

**Recherche des pannes**

- Examiner les éléments suivants avant de rechercher la cause d'un dérangement.
  - Anomalie de bougie.
  - Desserrément de capuchon ou de connexion de fil de bougie.
  - Entrée d'eau dans un capuchon de bougie (causant des pertes de la tension secondaire d'allumage).
- Remplacer provisoirement la bobine d'allumage par une autre en bon état puis effectuer l'essai d'étincelles. Si une étincelle est présente, la bobine d'allumage qui a été retirée est en mauvais état.
- La "tension initiale" de la bobine primaire d'allumage est la tension de la batterie lorsque le contacteur d'allumage est sur "MARCHE ("ON") et l'interrupteur d'arrêt du moteur sur la position "FONCTIONNEMENT" ("RUN"). (Le moteur n'est pas lancé par le démarreur.)

**Pas d'étincelle sur aucune bougie**

Condition exceptionnelle		Cause probable (à vérifier dans l'ordre numérique)
Tension primaire de bobine d'allumage	Pas de tension initiale lorsque le contacteur d'allumage et l'interrupteur d'arrêt du moteur sont sur la position 'MARCHE. (Les autres équipements électriques sont normaux.)	1. Anomalie de l'interrupteur d'arrêt du moteur. 2. Circuit ouvert dans le fil noir/blanc entre la bobine d'allumage et l'interrupteur d'arrêt du moteur. 3. Desserrément de la borne primaire ou circuit ouvert dans la bobine primaire. 4. Anomalie de l'unité de contrôle de l'allumage: au cas où la tension initiale est normale lorsqu'on débranche les connecteurs de l'unité de contrôle de l'allumage.
	La tension initiale est normale, mais chute à 24V lorsqu'on lance le moteur.	1. Connexions incorrectes de l'adaptateur de tension de crête. 2. Batterie pas assez chargée. 3. Pas de tension entre le fil noir/blanc (+) et la masse du châssis (-) au niveau du connecteur de l'unité de contrôle de l'allumage ou ou desserrément de la connexion de l'unité de contrôle de l'allumage. 4. Circuit ouvert ou connexion desserrée dans le fil G. 5. Circuits ouverts ou connexions desserrées dans les fils bleu/jaune et jaune/bleu entre les bobines d'allumage et l'unité de contrôle de l'allumage. 6. Court-circuit dans la bobine primaire de l'allumage. 7. Anomalie du contacteur de la béquille latérale ou du contacteur de point mort. 8. Circuit ouvert ou connexion desserrée dans les fils liés au circuit No.7. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligne de contacteur de béquille latérale: fil vert/blanc et vert</li> <li>• Ligne de contacteur de point mort: fil vert clair et vert clair/rouge</li> </ul> 9. Anomalie de l'unité de contrôle de l'allumage (si les points 1-8 dessus sont normaux).
	La tension initiale est normale, mais il n'y a pas de tension de crête lorsqu'on lance le moteur.	1. Connexions incorrectes de l'adaptateur de tension de crête. 2. Anomalie de l'adaptateur de tension de crête. 3. Anomalie de l'unité de contrôle de l'allumage (si les points 1-2 ci-dessus sont normaux).
	La tension initiale est normale, mais la tension de crête est inférieure à la tension commun.	1. L'impédance du multimètre est insuffisante: elle est inférieure à 10MΩ/V c.c. 2. La vitesse de brassage est insuffisante (la batterie n'est pas assez chargée). 3. L'échantillon de calage du multimètre et l'impulsion mesurée ne sont pas synchronisés (le système est normal si la tension mesurée dépasse la tension commun au moins une fois). 4. Anomalie de l'unité de contrôle de l'allumage (si les points 1-3 ci-dessus sont normaux).
	La tension initiale et la tension de crête sont normales, mais il n'y a pas d'étincelle.	1. Anomalie de bougie ou pertes d'intensité du courant secondaire de la bobine d'allumage. 2. Anomalie des bobines d'allumage.
Générateur d'impulsions d'allumage	La tension de crête est inférieure à la tension commun.	1. L'impédance du multimètre est insuffisante; elle est inférieure à 10MΩ/V c.c. 2. La vitesse de brassage est insuffisante (la batterie n'est pas assez chargée). 3. L'échantillon de calage du multimètre et l'impulsion mesurée ne sont pas synchronisés (le système est normal si la tension mesurée dépasse la tension commun au moins une fois). 4. Anomalie de l'unité de contrôle de l'allumage (si les points 1-3 ci-dessus sont normaux).
	Pas de tension de crête.	1. Anomalie de l'adaptateur de tension de crête. 2. Anomalie du générateur d'impulsions d'allumage.