ตำแหน่งของระบบ	17-0	การตรวจสอบระบบจุดระเบิด	17-4
แผนผังระบบ	17-0	คอยล์จุดระเบิด	17-7
รายละเอียดการบริการ	17-1	จังหวะจุดระเบิด	17-8
ปัญหาข้อขัดข้อง	17-3		

รายละเอียดการบริการ

ทั่วไป

ข้อควรระวัง

- กล่อง ECM อาจเสียหายได้ถ้าหากมีการตกหล่นหรือขั้วต่อสายไฟหลุดหลวมในขณะที่มีกระแสไฟฟ้าไหลผ่าน
- แรงเคลื่อนไฟฟ้าที่สูงมากเกินไปอาจทำให้หน่วยควบคุมชำรุดได้ ก่อนการบริการให้ปิดสวิทช์จุดระเบิดทุกครั้ง
- เลือกใช้เบอร์หัวเทียนที่เหมาะสม การเลือกใช้เบอร์หัวเทียนที่ไม่เหมาะสมอาจเป็นสาเหตุให้เครื่องยนต์เสียหายได้
- อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิดอาจเสียหายได้ถ้าขั้วสายหรือปลั๊กหลวมหรือหลุด ขณะเปิดสวิทช์จุดระเบิดไปที่ตำแหน่ง "ON" และมีกระแสไฟฟ้าไหลผ่าน
- การให้บริการแก้ไขปัญหาในระบบจุดระเบิดให้ปฏิบัติตามขั้นตอนในหัวข้อการแก้ไขปัญหาข้อขัดข้อง (หน้า 17-3)
- ระบบจุดระเบิดมักจะผิดปกติบ่อยๆ อันมีสาเหตุมาจากขั้วต่อสายสึกกร่อนหรือหลุดหลวม ดังนั้นให้เช็คขั้วต่อเหล่านั้นก่อนบริการ

- ระบบจุดระเบิดทรานซิสเตอร์นี้ใช้ระบบจังหวะจุดระเบิดควบคุมด้วยไฟฟ้า ดังนั้นไม่สามารถปรับตั้งจังหวะจุดระเบิดได้
- กล่อง ECM จะเปลี่ยนแปลงจังหวะการจุดระเบิดตามความเร็วรอบของเครื่องยนต์ ตัวตรวจจับตำแหน่งลิ้นเร่งจะส่งสัญญาณเพื่อบอกให้กล่อง ECM ชดเชยจังหวะการจุดระเบิดตามตำแหน่งการเปิดของลิ้นเร่ง
- อ้างอิงหน้า 11-5 สำหรับการบริการตัวตรวจจับตำแหน่งเพลาข้อเหวี่ยง
- อ้างอิงหน้า 6-38 สำหรับการบริการกล่อง ECM
- อ้างอิงหน้า 19-10 สำหรับรายละเอียดของสวิทช์จุดระเบิด

ข้อมูลทางเทคนิค

รายการ		ค่ามาตรฐาน	
หัวเทียน		NGK	DENSO
	มาตรฐาน	CPR6EA-9S	U20EPR9S
	เทียบเท่า	CPR7EA-9S	U22EPR9S
ระยะห่างเขี้ยวหัวเทียน		0.80-0.90 มม. (0.031-0.035 นิ้ว)	
แรงเคลื่อนไฟฟ้าของคอยล์จุดระเบิด		ต่ำสุด 100 โวลต์	
แรงเคลื่อนไฟฟ้าของตัวตรวจจับตำแหน่งเพลาข้อเหวี่ยง		ต่ำสุด 0.7 โวลต์	
จังหวะจุดระเบิด (เครื่องหมาย "F")		10° ก่อนศูนย์ตายบนที่รอบเดินเบา	