

IGNITION SYSTEM

CIRCUIT D'ALLUMAGE

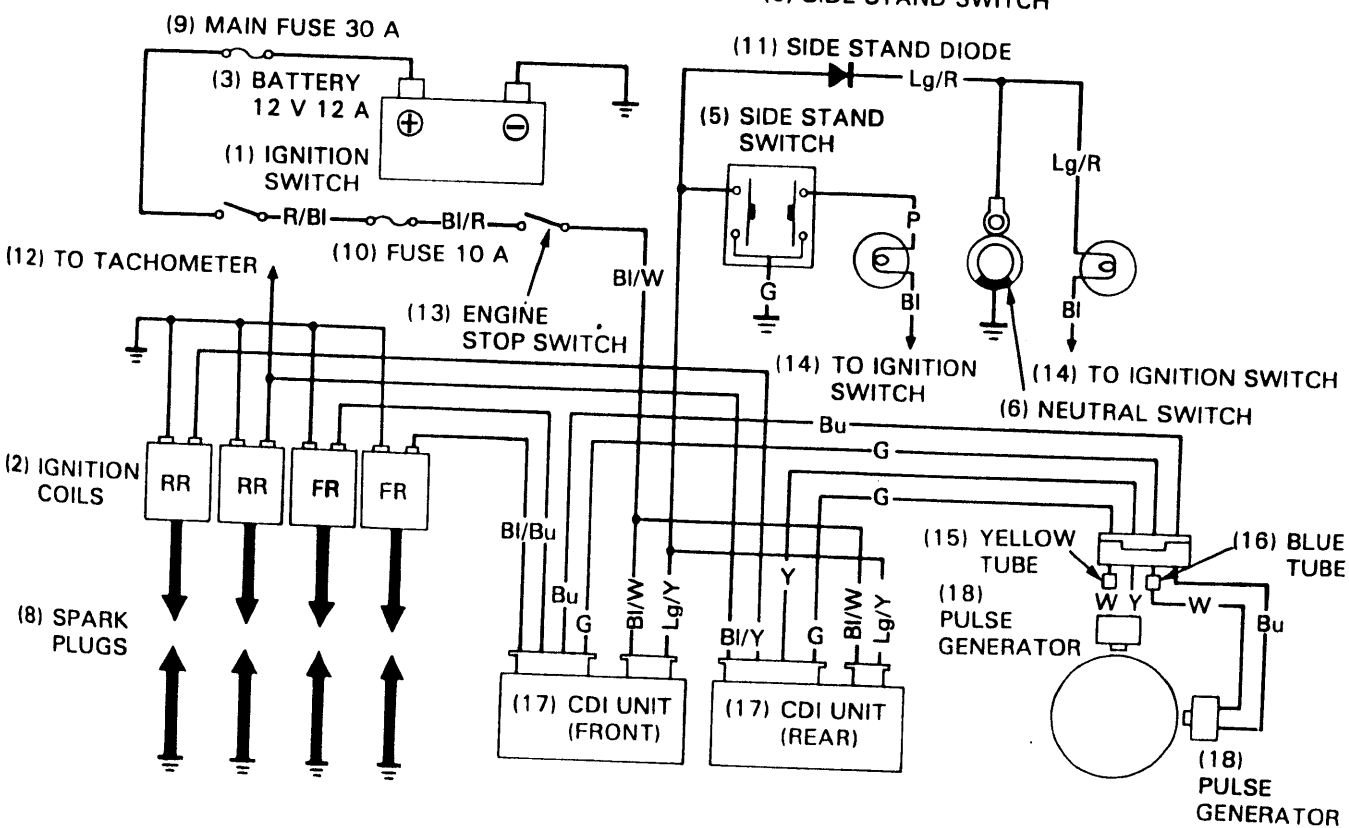
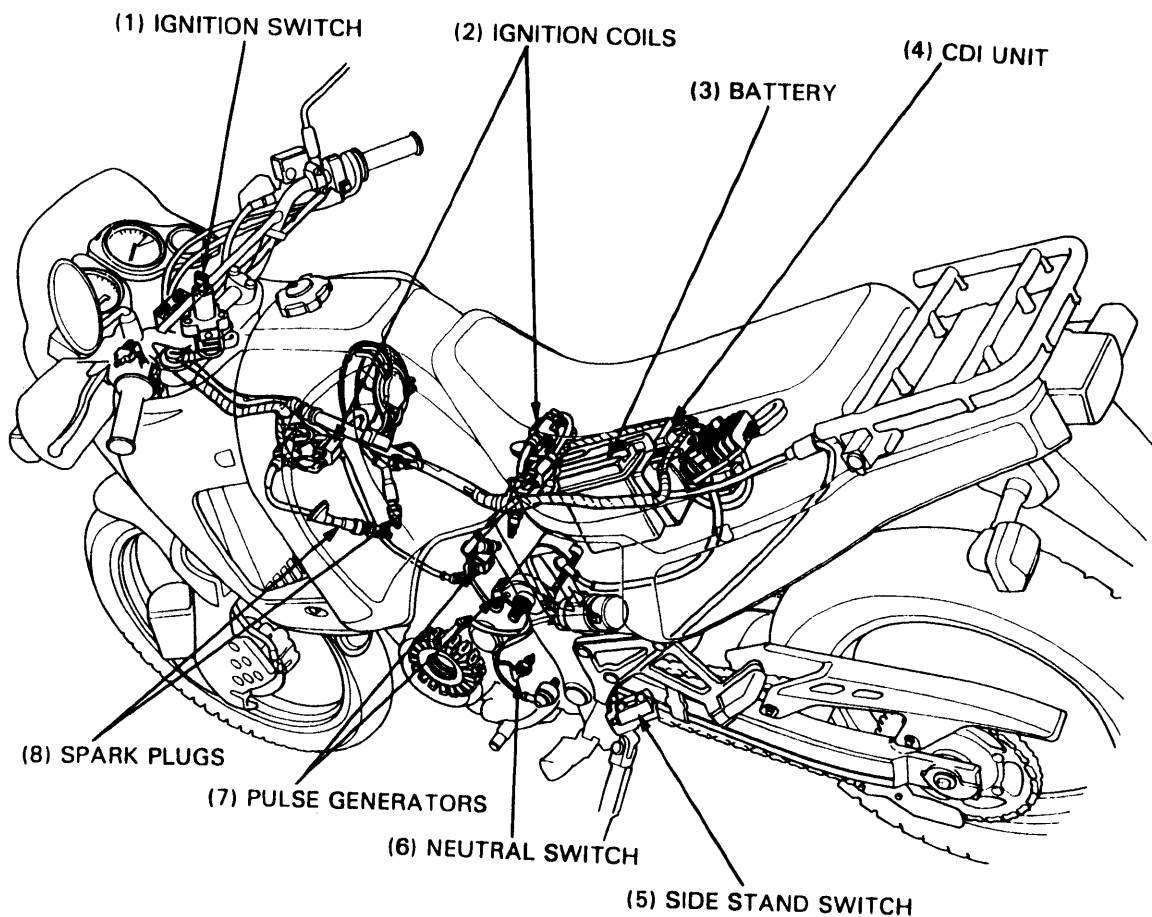
ZÜNDSYSTEM

CIRCUIT D'ALLUMAGE

- (1) CONTACTEUR D'ALLUMAGE
- (2) BOBINES D'ALLUMAGE
- (3) BATTERIE 12V 12A
- (4) UNITE CDI
- (5) CONTACTEUR DE BEQUILLE LATERALE
- (6) CONTACTEUR DE POINT MORT
- (7) GENERATEURS D'IMPULSIONS
- (8) BOUGIES D'ALLUMAGE
- (9) FUSIBLE PRINCIPAL 30 A
- (10) FUSIBLE 10A
- (11) DIODE DE BEQUILLE LATERALE
- (12) VERS COMPTE-TOURS
- (13) INTERRUPTEUR D'ARRET DU MOTEUR
- (14) VERS CONTACTEUR D'ALLUMAGE
- (15) TUBE JAUNE
- (16) TUBE BLEU
- (17) UNITE CDI (ARRIERE)
- (17) UNITE CDI (AVANT)
- (18) GENERATEUR D'IMPULSIONS

ZÜNDSYSTEM

- (1) ZÜNDSCHALTER
- (2) ZÜNDSPULEN
- (3) BATTERIE
- (4) CDI-EINHEIT
- (5) SEITENSTÄNDERSCHALTER
- (6) LEERLAUFSCHALTER
- (7) IMPULSGEBER
- (8) ZÜNDKERZEN
- (9) HAUPTSICHERUNG 30 A
- (10) SICHERUNG 10 A
- (11) SEITENSTÄNDERDIODE
- (12) ZUM DREHZAHLMESSE
- (13) MOTORSTOPPSCHALTER
- (14) ZUM ZÜNDSCHALTER
- (15) GELBE HÜLLE
- (16) BLAUE HÜLLE
- (17) CDI-EINHEIT (VORNE)
- (17) CDI-EINHEIT (HINTEN)
- (18) IMPULSGEBER



WARTUNGSHINWEISE	17-1	IMPULSGEBER	17-6
STÖRUNGSBESEITIGUNG	17-2	SEITENSTÄNDERSCHALTER	17-6
SYSTEMÜBERPRÜFUNG	17-4	SEITENSTÄNDERDIODE	17-7
ZÜNDSPULE	17-5	ZÜNDPUNKT	17-7

WARTUNGSHINWEISE

ALLGEMEINES

- Ein Einstellung des Zündzeitpunktes ist nicht möglich, da die CDI-Einheit (Capacitive Discharge Ignition) wartungsfrei ist und nicht verändert werden kann. Wenn der Zündzeitpunkt inkorrekt ist, müssen die Komponenten des Systems überprüft und defekte Teile ersetzt werden.
- Bei der Überprüfung des Zündsystems alle Systembauteile und die Kabel systematisch mit Hilfe der Störungssuchtafel auf der folgenden Seite kontrollieren.
- Jedes Zündkerzenpaar (VORNE und HINTEN) besitzt einen getrennten Zündstromkreis.
- Für die Überprüfung und Einstellung der Zündkerze sich auf Seite 3-6 beziehen.
- Aus- und Einbau des Impulsgebers ist in Kapitel 7 beschrieben.

TECHNISCHE DATEN

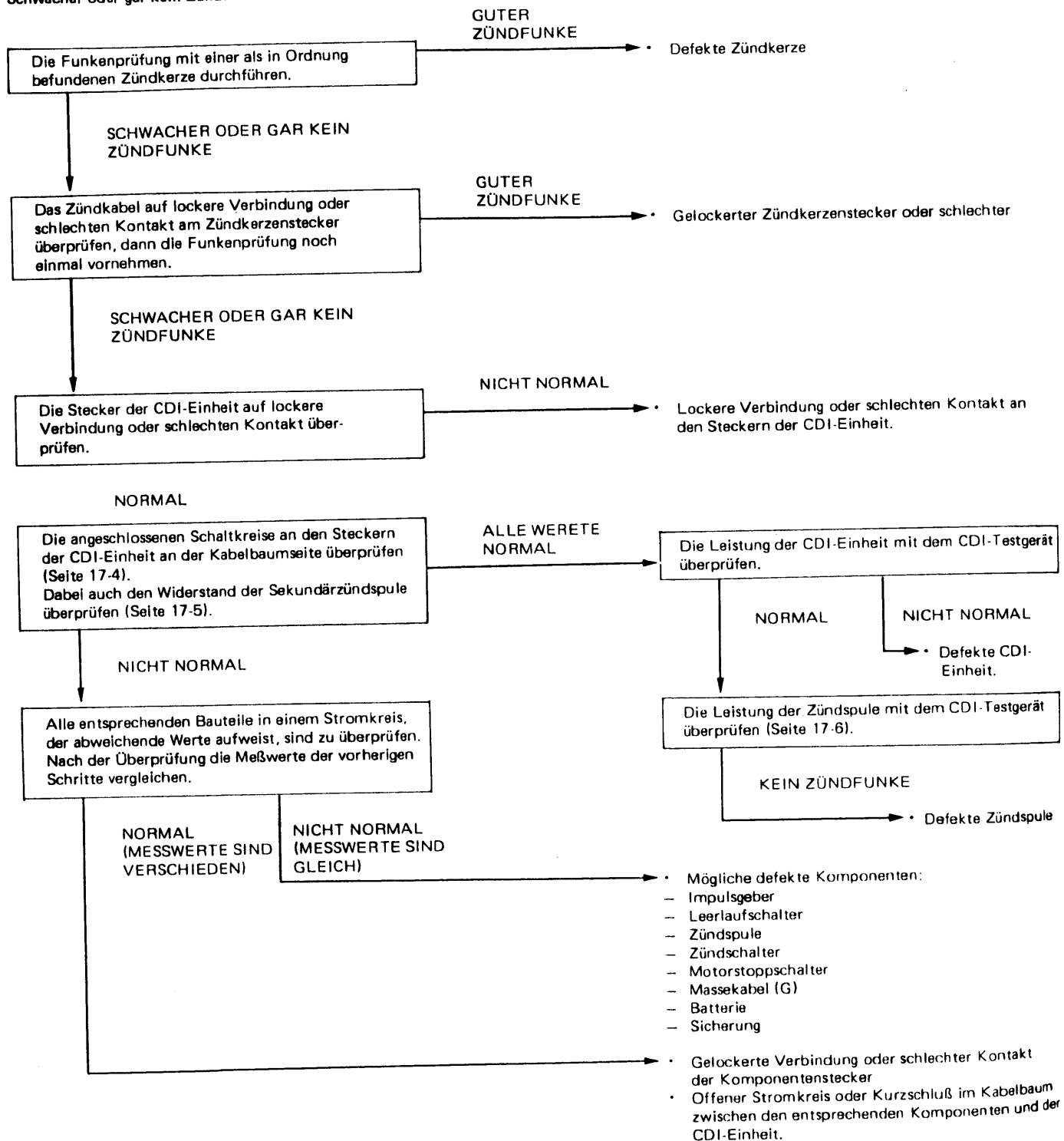
GEGENSTAND		TECHNISCHE DATEN (20°C)	
		NGK	ND
Zündkerze			
	Standard	DPR8EA-9	X24EPR-U9
	Für kalte Gebiete (unter 5°C)	DPR7EA-9	X22EPR-U9
	Bei überwiegendem Hochgeschwindigkeitsbetrieb	DPR9EA-9	X27EPR-U9
Elektrodenabstand		0,8–0,9 mm	
Zündzeitpunkt	Anfangsstellung (F-Markierung)	10° vor OT/Leerlauf	
	Vorverstellung beginnt	2 000 min ⁻¹	
	Volle Vorverstellung	30° vor OT bei 4500 ± 100 U/min	
Zündspulenwiderstand	Primär	0,1–0,2 Ω	
	Sekundär	ohne Zündkerzenstecker	7,4–10,8 kΩ
		mit Zündkerzenstecker	3,6–4,5 kΩ
Impulsgeberwiderstand	Spulenwiderstand	360–540 Ω	
Zündfolge		Vorne – 232° – hinten – 488° – vorne	

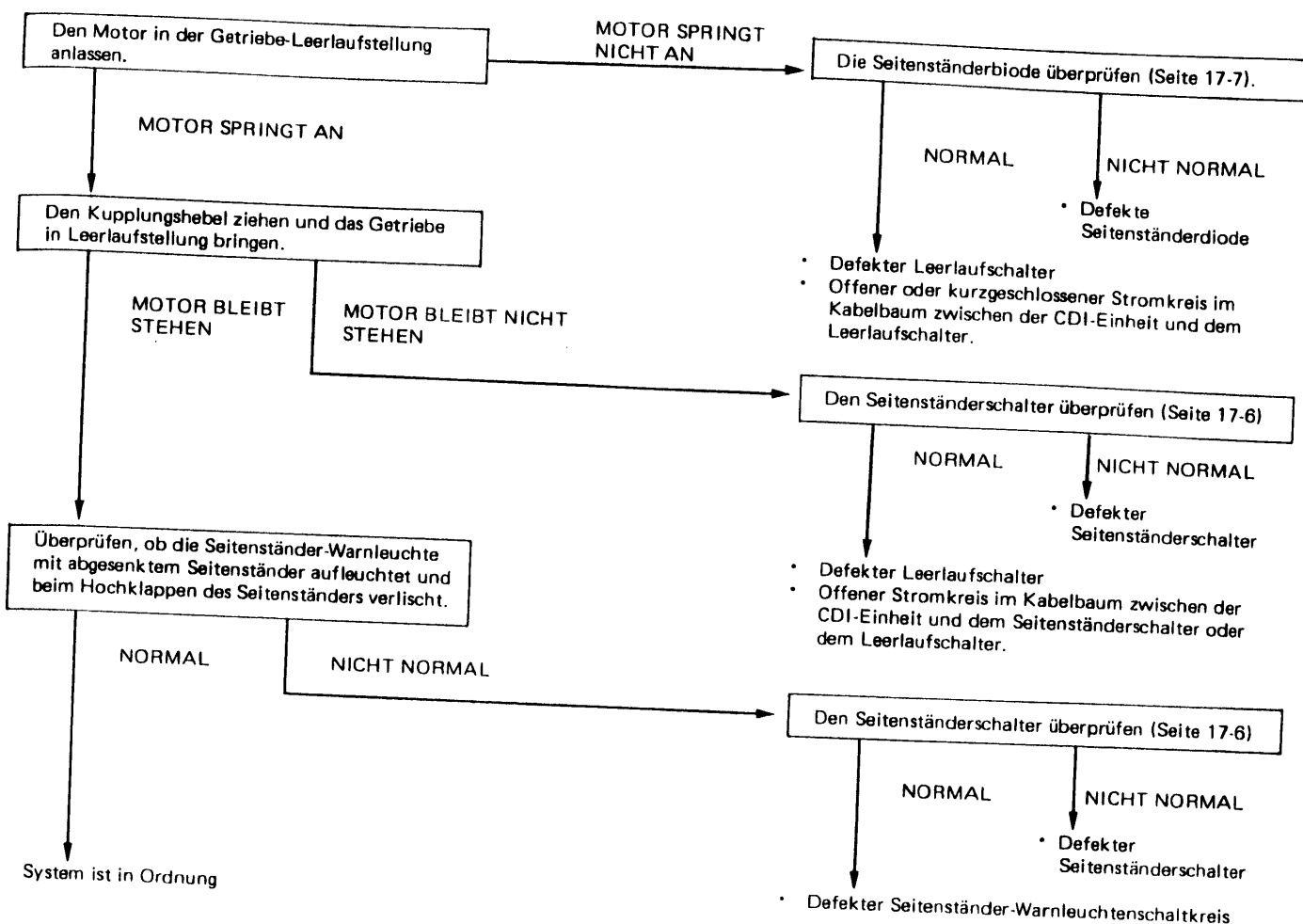
WERKZEUGE

Spezialwerkzeuge	07508–0014700
Prüfadapter	07GGK–0010100
Funkenprüfadapter	
Testgeräte	
Digitaler Multitester (KOWA)	07411–0020000
oder	
Schaltkreis-Prüfgerät (SANWA)	07308–0020000
oder	
Schaltkreis-Prüfgerät (KOWA)	TH–5H

STÖRUNGSBESEITIGUNG

Schwacher oder gar kein Zündfunke



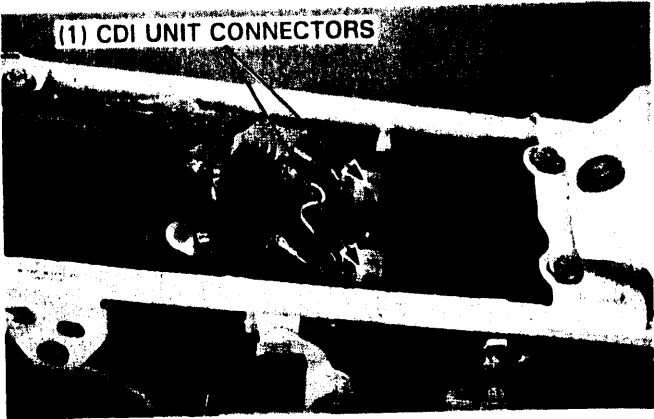


SYSTEM INSPECTION

NOTE

- Check the system components and lines step-by-step according to the troubleshooting on page 17-2.

Remove the seat (page 12-2).
Disconnect the CDI unit connectors and check the related circuit at the wire harness side according to the following chart:



ITEM	TERMINALS		STANDARDS (20°C/68°F)
	CDI UNIT (FRONT)	CDI UNIT (REAR)	
Ignition coil (primary coil)	BI/Bu and G	BI/Y and G	0.1—0.2 Ω
Ignition coil (secondary coil) with spark plug cap	G and Spark plug cap		7.4—10.8 kΩ
Pulse generator	Bu and W	Y and W	360—540 Ω
Battery power supply circuit line	BI/W (+) and G (–) with the ignition switch "ON" and engine stop switch "RUN"		Battery voltage should come.
Neutral switch	Lg/R and body ground with the side stand connector disconnected.		There should be continuity with the transmission in neutral and no continuity with the transmission in gear.
Side stand switch	Lg/R and body ground with the side stand diode removed.		There should be continuity with the side stand retracted and no continuity with the side stand lowered.

CDI UNIT PERFORMANCE TEST

Inspect the CDI unit with CDI tester.

NOTE

- Follow the CDI tester manufacturer's instructions.

TOOL:

Inspection adaptor 07508—0014700

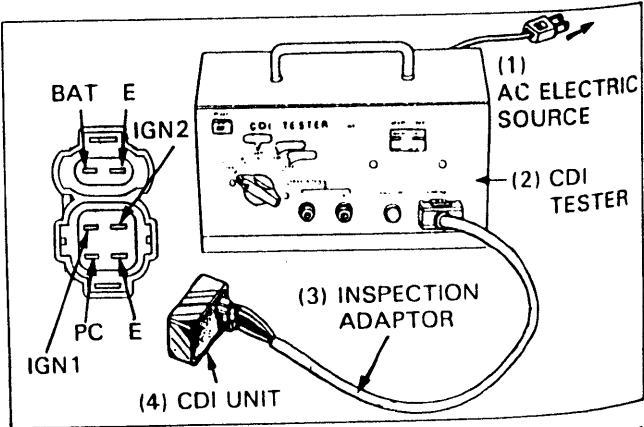
Connect the special adaptor to the CDI unit and CDI tester.

NOTE

- Connect the adaptor wires to the CDI unit terminals as shown.

TESTER SWITCH POSITION	CDI UNIT GOOD	CDI UNIT FAULTY
1. OFF	No spark	—
2. P	Sparks jump	—
3. EXT	No spark	Sparks jump
4. ON1	Sparks jump	No spark
5. ON2	↑	↑

Repeat the test with the IGN1 and IGN2 wires reversed.
Replace the CDI unit with a new one if necessary.



INSPECTION DE CIRCUIT

NOTE

- Vérifier les composants du circuit et les lignes un à un selon le dépistage des pannes de la page 17-2.

Déposer la selle (page 12-2).

Déconnecter les connecteurs de l'unité CDI et vérifier le circuit relatif du côté du faisceau de fils selon le tableau suivant :

(1) CONNECTEURS DE L'UNITÉ CDI

ELEMENT	BORNES		VALEURS STANDARD (20°C)
	UNITÉ CDI (AVANT)	UNITÉ CDI (ARRIERE)	
Bobine d'allumage (bobine primaire)	B/Bu et G	B/Y et G	0,1 à 0,2 Ω
Bobine d'allumage (bobine secondaire) avec capuchon de bougie d'allumage	G et capuchon de bougie d'allumage		7,4 à 10,8 kΩ
Générateur d'impulsions	Bu et W	Y et W	360 à 540 Ω
Ligne de circuit d'alimentation de batterie	B/W (+) et G (-) avec le connecteur d'allumage au "ON" et l'interrupteur d'arrêt du moteur au "RUN"		Il doit y avoir la tension de la batterie
Contacteur de point mort	Lg/R et masse de cadre avec le connecteur de bobèche latérale déconnecté		Il doit y avoir continuité avec la boîte de vitesses au point mort et pas de continuité lorsque les vitesses sont en prise.
Contacteur de bobèche latérale	Lg/R et masse de cadre avec la diode de bobèche latérale retirée		Il doit y avoir continuité avec la bobèche latérale rétractée et pas de continuité avec la bobèche latérale abaissée.

ESSAI DE PERFORMANCE DE L'UNITÉ CDI

Vérifier l'unité CDI avec un appareil d'essai CDI.

NOTE

- Suivre les instructions du fabricant de l'appareil d'essai CDI.

OUTIL :

Adaptateur d'inspection

07508-0014700

Connecter l'adaptateur spécial à l'unité CDI et à l'appareil d'essai CDI.

POSITION DU COMMUTATEUR DE L'APPAREIL D'ESSAI	UNITÉ CDI EN BON ETAT	UNITÉ CDI DEFECTUEUSE
1. OFF	Pas d'étincelle ↑	—
2. P		
3. EXT	Une étincelle ↑	Pas d'étincelle ↑
4. ON1		
5. ON2		

SYSTEMÜBERPRÜFUNG

ZUR BEACHTUNG

- Bei der Überprüfung des Zündsystems alle Systembauteile und die Kabel systematisch mit Hilfe der Störungssuchtafel auf Seite 17-2 kontrollieren.

Die Sitzbank ausbauen (Seite 12-2).

Die Stecker der CDI-Einheit abziehen und den entsprechenden Schaltkreis auf der Kabelbaumseite mit Hilfe der folgenden Tabelle überprüfen.

(1) STECKER DER CDI-EINHEIT

GEGENSTAND	KLEMMEN		STANDARDWERTE (20°C)
	CDI EINHEIT (VORNE)	CDI-EINHEIT (HINTEN)	
Zündspule (Primärspule)	B/Bu und G	B/Y und G	0,1-0,2 Ω
Zündspule (Primärspule) mit Zündkerzenstecker	G und Zündkerzenstecker		7,4-10,8 kΩ
Impulsgeber	Bu und W	Y und W	360-540 Ω
Batteriespannung-Zuleitungskabel	B/W (+) und G (-) wobei der Zündschalter auf "ON" und der Motorschalter auf "RUN" gestellt sein muß.		Batteriespannung muß anliegen.
Leerlaufschalter	Lg/R und Masse bei abgesenktem Stecker des Seitenänderschalters.		Durchgang muß bestehen, wenn sich das Getriebe in Leerlaufstellung befindet. Bei eingekuppeltem Gang darf kein Durchgang bestehen.
Seitenänderschalter	Lg/R und Masse, bei ausgebaute Seitenänderdiode.		Durchgang muß bestehen, wenn der Seitenänder hochgelegt ist. Bei abgesenktem Seitenänder darf kein Durchgang bestehen.

LEISTUNGSPRÜFUNG DER CDI-EINHEIT

Die CDI-Einheit mit dem CDI-Testgerät überprüfen.

ZUR BEACHTUNG

- Den Anweisungen des Testgeräte-Herstellers folgen.

WERKZEUG:

Prüfadapter

07508-0014700

Den Prüfadapter mit der CDI-Einheit und dem CDI-Testgerät verwenden.

PRÜFSCHALTER-POSITION	CDI-EINHEIT IN ORDNUNG	CDI-EINHEIT DFEKT
1. OFF	Kein Funke ↑	—
2. P		
3. EXT	Funke springt über ↑	Funke springt über Kein Funke ↑
4. ON1		
5. ON2		

Wenn erforderlich, die CDI-Einheit durch eine neue ersetzen.

- NETZANSCHLUSS
- CDI-TESTGERÄT
- PRÜFADAPTER
- CDI-EINHEIT

- SOURCE ELECTRIQUE SECTEUR
- APPAREIL D'ESSAI CDI
- ADAPTATEUR D'INSPECTION
- UNITÉ CDI

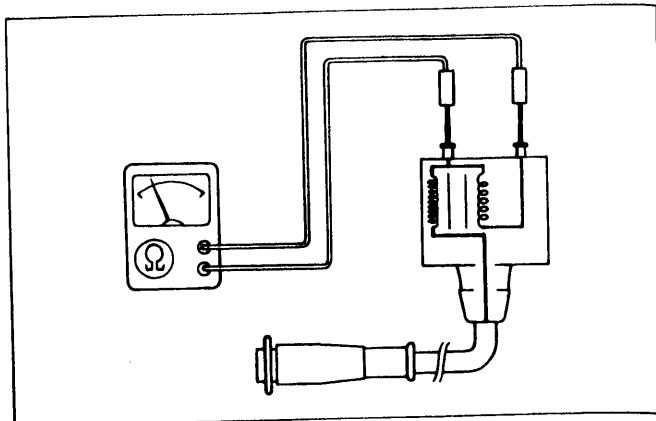
IGNITION COIL

INSPECTION

Remove the fuel tank (page 4-3).

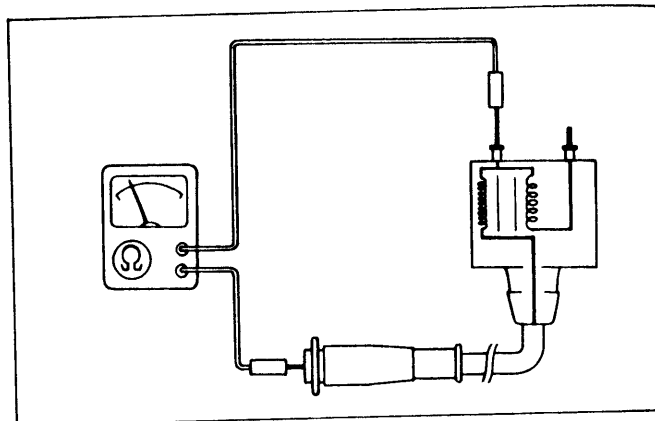
Measure the primary coil resistance by checking for continuity between the primary terminals.

STANDARD: 0.1—0.2 Ω (20°C/68°F)



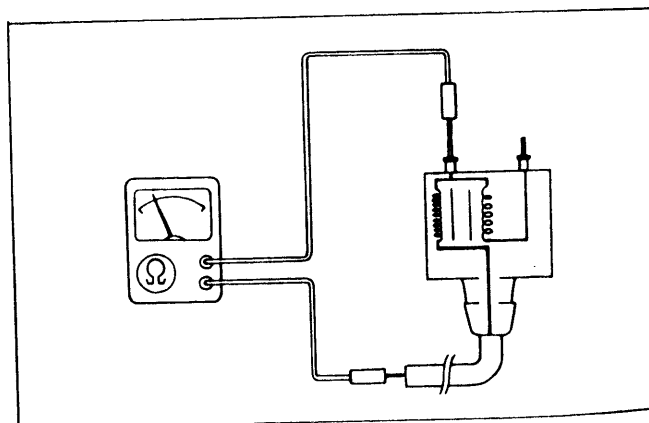
Measure the secondary coil resistance with the spark plug cap in place by checking for continuity between the plug cap and green terminal.

STANDARD: 7.4—10.8 k Ω (20°C/68°F)



If the resistance is out of range, remove the spark plug cap and measure the resistance between the spark plug wire and green terminal.

STANDARD: 3.6—4.5 k Ω (20°C/68°F)



REPLACEMENT

Remove the fuel tank (page 4-3).

Disconnect the primary terminals from the coils.

Remove the spark plug cap from the spark plug.

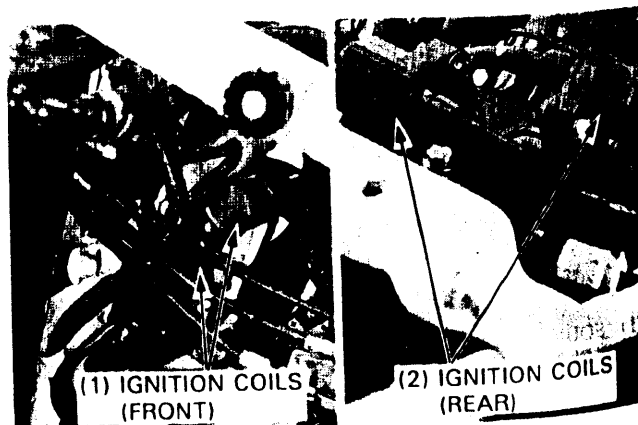
Remove the front/or rear ignition coils stay bolt and front or rear ignition coils.

Remove the ignition coil from its stay.

Install a new ignition coil in the reverse order of the removal.

NOTE

- Install the coils properly according to their marks.
FR-R: front-right, FR-L: front-left,
RR-R: rear-right, RR-L: rear-left
- Connect the primary wire terminals properly.
FR coil: black terminal-black/blue wire
green terminal-green wire
RR coil: black terminal-black/yellow wire
green terminal-green wire



BOBINE D'ALLUMAGE

INSPECTION

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).
Mesurer la résistance de la bobine primaire en vérifiant s'il y a continuité entre les bornes primaires.

CALEUR STANDARD : 0,1 à 0,2 Ω (20°C)

Mesurer la résistance de la bobine secondaire avec le capuchon de la bougie d'allumage en place en vérifiant s'il y a continuité entre le capuchon de la bougie d'allumage et la borne verte.

VALEUR STANDARD : 7,4 à 10,8 k Ω (20°C)

Si la valeur de la résistance est en-dehors de la plage, déposer le capuchon de bougie d'allumage et mesurer la résistance entre le fil de bougie et la borne verte.

VALEUR STANDARD : 3,6 à 4,5 k Ω (20°C)

REPLACEMENT

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).
Déconnecter les bornes primaires des bobines.
Déposer le capuchon de bougie d'allumage de la bougie d'allumage.
Déposer le boulon de l'armature des bobines d'allumage avant ou arrière et les bobines d'allumage avant/ou arrière.
Déposer la bobine d'allumage de son armature.
Mettre la nouvelle bobine d'allumage en place dans l'ordre inverse de la dépose.

NOTE

- Reposer correctement les bobines en fonction de leurs marques.
- FR-R : avant-droit, FR-L : avant-gauche,
- RR-R : arrière-droit, RR-L : arrière-gauche
- Connecter correctement les bornes de fil primaire.
- Bobine FR : borne noire - fil noir/bleu
- borne verte - fil vert
- Bobine RR : borne noire - fil noir/jaune
- borne verte - fil vert

- 1) BOBINES D'ALLUMAGE (AVANT)
- 2) BOBINES D'ALLUMAGE (ARRIERE)

ZÜNDSPULE

ÜBERPRÜFUNG

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).
Den Widerstand der Primärspule durch Überprüfen des Durchgangs zwischen den Primärklemmen messen.

STANDARDWERT: 0,1–0,2 Ω (bei 20°C)

Den Widerstand der Sekundärspule bei aufgestecktem Zündkerzenstecker durch Überprüfen des Durchgangs zwischen dem Zündkerzenstecker und der grünen Klemme messen.

STANDARDWERT: 7,4–10,8 k Ω (20°C)

Wenn der gemessene Widerstand nicht dem Standardwert entspricht, den Zündkerzenstecker abziehen und den Widerstand zwischen dem Zündkerzenkabel und der grünen Klemme noch einmal messen.

STANDARDWERT: 3,6–4,5 k Ω (20°C)

ERSETZEN

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).
Die Primärklemmen von den Zündspulen abziehen.
Den Zündkerzenstecker von der Zündkerzen abziehen.
Die Halteschrauben der vorderen/hinteren Zündspule abnehmen, dann die vordere/hintere Zündspule ausbauen.
Die Zündspule aus der Halterung herausnehmen.
Die neue Zündspule in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

ZUR BEACHTUNG

- Die Zündspulen korrekt und in Übereinstimmung mit der Markierung einbauen.
- FR-R: vorne rechts, FR-L: vorne links
- RR-R: hinten rechts, RR-L: hinten links
- Das Primärkabel mit den Anschlüssen korrekt verbinden.
- Zündspule FR: schwarze Klemme - schwarz/blaues Kabel
- grüne Klemme - grünes Kabel
- Zündspule RR: schwarze Klemme - schwarz/gelbes Kabel
- grüne Klemme - grünes Kabel

- (1) ZÜNDSPULEN (VORNE)
- (2) ZÜNDSPULEN (HINTEN)

IGNITION SYSTEM

PERFORMANCE TEST

Remove the ignition coils.
Check the ignition coil with a CDI tester.

NOTE

- Follow the tester manufacturer's instructions.
- Connect the adaptor wires to the CDI unit terminals as shown.

TOOLS:

Spark adaptor

Inspection adaptor

07GGK-0010100

07508-0014700

If sparks fail to jump across the electrodes in the tester inspection window, replace the ignition coil with a new one.

PULSE GENERATOR

INSPECTION

NOTE

- It is not necessary to remove the pulse generator to make this inspection.

Remove the fuel tank (page 4-3).
Disconnect the pulse generator 4P mini connector.
Measure the resistance between the yellow and white (yellow tube) wires (RR), and between the blue and white (blue tube) wires (FR).

STANDARD: 360-540 Ω (20°C/68°F)

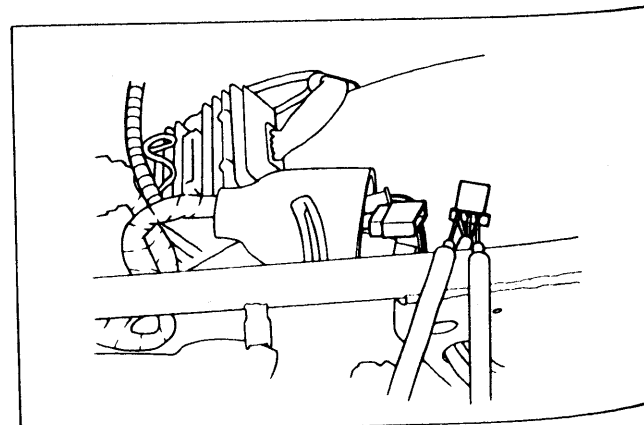
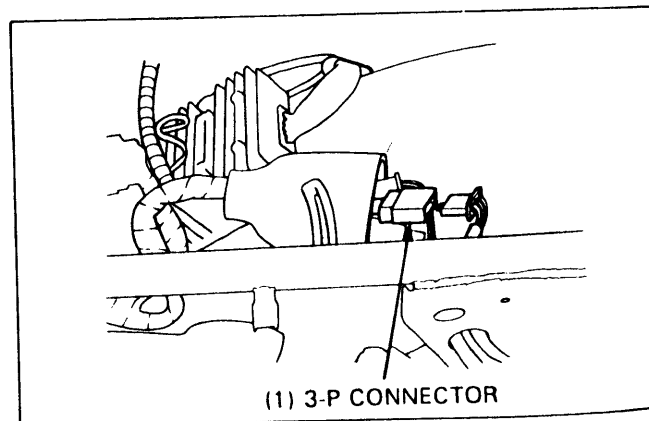
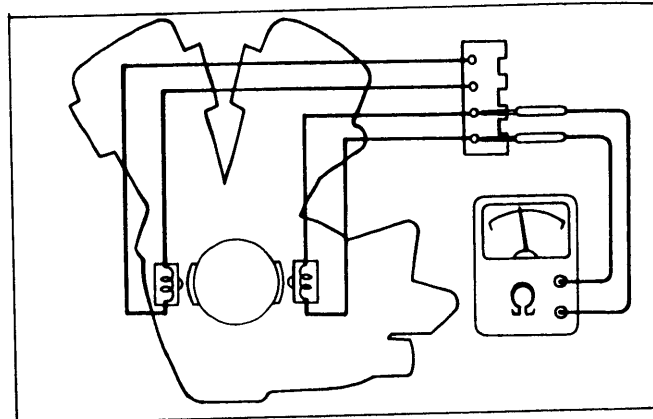
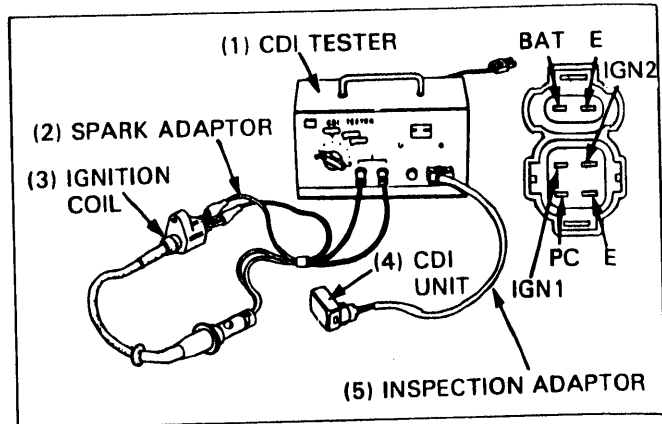
For the replacement, refer to section 7.

SIDE STAND SWITCH

Remove the seat (page 12-2).
Disconnect the side stand switch 3-P connector.

Check the continuity between the connector terminals as follows:

With the side stand retracted	Lg/Y and G	Continuity
	P and G	No continuity
With the side stand lowered	Lg/Y and G	No continuity
	P and G	Continuity



ESSAI DE PERFORMANCE

Déposer les bobines d'allumage.
Vérifier la bobine d'allumage avec un appareil d'essai CDI.

NOTE

- Suivre les instructions du fabricant de l'appareil d'essai.

OUTILS :

Adaptateur de bougie 07GGK-0010100
Adaptateur d'inspection 07508-0014700

Si aucune étincelle ne jaillit entre les électrodes dans la fenêtre d'inspection de l'appareil d'essai, remplacer la bobine d'allumage par une nouvelle.

- (1) APPAREIL D'ESSAI CDI
- (2) ADAPTATEUR DE BOUGIE
- (3) BOBINE D'ALLUMAGE
- (4) UNITE CDI
- (5) ADAPTATEUR D'INSPECTION

GENERATEUR D'IMPULSIONS

INSPECTION

NOTE

- Il n'est pas nécessaire de déposer le générateur d'impulsions pour procéder à cette inspection.

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).
Déconnecter le mini connecteur 4P du générateur d'impulsions.
Mesurer la résistance entre les fils jaune et blanc (tube jaune) (AR) et entre les fils bleu et blanc (tube bleu) (AV).

VALEUR STANDARD : 360 à 540 Ω (20°C)

En ce qui concerne le remplacement, se reporter au chapitre 7.

CONTACTEUR DE BEQUILLE LATÉRALE

Déposer la selle (page 12-2).
Déconnecter le connecteur 3P du contacteur de béquille latérale.

- (1) CONNECTEUR 3P

Vérifier la continuité entre les bornes du connecteur de la manière suivante :

Avec la béquille latérale rétractée	Lg/Y et G	Pas de continuité
	P et G	Pas de continuité
Avec la béquille latérale abaissée	Lg/Y et G	Pas de continuité
	P et G	Continuité

LEISTUNGSPRÜFUNG

Die Zündspulen ausbauen.
Die Zündspule mit Hilfe eines CDI-Testers überprüfen.

ZUR BEACHTUNG

- Den Bedienungsanweisungen des Testgeräteherstellers folgen.

WERKZEUGE:

Zündfunken-Testadapter 07GGK-0010100
Prüfadapter 07508-0014700

Wenn an den Elektroden im Prüffenster des Geräts kein Zündfunke überspringt, die Zündspule durch eine neue ersetzen.

- (1) CDI-TESTGERÄT
- (2) PRLFADAPTER
- (3) ZÜNDSPULE
- (4) CDI-EINHEIT
- (5) PRÜFADAPTER

IMPULSGEBER

ÜBERPRÜFUNG

ZUR BEACHTUNG

- Zur Durchführung dieser Prüfung ist ein Ausbau des Impulsgebers nicht erforderlich.

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).
Den 4P Ministecker des Impulsgebers abziehen.
Den Widerstand zwischen dem gelb/weißen (gelbe Hülle) Kabel (RR) und dem blau/weißen (blaue Hülle) (FR) messen.

STANDARDWERT: 360–540 Ω (bei 20°C)

Für das Ersetzen sich auf Kapitel 7 beziehen.

SEITENSTÄNDERSCHALTER

Die Sitzbank ausbauen (Seite 12-2).
Den Stecker 3P des Seitenständers abziehen.

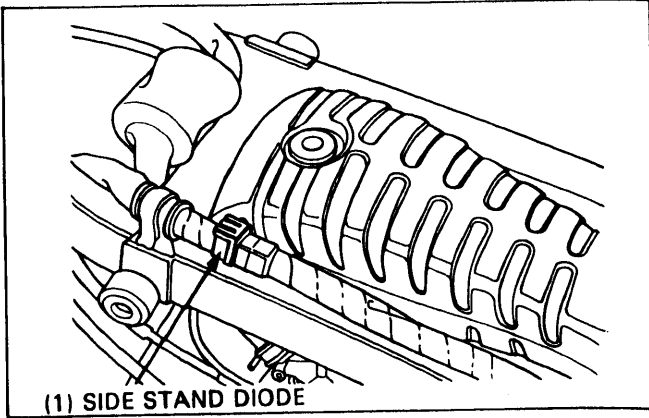
- (1) STECKER 3P

Auf Durchgang zwischen den Klemmen wie folgt überprüfen:

Bei hochgeklapptem Seitenständer	Lg/Y und G	Durchgang
	P und G	Kein Durchgang
Bei abgesenktem Seitenständer	Lg/Y und G	Kein Durchgang
	P und G	Durchgang

SIDE STAND DIODE

Remove the fuel tank (page 4-3).
Remove the side stand diode from the main wire harness.



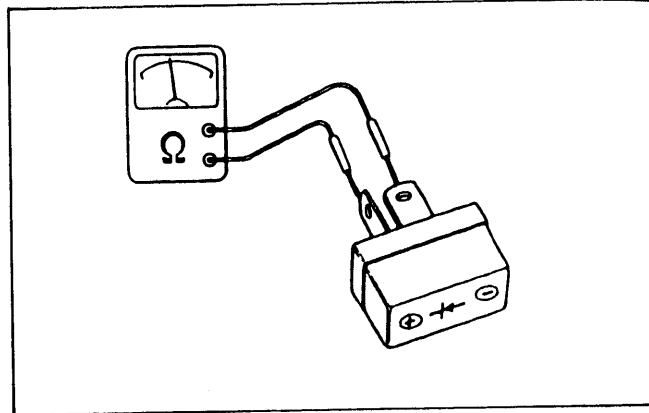
Check for continuity with an ohmmeter.

Connect the positive probe to the \oplus terminal and the negative probe to the \ominus terminal of the diode.

There should be continuity, then with the probes reversed, there should be no continuity.

NOTE

- The test results shown are for a positive ground ohmmeter and the opposite results will be obtained when a negative ground ohmmeter is used.



IGNITION TIMING

NOTE

- The Capacitive Discharge Ignition (CDI) system is factory pre-set and cannot be adjusted. Ignition timing inspection procedures are given to inspect the function of the CDI components.

Warm up the engine to the operating temperature.

⚠ WARNING

- If the engine must be running to do some work, make sure the area is well-ventilated. Never run the engine in an enclosed. The exhaust contains poisonous carbon monoxide gas that may cause loss of consciousness and lead to death.*

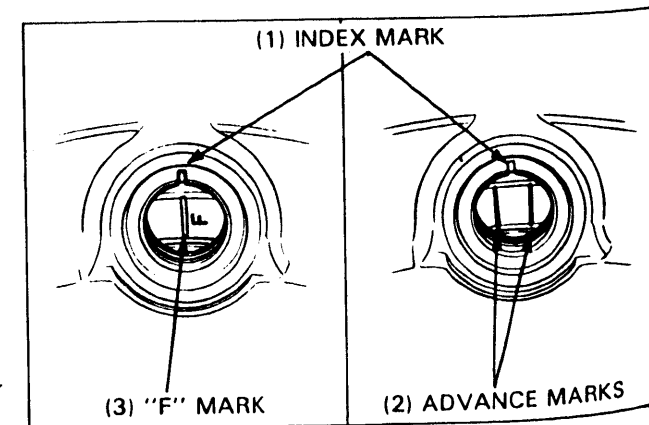
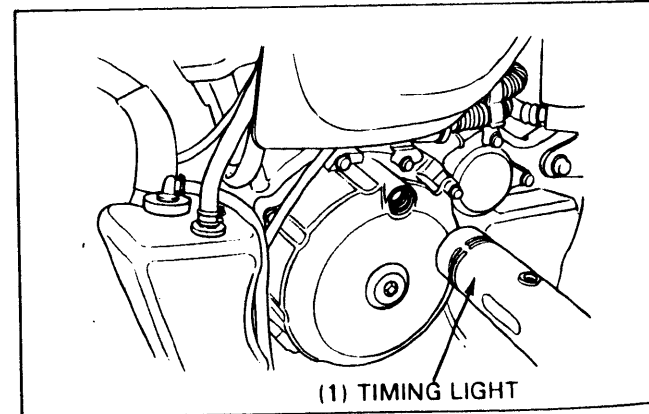
Remove the timing inspection hole cap on the left crankcase cover.

Connect the timing light.

The timing is correct if the "F" mark aligns with the index mark on the left crankcase cover at $1,200 \pm 100 \text{ min}^{-1}$ (rpm) for each cylinder.

Raise the engine to $4,500 \text{ min}^{-1}$ (rpm).

The index mark should be between the advance marks for each cylinder.



DIODE DE BEQUILLE LATÉRALE

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).
Déposer la diode de béquille latérale du faisceau de fils principal.

(1) DIODE DE BEQUILLE LATÉRALE

Vérifier la continuité avec un ohmmètre.
Connecter la sonde positive à la borne (+) et la sonde négative à la borne (-) de la diode.
Il doit y avoir continuité, puis avec les sondes inversées, il ne doit pas y avoir de continuité.

NOTE

- Les résultats de l'essai indiqués sont pour un ohmmètre à masse positive et des résultats opposés seront obtenus lorsqu'un ohmmètre à masse négative est utilisé.

CALAGE DE L'ALLUMAGE

NOTE

- Le système d'Allumage à Décharge de Capacité (CDI) est préréglé en usine et ne peut pas être ajusté. Les procédures d'inspection du calage de l'allumage sont données pour vérifier la fonction des composants de l'unité CDI.

Faire chauffer le moteur jusqu'à sa température de fonctionnement.

ATTENTION

- Lorsque le moteur doit tourner pour effectuer un travail, s'assurer que la zone est bien ventilée. Ne jamais faire tourner le moteur dans un endroit clos. Les gaz d'échappement contiennent de l'oxyde de carbone, gaz toxique pouvant être la cause d'une perte de connaissance et être mortel.

(1) LAMPE DE CALAGE

Déposer le capuchon d'orifice d'inspection de calage situé sur le couvercle du demi-carter gauche.

Connecter la lampe de calage.
Le calage est correct si le repère "F" s'aligne avec le repère d'index situé sur le demi-carter gauche à 1200 ± 100 tr/mn pour chaque cylindre.

Faire monter le régime du moteur à 4500 tr/mn.
Le repère d'index doit se situer entre les repères d'avance de chaque cylindre.

- REPERE D'INDEX
- REPERES D'AVANCE
- REPERE "F"

SEITENSTÄNDERDIODE

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).
Die Seitenständerdiode vom Hauptkabelbaum abnehmen.

(1) SEITENSTÄNDERDIODE

Mit einem Ohmmeter auf Durchgang überprüfen.
Den positiven Meßfühler an der Plusklemme (+) und den negativen Meßfühler an der Minusklemme (-) der Diode anschließen.

In diesem Zustand muß Durchgang bestehen, und bei umgekehrten Meßfühleranschlüssen darf kein Durchgang bestehen.

ZUR BEACHTUNG

- Die obige Beschreibung trifft auf Ohmmeter mit positivem Masseanschluß zu; wenn ein Ohmmeter mit negativer Masse benutzt wird, erhält man die umgekehrten Ergebnisse.

ZÜNDZEITPUNKT

ZUR BEACHTUNG

- Das Capacitive Discharge Ignition-System (CDI) ist werksseitig voreingestellt und kann nicht verändert werden. Um die Funktion der CDI-Komponenten zu überprüfen, die nachfolgenden Arbeitsschritte durchführen.

Den Motor auf normale Betriebstemperatur warmlaufen lassen.

WARNUNG

- Wenn Reparaturarbeiten bei laufendem Motor vorgenommen werden müssen, ist auf ausreichende Belüftung des Arbeitsbereichs zu achten. Den Motor niemals in einem geschlossenen Raum laufen lassen. Die Auspuffgase enthalten giftiges Kohlenmonoxidgas, das zur Bewußtlosigkeit oder sogar zum Tode führen kann.

(1) STROBOSKOP

Die Abdeckkappe des Zündprüf Lochs an der linken Kurbelwellenabdeckung abnehmen.

Ein Stroboskop anschließen.

Der Zündzeitpunkt ist für jeden Zylinder korrekt, wenn die "F"-Markierung mit der Anzeigemarkierung an der linken Kurbelwellenabdeckung bei 1200 ± 100 min⁻¹ ausgerichtet ist.

Die Leerlaufdrehzahl auf 4500 min⁻¹ erhöhen.

Die Anzeigemarkierung muß sich nun zwischen den Vorstellmarkierungen jedes Zylinders befinden.

- ANZEIGEMARKIERUNG
- VORVERSTELLUNGSMARKIERUNGEN
- "F"-MARKIERUNG