

Diagnose Zündsystem Honda CB900F Bol D'Or

Auszug aus Reperaturleitfaden

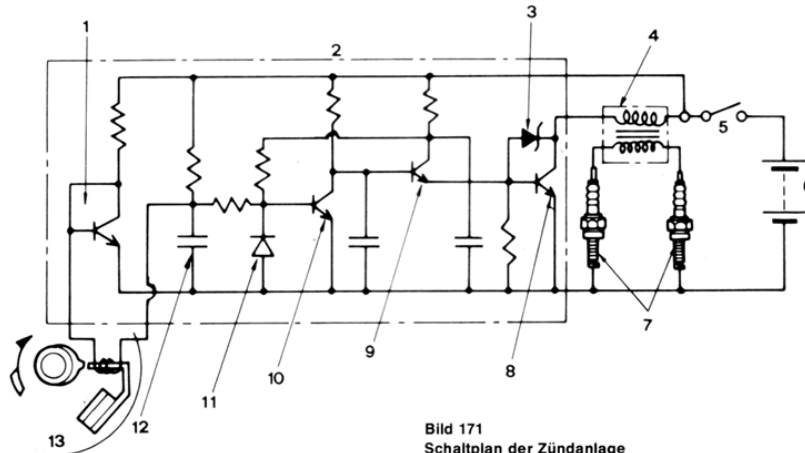


Bild 171
Schaltplan der Zündanlage

- | | |
|----------------|-----------------|
| 1 Transistor | 8 Transistor 3 |
| 2 Zündeinheit | 9 Transistor 2 |
| 3 Zenerdiode | 10 Transistor 1 |
| 4 Zündspule | 11 Diode |
| 5 Zündschalter | 12 Kondensator |
| 6 Batterie | 13 Impulsgeber |
| 7 Zündkerze | |

4.2 Zündspule

4.2.1 Aus- und Einbau

- Den Kraftstofftank entfernen.
 - Die Zuleitungsdrähte abtrennen.
 - Die Spulen nach Entfernen der Befestigungsschrauben abnehmen (Bild 172).
- Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge.

4.2.2 Leistung der Zündspule prüfen

Den Dreipunktfunkenentest mit Hilfe eines Spulentestgerätes, das nach den Anleitungen des Herstellers anzuschließen ist, durchführen. Der Funke zwischen Sekundärelektrode und Primärelektrode muss mindestens 6 mm lang sein. Sonst ist die Zündspule zu ersetzen.

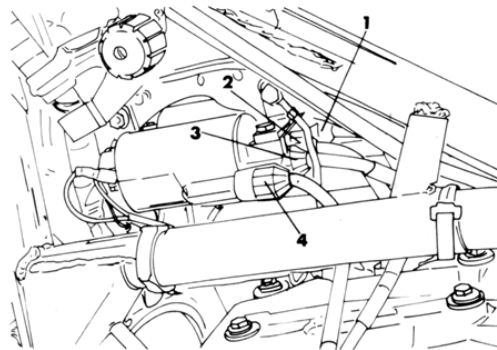


Bild 172
Zündspule

1 Spule 4 (Zylinder 3)	3 Spule 2 (Zylinder 4)
2 Spule 3 (Zylinder 2)	4 Spule 1 (Zylinder 1)

4.3 Transistorisiertes Zündsystem

4.3.1 System überprüfen

- Die Zündkerzen Nr. 1 und 2 heraus-schrauben.
- Jede Zündkerze an einer geeigneten Stelle des Motors an Masse halten.
- Den Zündschalter einschalten.
- Den Impulsgeberdeckel entfernen.
- Mit Hilfe eines Schraubenziehers den Rotor und den Metallkörper (1) eines Impulsgebers verbinden (Bild 173).
- Diesen Vorgang mehrmals wiederholen.
- Ein starker Funke an der Zündkerze bedeutet, dass das Zündsystem für diesen Zylinder einwandfrei ist.
- Die obigen Schritte für den anderen Impulsgeber wiederholen.

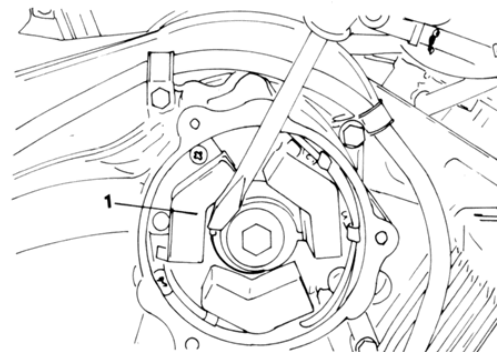


Bild 173

Diagnose Zündsystem Honda CB900F Bol D'Or

Auszug aus Reperaturleitfaden

4.3.2 Impulsgeber überprüfen

Den Spulenwiderstand an folgenden Stellen messen:

- Zwischen den gelben Drähten (Zylinder 2, 3) OK
 - Zwischen den blauen Drähten (Zylinder 1, 4) OK
- Der Sollwert beträgt bei 20° 530 ± 50 Ohm.

4.3.3 Zündeinheit prüfen

- Die Kabel an der 6poligen Steckverbindung (rot) abtrennen.
- Die positive Zuleitung eines Voltmeters mit dem Anschluss der blau/weißen Leitungsröhre (1.4) oder mit demjenigen der gelb/weißen Leitungsröhre (2.3) der 6poligen Steckverbindung (weiss) verbinden.
- Die negative Zuleitung an einer geeigneten Stelle an Masse anschliessen. Den Zündschalter einschalten.
- Die entsprechende Klemme der roten 6-poligen Steckverbindung kurzzeitig erden.
- Die Transistoreinheit funktioniert normal, wenn die am Voltmeter angezeigte Spannung bei jedem Test von 12 V auf Null V wechselt.

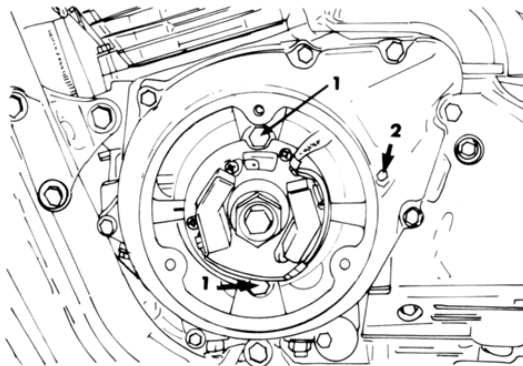


Bild 174

4.4 Impulsgeber – Ausbau und Einbau

- Die beiden Impulsgeber-Grundplattenschrauben («1» in Bild 174) lösen.
- Die linke Kurbelgehäuseabdeckung («2» in Bild 174) entfernen.
- Die linke hintere Kurbelgehäuseabdeckung entfernen.
- Die Impulsgebereinheit auswechseln.
- Den Zündzeitpunkt einstellen (Kapitel 1.4.8).

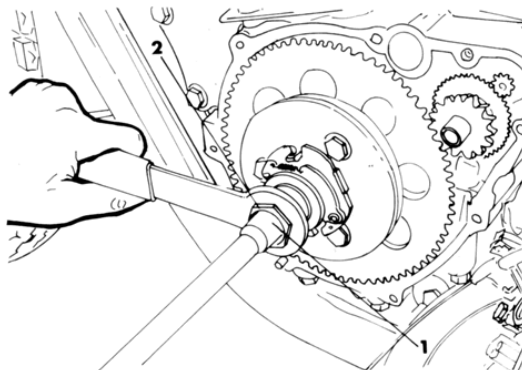


Bild 175

4.5 Frühzündler

Einzelheiten über die Frühzündler-Funktionsprüfung sind in Kapitel 1.4.8.3 angegeben.

4.5.1 Ausbau

- Impulsgeberdeckelschrauben und Impulsgeber entfernen (Kapitel 4.4).
- Die Schrauben der linken Kurbelgehäuseabdeckung entfernen.
- Den Frühzündler einer Sichtprobe unterziehen:
 - Den Nocken des mechanischen Frühzündlers auf Klemmen überprüfen.
 - Die Gleitflächen schmieren, und die Feder auf Spannungsverlust sowie den Frühzündlerstift auf übermäßige Abnutzung überprüfen, wenn der Frühzündler nicht zurückkehrt.
- Unter Bezug auf Bild 175 die Schraube (1) entfernen und dabei die Distanzscheibe (2) festhalten.
- Frühzündler abnehmen.

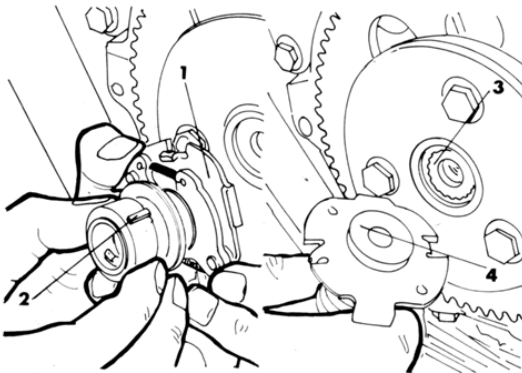


Bild 176

Diagnose Zündsystem Honda CB900F Bol D'Or

Auszug aus Reperaturleitfaden

4.5.2 Einbau

- Unter Bezug auf Bild 176:
 - Den Rotorzahn (2) auf die «O»-Marke (1) des Zündverstellers ausrichten.
 - Den Stift (4) am Frühzündler auf den Schlitz (3) in der Kurbelwelle ausrichten.
- Die Sechskantschraube mit 33 bis 37 Nm festziehen.
- Die verbleibenden Arbeiten in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus durchführen.

4.6 Zündzeitpunkt

Dazu verweisen wir auf die Beschreibung in Kapitel 1.4.8.

4.7 Zündkerzen

Dazu verweisen wir auf die Beschreibung in Kapitel 1.4.7.

4.8 Fehlerdiagnose

Störung	Ursache
Motor dreht durch, springt aber nicht an	<ul style="list-style-type: none"> ● Motorabstellschalter auf «OFF» (Aus) ● Keine Funken an den Zündkerzen ● Schadhafte Transistor-Zünder ● Schadhafte Impulsgeber
Keine Funken an den Zündkerzen	<ul style="list-style-type: none"> ● Motorabstellschalter auf «OFF» (Aus) ● Schlecht angeschlossene, gerissene oder kurzgeschlossene Drähte <ul style="list-style-type: none"> – Zwischen Zündschalter und Motorabstellschalter – Zwischen Zünder und Motorabstellschalter – Zwischen Zünder und Zündspule – Zwischen Zündspule und Zündkerzen – Zwischen Zünder und Impulsgeber ● Schadhafte Zündspule ● Schadhafte Zündschalter ● Schadhafte Zünder ● Schadhafte Impulsgeber
Motor springt an, läuft aber schlecht	<ul style="list-style-type: none"> ● Primärzündkreis <ul style="list-style-type: none"> – Schadhafte Zündspule – Loser oder schlechter Draht – Wackelkontakt ● Sekundärzündkreis <ul style="list-style-type: none"> – Schadhafte Zündkerze – Schadhafte Hochspannungszündkabel
Falsche Vorzündung	Zentrifugaler Zündzeitpunktversteller schadhaft