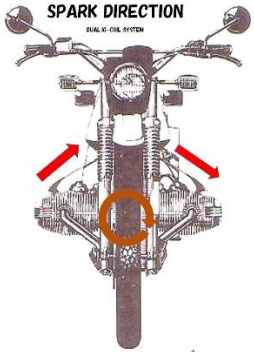


### 点火システムの変遷 その3 (1985→モノサス、GS系)

1983年の新型4気筒K100の登場でフラッグシップはKに移行し、Rは補完モデルとして800ccとして存続することになりました。メーカーの思惑通りにユーザーが反応してくれず2年後に1,000ccが再登場となったわけですが、、主力がKシリーズに移行したことで、また市場の環境が変化したことでコストダウンや軽量化をすすめた結果、点火系も変更されています。



電流方向



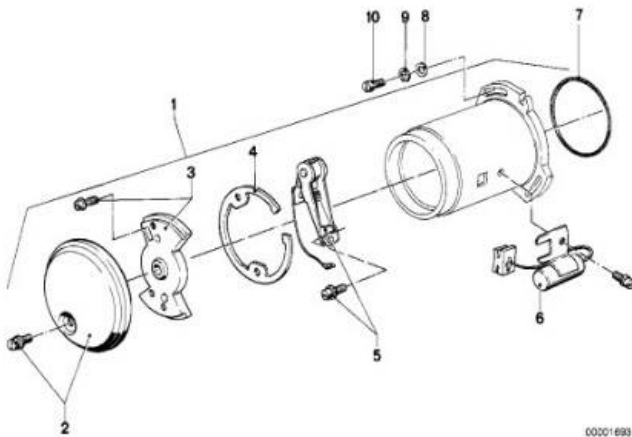
対策後期・デュアルコイル



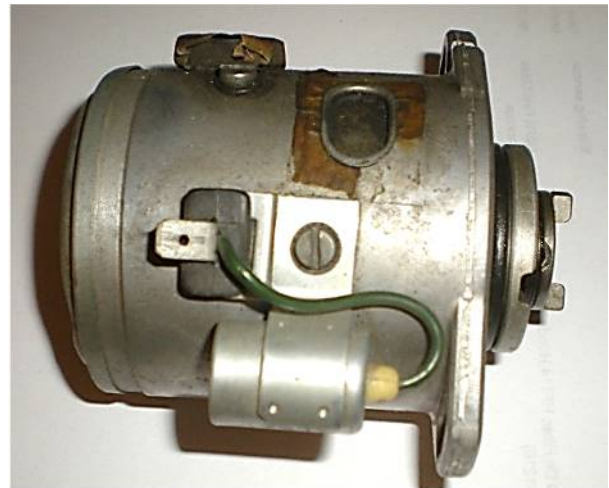
1次側端子 左:15/右:1

4輪車でも1個しか使わない点火コイルを2個も搭載していたのでコストと軽量化のため2個出力のデュアルコイルに変更しました。初期のモノは振動に弱く、クラックが入るため1990年ごろから画像のタイプに変更されています。コイルがひとつなので同時に点火し「捨て火点火」となります。1次端子を入れ違くとスパーク電流の方向が逆になってしまいます。

カムシャフトの先端にポイントやガバナーが装備されている従来型は芯振れや固定部の荒れで左右の点火時期が大きく狂う原因となります。1979年モデルで点火ピックアップ部を独立させ、左右のズレなど発生しない信頼性の高い構造となりました。

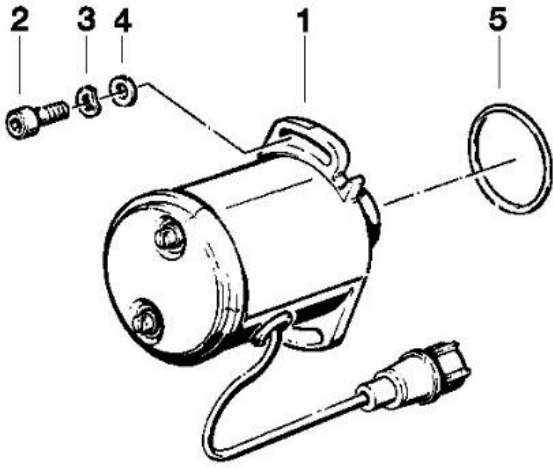


1979-80年に採用されたポイント式トリガーユニット

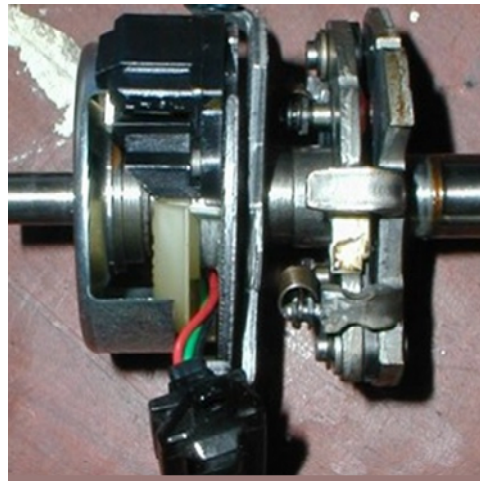


フルトラ式と同じケースだがコンデンサーを抱いている

1981年にフルトラ仕様となりましたがトリガーケースを流用したためか機械式進角装置(ガバナー)を残した設計となっています。経年でガバナー Springs はへたったり、ウエイトの動きが悪く加速不良を起こすこともあります。



フルトラ式トリガーユニット(ビーン缶とも)



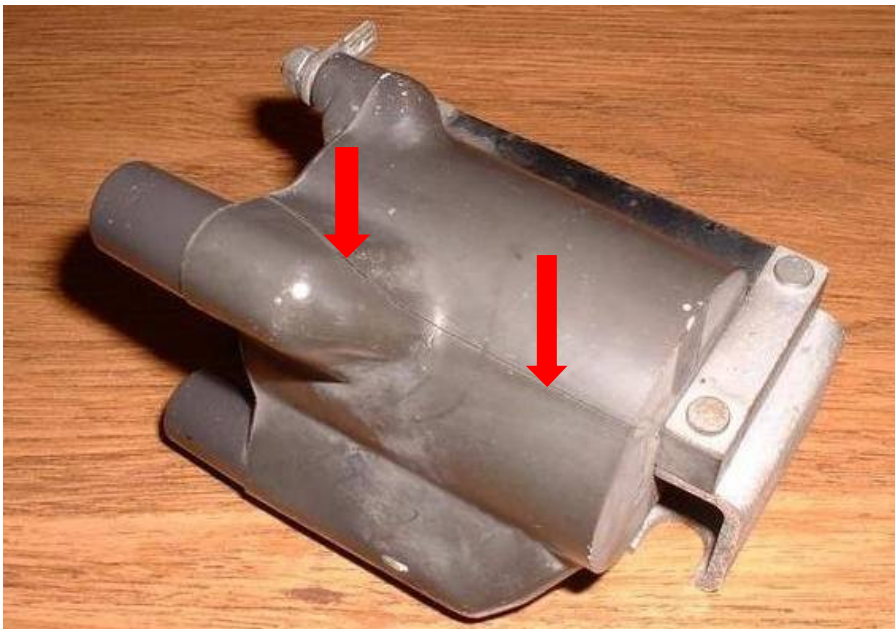
左側:ピックアップセンサー/右側:遠心ガバナー



2017年に再登場したユニットは進角も電子式



進角終了で波形が乱れトンチンカンな位置でストロボ発光することも



初期型ねずみ色コイル 強度不足のため割れてしまいリークする

**CRIMECA**