

## GENERATEUR D'IMPULSIONS

### INSPECTION

Déconnecter le connecteur de fil de générateur d'impulsions.  
Mesurer la résistance entre les fils vert/blanc et bleu/jaune.

**RESISTANCE : 360—440  $\Omega$  (20°C)**

- (1) **FIL DE GENERATEUR D'IMPULSIONS**
- (2) **CONNECTEUR**

### REPLACEMENT

Déposer le couvercle du demi-carter droit (page 8-3).  
Déconnecter le connecteur du générateur d'impulsions.  
Déposer les deux boulons fixant le générateur d'impulsions et retirer le générateur.

Poser un générateur d'impulsions neuf.  
Reposer correctement le passe-fils dans la gorge du demi-carter droit.

Tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d'une montre et aligner les dents de rotor de générateur d'impulsions avec la prise de générateur d'impulsions.

S'assurer que l'entrefer est correct.

**ENTREFER : 0,7 mm**

Reposer le couvercle du demi-carter droit (page 8-15).

- (1) **PASSE-FILS**
- (2) **BOULONS**
- (3) **GENERATEUR D'IMPULSIONS**

### CALAGE DE L'ALLUMAGE

#### NOTE

- Le système d'allumage à décharge de capacité est pré-réglé 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 et déposer le capuchon d'orifice de calage.

Connecter la lampe de calage et un compte-tours.

Mettre le moteur en marche et le laisser tourner au ralenti.

**REGIME DE RALENTI : 1.300  $\pm$  100 tr/mn**

- (1) **ORIFICE DE CALAGE**
- (2) **LAMPE DE CALAGE**

Le calage est normal si le repère "F" s'aligne avec la découpe.

La découpe doit se trouver entre les repères d'avance à 4.000 tr/mn.

Si le calage de l'allumage est incorrect, vérifier l'unité CDI et le générateur d'impulsions.

- (1) **DECOUPE**
- (2) **REPERE D'AVANCE**
- (3) **"REPERE "F"**

## IMPULSgeber

### ÜBERPRÜFEN

Die Steckverbindung des Impulsgeberkabels trennen.  
Den Widerstand zwischen grün/weiß und blau/gelb messen.

**VORGESCHRIEBENER WIDERSTAND:**  
**360—440  $\Omega$  (20 °C)**

- (1) **IMPULSgeberKABEL**
- (2) **STECKVERBINDUNG**

### AUSWECHSELN

Den rechten Kurbelgehäusedeckel ausbauen (Seite 8-3).  
Die Steckverbindung des Impulsgeberkabels trennen.  
Die zwei Befestigungsschrauben herausdrehen und den Impulsgeber abnehmen.

Einen neuen Impulsgeber einbauen.  
Die Kabeltülle fest in die Nut des rechten Kurbelgehäusedeckels drücken.

Die Kurbelwelle im Uhrzeigersinn drehen, um die Zähne des Impulsgeberrotors auf den Festimpulsgeber auszurichten.

Sicherstellen, daß der Luftspalt der Vorschrift entspricht.

**LUFTSPALT: 0,7 mm**

Den rechten Kurbelgehäusedeckel einbauen (Seite 8-15).

- (1) **KABELTÜLLE**
- (2) **SCHRAUBEN**
- (3) **IMPULSgeber**

### ZÜNDZEITPUNKT ZUR BEACHTUNG

- Das kapazitive Entladungszündsystem ist werkseitig voreingestellt und kann nicht verstellt werden. Die hier gegebenen Zündzeitpunkt-Prüfverfahren dienen nur der Überprüfung der Funktion der CDI-Bauteile.

Den Motor warmlaufen lassen und die Kappe vom Einstellmarken-Schauloch entfernen.

Eine Stroboskoplampe und einen Drehzahlmesser anschließen.

Den Motor anwerfen und im Leerlauf drehen lassen.

**LEERLAUFDREHZAHL: 1.300  $\pm$  100 U/min**

- (1) **EINSTELLMARKEN-SCHAULOCH**
- (2) **STROBOSKOPLICHT**

Der Zündzeitpunkt ist normal, wenn die "F"-Marke mit der Einstellkerbe zur Deckung gelangt.

Bei 4.000 U/min muß die Einstellkerbe zwischen den Frühzündmarken liegen.

Wenn der Zündzeitpunkt einwandfrei ist, die CDI-Einheit und den Impulsgeber überprüfen.

- (1) **EINSTELLKERBE**
- (2) **"F"-MARKE**
- (3) **FRÜHZÜNDMARKE**