

INFORMACIONES DE SERVICIO	15-1	BOBINA DE ENCENDIDO	15-5
DIAGNOSTICO DE FALLAS	15-2	GENERADOR DE PULSACIONES	15-6
INSPECCION DEL SISTEMA DE ENCENDIDO	15-3	BOBINA DE EXCITACION	15-7
		PUNTO DE ENCENDIDO	15-7

INFORMACIONES DE SERVICIO

INFORMACIONES GENERALES

CUIDADO

- Si fuese necesario conectar el motor para efectuar servicios, asegúrese que el sitio esté bien ventilado. Nunca deje el motor operando en áreas cerradas.
- Los gases de escape poseen monóxido de carbono venenoso, que puede causar pérdida de conciencia y consecuencias fatales.

CUIDADO

Ciertos componentes eléctricos pueden quedar dañados si los bornes o conexiones fuesen conectados o desconectados con el interruptor de encendido conectado y con la presencia de corriente eléctrica.

- Durante la inspección del sistema de encendido, siempre siga los procedimientos descritos en el flujograma de diagnóstico de fallas (vea la página 14-3).
- La unidad CDI puede dañarse si se cae en el piso. La misma aún puede dañarse si su conexión fuese desconectada en la presencia de corriente o si fuese sometida a corriente excesiva. Siempre desconecte el interruptor de encendido antes de efectuar servicios en la unidad CDI.
- El punto de encendido no puede ajustarse, una vez que la unidad CDI no es graduable. Si el punto de encendido estuviese incorrecto, compruebe los componentes del sistema y reemplace las piezas dañadas.
- Los defectos en el sistema de encendido generalmente están relacionados a conexiones incorrectamente instaladas o oxidadas. Compruebe las conexiones del sistema de encendido.
- Use la bujía de encendido con el grado térmico correcto. El uso de bujía incorrecta puede dañar el motor (vea la página 3-7).
- Para la remoción e instalación del estator, vea el capítulo 10.
- Para la inspección de los interruptores de emergencia y de encendido, vea el capítulo 16. Afloje las conexiones de los interruptores de encendido y de emergencia en la carcasa del faro.

ESPECIFICACIONES

PUNTO		ESPECIFICACION
Bujía de encendido	Luz de los electrodos	0,8 - 0,9 mm (0.031-0.035 in)
	NGK	DP8EA-9
Punto de encendido	Avance inicial (marca "F")	15° BTDC at 1.500 (rpm)
	Avance máximo	35° BTDC at 4.500 (rpm)
Resistencia de la bobina de encendido primaria (20°C/68°F)		0,4 - 0,6 Ω
Resistencia de la bobina de encendido secundaria (20°C/68°F)	con supresor de ruido	14 - 23 k Ω
	sin supresor de ruido	10 - 16 k Ω
Resistencia de la bobina de excitación del alternador (20°C/68°F)		300 - 700 Ω
Resistencia del generador de pulsaciones (20°C/68°F)		180 - 280 Ω

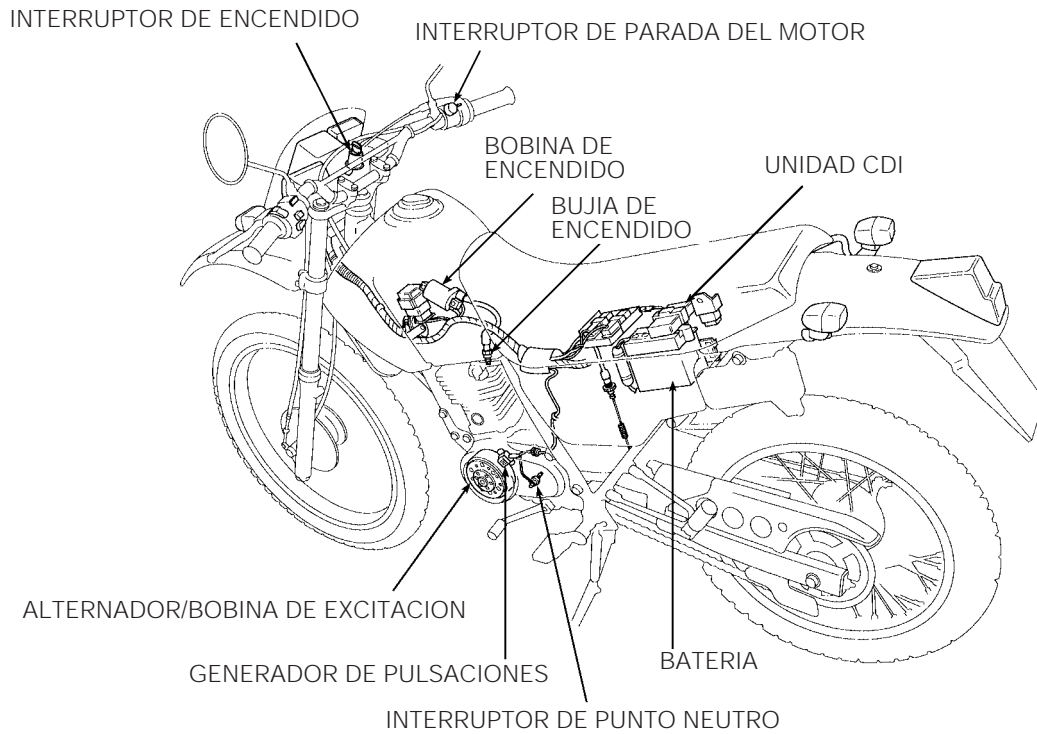
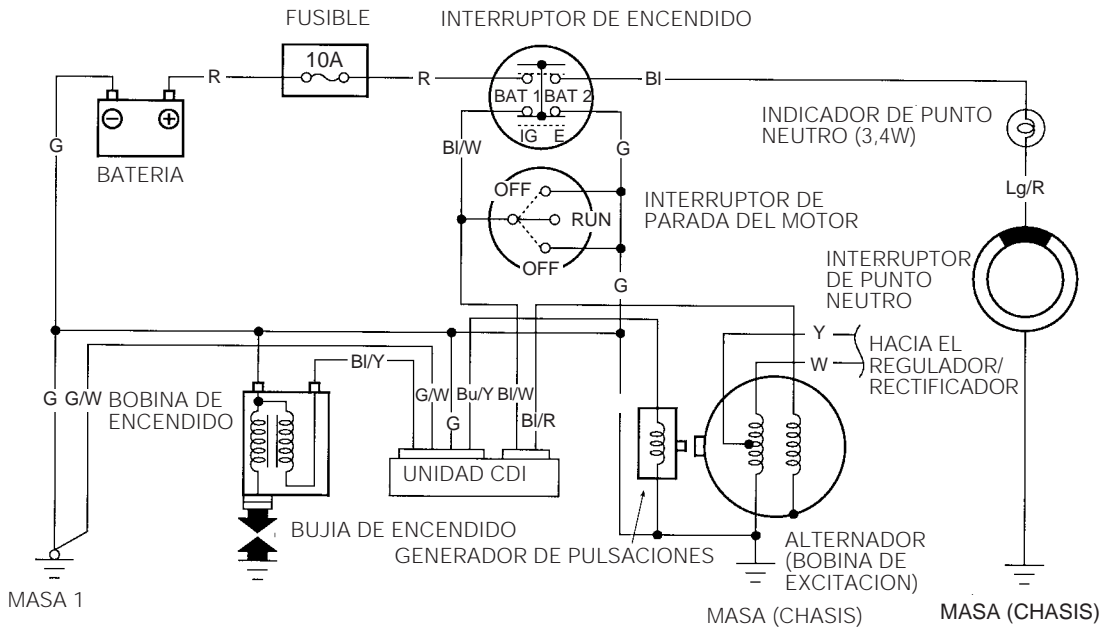


DIAGRAMA ELECTRICO:



- BL: Negro
- Bu: Azul
- W: Blanco
- Y: Amarillo
- R: Rojo
- G: Verde
- Masa: Verde claro
- Masa (Chasis)

DIAGNOSTICO DE FALLAS

Inspeccione los siguientes puntos antes de diagnosticar el sistema:

- Bujía de encendido dañada
- Supresor de ruidos o conexiones del cable de bujías flojas
- Penetración de agua en el supresor de ruidos (fuga de tensión de la bobina de encendido secundaria)
- Reemplace provisionalmente la bobina de encendido por otra en buenas condiciones y efectue la prueba de chispas. La bobina reemplazada está dañada, si hay chispas.

Sin chispas en la Bujía

Condición Anormal		Causa Posible (Compruebe en orden numérica)
Voltaje de la bobina de encendido primario	Bajo voltaje	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impedancia del voltímetro muy baja. 2. Velocidad de arranque muy baja. <ul style="list-style-type: none"> • Fuerza de operación del pedal de arranque débil. 3. El ajuste del probador y las pulsaciones medidas no están sincronizados (el sistema estará normal si el voltaje medido estuviese arriba del voltaje correcto por lo mínimo una vez). 4. Conexiones incorrectamente instaladas o circuito abierto en el sistema de encendido. 5. Bobina de excitación defectuosa (mida el voltaje). 6. Unidad CDI defectuosa (caso los puntos 1 a 5 estén normales).
	No hay voltaje	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conexiones del adaptador de voltaje incorrectas. 2. Cortocircuito en el alambre del interruptor de parada del motor. 3. Interruptores de encendido o de emergencia dañados. 4. Conexión de la unidad CDI incorrectamente sujeta o floja. 5. Circuito abierto o conexión deficiente en el alambre de masa de la unidad CDI. 6. Bobina de excitación defectuosa (mida el voltaje). 7. Generador de pulsaciones defectuoso (mida el voltaje). 8. Unidad CDI defectuosa (caso los puntos 1 a 8 estén normales). 9. Adaptador de voltaje defectuoso.
	Voltaje normal, pero no hay chispas en la bujía de encendido	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bujía de encendido dañada o fuga de corriente en la bobina de encendido secundaria. 2. Bobina de encendido dañada
Bobina de excitación	Bajo voltaje	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impedancia del multímetro muy baja. 2. Velocidad de arranque muy baja. <ul style="list-style-type: none"> • Fuerza de operación del pedal de arranque débil. 3. El ajuste del probador y las pulsaciones medidas no están sincronizados (el sistema está normal si el voltaje medido estuviese arriba del voltaje correcto por lo mínimo una vez). 4. Bobina de excitación dañada (caso los puntos 1 a 3 estén normales).
	No hay voltaje	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bobina de excitación dañada. 2. Adaptador de voltaje dañado.
Generador de pulsaciones	Bajo voltaje	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impedancia del multímetro muy baja. 2. Velocidad de arranque muy baja. <ul style="list-style-type: none"> • Fuerza de operación del pedal de arranque débil. 3. El ajuste del probador y las pulsaciones medidas no están sincronizados (el sistema está normal si el voltaje medido estuviese arriba del voltaje correcto por lo mínimo una vez). 4. Generador de pulsaciones dañado (caso los puntos 1 a 3 estén normales).
	No hay voltaje	<ol style="list-style-type: none"> 1. Generador de pulsaciones dañado. 2. Adaptador de voltaje dañado.

INSPECCION DEL SISTEMA DE ENCENDIDO

Si no hubiese chispas en la bujía de encendido, compruebe si las conexiones están flojas o si el contacto está deficiente antes de medir el voltaje.

Conecte el adaptador de voltaje al multítester.

HERRAMIENTAS:

Multítester

(Comercialmente disponible con entrada más grande que 10 mΩ/DCV)

Adaptador de voltaje máximo

VOLTAJE DE LA BOBINA DE ENCENDIDO PRIMARIA

NOTA

- Compruebe todas las conexiones del sistema antes de la inspección.
- Conexiones inadecuadamente instaladas pueden provocar lecturas incorrectas.
- Compruebe si la compresión del cilindro está normal y si la bujía de encendido está correctamente instalada en el cilindro.

Apoye la motocicleta en el soporte lateral y deje la transmisión en punto neutro.

Quite la capa del supresor de ruidos de la culata. Instale una bujía de encendido en buenas condiciones y conéctela a la masa del motor, según indicado.

Conecte el borne (+) del adaptador de voltaje en el borne del alambre (negro/amarillo) de la bobina de encendido primaria y el borne (-) a la masa del chasis.

Conecte el interruptor de encendido y deje el interruptor de parada del motor en la posición RUN.

Conecte el motor por medio del pedal de arranque y compruebe el voltaje de la bobina de encendido.

Conexión:

Borne (+) del alambre negro/amarillo - masa (-)

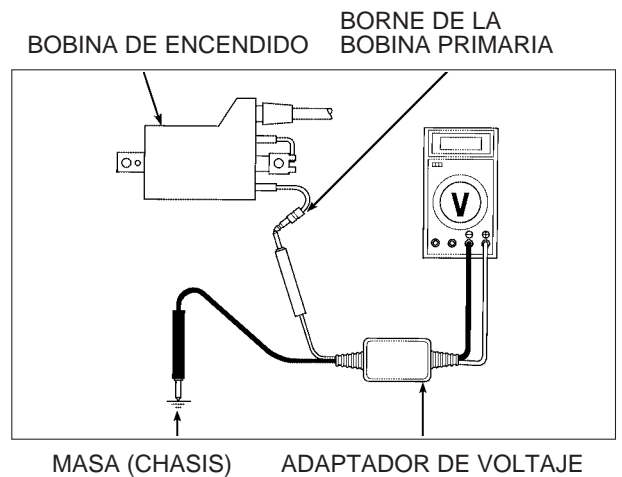
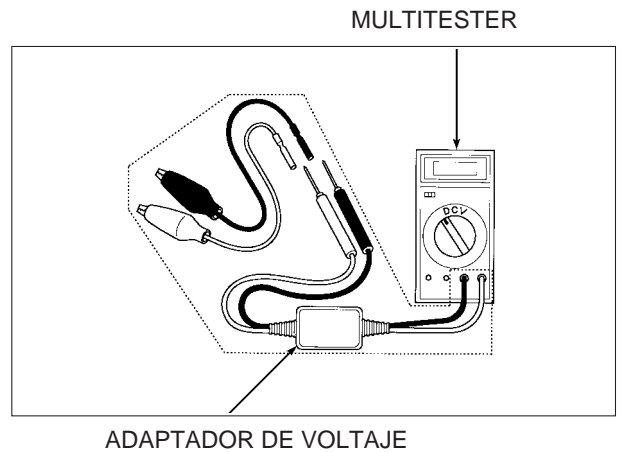
Voltaje máximo: 100V

⚠ CUIDADO

Para evitar posibles choques eléctricos en la medición del voltaje, no toque en las partes metálicas de los bornes de prueba.

Si el voltaje estuviese anormal, compruebe si el circuito está abierto o si las conexiones están incorrectamente instaladas en los alambres negro/amarillo.

Si no hay fallas en el alambrado, vea el flujograma de diagnóstico de fallas (vea la página 15-2).



VOLTAJE DE LA BOBINA DE EXCITACION

NOTA

Instale la bujía de encendido en la culata y mida el voltaje bajo compresión normal del cilindro.

Quite la tapa lateral izquierda.

Quite el asiento.

Quite la unidad CDI del soporte y afloje las conexiones.

Conecte el borne positivo (+) del adaptador de voltaje en el borne del alambre (negro/rojo) de la conexión 2P de la bobina de encendido, y el borne negativo (-) en la masa del chasis.

Conecte el motor por medio del pedal de arranque y compruebe el voltaje de la bobina de excitación.

Conexión:

Borne positivo (+) del alambre negro/rojo - masa (chasis) (-)

Voltaje máximo: 100 V

⚠ CUIDADO

Para evitar posibles choques eléctricos en la medición del voltaje, no toque las partes metálicas de los bornes del probador.

Si el voltaje medido en la conexión de la unidad CDI fuese anormal, afloje la conexión del alambre del alternador (negro/rojo) y conecte los bornes del adaptador en el borne de la bobina de excitación y en la masa del chasis.

Mida el voltaje y compárela con el voltaje medido en la conexión de la unidad CDI.

- Si el voltaje medido en la unidad CDI fuese anormal y el voltaje medido en la bobina de excitación fuese normal, el alambrado puede presentar un circuito abierto o las conexiones pueden estar flojas.
- Si ambos voltajes medidos estuviesen anormales, compruebe cada punto según el flujograma de diagnóstico de fallas. Si todos los puntos estuviesen normales, la bobina de excitación está dañada.

VOLTAJE DEL GENERADOR DE PULSACIONES

NOTA

Instale la bujía de encendido en la culata y mida el voltaje bajo compresión normal del cilindro.

Quite la tapa lateral izquierda.

Quite la unidad CDI del soporte y afloje las conexiones.

Conecte el borne positivo (+) del adaptador de voltaje en el borne del alambre (azul/amarillo) de la conexión 4P del generador de pulsaciones, y el borne negativo (-) en la masa del chasis.

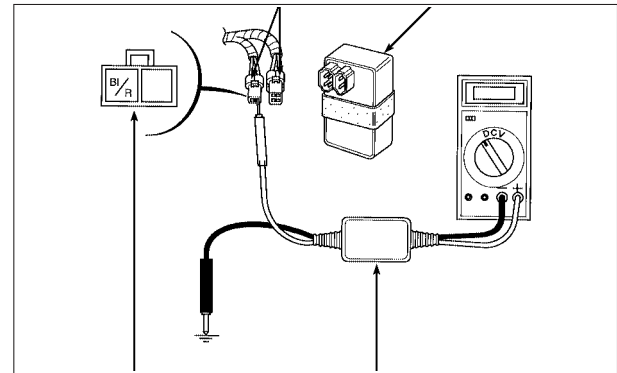
Conecte el motor por medio del pedal de arranque y compruebe el voltaje del generador de pulsaciones.

Connection:

Borne positivo (+) del alambre azul/amarillo - masa (chasis) (-)

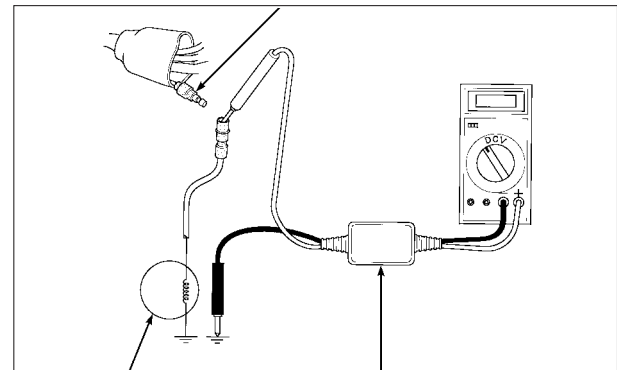
Voltaje máximo: 0,7 V

CONEXIONES DEL LADO DE LA UNIDAD UNIDAD CDI



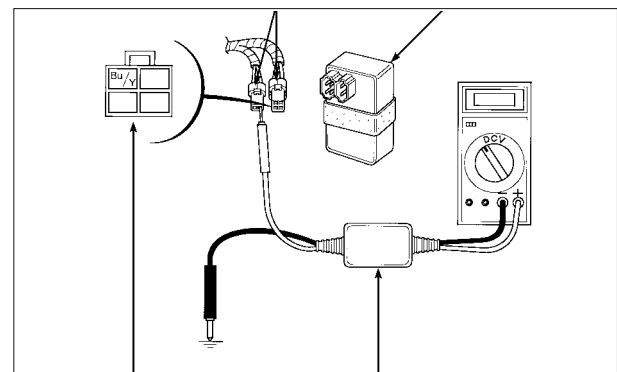
LADO DEL BORNE ADAPTADOR DE VOLTAJE

CONEXION DEL LADO DEL ALTERNADOR



BOBINA DE EXCITACION ADAPTADOR DE VOLTAJE

CONEXIONES DEL LADO DE LA UNIDAD UNIDAD CDI



LADO DEL BORNE ADAPTADOR DE VOLTAJE

⚠ CUIDADO

Para evitar posibles choques eléctricos durante las mediciones del voltaje, no toque en los bornes del probador.

Si el voltaje medido en la conexión de la unidad CDI fuese anormal, afloje la conexión 6P del alternador/generador de pulsaciones y conecte los bornes del adaptador en el borne del generador de pulsaciones y a la masa del chasis. Mida el voltaje y compárela con el voltaje medido en la conexión de la unidad CDI.

- Si el voltaje medido en la unidad CDI fuese anormal y el voltaje medido en la conexión del generador de pulsaciones fuese normal, compruebe si el alambrado presenta circuito abierto o conexiones flojas.
- Si ambos voltajes fuesen anormales, vea el flujograma de diagnóstico de fallas. Si todos los puntos estuviesen normales, el generador de pulsaciones está dañado.

BOBINA DE ENCENDIDO

INSPECCION

Quite el tanque de combustible (vea la página 2-3). Afloje los bornes de la bobina de encendido primaria y mida la resistencia.

Padrón: 0,4 - 0,6 Ω (20°C/68°F)

Afloje el supresor de ruidos y mida la resistencia de la bobina de encendido secundaria entre el borne del alambre verde y el supresor de ruidos.

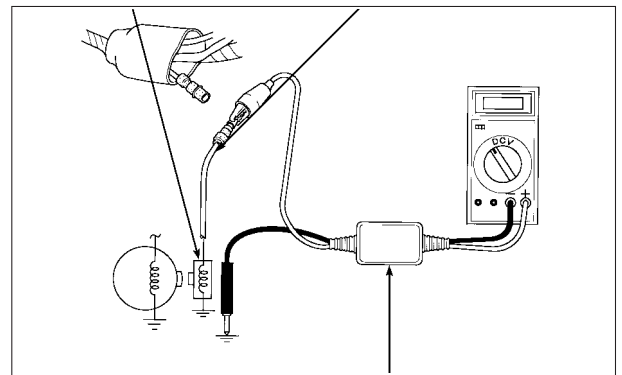
Padrón: 14 - 23 kΩ (20°C/68°F)

Si la resistencia fuese (∞) (alambre abierto), afloje el supresor de ruidos y mida la resistencia de la bobina de encendido secundaria, según indicado.

Padrón: 10 - 16 kΩ (20°/68°F)

GENERADOR DE PULSACIONES

ALAMBRE AZUL/AMARILLO



ADAPTADOR DE VOLTAJE



REMOCION/INSTALACION

Afloje el supresor de ruidos.
 Quite los tornillos y afloje los bornes de la bobina primaria.
 Quite la bobina de encendido.
 Para la instalación, siga los procedimientos de remoción en la orden inversa.

TORNILLOS

**GENERADOR DE PULSACIONES****INSPECCION****NOTA**

No es necesario quitar el generador de pulsaciones del motor.

Quite las tapas laterales izquierda y derecha.
 Quite el asiento.



Mida la resistencia entre los alambres azul/amarillo y verde o los bornes de la masa del chasis.

Padrón: 180 - 280 Ω (20°C/68°F)



CONEXIONES DE LA UNIDAD CDI

Si la medición no estuviese dentro de los valores especificados, afloje la conexión 6P del alternador/generador de pulsaciones y mida la resistencia entre el alambre azul/amarillo y la masa.

Standard: 180 - 280 Ω (20°C/68°F)

Si la resistencia aun estuviese fuera de las especificaciones, reemplace el estator.



BOBINA DE EXCITACION

INSPECCION

NOTA

No es necesario quitar el alternador del motor.

Quite las tapas laterales izquierda y derecha.
Quite el asiento.

Mida la resistencia entre los bornes de los alambres negro/rojo y verde.

Standard: 300 - 700 Ω (20°C/68°F)

Si la medición estuviese fuera de la especificación, afloje la conexión del alambre negro/rojo de la bobina de excitación y mida la resistencia entre el alambre negro/rojo y la masa del chasis.

Standard: 300 - 700 Ω (20°C/68°F)

Si la resistencia aun estuviese fuera de la especificación, reemplace el estator.

PUNTO DE ENCENDIDO

Caliente el motor.
Apague el motor y conecte una lámpara estroboscópica en el cable de la bujía de encendido.

NOTA

Lea las instrucciones de operación de la lámpara estroboscópica.

Quite la tapa lateral izquierda del motor (vea la página 10-2).

CUIDADO

- Si fuese necesario conectar el motor para efectuar algún servicio, asegúrese que el sitio esté bien ventilado. Nunca deje el motor operando en áreas cerradas.
- Los gases de escape poseen monóxido de carbono venenoso, que puede causar pérdida de conciencia y consecuencias fatales.

Conecte el motor y déjelo en ralentí.
Inspeccione el punto de encendido.
El punto de encendido está correcto si la marca "F" estuviese alineada con la marca de referencia del estator en ralentí.

Revoluciones del ralentí: 1.400 \pm 100 (rpm)

Compruebe si la marca "F" empieza a moverse cuando las revoluciones del motor alcanzar las revoluciones de comienzo de avance.

A 4 500 r.p.m, el punto de encendido está correcto si la marca de referencia estuviese entre las marcas de avance.



CONEXIONES DE LA UNIDAD CDI



CONEXION NEGRO/ROJA

LAMPARA ESTROBOSCOPICA



MARCA DE REFERENCIA



MARCA "F"



MARCAS DE AVANCE

COMO USAR ESTE MANUAL

Este manual describe los procedimientos de servicio para la motocicleta **XLR125**.

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

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

Los capítulos 1 hasta 3 se aplican para la motocicleta en general. El capítulo 2 ilustra los procedimientos de remoción/instalación de componentes que pueden ser necesarios para efectuarse los servicios descritos en las secciones siguientes.

Los capítulos 4 hasta 16 describen las piezas de la motocicleta, agrupadas según su ubicación.

Localice el capítulo requerido en esta página y consulte el índice en la primera página del capítulo.

La mayor parte de los capítulos presenta inicialmente la ilustración de un conjunto o sistema, informaciones de servicio y diagnóstico de fallas para el mismo capítulo. Las páginas siguientes presentan procedimientos detallados.

Caso usted no logre localizar la origen de algún problema, consulte el capítulo 18, "Diagnóstico de fallas".

TODAS LAS INFORMACIONES, ILUSTRACIONES, INSTRUCCIONES Y ESPECIFICACIONES INCLUSAS EN ESTA PUBLICACION SON BASADAS EN LAS INFORMACIONES MAS RECIENTES DISPONIBLES EN LA EPOCA DE LA APROBACION DE LA IMPRESION DEL MANUAL. LA MOTO HONDA DA AMAZONIA LTDA SE RESERVA EL DERECHO DE CAMBIAR LAS CARACTERISTICAS DE LA MOTOCICLETA A CUALQUIER MOMENTO Y SIN AVISO PREVIO, NO INCURRIENDO ASI EN OBLIGACIONES DE CUALQUIER ESPECIE. NINGUNA PARTE DE ESTA PUBLICACION PUEDE REPRODUCIRSE SIN AVISO PREVIO. ESTE MANUAL FUE ELABORADO PARA PERSONAS QUE POSEEN CONOCIMIENTOS BASICOS SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LAS MOTOS HONDA.

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

INDICE GENERAL

	INFORMACIONES GENERALES	1
	AGREGADOS DEL CHASIS/ SISTEMA DE ESCAPE	2
	MANTENIMIENTO	3
MOTOR	SISTEMA DE LUBRICACION	4
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	5
	REMOCION/INSTALACION DEL MOTOR	6
	CULATA/VALVULAS	7
	CILINDRO/PISTON/ARBOL DE LEVAS	8
	EMBRAGUE/SISTEMA DE CAMBIO DE MARCHAS	9
	ALTERNADOR	10
	CIGUENAL/TRANSMISION/CONJUNTO DE ARRANQUE	11
	CHASIS	RUEDA DELANTERA/FRENO/ SUSPENSION/DIRECCION
RUEDA TRASERA/FRENO/SUSPENSION		13
SISTEMA ELECTRICO	BATERIA/SISTEMA DE CARGA	14
	SISTEMA DE ENCENDIDO	15
	LUCES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES	16
	DIAGRAMA ELECTRICO	17
	DIAGNOSTICO DE FALLAS	18
	APENDICE	19