

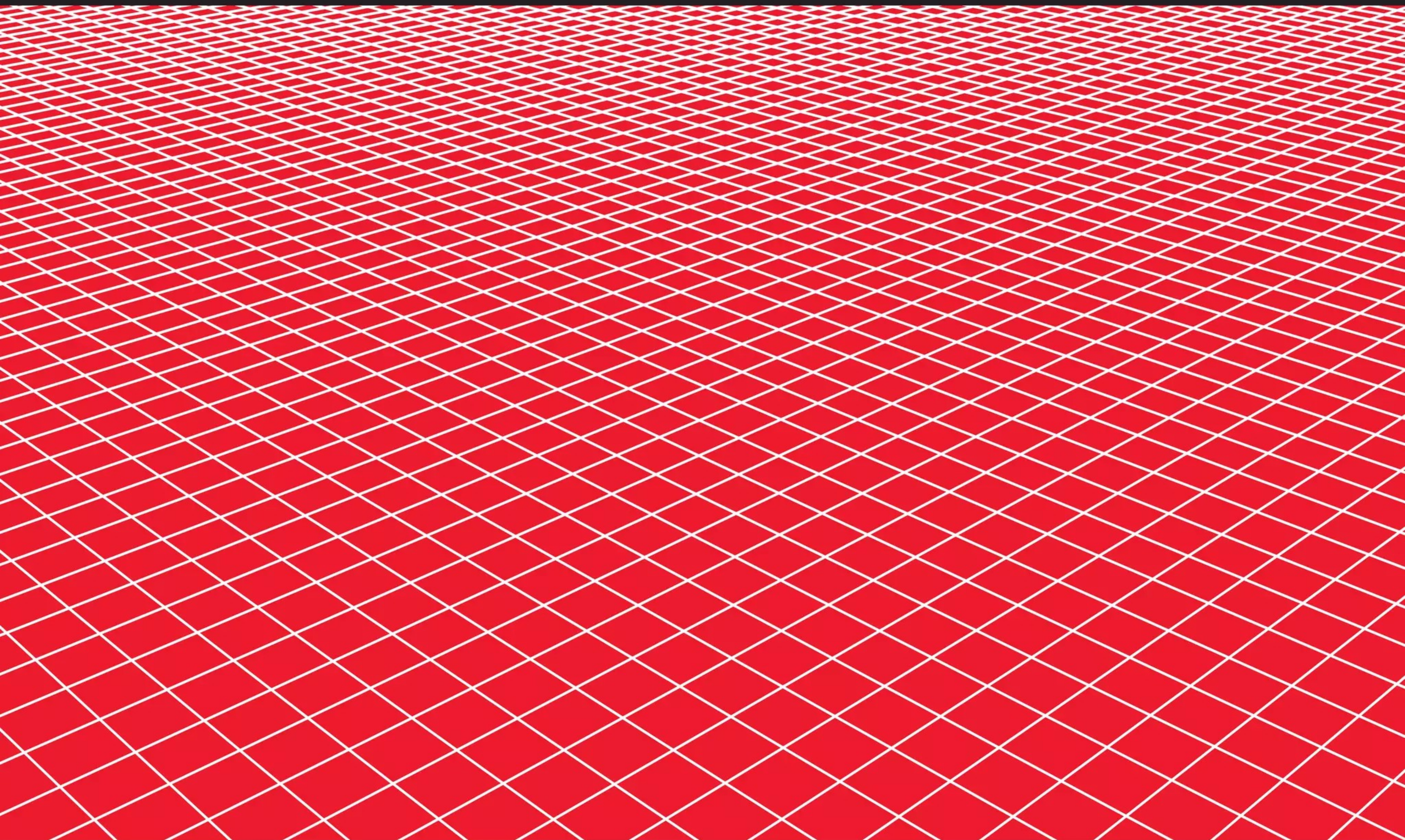


MANUAL DE SERVIÇOS

CG150 Titan KS/ES/ESD/CG150 JOB

SUPLEMENTO

2006



24. SUPLEMENTO CG150-6

COMO UTILIZAR ESTE MANUAL

Este suplemento contém informações sobre a CG150 Titan KS/ES/ESD/CG150 Job.

Consulte o Manual de Serviços CG150 Titan KS/ES/ESD (Nº 00X6B-KRM-001) e CG150 Job (Nº 00X6B-KRM-002) quanto aos procedimentos de serviço e informações não incluídas neste suplemento.

TODAS AS INFORMAÇÕES, ILUSTRAÇÕES, INSTRUÇÕES E ESPECIFICAÇÕES APRESENTADAS NESTA PUBLICAÇÃO SÃO BASEADAS NAS INFORMAÇÕES MAIS RECENTES DISPONÍVEIS SOBRE O PRODUTO NO MOMENTO DA APROVAÇÃO DA IMPRESSÃO. A **MOTO HONDA DA AMAZÔNIA LTDA.** RESERVA-SE O DIREITO DE ALTERAR AS CARACTERÍSTICAS DO PRODUTO A QUALQUER MOMENTO E SEM PRÉVIO AVISO, SEM QUE ISTO INCORRA EM QUAISQUER OBRIGAÇÕES. NENHUMA PARTE DESSA PUBLICAÇÃO PODE SER REPRODUZIDA SEM PERMISSÃO POR ESCRITO. ESTE MANUAL DESTINA-SE A PESSOAS QUE POSSUEM CONHECIMENTOS BÁSICOS SOBRE A MANUTENÇÃO DE MOTOCICLETAS, SCOOTERS OU QUADRICICLOS (ATV) HONDA.

MOTO HONDA DA AMAZÔNIA

*Departamento de Serviços Pós-Venda
Setor de Publicações Técnicas*

ÍNDICE

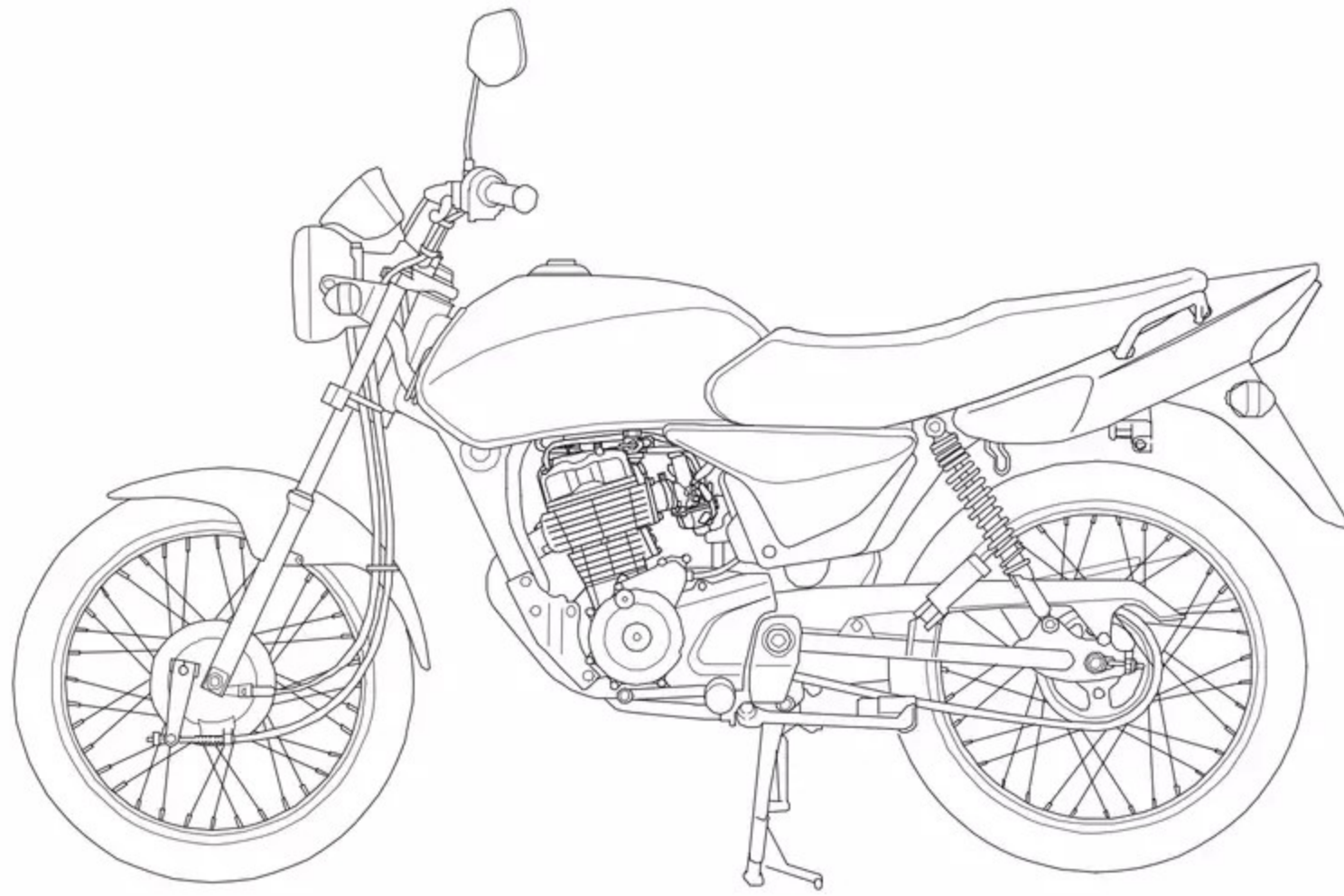
NÚMEROS DE IDENTIFICAÇÃO	24-1
ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS	24-3
VALORES DE TORQUE	24-10
PASSAGEM DE CABOS E DA FIAÇÃO	24-14
SISTEMAS DE CONTROLE DE EMISSÕES	24-21
TABELA DE MANUTENÇÃO	24-24
SISTEMA DE SUPRIMENTO DE AR SECUNDÁRIO	24-25
COMPONENTES DO SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO	24-26
CARBURADOR	24-27
AJUSTE DO PARAFUSO DE MISTURA	24-28
SISTEMA DE SUPRIMENTO DE AR SECUNDÁRIO	24-29
COMPONENTES DO SISTEMA – REMOÇÃO/ INSTALAÇÃO DO MOTOR	24-32
COMPONENTES DO SISTEMA – CABEÇOTE/ VÁLVULAS	24-33
TAMPA DO CABEÇOTE	24-34
DIAGRAMA ELÉTRICO	24-37

NÚMEROS DE IDENTIFICAÇÃO

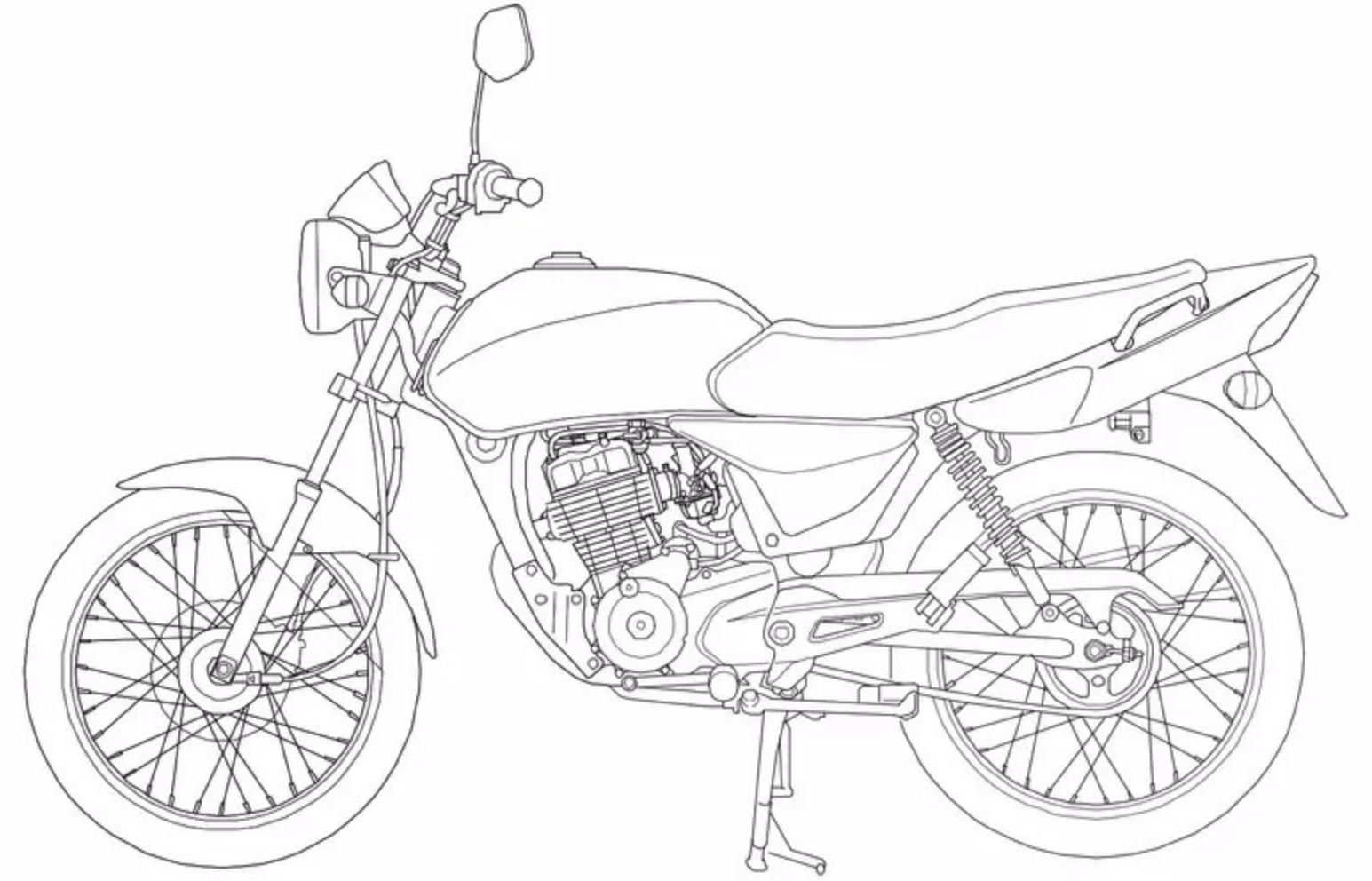
Este manual abrange 4 tipos de modelos CG150.

- Tipo Job: Mecanismo de partida / freio dianteiro a tambor / alça traseira
- Tipo KS: Partida a pedal / freio dianteiro a tambor
- Tipo ES: Partida elétrica / freio dianteiro a tambor
- Tipo ESD: Partida elétrica / freio dianteiro a disco

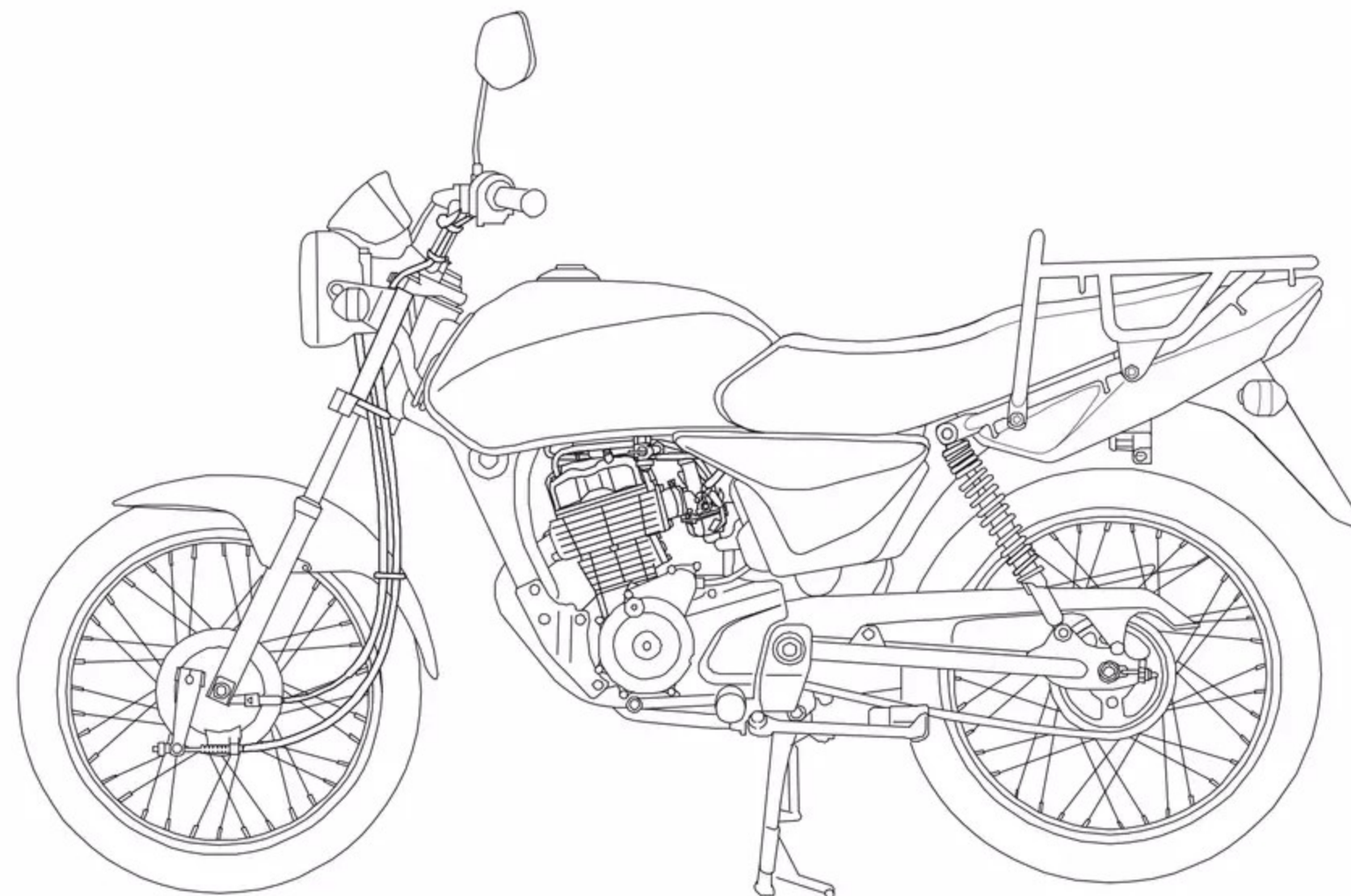
Tipo KS:



Tipo ESD:

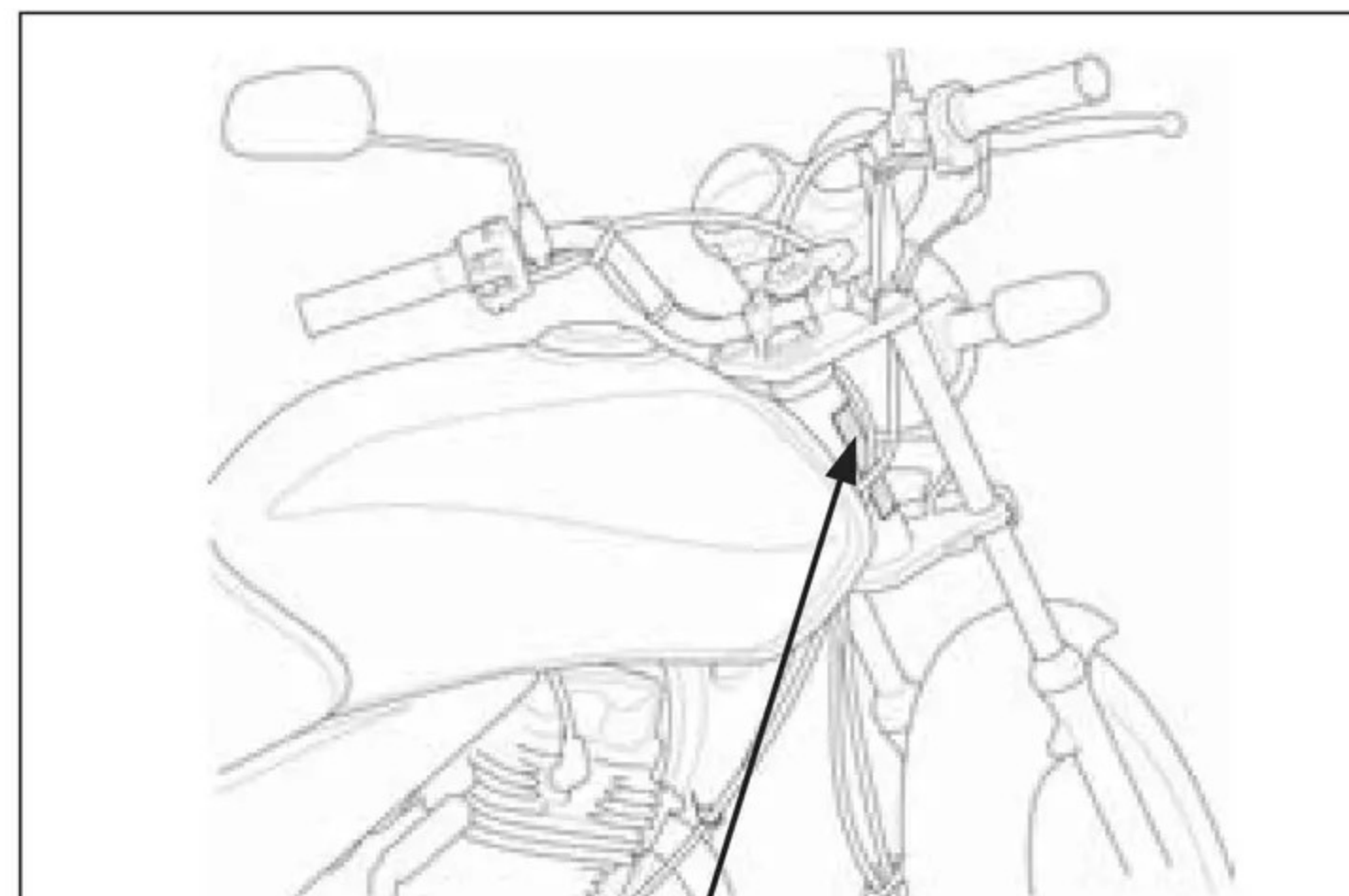


Tipo Job:



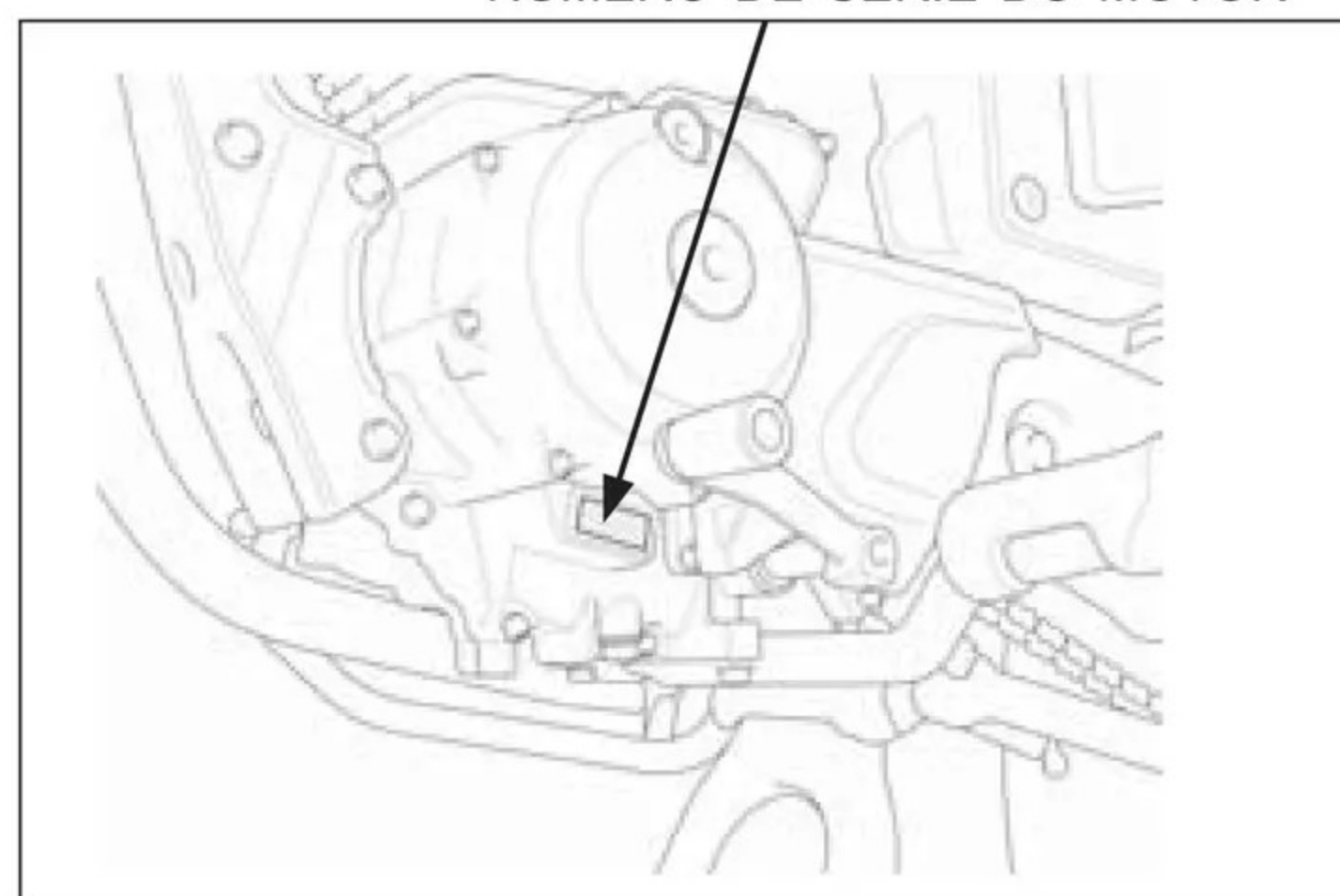
CG150-6

O número de série do chassi está gravado no lado direito da coluna de direção.



NÚMERO DE SÉRIE DO CHASSI
NÚMERO DE SÉRIE DO MOTOR

O número de série do motor está gravado no lado esquerdo inferior do motor.



O número de identificação do carburador está gravado no lado direito do carburador.



NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DO CARBURADOR

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Item		Especificação	
Dimensões	Comprimento total	2.002 mm	
	Largura total	KS/ES/Job	731 mm
		ESD	743 mm
	Altura total	KS/ES/Job	1.083 mm
		ESD	1.085 mm
	Distância entre eixos	1.323 mm	
	Altura do assento	792 mm	
	Altura do pedal de apoio	305 mm	
	Distância mínima do solo	175 mm	
	Peso em ordem de marcha	KS/ES/Job	130 kg
		ESD	132 kg
Capacidade máxima de carga	166 kg		
Chassi	Tipo	Diamante	
	Suspensão dianteira	Garfo telescópico	
	Curso da suspensão dianteira	130 mm	
	Suspensão traseira	Braço oscilante	
	Curso da suspensão traseira	101 mm	
	Amortecedor traseiro	Duplo	
	Medida do pneu dianteiro	80/100-18M/C 47P	
	Medida do pneu traseiro	90/90-18M/C 57P	
	Marca do pneu dianteiro	CITY DEMON (PIRELLI)	
	Marca do pneu traseiro	CITY DEMON (PIRELLI)	
	Freio dianteiro	KS/ES/Job	Mecânico a tambor (sapatas de expansão interna)
		ESD	Freio hidráulico a disco único
	Freio traseiro	Mecânico a tambor (sapatas de expansão interna)	
	Ângulo do câster	27° 24'	
	Trail	93 mm	
	Capacidade do tanque de combustível	14 l	
Capacidade de reserva de combustível	2,0 l		
Motor	Disposição do cilindro	Monocilíndrico, inclinado 15° em relação à vertical	
	Diâmetro e curso	57,3 x 57,8 mm	
	Cilindrada	149,2 cm ³	
	Relação de compressão	9,5 : 1	
	Comando de válvulas	OHC acionado por corrente com balancins	
	Válvula de admissão	Abre a 1 mm	5° APMS
		Fecha a 1 mm	30° DPPI
	Válvula de escapamento	Abre a 1 mm	30° APPI
		Fecha a 1 mm	PMS
	Sistema de lubrificação	Forçada por bomba de óleo e cárter úmido	
	Tipo da bomba de óleo	Trocoidal	
	Sistema de arrefecimento	Arrefecido a ar	
	Sistema de filtragem de ar	Filtro de papel	
Peso seco do motor	KS/Job	27,8 kg	
	ES/ESD	28,5 kg	

Item		Especificação	
Carburador	Tipo	Válvula de pistão	
	Cavidade do acelerador	19,5 mm	
Transmissão	Embreagem tipo	Multidisco em banho de óleo	
	Sistema de acionamento	Por cabo	
	Transmissão	5 velocidades	
	Redução primária	3,350 (67/20)	
	Redução final	2,687 (43/16)	
	Relação de transmissão	1ª	2,785 (39/14)
		2ª	1,789 (34/19)
		3ª	1,350 (27/20)
		4ª	1,090 (24/22)
		5ª	0,937 (30/32)
Sistema de mudança de marchas	Sistema de retorno operado pelo pé esquerdo		
Seqüência de mudança de marchas	1-N-2-3-4-5		
Sistema elétrico	Sistema de ignição	DC – CDI	
	Sistema de partida	KS/Job	Pedal de partida
		ES/ESD	Motor de partida
	Sistema de carga	Alternador monofásico	
	Regulador/retificador	Semicondutor em curto, monofásico, retificação por meia onda	
	Sistema de iluminação	Alternador	

SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Capacidade de óleo do motor	Após drenagem	1,0 l	—
	Após desmontagem	1,2 l	—
Óleo para motor recomendado		MOBIL SUPERMOTO 4T Classificação de serviço API: SF Viscosidade: SAE 20W-50	—
Rotor da bomba de óleo	Folga entre os rotores interno e externo	0,15	0,20
	Folga entre o rotor externo e a carcaça da bomba	0,18 – 0,23	0,28
	Folga entre os rotores e a face da carcaça da bomba	0,05 – 0,11	0,15

SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

Item	Especificações
Número de identificação do carburador	PDC9G
Giclê principal	nº 120
Giclê de marcha lenta	nº 38 x nº 38
Abertura inicial/final do parafuso de mistura	Consulte a página 24-28.
Nível da bóia	13,8 mm
Vácuo especificado da válvula de controle PAIR	63 kPa (470 mm Hg)
Marcha lenta	1.400 ± 100 rpm
Folga livre da manopla do acelerador	2 – 6 mm

CABEÇOTE/VÁLVULAS

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso	
Compressão do cilindro a 1.000 rpm		1.402 kPa (14,3 kgf/cm ² , 203 psi)	—	
Folga da válvula	ADM	0,08	—	
	ESC	0,12	—	
Válvula, guia da válvula	D.E. da haste da válvula	ADM	4,975 – 4,990	4,92
		ESC	4,955 – 4,970	4,90
	D.I. guia da válvula	ADM/ESC	5,000 – 5,012	5,04
	Folga entre haste da válvula e guia	ADM	0,010 – 0,037	0,07
		ESC	0,030 – 0,057	0,09
	Altura da guia da válvula	ADM/ESC	16,8 – 17,0	—
Largura da sede da válvula	ADM/ESC	0,9 – 1,1	1,5	
Mola da válvula	Comprimento livre	38,4	37,5	
Balancim	D.I. do balancim	ADM/ESC	10,000 – 10,015	10,10
	D.E. do eixo do balancim	ADM/ESC	9,972 – 9,987	9,91
	Folga entre balancim e eixo	ADM/ESC	0,013 – 0,043	0,10
Árvore de comando	Altura do ressalto	ADM	32,994 – 33,234	32,96
		ESC	32,880 – 33,120	32,85
Empenamento do cabeçote		—	0,05	

CILINDRO/PISTÃO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Cilindro	D.I.	57,300 – 57,310	57,40
	Ovalização	—	0,10
	Conicidade	—	0,10
	Empenamento no topo	—	0,10
Pistão, pino do pistão e anéis	D.E. do pistão a 10 mm da base da saia		57,280 – 57,295
	D.I. da cavidade do pino do pistão		14,002 – 14,008
	D.E. do pino do pistão		13,994 – 14,000
	Folga entre pistão e pino		0,002 – 0,014
	Folga entre as extremidades dos anéis do pistão	1º anel	0,10 – 0,25
		2º anel	0,10 – 0,25
	Anel de óleo (anel lateral)		0,20 – 0,70
	Folga entre anel e canaleta	1º anel	0,030 – 0,060
2º anel		0,030 – 0,060	
Folga entre cilindro e pistão		0,005 – 0,030	
D.I. da cabeça da biela		14,010 – 14,028	
Folga entre biela e pino do pistão		0,010 – 0,034	

EMBREAGEM/SELETOR DE MARCHAS/CONJUNTO DE PARTIDA/ENGRENAGEM DO BALANCEIRO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Folga livre da alavanca da embreagem		10 – 20	—
Embreagem	Comprimento livre da mola	40,5	39,6
	Espessura do disco	2,92 – 3,08	2,6
	Empenamento do separador	—	0,20
D.I. da carcaça da embreagem		23,000 – 23,021	23,08
Guia da carcaça da embreagem	D.E.	22,959 – 22,980	22,93
	D.I.	16,991 – 17,009	17,04
D.E. da árvore primária na guia da carcaça da embreagem		16,966 – 16,984	16,95
D.I. da engrenagem intermediária de partida		20,500 – 20,521	20,58
Guia da engrenagem intermediária de partida	D.E.	20,459 – 20,480	20,43
	D.I.	17,000 – 17,018	17,04
D.E. da árvore secundária na guia da engrenagem intermediária de partida		16,966 – 16,984	16,94

ALTERNADOR/EMBREAGEM DE PARTIDA

Unidade: mm

Item	Padrão	Limite de uso
D.E. do ressalto da engrenagem movida de partida	45,660 – 45,673	45,60

ÁRVORE DE MANIVELAS/EIXO DO BALANCEIRO/TRANSMISSÃO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso	
Árvore de manivelas	Empenamento	0,03	0,08	
	Folga radial do colo da biela	0 – 0,008	0,05	
	Folga lateral do colo da biela	0,10 – 0,35	0,50	
Transmissão	D.I. da engrenagem	M4, M5	20,000 – 20,021	20,05
		C1	20,500 – 20,521	20,55
		C2	23,020 – 23,041	23,07
		C3	23,025 – 23,046	23,07
	D.E. da bucha	M4, M5	19,959 – 19,980	19,91
		C1	20,459 – 20,480	20,41
		C2, C3	22,984 – 23,005	22,95
	Folga entre engrenagem e bucha	M4, M5, C1	0,020 – 0,062	0,10
		C2	0,015 – 0,057	0,10
		C3	0,020 – 0,062	0,10
	D.I. da bucha	M4, C1	17,000 – 17,018	17,04
		C2, C3	20,020 – 20,041	20,07
	D.E. da árvore primária/árvore secundária	M4, C1	16,966 – 16,984	16,93
		C2	19,978 – 19,989	19,94
		C3	19,979 – 20,000	19,94
	Folga entre bucha e árvore	M4, C1	0,016 – 0,052	0,10
		C2	0,031 – 0,063	0,10
		C3	0,020 – 0,062	0,10
Garfo seletor, eixo dos garfos seletores	D.E. do eixo dos garfos seletores	9,986 – 9,995	9,93	
	D.I. do garfo seletor	10,024 – 10,042	10,07	
	Espessura da garra do garfo seletor	4,93 – 5,00	4,50	

RODA DIANTEIRA/FREIO/SUSPENSÃO/DIREÇÃO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Profundidade mínima da banda de rodagem do pneu		—	1,5
Pressão do pneu frio	Somente piloto	175 kPa (1,75 kgf/cm ² , 25 psi)	—
	Piloto e passageiro	175 kPa (1,75 kgf/cm ² , 25 psi)	—
Empenamento do eixo		—	0,2
Excentricidade do aro	Radial	—	1,0
	Axial	—	1,0
Distância entre cubo e aro da roda	Freio a tambor	8 ± 1	—
	Freio a disco	10 ± 1	—
Freio a tambor	Folga livre da alavanca	10 – 20	—
	D.I. do tambor	130,0 – 130,3	131,0
Garfo	Comprimento livre da mola	468	458
	Empenamento do tubo	—	0,20
	Fluido recomendado	Fluido para suspensão	—
	Nível de fluido	171,5	—
	Capacidade de fluido	141,5 ± 2,5 cm ³	—
Pré-carga do rolamento da coluna de direção		1,3 – 1,9 kgf	—

RODA TRASEIRA/FREIO/SUSPENSÃO

Unidade: mm

Item		Padrão	Limite de uso
Profundidade mínima da banda de rodagem do pneu		—	2,0
Pressão do pneu frio	Somente piloto	200 kPa (2,00 kgf/cm ² , 29 psi)	—
	Piloto e passageiro	225 kPa (2,25 kgf/cm ² , 33 psi)	—
Empenamento do eixo		—	0,2
Excentricidade do aro	Radial	—	1,0
	Axial	—	1,0
Distância entre cubo e aro da roda		11,5 ± 1	—
Corrente de transmissão	Tamanho/nº de elos	DID 428/118	—
	Folga	20 – 30	—
Freio	Folga livre do pedal	20 – 30	—
	D.I. do tambor	130,0 – 130,3	131,0

FREIO HIDRÁULICO

Unidade: mm

Item	Padrão	Limite de uso
Fluido de freio especificado	DOT 3 ou DOT 4	—
Espessura do disco de freio	3,8 – 4,2	3,5
Empenamento do disco de freio	—	0,10
D.I. do cilindro mestre	11,000 – 11,043	11,055
D.E. do pistão do cilindro mestre	10,957 – 10,984	10,945
D.I. do cilindro do cáliper	32,030 – 32,080	32,090
D.E. do pistão do cáliper	31,948 – 31,998	31,94

BATERIA/SISTEMA DE CARGA

Unidade: mm

Item		Especificações	
Bateria	Capacidade	Tipo partida a pedal	12 V – 4 Ah
		Tipo partida elétrica	12 V – 5 Ah
	Fuga de corrente		0,1 mA máx.
	Voltagem (20°C)	Totalmente carregada	13,0 – 13,2 V
		Necessita de carga	Abaixo de 12,4 V
Corrente de carga	Normal	0,5 A/5 – 10 h	
	Rápida	5,0 A/0,5 h	
Alternador	Capacidade		0,068 kW/5.000 rpm
	Resistência da bobina de carga (20°C)		0,3 – 1,1 Ω
	Resistência da bobina de iluminação (20°C)		0,1 – 1,0 Ω
Voltagem regulada do regulador/retificador (potência de iluminação)		12,0 – 13,0 V/5.000 rpm	

SISTEMA DE IGNIÇÃO

Item		Especificações
Vela de ignição	Standard	CPR8EA-9
	Opcional	CPR9EA-9
Folga da vela de ignição		0,8 – 0,9 mm
Pico de voltagem primário da bobina de ignição		100 V mínimo
Pico de voltagem do gerador de pulsos da ignição		0,7 V mínimo
Marca "F" do ponto de ignição		8° APMS em marcha lenta

PARTIDA ELÉTRICA

Unidade: mm

Item	Padrão	Limite de uso
Comprimento da escova do motor de partida	7,0 ± 0,3	3,5

LUZES/INSTRUMENTOS/INTERRUPTORES

Item		Especificações
Lâmpadas	Farol (alto/baixo)	12 V – 35/35 W
	Luz de freio/lanterna traseira	12 V – 21/5 W
	Sinaleira	12 V – 16 W x 4
	Luz do painel de instrumentos	12 V – 2 W x 2
	Indicador da sinaleira	12 V – 3 W
	Indicador de farol alto	12 V – 3 W
	Indicador de ponto morto	12 V – 3 W
Fusíveis	Principal	15 A
	Secundários	10 A, 5 A
Resistência do sensor de nível de combustível (20°C)	Cheio	4 – 10 Ω
	Vazio	90 – 100 Ω

VALORES DE TORQUE

PADRÃO

Tipo de Fixador	Torque N.m (kgf.m)	Tipo de Fixador	Torque N.m (kgf.m)
Porca e parafuso, 5 mm	5,0 (0,5)	Parafuso, 5 mm	4,0 (0,4)
Porca e parafuso, 6 mm (inclusive parafuso-flange SH)	10 (1,0)	Parafuso, 6 mm	9 (0,9)
Porca e parafuso, 8 mm	22 (2,2)	Porca e parafuso-flange, 6 mm (inclusive NSHF)	12 (1,2)
Porca e parafuso, 10 mm	34 (3,5)	Porca e parafuso-flange, 8 mm	26 (2,7)
Porca e parafuso, 12 mm	54 (5,5)	Porca e parafuso-flange, 10 mm	39 (4,0)

VALORES DE TORQUE PARA CHASSI E MOTOR

- As especificações de torque listadas abaixo são para pontos de aperto importantes. Se alguma especificação não estiver listada, siga os valores de torque-padrão indicados acima.

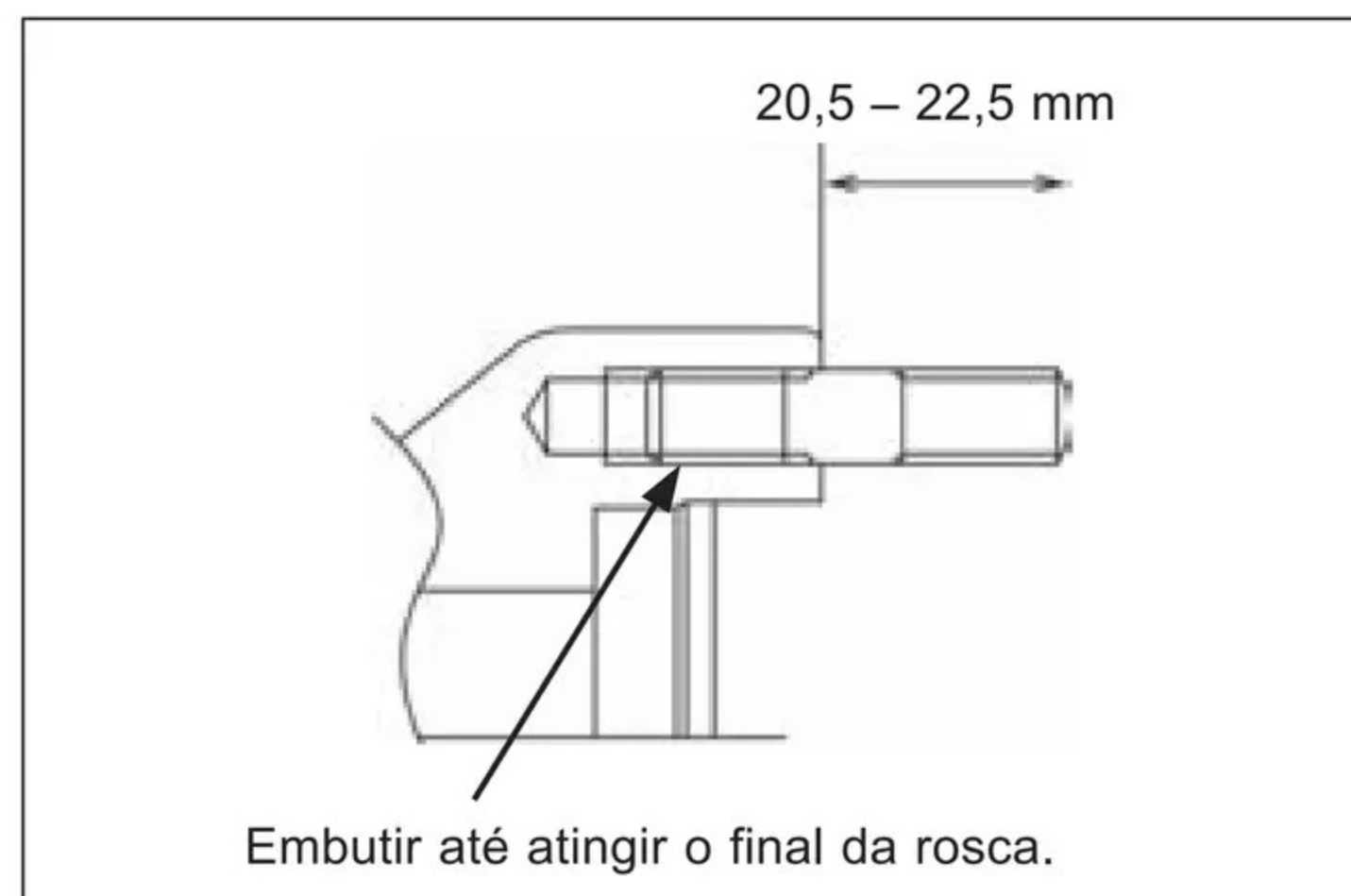
- NOTAS:**
1. Aplique óleo para motor na rosca e superfície de assentamento.
 2. Aplique trava química na rosca.
 3. Porca U
 4. Parafuso ALOC: substitua por um novo.
 5. Aplique graxa na rosca.

MOTOR

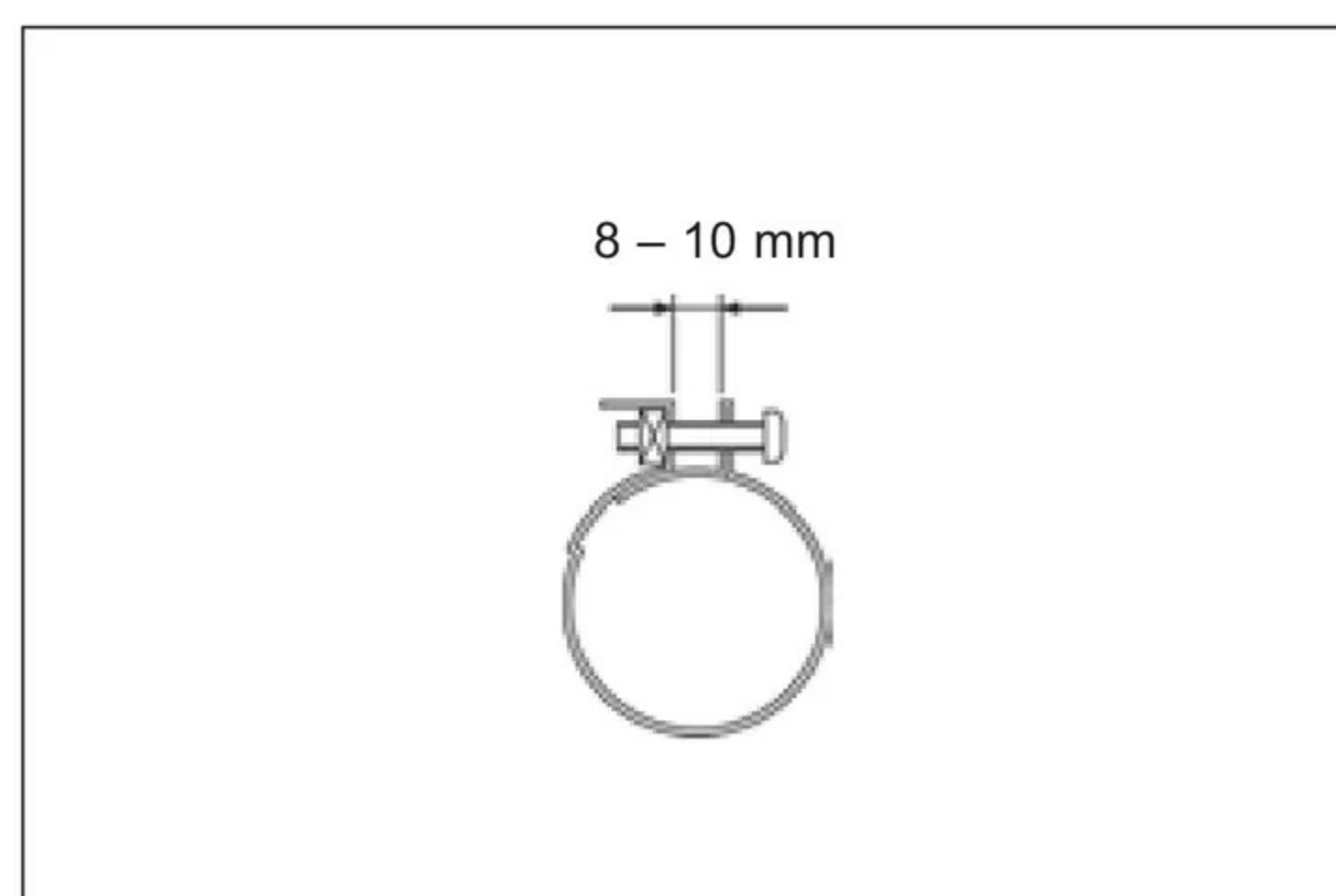
Item	Qtde.	Diâmetro da Rosca (mm)	Torque N.m (kgf.m)	Nota
MANUTENÇÃO				
Parafuso da tampa do filtro de ar	3	5	1,2 (0,12)	
Vela de ignição	1	10	16 (1,6)	
Contraporca do ajustador da válvula	2	6	14 (1,4)	Nota 1
Tampa do orifício de sincronização	1	14	10 (1,0)	
Tampa do orifício da árvore de manivelas	1	32	15 (1,5)	Nota 5
Parafuso de drenagem de óleo	1	12	30 (3,1)	
Parafuso da tampa do rotor do filtro de óleo	3	5	4 (0,4)	
LUBRIFICAÇÃO				
Parafuso da placa da bomba de óleo	1	4	3 (0,3)	
SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO				
Parafuso da alavanca do afogador	1	5	3,4 (0,3)	
Parafuso de drenagem do carburador	1	6	1,5 (0,2)	
Giclê de marcha lenta	1	6	1,8 (0,2)	
Pulverizador	1	7	2,5 (0,3)	
Giclê principal	1	5	2,1 (0,2)	
Parafuso da cuba da bóia	3	4	2,1 (0,2)	
Parafuso da braçadeira do isolante	1	5	1 (0,1)	Página 24-12
Parafuso da tampa da válvula de corte de ar	2	4	2,1 (0,2)	
Parafuso da tampa da válvula de retenção PAIR	2	4	2,1 (0,2)	
CABEÇOTE/VÁLVULAS				
Parafuso da tampa do cabeçote	2	6	10 (1,0)	
Parafuso do eixo do balancim	2	5	5 (0,5)	
Parafuso da engrenagem de comando	2	5	9 (0,9)	
Parafuso do suporte da árvore de comando	4	8	32 (3,3)	Nota 1
Parafuso do isolante do carburador	2	6	12 (1,2)	
Bujão do acionador do tensor da corrente de comando	1	6	4 (0,4)	

Item	Qtde.	Diâmetro da Rosca (mm)	Torque N.m (kgf.m)	Nota
CILINDRO/PISTÃO				
Prisioneiro do cilindro	4	8	11 (1,1)	Página 24-12
EMBREAGEM/SELETOR DE MARCHAS/CONJUNTO DE PARTIDA/ENGRENAGEM DO BALANCEIRO				
Porca-trava do cubo da embreagem	1	14	74 (7,5)	Nota 1
Parafuso da placa de acionamento da embreagem	4	6	12 (1,2)	
Contraporca do rotor do filtro de óleo	1	14	64 (6,5)	Nota 1
Parafuso do excêntrico posicionador	1	6	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso do posicionador de marchas do tambor seletor	1	6	12 (1,2)	Nota 2
Contraporca da engrenagem movida do balanceiro	1	14	64 (6,5)	Nota 1
ALTERNADOR/EMBREAGEM DE PARTIDA				
Parafuso da embreagem de partida	6	6	16 (1,6)	Nota 2
Porca-trava do volante do motor	1	14	74 (7,5)	Nota 1
Parafuso de fixação do gerador de pulsos da ignição	2	6	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso da guia da fiação	1	6	12 (1,2)	Nota 2
ÁRVORE DE MANIVELAS/EIXO DO BALANCEIRO/ TRANSMISSÃO				
Parafuso da placa de fixação do rolamento da árvore primária	2	6	12 (1,2)	Nota 2
Parafuso da placa do retentor do rolamento da árvore de manivelas	3	6	12 (1,2)	
Parafuso do pino de empuxo	1	6	10 (1,0)	Nota 2
OUTROS				
Parafuso da articulação da alavanca da embreagem	1	6	1 (0,1)	
Porca da articulação da alavanca da embreagem	1	6	5,9 (0,60)	

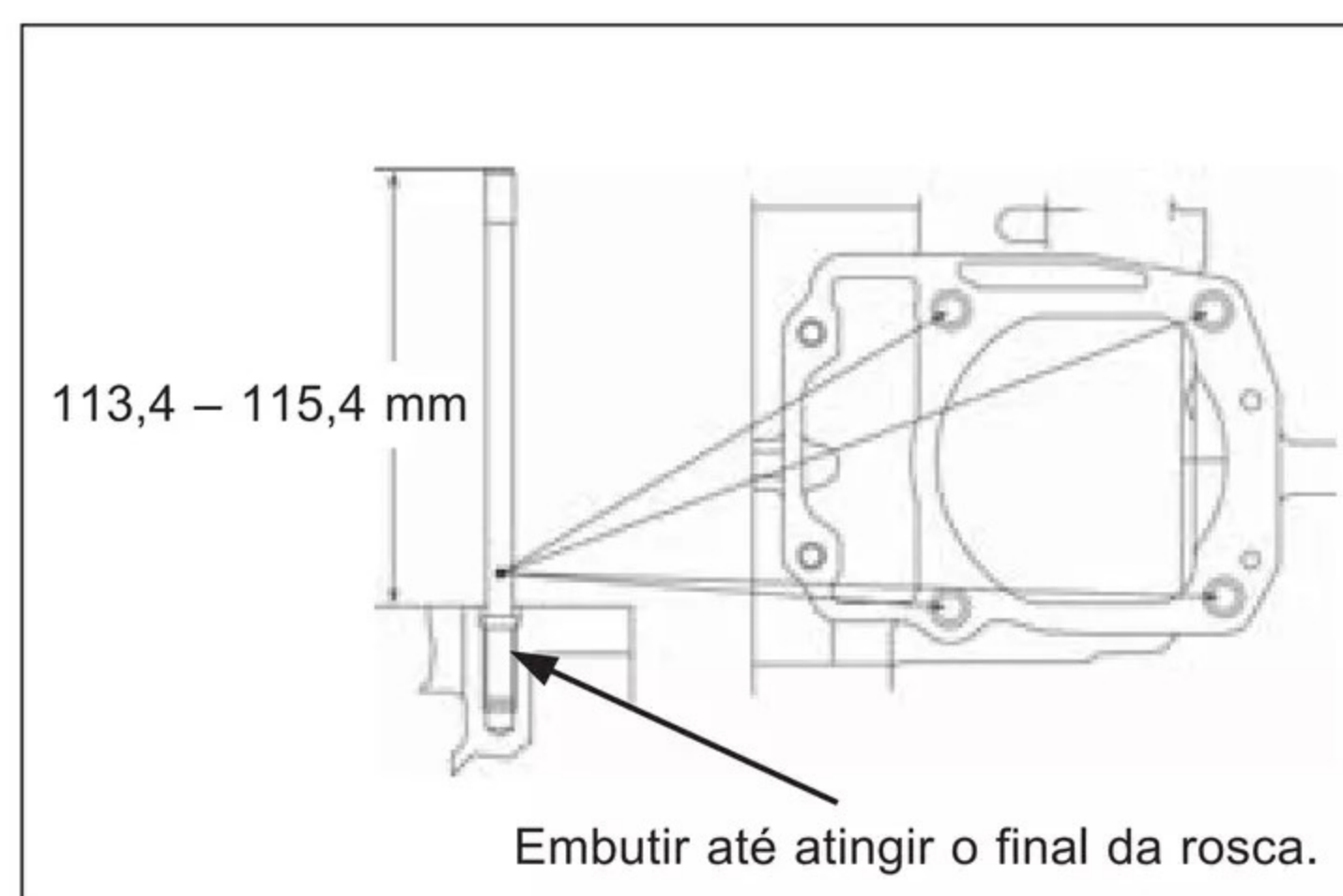
PRISIONEIRO DO TUBO DE ESCAPAMENTO:



PARAFUSO DA BRAÇADEIRA DO ISOLANTE:



PRISIONEIRO DO CILINDRO:

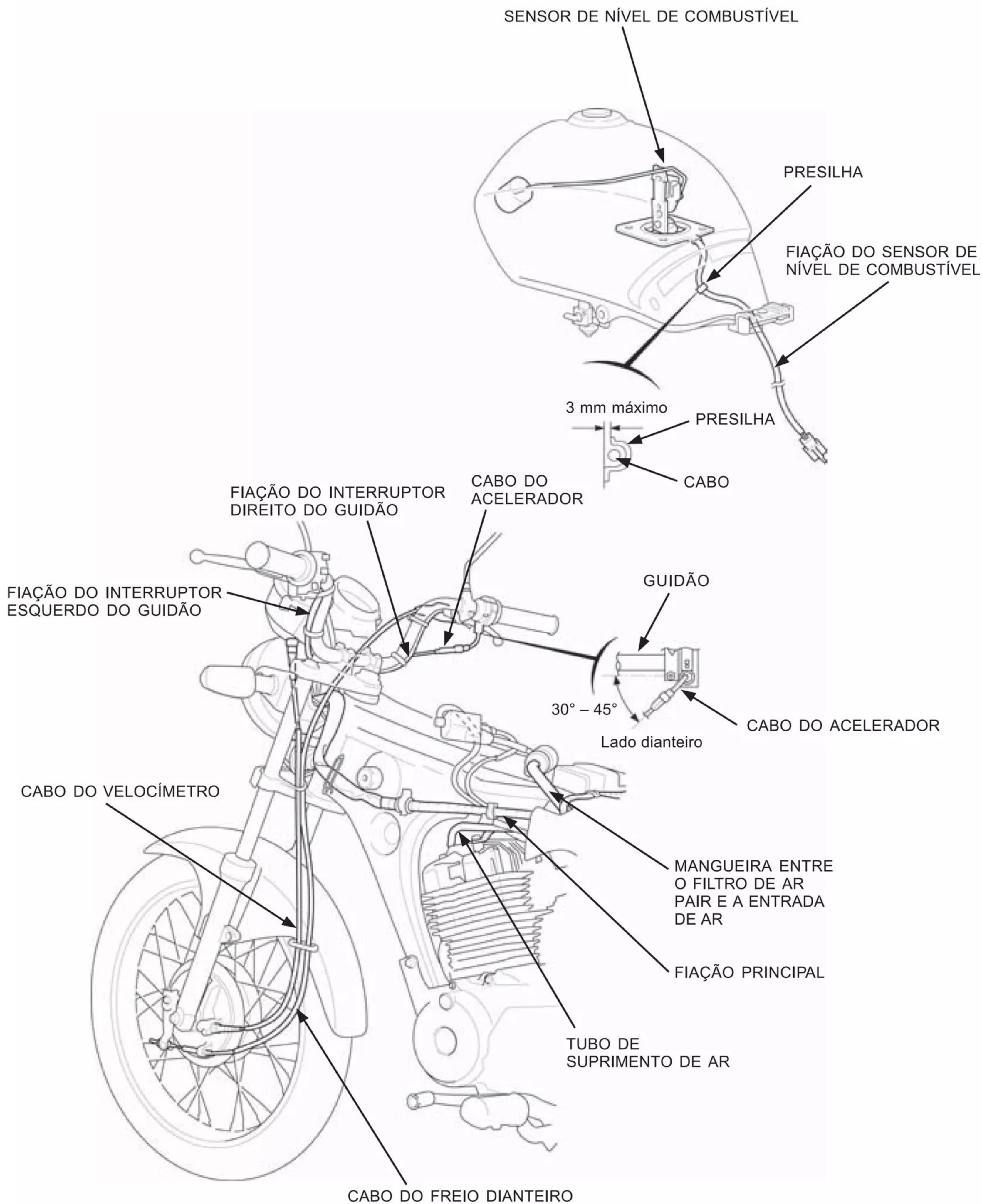


CHASSI

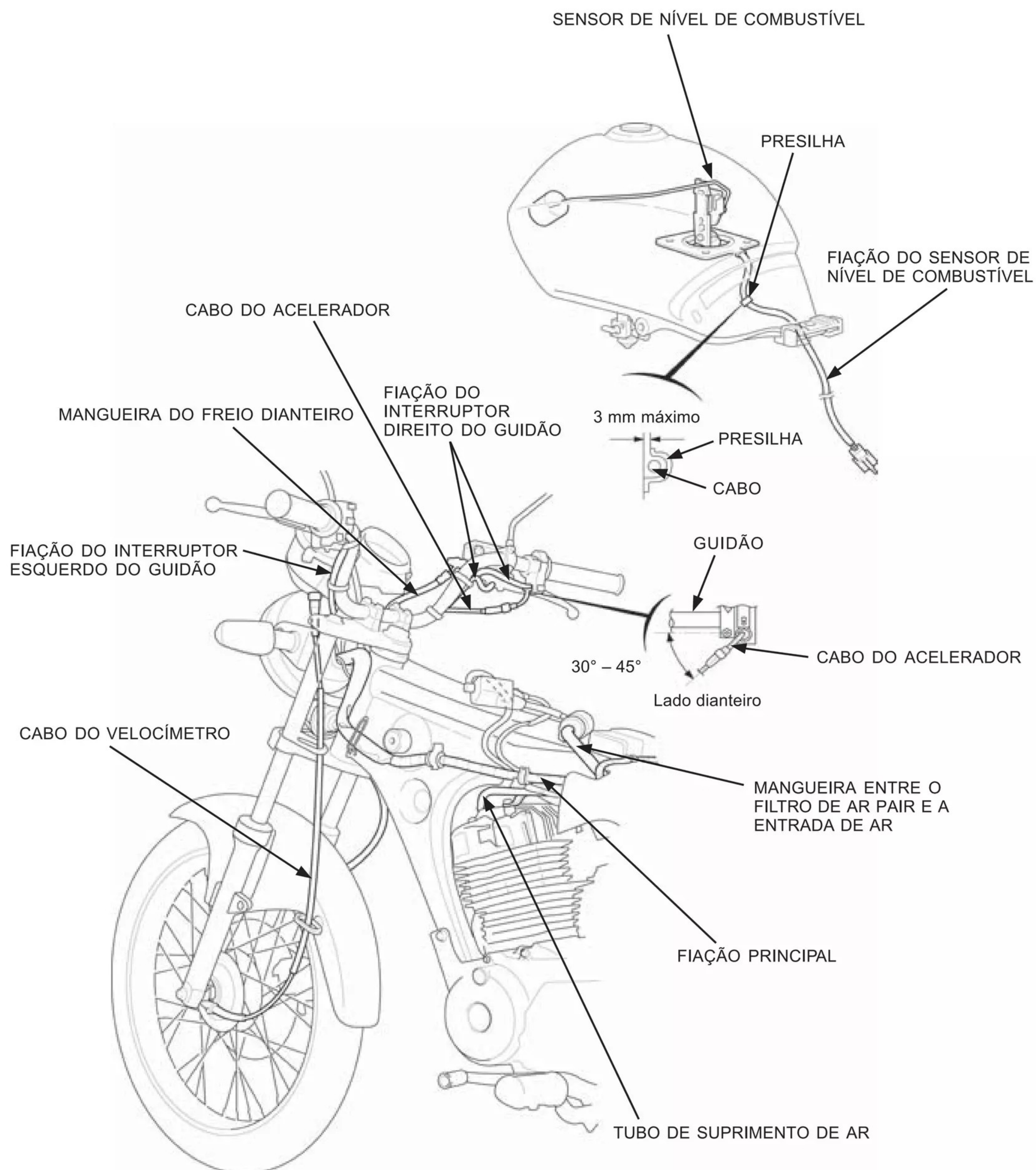
Item	Qtde.	Diâmetro da Rosca (mm)	Torque N.m (kgf.m)	Nota	
AGREGADOS DO CHASSI/SISTEMA DE ESCAPAMENTO					
Prisioneiro do tubo de escapamento	2	8	11 (1,1)	Página 24-12 Nota 3	
Porca da articulação do cavalete lateral	1	10	45 (4,6)		
REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO MOTOR					
Porca de suspensão dianteira do motor "A"	2	8	32 (3,3)		
Porca de suspensão dianteira do motor "B"	2	10	44 (4,5)		
Porca de suspensão traseira do motor	2	8	45 (4,6)		
Parafuso da placa de fixação	2	6	12 (1,2)		
Parafuso de fixação do pedal de câmbio	1	6	12 (1,2)		
Parafuso de fixação do pedal de apoio principal	4	8	27 (2,8)		
Parafuso de fixação do pedal de partida	1	8	27 (2,8)		
RODA DIANTEIRA/FREIO/SUSPENSÃO/DIREÇÃO					
Raios	36	BC3,2	3,7 (0,4)	Página 12-35	
Parafuso do disco de freio dianteiro	5	8	42 (4,3)		
Porca do eixo dianteiro	1	12	62 (6,3)		Nota 3
Porca do braço do freio dianteiro	1	6	10 (1,0)		Nota 2
Parafuso Allen do garfo	2	8	20 (2,0)		
Parafuso superior do garfo	2	27	22 (2,2)		
Parafuso de fixação da mesa inferior	2	8	32 (3,3)		
Parafuso de fixação da mesa superior	2	10	44 (4,5)		
Porca de ajuste da coluna de direção	1	26	—		
Porca da coluna de direção	1	24	74 (7,5)		
RODA TRASEIRA/FREIO/SUSPENSÃO					
Raios	36	BC3,2	3,7 (0,4)	Nota 3 Nota 3 Nota 3 Nota 3	
Porca da coroa de transmissão	4	10	64 (6,5)		
Porca do eixo traseiro	1	14	88 (9,0)		
Porca do braço do freio traseiro	1	6	10 (1,0)		
Porca de fixação do amortecedor (superior)	2	10	34 (3,5)		
Parafuso de fixação do amortecedor (inferior)	2	6	10 (1,0)		
Parafuso do deslizador da corrente de transmissão	1	5	5,9 (0,60)		
Parafuso de fixação da placa lateral da articulação (exceto tipo ESD)	1	8	31 (3,2)		
Parafuso de fixação do suporte do silencioso (exceto tipo ESD)	1	8	31 (3,2)		
Porca de articulação do braço oscilante	1	14	88 (9,0)		
FREIO HIDRÁULICO					
Válvula de sangria do calíper	1	8	5,4 (0,6)		Nota 4
Parafuso da tampa do reservatório do cilindro mestre	2	4	1,5 (0,2)		
Pino das pastilhas	2	8	17,2 (1,8)		
Parafuso de fixação do calíper do freio	2	8	26 (2,7)		
Parafuso do interruptor da luz do freio dianteiro	1	4	1,2 (0,1)		
Parafuso de articulação da alavanca do freio	1	6	1 (0,1)		
Porca de articulação da alavanca do freio	1	6	5,9 (0,6)		
Parafuso de união da mangueira do freio	2	10	34 (3,5)		
Pino deslizante do calíper do freio	2	8	22 (2,2)		

PASSAGEM DE CABOS E DA FIAÇÃO

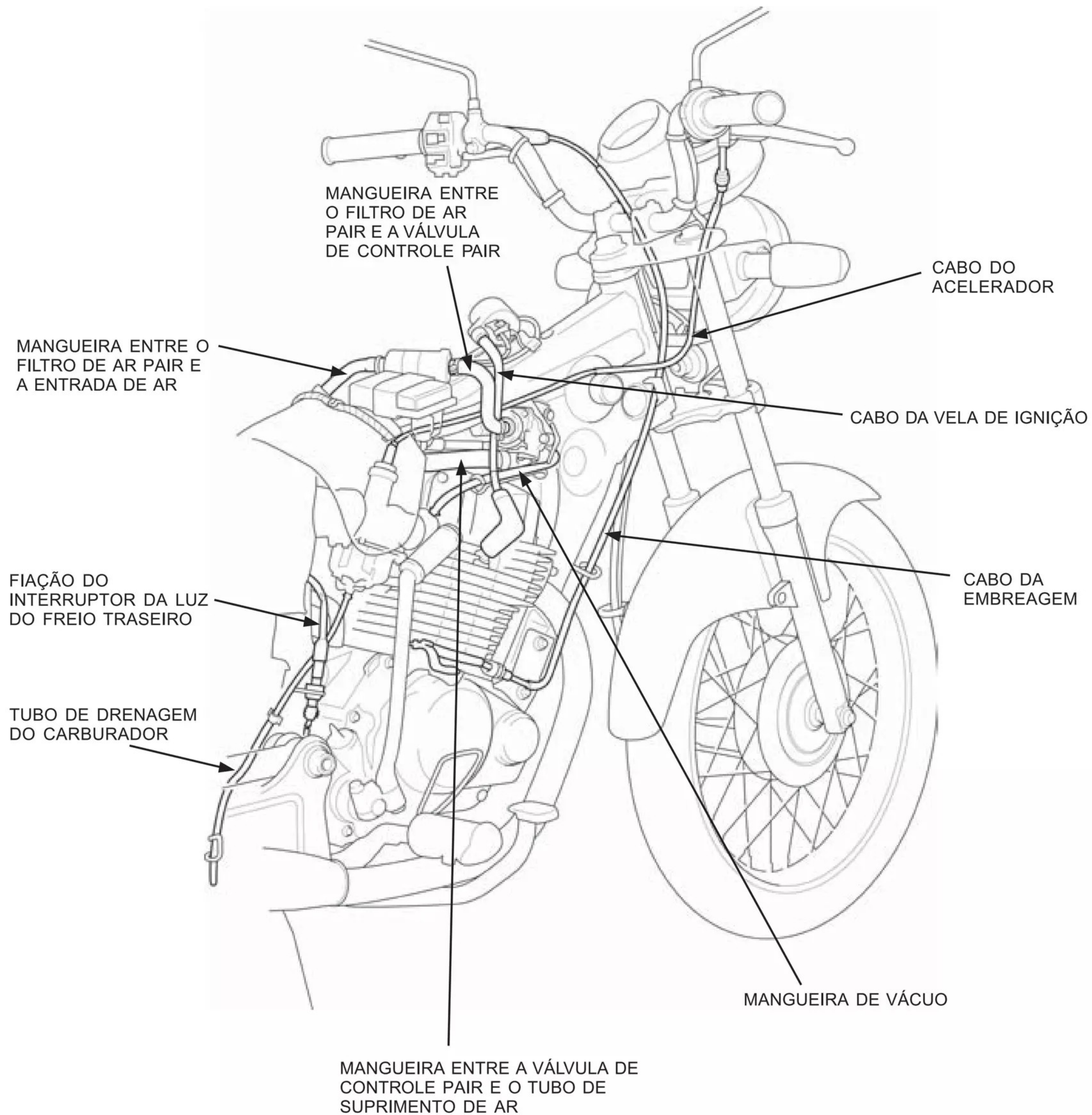
TIPO FREIO A TAMBOR:



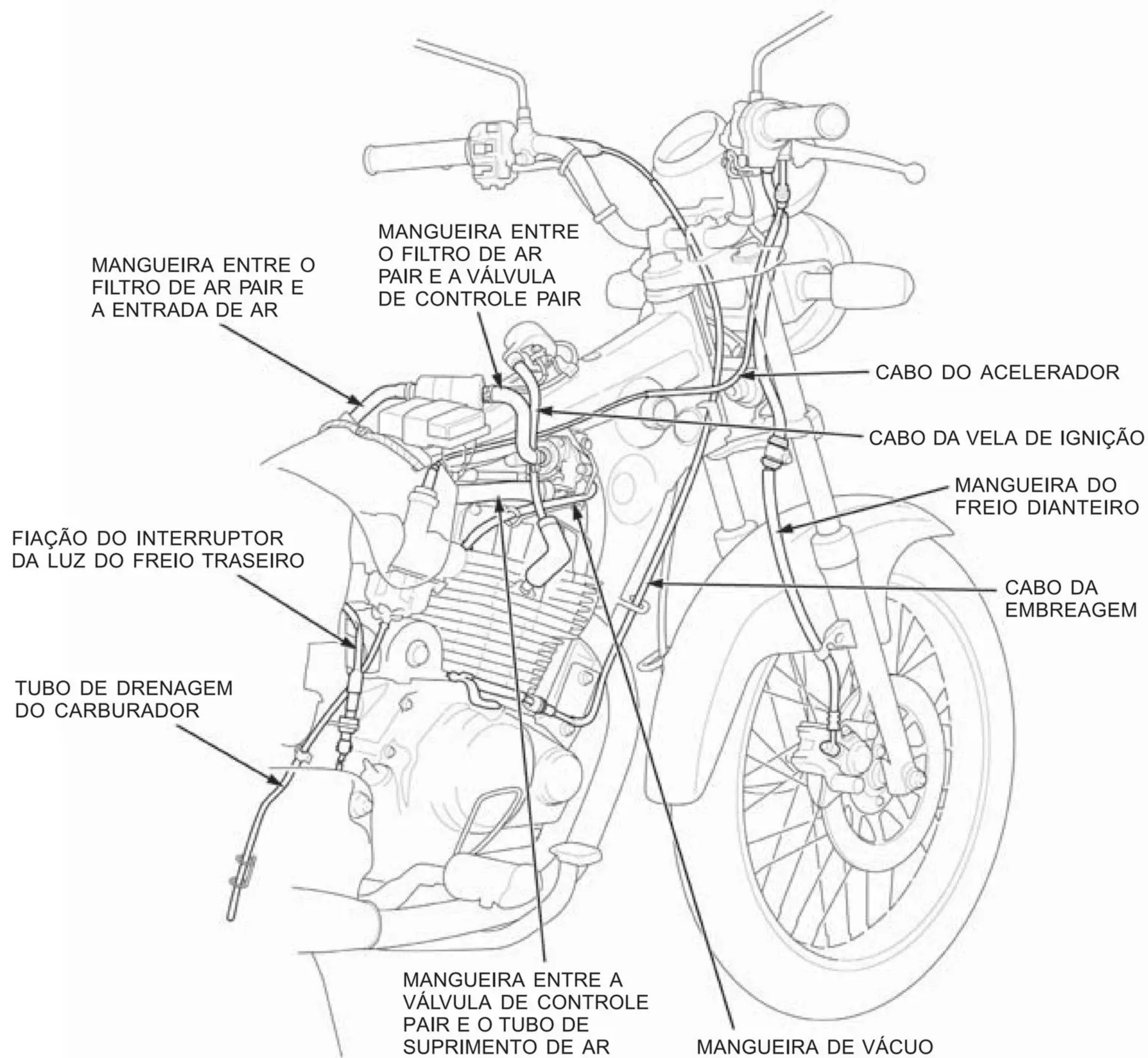
TIPO FREIO A DISCO:



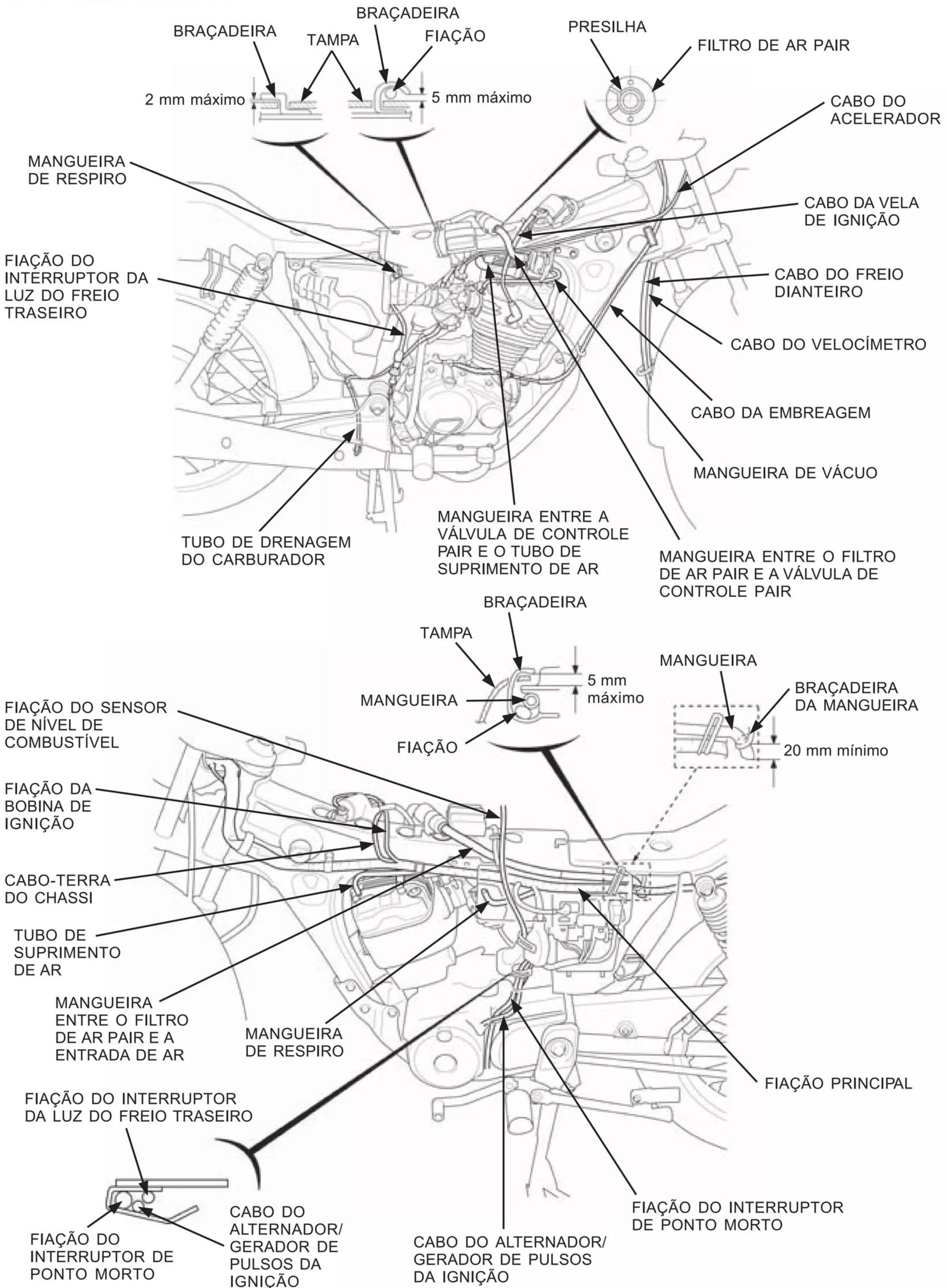
TIPO FREIO A TAMBOR:



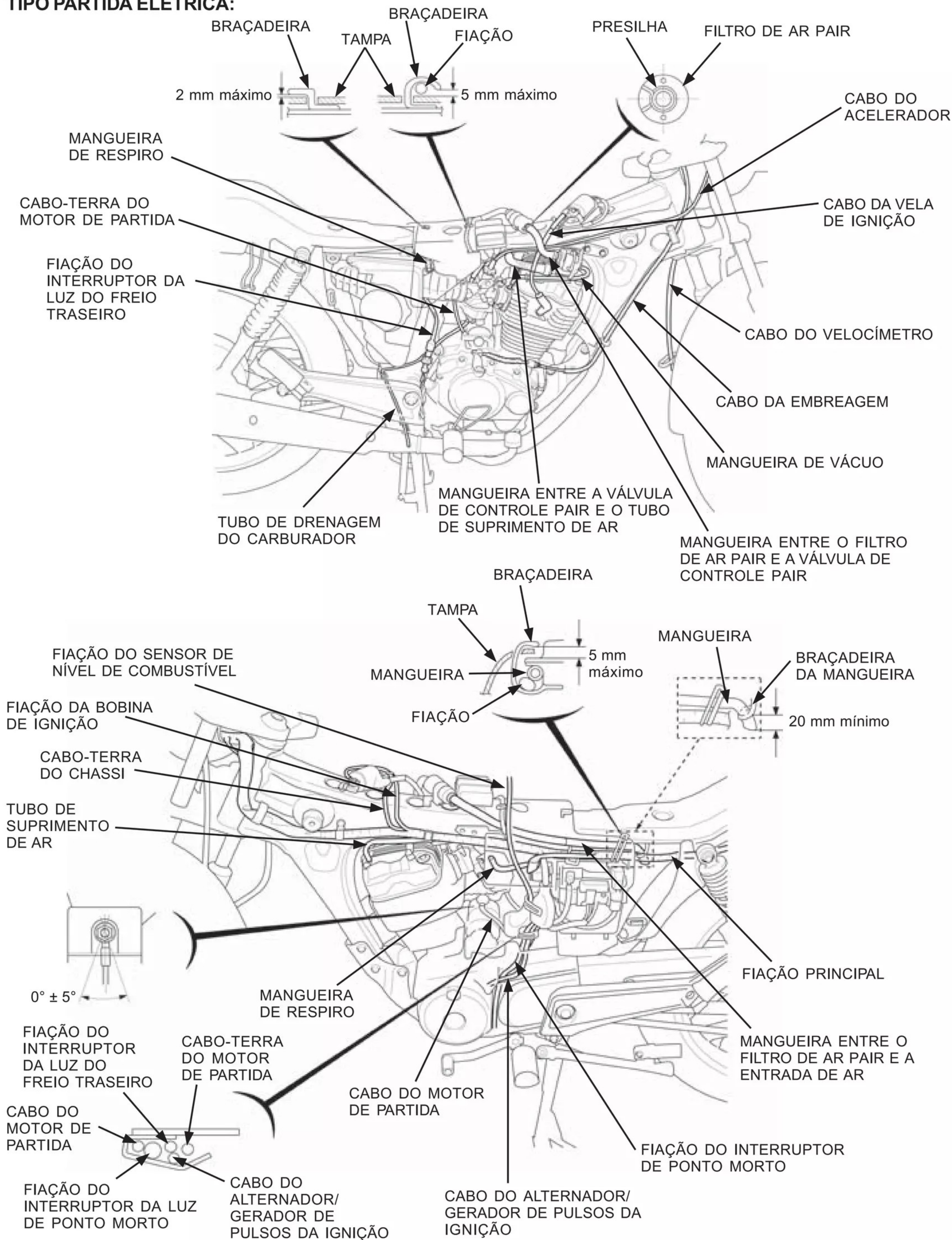
TIPO FREIO A DISCO:



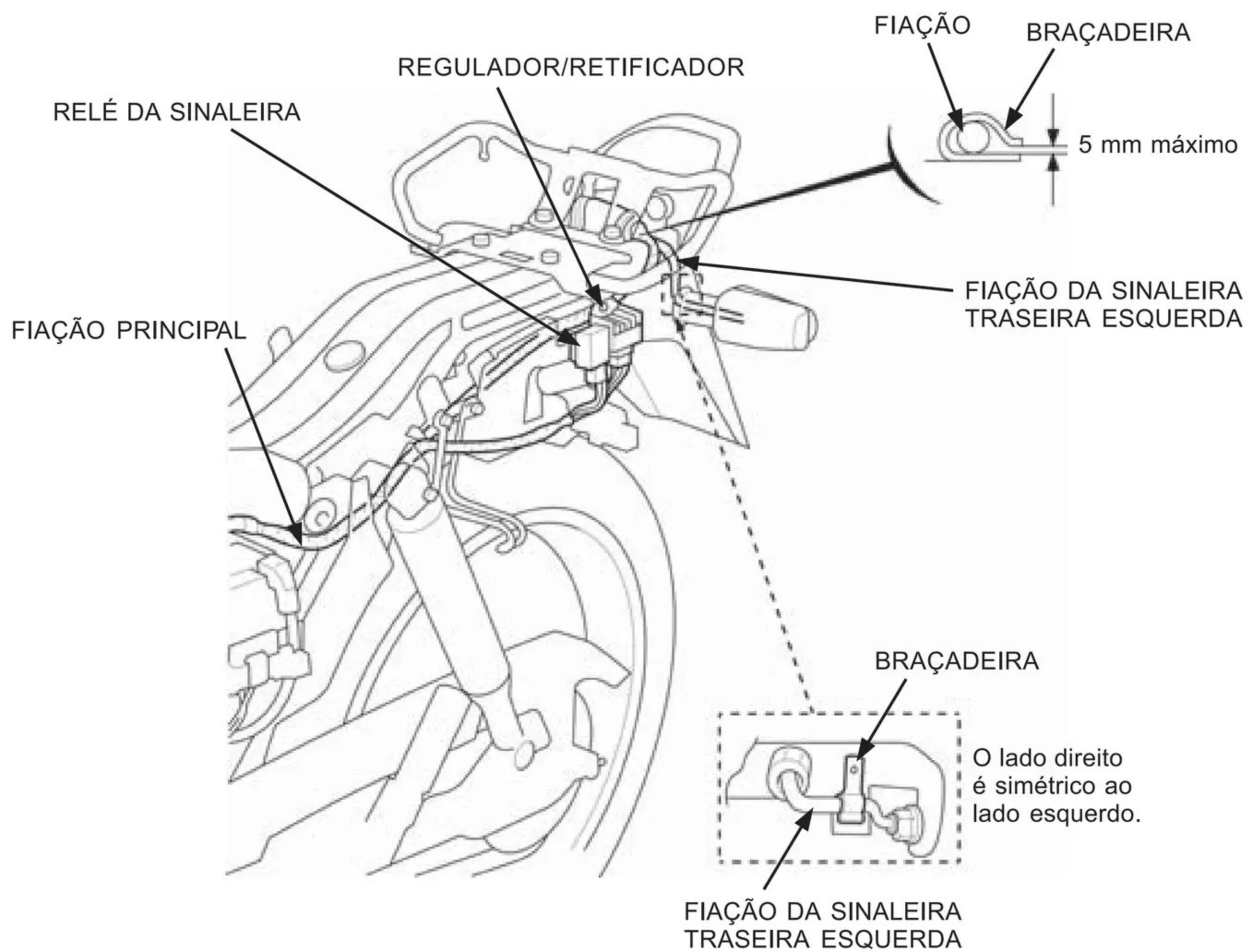
TIPO PARTIDA A PEDAL:



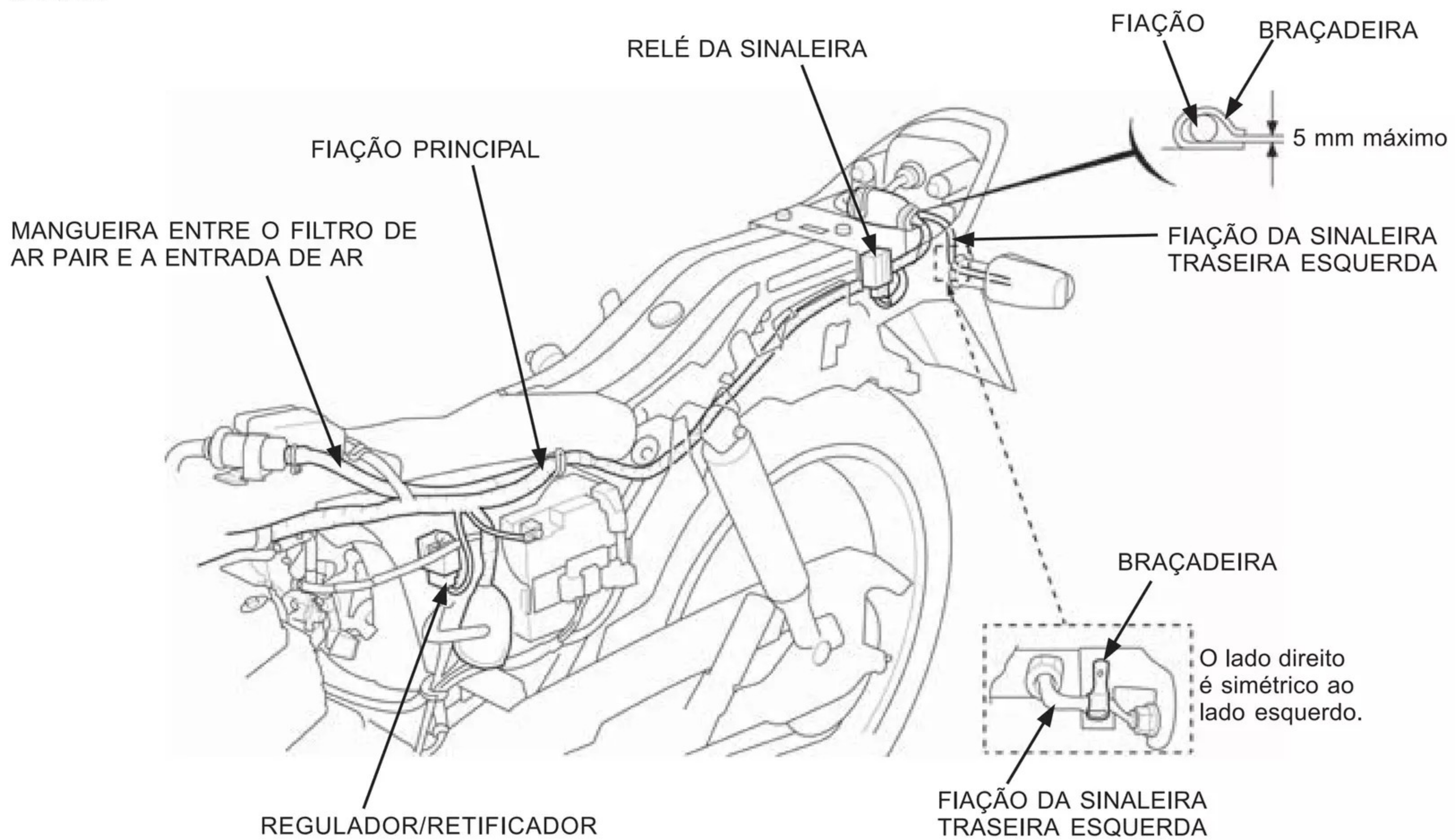
TIPO PARTIDA ELÉTRICA:



TIPO KS/ES/ESD:



TIPO JOB:



SISTEMAS DE CONTROLE DE EMISSÕES

Esta motocicleta atende aos requisitos do Programa de Controle de Poluição do Ar para Motocicletas e Veículos Similares – PROMOT (Resolução nº 297, de 26/02/2002 do CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente).

EMISSÕES DE POLUENTES

O processo de combustão produz monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio e hidrocarbonetos, entre outros elementos. O controle dos hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio é muito importante porque, sob certas condições, eles reagem para formar uma névoa fotoquímica quando expostos à luz solar. O monóxido de carbono não reage da mesma maneira, mas é tóxico.

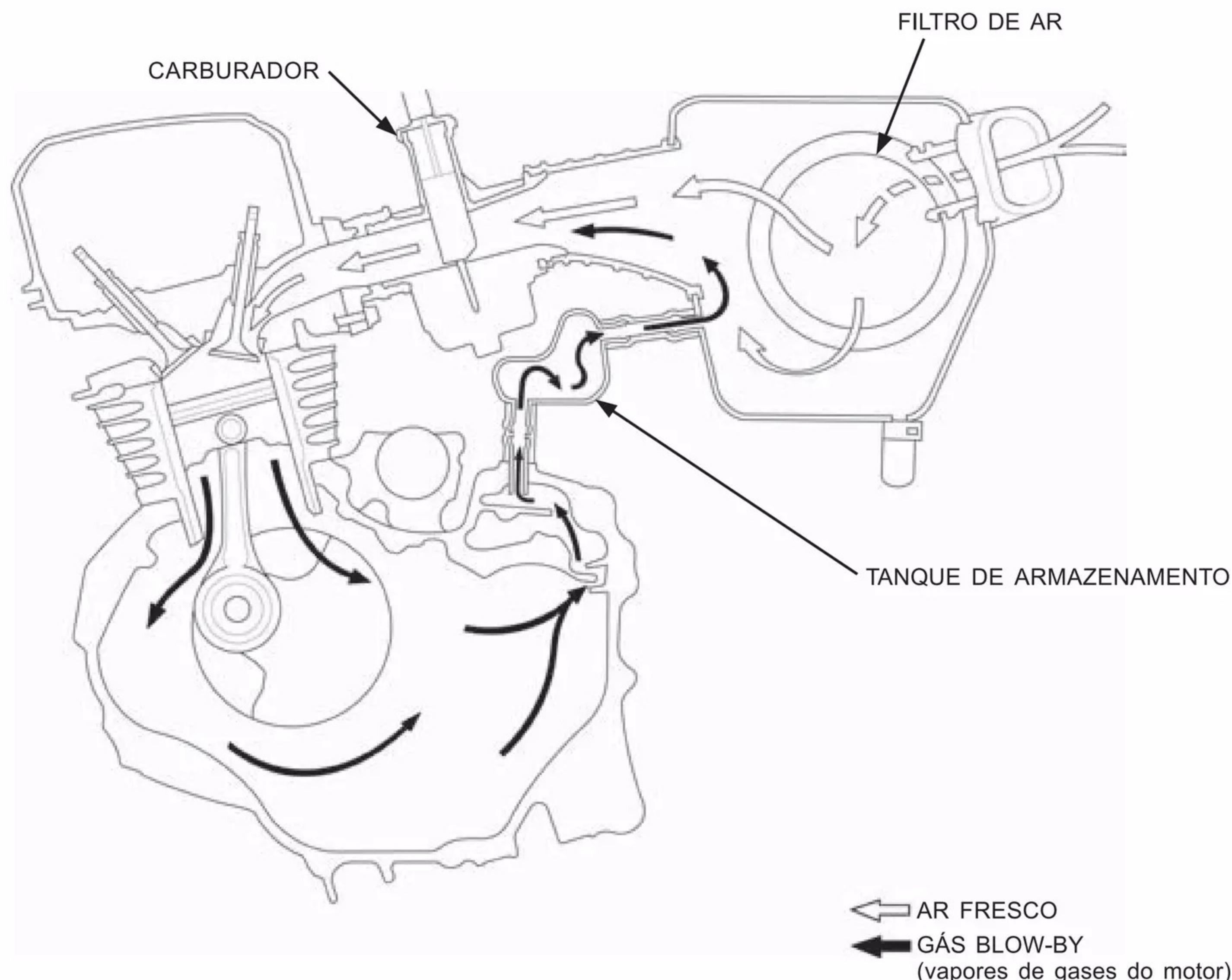
A Moto Honda da Amazônia Ltda. utiliza ajustes de carburador “pobres”, bem como outros sistemas a fim de reduzir as emissões de monóxido de carbono e hidrocarbonetos.

SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES DE ESCAPAMENTO

O sistema de controle de emissões de escapamento é composto de um ajuste de carburador “pobre”, e nenhum ajuste deve ser efetuado, exceto o ajuste da marcha lenta através do parafuso de aceleração. O sistema de controle de emissões de escapamento é independente dos sistemas de controle de emissões do motor.

SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES DO MOTOR

O motor está equipado com um sistema fechado a fim de evitar a descarga de emissões para a atmosfera. Os gases blow-by (vapores de gases do motor) retornam à câmara de combustão através do filtro de ar e do carburador.



SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÕES DO ESCAPAMENTO (SISTEMA DE SUPRIMENTO DE AR SECUNDÁRIO)

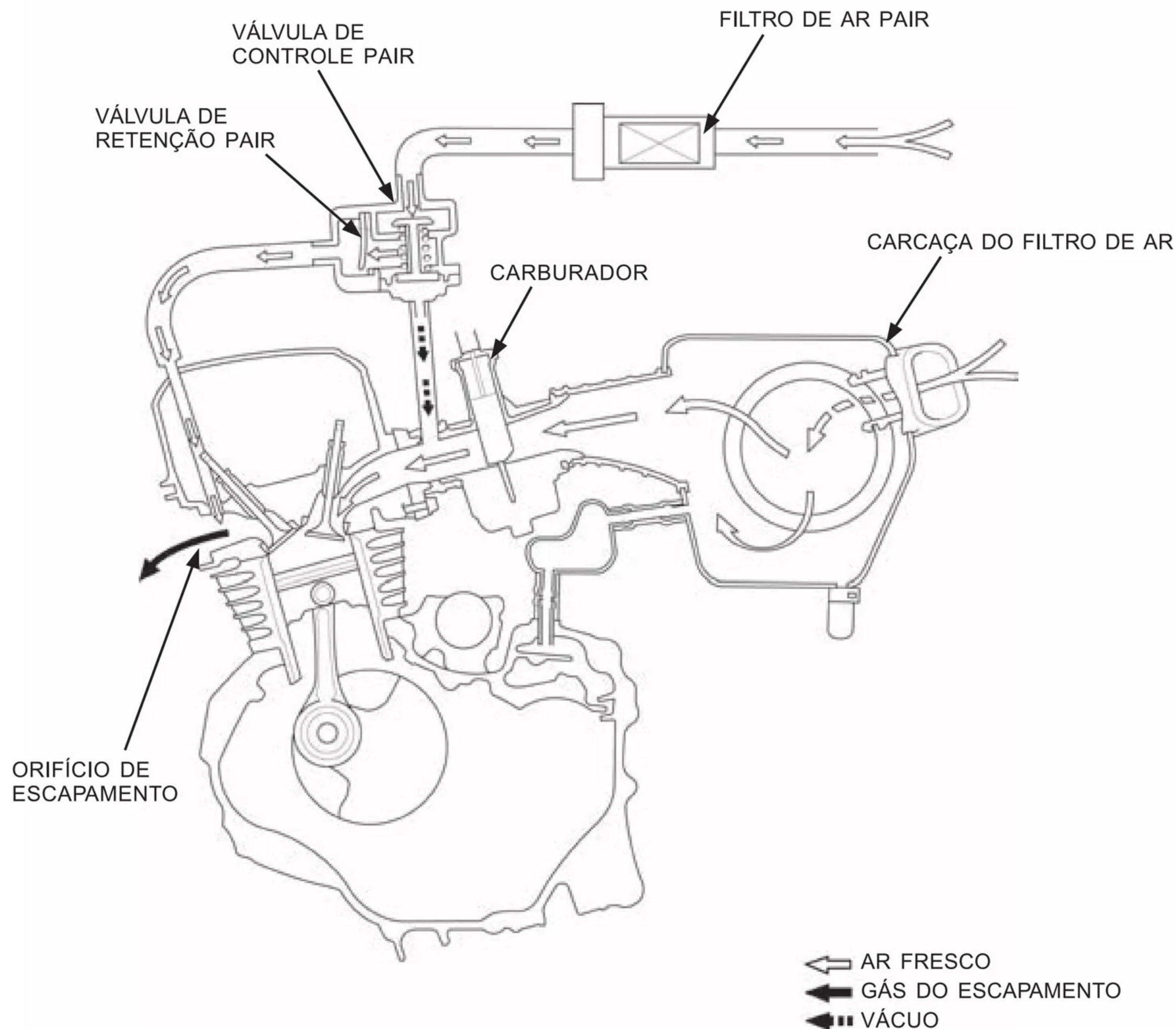
O sistema de controle de emissões do escapamento é composto por uma regulagem do carburador pobre, e não deverão ser efetuados ajustes com exceção da regulagem da marcha lenta através do parafuso de aceleração. O sistema de controle de emissões do escapamento é separado dos sistemas de controle de emissões do motor.

O sistema de controle de emissões do escapamento consiste de um sistema de suprimento de ar secundário que introduz ar filtrado nos gases do escapamento pelo orifício de escapamento. O ar fresco é levado para dentro do orifício de escapamento através da operação da válvula de controle Pair (Válvula de controle de pulsos do suprimento secundário de ar).

Esta carga de ar fresco promove a queima dos gases do escapamento não queimados e transforma uma considerável quantidade de hidrocarbonetos e monóxido de carbono em dióxido de carbono relativamente inofensivo e vapor de água.

A válvula de palheta evita a reversão de fluxo de ar fresco através do sistema. A válvula de controle PAIR reage ao alto vácuo do coletor de admissão e corta o suprimento de ar fresco durante a desaceleração do motor, desse modo evitando a combustão retardada no sistema de escapamento.

Não deverão ser feitos ajustes no sistema de suprimento de ar secundário, contudo é recomendada uma inspeção periódica desses componentes.



SISTEMA DE CONTROLE DE EMISSÃO DE RUÍDO

É PROIBIDO ADULTERAR O SISTEMA DE CONTROLE DE RUÍDO: As leis locais podem proibir os seguintes atos, ou que tenham como consequência: (1) Qualquer pessoa remover ou tornar inoperante, por outros motivos que não sejam os de manutenção, reparo ou substituição, a qualquer dispositivo ou elemento de projeto incorporado a qualquer veículo novo com a finalidade de controle de ruído anteriormente a sua venda ou entrega ao último comprador, ou enquanto estiver em uso; (2) a utilização do veículo após tal dispositivo ou elemento de projeto ter sido removido ou se tornado inoperante por qualquer pessoa.

ENTRE ESSES ATOS CONSIDERADOS ADULTERAÇÃO ESTÃO OS ATOS RELACIONADOS A SEGUIR:

1. Remoção, ou perfuração do silencioso, defletores, tubos de escapamento ou qualquer outro componente que conduza gases de escapamento.
2. Remoção, ou perfuração, de qualquer peça do sistema de admissão.
3. Falta de manutenção apropriada.
4. Substituição de quaisquer partes móveis do veículo, ou peças do sistema de escapamento ou de admissão, por peças diferentes daquelas especificadas pelo fabricante.

TABELA DE MANUTENÇÃO

Item	Operações	Período (nota 1)				Pág. Ref.
		1.000 km	4.000 km	8.000 km	12.000 km	
Linha de combustível	Verificar		■	■	■	3-4
Filtro de tela de combustível	Limpar		■	■	■	3-5
Funcionamento do acelerador	Verificar e ajustar		■	■	■	3-5
Filtro de ar	Limpar		■	■		3-5
	Trocar (nota 2)				■	3-6
Tubo de respiro do motor	Limpar (nota 3)		■	■	■	3-6
Vela de ignição	Verificar		■		■	3-6
	Trocar			■		3-6
Folga das válvulas	Verificar e ajustar	■	■	■	■	3-8
Óleo do motor	Trocar (notas 4 e 5)	■	■	■	■	3-11
Tela do filtro de óleo do motor	Limpar				■	4-2
Filtro centrífugo	Limpar				■	3-13
Marcha lenta	Verificar e ajustar	■	■	■	■	3-13
Sistema de escapamento	Verificar		■	■	■	3-14
Sistema de suprimento de ar secundário	Verificar (nota 6)				■	24-25
Corrente de transmissão	Verificar, ajustar e lubrificar	a cada 1.000 km				3-14
Guia da corrente de transmissão	Verificar		■	■	■	3-16
Fluido de freio (CG150 Titan ESD)	Verificar o nível (nota 7)		■	■	■	3-17
Desgaste das sapatas do freio (CG150 Titan KS/ES/CG150 Job)	Verificar		■	■	■	3-17
Desgaste das sapatas/pastilhas do freio (CG150 Titan ESD)	Verificar		■	■	■	3-18
Sistema de freio	Verificar	■	■	■	■	3-20
Interruptor da luz do freio	Verificar e ajustar		■	■	■	3-20
Facho do farol	Ajustar		■	■	■	3-20
Sistema de embreagem	Verificar	■	■	■	■	3-20
Cavalete lateral	Verificar		■	■	■	3-21
Suspensão	Verificar		■	■	■	3-21
Porcas, parafusos e fixações	Verificar e reapertar	■		■		3-22
Rodas/Pneus	Verificar	■	■	■	■	3-22
Coluna de direção	Verificar e ajustar	■			■	3-24
	Lubrificar				■	3-24

A Honda recomenda que após efetuar cada manutenção periódica, o teste de rodagem da motocicleta seja realizado em uma concessionária autorizada Honda.

- Obs.:**
1. Para leituras superiores do hodômetro, repita nos intervalos especificados nesta tabela.
 2. Efetue o serviço com mais frequência, quando utilizar a motocicleta sob condições de muita poeira e umidade.
 3. Efetue o serviço com mais frequência, quando pilotar a motocicleta sob condições de chuva ou aceleração máxima.
 4. Verifique o nível de óleo diariamente, antes de pilotar a motocicleta e adicione se necessário.
 5. Substitua uma vez por ano ou a cada intervalo de quilometragem indicado na tabela, o que ocorrer primeiro.
 6. Substitua a cada 3 anos ou 24.000 km. A substituição requer habilidade mecânica.
 7. Substitua a cada 2 anos. A substituição requer habilidade mecânica.

SISTEMA DE SUPRIMENTO DE AR SECUNDÁRIO

- O sistema de suprimento de ar secundário introduz ar filtrado nos gases de escapamento pelo orifício de escapamento. O ar secundário é atraído para dentro do orifício de escapamento toda vez que existe um pulso de pressão negativa no sistema de escapamento. Esta carga de ar secundário provoca a queima dos gases do escapamento não queimados e transforma uma quantidade considerável de hidrocarbonetos e monóxido de carbono em dióxido de carbono, relativamente inofensivo, e água.

INSPEÇÃO DA MANGUEIRA PAIR

Remova o tanque de combustível (página 2-4).

Verifique a mangueira PAIR (válvula de controle de pulsos do suprimento secundário de ar) entre o filtro de ar PAIR e a válvula de controle PAIR quanto à deterioração, danos ou conexões soltas. Assegure-se de que a mangueira não esteja torcida, obstruída ou trincada.

NOTA

Se a mangueira apresentar qualquer sinal de dano por aquecimento, inspecione a válvula de retenção PAIR quanto a danos (página 24-30).

Verifique a mangueira entre a entrada de ar e o filtro de ar PAIR quanto à deterioração, danos ou conexões soltas.

Assegure-se de que a mangueira não esteja torcida, obstruída ou trincada.

Verifique a mangueira PAIR entre a válvula de controle PAIR e o tubo de suprimento de ar quanto a danos, deterioração ou conexões soltas.

Assegure-se de que a mangueira não esteja trincada.

NOTA

Se a mangueira apresentar qualquer sinal de dano por aquecimento, inspecione a válvula de retenção PAIR quanto a danos (página 24-30).

Verifique a mangueira de vácuo entre a válvula de controle PAIR e o isolante do carburador quanto à deterioração, danos ou conexões soltas.

Assegure-se de que a mangueira não esteja torcida, obstruída ou trincada.

INSPEÇÃO DO FILTRO DE AR PAIR

- Substitua o filtro de ar PAIR de acordo com a tabela de manutenção (página 24-24).

Remova o tanque de combustível (página 2-4).

Remova o filtro de ar PAIR da mangueira entre a válvula de controle PAIR e o filtro de ar PAIR, e da mangueira entre a entrada de ar e o filtro de ar PAIR.

Verifique o seguinte:

- Se o orifício de entrada da mangueira está limpo e livre de depósitos de carvão
- Se está livre de obstrução ou danos

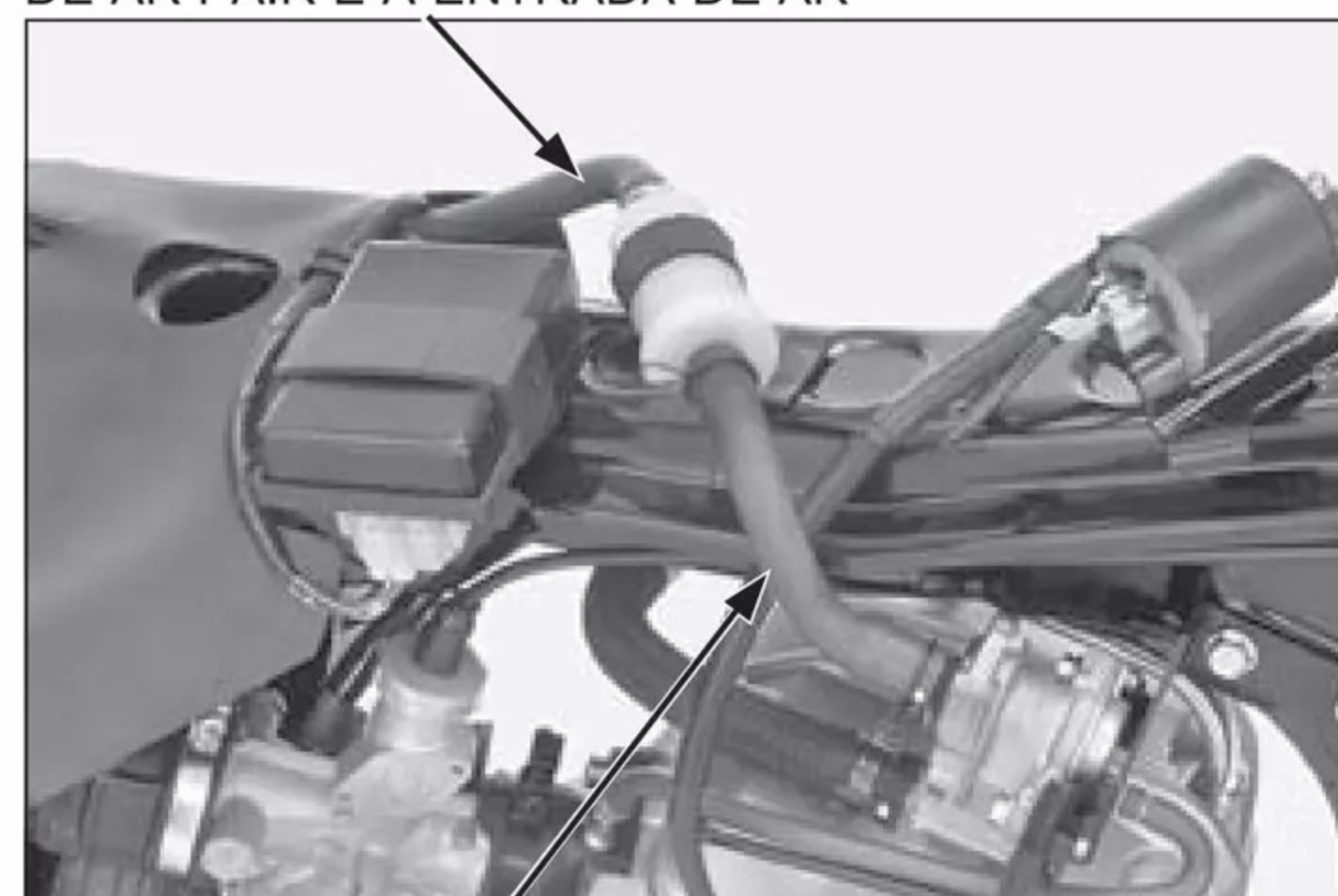
Se o orifício estiver sujo com carvão, inspecione a válvula de retenção PAIR quanto a danos (página 24-30).

A instalação é feita na ordem inversa à da remoção.

NOTA

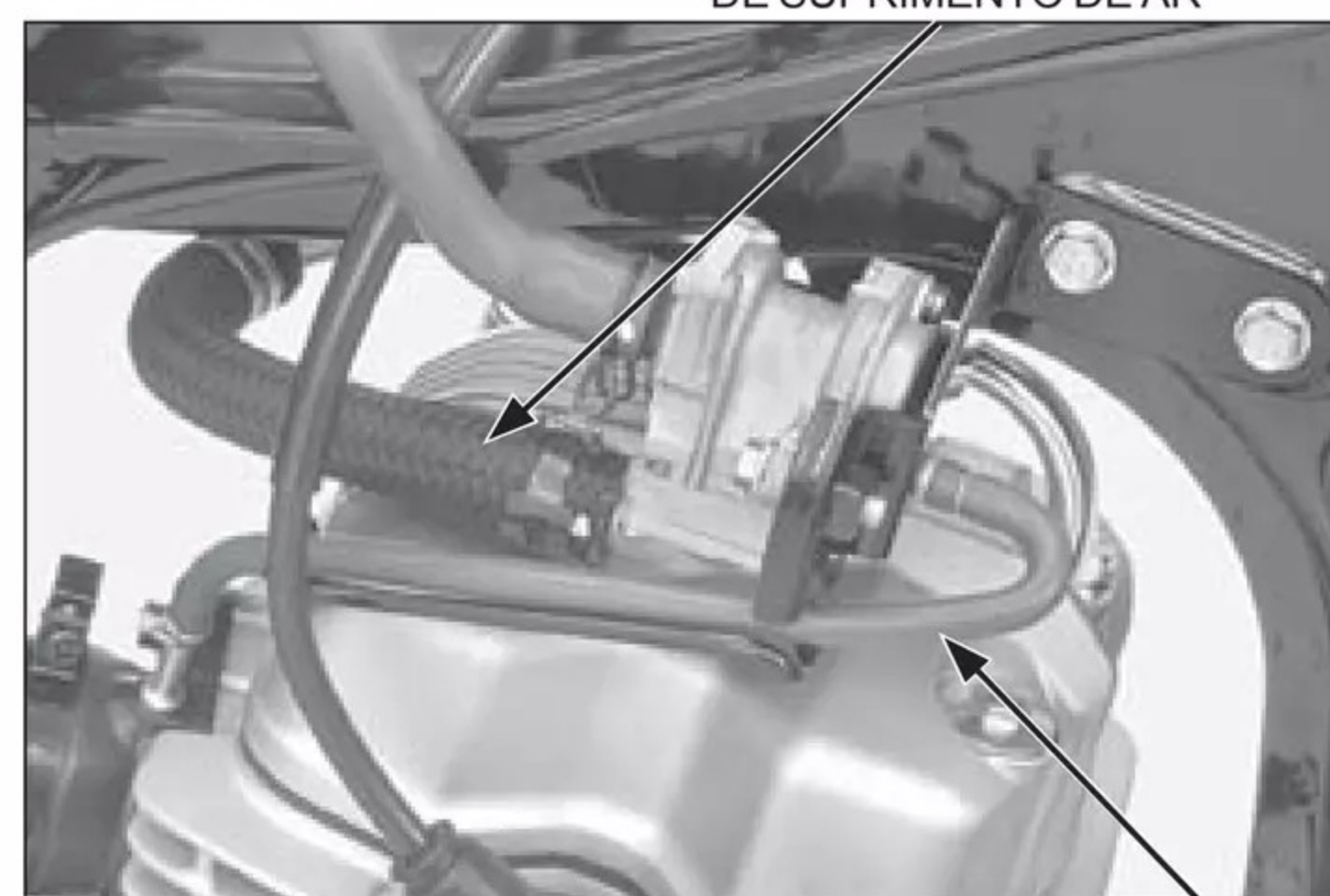
O filtro de ar PAIR tem uma marca de orientação.

MANGUEIRA ENTRE O FILTRO DE AR PAIR E A ENTRADA DE AR



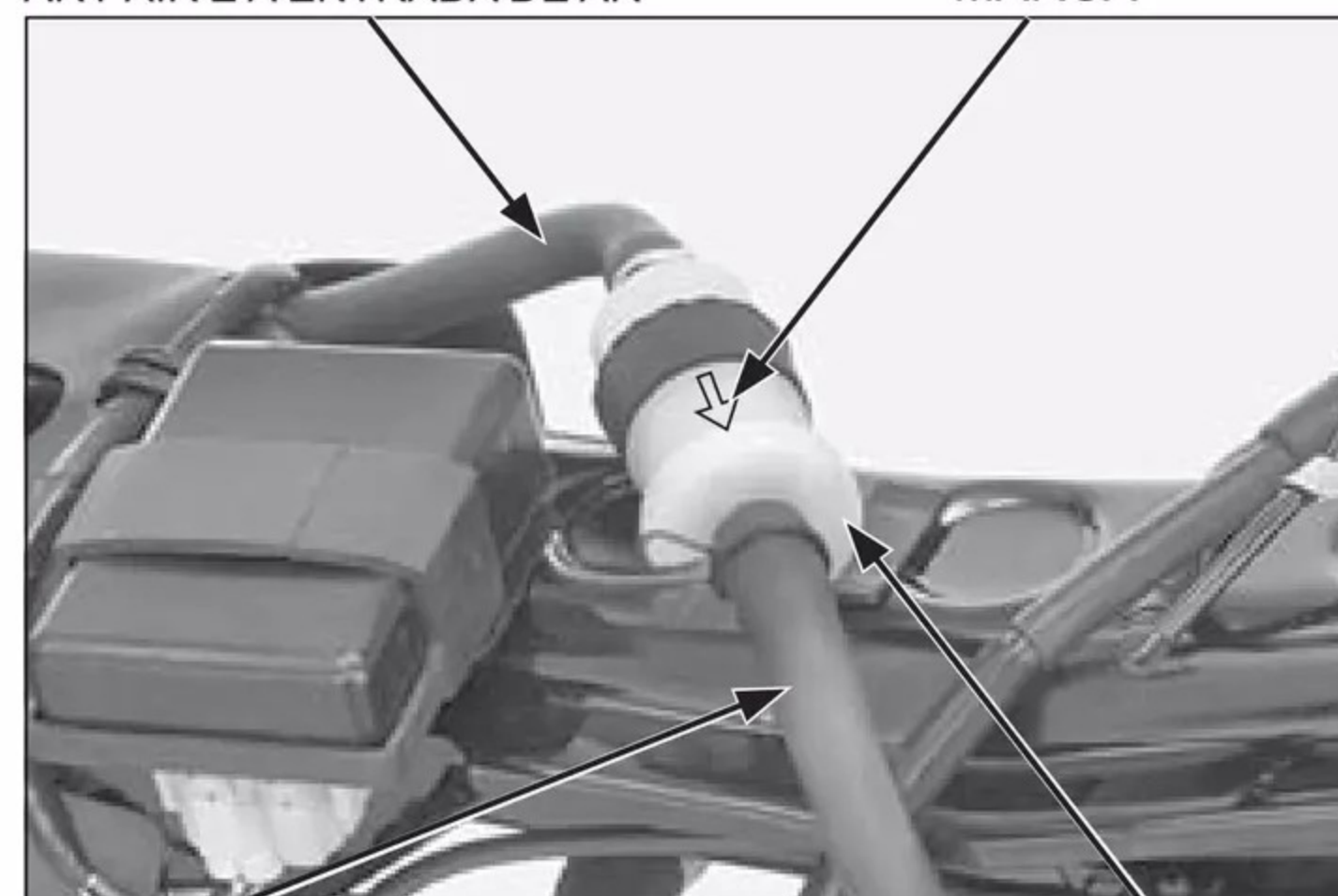
MANGUEIRA ENTRE O FILTRO DE AR PAIR E A VÁLVULA DE CONTROLE PAIR

MANGUEIRA ENTRE A VÁLVULA DE CONTROLE PAIR E O TUBO DE SUPRIMENTO DE AR



MANGUEIRA ENTRE O FILTRO DE AR PAIR E A ENTRADA DE AR

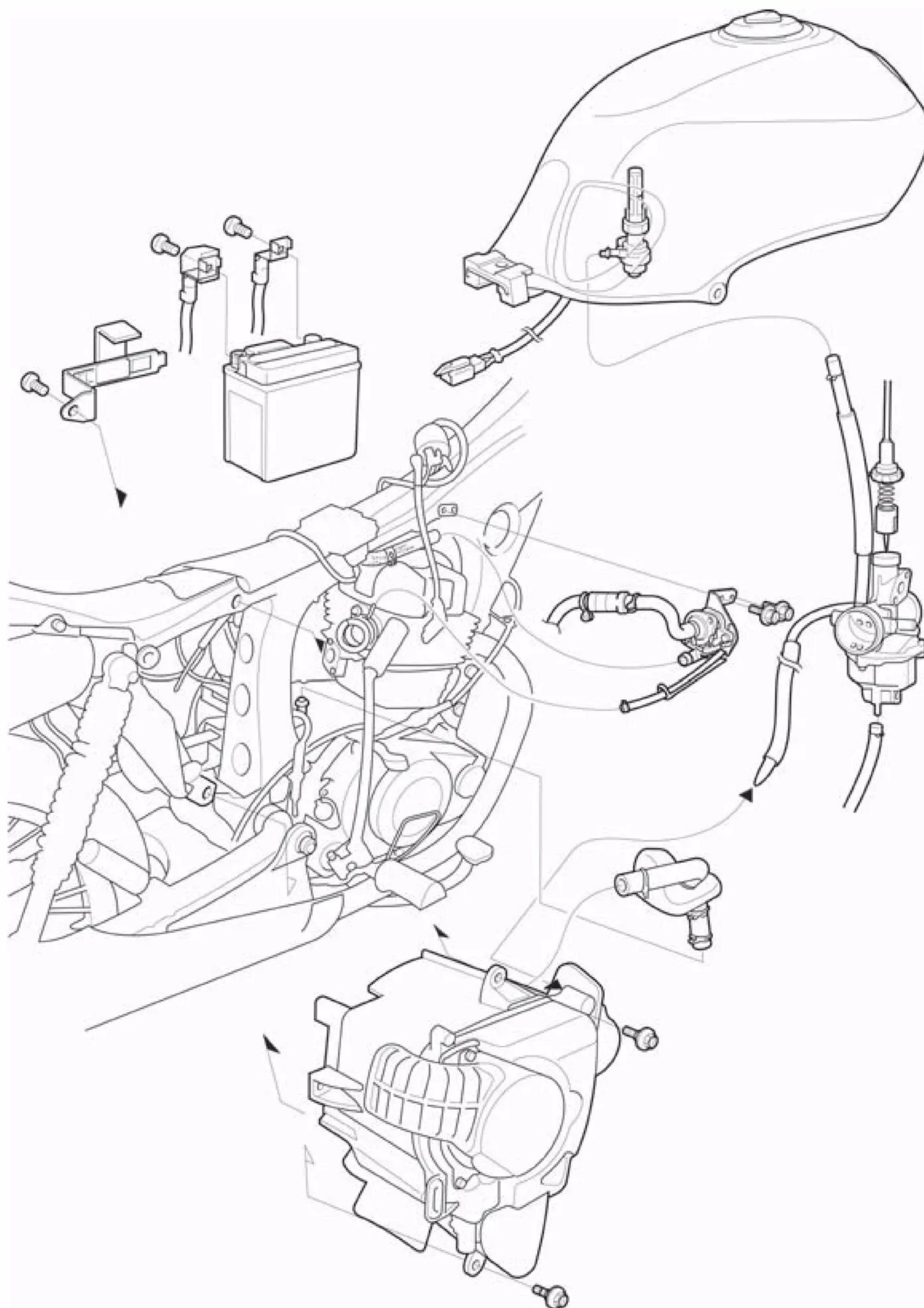
MANGUEIRA DE VÁCUO DA VÁLVULA DE CONTROLE PAIR MARCA



MANGUEIRA ENTRE O FILTRO DE AR PAIR E A VÁLVULA DE CONTROLE PAIR

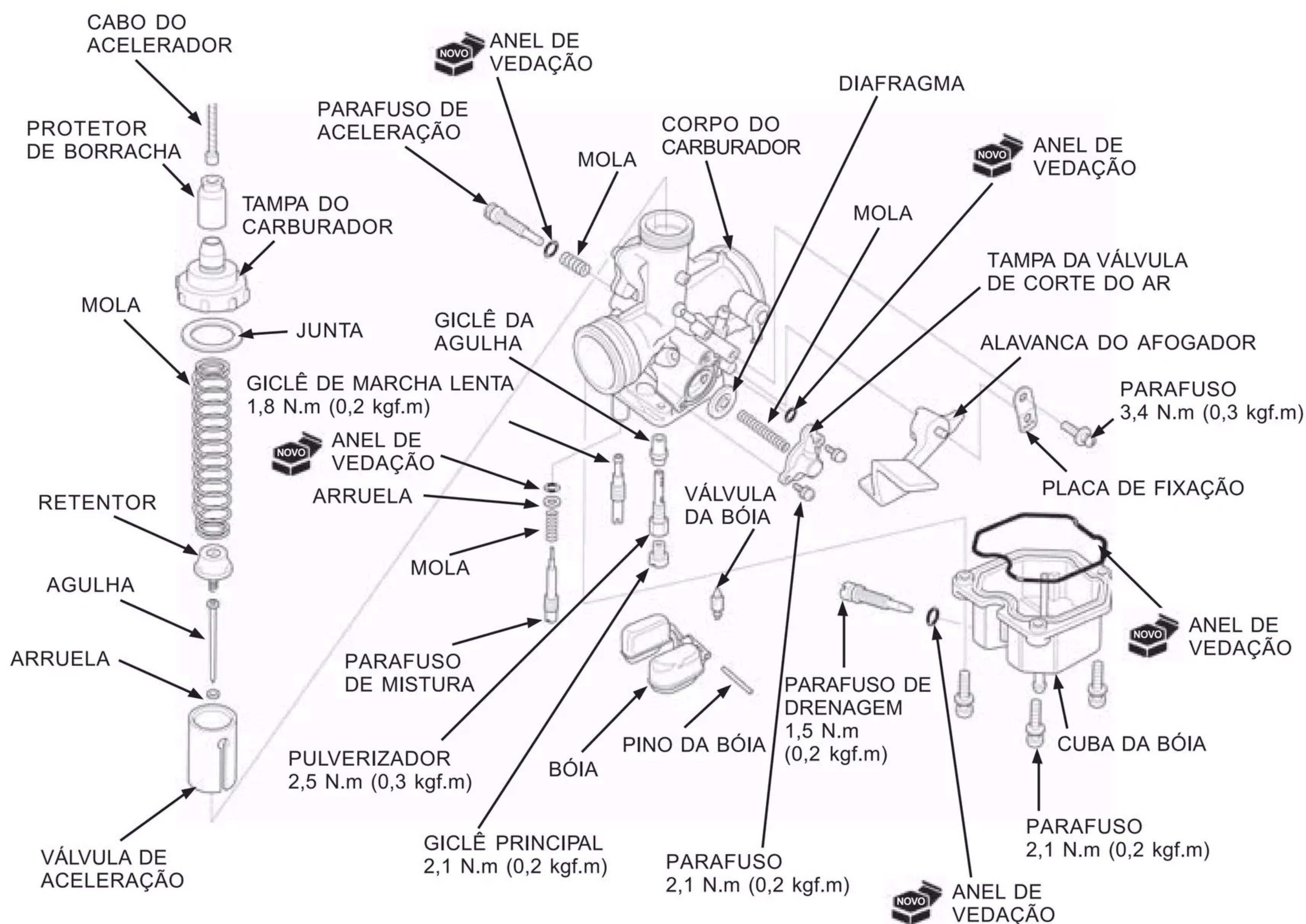
FILTRO DE AR PAIR

COMPONENTES DO SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO



CARBURADOR

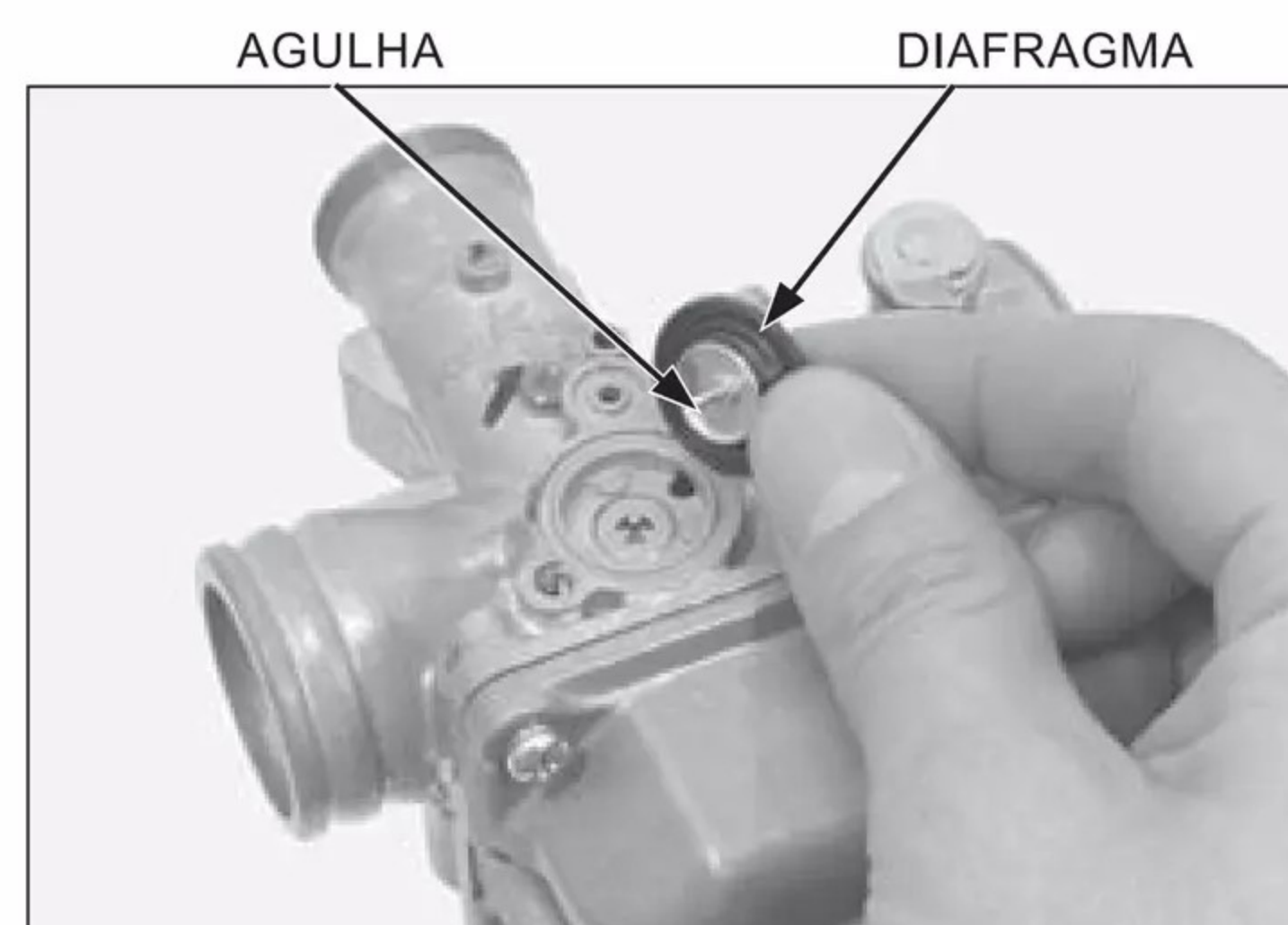
DESMONTAGEM / MONTAGEM



INSPEÇÃO DA VÁLVULA DE CORTE DO AR

Verifique o seguinte:

- O diafragma quanto a furos, deterioração ou danos
- A mola quanto à deterioração
- A agulha do diafragma quanto a desgaste
- As passagens de ar quanto à obstrução



AJUSTE DO PARAFUSO DE MISTURA

PROCEDIMENTO PARA O AJUSTE DA MARCHA LENTA

NOTA

- O parafuso de mistura é pré-ajustado na fábrica e não há necessidade de outros ajustes, a menos que o parafuso de mistura seja substituído.
 - Como o ajuste do parafuso de mistura é fundamental para a emissão dos gases CO e HC, esse ajuste deve ser efetuado com muito cuidado.
 - Use um tacômetro com graduações de 50 rpm, ou menos, que irá indicar precisamente variações de 50 rpm.
1. Gire o parafuso de mistura no sentido horário até que fique ligeiramente assentado e, em seguida, retorne-o o número de voltas especificado. Esse é o ajuste inicial que precede o ajuste final do parafuso de mistura.
Abertura inicial: 2-3/4 voltas para fora

NOTA

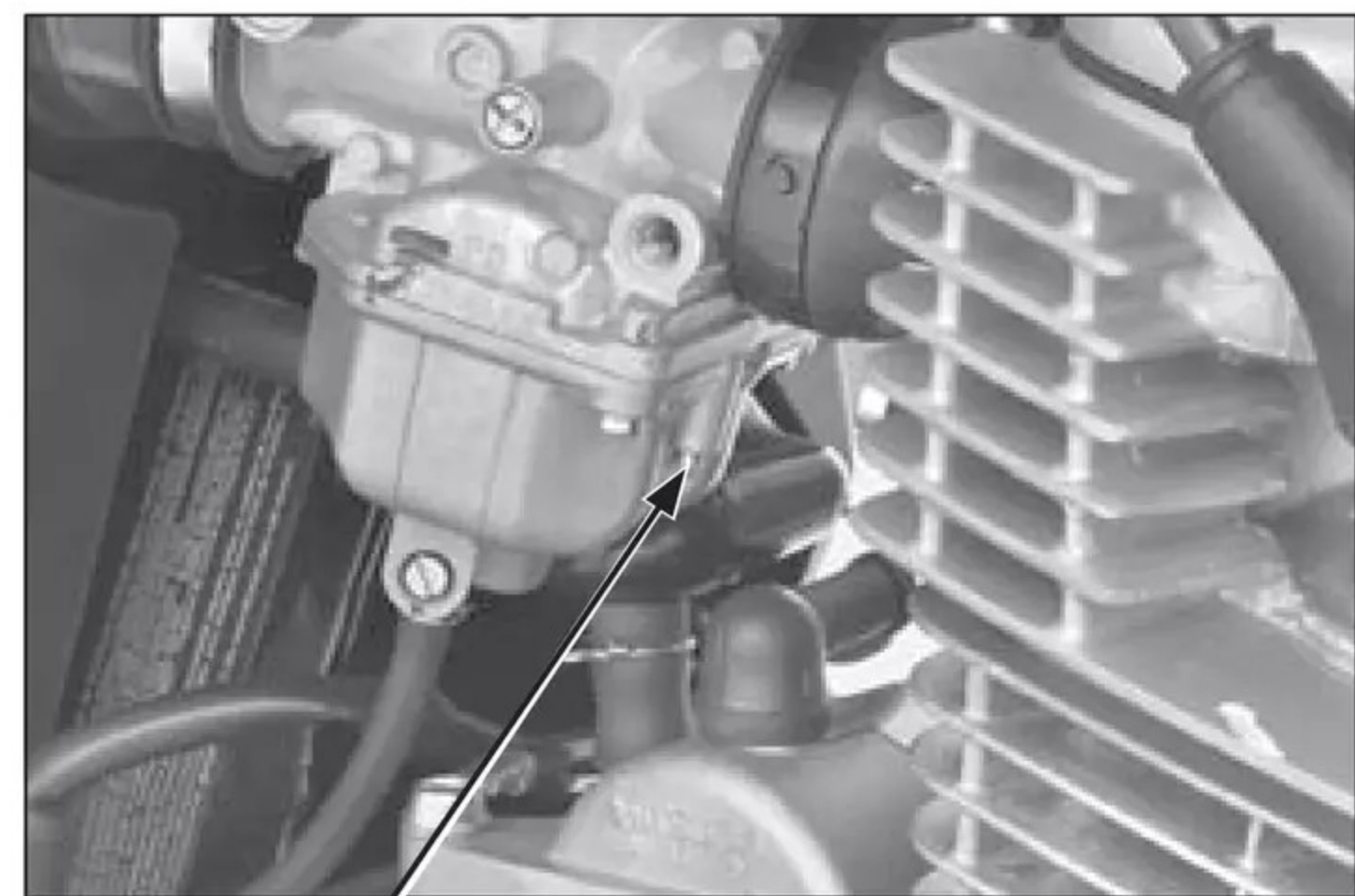
O assento do parafuso de mistura será danificado caso o parafuso seja apertado excessivamente.

2. Aqueça o motor até a temperatura normal de funcionamento. Dez minutos de pilotagem são suficientes.

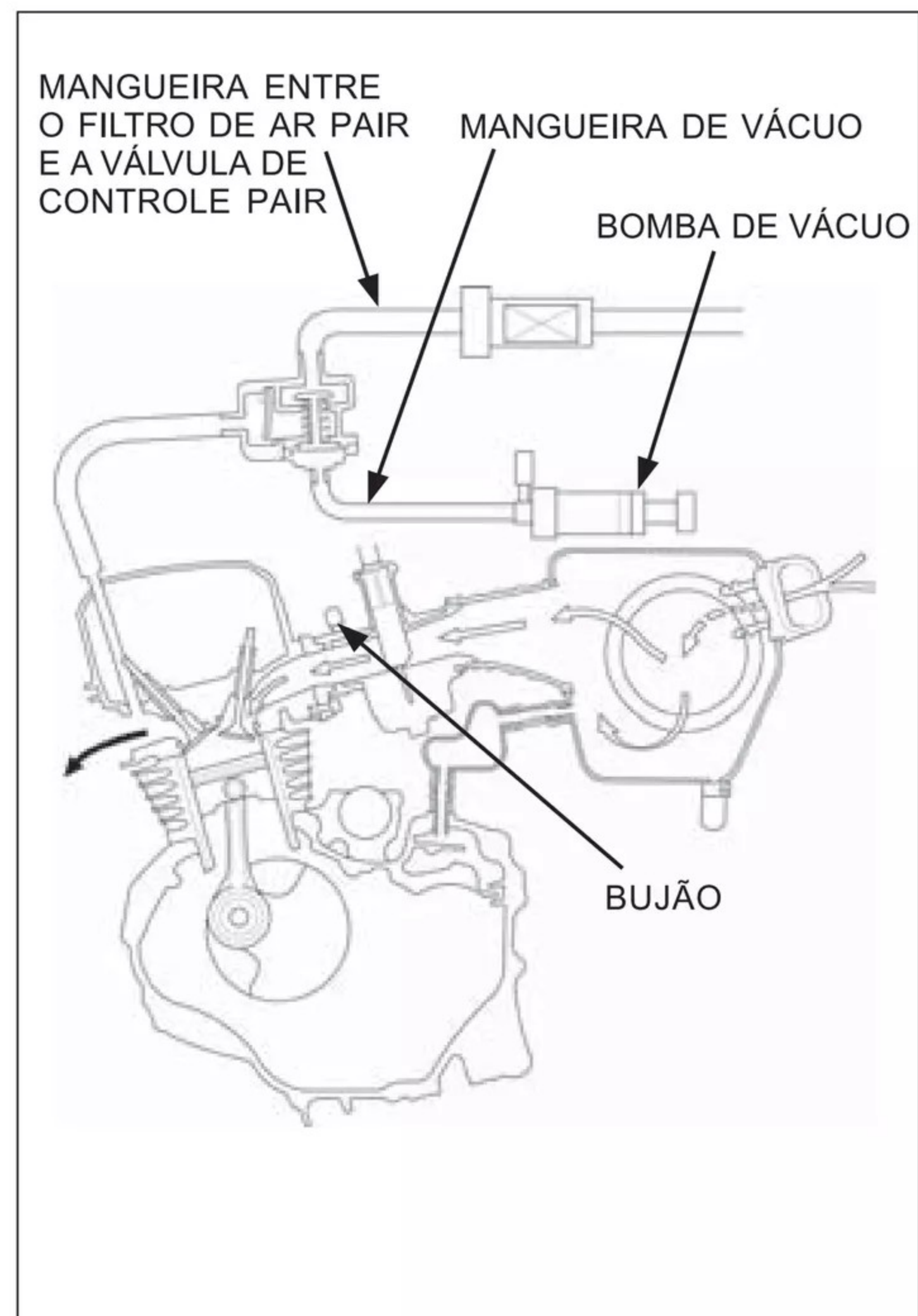
NOTA

Temperatura de referência do motor: 60°C

3. Desligue o motor e conecte o tacômetro de acordo com as instruções do fabricante.
4. Desconecte a mangueira de vácuo da válvula de controle PAIR da válvula de controle PAIR, em seguida conecte-a na bomba de vácuo e tampe o orifício de vácuo.
5. Aplique o vácuo especificado na mangueira de vácuo da válvula de controle, mais de 63 kPa (470 mm Hg).



PARAFUSO DE MISTURA



6. Acione o motor e ajuste a marcha lenta com o parafuso de aceleração.

Rotação de marcha lenta: 1.350 ± 100 rpm

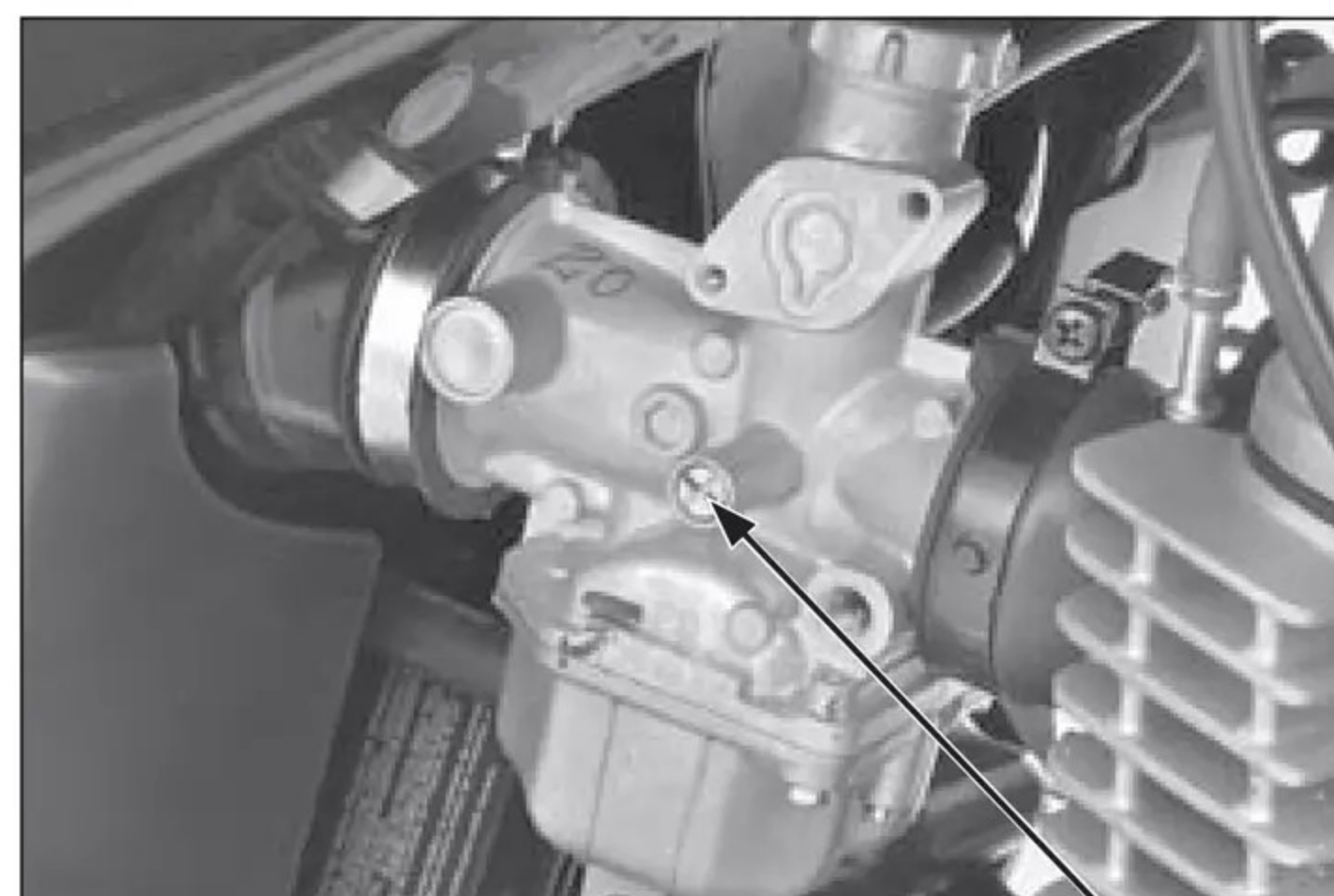
7. Gire lentamente o parafuso de mistura para dentro ou para fora a fim de obter a rotação máxima.
8. Acelere levemente por 2 – 3 vezes e, em seguida, ajuste a rotação de marcha lenta com o parafuso de aceleração.
9. Gire o parafuso de mistura gradualmente para dentro até que a rotação do motor diminua aproximadamente 100 rpm.
10. Gire o parafuso de mistura para fora até atingir a abertura final.

Abertura final: 1/2 volta para fora a partir da posição obtida na etapa nº 9.

11. Desconecte o bujão do orifício de vácuo e, em seguida, remova a bomba de vácuo e conecte a mangueira de vácuo na válvula de controle PAIR.
12. Ajuste novamente a marcha lenta com o parafuso de aceleração.

Rotação da marcha lenta: 1.400 ± 100 rpm

13. Meça novamente as emissões de gases de escapamento em marcha lenta (página 3-13).
Se a concentração de CO e/ou HC estiver fora das especificações, inspecione o sistema de suprimento de ar secundário (página 24-29).



PARAFUSO DE ACELERAÇÃO

SISTEMA DE SUPRIMENTO DE AR SECUNDÁRIO

INSPEÇÃO DO SISTEMA

Ligue o motor e aqueça-o até a temperatura normal de funcionamento.

Desligue o motor.

Remova o tanque de combustível (página 2-4).

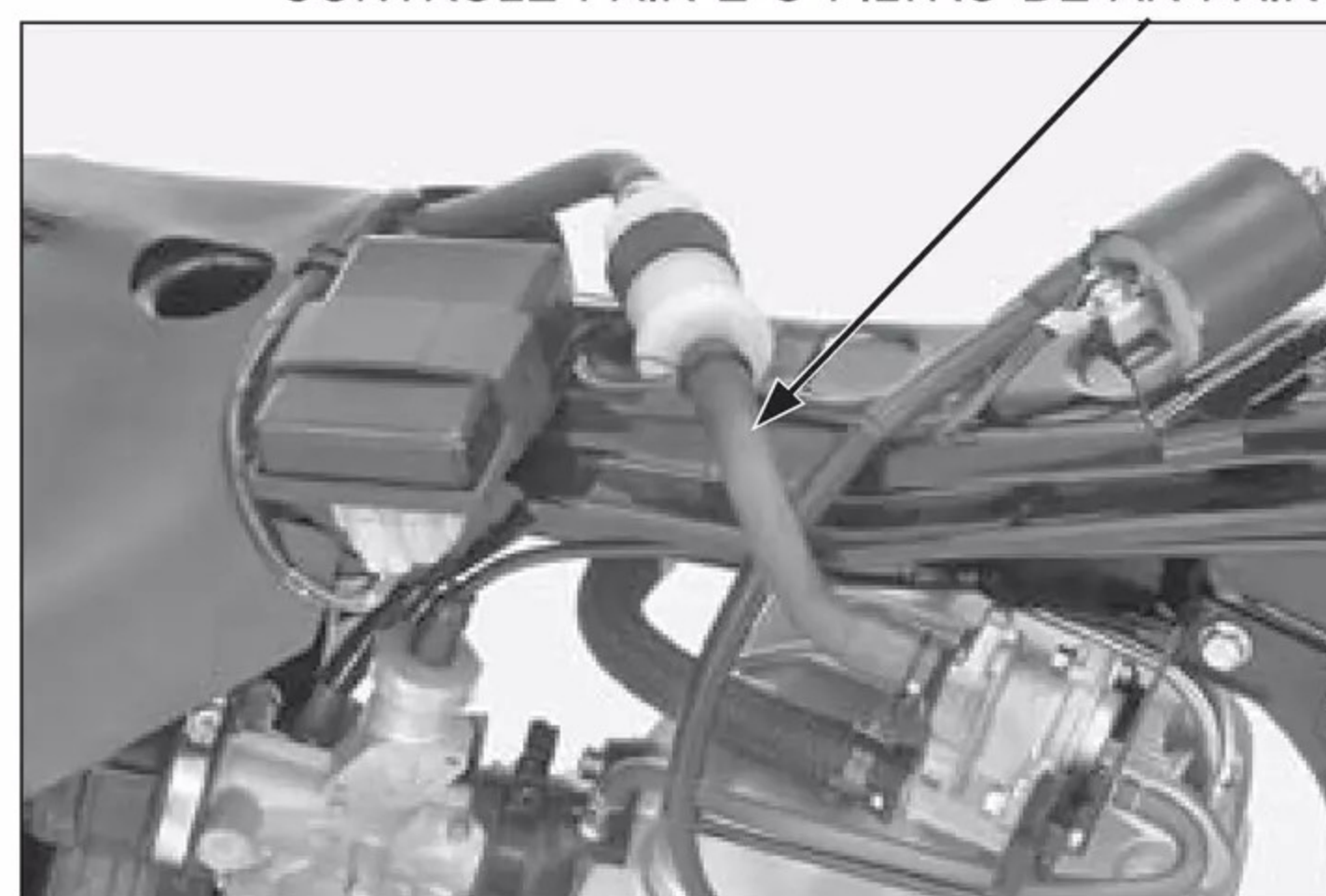
Desconecte a mangueira entre a válvula de controle PAIR e o filtro de ar PAIR.

Verifique se a conexão da mangueira do filtro de ar está limpa e sem depósitos de carvão.

Se o orifício estiver sujo com carvão, inspecione a válvula de retenção PAIR quanto a danos (página 24-30).

Conecte a mangueira entre o filtro de ar PAIR e a válvula de controle PAIR.

MANGUEIRA ENTRE A VÁLVULA DE CONTROLE PAIR E O FILTRO DE AR PAIR



Desconecte a mangueira de vácuo da válvula de controle PAIR e tampe-a para impedir a penetração de ar.

Conecte a bomba de vácuo na válvula de controle PAIR.

FERRAMENTA:

Bomba de vácuo Disponível comercialmente

Ligue o motor e abra levemente o acelerador para ter certeza de que o ar está sendo sugado através da mangueira entre a válvula de controle PAIR e o filtro de ar PAIR.

Se o ar não estiver sendo sugado, verifique a mangueira entre a válvula de controle PAIR e o filtro de ar PAIR quanto à obstrução.

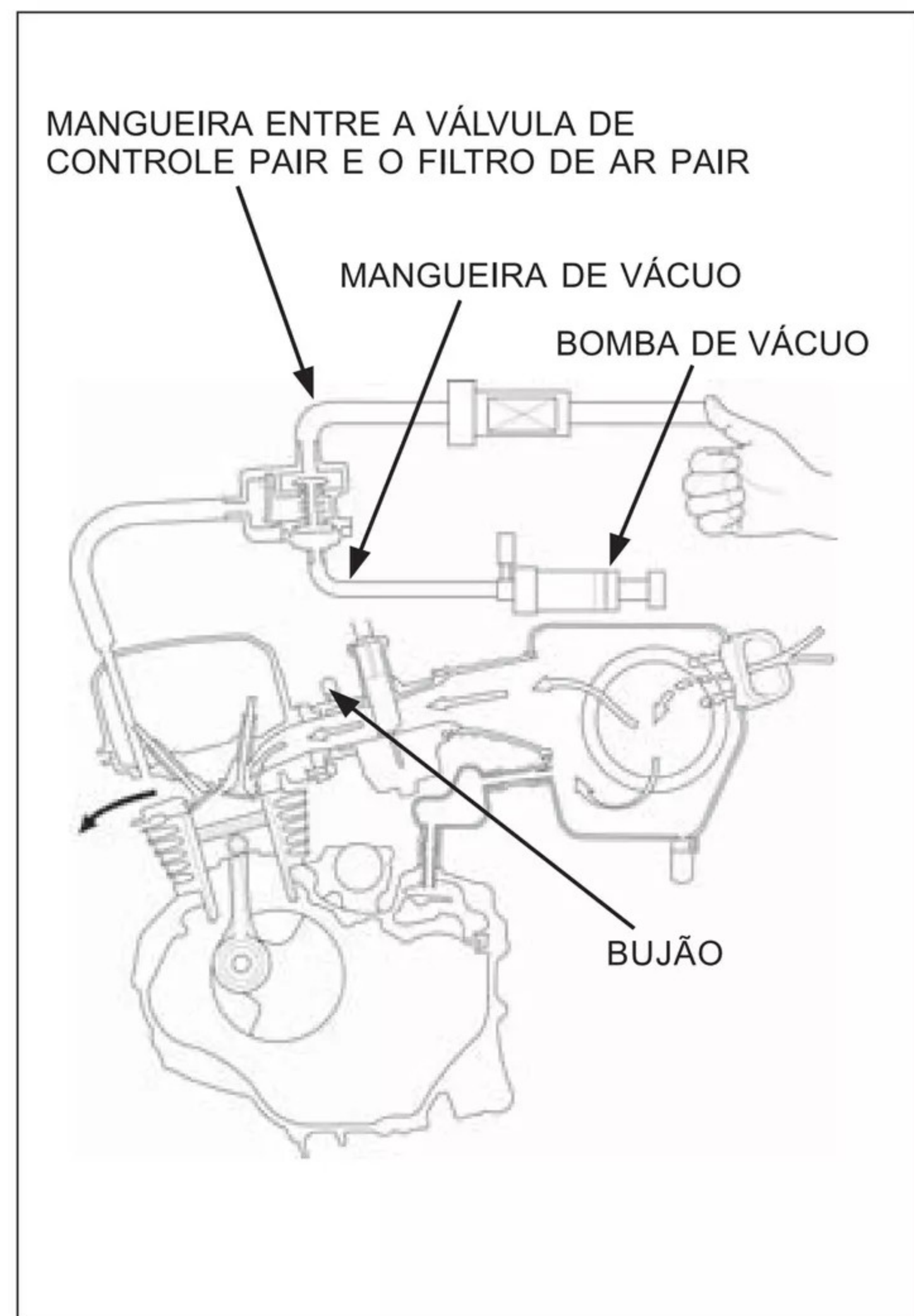
Com o motor em funcionamento, aplique vácuo gradativamente na válvula de controle PAIR.

Verifique se o orifício de admissão de ar para de aspirar o ar, e se o vácuo não está sendo sangrado.

VÁCUO ESPECIFICADO: 63 kPa (470 mm Hg)

Se estiver entrando ar, ou se o vácuo especificado não estiver sendo mantido, instale uma nova válvula de controle PAIR (página 24-31).

Se ocorrer a combustão retardada, mesmo quando o sistema de suprimento de ar secundário estiver normal, verifique a válvula de corte de ar (página 24-27).



INSPEÇÃO DA VÁLVULA DE RETENÇÃO PAIR

Remova o seguinte:

- A válvula de controle PAIR (página 24-31)
- Os dois parafusos
- A tampa da válvula
- A válvula de retenção PAIR

Verifique a válvula de palheta quanto à fadiga ou danos.

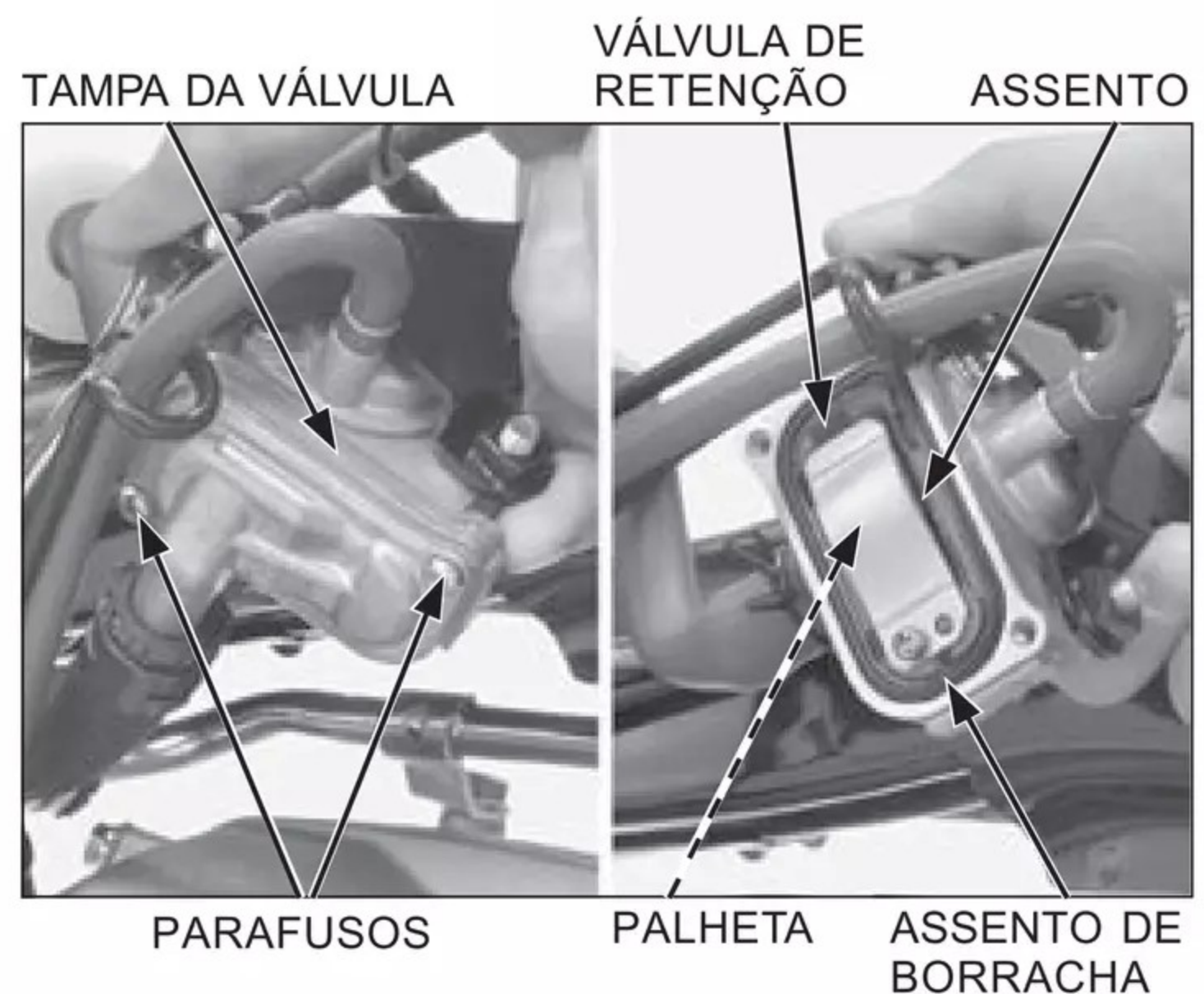
Substitua a válvula de controle PAIR se necessário.

Substitua a válvula de controle PAIR se o assento de borracha estiver trincado, deteriorado ou danificado, ou se existe folga entre a palheta e o assento.

A instalação é feita na ordem inversa à da remoção.

TORQUE:

Parafuso da tampa da válvula de verificação PAIR:
2,1 N.m (0,2 kgf.m)



REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DA VÁLVULA DE CONTROLE PAIR

Remova o tanque de combustível (página 2-4)

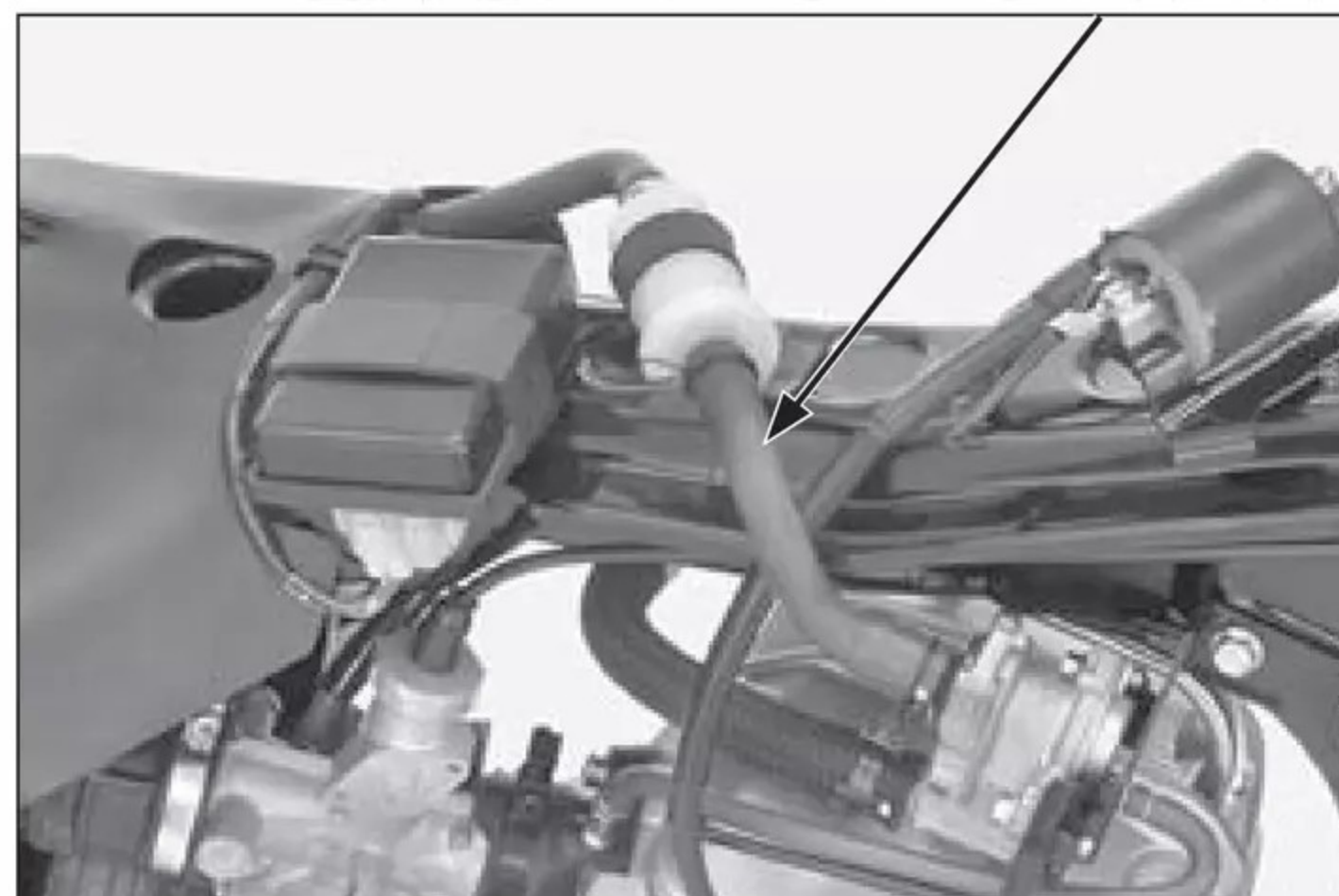
Desconecte a mangueira entre a válvula de controle PAIR e o filtro de ar PAIR.

Desconecte a mangueira entre o tubo de suprimento de ar e a válvula de controle PAIR e a mangueira de vácuo da válvula de controle PAIR.

Remova os parafusos do suporte de fixação da válvula de controle PAIR e o conjunto da válvula de controle PAIR.

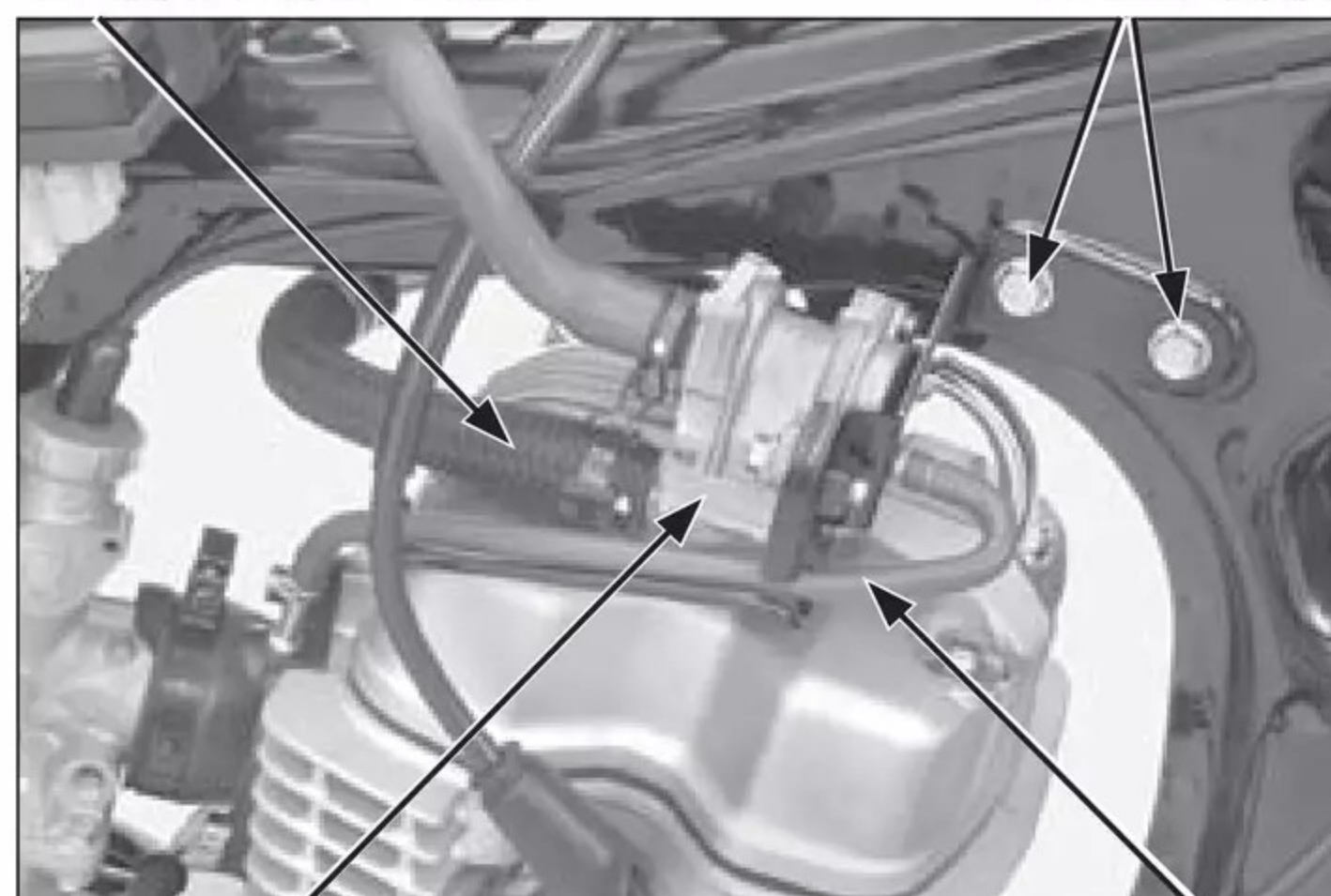
A instalação é feita na ordem inversa da remoção.

MANGUEIRA ENTRE A VÁLVULA DE CONTROLE PAIR E O FILTRO DE AR PAIR



MANGUEIRA ENTRE O TUBO DE SUPRIMENTO DE AR E A VÁLVULA DE CONTROLE PAIR

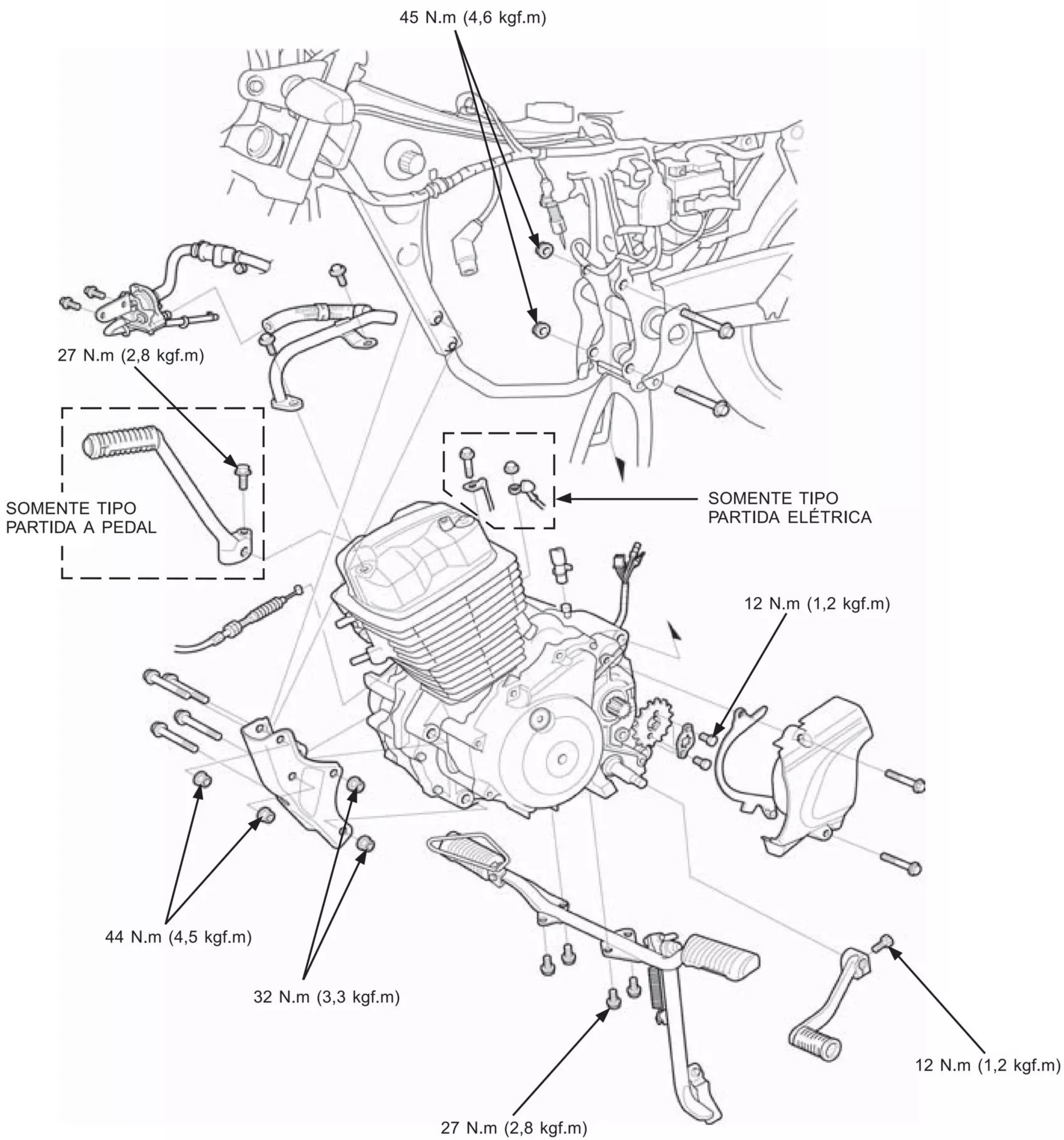
PARAFUSOS

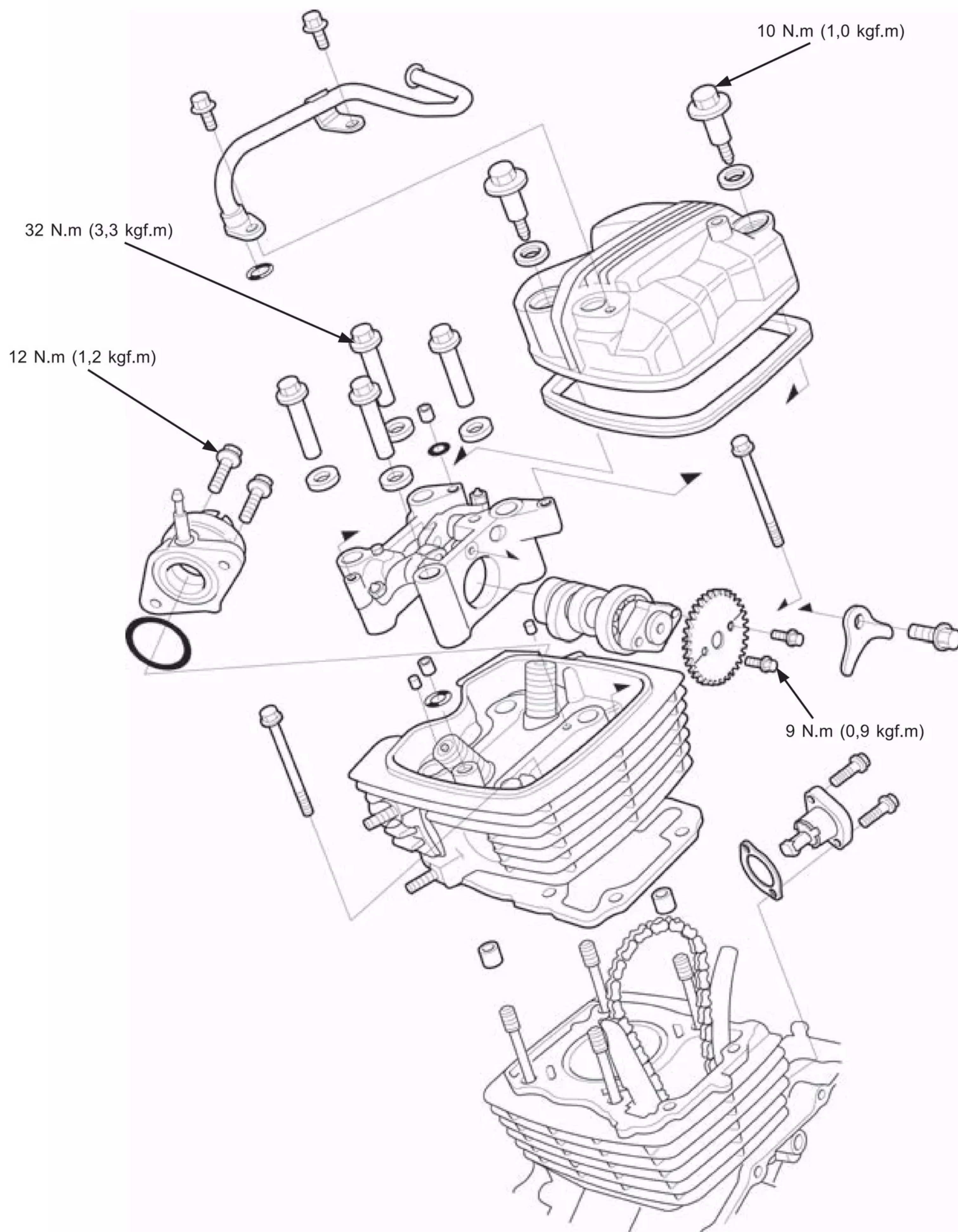


VÁLVULA DE CONTROLE PAIR

MANGUEIRA DE VÁCUO

COMPONENTES DO SISTEMA – REMOÇÃO/INSTALAÇÃO DO MOTOR



COMPONENTES DO SISTEMA – CABEÇOTE/VÁLVULAS

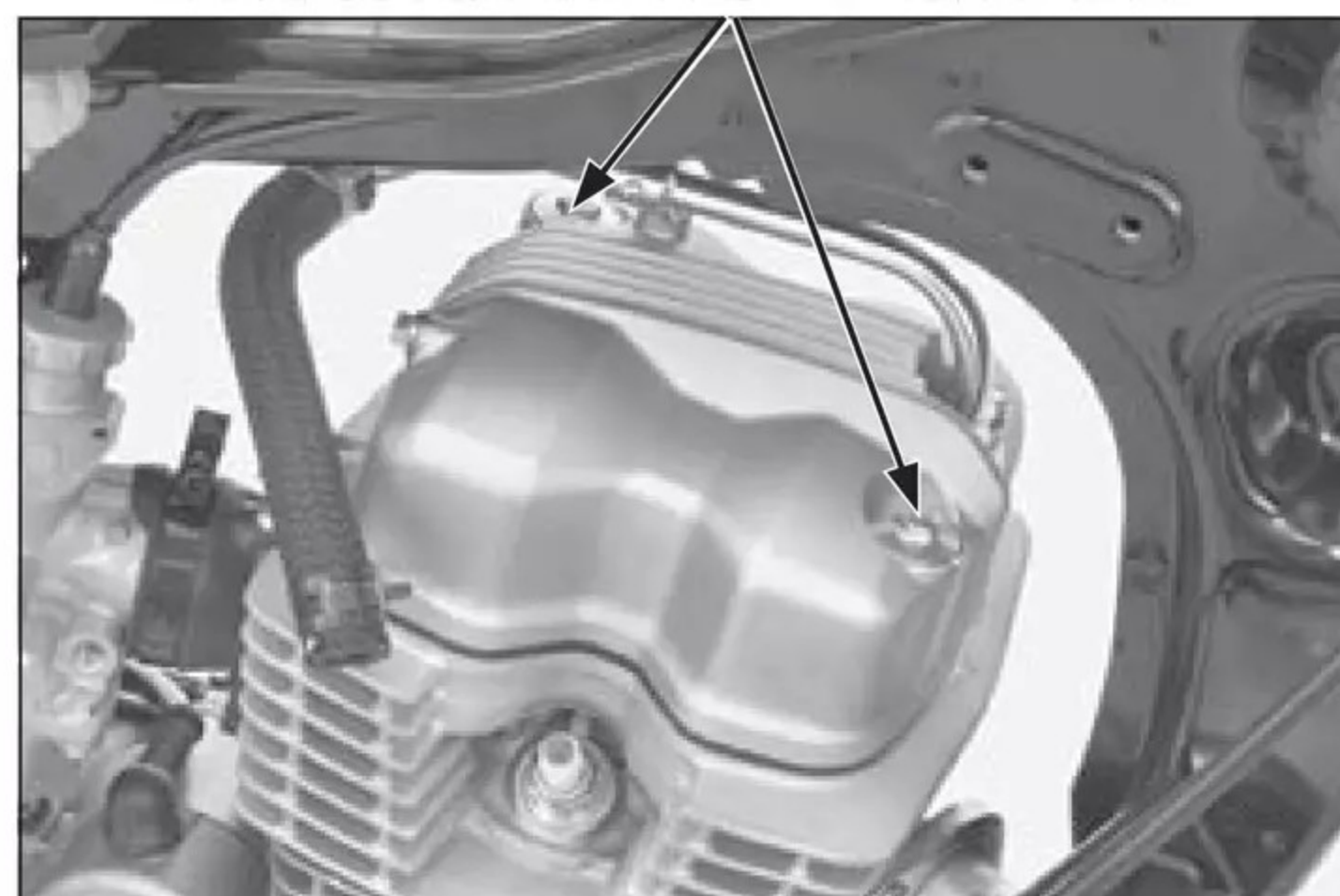
TAMPA DO CABEÇOTE

REMOÇÃO

Remova a válvula de controle PAIR (página 24-31).

Remova os dois parafusos e as arruelas de borracha da tampa do cabeçote.

PARAFUSOS/ARRUELAS DE BORRACHA



Remova a tampa do cabeçote e a junta da tampa.

Remova o anel de vedação da passagem PAIR e o espaçador de conexão da tampa do cabeçote.

ESPAÇADOR DE CONEXÃO TAMPA DO CABEÇOTE

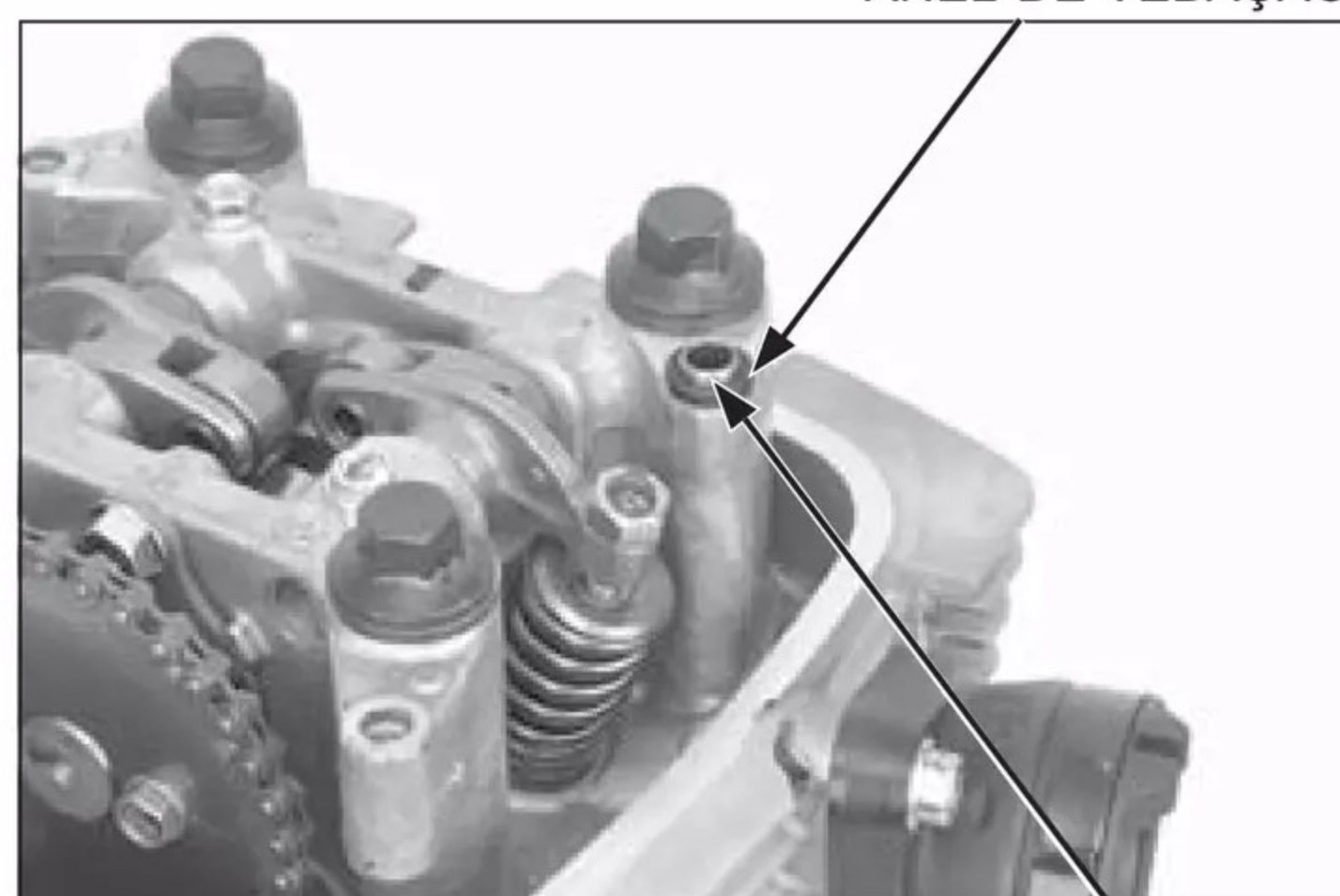


ANEL DE VEDAÇÃO

JUNTA

Remova o anel de vedação e o conduto de óleo do suporte da árvore de comando.

ANEL DE VEDAÇÃO



CONDUTO DE ÓLEO

Remova os parafusos de fixação do tubo de suprimento de ar.

Remova o tubo de suprimento de ar e o anel de vedação.

TUBO DE SUPRIMENTO DE AR



PARAFUSOS

ANEL DE VEDAÇÃO

INSTALAÇÃO

Lubrifique um novo anel de vedação com óleo para motor limpo e instale-o no tubo de suprimento de ar.

Instale o tubo de suprimento de ar na tampa do cabeçote e aperte os parafusos de fixação.

Aplique óleo para motor limpo no novo anel de vedação.

Instale o conduto de óleo e o anel de vedação no suporte da árvore de comando.

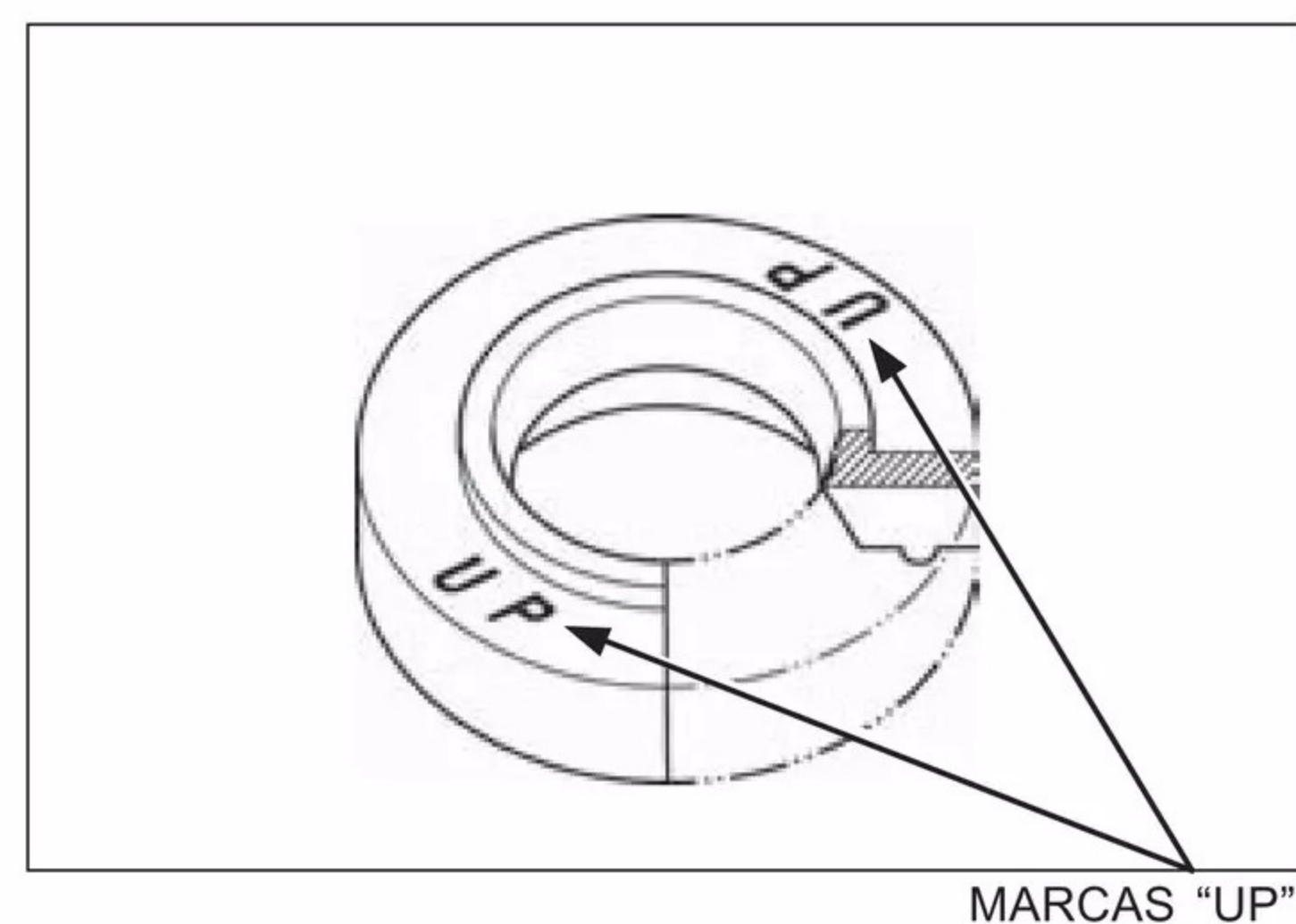
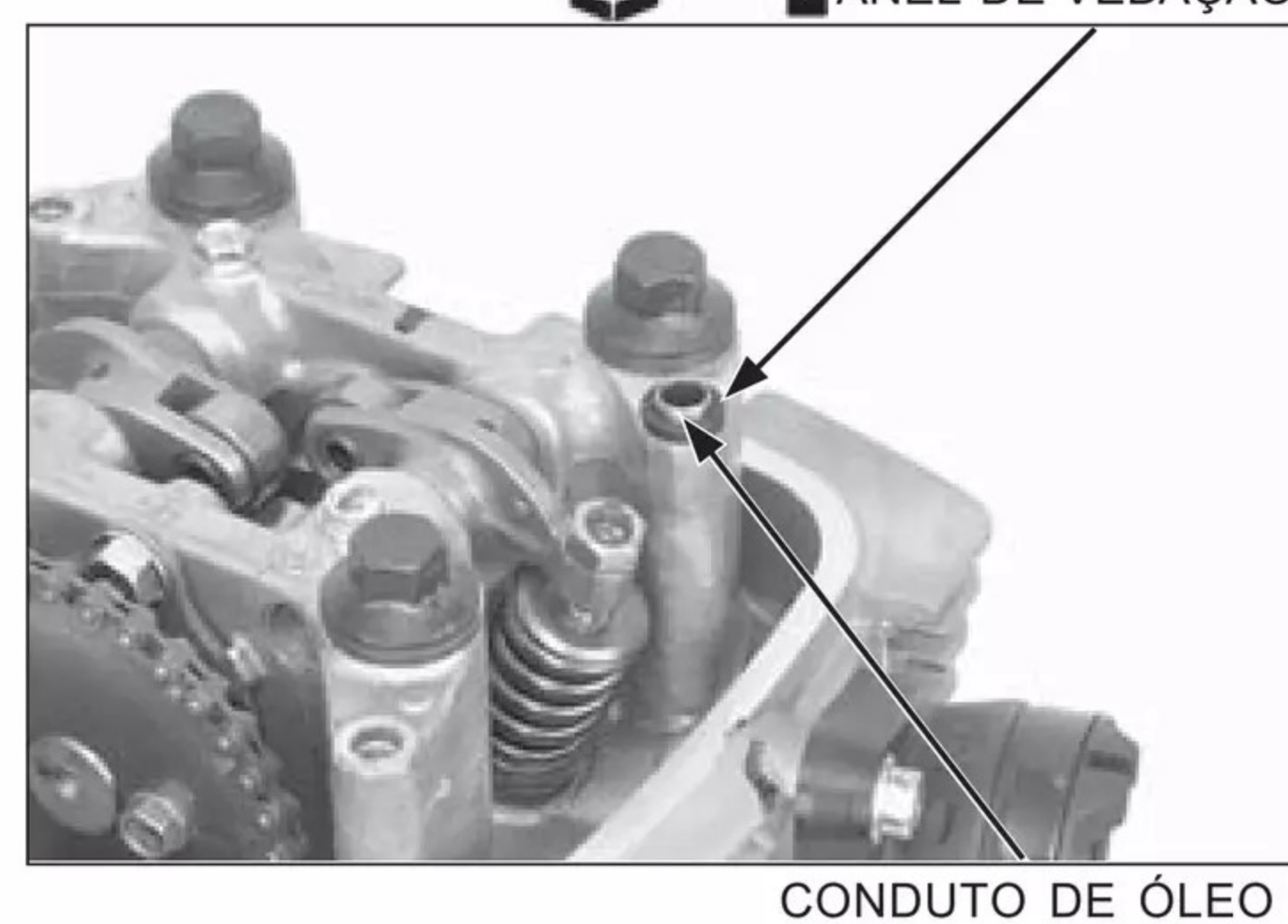
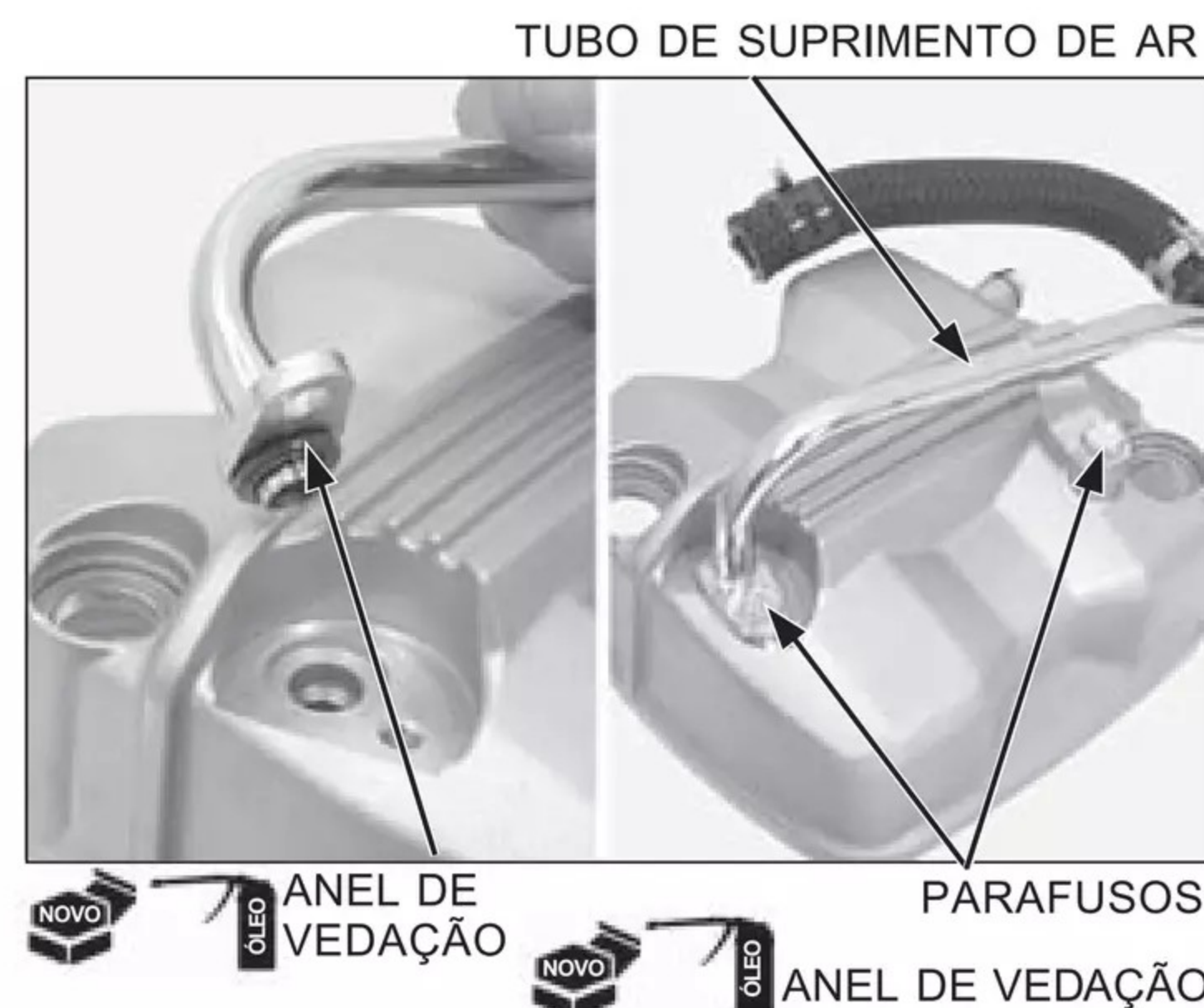
Lubrifique um novo anel de vedação com óleo para motor limpo.

Instale o anel de vedação na passagem PAIR e o espaçador de conexão na tampa do cabeçote.

Instale uma nova junta na ranhura da tampa do cabeçote.

Instale a tampa do cabeçote.

Instale as arruelas de borracha na tampa do cabeçote com suas marcas "UP" voltadas para cima.

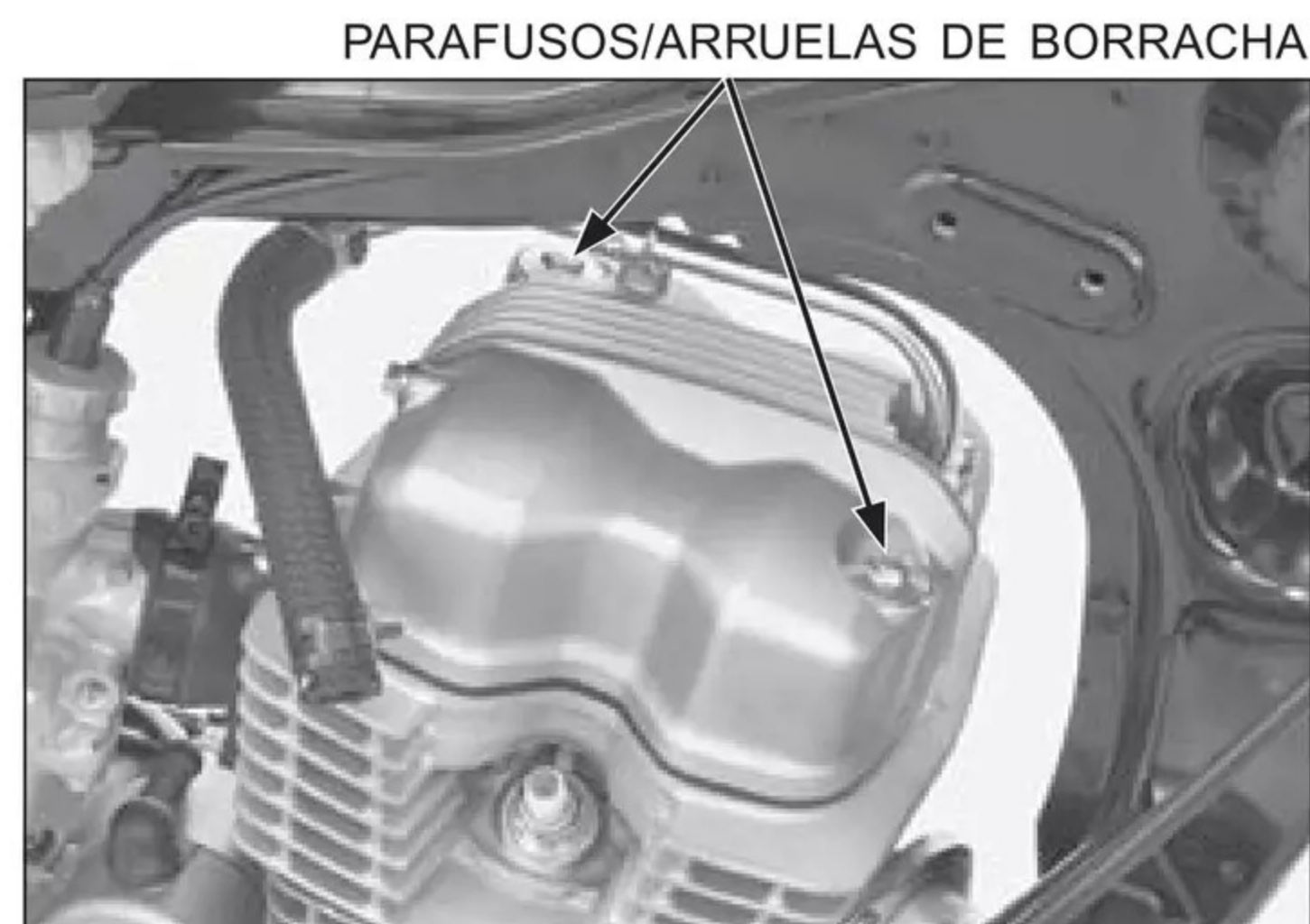


CG150-6

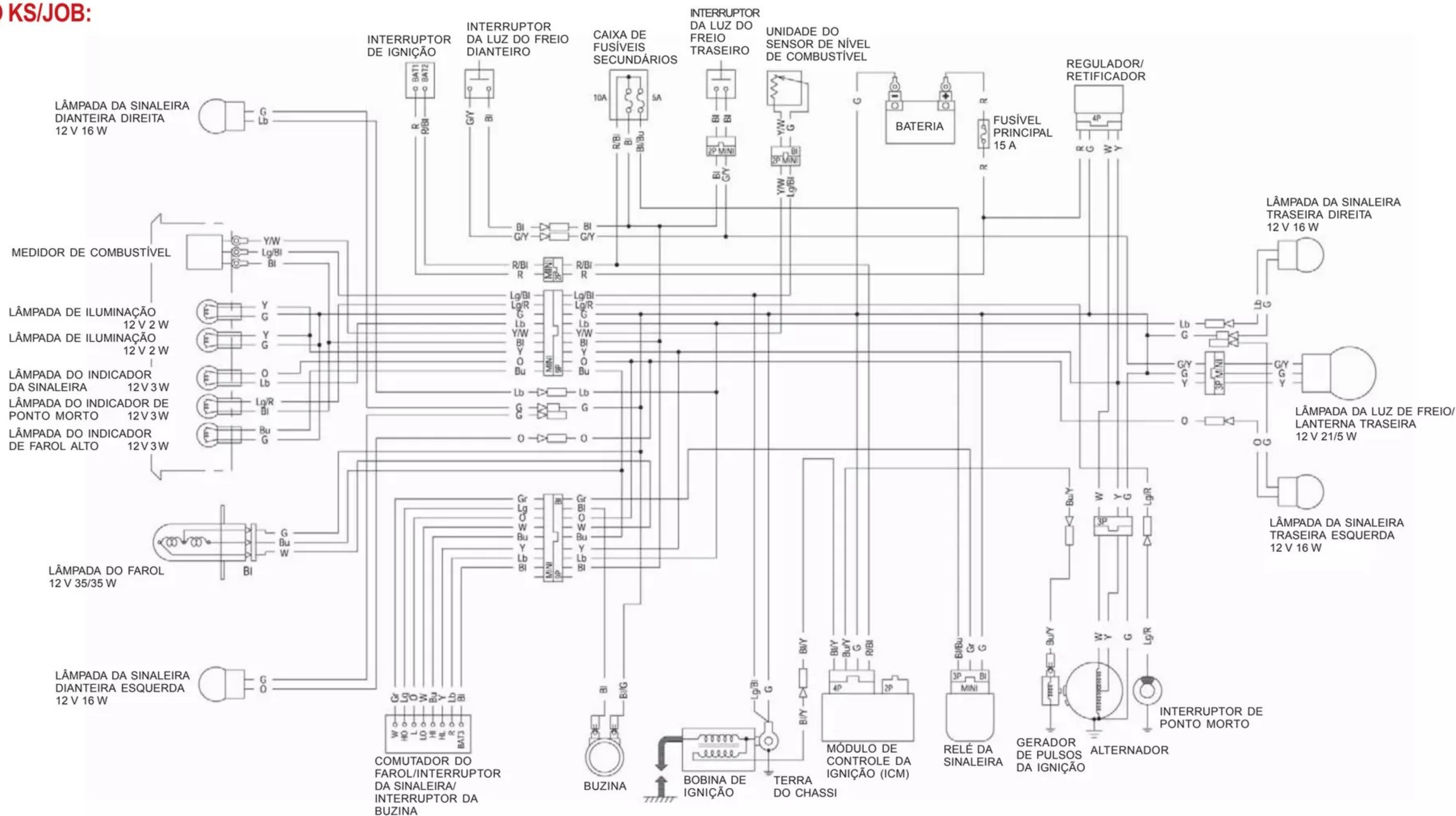
Instale e aperte os parafusos da tampa do cabeçote no torque especificado.

TORQUE: 10 N.m (1,0 kgf.m)

Instale a válvula de controle PAIR (página 24-31).



TIPO KS/JOB:



INTERRUPTOR DE IGNIÇÃO

	BAT1	BAT2
Desligado		
Ligado	○	○
Cor	R	R/BI

COMUTADOR DO FAROL

	HI	(HL)	LO
	○	○	
(N)	○	○	○
		○	○
Cor	Bu	Y	W

INTERRUPTOR DA SINALEIRA

	L	W	R
	○	○	
(N)			
			○
Cor	O	Gr	Lb

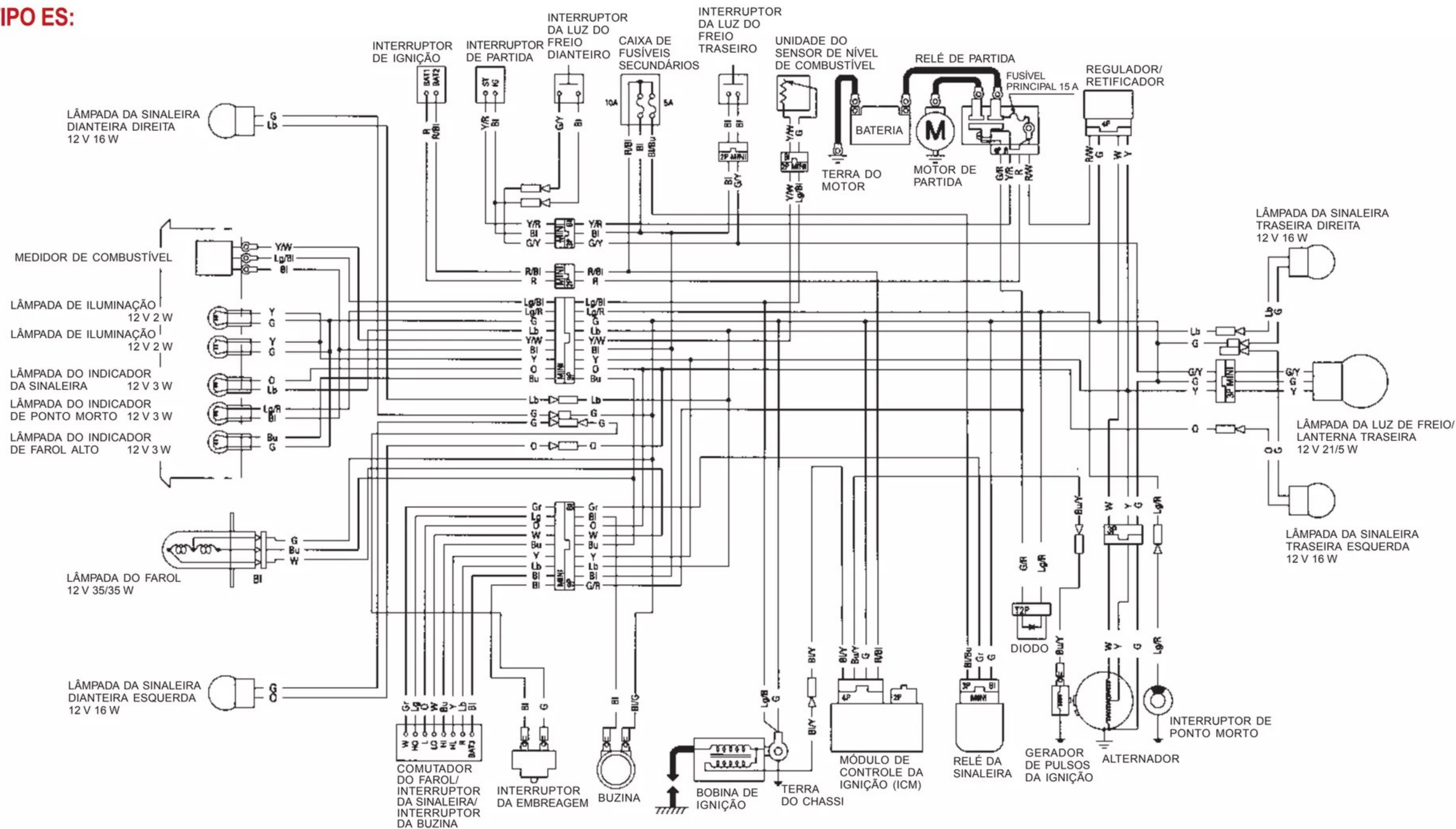
INTERRUPTOR DA BUZINA

	HO	BAT3
Livre		
Pressionado	○	○
Cor	Lg	BI

BI	Preto	Br	Marrom
Y	Amarelo	O	Laranja
Bu	Azul	Lb	Azul claro
G	Verde	Lg	Verde claro
R	Vermelho	P	Rosa
W	Branco	Gr	Cinza

Combinação de cores: Terra/Marcação

TIPO ES:



INTERRUPTOR DE IGNIÇÃO

	BAT1	BAT2
Desligado		
Ligado	○	○
Cor	R	R/BI

INTERRUPTOR DE PARTIDA

	ST	IG
Livre		
Pressionado	○	○
Cor	Y/R	BI

COMUTADOR DO FAROL

	HI	(HL)	LO
(N)	○	○	○
(N)	○	○	○
Cor	Bu	Y	W

INTERRUPTOR DA SINALEIRA

	L	W	R
(N)	○	○	
(N)	○		○
Cor	O	Gr	Lb

INTERRUPTOR DA BUZINA

	HO	BAT3
Livre		
Pressionado	○	○
Cor	Lg	BI

BI	Preto	Br	Marrom
Y	Amarelo	O	Laranja
Bu	Azul	Lb	Azul claro
G	Verde	Lg	Verde claro
R	Vermelho	P	Rosa
W	Branco	Gr	Cinza

Combinação de cores: Terra/Marcação

0030Z-KRM-8500

