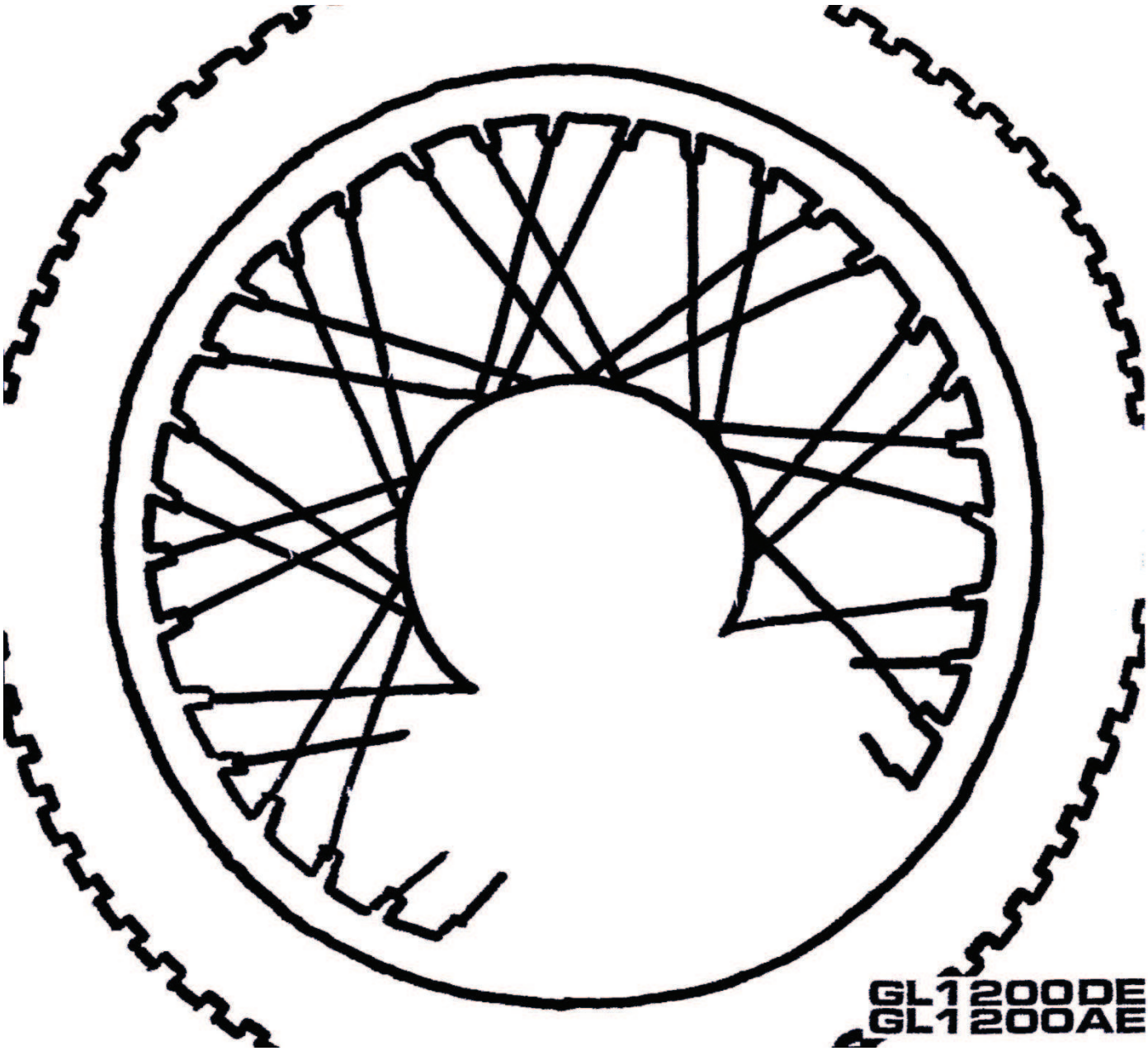
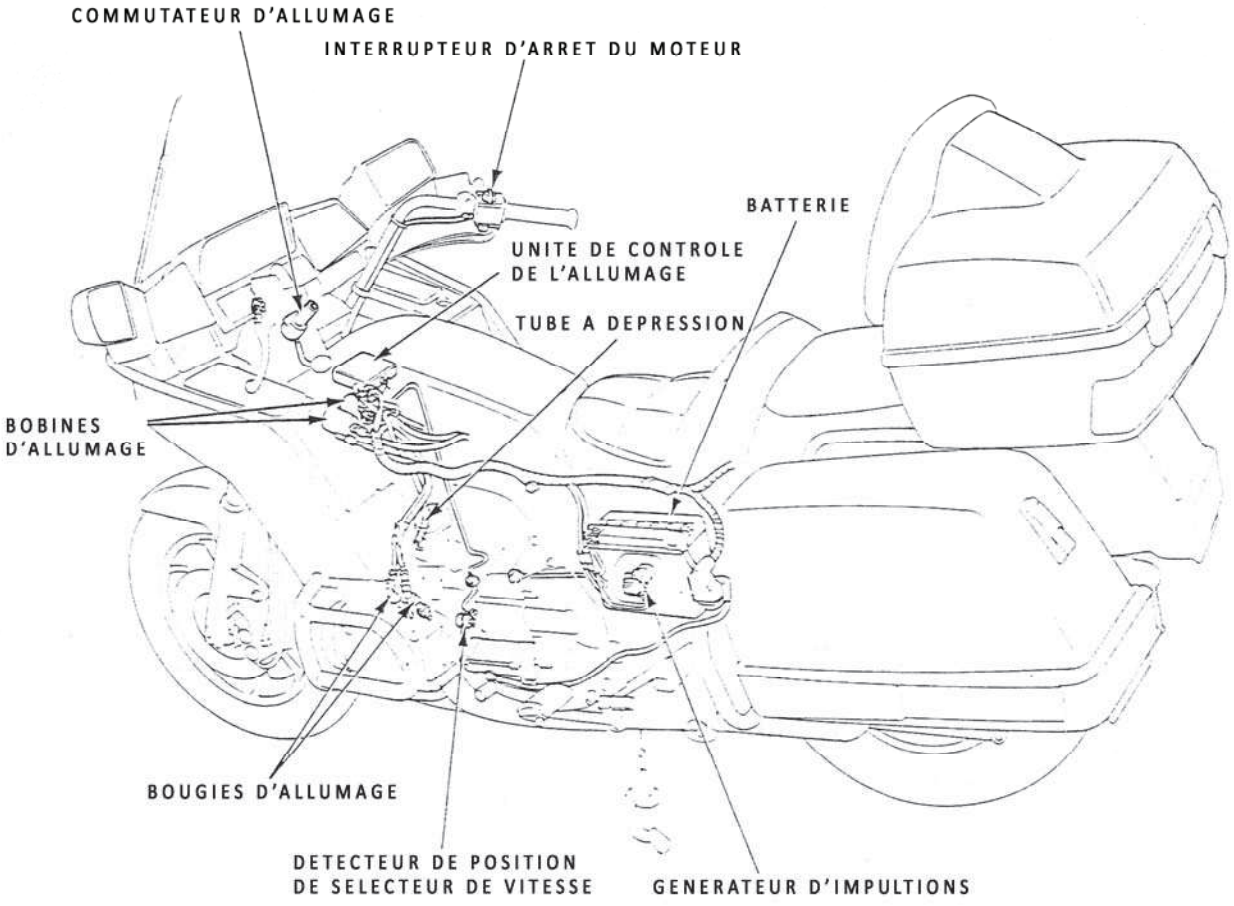
HONDA

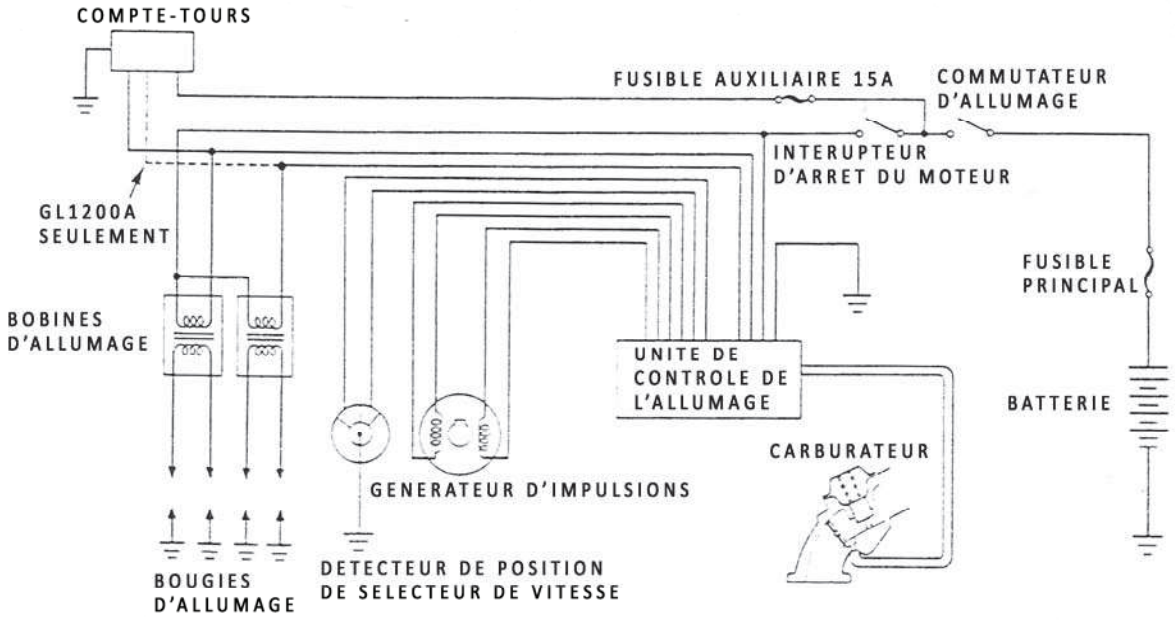
MANUEL D'ATELIER

GOLDWING GL1200D GL1200A



CIRCUIT D'ALLUMAGE





CIRCUIT D'ALLUMAGE

INFORMATIONS D'ENTRETIEN	17-01
DEPISTAGE DES PANNES	17-02
BOBINE D'ALLUMAGE	17-03
SYSTEME D'ALLUMAGE TRANSISTORISE	17-04
VERIFICATION DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE	17-06

INFORMATIONS D'ENTRETIEN

GENERALITE

• Tous les composants du circuit d'allumage peuvent être vérifiés sur la motocyclette.
• S'assurer que la batterie est complètement chargée avant de diagnostiquer le circuit d'allumage.
• L'intensité est envoyée au circuit primaire de bobine d'allumage par l'unité à étincelle lorsque la denture du rotor de générateur d'impulsions s'approcher de la denture du générateur. Lorsque la denture du rotor passe la denture du générateur, le circuit primaire est coupé, ce qui provoque la chute du champ de flux de la bobine primaire et une augmentation rapide de la tension de la bobine secondaire, provoquant de ce fait l'allumage des bougies d'allumage.
• Le modèle GL1200 comprend un nouveau circuit d'allumage. L'unité de contrôle de l'allumage fait automatiquement varier l'avance à l'allumage en fonction du régime du moteur lorsque la boîte de vitesses se trouve dans les rapports 1 à 3. Lorsque la boite de vitesses passe au 4ème ou au 5ème (surmultiplication) rapport; un détecteur de position de sélecteur de vitesse signale à l'unité de contrôle de l'allumage de faire varier électroniquement l'avance à l'allumage en fonction de la dépression du carburateur..

CARACTERISTIQUES

BOUGIES D'ALLUMAGE RECOMMANDEES:

	Pour climat froid (en dessous de 5°C)	Valeur Standard	Pour conduite prolongée à grande vitesse
NGK	DPR7EA-9	DPR8EA-9	DPR9EA-9
ND	X22EPR-U9	X24EPR-U9	X27EPR-U9

Ecartement des électrodes :		0,8-0,9 mm
Avance à l'allumage:	Repère F :	10°C avant le P.M.H.
	Avance maximum	32°C avant le P.M.H. (sans avance de dépression)
		45° (avec avance de dépression)
Ordre d'allumage		1-3-2-4
Espace d'air du générateur d'impulsions		0,40-1,10 mm
Résistance de bobine d'allumage		
Bobine primaire		2,4-3,0 Ω
Bobine secondaire		20,1-27,9 Ω (avez capuchon de bougie d'allumage)
		12,6-15,4 Ω (sans capuchon de bougie d'allumage)
Resistance de bobine de générateur d'impulsion		1,1-1,3 Ω (à 20°C)
Avance de dépression		
Dépression au départ		36-44 mmHg
Dépression à l'arrêt		63-77 mmHg
Avance électrique		
Départ		1500-1750 tr/mn
Arrêt		2800-3200 tr/mn

DEPISTAGE DES PANNES

Le moteur est lancé mais ne démarre pas
• Interrupteur d'arrêt du moteur sur la position OFF
• Absence d'étincelle au niveau des bougies d'allumage
• Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
• Générateur d'impulsions défectueux

Absence d'étincelle aux bougies
• Interrupteur d'arrêt du moteur sur la position OFF
• Fils mal connectés, cassés ou en court-circuit
  — Entre le commutateur d'allumage et l'interrupteur d'arrêt du moteur
  — Entre l'unité d'étincelle et l'interrupteur d'arrêt du moteur
  — Entre l'unité d'étincelle et la bobine d'allumage
  — Entre la bobine d'allumage et la bougie
  — Entre l'unité d'étincelle et le générateur d'impulsions
• Bobine d'allumage défectueuse
• Commutateur d'allumage défectueux
• Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
• Générateur d'impulsions défectueux

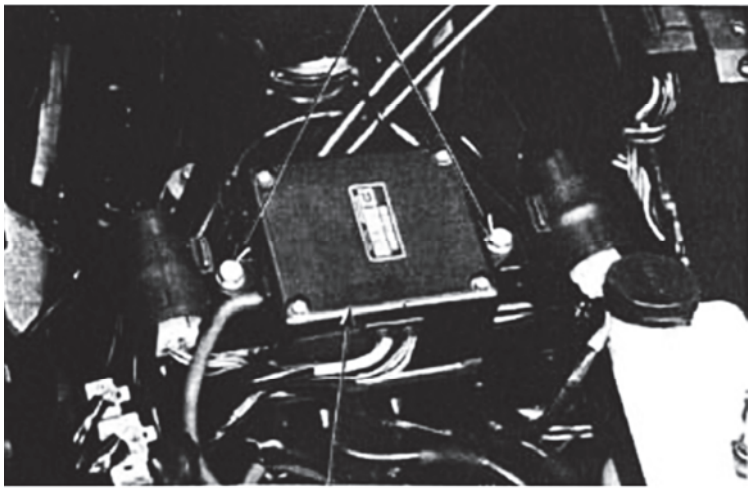
Le moteur démarre mais tourne mal
• Circuit primaire d'allumage
  — Bobine d'allumage défectueuse
  — Fil desserré ou dénudé
  — Court-circuit intermittent
• Circuit secondaire
  — Bougie défectueuse
  — Cordon haute-tension défectueux

Calage de l'allumage incorrect
• Unité de contrôle de l'allumage défectueuse
• Générateur d'impulsions défectueux
• Détecteur de position de sélecteur de vitesse défectueux

BOBINE D'ALLUMAGE

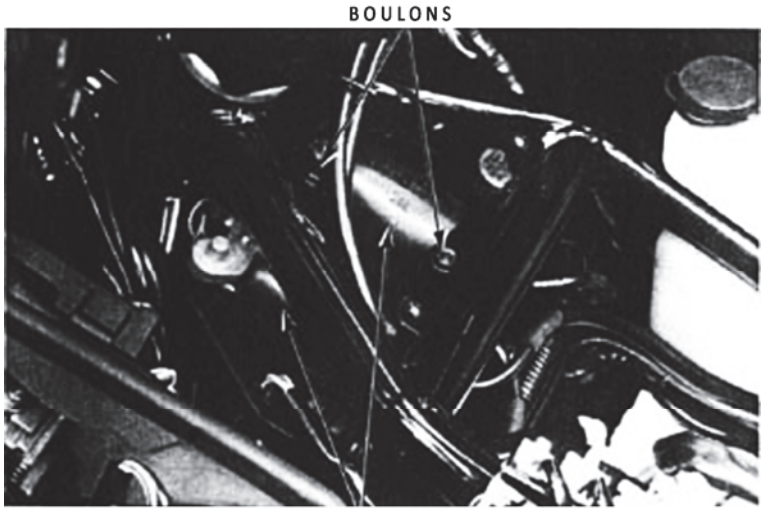
DEPOSE

Déposer le compartiment supérieur.
Déposer le boîtier du filtre à air et le porte-élément de la chambre à air.
Déposer l'unité de contrôle de l'allumage et le support de relais en retirant les deux boulons.



UNITE DE CONTROLE DE L'ALLUMAGE

Débrancher les fils primaires des bobines d'allumage.
Débrancher les trois coupleurs du support de coupleur et déposer le relais de clignotant du support de bobine d'allumage.
Déposer les bobines d'allumage et le guide de câble en retirant les deux boulons.
Débrancher les fils de bougie d'allumage de la bobine d'allumage.



BOBINES D'ALLUMAGE

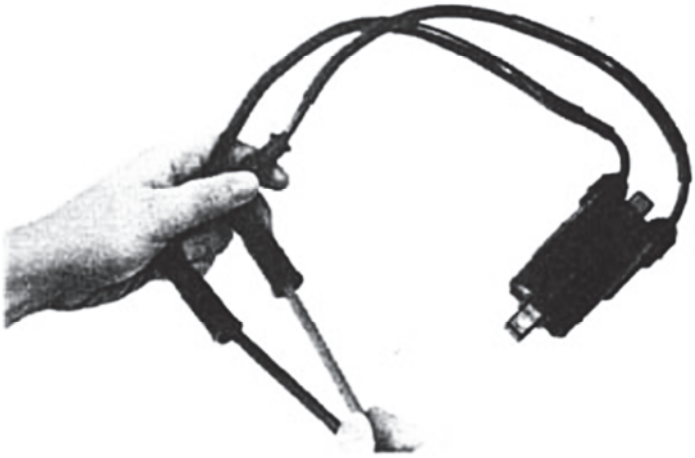
VERIFICATION DE BOBINE PRIMAIRE

Vérifier la résistance entre les bornes à l'aide d'un ohmmètre de la manière indiquée.

RESISTANCE: 2,4-3,0 Ω

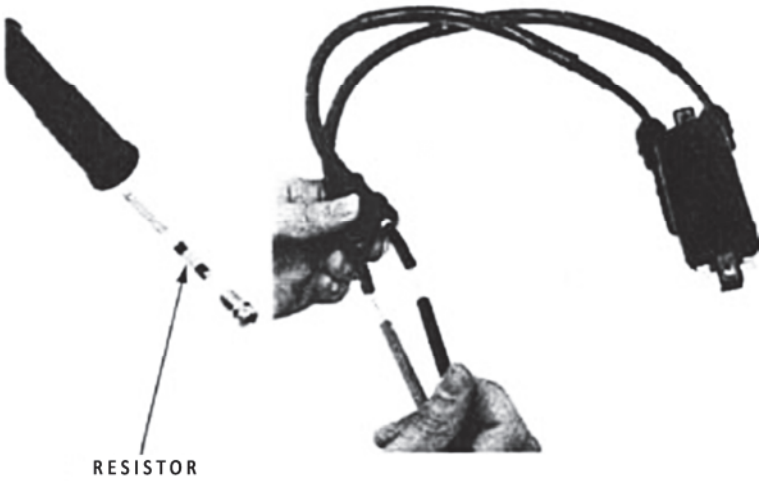
Mesurer la résistance de la bobine secondaire avec les capuchons de bougie d'allumage en place.

RESISTANCE: 21,1-27,9 KΩ



Déposer les anneaux de retenue de résistor de capuchon de bougie d'allumage et le ressort des capuchons.
Mesurer la résistance de la bobine secondaire.

RESISTANCE: 12,6-15,4 KΩ

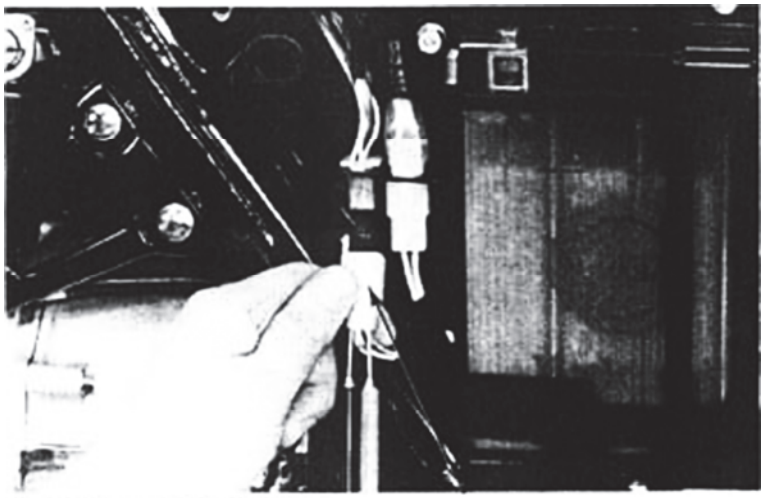


SYSTEME D'ALLUMAGE TRANSISTORISE

VERIFICATION DU GENERATEUR D'IMPULSIONS

Déposer le cache latéral gauche et débrancher le coupleur du générateur d'impulsions
Mesurer la résistance de la bobine entre les conducteurs blanc/jaune (cylindres N° 1 et 2) ou les conducteurs blanc/bleu et bleu (cylindres N° 3 et 4).

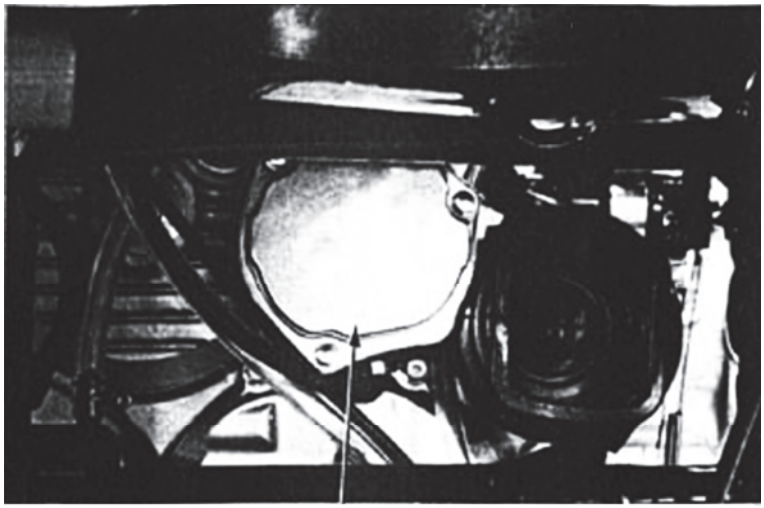
RESISTANCE: 1,1-1,3 KΩ à 20°C.



COUPLEUR DU GENERATEUR D'IMPULSIONS

REMPLACEMENT DU GENERATEUR D'IMPULSIONS

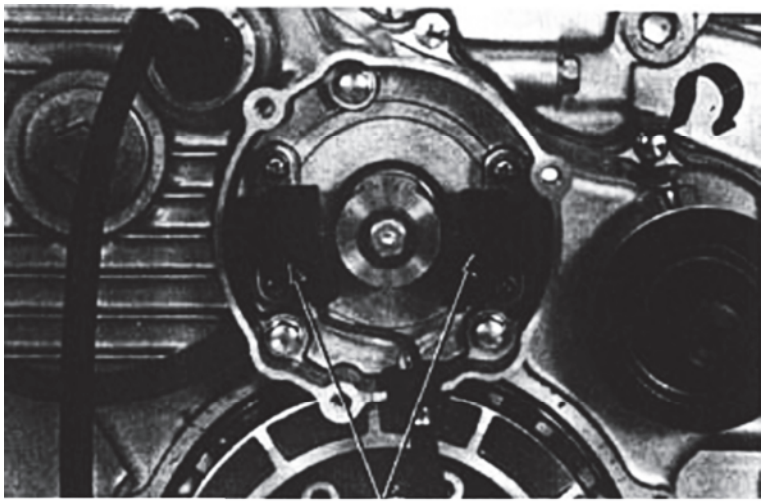
Déposer le bras oscillant (Page 13-18).
Déposer le couvercle du générateur d'impulsions.



COUVERCLE DU GENERATEUR D'IMPULTIONS

Déposer les vis de montage de générateur d'impulsions et les générateurs d'impulsions.

Mettre de nouveaux générateurs d'impulsions en place.

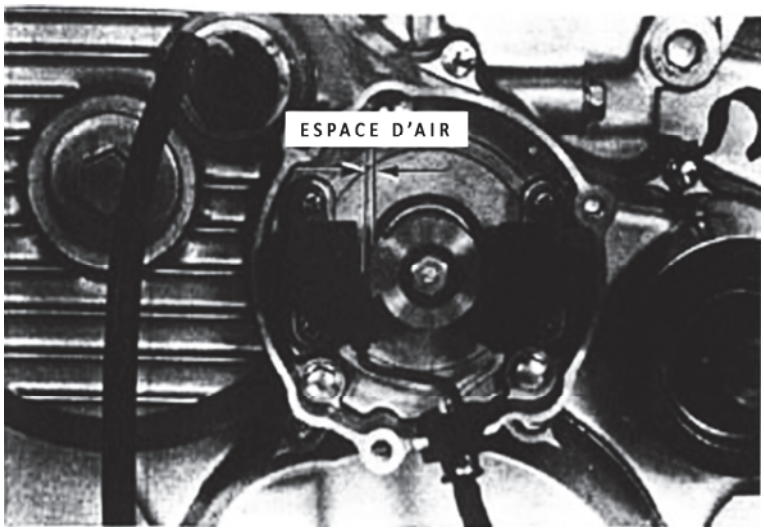


GENERATEURS D'IMPULTIONS

Vérifier l'espace d'air entre le rotor du générateur d'impulsions et la prise.

ESPACE D'AIR: 0,40-1,10 mm

Reposer le couvercle de générateur d'impulsions.
Reposer le bras oscillant (Page 13-21).

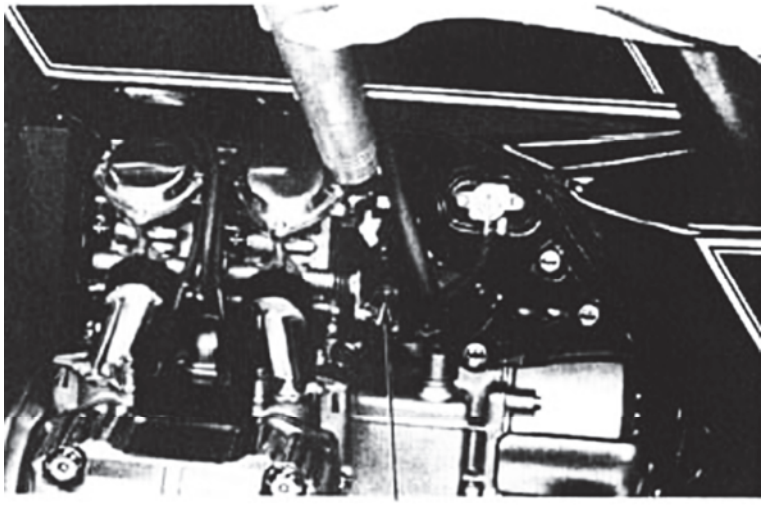


VERIFICATION DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Mettre le moteur en marche et le laisser chauffer jusqu'à sa température de fonctionnement.

Déposer le capuchon de l'orifice de visite de l'avance et raccorder un obturateur d'inspection de l'avance.

Raccorder une lampe d'avance stroboscopique aux fils de bougie d'allumage du cylindre N°.1 ou N°.2.

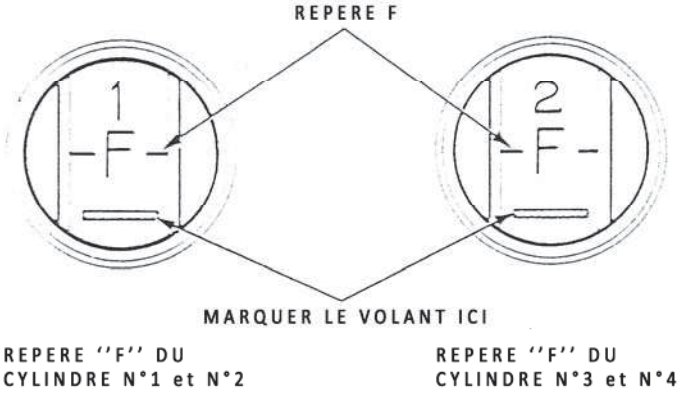


OBTURATEUR D'INSPECTION DE L'AVANCE

CIRCUIT D'AVANCE ELECTRIQUE

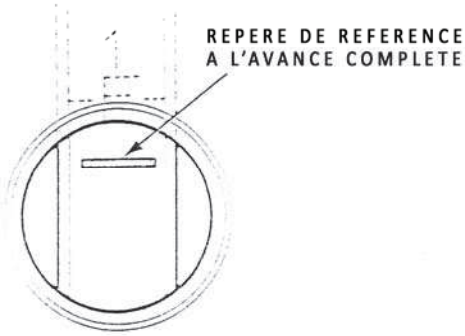
Faire sur le volant en-dessous des repères "F1'' et "F2'' de la manière indiquée.

Mettre le moteur en marche et vérifier le circuit d'avance électrique au moyen du repère de référence.
A 950 ± 100 tr/mn
Le repère F doit être aligné avec le repère d'index.
A 1500-1750 tr/mn
L'avance à l'allumage doit commencer à avancer.
A 2800-3200 tr/mn
L'avance à l'allumage doit arrêter d'avancer.



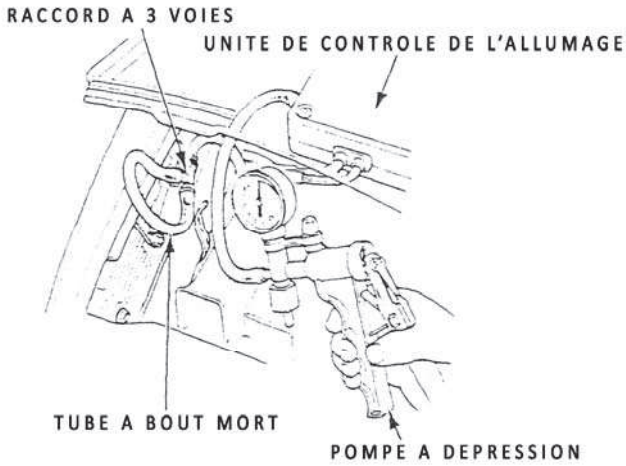
Raccorder une lampe d'avance stroboscopique aux fils de bougie d'allumage du cylindre N°.3 ou N°.4.
Vérifier l'avance à l'allumage pour les cylindres N°.3 et N°.4 de la manière décrite ci-dessus.

Arrêter le moteur et vérifier le circuit d'avance de dépression de la manière décrite page suivante.

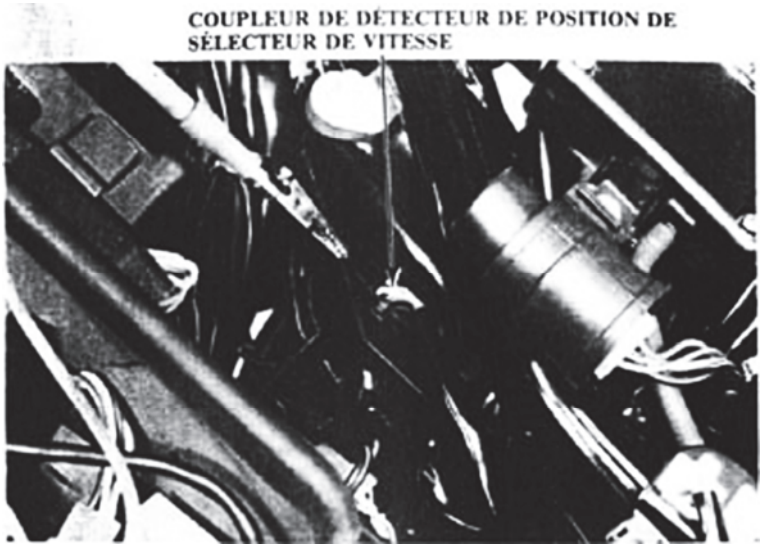


CIRCUIT D'AVANCE DE DEPRESSION

Ouvrir complètement la partie supérieure.
Débrancher le tube à dépression qui va du raccord à 3 voies à l'unité de contrôle de l'allumage.
Raccorder une pompe à dépression à ce tube.
Déposer le bouchon du tube à bout mort et raccorder le tube à bout mort au raccord à 3 voies de la manière indiquée.

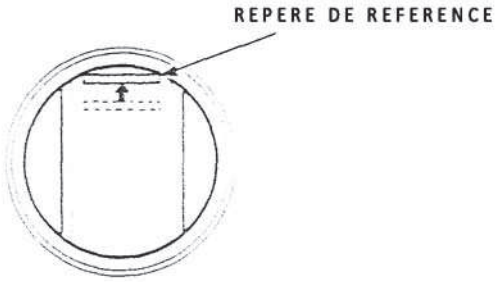


Mettre la borne ROUGE BLANCHE ou VERTE ORANGE du coupleur de détecteur de position de sélecteur de vitesse à la masse.



Mettre le moteur en marche et le faire tourner à 2800-3200 tr/mn.
Appliquer une dépression au tube à dépression et vérifier le mouvement du repère de référence.

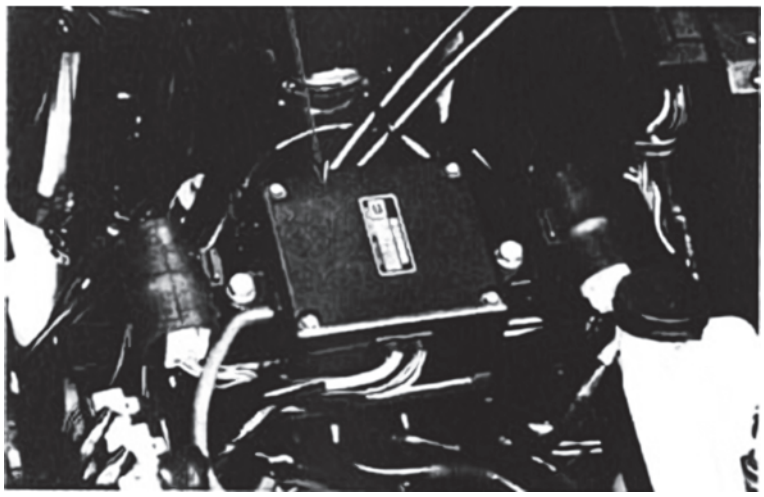
L'avance commence lorsqu'une dépression de 36-24 mmHg est appliquée.
L'avance cesse lorsqu'une dépression de 63-77 mmHg est appliquée.



Si l'avance à l'allumage n'est pas correcte, vérifier individuellement tous les composants du circuit d'allumage à l'exception de l'unité de contrôle de l'allumage. Si les composants individuels sont en bon état, remplacer l'unité de contrôle de l'allumage.

UNITE DE CONTROLE DE L'ALLUMAGE

Si les générateurs d'impulsions, les bobines d'allumage, le détecteur de position de sélecteur de vitesse et le câblage sont en bon étal et que l'avance à l'allumage n'est pas comprise dans les limites des spécifications, remplacer l'unité de contrôle de l'allumage par une nouvelle et revérifier l'avance à l'allumage.

Voir page 19-11 pour la vérification du détecteur de position du sélecteur de vitesse.

UNITE DE CONTROLE DE L'ALLUMAGE