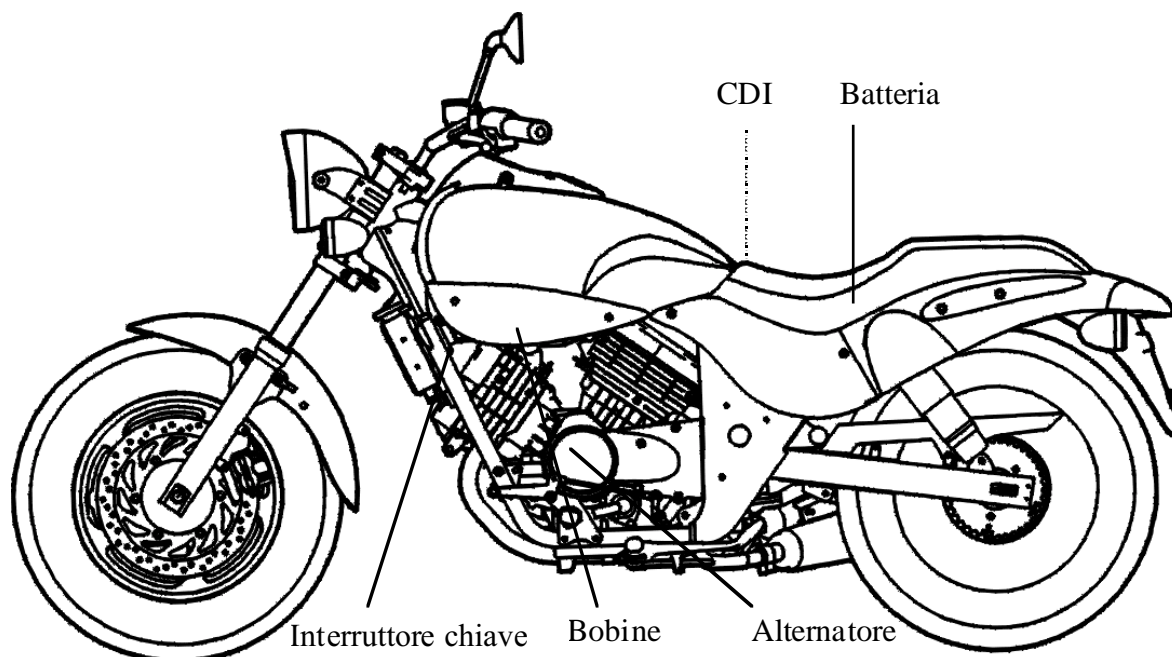


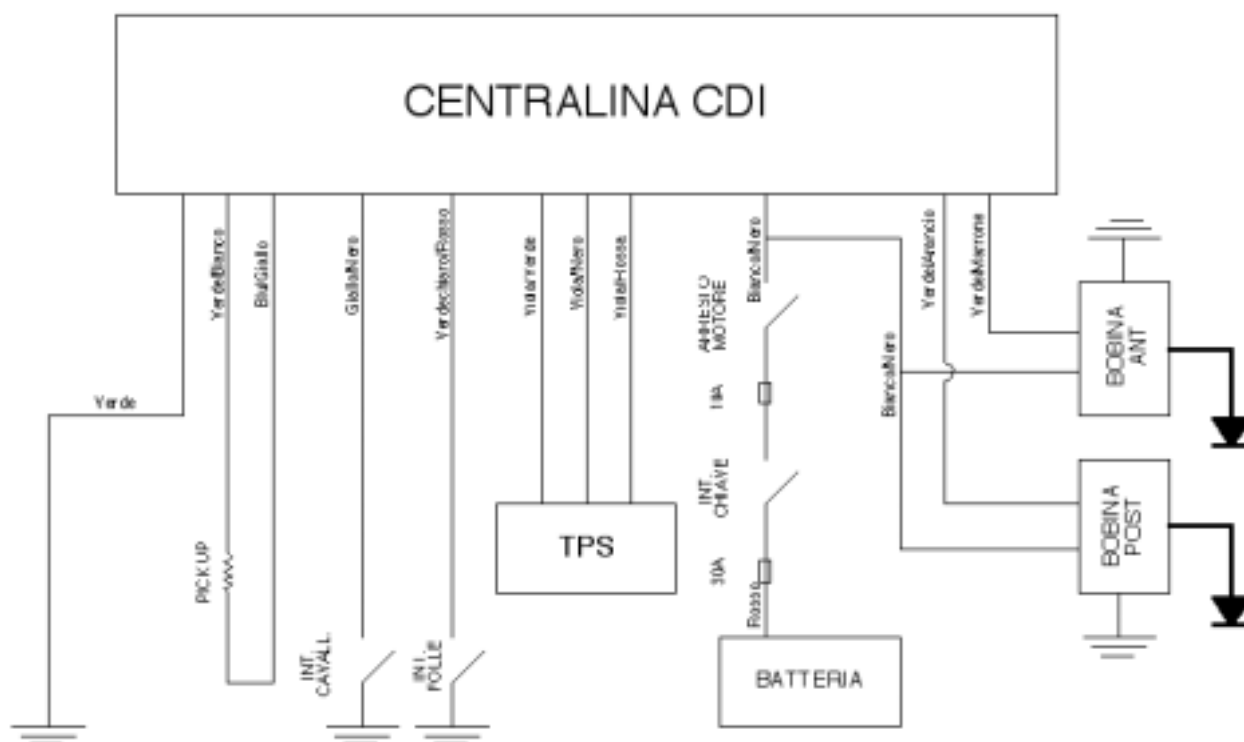
## **IMPIANTO DI ACCENSIONE**

INFORMAZIONI GENERALI .....	15-3
ANALISI DEI PROBLEMI.....	15-3
BOBINE ALTA TENSIONE.....	15-4
CENTRALINA CDI .....	15-5

## Disposizione dei componenti dell'impianto di accensione



## Circuito impianto di accensione



## INFORMAZIONI GENERALI

- L'anticipo di accensione non è regolabile in quanto la centralina CDI ha una propria mappatura.
- La centralina CDI può essere facilmente danneggiata se fatta cadere, maneggiare con cura tale componente durante la rimozione.
- Conessioni elettriche ossidate o lasche sono la principale causa di malfunzionamento dell'impianto elettrico. Prima di sostituire qualsiasi componente elettrico assicurarsi che il problema non sia causato da errate connessioni dell'elemento.
- Controllare il grado termico della candela. Un errato grado termico della candela può causare gravi danni al motore

## Specifiche

Oggetto			Standard
Candela	Candela standard		CR8E
	Candela calda		CR7E
	Candela fredda		CR9E
Distanza elettrodi candela			0.6-0.7mm
Anticipo di accensione			10 ± 2° 1000 giri <sup>-1</sup>
Resistenza avvolgimenti Bobina AT (20° C)	Avvolgimento primario		3,6- 4,8 Ω
	Avvolgimento secondario	Con pipetta	15,0 kΩ - 20,2 kΩ
Resistenza avvolgimento pick-up (20°C)			400 –600 Ω

## ANALISI DEI PROBLEMI

## Non c'è scintilla alla candela

- Candela difettosa.
- Conessioni elettriche ossidate o lasche, fili interrotti od in corto circuito tra:
  - alternatore e centralina CDI
  - centralina CDI ed interruttore principale pick-up e centralina CDI
  - centralina di accensione e bobina AT
  - bobina di alta tensione e candela.
  - componenti e terra.
- Interruttore chiave difettoso.
- Bobina AT difettosa.
- Centralina CDI difettosa.
- Alternatore difettoso.

## Il motore si accende ma funziona male

- Candela usurata.
- Cavi o connettori danneggiati, scoperti o ossidati.
- Volano non correttamente installato.
- Statore non installato correttamente.
- Interruttore chiave difettoso.
- Cavo alta tensione danneggiato.
- Cappuccio della candela non ben isolato.
- Bobina AT difettosa.
- Alternatore difettoso.
- Centralina CDI difettosa.

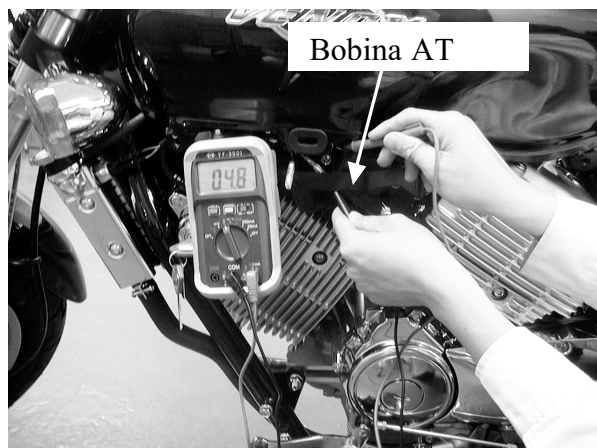
### BOBINE ALTA TENSIONE

#### Ispezione avvolgimento primario

Misurare la resistenza dell'avvolgimento primario connettendo i puntali del tester ai terminali della bobina. (tra i fili Verde/marrone- Verde e Verde/arancio- Verde)

Resistenza avv. primario:  $3,6\sim4,8\Omega$

Se l'avvolgimento primario della bobina alta tensione è interrotto sostituire la bobina.



#### Ispezione avvolgimento

Misurare la resistenza dell'avvolgimento secondario connettendo i puntali del tester ad uno dei terminali della bobina ed alla pipetta candela.

Resistenza avv. secondario:  $15,2\sim20,2\text{ k}\Omega$

Se l'avvolgimento secondario della bobina alta tensione è interrotto sostituire la bobina.



**CENTRALINA CDI****Ispezione**

In caso di assenza di corrente alla candela staccare la centralina dai due connettori e ispezionare le connessioni.

Misurare la resistenza tra i terminali lato impianto: se un valore non coincide agire di conseguenza, se tutti i valori coincidono sostituire la centralina.



Figura A

Controllo	Terminali	Standard	Note
Tensione alla centralina	Bianco/Nero - Verde (chiave su "ON" e interruttore arresto motore su "ON")	Tensione batteria	Figura A
Continuità con le bobine	Verde/Arancio – Bianco/Nero Verde/Grigio – Bianco/Nero	3,6 – 4,8 $\Omega$	Figura B
Pick-up	Verde:Bianco – Blu/Giallo	400 – 600 $\Omega$	Figura C
T.P.S. (sensore apertura acceleratore)	Viola/Rosso- Viola/Verde	4÷5 k $\Omega$	
	Viola/Nero-Viola/Verde	circa 1 k $\Omega$	Acc. chiuso
	Viola/Nero-Viola/Verde	circa 5 k $\Omega$	acc. aperto
Sensore folle	Verdechiaro/Rosso - Verde	Continuità se cambio in folle	