

CÓDIGO DE MODELO

En este manual se utilizan las siguientes abreviaturas para identificar individualmente los modelos.

Tipo ESTÁNDAR

CÓDIGO	TIPO DE ZONA
E (III E)	G.B.
F (II F)	Francia, Bélgica
ED (II ED)	VENTAS DIRECTAS PARA EUROPA (Noruega, Finlandia, Austria, Suiza, Dinamarca, Suecia, Bélgica, Holanda, Alemania, Portugal, Grecia, Italia, España, Luxemburgo, Hungría, República Checa, Eslovaquia, Islandia, Rusia, Polonia, Eslovenia, Croacia, Letonia, Macedonia, Rumania, Bulgaria, Ucrania, Israel, Singapur)
U (II U)	Australia, Nueva Zelanda
BR (II BR)	Brasil

Versión con ABS

CÓDIGO	TIPO DE ZONA
E	G.B.
F	Francia, Bélgica
ED	VENTAS DIRECTAS PARA EUROPA (Noruega, Finlandia, Austria, Suiza, Dinamarca, Suecia, Bélgica, Holanda, Alemania, Portugal, Grecia, Italia, España, Luxemburgo, Hungría, República Checa, Eslovaquia, Islandia, Rusia, Polonia, Eslovenia, Croacia, Letonia, Macedonia, Rumania, Bulgaria, Ucrania, Israel, Singapur)
U	Australia, Nueva Zelanda
BR	Brasil

Un breve resumen sobre seguridad

Información de mantenimiento

La información de mantenimiento y reparación de este manual está dirigida a técnicos profesionales cualificados.

No realice tareas de mantenimiento o reparación sin la debida preparación y sin las herramientas y equipos adecuados, ya que podría lesionarse o lesionar a terceras personas. También podría dañar el vehículo o crear una situación de peligro.

Este manual describe los métodos y procedimientos adecuados para realizar las tareas de servicio, mantenimiento y reparación. Algunos procedimientos requieren el uso de herramientas especiales y equipos específicos. Toda persona que desee utilizar un repuesto, procedimiento de mantenimiento o herramientas no recomendados por Honda, deberá determinar los riesgos para su seguridad personal y para el correcto funcionamiento del vehículo.

Si necesita sustituir una pieza, utilice repuestos originales Honda con la referencia correcta o una pieza equivalente. Recomendamos encarecidamente no utilizar piezas de repuesto de calidad inferior.

Para la seguridad de su cliente

Un mantenimiento correcto es esencial para la seguridad del cliente y la fiabilidad del vehículo. Cualquier error u omisión durante el mantenimiento o reparación de un vehículo puede conllevar un funcionamiento incorrecto, daños en el vehículo o lesiones a otras personas.

Para su seguridad

Debido a que este manual ha sido elaborado para técnicos de servicio, no se proporcionan advertencias en relación con prácticas básicas de seguridad en los talleres (por ejemplo, piezas calientes - utilizar guantes). Si no ha recibido cursos de formación sobre seguridad en el taller o considera que no dispone de la preparación adecuada en prácticas de seguridad laboral, le recomendamos que no intente efectuar los procedimientos descritos en el presente manual.

A continuación se incluyen algunas de las precauciones de seguridad más importantes relacionadas con el mantenimiento en general. Sin embargo, no podemos advertirle de todos los peligros que puedan surgir durante los procedimientos de mantenimiento y reparación. Sólo usted puede decidir si realizar o no un trabajo determinado.

Precauciones importantes de seguridad

Asegúrese de conocer todas las prácticas de seguridad básicas de trabajo en el taller, así como de utilizar la indumentaria y equipos de seguridad adecuados. Al realizar cualquier tarea de mantenimiento o reparación, preste especial atención a lo siguiente:

- Lea todas las instrucciones antes de empezar y asegúrese de que dispone de las herramientas, repuestos y piezas de reparación, además de los conocimientos necesarios para la realización correcta y segura de tales tareas.
- Utilice gafas de seguridad, guantes o protección facial cuando utilice martillos, máquinas de taladrar y muelas de esmeril, cuando haga palanca o realice trabajos en las proximidades de aire o líquidos presurizados, muelles u otros componentes similares. En caso de duda, protéjase la vista.
- Utilice otras prendas de protección cuando sea necesario, por ejemplo, guantes o calzado de seguridad. La manipulación de piezas calientes o cortantes puede provocar quemaduras o cortes graves. Antes de sujetar cualquier objeto susceptible de provocar lesiones, póngase guantes.
- Protéjase usted mismo, y proteja a los demás, siempre que el vehículo esté elevado. Cuando eleve el vehículo, con una grúa o con un gato, asegúrese de que se encuentre siempre firmemente apoyado. Utilice soportes de elevación regulables.

Asegúrese de que el motor está apagado antes de comenzar cualquier tarea de mantenimiento, a menos que las instrucciones indiquen lo contrario.

De este modo, eliminará varios peligros potenciales:

- Intoxicación por el monóxido de carbono de los gases de escape del motor. Asegúrese de disponer de la ventilación adecuada cuando mantenga el motor en marcha.
- Quemaduras por piezas calientes o por refrigerante. Deje enfriar el motor y el sistema de escape antes de trabajar en esas zonas.
- Lesiones debidas a piezas en movimiento. Si las instrucciones le indican que ponga el motor en marcha, asegúrese de mantener alejadas las manos, dedos y ropas del mismo.

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

- Utilice únicamente disolventes no inflamables, nunca gasolina, para limpiar las piezas.
- Nunca vacíe ni almacene gasolina en un recipiente abierto.
- Mantenga los cigarrillos, chispas y llamas alejados de la batería y de las piezas relacionadas con el sistema de combustible.

ADVERTENCIA

El mantenimiento o reparación inadecuados pueden reducir la seguridad, con el consiguiente riesgo de lesiones graves, e incluso mortales, para sus clientes u otras personas.

Siga los procedimientos y precauciones de este manual, así como las indicaciones contenidas en la documentación de servicio.

ADVERTENCIA

El incumplimiento de las instrucciones y precauciones podría causar lesiones de gravedad, o incluso fatales.

Siga al pie de la letra todos los procedimientos e indicaciones de precaución de este manual.

INTRODUCCIÓN


Este apéndice contiene la información para la CBR600RR/RA (ABS)-9.

Consulte el MANUAL DE TALLER CBR600RR (N° 65MFJ00) y CBR600RR-8 (N° 65MFJ00Z) para conocer los procedimientos de servicio y datos no incluidos en este apéndice.

Su seguridad, así como la seguridad de otras personas, son extremadamente importantes. Para ayudarle a tomar decisiones con la información necesaria, el manual incluye mensajes de seguridad y otro tipo de informaciones útiles. Obviamente, resulta imposible prevenir todos los riesgos asociados con el mantenimiento de este vehículo.


Por lo que deberá emplear su sentido común.

La información sobre seguridad es muy importante y puede aparecer de distintas formas:


- Etiquetas de seguridad – en el vehículo
- Mensajes de seguridad – precedidos por un símbolo de alerta de seguridad  y una de estas tres palabras, PELIGRO, ADVERTENCIA o PRECAUCIÓN. Sus respectivos significados son:

 **PELIGRO** RESULTARÁ MUERTO o GRAVEMENTE HERIDO si no sigue las instrucciones.

 **ADVERTENCIA** PUEDE RESULTAR MUERTO o GRAVEMENTE HERIDO si no sigue las instrucciones.

 **PRECAUCIÓN** Si no sigue las instrucciones PODRÁ sufrir LESIONES.

- Instrucciones – cómo efectuar las labores de mantenimiento en este vehículo de forma correcta y segura.

A lo largo de la lectura de este manual irá encontrando información precedida por un símbolo  **AVISO**. El propósito de este mensaje es evitar que se produzcan daños al vehículo, otros daños materiales o daños al medio ambiente.

TODA LA INFORMACIÓN, ILUSTRACIONES, INDICACIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACIÓN, SE BASAN EN LA INFORMACIÓN MÁS RECIENTE DEL PRODUCTO DISPONIBLE EN EL MOMENTO DE LA APROBACIÓN PARA SU IMPRESIÓN. Honda Motor Co., Ltd. SE RESERVA EL DERECHO DE REALIZAR MODIFICACIONES EN CUALQUIER MOMENTO, SIN PREVIO AVISO Y SIN INCURRIR EN NINGÚN TIPO DE OBLIGACIÓN. QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL DE ESTA PUBLICACIÓN SIN LA PREVIA AUTORIZACIÓN POR ESCRITO. ESTE MANUAL ESTÁ DIRIGIDO A PERSONAS CON CONOCIMIENTOS BÁSICOS DE MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS, SCOOTERS O ATVS Honda.

Honda Motor Co., Ltd.
SERVICE PUBLICATION OFFICE

26. ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

REGLAS DE SERVICIO	26-2	CADENA DE TRANSMISIÓN	26-54
IDENTIFICACIÓN DEL MODELO	26-3	CABLE DE LA EGCV	26-55
ESPECIFICACIONES GENERALES	26-5	DIAGRAMA DEL SISTEMA DE PGM-FI	26-57
ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN	26-6	UBICACIÓN DEL CONECTOR DE LA PGM-FI	26-58
ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE (PGM-FI)	26-6	LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DEL DTC DE LA PGM-FI	26-60
ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	26-6	LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DE LA MIL DEL PGM-FI	26-61
ESPECIFICACIONES DE LA CULATA/VÁLVULAS	26-7	ALOJAMIENTO DEL TERMOSTATO (Modelo con ABS)	26-63
ESPECIFICACIONES DE EMBRAGUE/EMBRAGUE DEL MOTOR DE ARRANQUE/VARILLAJE DEL CAMBIO	26-7	RADIADOR (Modelo con ABS)	26-65
ESPECIFICACIONES DEL CÁRTER MOTOR/CAJA DE CAMBIOS	26-8	SITUACIÓN DE COMPONENTES DURANTE DESMONTAJE/ MONTAJE DEL MOTOR (Modelo con ABS)	26-69
ESPECIFICACIONES DEL CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO	26-8	DESMONTAJE DEL MOTOR (Modelo con ABS)	26-70
ESPECIFICACIONES DE LAS RUEDAS DELANTERAS/ SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN	26-9	INSTALACIÓN DEL MOTOR (Modelo con ABS)	26-76
ESPECIFICACIONES DE LA RUEDA TRASERA/SUSPENSIÓN	26-9	RUEDA DELANTERA (Modelo con ABS)	26-84
ESPECIFICACIONES DE LOS FRENOS HIDRÁULICOS	26-10	RUEDA TRASERA (Modelo con ABS)	26-89
ESPECIFICACIONES DE LA BATERÍA/SISTEMA DE CARGA	26-10	AMORTIGUADOR (Modelo con ABS)	26-92
ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE ENCENDIDO	26-10	BASCULANTE (Modelo con ABS)	26-94
ESPECIFICACIONES DEL MOTOR DE ARRANQUE ELÉCTRICO	26-10	CAMBIO DEL LÍQUIDO DE FRENOS/PURGA DE AIRE (Modelo con ABS)	26-101
ESPECIFICACIONES DE LAS LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	26-11	PINZAS DEL FRENO DELANTERO	26-134
VALORES DE LOS PARES DE APRIETE ESTÁNDAR	26-12	SITUACIÓN DE COMPONENTES DEL ABS COMBINADO	26-137
VALORES DE LOS PARES DE APRIETE DEL BASTIDOR Y MOTOR	26-12	INFORMACIÓN DE SERVICIO DEL ABS COMBINADO	26-138
PUNTOS DE LUBRICACIÓN Y SELLADO	26-18	DIAGRAMA DEL SISTEMA ABS COMBINADO	26-139
RECORRIDO DE LOS MAZOS Y CABLES	26-20	UBICACIÓN DE LOS CONECTORES DEL ABS COMBINADO	26-140
ABS COMBINADO (Sistema antibloqueo de frenos)	26-36	INFORMACIÓN DE LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DEL ABS COMBINADO	26-142
SITUACIÓN DE LOS PANELES DEL CARENADO	26-43	ÍNDICE DE CÓDIGOS DE DIAGNÓSTICO DE AVERÍAS (DTC) DE LA LUZ TESTIGO DEL ABS COMBINADO	26-146
SILLÍN	26-44	LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DEL CIRCUITO DE LA LUZ TESTIGO DEL ABS COMBINADO	26-148
CARENADO INFERIOR	26-45	LOCALIZACIÓN DE AVERÍA DEL ABS COMBINADO	26-151
GUARDABARROS DELANTERO (Modelo con ABS)	26-46	SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA	26-184
GUARDABARROS TRASERO C	26-46	UNIDAD DE CONTROL DEL ABS COMBINADO	26-186
RAÍL DEL SILLÍN (Modelo con ABS)	26-47	UNIDAD DE VÁLVULA DELANTERA	26-187
ELEVACIÓN DEL DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE (Modelo con ABS)	26-49	UNIDAD DE ALIMENTACIÓN DELANTERA	26-194
BAJADA DEL DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE (Modelo con ABS)	26-50	UNIDAD DE LA VÁLVULA TRASERA	26-200
BUJÍAS (Modelo con ABS)	26-51	UNIDAD DE ALIMENTACIÓN TRASERA	26-207
		LLAVE DE CONTACTO (Modelo con ABS)	26-211
		DIAGRAMA DE CONEXIONES (Tipo ESTANDAR)	26-213
		DIAGRAMA DE CONEXIONES (Tipo ABS)	26-214

REGLAS DE SERVICIO

1. Utilice piezas y lubricantes originales o recomendados por Honda o sus equivalentes. Las piezas que no cumplen las especificaciones de diseño de Honda pueden ocasionar daños a la motocicleta.
2. Utilice las herramientas especiales diseñadas para este producto con el fin de evitar daños y un montaje incorrecto.
3. Cuando efectúe el mantenimiento de la motocicleta, utilice únicamente herramientas métricas. Los tornillos y tuercas de rosca métrica no son intercambiables con los elementos de sujeción del Sistema inglés.
4. En el montaje, utilice juntas, juntas tóricas, pasadores de aletas y placas de fijación nuevas.
5. Cuando proceda al apriete de tornillos o tuercas, comience primero por los tornillos de mayor diámetro o interiores. A continuación, ajústelos en secuencia diagonal aplicando el par de apriete especificado, y de manera incremental, salvo que se especifique otra secuencia específica.
6. Durante el desmontaje, limpie las piezas con disolvente de limpieza. Engrase todas las superficies deslizantes antes de volver a montarlas.
7. Una vez efectuado el montaje, verifique que todas las piezas estén correctamente instaladas y funcionen debidamente.
8. Disponga los cables eléctricos en su recorrido correcto como se indica en Recorrido de cables y mazos de cables (página 26-20).

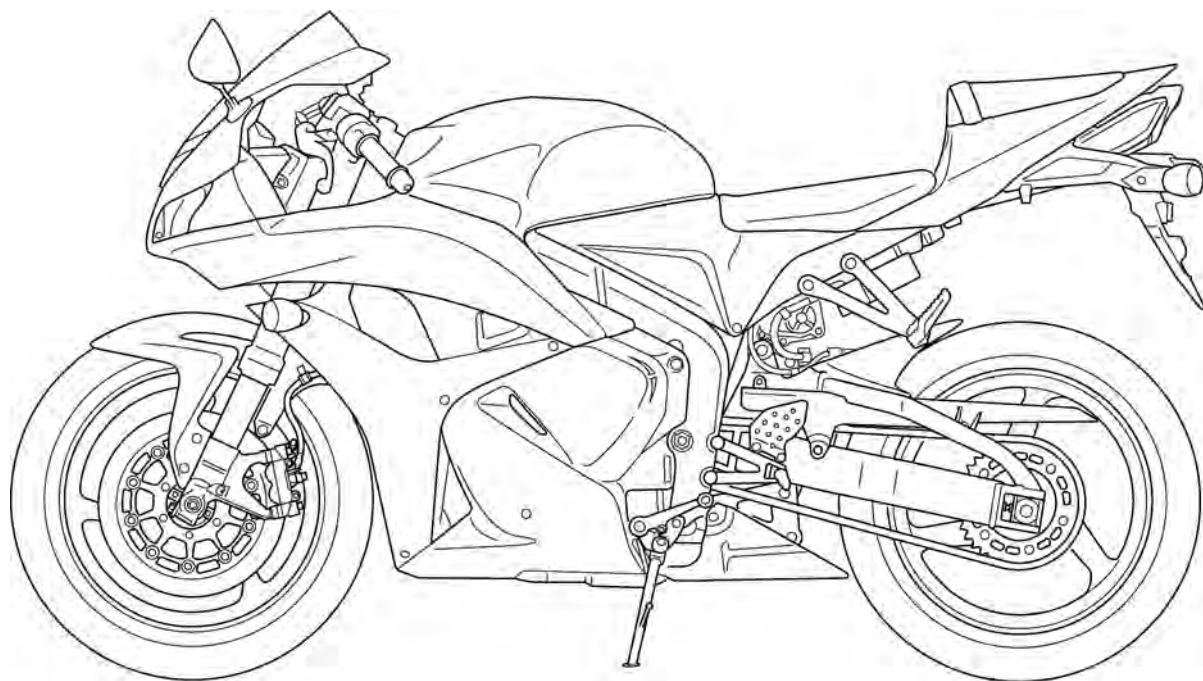
ABREVIATURAS

En este manual, se utilizan las abreviaturas siguientes para identificar las respectivas piezas o sistemas.

Término abreviado	Término completo
ABS	Sistema antibloqueo de frenos
Sensor de CKP	Sensor de posición del cigüeñal
Sensor de CMP	Sensor de posición del árbol de levas
DLC	Conector de enlace de datos
DTC	Código de diagnóstico de averías
ECM	Módulo de control del motor
Sensor de ECT	Sensor de temperatura del refrigerante del motor
EEPROM	Memoria de sólo lectura programable y borrrable eléctricamente
EGCV	Válvula de control de gases de escape
EGCV POT	Potenciómetro de la válvula de control de gases de escape
Interruptor de EOP	Interruptor de presión de aceite del motor
HDS	Sistema de diagnóstico de Honda
HESD	Amortiguador de la dirección electrónica de Honda
HISS	Sistema de seguridad de encendido de Honda
IACV	Válvula de control del aire de ralentí
Sensor de IAT	Sensor de temperatura del aire de admisión
Sensor de MAP	Sensor de la presión absoluta del colector
MIL	Indicador de fallo de funcionamiento
PAIR	Inyección de aire secundario por impulsos
PGM-FI	Inyección programada de combustible
Conector SCS	Conector en cortocircuito de comprobación de servicio
Sensor de TP	Sensor de posición del acelerador
Sensor de VS	Sensor de velocidad del vehículo

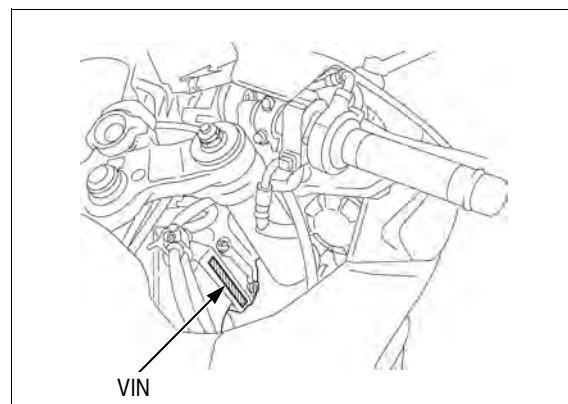
IDENTIFICACIÓN DEL MODELO

(Se muestra la versión con ABS):



NÚMEROS DE SERIE

El Número de identificación del vehículo (VIN) va estampado en el lado derecho de la columna de dirección, como se indica.

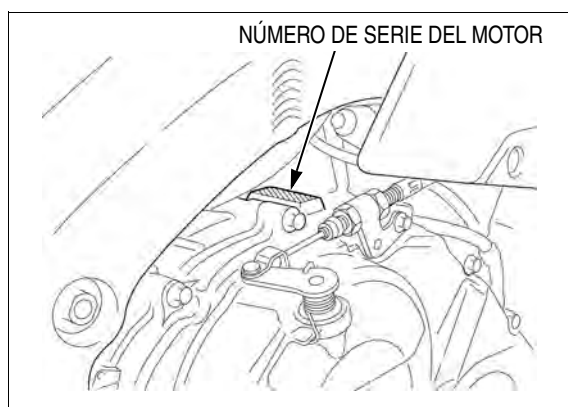


La placa de matrícula registrada se encuentra en el lado izquierdo de la columna de la dirección como se indica.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

El número de serie del motor está estampado en la parte superior del cárter motor como se indica.

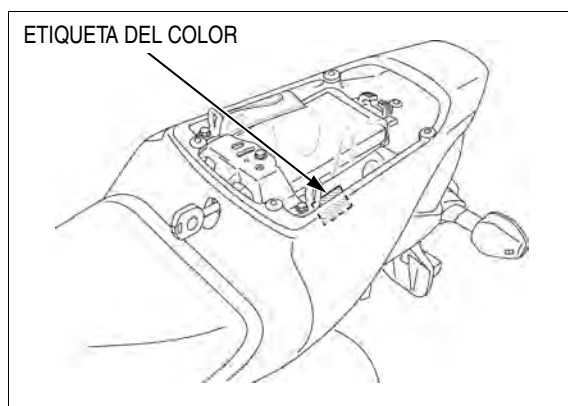


El número de identificación del cuerpo del acelerador va estampado en el lado izquierdo de dicho cuerpo como se indica.



ETIQUETA

La etiqueta del color va sujeta como se indica. Cuando solicite alguna pieza que tenga un color codificado, especifique siempre el código de color designado.



ESPECIFICACIONES GENERALES

ELEMENTO				ESPECIFICACIONES
DIMENSIONES	Longitud total	a excepción de la versión U Tipo U		2.010 mm
	Anchura total			2.015 mm
	Altura total			685 mm
	Distancia entre ejes			1.105 mm
	Altura del sillín			1.375 mm
	Altura de la estribera			820 mm
	Distancia libre al suelo			391 mm
	Peso neto del vehículo	Tipo ESTÁNDAR Versión con ABS		135 mm
Capacidad peso máximo			184 kg	
			194 kg	
			180 kg	
BASTIDOR	Tipo de bastidor			En rombo
	Suspensión delantera			Horquilla telescópica
	Recorrido del eje delantero			110 mm
	Suspensión trasera			Basculante
	Recorrido del eje trasero			129 mm
	Tamaño del neumático delantero			120/70ZR17 M/C (58 W)
	Tamaño del neumático trasero			180/55ZR17 M/C (73 W)
	Marca del neumático delantero	Bridgestone Dunlop		BT015F RADIAL F Qualifier PTG
	Marca del neumático trasero	Bridgestone Dunlop		BT015F RADIAL E Qualifier PTG
	Freno delantero			Disco doble hidráulico
	Freno trasero			Monodisco hidráulico
	Ángulo de avance			23° 55'
	Rodada			98 mm
	Capacidad del depósito de combustible			18,0 litros
MOTOR	Disposición del cilindro			4 cilindros en línea, inclinados 40° 45' con respecto a la vertical
	Diámetro y carrera			67,0 x 42,5 mm
	Cilindrada			599 cm³
	Relación de compresión			12,2 : 1
	Tren de válvulas			Accionadas por cadena, DOHC
	Válvula de admisión	se abre	a 1 mm de elevación	21° APMS
		se cierra	a 1 mm de elevación	44° DPMS
	Válvula de escape	se abre	a 1 mm de elevación	40° APMS
		se cierra	a 1 mm de elevación	5° DPMS
	Sistema de lubricación			Presión forzada y cárter húmedo
	Tipo de bomba del aceite			Trocoidal
	Sistema de refrigeración			Refrigerado por agua
	Filtración de aire			Elemento filtrante de papel
	Peso en seco del motor			56,9 kg
Orden de encendido			1 - 2 - 4 - 3	
SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE	Tipo			PGM-FI
	Diámetro interior de la válvula del acelerador			40 mm
MECANISMO DE TRANSMISIÓN	Sistema de embrague			Multidisco, húmedo
	Sistema de accionamiento del embrague			Funcionamiento por cable
	Transmisión			Toma constante, 6 velocidades
	Reducción primaria			2,111 (76/36)
	Reducción final			2,563 (41/16)
	Relación de velocidades	1ª		2,750 (33/12)
		2ª		2,000 (32/16)
		3ª		1,666 (30/18)
		4ª		1,444 (26/18)
		5ª		1,304 (30/23)
		6ª		1,208 (29/24)
	Esquema del cambio de velocidades			Sistema de recuperación accionado por el pie izquierdo, 1 - N (Punto muerto) - 2 - 3 - 4 - 5 - 6

ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

ELEMENTO		ESPECIFICACIONES
SISTEMA ELÉCTRICO	Sistema de encendido	Transistorizado digital controlado por ordenador con avance eléctrico
	Sistema de arranque	Motor de arranque eléctrico
	Sistema de carga	Alternador de salida trifásica
	Regulador/rectificador	FET en cortocircuito/trifásico, rectificación de onda completa
	Sistema de alumbrado	Batería

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Capacidad de aceite del motor	Después del vaciado	2,7 litros	—
	Después del cambio del filtro de aceite	2,8 litros	—
	Después del desmontaje	3,5 litros	—
Aceite de motor recomendado		"Aceite para motores de motocicletas de 4 tiempos" Honda original o equivalente Clasificación API: SG o superior (excepto los aceites etiquetados como conservadores de la energía en la etiqueta de servicio API circular) Viscosidad: SAE 10W-30 JASO T903 estándar: MA	—
Presión de aceite en el interruptor de EOP		505 kPa (5,1 kgf/cm ²) a 6.000 min ⁻¹ (rpm)/(80 °C)	—
Bomba del aceite	Holgura entre extremos	0,15	0,20
	Holgura del cuerpo	0,15 – 0,21	0,35
	Holgura lateral	0,04 – 0,09	0,17

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE (PGM-FI)

ELEMENTO		ESPECIFICACIONES
Número de identificación del cuerpo del acelerador		GQ64A
Velocidad de ralentí		1.400 ± 100 min ⁻¹ (rpm)
Juego de la empuñadura del acelerador		2 – 4 mm
Resistencia del sensor de IAT (a 20 °C)		1 – 4 kΩ
Resistencia del sensor de ECT (a 20 °C)		2,3 – 2,6 kΩ
Resistencia del inyector de combustible (a 20 °C)	Inyector primario	11 – 13 Ω
	Inyector secundario	11 – 13 Ω
Resistencia de la electroválvula de control PAIR (a 20 °C)		23 – 27 Ω
Tensión máxima del sensor de CMP (a 20 °C)		0,7 V mínimo
Tensión máxima del sensor de CKP (a 20 °C)		0,7 V mínimo
Presión del combustible a ralentí		343 kPa (3,5 kgf/cm ²)
Caudal de la bomba del combustible (a 12 V)		167 cm ³ mínimo/10 segundos

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

ELEMENTO		ESPECIFICACIONES
Capacidad de refrigerante	Radiador y motor	3,15 litros
	Vaso de expansión	0,30 litros
Presión de descarga del tapón del radiador		108 – 137 kPa (1,1 – 1,4 kgf/cm ²)
Termostato	Inicio de apertura	80 – 84 °C
	Completamente abierto	95 °C
	Elevación de la válvula	8 mm mínimo
Anticongelante recomendado		Anticongelante de etilenglicol de alta calidad con inhibidores de protección contra la corrosión sin silicatos
Concentración estándar del refrigerante		Mezcla al 50 % con agua destilada

ESPECIFICACIONES DE LA CULATA/VÁLVULAS

Unidad: mm

ELEMENTO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Compresión del cilindro			1.226 kPa (12,5 kgf/cm ²) a 350 min ⁻¹ (rpm)	–
Holgura de las válvulas		ADM	0,20 ± 0,03	–
		ESC	0,28 ± 0,03	–
Árbol de levas	Altura de los lóbulos de las levas	ADM	36,36 – 36,60	36,34
		ESC	35,34 – 35,58	35,32
	Alabeado		–	0,05
	Holgura de lubricación		0,020 – 0,062	0,10
Taqué	D.E. del taqué	ADM	25,978 – 25,993	25,97
		ESC	22,478 – 22,493	22,47
	D.I. del alojamiento del taqué	ADM	26,010 – 26,026	26,04
		ESC	22,510 – 22,526	22,54
Válvula, guía de válvula	D.E. del vástago de la válvula	ADM	3,975 – 3,990	3,965
		ESC	3,965 – 3,980	3,955
	D.I. de la guía de la válvula	ADM/ESC	4,000 – 4,012	4,04
	Holgura entre el vástago y la guía	ADM	0,010 – 0,037	0,075
		ESC	0,020 – 0,047	0,085
	Proyección de la guía de válvula por encima de la culata	ADM	17,1 – 17,4	–
		ESC	15,8 – 16,1	–
Longitud libre del muelle de la válvula	ADM	Interior	36,17	35,1
		Exterior	40,38	39,2
	ESC		40,80	39,6
Alabeo de la culata			–	0,10

ESPECIFICACIONES DE EMBRAGUE/EMBRAGUE DEL MOTOR DE ARRANQUE/VARILLAJE DEL CAMBIO

Unidad: mm

ELEMENTO		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Juego de la maneta del embrague		10 – 20	–
Embrague	Longitud libre del muelle	46,7	45,8
	Espesor del disco	2,92 – 3,08	2,6
	Alabeo del plato	–	0,30
Guía exterior del embrague	D.I.	24,993 – 25,003	25,013
	D.E.	34,996 – 35,004	34,986
D.I. del engranaje conducido primario		41,000 – 41,016	41,026
Guía del piñón conductor de la bomba del aceite	D.I.	25,000 – 25,021	25,031
	D.E.	34,950 – 34,975	34,940
D.I. del piñón conductor de la bomba del aceite		35,025 – 35,145	35,155
D.E. del eje secundario del cambio en la guía exterior del embrague		24,980 – 24,990	24,960
D.E. del eje secundario del cambio en la guía del piñón conductor de la bomba del aceite		24,980 – 24,990	24,960
D.E. del cubo del engranaje conducido del motor de arranque		45,657 – 45,673	45,642

ESPECIFICACIONES DEL CÁRTER MOTOR/CAJA DE CAMBIOS

Unidad: mm

ELEMENTO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Horquilla de selección	D.I.		12,000 – 12,018	12,03
	Espesor de la garra		5,93 – 6,00	5,9
D.E. del eje de la horquilla de selección			11,957 – 11,968	11,95
Transmisión	D.I. del piñón	M5, M6	28,000 – 28,021	28,04
		C1	24,000 – 24,021	24,04
		C2, C3, C4	31,000 – 31,025	31,04
	D.E. del casquillo del piñón	M5, M6	27,959 – 27,980	27,94
		C2	30,955 – 30,980	30,94
		C3, C4	30,950 – 30,975	30,93
	Holgura entre el piñón y el casquillo	M5, M6	0,020 – 0,062	0,10
		C2	0,020 – 0,070	0,10
		C3, C4	0,025 – 0,075	0,11
	D.I. del casquillo del piñón	M5	24,985 – 25,006	25,016
		C2	27,985 – 28,006	28,02
	D.E. del eje secundario del cambio	en M5	24,967 – 24,980	24,96
	D.E. del eje intermedio	en C2	27,967 – 27,980	27,96
	Holgura entre el casquillo y el eje	M5	0,005 – 0,039	0,06
		C2	0,005 – 0,039	0,06

ESPECIFICACIONES DEL CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO

Unidad: mm

ELEMENTO			ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Cigüeñal	Holgura lateral de la biela		0,15 – 0,30	0,35
	Holgura de lubricación del cojinete de la muñequilla del cigüeñal		0,028 – 0,052	0,06
	Holgura de lubricación del cojinete del apoyo de bancada		0,020 – 0,038	0,05
	Alabeado		–	0,05
Pistón, segmentos del pistón	D.E. del pistón a 6 mm de su parte inferior		66,965 – 66,985	66,90
	D.I. del bulón del pistón		15,002 – 15,008	15,07
	D.E. del bulón del pistón		14,994 – 15,000	14,98
	Holgura entre el pistón y el bulón del pistón		0,03 – 0,05	0,09
	Separación entre extremos de segmento del pistón	Superior	0,10 – 0,20	0,4
		Segundo	0,21 – 0,31	0,5
		Lubricación (raíl lateral)	0,2 – 0,7	1,0
	Holgura entre el segmento del pistón y el canal del segmento del pistón	Superior	0,030 – 0,060	0,10
Segundo		0,115 – 0,150	0,08	
Cilindro	D.I.		67,000 – 67,015	67,10
	Ovalización		–	0,10
	Conicidad		–	0,10
	Alabeo		–	0,10
Holgura entre el cilindro y el pistón			0,015 – 0,050	0,10
D.I. del pie de biela			15,030 – 15,044	15,05
Holgura entre la biela y el bulón del pistón			0,03 – 0,05	0,07

ESPECIFICACIONES DE LAS RUEDAS DELANTERAS/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del dibujo de la banda de rodadura del neumático		–	1,5
Presión del neumático en frío	Piloto solamente	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)	–
	Piloto y acompañante	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)	–
Alabeado del eje		–	0,2
Alabeado de la llanta de la rueda	Radial	–	2,0
	Axial	–	2,0
Contrapeso de la rueda		–	60 g máx.
Horquilla	Longitud libre del muelle		243,4
	Alabeado del tubo		–
	Aceite de la horquilla recomendado		Honda ULTRA CUSHION OIL 10 W o equivalente
	Nivel del aceite	Tipo ESTÁNDAR	93
		Versión con ABS	90
	Capacidad de aceite	Tipo ESTÁNDAR	413 ± 2,5 cm ³
		Versión con ABS	416 ± 2,5 cm ³
	Configuración inicial del dispositivo de ajuste de la precarga		5 vueltas desde el mínimo
	Configuración inicial del dispositivo de ajuste de la amortiguación por recuperación		2-1/2 vueltas hacia afuera desde apriete completo
	Configuración inicial del dispositivo de ajuste de la amortiguación a compresión		2 vueltas desde apriete completo
Precarga del cojinete de la columna de la dirección		14,7 – 17,7 N (1,5 – 1,8 kgf)	–

ESPECIFICACIONES DE LA RUEDA TRASERA/SUSPENSIÓN

Unidad: mm

ELEMENTO		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Profundidad mínima del dibujo de la banda de rodadura del neumático		–	2,0
Presión del neumático en frío	Piloto solamente	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)	–
	Piloto y acompañante	290 kPa (2,90 kgf/cm ²)	–
Alabeado del eje		–	0,2
Alabeado de la llanta de la rueda	Radial	–	2,0
	Axial	–	2,0
Contrapeso de la rueda		–	60 g máx.
Cadena de transmisión	Tamaño/eslabón	DID	DID525HV KAI-112YB
		RK	RK525ROZ6-112LJFZ
	Holgura		30 – 40
Amortiguador	Posición estándar del regulador de precarga de muelle		4 posiciones desde el mínimo
	Configuración inicial del dispositivo de ajuste de la amortiguación por recuperación	Tipo ESTÁNDAR	2-1/4 vueltas hacia afuera desde apriete completo
		Versión con ABS	2-1/2 vueltas hacia afuera desde apriete completo
	Configuración inicial del dispositivo de ajuste de la amortiguación a compresión		24 clics desde apriete completo

ESPECIFICACIONES DE LOS FRENOS HIDRÁULICOS

Unidad: mm

ELEMENTO		ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Parte delantera	Líquido de frenos especificado	DOT 4	–
	Espesor del disco de freno	4,3 – 4,5	3,5
	Alabeado del disco de freno	–	0,30
	D.I. del cilindro maestro	17,460 – 17,503	17,515
	D.E. del pistón del cilindro maestro	17,321 – 17,367	17,309
	D.I. del cilindro de la pinza del freno	A 32,080 – 32,130	32,140
		B 30,280 – 30,330	30,340
	D.E. del pistón de la pinza del freno	A 31,967 – 32,000	31,957
		B 30,167 – 30,200	30,157
Parte trasera	Líquido de frenos especificado	DOT 4	–
	Espesor del disco de freno	4,8 – 5,2	4,0
	Alabeado del disco de freno	–	0,30
	D.I. del cilindro maestro	14,000 – 14,043	14,055
	D.E. del pistón del cilindro maestro	13,957 – 13,984	13,945
	D.I. del cilindro de la pinza del freno	30,230 – 30,280	30,290
	D.E. del pistón de la pinza del freno	30,082 – 30,115	30,140

ESPECIFICACIONES DE LA BATERÍA/SISTEMA DE CARGA

ELEMENTO			ESPECIFICACIONES
Batería	Capacidad		12 V – 8,6 Ah
	Pérdida de corriente		2,0 mA máx.
	Tensión (20 °C)	Plena carga	13,0 – 13,2 V
		Necesita carga	Menos de 12,4 V
	Corriente de carga	Normal	0,9 A/5 – 10 h
		Rápida	4,5 A/1 h
Alternador	Capacidad	Tipo ESTÁNDAR	0,342 kW/5.000 min. ⁻¹ (rpm)
		Versión con ABS	0,375 kW/5.000 min. ⁻¹ (rpm)
	Resistencia de la bobina de carga (20 °C)		0,1 – 1,0 Ω

ESPECIFICACIONES DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

ELEMENTO		ESPECIFICACIONES
Bujía (Iridio)	NGK	IMR9E-9HES
	DENSO	VUH27D
Separación de electrodos de la bujía		0,80 – 0,90 mm
Tensión máxima del sensor de CKP		0,7 V mínimo
Distribución del encendido (marca "F")		7,8° APMS a ralentí

ESPECIFICACIONES DEL MOTOR DE ARRANQUE ELÉCTRICO

Unidad: mm

ELEMENTO	ESTÁNDAR	LÍMITE DE SERVICIO
Longitud de las escobillas del motor de arranque	12,0	6,5

ESPECIFICACIONES DE LAS LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES

ELEMENTO			ESPECIFICACIONES
Lámparas	Faro delantero	Carretera	12 V – 55 W
		Cruce	12 V – 55 W
	Luz de posición		LED
	Luz de la matrícula/piloto trasero/freno		LED
	Luz de señalización de giro		12 V – 21 W x 4
	Luz de los instrumentos		LED
	Luz testigo de señalización de giro		LED
	Luz testigo de luz de carretera		LED
	Luz testigo de punto muerto		LED
	MIL		LED
	Luz testigo del HISS		LED
	Luz testigo del HESD		LED
	Luz testigo de presión del aceite del motor		LED
	Luz testigo de temperatura del refrigerante del motor		LED
	Luz testigo del ABS combinado (modelo con ABS)		LED
Fusible	Fusible principal		30 A
	Fusible auxiliar		10 A x 4, 20 A x 3
	Fusible del ABS combinado (modelo con ABS)		30 A x 2, 10 A x 1
Tensión máxima del tacómetro			10,5 V mínimo
Resistencia del sensor de ECT		50 °C	6,8 – 7,4 kΩ
		80 °C	2,1 – 2,6 kΩ

VALORES DE LOS PARES DE APRIETE ESTÁNDAR

TIPO DE SUJECIÓN	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	TIPO DE SUJECIÓN	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)
Tornillo y tuerca de 5 mm	5,2 (0,5)	Tornillo de 5 mm	4,2 (0,4)
Tornillo y tuerca de 6 mm	10 (1,0)	Tornillo de 6 mm	9,0 (0,9)
Tornillo y tuerca de 8 mm	22 (2,2)	Tornillo de brida de 6 mm (cabeza de 8 mm, brida grande)	12 (1,2)
Tornillo y tuerca de 10 mm	34 (3,5)	Tornillo de brida y tuerca de 8 mm	27 (2,8)
Tornillo y tuerca de 12 mm	54 (5,5)	Tornillo de brida y tuerca de 10 mm	39 (4,0)

VALORES DE LOS PARES DE APRIETE DEL BASTIDOR Y MOTOR

- Las especificaciones de los pares de apriete que se relacionan a continuación se refieren a los dispositivos de fijación importantes.
- Los demás deben ajustarse aplicando los pares de apriete estándar, relacionados anteriormente.

MOTOR

MANTENIMIENTO

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Bujía	4	10	16 (1,6)	Aplique grasa a las roscas Aplique aceite a las roscas y a la junta tórica
Tapón del orificio de la distribución	1	45	18 (1,8)	
Cartucho del filtro de aceite	1	20	26 (2,7)	
Tornillo de drenaje de aceite	1	12	30 (3,1)	Véanse las páginas 4-17 Aplique un agente sellante a las roscas laterales del cárter motor
Cubo del filtro de aceite	1	20	—	

SISTEMA DE LUBRICACIÓN

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo del conjunto de la bomba del aceite	3	6	12 (1,2)	Tornillo CT Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo del piñón conducido de la bomba del aceite	1	6	15 (1,5)	
Tornillo del refrigerador de aceite	1	20	59 (6,0)	Aplique aceite a la rosca Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo de fijación A del conducto de aceite	2	6	12 (1,2)	

SISTEMA DE COMBUSTIBLE (PGM-FI)

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Sensor de ECT	1	12	23 (2,3)	
Tornillo de fijación de la rampa de inyección de combustible primaria	4	5	5,1 (0,5)	
Tornillo de fijación de la rampa de inyección de combustible secundaria	4	5	5,3 (0,5)	
Tornillo de la placa de ajuste de la IACV	2	4	2,1 (0,2)	
Tornillo de fijación del sensor de detonaciones	1	8	22 (2,2)	

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo del conjunto de la bomba del agua	4	6	12 (1,2)	Tornillo CT
Tornillo de la tapa de la carcasa del termostato	2	6	12 (1,2)	Tornillo CT
Tornillo de drenaje de la bomba del agua	1	6	12 (1,2)	Tornillo CT

DESMONTAJE/INSTALACIÓN DEL MOTOR

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo del piñón conductor	1	10	54 (5,5)	

CULATA/VÁLVULAS

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de la culata	10	9	47 (4,8)	Aplique una solución de aceite de molibdeno a las roscas y la superficie de asiento
Tornillo del soporte del árbol de levas	20	6	12 (1,2)	Aplique aceite a las roscas y a la superficie de asiento
Tornillo de la tapa de la culata	4	6	10 (1,0)	
Tornillo de la tapa de la válvula de retención PAIR	4	6	12 (1,2)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo del piñón del árbol de levas	4	7	20 (2,0)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo del rotor del sensor de CMP	2	6	12 (1,2)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo de giro A del tensor de la cadena del árbol de levas	1	6	12 (1,2)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo de giro B del tensor de la cadena del árbol de levas	1	10	20 (2,0)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo A de la guía de la cadena del árbol de levas	1	6	12 (1,2)	
Tornillo de fijación del aislante	6	6	12 (1,2)	

EMBRAGUE/EMBRAGUE DEL MOTOR DE ARRANQUE/VARILLAJE DEL CAMBIO

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Contratuercas central del embrague	1	22	128 (13,1)	Aplique aceite a las roscas y a la superficie de asiento, de bloqueo
Tornillo del muelle del embrague	5	6	12 (1,2)	
Tornillo central del tambor de selección	1	8	23 (2,3)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo de giro del brazo tope del tambor de selección	1	6	12 (1,2)	Aplique un agente sellante a las roscas
Pasador del tope del eje del cambio	1	8	23 (2,3)	
Tornillo de fijación del embrague del motor de arranque	1	10	83 (8,5)	Aplique aceite a las roscas y a la superficie de asiento

ALTERNADOR

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de fijación del estator	4	6	12 (1,2)	
Tornillo del volante de inercia	1	10	103 (10,5)	Aplique aceite a las roscas y a la superficie de asiento
Tornillo de la abrazadera para cables del estator	1	6	12 (1,2)	Tornillo CT

CÁRTER MOTOR/CAJA DE CAMBIOS

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de la placa de asiento del cojinete del eje secundario del cambio	3	6	12 (1,2)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo de ajuste del cojinete del tambor de selección	2	6	12 (1,2)	Aplique un agente sellante a las roscas
Cárter motor				
Tornillo de 6 mm	15	6	12 (1,2)	
Tornillo de 8 mm	1	8	24 (2,4)	
Tornillo de 8 mm (tornillo de apoyo de bancada)	10	8	15 (1,5) + 120°	Véanse las páginas 12-17
Tornillo de 10 mm	1	10	39 (4,0)	Sustitúyalo por uno nuevo

ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

CIGÜEÑAL/PISTÓN/CILINDRO

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de la tapa del cojinete de la muñequilla del cigüeñal (nuevo)	8	7	20 (2,0) + 90°	Aplique aceite a las roscas y a la superficie de asiento
Tornillo de la tapa del cojinete de la muñequilla del cigüeñal (reapretar)	8	7	14 (1,4) + 90°	Aplique aceite a las roscas y a la superficie de asiento
Tornillo de fijación del tubo del surtidor de aceite	2	6	12 (1,2)	Aplique un agente sellante a las roscas

MOTOR DE ARRANQUE ELÉCTRICO

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tuerca del terminal del motor de arranque	1	6	10 (1,0)	Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo
Tornillo de ajuste del motor de arranque	2	5	4,0 (0,4)	

LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Interruptor de EOP	1	PT 1/8	12 (1,2)	Aplique un sellante a las roscas
Tornillo del terminal del cable del interruptor de EOP	1	4	2,0 (0,2)	
Interruptor de punto muerto	1	10	12 (1,2)	

BASTIDOR**BASTIDOR/PANELES DEL CARENADO/SISTEMA DE ESCAPE**

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo del carenado intermedio al carenado inferior	4	5	1,5 (0,2)	Véanse las páginas 3-27
Tornillo de fijación de la cúpula	6	5	0,45 (0,05)	
Tuerca de fijación del raíl del sillín	2	10	54 (5,5)	
Tornillo de fijación del raíl del sillín	2	10	44 (4,5)	
Tuerca de unión del tubo de escape	8	7	12 (1,2)	
Tornillo de fijación del guardabarros delantero	6	6	12 (1,2)	
Tornillo de fijación del espejo retrovisor	4	6	7,0 (0,7)	
Tornillo de fijación del soporte de estribo	4	8	37 (3,8)	
Tornillo de fijación del soporte de estribo trasero	4	8	26 (2,7)	
Espárrago del tubo de escape	8	8	—	
Tornillo de fijación del soporte del guardabarros trasero	4	6	12 (1,2)	
Tornillo de fijación de la luz de posición	2	5	1,8 (0,2)	
Tornillo del conjunto del raíl del sillín	2	8	30 (3,1)	
Tornillo de la abrazadera del silenciador	1	8	17 (1,7)	
Tornillo de fijación del conducto de aire	4	6	12 (1,2)	
Tornillo de montaje del tapón posterior del silenciador	2	6	10 (1,0)	Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo

MANTENIMIENTO

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de fijación del elemento filtrante del filtro del aire	2	4	0,8 (0,1)	
Contratuerca del ajustador del cable del acelerador	1	6	5,5 (0,6)	

SISTEMA DE COMBUSTIBLE (PGM-FI)

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tuerca de fijación de la bomba del combustible	6	6	12 (1,2)	Véanse las páginas 6-73
Sensor de O ₂	1	18	44 (4,5)	
Tornillo de fijación del sensor del ángulo de inclinación lateral	2	4	1,5 (0,2)	
Tornillo de fijación del depósito de combustible	2	8	30 (3,1)	
Tornillo de fijación del alojamiento inferior/toma de aire	6	5	4,2 (0,4)	
Tuerca de la polea de la EGCv	1	6	5,0 (0,5)	
Tornillo de fijación del sensor de IAT	2	5	1,1 (0,1)	
Tornillo de fijación del sensor de MAP	1	5	1,1 (0,1)	
Tornillo de la placa de ajuste del ECM	2	4	0,8 (0,1)	
Tornillo de cabeza embutida de la tapa del depósito de combustible	6	4	1,8 (0,2)	
Tornillo fijador del elemento filtrante del filtro del aire	3	5	1,1 (0,1)	

SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de fijación del aro de refuerzo del motor del ventilador	3	6	8,4 (0,9)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tuerca de fijación del motor del ventilador	3	5	5,1 (0,5)	
Tuerca de fijación del ventilador de refrigeración	1	5	2,7 (0,3)	

DESMONTAJE/INSTALACIÓN DEL MOTOR

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo del cáncamo de suspensión delantero del motor	2	12	54 (5,5)	
Tornillo de ajuste del cáncamo de suspensión superior del motor	1	20	10 (1,0)	
Contratuerca del cáncamo de suspensión superior del motor	1	20	54 (5,5)	
Tuerca del cáncamo de suspensión superior del motor	1	12	59 (6,0)	
Tornillo de ajuste del cáncamo de suspensión inferior del motor	1	20	10 (1,0)	
Contratuerca del cáncamo de suspensión inferior del motor	1	20	54 (5,5)	
Tuerca del cáncamo de suspensión (Tipo ESTÁNDAR)	1	12	63 (6,4)	
inferior del motor (Versión con ABS)	1	12	59 (6,0)	

ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

RUEDA/SUSPENSIÓN/DIRECCIÓN DELANTERA

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de fijación del contrapeso del manillar	2	6	9,8 (1,0)	Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo
Tornillo del disco de freno delantero	12	6	20 (2,0)	
Tornillo del eje delantero	1	14	59 (6,0)	
Tornillo del eje delantero	4	8	22 (2,2)	
Tornillo de cabeza embutida de la horquilla	2	10	34 (3,5)	Véanse las páginas 14-40 Véanse las páginas 14-40
Tornillo de la horquilla	2	44	34 (3,5)	
Tornillo de presión del manillar	2	8	27 (2,8)	
Tornillo de presión del puente superior	2	8	22 (2,2)	
Tornillo de presión del puente inferior	4	8	27 (2,8)	Tuerca en U
Tuerca de ajuste del vástago de la dirección	1	26	—	
Contratuerca de ajuste del vástago de la dirección	1	26	—	
Tuerca del vástago de la dirección	1	24	103 (10,5)	
Tornillo del tapón del dispositivo de ajuste de la compresión	2	14	17 (1,7)	Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo Tuerca en U
Tornillo de fijación del amortiguador de la dirección	4	6	10 (1,0)	
Tuerca del segundo brazo	2	6	12 (1,2)	
Contratuerca de la varilla del amortiguador de la horquilla	2	10	20 (2,0)	
Tornillo de fijación del anillo generador de impulsos delantero (modelo con ABS)	3	5	7 (0,7)	Tuerca en U
Apriete la tuerca del brazo	1	6	8,5 (0,9)	

RUEDA/SUSPENSIÓN TRASERA

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Perno del disco de freno trasero	4	8	42 (4,3)	Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo Tuerca en U Tuerca en U Tuerca en U Tuerca en U
Tuerca del piñón conducido	6	10	64 (6,5)	
Tuerca del eje trasero	1	22	113 (11,5)	
Tuerca de fijación del amortiguador trasero	2	10	44 (4,5)	
Tuerca del brazo del amortiguador al basculante	1	10	44 (4,5)	Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo Aplique aceite a la rosca
Tornillo de la carcasa de la cadena de transmisión	3	6	12 (1,2)	
Tornillo de la corredera de la cadena de transmisión	3	6	9,0 (0,9)	
Tornillo de ajuste de giro del basculante	1	30	12 (1,2)	
Contratuerca de giro del basculante	1	30	64 (6,5)	Tuerca en U Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo
Tuerca de giro del basculante	1	18	93 (9,5)	
Tuerca de la articulación del amortiguador	2	10	44 (4,5)	
Tornillo de fijación del anillo generador de impulsos trasero (modelo con ABS)	4	5	7 (0,7)	

FRENO HIDRÁULICO

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de la placa tope del depósito del cilindro maestro delantero	1	4	1,2 (0,1)	Aplique grasa de silicona a la superficie deslizante
Tornillo de giro de la maneta del freno delantero	1	6	1,0 (0,1)	
Tuerca de giro de la maneta del freno delantero	1	6	6,0 (0,6)	
Tornillo del interruptor de la luz de freno delantero	1	4	1,2 (0,1)	
Tornillo del soporte del cilindro maestro delantero	2	6	12 (1,2)	
Tornillo de fijación de la pinza del freno delantero	4	10	45 (4,6)	Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo
Tornillo del soporte del depósito del freno delantero	1	6	12 (1,2)	
Contratuerca de la varilla de empuje del cilindro maestro trasero	1	8	18 (1,8)	
Tornillo del tapón del depósito del cilindro maestro trasero	2	4	1,5 (0,2)	
Tornillo de fijación del cilindro maestro trasero	2	6	10 (1,0)	
Tornillo de fijación del depósito de freno trasero	1	6	12 (1,2)	Aplique un agente sellante a las roscas
Tornillo del racor del manguito de freno trasero	1	4	1,5 (0,2)	
Pasador de la pastilla de la pinza del freno delantero	4	10	15 (1,5)	
Pasador de las pastillas de la pinza de freno trasero	1	10	18 (1,8)	
Tornillo de engrase del manguito del freno	5	10	34 (3,5)	
Tornillo de la abrazadera del manguito del freno delantero	1	6	9,0 (0,9)	
Tuerca de la abrazadera del manguito del freno delantero	1	6	10 (1,0)	
Tornillo del racor de 3 vías del manguito del freno delantero	1	6	10 (1,0)	
Válvula de purga de la pinza del freno delantero	2	8	8,0 (0,8)	
Válvula de purga de la pinza del freno trasero	1	8	6,0 (0,6)	
Válvula de purga de la unidad de la válvula (modelo con ABS)	4	8	5,4 (0,6)	
Válvula de purga de la unidad de alimentación (modelo con ABS)	2	8	5,4 (0,6)	
Tornillo del pasador de la pinza del freno trasero	1	12	27 (2,8)	
Tornillo pasador de soporte de la pinza del freno trasero	1	8	12 (1,2)	
Tuerca de unión del pedal del freno al cilindro maestro	1	6	10 (1,0)	

ABS COMBINADO

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tuerca de unión del tubo del freno	8	10	14 (1,4)	Aplique líquido de frenos a las roscas
Tornillo del empalme del tubo del freno	6	10	34 (3,5)	

LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo del tablero de instrumentos	9	5	1,0 (0,1)	Sustitúyalo por uno nuevo
Tornillo de fijación de la llave de contacto	2	8	24 (2,4)	
Tornillo de fijación de faro delantero	2	5	1,8 (0,2)	
Tornillo de fijación del interruptor del caballete lateral	1	6	10 (1,0)	
Tornillo del alojamiento del interruptor del manillar derecho	2	4	0,9 (0,1)	Tornillo ALOC: sustitúyalo por uno nuevo
Tornillo de fijación del soporte del espejo	6	6	12 (1,2)	
Tornillo de fijación del interruptor del embrague	1	3	0,6 (0,1)	

OTROS

ELEMENTO	CTD	ROSCA DIÁ. (mm)	PAR DE APRIETE N·m (kgf·m)	OBSERVACIONES
Tornillo de giro del caballete lateral	1	10	10 (1,0)	
Tuerca de giro del caballete lateral	1	10	29 (3,0)	

PUNTOS DE LUBRICACIÓN Y SELLADO

MOTOR

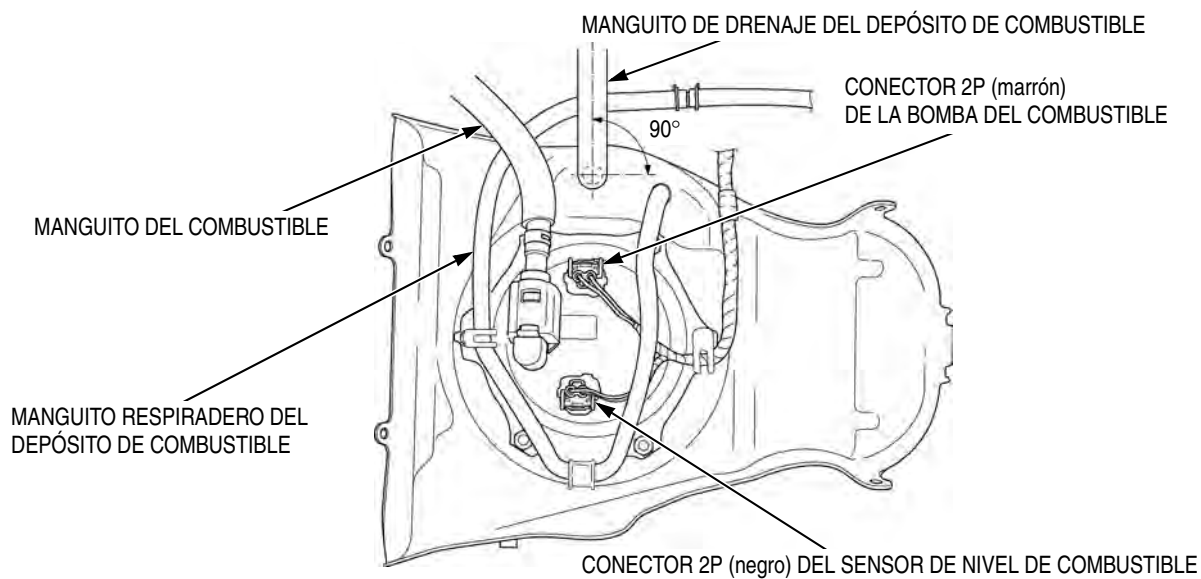
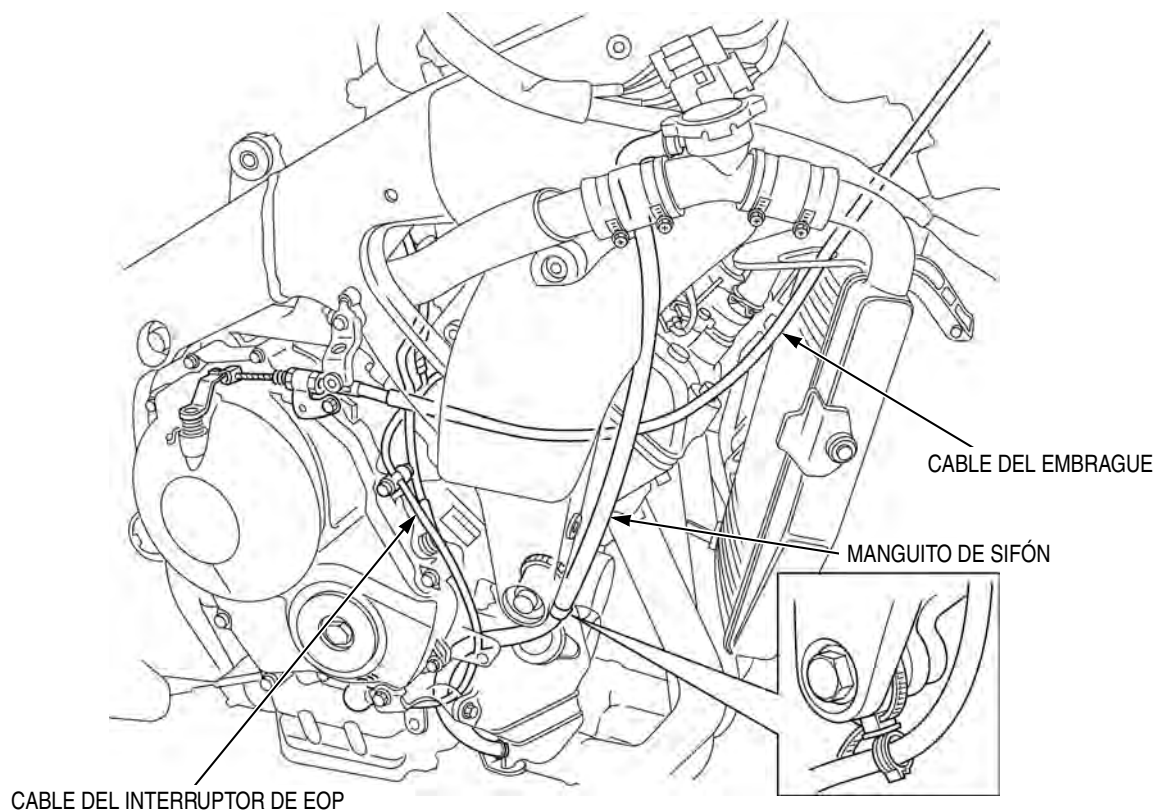
MATERIAL	SITUACIÓN	OBSERVACIONES
Sellante líquido (Three Bond 1207B o equivalente)	Superficie de contacto del cárter motor Superficie de contacto del cárter del aceite Superficie de contacto de la tapa del cárter motor derecho Superficie de contacto de la tapa del alternador Rosca del interruptor de EOP Arandela pasacables de la tapa del alternador Arandela pasacables de la tapa del cárter motor derecho Recorte semicircular de la culata	Véanse las páginas 12-16 Véanse las páginas 5-7 Véanse las páginas 10-26 Véanse las páginas 11-6 Véanse las páginas 9-34
Aceite de bisulfuro de molibdeno (una mezcla al 50 % de aceite del motor y grasa de bisulfuro de molibdeno)	Superficie deslizante del cojinete del apoyo de bancada Superficie deslizante del bulón del pistón Superficie deslizante del cojinete de la muñequilla del cigüeñal Superficie interior del pie de biela Superficie de empuje del cigüeñal Apoyos y lóbulos del árbol de levas Vástago de la válvula (superficie de deslizamiento de la guía de la válvula) Superficie deslizante del taqué Superficie deslizante de la guía del piñón conductor de la bomba del aceite Superficie deslizante de la arandela de empuje y del eje de la bomba del agua Superficie deslizante exterior del embrague Superficie deslizante de la guía exterior del embrague Engranaje del cambio M3/4, C5, C6 (ranuras de la horquilla de selección) Superficie deslizante del piñón reductor del motor de arranque Superficie deslizante del eje del piñón intermedio del motor de arranque Roscas y superficie de asiento del tornillo de la culata	
Aceite de motor	Superficie deslizante del pistón y de sus segmentos Superficie del disco de embrague Superficie deslizante del embrague unidireccional del motor de arranque Superficie de asiento y rosca del tornillo de sombrerete del cojinete de la muñequilla del cigüeñal Superficie de asiento y rosca de los tornillos del volante de inercia Rosca y superficie de asiento de la contratuerca central del embrague Rosca y junta tórica del cartucho del filtro de aceite Superficie de asiento de la arandela de estanqueidad y de la rosca del tornillo del refrigerador de aceite Rosca y superficie de asiento del tornillo del soporte del árbol de levas Dientes y superficies de giro de los piñones Cada cojinete Cada una de las juntas tóricas Cada anillo de estanqueidad Otras zonas de giro y superficies deslizantes Rosca y superficie de asiento del tornillo de fijación del embrague del motor de arranque	
Grasa multiuso	Roscas del tapón del orificio de la distribución Cada labio de los retenes de aceite	
Agente sellante	Roscas del tornillo del rotor del sensor de CMP Roscas del tornillo del piñón conducido de la bomba del aceite Roscas del tornillo de ajuste del cojinete del tambor de selección Rosca del tornillo de la placa de asiento del cojinete del eje secundario del cambio Rosca del tornillo del piñón del árbol de levas Roscas del tornillo central del tambor de selección Roscas del tornillo de giro A del tensor de la cadena del árbol de levas Roscas del tornillo B de giro del tensor de la cadena del árbol de levas Roscas del tornillo de giro del brazo tope del tambor de selección Roscas del tornillo de fijación de la guía de la cadena de transmisión de la bomba del aceite Rosca del tornillo de la placa de ajuste del eje del cambio Rosca del tornillo de fijación del tubo del surtidor de aceite Rosca del tornillo de la placa del nivel de aceite Rosca del tornillo de fijación A/B del conducto de aceite Roscas del tornillo de la tapa de la válvula de retención PAIR Roscas del cubo del filtro de aceite (lado del cárter motor)	Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm Ancho del recubrimiento: $6,5 \pm 1$ mm

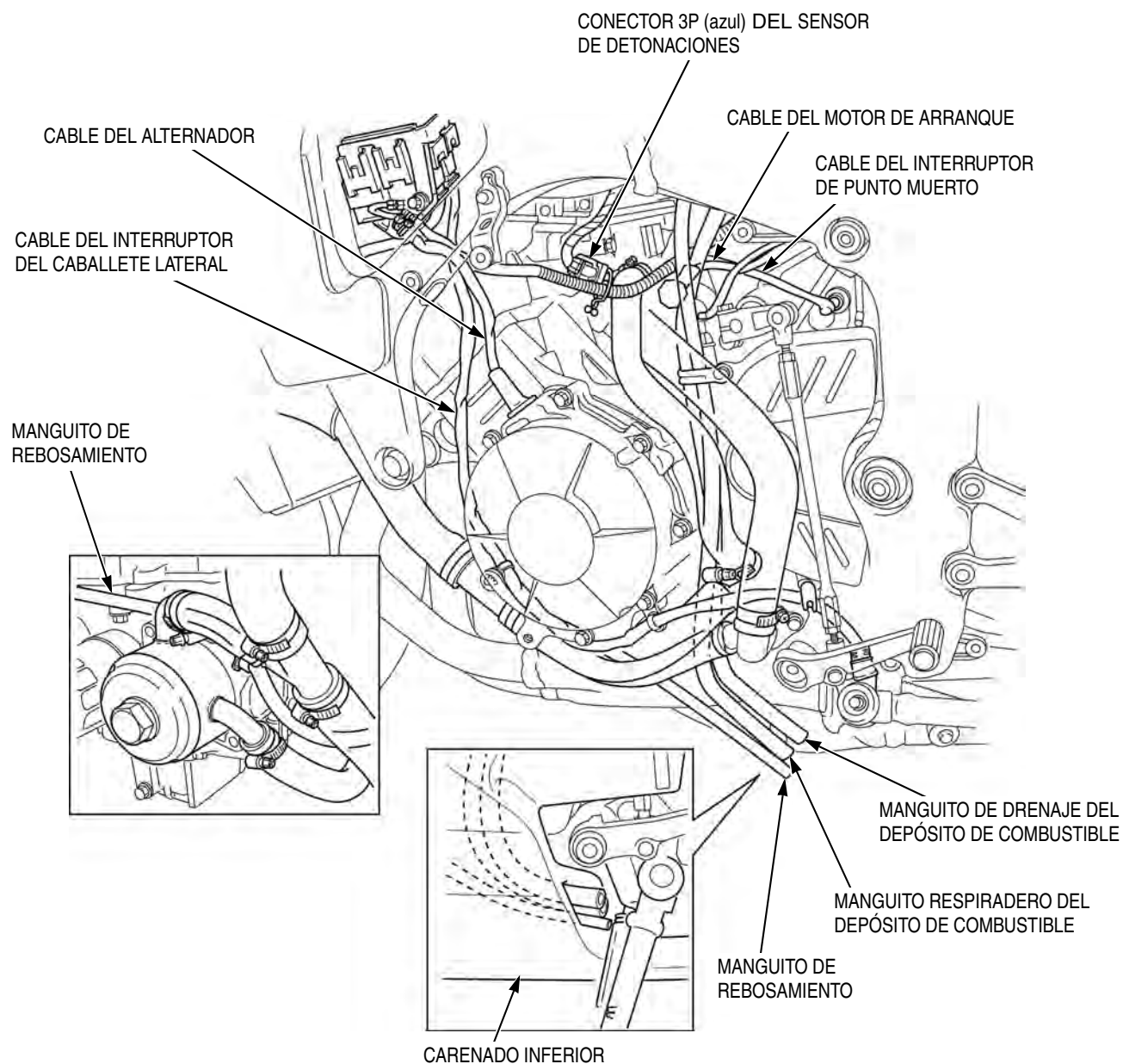
BASTIDOR

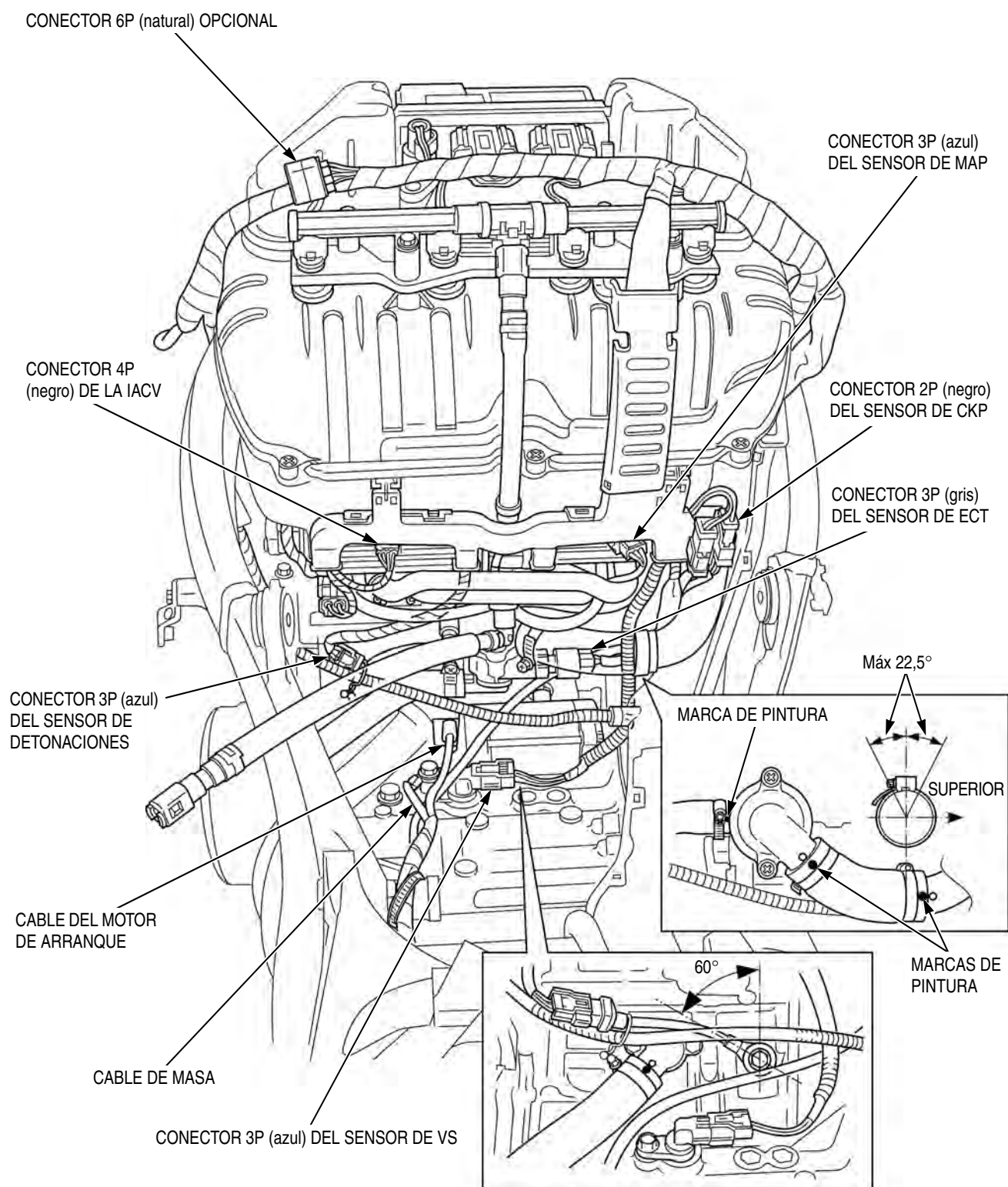
MATERIAL	SITUACIÓN	OBSERVACIONES
Grasa multiuso	Zona deslizante del gancho de sujeción del sillín trasero Labios de la junta guardapolvo de la rueda delantera Labios de la junta guardapolvo de la rueda trasera Junta tórica del cubo de la rueda trasera Superficie deslizante del tubo del acelerador Superficie deslizante del tornillo de giro de la maneta del embrague Superficie deslizante de giro del pedal del freno trasero Rótulas del tirante de la articulación del pedal del cambio Superficie deslizante de giro del pedal del cambio Superficie deslizante de giro del caballete lateral Labio de la junta guardapolvo superior del amortiguador Superficie del eje Superficie del tornillo del giro del basculante	
Grasa multiuso con base de urea para presiones extremas (por ejemplo: EXCELITE EP2 fabricada por KYODO YUSHI, Japón) o equivalente	Superficie deslizante del cojinete de la columna de la dirección Labios de la junta guardapolvo de la columna de la dirección Rosca de la tuerca de ajuste del vástago de la dirección	3 – 5 g 0,1 – 0,3 g
Grasa de bisulfuro de molibdeno	Cojinetes de giro del basculante Labios de la junta guardapolvo del pivote del basculante Cojinetes de agujas de la articulación del amortiguador Labios de la junta guardapolvo de la articulación del amortiguador Cojinete de agujas del amortiguador Labio de la junta guardapolvo inferior del amortiguador	
Lubricante para cables	Interior del cable del acelerador Interior del cable del embrague Interior del cable de la EGCV	
Honda Bond A o adhesivo equivalente	Superficie interior de la goma de la empuñadura del manillar	
Aceite de motor	Cada una de las juntas tóricas Roscas del tornillo de ajuste de giro del basculante	
Grasa de silicona	Superficie de contacto entre la varilla de empuje y el pistón maestro del freno delantero Punta de la varilla de empuje del freno delantero Superficie deslizante del tornillo de giro de la maneta del freno delantero Superficie de contacto entre la varilla de empuje y el pistón maestro del freno trasero Superficie deslizante del pasador de la pinza del freno trasero Junta tórica del pasador de la pastilla de la pinza del freno trasero Junta guardapolvo de la pinza del freno	0,1 g 0,1 g 0,4 g
Líquido de frenos DOT 4	Superficie interior del cilindro maestro del freno Pistón maestro de freno y copelas Pistón y juntas de estanqueidad del pistón de la pinza del freno Roscas de la tuerca de unión del tubo del freno (modelo con ABS)	
Aceite de la horquilla	Junta tórica de la horquilla Junta guardapolvo de la horquilla y labios de los retenes de aceite	
Agente sellante	Roscas de la tuerca del ventilador de refrigeración	

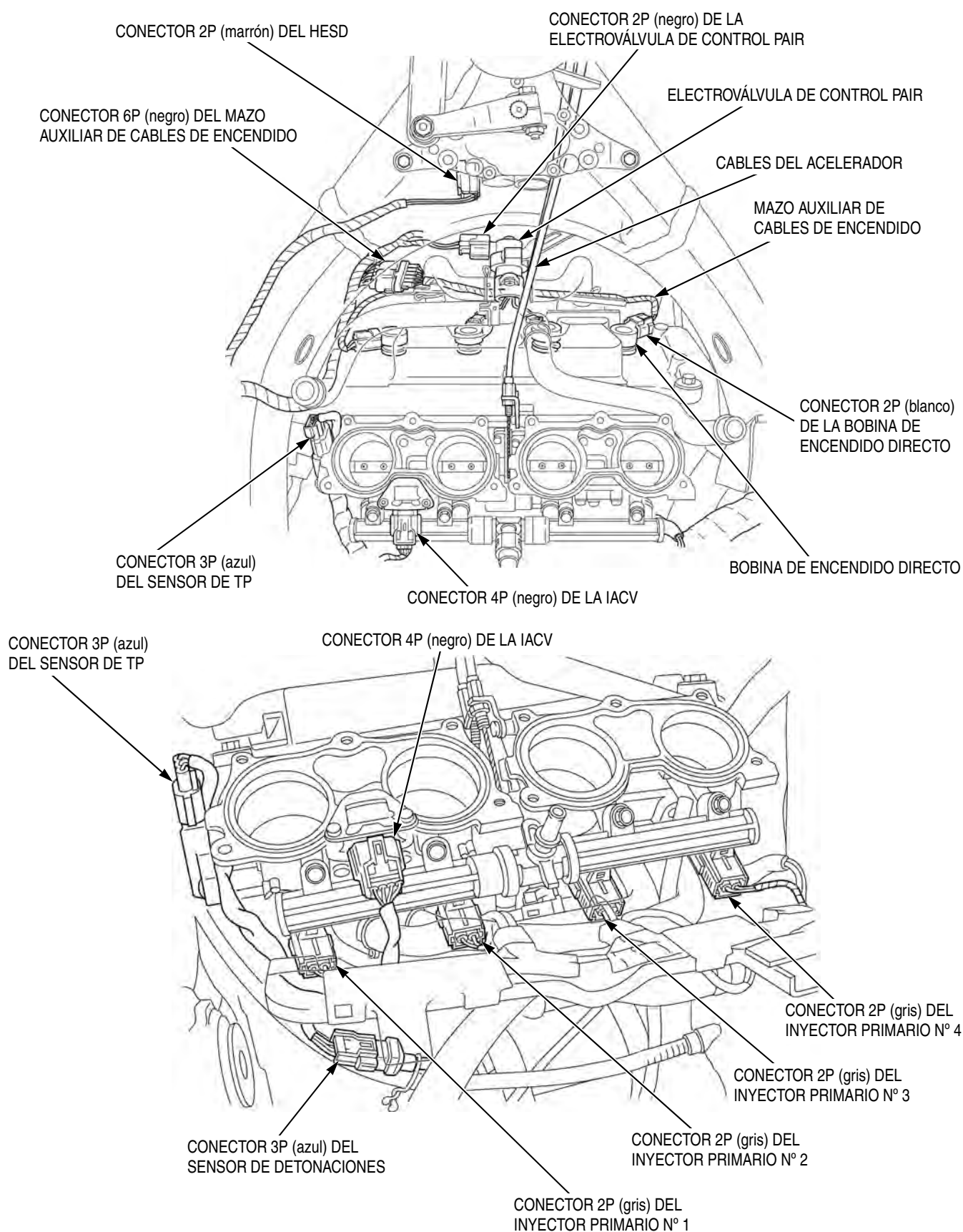
RECORRIDO DE LOS MAZOS Y CABLES

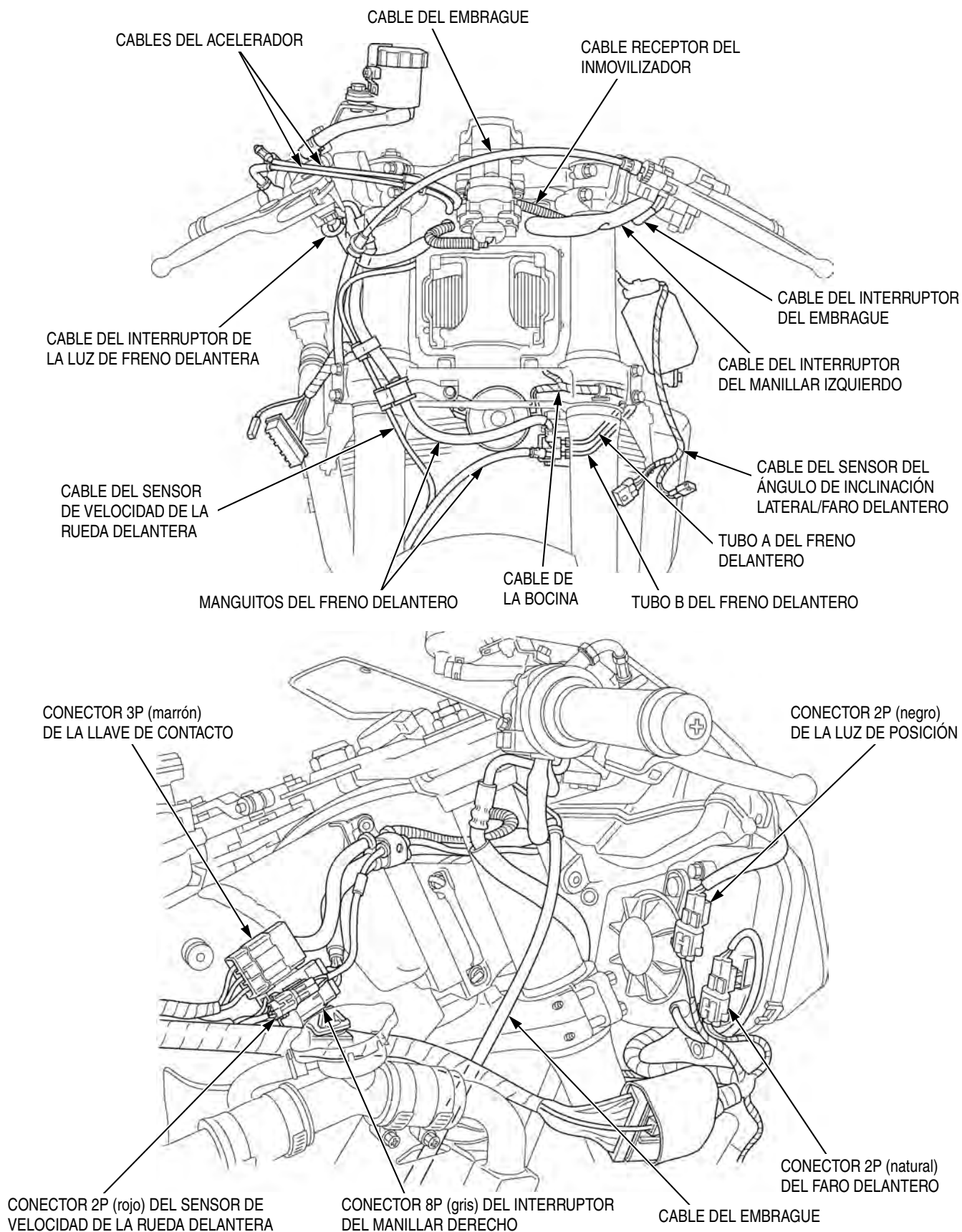
(Tipo ESTÁNDAR)

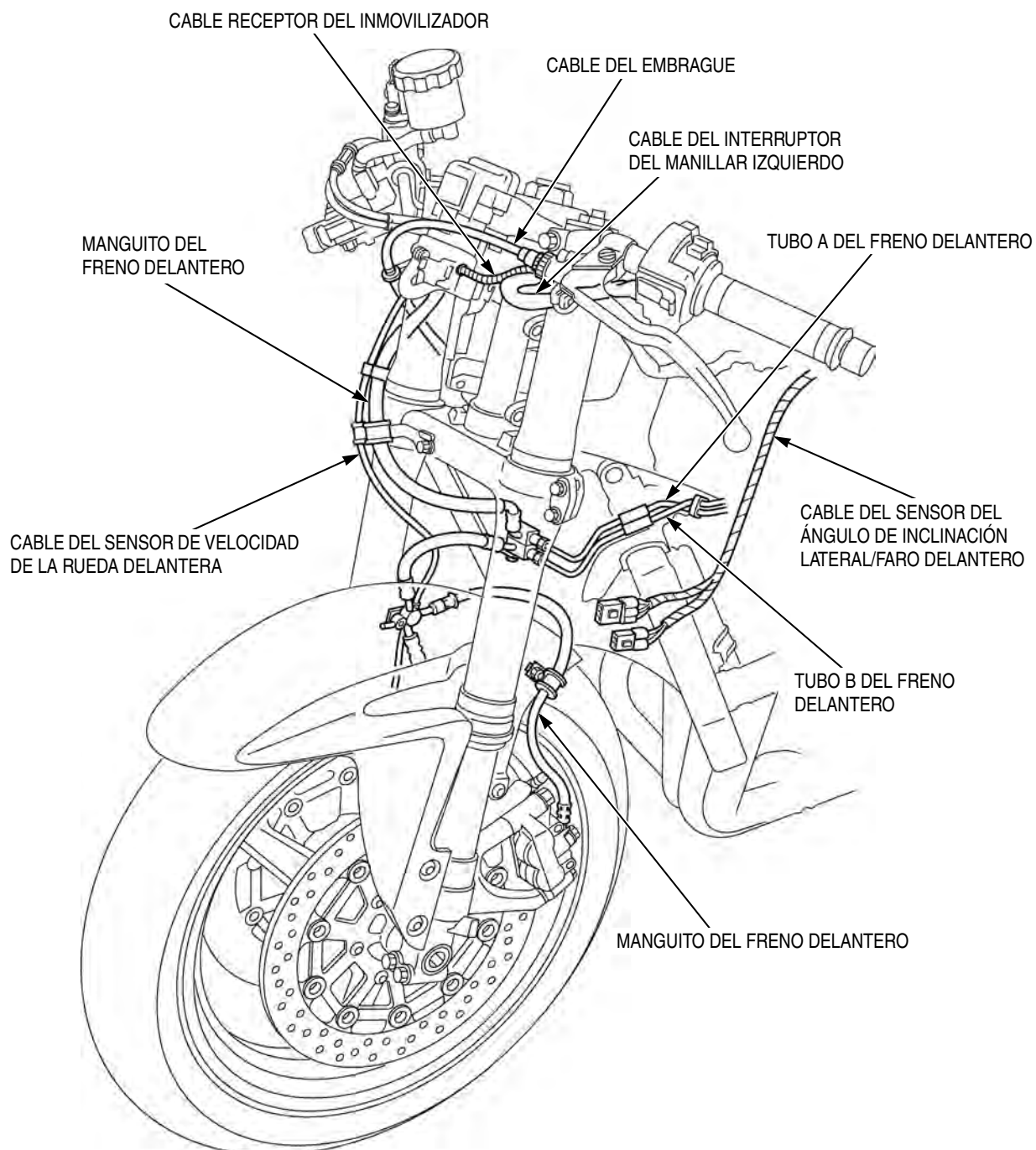


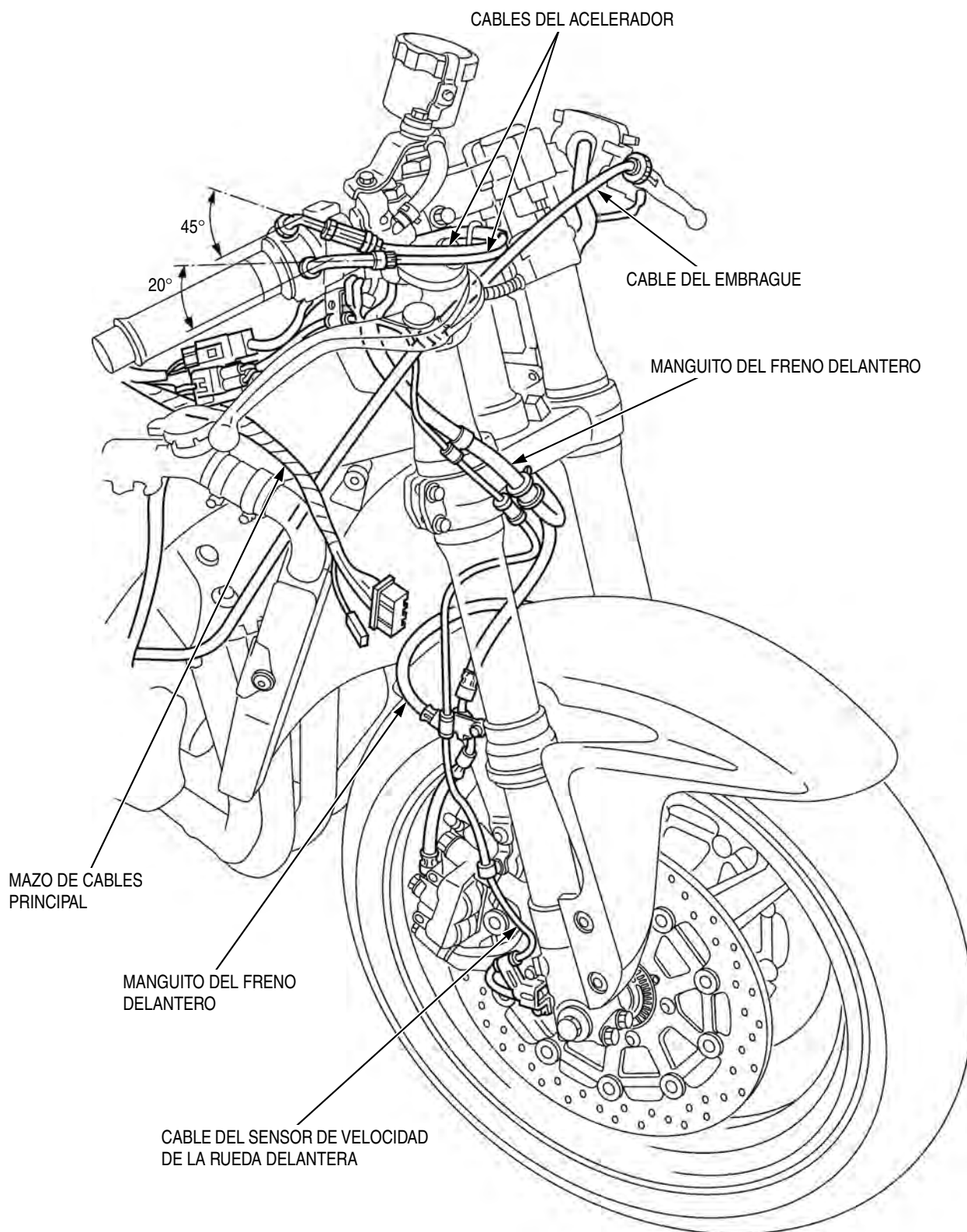


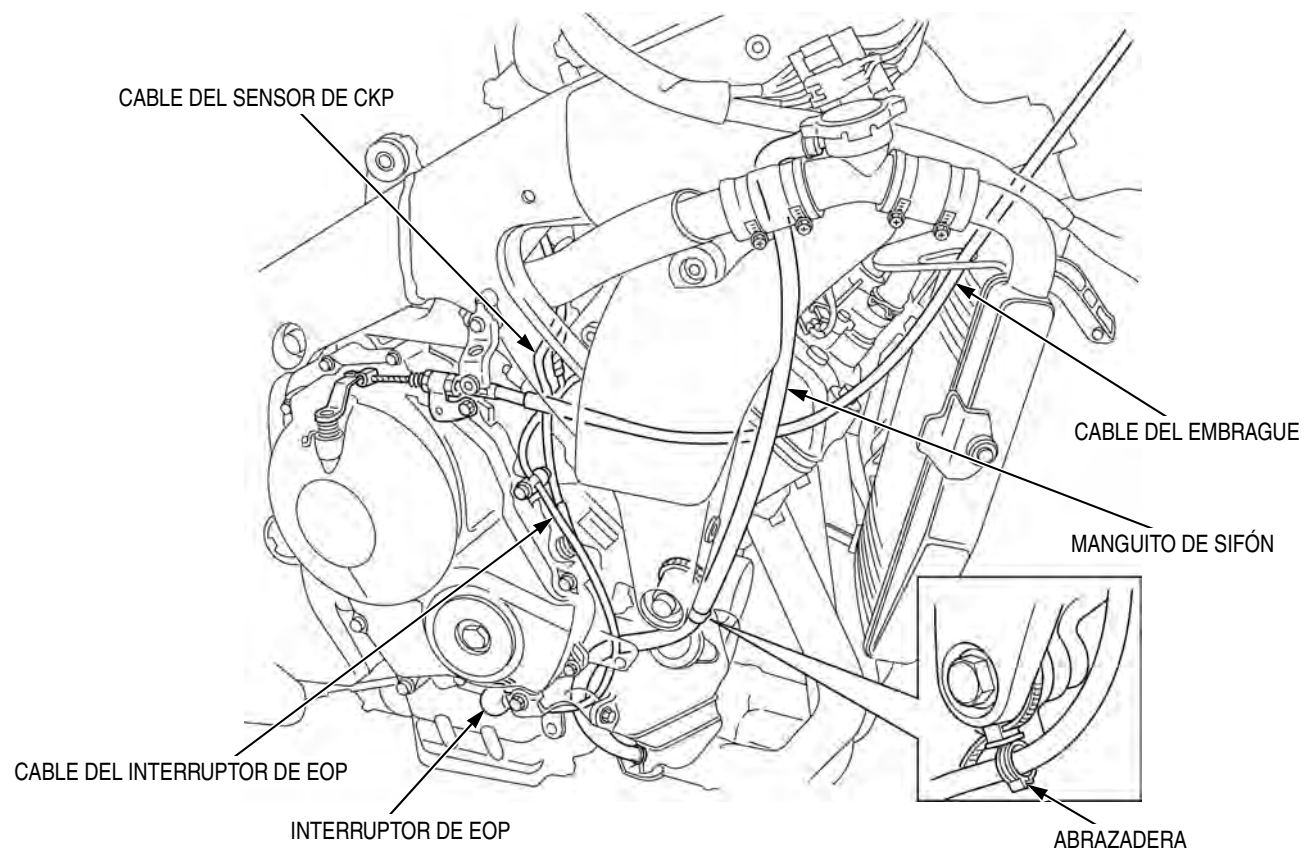


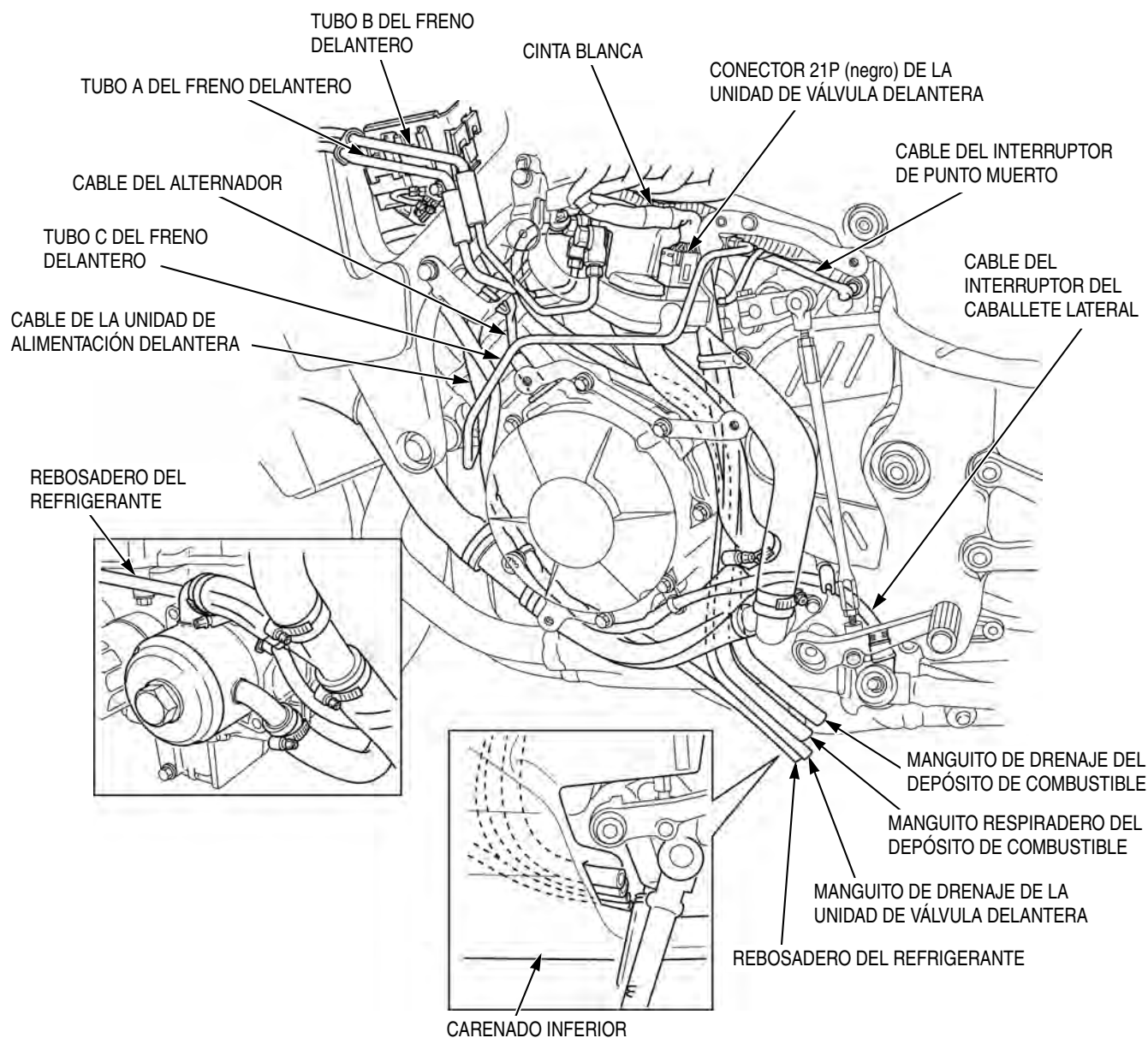


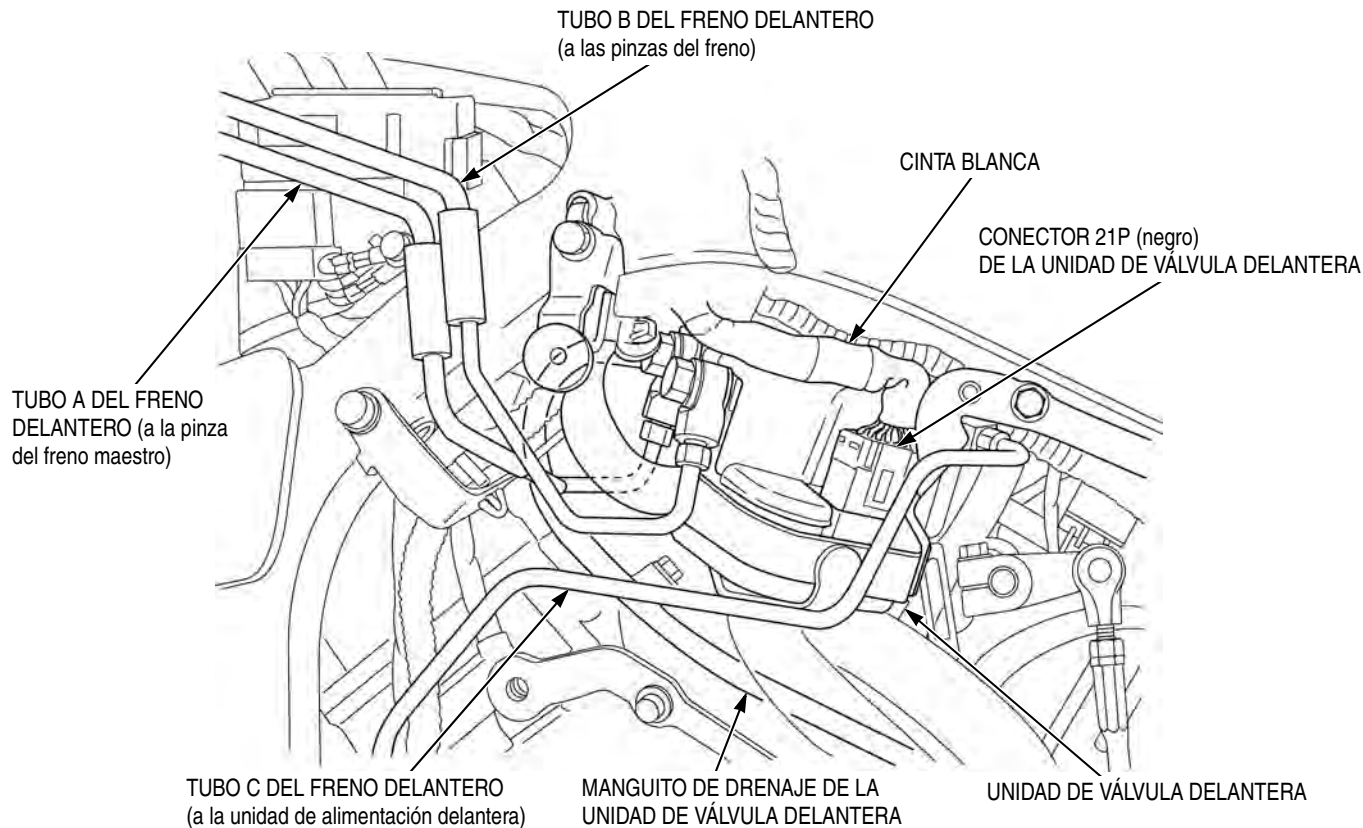
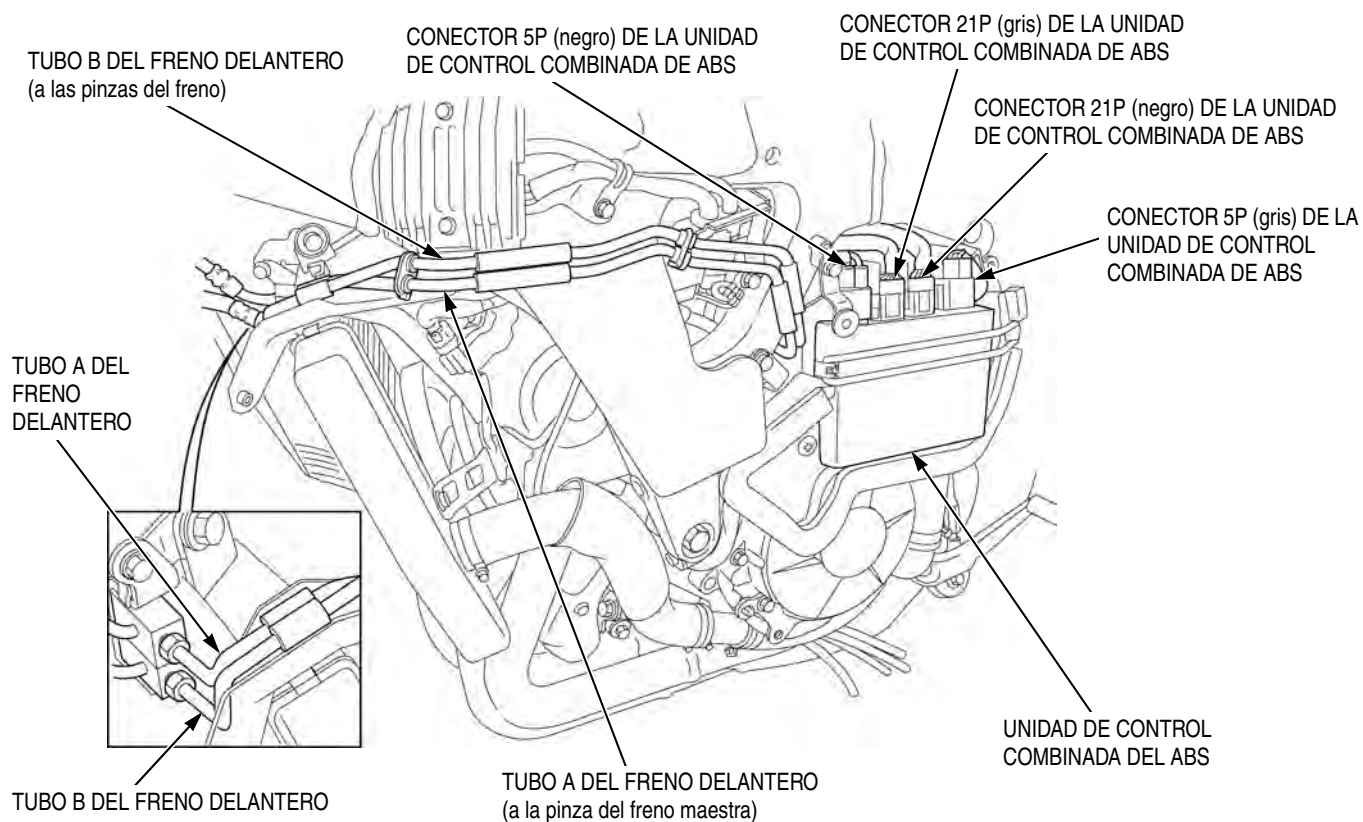


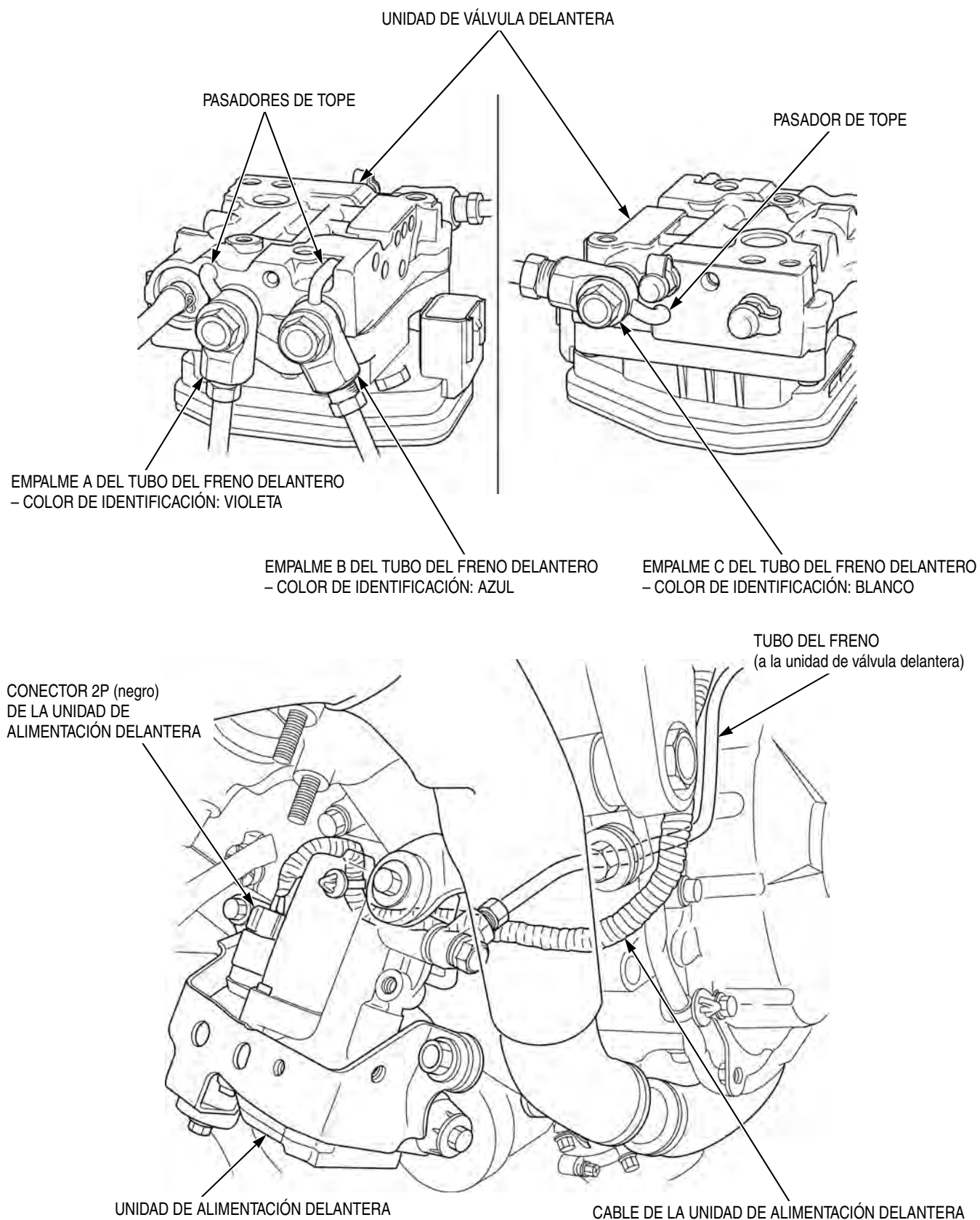


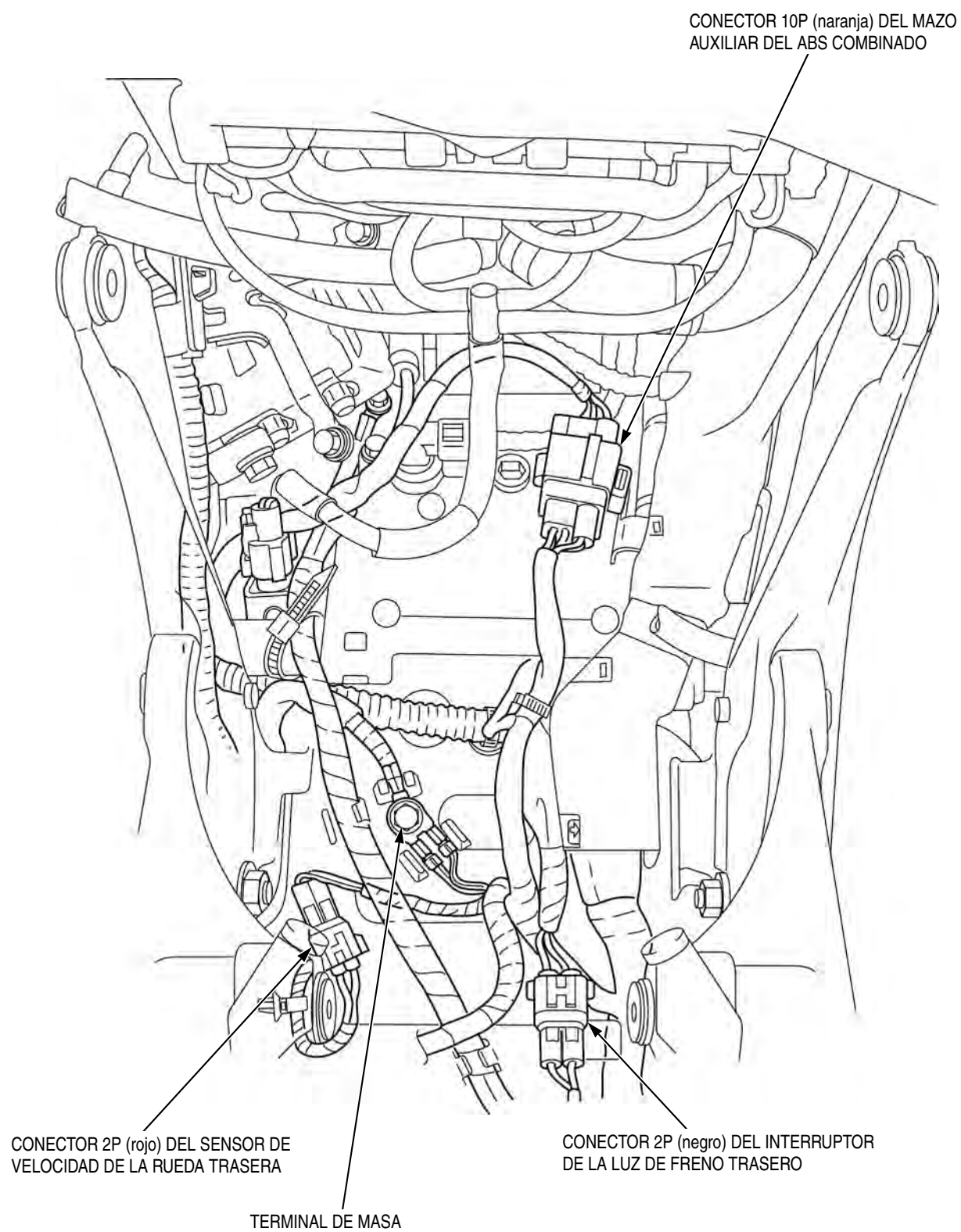


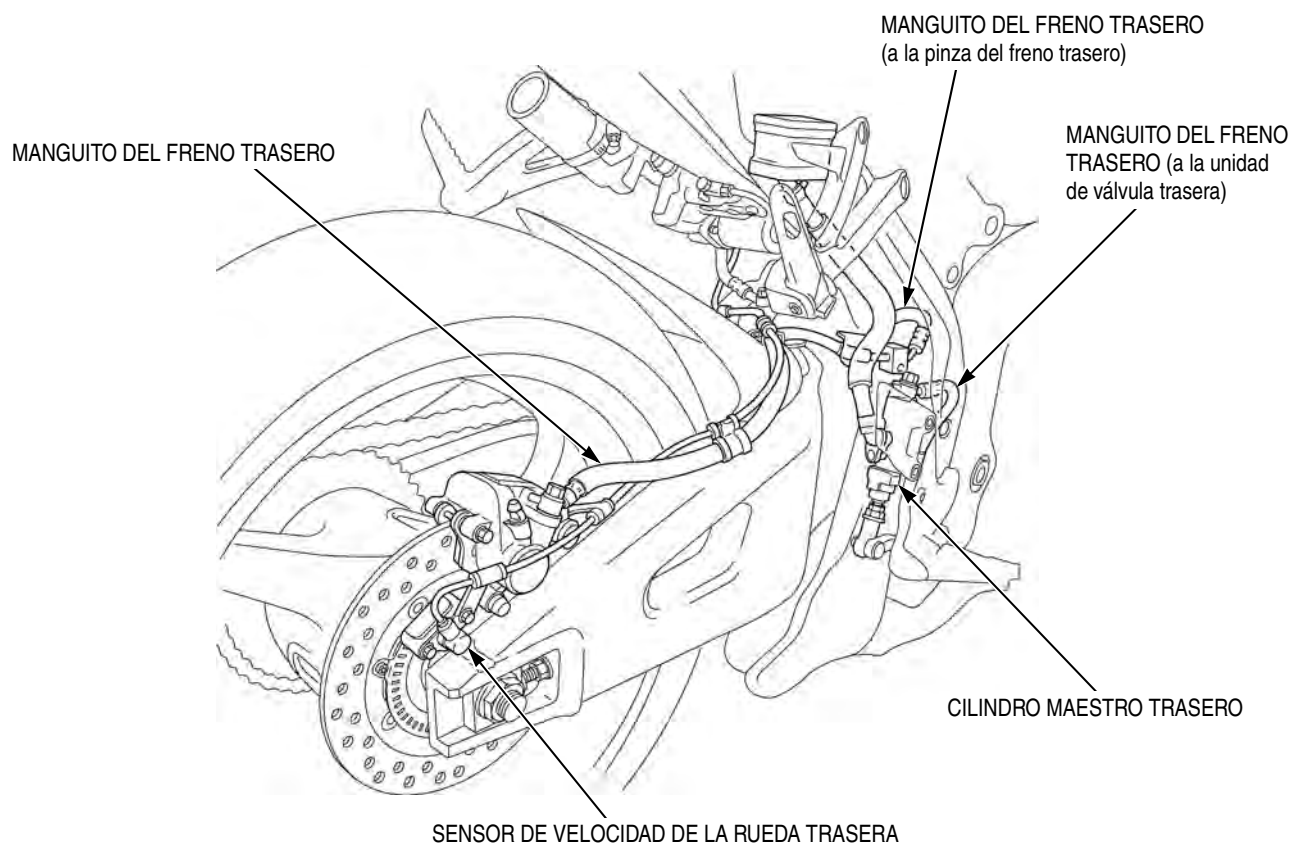
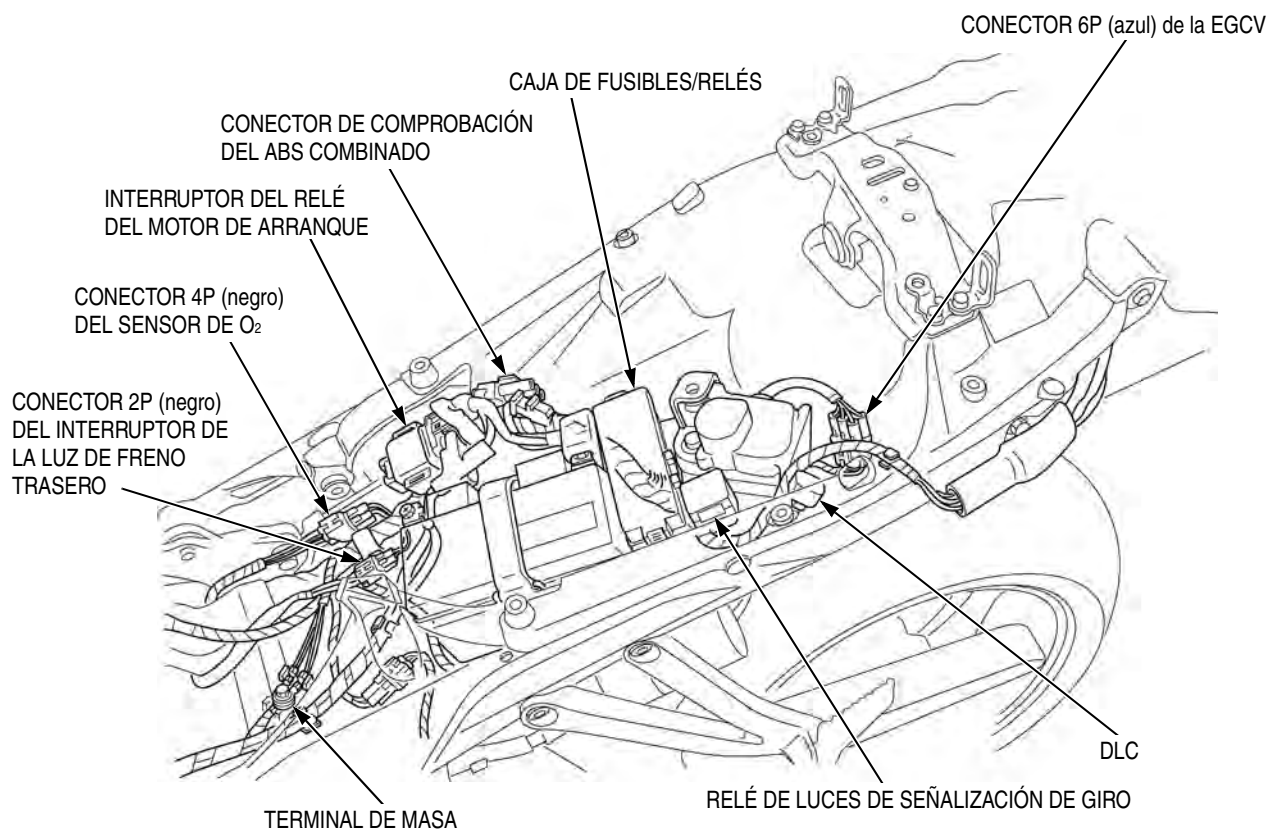


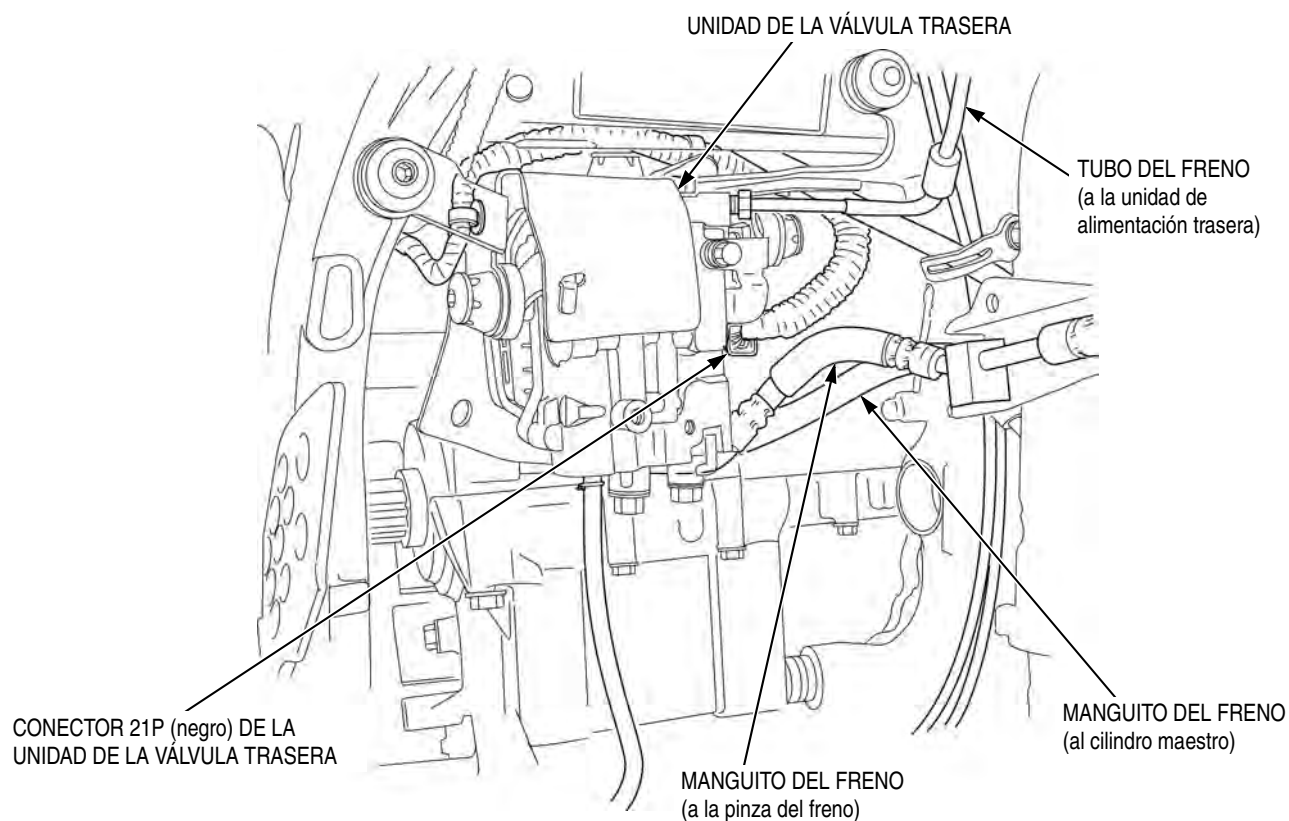
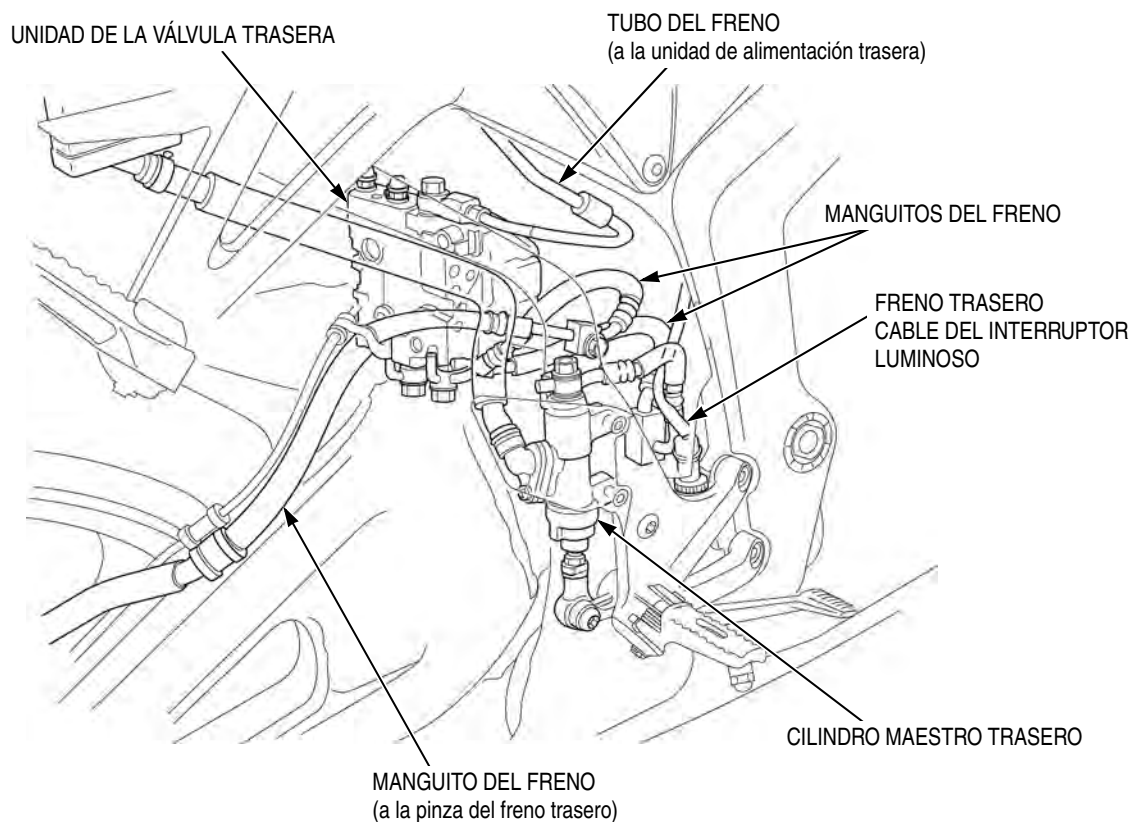


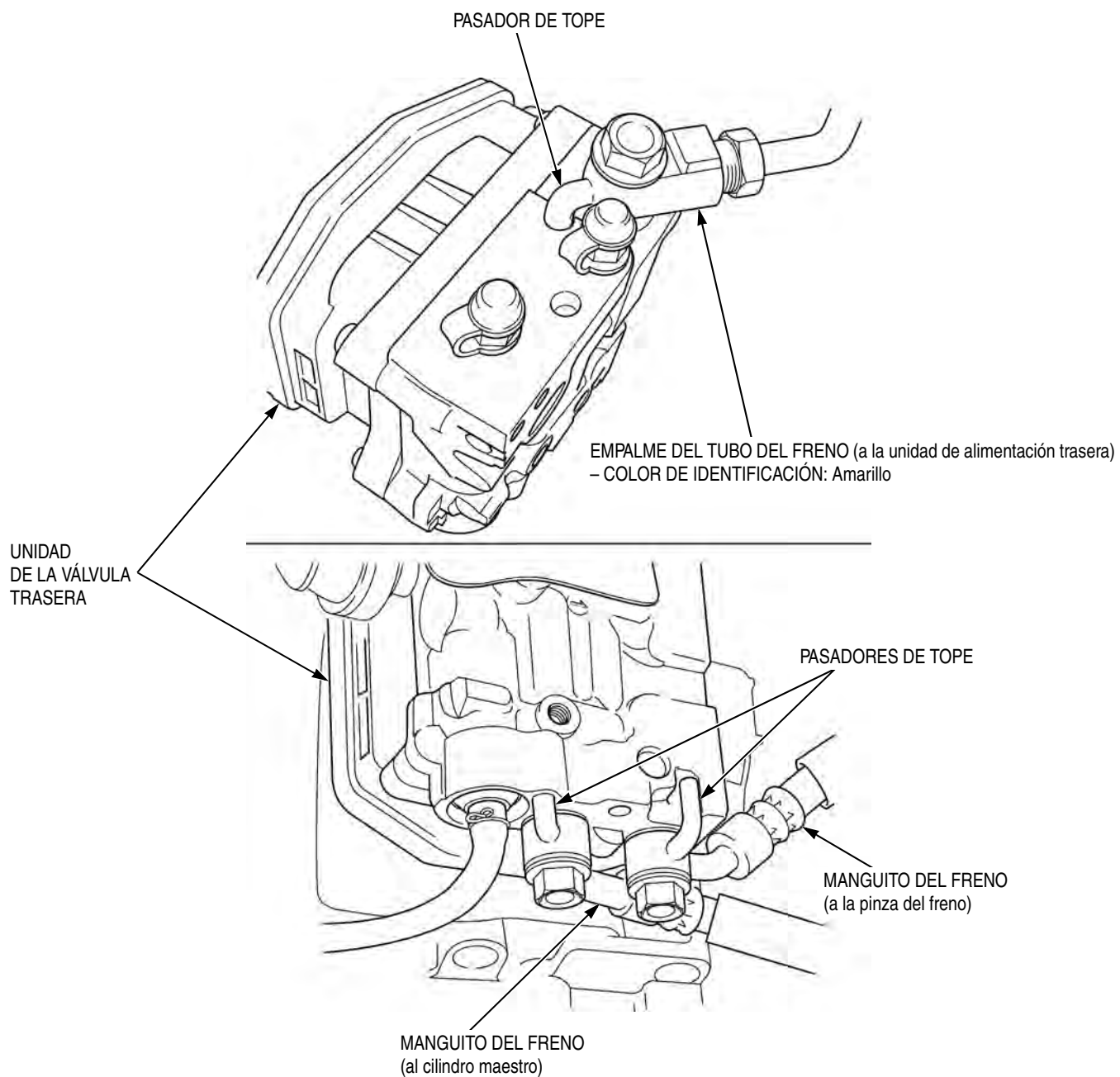


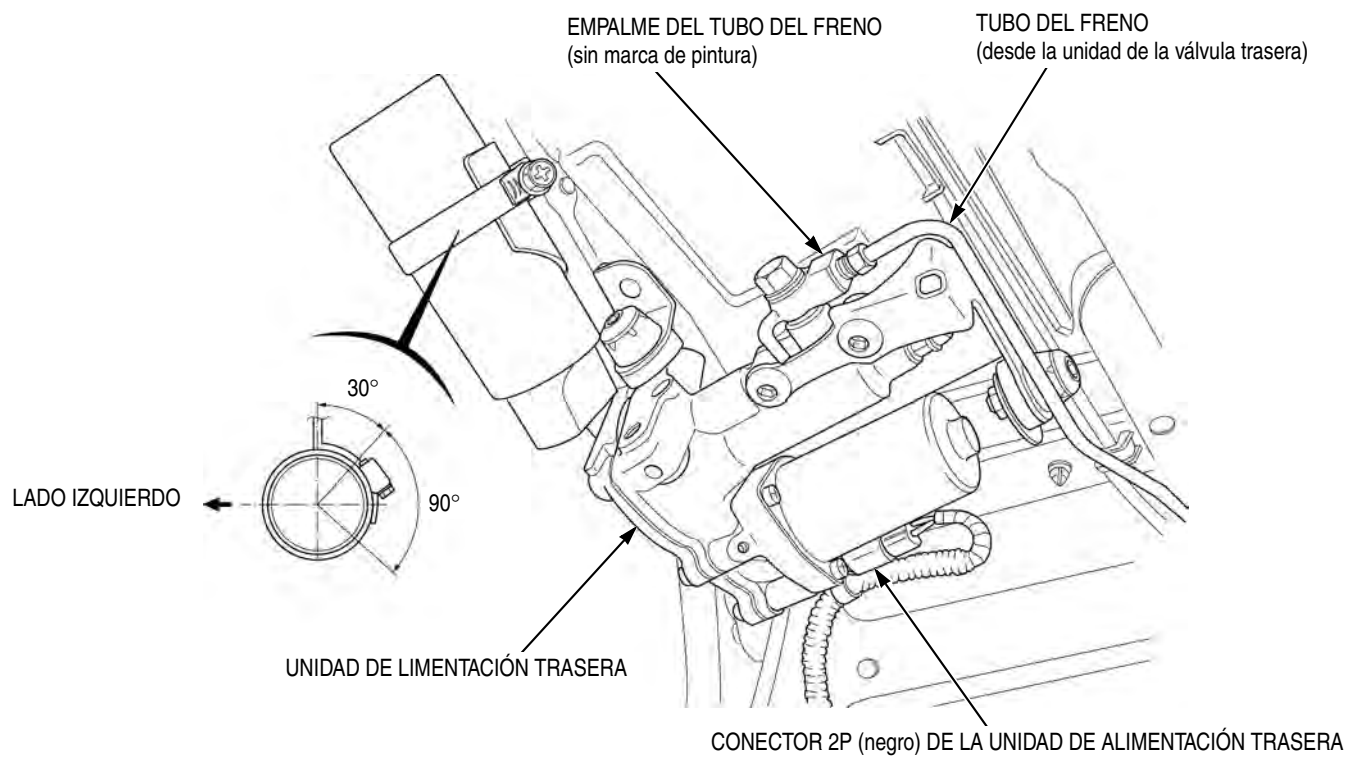












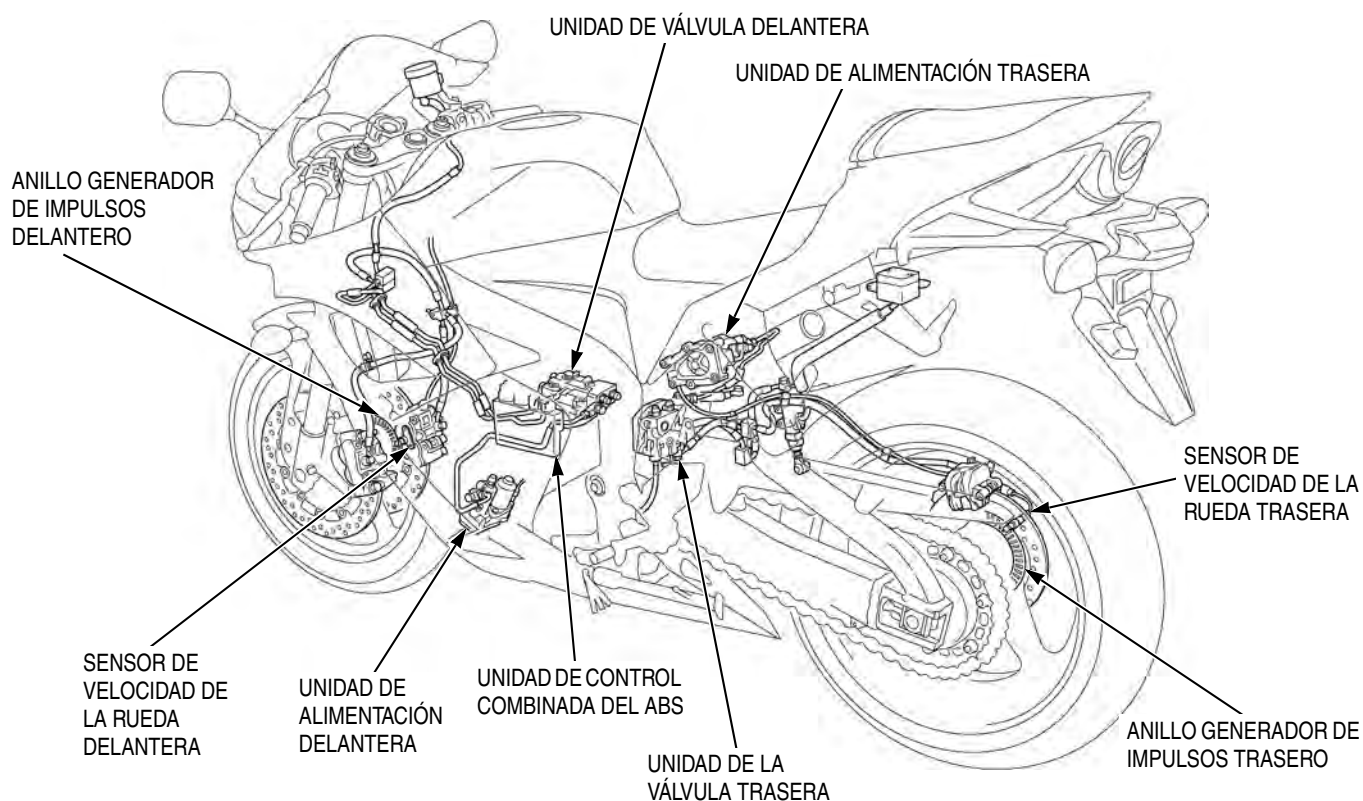
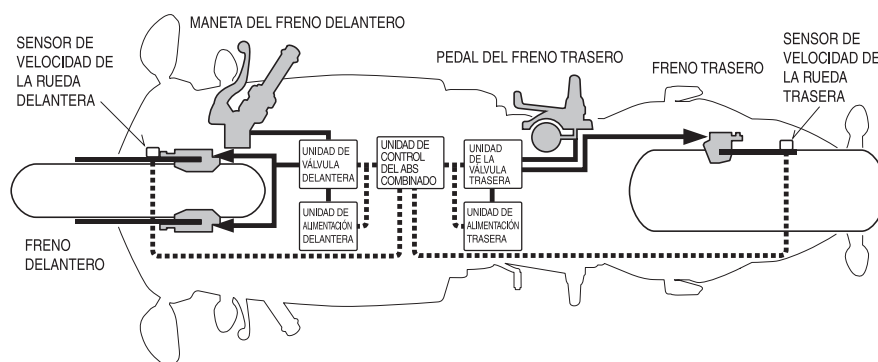
ABS COMBINADO (Sistema antibloqueo de frenos)

RESUMEN

El ABS combinado controla electrónicamente tanto la sincronización de los frenos delantero y trasero como el propio ABS. Con esto se garantiza la mejor distribución de la frenada y control sobre la misma siendo el resultado una mejora del control y la estabilidad.

El Combinado ABS difiere en gran medida de los sistemas de freno estándar u otros sistemas al incorporar el control de frenada por mando electrónico. La unidad de control del ABS combinado recibe la señal de los cilindros maestros de los frenos y de los sensores de velocidad de ambas ruedas y envía señales a las unidades de alimentación del sistema para aplicar la fuerza de frenada óptima.

El sistema también monitoriza tanto la relación de deslizamiento de las ruedas delantera y trasera, como la presión de entrada del sistema de frenos para aplicar la función ABS correcta cuando es necesario hacerlo.



ESTRUCTURA

Unidad de la válvula

Cada unidad de válvula incluye tres sensores de presión que detectan la presión del líquido hidráulico y envían la información a la unidad de control del ABS combinado.

Las unidades de la válvula incluyen también tres electroválvulas gobernadas por la unidad de control y que dirigen el flujo del líquido.

- **Electroválvula (1):**
Esta electroválvula dirige el líquido hidráulico desde el cilindro maestro (lado de entrada) al simulador de carrera.
Esta electroválvula se cierra cuando la llave de contacto se encuentra en la posición OFF.
Para ajustar la presión hidráulica del simulador de carrera, se adopta la válvula de 1 vía.
- **Electroválvula (2):**
Esta electroválvula dirige el fluido hidráulico desde la unidad de alimentación a la pinza del freno (lado de salida).
Esta electroválvula se cierra cuando la llave de contacto se encuentra en la posición OFF.
Para ajustar la presión hidráulica de la unidad de alimentación, se utiliza una válvula de 1 vía.
- **Electroválvula (3):**
Esta electroválvula dirige el líquido hidráulico desde el cilindro maestro (lado de entrada) a la pinza del freno (lado de salida).
Esta electroválvula se abre cuando la llave de contacto se encuentra en la posición OFF.
- **Sensor de presión (1):**
Este sensor de presión detecta la presión del líquido hidráulico en el cilindro maestro (lado de entrada).
- **Sensor de presión (2):**
Este sensor de presión detecta la presión del fluido hidráulico para el sistema a pruebas de fallos en el pasaje del lado de entrada.
- **Sensor de presión (3):**
Este sensor de presión detecta la presión del líquido hidráulico entre la unidad de alimentación a la pinza del freno (lado de salida).
- **Simulador de la carrera:**
El simulador de carrera absorbe la presión del líquido hidráulico cuando se aplica la maneta o el pedal del freno.

Unidad de alimentación

La unidad de alimentación ajusta y modifica la presión del líquido hidráulico de salida en proporción a la presión de entrada desde el cilindro maestro y la información procedente de la unidad de control del ABS combinado.

Lleva a cabo esta tarea mediante el control de la presión del líquido hidráulico con un motor de control que opera a un pistón a través de un tornillo esférico.

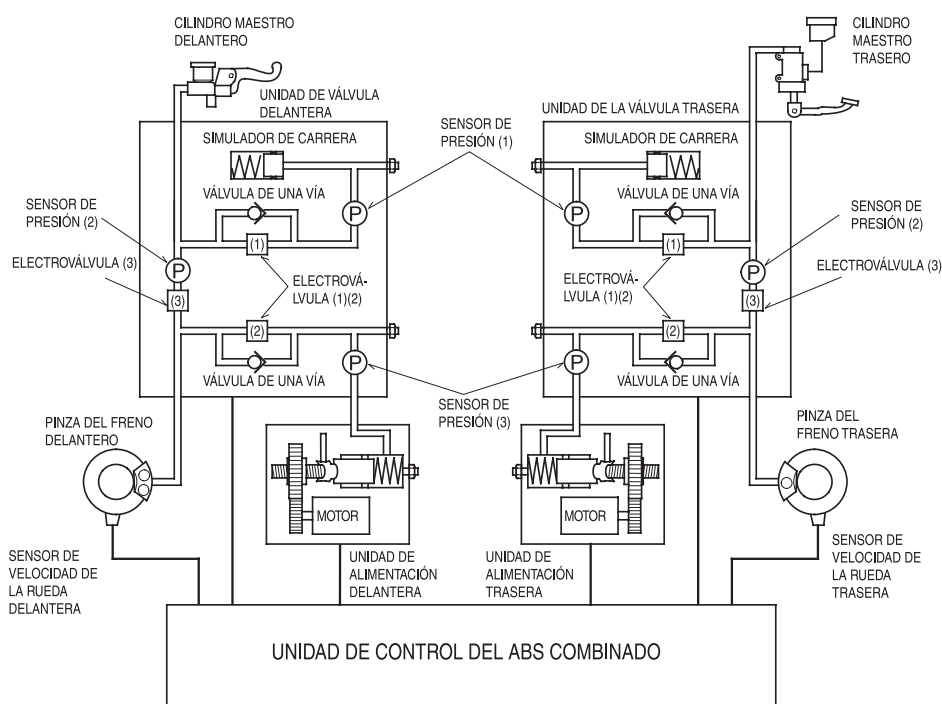
La unidad de alimentación se utiliza para todas las funciones de frenado, incluida la operación del ABS y la frenada combinada.

Unidad de control del ABS combinado

La unidad de control del ABS combinado recibe la señal de cada uno de los sensores de presión y los sensores de velocidad de la rueda y luego controla cada una de las electroválvulas y la unidad de alimentación para producir la mejor frenada posible.

Anillo generador de impulsos/sensor de velocidad de la rueda

El anillo generador de impulsos y el sensor de velocidad de la rueda envían información de velocidad de ésta a la unidad de control del ABS combinado.



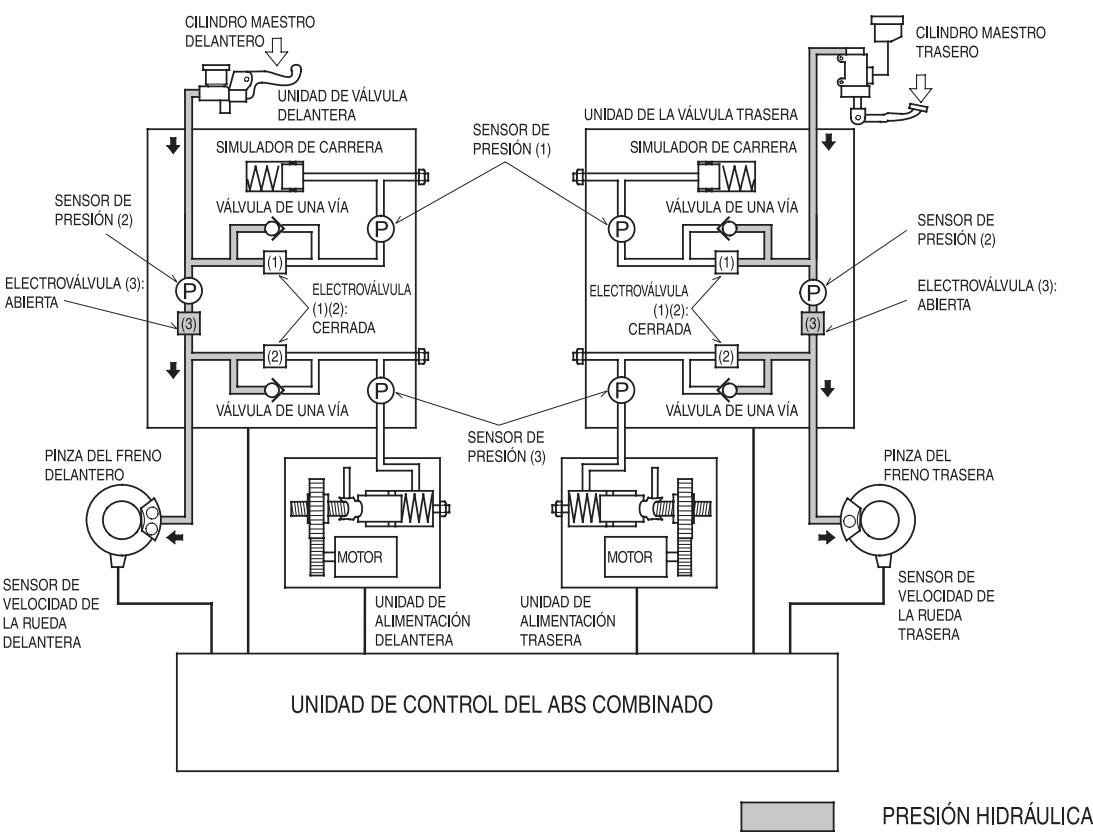
FUNCIONAMIENTO DEL FRENO
CUANDO LA FUNCIÓN DEL ABS COMBINADO NO FUNCIONA

La función del ABS combinado no opera cuando la llave de contacto se coloca en la posición OFF o la motocicleta se desplaza a 6 km/h o menos.

Durante estas condiciones, ni la línea del freno del lado de entrada ni en la línea del freno del lado de salida están interceptadas y el sistema del freno funciona en modo convencional.

La presión hidráulica de entrada del cilindro maestro pasa a través de la unidad de válvula y se transmite directamente a la pinza del freno.

ELECTROVÁLVULA	ABIERTA/CERRADA
(1)	CERRADA
(2)	CERRADA
(3)	ABIERTA



OPERACIÓN DEL ABS COMBINADO

Cuando la velocidad del vehículo alcanza los 6 km/h la electroválvula (1) se abre y el ABS combinado entra en el modo de espera. Durante le periodo en espera, siempre que se opere la maneta o el pedal del freno y la presión hidráulica de entrada alcanza los 50 kPa, la electroválvula (3) cerrada y las válvulas (2) se abre y el sistema entra en el modo operativo.

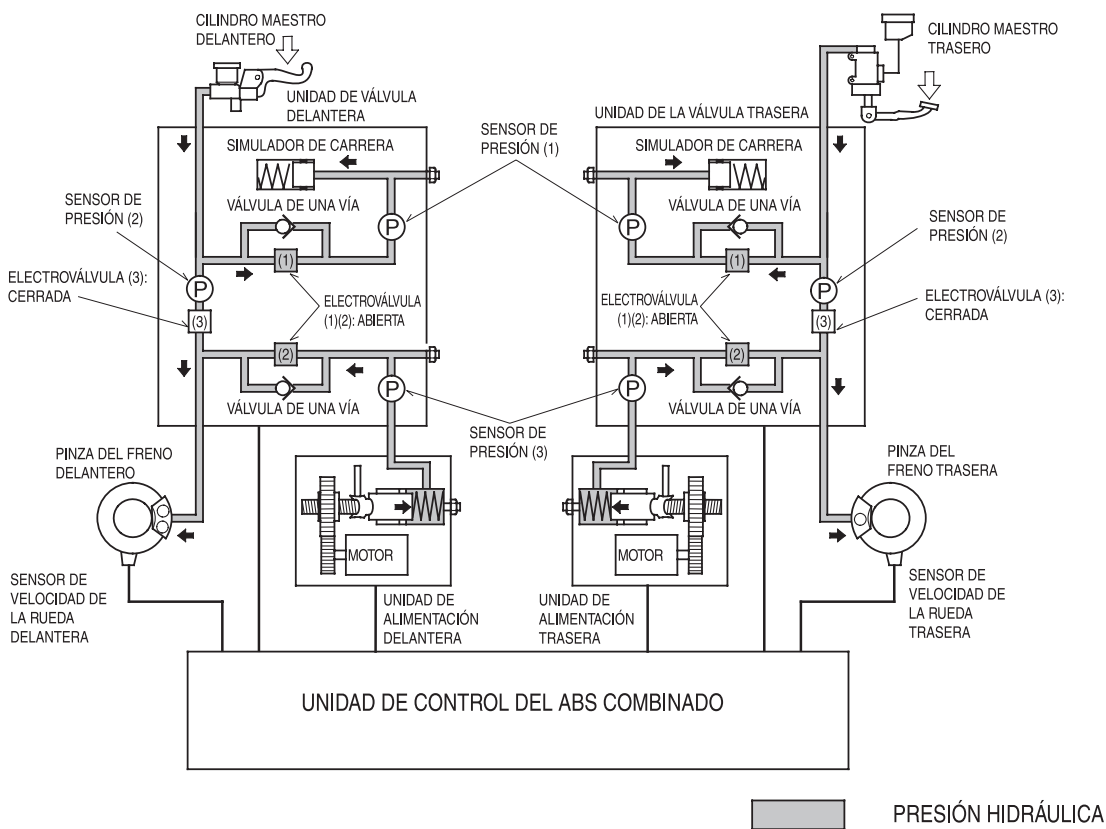
En modo operativo, la unidad de control del ABS combinado lee la presión del líquido hidráulico de entrada procedente del sensor (3) y aplica la presión de salida apropiada a la pinza del freno.

ELECTROVÁLVULA	ABIERTA/CERRADA
(1)	ABIERTA
(2)	ABIERTA
(3)	CERRADA

La presión causada por el flujo del líquido hidráulico a través de la electroválvula (1) cuando la maneta o pedal se operan queda absorbida por el simulador de carrera de forma proporcional a la fuerza aplicada.

La unidad de alimentación opera y aplica presión del líquido hidráulico a la pinza del freno a través de la electroválvula (2).

Cuando se liberan la maneta o pedal del freno, el sistema vuelve al modo en espera con la electroválvula (3) abierta y la válvula (2) cerrada.



FUNCIÓN DE ABS

La unidad de control del ABS combinado determina la necesidad del funcionamiento del ABS a partir de la relación de deslizamiento de la rueda y la presión hidráulica de entrada.

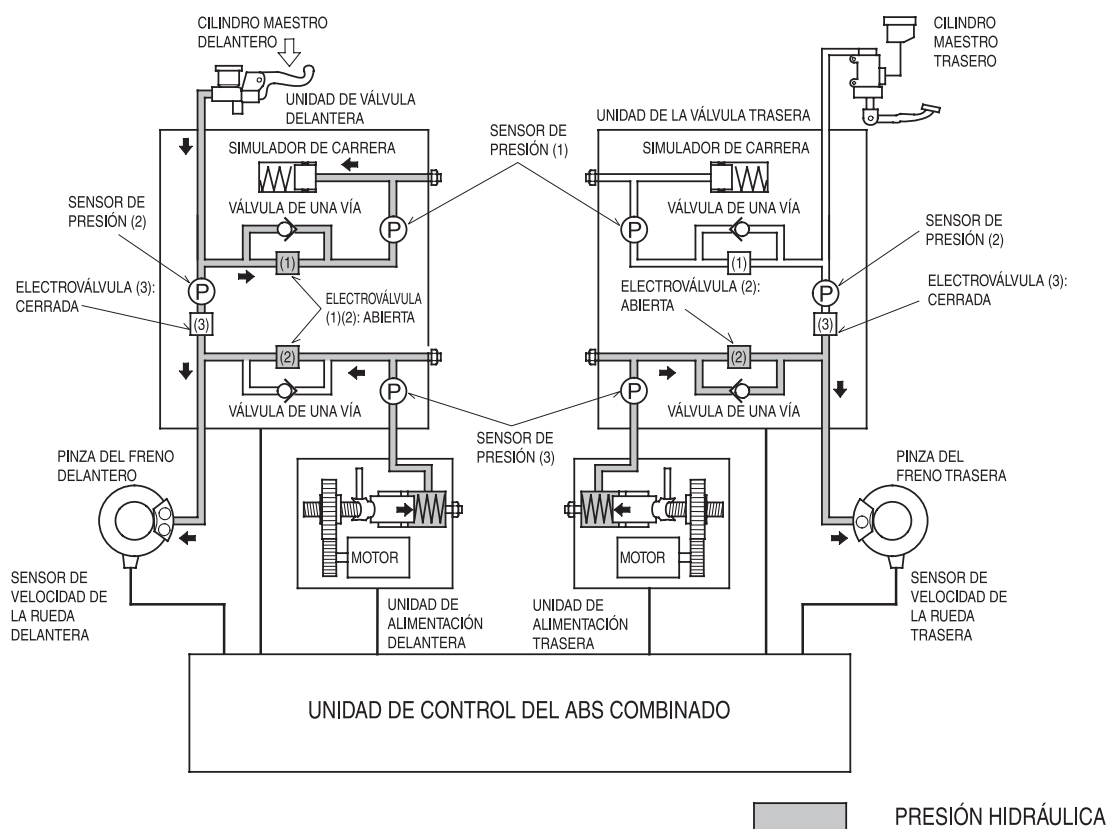
Cuando el ABS funciona, la unidad de control modula el funcionamiento del motor de la unidad de alimentación para reducir la presión del líquido hidráulico. Como resultado de ello se ajusta la fuerza de frenado en la pinza del freno.

FUNCIÓN DE FRENADO COMBINADO

Cuando únicamente se usan la maneta del freno delantero o el pedal del freno trasero, o cuando se aplican con fuerza ambos frenos, se pone en marcha la función de frenado combinado.

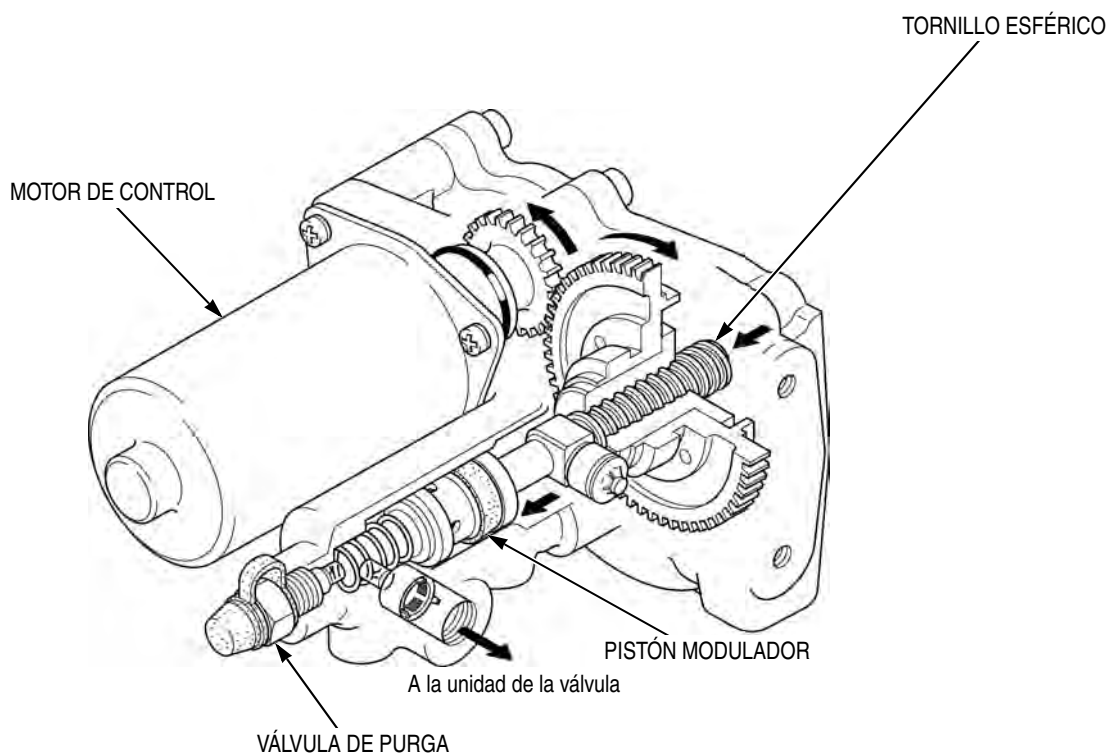
Cuando esto sucede, la unidad de control del ABS combinado opera las unidades de alimentación para ajustar la presión del líquido hidráulico, y por ello para distribuir apropiadamente la fuerza de frenado entre las pinzas del freno delantero y trasero. Esta acción tiene como resultado una fuerza de frenado óptima que ayuda a estabilizar la motocicleta.

Ejemplo: Cuando sólo se acciona el freno delantero.



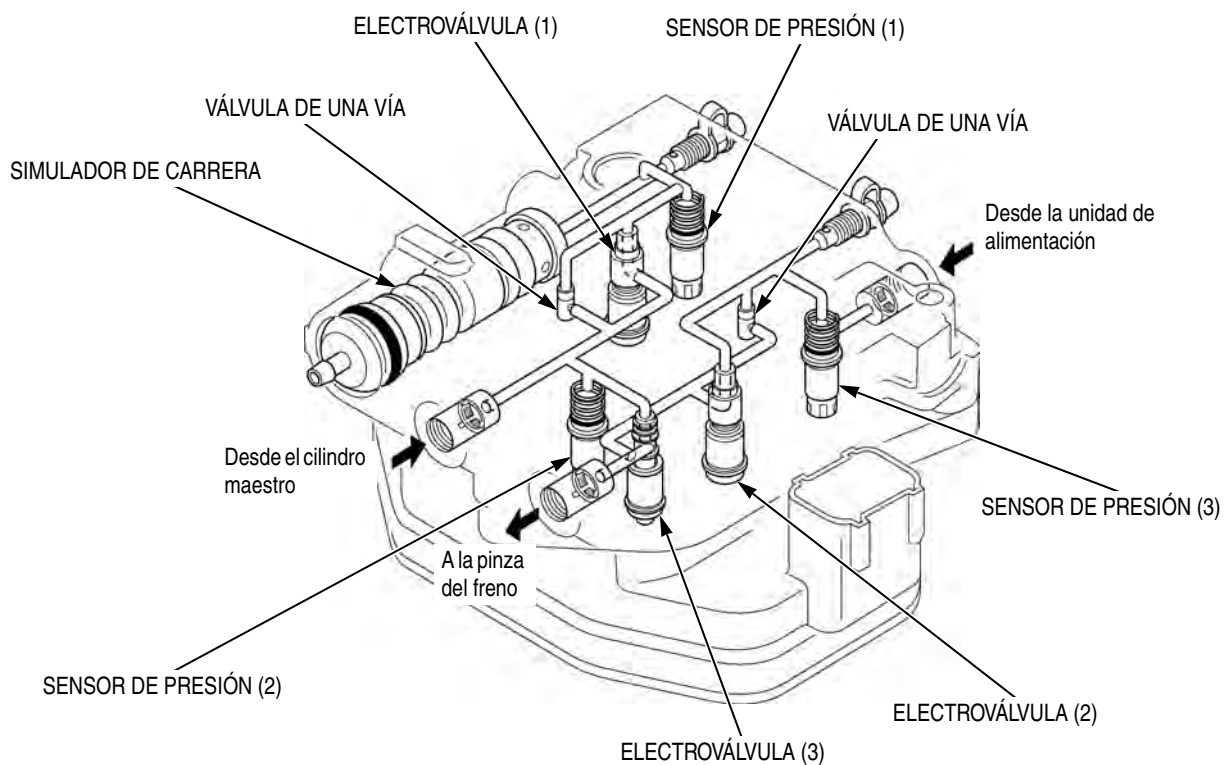
UNIDAD DE ALIMENTACIÓN

La unidad de alimentación consta de un motor de control, un pistón modulador y un tornillo esférico.



UNIDAD DE LA VÁLVULA

La unidad de la válvula consta de las electroválvulas (1), (2) y (3), el sensor de presión (1), (2) y (3), el simulador de carrera y dos válvulas de 1 vía.



FUNCIÓN A PRUEBA DE AVERÍAS/AUTO-DIAGNÓSTICO

El ABS combinado incluye funciones de monitorización automática constante, autodiagnóstico y funciones a prueba de averías.

Si se detecta alguna anomalía, la unidad de control detiene la asistencia la frenada del ABS combinado y el sistema de frenos pasa a trabajar en modo convencional.

Cualquier anomalía hará que la luz testigo del ABS se encienda y que la unidad de control registre un DTC (Código de diagnóstico de averías). El DTC puede utilizarse para la localización de la causa de dicha anomalía.

La luz testigo del ABS se enciende cuando se activa el encendido. Hasta que la motocicleta no se conduce a más de 6 km/h, el sistema lleva a cabo el procedimiento de autodiagnóstico previo al arranque.

Si el sistema funciona correctamente la luz testigo del ABS se apagará, sin embargo, el sistema continuará monitorizándose.

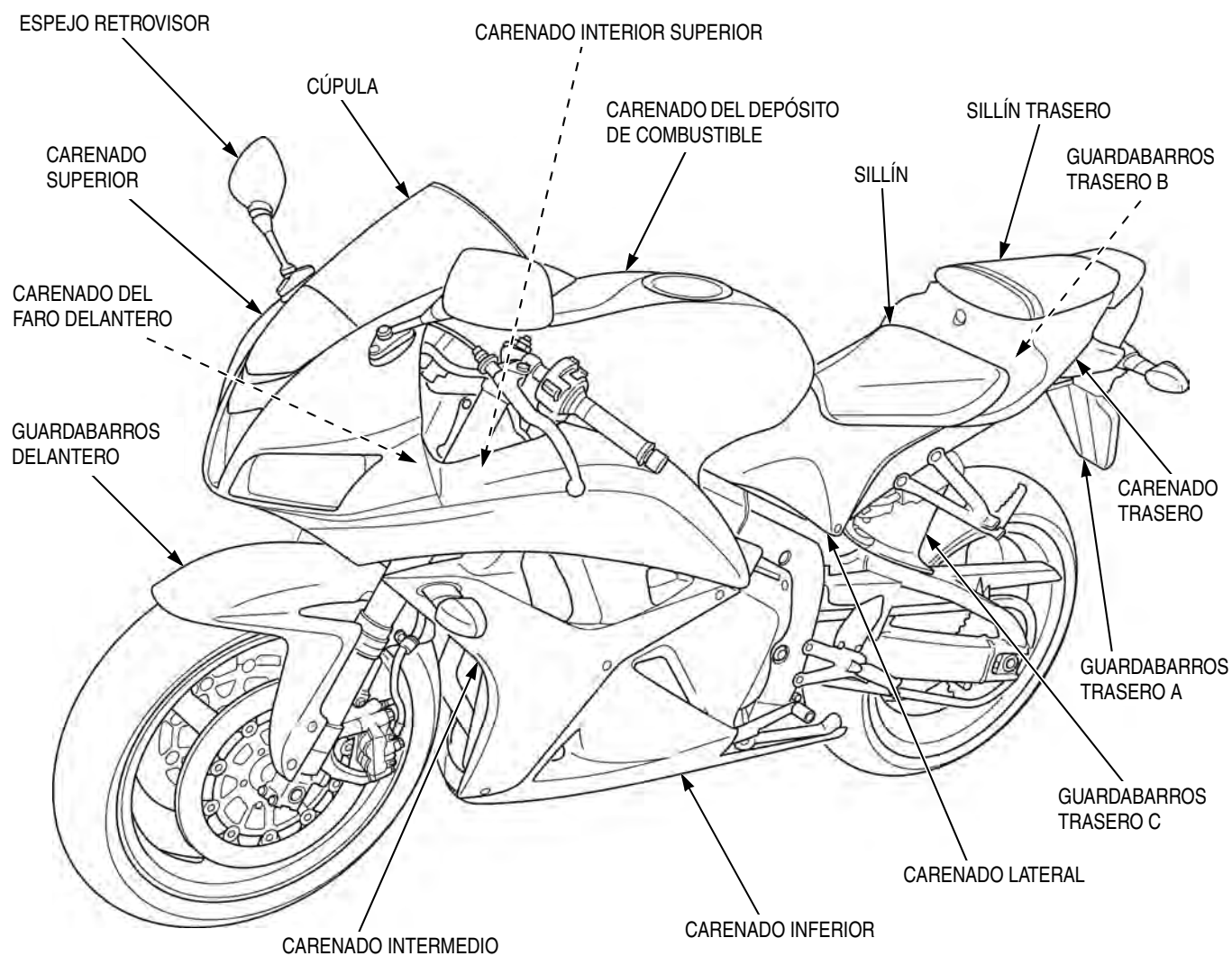
Si se produjera alguna anomalía en algún momento, la luz testigo del ABS comenzará a parpadear o quedará encendida fija.

- La Luz testigo del ABS combinado podría parpadear en los casos siguientes. Corrección de la pieza defectuosa.
 - Presión del neumático incorrecta.
 - Se han montado neumáticos no recomendados para la motocicleta (tamaño incorrecto).
 - Deformación de la llanta o del neumático.
- La Luz testigo del ABS combinado podría parpadear durante la marcha en las condiciones siguientes. Se trata de una avería temporal. Borre el código DTC y efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque. El ABS combinado funciona normalmente si se apaga la luz testigo. Cuando se lleve la motocicleta para su comprobación, solicite al piloto detalles de las condiciones de marcha.
 - La motocicleta ha estado circulando, de manera continua, por carreteras llenas de baches.
 - Durante la marcha la rueda delantera permanece separada del suelo por periodos de tiempo prolongados (caballito).
 - Sólo gira la rueda delantera o la trasera.
 - El ABS funciona de forma continuada.
 - Tras la conducción (después del autodiagnóstico previo al arranque), el motor se mantuvo en marcha y la rueda trasera girando (durante más de 30 segundos).
 - Se produjo una interrupción en la unidad de control del ABS combinado debido ondas de radio extremadamente potentes (interferencia electromagnética).

INFORMACIÓN DE MANTENIMIENTO

- Asegúrese del funcionamiento del freno al usar la maneta/pedal del freno después de la purga del aire o del servicio al componente del freno y antes de conducir la motocicleta
- Debido a los diversos componentes del ABS combinado, incluidas la válvula, unidades de alimentación y electroválvulas, los tubos del líquido de freno son muy complejos. Esta complejidad requiere se realice un sangrado de la válvula y las unidades de alimentación además de los procedimientos de purgado del aire de la línea de frenos normal.
Los procedimientos de purgado del aire para el ABS combinado son complicados e incluyen diversos pasos. Todos ellos deben seguirse de forma exacta y por completo para lograr el purgado apropiado. Realice siempre una inspección de los frenos y una prueba de conducción tras el purgado.
- Debido a la naturaleza de control electrónico del ABS combinado, puede resultar difícil advertir la presencia de aire en el sistema. Por este motivo, resulta importante llevar a cabo una prueba de los frenos y de conducción tras realizar el servicio en el sistema de frenos.

SITUACIÓN DE LOS PANELES DEL CARENADO



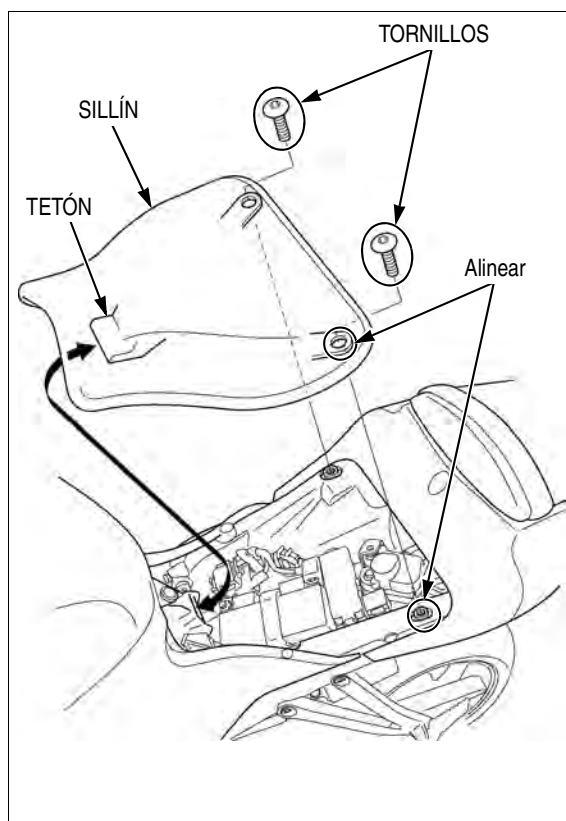
SILLÍN

DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte los tornillos y el sillín hacia atrás.

Monte el sillín insertando el tetón y alineando sus orificios con los cubos del raíl del sillín.

Apriete firmemente los tornillos.



CARENADO INFERIOR

DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte los tornillos del carenado intermedio al carenado inferior.

Suelte los manguitos del carenado inferior.

Tenga cuidado de no dañar las orejetas y las ranuras.

Desmonte el tornillo del carenado inferior, el casquillo y los tornillos especiales y, a continuación el carenado inferior hacia abajo.

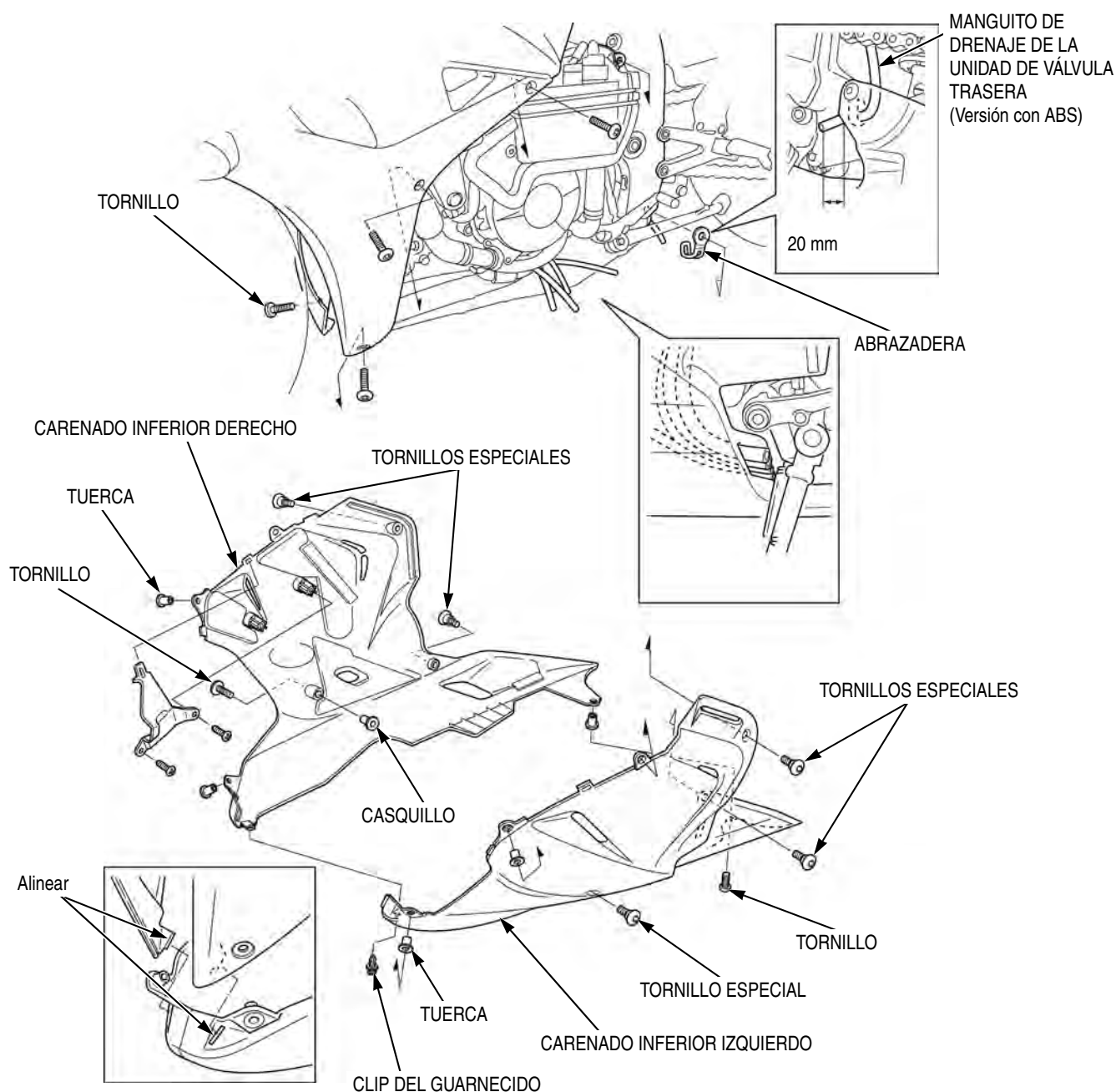
Monte el casquillo y el carenado inferior alineando las orejetas del carenado intermedio con las ranuras del carenado inferior.

Apriete firmemente los tornillos de ajuste.

Apriete los tornillos del carenado intermedio al carenado inferior al par especificado.

PAR DE APRIETE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m)

Sitúe las mangueras adecuadamente (página 26-20).



GUARDABARROS DELANTERO (Modelo con ABS)

DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte el tornillo del racor de 3 vías del manguito del freno delantero, la abrazadera para cables y la tuerca de la abrazadera del manguito.

Suelte la abrazadera del cable del sensor de velocidad de la rueda del soporte.

Desmonte los tornillos, arandelas pasacables, casquillos, abrazadera para cables del sensor de velocidad de la rueda y el guardabarros delantero de los brazos de la horquilla.

NOTA:

- Tire del guardabarros delantero hacia arriba y, a continuación tire hacia delante de él entre los brazos de la horquilla.
- Tenga cuidado de no dañar los brazos de la horquilla.

Efectúe el montaje siguiendo el sentido inverso al orden de desmontaje.

PAR DE APRIETE:

Tornillo de fijación del guardabarros delantero:

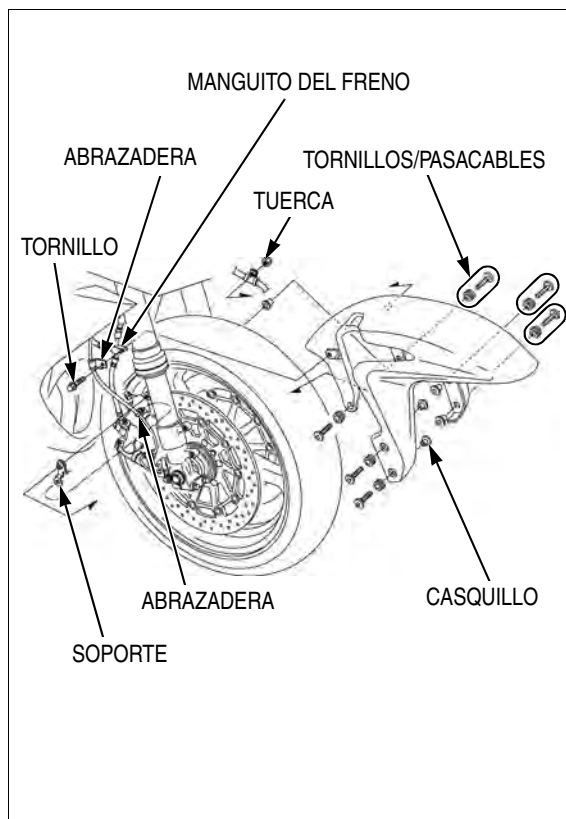
12 N·m (1,2 kgf·m)

Tuerca de la abrazadera del manguito de freno delantero:

10 N·m (1,0 kgf·m)

Tornillo del racor de 3 vías del freno delantero:

10 N·m (1,0 kgf·m)



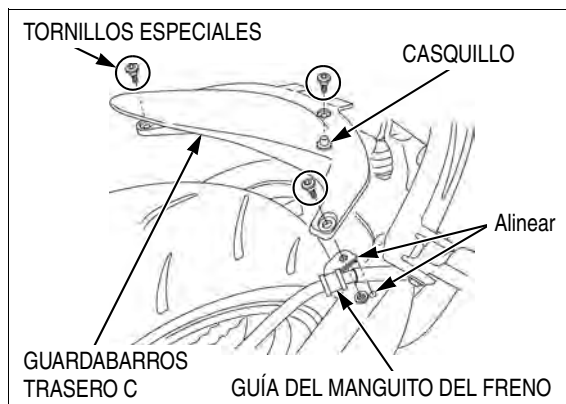
GUARDABARROS TRASERO C

DESMONTAJE/MONTAJE (Tipo ESTÁNDAR)

Desmonte los tornillos especiales, el guardabarros trasero C, la guía del manguito del freno y el casquillo del basculante.

Monte la guía del manguito del freno alineando su orejeta con el orificio del basculante.

Monte el casquillo, el guardabarro trasero C y apriete firmemente los tornillos especiales.



DESMONTAJE/MONTAJE (Modelo con ABS)

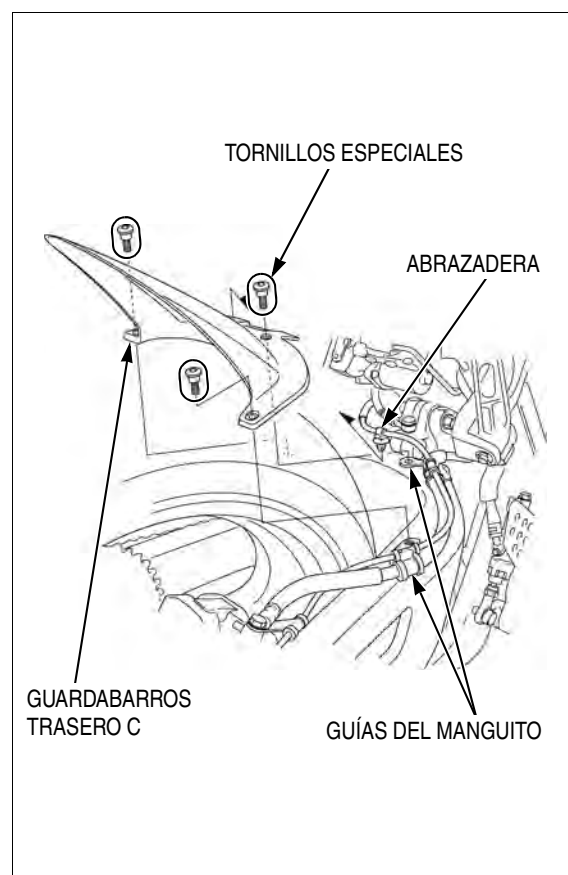
Retire la abrazadera para cables del guardabarros trasero C.

Desmonte los tornillos especiales, el guardabarros trasero C y las guías del manguito del freno del basculante.

Monte la guía del manguito del freno alineando su orejeta con el orificio del basculante.

Monte el guardabarros trasero C y apriete firmemente los tornillos especiales.

Instale la abrazadera para cables en el guardabarros trasero C.

**RAÍL DEL SILLÍN (Modelo con ABS)****DESMONTAJE**

Desmonte el depósito del amortiguador del soporte (página 26-92).

Desmonte los tornillos de fijación de la unidad de alimentación trasera.

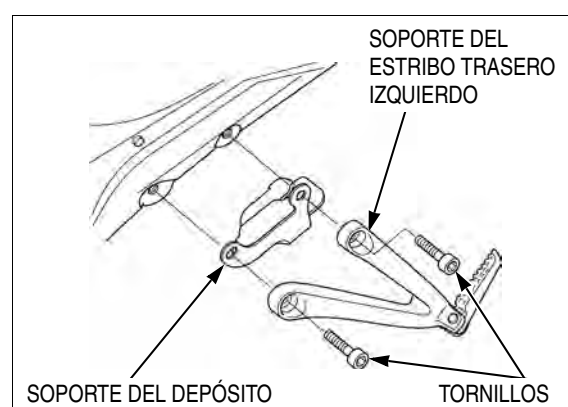
- Sujete con firmeza la unidad de alimentación trasera.
- Tenga cuidado de no doblar el tubo del freno.

Desmonte los siguientes componentes:

- Depósito de combustible (página 6-74)
- Silenciador (página 3-19)
- Guardabarros trasero A (página 3-13)
- Guardabarros trasero B (página 3-14)

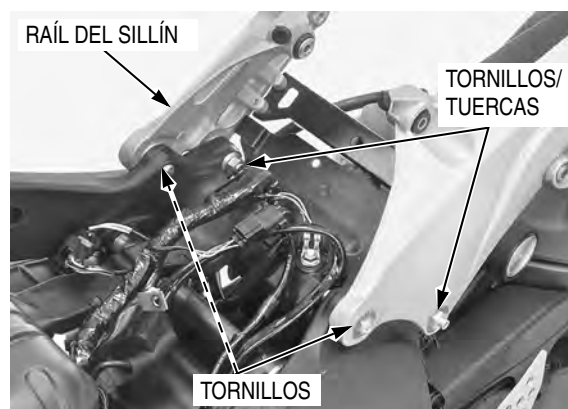


Desmonte los tornillos, el soporte del depósito y el soporte del estribo trasero izquierdo.

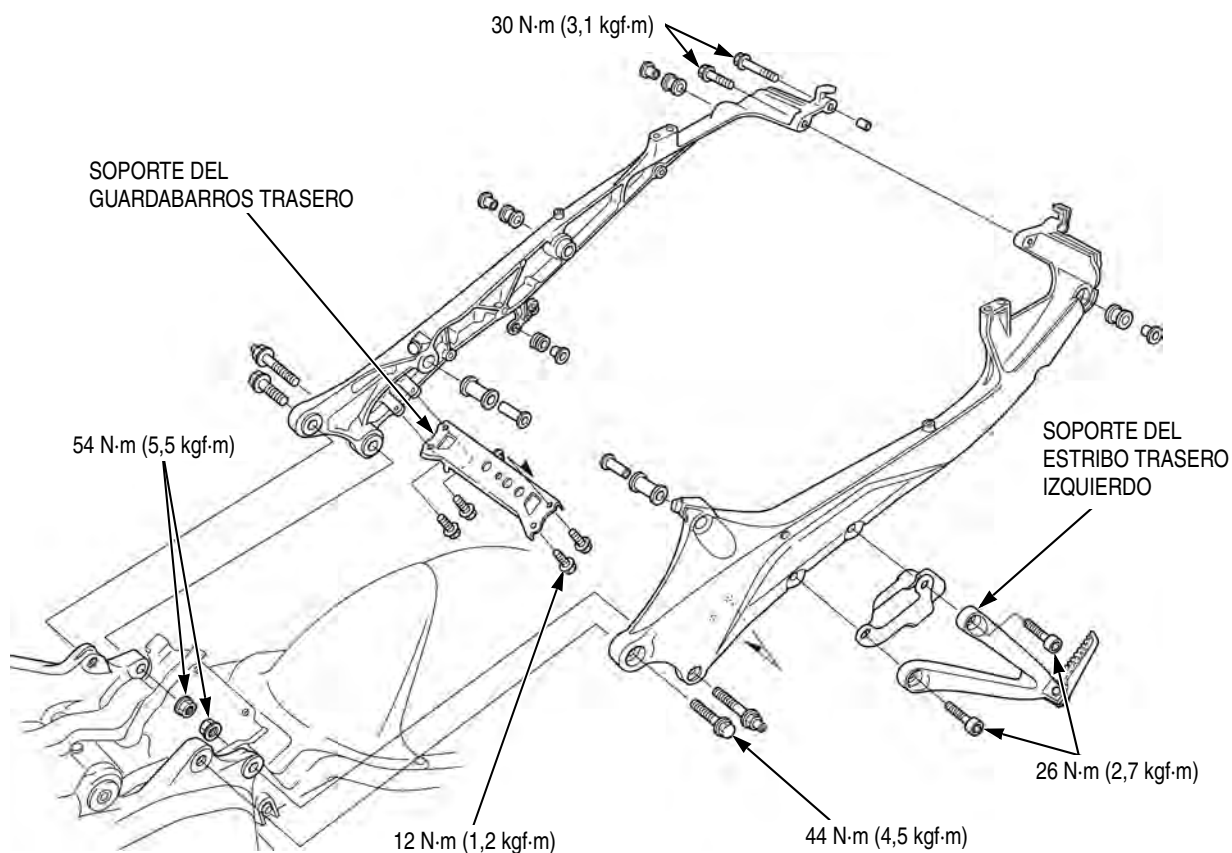


ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Desmonte los tornillos, las tuercas y el raíl del sillín.



DESENSAMBLAJE/MONTAJE



MONTAJE

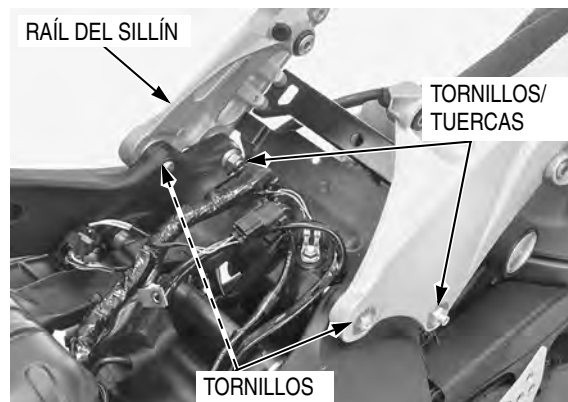
Monte los tornillos, las tuercas y el raíl de sillín.

Apriete los tornillos y las tuercas al par especificado.

PAR DE APRIETE:

Tornillo de fijación del raíl del sillín:
44 N·m (4,5 kgf·m)

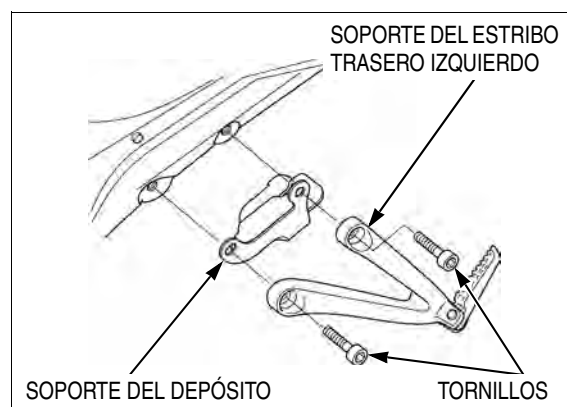
Tuerca de fijación del raíl del sillín:
54 N·m (5,5 kgf·m)



Instale el soporte del depósito y el soporte del estribo trasero izquierdo.

Ajuste los tornillos aplicando el par de apriete especificado.

PAR DE APRIETE: 26 N·m (2,7 kgf·m)



Monte los siguientes componentes:

- Guardabarros trasero B (página 3-15)
- Guardabarros trasero A (página 3-13)
- Silenciador (página 3-22)
- Depósito de combustible (página 6-75)

Instale el depósito del amortiguador en el soporte (página 26-94).

Instale la unidad de alimentación trasera y apriete los tornillos con firmeza.

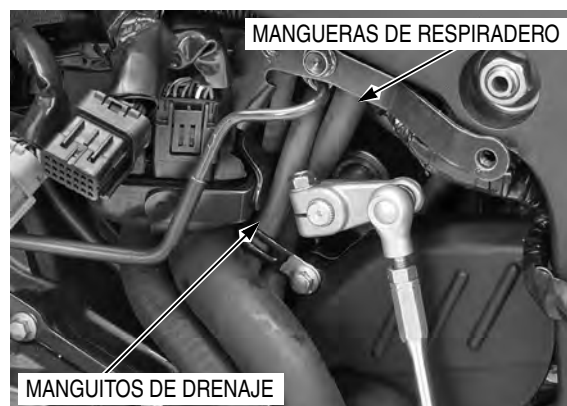


ELEVACIÓN DEL DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE (Modelo con ABS)

Desmonte los siguientes componentes:

- Carenado del depósito de combustible (página 3-9)
- Unidad de control del ABS combinado (página 26-186)

Suelte el manguito de drenaje y el manguito respiradero del depósito de combustible.



Desmonte los tornillos y las arandelas de fijación del depósito de combustible.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Levante el extremo delantero del depósito de combustible y sujételo utilizando un soporte adecuado como se indica.



BAJADA DEL DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE (Modelo con ABS)

Desmonte el soporte.

Guíe el manguito respiradero y del manguito de drenaje de forma que no queden retorcidos o flojos.

Baje el depósito de combustible, dirigiendo el manguito respiradero y el manguito de drenaje hacia abajo. A continuación cierre el depósito de combustible y coloque el manguito de drenaje y de respiradero.

NOTA:

- Sitúe las mangueras adecuadamente (página 26-20).
- Tenga cuidado de no dañar el mazo de cables y los manguitos.
- Después de colocar el depósito de combustible, asegúrese de que el manguito respiradero, el manguito de drenaje y el manguito de combustible no estén retorcidos o atascados.



Monte las arandelas y los tornillos de fijación del depósito de combustible.

Ajuste los tornillos aplicando el par de apriete especificado.

PAR DE APRIETE: 30 N·m (3,1 kgf·m)



Sitúe las mangueras adecuadamente (página 26-20).

Monte las piezas desmontadas en el orden inverso al de desmontaje.



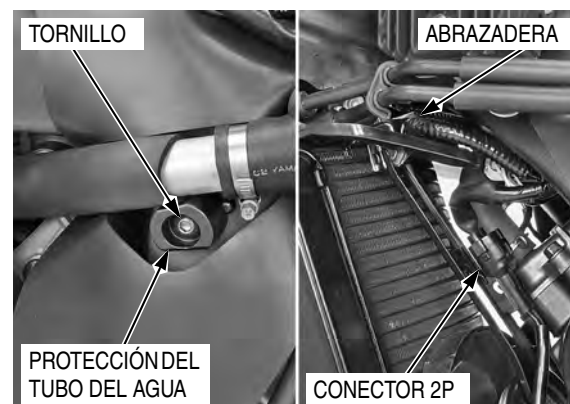
BUJÍAS (Modelo con ABS)

DESMONTAJE

Desmonte los carenados intermedios (página 3-8).

Desmonte el tornillo y la protección del tubo del agua.

Desmonte la abrazadera de cables de la bocina y desconecte el conector 2P (negro) del motor del ventilador.



Desmonte el tornillo y el racor del manguito del freno de su soporte.



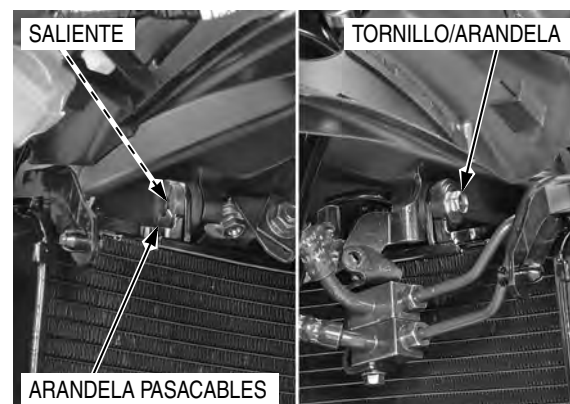
Desmonte el tornillo de fijación del radiador inferior y el casquillo.



Desmonte el tornillo de fijación del radiador superior y la arandela de estanqueidad.

Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador y los manguitos del mismo.

Suelte la arandela pasacables del radiador del cubo del bastidor moviendo el radiador a la derecha y, a continuación mueva el radiador hacia abajo.



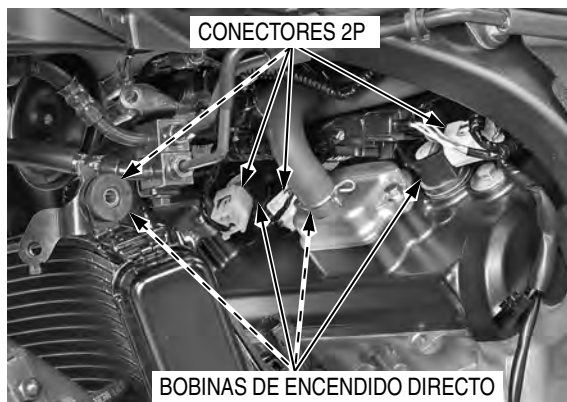
ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Desmonte el clip del guarnecido y la placa de protección térmica izquierda del radiador.



Desconecte los conectores 2P (blanco) de la bobina de encendido directo.

Suelte las bobinas de encendido directo de las bujías.



Limpie la zona circundante a las bases de las bujías con aire comprimido, antes de proceder al desmontaje de éstas y asegúrese de que no entran residuos en la cámara de combustión.

Retire la bujía utilizando una llave extractora de bujías o equivalente.

Efectúe el procedimiento de comprobación o sustitución descrito en el programa de mantenimiento (página 4-4).



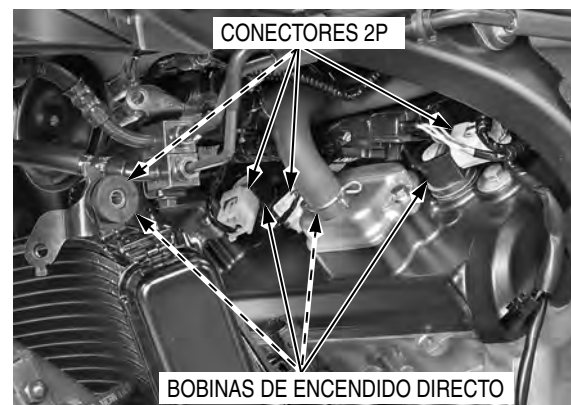
MONTAJE

Monte la bujía en la culata y apriétela a mano. A continuación, ajuste la bujía aplicando el par de apriete especificado.

PAR DE APRIETE: 16 N·m (1,6 kgf·m)



Instale la bobinas de encendido directo.
Conecte correctamente los conectores 2P (blanco) de la bobina de encendido directo.



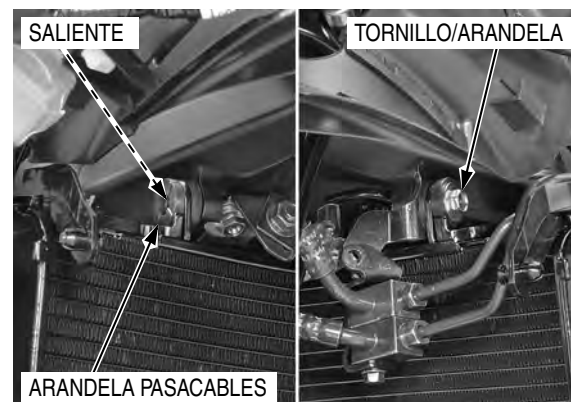
Monte la placa de protección térmica izquierda y el clip del guarnecido en el lado izquierdo del radiador.



Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.

Monte el radiador alineando la arandela pasacables y el cubo del bastidor.

Instale la arandela de estanqueidad y el tornillo de fijación del radiador superior.



Instale el tornillo de fijación del radiador inferior y el casquillo. Apriete firmemente el tornillo.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

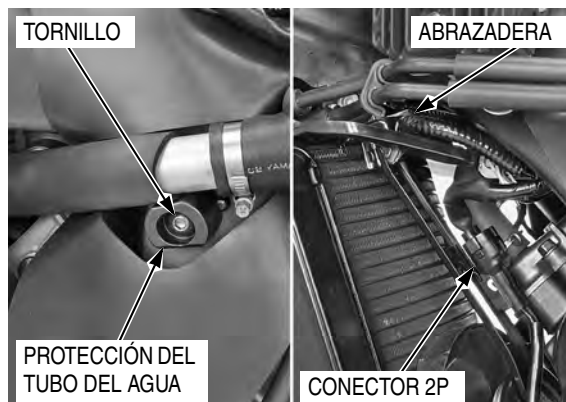
Monte el racor del manguito del freno en el soporte y apriete el tornillo con firmeza.



Monte la protección del tubo del agua y apriete firmemente el tornillo.

Monte la abrazadera de cables de la bocina y conecte el conector 2P (negro) del motor del ventilador.

Instale los carenados intermedios (página 3-8).



CADENA DE TRANSMISIÓN

AJUSTE

Afloje la tuerca del eje trasero.

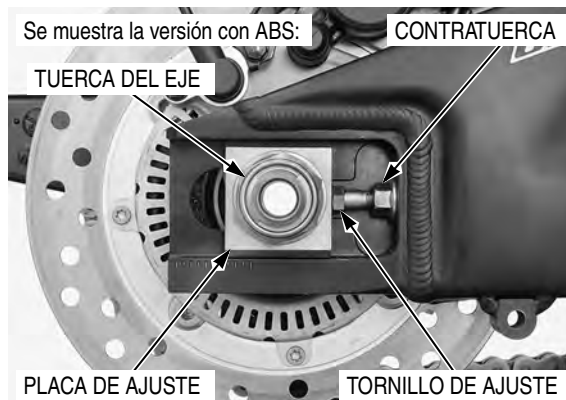
Afloje las contratuercas y gire los tornillos de ajuste hasta obtener la tensión correcta de la cadena de transmisión.

Asegúrese de que el extremo final en ambas placas de ajuste están alineadas con la marca de referencia del basculante.

Apriete la tuerca del eje trasero al par especificado.

PAR DE APRIETE: 113 N·m (11,5 kgf·m)

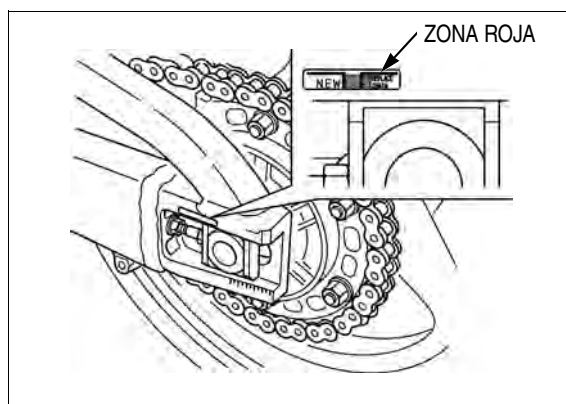
Sujete los tornillos de ajuste y apriete las contratuercas.



Vuelva a comprobar la tensión de la cadena de transmisión y el giro normal de las ruedas.

Compruebe la etiqueta del indicador de desgaste de la cadena de transmisión fijada en el basculante izquierdo.

Si el extremo final de la placa de ajuste de la cadena de transmisión alcanza la zona roja de la etiqueta del indicador, sustituya la cadena de transmisión por una nueva (página 4-22).



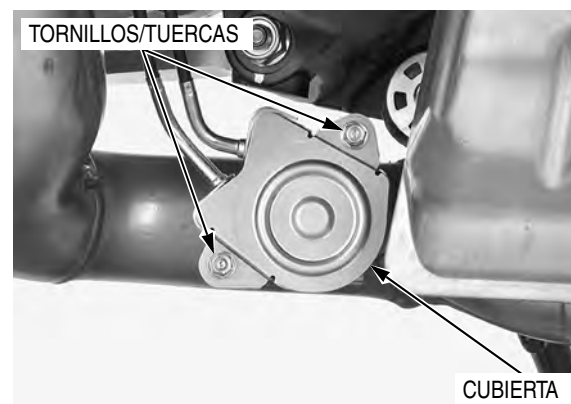
CABLE DE LA EGCV

COMPROBACIÓN DE FUNCIONAMIENTO

Desmonte los siguientes componentes:

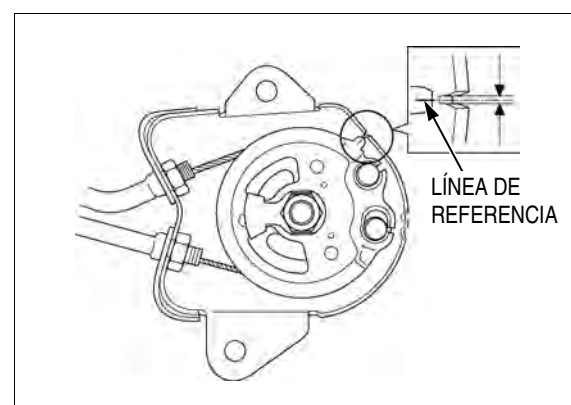
- Sillín (página 26-44)
- Carenado inferior (página 26-45)

Desmonte los tornillos, las tuercas y la tapa de la EGCV.



Asegúrese de que la línea de referencia de la polea está alineada con la parte sobresaliente del alojamiento de la EGCV, como se indica.

Si la línea de referencia de la polea no se encuentra dentro de tolerancia, compruebe la posición de la polea de la siguiente forma.

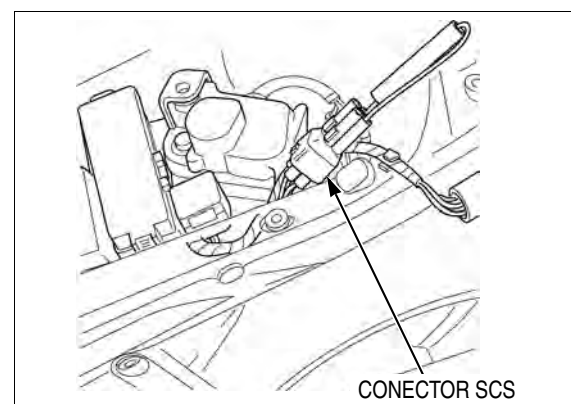


Desmonte el conector de pruebas y corte los terminales del DLC utilizando la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Conector SCS

070PZ-ZY30100



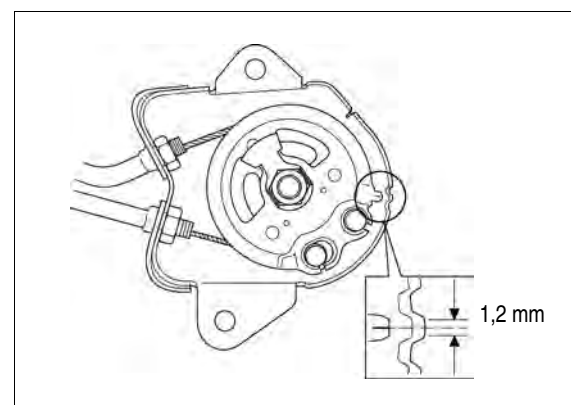
Gire la llave de contacto a la posición ON y el interruptor de parada del motor a "C".

Asegúrese de que la línea de referencia de la polea está alineada con la parte sobresaliente del alojamiento de la EGCV, como se indica.

Si la línea de referencia de la polea no se encuentra dentro de tolerancia, ajuste el cable de la EGCV (página 26-56).

Coloque la llave de contacto en la posición OFF y desmonte el conector SCS.

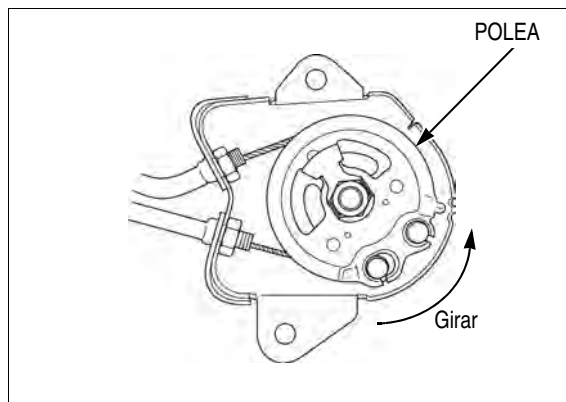
Monte la tapa de la EGCV, los tornillos y apriete las tuercas firmemente.



COMPROBACIÓN DEL COJINETE

Mueva la polea de la válvula de escape en la dirección de giro manualmente, compruebe el eje de válvula de escape por si hubiera holgura excesiva.

Si existe una holgura excesiva hacia la dirección giratoria, sustituya el tubo de escape (página 3-24).



AJUSTE DEL CABLE

1. Afloje la contratuerca y ajuste la posición de la polea, para ello gire la tuerca de ajuste.
2. Apriete firmemente la contratuerca.



3. Cortocircuite el DLC con la herramienta especial (página 6-14).

Desmonte el conector SCC del DLC.

Asegúrese de que la línea de referencia de la polea está alineada dentro de la tolerancia del alojamiento de la EGCv, como se indica.

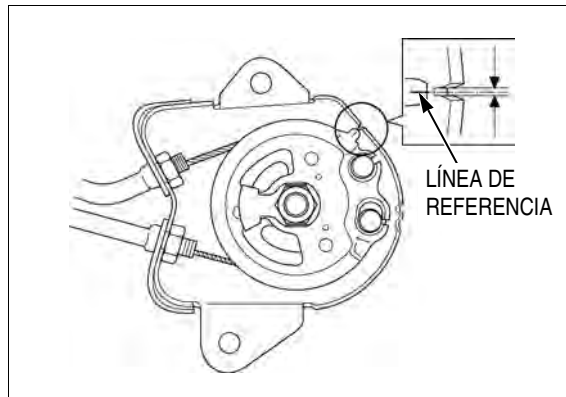
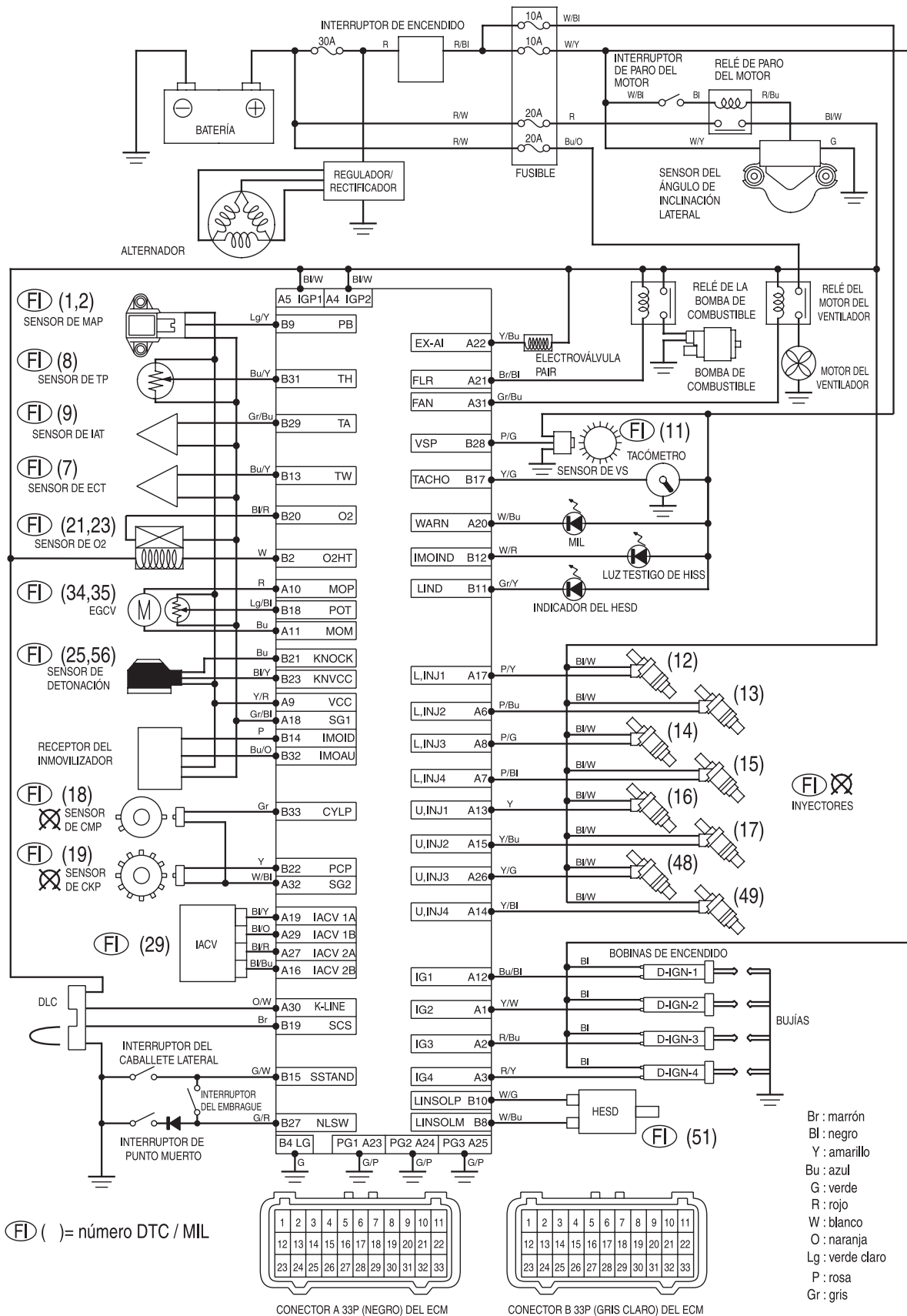


DIAGRAMA DEL SISTEMA DE PGM-FI

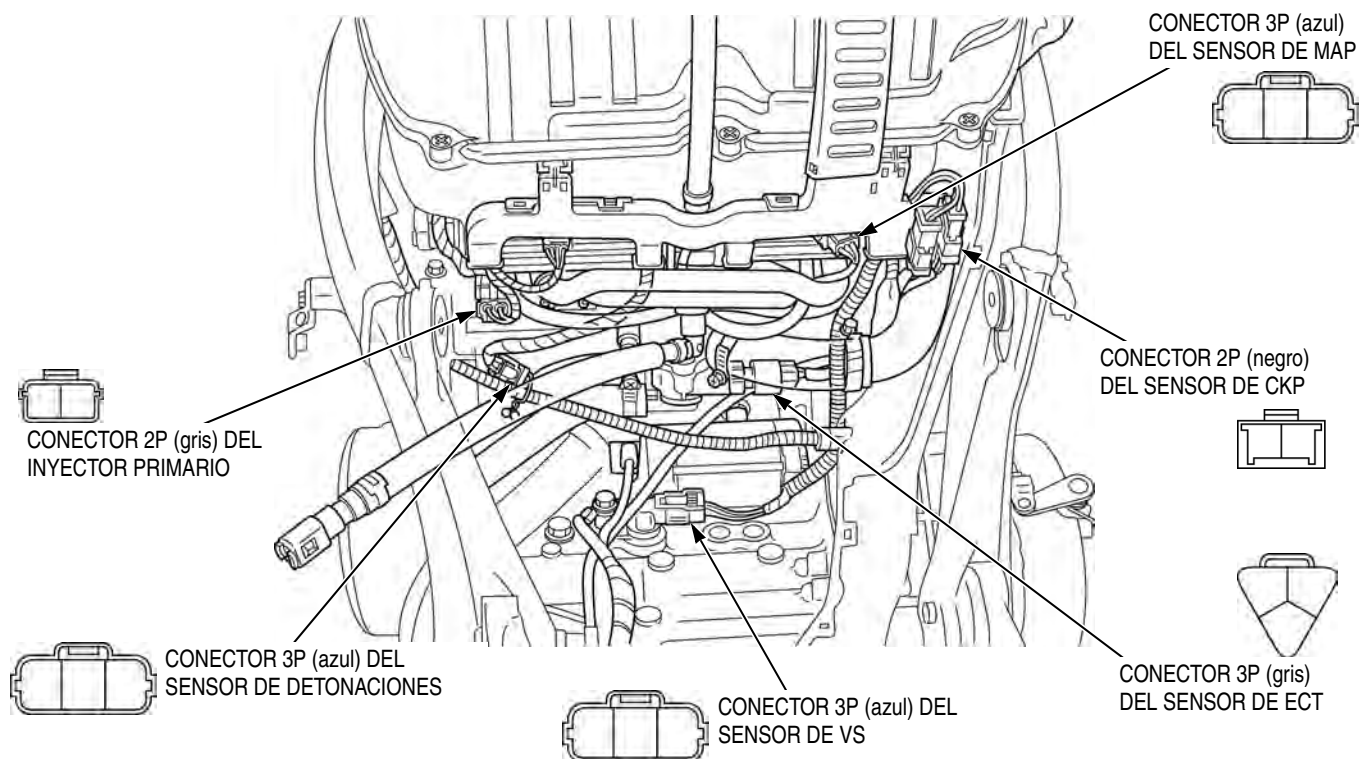


UBICACIÓN DEL CONECTOR DE LA PGM-FI

NOTA:

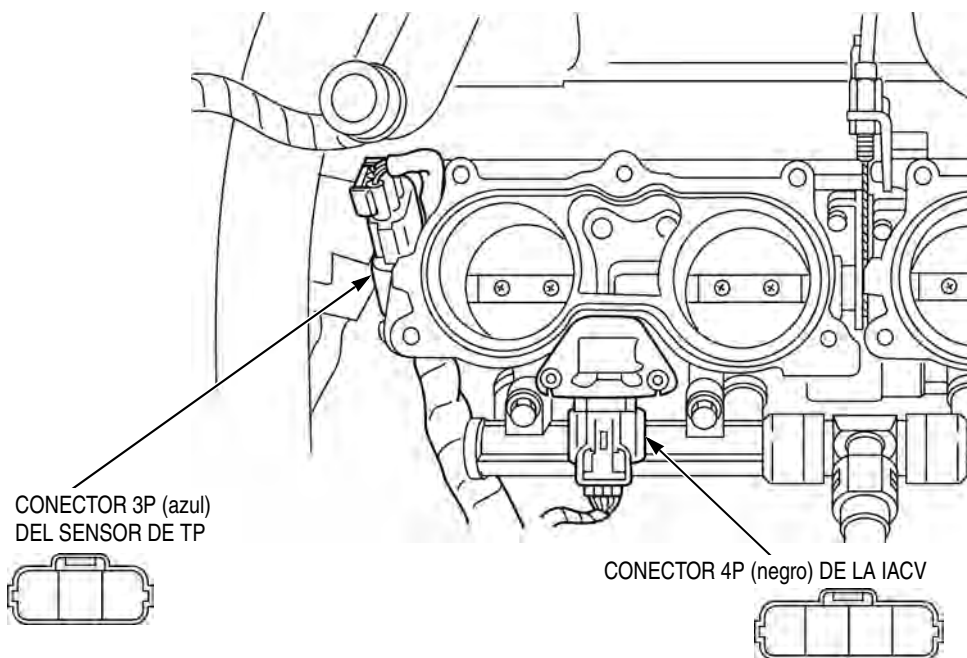
Levante y apoye el depósito de combustible.

- Tipo ESTÁNDAR (página 4-5)
- Versión con ABS (página 26-49)



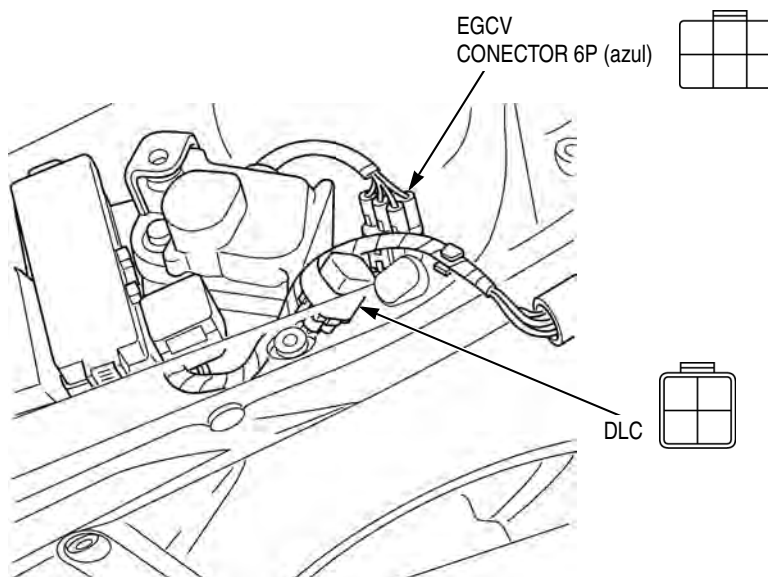
NOTA:

Desmonte la carcasa del filtro del aire (página 6-76).



NOTA:

Desmonte el sillín (página 26-44).



LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DEL DTC DE LA PGM-FI

DTC 25-2 (NO HAY TENSIÓN DE ENTRADA EN EL SENSOR DE DETONACIONES)

- Antes de comenzar la comprobación, verifique la existencia de contactos flojos o defectuosos en los conectores 3P del sensor de detonación y 33P del ECM y, a continuación vuelva a comprobar el DTC.

1. Comprobación del sistema del sensor de detonaciones

Borre los DTC (página 6-14).

Coloque la motocicleta sobre su caballete lateral.

Ponga en marcha el motor y compruebe el sensor de detonaciones con el HDS.

¿Aparece indicado el DTC 25-2?

SÍ – Vaya al paso 2.

NO – Fallo intermitente

2. Comprobación de la tensión de entrada del sensor de detonaciones

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte el conector 3P del sensor de detonaciones.

Gire la llave de contacto a la posición ON y el interruptor de parada del motor a "0".

Mida la tensión en el lado del cable.

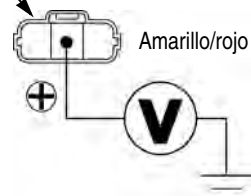
Conexión: **Amarillo/rojo (+) – Masa (–)**

¿Está la tensión dentro de los 4,75 – 5,25 V?

SÍ – Vaya al paso 4.

NO – Vaya al paso 3.

CONECTOR 3P
(Lado del cable/terminales hembra)



3. Comprobación de la línea de entrada del sensor de detonaciones

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte el conector 33P (negro) del ECM.

Compruebe la continuidad en el cable amarillo/rojo, entre el conector 3P del sensor de detonaciones y el conector 33P (negro) del ECM.

Conexión: **A9 – amarillo/rojo**

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

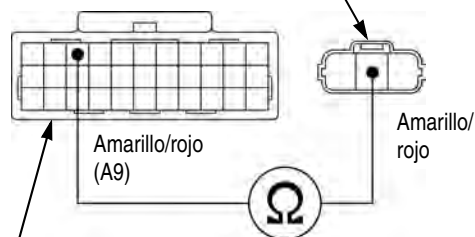
07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Sustituya el ECM por otro nuevo y vuelva a efectuar la comprobación, para el procedimiento de registro de llaves (página 21-6)

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo

CONECTOR 3P
(Lado del cable/terminales hembra)



4. Inspección de la línea de detección de circuito abierto

Gire la llave de contacto a la posición OFF.
Desconecte el conector 33P (gris) del ECM.

Compruebe la continuidad en el cable negro/amarillo, entre el conector 3P del sensor de detonaciones y el conector 33P (gris) del ECM.

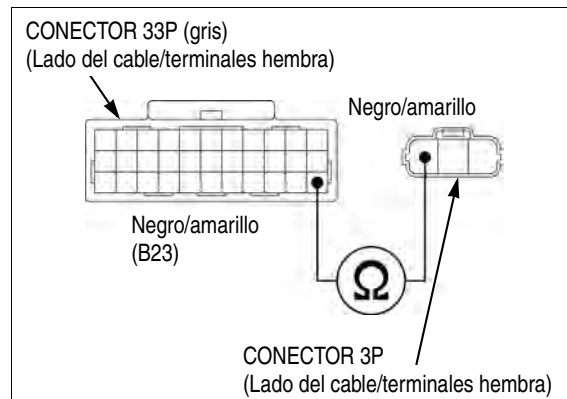
Conexión: B23 – negro/amarillo

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Vaya al paso 5.
NO – Circuito abierto en el cable negro/amarillo.

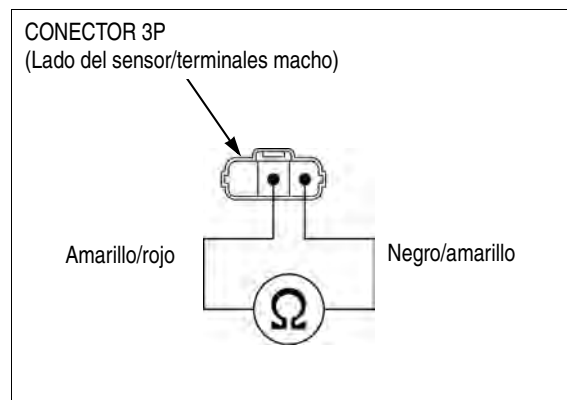
**5. Comprobación del sensor de detonaciones**

Compruebe la continuidad en los terminales del conector 3P del sensor de detonaciones.

Conexión: Amarillo/rojo – negro/amarillo

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Sustituya el ECM por otro nuevo y vuelva a efectuar la comprobación, para el procedimiento de registro de llaves (página 21-6)
NO – Sensor de detonaciones defectuoso



LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DE LA MIL DEL PGM-FI

25 PARPADEOS DE LA MIL (SENSOR DE DETONACIÓN)

- Antes de comenzar la comprobación, verifique la existencia de contactos flojos o defectuosos en los conectores 3P del sensor de detonación y 33P del ECM y, a continuación vuelva a comprobar el parpadeo de la MIL.

1. Comprobación de la tensión de entrada del sensor de detonaciones

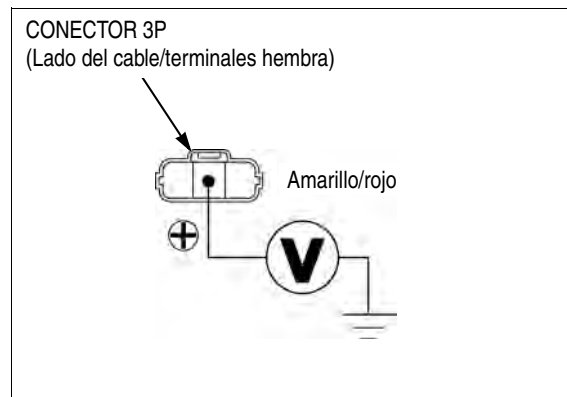
Gire la llave de contacto a la posición OFF.
Desconecte el conector 3P del sensor de detonaciones.

Gire la llave de contacto a la posición ON y el interruptor de parada del motor a "Q".
Mida la tensión en el lado del cable.

Conexión: Amarillo/rojo (+) – Masa (–)

¿Está la tensión dentro de los 4,75 – 5,25 V?

- SÍ** – Vaya al paso 3.
NO – Vaya al paso 2.



2. Comprobación de la línea de entrada del sensor de detonaciones

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Conecte el mazo de cables de comprobación del ECM a los conectores del ECM (página 6-15).

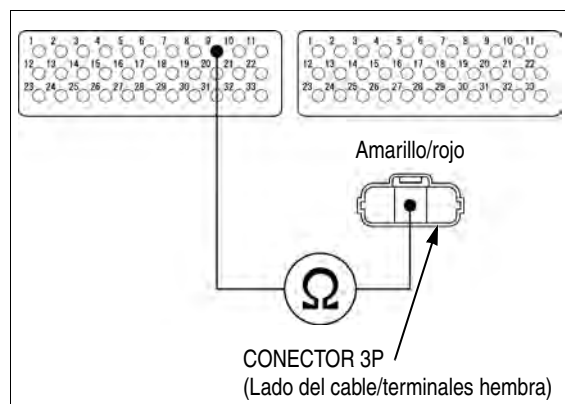
Compruebe si existe continuidad en el cable amarillo/rojo entre el terminal del mazo de cables de comprobación y el conector 3P del sensor de detonaciones.

Conexión: A9 – amarillo/rojo

¿Existe continuidad?

SÍ – Sustituya el ECM por otro nuevo y vuelva a efectuar la comprobación, para el procedimiento de registro de llaves (página 21-6)

NO – Circuito abierto en el cable amarillo/rojo



3. Comprobación de la existencia de un cortocircuito en la línea de salida del sensor de detonaciones.

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

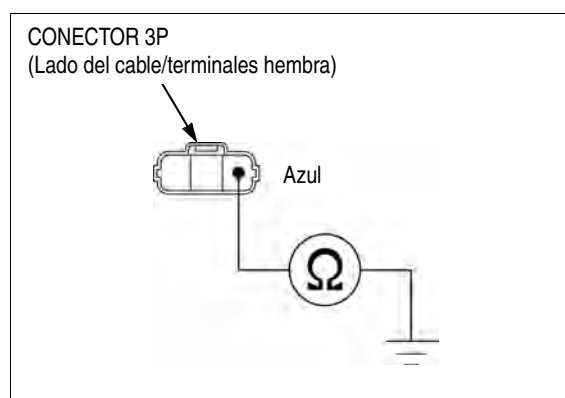
Compruebe la continuidad en el cable azul entre el conector 3P del sensor de detonaciones y masa.

Conexión: Azul – Masa

¿Existe continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable azul.

NO – Vaya al paso 4.



4. Compruebe la línea de detección de circuito abierto

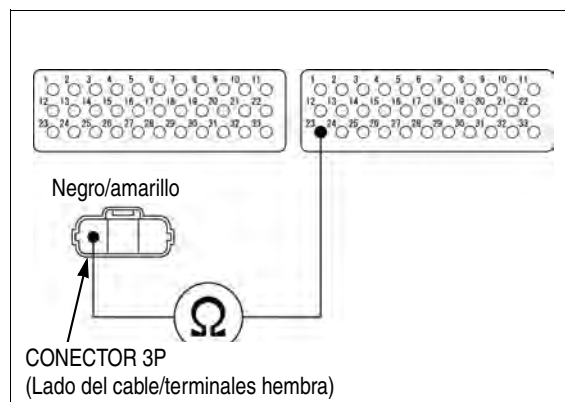
Compruebe si existe continuidad en el cable negro/amarillo entre el terminal del mazo de cables de comprobación y el conector 3P del sensor de detonaciones.

Conexión: B23 – negro/amarillo

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 5.

NO – Circuito abierto en el cable negro/amarillo.



5. Comprobación del sensor de detonaciones

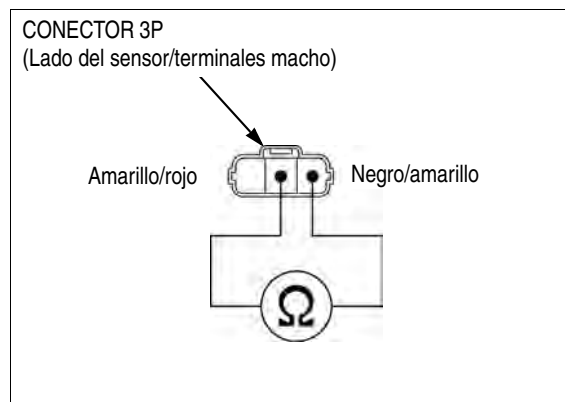
Compruebe la continuidad en los terminales del conector 3P del sensor de detonaciones.

Conexión: Amarillo/rojo – negro/amarillo

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 6.

NO – Sensor de detonaciones defectuoso



6. **Comprobación de la existencia de un cortocircuito en la línea de salida del sensor de detonaciones.**

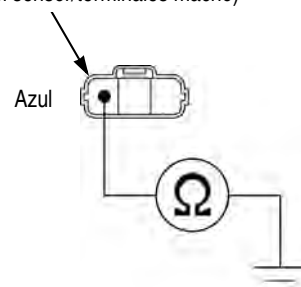
Compruebe la continuidad entre el conector 3P del sensor de detonaciones del lado del sensor y masa.

Conexión: Azul – Masa

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Sensor de detonaciones defectuoso
- NO** – Sustituya el ECM por otro nuevo y vuelva a efectuar la comprobación, para el procedimiento de registro de llaves (página 21-6)

CONECTOR 3P
(Lado del sensor/terminales macho)



ALOJAMIENTO DEL TERMOSTATO (Modelo con ABS)

DESMONTAJE

Vacíe el refrigerante (página 7-7).

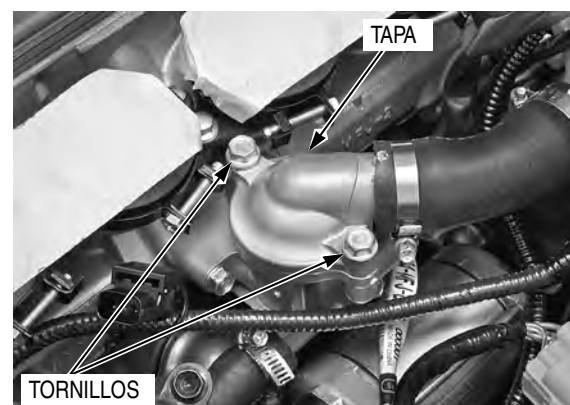
Desmonte los siguientes componentes:

- Cuerpo del acelerador (página 6-84)
- Unidad de control del ABS combinado (página 26-186)

Retire los tornillos de fijación del soporte de la unidad de la válvula delantera.



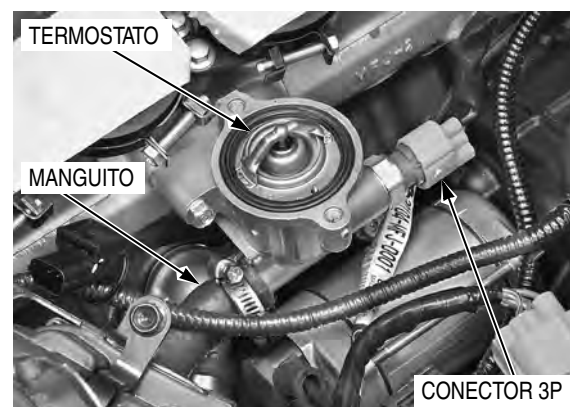
Desmonte los dos tornillos y la tapa del alojamiento del termostato.



Retire el termostato del alojamiento.

Desconecte el conector 3P (gris) del sensor de ECT.

Afloje el tornillo de la abrazadera del manguito y desconecte el manguito del agua mientras extrae la unidad de la válvula delantera.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Suelte los tornillos, el alojamiento del termostato y la junta tórica de la culata.

MONTAJE

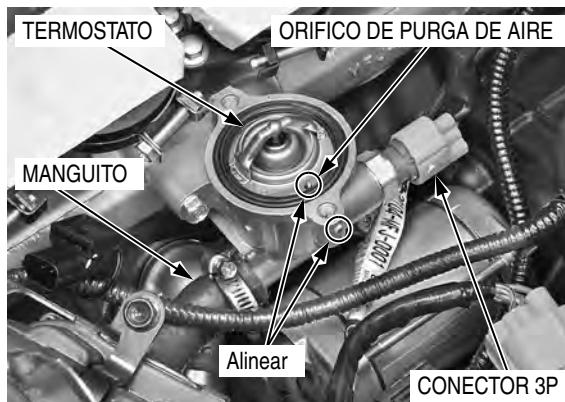
Monte la nueva junta tórica en la ranura del alojamiento del termostato.

Monte el alojamiento del termostato en la culata y apriete firmemente los tornillos.

Conecte el manguito del agua y apriete el tornillo de la abrazadera del manguito con firmeza (página 7-19) mientras extrae la unidad de la válvula delantera.

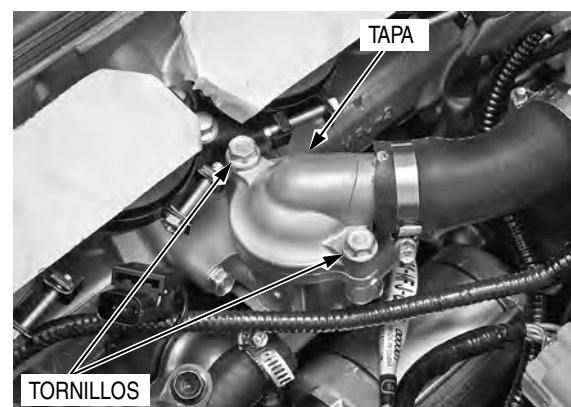
Conecte el conector 3P (gris) del sensor de ECT.

Monte el termostato en el alojamiento, alineando el orificio de purgado de aire del termostato, con los salientes de dicho alojamiento.



Monte la tapa del alojamiento del termostato sobre éste.
Ajuste los tornillos aplicando el par de apriete especificado.

PAR DE APRIETE: 12 N·m (1,2 kgf·m)



Ajuste el conjunto del soporte de la unidad de la válvula delantera y apriete los tornillos con firmeza.

Monte las piezas desmontadas en el orden inverso al de desmontaje.

Llene el sistema con el refrigerante recomendado y purgue cualquier resto de aire (página 7-6).



RADIADOR (Modelo con ABS)

DESMONTAJE

Desmonte los siguientes componentes:

- Carenado inferior (página 26-45)
- Carenado intermedio (página 3-8)

Vacíe el refrigerante (página 7-7).

Desconecte el conector 2P (negro) del motor del ventilador.

Desmonte la abrazadera del cable de la bocina de la placa de protección térmica izquierda.



Desmonte el tornillo y el racor del manguito del freno de su soporte.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

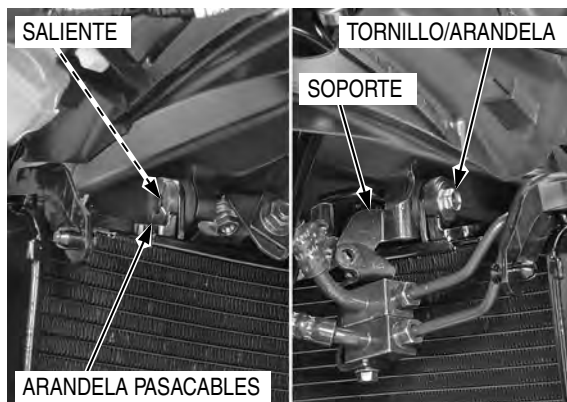
Desmonte el tornillo de fijación del radiador inferior y el casquillo.



Desmonte el tornillo de fijación del radiador superior, la arandela y el soporte del racor del manguito del freno.

Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.

Suelte la arandela pasacables superior del radiador del cubo del bastidor.



Afloje el tornillo de la abrazadera del manguito y desconecte el manguito del radiador izquierdo.



Afloje el tornillo de la abrazadera del manguito y desconecte el manguito del radiador derecho.



Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.

Desmonte el clip del guarnecido y la placa de protección térmica derecha del radiador.

Desmonte el radiador hacia el lado derecho.



MONTAJE

Tenga cuidado de no dañar las aletas del radiador.

Monte la placa de protección térmica derecha y el clip del guarnecido en el lado derecho del radiador.



Conecte el manguito del radiador derecho y apriete firmemente el tornillo de la abrazadera del manguito (página 7-19).



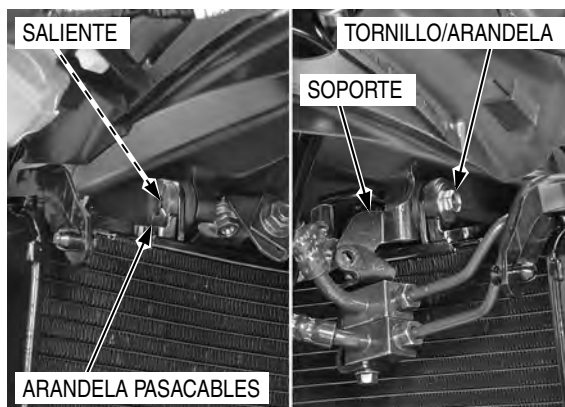
Conecte el manguito del radiador izquierdo y apriete firmemente el tornillo de la abrazadera del manguito (página 7-19).



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Monte el conjunto del radiador, alineando su arandela superior con el saliente del bastidor.

Instale provisionalmente el tornillo de fijación superior, la arandela y el soporte del racor del manguito del freno y luego apriete el tornillo con firmeza.



Instale el tornillo de fijación del radiador inferior, el casquillo y apriete el tornillo con firmeza.



Monte el racor del manguito del freno en el soporte y apriete el tornillo con firmeza.



Monte la abrazadera del cable de la bocina en la placa de protección térmica izquierda.

Desconecte el conector 2P (negro) del motor del ventilador.

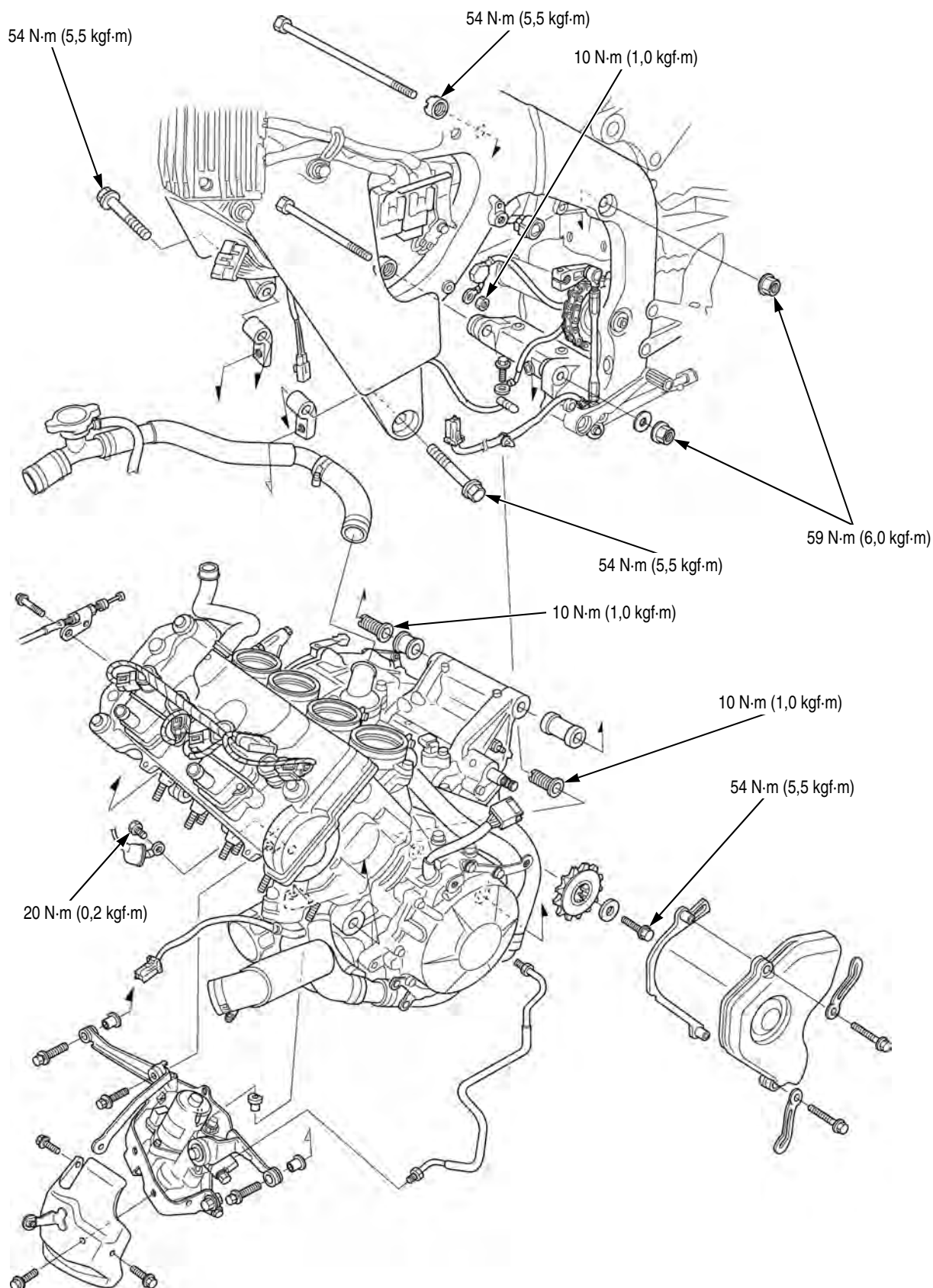
Llene el sistema con el refrigerante recomendado (página 7-6).

Monte los siguientes componentes:

- Carenado intermedio (página 3-8)
- Carenado inferior (página 26-45)



SITUACIÓN DE COMPONENTES DURANTE DESMONTAJE/MONTAJE DEL MOTOR (Modelo con ABS)



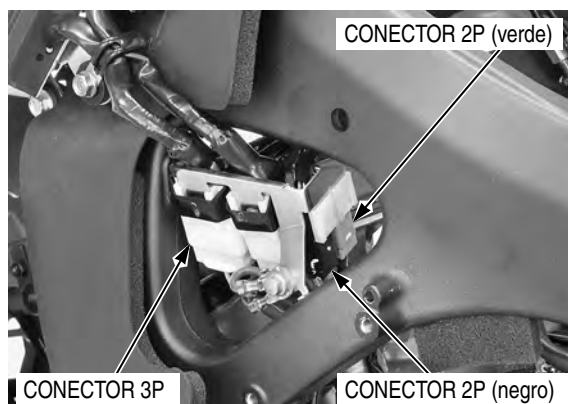
DESMONTAJE DEL MOTOR (Modelo con ABS)

Desmonte los siguientes componentes:

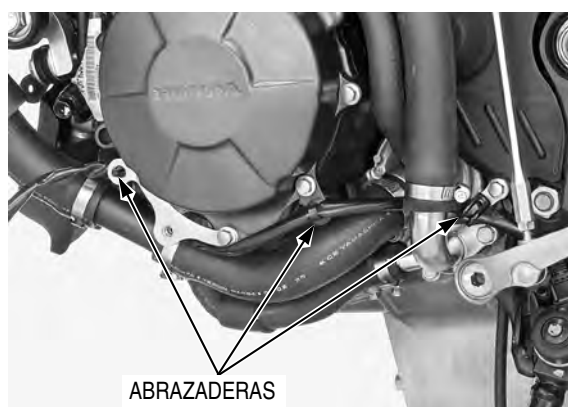
- Carenado inferior (página 26-45)
- Carenado intermedio (página 3-8)
- Radiador (página 26-65)
- Tubo de escape (página 3-24)
- Vaso de expansión del radiador (página 7-20)
- Cuerpo del acelerador (página 6-84)
- Electroválvula de control PAIR (página 6-101)
- Unidad de válvula delantera (página 26-187)
- Con la llave de contacto en OFF, desconecte el cable negativo (-) de la batería (página 17-5).

Desconecte los conectores 3P (natural), 2P (verde) del interruptor del caballete lateral y el 2P (negro) del sensor de CMP.

Desconecte el conector 6P (negro) del mazo auxiliar de cables de encendido.



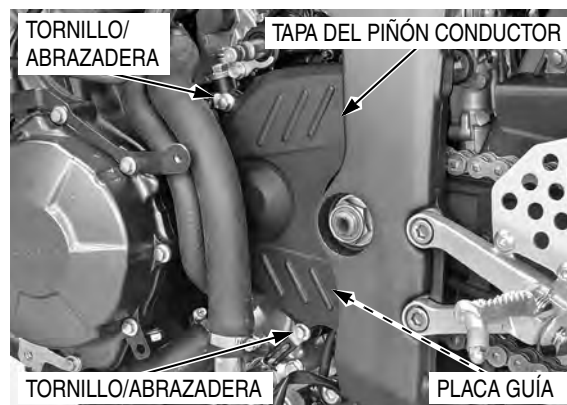
Desmonte el cable del interruptor del caballete lateral de las abrazaderas del cable.



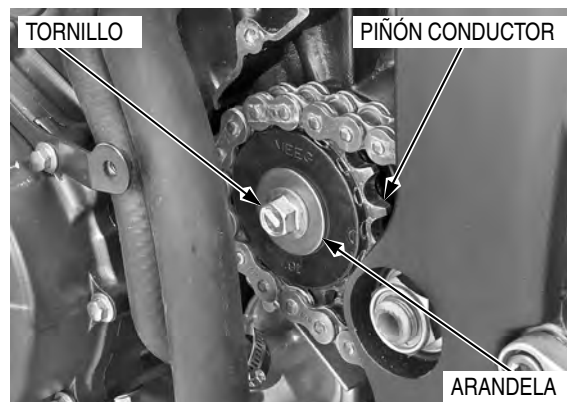
Desmonte el tornillo y el brazo del cambio del eje del cambio.
Desconecte el conector del interruptor de punto muerto.



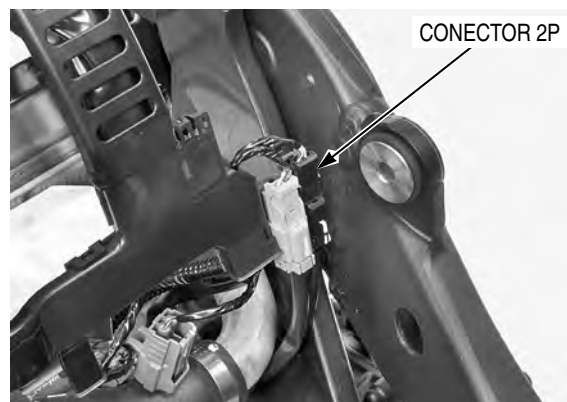
Desmonte los tornillos, las abrazaderas para cables, la tapa del piñón conductor y la placa de guía.



Afloje la tuerca del eje trasero.
Afloje completamente la cadena de transmisión (página 26-54).
Desmonte el tornillo, la arandela y el piñón conductor.



Desconecte el conector 2P (negro) del sensor de CKP.

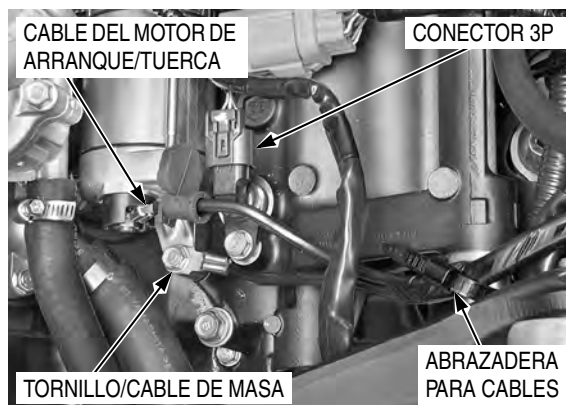


Desconecte el conector 3P (gris) del sensor de ECT y el manguito de unión.



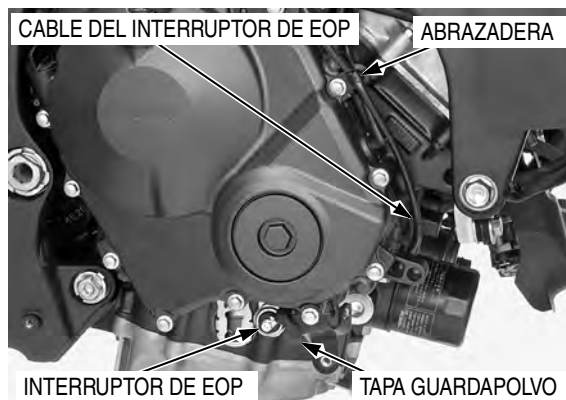
ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Desmonte la abrazadera para cables.
Desmonte el tornillo y desconecte el cable de masa.
Desmonte la tuerca y desconecte el cable del motor de arranque.
Desconecte el conector 3P (azul) del sensor de VS.

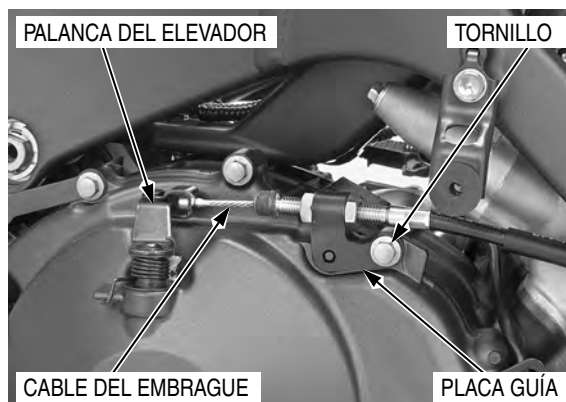


Desmonte la funda guardapolvo, el tornillo del terminal y el cable del interruptor de EOP.

Desmonte la abrazadera para cables del interruptor de EOP del motor.



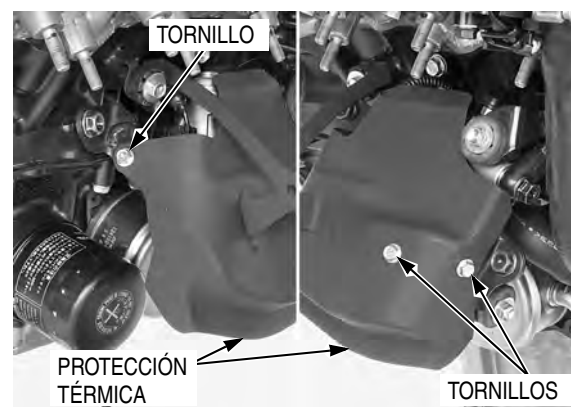
Desmonte el tornillo y la placa guía del embrague y, a continuación desconecte el extremo del cable del embrague de la palanca del elevador del embrague.



Afloje la tuerca de unión y desconecte el tubo del freno C de la unidad de alimentación delantera.

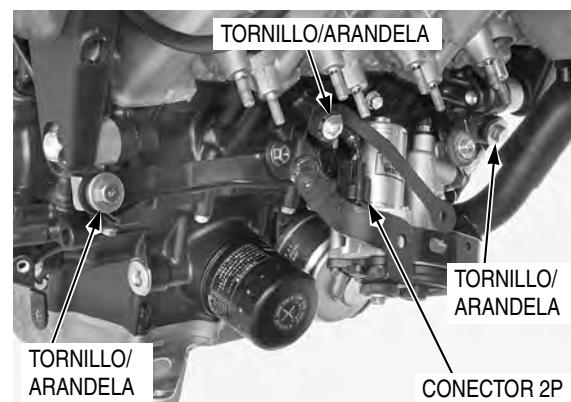


Desmonte los tornillos y la protección térmica de la unidad de alimentación delantera.

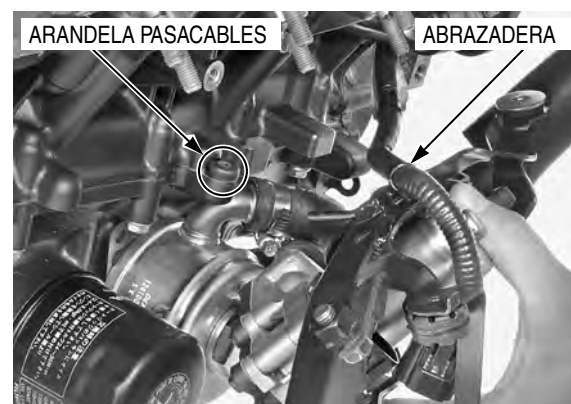


Desconecte el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera.

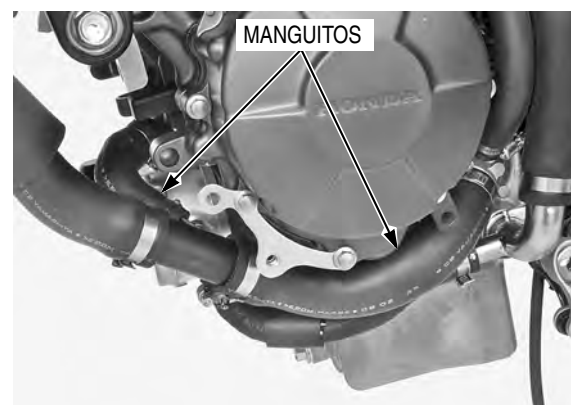
Retire los tornillos de fijación y arandelas del soporte de la unidad de alimentación delantera.



Desmonte el conjunto de la unidad de alimentación delantera de la arandela pasacables lateral del motor y luego retire la abrazadera para cables del soporte de la unidad de alimentación delantera.



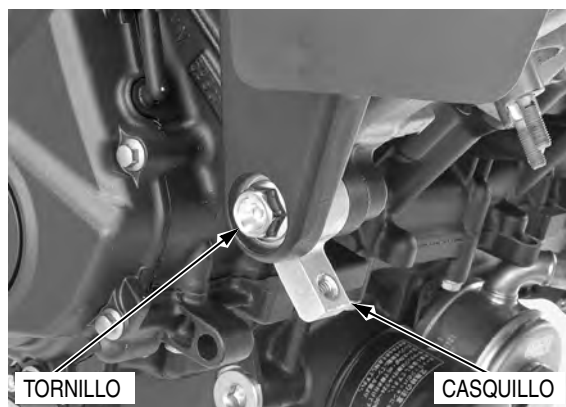
Desconecte los manguitos de agua del motor.



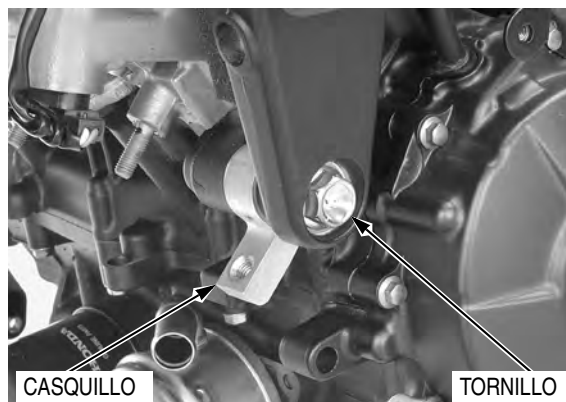
ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Apoye el motor mediante un gato u otro tipo de soporte regulable.

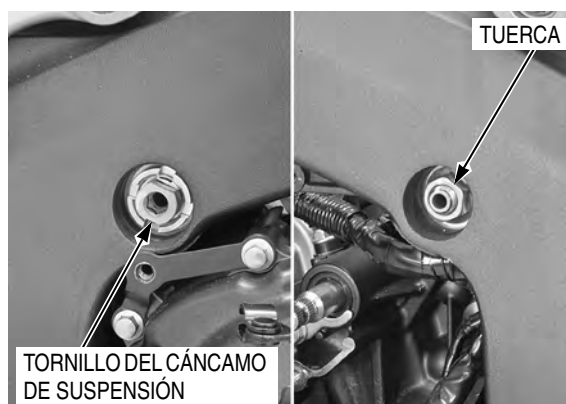
Desmonte el tornillo y el casquillo del cáncamo de suspensión del motor delantero derecho.



Desmonte el tornillo y el casquillo del cáncamo de suspensión del motor delantero izquierdo.



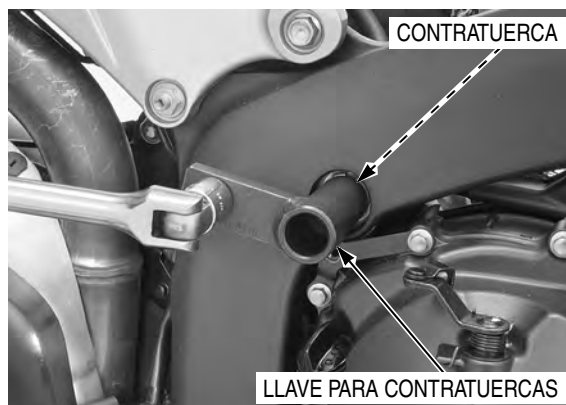
Desmonte la tuerca del cáncamo de suspensión del motor superior mientras sujeta el tornillo del mismo.



Afloje la contratuerca del cáncamo de suspensión del motor superior utilizando la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

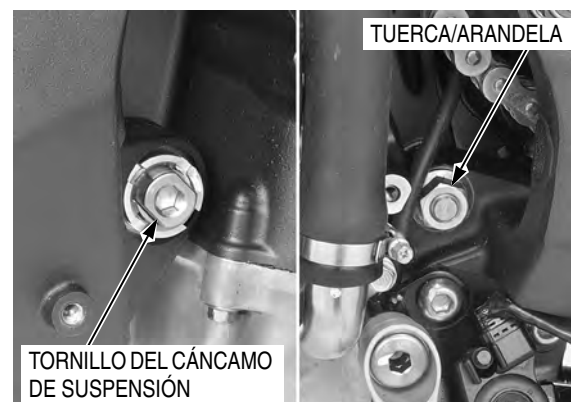
Llave para contratuercas, 20 mm 07VMA-MBB0101



Gire el tornillo de ajuste del cáncamo de suspensión del motor superior totalmente en sentido antihorario, girando el tornillo del cáncamo de suspensión del motor superior.



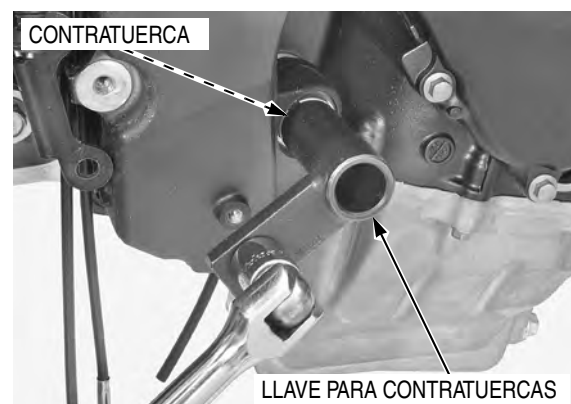
Desmonte la tuerca y la arandela del cáncamo de suspensión del motor inferior mientras sujeta el tornillo del mismo.



Afloje la contratuerca del cáncamo de suspensión del motor inferior utilizando la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Llave para contratuercas, 20 mm 07VMA-MBB0101



Gire el tornillo de ajuste del cáncamo de suspensión del motor inferior totalmente en sentido antihorario, girando el tornillo del mismo.

Apoye el motor mediante un gato u otro tipo de soporte regulable para facilitar el desmontaje de los tornillos del cáncamo de suspensión del motor.

Desmonte los siguientes componentes:

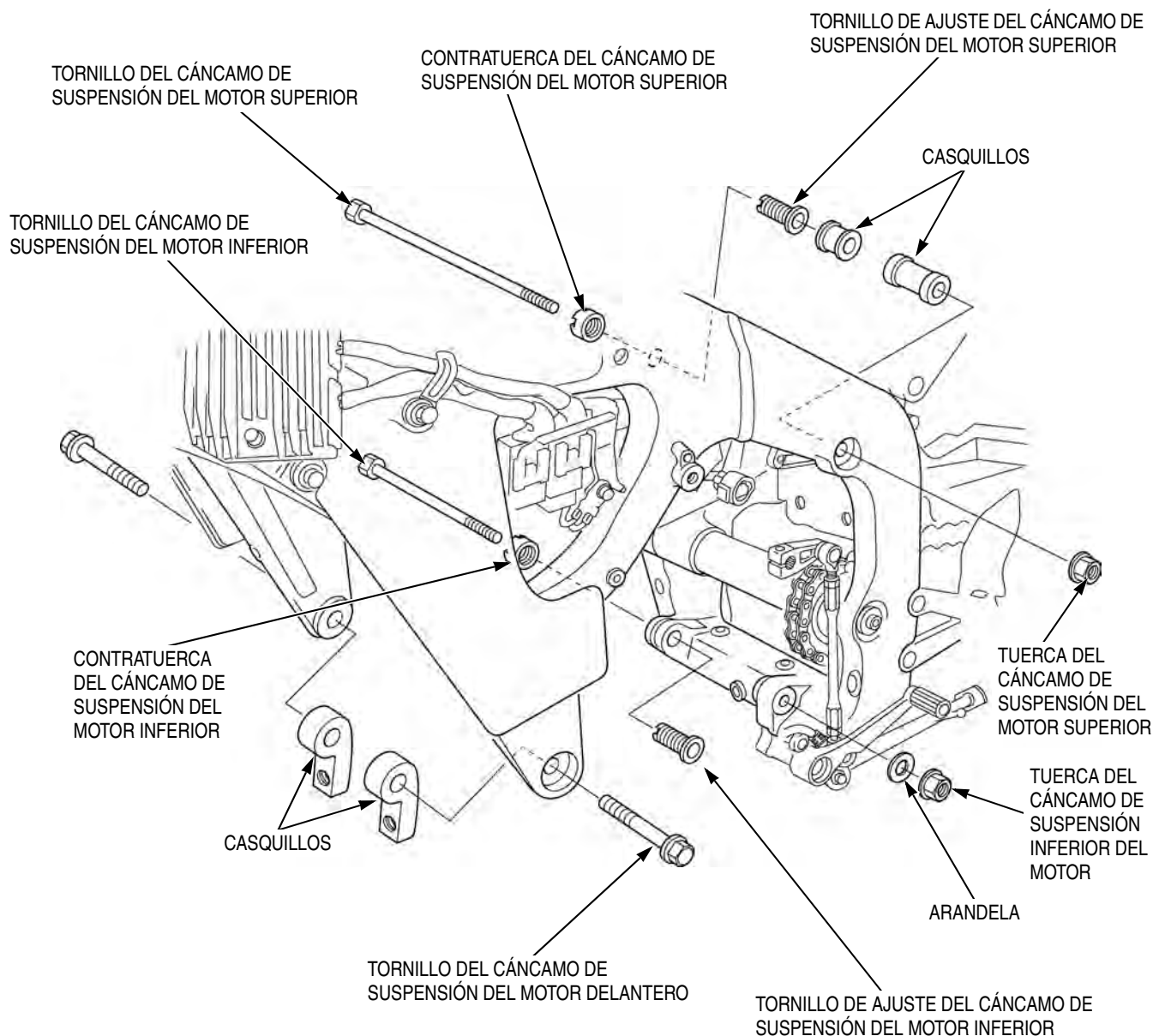
- Tornillo del cáncamo de suspensión inferior del motor
- Tornillo y casquillos del cáncamo de suspensión del motor superior

Baje cuidadosamente el apoyo regulable y, a continuación, extraiga el motor del bastidor.

Desmonte las contratuercas y tornillos de ajuste del cáncamo de suspensión del motor.



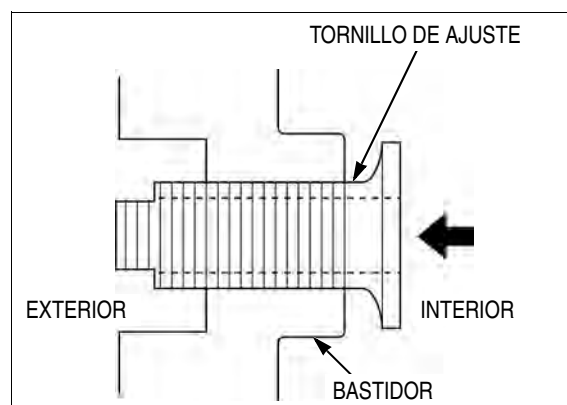
INSTALACIÓN DEL MOTOR (Modelo con ABS)



- Tome nota de la dirección de los casquillos/tornillos del cáncamo de suspensión.
- Cuando apriete la contratuerca con la llave prevista para este fin, consulte la información relativa a la lectura de la llave dinamométrica en la "INFORMACIÓN DE SERVICIO" (página 8-3).
- Debe ajustarse, de manera continua, la altura del gato para liberar la tensión de los elementos de fijación.
- Sitúe el mazo de cables y los cables de manera adecuada (página 26-20).
- Asegúrese de apretar la totalidad de las sujeciones de fijación del motor al par especificado en la secuencia descrita en las siguientes páginas. Si se equivoca en el par de apriete o la secuencia, afloje todos las sujeciones de fijación y luego apriételas nuevamente al par especificado en la secuencia establecida.



Monte los tornillos de ajuste del cáncamo de suspensión del motor superior e inferior desde el interior del bastidor.

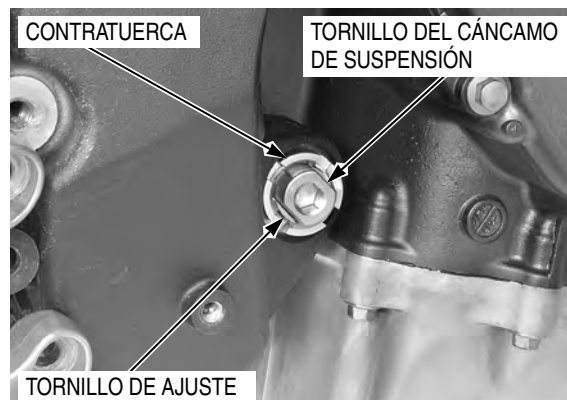


Monte cuidadosamente el motor en el bastidor.

Monte el tornillo del cáncamo de suspensión del motor inferior desde el lado derecho.

Alinee la parte recta de la cabeza del tornillo del cáncamo de suspensión del motor con el saliente del tornillo de ajuste.

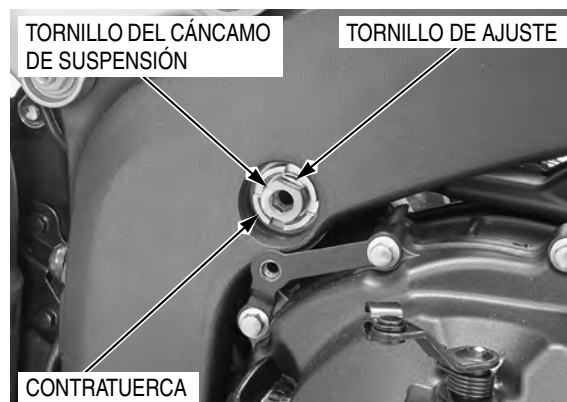
Instale provisionalmente la contratuerca del cáncamo de suspensión del motor inferior.



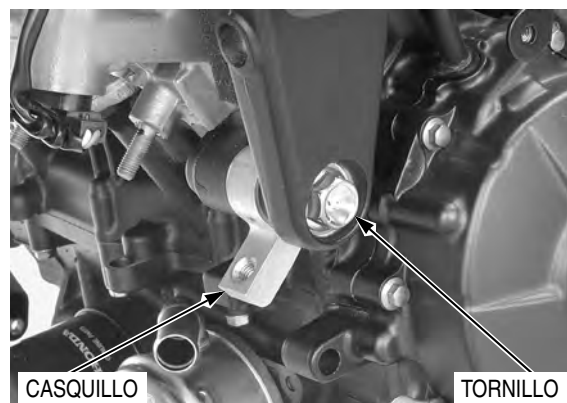
Monte los casquillos y el tornillo del cáncamo de suspensión del motor superior desde el lado derecho.

Alinee la parte recta de la cabeza del tornillo del cáncamo de suspensión del motor con el saliente del tornillo de ajuste.

Instale provisionalmente la contratuerca del cáncamo de suspensión del motor superior.

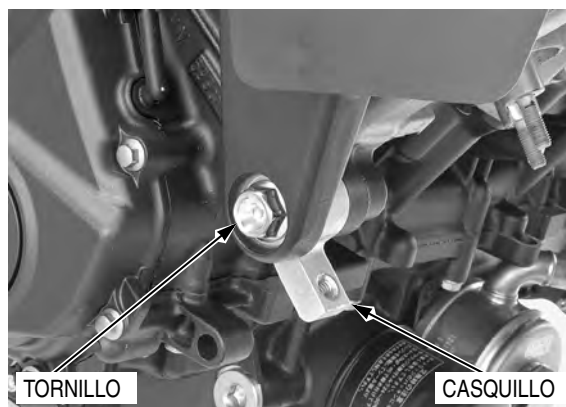


Instale provisionalmente el casquillo y el tornillo del cáncamo de suspensión delantero izquierdo.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Instale provisionalmente el casquillo y el tornillo del cáncamo de suspensión delantero derecho.



Gire el tornillo de ajuste del cáncamo de suspensión superior e inferior del motor girando el tornillo de éste hasta que el tornillo de ajuste quede asentado sobre el motor.

Apriete el tornillo de ajuste del cáncamo de suspensión del motor inferior al par especificado, para ello gírelo.

PAR DE APRIETE: 10 N·m (1,0 kgf·m)



Sujete el tornillo de ajuste, para ello agarre el tornillo del cáncamo de suspensión y apriete la contratuerca al par especificado.

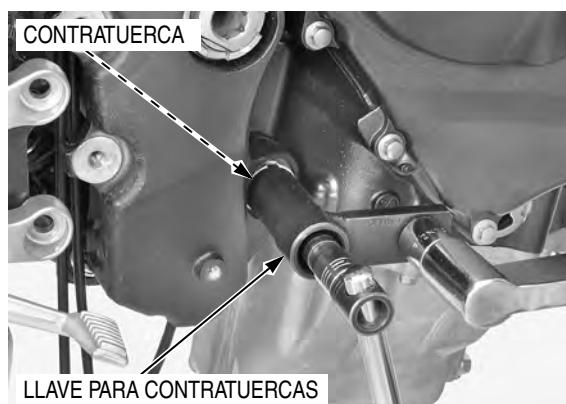
HERRAMIENTA:

Llave para contratuercas, 20 mm 07VMA-MBB0101

PAR DE APRIETE:

Real: 54 N·m (5,5 kgf·m)

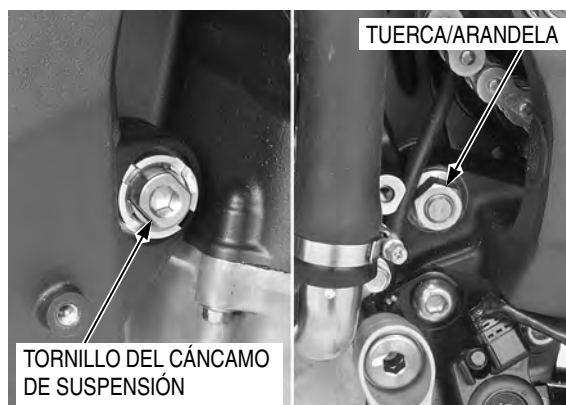
Indicado: 49 N·m (5,0 kgf·m)



Monte la arandela y la tuerca del cáncamo de suspensión inferior del motor.

Apriete la tuerca del cáncamo de suspensión del motor inferior al par especificado mientras sostiene el tornillo del cáncamo de suspensión.

PAR DE APRIETE: 59 N·m (6,0 kgf·m)



Apriete el tornillo de ajuste del cáncamo de suspensión del motor superior al par especificado, para ello gírelo.

PAR DE APRIETE: 10 N·m (1,0 kgf·m)



Sujete el tornillo de ajuste, para ello agarre el tornillo del cáncamo de suspensión y apriete la contratuercas al par especificado.

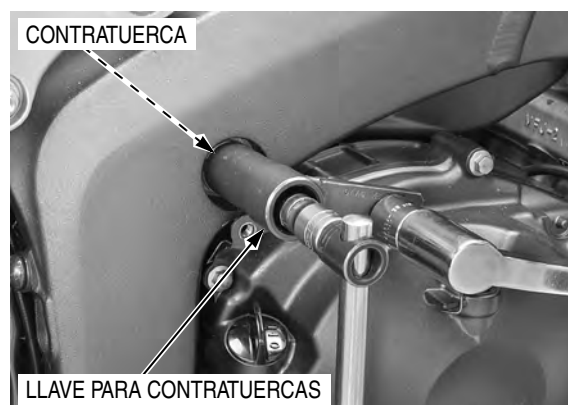
HERRAMIENTA:

Llave para contratuercas, 20 mm 07VMA-MBB0101

PAR DE APRIETE:

Real: 54 N·m (5,5 kgf·m)

Indicado: 49 N·m (5,0 kgf·m)

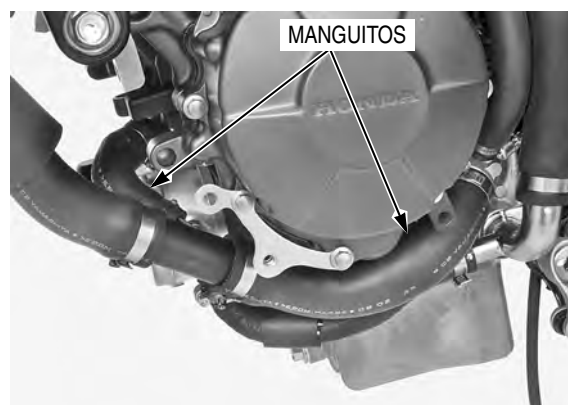


Apriete la tuerca del cáncamo de suspensión del motor superior al par especificado mientras sostiene el tornillo del cáncamo de suspensión.

PAR DE APRIETE: 59 N·m (6,0 kgf·m)

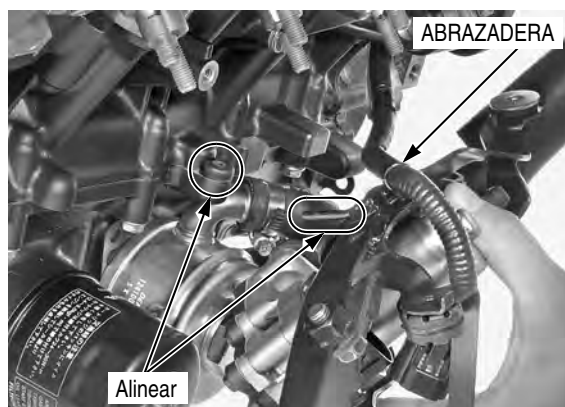


Conecte los manguito de agua y apriete firmemente los tornillos de la abrazadera del manguito (página 7-19).



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Instale el conjunto de la unidad de alimentación delantera en el motor, para ello alinee su saliente con la arandela pasacables lateral del motor.



Instale la arandela y el tornillo de fijación del soporte de la unidad de alimentación delantera (centro), luego apriete el tornillo con firmeza.

Conecte el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera.



Instale los tornillos de fijación izquierdo y derecho del soporte de la unidad de alimentación delantera y las arandelas.

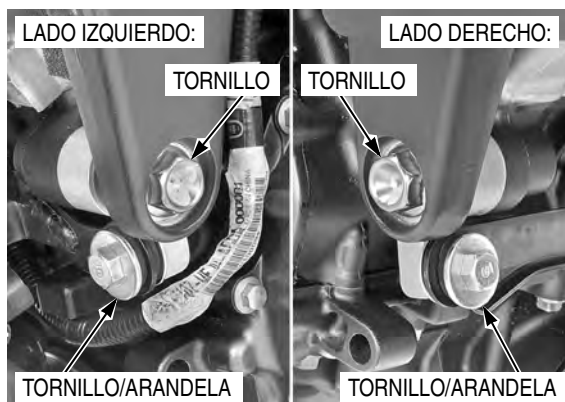
Apriete firmemente los tornillos.

Apriete el tornillo del cáncamo de suspensión del motor delantero izquierdo al par especificado.

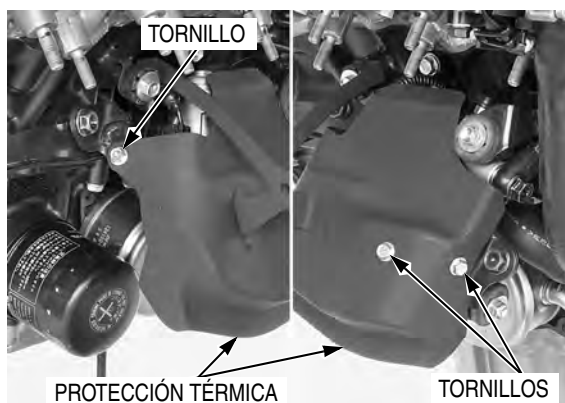
PAR DE APRIETE: 54 N·m (5,5 kgf·m)

Apriete el tornillo del cáncamo de suspensión del motor delantero derecho al par especificado.

PAR DE APRIETE: 54 N·m (5,5 kgf·m)



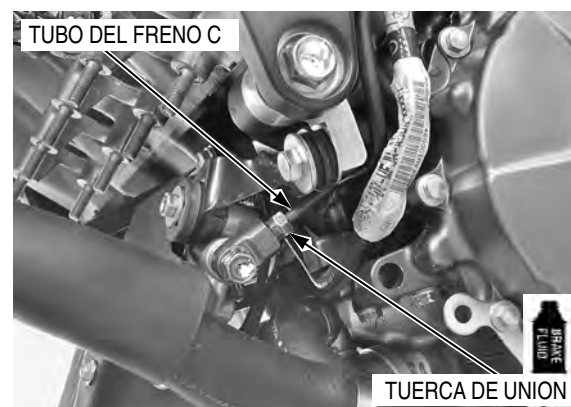
Instale la protección térmica a la unidad de alimentación delantera y apriete los tornillos con firmeza.



Aplique líquido de frenos a las roscas de tuerca de unión del tubo del freno.

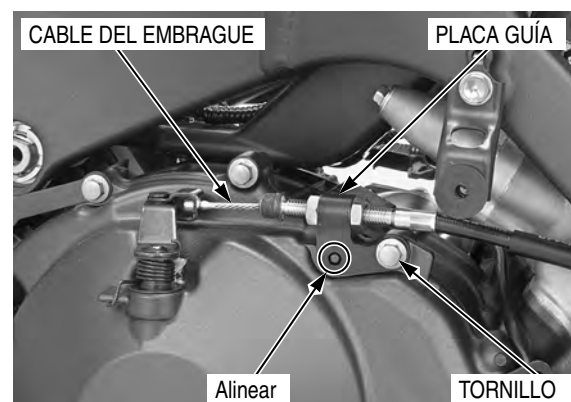
Conecte el tubo del freno C a la unidad de alimentación delantera y apriete la tuerca de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 14 N·m (1,4 kgf·m)



Conecte el cable del embrague a la palanca del elevador del embrague.

Monte la placa guía del cable del embrague alineando su orificio con el cubo de la tapa del cárter motor derecho y apriete firmemente el tornillo.



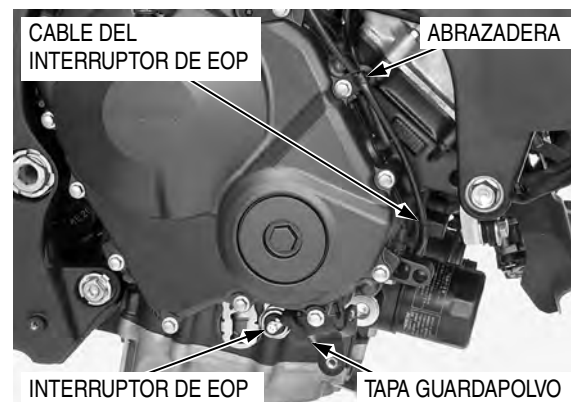
Sitúe los cables debidamente (página 26-20).

Monte el cable del interruptor de EOP en la abrazadera del cable de forma segura.

Conecte el cable al interruptor de EOP y apriete el tornillo del terminal al par especificado.

PAR DE APRIETE: 2,0 N·m (0,2 kgf·m)

Monte firmemente la tapa guardapolvo.



Sitúe los cables correctamente (página 26-20).

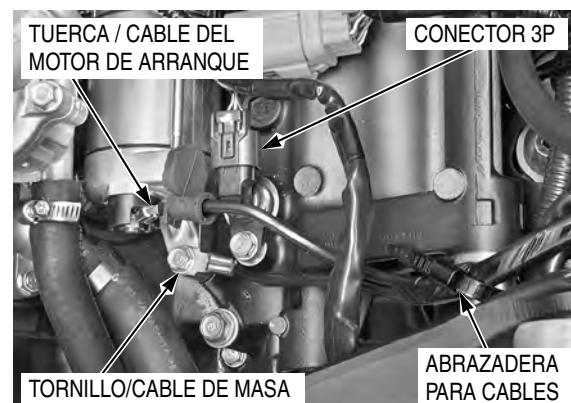
Conecte el conector 3P (azul) del sensor de VS.

Monte el cable de masa y apriete bien el tornillo.

Conecte el cable del motor de arranque y apriete la tuerca al par especificado.

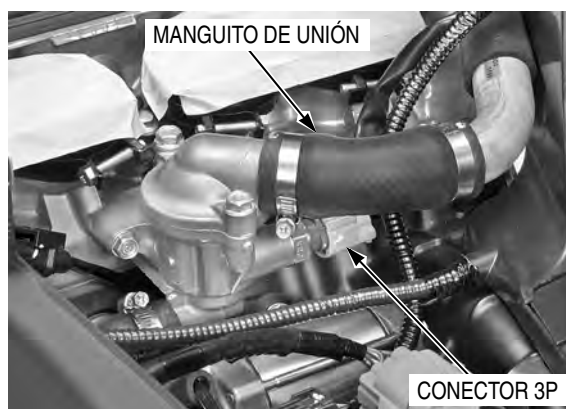
PAR DE APRIETE: 10 N·m (1,0 kgf·m)

Monte la abrazadera para cables con firmeza.

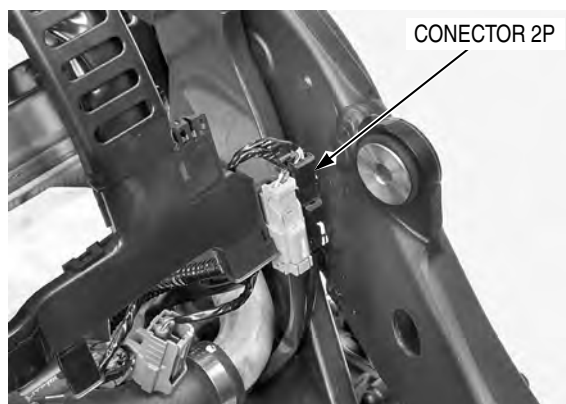


ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Conecte el conector 3P (gris) del sensor de ECT.
Conecte el manguito de unión y apriete firmemente el tornillo de la abrazadera del manguito (página 7-19).



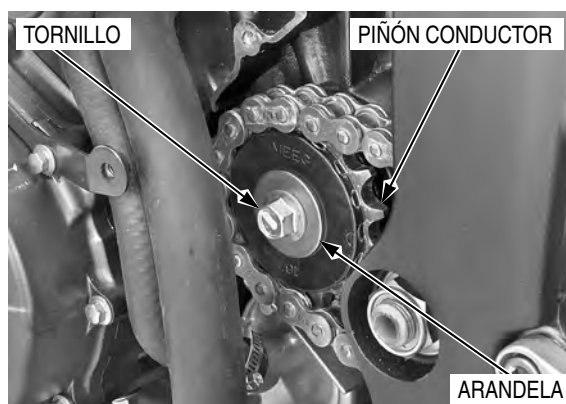
Conecte el conector 2P (negro) del sensor de CKP.



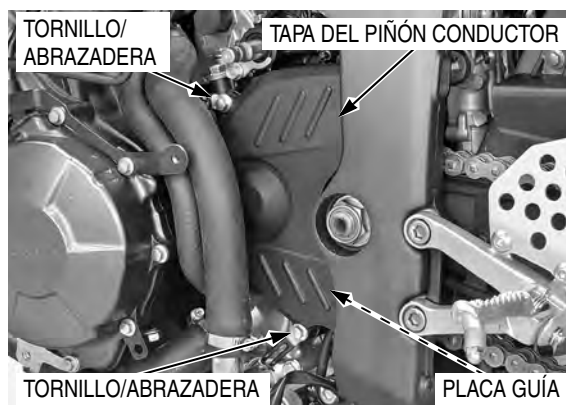
Monte el piñón conductor con sus marcas hacia fuera.

Monte la arandela y el tornillo y, a continuación, apriete el tornillo al par especificado.

PAR DE APRIETE: 54 N·m (5,5 kgf·m)



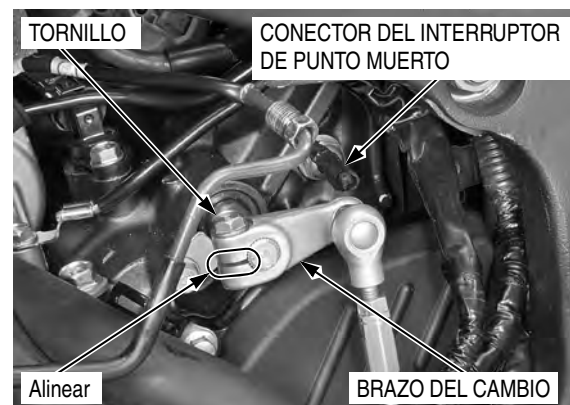
Monte la placa guía, la tapa del piñón conductor, las abrazaderas para cables y apriete firmemente los tornillos.



Monte el brazo del cambio alineando su ranura con la marca del punzón en el eje del cambio.

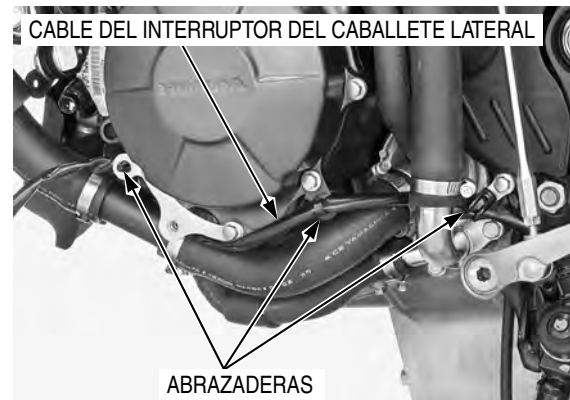
Apriete firmemente el tornillo.

Enchufe el conector del interruptor de punto muerto.



Sitúe los cables debidamente (página 26-20).

Monte el cable del interruptor del caballete lateral en las abrazaderas del cable.



Acople el conector 6P (negro) del mazo auxiliar de cables de encendido.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Acople los conectores 3P (natural) del alternador, 2P (verde) del interruptor del caballete lateral y 2P (negro) del sensor de CMP.

Monte los siguientes componentes:

- Electroválvula de control PAIR (página 6-101)
- Cuerpo del acelerador (página 6-87)
- Vaso de expansión del radiador (página 7-20)
- Unidad de válvula delantera (página 26-192)

Ajuste la tensión de la cadena de transmisión (página 26-54).

Compruebe el nivel de aceite del motor (página 4-16).

Conecte el cable negativo (-) de la batería (página 17-5).

Llene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado delantero (página 26-111).

Monte los siguientes componentes:

- Tubo de escape (página 3-27)
- Radiador (página 26-67)

Llene el sistema de refrigeración y purgue el aire (página 7-7).

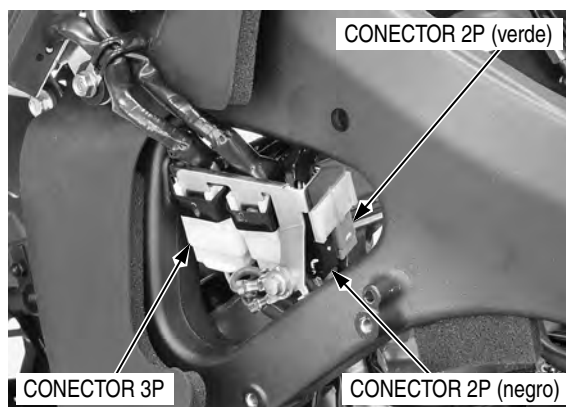
Compruebe el juego libre de la maneta del embrague (página 4-28).

Revise el sistema de escape para comprobar que no existan fugas.

Compruebe la existencia de fugas de refrigerante.

Monte los siguientes componentes:

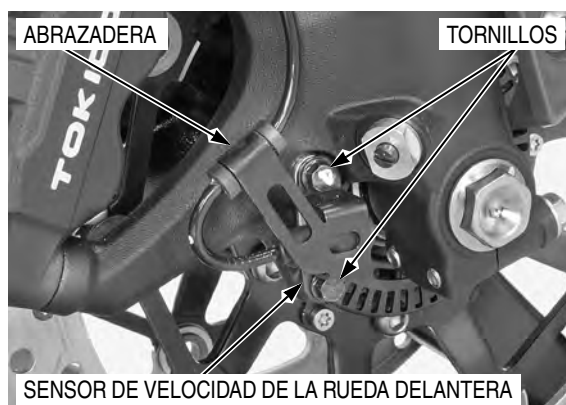
- Carenado intermedio (página 3-8)
- Carenado inferior (página 26-45)



RUEDA DELANTERA (Modelo con ABS)

DESMONTAJE

Desmonte los tornillos, la abrazadera para cables y el sensor de velocidad de la rueda delantera.



Desmonte los tornillos y las pinzas del freno.

Una vez desmontada la pinza del freno, no accione la maneta del freno.

Sujete la pinza del freno con un trozo de alambre para que no quede colgando del manguito de freno. Procure no doblar el manguito del freno.



Tenga cuidado de no dañar el anillo generador de impulsos.

Afloje los tornillos del soporte del eje derecho.
Desmonte el tornillo del eje.

Sostenga la motocicleta firmemente y levante la rueda delantera para separarla del suelo utilizando un caballete seguridad o un dispositivo de elevación.



Afloje los tornillos del soporte del eje izquierdo.
Desmonte el eje y la rueda delantera.



Desmonte los casquillos laterales izquierdo y el derecho.



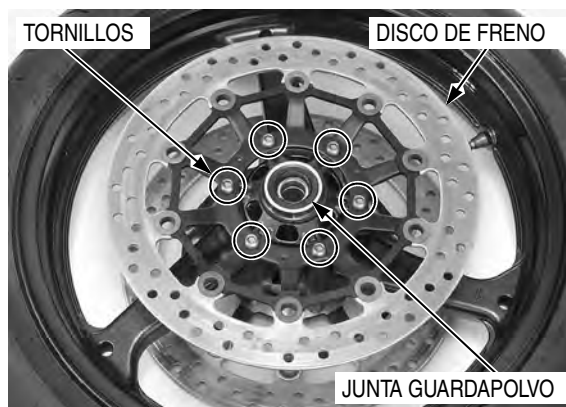
DESENSAMBLAJE

Desmonte los tornillos y el anillo generador de impulsos.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Desmonte los tornillos y los discos de freno.
Desmonte las juntas guardapolvo.



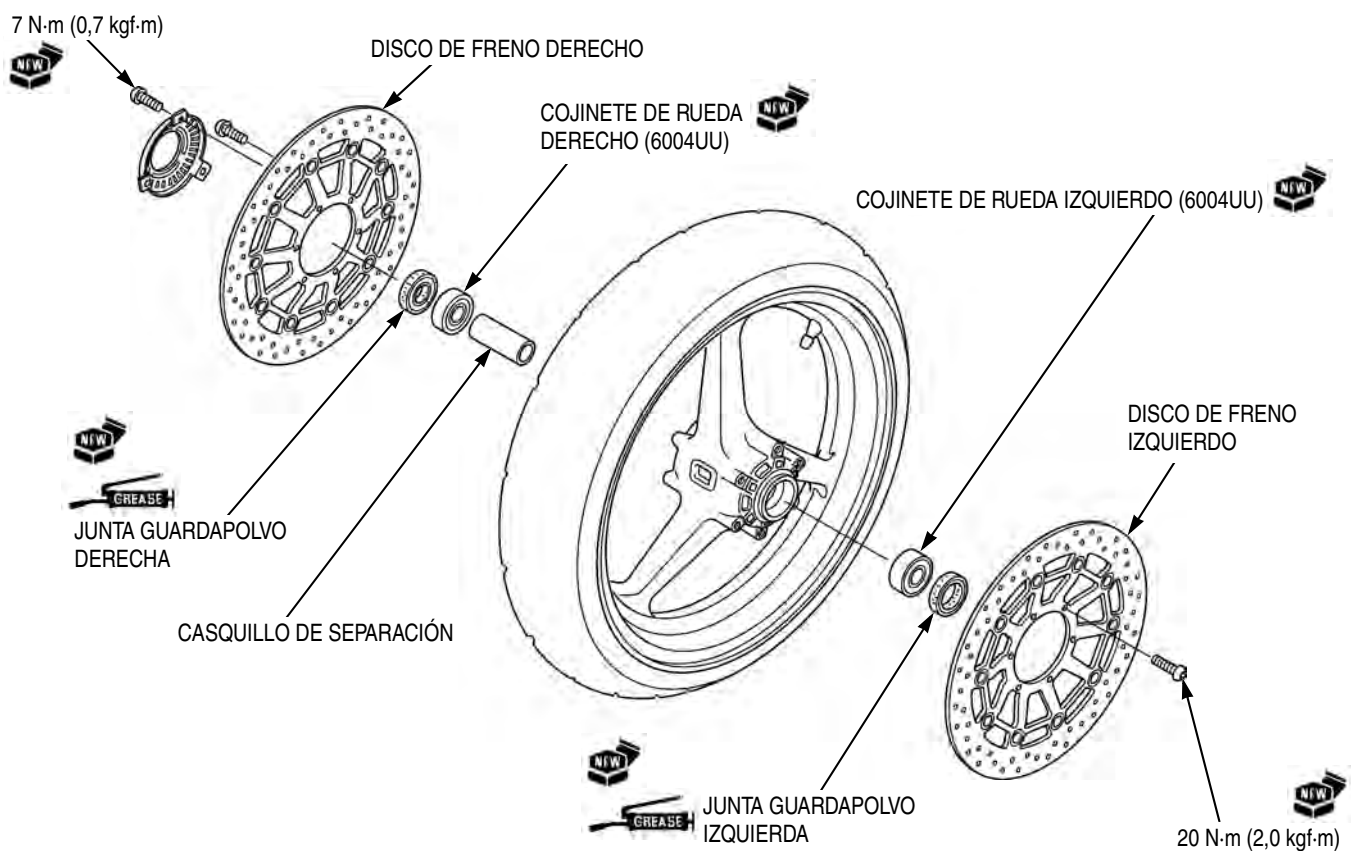
Monte el cabezal del extractor de cojinetes en el cojinete.
Desde el lado opuesto, inserte el eje del extractor de cojinetes y extraiga el cojinete del cubo de rueda.
Desmonte el casquillo separador y extraiga el otro cojinete.

HERRAMIENTAS:

Cabezal del extractor de cojinetes de 20 mm 07746-0050600
Eje del extractor de cojinetes 07GGD-0010100



MONTAJE



Nunca monte los cojinetes antiguos. Una vez desmontados los cojinetes, éstos deben sustituirse por otros nuevos.

Monte a escuadra un cojinete derecho nuevo hasta que quede completamente asentado.

Monte el casquillo de separación y, a continuación instálelo en un nuevo cojinete izquierdo utilizando las herramientas especiales.

HERRAMIENTAS:

Instalador

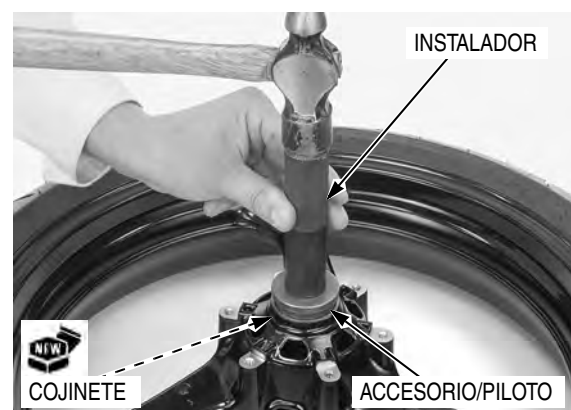
07749-0010000

Accesorio, 42 x 47 mm

07746-0010300

Piloto, 20 mm

07746-0040500



Compruebe con los radios la marca del sentido de giro que aparece en la llanta.

Monte los discos de freno con la marca de la flecha en el sentido de giro.

Monte nuevos tornillos para discos y apriételos siguiendo una secuencia cruzada en dos o tres pasos.

PAR DE APRIETE: 20 N·m (2,0 kgf·m)

Aplique grasa a los labios de la junta guardapolvo nueva y, a continuación, móntelos en el cubo de la rueda.



Monte el anillo generador de impulsos y apriete los tornillos nuevos al par especificado.

PAR DE APRIETE: 7 N·m (0,7 kgf·m)



MONTAJE

Monte los casquillos laterales izquierdo y derecho.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Tenga cuidado de no dañar el anillo generador de impulsos.

Monte la rueda delantera entre los brazos de la horquilla.

Aplique una capa fina de grasa a la superficie del eje delantero. Monte el eje delantero por el lado izquierdo.



Sujete el eje y apriete su tornillo al par especificado.

PAR DE APRIETE: 59 N·m (6,0 kgf·m)

Tenga cuidado de no dañar el anillo generador de impulsos.

Apriete los tornillos del soporte del eje derecho al par especificado.

PAR DE APRIETE: 22 N·m (2,2 kgf·m)



Tenga cuidado de no dañar las pastillas del freno.

Monte ambas pinzas del freno y apriete los tornillos de fijación nuevos al par especificado.

PAR DE APRIETE: 45 N·m (4,6 kgf·m)



Compruebe el funcionamiento del freno apretando la maneta del mismo.

Accionando el freno delantero, mueva la horquilla hacia arriba y hacia abajo, varias veces, para asentar el eje.



Apriete los tornillos del soporte del eje izquierdo al par especificado.

PAR DE APRIETE: 22 N·m (2,2 kgf·m)



Monte el sensor de velocidad de la rueda delantera, la abrazadera para cables y apriete los tornillos.

Mida el entrehierro entre el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo generador de impulsos (página 26-184).

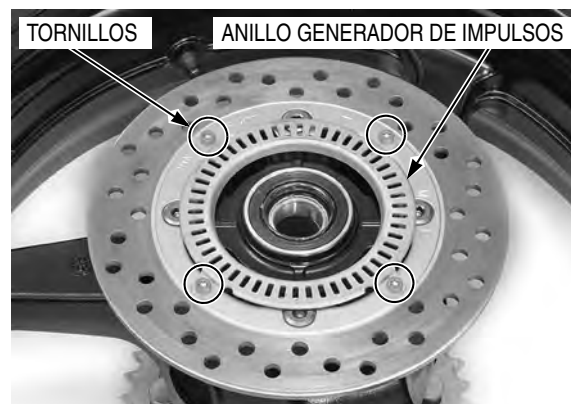


RUEDA TRASERA (Modelo con ABS)

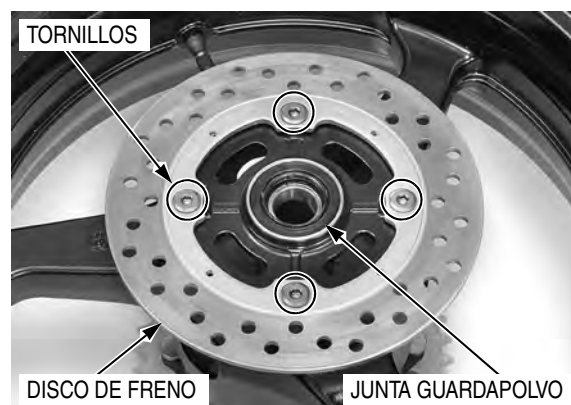
DESENSAMBLAJE

Desmonte la rueda trasera (página 15-7).

Desmonte los tornillos y el anillo generador de impulsos.



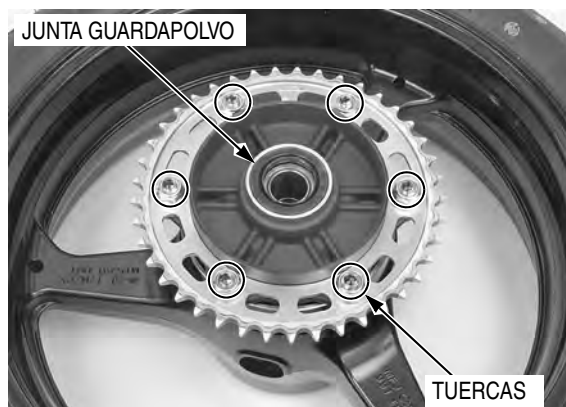
Desmonte los tornillos y el disco de freno.
Desmonte la junta guardapolvo.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Si se sustituyó el piñón conducido, afloje las tuercas del piñón conducido antes de desmontar la brida de cardan del cubo de rueda.

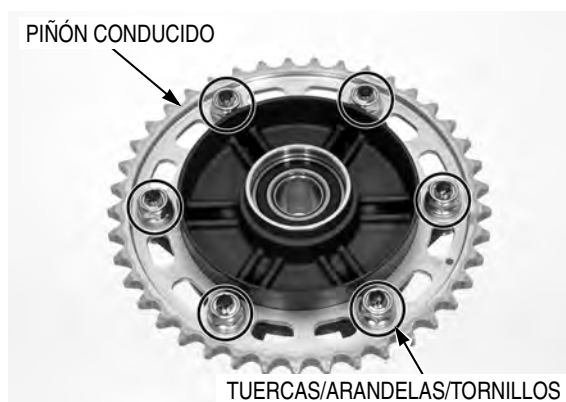
Desmonte la junta guardapolvo.



Desmonte el conjunto de la brida de cardan del cubo de rueda izquierdo.



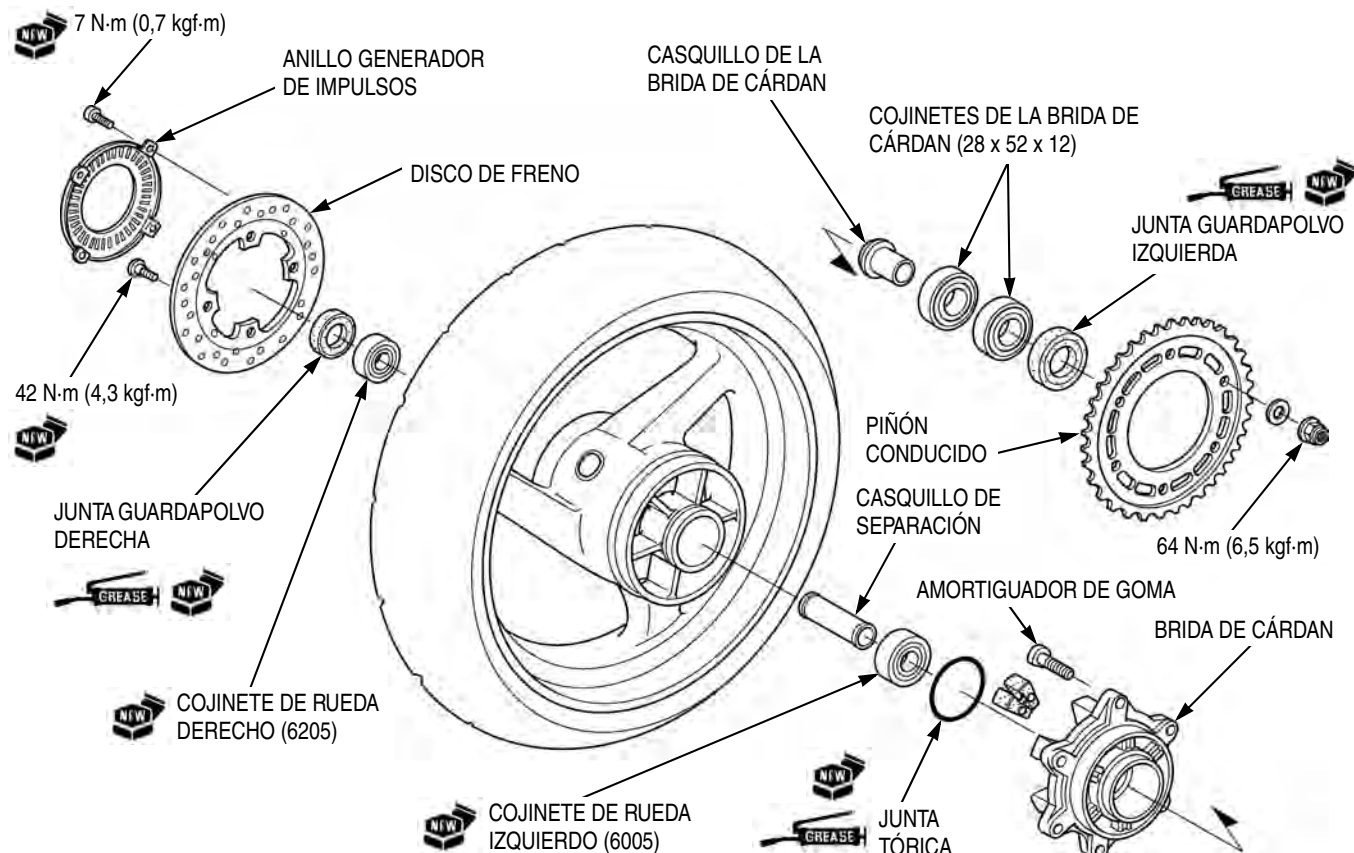
Si sustituyó el piñón conducido, desmonte las tuercas, las arandelas, el piñón conducido y los tornillos.



Desmonte los amortiguadores de goma de la rueda.
Desmonte la junta tórica.



MONTAJE



Monte los amortiguadores de goma de la rueda dentro del cubo de la misma.
 Aplique aceite a una junta tórica nueva y móntela en la ranura del cubo de rueda.



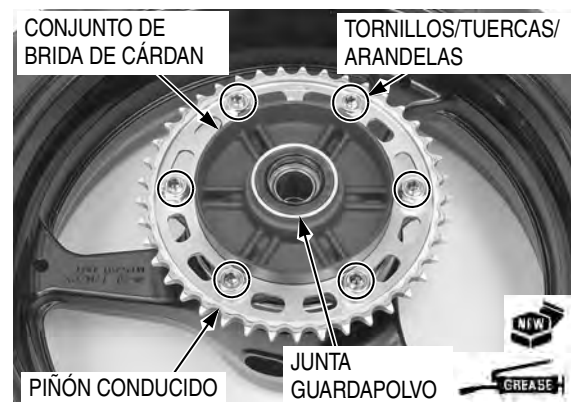
Si el piñón conducido se desmonta, coloque los tornillos del piñón conducido, el piñón, las arandelas y las tuercas en la brida de cardan.

Monte el conjunto de la brida de cardan del cubo de rueda izquierdo.

Si el piñón conducido se desmonta, apriete las tuercas del piñón conducido al par especificado.

PAR DE APRIETE: 64 N·m (6,5 kgf·m)

Aplique grasa al labio de la junta guardapolvo nuevo y, a continuación, móntelo en la brida de cardan.



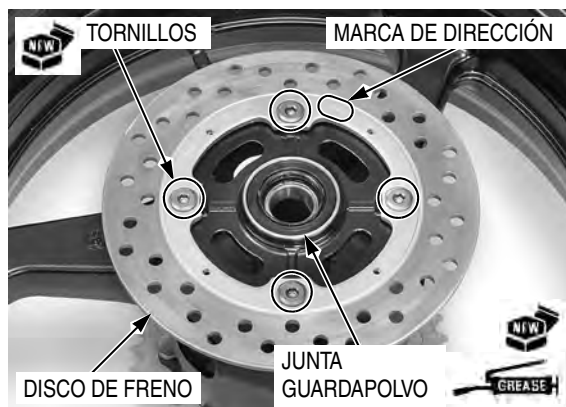
ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Monte el disco de freno con la marca del sentido de giro mirando hacia afuera.

Apriete los tornillos nuevos del disco de freno al par especificado.

PAR DE APRIETE: 42 N·m (4,3 kgf·m)

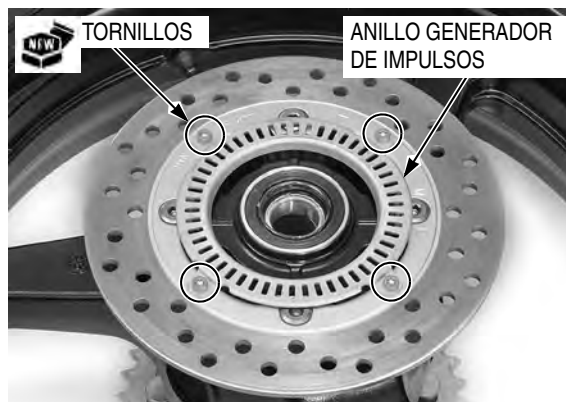
Aplique grasa al labio de la junta guardapolvo nuevo y, a continuación, móntelo en el cubo de la rueda.



Monte el anillo generador de impulsos y apriete los tornillos nuevos al par especificado.

PAR DE APRIETE: 7 N·m (0,7 kgf·m)

Monte la rueda trasera (página 15-13).



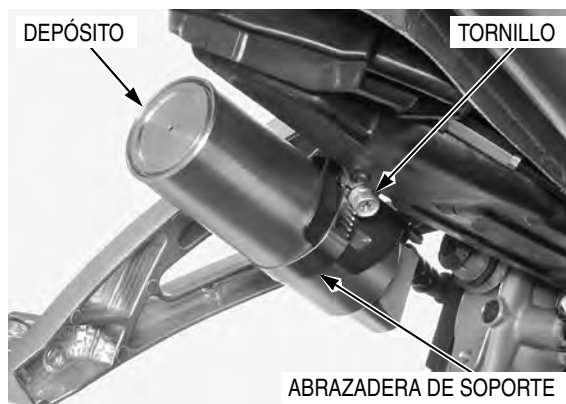
AMORTIGUADOR (Modelo con ABS)

DESMONTAJE

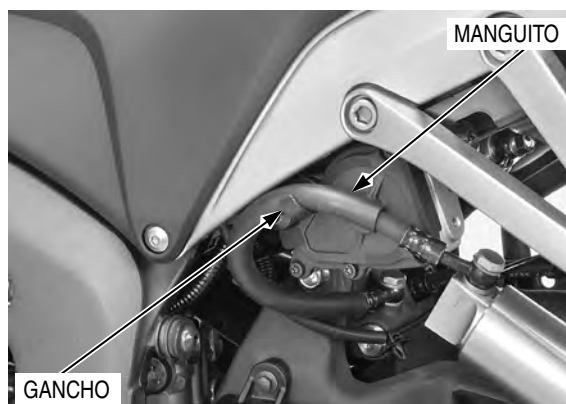
Desmonte los siguientes componentes:

- Carenado inferior (página 26-45)
- Guardabarros trasero C (página 3-16)

Afloje el tornillo y retire la abrazadera de soporte, luego desmonte el depósito.



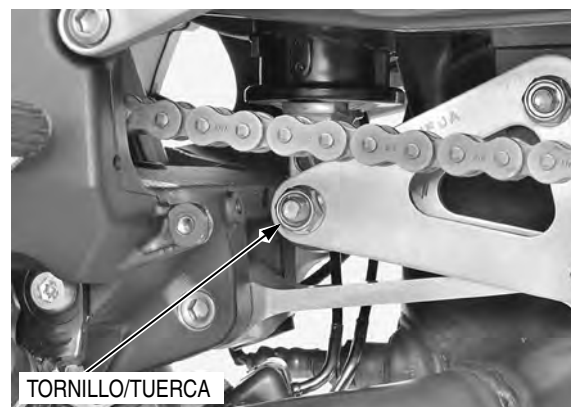
Desenganche el manguito del depósito del gancho.



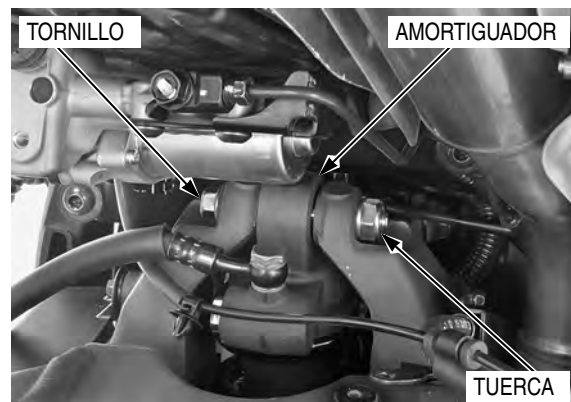
Apoye la motocicleta de manera firme con un dispositivo de elevación o equivalente y levante y separe la rueda trasera del suelo.

Sujete de forma segura la rueda trasera.

Desmonte el tornillo y la tuerca de fijación inferior del amortiguador.



Desmonte la tuerca y el tornillo de fijación superior del amortiguador y, a continuación retire el amortiguador hacia arriba.



COMPROBACIÓN

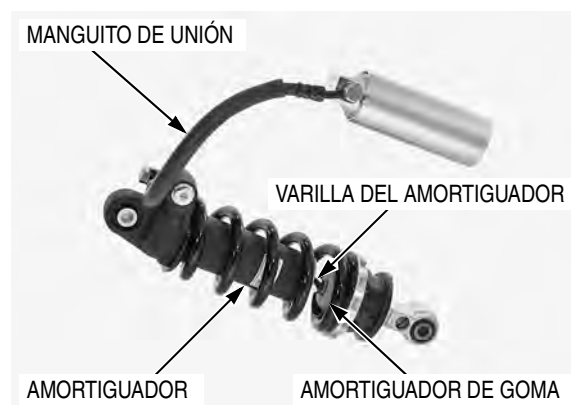
Compruebe visualmente la existencia de daños en el amortiguador.

Compruebe lo siguiente:

- La varilla del amortiguador por si estuviera doblada o dañada
- Existen deformaciones o fugas de aceite en el conjunto del amortiguador
- El amortiguador de goma por si estuviera desgastado a dañado
- El manguito de unión por si existieran daños o fugas de aceite

Compruebe la existencia de desgaste o daños en todas las otras piezas.

Sustituya el amortiguador como un conjunto, si fuera necesario.



MONTAJE

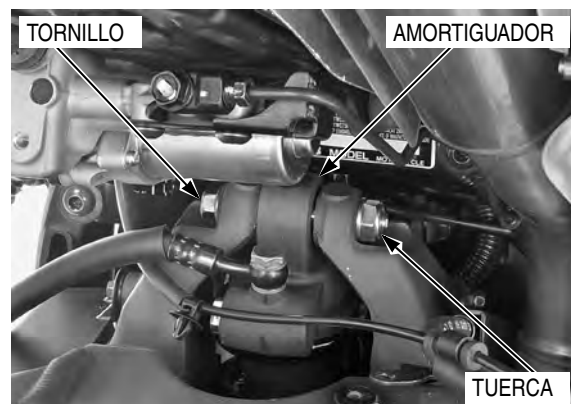
Sujete de forma segura la rueda trasera.

Coloque el amortiguador con el dispositivo de ajuste de la amortiguación de compresión orientado hacia la izquierda.

Monte el tornillo de fijación superior.

Apriete la tuerca de fijación superior al par especificado.

PAR DE APRIETE: 44 N·m (4,5 kgf·m)



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Monte el tornillo de fijación inferior.
Apriete el tornillo de fijación inferior al par especificado.

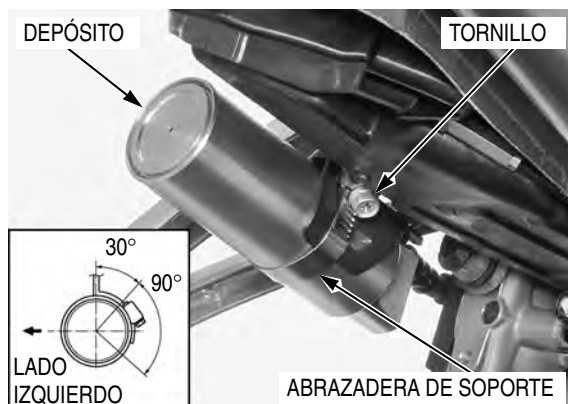
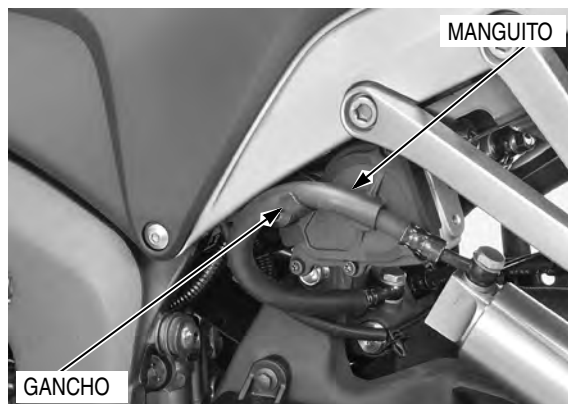
PAR DE APRIETE: 44 N·m (4,5 kgf·m)

Enganche el manguito del depósito de forma segura.

Coloque el depósito del amortiguador y la abrazadera de soporte en el soporte y apriete el tornillo con firmeza, tal como se muestra.

Monte los siguientes componentes:

- Guardabarros trasero C (página 3-16)
- Carenado inferior (página 26-45)



BASCULANTE (Modelo con ABS)

DESMONTAJE

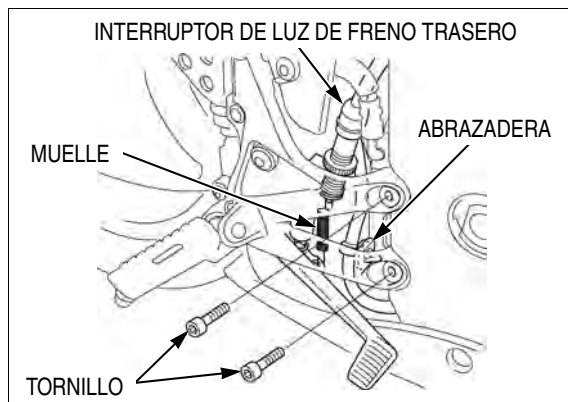
Desmonte los siguientes componentes:

- Rueda trasera (página 26-89)
- Amortiguador (página 26-92)
- Soporte del estribo trasero derecho (página 16-19)

Desmonte la abrazadera para cables del sensor de O₂ y desenganche el muelle del interruptor de la luz de freno trasera del pedal del freno.

Extraiga el interruptor de la luz de freno trasero.

Desmonte los tornillos de fijación del conjunto estribo principal derecho/protección térmica.

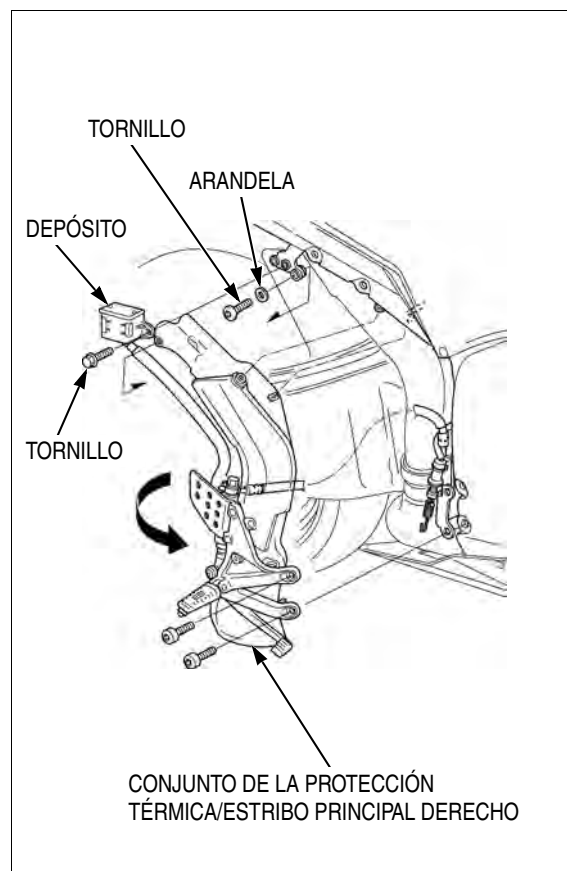


Mantenga en posición vertical el depósito trasero para evitar la entrada de aire en el sistema hidráulico.

Desmonte el tornillo y el depósito de freno trasero.

Retire el tornillo de fijación y la arandela de la protección térmica.

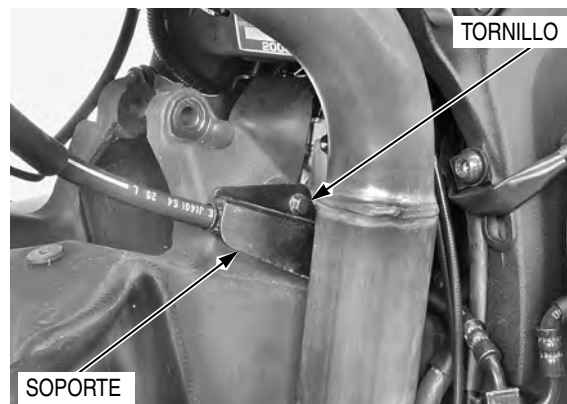
Desmonte el conjunto estribo principal derecho/protección térmica tal como se ilustra.



Afloje el tornillo de la abrazadera del silenciador y deslice hacia abajo la abrazadera del mismo.



Desmonte el tornillo y el soporte del manguito del freno.

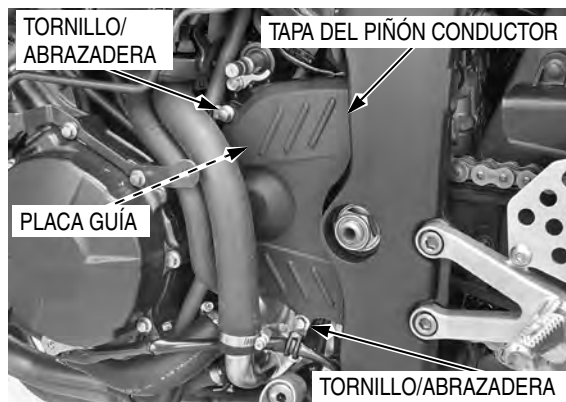


ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

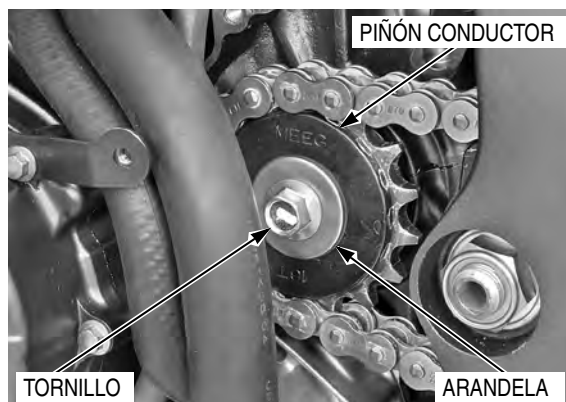
Desmonte el tornillo y el brazo del cambio del eje del cambio.



Desmonte los tornillos, las abrazaderas para cables, la tapa del piñón conductor y la placa de guía.



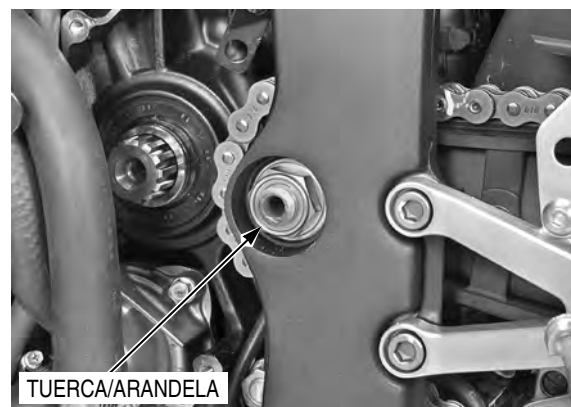
Desmonte el tornillo, la arandela y el piñón conductor.



Desmonte el tornillo/tuerca del brazo del amortiguador (lado del basculante).



Desmonte la tuerca y arandela de giro del basculante.



Afloje la contratuerca de giro del basculante utilizando la herramienta especial.

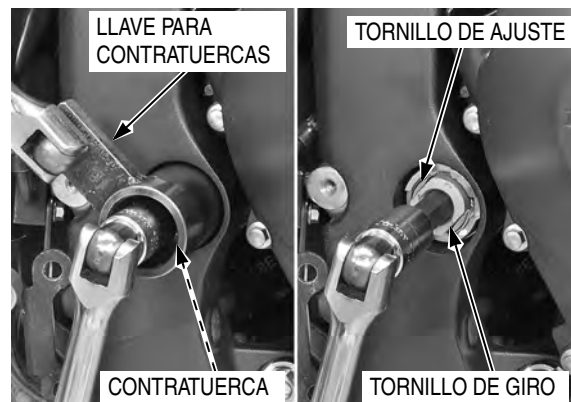
HERRAMIENTA:

Llave para contratuercas

07908-4690003

Gire totalmente el tornillo de ajuste de giro del basculante en el sentido antihorario, girando el tornillo de giro del basculante.

Desmonte el tornillo de giro, la contratuerca, el tornillo de ajuste y el basculante.



MONTAJE

Aplique aceite a la rosca del tornillo de ajuste de giro del basculante y móntelo en el bastidor.

Asegúrese de que el tornillo de ajuste de giro del basculante no sobresale del pivote interior.



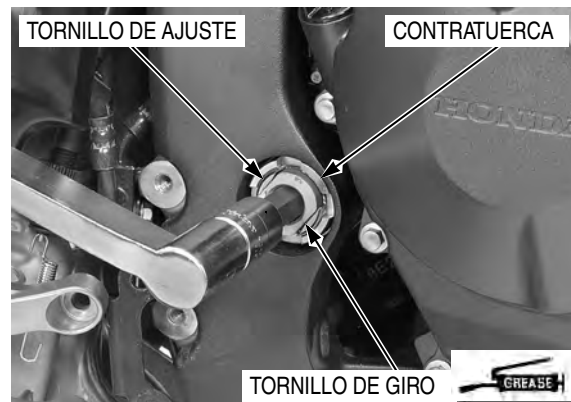
Aplique grasa al tornillo de pivote del basculante.

Monte el basculante y el tornillo de giro en el bastidor.

Monte temporalmente la contratuerca de giro del basculante.

Apriete el tornillo de ajuste de giro del basculante al par especificado girando el tornillo de giro del basculante.

PAR DE APRIETE: 12 N·m (1,2 kgf·m)



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Sujete el tornillo de giro del basculante y apriete la contratuerca de giro del basculante con la herramienta especial.

HERRAMIENTA:

Llave para contratuercas 07908-4690003

PAR DE APRIETE:

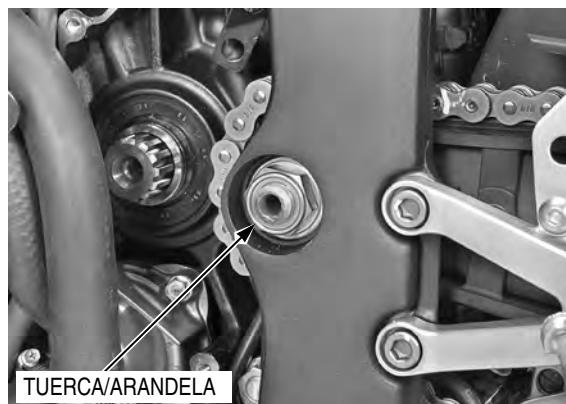
Real: 64 N·m (6,5 kgf·m)

Indicado: 58 N·m (5,9 kgf·m)

Monte la arandela y la tuerca de giro del basculante.

Ajuste la tuerca aplicando el par de apriete especificado.

PAR DE APRIETE: 93 N·m (9,5 kgf·m)



Monte el tornillo/tuerca del brazo del amortiguador (lado del basculante) y apriete la tuerca al par especificado.

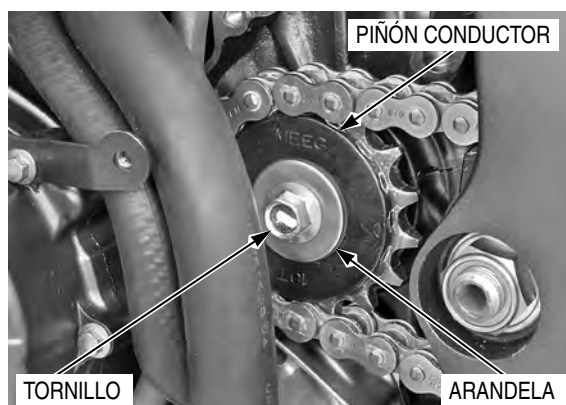
PAR DE APRIETE: 44 N·m (4,5 kgf·m)



Monte el piñón conductor con sus marcas hacia fuera.

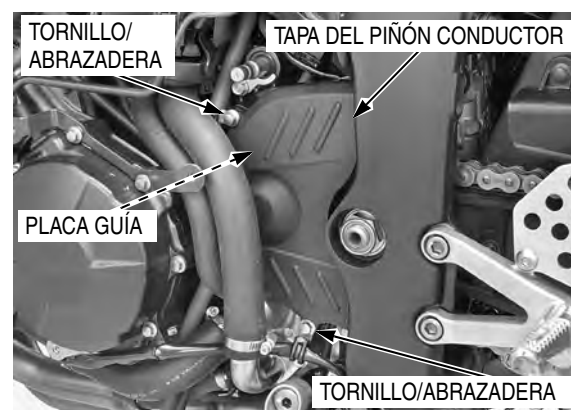
Monte la arandela y el tornillo y, a continuación, apriete el tornillo al par especificado.

PAR DE APRIETE: 54 N·m (5,5 kgf·m)



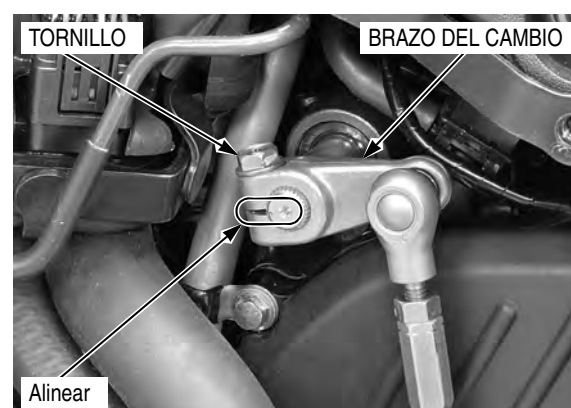
Disponga correctamente el recorrido del cable del interruptor del caballete lateral (página 26-20).

Monte la placa guía, la tapa del piñón conductor, la abrazadera del cable y los tornillos y, a continuación apriete firmemente los tornillos.

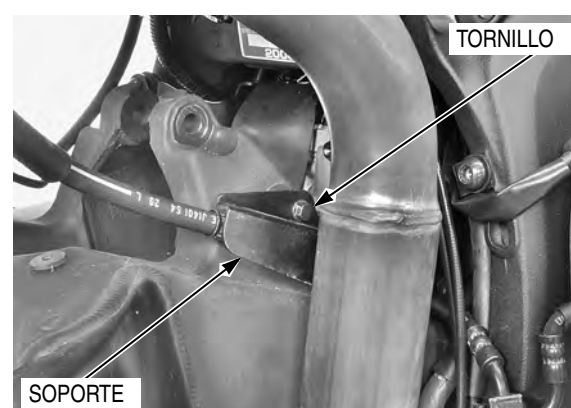


Monte el brazo del cambio alineando su ranura con la marca del punzón en el eje del cambio.

Apriete firmemente el tornillo.



Monte el soporte del manguito del freno y apriete firmemente el tornillo.



Ajuste la abrazadera del silenciador en posición con firmeza.

Apriete el tornillo de la abrazadera del silenciador al par especificado.

PAR DE APRIETE: 17 N·m (1,7 kgf·m)



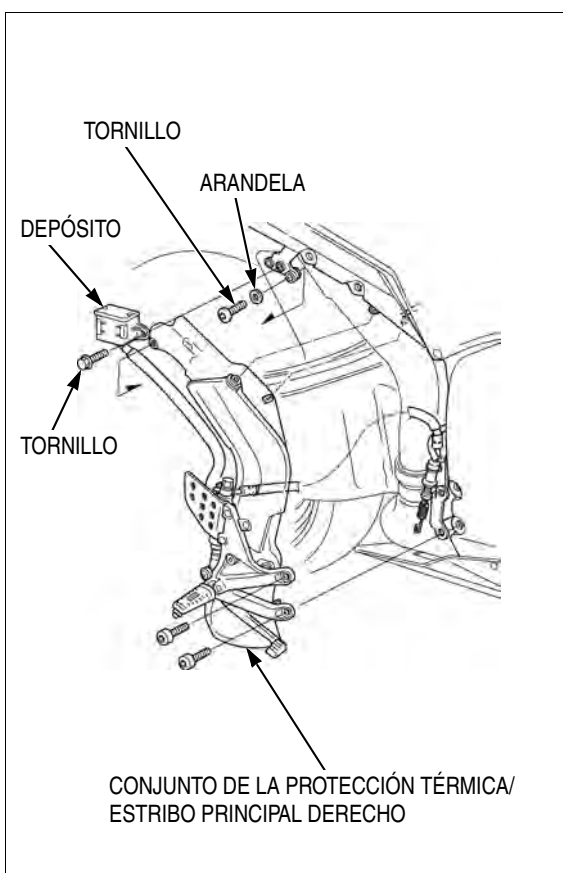
ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Instale el conjunto estribo principal derecho/protección térmica tal como se ilustra.

Monte la arandela y el tornillo de fijación de la protección térmica y, a continuación apriételos firmemente.

Monte el depósito del freno posterior y apriete el tornillo al par especificado.

PAR DE APRIETE: 12 N·m (1,2 kgf·m)



Apriete los tornillos de fijación del estribo principal al par especificado.

PAR DE APRIETE: 37 N·m (3,8 kgf·m)

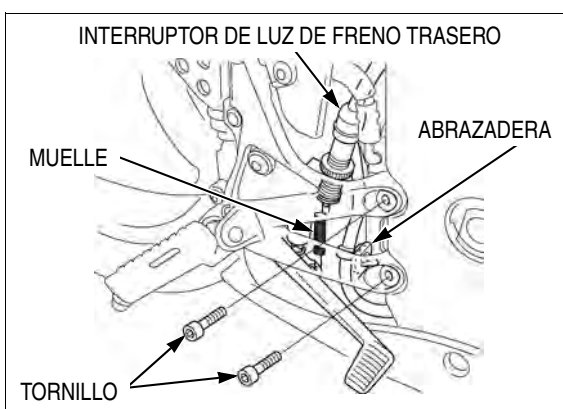
Sitúe los cables correctamente (página 26-20).

Monte el interruptor de la luz de freno trasera.

Instale la abrazadera para cables del sensor de O_2 y enganche el muelle del interruptor de la luz de freno trasera en el pedal del freno.

Monte los siguientes componentes:

- Soporte del estribo trasero derecho (página 16-24)
- Amortiguador (página 26-93)
- Rueda trasera (página 15-7)



CAMBIO DEL LÍQUIDO DE FRENOS/PURGA DE AIRE (Modelo con ABS)

AVISO

El derrame del líquido puede ocasionar daños a las piezas pintadas, de plástico o de goma. Siempre que efectúe alguna tarea de mantenimiento en el sistema, coloque un trapo sobre estas piezas.

- Evite la entrada de suciedad, polvo, etc. al llenar el depósito.
- El procedimiento de llenado del líquido de frenos/purga del aire para el modelo con ABS combinado es diferente que para el modelo estándar. Consulte siempre la INFORMACIÓN SOBRE PURGA DEL AIRE EN EL ABS COMBINADO (página 26-101) para el modelo con ABS antes de llevar a cabo el proceso de llenado del líquido de frenos/purga del aire. El procedimiento de drenaje del líquido de frenos es el mismo para los dos modelos. Consulte la sección de drenaje del líquido de frenos (página 16-7).

INFORMACIÓN SOBRE PURGA DEL AIRE EN EL ABS COMBINADO

- Debido a los diversos componentes del ABS combinado, incluidas la válvula, unidades de alimentación y electroválvulas, los tubos del líquido de freno son muy complejos. Esta complejidad requiere se realice un sangrado de la válvula y las unidades de alimentación además de los procedimientos de purgado del aire de la línea de frenos normal. Los procedimientos de purgado del aire para el ABS combinado son complicados e incluyen diversos pasos. Todos ellos deben seguirse de forma exacta y por completo para lograr el purgado apropiado. Realice siempre una inspección de los frenos y una prueba de conducción tras el purgado.
- Debido a la naturaleza de control electrónico del ABS combinado, puede resultar difícil advertir la presencia de aire en el sistema. Por este motivo, resulta importante llevar a cabo una prueba de los frenos y de conducción tras realizar el servicio en el sistema de frenos.
- Compruebe a menudo el nivel del líquido, mientras efectúe la purga del sistema de frenos, para impedir la entrada de aire en el sistema. Si quedara algún resto de aire en el sistema durante la purga, realice el mismo procedimiento desde el inicio.
- El modo de purga del aire se activa mediante el uso de la maneta del freno y del pedal del mismo en una secuencia específica. Si no se sigue la secuencia correcta, el procedimiento no puede completarse adecuadamente. Consulte el procedimiento de purga del aire antes de iniciar el mismo y compruebe siempre la luz testigo del ABS combinado y un sonido de activación de la válvula/unidad de alimentación.

OPERACIÓN DE PURGA DE AIRE

Los procedimientos de llenado del líquido de frenos/purga de aire son diferentes en caso de desensamblado de los componentes del freno.

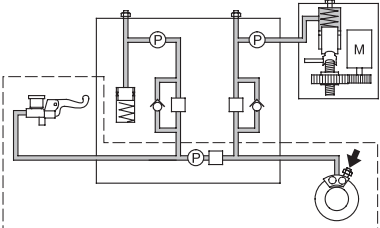
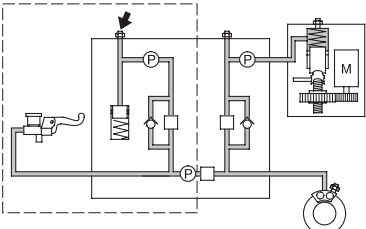
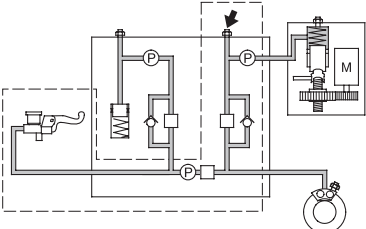
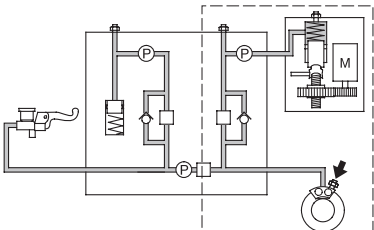
- Si existe algún resto de aire en la línea de frenos normal, existe la posibilidad de que exista aire en la línea de la unidad de la válvula. Realice la purga de aire de la línea de la unidad de la válvula si se hubiera realizado algún desmontaje o desensamblado del componente de la línea de frenos normal.
 - Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula delantera (página 26-106)
 - Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula trasera (página 26-120)
- Si la unidad de la válvula se desmonta, incluso aunque la unidad de alimentación no, existe la posibilidad de que quede aire en la línea de la unidad de alimentación. Realice la purga de aire tanto de la línea de la unidad de la válvula como de la unidad de alimentación.
 - Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula delantera/unidad de alimentación (página 26-111)
 - Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula trasera/unidad de alimentación (página 26-126)

Consulte el resumen de cada procedimiento (página 26-102) antes de iniciar la purga del aire y consulte el procedimiento de purga de aire de cada llenado de líquido de frenos/purgado.

RESUMEN DEL PROCEDCIMIENTO DE LLENADO DE LÍQUIDO DE FRENOS/PURGA DE AIRE
PURGA DE AIRE DE LA LÍNEA DE LA UNIDAD DE LA VÁLVULA DELANTERA

Desmonte los siguientes componentes:

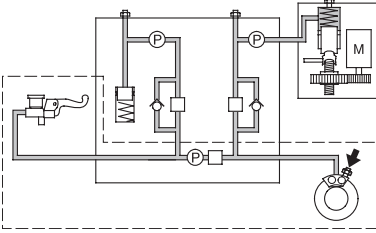
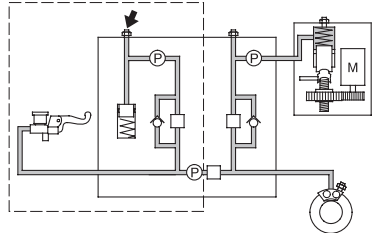
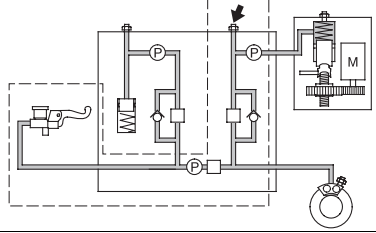
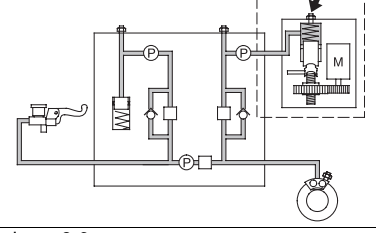
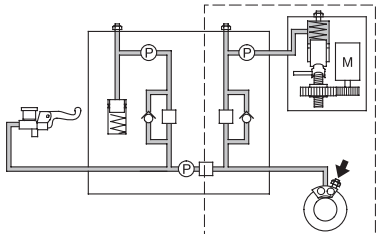
- Depósito de combustible (página 6-74), Fusible (LUZ DEL FARO DELANTERO 20 A, PARADA/BOCINA GIRO 10 A)

PROCESO	ESTRIBO	LÍNEA DE PURGA DE AIRE
1. Purga de aire de la línea de frenos normal	1-1. Purga de aire en la válvula de purga de la pinza del freno (página 16-8)	
2. Activación del modo de purga de aire	2-1. Corto del terminal del conector de comprobación del ABS combinado (página 26-107) 2-2. Activación del modo de purga de aire	
3. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula	3-1. Purga de aire en la válvula de purga del lado del simulador de la unidad de la válvula (página 26-108)	
	3-2. Purga de aire en la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula (página 26-108)	
4. Purga de aire de la línea de la válvula de 1 vía (con activación del motor)	4-1. Activación de la unidad de alimentación (presurización) (página 26-109)	
	4-2. Purga de aire en la válvula de purga de la pinza del freno	
	4-3. Activación de la unidad de alimentación (despresurización)	
5. Inspección final	5-1. Retirada del cable puente 5-2. Inspección previa al uso y prueba de conducción para el sistema de frenos (página 26-110)	

PURGA DE AIRE DE LA LÍNEA DE LA UNIDAD DE LA VÁLVULA DELANTERA/UNIDAD DE ALIMENTACIÓN

Desmonte los siguientes componentes:

- Sillín (página 26-44), Radiador (página 26-65), Protección térmica de la unidad de alimentación delantera (página 26-194), Depósito de combustible (página 6-74), Fusible (LUZ DEL FARO DELANTERO 20 A, PARADA/BOCINA GIRO 10 A)

PROCESO	ESTRIBO	LÍNEA DE PURGA DE AIRE
1. Purga de aire de la línea de frenos normal	1-1. Purga de aire en la válvula de purga de la pinza del freno (página 16-8)	
2. Activación del modo de purga de aire	2-1. Corto del terminal del conector de comprobación del ABS combinado (página 26-113) 2-2. Activación del modo de purga de aire	
3. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula	3-1. Purga de aire en la válvula de purga del lado del simulador de la unidad de la válvula (página 26-114)	
	3-2. Purga de aire en la válvula de purga del lado de la unidad de la válvula (página 26-114)	
4. Purga de aire de la línea de la unidad de alimentación	4-1. Purga de aire en la válvula de purga de la unidad de alimentación (página 26-115)	
5. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula	5-1. Purga de aire en la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula (página 26-115)	igual que 3-2
6. Purga de aire de la válvula de 1 vía (con activación del motor)	6-1. Activación de la unidad de alimentación (presurización) (página 26-116) 6-2. Purga de aire en la válvula de purga de la pinza del freno 6-3. Activación de la unidad de alimentación (despresurización)	
7. Activación del modo de purga de aire	7-1. Activación del modo de purga de aire (página 26-118)	igual que 2-2
8. Purga de aire de la línea de la unidad de alimentación	8-1. Purga de aire en la válvula de purga de la unidad de alimentación (página 26-119)	igual que 4-1
9. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula	9-1. Purga de aire en la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula (página 26-119)	igual que 3-2
10. Inspección final	10-1. Retirada del cable puente 10-2. Inspección previa al uso y prueba de conducción para el sistema de frenos (página 26-120)	

ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

PURGA DE AIRE DE LA LÍNEA DE LA UNIDAD DE LA VÁLVULA TRASERA

Desmóntese el siguientes fusible:

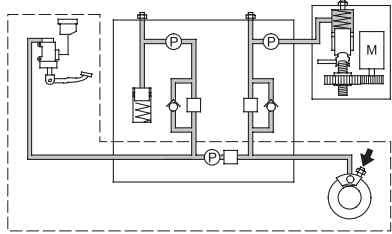
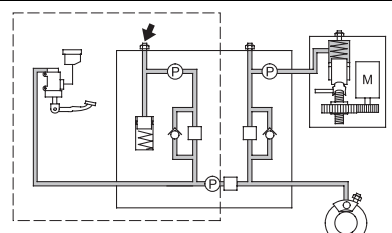
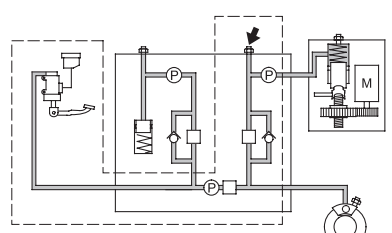
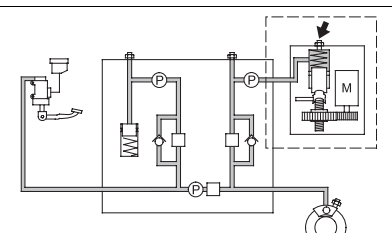
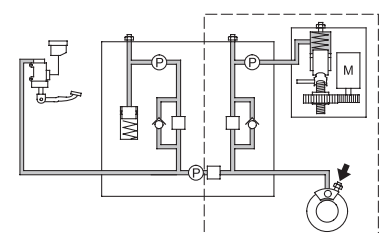
- FARO DELANTERO 20 A, PARADA/BOCINA GIRO 10 A

PROCESO	ESTRIBO	LÍNEA DE PURGA DE AIRE
1. Purga de aire de la línea de frenos normal	1-1. Purga de aire en la válvula de purga de la pinza del freno (página 16-8)	
2. Activación del modo de purga de aire	2-1. Corto del terminal del conector de comprobación del ABS combinado (página 26-122) 2-2. Activación del modo de purga de aire	
3. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula	3-1. Purga de aire en la válvula de purga del lado del simulador de la unidad de la válvula (página 26-123)	
	3-2. Purga de aire en la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula (página 26-123)	
4. Purga de aire de la válvula de 1 vía (con activación del motor)	4-1. Activación de la unidad de alimentación (presurización) (página 26-124) 4-2. Purga de aire en la válvula de purga de la pinza del freno 4-3. Activación de la unidad de alimentación (despresurización)	
5. Inspección final	5-1. Retirada del cable puente 5-2. Inspección previa al uso y prueba de conducción para el sistema de frenos (página 26-125)	

PURGA DE AIRE DE LA LÍNEA DE LA UNIDAD DE LA VÁLVULA TRASERA/UNIDAD DE ALIMENTACIÓN

Desmonte el siguientes fusible:

- FARO DELANTERO 20 A, PARADA/BOCINA GIRO 10 A

PROCESO	ESTRIBO	LÍNEA DE PURGA DE AIRE
1. Purga de aire de la línea de frenos normal	1-1. Purga de aire en la válvula de purga de la pinza del freno (página 16-7)	
2. Activación del modo de purga de aire	2-1. Corto del terminal del conector de comprobación del ABS combinado (página 26-127) 2-2. Activación del modo de purga de aire	
3. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula	3-1. Purga de aire en la válvula de purga del lado del simulador de la unidad de la válvula (página 26-128)	
	3-2. Purga de aire en la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula (página 26-128)	
4. Purga de aire de la línea de la unidad de alimentación	4-1. Purga de aire en la válvula de purga de la unidad de alimentación (página 26-129)	
5. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula	5-1. Purga de aire en la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula (página 26-129)	igual que 3-2
6. Purga de aire de la válvula de 1 vía (con activación del motor)	6-1. Activación de la unidad de alimentación (presurización) (página 26-130) 6-2. Purga de aire en la válvula de purga de la pinza del freno 6-3. Activación de la unidad de alimentación (despresurización)	
7. Activación del modo de purga de aire	7-1. Activación del modo de purga de aire (página 26-132)	igual que 2-2
8. Purga de aire de la línea de la unidad de alimentación	8-1. Purga de aire en la válvula de purga de la unidad de alimentación (página 26-132)	igual que 4-1
9. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula	9-1. Purga de aire en la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula (página 26-133)	igual que 3-2
10. Inspección final	10-1. Retirada del cable puente 10-2. Inspección previa al uso y prueba de conducción para el sistema de frenos (página 26-133)	

PURGA DE AIRE DE LA LÍNEA DE LA UNIDAD DE LA VÁLVULA DELANTERA

NOTA:

- Antes de proceder a la purga de aire del líquido de frenos de la línea del ABS combinado, compruebe el estado de la batería (página 18-6).
 - No gire la llave de contacto a la posición OFF ni desconecte el cable puente durante la purga de aire ya que esto podría hacer que se averiara el ABS combinado.
- Una vez comenzado, si no se completa el procedimiento de purga de aire, reinícielo desde el comienzo.

1. Purga de aire de la línea de frenos normal

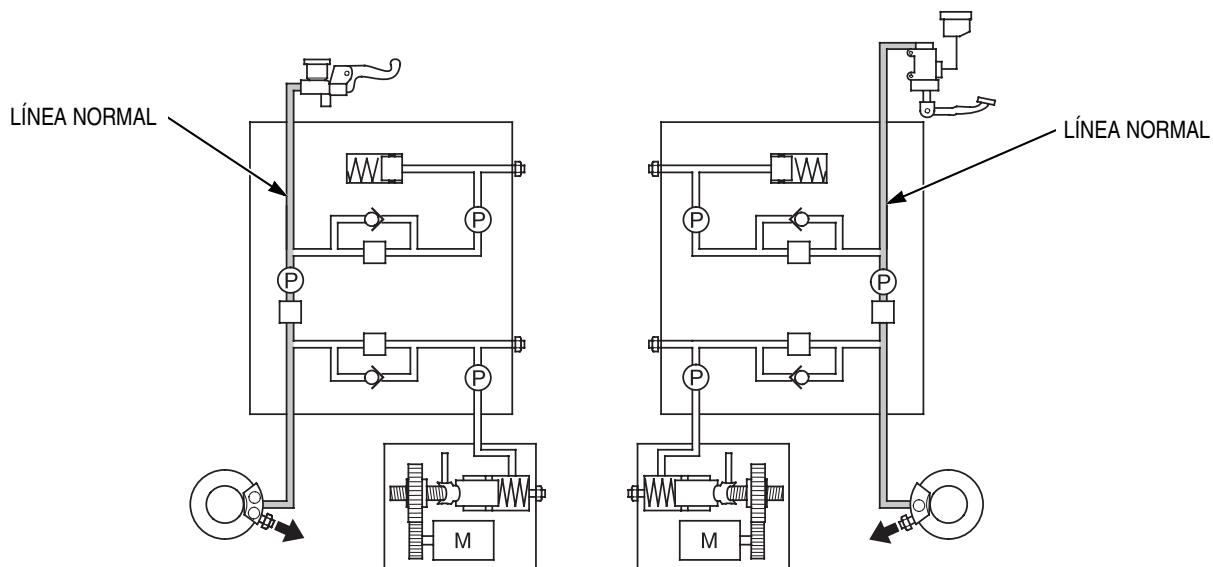
Retire el depósito de combustible (página 6-74).

Abra la caja de fusibles/relés y extraiga el siguiente fusible.

- FARO 20 A
- PARADA/BOCINA GIRO 10 A



Purgue el aire del sistema hidráulico normal delantero y trasero (página 16-8).



2. Activación del modo de purga de aire

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Retire el conector de pruebas y coloque en corto los terminales del conector de comprobación del ABS combinado con un cable puente.

Conexión: Marrón – verde

Cambie al modo de purga de aire de la línea del ABS combinado delantero de la siguiente forma.

- Realice el siguiente procedimiento en menos de cinco segundos.



1. Gire la llave de contacto a la posición ON mientras presiona el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

2. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

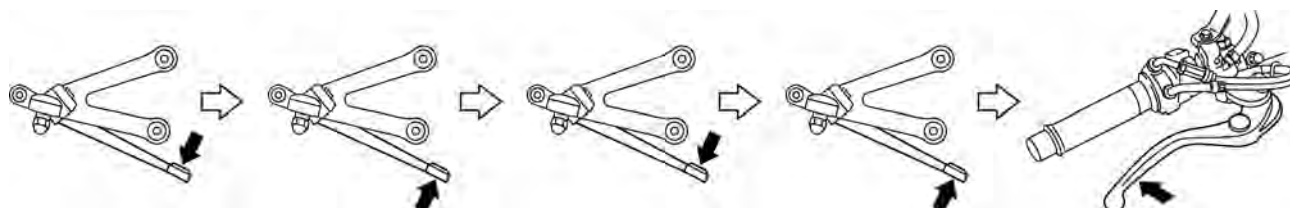
3. Vuelva a apretar el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

4. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

5. Apriete la maneta del freno delantero.



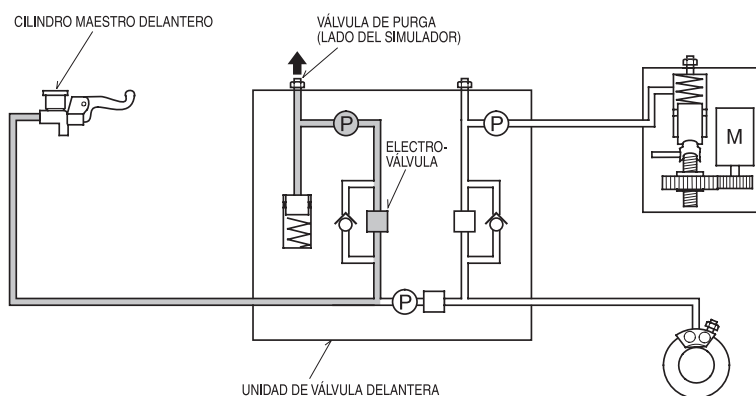
La motocicleta estará en el modo de purga de aire de la línea del ABS combinado delantero, y la luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear.

- Si el indicador no comienza a parpadear, gire a la posición OFF la llave de contacto e intente el procedimiento de nuevo.

3. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula

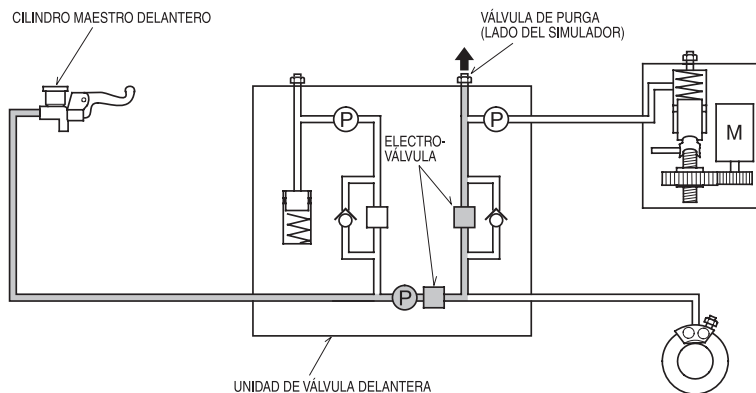
Purgue el aire de la válvula de purga del lado del simulador de la unidad de la válvula delantera.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



Purgue el aire de la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula delantera.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear dos veces.

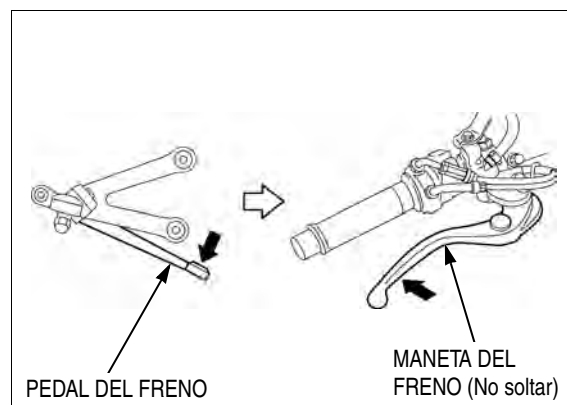
4. Purga de aire de la válvula de una vía (con activación del motor)

Apriete el pedal del freno trasero.

Apriete y mantenga apretada la maneta del freno delantero para hacer funcionar el simulador de carrera en la unidad de la válvula.

NOTA:

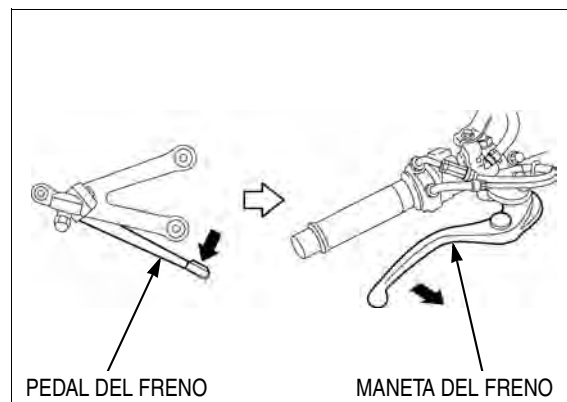
No suelte la maneta del freno delantero.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear tres veces.

Apriete el pedal del freno trasero.

Suelte la maneta del freno delantero.



Conecte un manguito de purga transparente a la válvula de purga de la pinza de freno delantero.

Afloje la válvula de purga de la pinza de freno delantero.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear cuatro veces.

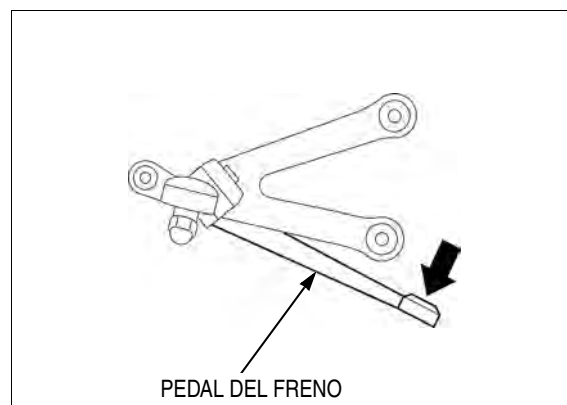
Presione el pedal del freno trasero para activar la presurización del motor de la unidad de alimentación.

Tras usar el motor de la unidad de alimentación, cierre la válvula de purga de la pinza del freno delantero.

NOTA:

Si el proceso de purga se suspende sin completarse, realice los siguientes procedimientos y reinicie la purga desde el comienzo.

- Gire la llave de contacto a la posición OFF y desconecte el cable puente.
- Gire la llave de contacto a la posición ON y espere la operación inicial (unos 5 segundos), luego gire la llave de contacto a la posición OFF.
- Repita el procedimiento anterior cinco veces para borrar la avería detectada.



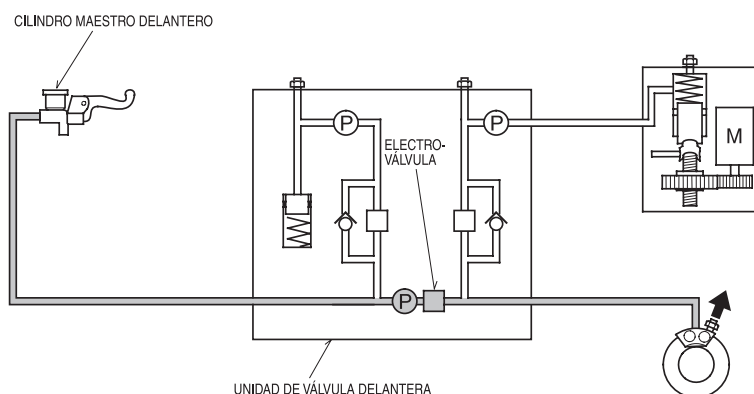
ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Purgue el aire de la válvula de purga de la pinza del freno del lado derecho.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

Apriete las válvulas de purga de la pinza del freno al par especificado.

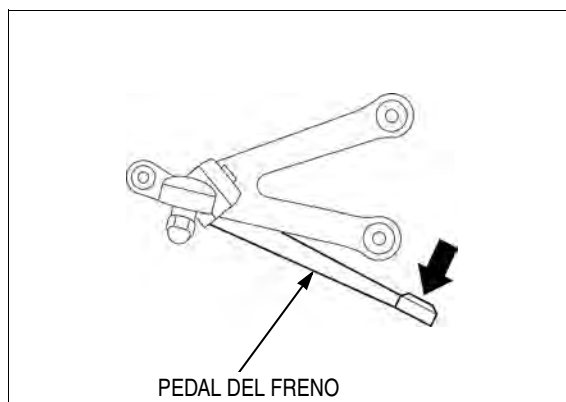
PAR DE APRIETE: 8,0 N·m (0,8 kgf·m)



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear cinco veces.

Apriete el pedal del freno trasero.

- Tras parpadear cinco veces, compruebe que la luz testigo del Combinado ABS cambia a un parpadeo largo.



5. Inspección final

Gire la llave de contacto a la posición OFF y desconecte el cable puente.

Llene el depósito hasta el nivel superior con líquido de frenos DOT 4 procedente de un recipiente sellado.

Desmonte el diafragma y la placa de ajuste.

Monte el tapón del depósito, la placa de tope y apriete el tornillo al par especificado.

PAR DE APRIETE: 1,2 N·m (0,1 kgf·m)

Monte las piezas desmontadas en el orden inverso al de desmontaje.

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y compruebe la luz testigo del ABS combinado (página 26-142).

Realice la prueba de conducción y compruebe el funcionamiento del ABS combinado.



PURGA DE AIRE DE LA LÍNEA DE LA UNIDAD DE LA VÁLVULA DELANTERA/UNIDAD DE ALIMENTACIÓN

NOTA:

- Antes de proceder a la purga de aire del líquido de frenos de la línea del ABS combinado, compruebe el estado de la batería (página 17-5).
- No gire la llave de contacto a la posición OFF ni desconecte el cable puente durante la purga de aire ya que esto podría hacer que se averiara el ABS combinado.

Una vez comenzado, si no se completa el procedimiento de purga de aire, reinicielo desde el comienzo.

1. Purga de aire de la línea de frenos normal

Desmonte los siguientes componentes:

- Sillín (página 26-44)
- Depósito de combustible (página 6-74)
- Protección térmica de la unidad de alimentación delantera (página 26-194)

Mantenga en posición vertical el depósito del freno trasero para evitar la entrada de aire en el sistema hidráulico.

Instale temporalmente el estribo principal derecho/conjunto de la protección térmica y apriete los tornillos de fijación del estribo principal al par especificado.

PAR DE APRIETE: 37 N·m (3,8 kgf·m)



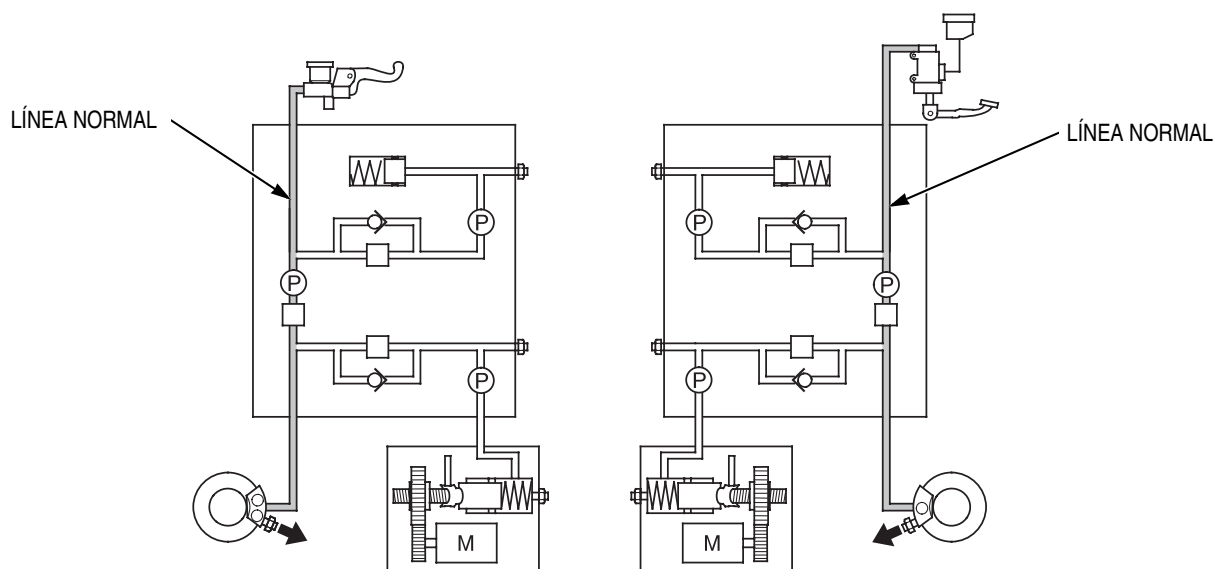
Abra la caja de fusibles/relés y extraiga el siguiente fusible.

- FARO 20 A
- PARADA/BOCINA GIRO 10 A



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Purgue el aire del sistema hidráulico normal delantero y trasero (página 16-8).



2. Activación del modo de purga de aire

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Retire el conector de pruebas y coloque en corto los terminales del conector de comprobación del ABS combinado con un cable puente.

Conexión: Marrón – verde

Cambie al modo de purga de aire de la línea del ABS combinado delantero de la siguiente forma.

- Realice el siguiente procedimiento en menos de cinco segundos.



1. Gire la llave de contacto a la posición ON mientras presiona el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

2. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

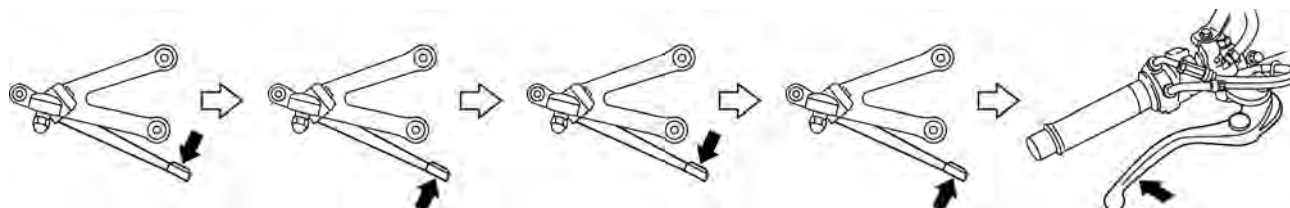
3. Vuelva a apretar el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

4. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

5. Apriete la maneta del freno delantero.



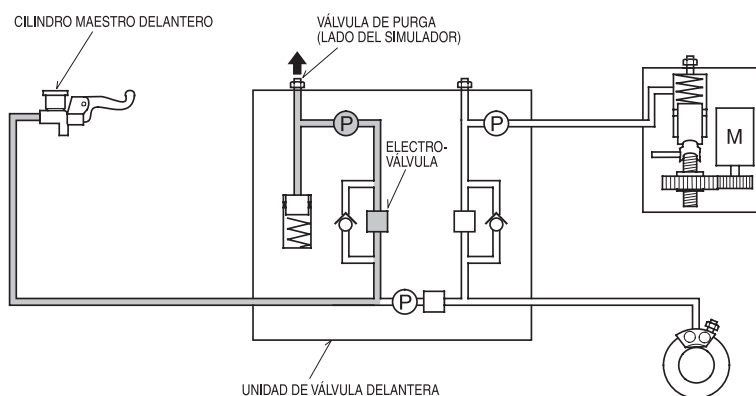
La motocicleta estará en el modo de purga de aire de la línea del ABS combinado delantero, y la luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear.

- Si el indicador no comienza a parpadear, gire a la posición OFF la llave de contacto e intente el procedimiento de nuevo.

3. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula

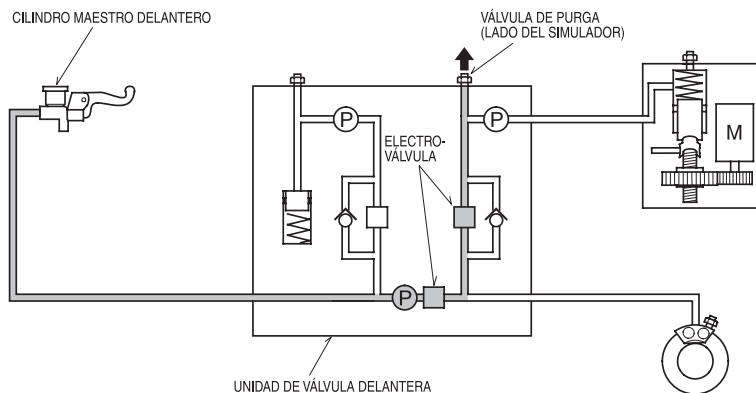
Purgue el aire de la válvula de purga del lado del simulador de la unidad de la válvula delantera.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



Purgue el aire de la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula delantera.

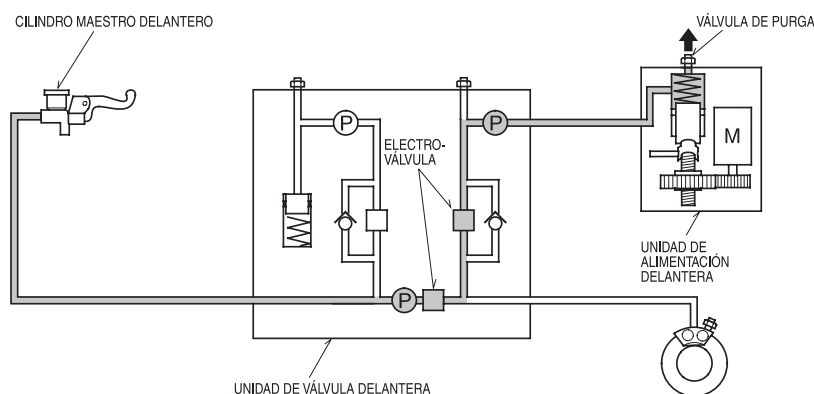
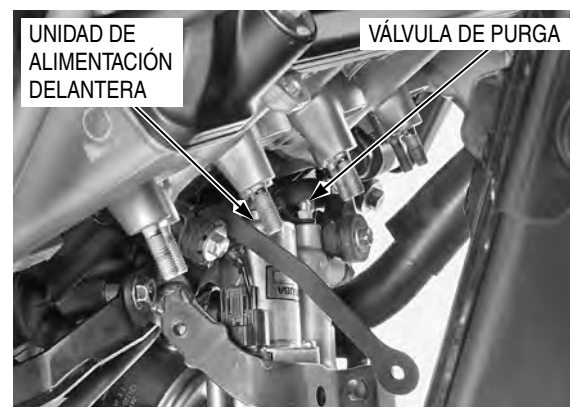
Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



4. Purga de aire de la línea de la unidad de alimentación

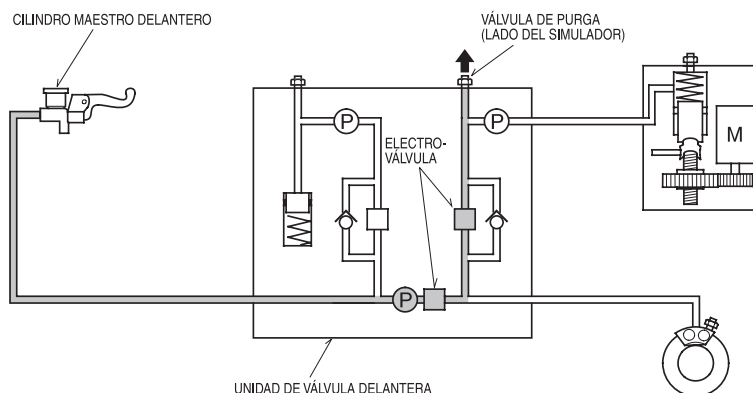
Purgue el aire de la válvula de purga de la unidad de alimentación.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

**5. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula**

Purgue el aire de la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula delantera.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear dos veces.

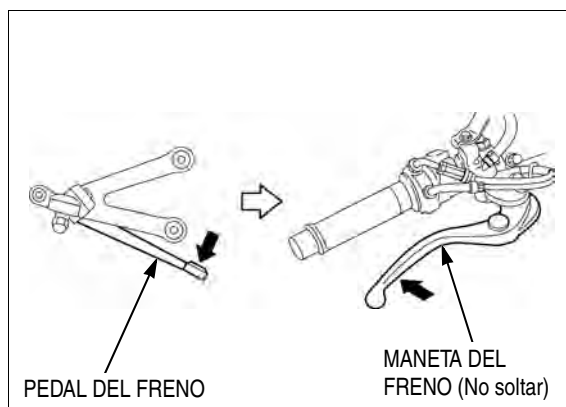
6. Purga de aire de la válvula de una vía (con activación del motor)

Apriete el pedal del freno trasero.

Apriete y mantenga apretada la maneta del freno delantero para hacer funcionar el simulador de carrera en la unidad de la válvula.

NOTA:

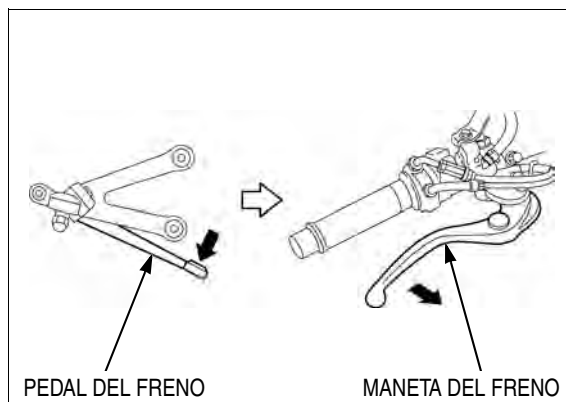
No suelte la maneta del freno delantero.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear tres veces.

Apriete el pedal del freno trasero.

Suelte la maneta del freno delantero.



Conecte un manguito de purga transparente a la válvula de purga de la pinza del freno delantero.

Afloje la válvula de purga de la pinza del freno delantero.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear cuatro veces.

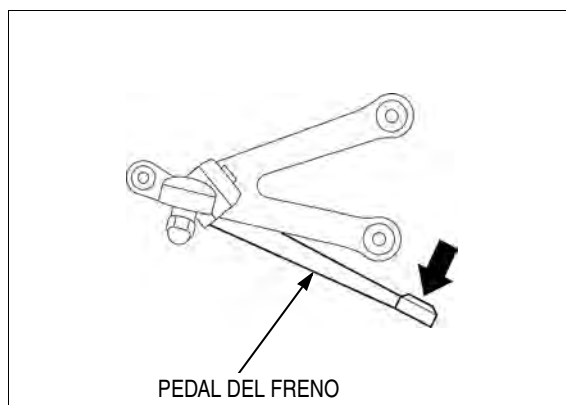
Apriete el pedal del freno trasero.

Tras usar el motor de la unidad de alimentación, cierre la válvula de purga de la pinza del freno delantero.

NOTA:

Si el proceso de purga se suspende sin completarse, realice los siguientes procedimientos y reinicie la purga desde el comienzo.

- Gire la llave de contacto a la posición OFF y desconecte el cable puente.
- Gire la llave de contacto a la posición ON y espere la operación inicial (unos 5 segundos), luego gire la llave de contacto a la posición OFF.
- Repita el procedimiento anterior cinco veces para borrar la avería detectada.

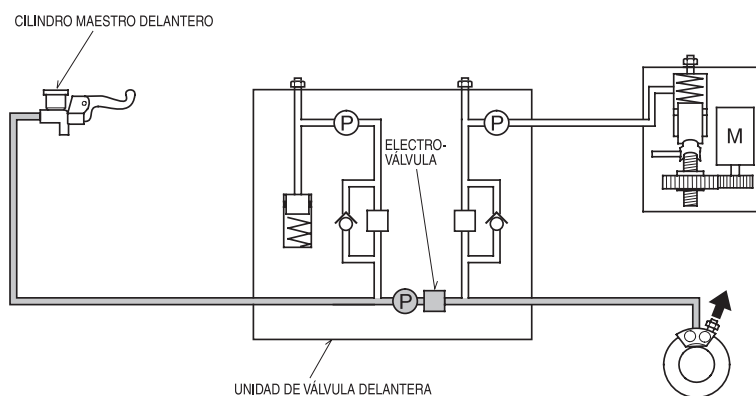


Purgue el aire de la válvula de purga de la pinza del freno del lado derecho.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

Apriete las válvulas de purga de la pinza del freno al par especificado.

PAR DE APRIETE: 8,0 N·m (0,8 kgf·m)



7. Activación del modo de purga de aire

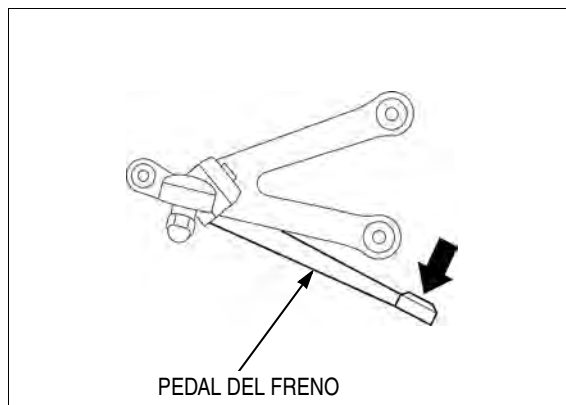
El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear cinco veces.

Apriete el pedal del freno trasero.

- Tras parpadear cinco veces, compruebe que la luz testigo del Combinado ABS cambia a un parpadeo largo.

Gire la llave de contacto a la posición OFF y reinicie el siguiente procedimiento.

- Realice el siguiente procedimiento en menos de cinco segundos.



1. Gire la llave de contacto a la posición ON mientras presiona el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

2. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

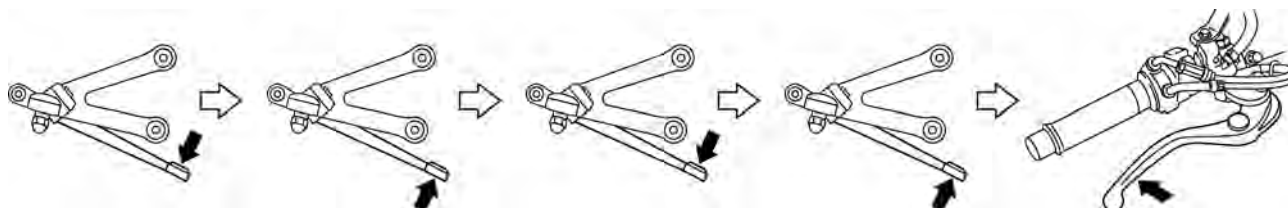
3. Vuelva a apretar el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

4. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

5. Apriete la maneta del freno delantero.



La motocicleta estará en el modo de purga de aire de la línea del ABS combinado delantero, y la luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear.

- Si el indicador no comienza a parpadear, gire a la posición OFF la llave de contacto e intente el procedimiento de nuevo.

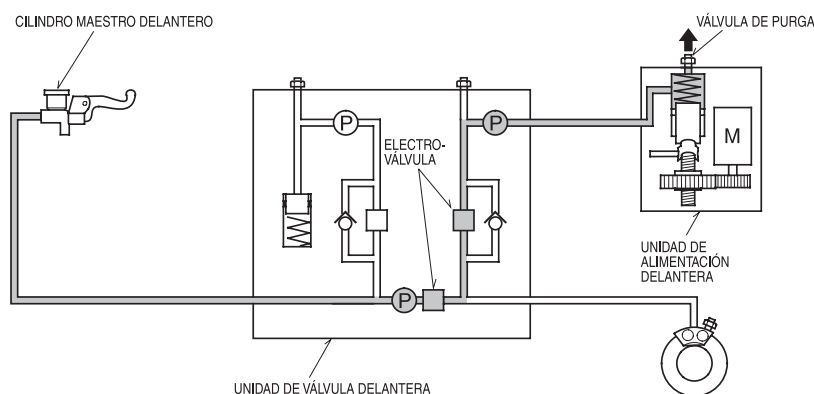
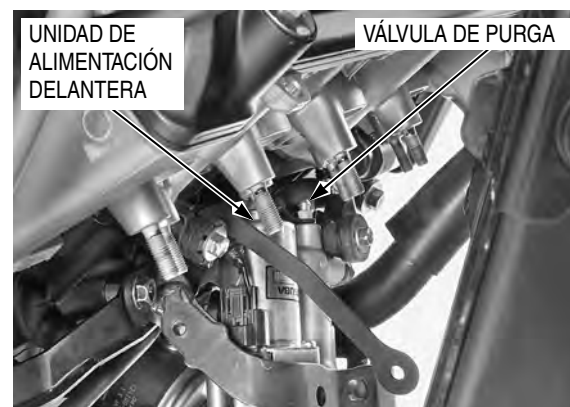
8. Purga de aire de la línea de la unidad de alimentación

Purgue el aire de la válvula de purga de la unidad de alimentación.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

Apriete la válvula de purga de la unidad de alimentación al par especificado.

PAR DE APRIETE: 5,4 N·m (0,6 kgf·m)

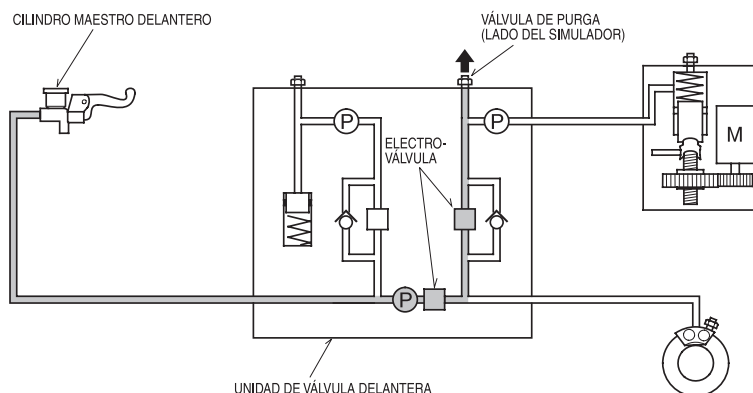
**9. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula**

Purgue el aire de la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula delantera.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

Apriete la válvula de purga de la unidad de la válvula al par especificado.

PAR DE APRIETE: 5,4 N·m (0,6 kgf·m)



10. Inspección final

Gire la llave de contacto a la posición OFF y desconecte el conector del cable puente.

Llene el depósito hasta el nivel superior con líquido de frenos DOT 4 procedente de un recipiente sellado.

Desmonte el diafragma y la placa de ajuste.

Monte el tapón del depósito, la placa de tope y apriete el tornillo al par especificado.

PAR DE APRIETE: 1,2 N·m (0,1 kgf·m)

Monte las piezas desmontadas en el orden inverso al de desmontaje.

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y compruebe la luz testigo del ABS combinado (página 26-142).

Realice la prueba de conducción y compruebe el funcionamiento del ABS combinado.



PURGA DE AIRE DE LA LÍNEA DE LA UNIDAD DE LA VÁLVULA TRASERA

NOTA:

- Antes de proceder a la purga de aire del líquido de frenos de la línea del ABS combinado, compruebe el estado de la batería (página 17-5).
 - No gire la llave de contacto a la posición OFF ni desconecte el cable puente durante la purga de aire ya que esto podría hacer que se averiara el ABS combinado.
- Una vez comenzado, si no se completa el procedimiento de purga de aire, reinicielo desde el comienzo.

1. Purga de aire de la línea de frenos normal

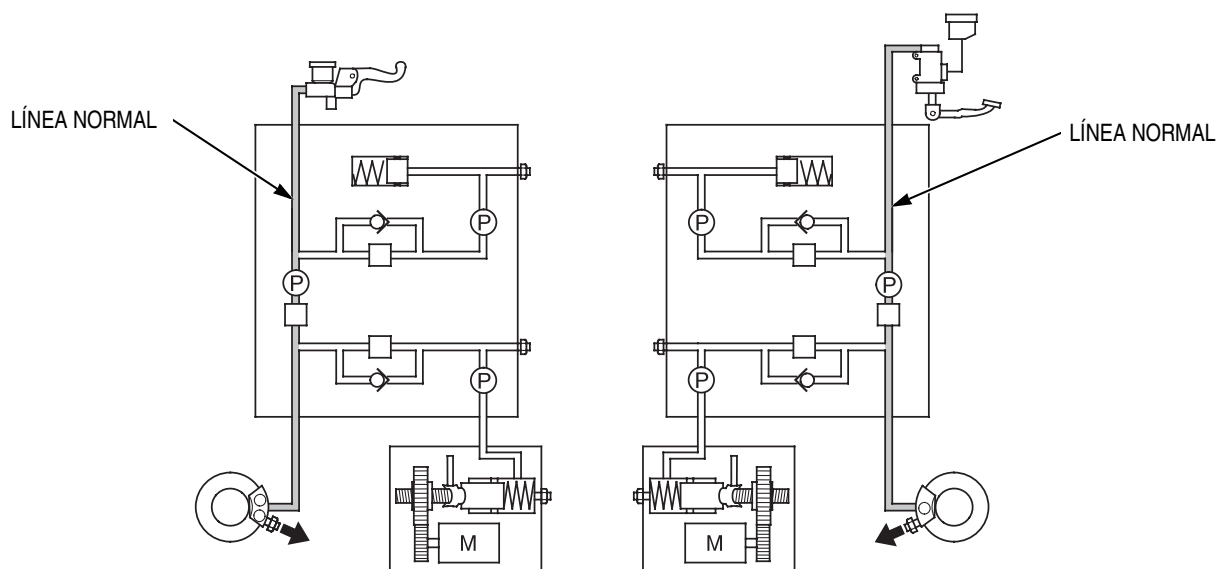
Desmonte el sillín (página 26-44).

Abra la caja de fusibles/relés y extraiga el siguiente fusible.

- FARO 20 A
- PARADA/BOCINA GIRO 10 A



Purgue el aire del sistema hidráulico normal delantero y trasero (página 16-8).



2. Activación del modo de purga de aire

Gire la llave de contacto a la posición OFF.
Retire el conector de pruebas y coloque en corto los terminales del conector de comprobación del ABS combinado con un cable puente.

Conexión: Marrón – verde

Cambie al modo de purga de aire de la línea del ABS combinado trasero de la siguiente forma.

- Realice el siguiente procedimiento en menos de cinco segundos.



1. Gire la llave de contacto a la posición ON mientras presiona el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

2. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

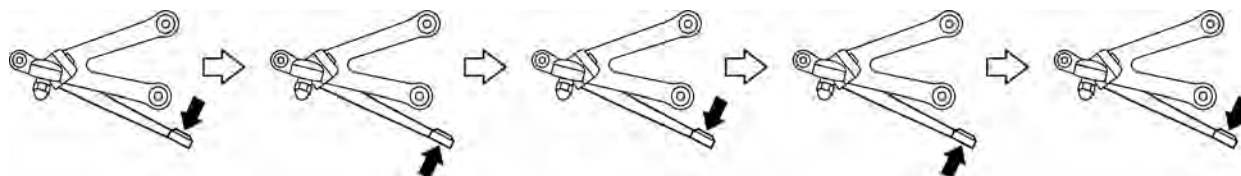
3. Vuelva a apretar el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

4. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

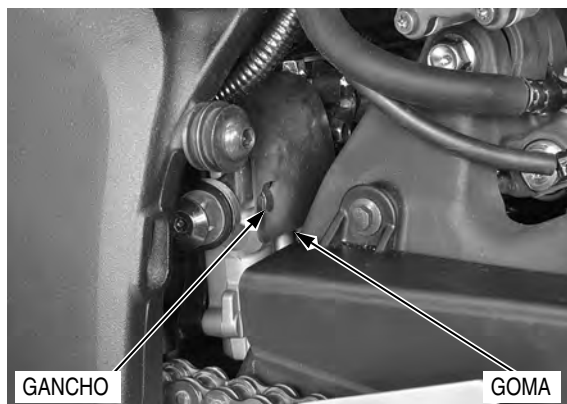
5. Apriete el pedal del freno trasero.



La motocicleta estará en el modo de purga de aire de la línea del ABS combinado trasero, y la luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear.

- Si el indicador no comienza a parpadear, gire a la posición OFF la llave de contacto e intente el procedimiento de nuevo.

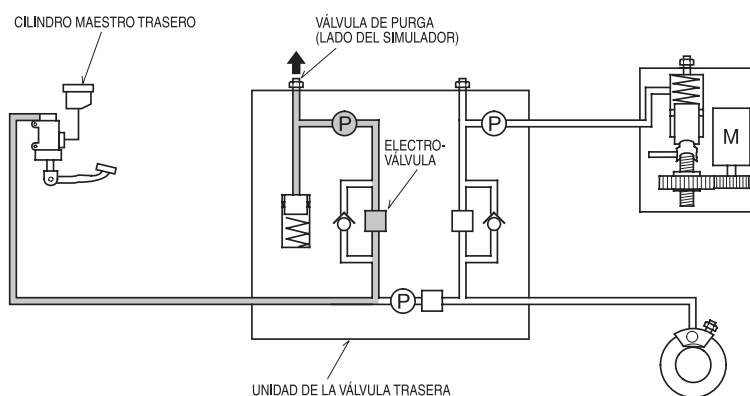
Desenganche y suelte la goma de la unidad de la válvula trasera.



3. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula

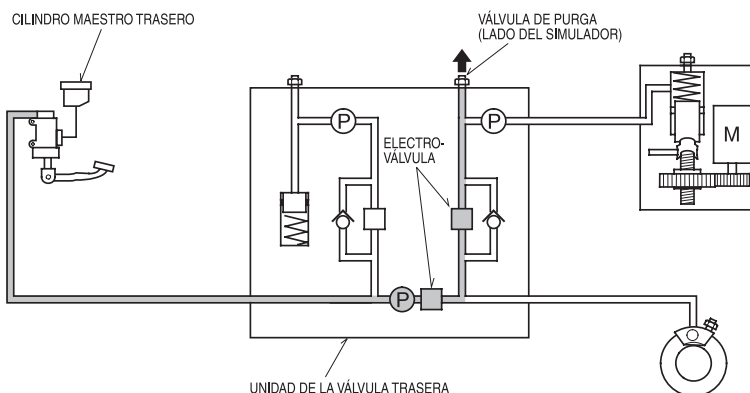
Purgue el aire de la válvula de purga del lado del simulador de la unidad de la válvula trasera.

Efectúe el procedimiento de purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



Purgue el aire de la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula trasera.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear dos veces.

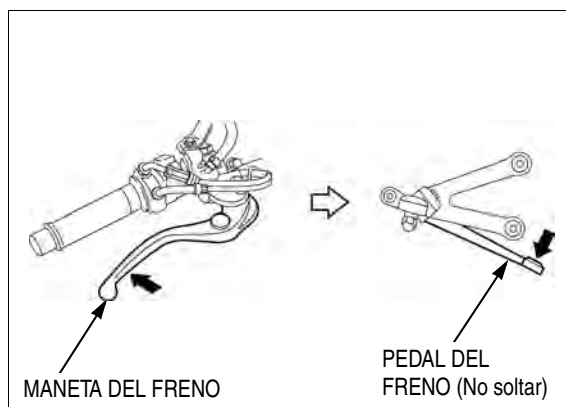
4. Purga de aire de la válvula de una vía (con activación del motor)

Apriete la maneta del freno delantero.

Apriete y mantenga apretado el pedal del freno trasero para hacer funcionar el simulador de carrera en la unidad de la válvula.

NOTA:

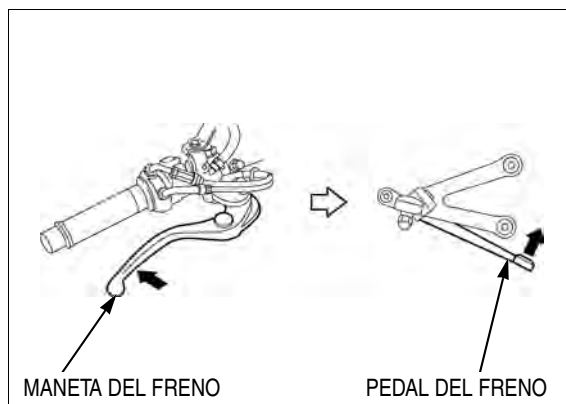
No suelte el pedal del freno trasero.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear tres veces.

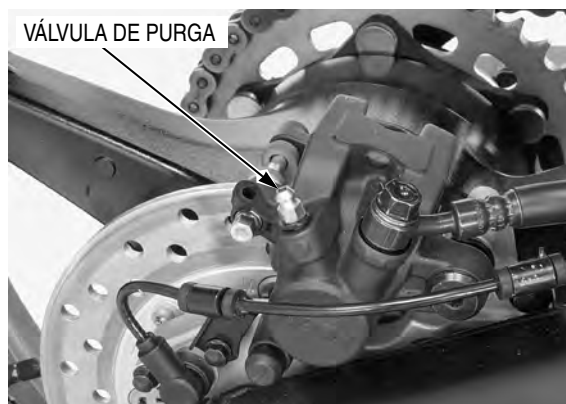
Apriete la maneta del freno delantero.

Suelte el pedal del freno trasero.



Conecte un manguito de purga transparente a la válvula de purga de la pinza del freno trasero.

Afloje la válvula de purga de la pinza del freno trasero.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear cuatro veces.

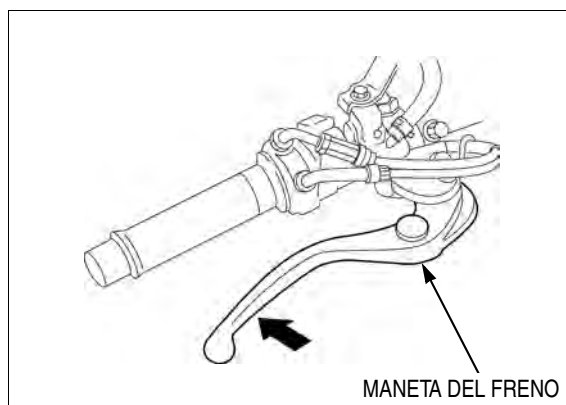
Presione la maneta del freno delantero para activar la presurización del motor de la unidad de alimentación.

Tras usar el motor de la unidad de alimentación, cierre la válvula de purga de la pinza del freno trasero.

NOTA:

Si el proceso de purga se suspende sin completarse, realice los siguientes procedimientos y reinicie la purga desde el comienzo.

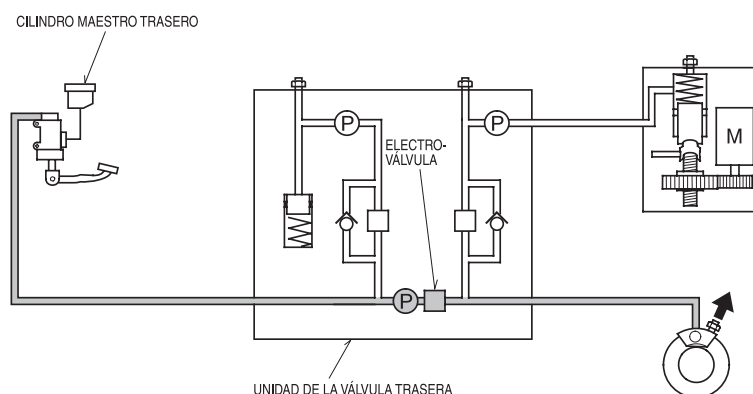
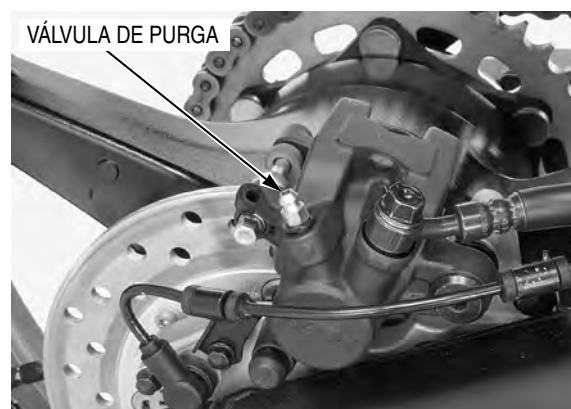
- Gire la llave de contacto a la posición OFF y desconecte el cable puente.
- Gire la llave de contacto a la posición ON y espere la operación inicial (unos 5 segundos), luego gire la llave de contacto a la posición OFF.
- Repita el procedimiento anterior cinco veces para borrar la avería detectada.



Purgue el aire de la válvula de purga de la pinza del freno trasero.
Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

Apriete la válvula de purga de la pinza del freno al par especificado.

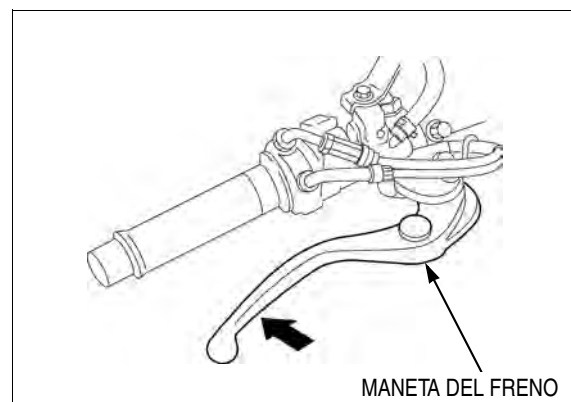
PAR DE APRIETE: 6,0 N·m (0,6 kgf·m)



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear cinco veces.

Apriete la maneta del freno delantero.

- Tras parpadear cinco veces, compruebe que la luz testigo del Combinado ABS cambia a un parpadeo largo.



5. Inspección final

Gire la llave de contacto a la posición OFF y desconecte el cable puente.

Llene el depósito hasta el nivel superior con líquido de frenos DOT 4 procedente de un recipiente sellado.

Desmonte el diafragma y la placa de ajuste.

Monte la tapa del depósito y apriete los tornillos al par especificado.

PAR DE APRIETE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m)

Monte las piezas desmontadas en el orden inverso al de desmontaje.

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y compruebe la luz testigo del ABS combinado (página 26-142).

Realice la prueba de conducción y compruebe el funcionamiento del ABS combinado.



PURGA DE AIRE DE LA LÍNEA DE LA UNIDAD DE LA VÁLVULA TRASERA/UNIDAD DE ALIMENTACIÓN

NOTA:

- Antes de proceder a la purga de aire del líquido de frenos de la línea del ABS combinado, compruebe el estado de la batería (página 17-5).
- No gire la llave de contacto a la posición OFF ni desconecte el cable puente durante la purga de aire ya que esto podría hacer que se averiara el ABS combinado.
Una vez comenzado, si no se completa el procedimiento de purga de aire, reinicielo desde el comienzo.

1. Purga de aire de la línea de frenos normal

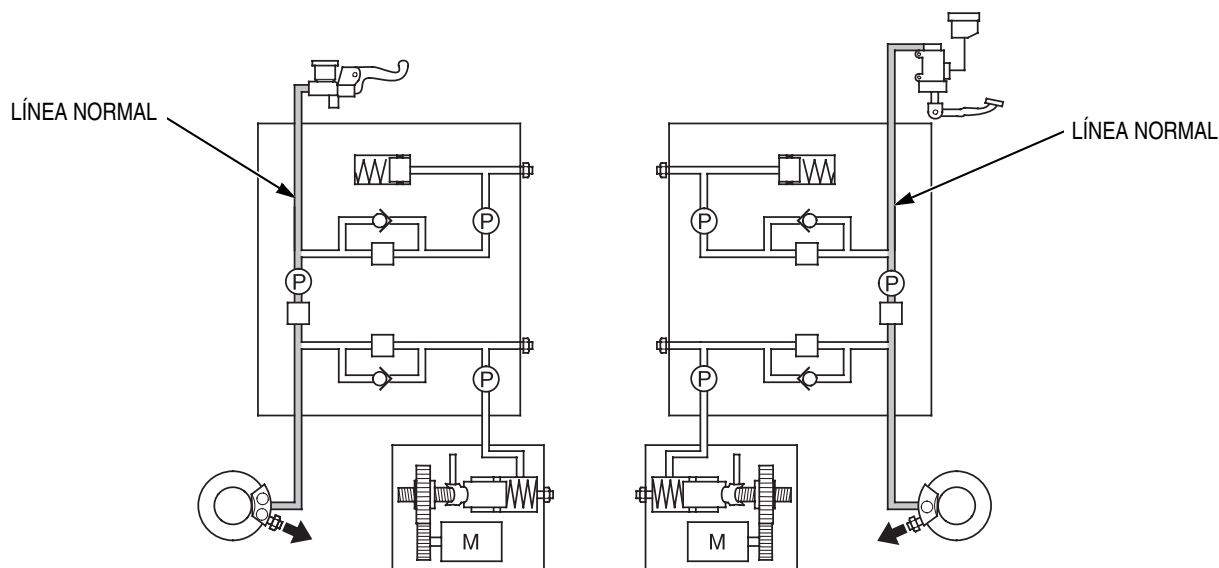
Desmonte el sillín (página 26-44).

Abra la caja de fusibles/relés y extraiga el siguiente fusible.

- FARO 20 A
- PARADA/BOCINA GIRO 10 A



Purgue el aire del sistema hidráulico normal delantero y trasero (página 16-8).



2. Activación del modo de purga de aire

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Retire el conector de pruebas y coloque en corto los terminales del conector de comprobación del ABS combinado con un cable puente.

Conexión: Marrón – verde

Cambie al modo de purga de aire de la línea del ABS combinado trasero de la siguiente forma.

- Realice el siguiente procedimiento en menos de cinco segundos.



1. Gire la llave de contacto a la posición ON mientras presiona el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

2. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

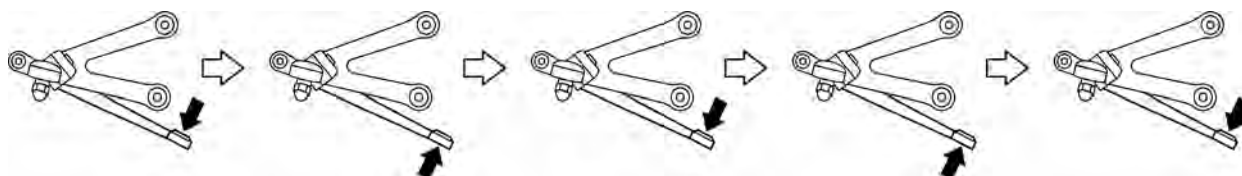
3. Vuelva a apretar el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

4. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

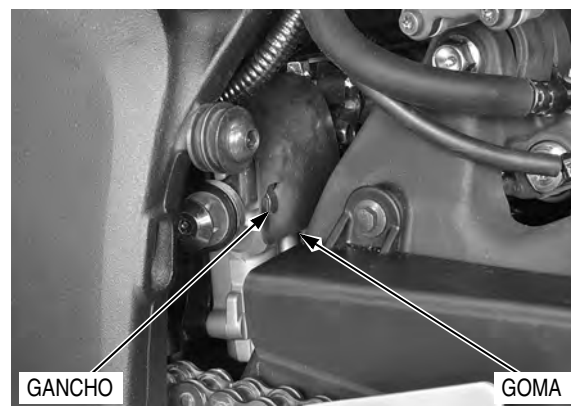
5. Apriete el pedal del freno trasero.



La motocicleta estará en el modo de purga de aire de la línea del ABS combinado trasero, y la luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear.

- Si el indicador no comienza a parpadear, gire a la posición OFF la llave de contacto e intente el procedimiento de nuevo.

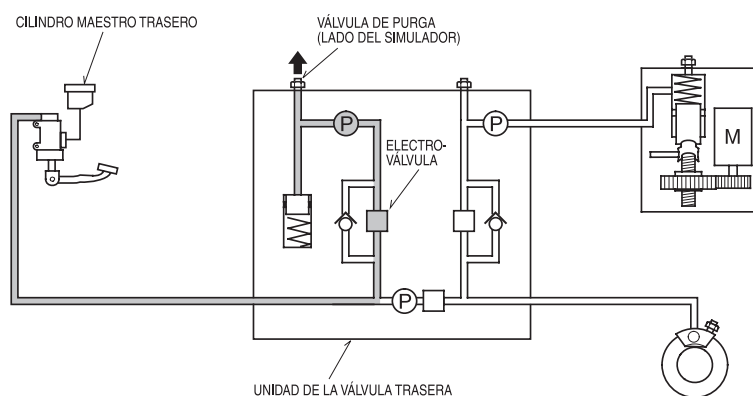
Desenganche y suelte la goma de la unidad de la válvula trasera.



3. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula

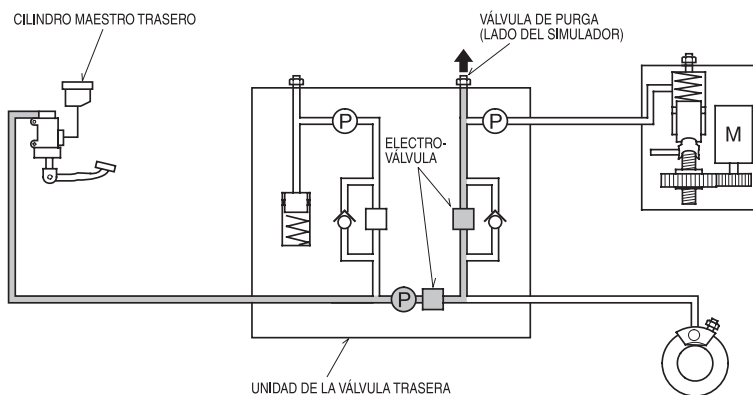
Purgue el aire de la válvula de purga del lado del simulador de la unidad de la válvula trasera.

Efectúe el procedimiento de purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



Purgue el aire de la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula trasera.

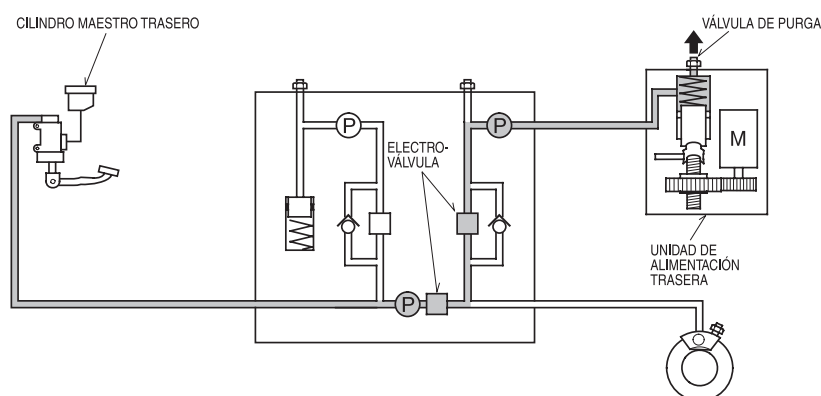
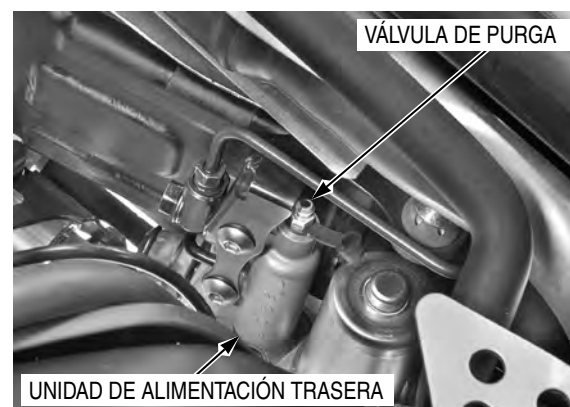
Efectúe el procedimiento de purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



4. Purga de aire de la línea de la unidad de alimentación

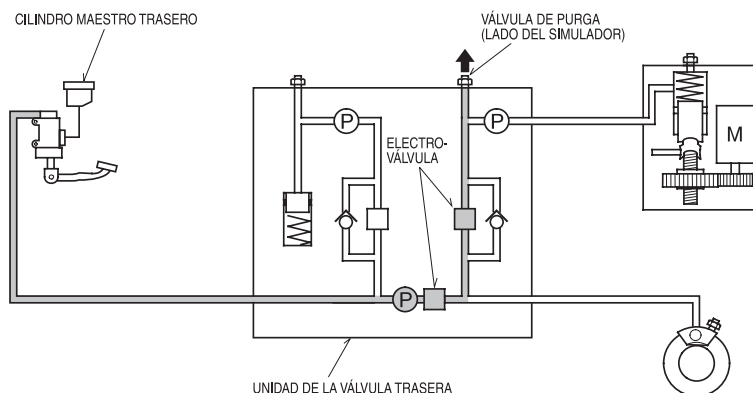
Purgue el aire de la válvula de purga de la unidad de alimentación.

Efectúe el procedimiento de purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

**5. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula**

Purgue el aire de la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula trasera.

Efectúe el procedimiento de purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear dos veces.

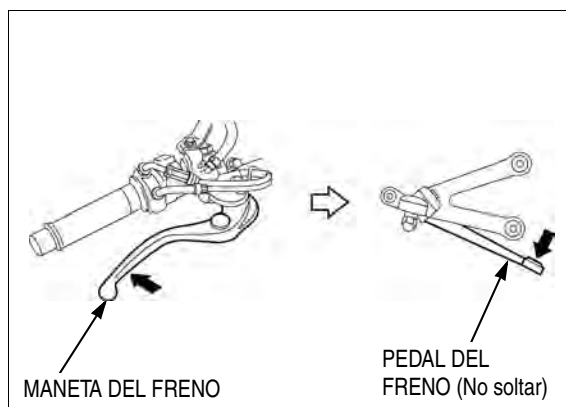
6. Purga de aire de la válvula de una vía (con activación del motor)

Apriete la maneta del freno delantero.

Apriete el pedal del freno trasero para hacer funcionar el simulador de carrera en la unidad de la válvula.

NOTA:

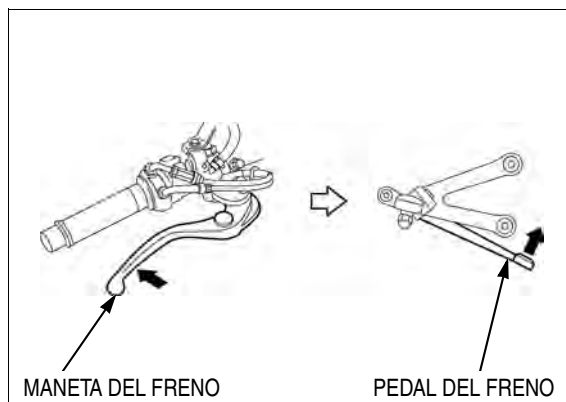
No suelte el pedal del freno trasero.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear tres veces.

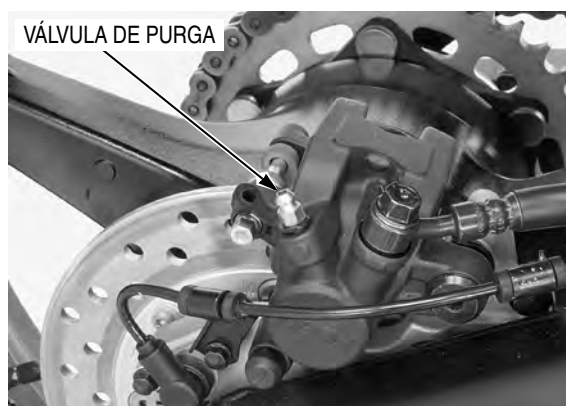
Apriete la maneta del freno delantero.

Suelte el pedal del freno trasero.



Conecte un manguito de purga transparente a la válvula de purga de la pinza del freno trasero.

Afloje la válvula de purga de la pinza del freno trasero.



El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear cuatro veces.

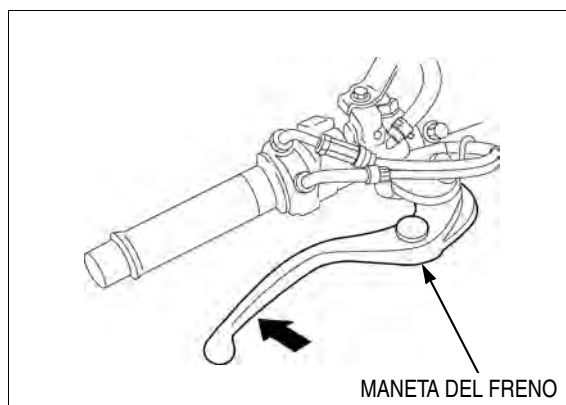
Presione la maneta del freno delantero para activar la presurización del motor de la unidad de alimentación.

Tras usar el motor de la unidad de alimentación, cierre la válvula de purga de la pinza del freno trasero.

NOTA:

Si el proceso de purga se suspende sin completarse, realice los siguientes procedimientos y reinicie la purga desde el comienzo.

- Gire la llave de contacto a la posición OFF y desconecte el cable puente.
- Gire la llave de contacto a la posición ON y espere la operación inicial (unos 5 segundos), luego gire la llave de contacto a la posición OFF.
- Repita el procedimiento anterior cinco veces para borrar la avería detectada.

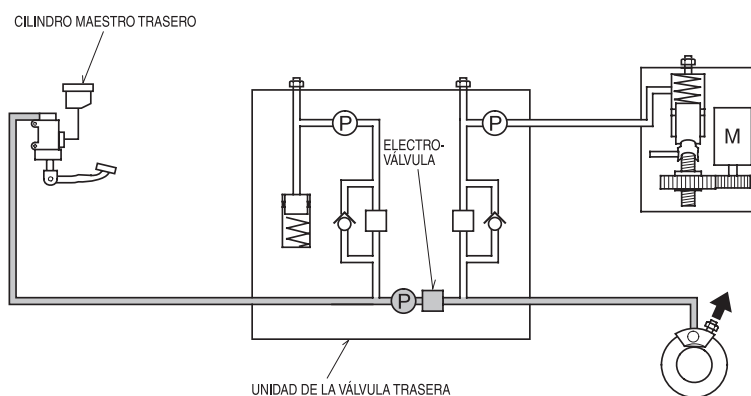
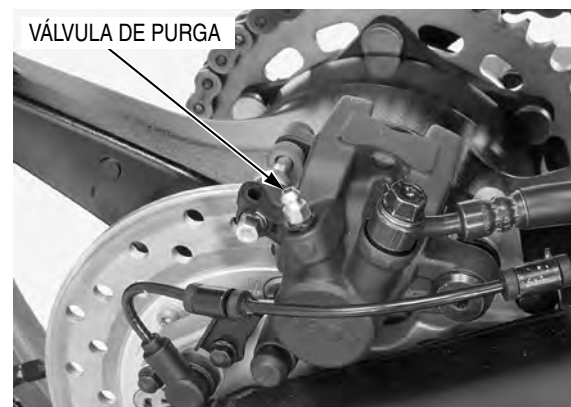


Purgue el aire de la válvula de purga de la pinza del freno trasero.
Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

Accione el pedal del freno. Si todavía nota blandura, vuelva a purgar el sistema.

Apriete la válvula de purga de la pinza del freno al par especificado.

PAR DE APRIETE: 6,0 N·m (0,6 kgf·m)



7. Activación del modo de purga de aire

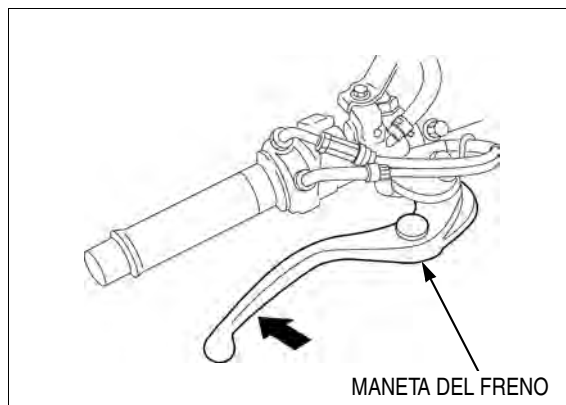
El sistema pasará a la siguiente etapa del procedimiento. La luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear cinco veces.

Apriete la maneta del freno delantero.

- Tras parpadear cinco veces, compruebe que la luz testigo del Combinado ABS cambia a un parpadeo largo.

Gire la llave de contacto a la posición OFF y reinicie el siguiente procedimiento.

- Realice el siguiente procedimiento en menos de cinco segundos.



1. Gire la llave de contacto a la posición ON mientras presiona el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

2. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

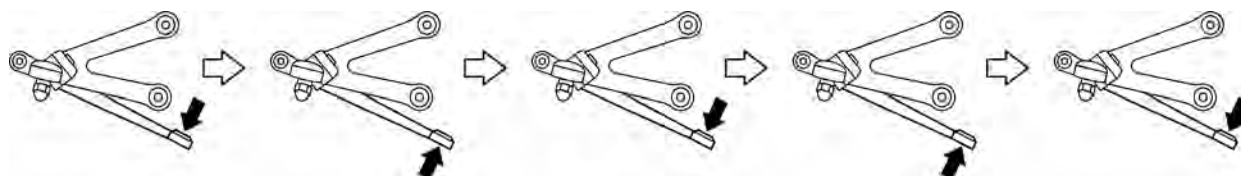
3. Vuelva a apretar el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: ENCENDIDA)

4. Suelte el pedal del freno trasero.

(Luz testigo del ABS combinado: APAGADA)

5. Apriete el pedal del freno trasero.



La motocicleta estará en el modo de purga de aire de la línea del ABS combinado trasero, y la luz testigo del ABS combinado comenzará a parpadear.

- Si el indicador no comienza a parpadear, gire a la posición OFF la llave de contacto e intente el procedimiento de nuevo.

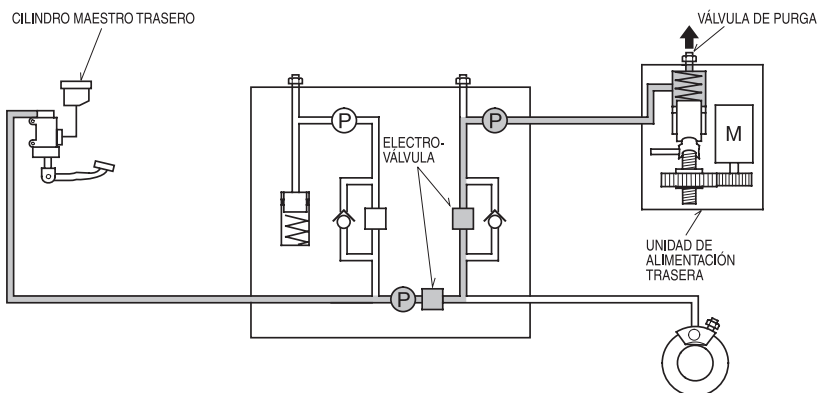
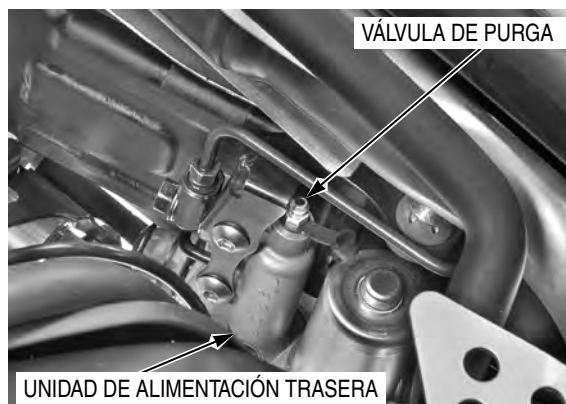
8. Purga de aire de la línea de la unidad de alimentación

Purgue el aire de la válvula de purga de la unidad de alimentación.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

Apriete la válvula de purga de la unidad de alimentación al par especificado.

PAR DE APRIETE: 5,4 N·m (0,6 kgf·m)



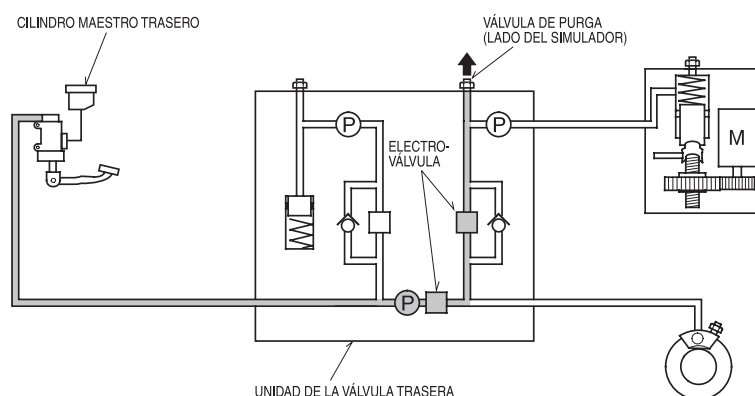
9. Purga de aire de la línea de la unidad de la válvula

Purgue el aire de la válvula de purga del lado de la unidad de alimentación de la unidad de la válvula trasera.

Efectúe la purga hasta que el sistema quede completamente descargado y purgado.

Apriete la válvula de purga de la unidad de la válvula al par especificado.

PAR DE APRIETE: 5,4 N·m (0,6 kgf·m)

**10. Inspección final**

Gire la llave de contacto a la posición OFF y desconecte el cable puente.

Llene el depósito hasta el nivel superior con líquido de frenos DOT 4 procedente de un recipiente sellado.

Desmonte el diafragma y la placa de ajuste.

Monte la tapa del depósito y apriete los tornillos al par especificado.

PAR DE APRIETE: 1,5 N·m (0,2 kgf·m)

Monte las piezas desmontadas en el orden inverso al de desmontaje.

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y compruebe la luz testigo del ABS combinado (página 26-142).

Realice la prueba de conducción y compruebe el funcionamiento del ABS combinado.



PINZAS DEL FRENO DELANTERO

AVISO

El derrame del líquido puede ocasionar daños a las piezas pintadas, de plástico o de goma. Siempre que efectúe alguna tarea de mantenimiento en el sistema, coloque un trapo sobre estas piezas.

DESENSAMBLAJE

Desmonte la pinza del freno (página 16-25).

Coloque un trapo de taller entre cada pistón.

Aplique soplos cortos de aire comprimido a la entrada de líquido para extraer los pistones.

Desmonte los siguientes componentes:

- Pistones A de la pinza del freno
- Pistones B de la pinza del freno

NOTA:

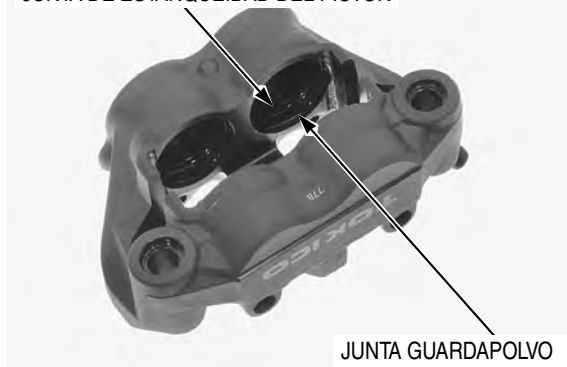
- Tenga cuidado de no dañar los pistones.
- No utilice aire a alta presión ni aproxime demasiado la boquilla a la entrada.
- Marque los pistones para volver a montarlos correctamente.



Tenga cuidado de no dañar la superficie deslizante del pistón.

Empuje hacia dentro las juntas guardapolvo y las juntas de estanqueidad de los pistones y levántelas hacia fuera. Limpie las ranuras de cierre con líquido de frenos limpio.

JUNTA DE ESTANQUEIDAD DEL PISTÓN

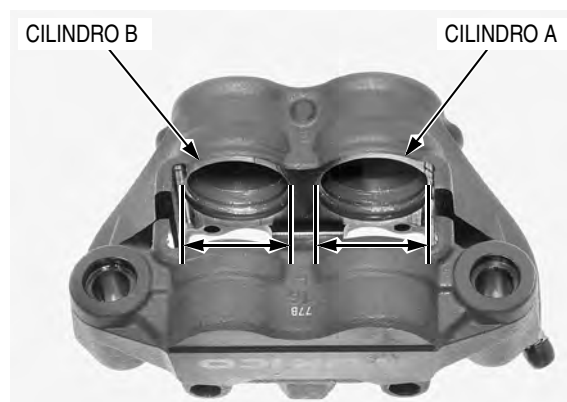


COMPROBACIÓN

Compruebe la existencia de escoriaciones u otros daños en el cilindro de la pinza del freno.
Mida el D.I. del cilindro de la pinza de freno.

LÍMITES DE SERVICIO:

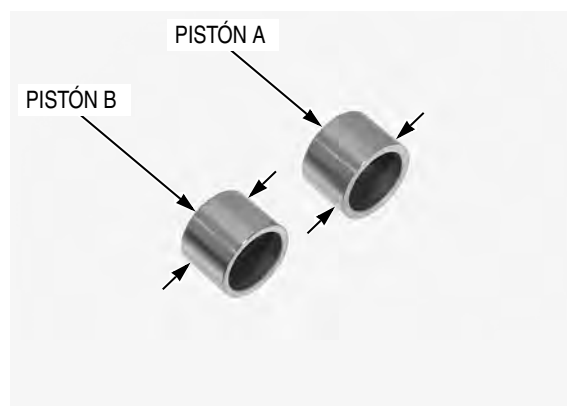
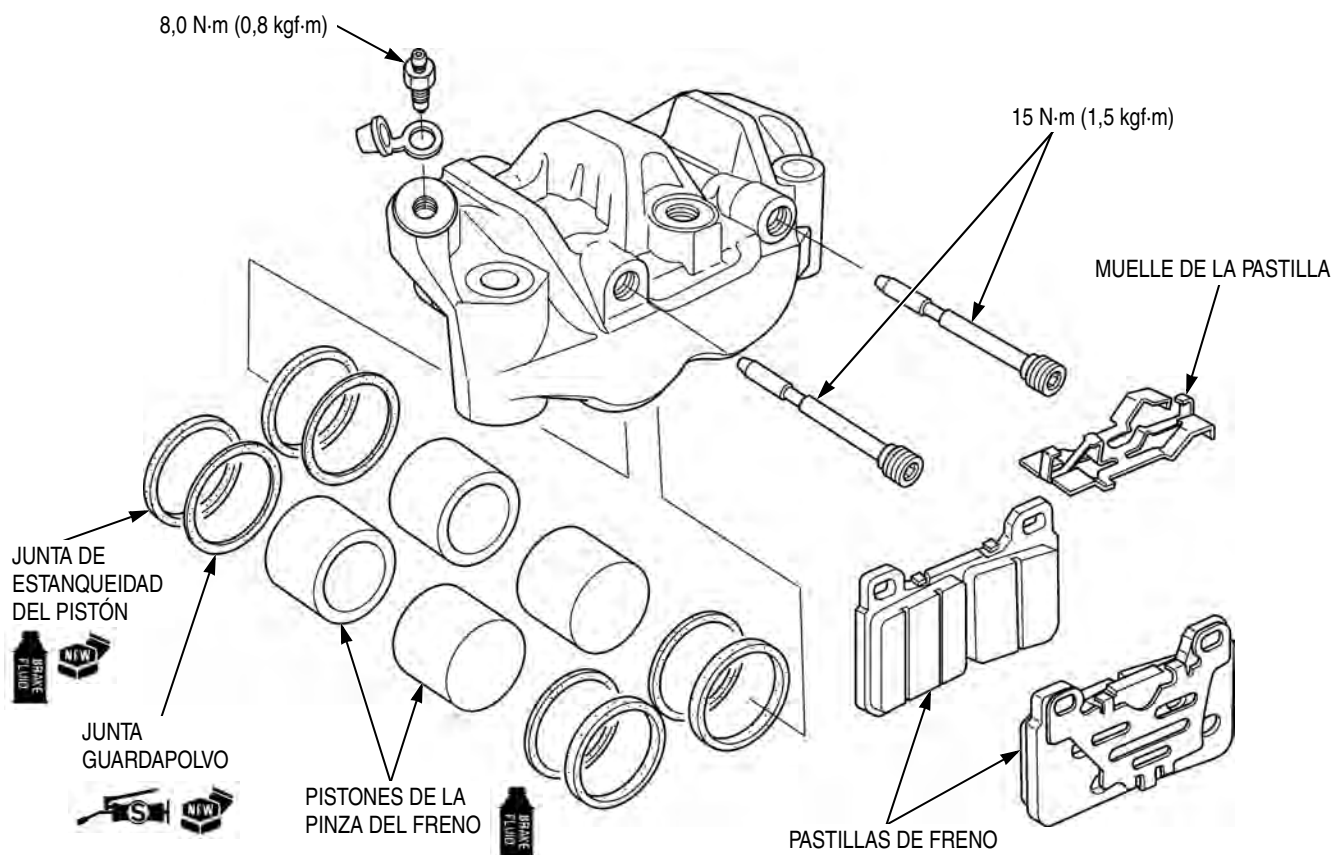
Cilindro A: 32,140 mm
Cilindro B: 30,340 mm



Compruebe la existencia de rayas, escoriaciones u otros daños en los pistones de la pinza del freno.
Mida el D.E. de cada uno de los pistones de la pinza del freno.

LÍMITES DE SERVICIO:

Pistón A: 31,957 mm
Pistón B: 30,157 mm

**MONTAJE**

ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Monte cada junta de estanqueidad del pistón, la junta guardapolvo el pistón de la pinza en sus respectivos lugares.

Recubra las juntas de estanqueidad nuevas de los pistones con líquido de frenos limpio.

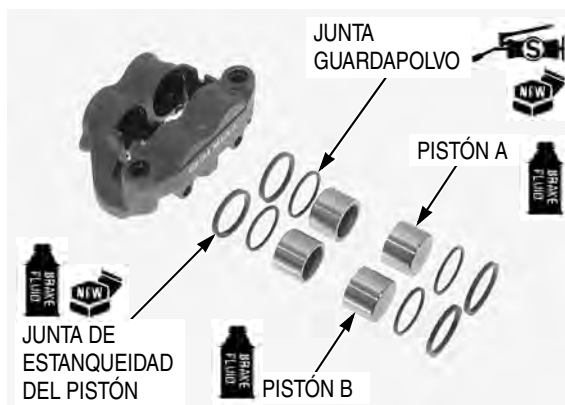
Recubra las juntas guardapolvo nuevas con grasa de silicona.

Monte el pistón y las juntas guardapolvo en las ranuras del cuerpo de la pinza del freno.

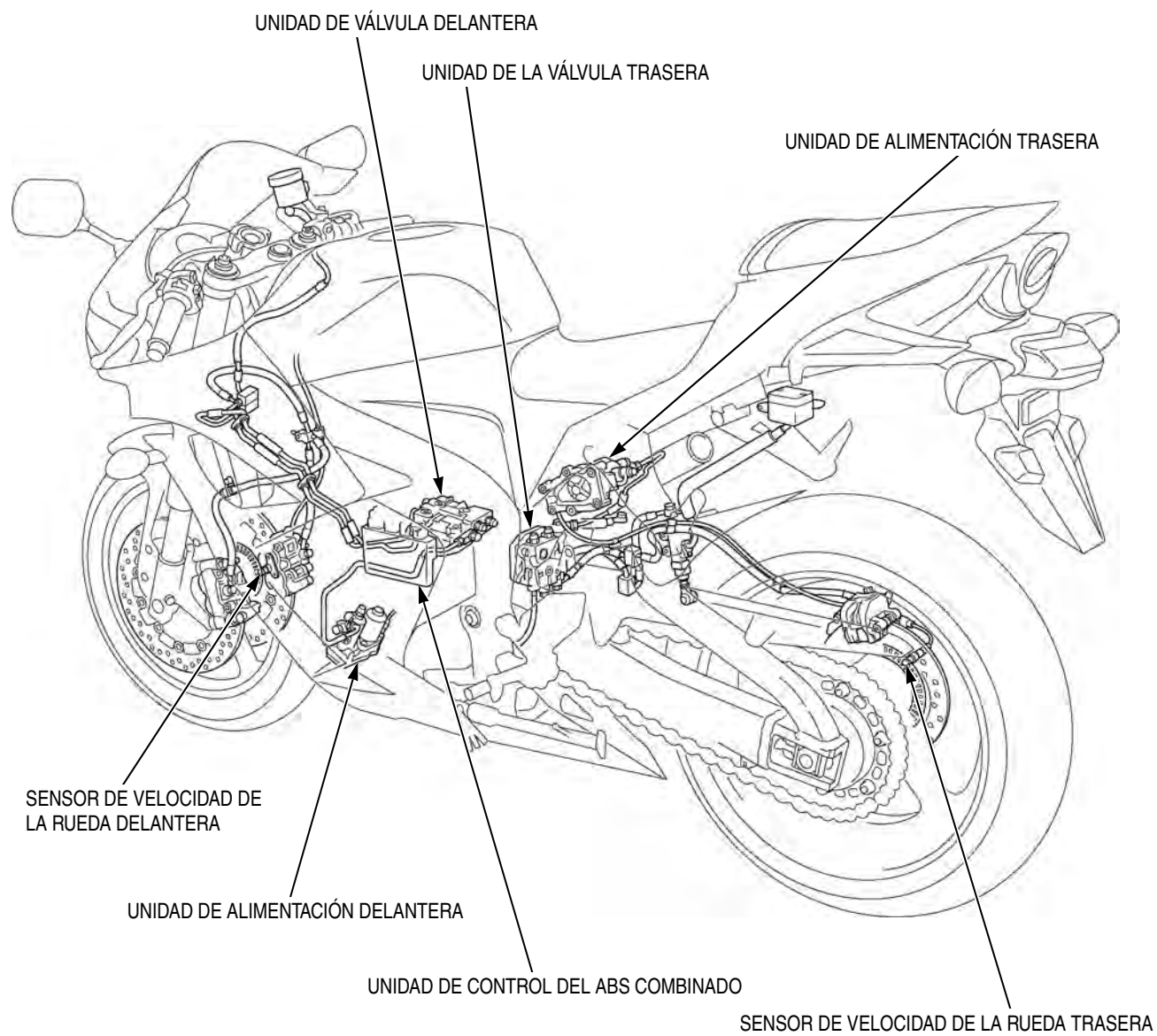
Aplique líquido de frenos limpio a los pistones de la pinza del freno y móntelos en el cilindro de esta pinza con sus extremos abiertos orientados hacia la pastilla del freno.

- Pistón A: D.E. mayor
- Pistón B: D.E. pequeño

Instale la pinza del freno (16-28).



SITUACIÓN DE COMPONENTES DEL ABS COMBINADO



INFORMACIÓN DE SERVICIO DEL ABS COMBINADO

ASPECTOS GENERALES

AVISO

La unidad de control del ABS combinado, la unidad de la válvula o la unidad de alimentación pueden resultar dañadas en caso de caída. Asimismo, si se desconecta un conector cuando circula la corriente, la tensión excesiva puede ocasionar daños a la unidad de control del ABS combinado. Gire siempre la llave de contacto a la posición OFF antes de efectuar cualquier labor de mantenimiento.

- Esta sección ampara las labores de mantenimiento del Sistema antibloqueo de frenos (ABS, por sus siglas en inglés). Para otros servicios (freno convencional) del sistema de frenos, consulte la sección Frenos hidráulicos (página 16-4).
- Cuando la unidad de control del ABS combinado detecta una avería, interrumpe el funcionamiento del ABS combinado y vuelve al funcionamiento convencional de los frenos. En ese momento, la luz testigo del ABS combinado comienza a parpadear o permanece encendida. Tenga cuidado durante la prueba de carretera.
- El sistema de diagnóstico del ABS combinado no puede reconocer aquellas averías que no se deriven de un funcionamiento defectuoso del sistema de ABS combinado (p. ej., el chirrido de los discos de freno, el desgaste desigual de las pastillas de freno).
- Lea cuidadosamente el apartado "Información sobre localización de averías del ABS combinado", compruebe y efectúe el proceso de localización de avería del sistema de ABS combinado de acuerdo con la Localización de averías del diagnóstico. Siga, paso a paso, los procedimientos uno a uno. Anote el código de averías y la pieza probablemente causante de la misma antes de iniciar el diagnóstico y el proceso de localización de averías.
- Después de la localización de averías, borre el código de la avería y realice el autodiagnóstico previo al arranque para asegurarse de que la luz testigo del ABS combinado funciona normalmente.
- No desensamble la unidad de la válvula o unidad de alimentación. Sustitúyala por unas nuevas cuando estén averiadas.
- Cuando sustituya el sensor de velocidad de la rueda y/o el anillo generador de impulsos, compruebe la holgura (entrehierro) entre ambos componentes.

VALORES DE LOS PARES DE APRIETE

Tuerca de unión del tubo del freno	14 N·m (1,4 kgf·m)	Aplique líquido de frenos a las roscas.
Tornillo del empalme del tubo del freno	34 N·m (3,5 kgf·m)	
Tornillo de engrase del manguito del freno	34 N·m (3,5 kgf·m)	
Válvula de purga de la unidad de la válvula	5,4 N·m (0,6 kgf·m)	
Válvula de purga de la unidad de alimentación	5,4 N·m (0,6 kgf·m)	

HERRAMIENTA

Sonda de comprobación (se requieren 2)
07ZAJ-RDJA110

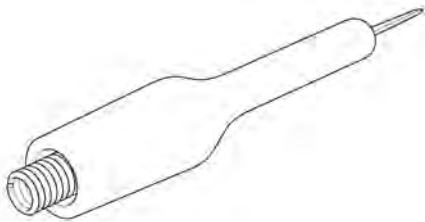
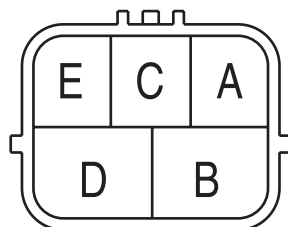
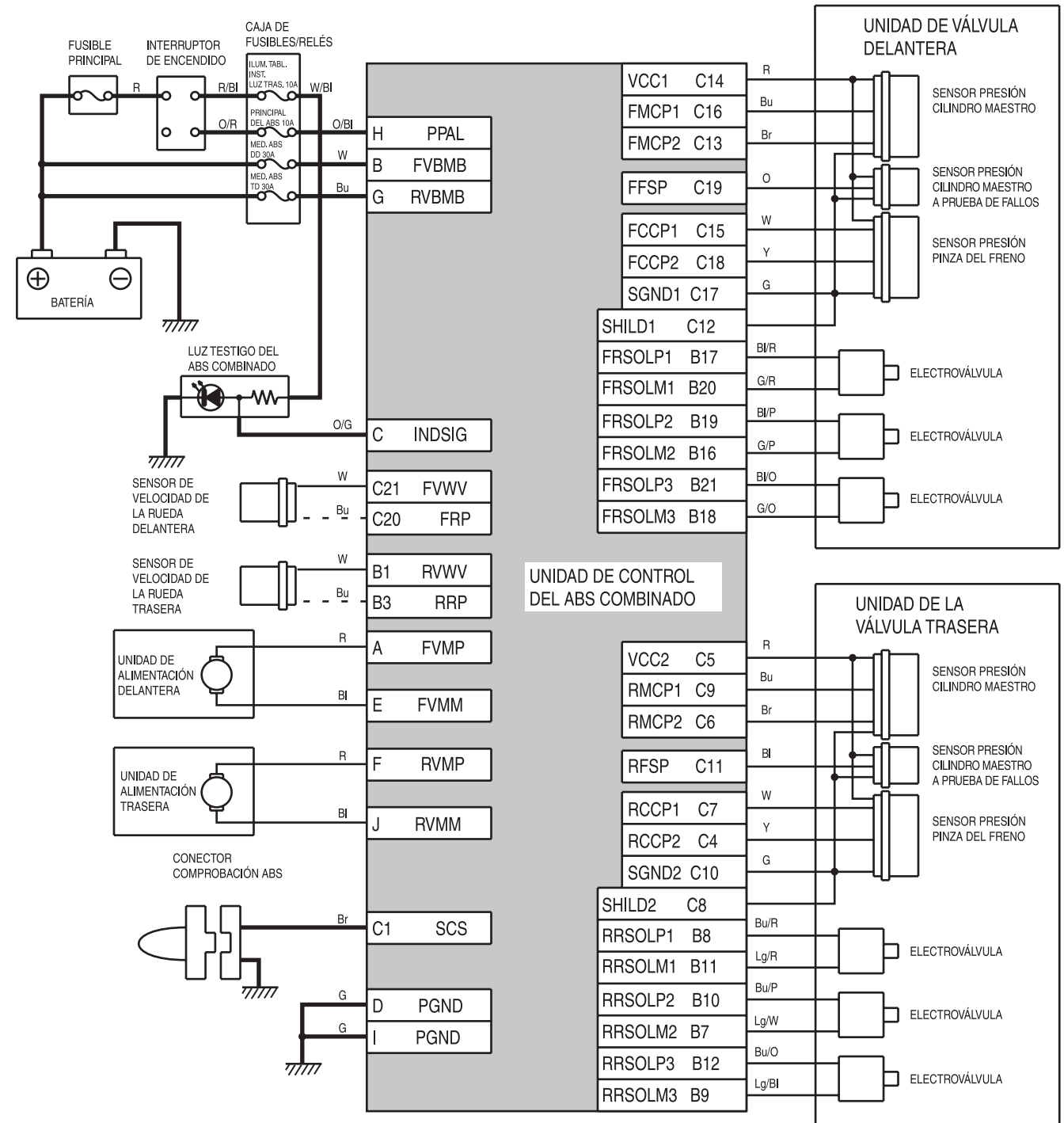
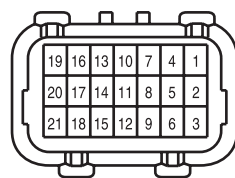


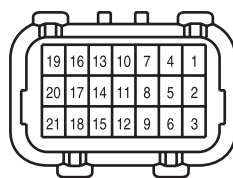
DIAGRAMA DEL SISTEMA ABS COMBINADO



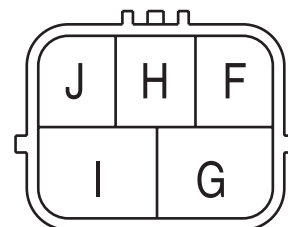
CONECTOR
5P (NEGRO) A



CONECTOR
21P (GRIS) B



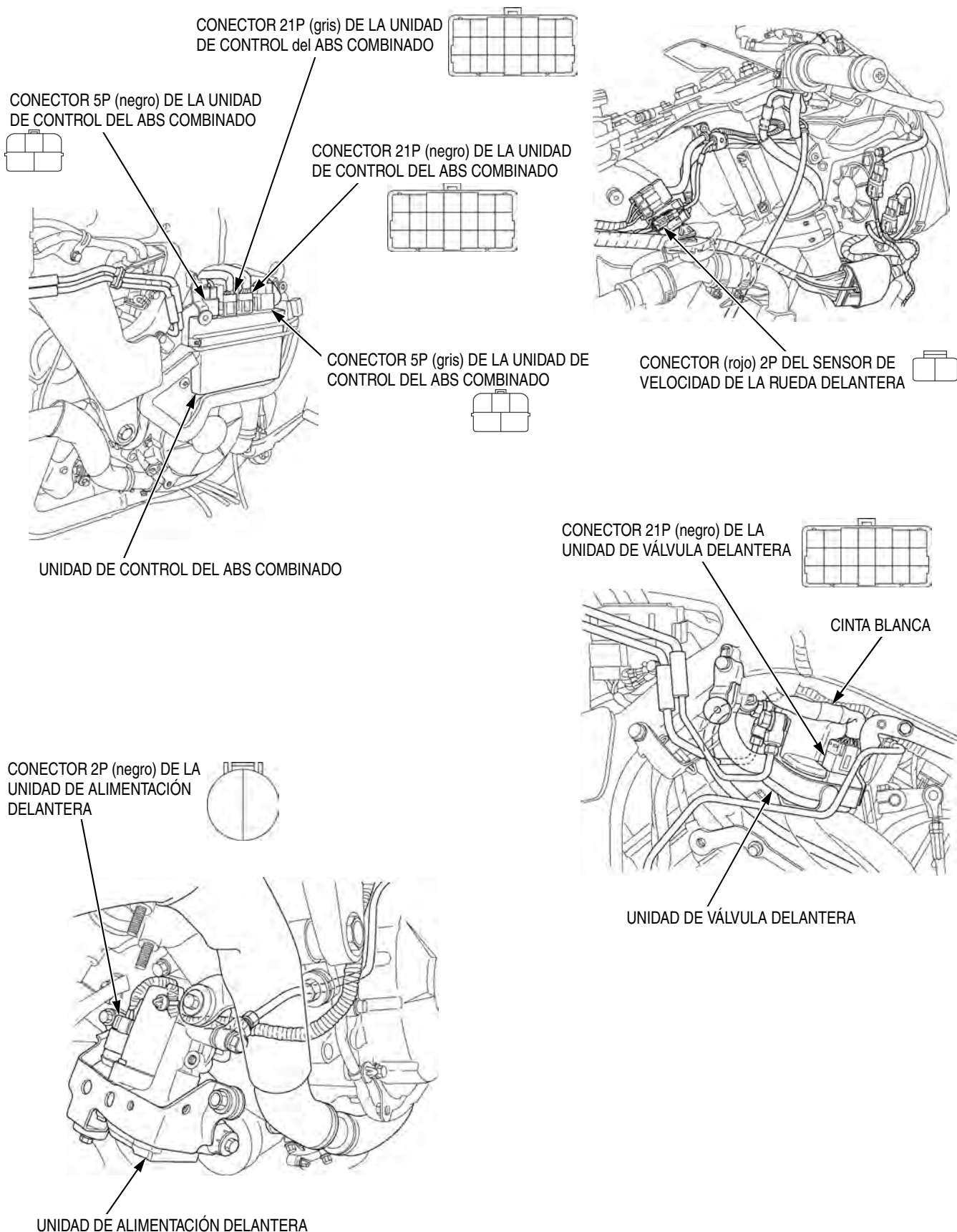
CONECTOR
21P (NEGRO) C



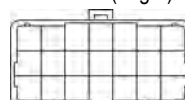
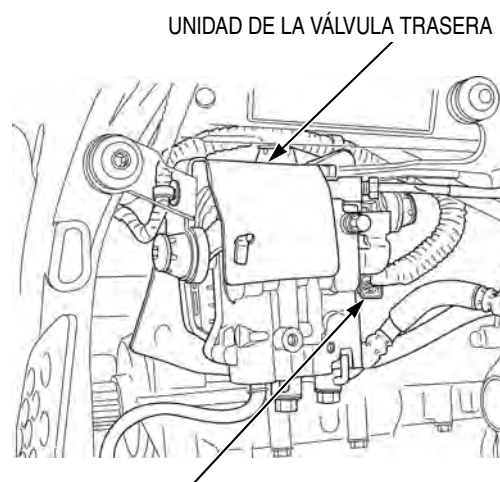
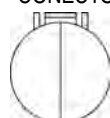
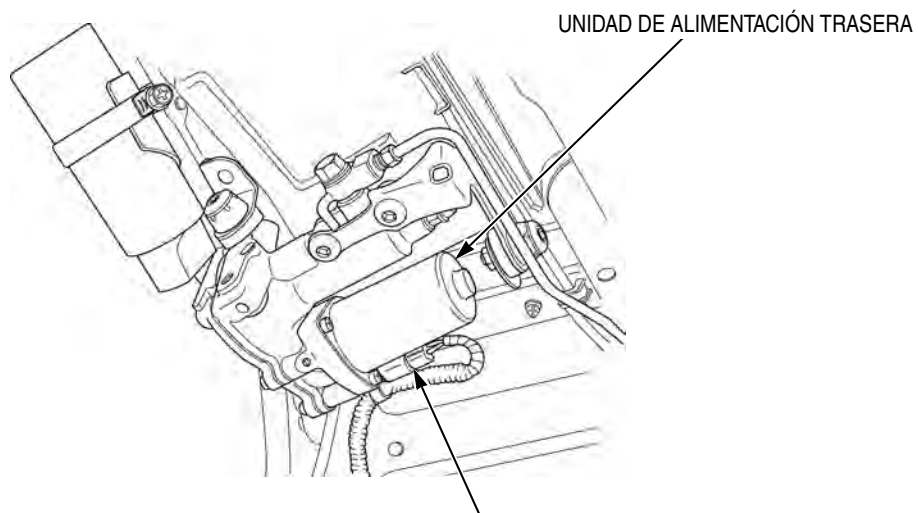
CONECTOR
5P (GRIS) D

Br : Marrón
Bl : Negro
Y : Amarillo
Bu : Azul
G : Verde
R : Rojo
W : Blanco
O : Naranja
Lg : Verde claro
P : Rosa
Gr : Gris

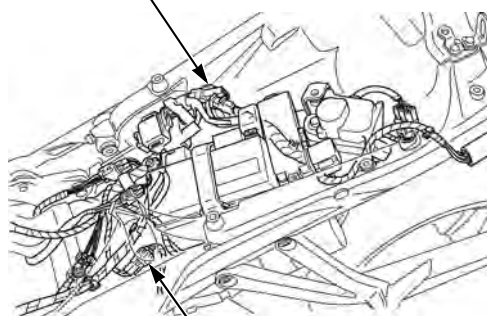
UBICACIÓN DE LOS CONECTORES DEL ABS COMBINADO



NOTA:
Retire el tubo de escape (página 3-24).



CONECTOR 3P (rojo) DE COMPROBACIÓN
DEL ABS COMBINADO



CONECTOR 2P (rojo) DEL SENSOR DE
VELOCIDAD DE LA RUEDA TRASERA



NOTA:
Retire el depósito de combustible (página 6-74).

INFORMACIÓN DE LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DEL ABS COMBINADO

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

RESUMEN DEL SISTEMA DE AUTODIAGNÓSTICO PREVIO AL ARRANQUE DEL ABS COMBINADO

El sistema de autodiagnóstico previo al arranque del ABS combinado efectúa un diagnóstico del sistema eléctrico así como del estado de funcionamiento de la unidad de la válvula y la unidad de alimentación. Cuando existe una anomalía, se pueden detectar la avería y la pieza relacionada mediante la lectura del Código de diagnóstico de averías (DTC).

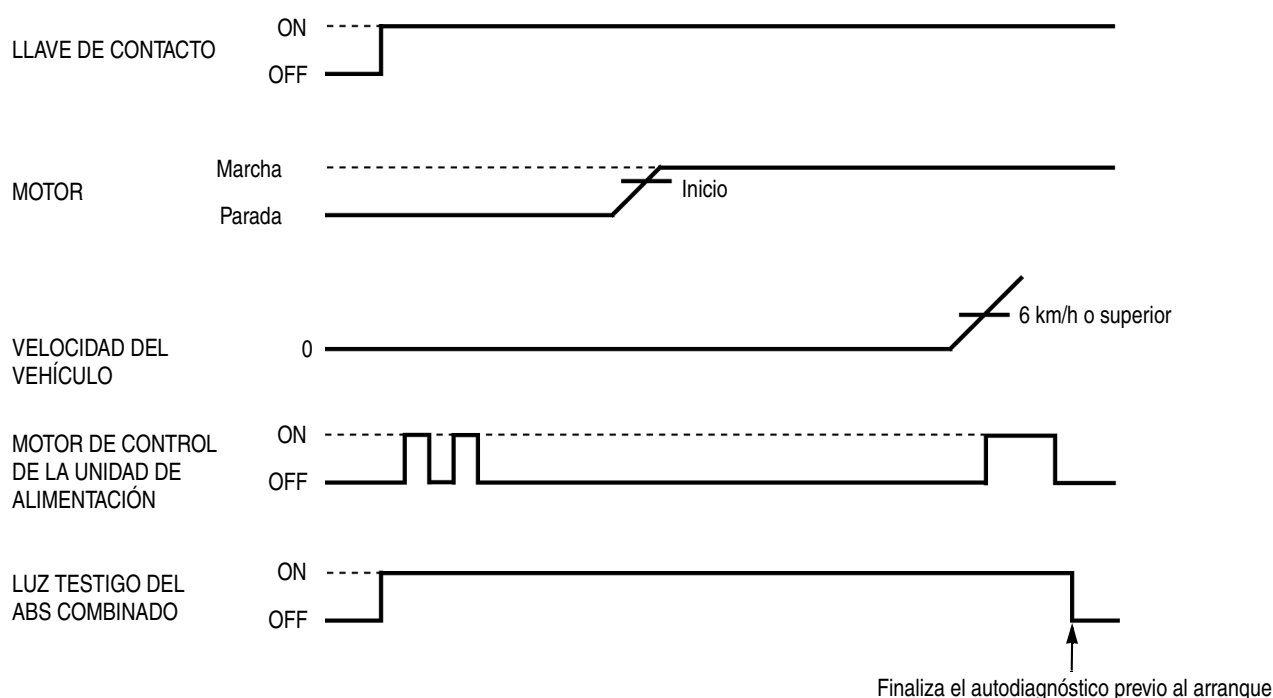
Cuando la velocidad del vehículo alcanza aproximadamente los 6 km/h o más, se envía una señal desde el sensor de velocidad de la rueda a la unidad de control del ABS combinado, entonces el sistema de autodiagnóstico previo al arranque del ABS combinado pone en marcha el motor de control (dentro de la unidad de alimentación) y detecta así si el sistema funciona normalmente.

Cuando el ABS combinado está correcto, la luz testigo del ABS combinado se apaga, lo que indica que el diagnóstico ha finalizado.

Si se detecta una avería, la luz testigo del ABS combinado comienza a parpadear o se enciende y permanece encendida para advertir al piloto de la avería. El sistema continúa el autodiagnóstico se siempre que la motocicleta esté en marcha, parpadeando la luz testigo si se detecta una avería.

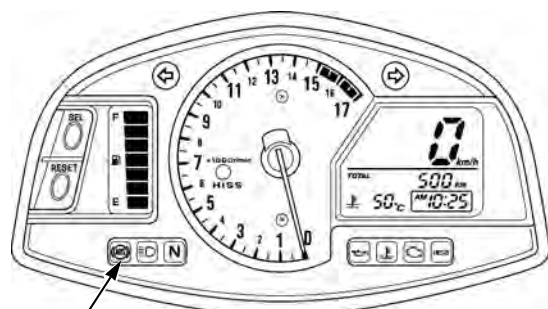
Cuando parpadea la luz testigo, se puede identificar la causa de la avería recuperando el DTC siguiendo el procedimiento de recuperación especificado (página 26-142).

Autodiagnóstico previo al arranque cuando es normal:



PROCEDIMIENTO DE AUTODIAGNÓSTICO PREVIO AL ARRANQUE (Comprobación diaria)

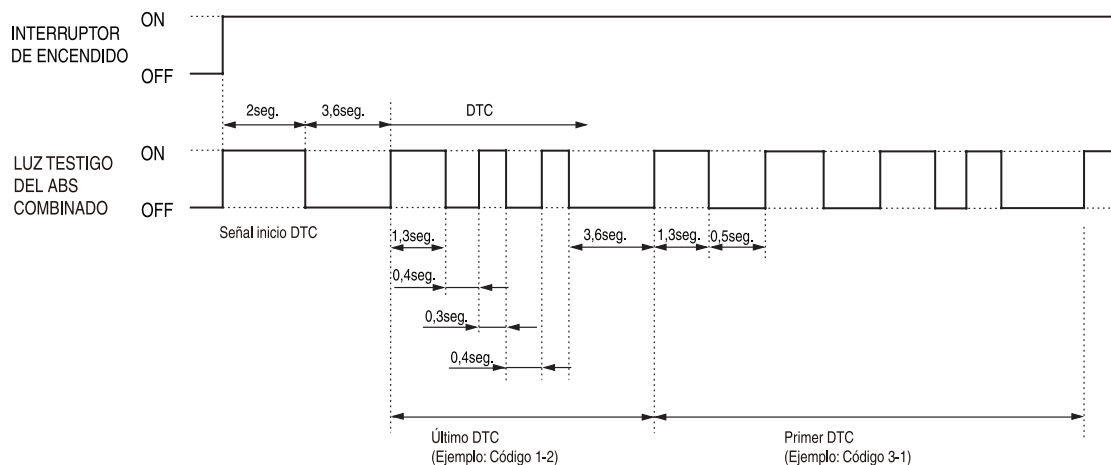
1. Gire la llave de contacto a la posición ON y el interruptor de parada del motor a "O".
2. Asegúrese de que se enciende la luz testigo del ABS combinado.
3. Ponga en marcha el motor.
4. Conduzca la motocicleta y aumente la velocidad del vehículo hasta aproximadamente los 6 km/h (autodiagnóstico previo al arranque finalizado).
5. El ABS combinado funciona normalmente si se apaga la luz testigo del ABS combinado.



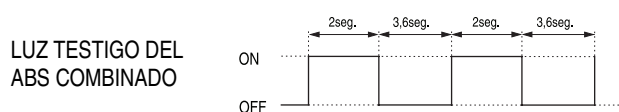
LUZ TESTIGO DEL ABS COMBINADO

PATRÓN DE INDICACIÓN DEL CÓDIGO DE DIAGNÓSTICO DE AVERÍAS (DTC)

- La luz testigo del ABS combinado indica el DTC parpadeando un número especificado de veces. La luz testigo tiene dos tipos de parpadeos, un parpadeo largo y un parpadeo corto. El parpadeo largo tiene una duración de 1,3 segundos, mientras que parpadeo corto es de 0,3 segundos. Cuando se produce un parpadeo largo y dos cortos, ese DTC es 1 – 2 (un parpadeo largo = 1 parpadeo, dos parpadeos cortos = 2 parpadeos). A continuación, vaya a la localización de averías y consulte el código de avería 1 – 2.
- Cuando la unidad de control del ABS combinado almacena dos DTC, la luz testigo del ABS combinado muestra los DTC en orden inverso al guardado.



Cuando no está guardado el DTC:

**LECTURA DEL DTC****NOTA:**

- El DTC no se borra al girar la llave de contacto a la posición OFF mientras se emite el DTC. Tenga en cuenta que el DTC no se indica al girar de nuevo la llave de contacto a la posición ON. Para visualizar de nuevo el DTC, repita los procedimientos de recuperación del DTC desde el inicio. No use el freno delantero o trasero durante la recuperación.
- Después de la localización de averías, borre el/(los) DTC y realice el autodiagnóstico previo al arranque para asegurarse de que no hay ninguna avería en la luz testigo del ABS combinado (la luz testigo funciona normalmente).

1. Desmonte el sillín (página 26-44).

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Retire el conector de pruebas y coloque en corto los terminales del conector de comprobación del ABS combinado con un cable puente.

Conexión: Marrón – verde



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

2. Sitúe la llave de contacto en la posición ON.

La luz testigo del ABS combinado inicia la indicación del código de avería.

Anote el número de veces que parpadea la luz testigo del ABS combinado y determine la causa de la avería (página 26-146).



3. Gire la llave de contacto a la posición OFF y retire el cable puente.



BORRADO DEL DTC

1. Desmonte el sillín (página 26-44).

Ponga en corto los terminales del cable del conector 3P (rojo) de comprobación del ABS combinado con la llave de contacto en la posición OFF, de la misma manera que en la recuperación.

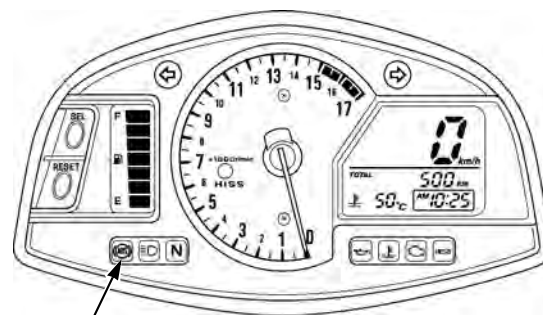
Conexión: Marrón – verde



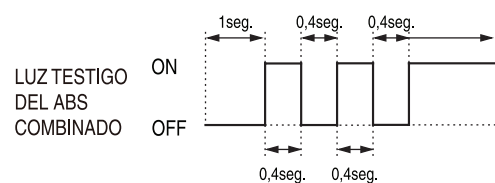
2. Gire la llave de contacto a la posición ON y el interruptor de parada del motor a "C" mientras aprieta la maneta del freno.
3. Suelte la maneta del freno inmediatamente tras apagarse la luz testigo del ABS combinado. Debe encenderse la luz testigo del ABS combinado.
4. Apriete la maneta del freno inmediatamente tras iluminarse la luz testigo del ABS combinado. Debe apagarse la luz testigo del ABS combinado.



5. Suelte la maneta del freno inmediatamente tras apagarse la luz testigo del ABS combinado.
 Cuando el borrado del código haya terminado, la luz testigo del ABS combinado parpadeará 2 veces y permanecerá encendida.
 Si la luz testigo del ABS combinado no parpadea 2 veces, los datos no se borraron y, por tanto, debe intentarlo de nuevo.
 Si la luz testigo del ABS combinado parpadea 2 veces e indica un defecto en el sistema del ABS combinado, vaya a la sección de localización de averías del ABS combinado (página 26-151).
6. Gire la llave de contacto a la posición OFF y retire la herramienta especial.



LUZ TESTIGO DEL ABS COMBINADO



ÍNDICE DE CÓDIGOS DE DIAGNÓSTICO DE AVERÍAS (DTC) DE LA LUZ TESTIGO DEL ABS COMBINADO

NOTA:

- Antes de llevar a cabo la localización de averías del ABS combinado, compruebe el autodiagnóstico previo al arranque (página 26-142).
- La Luz testigo del ABS combinado podría parpadear en los casos siguientes. Corrección de la pieza defectuosa.
 - Presión del neumático incorrecta.
 - Se han montado neumáticos no recomendados para la motocicleta (tamaño incorrecto).
 - Deformación de la llanta o del neumático.
- La Luz testigo del ABS combinado podría parpadear durante la marcha en las condiciones siguientes. Se trata de una avería temporal. Borre el código DTC y efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque. El ABS combinado funciona normalmente si se apaga la luz testigo. Cuando se lleve la motocicleta para su comprobación, solicite al piloto detalles de las condiciones de marcha.
 - La motocicleta ha estado circulando, de manera continua, por carreteras llenas de baches.
 - Durante la marcha la rueda delantera permanece separada del suelo por períodos de tiempo prolongados (caballito).
 - Sólo gira la rueda delantera o la trasera.
 - El ABS funciona de forma continuada.
 - Tras la conducción (después del autodiagnóstico previo al arranque), el motor se mantuvo en marcha y la rueda trasera girando (durante más de 30 segundos).
 - Se produjo una interrupción en la unidad de control del ABS combinado debido ondas de radio extremadamente potentes (interferencia electromagnética).

DTC	Fallo de funcionamiento	Consulte
1-1	Avería del sensor de velocidad de la rueda delantera/circuito del sensor/anillo generador de impulsos	26-151
1-2	Avería del sensor de velocidad de la rueda trasera/circuito del sensor/anillo generador de impulsos	26-153
1-3	Aviso de caballito	26-155
1-4	Avería del sensor de velocidad de la rueda delantera/anillo generador de impulsos	26-155
1-5	Avería del sensor de velocidad de la rueda trasera/anillo generador de impulsos	26-156
1-6	Avería del sensor de velocidad de la rueda delantera/anillo generador de impulsos	26-157
1-7	Avería del sensor de velocidad de la rueda trasera/anillo generador de impulsos	26-158
1-8	Avería del sensor de velocidad de la rueda delantera/circuito del sensor	26-160
1-9	Avería del sensor de velocidad de la rueda trasera/circuito del sensor	26-161
2-1	Avería de la tensión de la batería/fusible fundido	26-162
2-2	Avería de la unidad de control del ABS combinado	26-184
2-3	Avería de la unidad de control del ABS combinado/Excesivo suministro de tensión de alimentación de la unidad de control desde el exterior	26-184
2-5	Avería de la unidad de control del ABS combinado (avería de la tensión de entrada del sensor de presión)	26-184
3-1	Avería del sensor de presión de cilindro maestro delantero	26-162
3-2	Avería del sensor de presión de cilindro maestro trasero	26-164
3-3	Avería del sensor de presión de la pinza del freno delantero	26-165
3-4	Avería del sensor de presión de la pinza del freno trasero	26-166
3-5	Avería del sensor de presión de cilindro maestro delantero	26-167
3-6	Avería del sensor de presión de cilindro maestro trasero	26-168
3-7	Avería del sensor de presión de la pinza del freno delantero	26-169
3-8	Avería del sensor de presión de la pinza del freno trasero	26-170
3-9	Avería del sensor de presión de cilindro maestro delantero	26-171
3-10	Avería del sensor de presión de cilindro maestro trasero	26-172
3-11	Avería de la unidad de la válvula delantera/unidad de control del ABS combinado	26-173
3-12	Avería de la unidad de la válvula trasera/unidad de control del ABS combinado	26-173
4-1	Avería de la unidad de la válvula delantera/unidad de control del ABS combinado	26-173
4-2	Avería de la unidad de la válvula trasera/unidad de control del ABS combinado	26-173
4-3	Avería de la unidad de válvula delantera	26-173
4-4	Avería de la unidad de válvula trasera	26-173
4-5	Avería de la unidad de la válvula delantera/unidad de control del ABS combinado	26-173
4-6	Avería de la unidad de la válvula trasera/unidad de control del ABS combinado	26-173
5-1	Avería de la unidad de alimentación delantera/no finalización de la purga de aire	26-174
5-2	Avería de la unidad de alimentación trasera/no finalización de la purga de aire	26-174
5-3	Avería de la unidad de alimentación delantera/no finalización de la purga de aire/avería del pistón de la pinza del freno delantero	26-175
5-4	Avería de la unidad de alimentación trasera/no finalización de la purga de aire/avería del pistón de la pinza del freno trasero	26-175
5-5	El freno delantero se aplica continuamente desde 0 km/h hasta 50 km/h	26-175
5-6	El freno trasero se aplica continuamente desde 0 km/h hasta 50 km/h	26-176
6-1	Avería del solenoide de la unidad de válvula delantera	26-176
6-2		
6-3		

DTC	Fallo de funcionamiento	Consulte
6-4	Avería del solenoide de la unidad de válvula trasera	26-179
6-5		
6-6		
7-1	Avería del circuito de conducción de la unidad de alimentación delantera	26-181
7-2	Avería del circuito de conducción de la unidad de alimentación trasera	26-182
7-3	Corto de la línea de masa de la unidad de alimentación delantera	26-183
7-4	Corto de la línea de masa de la unidad de alimentación trasera	26-183
7-5	Avería del solenoide del circuito de la unidad de válvula delantera	26-176
7-6	Avería del solenoide del circuito de la unidad de válvula trasera	26-179
8-1	Avería de la unidad de control del ABS combinado	26-184
8-2		
8-3		
8-4		
9-1		
9-2		
9-3		
10-1		
10-2		
10-3		
10-4		
10-5		
10-6		
10-7		
10-8		
10-9		
10-10		

LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS DEL CIRCUITO DE LA LUZ TESTIGO DEL ABS COMBINADO

LA LUZ TESTIGO DEL ABS COMBINADO NO SE ENCIENDE (cuando se gira la llave de contacto a la posición ON)

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en los conectores 20P (negro) del tablero de instrumentos y de la unidad de control del ABS combinado.

1. Comprobación de la línea de masa/alimentación eléctrica del tablero de instrumentos

Compruebe las líneas de alimentación y masa del combinado de instrumentos (página 20-7).

¿Son normales todos los cables?

SÍ – Vaya al paso 2.

NO – Circuito abierto en los cables relacionados

2. Comprobación del funcionamiento de la luz testigo

Desconecte el conector 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Gire la llave de contacto a la posición ON y compruebe la luz testigo del ABS.

¿Se ilumina la luz testigo?

SÍ – Avería de la unidad de control del ABS combinado

NO – Vaya al paso 3.

3. Comprobación de la existencia de un cortocircuito en la línea de señales de la luz testigo

Compruebe si existe continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

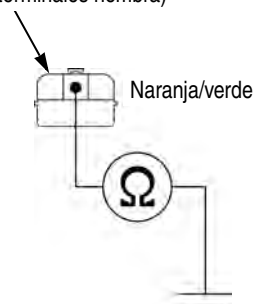
Conexión: Naranja/verde – Masa

¿Existe continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable naranja/verde entre el tablero de instrumentos y la unidad de control del ABS combinado.

NO – Tablero de instrumentos defectuoso

CONECTOR 5P (negro) DE LA UNIDAD DE CONTROL
(lado del cable/terminales hembra)



**LUZ TESTIGO DEL ABS COMBINADO
PERMANECE ENCENDIDA (la luz testigo no se
apaga cuando la motocicleta está en marcha,
No se indica un DTC mediante el procedimiento
de recuperación)**

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en los conectores 20P (negro) del tablero de instrumentos y de la unidad de control del ABS combinado.

1. Comprobación de fusibles

Desmonte el sillín (página 26-44).

Abra la caja de fusibles/relés y compruebe el fusible ABS MAIN (10 A).

¿Está fundido el fusible?

SÍ – Vaya al paso 2.

NO – Vaya al paso 3.



PRINCIPAL DEL ABS 10 A

2. Comprobación de la existencia de un cortocircuito en la línea de entrada de corriente del ABS

Extraiga el fusible ABS MAIN (10 A).

Desconecte el conector 5P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

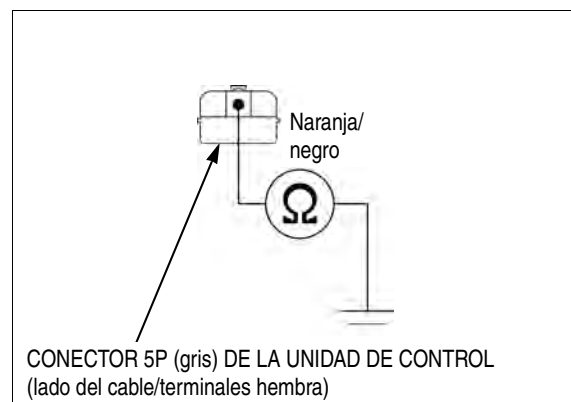
Compruebe si existe continuidad entre el conector 5P (gris) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Naranja/negro – Masa

¿Existe continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable Naranja/negro entre la caja de fusibles/relés y la unidad de control del ABS combinado.

NO – Fallo intermitente. Sustituya el fusible ABS MAIN (10 A) por otro nuevo y vuelva a efectuar la comprobación.



CONECTOR 5P (gris) DE LA UNIDAD DE CONTROL
(lado del cable/terminales hembra)

3. Comprobación de la existencia de un circuito abierto en la línea de entrada de corriente del ABS

Instale el fusible ABS MAIN (10 A).

Desconecte el conector 5P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

Sitúe la llave de contacto en la posición ON.

Mida la tensión en el conector 5P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

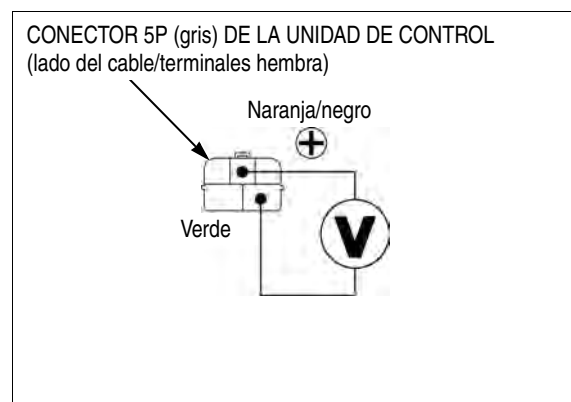
Conexión: Naranja/negro (+) – verde (-)

¿Existe tensión en la batería?

SÍ – Vaya al paso 4.

NO –

- Circuito abierto en el cable naranja/negro
- Circuito abierto en el cable verde
- Contactos sueltos o defectuosos en los terminales correspondientes



CONECTOR 5P (gris) DE LA UNIDAD DE CONTROL
(lado del cable/terminales hembra)

4. Comprobación del funcionamiento de la luz testigo

Con el conector 20P (negro) del tablero de instrumentos conectado, coloque en corto el terminal del cable naranja/verde del tablero de instrumentos y masa con un cable puente.

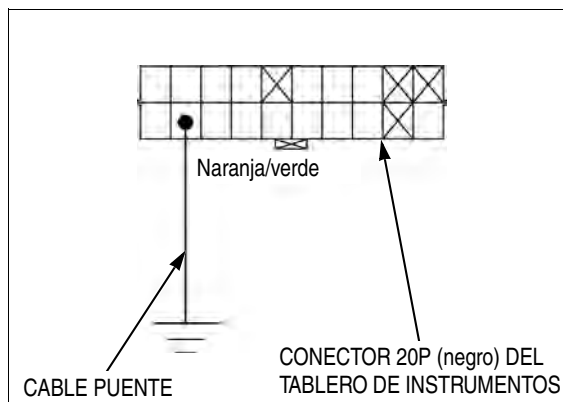
Conexión: Naranja/verde – Masa

Compruebe la luz testigo del ABS combinado con la llave de contacto en la posición ON.

¿Se apaga la luz testigo del ABS combinado?

SÍ – Vaya al paso 5.

NO – Tablero de instrumentos defectuoso



5. Comprobación de la existencia de un circuito abierto en la línea de señales de la luz testigo 1

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Retire el cable puente del conector 20P (negro) del tablero de instrumentos.

Corto en el terminal del cable naranja/verde del conector 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y masa con un cable puente.

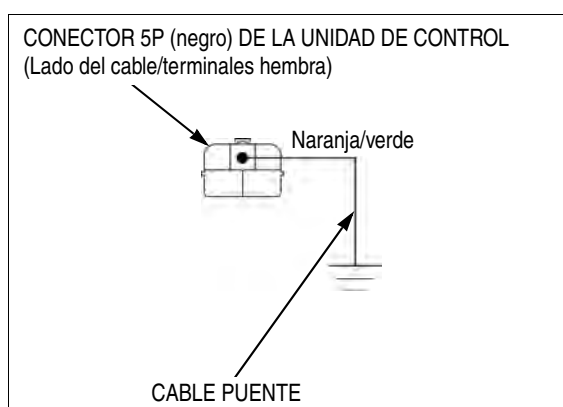
Conexión: Naranja/verde – Masa

Compruebe la luz testigo del ABS combinado con la llave de contacto en la posición ON.

¿Se apaga la luz testigo del ABS combinado?

SÍ – Vaya al paso 6.

NO – Circuito abierto en el cable naranja/verde.



6. Comprobación de la existencia de un circuito abierto en la línea de señales de la luz testigo 2

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte el cable puente del conector 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Ponga en corto los terminales del conector 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado con un cable puente.

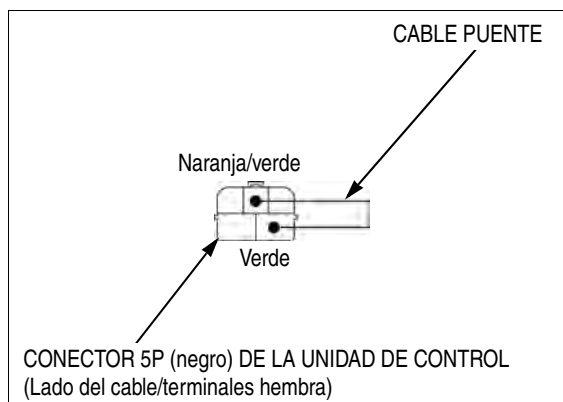
Conexión: Naranja/verde – verde

Compruebe la luz testigo del ABS combinado con la llave de contacto en la posición ON.

¿Se apaga la luz testigo del ABS combinado?

SÍ – Avería de la unidad de control del ABS combinado

NO – Circuito abierto en el cable verde.



LOCALIZACIÓN DE AVERÍA DEL ABS COMBINADO

AVISO

Tenga cuidado de no dañar el sensor de velocidad de rueda y el anillo generador de impulsos al efectuar labores de mantenimiento.

NOTA:

- Realice la comprobación con la llave de contacto en la posición OFF, a menos que se especifique lo contrario.
- Utilice una batería totalmente cargada. No efectúe el diagnóstico con el cargador conectado a la batería.
- Cuando se detecta una avería en la unidad de control del ABS combinado, la unidad de alimentación o la unidad de la válvula, compruebe nuevamente las conexiones del mazo de cables y del conector detenidamente antes de proceder a su sustitución.
- Después de la localización de averías, borre el DTC (página 26-144) y realice el autodiagnóstico previo al arranque (página 26-142) para asegurarse de que la luz testigo del ABS combinado funciona normalmente.
- Si se sustituye el anillo generador de impulsos o el sensor de velocidad de la rueda, realice la comprobación del entrehierro (página 26-184).

DTC 1-1: Avería del sensor de velocidad de la rueda delantera/circuito del sensor/anillo generador de impulsos

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera y los conectores de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad de la rueda delantera

Levante la rueda delantera y sepárela del suelo.

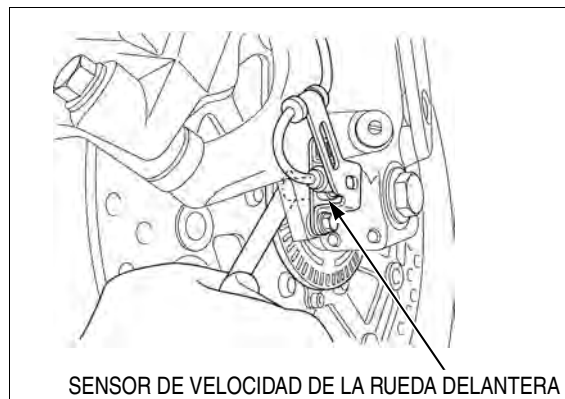
Mida la holgura (entrehierro) entre el sensor y el anillo generador de impulsos en diferentes puntos girando la rueda lentamente.

Debe estar dentro de la especificación.

ESTÁNDAR: 0,4 – 1,2 mm

¿Es el entrehierro correcto?

- SÍ** – Vaya al paso 2.
- NO** – Compruebe cada pieza para ver si está deformada o floja, y corrijalas de la forma correspondiente. Vuelva a comprobar el entrehierro.



SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA DELANTERA

2. Comprobación del estado del sensor de velocidad de la rueda delantera/anillo generador de impulsos

Revise la zona circundante del sensor de velocidad de la rueda delantera.

Compruebe que no existen depósitos metálicos férricos o de material magnético entre el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo generador de impulsos, y que las ranuras de éste no estén obstruidas.

Compruebe una posible mal estado de la instalación del anillo generador de impulsos.

Compruebe la existencia de daños o deformaciones en el anillo generador de impulsos (p. ej., dientes astillados) y la existencia de daños en la punta del sensor de velocidad de la rueda delantera.

¿Se encuentran en buenas condiciones el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo generador de impulsos?

- SÍ** – Vaya al paso 3.
- NO** – Elimine cualquier depósito. Monte correctamente o sustituya las piezas averiadas.

3. Inspección de cortocircuito de la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

Desconecte los conectores 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Azul – Masa
Blanco – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – • Cortocircuito en el cable azul
• Cortocircuito en el cable blanco
- NO** – Vaya al paso 4.

4. Inspección de circuito abierto de la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera.

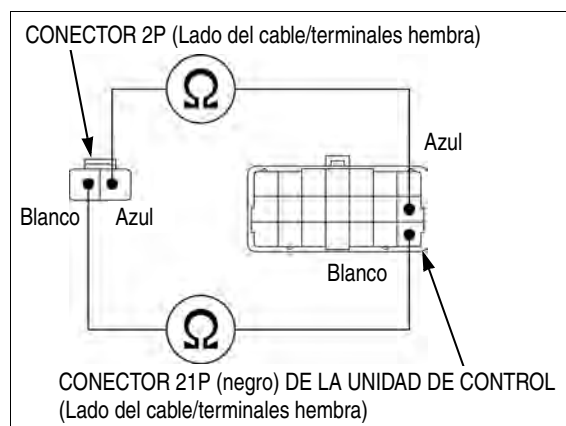
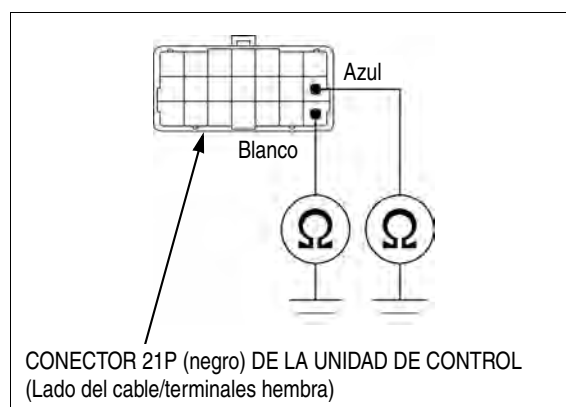
Conexión: Azul – azul
Blanco – blanco

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Vaya al paso 5.
- NO** – • Circuito abierto en el cable azul
• Circuito abierto en el cable blanco



5. Reproducción del fallo con un sensor de velocidad de la rueda

Sustituya el sensor de velocidad de la rueda delantera por otro nuevo (página 26-184).
Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se produce la indicación del DTC?

- SÍ** – Sustituya la unidad de control del ABS combinado por una nueva y vuelva a efectuar la comprobación.
- NO** – Sensor de velocidad de la rueda original defectuoso

DTC 1-2: Avería del sensor de velocidad de la rueda trasera/circuito del sensor/anillo generador de impulsos

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera y los conectores de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad de la rueda trasera

Levante la rueda trasera y sepárela del suelo.

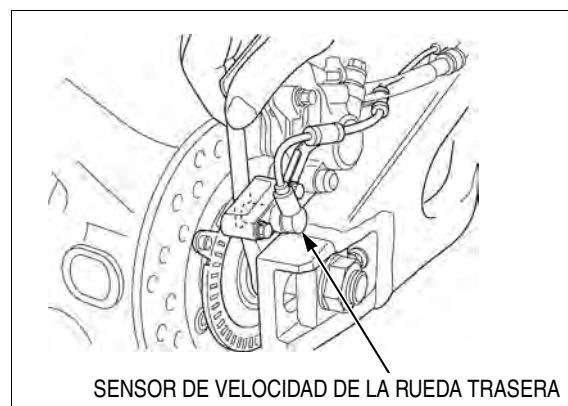
Mida la holgura (entrehierro) entre el sensor y el anillo generador de impulsos en diferentes puntos girando la rueda lentamente.

Debe estar dentro de la especificación.

ESTÁNDAR: 0,4 – 1,2 mm

¿Es el entrehierro correcto?

- SÍ** – Vaya al paso 2.
- NO** – Compruebe cada pieza para ver si está deformada o floja, y corríjalas de la forma correspondiente. Vuelva a comprobar el entrehierro.



SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA TRASERA

2. Comprobación del estado del sensor de velocidad de la rueda trasera/anillo generador de impulsos

Revise la zona circundante del sensor de velocidad de la rueda trasera.

Compruebe que no existen depósitos metálicos férricos o de material magnético entre el sensor de velocidad de la rueda trasera y el anillo generador de impulsos, y que las ranuras de éste no estén obstruidas.

Compruebe una posible mal estado de la instalación del anillo generador de impulsos.

Compruebe la existencia de daños o deformaciones en el anillo generador de impulsos (p. ej., dientes astillados) y la existencia de daños en la punta del sensor de velocidad de la rueda trasera.

¿Se encuentran en buenas condiciones el sensor de velocidad de la rueda trasera y el anillo generador de impulsos?

- SÍ** – Vaya al paso 3.
- NO** – Elimine cualquier depósito. Monte correctamente o sustituya las piezas averiadas.

3. Inspección de cortocircuito de la línea del sensor de velocidad de la rueda trasera

Desconecte los conectores 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera y 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Azul – Masa
Blanco – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable azul
• Cortocircuito en el cable blanco

NO – Vaya al paso 4.

4. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de velocidad de la rueda trasera

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera.

Conexión: Azul – azul
Blanco – blanco

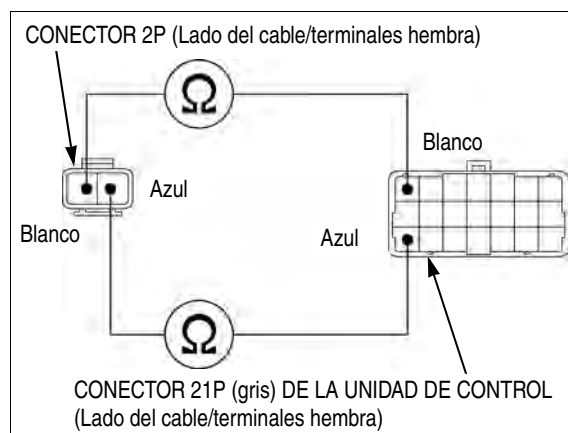
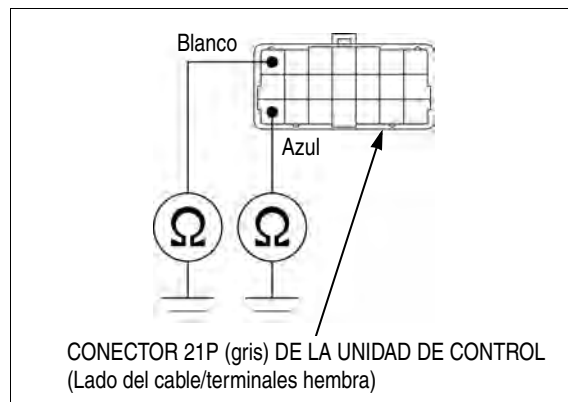
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 5.

NO – • Circuito abierto en el cable azul
• Circuito abierto en el cable blanco



5. Reproducción del fallo con un sensor de velocidad de la rueda

Sustituya el sensor de velocidad de la rueda trasera por otro nuevo (página 26-185).
Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se produce la indicación del DTC?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado por una nueva y vuelva a efectuar la comprobación.

NO – Sensor de velocidad de la rueda original defectuoso

DTC 1-3: Aviso de caballito

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

DTC 1-4: Avería del sensor de velocidad de la rueda delantera/anillo generador de impulsos

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera y los conectores de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad de la rueda delantera

Levante la rueda delantera y sepárela del suelo.

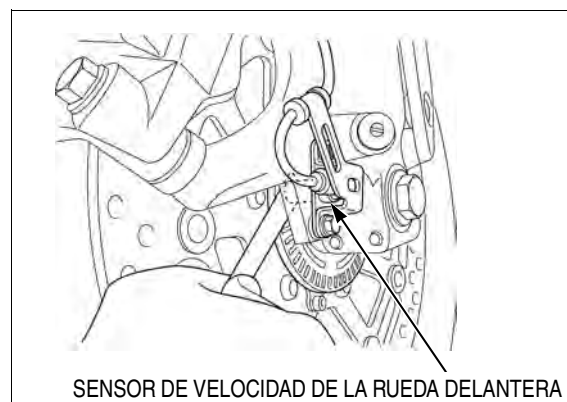
Mida la holgura (entrehierro) entre el sensor y el anillo generador de impulsos en diferentes puntos girando la rueda lentamente.

Debe estar dentro de la especificación.

ESTÁNDAR: 0,4 – 1,2 mm

¿Es el entrehierro correcto?

- SÍ** – Vaya al paso 2.
- NO** – Compruebe cada pieza para ver si está deformada o floja, y corrijalas de la forma correspondiente. Vuelva a comprobar el entrehierro.

**2. Comprobación del estado del sensor de velocidad de la rueda delantera/anillo generador de impulsos**

Revise la zona circundante del sensor de velocidad de la rueda delantera.

Compruebe que no existen depósitos metálicos férricos o de material magnético entre el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo generador de impulsos, y que las ranuras de éste no estén obstruidas.

Compruebe una posible mal estado de la instalación del anillo generador de impulsos.

Compruebe la existencia de daños o deformaciones en el anillo generador de impulsos (p. ej., dientes astillados) y la existencia de daños en la punta del sensor de velocidad de la rueda delantera.

¿Se encuentran en buenas condiciones el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo generador de impulsos?

- SÍ** – Sustituya el sensor de velocidad de la rueda delantera .
- NO** – Elimine cualquier depósito. Monte correctamente o sustituya las piezas averiadas.

DTC 1-5: Avería del sensor de velocidad de la rueda trasera/anillo generador de impulsos

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera y los conectores de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad de la rueda trasera

Levante la rueda trasera y sepárela del suelo.

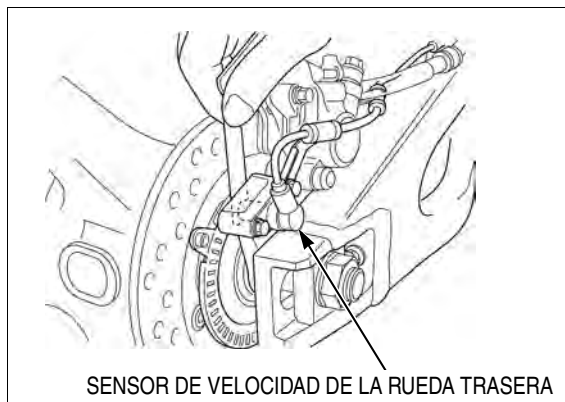
Mida la holgura (entrehierro) entre el sensor y el anillo generador de impulsos en diferentes puntos girando la rueda lentamente.

Debe estar dentro de la especificación.

ESTÁNDAR: 0,4 – 1,2 mm

¿Es el entrehierro correcto?

- SÍ** – Vaya al paso 2.
- NO** – Compruebe cada pieza para ver si está deformada o floja, y corrijalas de la forma correspondiente. Vuelva a comprobar el entrehierro.



2. Comprobación del estado del sensor de velocidad de la rueda trasera/anillo generador de impulsos

Revise la zona circundante del sensor de velocidad de la rueda trasera.

Compruebe que no existen depósitos metálicos férricos o de material magnético entre el sensor de velocidad de la rueda trasera y el anillo generador de impulsos, y que las ranuras de éste no estén obstruidas.

Compruebe una posible mal estado de la instalación del anillo generador de impulsos.

Compruebe la existencia de daños o deformaciones en el anillo generador de impulsos (p. ej., dientes astillados) y la existencia de daños en la punta del sensor de velocidad de la rueda trasera.

¿Se encuentran en buenas condiciones el sensor de velocidad de la rueda trasera y el anillo generador de impulsos?

- SÍ** – Sustituya el sensor de velocidad de la rueda trasera.
- NO** – Elimine cualquier depósito. Monte correctamente o sustituya las piezas averiadas.

DTC 1-6: Avería del sensor de velocidad de la rueda delantera/anillo generador de impulsos

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera y los conectores de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad de la rueda delantera

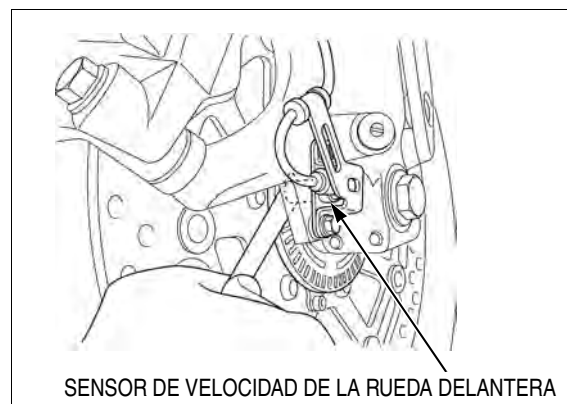
Levante la rueda delantera y sepárela del suelo.

Mida la holgura (entrehierro) entre el sensor y el anillo generador de impulsos en diferentes puntos girando la rueda lentamente. Debe estar dentro de la especificación.

ESTÁNDAR: 0,4 – 1,2 mm

¿Es el entrehierro correcto?

- SÍ** – Vaya al paso 2.
- NO** – Compruebe cada pieza para ver si está deformada o floja, y corrijalas de la forma correspondiente. Vuelva a comprobar el entrehierro.



2. Comprobación del estado del sensor de velocidad de la rueda delantera/anillo generador de impulsos

Revise la zona circundante del sensor de velocidad de la rueda delantera.

Compruebe que no existen depósitos metálicos férricos o de material magnético entre el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo generador de impulsos, y que las ranuras de éste no estén obstruidas.

Compruebe una posible mal estado de la instalación del anillo generador de impulsos.

Compruebe la existencia de daños o deformaciones en el anillo generador de impulsos (p. ej., dientes astillados) y la existencia de daños en la punta del sensor de velocidad de la rueda delantera.

¿Se encuentran en buenas condiciones el sensor de velocidad de la rueda delantera y el anillo generador de impulsos?

- SÍ** – Vaya al paso 3.
- NO** – Elimine cualquier depósito. Monte correctamente o sustituya las piezas averiadas.

3. Inspección de cortocircuito de la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

Desconecte los conectores 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

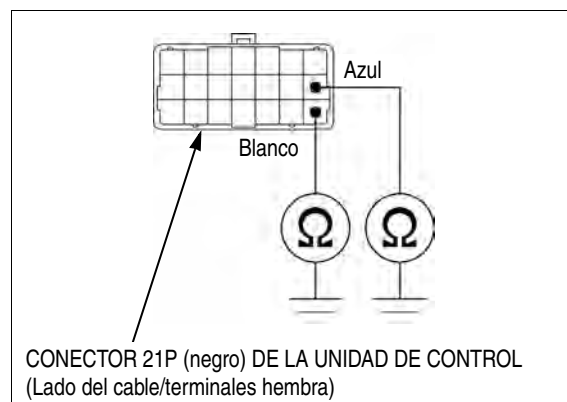
Conexión: Azul – Masa
Blanco – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – • Cortocircuito en el cable azul.
• Cortocircuito en el cable blanco
- NO** – Vaya al paso 4.



4. Inspección de circuito abierto de la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera.

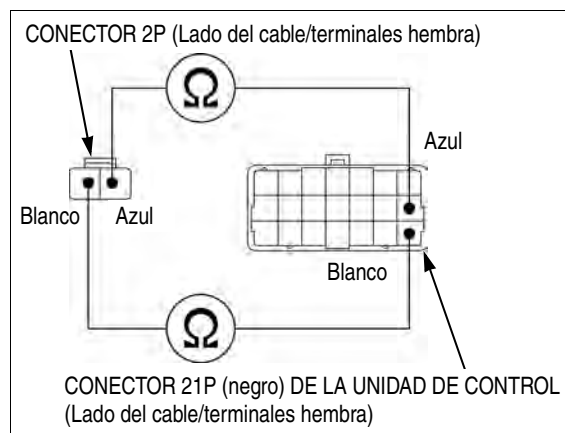
Conexión: Azul – azul
Blanco – blanco

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Vaya al paso 5.
- NO** –
- Circuito abierto en el cable azul
 - Circuito abierto en el cable blanco



5. Reproducción del fallo con un sensor de velocidad de la rueda

Sustituya el sensor de velocidad de la rueda delantera por otro nuevo (página 26-184).
Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se produce la indicación del DTC?

- SÍ** – Sustituya la unidad de control del ABS combinado por una nueva y vuelva a efectuar la comprobación.
- NO** – Sensor de velocidad de la rueda original defectuoso

DTC 1-7: Avería del sensor de velocidad de la rueda trasera/anillo generador de impulsos

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera y los conectores de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección del entrehierro del sensor de velocidad de la rueda trasera

Levante la rueda trasera y sepárela del suelo.

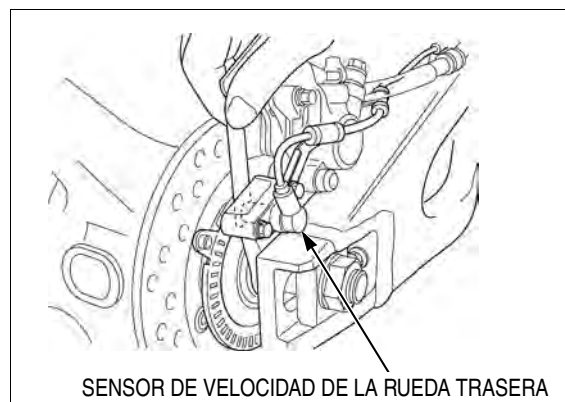
Mida la holgura (entrehierro) entre el sensor y el anillo generador de impulsos en diferentes puntos girando la rueda lentamente.

Debe estar dentro de la especificación.

ESTÁNDAR: 0,4 – 1,2 mm

¿Es el entrehierro correcto?

- SÍ** – Vaya al paso 2.
- NO** – Compruebe cada pieza para ver si está deformada o floja, y corrijalas de la forma correspondiente. Vuelva a comprobar el entrehierro.



2. Comprobación del estado del sensor de velocidad de la rueda trasera/anillo generador de impulsos

Revise la zona circundante del sensor de velocidad de la rueda trasera.

Compruebe que no existen depósitos metálicos férricos o de material magnético entre el sensor de velocidad de la rueda trasera y el anillo generador de impulsos, y que las ranuras de éste no estén obstruidas.

Compruebe una posible mal estado de la instalación del anillo generador de impulsos.

Compruebe la existencia de daños o deformaciones en el anillo generador de impulsos (p. ej., dientes astillados) y la existencia de daños en la punta del sensor de velocidad de la rueda trasera.

¿Se encuentran en buenas condiciones el sensor de velocidad de la rueda trasera y el anillo generador de impulsos?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – Elimine cualquier depósito. Monte correctamente o sustituya las piezas averiadas.

3. Inspección de cortocircuito de la línea del sensor de velocidad de la rueda trasera

Desconecte los conectores 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera y 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Azul – Masa
Blanco – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable azul
• Cortocircuito en el cable blanco

NO – Vaya al paso 4.

4. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de velocidad de la rueda trasera

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera.

Conexión: Azul – azul
Blanco – blanco

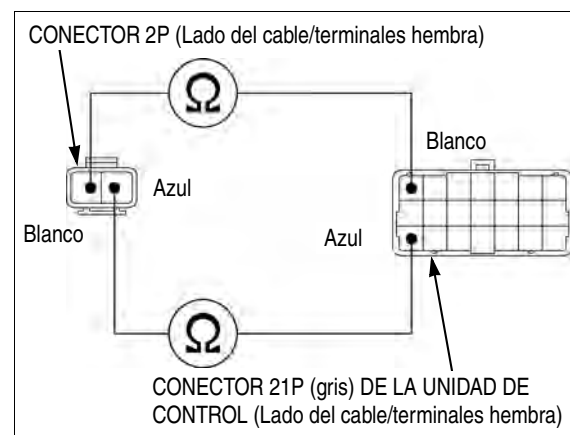
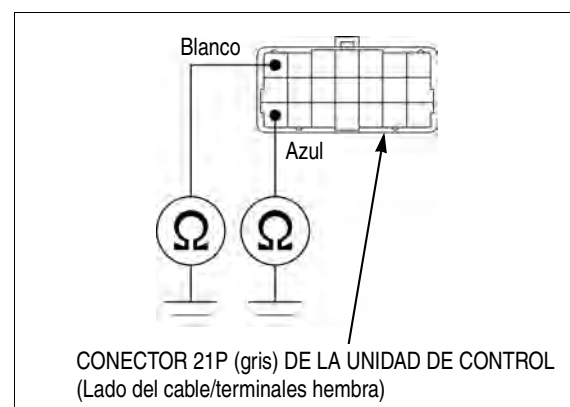
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 5.

NO – • Circuito abierto en el cable azul
• Circuito abierto en el cable blanco



5. Reproducción del fallo con un sensor de velocidad de la rueda

Sustituya el sensor de velocidad de la rueda trasera por otro nuevo (página 26-185).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se produce la indicación del DTC?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado por una nueva y vuelva a efectuar la comprobación.

NO – Sensor de velocidad de la rueda original defectuoso

DTC 1-8: Avería del sensor de velocidad de la rueda delantera/circuito del sensor

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera y los conectores de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito de la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

Desconecte los conectores 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Azul – Masa
Blanco – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable azul
• Cortocircuito en el cable blanco

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto de la línea del sensor de velocidad de la rueda delantera

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera.

Conexión: Azul – azul
Blanco – blanco

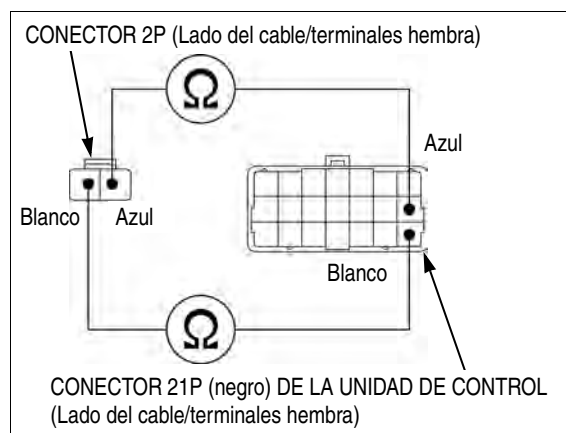
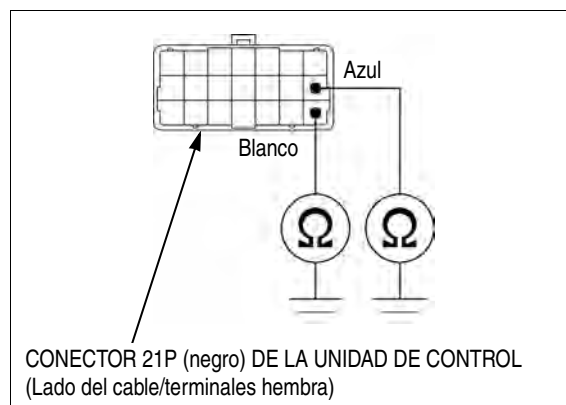
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – • Circuito abierto en el cable azul
• Circuito abierto en el cable blanco



3. Reproducción del fallo con un sensor de velocidad de la rueda

Sustituya el sensor de velocidad de la rueda delantera por otro nuevo (página 26-184).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se produce la indicación del DTC?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado por una nueva y vuelva a efectuar la comprobación.

NO – Sensor de velocidad de la rueda original defectuoso

DTC 1-9: Avería del sensor de velocidad de la rueda trasera/circuito del sensor

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera y los conectores de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito de la línea del sensor de velocidad de la rueda trasera

Desconecte los conectores 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera y 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Azul – Masa
Blanco – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable azul
• Cortocircuito en el cable blanco

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de velocidad de la rueda trasera

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera.

Conexión: Azul – azul
Blanco – blanco

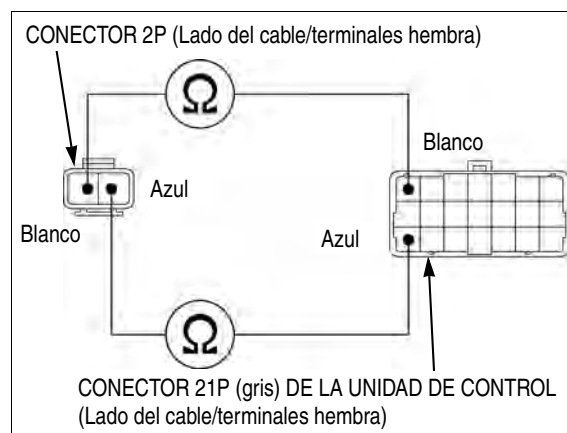
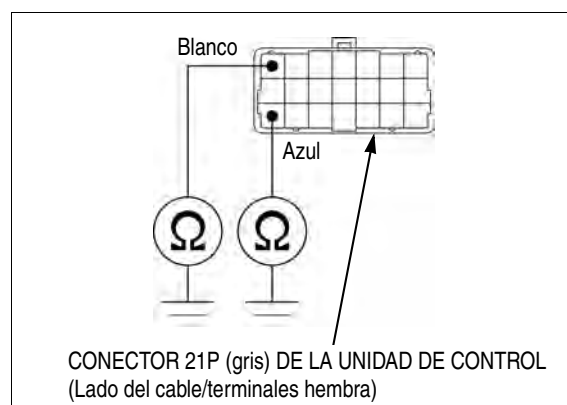
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – • Circuito abierto en el cable azul
• Circuito abierto en el cable blanco



3. Reproducción del fallo con un sensor de velocidad de la rueda

Sustituya el sensor de velocidad de la rueda trasera por otro nuevo (página 26-185).
Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se produce la indicación del DTC?

- SÍ** – Sustituya la unidad de control del ABS combinado por una nueva y vuelva a efectuar la comprobación.
- NO** – Sensor de velocidad de la rueda original defectuoso

DTC 2-1: Avería de la tensión de la batería/fusible fundido

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en los conectores 5P de la unidad de control del ABS combinado y vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de la tensión de la batería

Compruebe el estado de la batería (página 17-5).

¿Se encuentra la batería en buen estado?

- SÍ** – Vaya al paso 2.
- NO** – Batería original averiada

2. Inspección del estado del fusible

Compruebe el estado de los fusibles del ABS.

¿Se encuentran todos los fusibles (ABS MAIN 10 A, ABS MTR FR 30 A y ABS MTR RR 30 A) en buen estado?

- SÍ** –
- Circuito abierto en el cable correspondiente
 - Contactos sueltos o defectuosos en los terminales correspondientes
- NO** – Sustituya el fusible y vuelva a comprobar.

DTC 3-1: Sensor de presión de cilindro maestro delantero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión del cilindro maestro delantero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.
Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

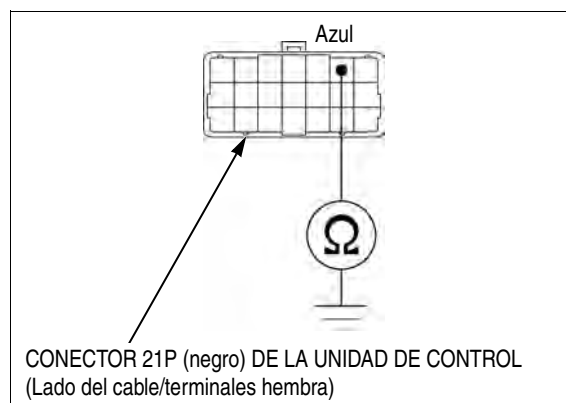
Conexión: Azul – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Cortocircuito en el cable azul.
- NO** – Vaya al paso 2.



2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión del cilindro maestro delantero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera.

Conexión: Azul – azul

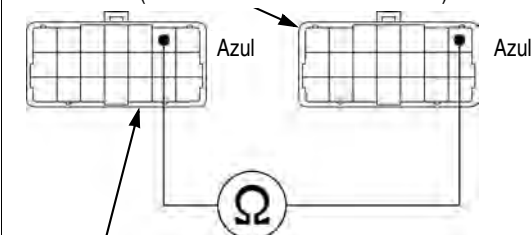
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Vaya al paso 3.
NO – Circuito abierto en el cable azul

CONECTOR 21P (negro) DE LA UNIDAD DE VÁLVULA DELANTERA (Lado del cable/terminales hembra)



CONECTOR 21P (negro) DE LA UNIDAD DE CONTROL (Lado del cable/terminales hembra)

3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula delantera

Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-1?

- SÍ** – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.
NO – Unidad de válvula delantera original averiada

DTC 3-2: Avería del sensor de presión de cilindro maestro trasero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión del cilindro maestro trasero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Azul – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable azul

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión del cilindro maestro trasero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera.

Conexión: Azul – azul

HERRAMIENTA:

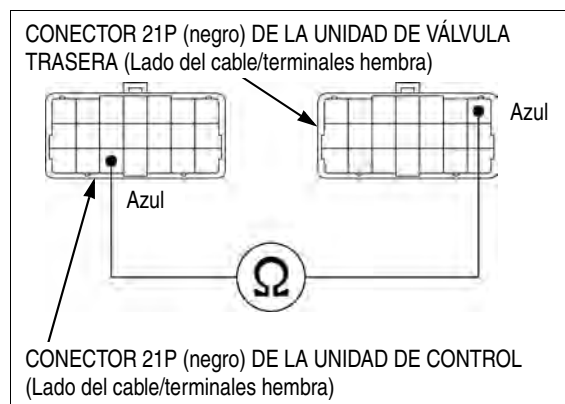
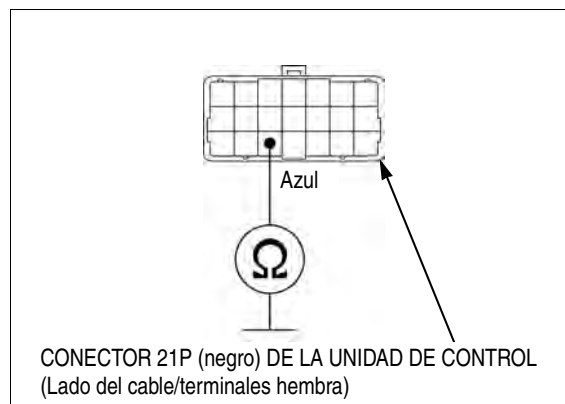
Sonda de comprobación
(se requieren 2)

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – Circuito abierto en el cable azul

**3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula trasera**

Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-2?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula trasera original averiada

DTC 3-3: Avería del sensor de presión de la pinza del freno delantero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión de la pinza del freno delantero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Blanco – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable blanco

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión de la pinza del freno delantero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera.

Conexión: Blanco – blanco

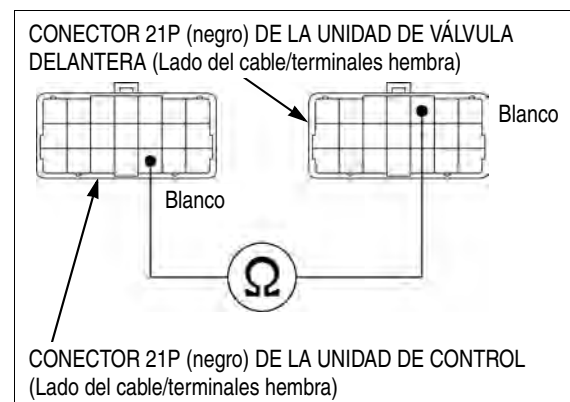
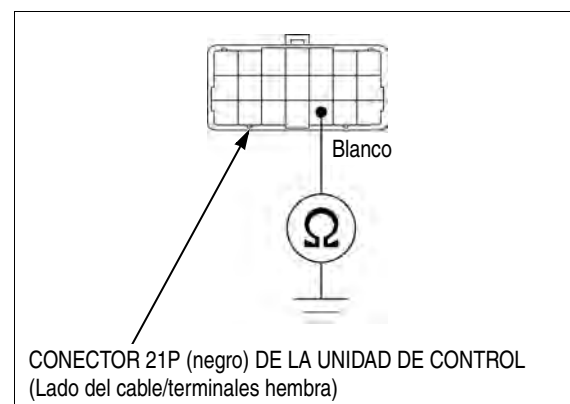
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – Circuito abierto en el cable blanco



3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula delantera

Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-3?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula delantera original averiada

DTC 3-4: Avería del sensor de presión de la pinza del freno trasero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión de la pinza del freno trasero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Blanco – Masa

HERRAMIENTA:

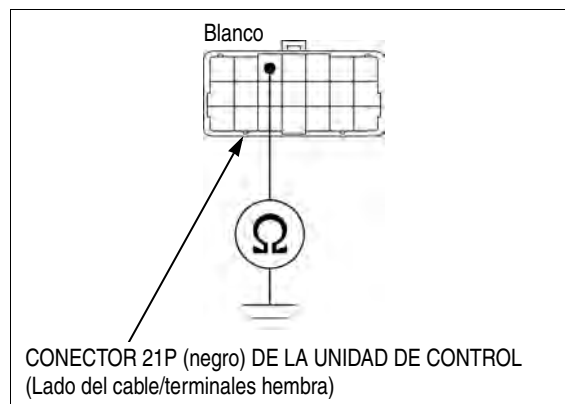
Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable blanco

NO – Vaya al paso 2.

**2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión de la pinza del freno trasero**

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera.

Conexión: Blanco – blanco

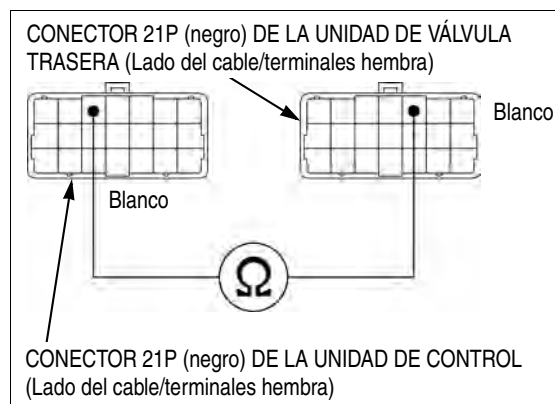
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – Circuito abierto en el cable Blanco

**3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula trasera**

Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-4?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula trasera original averiada

DTC 3-5: Avería del sensor de presión de cilindro maestro delantero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión del cilindro maestro delantero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Azul – Masa
Marrón – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – • Cortocircuito en el cable azul.
• Cortocircuito en el cable marrón.

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión del cilindro maestro delantero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera.

Conexión: Azul – azul
Marrón – marrón

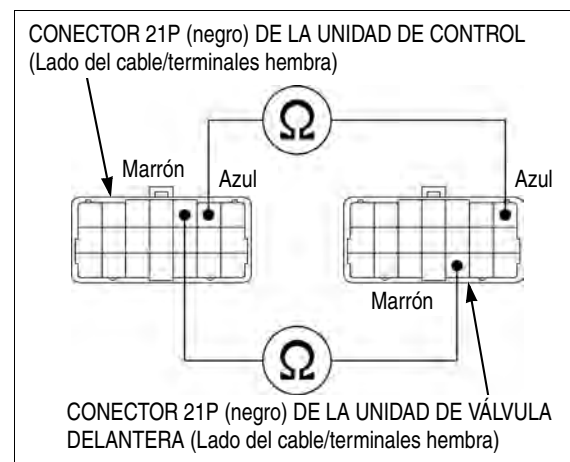
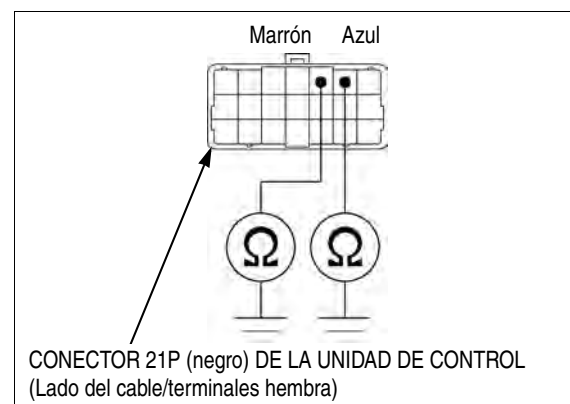
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

- NO** – • Circuito abierto en el cable azul
• Circuito abierto en el cable marrón



3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula delantera

Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-5?

- SÍ** – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula delantera original averiada

DTC 3-6: Avería del sensor de presión del cilindro maestro trasero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión del cilindro maestro trasero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Azul – Masa
Marrón – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable azul.
• Cortocircuito en el cable marrón.

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión del cilindro maestro trasero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera.

Conexión: Azul – azul
Marrón – marrón

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – • Circuito abierto en el cable azul
• Circuito abierto en el cable marrón

3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula trasera

Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200).

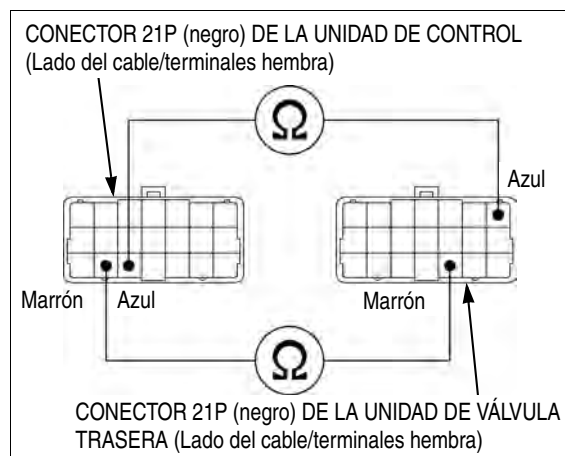
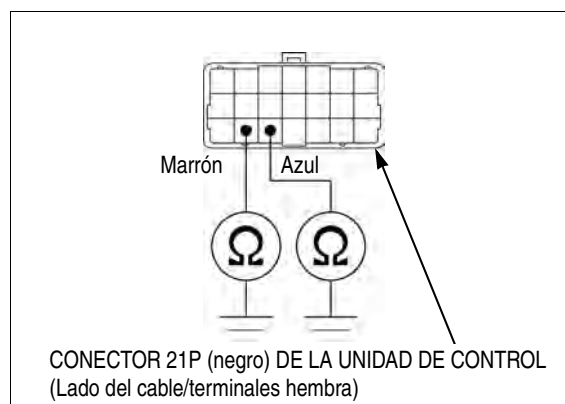
Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-6?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula trasera original averiada



DTC 3-7: Avería del sensor de presión de la pinza del freno delantero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión de la pinza del freno delantero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Blanco – Masa
Amarillo – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

- SÍ** – • Cortocircuito en el cable blanco
• Cortocircuito en el cable amarillo

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión de la pinza del freno delantero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera.

Conexión: Blanco – blanco
Amarillo – amarillo

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

- NO** – • Circuito abierto en el cable blanco
• Circuito abierto en el cable amarillo

3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula delantera

Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187).

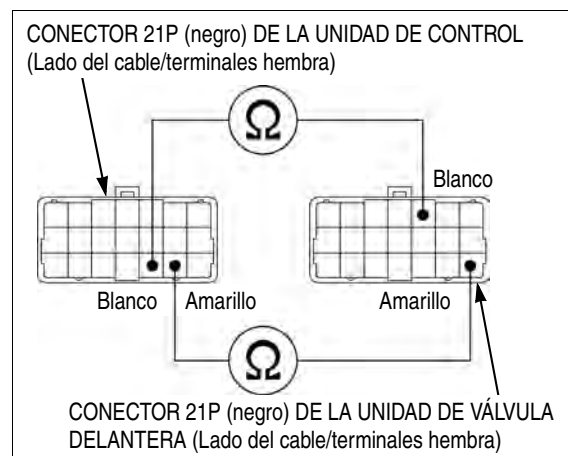
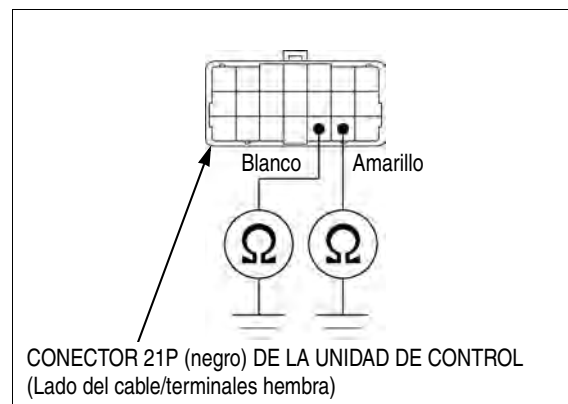
Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-7?

- SÍ** – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula delantera original averiada



DTC 3-8: Avería del sensor de presión de la pinza del freno trasero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión de la pinza del freno trasero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Blanco – Masa
Amarillo – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable blanco
• Cortocircuito en el cable amarillo

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión de la pinza del freno trasero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera.

Conexión: Blanco – blanco
Amarillo – amarillo

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – • Circuito abierto en el cable blanco
• Circuito abierto en el cable amarillo

3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula trasera

Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200).

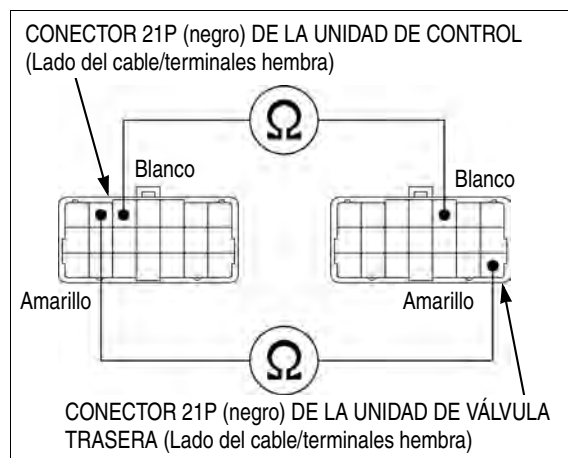
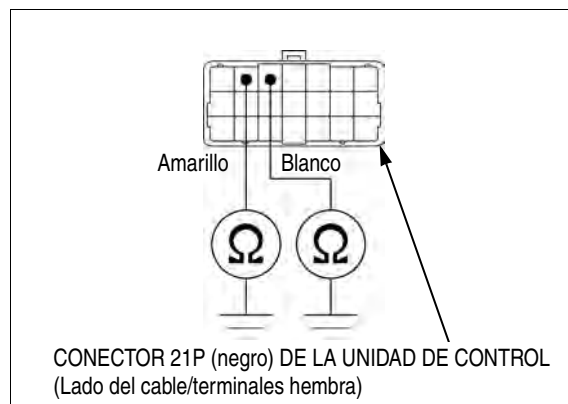
Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-8?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula trasera original averiada



DTC 3-9: Avería del sensor de presión de cilindro maestro delantero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión del cilindro maestro delantero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Naranja – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable naranja

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión del cilindro maestro delantero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera.

Conexión: Naranja – naranja

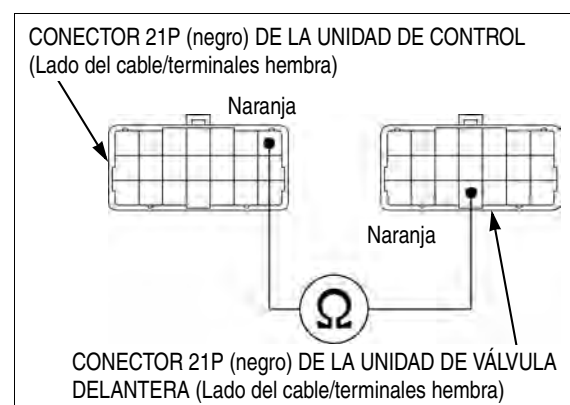
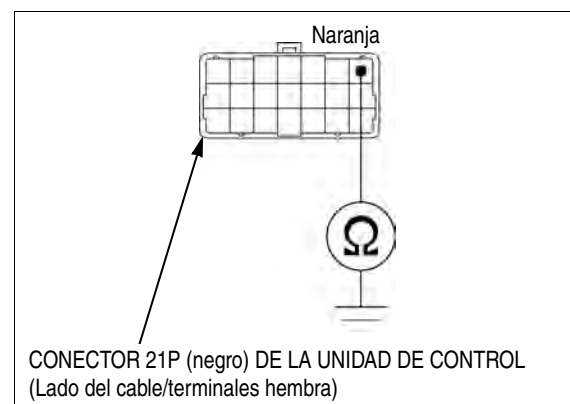
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – Circuito abierto en el cable naranja



3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula delantera

Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-9?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula delantera original averiada

DTC 3-10: Avería del sensor de presión del cilindro maestro trasero

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y el 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito en la línea del sensor de presión del cilindro maestro trasero

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Negro – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Cortocircuito en el cable negro

NO – Vaya al paso 2.

2. Inspección de circuito abierto en la línea del sensor de presión del cilindro maestro trasero

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera.

Conexión: Negro – negro

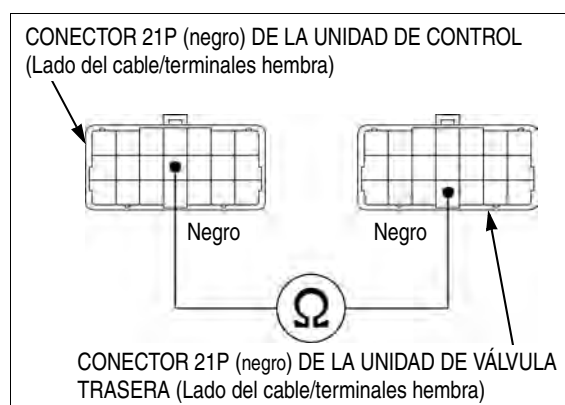
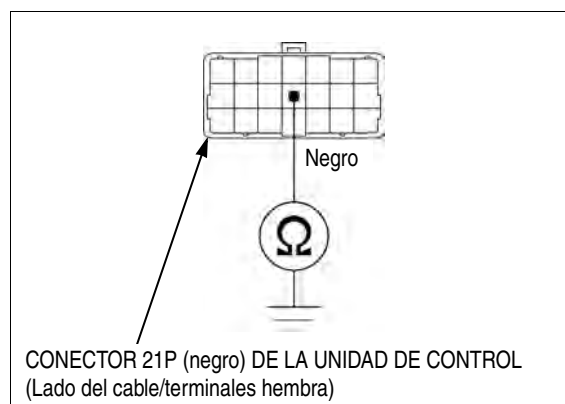
HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – Circuito abierto en el cable negro

**3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula trasera**

Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-10?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula trasera original averiada

DTC 3-11, 4-1 o 4-5: Avería de la unidad de la válvula delantera/unidad de control del ABS combinado

1. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula delantera

Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-11, 4-1 o 4-5?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula delantera original averiada

DTC 3-12, 4-2 o 4-6: Avería de la unidad de la válvula trasera/unidad de control del ABS combinado

1. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula trasera

Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 3-12, 4-2 o 4-6?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula trasera original averiada

DTC 4-3: Avería de la unidad de válvula delantera

Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula delantera

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la unidad de la válvula delantera.

Si aparece indicado algún código de avería, sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187).

DTC 4-4: Avería de la unidad de válvula trasera

Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula trasera

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la unidad de la válvula trasera.

Si aparece indicado algún código de avería, sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200).

DTC 5-1: Avería de la unidad de alimentación delantera/no finalización de la purga de aire

- Antes de iniciar la inspección, rellene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado (página 26-111) y vuelva a comprobar.

1. Reproducción del fallo con una nueva unidad de alimentación delantera

Sustituya la unidad de alimentación delantera (página 26-194).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y compruebe la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 5-1?

- SÍ** – Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187), y vuelva a comprobar.
- NO** – Unidad de alimentación delantera original averiada

DTC 5-2: Avería de la unidad de alimentación trasera/no finalización de la purga de aire

- Antes de iniciar la inspección, rellene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado trasero (página 26-126) y vuelva a comprobar.

1. Reproducción del fallo con una nueva unidad de alimentación trasera

Sustituya la unidad de alimentación trasera (página 26-207).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y compruebe la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 5-2?

- SÍ** – Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200), y vuelva a comprobar.
- NO** – Unidad de alimentación trasera original averiada

DTC 5-3: Avería de la unidad de alimentación delantera/no finalización de la purga de aire/ avería del pistón de la pinza del freno delantero

- Esta avería puede producirse si existe baja presión debido a una instalación defectuosa del pistón de la pinza del freno. Si los pistones de la pinza del freno no entran en contacto con las pastillas del freno con firmeza, se detecta baja presión durante la conducción. Compruebe el pistón de la pinza del freno y las pastillas del freno para ver si están debidamente instaladas.
- Antes de iniciar la inspección, rellene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado delantero (página 26-111) y vuelva a comprobar.

1. Reproducción del fallo con una nueva unidad de alimentación delantera

Sustituya la unidad de alimentación delantera (página 26-194).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y compruebe la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 5-3?

- SÍ** – Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187), y vuelva a comprobar.
- NO** – Unidad de alimentación delantera original averiada

DTC 5-4: Avería de la unidad de alimentación trasera/no finalización de la purga de aire/ pistón de la pinza del freno trasero

- Esta avería puede producirse si existe baja presión debido a una instalación defectuosa del pistón de la pinza del freno. Si los pistones de la pinza del freno no entran en contacto con las pastillas del freno con firmeza, se detecta baja presión durante la conducción. Compruebe el pistón de la pinza del freno y las pastillas del freno para ver si están debidamente instaladas.
- Antes de iniciar la inspección, rellene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado trasero (página 26-126) y vuelva a comprobar.

1. Reproducción del fallo con una nueva unidad de alimentación trasera

Sustituya la unidad de alimentación trasera (página 26-207).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y compruebe la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 5-4?

- SÍ** – Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200), y vuelva a comprobar.
- NO** – Unidad de alimentación trasera original averiada

DTC 5-5: El freno delantero se aplica continuamente desde 0 km/h hasta 50 km/h

Inspección del rozamiento del freno delantero

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

DTC 5-6: El freno trasero se aplica continuamente desde 0 km/h hasta 50 km/h

Inspección del rozamiento del freno trasero

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

DTC 6-1, 6-2, 6-3 o 7-5: Avería del solenoide de la unidad de válvula delantera

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y el 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito de la línea de la electroválvula delantera

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera y 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

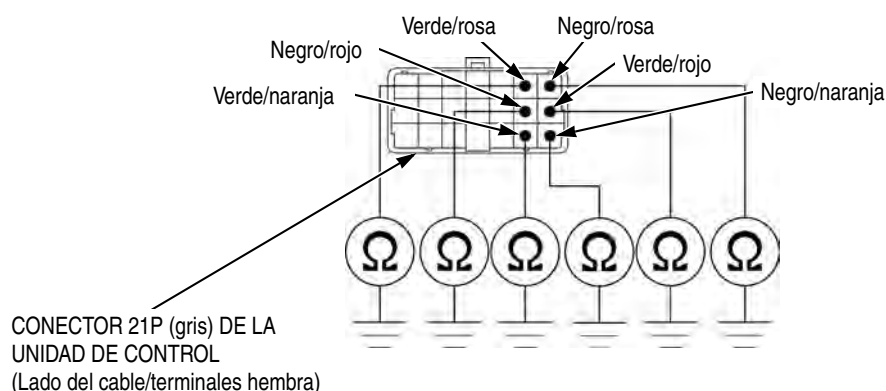
Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Verde/rosa – Masa
Negro/rojo – Masa
Verde/naranja – Masa
Negro/rosa – Masa
Verde/rojo – Masa
Negro/naranja – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110



¿Existe continuidad?

- SÍ**
- Cortocircuito en el cable verde/rosa
 - Cortocircuito en el cable negro/rojo
 - Cortocircuito en el cable verde/naranja
 - Cortocircuito en el cable negro/rosa
 - Cortocircuito en el cable verde/rojo
 - Cortocircuito en el cable negro/naranja

NO – Vaya al paso 2.

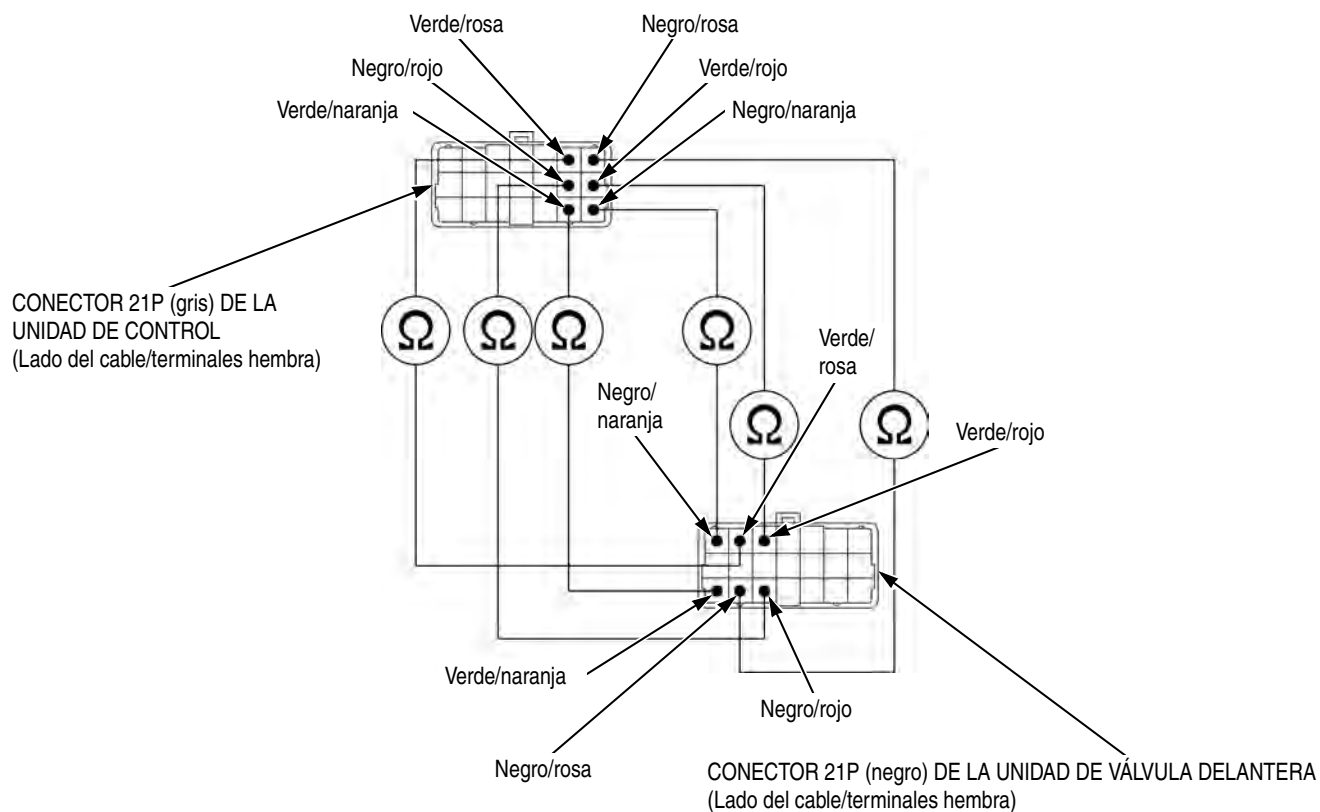
2. Inspección de circuito abierto de la línea de la electroválvula delantera

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera.

Conexión: Verde/rosa – verde/rosa
 Negro/rojo – negro/rojo
 Verde/naranja – verde/naranja
 Negro/rosa – negro/rosa
 Verde/rojo – verde/rojo
 Negro/naranja – negro/naranja

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110



¿Existe continuidad?

- SÍ** – Vaya al paso 3.
- NO** –
- Circuito abierto en el cable verde/rosa
 - Circuito abierto en el cable negro/rojo
 - Circuito abierto en el cable verde/naranja
 - Circuito abierto en el cable negro/rosa
 - Circuito abierto en el cable verde/rojo
 - Circuito abierto en el cable negro/naranja

3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula delantera

Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 6-1, 6-2, 6-3 o 7-5?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula delantera original averiada

DTC 6-4, 6-5, 6-6 o 7-6: Avería del solenoide de la unidad de válvula trasera

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y el 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado, luego vuelva a realizar la comprobación.

1. Inspección de cortocircuito de la línea de la electroválvula trasera

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera y 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

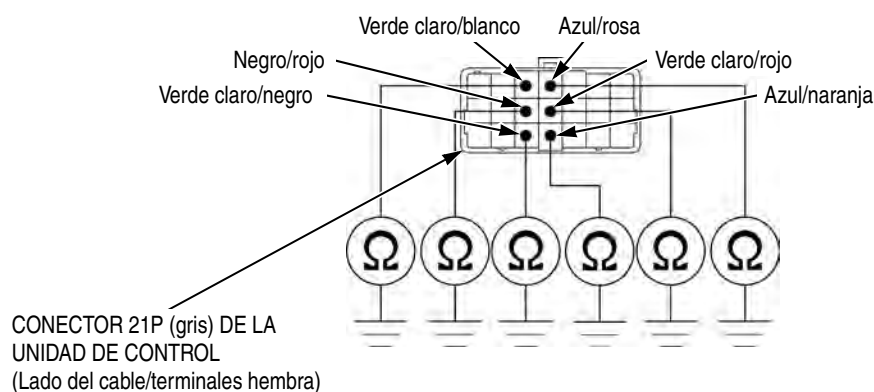
Compruebe si existe continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Verde claro/blanco – Masa
Azul/rojo – Masa
Verde claro/negro – Masa
Azul/rosa – Masa
Verde claro/rojo – Masa
Azul/naranja – Masa

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación

07ZAJ-RDJA110



¿Existe continuidad?

- SÍ**
- Cortocircuito en el cable verde claro/blanco
 - Cortocircuito en el cable azul/rojo
 - Cortocircuito en el cable verde claro/negro
 - Cortocircuito en el cable azul/rosa
 - Cortocircuito en el cable verde claro/rojo
 - Cortocircuito en el cable azul/naranja

- NO** – Vaya al paso 2.

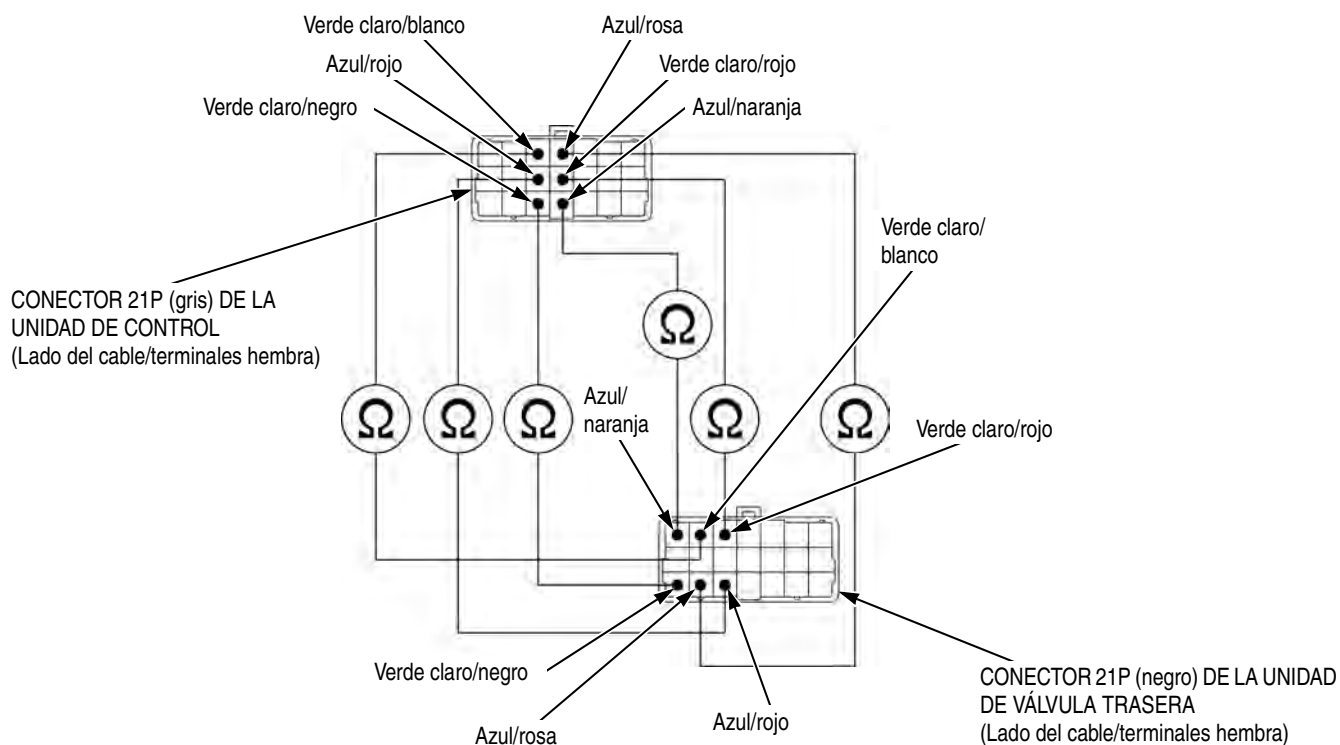
2. Inspección de circuito abierto de la línea de la electroválvula trasera

Compruebe la continuidad entre el conector 21P (gris) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera.

Conexión: Verde claro/blanco – verde claro/blanco
Azul/rojo – azul/rojo
Verde claro/negro – verde claro/negro
Azul/rosa – azul/rosa
Verde claro/rojo – verde claro/rojo
Azul/naranja – azul/naranja

HERRAMIENTA:

Sonda de comprobación (se requieren 2) 07ZAJ-RDJA110



¿Existe continuidad?

- SÍ** – Vaya al paso 3.
- NO** –
- Circuito abierto en el cable verde claro/blanco
 - Circuito abierto en el cable azul/rojo
 - Circuito abierto en el cable verde claro/negro
 - Circuito abierto en el cable azul/rosa
 - Circuito abierto en el cable verde claro/rojo
 - Circuito abierto en el cable azul/naranja

3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de la válvula trasera

Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 6-3, 6-4, 6-5 o 7-6?

SÍ – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

NO – Unidad de válvula trasera original averiada

DTC 7-1: Avería del circuito de conducción de la unidad de alimentación delantera

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera y el 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado, luego compruebe posibles fusibles fundidos (ABS MTR. FR. 30 A).

1. Comprobación de cortocircuito en la línea de la unidad de alimentación delantera

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera y 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Rojo – Masa
Negro – Masa

¿Existe continuidad?

SÍ – • Cortocircuito en el cable rojo
• Cortocircuito en el cable negro

NO – Vaya al paso 2.

2. Comprobación de circuito abierto en la línea de la unidad de alimentación delantera

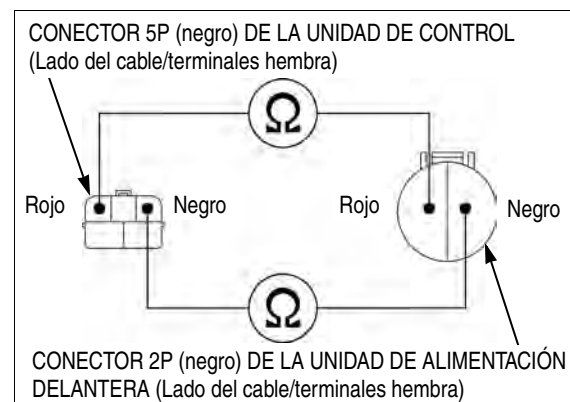
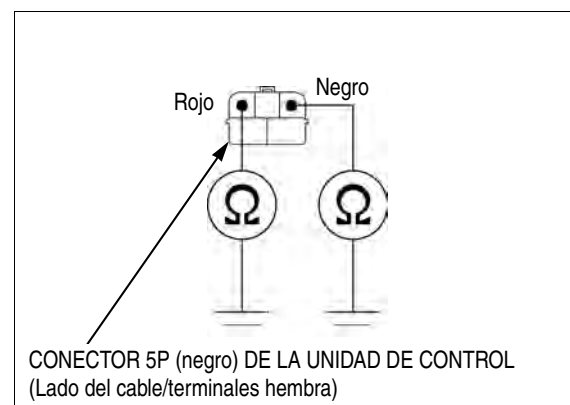
Compruebe la continuidad entre el conector 5P (negro) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera.

Conexión: Rojo – rojo
Negro – negro

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

NO – • Circuito abierto en el cable rojo
• Circuito abierto en el cable negro



3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de control del ABS combinado

Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 7-1?

- SÍ** – Sustituya la unidad de la válvula delantera (página 26-187), y vuelva a comprobar.
- NO** – Avería de la unidad de control del ABS combinado original

DTC 7-2: Avería del circuito de la unidad de alimentación trasera

- Antes de iniciar la comprobación, verifique la existencia de contactos sueltos o defectuosos en el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera y el 5P (gris) de la unidad de control del ABS combinado, luego compruebe posibles fusibles fundidos (ABS MTR. RR. 30 A).

1. Comprobación de cortocircuito en la línea de la unidad de alimentación trasera

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte los conectores 2P (negro) de la unidad de alimentación trasera y 5P (gris) de la unidad de control del ABS combinado.

Compruebe si existe continuidad entre el conector 5P (gris) de la unidad de control del ABS combinado en el lado del cable y masa.

Conexión: Rojo – Masa
Negro – Masa

¿Existe continuidad?

- SÍ** – • Cortocircuito en el cable rojo
• Cortocircuito en el cable negro

NO – Vaya al paso 2.

2. Comprobación de circuito abierto en la línea de la unidad de alimentación trasera

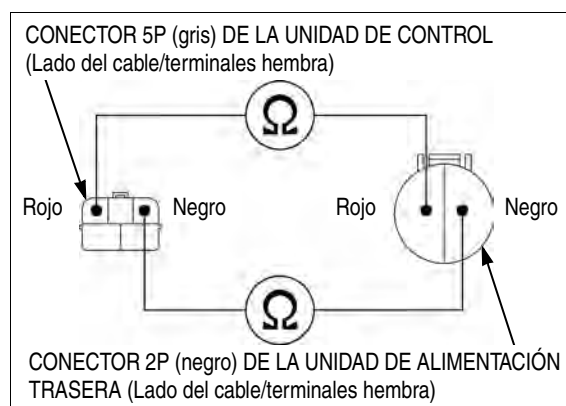
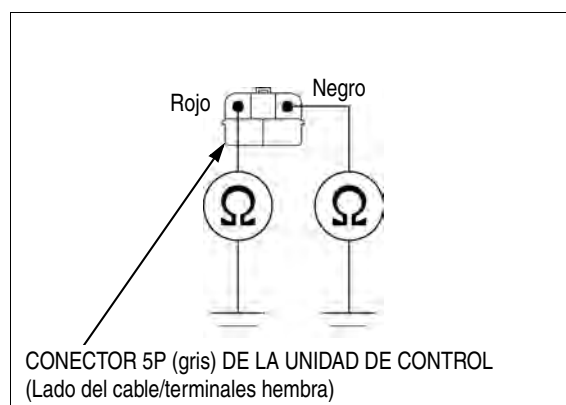
Compruebe la continuidad entre el conector 5P (gris) de la unidad de control del ABS combinado y el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación trasera.

Conexión: Rojo – rojo
Negro – negro

¿Existe continuidad?

SÍ – Vaya al paso 3.

- NO** – • Circuito abierto en el cable rojo
• Circuito abierto en el cable negro



3. Reproducción del fallo con una nueva unidad de control del ABS combinado

Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186).

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

¿Se indica 7-2?

- SÍ** – Sustituya la unidad de la válvula trasera (página 26-200), y vuelva a comprobar.
- NO** – Avería de la unidad de control del ABS combinado original

DTC 7-3: Corto de la línea de masa de la unidad de alimentación delantera

1. Comprobación de cortocircuito en la línea de masa de la unidad de alimentación delantera

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera.

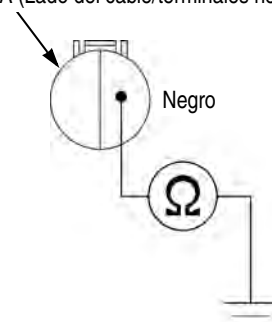
Compruebe la continuidad entre el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera y masa.

Conexión: Negro – Masa

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Cortocircuito en el cable negro
- NO** – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

CONECTOR 2P (negro) DE LA UNIDAD DE ALIMENTACIÓN DELANTERA (Lado del cable/terminales hembra)



DTC 7-4: Corto de la línea de masa de la unidad de alimentación trasera

1. Comprobación de cortocircuito en la línea de masa de la unidad de alimentación trasera

Gire la llave de contacto a la posición OFF.

Desconecte el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación trasera.

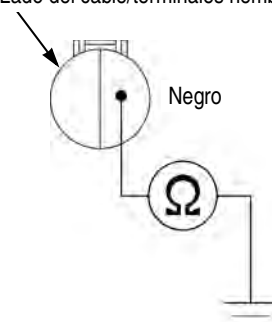
Compruebe la continuidad entre el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación trasera y masa.

Conexión: Negro – Masa

¿Existe continuidad?

- SÍ** – Cortocircuito en el cable negro
- NO** – Sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186), y vuelva a realizar la comprobación.

CONECTOR 2P (negro) DE LA UNIDAD DE ALIMENTACIÓN TRASERA (Lado del cable/terminales hembra)



DTC 2-2, 2-3, 2-5, 8-1, 8-2, 8-3, 8-4, 9-1, 9-2, 9-3, 10-1, 10-2, 10-3, 10-4, 10-5, 10-6, 10-7, 10-8, 10-9 o 10-10: Unidad de control del ABS combinado

Reproducción del fallo con una nueva unidad de control del ABS combinado

Borre los DTC (página 26-144).

Efectúe el proceso de autodiagnóstico previo al arranque y vuelva a comprobar la luz testigo del ABS combinado.

Si aparece indicado algún código de avería, sustituya la unidad de control del ABS combinado (página 26-186).

SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA

COMPROBACIÓN DEL ENTREHIERRO

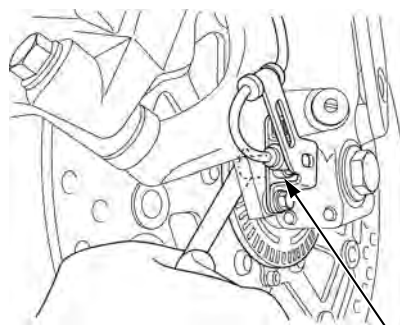
Levante la rueda y sepárela del suelo.

Mida la holgura (entrehierro) entre el sensor y el anillo generador de impulsos en diferentes puntos girando la rueda lentamente. Debe estar dentro de la especificación.

ESTÁNDAR: Delantera/trasera: 0,4 – 1,2 mm

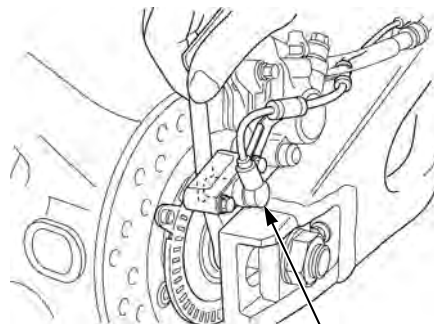
No se puede efectuar el ajuste del entrehierro. Si no está dentro de la especificación, compruebe si existen deformaciones, daños o si están sueltas todas las piezas montadas.

Delantero:



SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA DELANTERA

Trasero:



SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA TRASERA

DESMONTAJE/MONTAJE

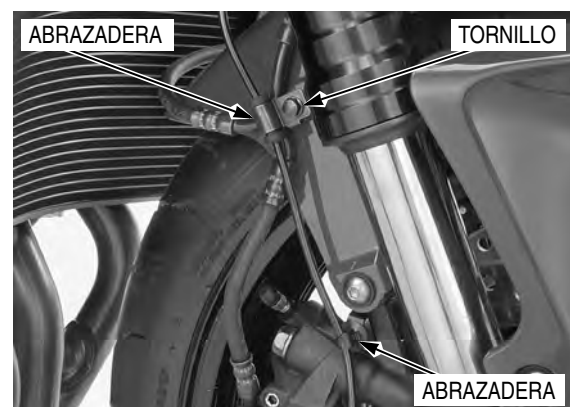
DELANTERO

Desmonte el carenado intermedio derecho (página 3-8).

Desmonte los tornillos, la abrazadera para cables y el sensor de velocidad de la rueda delantera.



Desmonte el tornillo y la abrazadera de los cables.
Retire la abrazadera para cables del soporte del reflector.



Suelte el cable del sensor de velocidad de la rueda delantera de las abrazaderas.

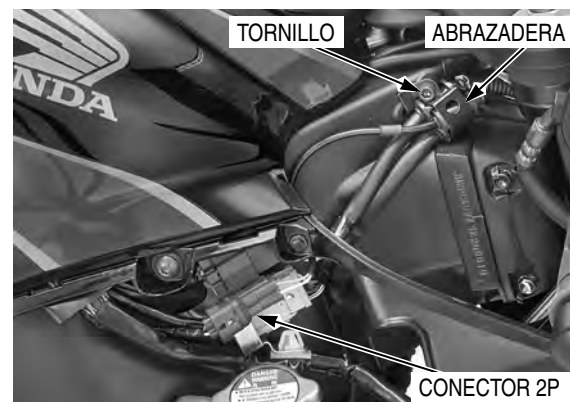


Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda delantera.

Retire el tornillo y la abrazadera para cables, luego suelte el cable del sensor de velocidad de la rueda delantera.

Sitúe los cables debidamente (página 26-20).

Efectúe el montaje siguiendo el sentido inverso al orden de desmontaje.

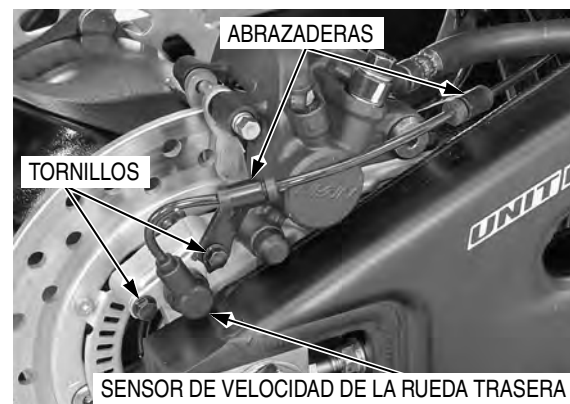


TRASERA

Retire el depósito de combustible (página 6-74).

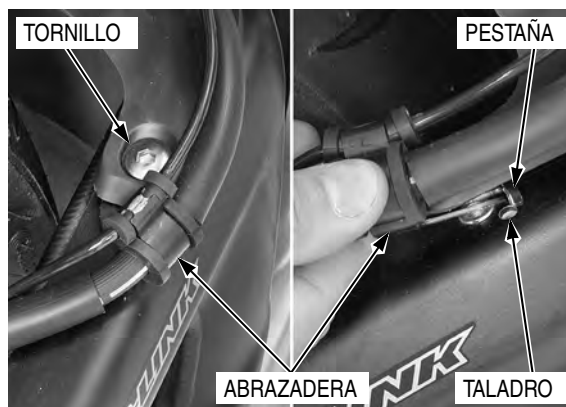
Suelte la abrazadera para cables.

Desmonte los tornillos, la abrazadera para cables y el sensor de velocidad de la rueda trasera.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Retire el tornillo y la abrazadera para cable del basculante.



Retire las abrazaderas para cables.



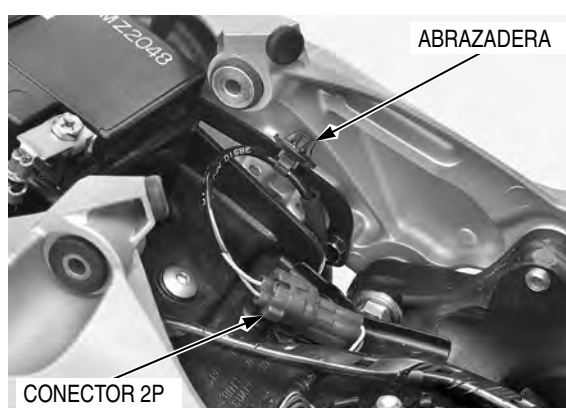
Desconecte el conector 2P (rojo) del sensor de velocidad de la rueda trasera.

Retire la abrazadera para cables del soporte.

Sitúe los cables debidamente (página 26-20).

Efectúe el montaje siguiendo el sentido inverso al orden de desmontaje.

- Alinee la pestaña de la abrazadera para cables con el orificio del basculante.



UNIDAD DE CONTROL DEL ABS COMBINADO

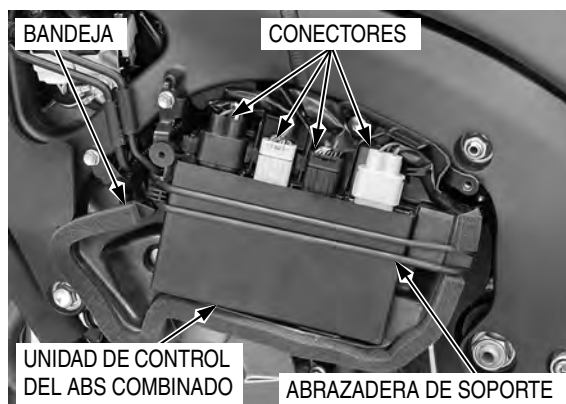
DESMONTAJE/MONTAJE

Desmonte los siguientes componentes:

- Carenado inferior (página 26-45)
- Carenado intermedio izquierdo (página 3-8)

Retire la abrazadera de soporte y suelte la unidad de control del ABS combinado de la bandeja.

Desconecte los conectores y retire la unidad de control del ABS combinado.



Retire los tornillos y la bandeja de la unidad de control del ABS combinado.

Efectúe el montaje siguiendo el sentido inverso al orden de desmontaje.



UNIDAD DE VÁLVULA DELANTERA

DESMONTAJE

AVISO

El derrame del líquido puede ocasionar daños a las piezas pintadas, de plástico o de goma. Siempre que efectúe alguna tarea de mantenimiento en el sistema, coloque un trapo sobre estas piezas.

Retire la unidad de control del ABS combinado (página 26-186).

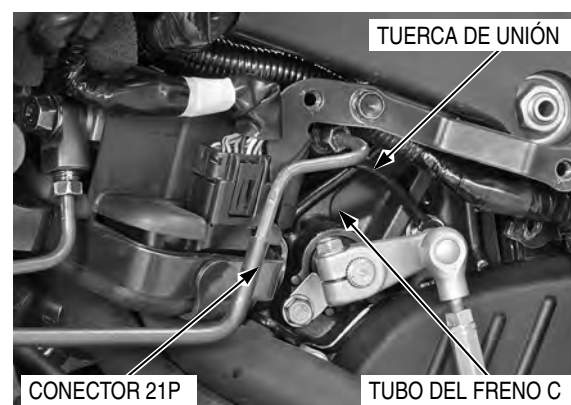
Drene el sistema hidráulico delantero (página 16-7).

Sujete el racor del manguito del freno y afloje las tuercas de unión, luego desconecte el tubo del freno A y B.



Desconecte el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera.

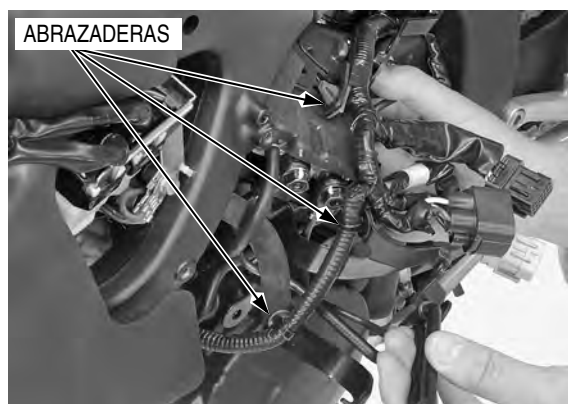
Afloje la tuerca de unión (lado de la unidad de alimentación) y desconecte el tubo del freno C de la unidad de la válvula delantera.



Retire los tornillos y el conjunto de la unidad de la válvula delantera.



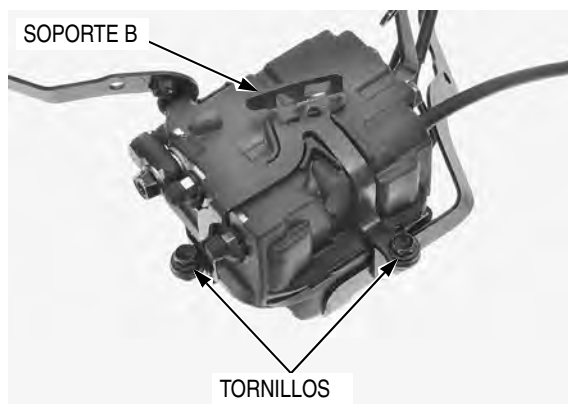
Retire las abrazaderas para cables del soporte de la unidad de la válvula delantera.



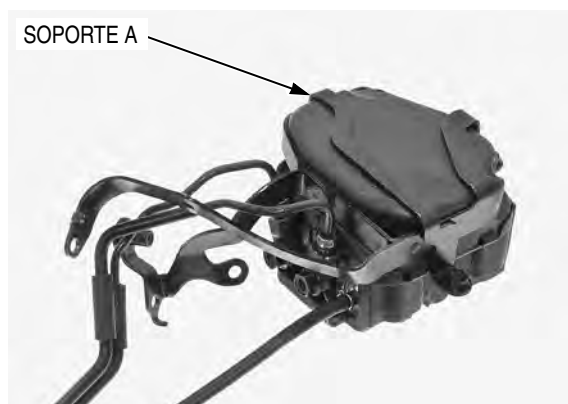
DESENSAMBLAJE

- Marque todas las piezas durante el proceso de desmontaje para puedan montarse de nuevo en sus posiciones originales.

Retire los tornillos y el soporte de la unidad de la válvula delantera B.



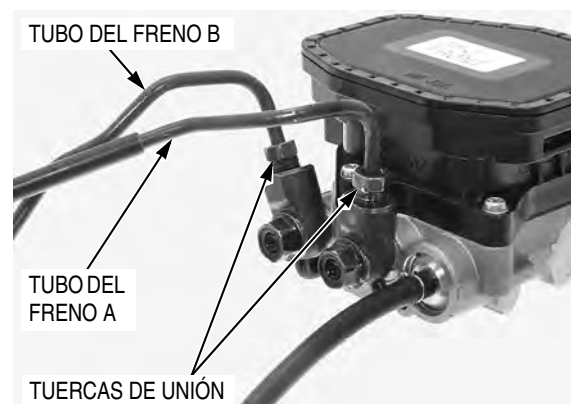
Retire el soporte A de la unidad de la válvula delantera.



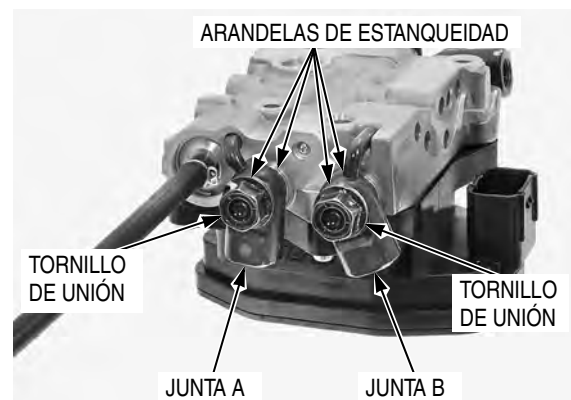
Abra la tapa y retire la unidad de la válvula delantera.



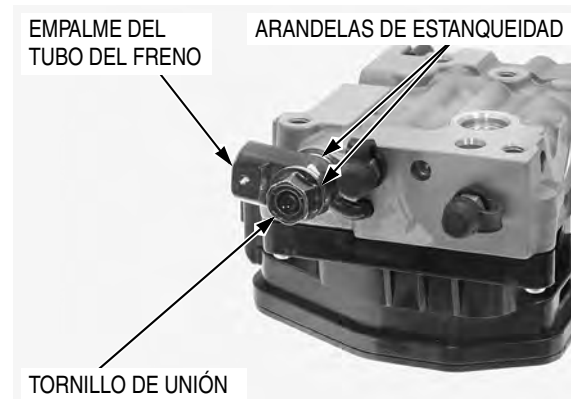
Afloje las tuercas de unión y luego desconecte el tubo del freno A y B de la unidad de la válvula delantera.



Retire los tornillos de unión, el empalme del tubo del freno A, B y las arandelas de estanqueidad de la unidad de la válvula delantera.



Retire el tornillo de unión, el empalme del tubo del freno y las arandelas de estanqueidad de la unidad de la válvula delantera.

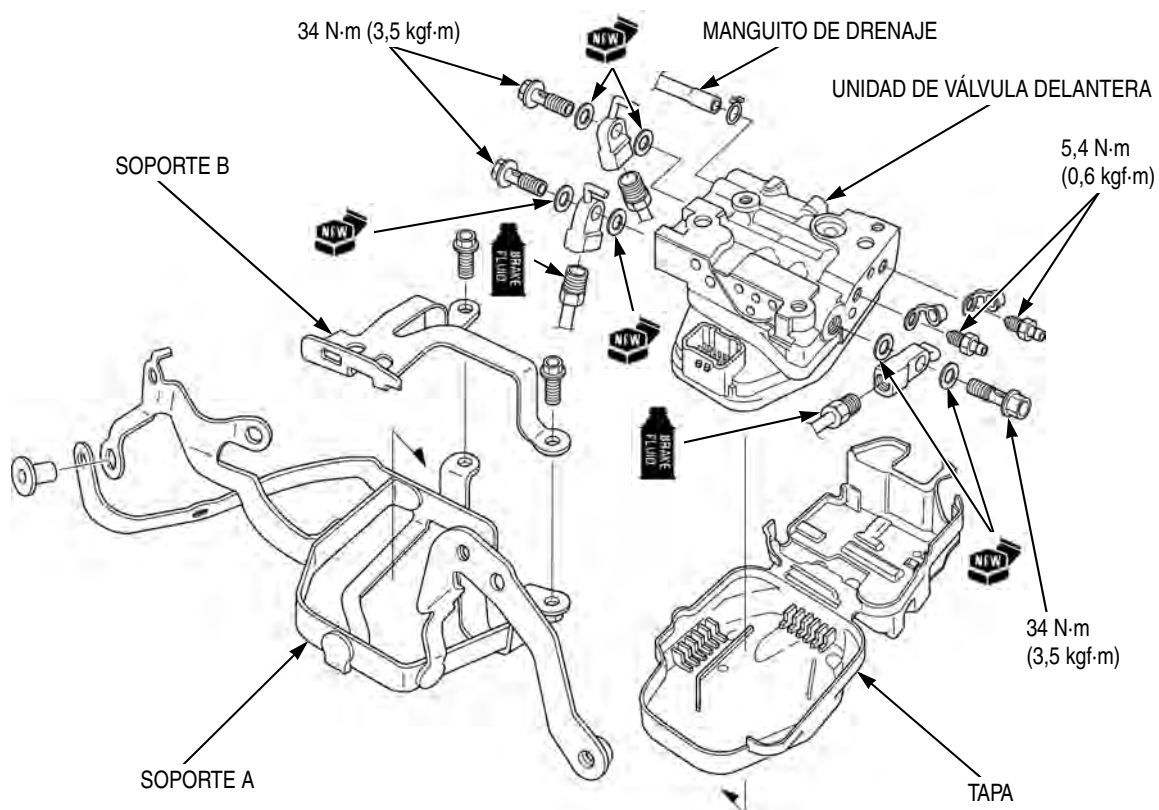


ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Desconecte el manguito de drenaje de la unidad de la válvula delantera.



MONTAJE



Conecte el manguito de drenaje a la unidad de la válvula delantera.

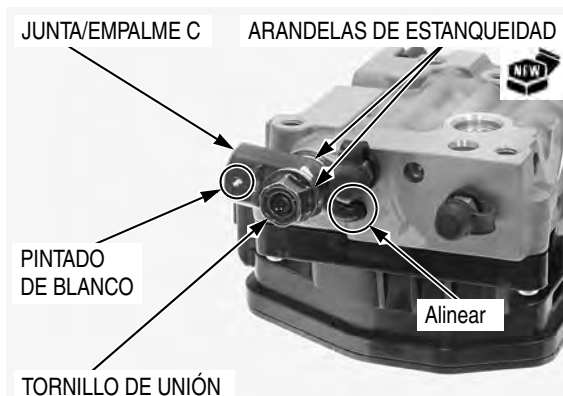


Instale nuevas arandelas de estanqueidad, empalme del tubo del freno C y tornillo de unión tal como se ilustra.

Apriete el tornillo de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 34 N·m (3,5 kgf·m)

- Color de identificación del empalme del tubo del freno: Blanco

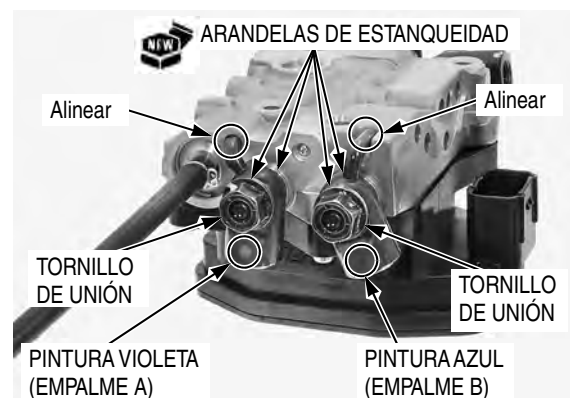


Instale nuevas arandelas de estanqueidad, empalme del tubo del freno A, B y tornillos de unión tal como se ilustra.

Apriete los tornillos de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 34 N·m (3,5 kgf·m)

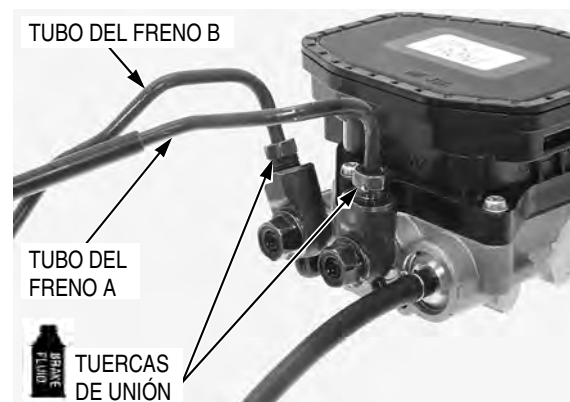
- Color de identificación del empalme del tubo del freno:
 - Empalme del tubo del freno A: Violeta
 - Empalme del tubo del freno B: Azul



Aplique líquido de frenos a las roscas de tuerca de unión del tubo del freno.

Conecte el tubo del freno A, B y apriete temporalmente las tuercas de unión.

- Apriete la tuerca de unión después de instalar el conjunto de la unidad de válvula delantera.



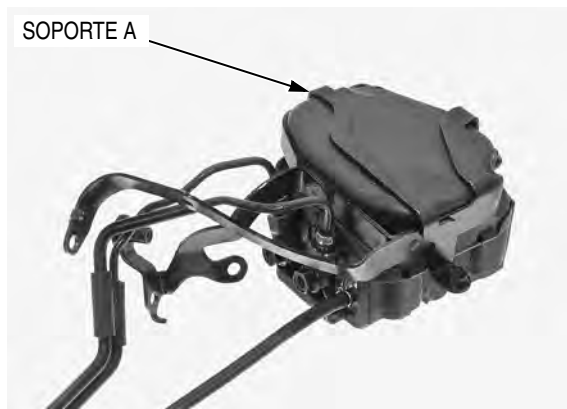
Instale la unidad de válvula delantera en la tapa, luego ciérrela.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

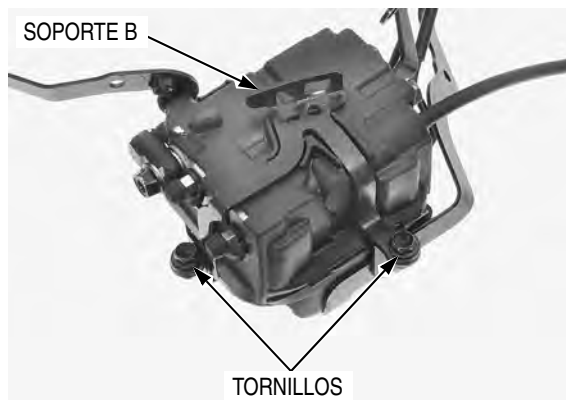
Instale el soporte A de la unidad de la válvula delantera.

SOPORTE A

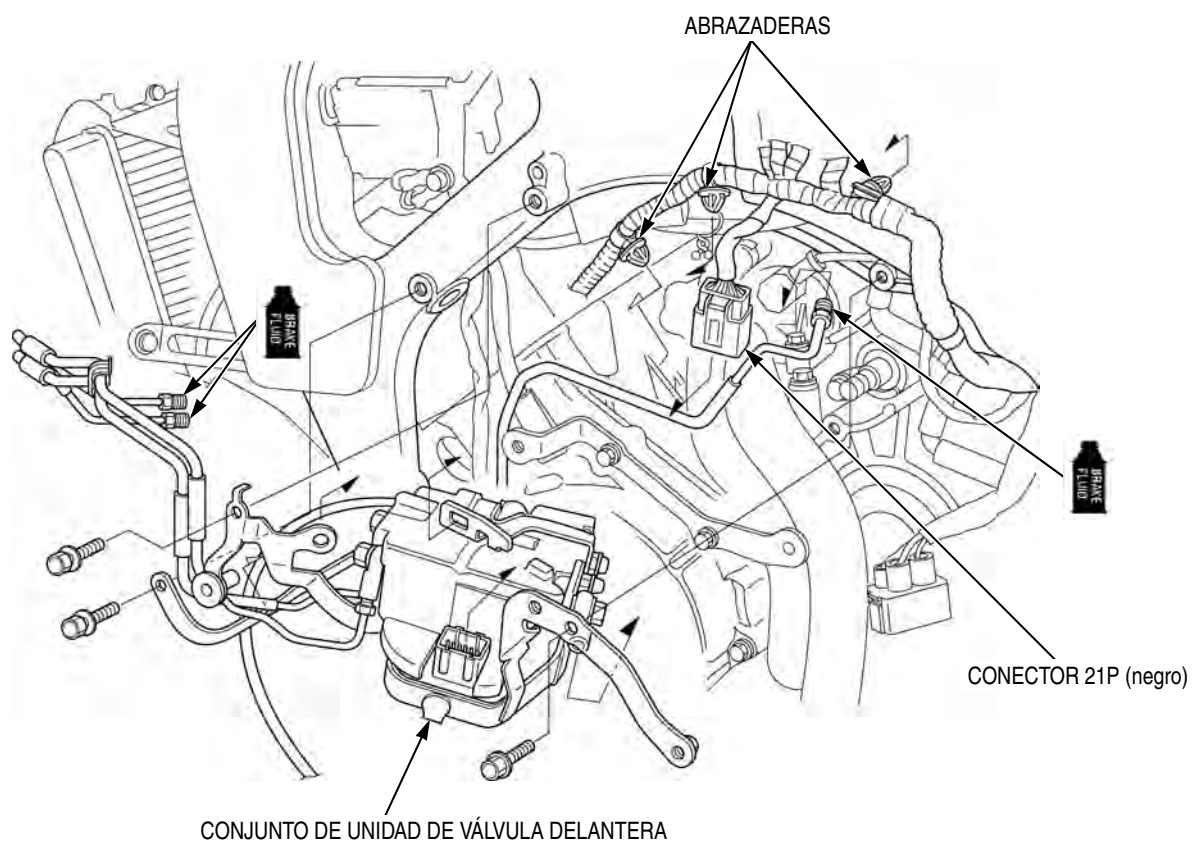


Instale el soporte B de la unidad de la válvula delantera y apriete los tornillos con firmeza.

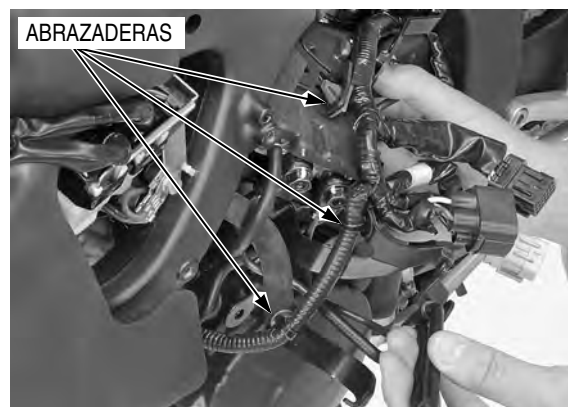
SOPORTE B



MONTAJE



Instale las abrazaderas para cables en el soporte de la unidad de la válvula delantera.



Instale el conjunto de la unidad de la válvula delantera en el bastidor y apriete los tornillos con firmeza.



Aplique líquido de frenos a las roscas de tuerca de unión del tubo del freno C.

Conecte el tubo del freno C (lado de la unidad de alimentación) a la unidad de la válvula delantera y apriete la tuerca de unión al par especificado.

- Apriete también las otras tuercas de unión del tubo del freno.

PAR DE APRIETE: 14 N·m (1,4 kgf·m)

Conecte el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula delantera.



Aplique líquido de frenos a las roscas de tuerca de unión del tubo del freno.

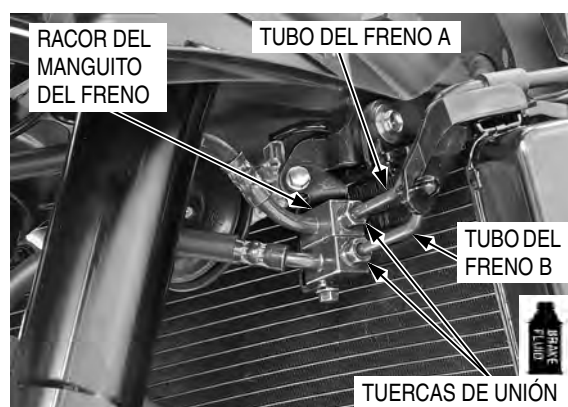
Conecte el tubo del freno A y B al racor del manguito del freno.

Sujete el racor del manguito del freno y apriete las tuercas de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 14 N·m (1,4 kgf·m)

Llene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado delantero (página 26-111).

Monte las piezas desmontadas en el orden inverso al de desmontaje.



UNIDAD DE ALIMENTACIÓN DELANTERA

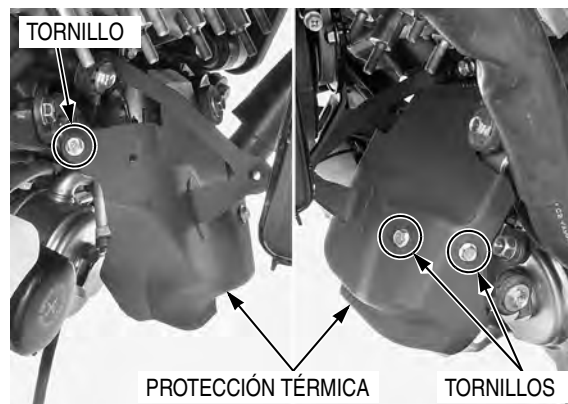
DESMONTAJE

AVISO

El derrame del líquido puede ocasionar daños a las piezas pintadas, de plástico o de goma. Siempre que efectúe alguna tarea de mantenimiento en el sistema, coloque un trapo sobre estas piezas.

Retire el tubo de escape (página 3-24).

Desmonte los tornillos y la protección térmica de la unidad de alimentación delantera.



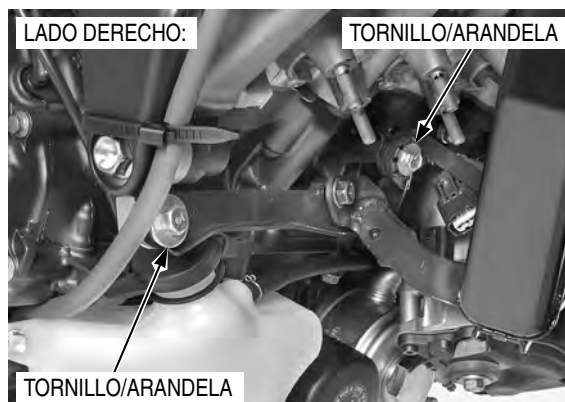
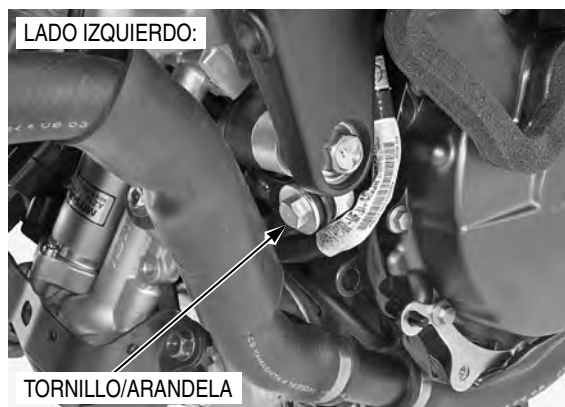
Desconecte el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera.



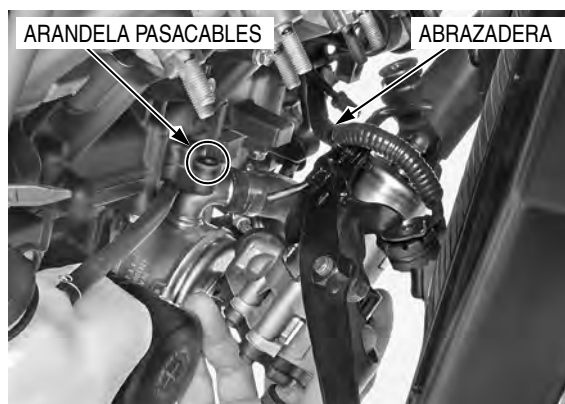
Afloje la tuerca de unión y desconecte el tubo del freno C de la unidad de alimentación delantera.



Retire los tornillos de fijación y arandelas del soporte de la unidad de alimentación delantera.



Desmonte el conjunto de la unidad de alimentación delantera de la arandela pasacables lateral del motor y luego retire la abrazadera para cables del soporte de la unidad de alimentación delantera.



DESENSAMBLAJE

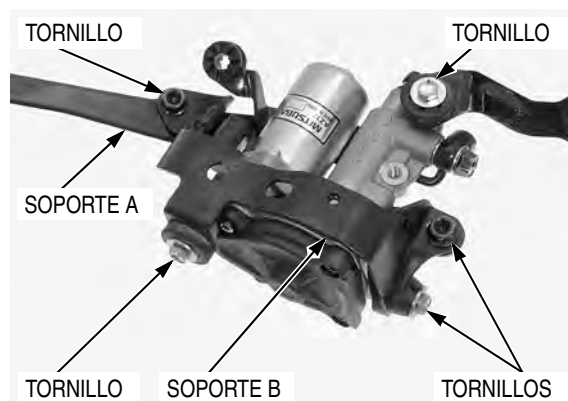
- Marque todas las piezas durante el proceso de desmontaje para puedan montarse de nuevo en sus posiciones originales.

Desmonte el soporte del radiador.

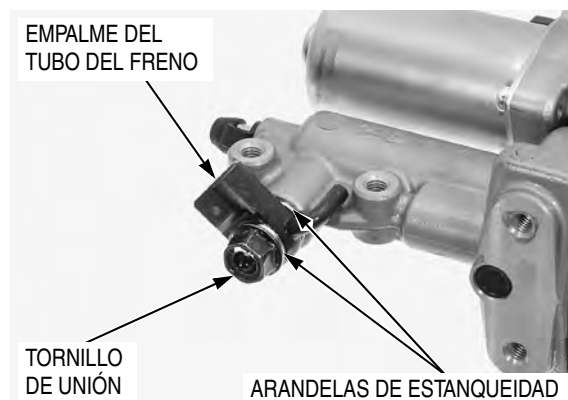


ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

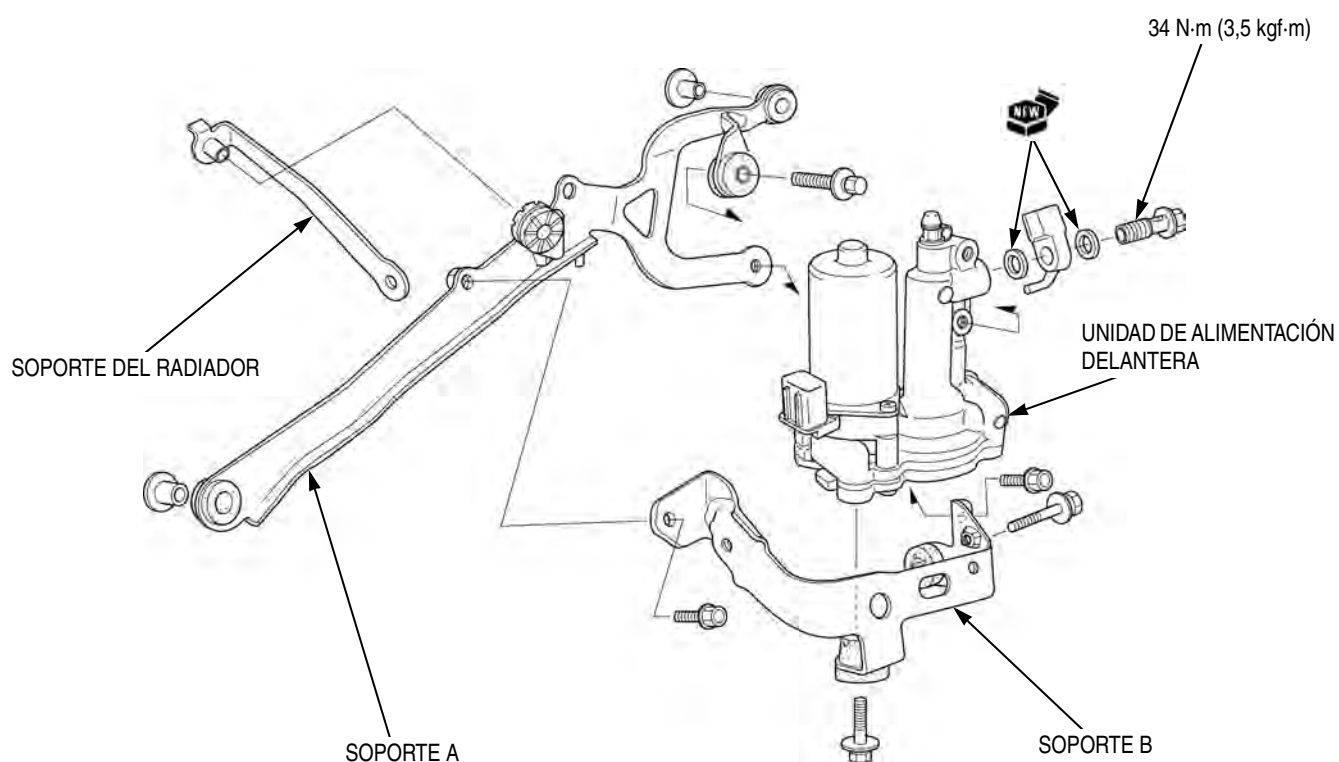
Desmonte los tornillos, el soporte A y B de la unidad de alimentación delantera.



Retire el tornillo de unión, el empalme del tubo del freno y las arandelas de estanqueidad.



MONTAJE

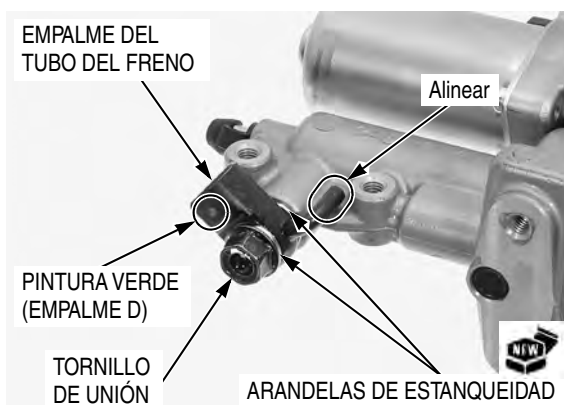


Instale nuevas arandelas de estanqueidad, empalme del tubo del freno D y tornillo de unión tal como se ilustra.

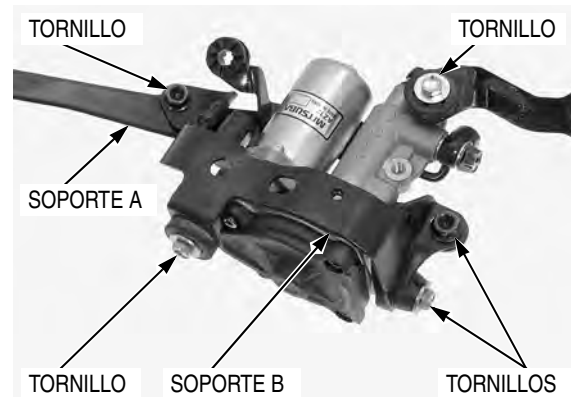
Apriete el tornillo de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 34 N·m (3,5 kgf·m)

- Color de identificación del empalme del tubo del freno: Verde



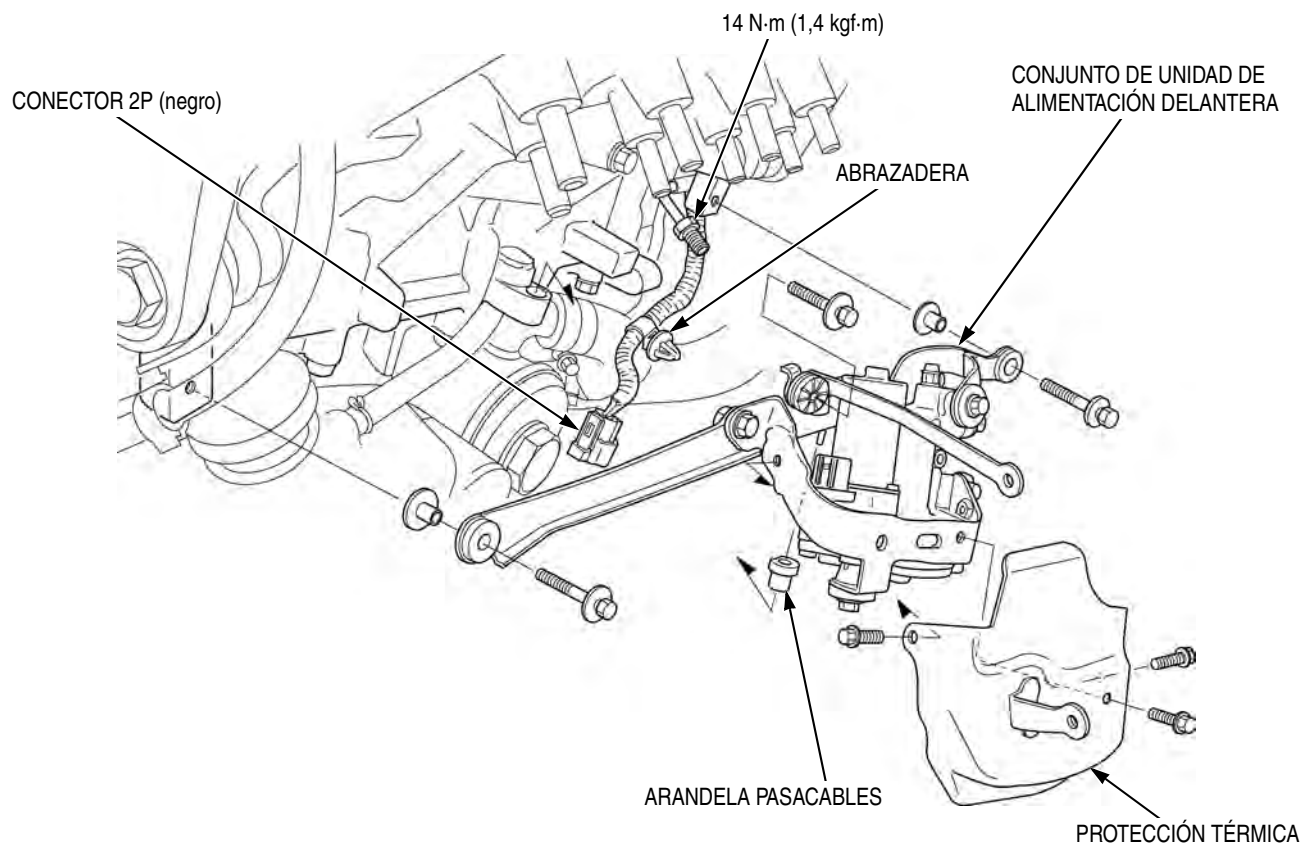
Instale el soporte A y B en la unidad de alimentación delantera y apriete con firmeza los tornillos.



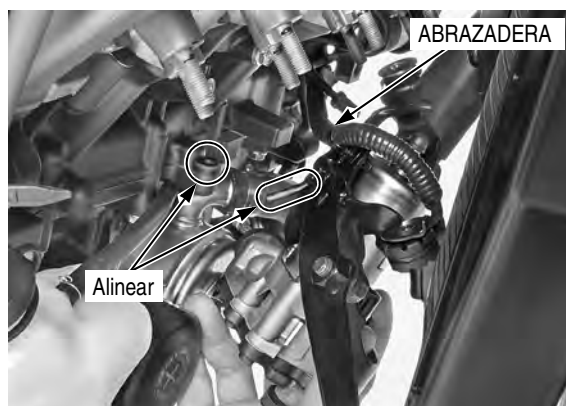
Instale el soporte del radiador .



MONTAJE

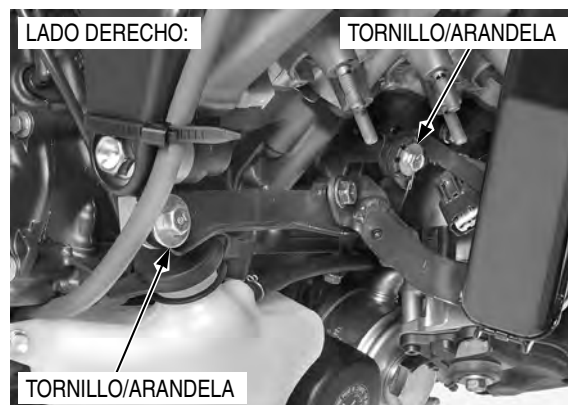


Instale el conjunto de la unidad de alimentación delantera en el motor, para ello alinee su saliente con la arandela pasacables lateral del motor.



Instale los tornillos de fijación y arandelas del soporte de la unidad de alimentación delantera.

Apriete firmemente los tornillos.



Aplique líquido de frenos a las roscas de tuerca de unión del tubo del freno C.

Conecte el tubo del freno C a la unidad de alimentación delantera y apriete la tuerca de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 14 N·m (1,4 kgf·m)



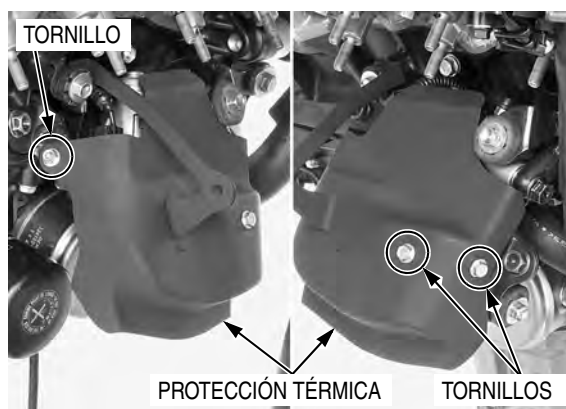
Conecte el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación delantera.



Instale la protección térmica a la unidad de alimentación delantera y apriete los tornillos con firmeza.

Llene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado delantero (página 26-111).

Monte las piezas desmontadas en el orden inverso al de desmontaje.



UNIDAD DE LA VÁLVULA TRASERA

DESMONTAJE

AVISO

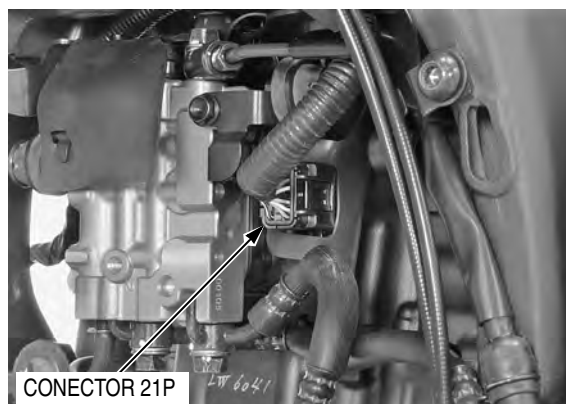
El derrame del líquido puede ocasionar daños a las piezas pintadas, de plástico o de goma. Siempre que efectúe alguna tarea de mantenimiento en el sistema, coloque un trapo sobre estas piezas.

Drene el sistema hidráulico trasero (página 16-7).

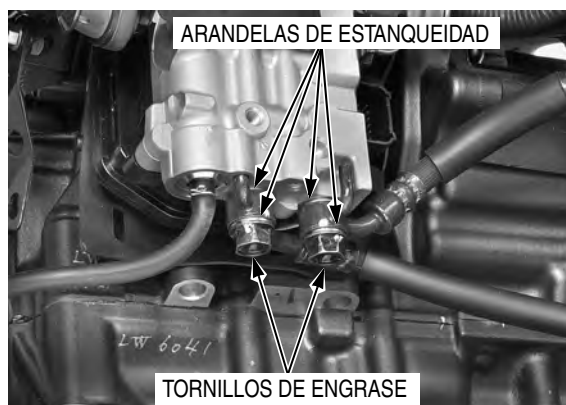
Desmonte los siguientes componentes:

- Silenciador (página 3-19)
- Basculante (página 26-94)

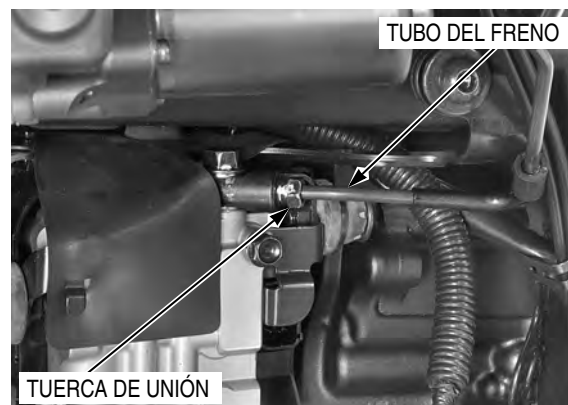
Desconecte el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera.



Desmonte los tornillos de engrase, las arandelas de estanqueidad y desconecte los manguitos de freno.



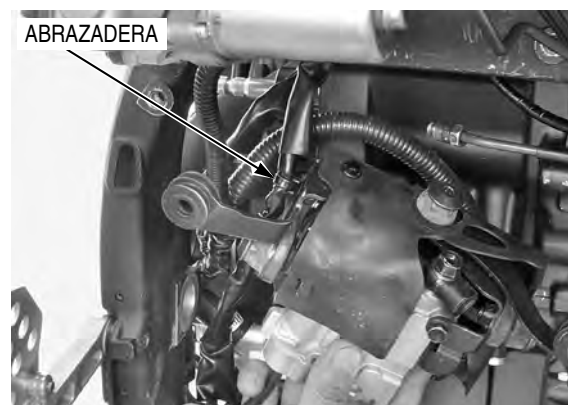
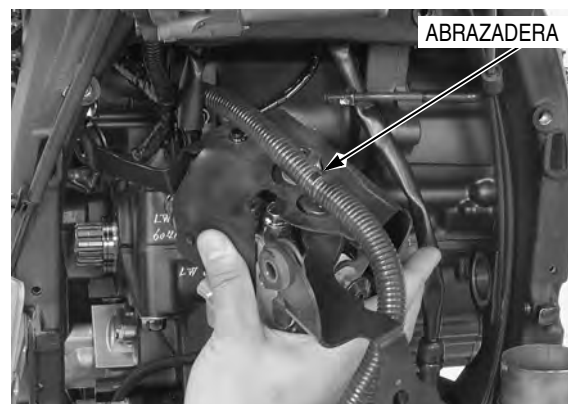
Afloje la tuerca de unión y desconecte el tubo del freno de la unidad de la válvula trasera.



Retire los tornillos y el conjunto de la unidad de la válvula trasera.



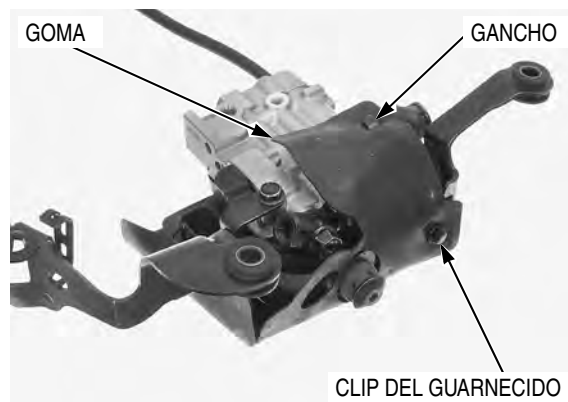
Retire las abrazaderas para cables del soporte de la unidad de la válvula trasera.



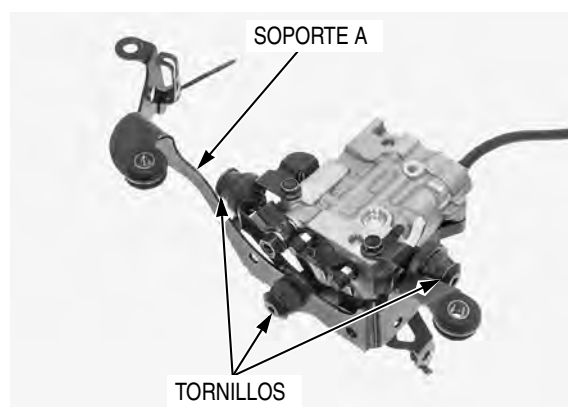
DESENSAMBLAJE

- Marque todas las piezas durante el proceso de desmontaje para puedan montarse de nuevo en sus posiciones originales.

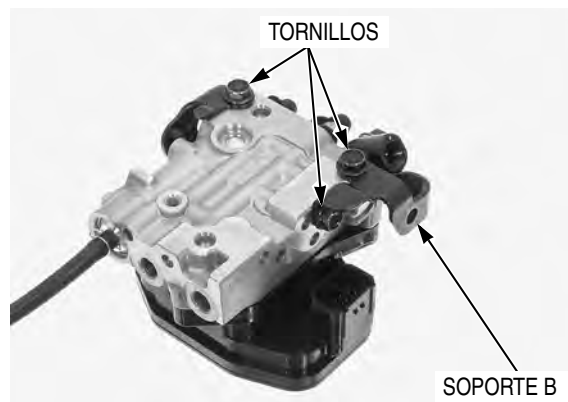
Retire el clip del guarnecido y desenganche la goma, posteriormente retire ésta de la unidad de la válvula trasera.



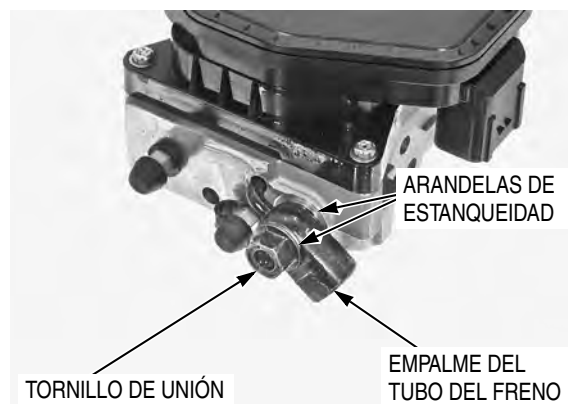
Retire los tornillos y el soporte A de la unidad de la válvula trasera.



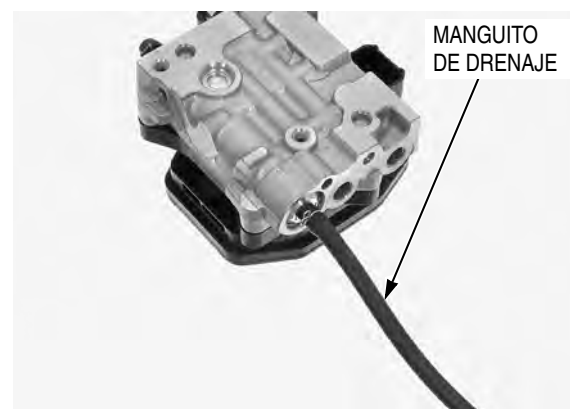
Retire los tornillos y el soporte B de la unidad de la válvula trasera.



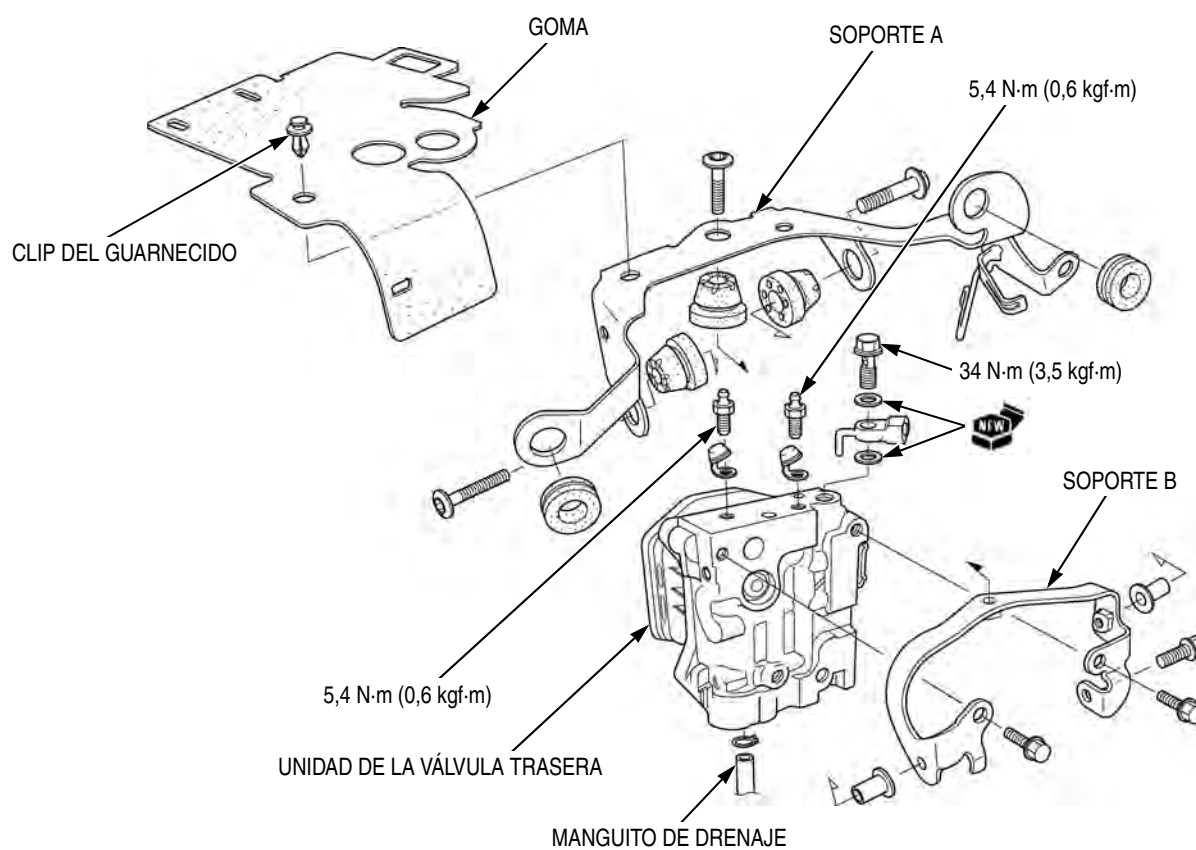
Retire el tornillo de unión, el empalme del tubo del freno y las arandelas de estanqueidad.



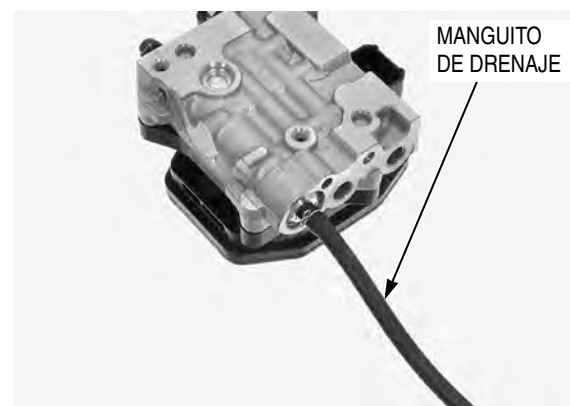
Desconecte el manguito de drenaje de la unidad de la válvula trasera.



MONTAJE



Conecte de forma segura el manguito de drenaje.



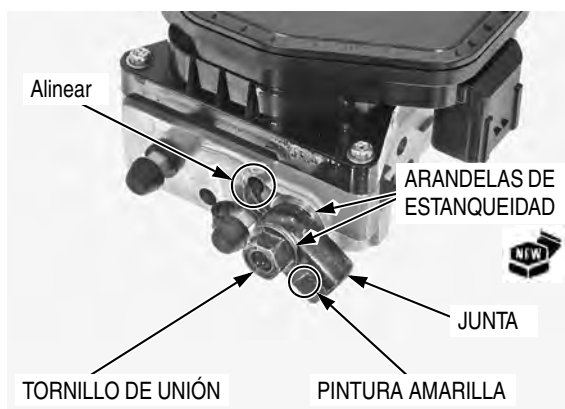
ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Instale nuevas arandelas de estanqueidad, empalme del tubo del freno y tornillo de unión tal como se ilustra.

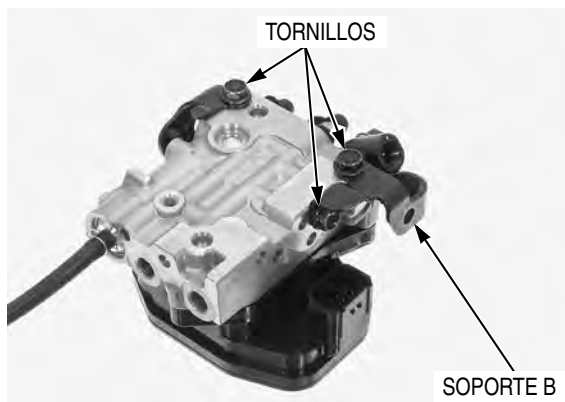
Apriete el tornillo de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 34 N·m (3,5 kgf·m)

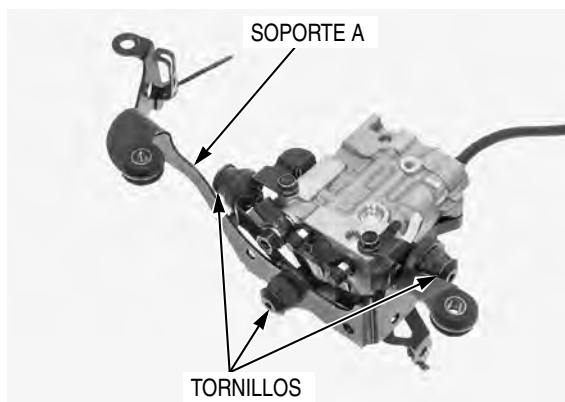
- Color de identificación del empalme del tubo del freno: Amarillo



Instale el soporte B en la unidad de la válvula trasera y apriete los tornillos con firmeza.

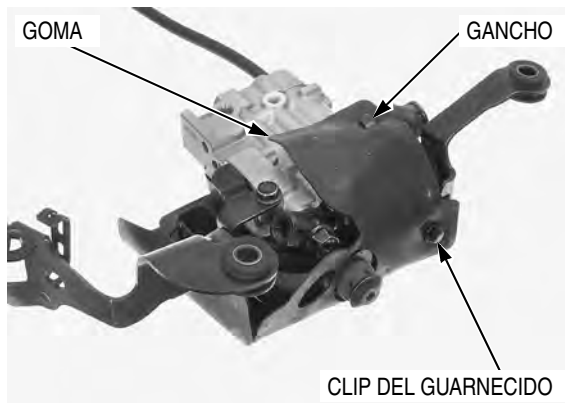


Monte el soporte A y apriete firmemente los tornillos.

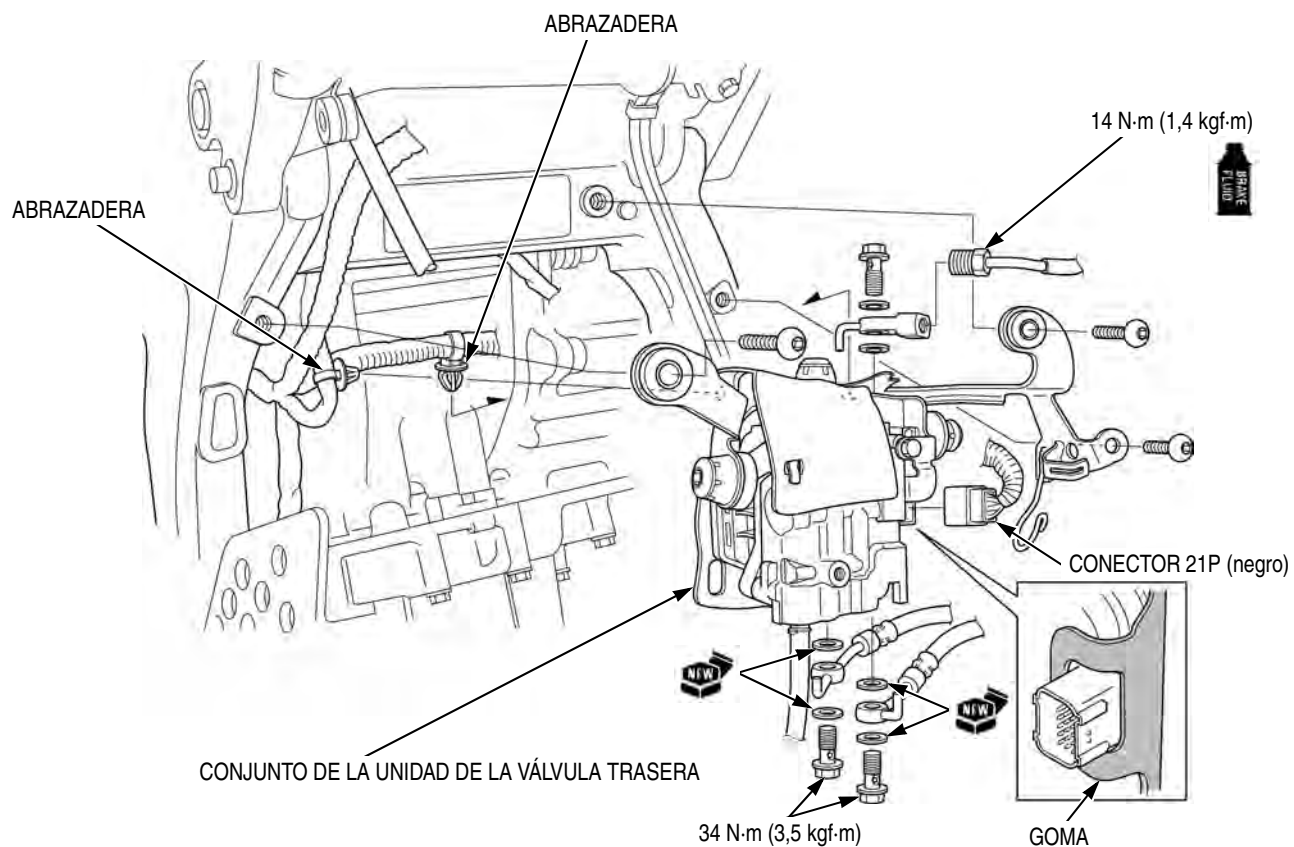


Instale la goma y el clip del guarnecido en la unidad de la válvula trasera.

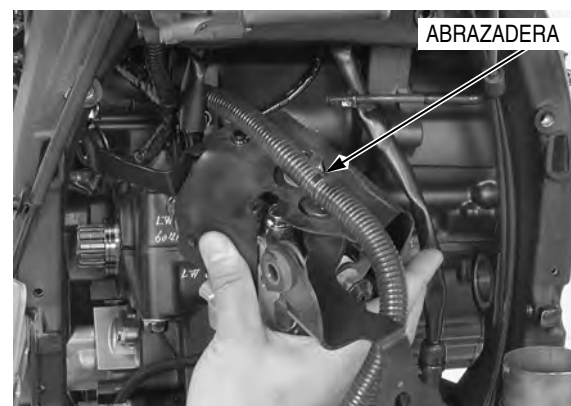
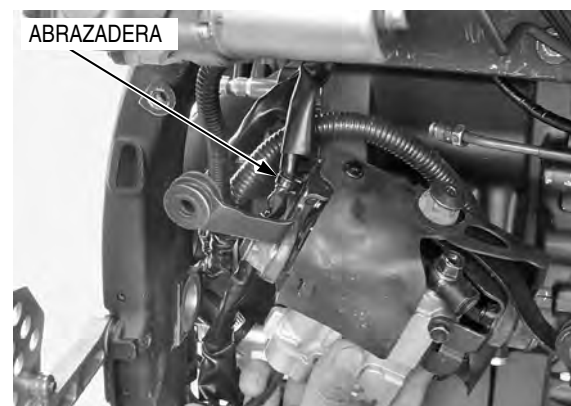
Enganche el orificio de goma en el gancho del soporte con firmeza.



MONTAJE



Instale las abrazaderas para cables en el soporte de la unidad de la válvula trasera.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

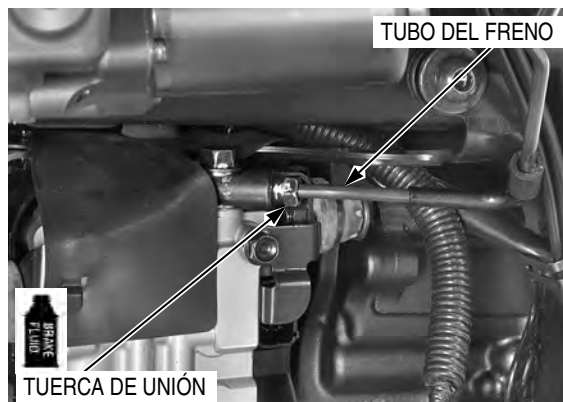
Instale el conjunto de la unidad de la válvula trasera en el bastidor y apriete los tornillos con firmeza.



Aplique líquido de frenos a las roscas de tuerca de unión del tubo del freno.

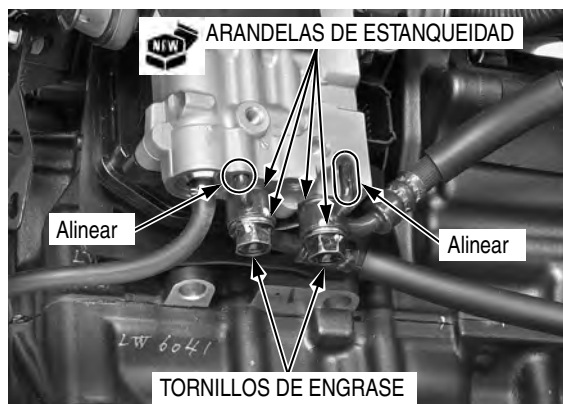
Conecte el tubo del freno y apriete la tuerca de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 14 N·m (1,4 kgf·m)



Instale las nuevas arandelas de estanqueidad y los manguitos del freno tal como se muestran, luego apriete los tornillos de engrase al par especificado.

PAR DE APRIETE: 34 N·m (3,5 kgf·m)

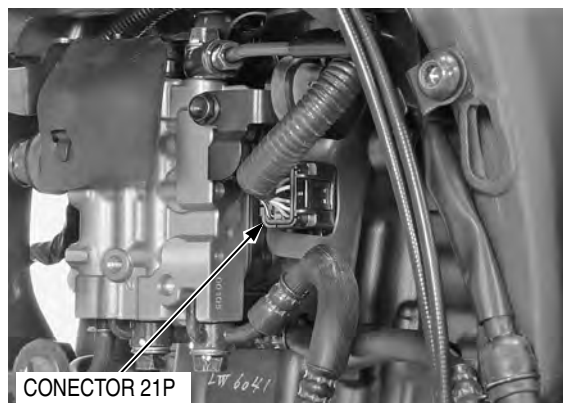


Conecte el conector 21P (negro) de la unidad de la válvula trasera.

Monte los siguientes componentes:

- Basculante (página 26-97)
- Silenciador (página 3-22)

Llene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado trasero (página 26-126).



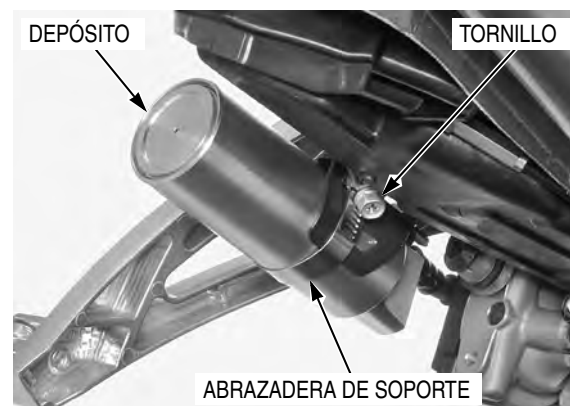
UNIDAD DE ALIMENTACIÓN TRASERA

DESMONTAJE

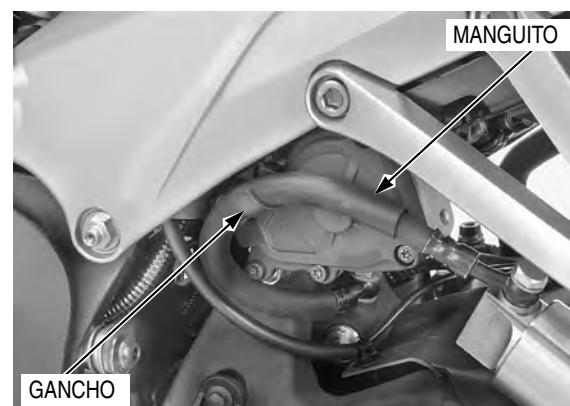
AVISO

El derrame del líquido puede ocasionar daños a las piezas pintadas, de plástico o de goma. Siempre que efectúe alguna tarea de mantenimiento en el sistema, coloque un trapo sobre estas piezas.

Afloje el tornillo y retire la abrazadera de soporte, luego desmonte el depósito del amortiguador.



Desenganche el depósito del gancho.



Afloje la tuerca de unión y desconecte el tubo del freno de la unidad de alimentación trasera.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

Desmonte los tornillos y la unidad de alimentación trasera del bastidor.

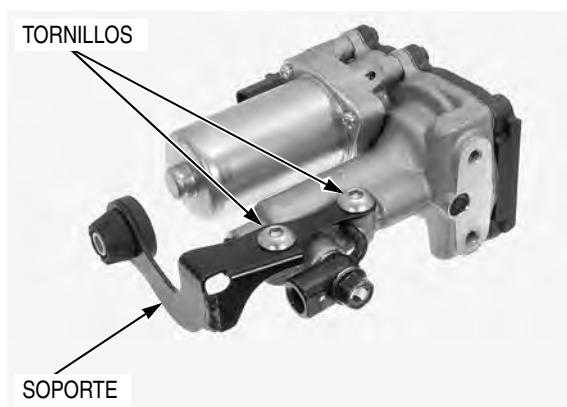


Desconecte el conector 2P (negro) y desmonte la unidad de alimentación trasera.

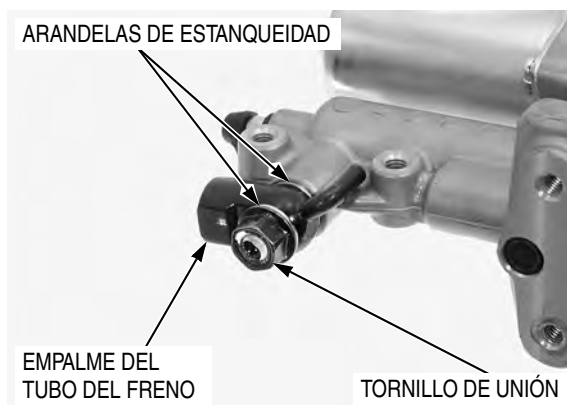


DESENSAMBLAJE

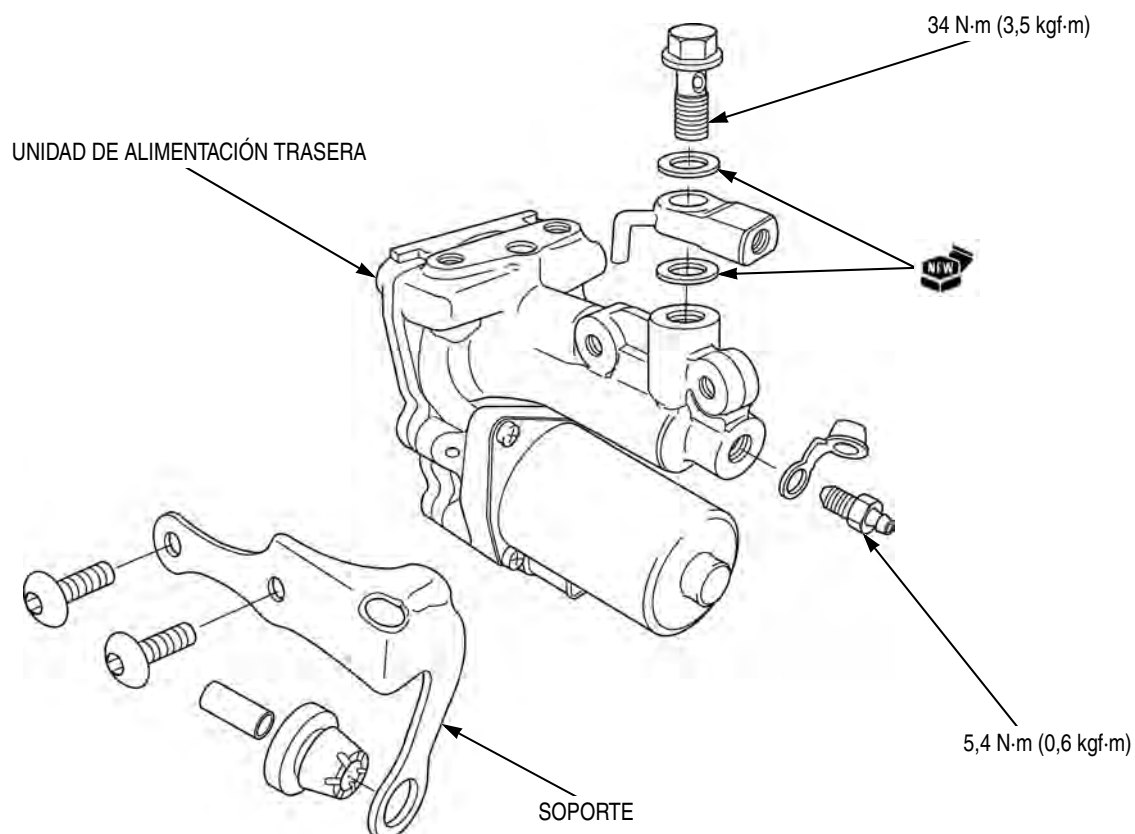
Desmonte los tornillos y el soporte de la unidad de alimentación trasera.



Retire el tornillo de unión, el empalme del tubo del freno y las arandelas de estanqueidad.



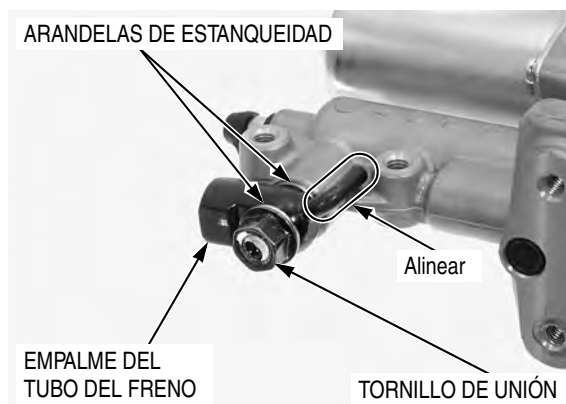
MONTAJE



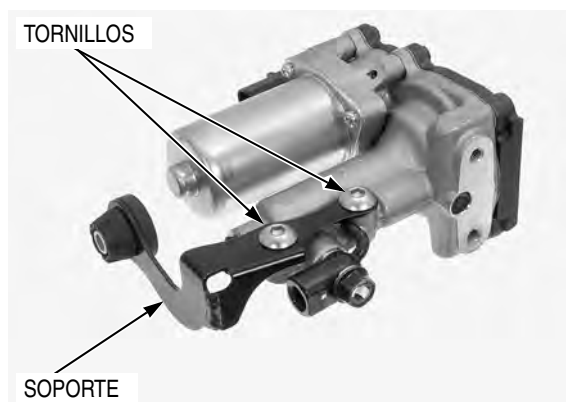
Instale nuevas arandelas de estanqueidad, empalme del tubo del freno y tornillo de unión tal como se ilustra.

Apriete el tornillo de unión al par especificado.

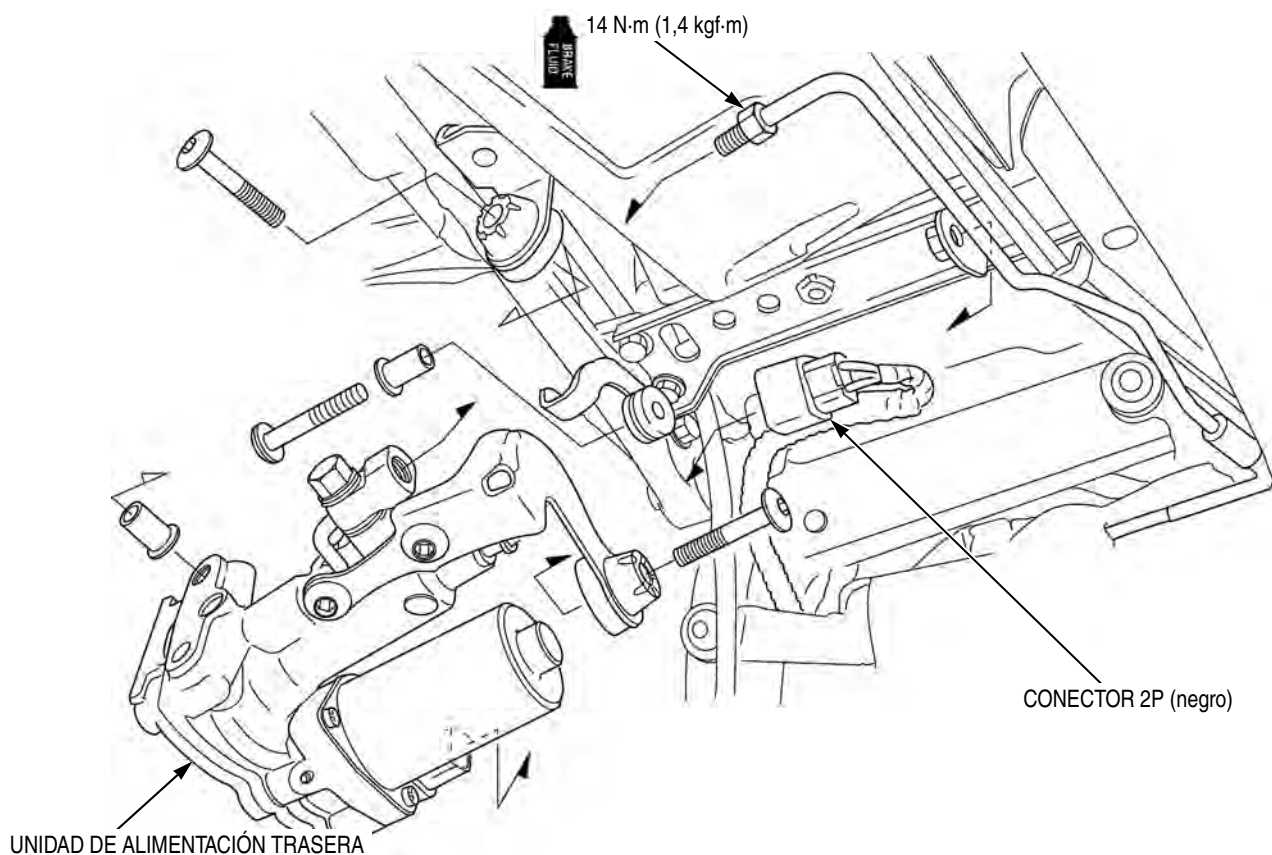
PAR DE APRIETE: 34 N·m (3,5 kgf·m)



Monte el soporte y apriete firmemente los tornillos.



MONTAJE



Conecte el conector 2P (negro) de la unidad de alimentación trasera.



Instale la unidad de alimentación en el bastidor y apriete los tornillos con firmeza.



Aplique líquido de frenos a las roscas de tuerca de unión del tubo del freno.

Conecte el tubo del freno y apriete la tuerca de unión al par especificado.

PAR DE APRIETE: 14 N·m (1,4 kgf·m)

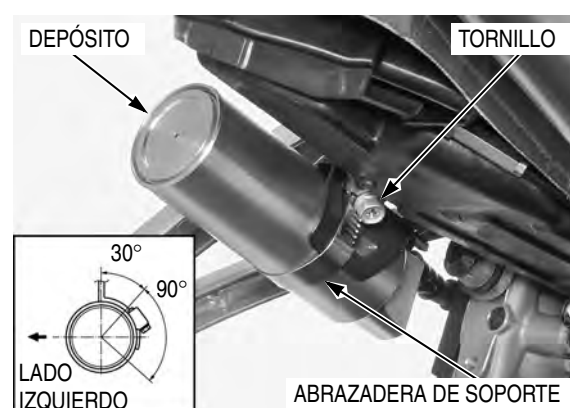


Enganche el manguito del depósito de forma segura.



Coloque el depósito del amortiguador y la abrazadera de soporte en el soporte y apriete el tornillo con firmeza, tal como se muestra.

Llene y purgue el sistema hidráulico del ABS combinado trasero (página 26-126).



LLAVE DE CONTACTO (Modelo con ABS)

COMPROBACIÓN

Desmonte el carenado intermedio derecho (página 3-8).

Desconecte el conector 3P (marrón) de la llave de contacto.



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

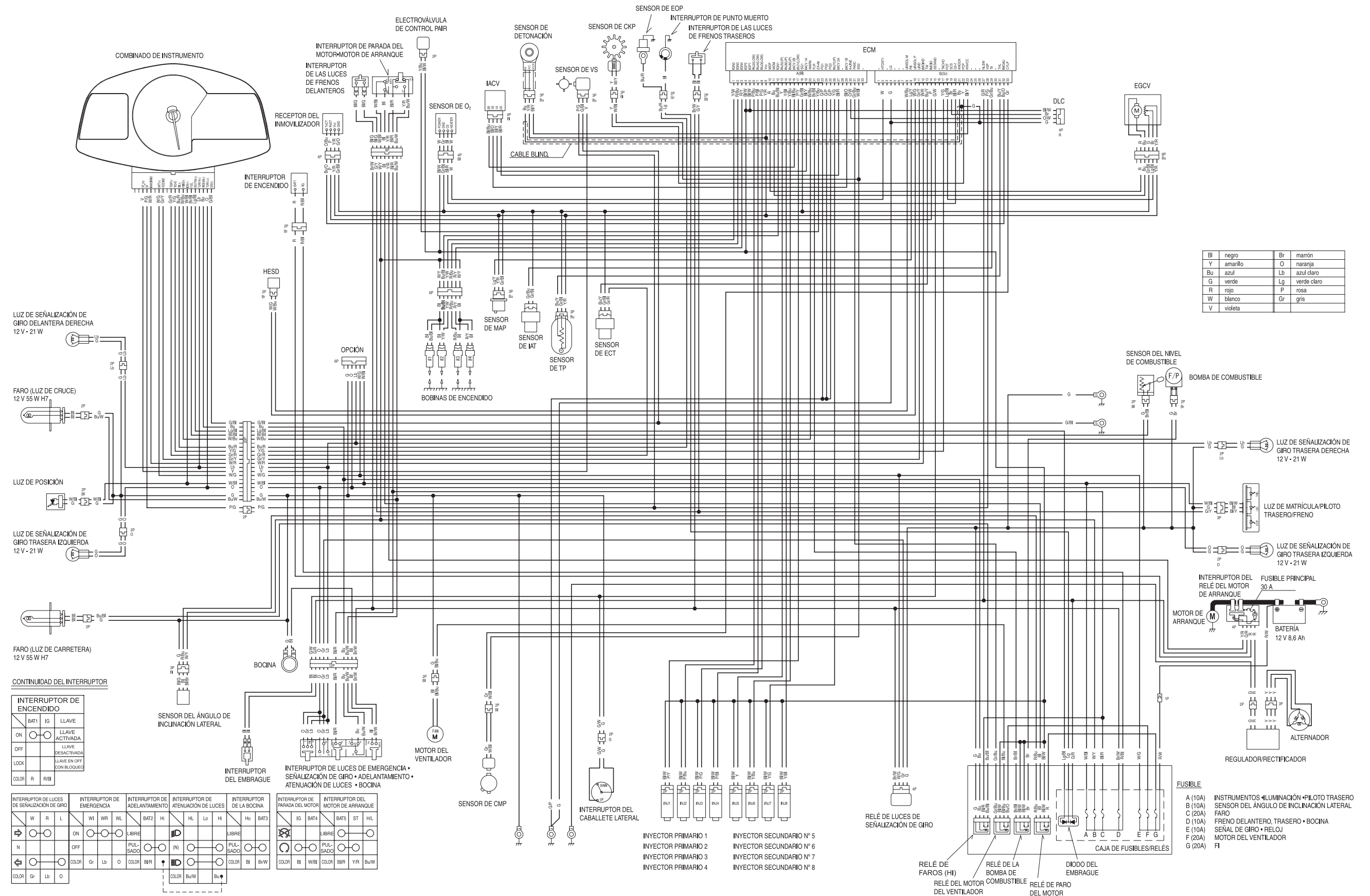
Compruebe si existe continuidad entre los terminales del cable del conector de la llave de contacto en cada una de las posiciones de ésta.
Debe haber continuidad entre los cables con el código de color como sigue:

Versión con ABS

	BAT1	IG	ABS IG	LLAVE
ON	○	○	○	LLAVE ACTIVADA
OFF				LLAVE DESACTIVADA
LOCK				LLAVE EN OFF CON BLOQUEO
RELOJ	R	R/BI	O/R	



DIAGRAMA DE CONEXIONES (Tipo ESTÁNDAR)



ANEXO CBR600RR/RA (ABS)-9

DIAGRAMA DE CONEXIONES (Tipo ABS)

