

18. ระบบจุดระเบิด

แผนผังระบบ	18-0	คอยล์จุดระเบิด	18-5
รายละเอียดการบริการ	18-1	กล่อง ซี.ดี.ไอ.	18-5
ปัญหาข้อขัดข้อง	18-2	จังหวะจุดระเบิด	18-6
การตรวจสอบระบบจุดระเบิด	18-3		

รายละเอียดการบริการ

ทั่วไป

⚠ คำเตือน

- ถ้าจำเป็นต้องติดเครื่องยนต์ในขณะที่ปฏิบัติงานต้องแน่ใจว่ามีอากาศถ่ายเทได้สะดวก ไม่ควรติดเครื่องยนต์ในพื้นที่อับทึบเพราะไอเสียประกอบด้วยก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ซึ่งอาจทำให้หมดสติและถึงแก่เสียชีวิตได้

ข้อควรระวัง

- อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิดอาจเสียหายได้ถ้าชั้วหรือปลั๊กหลวมหรือหลุด ขณะเปิดสวิตช์จุดระเบิดไว้ที่ "ON" และมีกระแสไฟฟ้าไหลผ่าน
- การให้บริการแก้ไขปัญหาในระบบจุดระเบิดให้ปฏิบัติตามขั้นตอนในหัวข้อการแก้ไขปัญหาข้อขัดข้อง (หน้า 18-2)
- จังหวะจุดระเบิดซึ่งอาศัยกล่อง ซี.ดี.ไอ.นี้ ไม่สามารถปรับตั้งเพื่อเปลี่ยนจังหวะเวลาได้
- กล่อง ซี.ดี.ไอ. อาจชำรุดเสียหายได้ หากมีการตกหล่นหรือชั้วต่อสายไฟหลุดหลวมในขณะที่มีกระแสไฟฟ้าวิ่งภายใน แรงเคลื่อนไฟฟ้าที่สูงมากเกินไปอาจทำให้ชำรุดได้ ก่อนการบริการในระบบให้ปิดสวิตช์จุดระเบิดทุกครั้ง
- ระบบจุดระเบิดมักจะผิดปกติบ่อยๆ อันมีสาเหตุมาจากชั้วต่อสายสกปรกหรือหลุดหลวม ดังนั้นให้เช็คชั้วต่อเหล่านี้ก่อนบริการ ต้องแน่ใจว่าแบตเตอรี่ได้รับการชาร์จไฟเพียงพอแล้ว การใช้มอเตอร์สตาร์ทกับแบตเตอรี่ที่มีไฟอ่อนอาจเป็นสาเหตุให้เครื่องยนต์หมุนช้าลงและไม่มีประกายไฟที่หัวเทียน
- เลือกใช้เบอร์หัวเทียนที่เหมาะสม การเลือกใช้เบอร์หัวเทียนที่ไม่เหมาะสมอาจเป็นสาเหตุทำให้เครื่องยนต์ชำรุดได้

ข้อมูลทางเทคนิค

รายการ	ค่ามาตรฐาน	
หัวเทียน	NGK	DENSO
	มาตรฐาน	CR8E U24ESR-N
	เทียบเท่า	CR9E U27ESR-N
ระยะห่างขั้วหัวเทียน	0.7-0.8 มม. (0.028-0.031 นิ้ว)	
แรงเคลื่อนไฟฟ้าของคอยล์จุดระเบิด	ต่ำสุด 100 โวลต์	
แรงเคลื่อนไฟฟ้าของพัลซ์เชอร์	ต่ำสุด 0.7 โวลต์	
จังหวะจุดระเบิด	12° ก่อนศูนย์ตายบนที่ 1,400 ± 100 รอบต่อนาที	

อัตราการผลิต

ฝาปิดช่องจุดจังหวะจุดระเบิด

5.9 นิวตัน-เมตร (0.6 กก.-ม., 4.3 ฟุต-ปอนด์)

เครื่องมือ

เครื่องมือทดสอบอิมปริเดแคโนสติก (รุ่น 625) หรือ

พีคโวลต์เทจแอมป์เตอร์

07HGJ-0020100 กับดิจิตอลมัลติมิเตอร์ (ค่าความต้านทาน :
ต่ำสุด 10 MΩ/DCV)