

Classic Honda V4 Forum

For eiere av Honda V4 motorsykler
Mest om de klassiske modellene...
Webside - <http://www.honda-v4.com/>

[Hjelp](#)
[Søk](#)
[Medlemsliste](#)
[Grupper](#)
[Profil](#)
[Du har ingen nye meldinger](#)
[Logg Ut \[sabmagadmin \]](#)

Om Tenningsystemet

[nytt emne](#)

[skriv svar](#)

[Classic Honda V4 Forum Forum Hovedsiden](#) -> [Tekniske spørsmål Honda V4](#)

[Vis Forrige Tema](#) :: [Vis Neste Tema](#)

Av

Innlegg

SveinT
Moderator

Skrevet: 23:14 - Tirsdag 29 Apr 2008 Tittel:

[siler](#)
[endre](#)
[IP](#)

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424
Bosted: N - 3277 Steinholt

Sitat:

RONNY:

Hei, jeg har en vf500f2, 86mod. skulle ut å kjøre en dag, startet sykkelen (gikk helt normalt) og skulle kjøre avgårde, men merket fort at noe var galt, var helt fri for kraft. Fant ut at det ikke var gnist på de to bakerste pluggene, skiftet pluggene men det ble ikke gnist. Har prøvd å bytte om på coilene og det er fortsatt fritt på de to bakerste!! Kan det være CDI eller noe sånt som har røket?? Har ikke så mye peiling på dette...

MORTEN:

Virker som feilen er før coilen slik du har funnet ut alt. Jeg pleier å gå etter de billigste løsningene først jeg, så sjekk kontakter og slikt, kanskje bare dårlig kotant et sted:)

RUNE:

Jeg hadde den samme feilen på min vf750f. Jeg fant ut at det var en føler ved puls generatoren som var røket. Den sitter inni motoren nede på høyre side. Det kommer en ledning opp av motoren der gjennom en gummigjenomføring. Den ledningen går til to bokser helt bakerst på sykkelen, sitter montert rett bak baklyset. den hvite kontakten er til de bakerste sylindere. Du kan prøve å bytte om på ledningene der for å se om du da får gnist. (ikke prøv å starte motoren, bare se om du får gnist på pluggene) Dette gjelder for min sykkel, er jo ikke sikkert det er helt likt på din.

SVEIN TORE:

Det meste er skrevet allerede, ja se om jordledningene er ok (grønn) rene & pene kontakter og ikke irr/hvitrust... Bytt om på CDI boksene, kjør på selvstarter for å se om feilen da opptrer omvendt.. Litt mer som ligger her på forumet fra før..

<http://www.honda-v4.com/sabmag/phpBB2/viewtopic.php?t=557>

IGNITION ([LINK TO PICTURE](#))

There are a lot of SabMag posts related to ignition problems. The troubleshooting guide in the Honda manual is OK, but it doesn't explain how the system works. The following simplified explanation is adapted from Tranter.

The SabMag ignition system is frequently referred to as a capacitor discharge (CDI) system, but it is actually a more advanced transistorized system. Basically, there are two separate systems, one for cylinders 1 & 3 and one for cylinders 2 & 4, as diagrammed in the manual, with the major components of each being the pulse generator, spark unit, and ignition coil. Base timing is determined by the position of a protrusion on the starter clutch. (In the Honda manual for the V65 Magna, you can see it in the drawing at the top of p. 7-13 and under the left index finger in the top photo on p. 7-23.) The protrusion acts as a "reluctor." That is, when it approaches the pulse generator, which is a coil with a magnetic core, it induces a change in the field of the magnet that in turn induces a voltage pulse in the coil. A second pulse is generated as the protrusion leaves the pulse generator. Since the generation of these pulses is strongly dependent on the distance between the reluctor and the magnet, the air gap between the protrusion and the pulse generator must be correct.

In the spark unit, the "pulse shaper" adjusts the voltage signals from the pulse generator to give a clean cutoff of current to the primary side of the coils and to compensate for variations in pulse voltage due to engine speed. The spark unit also controls advance and dwell, amplifies primary voltage to the coils, and adjusts for variations in battery and alternator voltage. Their complexity and construction are why it is not practical to test or repair them. They either work or they don't. The 1-3 unit controls the tach, so a sudden loss of power and a failed or screwy-acting tach indicates a failed 1-3 spark unit.

From the spark units to the plugs, the system is pretty conventional, except that each subsystem fires both plugs every revolution. That is, each plug fires at the top of the exhaust stroke as well as at the top of the compression stroke.

We have one report of a coil that tested good according to the tests in the Honda manual, but which tested bad at the dealer's shop. Thus, if you're having problems with firing on the 1-3 or 2-4 cylinder pair, and it isn't the spark unit, you might want to have the coil tested by the dealer or an electrical shop.

- Svein Tore

Sist endret av SveinT den 22:27 - Søndag 11 Apr 2010, endret 1 gang

Til Toppen

Hallvard Kolsing

↳ Skrevet: 17:46 - Fredag 31 Mai 2013 Tittel:

Ble Medlem: 12 Mai 2008

Innlegg: 90

Bosted: N - 8610 Mo i Rana

Jeg må være så ærlig å innrømme at jeg ikke er noen elektriker så jeg spør like godt her..
Jeg byttet til gelbatteri og på grunn av lite penger tilgjengelig ble det biltema 14 amp.
Originalt skal være 16 amp. Nå har jeg ett lite problem med at turtelleren gjør noen hopp
pluss minus 1000 rpm og ladelysset kommer på. Jeg har målt batteri og ladespenning og det
funker som fy. På tomgang ligger lampen og blinker på 14 volt og gir jeg gass blir lyset for
14 volt eller mer fast, altså over 14 volt.
Batteriet viser maks spenning på rundt 13 volt eller mer.
Sykkelen går som ei kule og alt er bare velstand etter vinter-renoveringen, så maskinelt er
alt ok.
Kan det være gelbatteriet som gir disse symptomene eller noe annet, cdi-boks, pickup-coiler
for eks?

Til Toppen

UlfG

Moderator

↳ Skrevet: 05:33 - Lørdag 01 Jun 2013 Tittel:

Hei.

Har du sjekket koblingen med de 3 gule ledningene som kommer i fra generatoren. Hvis
kontakten til disse er brent, eller det er dårlig kontakt, så kan du få problemer med ladning.
Denne kontakten er kjent for å bli så varm (pga dårlig kontakt) at den rett og slett smelter.



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701
Bosted: N - 3514 Hønefoss

[Til Toppen](#)

Hallvard Kolsing

Ble Medlem: 12 Mai 2008

Innlegg: 90
Bosted: N - 8610 Mo i Rana

[Til Toppen](#)

UlfG

Moderator

moderator



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701
Bosted: N - 3514 Hønefoss

[Til Toppen](#)

Hallvard Kolsing

Ble Medlem: 12 Mai 2008

Innlegg: 90
Bosted: N - 8610 Mo i Rana

[Til Toppen](#)

Jeg hadde brent kontakt på denne koblingen på min VF750S og da gjorde turtelleren diverse mystiske "hopp" i fra 0- til max og sykkelen stoppet av og til mens den gikk. Så mitt tips, er å sjekke koblingen og eventuelt ta av hele hurtigkoblingen og lage en permanent kobling på de gule ledningene:

Står litt om dette her:

<http://www.honda-v4.com/sabmag/phpBB2/viewtopic.php?t=3181&highlight=lodde>

Hilsen fra
Ulf G
Hønefoss



Skrevet: 08:02 - Lørdag 01 Jun 2013 Tittel:



Og da tenker du på en minste kontakten inn til laderegulatoren, formoder jeg?
Skal sjekke det ut i løpet av dagen og lage nye koblinger.
Rapport kommer 😊



Skrevet: 10:07 - Lørdag 01 Jun 2013 Tittel:



Hei igjen Hallvard

Det var den minste kontakten inn på laderegulatoren jeg mente, den med 3 gule ledninger. Det går ganske mye effekt over denne koblinga og hvis det oppstår dårlig kontakt her, så kan du få du merkelige spenninger ut fra spenningsregulatoren.

Når det gjelder batterikapasiteten, så er det nok ingen problem med å bruke ett 14Ah batteri på din sykkel, om dette batteriet gir deg tilstrekkelig startstrøm til at din MC starter.

Hilsen fra
Ulf G
Hønefoss



Skrevet: 16:51 - Lørdag 01 Jun 2013 Tittel:



Da har jeg gjort slik du anbefalte uten at det løste noe.

For å sjekke situasjonen etter at jeg la opp nye koblinger tok jeg meg en 20 mils tur og da fikk jeg en liten forståelse av hva det kan være.

For det første så forsvinner problemet så snart jeg slår av hovedlysene, men måtte slå de på gjennom 4 tunellpassasjer og brukte parklyset ellers. Igjennom tunellene oppdaget jeg at lysene i klokkene var borte og da stoppet jeg og sjekket. Ingen lys, hverken foran eller bak ved parklys og kun lys i hovedlyset framme og ikke bak når hovedlysene var på.

Sikringen til parklys og klokkelysene var gått. Når kun hovedlysene på var problemet vedvarende (turteller hoppet og ladelys kom på ved rundt 4000 rpm).

Når jeg tenker meg godt om så hadde jeg kortslutning på forrige batteri (jord gikk til plusspolen) og etter denne episoden var hovedlysene treg til å tenne seg, men de lyste (etterhvert). Så min mistanke går på at det er en strømtyv/brente kontakter på kablingen til lysene. Derfor skal jeg fjerne gammel kabling, legge inn nytt relè og legge inn en kabel med større kvadrat til hovedlysene.

Da tror jeg at det vil ordne seg, eller er det noen som har motforestillinger mot denne konklusjonen?



UlfG

Moderator



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701

Bosted: N - 3514 Hønefoss

Til Toppen

Skrevet: 18:18 - Lørdag 01 Jun 2013 Tittel:

[Siler](#) [Endre](#) [IP](#)

Det virker som du har lokalisert "problemområdet" og at det ligger noe i lyskretsen din som du må prøve å finne ut av.

Ideen med å legge opp nytt lysanlegg med større tverrsnitt høres MEGET fornuftig ut.

Hilsen fra

Ulf G

Hønefoss

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

Hallvard Kolsing



Ble Medlem: 12 Mai 2008

Innlegg: 90

Bosted: N - 8610 Mo i Rana

Til Toppen

Skrevet: 18:25 - Lørdag 01 Jun 2013 Tittel:

[Siler](#) [Endre](#) [IP](#)

Takker uansett for innspillet, Ulf.

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

Hallvard Kolsing



Ble Medlem: 12 Mai 2008

Innlegg: 90

Bosted: N - 8610 Mo i Rana

Til Toppen

Skrevet: 19:47 - Søndag 02 Jun 2013 Tittel:

[Siler](#) [Endre](#) [IP](#)

Det var jordfeil på kablingen til parklys-baklys og sensoren, men siden jeg punkterte mitt helt nye bakdekk i går så har jeg ikke fått sjekket om turtallsnålen har sluttet å virke opp og ned. Forøvrig syns jeg det er merkelig at en jordfeil på en krets kan ha slik innvirkning på turtallsmåleren(en annen krets)?

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

UlfG

Moderator



Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701

Bosted: N - 3514 Hønefoss

Til Toppen

Skrevet: 01:31 - Mandag 03 Jun 2013 Tittel:

[Siler](#) [Endre](#) [IP](#)

Jordfeil kan gjøre at spenning / strøm kan gå "bakveier" igjennom andre kretser enn det DET skal. Vet ikke om dette var det som skjedde hos deg, men det var jo fint at du nå antagelig fant ut av det.

Synd med punkteringen, men du fikser nok dette også 😊

Hilsen fra

Ulf G

Hønefoss

[profil](#) [pm](#) [e-post](#)

Bjørn Møllerbråten



Ble Medlem: 25 Jun 2009

Innlegg: 244

Skrevet: 09:36 - Tirsdag 24 Sep 2013 Tittel:

[Siler](#) [Endre](#) [IP](#)

Har selv erfart og hørt fra andre at mange av de gamle VF modellene kan ha/få startproblemer når motoren er varm. Kan være mange årsaker til dette, og flere av dem er det skrevet om allerede på forumet. En av årsakene kan være spenningsfall mot coilene slik at disse ikke klarer å gi nok effekt til pluggene. Spenningsfallet kan være forårsaket av flere ting - som dårlig batteri, defekt regulator, dårlige kontakt i start/stopp bryteren eller tenningslåsen og spenningsfall i det gamle ledningsnettet. Man bør selvfølgelig sjekke ut disse mulige feilkildene først, men når det gjelder sistnevnte (spenningsfall i ledningsnettet) kan dette være vanskelig å identifisere. Kom over en fiks løsning på et Suzuki Katana forum som benytter et vanlig 12 volts bilrele samt en passende sikring for å føre 12 volt direkte til

Bosted: N - 2006 Løvenstad

coilene - se link her <http://katriders.com/vb/showthread.php?t=110656>

Har også sett svært positive henvisninger til denne løsningen på SabMag forumet i USA.

Noen på forumet har som har prøvd - eller har erfaring med en slik "coil relay mod" som de kaller det?

Hilsen

Bjørn M

Løvenstad, Norge

<http://sites.google.com/site/bjornmollerbraten/>

1982 VF750S

2007 BMW R1200GS



Til Toppen

SveinT

Moderator

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Bosted: N - 3277 Steinsholt

↳ Skrevet: 23:54 - Tirsdag 24 Sep 2013 Tittel:



Nei, tenningskomponenter er nok ikke som vin, som skal bli bedre med årene...

Jeg har også merket problemet fra tid til annen.

Men jeg skal først bli flinkere til konsekvent å dra 1/8 gassrulle ved varm motor, og holde rulla stille før jeg prøver å starte.

Jeg har ikke vært konsekvent her..

Bensinfordamping har jeg også tenkt på, når motoren er vanlig varm eller så varm at vifta går når man skal parkere..

Så har jeg en vakuum bensinkran som ikke fungerer på annet enn reserve, og jeg funderer på å bytte i noe a la dette :

http://pingelonline.com/powerflo_application_frames.htm

Jeg skal forresten kjøre en test for å utelukke at bensinforsyningen fra bensintank har noe med dette å gjøre, tar det når den går på stallen for vinteren. Kjører den da skikkelig varm og mater med bensin direkte i gasserbatteri fra eksterntank i stativ. & Repetere.

Bare for sjekkens skyld.

(Modellene med bensinpumpe starter også momentant etter vinterlagring ved bruk av denne metoden 😊)

Vil da selvfølgelig sjekke tennpluggen etc. Kommer tilbake til dette.

Ellers, når det ikke er tegn på motorfusk når motor går, og den går jevnt, så får jo den jo nok bensin..

Løse kontakter / irr i nett, dødmannsknapp osv er ikke det jeg da tenker på aller først,

også når motor tenner uproblematisk når den er kald. Alltid.

Coiler og pulscoiler kan jo oppføre seg annerledes når de er varme, så det kan jo være en god idé å måle ohm etter verdier i verkstedhåndbok kald & varm.

Det blir interessant å lese om utprøving av nykonstruert tenningsboks, Bjørn.

Selv med rensede og justerte forgassere (med fabrikkinnstillinger) og korrekte ventilklinger kan enkelte oppleve litt treg start når motoren er varm, gjerne etter 5-15 minutter..

Ellers må en jo ikke forveksle problemet med f.eks. dårlig batteri eller lading, eller for den saks skyld en startmotor som har sett sine beste dager. Denne står jo ugunstig plassert i nærheten av eksosrøret, og en varm starter full av skitt gjør rett og slett ikke jobben sin. Repsett finnes , f.eks. på wemoto.com eller på ebay...

Nei, jeg har ikke modifisert tenningsanlegget foreløpig..

- Svein Tore

Til Toppen



geiroe



Ble Medlem: 20 Jun 2012

Innlegg: 78

Bosted: N - 3226 Sandefjord

Til Toppen



Skrevet: 20:52 - Onsdag 25 Sep 2013 Tittel:



Min motor starter alltid på første slaget når den er varm. 😊 Jeg er vel så vant til det at jeg ubevisst gir ørlite gass, men tror den starter uten også. Når den er kald må jeg ha bittelitt gass for å starte, men drar bare en eller to runder på starter. Når det gjelder gamle elanlegg, så er vel ikke urørte originalanlegg de verste. Hvis sykkelen har stått mye ute, så kan jo irr være et problem, særlig hvis det er klippet i anlegget, og satt på strømtjuver.

Lodding er jo best, men så var det vibrasjonene da. 😊

Det er jo vanskelig å få rensa kontaktene ordentlig, hvis de først har begynt å irre.

SveinT

Moderator

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Bosted: N - 3277 Steinsholt

VF750 har nå gått i stallen for vinteren, og i går kjørte jeg de første testene, og fikk lett fremprovosert startvanskeligheter ved varm motor, siden jeg lot den gå skikkelig varm, slo den av og lot den stå i ca 10 minutter.

Jeg har testet bensintilførselen også, siden jeg har en kranglete kran som jeg kommer til å bytte ut i en Pingel kran eller tilsvarende..

Krana hadde jo ikke noe med dette å gjøre, selvfølgelig..

Jeg har en bensintank hengende i stativ når jeg skal justere forgassere f.eks.

Men på en motorsykkel med 30 år gamle tenningskomponenter, så kan det jo skje litt etter hvert. Selv på en Honda 😊

Jeg har mistanke til pickup-coilene, dvs 1 ledd i tenningsystemet, disse sitter montert i motoren ved starterclutch.

Disse skal ligge rundt 480 ohm målt på kontakten, på kald motor.

Jeg har ikke funnet noe krystallklart svar på øvre og nedre verdier, annet enn at 10% avvik er innenfor normalen.

Jeg tok en måling på pickupcoilene en stund etter at motoren gikk, da viste ohm verdiene 575 - 585 ohm.

I dag , på kald motor, lå begge på rundt 480 ohm.

Jeg kommer tilbake med ny måling , også på coilene 😊

Jeg legger også inn en link til Bjørn Møllerbråten, rundt [tenningsboksen fra Australia](#) .

Det å bytte ut de gamle originale coilene kan vel også være en tanke, om man har planer om å beholde motorsykkelen en god stund til.

Fra Ebay - selger "performanceintl"

Pris 1150 + 300 i frakt + fortolling

*** ACCEL SUPER COIL KIT (3 ohm) - Classic Honda 4 Cylinder Motorcycles *****

(Includes a complete set of two (2) Performance Coils, four (4) Spark Plug Wires, Boots, Clips, Hardware, and Instructions)

Here's your chance to really upgrade those old, low-tech weak stock coils on your Classic 4 cyl. Honda motorcycle.

If you look carefully under your gas tank, chances are quite high that your stock coils are beginning to crack and in many cases serious enough to prevent proper running of the engine. Even if your OEM coils aren't this far gone, chances are that your bike is getting harder and harder to start.

Our custom Accel coil kit includes heavy duty 9mm spark plug wires, boots and clips for a complete installation. Accel is a well known leader in ignition coil technology offering quicker starting, better mileage, far higher voltage and a much faster rise time and longer spark duration for longer superior performance. Very racy looking, hi-tech and milestones ahead of OEM stock coils with easy to follow installation instructions. These coils were designed for direct replacement of your old coils, but some models may require using the included coil mounting hardware.

- Heavy duty 8.8mm plug wires
- Max performance for older motorcycles
- Includes mounting hardware and wire crimping tool

NOTE: : one end of each wire already has spark plug boot attached ...other end of each wire needs to be cut to your original wire length and then using wire crimp tool simply attach female coil boot)

APPLICATIONS:

HONDA Year Ignition Type

Goldwing GL1200 84-87 Inductive

Goldwing GL1100 80-83 Inductive

Goldwing GL1000 75-79 Points Inductive

VF1100C V-65 Magna V4 83-85 Inductive

VF1100S V-65 Sabre V4 84-85 Inductive

CB1100F 83 Inductive

VF1000F 84 Inductive

CB1000C Custom 83 Inductive

CB900C Custom 80-82 Inductive
CB900F Super Sport 81-82 Inductive
VF750C V-45 Magna 81-83 Inductive
VF750F V-45 Interceptor 83-84 Inductive
VF750S V-45 Sabre 82-83 Inductive
CB750SC Nighthawk 82-83 Inductive
CB750F DOHC 79-82 Inductive
CB750C DOHC 80-82 Inductive
CB750K DOHC 79-82 Inductive
CB750L DOHC 79 Inductive
CB750F SOHC 76-78 Points Inductive
CB750A SOHC 76-78 Points Inductive
CB750K SOHC 77-78 Points Inductive
CB750 SOHC 69-78 Points Inductive
VF700C Magna 84-85 Inductive
VF700F Interceptor 84-85 Inductive
VF700S Sabre 84-85 Inductive
CB700SC Nighthawk 84-85 Inductive
CB650SC Nighthawk 83-85 Inductive
CB650 79-82 Inductive
CB650C Custom 80-81 Inductive
CB599 Hornet Naked 98-06 Inductive
CB550K CB550 K 74-78 Points Inductive
CB550F 75-76 Points Inductive
CB500 Four 71-74 Points Inductive
CB400F 4 cyl. 75-78 Points Inductive
CB350F 4 cyl. 72-74 Points Inductive

SHIPPING:

S&H to U.S. destinations: FREE (U.S. Priority Mail Flat Rate) including HI, AK, P.R. APO/FPO)

S&H to Canadian destinations \$39.95 (U.S. Priority Air Mail International)

S&H to Worldwide destinations \$49.95 (U.S. Priority Air Mail International)

*** Serving Motorcycle Enthusiasts for over 25 years! ***



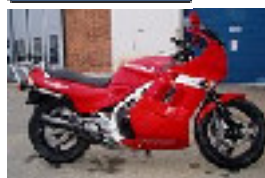
- Svein Tore

Til Toppen



Pekka Koivu

↳ Skrevet: 06:31 - Fredag 18 Okt 2013 Tittel:



Og här är också en alternativ av CDI-bokser: <http://home.comcast.net/~tjhafner/V4-spark.htm>

--Pekka fra Kajaani, Finland--
--röd Honda VF1000F2 1985--
--hvit Honda Sabre 1982--(solgt)
--röd/silver Honda V65 Sabre 1985--

Ble Medlem: 19 Jun 2005

Innlegg: 159

Bosted: FI - 87500 Kajaan

Til Toppen



SveinT

Moderator

moderator

↳ Skrevet: 20:45 - Fredag 18 Okt 2013 Tittel:



Takker Pekka 😊

Det alternativet visste jeg ikke noe om,
godt det finnes de på forumet her som er mer aktiv på
f.eks v4hondabbs forumet og v4musclebike.com 😊



- Svein Tore

Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Bosted: N - 3277 Steinsholt

[Til Toppen](#)



SveinT

Moderator

moderator



Skrevet: 21:29 - Lørdag 19 Okt 2013 Tittel:



Sitat:

Jeg har mistanke til pickup-coilene, dvs 1 ledd i tenningsystemet, disse sitter montert i motoren ved starterclutch. Disse skal ligge rundt 480 ohm målt på kontakten, på kald motor. Jeg har ikke funnet noe krystallklart svar på øvre og nedre verdier, annet enn at 10% avvik er innenfor normalen. Jeg tok en måling på pickupcoilene en stund etter at motoren gikk, da viste ohm verdiene 575 og 585 ohm. I dag , på kald motor, lå begge på rundt 480 ohm. Jeg kommer tilbake med ny måling , også på coilene Smile

Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Bosted: N - 3277 Steinsholt

Motstanden i de to pickup-coilene skal ligge innenfor 430 - 530 ohm, i følge verkstedhåndbøkene til 750/1000/1100 (450 - 550 ohm på de siste Magna / Supermagna)

Jeg målte ikke coilene i kveld, men skal sjekke de en annen kveld, men verken coiler eller tenningsbokser var i nærheten av å være varme i alle fall.

Jeg tok 7 målinger i dag, de første med noen minutters mellomrom, på slutten med større tidsintervaller.

Jeg kjørte motoren god og varm, og slo den av. Motstanden var på 547 og 559 ca 1 minutt etterpå, så krabbet motstanden i pickup-coilene oppover, og nådde toppnivå etter ca 6 - 7 minutter. (580 og 590 ohm)

Toppnivå- verdiene ble liggende der, men begynte å falle sakte etter ca 20 minutter. Etter 40 minutter var verdiene 563 og 575 ohm. Dvs. verdiene faller etter hvert som motoren avkjøles.

Disse målingene stemmer ganske bra med tiden Hondaen oppleves som litt tungstartet.

Min V65 starter alltid som et skudd.

Jeg får måle på den noe senere i år, om det er andre her som måler på samme måte både på eksemplar som er lettstartet og ikke fullt så lettstartet når den er varm, ja det er interessant !

- Svein Tore

[Til Toppen](#)



SveinT
Moderator

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Bosted: N - 3277 Steinsholt

Skrevet: 19:03 - Søndag 20 Okt 2013 Tittel:



Jeg har ikke lest om hvordan målingene skal være ved varm motor, men mulig de skal måles kun når motoren er kald ?

Jeg hadde et par løse pickup coiler liggende, men de er plukka ut av en VF som ikke gikk skikkelig.

De lå på 476 og 499 ohm kalde.

Ved å legge de i stekeovnen med ledningen på utsiden, og kjøre opp varmen til 80 grader ca, så økte motstanden til **480 & 498 ohm**

Edit

OBS !! 6 nov , skrivefeil - dette skulle være **580 og 598 varme !**

- Svein Tore

Sist endret av SveinT den 12:36 - Onsdag 06 Nov 2013, endret 1 gang



Til Toppen

Bjørn Møllerbråten



Ble Medlem: 25 Jun 2009

Innlegg: 244

Bosted: N - 2006 Løvenstad

Skrevet: 12:06 - Onsdag 06 Nov 2013 Tittel:



SveinT skrev:

.....

Det å bytte ut de gamle originale coilene kan vel også være en tanke, om man har planer om å beholde motorsykkelen en god stund til.

Fra Ebay - selger "performanceint!"
Pris 1150 + 300 i frakt + fortolling

*** ACCEL SUPER COIL KIT (3 ohm) - Classic Honda 4 Cylinder Motorcycles *****

.....

Ser at en del medlemmer på det amerikanske SabMag forumet har begynt å eksperimentere med de noe mer moderne "Stic coils", dvs en løsning med en coil pr plugg. For de av dere som er medlemmer på det forumet er det mer info å hente i denne tråden:

<http://v4hondabbs.com/index.php?topic=64526.0>

Coilsettet med tilhørende ledningsnett fra CBR600RR skal kunne brukes. Disse har følgende delenummer:

Coiler: 30700-MEE-641 (Sjekk tilgjengelig høyde over pluggen, noen kan være for lange).
Ledningsnett: 32103-MFJ-D000

På eBay ligger flere tilgjengelig for 30-40\$ pluss frakt.

Ellers skal slike coiler også være tilgjengelige både fra Dyna og Denso.

Viktig å huske på her at disse coilene har en motstand på ca 1.6 ohm, mens de originale coilene på de fleste eldre VF'ene har ca 3.2 ohm. Betyr at man må seriekople to og to coiler.

Kan jo være en enkel og rimelig løsning på problem med gamle coiler. Noen som har erfaring med en slik modifikasjon?

Hilsen

Bjørn M

Løvenstad, Norge

<http://sites.google.com/site/bjornmollerbraten/>

1982 VF750S

2007 BMW R1200GS



Til Toppen

Bjørn Møllerbråten

Skrevet: 14:40 - Fredag 22 Nov 2013 Tittel:



Ble Medlem: 25 Jun 2009

Innlegg: 244

Bosted: N - 2006 Løvenstad

Slo til og kjøpte et sett med stick coiler med tilhørende ledningssett fra en 2008 CBR 600 RR i dag. Blir et vinter/vår prosjekt å få modifisert ledningsnett og montert disse før sesongen starter igjen. Viktig å passe på her er lengden på stick coilene, det er dårlig plass på de tidlige VF750 modellene - særlig på de ene av de fremre sylindere og lengden bør derfor ikke overstige 5" eller ca 12,5 cm. Mulig jeg også monterer inn et coilmod sett for å få ført spenningen fra batteriet via en sikring og et rele direkte til coilene, se innlegg tidligere i denne tråden, for å unngå eventuelle spenningsfall i det gamle ledningsnett. I teorien bør dette eliminere de fleste problemene knyttet til varmstart problemene mine, gitt at pick-up coilene er OK, noe mine skal være.

Hilsen

Bjørn M

Løvenstad, Norge

<http://sites.google.com/site/bjornmollerbraten/>

1982 VF750S

2007 BMW R1200GS



Til Toppen

sabmagadmin

Site Admin

Skrevet: 14:44 - Fredag 24 Jan 2014 Tittel:



administrator



Ble Medlem: 02 Mar 2004

Innlegg: 336

Bosted: N - 3737 Skien

Jeg skal rette litt på begreper,

ja det er godt mulig jeg har skrevet CDI selv på forumet tidligere, men de gamle VF modeller har ikke CDI bokser.

Men transistortennning. (Inductive Ignition)

" Tenningsbokser, tenningsmoduler.. " - Ok ..

Man velger andre typer ettermarkedscoiler til våre modeller enn de med CDI (Capacitor discharge ignition - Se wikipedia)

Jahh, begrepene er der, tenningsbokser blir CDI,

fornikling skal være forkromming selvfølgelig

(som jeg fikk litt pepper for på chcn forumet hehe)

men der også er det sikkert et flertall som fortsatt

måler effekt i HK... 😊 Jeg også må jeg innrømme...

Selv om jeg på yrkesskolen på andre del 70-tall lærte

av en fysikklærer at HK på kjøretøy hørte fortiden til !

kW skulle det være og ingenting annet 🙄

Jeg er den første til å innrømme

at jeg trenger å lære mer om ulikhetene... 😊

http://www.gillinstruments.com/products/digital_ignition/introduction/4_CDIvsIIS.asp

http://www.gillinstruments.com/products/digital_ignition/introduction/2_inductive_ign.asp

http://www.gillinstruments.com/products/digital_ignition/introduction/3_CDI_ignition.asp

Elektriker Ulf vil vel komme med kommentar her etter hvert



Til Toppen



SveinT
Moderator

Skrevet: 20:09 - Søndag 30 Mar 2014 Tittel:



moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Bosted: N - 3277 Steinsholt

Hei, jeg målte pulscoilene på V65 Sabren i ettermiddag, som ikke har hatt noen varmstartproblemer som 750'en.

Jeg har ikke lest hva som er normale ohm verdier i bøkene når motoren er varm, men en stigning på rundt 100 Ohm ser ut til å være normalt

De to pulscoilene på denne målte 494 og 505 på kald motor.

Kjørte den så orntelig varm, og tok flere målinger fra 10 minutter etter jeg hadde slått av motoren og opp til en time, Etter 10-15 minutter lå Ohm på 590 og 605 . Etter en time hadde verdiene falt til 558 og 571

Jeg har ennå ikke tatt den første prøveturen i år, men V65 er i alle fall startet opp for året.

- Svein Tore

Til Toppen



Bjørn Møllerbråten

Skrevet: 12:14 - Mandag 31 Mar 2014 Tittel:



Ble Medlem: 25 Jun 2009

Innlegg: 244

Bosted: N - 2006 Løvenstad

Mener å ha lest et sted at motstanden skal ligge rundt 480 ohm på disse pulscoilene og antar det er omtrent det samme på V45 og V65. Verdiene på kald motor ligger vel da innenfor det akseptable. At de øker til over 600 ohm på varm motor virker jo i meste laget og må nødvendigvis medføre spenningsstap. Men siden du ikke har hatt varmstartproblem på denne kan det jo allikevel virke som verdiene ligger innenfor toleransegrensene. Antar du skal måle tilsvarende på V45'en - spent på resultatene.

Hilsen

Bjørn M

Løvenstad, Norge

<http://sites.google.com/site/bjornmollerbraten/>

1982 VF750S

2007 BMW R1200GS

Til Toppen



SveinT
Moderator

Skrevet: 13:53 - Mandag 31 Mar 2014 Tittel:



moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Det stemmer at det skal være 480ohm + - 5% mener jeg det var, på kald motor. Jeg har målt begge motorsyklene, og de ligger innenfor verdiene på kald motor, og oppfører seg på samme måte mht verdier på varm motor. Så lenge fabrikken oppgir måling kun på kald motor, så får jeg måle coilene på samme måte etter hvert.

- Svein Tore

Bosted: N - 3277 Steinsholt

[Til Toppen](#)**Bjørn Møllerbråten**



Ble Medlem: 25 Jun 2009

Innlegg: 244

Bosted: N - 2006 Løvenstad

□ Skrevet: 14:47 - Mandag 31 Mar 2014 Tittel:



En banal ting kanskje, men har du sjekket at batteriet på V45'en er helt "friskt". Varmstart problemet kan komme av noe redusert ytelse fra batteriet, selv om det virker helt OK ved kaldstart. Kan virke som om de er veldig vare på batterieffekten. PS! Måtte bytte til nytt batteri i år igjen på min, det er det 3. på 4 år! Min starter nå tilsynelatende greit når den er varm, men jeg har ikke fått testet det skikkelig enda.

Hilsen

Bjørn M

Løvenstad, Norge

<http://sites.google.com/site/bjornmollerbraten/>

1982 VF750S

2007 BMW R1200GS

[Til Toppen](#)**SveinT**

Moderator

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424

Bosted: N - 3277 Steinsholt

□ Skrevet: 21:39 - Mandag 31 Mar 2014 Tittel:



Tredje batteri på fire år ? Har du sjekket hvor mye den lader på batteriet ?
Hva slags batterier har den "brukt opp" ?

Batteriet er også en ting jeg skal dobbeltsjekke, takk det er lett å overse når den ellers går helt greit helt uten tegn til fusking 😊

Batteriene mine får en knert vedlikeholdslading noen ganger i løpet av vintersesongen.

I følge Ulf bør batteri lagres kaldt. Mine står i romtemperatur, ikke i kjøleskap..

Tar en måling på denne også hvor mye spenningen faller etter en uke eller to, 750 er nok den som kommer sist ut av garasjen i år.

Og er den eneste av tre med syrebatteri, de to andre har Biltema GEL.

Tips om kjøp av Biltema gelebatteri, (eller andre mc-batteri)
be om at batteriet testes ved kjøp.

Det hender at enkelte batterier er døde fra butikk, mitt første V65 batteri var det. Det andre har vært helt supert så langt, men det er vel bare litt over 2 år siden jeg kjøpte det.

- Svein Tore

[Til Toppen](#)**Bjørn Møllerbråten**



Ble Medlem: 25 Jun 2009

Innlegg: 244

Bosted: N - 2006 Løvenstad

□ Skrevet: 07:43 - Tirsdag 01 Apr 2014 Tittel:



Stemmer med 3 batterier ja. Nytt ble kjøpt da sykkelen ble anskaffet, men pga ladeproblem hvor alt fra pulscøiler, tenningsmoduler, regulator og stator ble byttet ble det første Yuasa batteriet raskt defekt, byttet så til et annet merke som tydeligvis ikke holdt lovet kvalitet for nå å ha et tredje originalt japansk produsert Yuasa batteri. Har meg bekjent nå ingen problemer med ladespenningen etter at alle ladekomponentene er byttet.

PS! Har fått tips om at det skal være stor kvalitetsforskjell på Yuasa batteriene avhengig av hvor de er produsert. De beste er produsert i Japan og er også dyrest, mens de fra Taiwan (og Kina) visstnok skal være av vesentlig lavere kvalitet.

Hilsen
Bjørn M
Løvenstad, Norge

<http://sites.google.com/site/bjornmollerbraten/>

1982 VF750S
2007 BMW R1200GS

 [profil](#)  [pm](#)  [e-post](#)  [www](#)

[Til Toppen](#)

SveinT
Moderator

↳ Skrevet: 22:01 - Lørdag 05 Apr 2014 Tittel:

 [siter](#)  [endro](#)  [ip](#)

moderator



Ble Medlem: 01 Mar 2002

Innlegg: 3424
Bosted: N - 3277 Steinsholt

Min 750 ble startet opp i dag.

Etter skrivingen om batteriproblemer og varmstart, så satt jeg på vedlikeholdsladeren 1 april. 2 timer etter at jeg fjernet Mascot MC-laderen, målte batteriet 13.00 V. Dagen etter var hvilespenningen falt til 12.63 V, og lå frem til i dag lørdag på 12.5 - 12.6 V

Sykkelen startet lett når jeg fikk ny bensin inn i forgassere. Jeg kjørte den varm og sjekket ladingen på batteriet når motoren var i gang - 14.36 V , så dette er innenfor anbefalinger jeg har lest, mellom 14.2 - 14.4 V

Etter stopp viste batteriet rundt 13 volt etter 5 minutter, etter 10 minutter 12.8 V
Jeg har jo testet batteriet tidligere.

Likevel er det noe feil med dette syrebatteriet. Hondaen ble kjørt varm, og slått av i noen få minutter. Det er da den har vært vanskelig å starte opp igjen. Problemet oppsto på nytt. Jeg hadde også et nytt Gelebatteri til en Suzuki jeg skal ha på veien. Og byttet batteri. Hondaen startet omgående. Byttet tilbake igjen. Startet ikke ! Tilbake med det andre - ok. Selv om spenningen på batteriet viste 12.8 V, fungerer det dårlig. Det er også noe forskjell på farten når motoren dras rundt med selvstarteren.

Jeg regner med at syrebatteriet bare kan kasseres. Så blir det et nytt Biltema gelébatteri, også på denne !
Takk for gode råd Bjørn



- Svein Tore

 [profil](#)  [pm](#)  [e-post](#)  [www](#)

[Til Toppen](#)

UlfG
Moderator

↳ Skrevet: 12:22 - Søndag 06 Apr 2014 Tittel:

 [siter](#)  [endro](#)  [ip](#)

moderator



Hei Svein Tore.

Jeg har en teori om at ditt syrefylte batteri er kraftig sulfatert. For du skriver at: "batteriet etter 2 timers ladning viser 13 Volt", noe som normalt indikerer at batteriet er oppladet. Vet ikke hva startspenningen på batteriet var, men hvis ett kraftig Sulfatert syrebatteri lades, så stiger batterispenningen meget raskt - til "fulladet spenning". Men dessverre så er det bare spenningen som stiger. Batteriet greier ikke å ta til seg strøm (Ampere) og når du da skal bruke dette batteriet, så får du ikke nok starteffekt.

Ble Medlem: 05 Mar 2005

Innlegg: 701

Bosted: N - 3514 Hønefoss

Kan det være dette som er feilen på ditt syrebatteri ??

Uansett hva som kan være feilen med dette syrebatteriet, så har du jo funnet ut at sykkelen startet fint med et annet batteri - så da er det vel ikke noe annet å gjøre, enn å kjøpe seg ett nytt ett.

Lykke til 😊

Hilsen fra

Ulf G

Hønefoss

[Til Toppen](#)



Vis Innlegg fra:



[Classic Honda V4 Forum Forum Hovedsiden ->](#)

Alle klokkeslett er CET (Europa)

[Tekniske spørsmål Honda V4](#)

Side 1 av 1

[Abonner på dette temaet](#)

Gå Til:



Du **kan** starte nye temaer i dette forumet
Du **kan** svare på temaer i dette forumet
Du **kan** endre dine egne innlegg i dette forumet
Du **kan** slette dine egne innlegg i dette forumet
Du **kan** delta i avstemninger i dette forumet
Du **kan** [moderere dette forumet](#)

[Administrasjonspanel](#)

phpBB.no - Norsk phpBB support
Powered by phpBB © 2001, 2005 phpBB Group