillo de aceleración. El sistema de control de emisiones de escape es independiente de los sistemas de control de emisiones del motor.

SISTEMA DE CONTROL DE EMISIONES DEL MOTOR

El motor está equipado con un sistema cerrado a fin de evitar la descarga de emisiones a la atmósfera. Los gases blow-by (vapores de gases del motor) vuelven a la cámara de combustión a través del filtro de aire y del carburador.



SISTEMA DE CONTROL DE EMISIONES DEL ESCAPE (SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO)

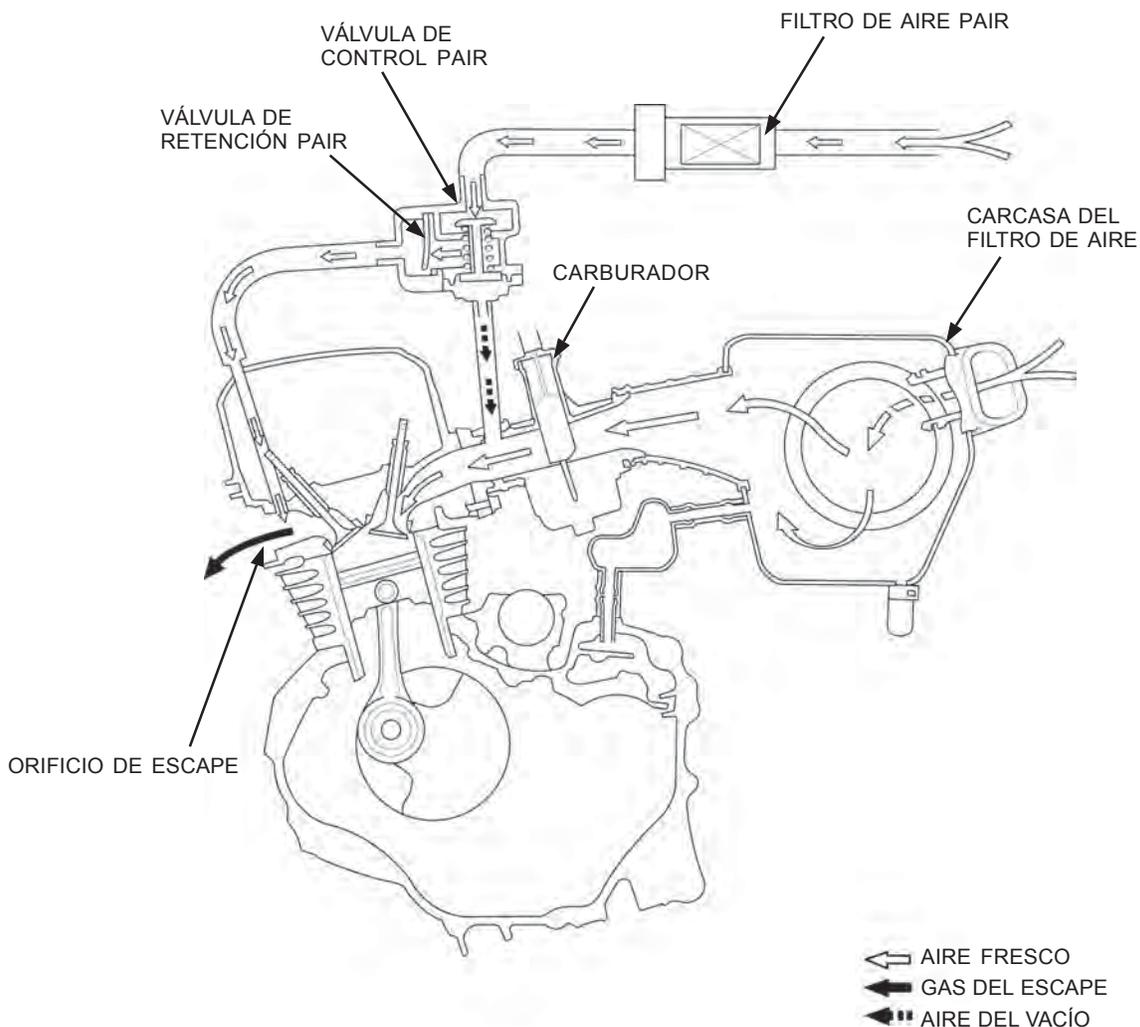
El sistema de control de emisiones del escape se compone de una regulación del carburador pobre, y no se deben efectuar ajustes, excepto la regulación del ralentí a través del tornillo de aceleración. El sistema de control de emisiones del escape está separado de los sistemas de control de emisiones del motor.

El sistema de control de emisiones del escape consiste de un sistema de suministro de aire secundario que introduce aire filtrado en los gases del escape a través del orificio de escape. El aire fresco es atraído hacia dentro del orificio de escape por medio de la operación de la válvula de control PAIR (Válvula de control de pulsos del suministro de aire secundario).

Esta carga de aire fresco ocasiona la quema de los gases del escape no quemados e intercambia una considerable cantidad de hidrocarburos y de monóxido de carbono para dióxido de carbono relativamente inofensivo y vapor de agua.

La válvula de paleta evita la reversión de flujo de aire fresco a través del sistema. La válvula de control PAIR reacciona al alto vacío del múltiple de admisión y cortará el suministro de aire fresco durante la desaceleración del motor, de ese modo evitando la combustión retardada en el sistema de escape.

No se deberán efectuar ajustes en el sistema de suministro de aire secundario, sin embargo se recomienda una inspección periódica de esos componentes.



SISTEMA DE CONTROL DE EMISIÓN DE RUIDO (Tipos 2LA, 3 LA)

ES PROHIBIDO ADULTERAR EL SISTEMA DE CONTROL DE EMISIÓN DE RUIDO: Las leyes locales pueden prohibir los siguientes actos, o que tengan como consecuencia: (1) Cualquier persona quitar o dejar inoperante, por otros motivos que no sean los de mantenimiento, reparo o reemplazo, a cualquier dispositivo o elemento de proyecto incorporado a cualquier vehículo con el objeto de control del ruido anteriormente a su venta o entrega al último cliente, o mientras estuviera en uso; (2) la utilización de cualquier vehículo después de tal dispositivo o elemento de proyecto haber sido quitado o dejado inoperante por cualquier persona.

ENTRE ESOS ACTOS PRESUMIDOS DE CONSTITUIR ADULTERACIÓN ESTÁN LOS SIGUIENTES:

1. Remoción, o perforación del silenciador, deflectores, tubos de escape o cualquier otro componente que conduzca los gases de escape.
2. Remoción, o perforación, de cualquier pieza del sistema de admisión.
3. Ausencia de mantenimiento apropiado.
4. Reemplazo de cualquier parte móvil del vehículo, o piezas del sistema de escape o admisión, por piezas diferentes de aquellas especificadas por el fabricante.

TABLA DE MANTENIMIENTO

| Ítem | Operaciones | Período (nota 1) | | | | Pág. Ref. |
|---|-------------------------------|------------------|---------------|----------|-----------|-----------|
| | | 1.000 km | 4.000 km | 8.000 km | 12.000 km | |
| Línea de combustible | Comprobar | | ■ | ■ | ■ | 3-4 |
| Tamiz del filtro de combustible | Limpiar | | ■ | ■ | ■ | 3-5 |
| Funcionamiento del acelerador | Comprobar y ajustar | | ■ | ■ | ■ | 3-5 |
| Filtro de aire | Limpiar | | ■ | ■ | | 3-5 |
| | Cambiar (nota 2) | | | | ■ | 3-6 |
| Tubo de respiradero del motor | Limpiar (nota 3) | | ■ | ■ | ■ | 3-6 |
| Bujía de encendido | Comprobar | | ■ | | ■ | 3-6 |
| | Cambiar | | | ■ | | 3-6 |
| Holgura de las válvulas | Comprobar y ajustar | ■ | ■ | ■ | ■ | 3-8 |
| Aceite del motor | Cambiar (notas 4 y 5) | ■ | ■ | ■ | ■ | 3-11 |
| Tamiz del filtro de aceite del motor | Limpiar | | | | ■ | 4-2 |
| Filtro centrífugo | Limpiar | | | | ■ | 3-13 |
| Ralentí | Comprobar y ajustar | ■ | ■ | ■ | ■ | 3-13 |
| Sistema de escape | Comprobar | | ■ | ■ | ■ | 3-14 |
| Sistema de suministro de aire secundario | Comprobar (nota 6) | | | | ■ | 24-26 |
| Cadena de transmisión | Comprobar, ajustar y lubricar | | cada 1.000 km | | | 3-14 |
| Guía de la cadena de transmisión | Comprobar | | ■ | ■ | ■ | 3-16 |
| Fluido de freno (CG150 Titan ESD) | Comprobar el nivel (nota 7) | | ■ | ■ | ■ | 3-17 |
| Desgaste de las zapatas de freno (CG150 Titan KS/ES/CG150 Job/JC/CES) | Comprobar | | ■ | ■ | ■ | 3-17 |
| Desgaste de las zapatas/pastillas de freno (CG150 Titan ESD) | Comprobar | | ■ | ■ | ■ | 3-18 |
| Sistema de freno | Comprobar | ■ | ■ | ■ | ■ | 3-20 |
| Interruptor de la luz de freno | Comprobar y ajustar | | ■ | ■ | ■ | 3-20 |
| Haz del faro | Ajustar | | ■ | ■ | ■ | 3-20 |
| Sistema de embrague | Comprobar | ■ | ■ | ■ | ■ | 3-20 |
| Caballote lateral | Comprobar | | ■ | ■ | ■ | 3-21 |
| Suspensión | Comprobar | | ■ | ■ | ■ | 3-21 |
| Tuercas, tornillos y fijadores | Comprobar y reapretar | ■ | | ■ | | 3-22 |
| Ruedas/neumáticos | Comprobar | ■ | ■ | ■ | ■ | 3-22 |
| Columna de dirección | Comprobar y ajustar | ■ | | | ■ | 3-24 |
| | Lubricar | | | | ■ | 3-24 |

Honda recomienda que después de efectuar cada mantenimiento, se realice la prueba de rodaje de la motocicleta en una concesionaria autorizada Honda.

- Obs.:**
1. Para lecturas superiores del odómetro, repita los intervalos especificados en la Tabla de Mantenimiento.
 2. Efectúe el servicio con más frecuencia cuando utilice la motocicleta bajo condiciones demasiado polvorientas o con excesiva humedad.
 3. Efectúe el servicio con más frecuencia cuando utilice la motocicleta bajo lluvia o con altas aceleraciones.
 4. Verifique el nivel de aceite diariamente antes de conducir la motocicleta y complételo, si necesario.
 5. Cambie cada año o a cada intervalo de kilometraje indicado en la Tabla de Mantenimiento, lo que ocurra primero.
 6. Reemplace cada 3 años o 24.000 km (16.000 mi). El reemplazo requiere habilidad mecánica.
 7. Cambie cada 2 años. El cambio requiere habilidad mecánica.

SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO

- El sistema de suministro de aire secundario introduce aire filtrado en los gases del escape por el orificio de escape. El aire secundario es atraído hacia dentro del orificio de escape siempre que exista un pulso de presión negativa en el sistema de escape. Esta carga de aire secundario provoca la quema de los gases del escape no quemados e intercambia una cantidad considerable de hidrocarburos y de monóxido de carbono para dióxido de carbono relativamente inofensivo y agua.

INSPECCIÓN DE LA MANGUERA PAIR

Quite el tanque de combustible (página 2-4). Verifique la manguera PAIR (válvula de control de pulsos del suministro de aire secundario) entre el filtro de aire PAIR y la válvula de control PAIR con respecto a deterioración, daños o conexiones flojas. Asegúrese de que la manguera no esté torcida, obstruida o agrietada.

NOTA

Si la manguera presenta cualquier señal de daño por calentamiento, inspeccione la válvula de retención PAIR con respecto a daños (página 24-31).

Verifique la manguera entre la entrada de aire y el filtro de aire PAIR con respecto a deterioración, daños o conexiones flojas. Asegúrese de que la manguera no esté torcida, obstruida o agrietada. Verifique la manguera PAIR entre la válvula de control PAIR y el tubo de suministro de aire con respecto a deterioración, daños o conexiones flojas. Asegúrese de que la manguera no esté agrietada.

NOTA

En caso de que la manguera presente cualquier señal de daño por calentamiento, inspeccione la válvula de retención PAIR con respecto a daños (página 24-31).

Verifique la manguera de vacío entre la válvula de control PAIR y el aislador del carburador con respecto a deterioración, daños o conexiones flojas.

Asegúrese de que la manguera no esté torcida, obstruida o agrietada.

INSPECCIÓN DEL FILTRO DE AIRE PAIR

- Reemplace el filtro de aire PAIR de acuerdo con la tabla de mantenimiento (página 24-25).

Quite el tanque de combustible (página 2-4).

Quite el filtro de aire PAIR de la manguera entre la válvula de control PAIR y el filtro de aire PAIR y la manguera entre la entrada de aire y el filtro de aire PAIR.

Verifique lo siguiente:

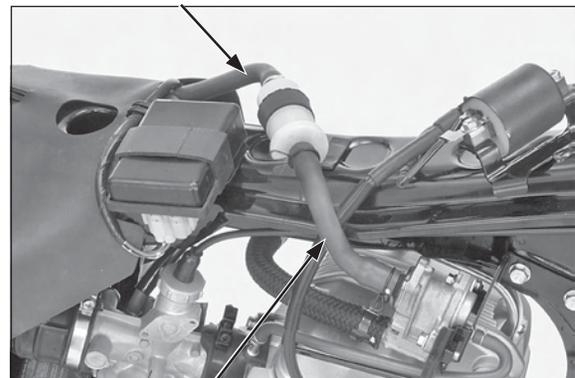
- Que el orificio de entrada de la manguera esté limpio y libre de depósitos de carbón
- Que esté libre de obstrucción o de daños

En caso de que el orificio esté sucio con carbón, inspeccione la válvula de retención PAIR con respecto a daños (página 24-31). La instalación se hace en el orden inverso a la remoción.

NOTA

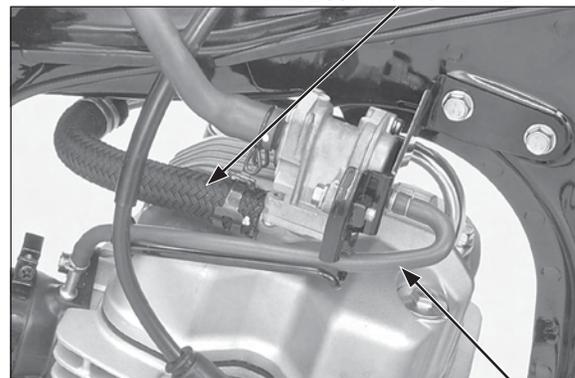
El filtro de aire PAIR cuenta con una marca de orientación.

MANGUERA ENTRE EL FILTRO DE AIRE PAIR Y LA ENTRADA DE AIRE



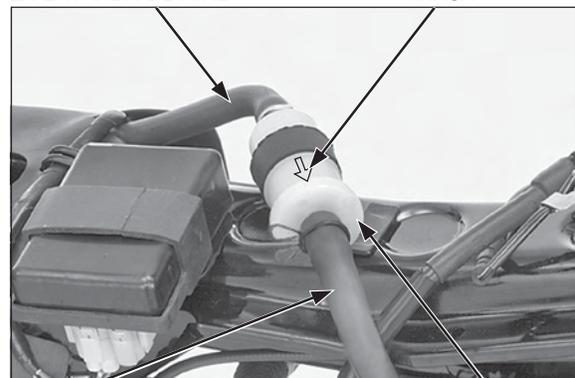
MANGUERA ENTRE EL FILTRO DE AIRE PAIR Y LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR

MANGUERA ENTRE LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR Y EL TUBO DE SUMINISTRO DE AIRE



MANGUERA ENTRE EL FILTRO DE AIRE PAIR Y LA ENTRADA DE AIRE

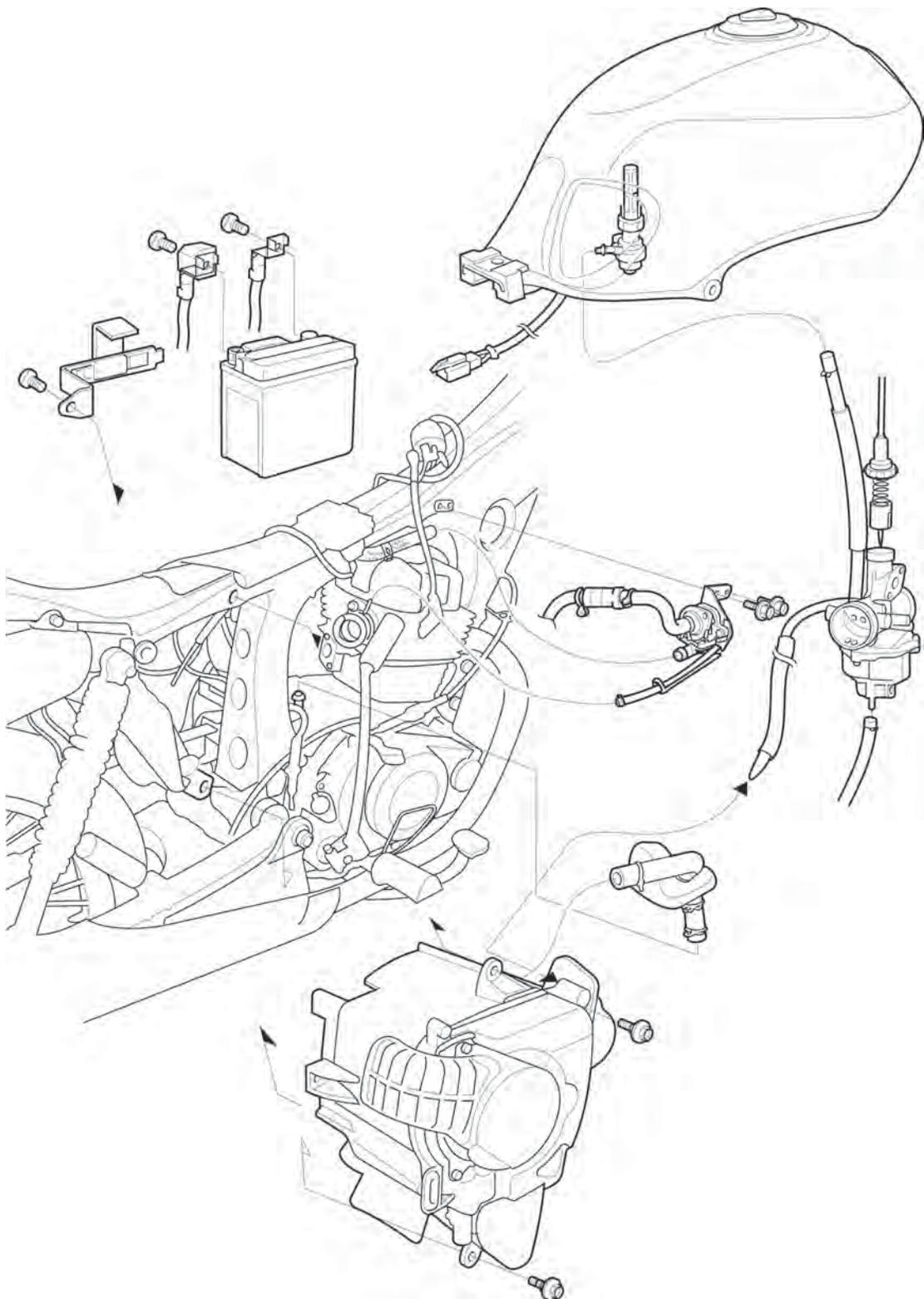
MANGUERA DE VACÍO DE LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR MARCA



MANGUERA ENTRE EL FILTRO DE AIRE PAIR Y LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR

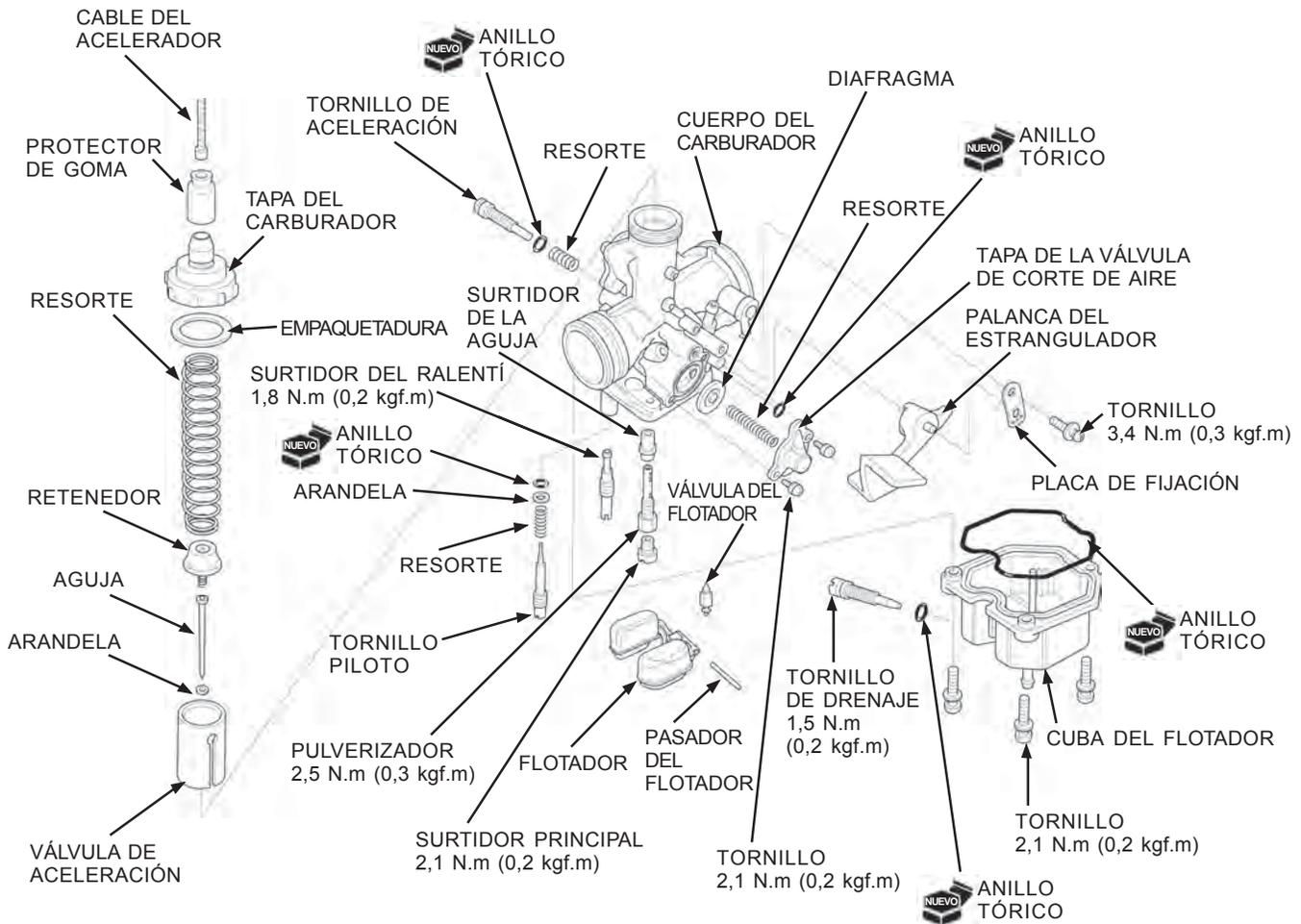
FILTRO DE AIRE PAIR

COMPONENTES DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE



CARBURADOR

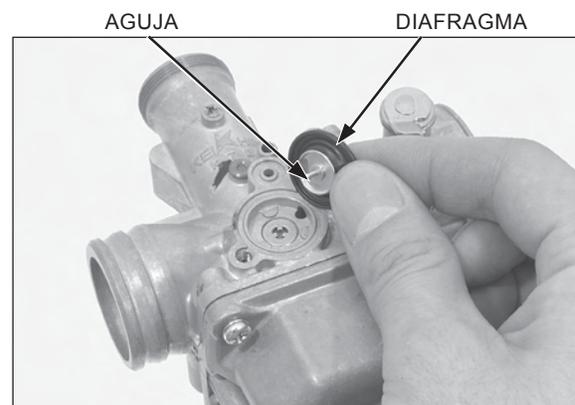
DESMONTAJE / MONTAJE



INSPECCIÓN DE LA VÁLVULA DE CORTE DE AIRE

Verifique lo siguiente:

- el diafragma con respecto a cavidades, deterioración o daños
- el resorte con respecto a deterioración
- la aguja del diafragma con respecto a desgaste
- los conductos de aire con respecto a obstrucción



AJUSTE DEL TORNILLO PILOTO

PROCEDIMIENTO PARA EL AJUSTE DEL RALENTÍ

NOTA

- El tornillo piloto es ajustado previamente en la fábrica y no necesita de ajuste ninguno, a menos que sea reemplazado.
- Como el ajuste del tornillo piloto es esencial para la emisión de los gases CO y HC, ese ajuste debe ser efectuado con mucho cuidado.
- Utilice un tacómetro con graduaciones de 50 rpm, o menos, lo cual irá indicar variaciones de 50 rpm con exactitud.

1. Gire el tornillo piloto en el sentido horario hasta que él se quede ligeramente asentado y, enseguida, vuélvalo por el número de vueltas especificado. Este es el ajuste inicial, precedente al ajuste final del tornillo piloto.

Abertura inicial: Tipo 2LA: 2 7/8 vueltas hacia fuera
Tipo 3LA: 2 1/4 vueltas hacia fuera

NOTA

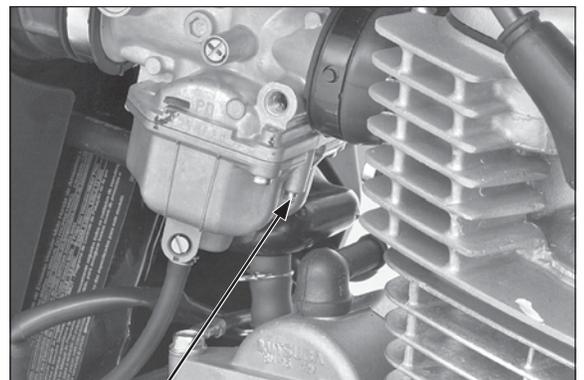
El asiento del tornillo piloto se dañará en caso de que el tornillo sea apretado excesivamente.

2. Caliente el motor hasta la temperatura normal de funcionamiento. Diez minutos de pilotaje son suficientes.

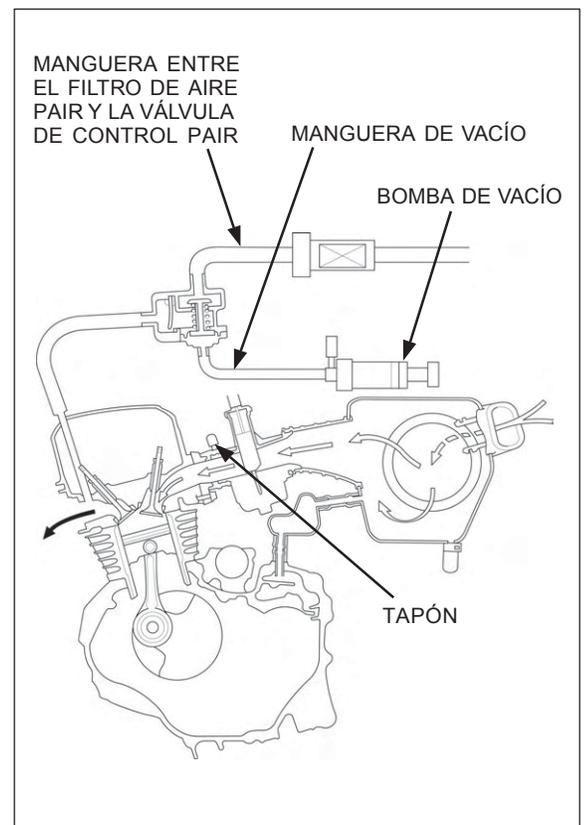
NOTA

Temperatura de referencia del motor: 60°C

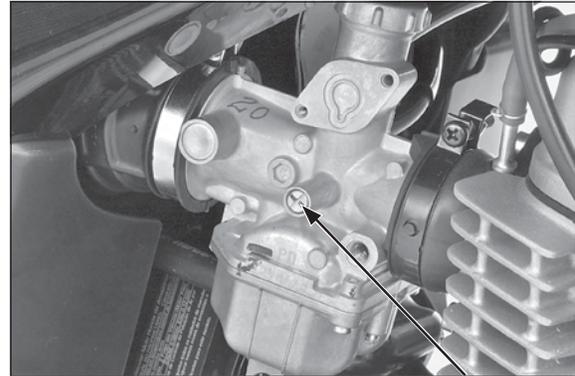
3. Apague el motor y conecte el tacómetro conforme las instrucciones del fabricante.
4. Desconecte la manguera de vacío de la válvula de control PAIR de la válvula de control PAIR, luego conéctela a la bomba de vacío y tape el orificio de vacío.
5. Aplique el vacío especificado en la manguera de vacío de la válvula de control, más que 63 kPa (470 mm Hg).



TORNILLO PILOTO



6. Arranque el motor y ajuste el ralentí con el tornillo de aceleración.
Rotación del ralentí: 1.350 ± 100 rpm
7. Gire lentamente el tornillo piloto hacia dentro o hacia fuera a fin de obtener la rotación máxima.
8. Acelere levemente por 2 – 3 veces y, enseguida, ajuste la rotación del ralentí a través del tornillo de aceleración.
9. Gire el tornillo piloto gradualmente hacia dentro hasta que las rotaciones del motor disminuyan aproximadamente 100 rpm.
10. Gire el tornillo piloto hacia fuera hasta atingir la abertura final.
Abertura final: 1/2 vuelta hacia fuera a partir de la posición obtenida en la etapa nº 9.
11. Desconecte el tapón del orificio de vacío, luego quite la bomba de vacío y conecte la manguera de vacío de la válvula de control PAIR.
12. Ajuste nuevamente el ralentí a través del tornillo de aceleración.
Rotación del ralentí: 1.400 ± 100 rpm



TORNILLO DE ACELERACIÓN

SISTEMA DE SUMINISTRO DE AIRE SECUNDARIO

INSPECCIÓN DEL SISTEMA

Arranque el motor y déjelo funcionando hasta que alcance la temperatura normal de funcionamiento.

Apague el motor.

Quite el tanque de combustible (página 2-4).

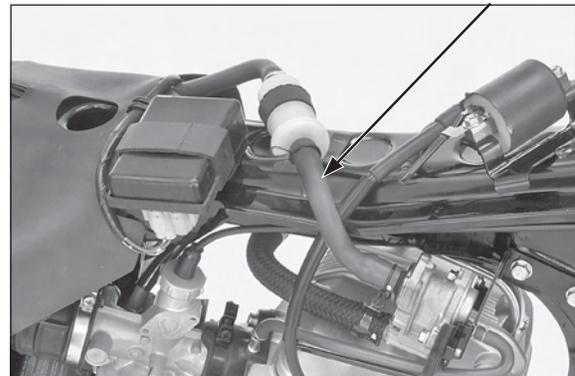
Desconecte la manguera entre la válvula de control PAIR y el filtro de aire PAIR.

Verifique si la conexión de la manguera del filtro de aire está limpia y sin depósitos de carbón.

En caso de que el orificio esté sucio con carbón, inspeccione la válvula de retención PAIR con respecto a daños (página 24-31).

Conecte la manguera entre el filtro de aire PAIR y la válvula de control PAIR.

MANGUERA ENTRE LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR Y EL FILTRO DE AIRE PAIR



Desconecte la manguera de vacío de la válvula de control PAIR y tápela para impedir la penetración de aire. Conecte la bomba de vacío en la válvula de control PAIR.

HERRAMIENTA:

Bomba de vacío **Disponible comercialmente**

Arranque el motor y abra levemente el acelerador para asegurarse de que el aire está siendo succionado al interior a través de la manguera entre la válvula de control PAIR y el filtro de aire PAIR.

Si el aire no está siendo succionado hacia dentro, verifique la manguera entre la válvula de control PAIR y el filtro de aire PAIR con respecto a obstrucción.

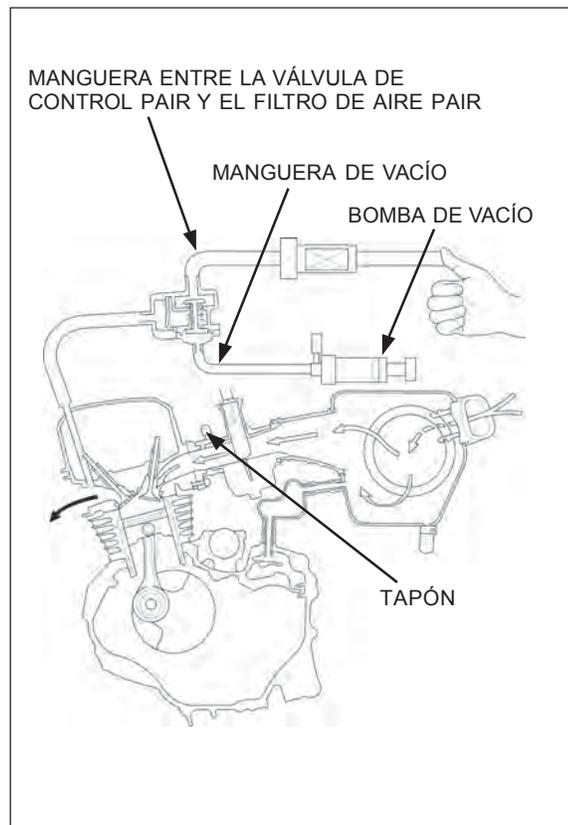
Con el motor en funcionamiento, aplique vacío gradualmente en la válvula de control PAIR.

Verifique si el orificio de admisión de aire está reteniendo la entrada del aire y si el vacío no está siendo sangrado.

VACÍO ESPECIFICADO: 63 kPa (470 mm Hg)

En caso de que esté penetrando aire, o si el vacío especificado no está siendo mantenido, instale una nueva válvula de control PAIR (página 24-32).

En caso de que ocurra la combustión retardada, aun si el sistema de suministro de aire secundario está normal, verifique la válvula de corte de aire (página 24-28).



INSPECCIÓN DE LA VÁLVULA DE RETENCIÓN PAIR

Quite lo siguiente:

- la válvula de control PAIR (página 24-32)
- los dos tornillos
- la tapa de la válvula
- la válvula de retención PAIR

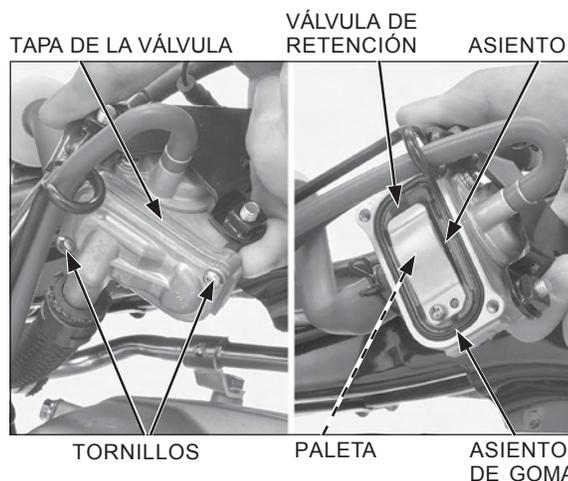
Verifique la válvula de paleta con respecto a fatiga o daños. Reemplace la válvula de control PAIR, si necesario.

Reemplace la válvula de control PAIR en caso de que el asiento de goma esté agrietado, deteriorado o dañado, o si hay juego entre la paleta y el asiento.

La instalación se hace en el orden inverso a la remoción.

PAR DE APRIETE:

Tornillo de la tapa de la válvula de retención PAIR:
2,1 N.m (0,2 kgf.m)



REMOCIÓN/INSTALACIÓN DE LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR

Quite el tanque de combustible (página 2-4)

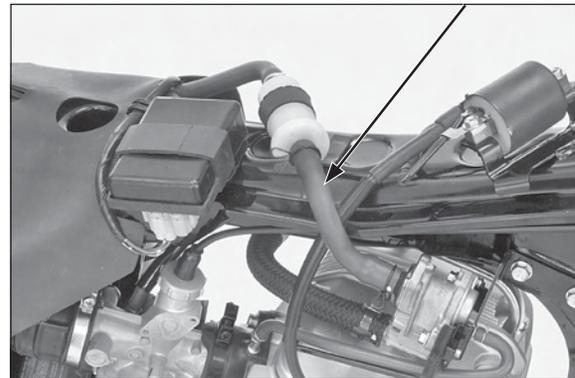
Desconecte la manguera entre la válvula de control PAIR y el filtro de aire PAIR.

Desconecte la manguera entre el tubo de suministro de aire y la válvula de control PAIR y la manguera de vacío de la válvula de control PAIR.

Quite los tornillos del soporte de fijación de la válvula de control PAIR y el conjunto de la válvula de control PAIR.

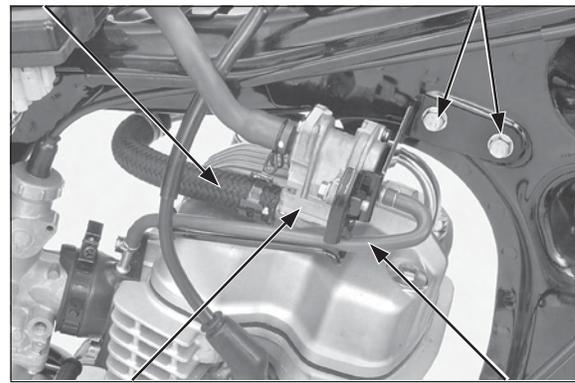
La instalación se hace en el orden inverso a la remoción.

MANGUERA ENTRE LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR Y EL FILTRO DE AIRE PAIR



MANGUERA ENTRE EL TUBO DE SUMINISTRO DE AIRE Y LA VÁLVULA DE CONTROL PAIR

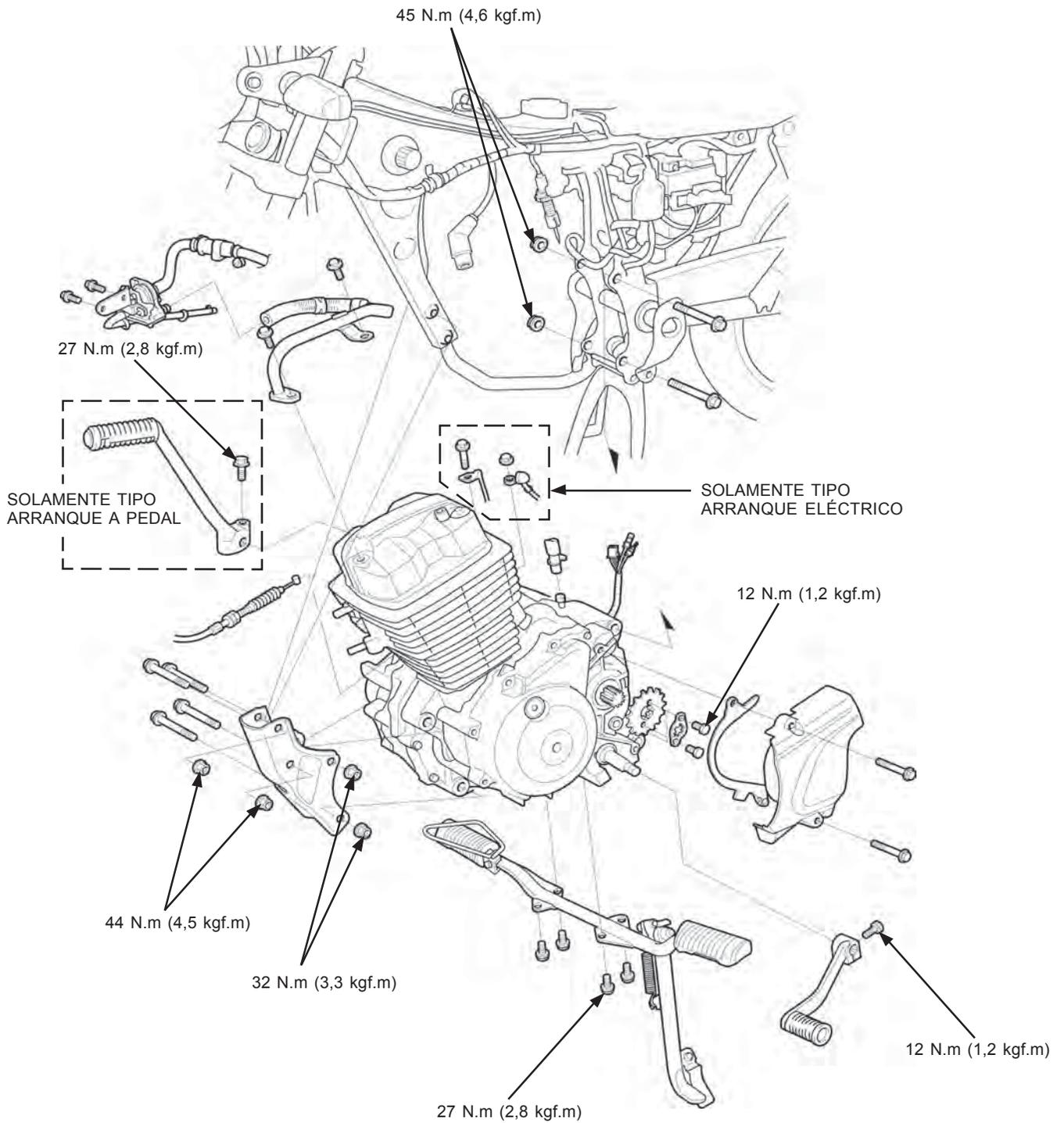
TORNILLOS



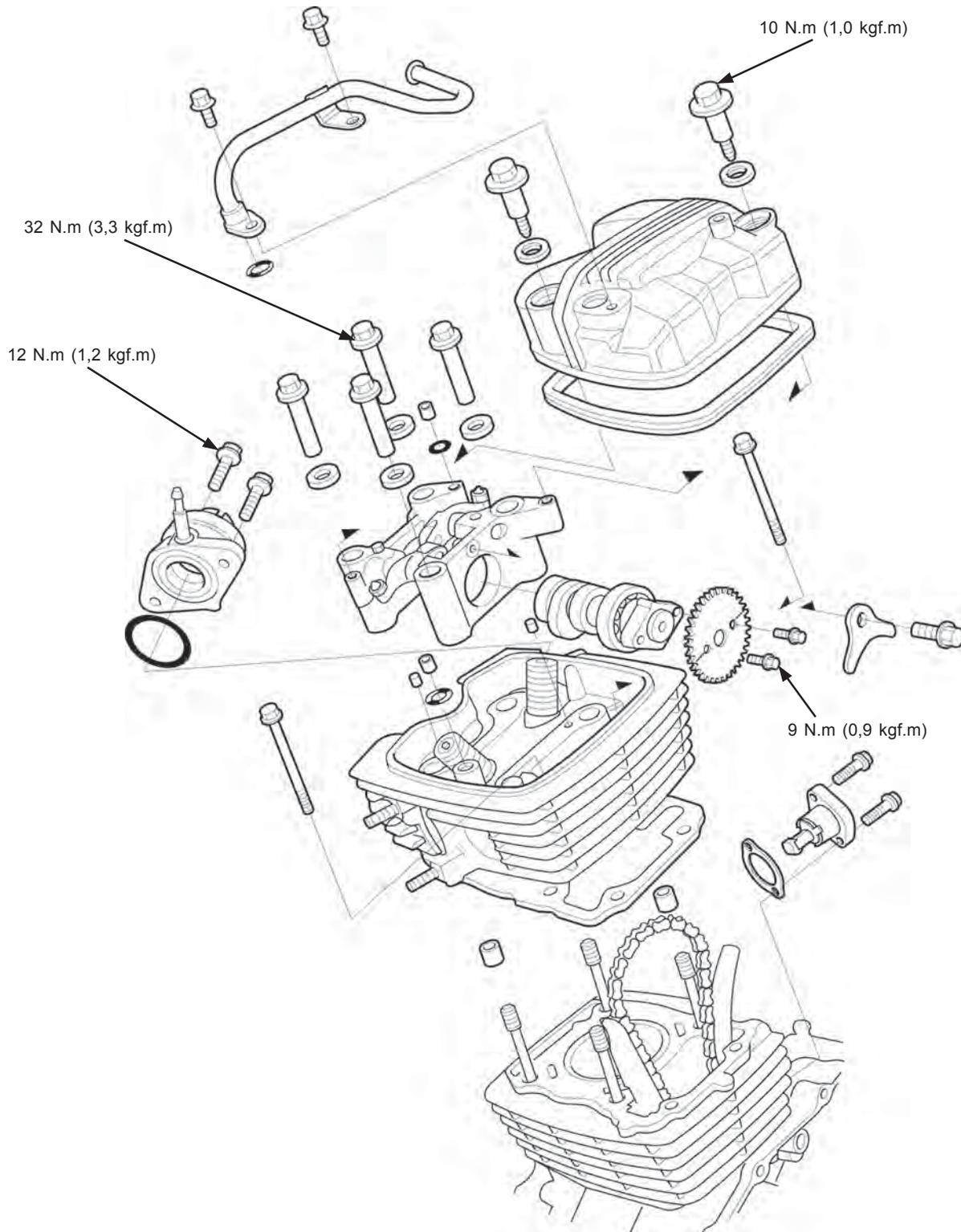
VÁLVULA DE CONTROL PAIR

MANGUERA DE VACÍO

COMPONENTES DEL SISTEMA – REMOCIÓN/INSTALACIÓN DEL MOTOR



COMPONENTES DEL SISTEMA – CULATA/VÁLVULAS

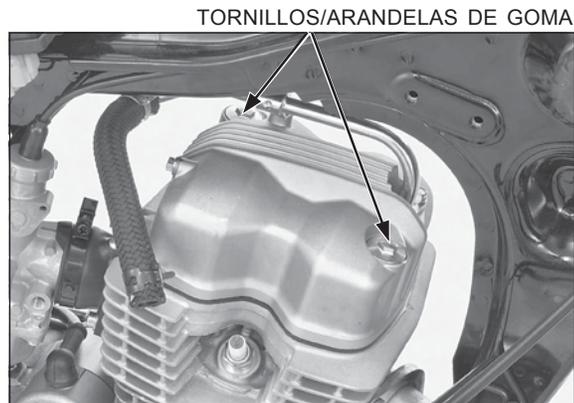


TAPA DE LA CULATA

REMOCIÓN

Quite la válvula de control PAIR (página 24-32).

Quite los dos tornillos y las arandelas de goma de la tapa de la culata.

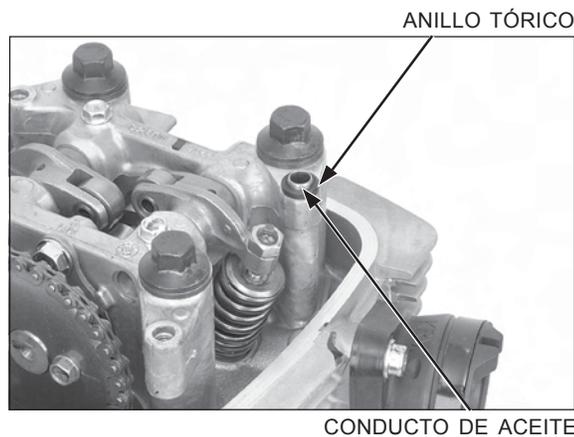


Quite la tapa de la culata y la junta de la tapa.

Quite el anillo tórico del conducto PAIR y el espaciador de la unión de la tapa de la culata.



Quite el anillo tórico y el conducto de aceite del soporte del árbol de levas.



Quite los tornillos de fijación del tubo de suministro de aire.
Quite el tubo de suministro de aire y el anillo tórico.



INSTALACIÓN

Lubrique un nuevo anillo tórico con aceite para motor limpio e instálelo en el tubo de suministro de aire.

Instale el tubo de suministro de aire en la tapa de la culata y apriete los tornillos de fijación.

Aplique aceite para motor limpio en el nuevo anillo tórico.

Instale el conducto de aceite y el anillo tórico en el soporte del árbol de levas.

Lubrique un anillo tórico nuevo con aceite para motor limpio.

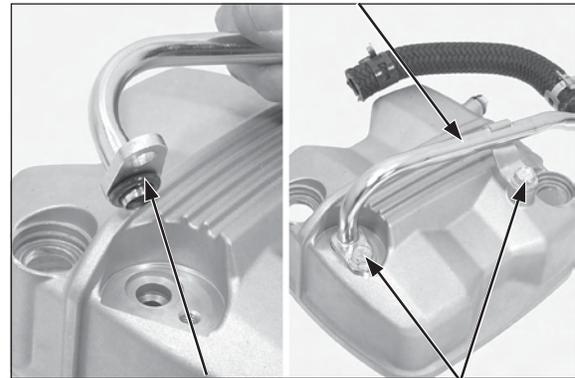
Instale el anillo tórico en el conducto PAIR y el espaciador de unión en la tapa de la culata.

Instale una nueva junta en la ranura de la tapa de la culata.

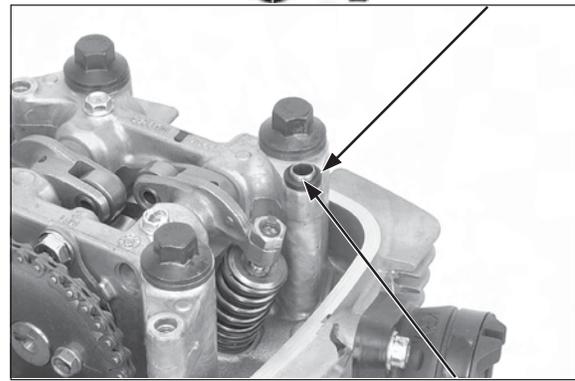
Instale la tapa de la culata.

Instale las arandelas de goma en la tapa de la culata con sus marcas "UP" vueltas hacia arriba.

TUBO DE SUMINISTRO DE AIRE

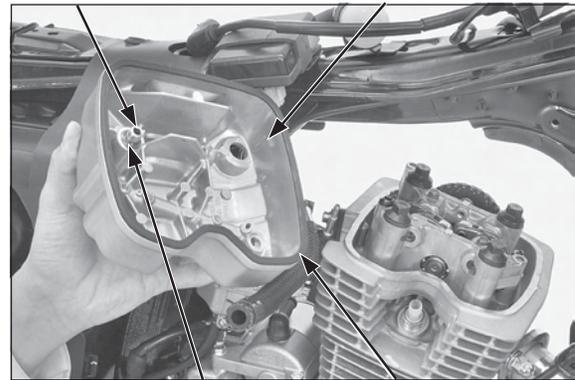


NUEVO ANILLO TÓRICO TORNILLOS
ACEITE ANILLO TÓRICO

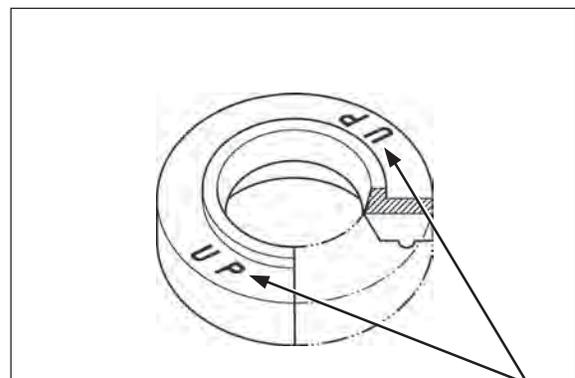


CONDUCTO DE ACEITE

ESPACIADOR DE UNIÓN TAPA DE LA CULATA



NUEVO ANILLO TÓRICO JUNTA
ACEITE ANILLO TÓRICO

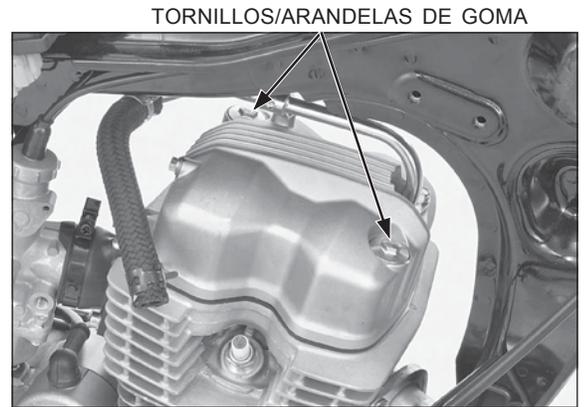


MARCAS "UP"

Instale y apriete los tornillos de la tapa de la culata al par especificado.

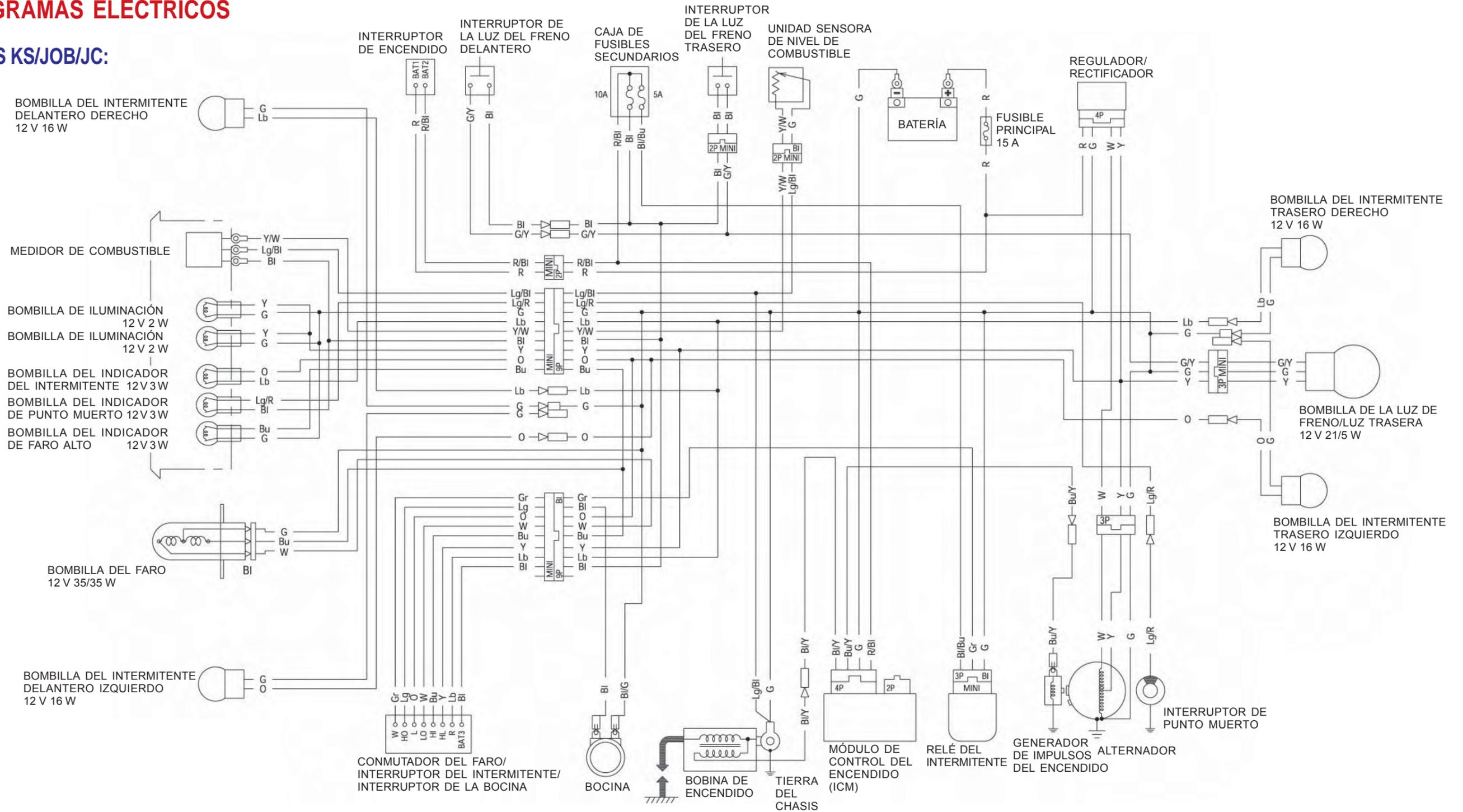
PAR DE APRIETE: 10 N.m (1,0 kgf.m)

Instale la válvula de control PAIR (página 24-32).



DIAGRAMAS ELÉCTRICOS

TIPOS KS/JOB/JC:



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

| | | |
|-------------|------|------|
| | BAT1 | BAT2 |
| Desactivado | | |
| Activado | ○ | ○ |
| Color | R | R/BI |

CONMUTADOR DEL FARO

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

INTERRUPTOR DEL INTERMITENTE

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

INTERRUPTOR DE LA BOCINA

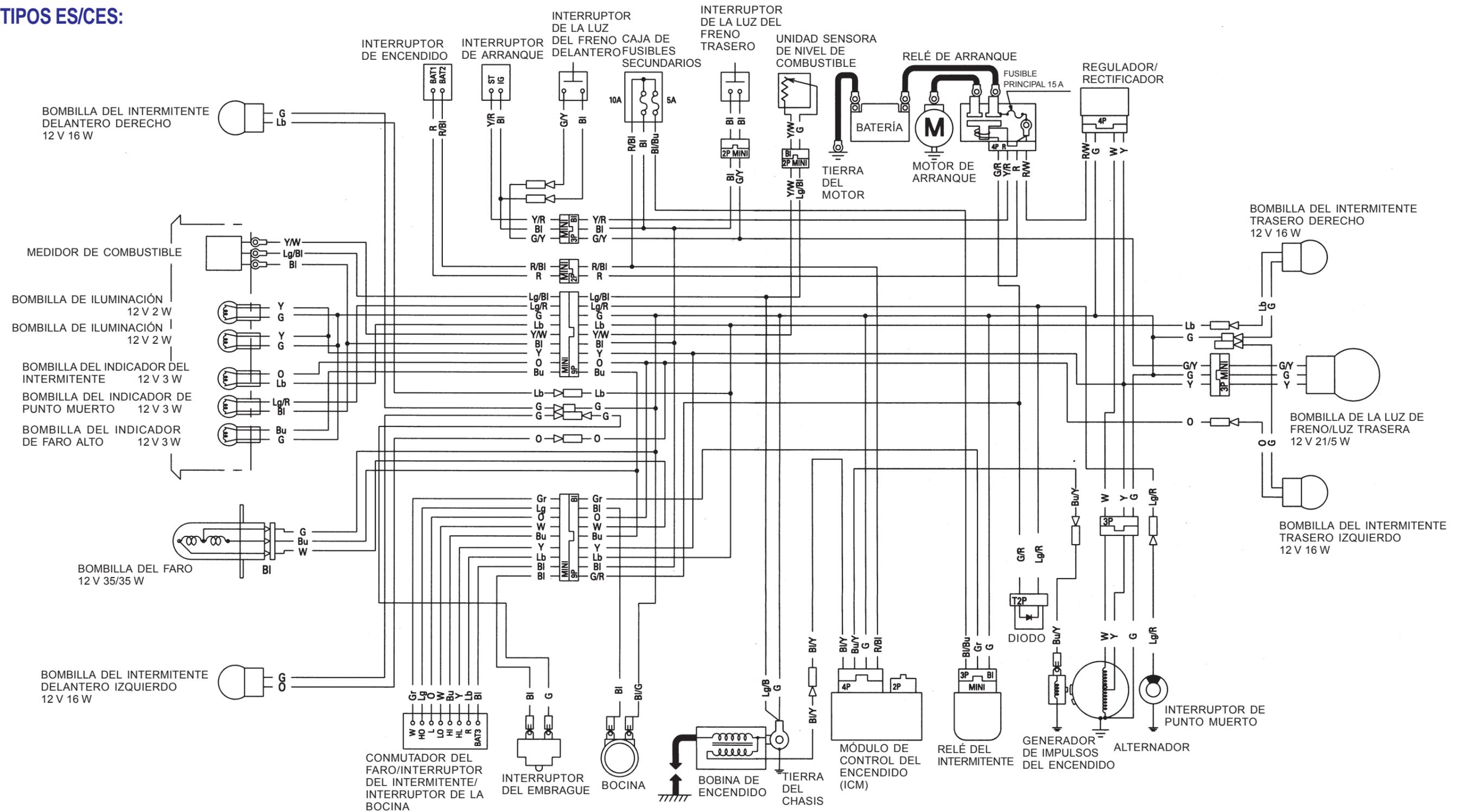
| | | |
|------------|----|------|
| | HO | BAT3 |
| Libre | | |
| Presionado | ○ | ○ |
| Color | Lg | BI |

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

Combinación de colores: Tierra/Marcación

0030Z-KRM-8400

TIPOS ES/CES:



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

| | | |
|-------------|------|------|
| | BAT1 | BAT2 |
| Desactivado | | |
| Activado | ○ | ○ |
| Color | R | R/BI |

INTERRUPTOR DE ARRANQUE

| | | |
|------------|-----|----|
| | ST | IG |
| Libre | | |
| Presionado | ○ | ○ |
| Color | Y/R | BI |

CONMUTADOR DEL FARO

| | | | |
|-------|----|------|----|
| | HI | (HL) | LO |
| ☹ | ○ | ○ | |
| (N) | ○ | ○ | ○ |
| ☺ | | ○ | ○ |
| Color | Bu | Y | W |

INTERRUPTOR DEL INTERMITENTE

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

INTERRUPTOR DE LA BOCINA

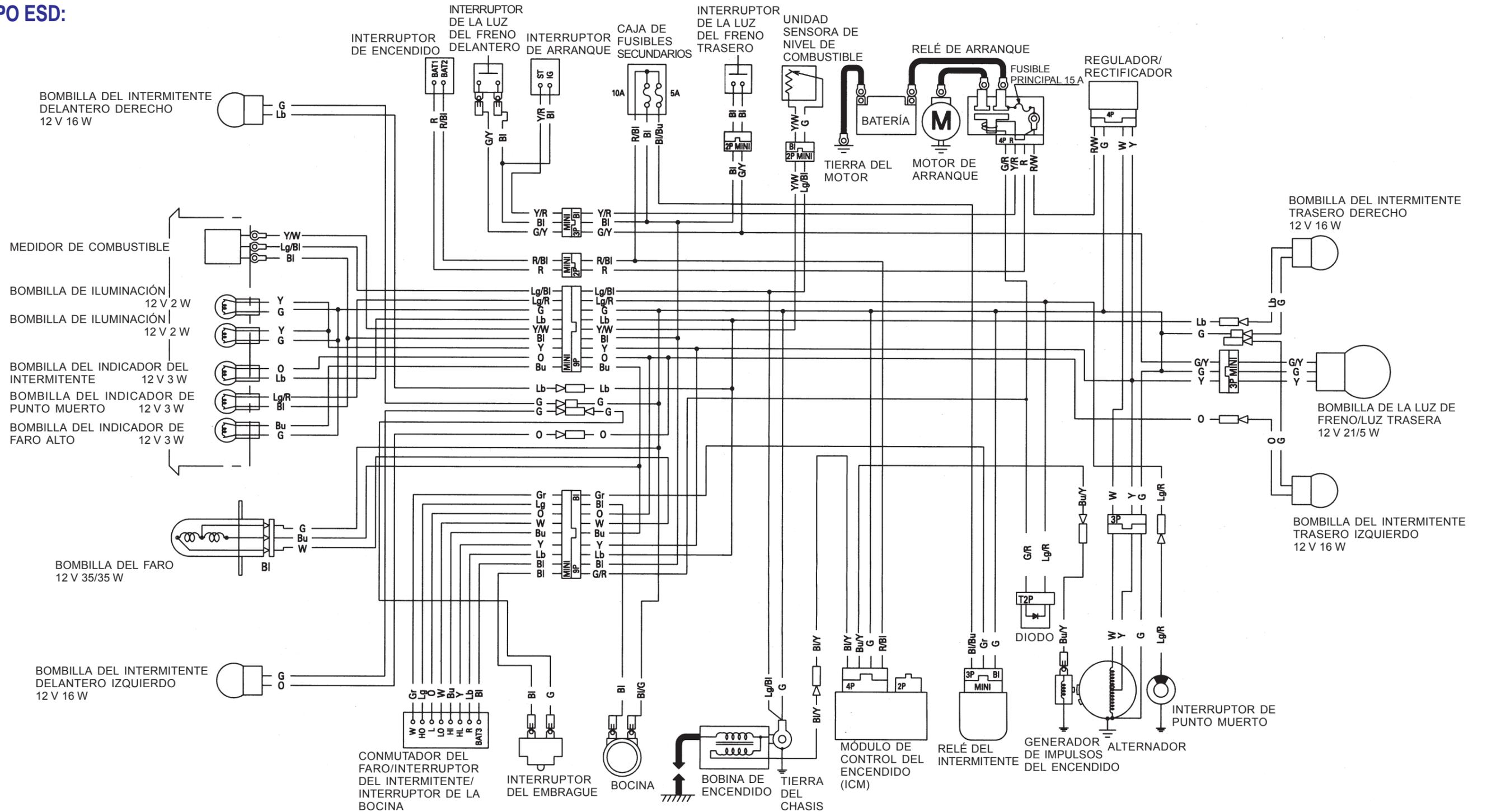
| | | |
|------------|----|------|
| | HO | BAT3 |
| Libre | | |
| Presionado | ○ | ○ |
| Color | Lg | BI |

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

Combinación de colores: Tierra/Marcación

0030Z-KRM-8500

TIPO ESD:



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

| | | |
|-------------|------|------|
| | BAT1 | BAT2 |
| Desactivado | | |
| Activado | ○ | ○ |
| Color | R | R/BI |

INTERRUPTOR DE ARRANQUE

| | | |
|------------|-----|----|
| | ST | IG |
| Libre | | |
| Presionado | ○ | ○ |
| Color | Y/R | BI |

CONMUTADOR DEL FARO

| | | |
|-------|---------|-----|
| | HI (HL) | LO |
| ☹ | ○ | ○ |
| (N) | ○ | ○ |
| ☺ | | ○ |
| Color | Bu | Y W |

INTERRUPTOR DEL INTERMITENTE

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

INTERRUPTOR DE LA BOCINA

| | | |
|------------|----|------|
| | HO | BAT3 |
| Libre | | |
| Presionado | ○ | ○ |
| Color | Lg | BI |

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

Combinación de colores: Tierra/Marcación

0030Z-KRM-8600

HONDA
The Power of Dreams