

DIAGRAMA DEL SISTEMA

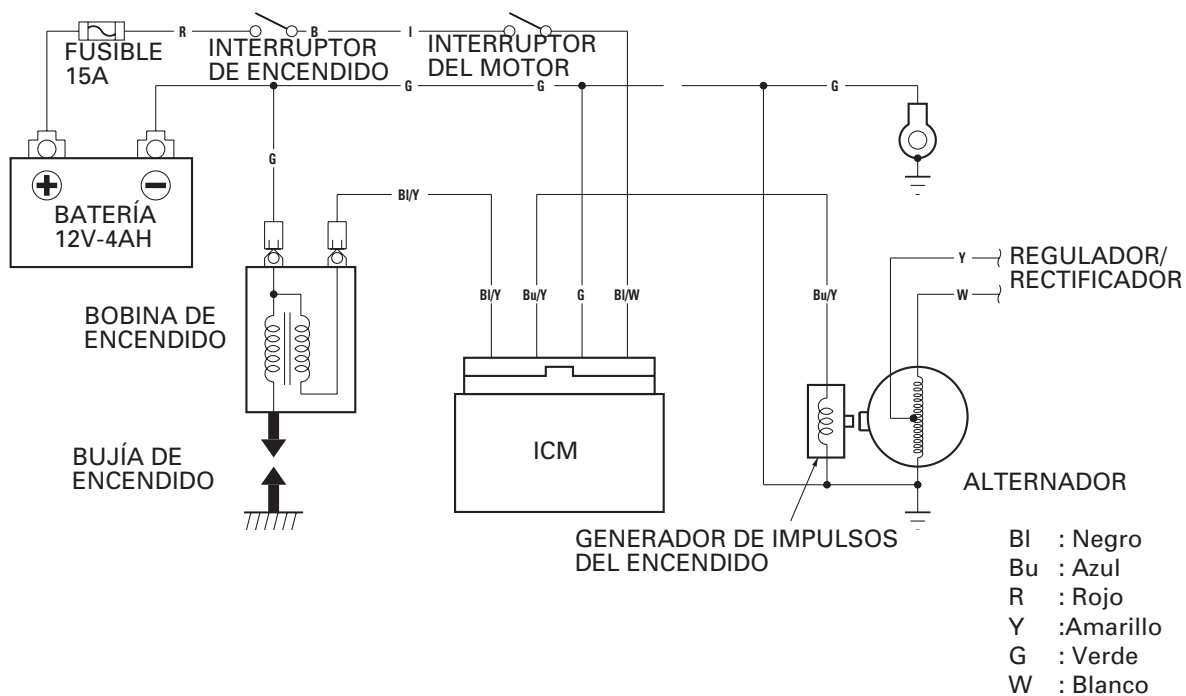
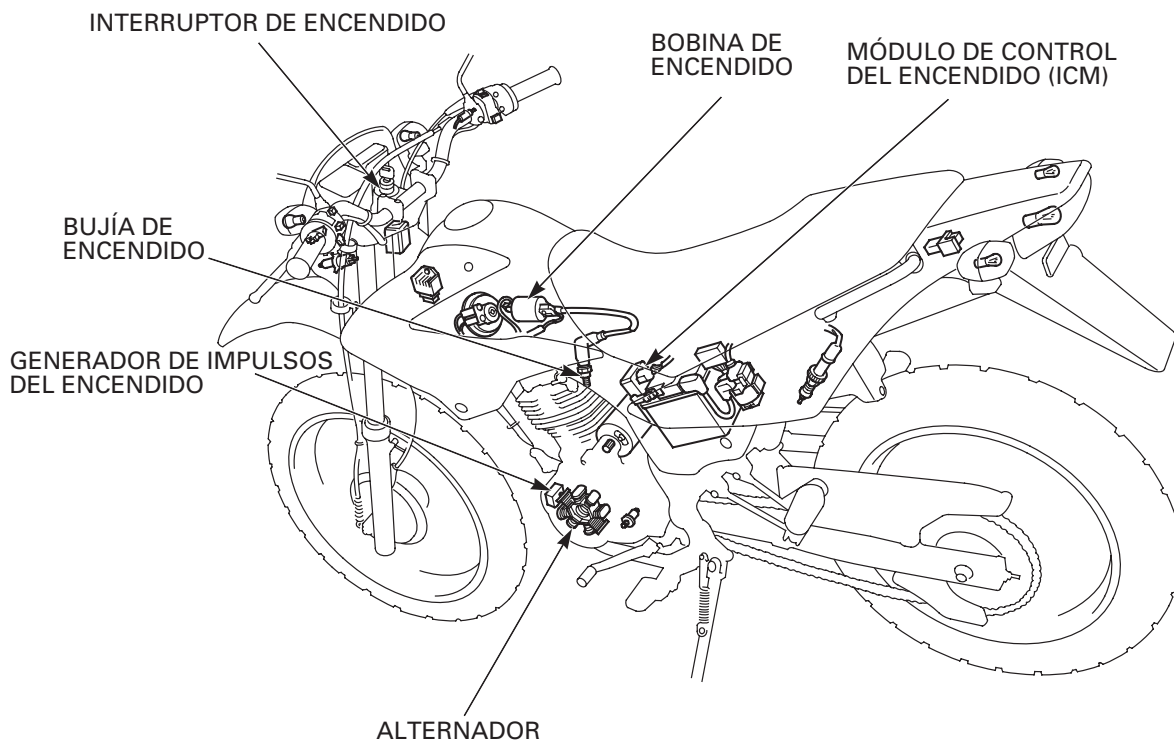


DIAGRAMA DEL SISTEMA	15-0	BOBINA DE ENCENDIDO	15-6
INFORMACIONES DE SERVICIO	15-1	MODULO DE CONTROL DEL ENCENDIDO (ICM)	15-6
INVESTIGACION DE AVERIAS	15-3	PUNTO DE ENCENDIDO	15-6
INSPECCION DEL SISTEMA DE ENCENDIDO	15-4		

INFORMACIONES DE SERVICIO

GENERAL

⚠ ADVERTENCIA

En caso de que sea necesario mantener el motor en funcionamiento para efectuar algún servicio, asegúrese de que el local esté bien ventilado. Nunca mantenga el motor funcionando en local cerrado. Los gases del escape contienen monóxido de carbono venenoso que puede causar la pérdida de conocimiento e incluso la muerte.

⚠ ATENCION

Algunos componentes eléctricos se pueden dañar en caso de que los terminales o conectores se enchufen o desenchufen cuando el interruptor de encendido esté accionado y cuando hay circulación de corriente eléctrica.

- Al efectuar los servicios en el sistema de encendido, siga siempre los procedimientos descritos en la Investigación de Averías (pág. 15-3) en la secuencia en que se presentan.
- Normalmente, no es necesario ajustar el punto de encendido, pues el Módulo de Control del Encendido (ICM) es previamente ajustado en la fábrica.
- El Módulo de Control del Encendido (ICM) se puede dañar si se le deja caer. Además de eso, si se desenchufa el conector cuando hay flujo de corriente, el exceso de tensión puede dañar el módulo. Antes de efectuar los servicios, desactive siempre el interruptor de encendido.
- Defectos en el sistema de encendido frecuentemente están relacionados con conexiones inadecuadas. Inspeccione las conexiones antes de iniciar los servicios. Asegúrese de que la batería esté totalmente cargada.
- Utilice bujías de encendido con el grado térmico correcto. La utilización de bujías de encendido con especificaciones incorrectas puede dañar el motor.

ESPECIFICACIONES

Ítem	Especificaciones
Bujía de encendido	Padrón: NGK DPR8EA-9
Apertura de la bujía de encendido	0,8 – 0,9 mm
Tensión de pico de la bobina de encendido	100 V mínimo
Tensión de pico del generador de impulsos del encendido	0,7 V mínimo
Marca "F" del punto de encendido	15° APMS a 1.500 rpm

HERRAMIENTAS:

Probador Imrie (modelo 625) o
07HGJ-0020100 con Probador
equivalente disponible



Adaptador de la tensión de pico con un
multímetro comercialmente disponible
(impedancia mínima de $10\text{M } \Omega$ / VCC).

INVESTIGACION DE AVERIAS

- Antes de efectuar el diagnóstico de averías del sistema, inspeccione los siguientes ítems:
 - Defecto en la bujía de encendido
 - Capa supresora de ruidos o conexión del cable de la bujía de encendido suelta.
 - Presencia de agua dentro de la capa supresora de ruidos de la bujía de encendido (fuga de corriente del enrollamiento secundario de la bobina de encendido)
- Si no hay chispa en el cilindro, reemplace la bobina de encendido provisoriamente por otra que esté en buen estado y efectúe la prueba de chispa. Si hay chispa, la bobina de encendido original estará con defecto.

La bujía de encendido no produce chispas

Condicion anormal		Causas Probables (Verifique en el siguiente orden numérico)
Tensión del enrollamiento primario de la bobina de encendido	Tensión de pico baja	1. Impedancia del multímetro demasiado baja. 2. La rotación de accionamiento del motor está demasiado baja. • Batería descargada 3. El tiempo de amostraje del probador y el pulso medido no están sincronizados (el sistema estará normal en caso de que por lo menos una de las tensiones medidas sea superior a las especificaciones). 4. Conexiones incorrectas o circuito interrumpido en el sistema de encendido. 5. Bobina de encendido con defecto (mida la tensión de pico). 6. ICM con defecto (cuando los ítems nº 1 a 5 están normales).
	Sin la tensión de pico	1. Conexiones del adaptador de la tensión de pico incorrectas. 2. Interruptor de encendido con defecto. 3. Conectores del ICM sueltos o conectados incorrectamente. 4. Circuito interrumpido o conexión suelta en el cable Verde. 5. Circuito interrumpido o conexión suelta en el cable tierra del ICM. 6. Adaptador de la tensión de pico o probador Imrie con defecto. 7. Generador de impulsos del encendido con defecto (mida la tensión de pico). 8. ICM con defecto (cuando los ítems nº 1 a 8 están normales).
	Tensión de pico normal, pero no hay chispa en la bujía	1. Bujía de encendido con defecto o fuga de corriente en el enrollamiento secundario de la bobina de encendido. 2. Bobina de encendido con defecto.
Generador de impulsos del encendido	Tensión de pico baja	1. Impedancia del multímetro demasiado baja; inferior a 10 MΩ/VCC. 2. La rotación de accionamiento del motor está demasiado baja Solamente para los modelos equipados con motor de arranque: batería descargada 3. El tiempo de amostraje del probador y el pulso medido no están sincronizados (el sistema estará normal en caso de que por lo menos una de las tensiones medidas sea superior a las especificaciones). 4. Generador de impulsos del encendido con defecto (cuando los ítems nº 1 a 3 están normales).
	Sin la tensión de pico	1. Adaptador de la tensión de pico o probador Imrie con defecto. 2. Generador de impulsos del encendido con defecto.

INSPECCION DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

NOTA

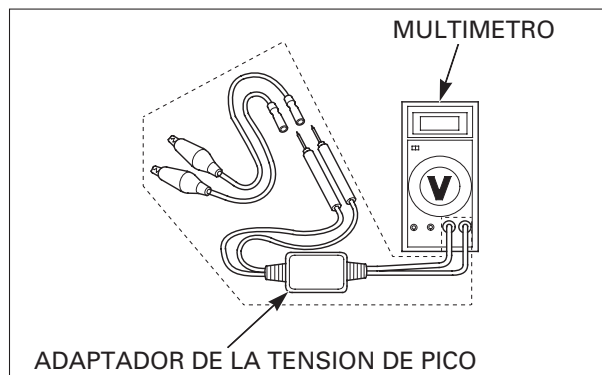
- Si no hay chispa en la bujía, verifique todas las conexiones con respecto a contactos con defecto o sueltos antes de medir la tensión de pico.
- Utilice un multímetro digital recomendado o un multímetro comercialmente disponible con una impedancia mínima de 10 MΩ/VCC.
- El valor mostrado difiere dependiendo de la impedancia interna del multímetro.
- En caso de que se use un probador de diagnóstico Imrie (modelo 625), siga las instrucciones del fabricante.

Conecte el adaptador de la tensión de pico en el multímetro o utilice el probador de diagnóstico Imrie.

Herramientas:

Probador Imrie (modelo 625) o

Adaptador de la tensión de pico 07HGJ-0020100
con un multímetro comercialmente disponible (impedancia
mínima 10 MΩ/VCC)



TENSION DE PICO DEL ENROLLAMIENTO PRIMARIO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO

NOTA

- Verifique todas las conexiones del sistema antes de efectuar la inspección. En caso de que el sistema esté desconectado, la medición de la tensión de pico podrá ser incorrecta.
- Verifique la compresión en el cilindro y si la bujía de encendido está correctamente instalada en la culata.

Apoye la motocicleta en su soporte central.

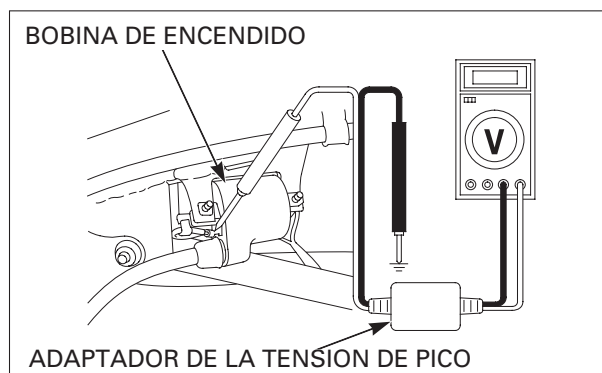
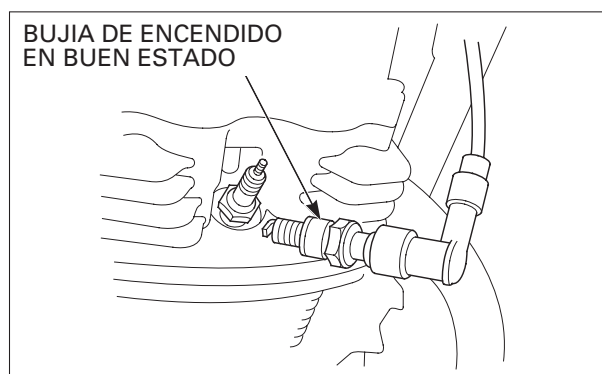
Coloque la transmisión en punto muerto y desconecte la capa supresora de ruidos de la bujía de encendido.

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

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

Con el cable del enrollamiento primario de la bobina de encendido conectado, conecte el adaptador de la tensión de pico o el probador Imrie en la bobina de encendido.

Conexión: Terminal Negro/Amarillo (+) – Tierra (–)



Accione el interruptor de encendido.

Arranque el motor a través del mecanismo de arranque y efectúe la lectura de la tensión de pico del enrollamiento primario de la bobina.

Tensión de pico: Mínima de 100 V

⚠ ADVERTENCIA

Para evitar choques eléctricos, no toque las puntas de prueba del probador ni la bujía de encendido.

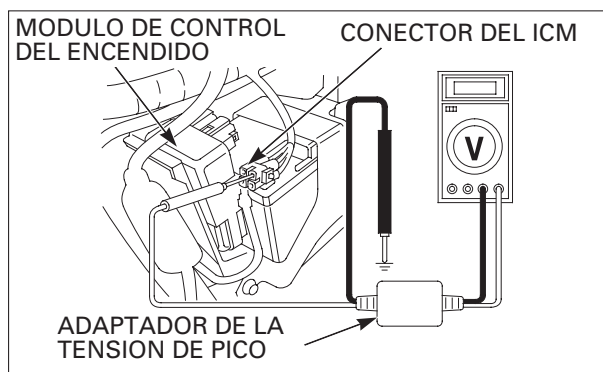
En caso de que la tensión de pico esté anormal, verifique si hay algún circuito interrumpido o conexiones inadecuadas en los cables Negro/Amarillo.

Si no se encuentran defectos en el cableado eléctrico, consulte la tabla de investigación de averías en la página 15-3.

TENSION DE PICO DEL GENERADOR DE IMPULSOS DEL ENCENDIDO

NOTA

Inspeccione la compresión en el cilindro y verifique si la bujía de encendido está instalada correctamente.



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

Desenchufe el conector 4P del Módulo de Control del Encendido (ICM).

Conecte el adaptador de la tensión de pico o las puntas de prueba del probador en el terminal Azul/Amarillo.

Herramientas:

Probador Imrie (modelo 625) o

Adaptador de la tensión de pico 07HGJ-0020100 con un multímetro equivalente comercialmente disponible (impedancia mínima de 10 MΩ/VCC)

Conexión: Terminal Azul/Amarillo (+) – Verde (–)

Arranque el motor a través del mecanismo de arranque y efectúe la lectura de la tensión de pico.

Tensión de pico: Mínima de 0,7 V

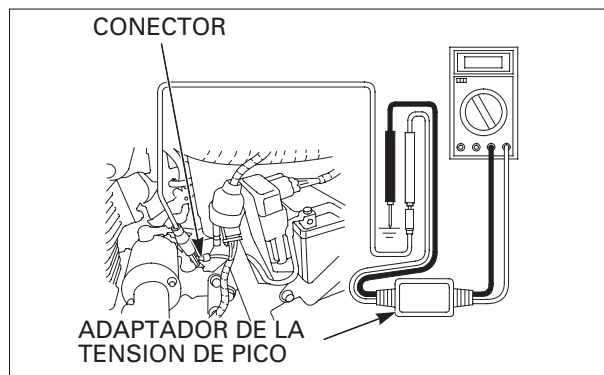
⚠ ADVERTENCIA

Para evitar choques eléctricos, no toque las puntas de prueba del probador ni la bujía de encendido.

En caso de que la tensión de pico medida en los conectores del ICM esté anormal, mida la tensión de pico en el conector del generador de impulsos del encendido.

Desenchufe el conector del generador de impulsos del encendido y conecte las puntas de prueba del probador en el terminal Azul/Amarillo y a tierra. Mida la tensión de pico de la misma manera que fue medida en el conector del Módulo de Control del Encendido (ICM). Compárela con la tensión medida en el conector del ICM.

- En caso de que la tensión de pico medida en el conector del ICM esté fuera de las especificaciones y la tensión de pico medida en el generador de impulsos del encendido esté normal, el cableado eléctrico estará con un circuito interrumpido o con conexiones incorrectas.
- En caso de que ambas mediciones estén fuera de las especificaciones, verifique todos los ítems de la tabla de investigación de averías. En caso de que los ítems estén normales, el generador de impulsos del encendido estará con defecto. Para reemplazar el generador de impulsos del encendido, remítase al capítulo 10.



BOBINA DE ENCENDIDO

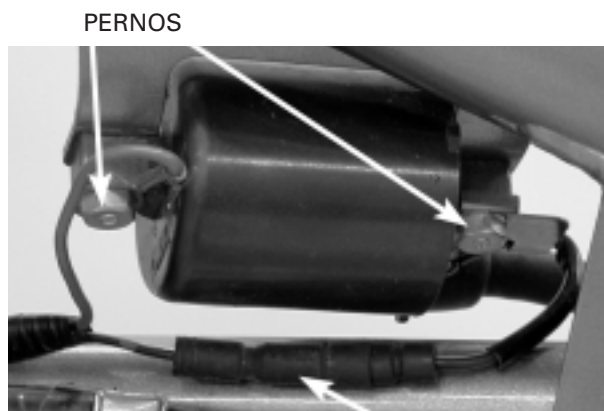
DESMONTAJE/INSTALACION

Suelte la capa supresora de ruidos de la bujía de encendido (pág. 3-6).

Desenchufe los conectores.

Quite los pernos y la bobina de encendido.

La instalación se realiza en el orden inverso al desmontaje.



CONECTOR
CONECTOR 4P

MODULO DE CONTROL DEL ENCENDIDO (ICM)

DESMONTAJE/INSTALACION

Desenchufe el conector 4P.

Quite el Módulo de Control del Encendido (ICM) del soporte.

Instale el ICM en el orden inverso al desmontaje.

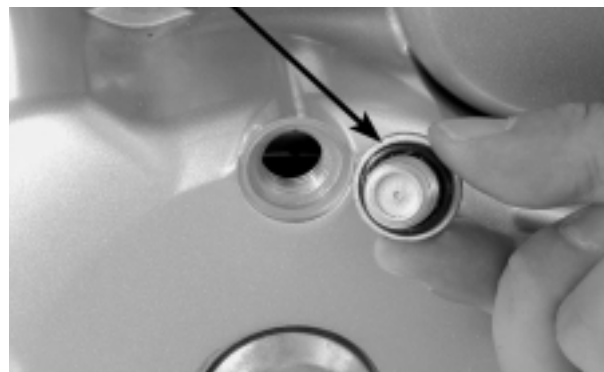


PUNTO DE ENCENDIDO

Haga funcionar el motor y caliéntelo.

Pare el motor.

Quite la tapa del orificio de sincronización.



NOTA

Lea las instrucciones de funcionamiento de la lámpara estroboscópica.

Conecte la lámpara estroboscópica en el cable de la bujía de encendido.

Haga funcionar el motor y déjelo en ralentí.

Rotación del ralentí: 1.400 ± 100 rpm

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

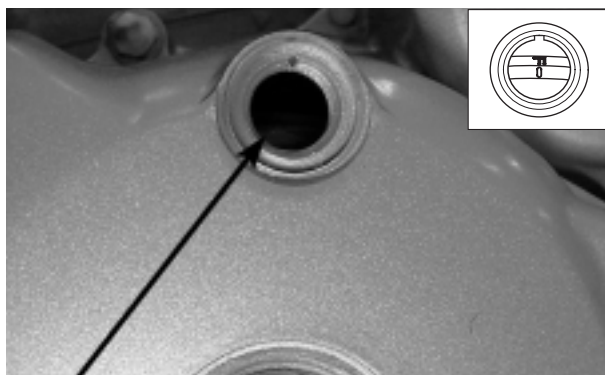
Verifique si el anillo tórico de la tapa del orificio de sincronización está en buen estado y, en caso de que sea necesario, reemplácelo.

Aplique aceite a la rosca de la tapa del orificio de sincronización y al anillo tórico.

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

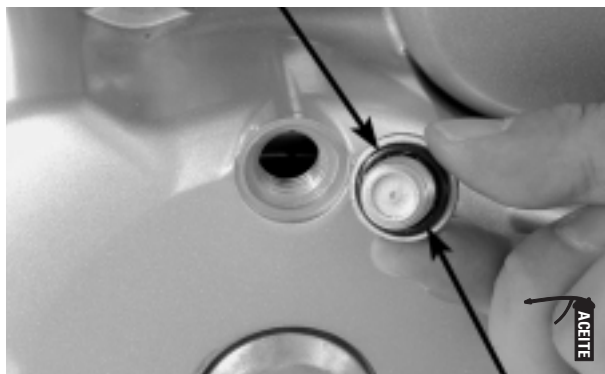
PAR DE APRIETE: 6 N.m (0,6 kg.m)

LAMPARA ESTROBOSCOPICA



MARCA "F"

TAPA DEL ORIFICIO DE SINCRONIZACION



ANILLO TORICO

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para la motocicleta NXR125 KS/ES.

Siga las recomendaciones de la Tabla de Mantenimiento (Capítulo 3) para asegurarse de que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

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

Los capítulos 1 y 3 se aplican para toda la motocicleta. El capítulo 2 ilustra los procedimientos de desmontaje / instalación de componentes que pueden ser necesarios para efectuar los servicios descritos en los capítulos siguientes.

Los capítulos de 4 a 17 describen los componentes de la motocicleta, agrupados de acuerdo con su ubicación.

Encuentre el capítulo deseado en esta página y consulte el índice en la primera página del capítulo.

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

Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

No conociendo la causa del problema, consulte el capítulo 19, "Investigación de Averías".

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUIDAS EN ESTA PUBLICACION SE BASAN EN INFORMACIONES LO MAS ACTUALIZADAS POSIBLE DISPONIBLES EN EL MOMENTO DE LA APROBACION DE LA IMPRESION DEL MANUAL. MOTO HONDA DA AMAZÔNIA SE RESERVA EL DERECHO DE ALTERAR LAS CARACTERISTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN PREVIO AVISO, NO INCURRIENDO, DE ESTA MANERA, EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACION PUEDE SER REPRODUCIDA SIN AVISO PREVIO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE TENGAN CONOCIMIENTO BASICOS EN MANTENIMIENTO DE MOTOCICLETAS HONDA.

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

INDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	CHASIS/AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR Y TRANSMISION	SISTEMA DE LUBRICACION	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	DESMONTAJE/INSTALACION DEL MOTOR	6
	CULATA/VALVULAS	7
	CILINDRO/PISTON/ARBOL DE LEVAS	8
	EMBRAGUE/SELECTOR DE MARCHAS	9
	ALTERNADOR/EMBRAGUE DEL ARRANQUE (TIPO ES)	10
	CIGÜEÑAL/TRANSMISION/ CONJUNTO DEL ARRANQUE (TIPO KS)	11
CHASIS	RUEDA DELANTERA/FRENO/ SUSPENSION/DIRECCION	12
	RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSION	13
SISTEMA ELECTRICO	BATERIA/SISTEMA DE CARGA	14
	SISTEMA DE ENCENDIDO	15
	MOTOR DE ARRANQUE (TIPO ES)	16
	LUCES/INSTRUMENTOS/ INTERRUPTORES	17
	DIAGRAMA ELECTRICO	18
	INVESTIGACION DE AVERIAS	19