

SYSTEME ELECTRIQUE

TABLE DES MATIERES

PRECAUTIONS A OBSERVER PENDANT L'ENTRETIEN	7- 1
POSITION DES COMPOSANTS ELECTRIQUES	7- 3
SYSTEME DE CHARGE	7- 5
DESCRIPTION	7- 5
RECHERCHE DE PANNES	7- 7
INSPECTION	7- 8
SYSTEME DE DEMARRAGE ET SYSTEME DE VERROUILLAGE DE BEQUILLE LATERALE/ALLUMAGE	7-10
DESCRIPTION DU SYSTEME DE DEMARRAGE	7-10
DESCRIPTION DU SYSTEME DE VERROUILLAGE DE BEQUILLE LATERALE/ALLUMAGE	7-10
RECHERCHE DE PANNES	7-12
DEPOSE ET DEMONTAGE DU DEMARREUR	7-13
INSPECTION DU DEMARREUR	7-13
REMONTAGE DU DEMARREUR	7-14
INSPECTION DU RELAIS DE DEMARREUR	7-15
INSPECTION DES PIECES DU SYSTEME DE VERROUILLAGE DE BEQUILLE LATERALE/ALLUMAGE	7-16
SYSTEME D'ALLUMAGE	7-19
DESCRIPTION	7-19
RECHERCHE DE PANNES	7-21
INSPECTION	7-22
INDICATEUR COMBINE	7-26
DEPOSE	7-26
DEMONTAGE	7-26
INSPECTION	7-27
FEUX	7-32
PHARE	7-32
FEU STOP/FEU ARRIERE, FEU D'ECLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION ET FEU INDICATEUR DE DIRECTION	7-33
RELAIS	7-34
CONTACTEURS	7-35
BATTERIE	7-36
SPECIFICATIONS	7-36
CHARGE INITIALE	7-36
ENTRETIEN	7-37
OPERATION DE RECHARGE	7-38

PRECAUTIONS A OBSERVER PENDANT L'ENTRETIEN

CONNECTEUR

- Pour raccorder un connecteur, veiller à l'introduire jusqu'à ce qu'un déclic retentisse.
- Inspecter le connecteur pour corrosion, contamination et rupture de sa gaine.

COUPLEUR

- Pour un coupleur à verrou, veiller à relâcher le verrou avant de le déconnecter et l'introduire à fond pour le verrouiller au branchement.
- Pour débrancher un coupleur, tirer sur le coupleur proprement dit et non pas sur les fils.
- Vérifier toutes les bornes du coupleur pour s'assurer qu'elles ne sont pas desserrées ou déformées.
- Vérifier les bornes pour s'assurer qu'elles sont exemptes de toute trace de corrosion ou de contamination.

COLLIER DE SERRAGE

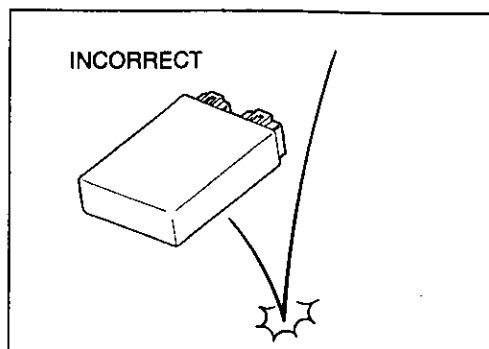
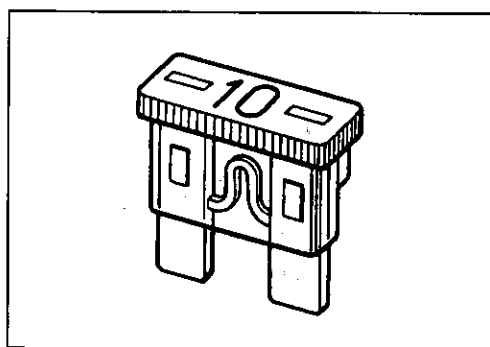
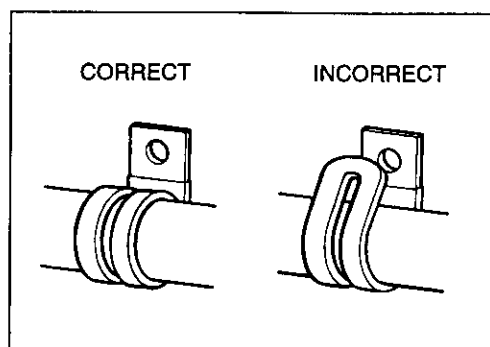
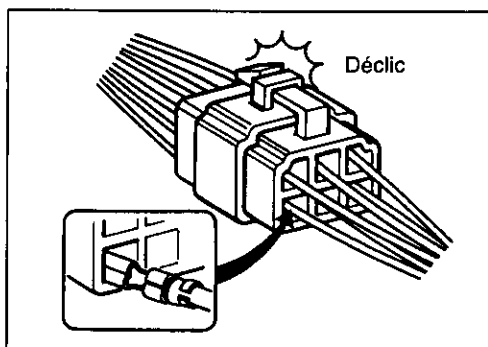
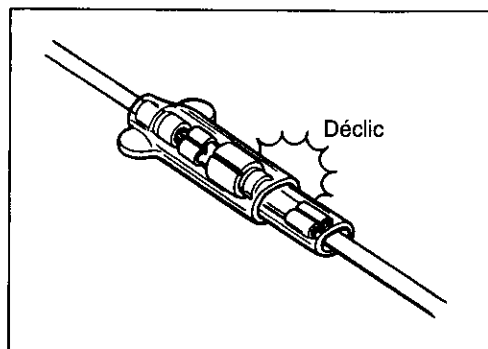
- Installer les colliers de serrage des faisceaux de fils comme indiqué dans "CHEMIN DES FAISCEAUX DE FILS". (Voir pages 8-19, 20 et 21.)
- Courber de façon appropriée le collier de serrage de manière à ce que le faisceau de fils soit solidement fixé.
- Lors de la fixation du faisceau de fils, veiller à ne pas le laisser pendre.
- Ne pas utiliser un fil de fer ou toute autre pièce de substitution à la place du collier de serrage de type à bande.

FUSIBLE

- Lorsqu'un fusible saute, toujours en rechercher la cause, réparer et remplacer le fusible.
- Ne pas utiliser un fusible dont l'ampérage est différent.
- Ne pas utiliser un morceau de fil ou autre matière pour remplacer le fusible.

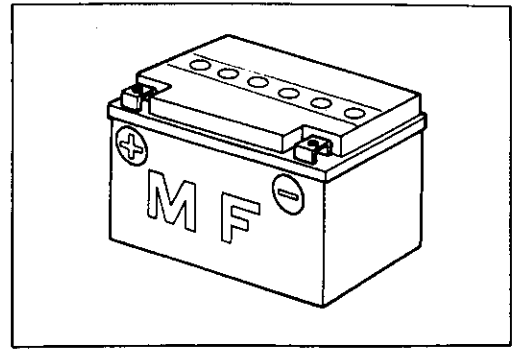
PIECE DOTEE D'UN SEMI-CONDUCTEUR

- Veiller à ne pas laisser tomber toute pièce avec semi-conducteur intégré telle que le ECM.
- Lors de l'inspection de cette pièce, suivre rigoureusement les instructions d'inspection. Toute négligence d'appliquer les procédures appropriées est susceptible d'entraîner un endommagement de la pièce.



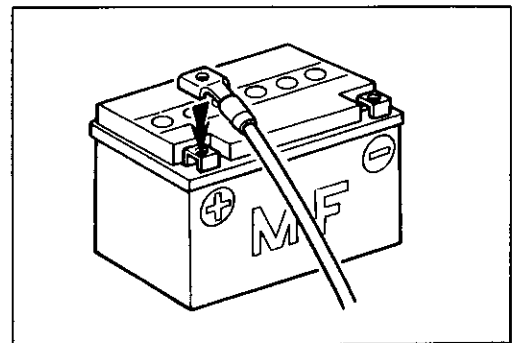
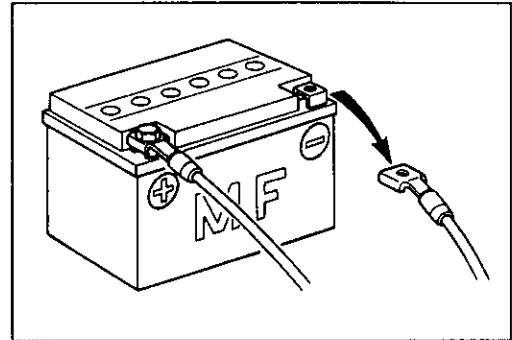
BATTERIE

- La batterie MF utilisée pour cette motocyclette ne nécessite pas d'opérations de service telles que la vérification du niveau d'électrolyte et le remplissage d'eau.
- Aucun gaz hydrogène n'est généré durant la charge normale de la batterie, mais ce gaz peut être généré quand la batterie est en condition de surcharge. En conséquence, éviter toute présence de feu à proximité de la batterie durant sa charge.
- Noter que le système de charge pour la batterie MF est différent de celui d'une batterie ordinaire. Ne pas remplacer par une batterie ordinaire.



CONNEXION DE LA BATTERIE

- Lors de la déconnexion des bornes de la batterie pour déposer ou entretenir, veiller à déconnecter en premier la borne négative (⊖).
- Lors de la reconnexion des bornes de la batterie, veiller à connecter en premier la borne positive (⊕).
- Si la batterie présente des traces de corrosion, la déposer, verser sur elle de l'eau chaude et la nettoyer avec une brosse métallique.
- Après exécution de la connexion, l'enduire d'une fine couche de graisse.
- Mettre en place un chapeau sur la borne positive (⊕).

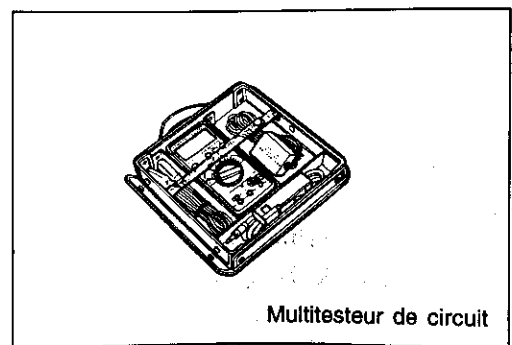


PROCEDURE DE CABLAGE

- Installer correctement le faisceau de fils comme indiqué dans "CHEMIN DES FAISCEAUX DE FILS". (Voir pages 8-19, 20 et 21.)

UTILISATION DU MULTITESTEUR DE CIRCUIT

- Veiller à utiliser de manière adéquate les pointes d'essai positive (⊕) et négative (⊖). Une utilisation erronée est susceptible d'entraîner l'endommagement du testeur.
- Si les valeurs de courant ne sont pas connues, commencer la mesure à l'échelle supérieure.
- Une mesure effectuée quand une tension est appliquée dans l'échelle de résistance risque d'entraîner un endommagement du testeur. Lors de la mesure de la résistance, vérifier qu'aucune tension n'est appliquée.
- Après utilisation du testeur, mettre le contacteur sur la position OFF.

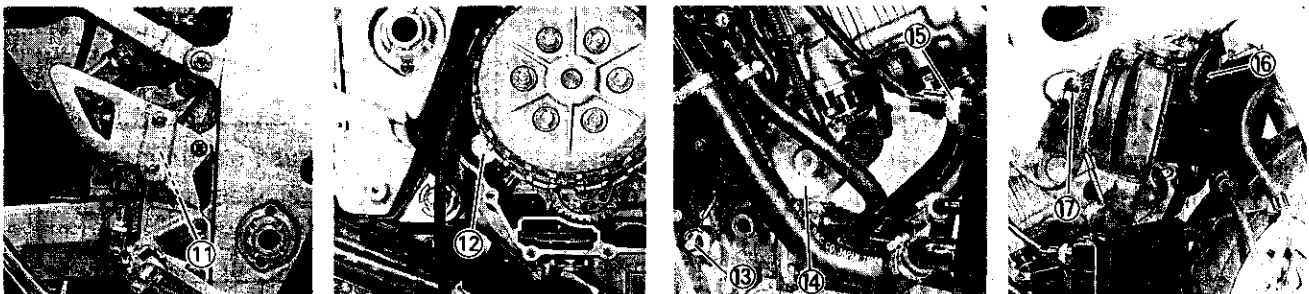
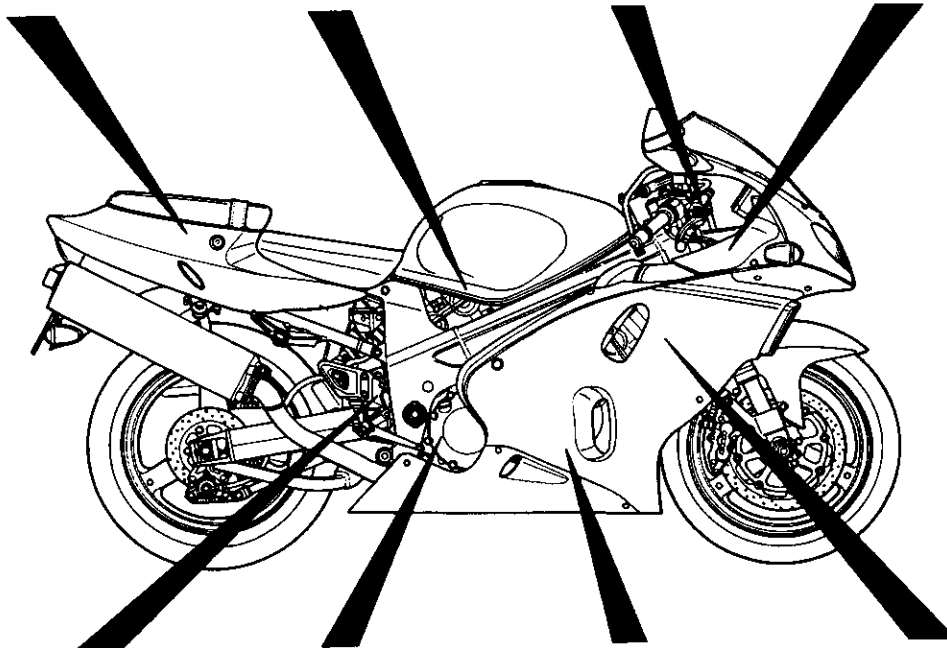
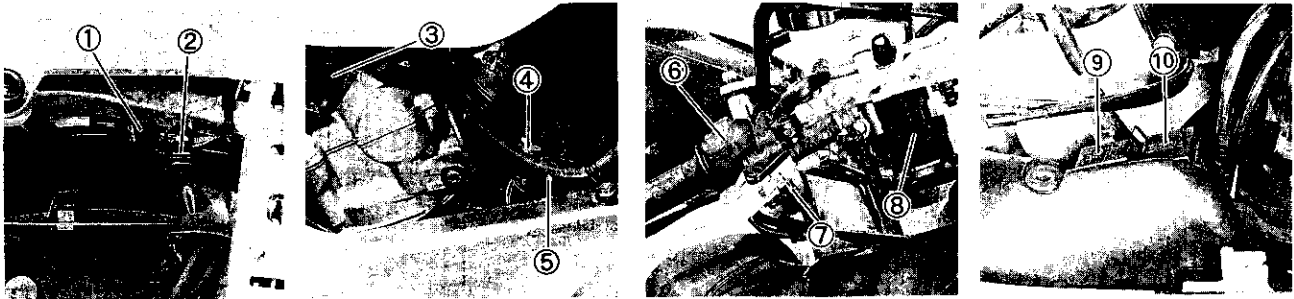


Multitesteur de circuit

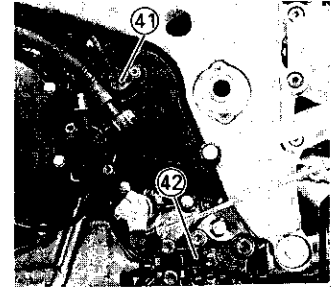
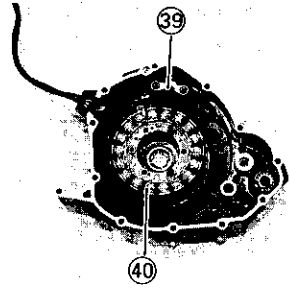
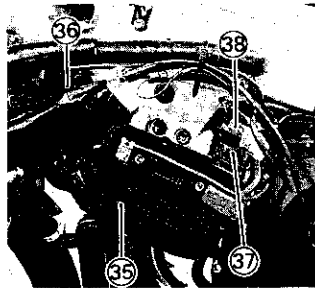
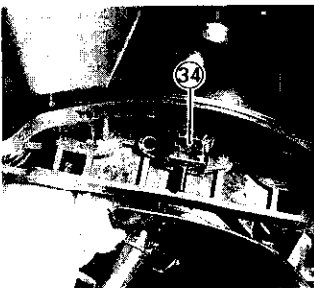
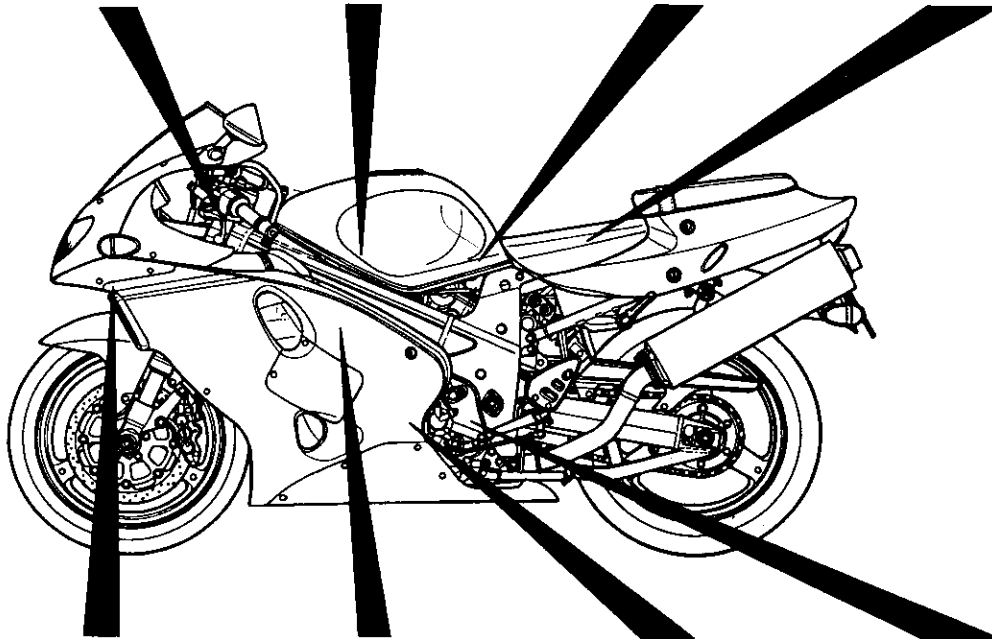
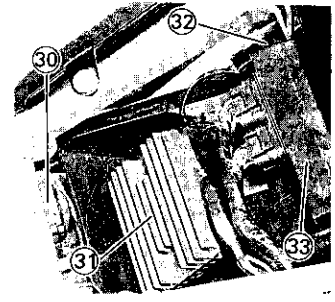
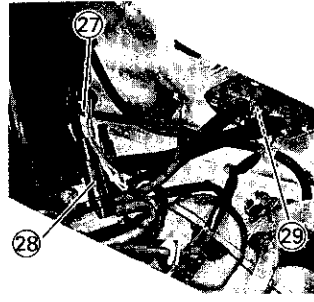
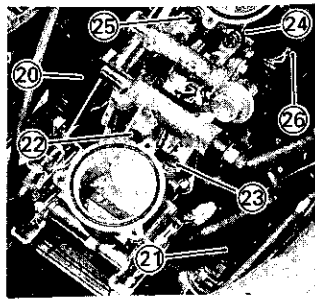
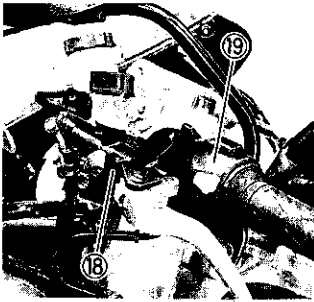
▲ ATTENTION

Avant d'utiliser le multitesteur de circuit, lire le manuel de l'utilisateur.

POSITION DES COMPOSANTS ELECTRIQUES



- | | |
|--|--|
| ① Coupleur de CD-ROM | ⑨ Relais d'indicateur de direction/béquille latérale |
| ② Coupleur de contacteur de sélection de mode | ⑩ Boîte de fusibles |
| ③ Détecteur de position d'arbre à cames | ⑪ Contacteur de frein arrière |
| ④ Détecteur de température d'air d'admission | ⑫ Contacteur de position des vitesses |
| ⑤ Détecteur de température de liquide de refroidissement du moteur | ⑬ Interrupteur à pression d'huile |
| ⑥ Contacteur de guidon (D) | ⑭ Démarreur |
| ⑦ Contacteur de frein avant | ⑮ Thermocontact de ventilateur de refroidissement |
| ⑧ Contacteur d'allumage | ⑯ Klaxon |
| | ⑰ Ventilateur de refroidissement (D) |



- ⑱ Contacteur de position de levier d'embrayage
- ⑲ Contacteur de guidon (G)
- ⑳ Bobine d'allumage (N°1)
- ㉑ Bobine d'allumage (N°2)
- ㉒ Injecteur primaire (N°1)
- ㉓ Injecteur secondaire (N°2)
- ㉔ Injecteur primaire (N°3)
- ㉕ Injecteur secondaire (N°4)
- ㉖ Détecteur de position du papillon
- ㉗ Détecteur de pression d'air d'admission
- ㉘ Soupape à solénoïde de commande par dépression
- ㉙ Pompe à carburant

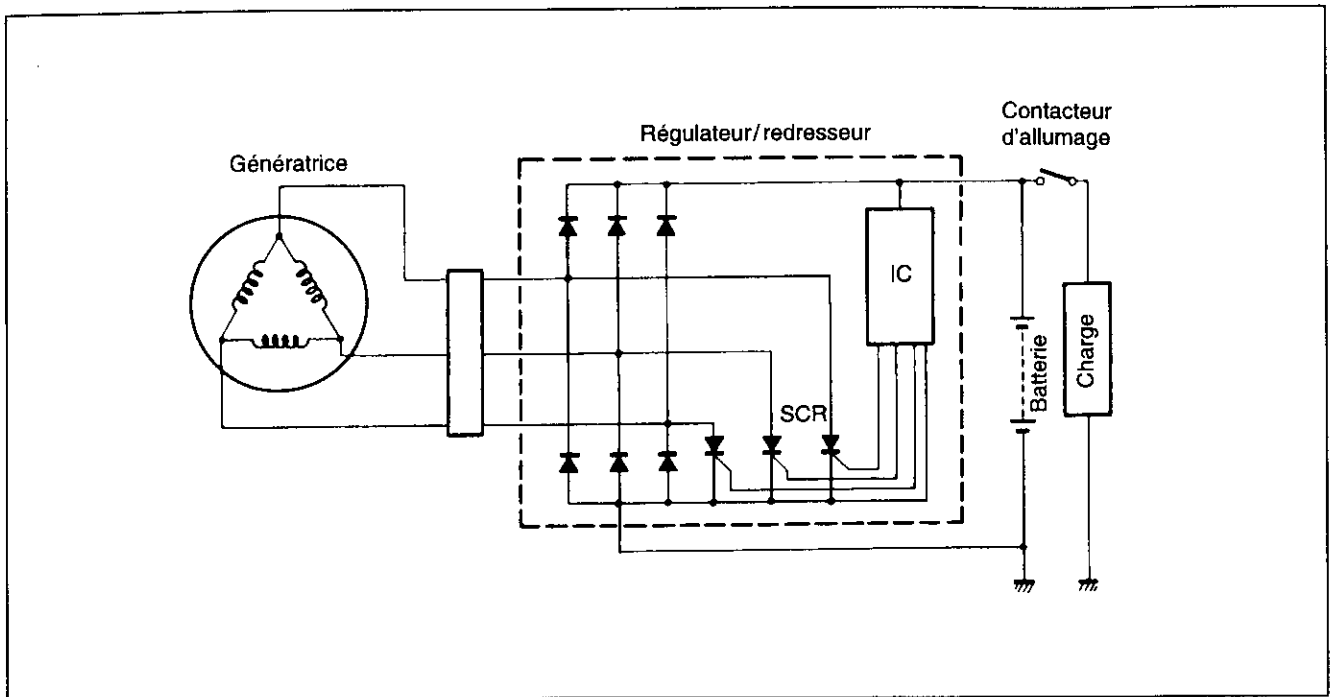
- ⑳ Détecteur de renversement
- ㉑ Régulateur/Redresseur
- ㉒ Relais de pompe à carburant
- ㉓ Module de commande du moteur
- ㉔ Détecteur de pression atmosphérique
- ㉕ Batterie
- ㉖ Ventilateur de refroidissement (G)
- ㉗ Relais de démarreur
- ㉘ Fusible principal
- ㉙ Détecteur de position du vilebrequin
- ㉚ Génératrice
- ㉛ Détecteur de compteur de vitesse
- ㉜ Contacteur de béquille latérale

SYSTEME DE CHARGE

DESCRIPTION

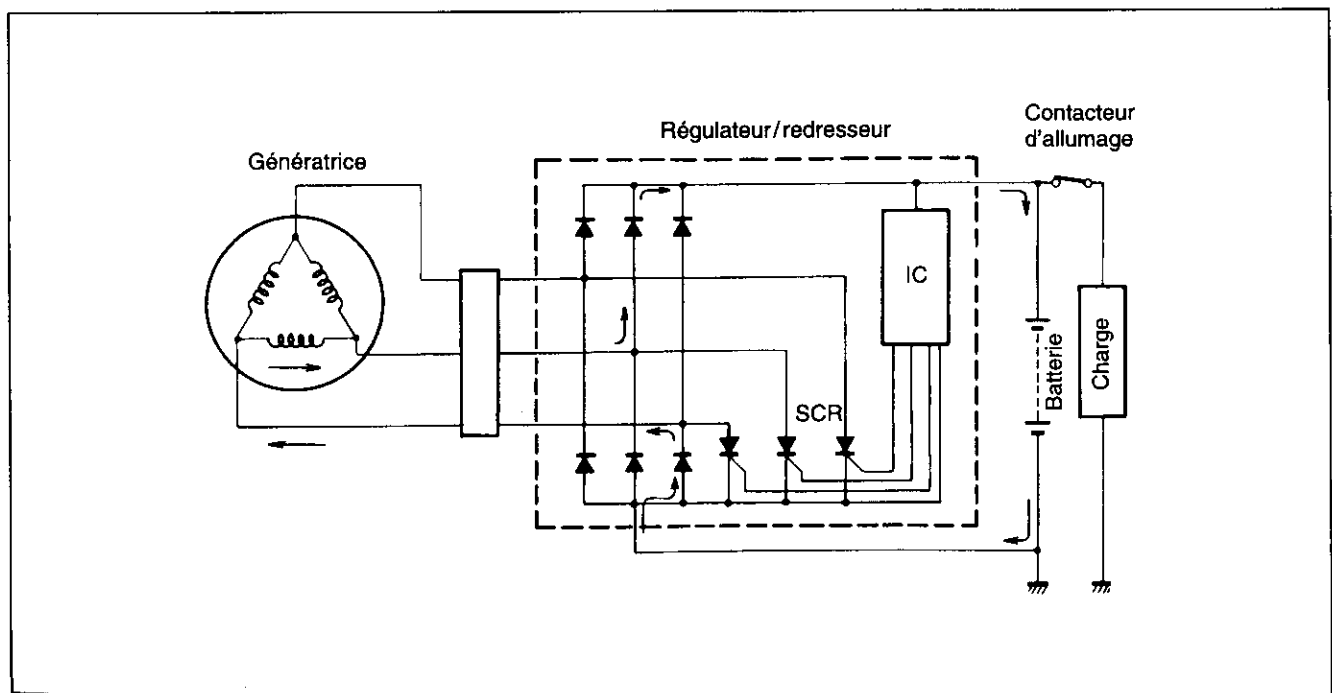
Le circuit du système de charge est indiqué sur la figure. Il est composé de la génératrice, du régulateur/redresseur et de la batterie.

Le courant CA généré par la génératrice est redressé par le redresseur et converti en CC puis charge la batterie.



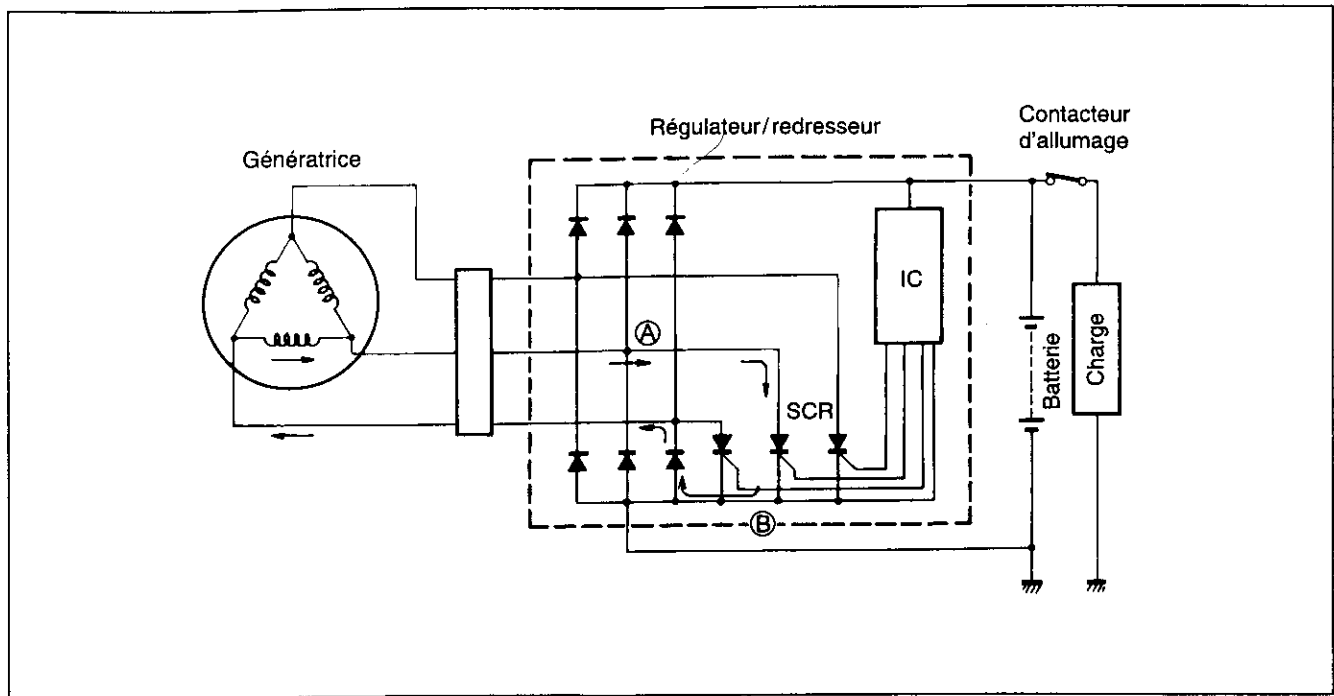
FONCTION DU REGULATEUR

Lorsque le régime du moteur est bas et que la tension générée par la génératrice est inférieure à la tension régulée par le régulateur, le régulateur ne fonctionne pas. Cependant, le courant généré charge directement la batterie.

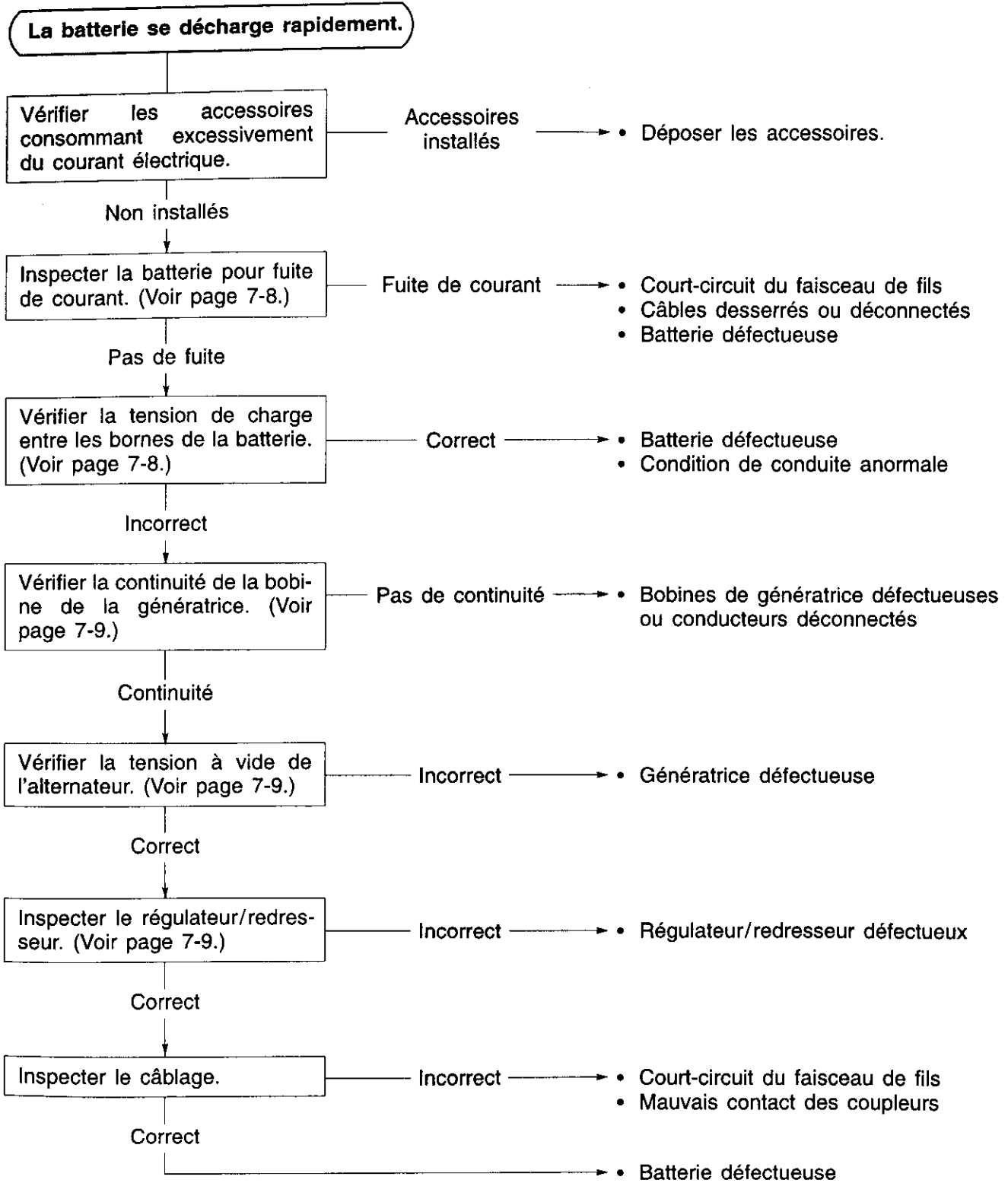


Lorsque le régime du moteur augmente, la tension générée par la génératrice augmente également et la tension entre les bornes de la batterie atteint en conséquence une valeur élevée. Quand la tension de réglage du IC (Circuit Intégré) est atteinte et qu'il est amorcé, un signal est transmis au capteur à gâchette du SCR (thyristor) et le SCR est alors amorcé.

Ensuite, le SCR assure la conduction dans le sens du point (A) au point (B). A ce moment, le courant généré par la génératrice passe à travers le SCR sans charger la batterie et retourne à la génératrice. Dans cette condition, du fait que le courant CA généré par la génératrice est transmis au point (B), le courant inverse tend à se diriger vers le SCR. Ensuite, le circuit du SCR passe en mode hors fonction et recommence à charger la batterie. De cette manière ces opérations répétées maintiennent constants la tension de charge et le courant à la batterie et empêchent sa surcharge.



RECHERCHE DE PANNES



Autres

Surcharge de batterie	<ul style="list-style-type: none"> • Régulateur/redresseur défectueux • Batterie défectueuse • Mauvais contact du coupleur de conducteur d'alternateur
-----------------------	---

INSPECTION

INSPECTION DE COURANT DE FUITE DE BATTERIE

- Déposer la trappe de service et le couvercle de la batterie.
- Mettre le contacteur d'allumage sur la position OFF.
- Déconnecter le conducteur \ominus de la batterie.
- Connecter le multitesteur de circuit à la borne \ominus et au conducteur \ominus de la batterie.

NOTE:

La présence de fuite est signalée si le testeur indique plus de 1mA.

 09900-25008: Multitesteur de circuit

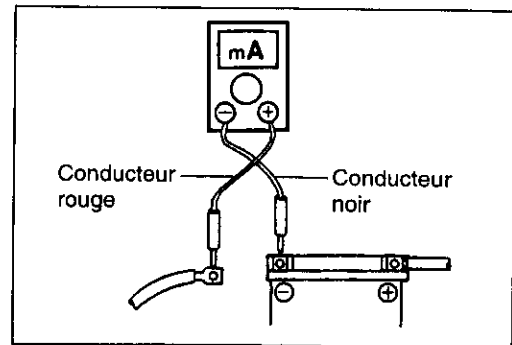
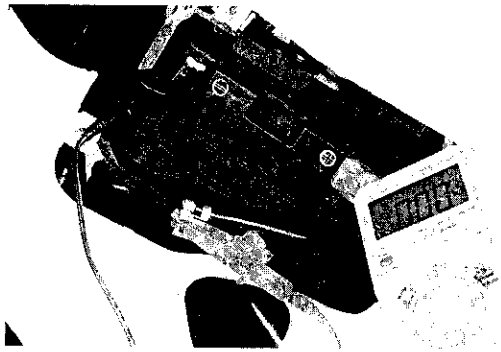
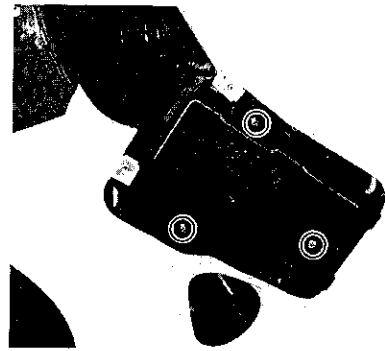
Courant de fuite de batterie: Moins de 1mA

 Indication du bouton du testeur: Courant ($\overline{\text{---}}$, 20mA)

⚠ ATTENTION

- * Du fait que le courant de fuite peut être important, régler le testeur d'abord à une échelle élevée pour éviter tout risque de détérioration du testeur.
- * Ne pas mettre le contacteur d'allumage sur la position ON lors de la mesure du courant.

En cas de présence de fuite, déterminer l'endroit où le testeur indique moins de 1 mA en enlevant un par un les coupleurs et les connecteurs.



INSPECTION DE SORTIE DE CHARGE

- Déposer la trappe de service et le couvercle de la batterie.
- Démarrer le moteur et le maintenir au régime de 5 000 tr/min avec le contacteur d'allumage sur ON et le contacteur de feu de croisement sur la position HI.

Mesurer la tension de courant continu entre les bornes de batterie \oplus et \ominus au moyen d'un multitesteur de circuit. Si le testeur indique moins de 13,3V ou plus de 14,3V, inspecter la bobine de la génératrice et le régulateur/redresseur.

NOTE:

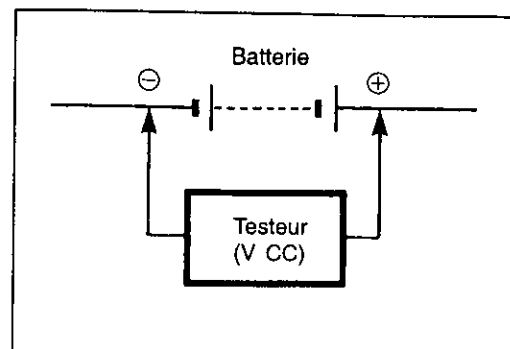
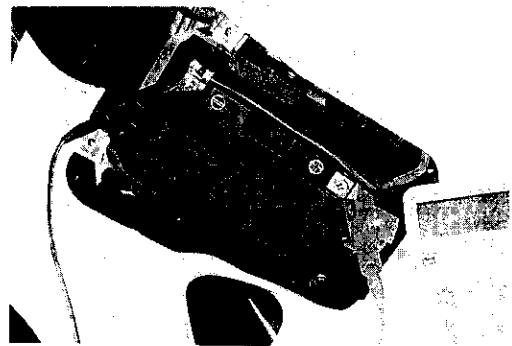
Lors de l'exécution de ce test, s'assurer que la batterie est en condition de pleine charge.

 09900-25008: Multitesteur de circuit

Valeur nominale: 13,3–15,0V à 5 000 tr/min

Sortie de charge (Tension régulée)

 Indication du bouton du testeur: Tension ($\overline{\text{---}}$)



INSPECTION DE LA RESISTANCE DE LA BOBINE DE GENERATRICE

- Déposer la selle. (Voir page 6-4.)
 - Déconnecter le coupleur de la génératrice.
- Mesurer la résistance entre les trois conducteurs.
Vérifier également que le noyau du stator est isolé.
Si la résistance n'est pas conforme à la valeur spécifiée, remplacer le stator par un neuf.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Ω Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)

Spécification

Résistance de bobine de génératrice: 0,1–1,0 Ω

NOTE:

Lors de l'exécution du test ci-dessus, il n'est pas nécessaire de déposer la génératrice.

INSPECTION DE PERFORMANCE A VIDE DE LA GENERATRICE

- Démarrer le moteur et le maintenir au régime de 5 000 tr/min.

Au moyen d'un multitesteur de circuit, mesurer la tension entre les trois conducteurs.

Si le testeur indique une valeur inférieure à celle spécifiée, remplacer la génératrice par une neuve.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

V Indication du bouton du testeur: Tension (V)

Spécification

Performance à vide de génératrice:

Plus de 70V à 5 000 tr/min (Moteur froid)

INSPECTION DU REGULATEUR/REDRESSEUR

- Déposer la selle. (Voir page 6-5.)
 - Déconnecter les coupleurs du régulateur/redresseur.
- Au moyen d'un multitesteur de circuit, mesurer la tension entre les conducteurs dans le tableau suivant.
Si la tension est incorrecte, changer le régulateur/redresseur.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

⚡ Indication du bouton du testeur: Test de diode (⚡)

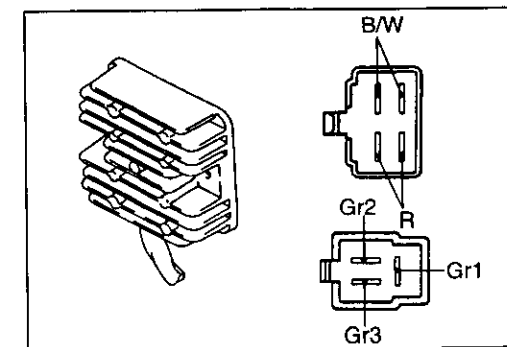
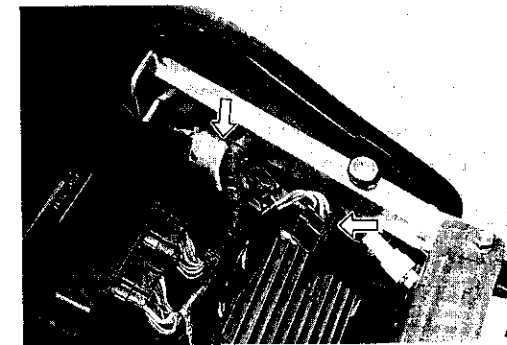
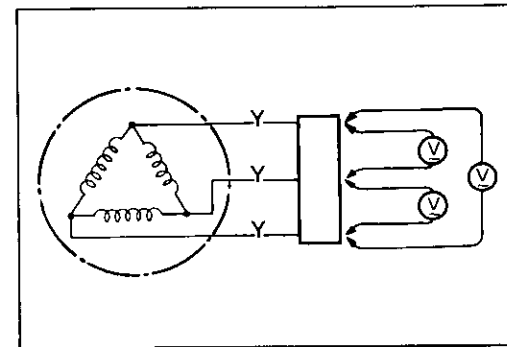
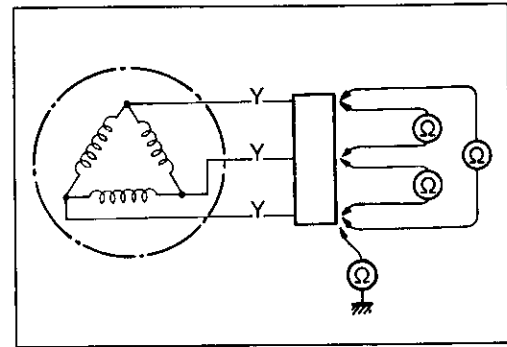
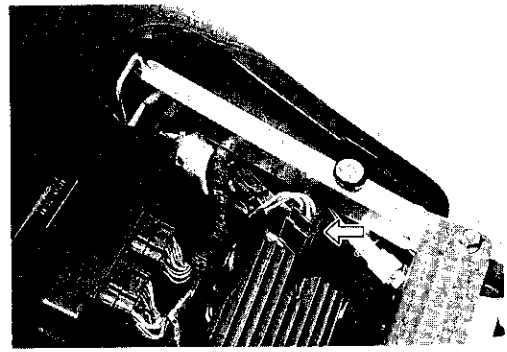
Unité: V

Pointe d'essai ⊖ du testeur à:		Pointe d'essai ⊕ du testeur à:				
		R	Gr ₁	Gr ₂	Gr ₃	B/W
R						
Gr ₁	1,4–1,5	0,4–0,7	0,4–0,7	0,4–0,7	0,5–0,8	
Gr ₂	1,4–1,5	1,4–1,5	1,4–1,5	1,4–1,5	0,4–0,7	
Gr ₃	1,4–1,5	1,4–1,5	1,4–1,5	1,4–1,5	0,4–0,7	
B/W	1,4–1,5	1,4–1,5	1,4–1,5	1,4–1,5	1,4–1,5	

Gr: Gris, R: Rouge, B/W: Noir avec trait blanc

NOTE:

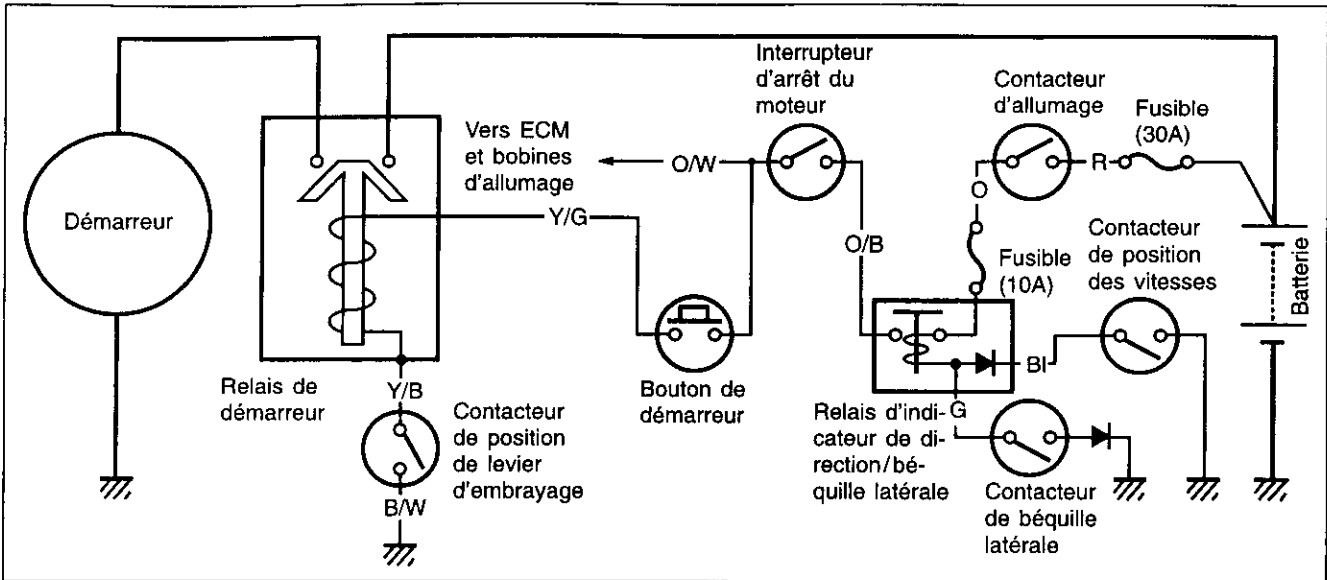
Si le testeur indique moins de 1,4V, changer la batterie du multitesteur de circuit en ne connectant pas les pointes d'essai du testeur.



SYSTEME DE DEMARRAGE ET SYSTEME DE VERROUILLAGE DE BEQUILLE LATERALE/ALLUMAGE

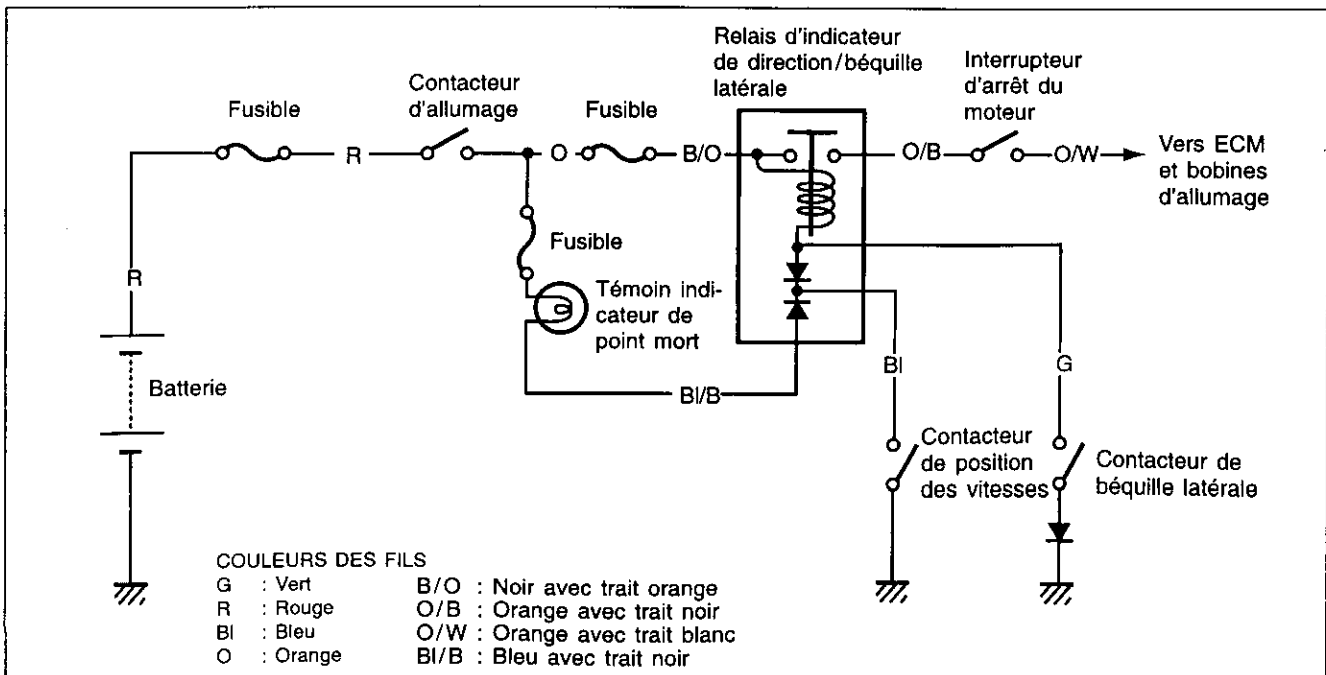
DESCRIPTION DU SYSTEME DE DEMARRAGE

Le système de démarrage est composé des pièces suivantes: le démarreur, le relais du démarreur, le contacteur de position de levier d'embrayage, le relais d'indicateur de direction/béquille latérale, le contacteur de béquille latérale, le contacteur de position des vitesses, le bouton de démarreur, l'interrupteur d'arrêt du moteur, le contacteur d'allumage et la batterie. En appuyant sur le bouton de démarreur (sur le guidon de droite), le relais du démarreur est activé pour fermer les points de contact connectant le démarreur à la batterie. Environ 80 ampères sont nécessaires pour le démarrage du moteur.



DESCRIPTION DU SYSTEME DE VERROUILLAGE DE BEQUILLE LATERALE/ALLUMAGE

Ce système de verrouillage de béquille latérale/allumage est prévu pour empêcher le démarrage de la motocyclette quand la béquille latérale repose sur le sol. Le système est commandé par un circuit électrique placé entre la batterie et les bobines d'allumage.

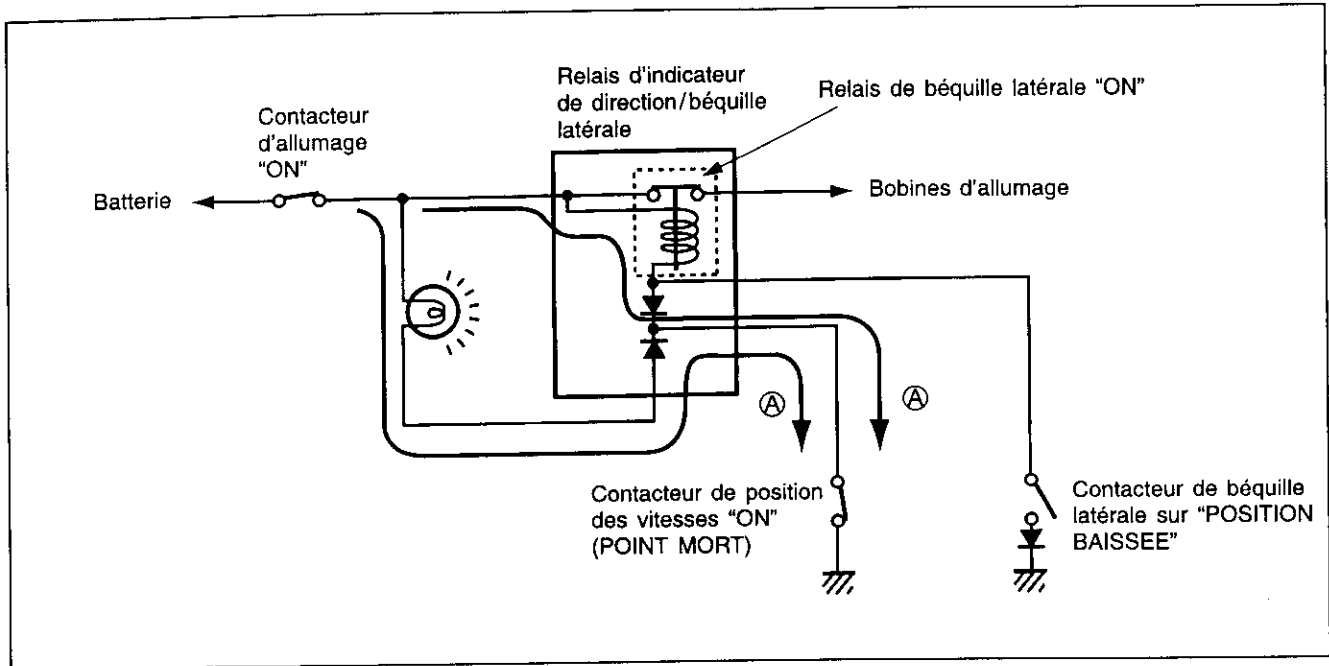


Le circuit comprend le relais d'indicateur de direction/béquille latérale, le témoin indicateur de point mort, le contacteur de position des vitesses et le contacteur de béquille latérale. Les bobines d'allumage transmettent la tension aux bougies en fonction de la position de la boîte de vitesses et de la position de la béquille latérale, relevée ou non. Les contacteurs de position des vitesses et de la béquille latérale fonctionnent simultanément dans ce système.

Les bobines d'allumage fonctionnent seulement dans les deux cas suivants.

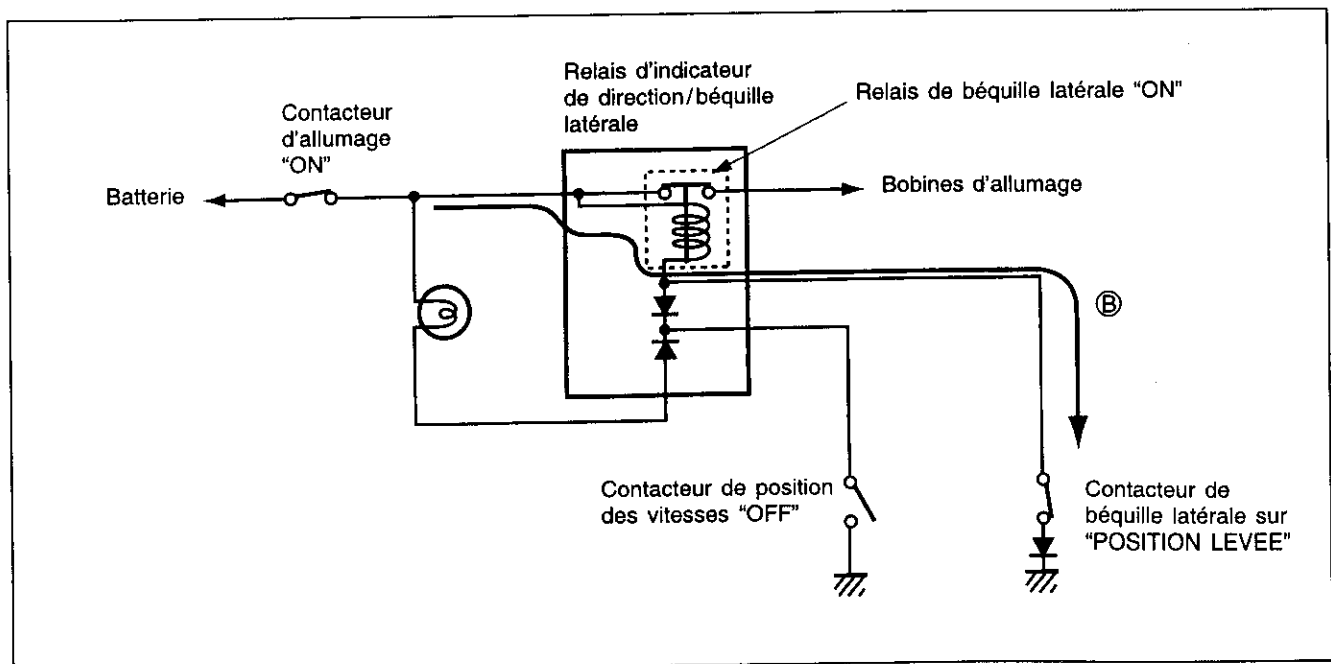
1. Boîte de vitesses: Point mort (ON) Béquille latérale: Baissée (OFF)

Le courant **(A)** actionne le relais de la béquille latérale et les bobines d'allumage transmettent la tension aux bougies même si la béquille latérale est baissée.



2. Béquille latérale: Relevée (ON)

Le courant **(B)** actionne le relais de la béquille latérale et les bobines d'allumage transmettent la tension aux bougies. Le moteur peut être mis en marche sur un rapport quelconque.



RECHERCHE DE PANNES

Le démarreur ne fonctionne pas.

La boîte de vitesses est point mort. Serrer le levier d'embrayage, mettre le contact avec l'interrupteur d'arrêt du moteur sur la position "MARCHE" et vérifier si un déclic retentit en provenance du relais de démarreur quand on appuie sur le bouton de démarreur.

Déclic

Vérifier si le démarreur fonctionne en connectant directement la borne du démarreur à la borne \oplus de la batterie. (Ne pas utiliser un fil conducteur de petite épaisseur du fait de l'intensité élevée de courant.)

Fonctionne

Ne fonctionne pas

Pas de déclic

• Démarreur défectueux

Mesurer la tension du relais de démarreur aux connecteurs du relais de démarreur (entre Y/G \oplus et Y/B \ominus quand on appuie sur le bouton de démarreur.

Pas de tension

- Relais de démarreur défectueux
- Conducteur de démarreur desserré ou déconnecté
- Contacteur d'allumage défectueux
- Interrupteur d'arrêt du moteur défectueux
- Contacteur de position de levier d'embrayage défectueux
- Contacteur de position des vitesses défectueux
- Relais d'indicateur de direction/béquille latérale défectueux
- Bouton de démarreur défectueux
- Mauvais contact du connecteur
- Circuit ouvert dans le faisceau de fils

Tension

Vérifier le relais de démarreur. (Voir page 7-15.)

Incorrect

- Relais de démarreur défectueux

Correct

- Mauvais contact du relais de démarreur

Le démarreur fonctionne lorsque la boîte de vitesses est au point mort, mais ne fonctionne pas lorsqu'une vitesse est enclenchée quand la béquille latérale est en position levée.

Vérifier le contacteur de la béquille latérale. (Voir page 7-16.)

Incorrect

- Contacteur de béquille latérale défectueux

Correct

- Circuit ouvert dans le faisceau de fils
- Mauvais contact du connecteur

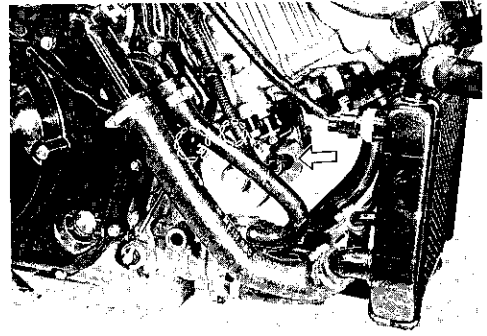
Autres

Le moteur ne tourne pas alors que le démarreur fonctionne.

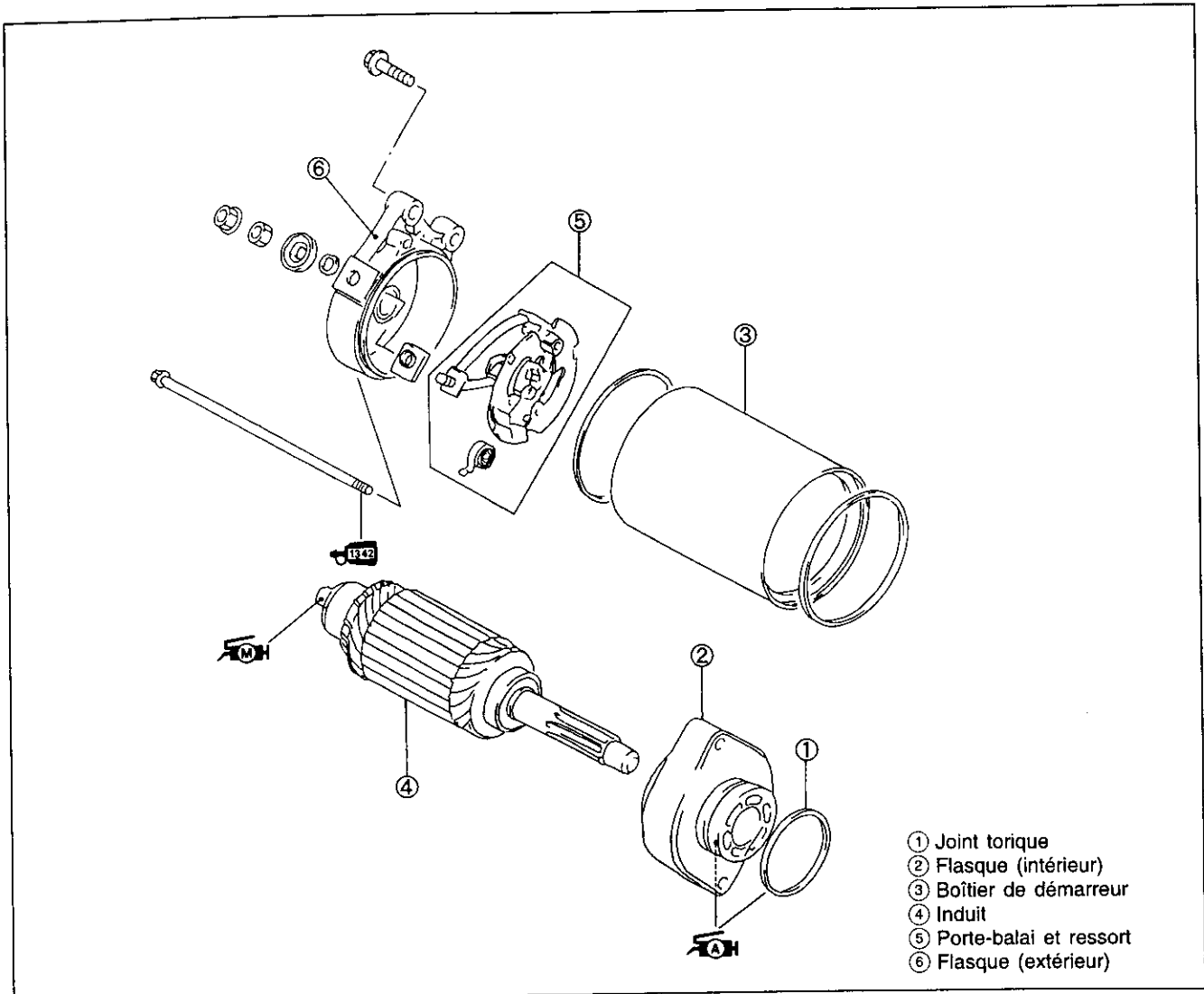
- Rochet de démarrage défectueux
- Limiteur de couple du démarreur défectueux.

DEPOSE ET DEMONTAGE DU DEMARREUR

- Déposer les carénages. (Voir pages 6-2 et -3.)
- Déconnecter le conducteur du démarreur.
- Déposer le démarreur.



- Démontez le démarreur comme représenté sur l'illustration.

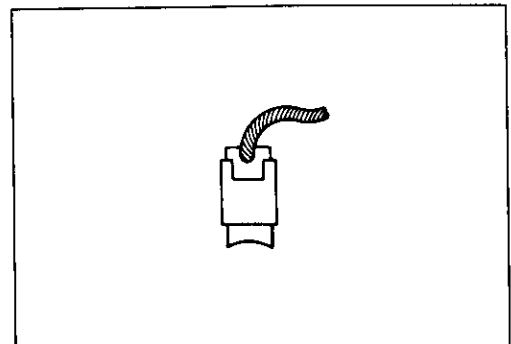


INSPECTION DU DEMARREUR

BALAI DE CHARBON

Inspecter le balai pour usure anormale, fissures ou parties lisses sur le porte-balai.

Si le balai est défectueux, changer le sous-ensemble balai.



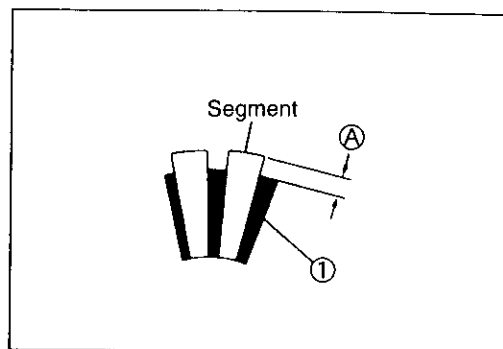
COLLECTEUR

Inspecter le collecteur pour décoloration, usure anormale ou entre-lames A.

Si le collecteur est anormalement usé, changer l'induit.

Si la surface est décolorée, la polir avec du papier de verre de #400 et la nettoyer avec un chiffon sec.

Si l'entre-lames est insuffisant, gratter l'isolateur ① avec une lame à dents de scie.




INSPECTION DE LA BOBINE D'INDUIT

Vérifier la continuité entre chaque segment.

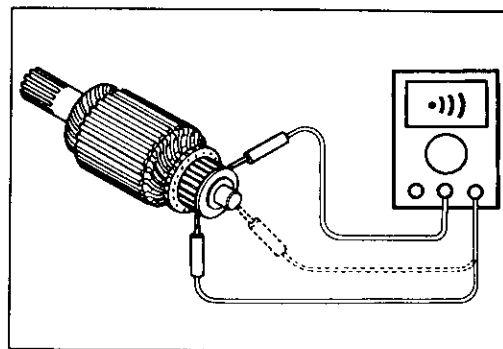
Vérifier la continuité entre chaque segment et l'arbre de l'induit.

En cas d'absence de continuité entre les segments ou de présence de continuité entre les segments et l'arbre, remplacer l'induit par un neuf.

 **09900-25008: Multitesteur de circuit**

 Indication du bouton du testeur:

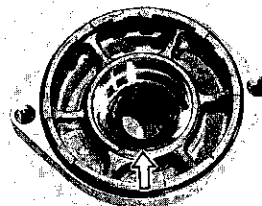
Test de continuité (•))))



INSPECTION DU JOINT D'HUILE

Inspecter la lèvre du joint d'huile pour endommagement ou rupture.

En cas d'endommagement, changer le flasque.



REMONTAGE DU DEMARREUR

Remonter le démarreur dans l'ordre inverse du démontage.

Veiller à observer les point suivants:


ATTENTION

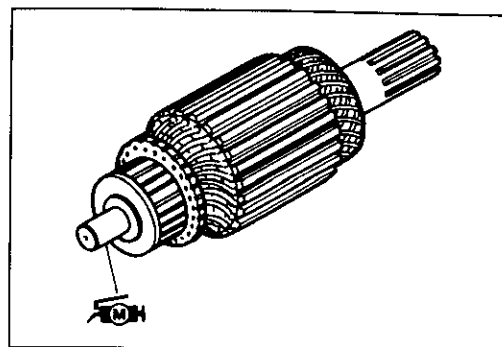
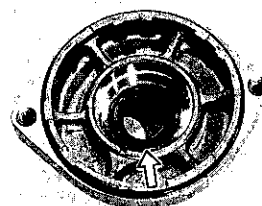
Remplacer le joint torique par un neuf pour empêcher toute fuite d'huile ou pénétration d'humidité.

- Enduire de SUZUKI SUPER GREASE "A" la lèvre du joint d'huile.

 **99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A"**

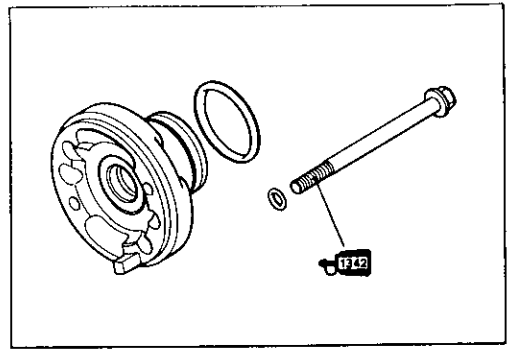
- Enduire légèrement de produit MOLY PASTE l'arbre de l'induit.

 **99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE**



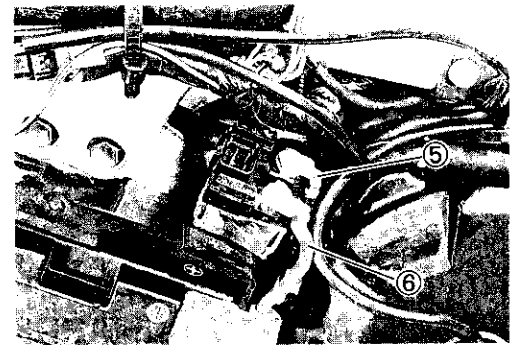
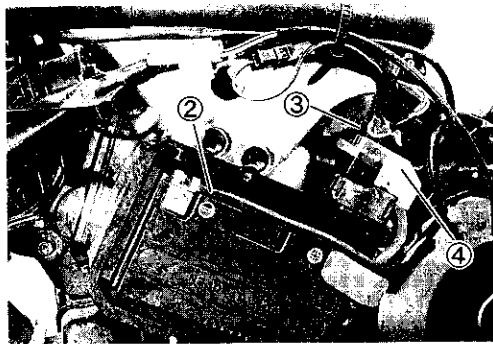
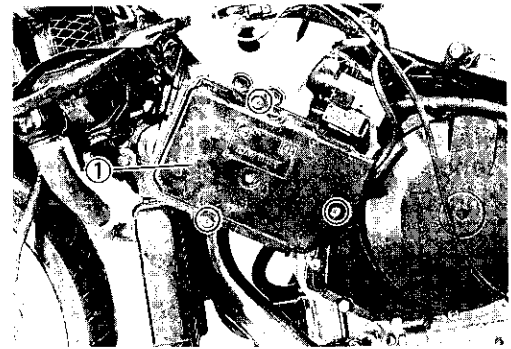
- Enduire légèrement de produit THREAD LOCK "1342" les boulons du boîtier de démarreur.

 99000-32050: THREAD LOCK "1342"



INSPECTION DU RELAIS DE DEMARREUR

- Déposer les carénages. (Voir page 6-2 et -3.)
- Déposer le couvercle de la batterie ①.
- Déconnecter le conducteur \ominus de la batterie ②, le coupleur du relais du démarreur ③ et le cache du relais du démarreur ④.
- Déconnecter le conducteur du démarreur ⑤, et le conducteur de la batterie ⑥ du relais du démarreur.
- Déposer le relais du démarreur.



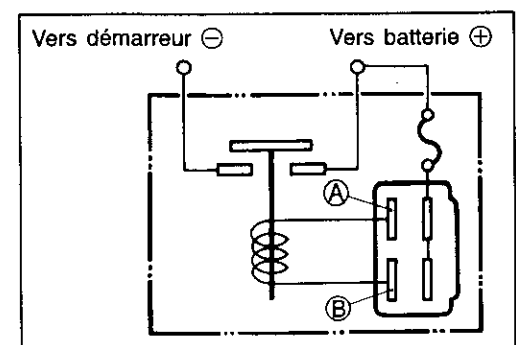
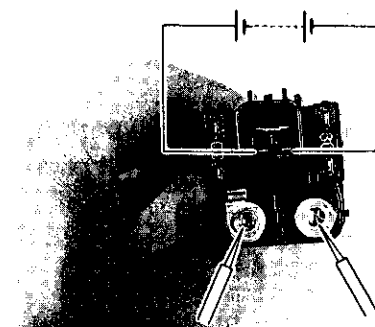
Appliquer une tension de 12 volts aux bornes A et B, et vérifier la continuité entre les bornes positive et négative. Si le relais du démarreur est en bon état, il y a présence de continuité.

 09900-25008: Multitesteur de circuit

 Indication du bouton de démarreur:
Test de continuité (•))))

⚠ ATTENTION

Ne pas appliquer de tension de batterie pendant plus de 5 secondes au relais du démarreur du fait qu'il peut surchauffer et provoquer l'endommagement de la bobine de relais.

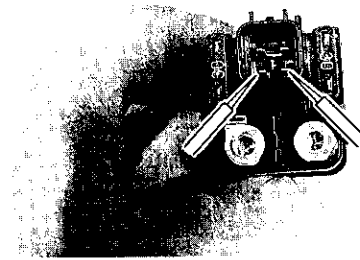


- Inspecter la bobine pour circuit "ouvert" ou "à la masse" ainsi que la résistance ohmique. La bobine est en bon état si la résistance est la suivante.

 09900-25008: Multitesteur de circuit

Spécification

Résistance de relais de démarreur: 3–6Ω



INSPECTION DES PIECES DU SYSTEME DE VERROUILLAGE DE BEQUILLE LATERALE/ALLUMAGE

Si le système de verrouillage ne fonctionne pas correctement, vérifier tous les composants. En cas de présence d'anomalie, remplacer le composant défectueux par un neuf.

CONTACTEUR DE BEQUILLE LATERALE

Le contacteur de la béquille latérale se trouve derrière le carénage supérieur gauche.

- Déposer les carénages. (Voir page 6-2 et -3.)
- Déconnecter le coupleur du contacteur de la béquille latérale et mesurer la tension entre les conducteurs Vert et Noir/Blanc.

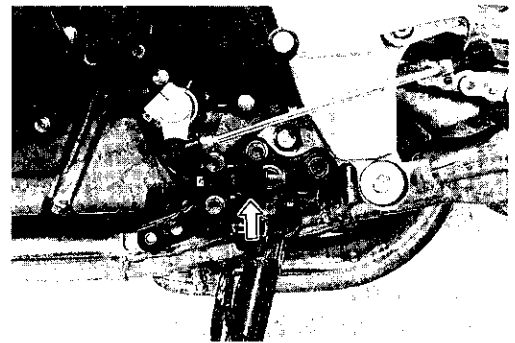
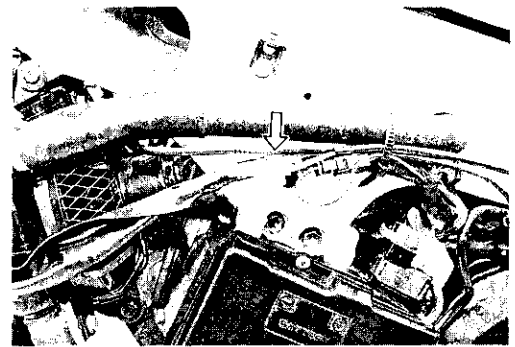
 09900-25008: Multitesteur de circuit

 Indication du bouton du testeur: Test de diode (↔)

	Vert (pointe d'essai ⊕)	Noir/Blanc (pointe d'essai ⊖)
ON (béquille latérale relevée)	0,4–0,6 V	
OFF (béquille latérale baissée)	1,4–1,5 V	

NOTE:

Si le testeur indique moins de 1,4V, changer la pile en ne connectant pas les pointes d'essai du testeur.



CONTACTEUR DE POSITION DES VITESSES

Le coupleur du conducteur du contacteur de position des vitesses se trouve derrière le carénage droit.

- Déposer le carénage droit. (Voir pages 6-2 et -3.)
- Déconnecter le conducteur du contacteur de position des vitesses et vérifier la continuité entre les fils Bleu et Noir/Blanc avec la boîte de vitesses au "POINT MORT".

	Bleu	Noir/Blanc
ON (Point mort)	○ — ○	○ — ○
OFF (Sauf point mort)		

▲ ATTENTION

Lors de la déconnexion et la reconnexion du coupleur de conducteur du contacteur de position des vitesses, veiller à couper le contacteur d'allumage pour éviter tout endommagement des pièces électroniques.

- Connecter le coupleur du conducteur du contacteur de position des vitesses au faisceau de fils.
- Mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON" et relever la béquille latérale.

Au moyen d'un multitesteur de circuit, mesurer la tension entre le conducteur Rose et le conducteur Noir/Blanc et le conducteur Noir/Blanc sur chaque rapport, de la 1ère à la 6ème.

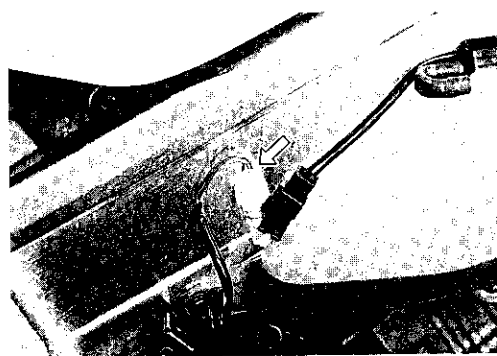
TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

V Indication du bouton du testeur: Tension (—)

Tension de contacteur de position de point mort: Plus de 0,6V
 (* 1ère à 6ème) (Rose-Noir/Blanc)
 (* Sauf point mort)

NOTE:

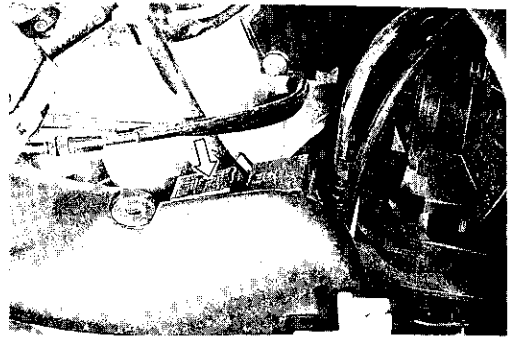
- * Lors de la connexion du multitesteur de circuit, installer les fils en cuivre (dia. ext. inférieur à 0,5 mm) derrière le coupleur du conducteur et connecter les pointes d'essai aux fils en cuivre.
- * Utiliser les fils en cuivre d'un diamètre externe de moins de 0,5 mm pour éviter de détériorer le caoutchouc du coupleur étanche à l'eau.



DEPOSE DU RELAIS DE L'INDICATEUR DE DIRECTION/BEQUILLE LATERALE

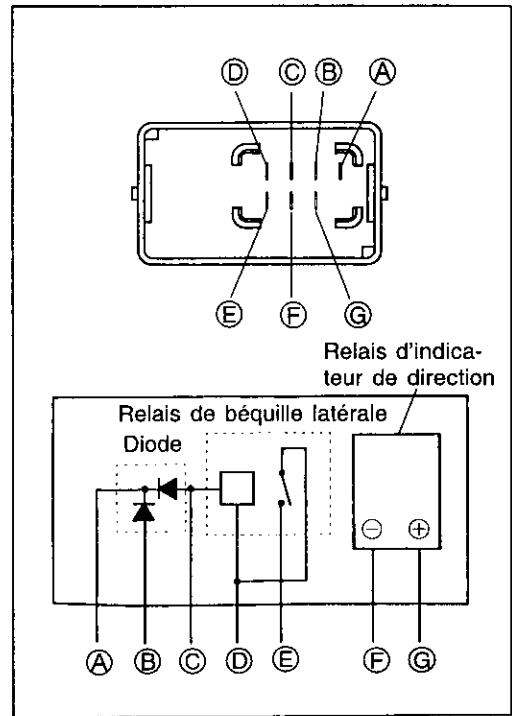
Le relais de l'indicateur de direction/béquille latérale, qui se trouve sous le panneau latéral droit, est composé du relais de l'indicateur de direction, du relais de la béquille latérale et de la diode.

- Déposer le panneau latéral droit. (Voir page 6-3.)
- Déposer le relais de l'indicateur de direction/béquille latérale.



INSPECTION DU RELAIS DE L'INDICATEUR DE DIRECTION

D'abord vérifier l'isolement entre les bornes ④ et ⑤ au moyen du testeur. Puis appliquer une tension de 12 volts aux bornes ④ et ③, + à ④ et - à ③, et vérifier la continuité entre ④ et ⑤. En cas d'absence de continuité, remplacer le relais de l'indicateur de direction/béquille latérale par un neuf.

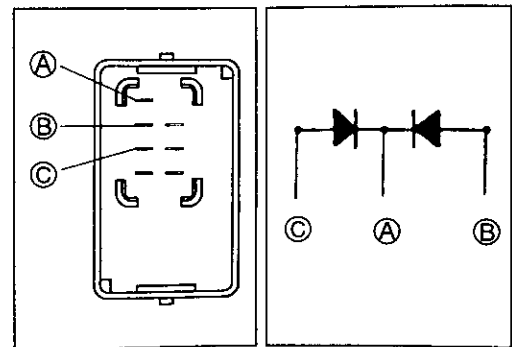


INSPECTION DE LA DIODE

Mesurer la tension entre les bornes au moyen du multitesteur de circuit. Se référer au tableau suivant.

Unité: V

Pointe d'essai ⊖ connectée à:	Pointe d'essai ⊕ connectée à:	
	③, ②	①
③, ②	1,4-1,5	
①	0,4-0,6	



09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du bouton du testeur: Test de diode (↔)

NOTE:

Si le testeur indique moins de 1,4V, changer la pile en ne connectant pas les pointes d'essai du testeur.

SYSTEME D'ALLUMAGE

DESCRIPTION

Le système d'allumage est contrôlé par le ECM. Il s'agit d'un système d'allumage normal dénommé système d'allumage transistorisé numérique qui commande l'avance à l'allumage suivant le régime du moteur, la vitesse enclenchée et la position du papillon.

Ce système comporte un détecteur de position du vilebrequin (bobine exploratrice), un ECM, deux bobines d'allumage et des bougies d'allumage.

1. La source électrique de la bobine d'allumage est fournie par le relais de l'indicateur de direction/béquille latérale depuis la batterie, la source électrique de la bobine d'allumage étant ainsi commandée par le contacteur de béquille latérale et le contacteur de position des vitesses.
2. L'avance à l'allumage est contrôlée avec précision par la position du papillon et le régime du moteur. Outre ce système de base, le détecteur de température du liquide de refroidissement du moteur modifie l'avance à l'allumage quand la température du liquide de refroidissement du moteur est basse, et le moteur démarre avec le système de ralenti rapide.
3. L'avance à l'allumage est aussi changée par la position des vitesses et la position du papillon.

Pour désactiver ou activer le système d'allumage, les dispositifs suivants modifient l'avance à l'allumage.

Détecteur de position du vilebrequin:

La bobine exploratrice se trouve à l'extrémité gauche du vilebrequin, générant une forme d'onde de signal lors du contact avec la protubérance sur le rotor de la génératrice.

L'onde générée est transmise au ECM, qui calcule le régime du moteur.

Ce signal établit l'avance à l'allumage et est transmis au tachymètre.

Il établit l'avance à l'allumage sans calcul de signal à moins de 700 tr/min du fait que la vitesse de rotation du vilebrequin varie quand le régime du moteur est bas.

A plus de 700 tr/min, le signal est traité et calculé par le ECM, qui établit l'avance à l'allumage en fonction du ralenti rapide et de la température du liquide de refroidissement du moteur.

Lors du démarrage du moteur, l'avance à l'allumage est de 1° après PMH jusqu'à 700 tr/min.

Si ce signal n'est pas transmis au ECM, le système d'allumage et le système d'injection ne fonctionnent pas.

Détecteur de position du papillon:

Ce détecteur se trouve sur le corps du papillon. C'est un type de résisteur variable, qui change la valeur de résistance lors de l'ouverture du papillon. Par ce signal, le ECM établit l'avance à l'allumage en fonction du régime du moteur.

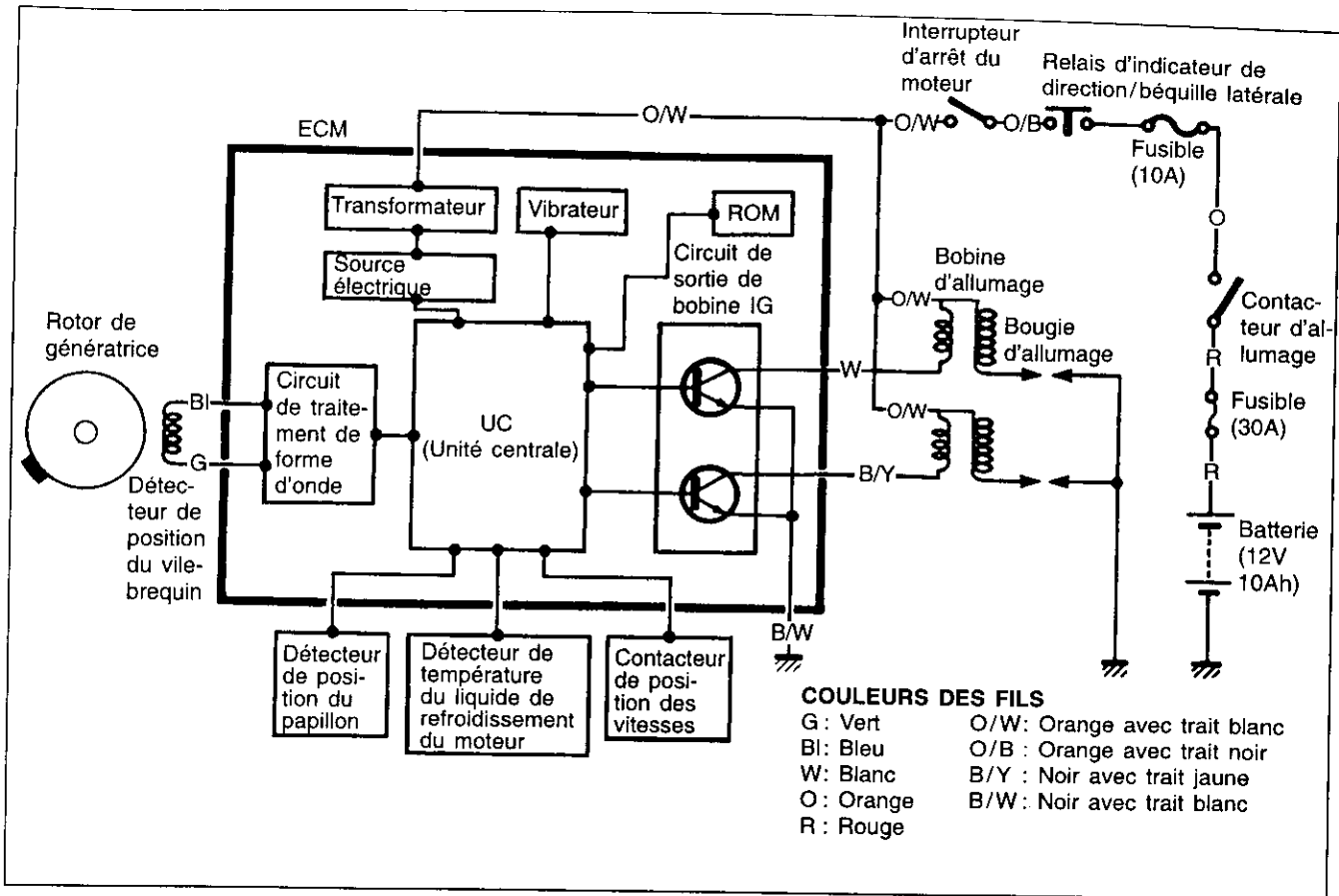
Le système d'avance à l'allumage comporte deux facteurs, la position du papillon et le régime du moteur.

Contacteur de position des vitesses:

Le contacteur de position des vitesses est prévu avec une résistance différente pour chaque vitesse, et le ECM identifie la position des vitesses. Le ECM sélectionne l'avance à l'allumage quand la position des vitesses est changée.

Détecteur de température de liquide de refroidissement du moteur:

Ce détecteur change l'avance à l'allumage sur le côté avance quand la température est inférieure à 80°C, et le système de ralenti rapide fonctionne lorsque le papillon est fermé. L'avance augmente en condition de ralenti rapide, et retourne graduellement à la condition de fonctionnement de base quand la température du liquide de refroidissement du moteur s'élève.



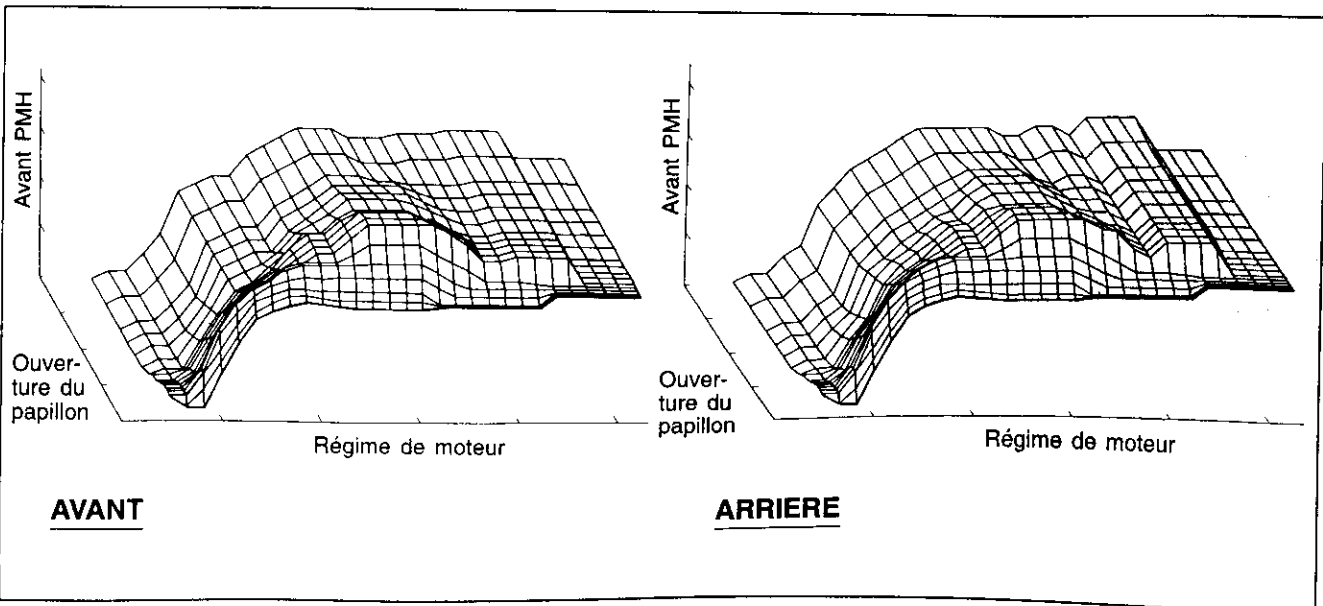
NOTE:

Le circuit de coupure d'allumage est incorporé dans ce ECM pour éviter tout emballement du moteur. Dès que le régime du moteur atteint 10 600 tr/min, ce circuit coupe le courant d'allumage primaire à toutes les bougies.

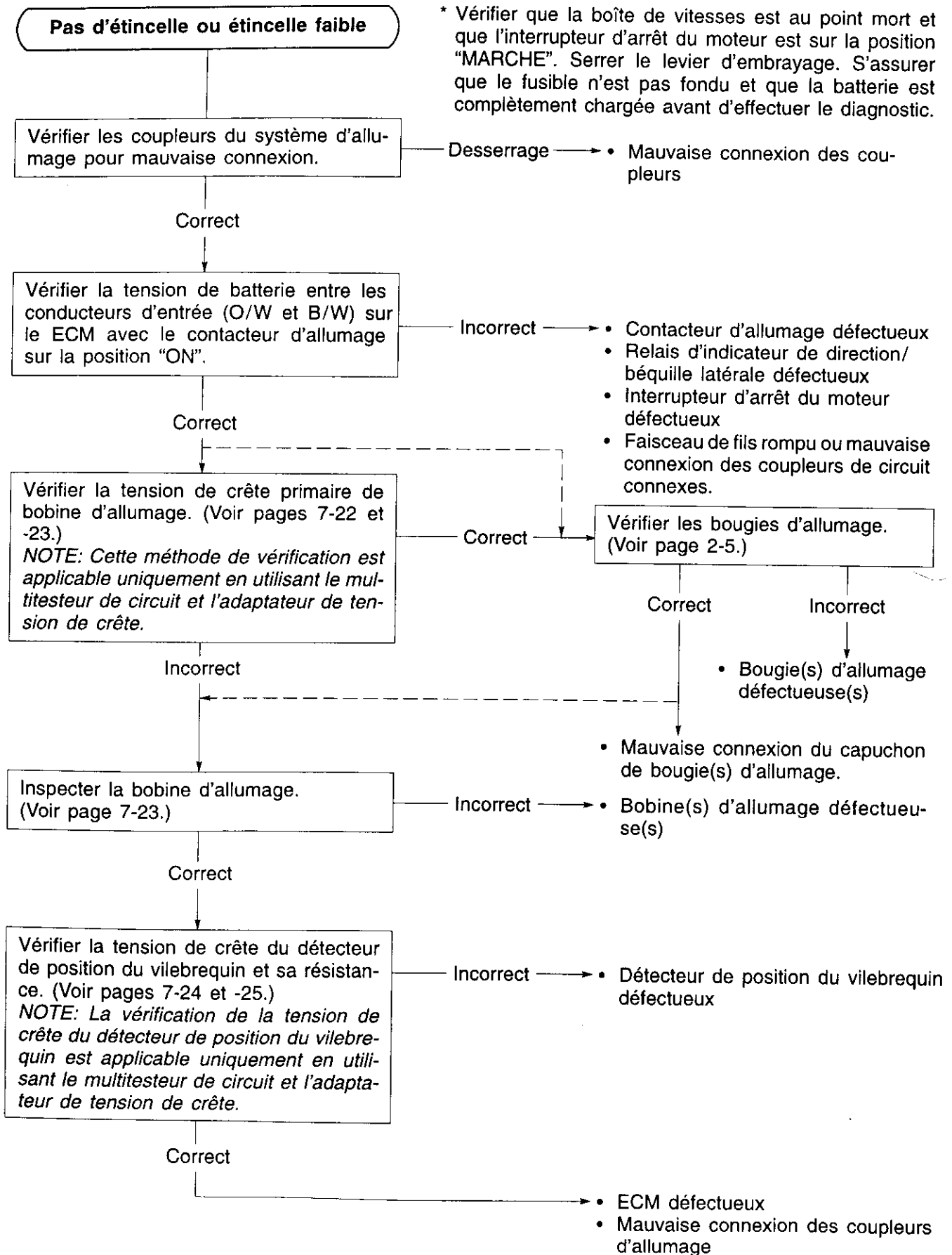
▲ ATTENTION

Le moteur peut tourner à 10 600 tr/min à vide, même si le circuit de coupure de l'allumage est en bon état mais ceci risque de détériorer le moteur. Ne pas faire tourner le moteur à plus de 10 600 tr/min à vide, en aucun cas.

SCHEMA DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE



RECHERCHE DE PANNES



INSPECTION

TENSION DE CRETE PRIMAIRE DE BOBINE D'ALLUMAGE

- Déposer l'amortisseur de direction. (Voir page 6-22.)
- Lever le réservoir de carburant. (Voir page 4-49.)
- Déposer les carénages. (Voir pages 6-1 et -3.)
- Déposer le boîtier du filtre à air. (Voir pages 4-55 et -56.)
- Enlever les deux capuchons de bougie d'allumage. (Voir page 2-4.)
- Connecter deux bougies d'allumage neuves aux deux capuchons de bougie d'allumage et les mettre à la masse au carter-moteur ou au cadre.

NOTE:

S'assurer que tous les coupleurs et toutes les bougies d'allumage sont connectés correctement et que la batterie utilisée est complètement chargée.

▲ ATTENTION

Eviter de mettre à la masse les bougies d'allumage et toute décharge électrique au couvre-culasse (en magnésium) afin d'éviter toute détérioration de cette pièce.

Vérifier la tension de crête primaire de la bobine d'allumage N°1 suivant la procédure ci-après.

- Connecter le multitesteur de circuit à l'adaptateur de tension de crête comme suit.

Bobine d'allumage N°1: Borne blanche-Masse
(⊕ Probe) (⊖ Probe)

NOTE:

Ne pas déconnecter le conducteur primaire de bougie d'allumage.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

▲ ATTENTION

Lors de l'utilisation du multitesteur de circuit et de l'adaptateur de tension de crête, suivre les instructions du manuel de l'utilisateur.

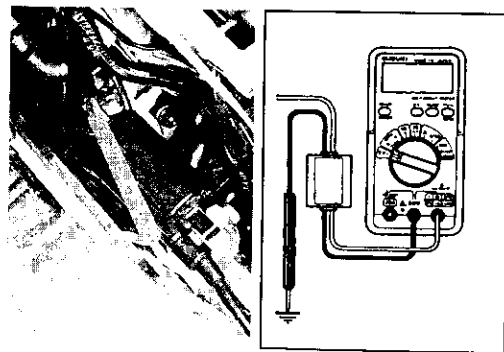
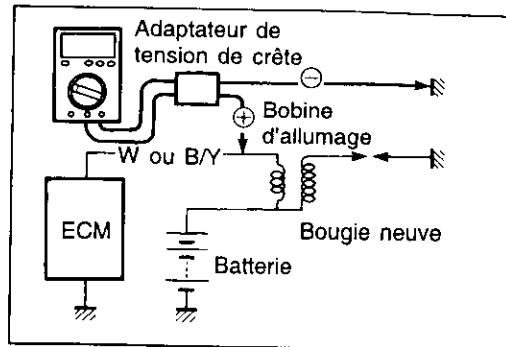
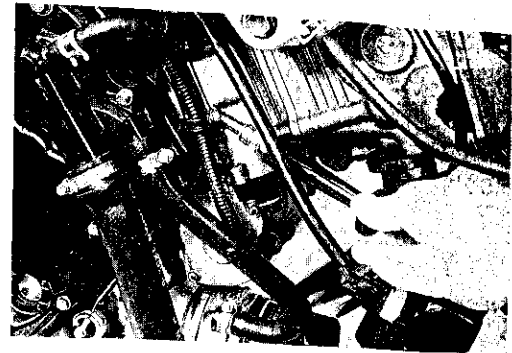
- Mettre la boîte de vitesses au point mort, le contacteur d'allumage sur la position "ON" et l'interrupteur d'arrêt du moteur sur "MARCHE".
- Serrer le levier d'embrayage.
- Lancer le moteur pendant quelques secondes avec le démarreur en appuyant sur le bouton de démarreur, puis mesurer la tension de crête primaire de la bobine d'allumage.
- Répéter plusieurs fois l'inspection ci-dessus et mesurer la tension de crête primaire la plus élevée de la bobine d'allumage.

V Indication du bouton du testeur: Tension ($\overline{\text{---}}$)

Tension de crête primaire de bobine d'allumage:
Plus de 180V

▲ AVERTISSEMENT

Ne pas toucher les pointes d'essai du testeur et les bougies d'allumage pour éviter tout risque d'électrochoc durant le test.



Vérifier la tension de crête primaire de la bobine d'allumage N°2 selon la procédure appliquée pour la vérification de la bobine d'allumage N°1.

Bobine d'allumage N°2: Borne B/Y-Masse
 (Pointe d'essai ⊕) (Pointe d'essai ⊖)
 B/Y: Noir avec trait jaune

NOTE:

Ne pas déconnecter le conducteur primaire de bobine d'allumage.

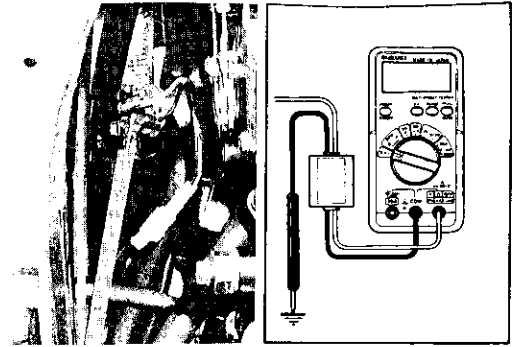
 Indication du bouton du testeur: Tension ($\overline{\text{---}}$)

Spécification

Tension de crête primaire de bobine d'allumage:

Plus de 180V

Si les valeurs sont inférieures à celles spécifiées, inspecter la bobine d'allumage, le détecteur de position du vilebrequin et le ECM. (Voir page 7-21.)



RESISTANCE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

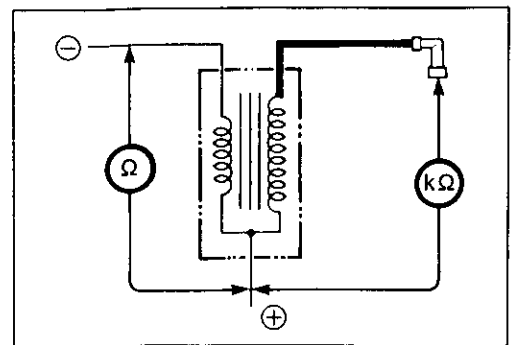
- Un ohmmètre peut être utilisé au lieu de l'électrotesteur. Dans les deux cas, la continuité de la bobine d'allumage doit être vérifiée dans les enroulements primaire et secondaire. Des mesures ohmiques précises ne sont pas nécessaires. Cependant, si les enroulements sont en bon état, leur continuité est à noter d'après ces valeurs ohmiques approximatives.

Spécification

Résistance de bobine d'allumage

Primaire: 3-5Ω (prise ⊕-prise ⊖)

Secondaire: 20-28 kΩ (capuchon de bougie-prise ⊕)



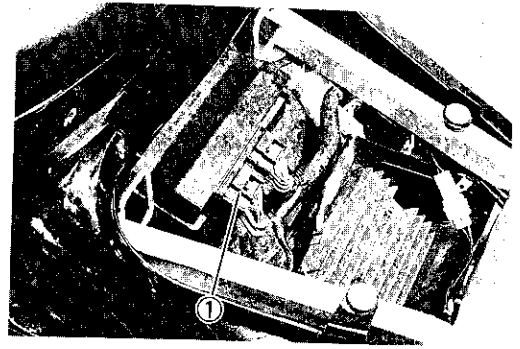
DETECTEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN

(Vérification avec multitesteur de circuit)

- Déposer la selle. (Voir page 6-5.)
- Déconnecter du ECM le coupleur de conducteur de ECM ①.

NOTE:

S'assurer que tous les coupleurs sont connectés correctement et que la batterie utilisée est complètement chargée.



Vérifier la tension de crête du détecteur de position du vilebrequin entre les conducteurs Vert et Bleu sur le coupleur de ECM.

- Connecter le multitesteur de circuit avec l'adaptateur de tension de crête comme suit.


Vert (Pointe d'essai ⊕)–Bleu (Pointe d'essai ⊖)

 09900-25008: Multitesteur de circuit

⚠ ATTENTION

Lors de l'utilisation du multitesteur de circuit et de l'adaptateur de tension de crête, suivre les instructions du manuel de l'utilisateur.

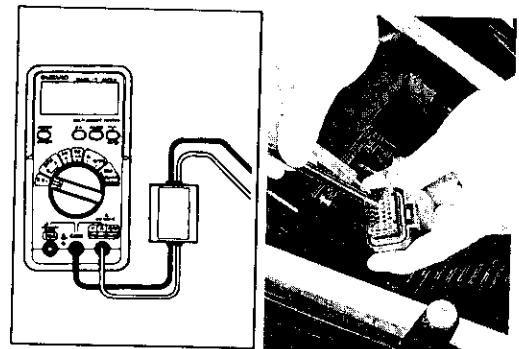
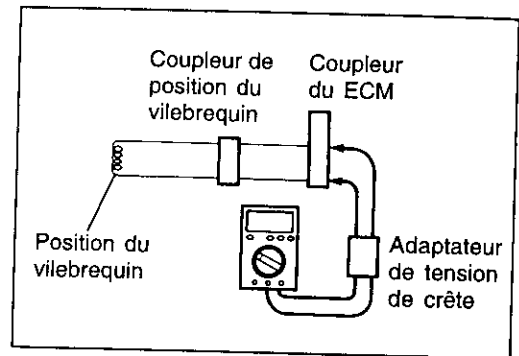
- Mettre la boîte de vitesses au point mort, le contacteur d'allumage sur la position "ON" et l'interrupteur d'arrêt du moteur sur "MARCHE".
- Serrer le levier d'embrayage.
- Lancer le moteur pendant quelques secondes avec le démarreur en appuyant sur le bouton de démarreur, puis mesurer la tension de crête primaire du détecteur de position du vilebrequin.
- Répéter plusieurs fois la procédure de test ci-dessus et mesurer la tension de crête primaire la plus élevée du détecteur de position du vilebrequin.

 Indication du bouton du testeur: Tension ($\overline{\text{V}}$)

Spécification

Tension de crête du détecteur de position du vilebrequin:
Plus de 4,0V (Vert–Bleu)


Si la tension de crête mesurée sur le coupleur du conducteur du ECM est inférieure à la valeur spécifiée, vérifier la tension de crête sur le coupleur du conducteur du détecteur de position du vilebrequin suivant la procédure ci-après.



- Déconnecter le coupleur de conducteur de détecteur de position du vilebrequin ① et connecter le multitesteur de circuit avec l'adaptateur de tension de crête.

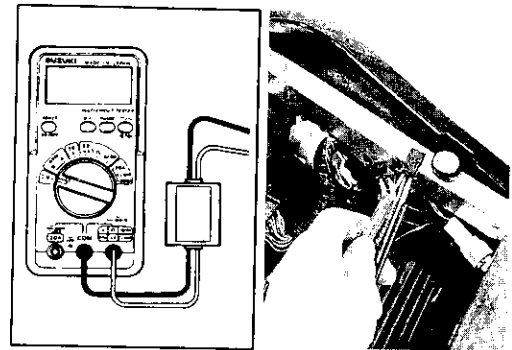
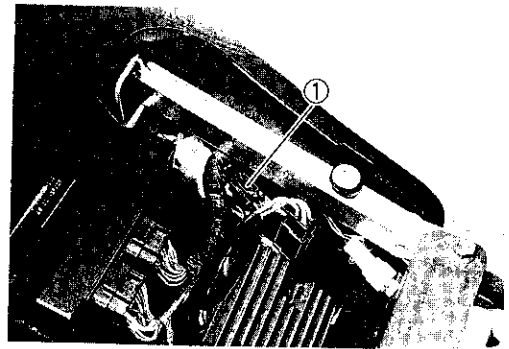
Vert (Pointe d'essai ⊕)–Bleu (Pointe d'essai ⊖)

- Mesurer la tension de crête de détecteur de position du vilebrequin selon la procédure appliquée pour le coupleur de conducteur de ECM.

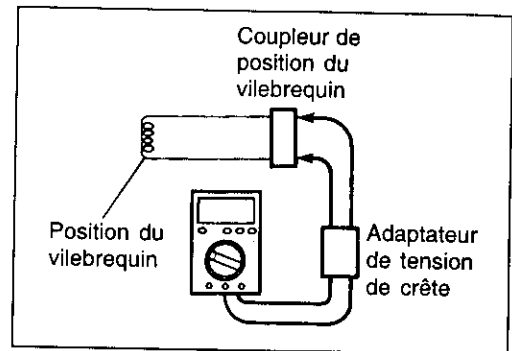
 Indication du bouton du testeur: Tension ($\overline{\text{V}}$)

Spécification

Tension de crête de détecteur de position du vilebrequin:
Plus de 4,0V (Vert–Bleu)



Si la tension de crête sur le coupleur de conducteur de position du vilebrequin est normale, mais anormale sur le coupleur de conducteur de ECM, le faisceau de fils doit être changé. Si les deux tensions de crête sont anormales, le détecteur de position du vilebrequin doit être changé et une nouvelle vérification effectuée.

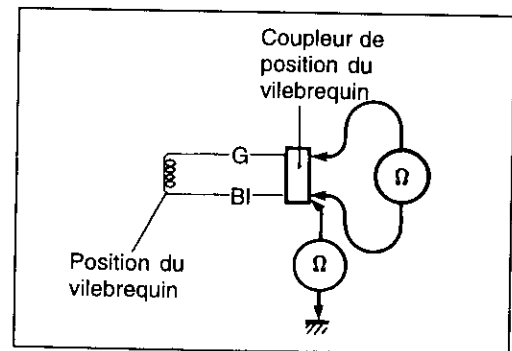


RESISTANCE DU DETECTEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN

- Déposer la selle. (Voir page 6-5.)
- Mesurer la résistance entre les conducteurs et la masse. Si la résistance n'est pas conforme à la valeur spécifiée, le détecteur de position du vilebrequin doit être remplacé.

Spécification

Résistance de détecteur de position du vilebrequin:
184–276Ω (Vert–Bleu)
∞ Ω (Bleu–Masse)



NOTE:

Se référer à la page 3F-4 pour la procédure de remplacement du détecteur de position du vilebrequin.

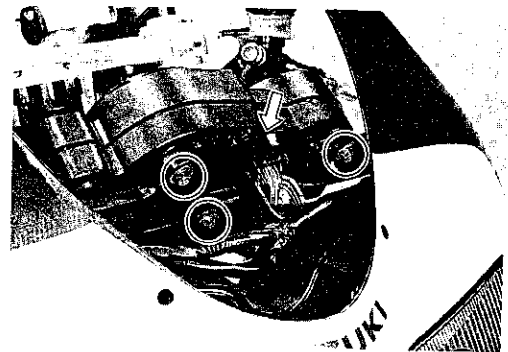
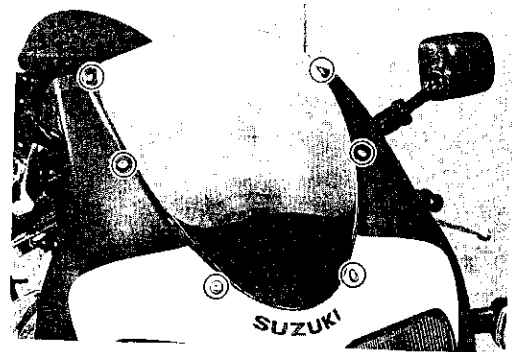
BOUGIE D'ALLUMAGE

Se référer aux pages 2-4 à -6.

INDICATEUR COMBINE

DEPOSE

- Déposer le pare-brise.



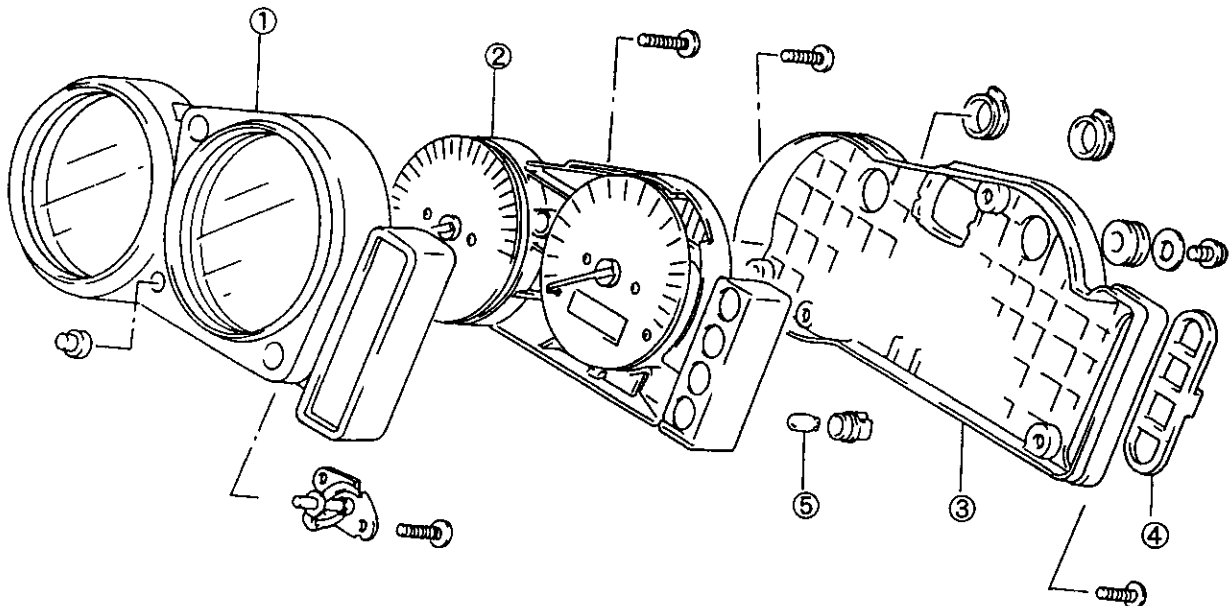
- Déconnecter le coupleur du conducteur.
- Déposer l'indicateur combiné.

⚠ ATTENTION

Lors de la déconnexion et la reconnexion du coupleur de l'indicateur combiné, veiller à mettre le contacteur d'allumage sur la position OFF pour éviter tout endommagement des pièces électroniques.

DEMONTAGE

- Démontez l'indicateur combiné de la manière suivante.

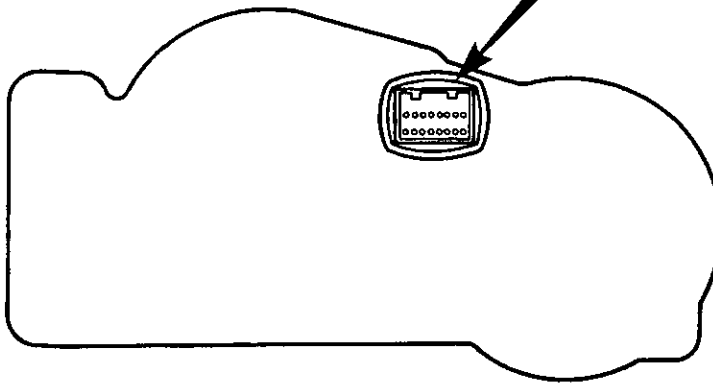
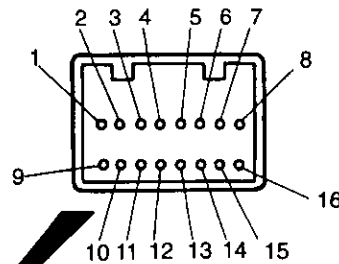
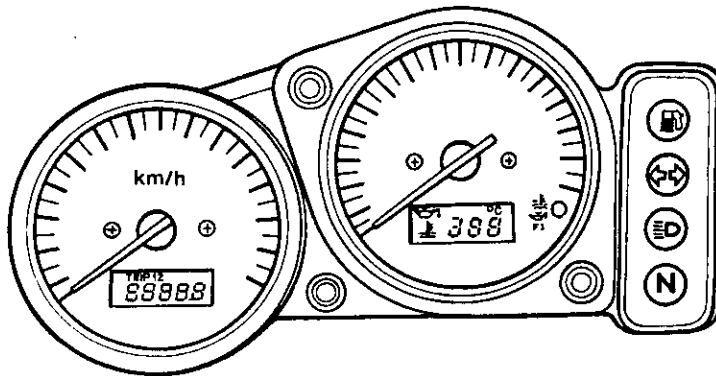


- ① Cache d'indicateur combiné
- ② Unité indicateur combiné
- ③ Boîtier d'indicateur combiné
- ④ Capuchon en caoutchouc
- ⑤ Ampoule (12V, 1,7W)

INSPECTION

Au moyen du testeur, vérifier la continuité entre les bornes dans le diagramme ci-dessous. Si la continuité mesurée est incorrecte, déposer et vérifier l'ampoule.

Si l'ampoule est défectueuse, reposer une ampoule neuve et vérifier à nouveau la continuité. Si l'ampoule est en bon état, remplacer l'unité par une neuve.



- 1: FEU ROUTE ⊕
- 2: POINT MORT ⊖
- 3: ECLAIRAGE ⊕
- 4: CARBURANT A
- 5: CARBURANT B
- 6: HUILE
- 7: FI
- 8: MASSE
- 9: INDICATEUR DE DIRECTION (G) ⊕
- 10: INDICATEUR DE DIRECTION (D) ⊕
- 11: TACHYMETRE
- 12: ALLUMAGE ⊕
- 13: MASSE
- 14: VITESSE (SIGNAL)
- 15: VITESSE ⊕
- 16: Néant

POSITION	Pointe d'essai ⊕ du testeur à:	Pointe d'essai ⊖ du testeur à:
FEU-ROUTE	1	8
POINT MORT	12	2
INDICATEUR DE DIRECTION (G)	9	8
INDICATEUR DE DIRECTION (D)	10	8
ECLAIRAGE	3	8

INSPECTION DE L'INDICATEUR ET DU TEMOIN DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR

Le LCD ① (Affichage à cristaux liquides) et le LED ② (diode électroluminescente) sur le tachymètre indiquent la température du liquide de refroidissement du moteur. La procédure de vérification de ces systèmes comprend les quatre phases suivantes:

Première phase:

- Déposer l'amortisseur de direction. (Voir page 6-22.)
- Lever et supporter le réservoir de carburant. (Voir page 4-49.)
- Déposer les carénages. (Voir pages 6-2 et -3.)
- Déconnecter le conducteur de l'interrupteur à pression d'huile de ce dernier.
- Déconnecter le coupleur du conducteur de détecteur de température du liquide de refroidissement du moteur.

⚠ ATTENTION

Lors de la connexion et la déconnexion du coupleur du conducteur de détecteur de température du liquide de refroidissement du moteur, veiller à mettre le contacteur d'allumage sur la position OFF pour éviter tout endommagement des pièces électroniques.

- Mettre le contacteur d'allumage sur ON, le LCD ne doit pas indiquer un chiffre mais "—" et "FI" de façon alternée et le LED doit s'allumer.

Deuxième phase:

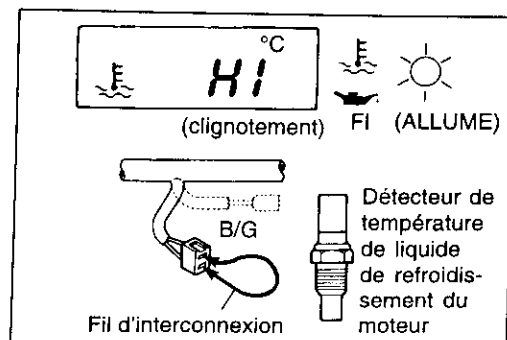
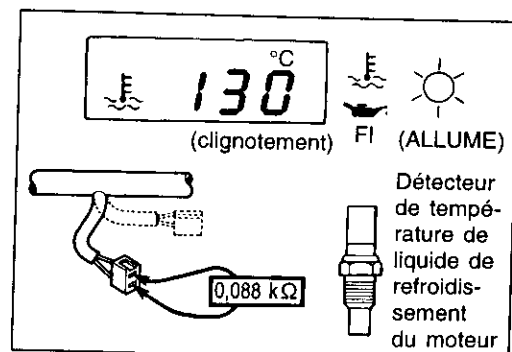
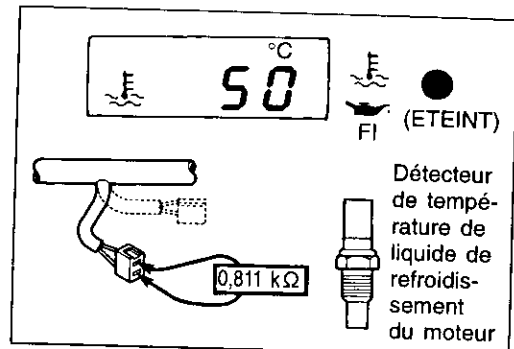
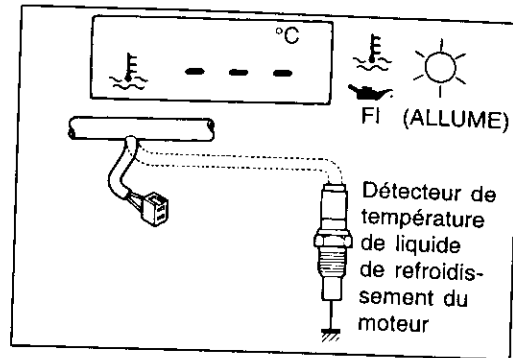
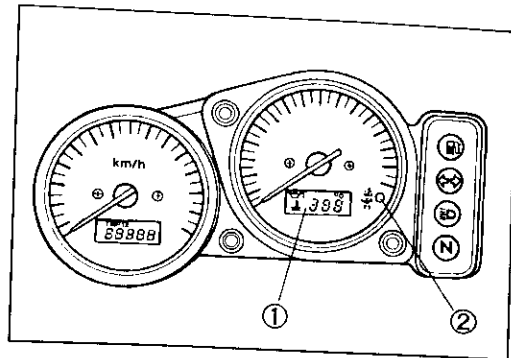
- Mettre le contacteur d'allumage sur OFF.
- Connecter une résistance de 0,811 kΩ approx. entre le conducteur B/Br et le conducteur G/Y venant du faisceau de fils principal.
- Mettre le contacteur d'allumage sur ON. Le LCD doit alors afficher "50"°C et le LED ne doit pas s'allumer.

Troisième phase:

- Mettre le contacteur d'allumage sur OFF.
- Changer la résistance à 0,088 kΩ approx.
- Mettre le contacteur d'allumage sur ON. Le LCD doit alors afficher par clignotement "130"°C et le LED doit s'allumer.

Quatrième phase:

- Mettre le contacteur d'allumage sur ON.
- Connecter un conducteur d'interconnexion.
- Mettre le contacteur d'allumage sur ON. Le LCD doit afficher par clignotement "HI" et "FI" et le LED doit s'allumer.



Le tableau suivant indique les rapports de résistance de LED et de LCD.

RESISTANCE	LED	LCD	
		"_ _ _" et "FI"	ALLUME
∞	ALLUME	"50"°C	ALLUME
Approx. 0,811 k Ω	ETEINT	"130"°C	clignotement
Approx. 0,088 k Ω	ALLUME	"HI" et "FI"	clignotement

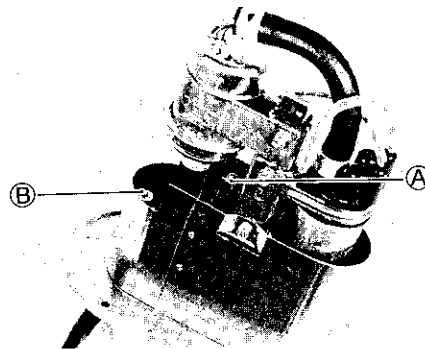
Si une ou plusieurs indications sont anormales, remplacer l'indicateur par un neuf.

Pour l'inspection du détecteur de température du liquide de refroidissement du moteur, se référer aux pages 5-11 et -12.

INSPECTION DE L'INDICATEUR DE NIVEAU DE CARBURANT

Le témoin de niveau de carburant doit clignoter quand son contacteur **A** est sur "ON", et doit rester allumé quand son contacteur **B** est sur "ON".

Les procédures d'inspection de ce système sont les suivantes.

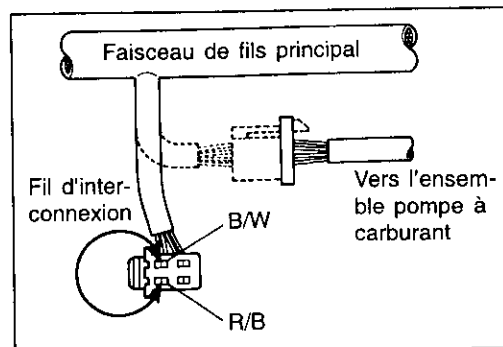


INSPECTION DU TEMOIN DE NIVEAU DE CARBURANT

- Lever le réservoir de carburant et le supporter avec un bras appui. (Voir page 4-49.)
- Le témoin de niveau de carburant s'allume pendant 3 secondes approx. après avoir mis le contact, puis le témoin doit s'éteindre.
- Déconnecter le coupleur du conducteur de la pompe à carburant ①.
- Connecter un fil d'interconnexion entre le conducteur B/W et le conducteur R/B venant du faisceau de fils principal et vérifier si le témoin de niveau de carburant clignote.
- Vérifier si le témoin de niveau de carburant s'éteint approx. dans les 30 secondes qui suivent la déconnexion du fil d'interconnexion.

B/W: Noir avec trait blanc

R/B : Rouge avec trait noir



- Connecter les fils d'interconnexion entre le conducteur B/W et le conducteur B/Lg, et entre le conducteur B/W et R/B venant du faisceau de fils principal, et vérifier si le témoin de niveau de carburant s'allume.
- Vérifier si le témoin de niveau de carburant s'éteint approx. dans les 30 secondes qui suivent la déconnexion des fils d'interconnexion.

B/W : Noir avec trait blanc

B/Lg : Noir avec trait vert clair

Si le témoin de niveau de carburant ne fonctionne pas correctement, vérifier l'ampoule. Si l'ampoule est en bon état, remplacer l'indicateur par un neuf.

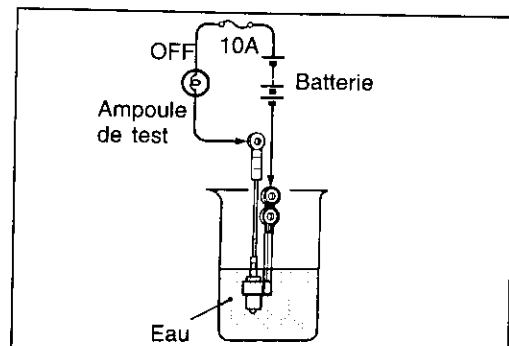
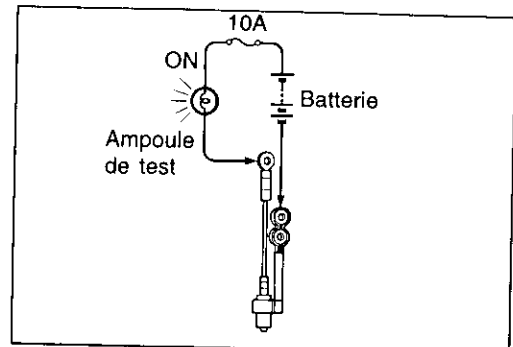
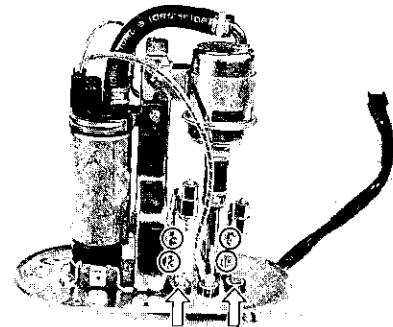
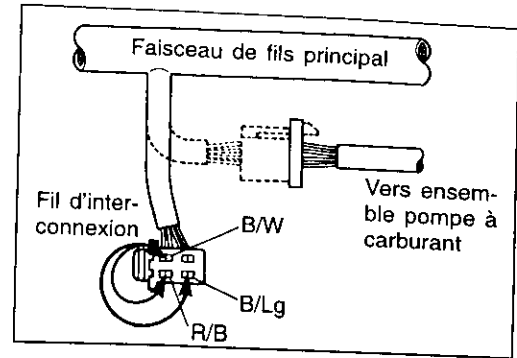
INSPECTION DU CONTACTEUR D'INDICATEUR DE NIVEAU DE CARBURANT

- Déposer le réservoir de carburant. (Voir page 4-49.)
- Déposer la pompe à carburant. (Voir pages 4-51 et -52.)
- Déposer le couvercle de la pompe à carburant. (Voir page 4-52.)
- Déposer les contacteurs de l'indicateur de niveau de carburant.
- Connecter une batterie de 12V, un fusible et une ampoule de test (12V, 1,7W) au contacteur d'indicateur du niveau de carburant comme indiqué sur les illustrations de droite. L'ampoule doit s'allumer après quelques secondes si le contacteur est en bon état.

- Quand le contacteur est immergé et agité dans l'eau dans la condition ci-dessus, l'ampoule doit s'éteindre. Si elle reste allumée, remplacer l'unité par une neuve.

NOTE:

Se référer à la page 4-53 pour la repose de la pompe à carburant.



INSPECTION DU COMPTEUR DE VITESSE

Si le compteur de vitesse, l'odomètre ou le compteur kilométrique journalier ne fonctionnent pas correctement, inspecter le détecteur du compteur de vitesse et la connexion des coupleurs. Si le détecteur du compteur de vitesse et la connexion ne présentent pas de défaut, remplacer le compteur par un neuf.

INSPECTION DU DETECTEUR DU COMPTEUR DE VITESSE

- Déposer les carénages. (Voir pages 6-2 et -3.)
- Déconnecter le coupleur du conducteur de détecteur du compteur de vitesse.
- Déposer le détecteur du compteur de vitesse ① en enlevant son boulon de fixation.
- Connecter une batterie de 12V (entre B/R et B/W), une résistance de 10 k Ω (entre B/R et B) et le multitesteur de circuit (pointe d'essai \oplus du testeur à B/R et \ominus à B) comme représenté sur l'illustration de droite.

B/R : Noir avec trait rouge

B/W: Noir avec trait blanc

B : Noir

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

V Indication du bouton du testeur: Tension (---)

- Dans la condition ci-dessus, si l'on déplace un tournevis approprié en contact avec la surface exploratrice du détecteur de vitesse, la lecture de tension du testeur change de manière relative (0V \rightarrow 12V ou 12V \rightarrow 0V). Si la lecture de tension du testeur ne change pas, remplacer le compteur de vitesse par un neuf.

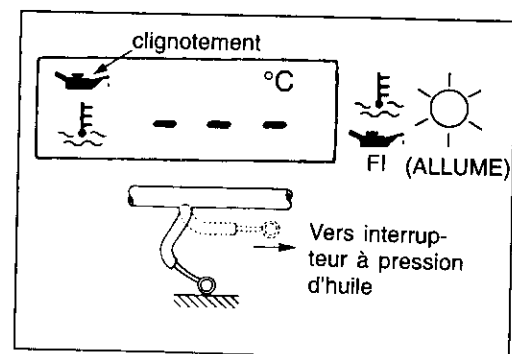
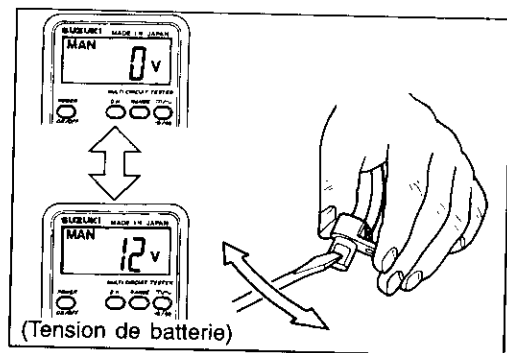
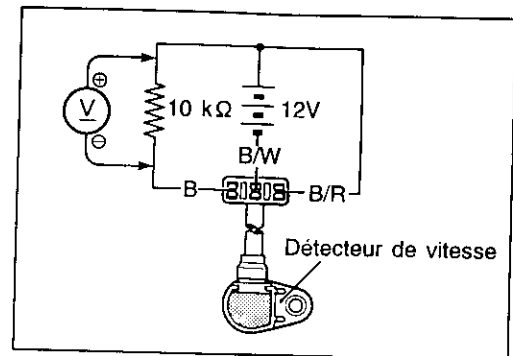
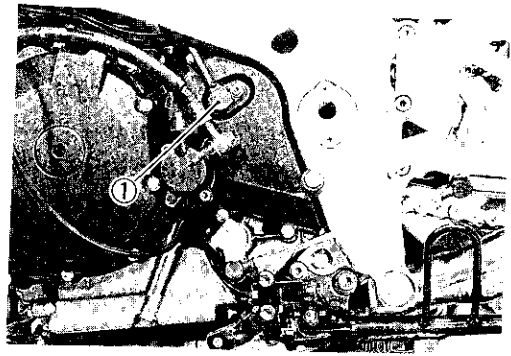
NOTE:

La lecture de tension du testeur la plus élevée (12V) durant le test est la même que la valeur de tension de la batterie.

INSPECTION DE L'INDICATEUR DE PRESSION D'HUILE

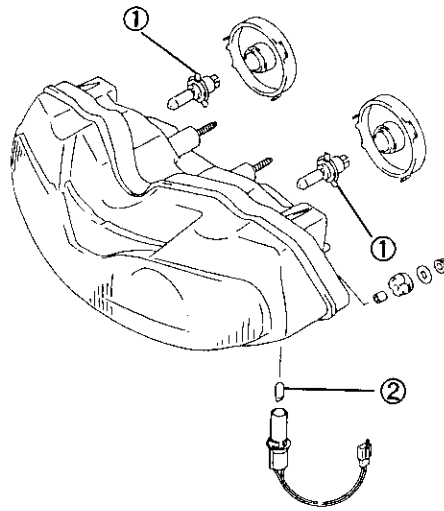
- Déposer les carénages. (Voir page 6-3.)
- Déconnecter le conducteur de l'interrupteur à pression d'huile.
- Mettre le contacteur d'allumage sur ON.
- Vérifier si l'indicateur de pression d'huile s'allume lorsque le conducteur est mis à la masse.

Si l'indicateur ne s'allume pas, remplacer l'unité par une neuve après avoir vérifié les coupleurs de connexion.

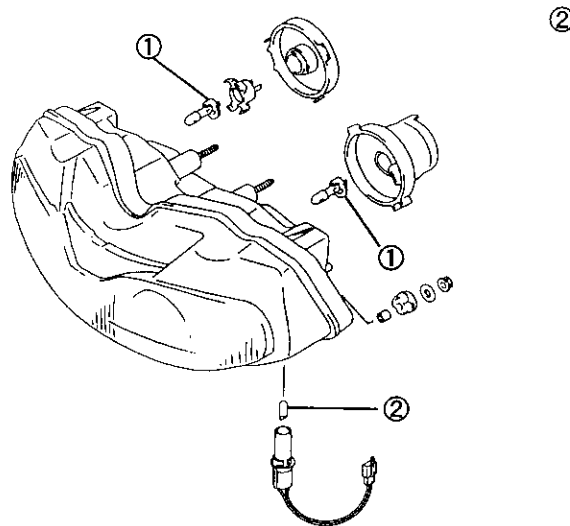


FEUX

PHARE



Pour E-02, 03, 24, 28 et 33



Pour les autres modèles

Ampoule de phare ①: 12V 60/55W × 2 (Pour E-02, 03, 24, 28 et 33)

12V 55W + 12V 55W (Pour les autres modèles)

Ampoule de feu de position ②: 12V 5W (Sauf pour E-03, 24, 28 et 33)

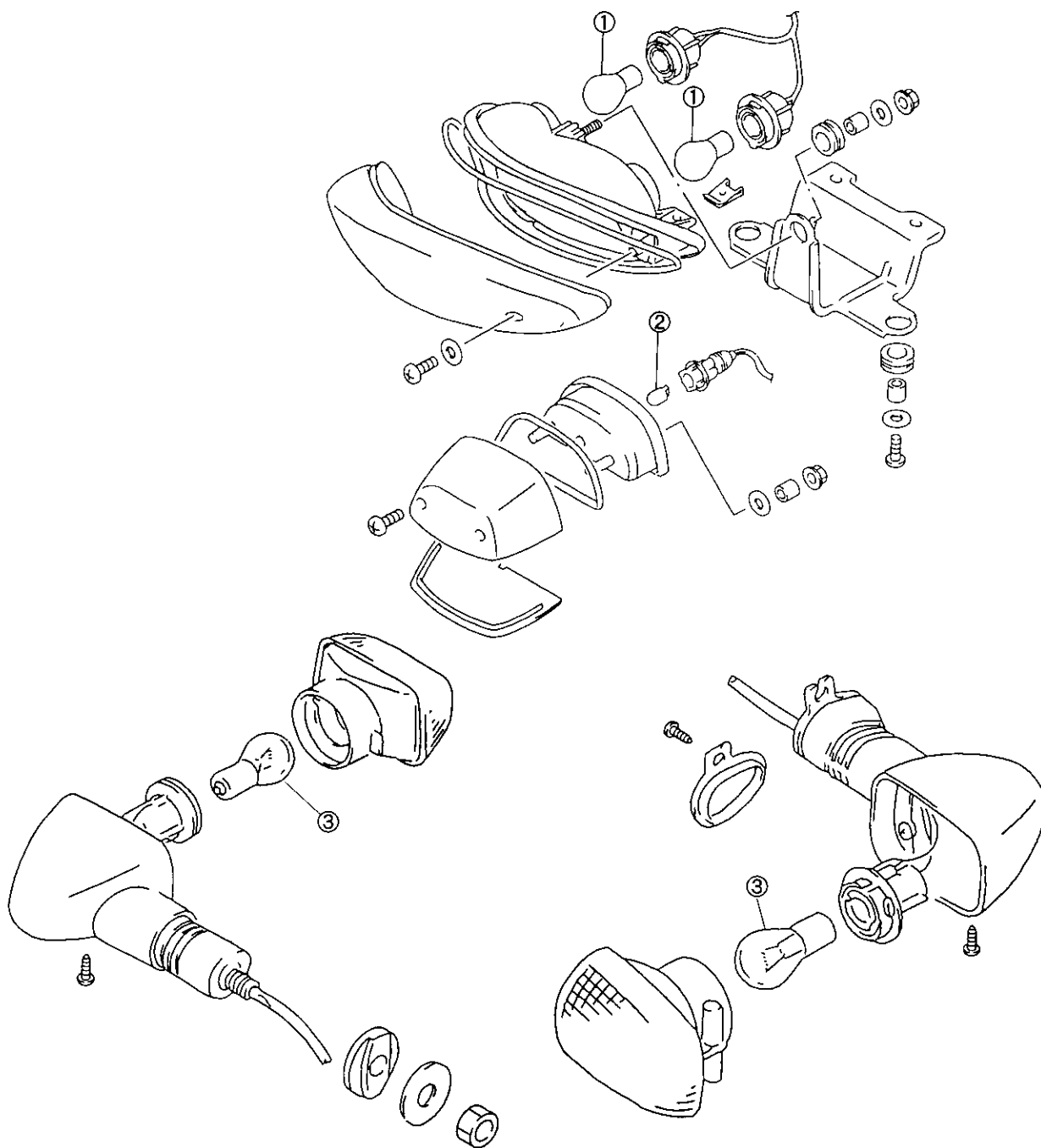
NOTE:

- * Ajuster le faisceau du phare, verticalement et horizontalement, après le remontage.
- * Se référer au manuel du propriétaire pour le remplacement de l'ampoule du phare et le réglage du faisceau du phare.

▲ ATTENTION

Si vous touchez l'ampoule avec les mains nues, la nettoyer avec un chiffon imbibé d'alcool ou d'eau savonneuse pour éviter toute défaillance prématurée.

FEU STOP/FEU ARRIERE, FEU D'ECLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION ET FEU INDICATEUR DE DIRECTION



Ampoule de feu stop/feu arrière ①: 12V 21/5W × 2

Ampoule de feu d'éclairage de la plaque d'immatriculation ②: 12V 5W

Ampoule de feu indicateur de direction ③: 12V 21W

NOTE:

Se référer au manuel du propriétaire pour le remplacement de l'ampoule.

▲ ATTENTION

Si vous touchez l'ampoule avec les mains nues, la nettoyer avec un chiffon imbibé d'alcool ou d'eau savonneuse pour éviter toute défaillance prématurée.

RELAIS

RELAIS DE DEMARREUR

Le relais du démarreur se trouve derrière le carénage gauche. (Voir page 7-15.)

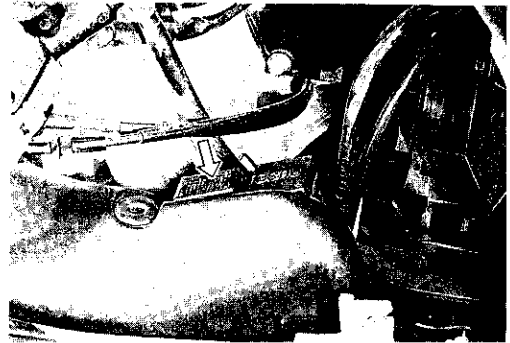
RELAIS DE POMPE A CARBURANT

Le relais de la pompe à carburant se trouve sous la selle. (Voir page 4-51.)

RELAIS D'INDICATEUR DE DIRECTION/BEQUILLE LATÉRALE

Le relais de l'indicateur de direction/béquille latérale se trouve sous le panneau latéral droit et est constitué du relais d'indicateur de direction et du relais de béquille latérale, ainsi que de la diode.

- Déposer le panneau latéral droit. (Voir page 6-3.)



INSPECTION

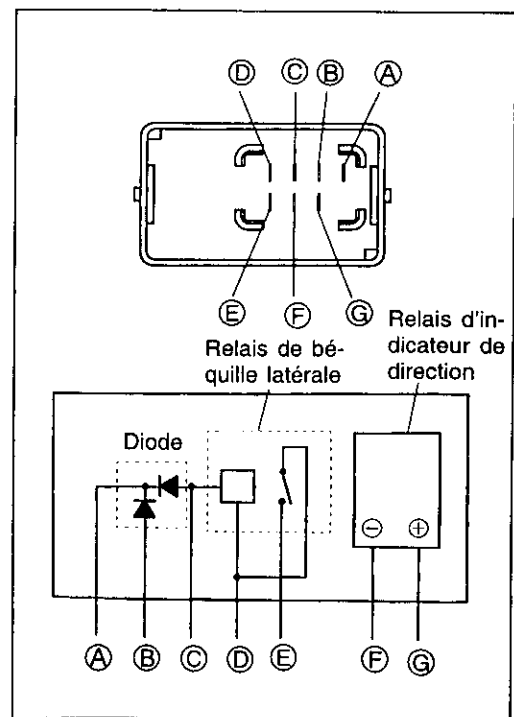
Avant de déposer le relais de l'indicateur de direction/béquille latérale, vérifier le bon fonctionnement du feu indicateur de direction.

Si le feu indicateur de direction ne s'allume pas, inspecter l'ampoule, le contacteur de l'indicateur de direction et la connexion du circuit.

Si l'ampoule, le contacteur de l'indicateur de direction et la connexion du circuit sont en bon état, le relais de l'indicateur de direction est probablement défectueux; dans ce cas, remplacer le relais de l'indicateur de direction/béquille latérale par un neuf.

NOTE:

- * S'assurer que la batterie est complètement chargée.
- * Se référer à la page 7-18 pour l'inspection du relais de la béquille latérale et de la diode.



CONTACTEURS

Vérifier la continuité de tous les contacteurs au moyen d'un testeur. En cas de présence d'anomalie, remplacer les ensembles contacteurs respectifs par des neufs.

CONTACTEUR D'ALLUMAGE

(Pour E-24)

Position \ Couleur	R	O	O/Y	B/W
ON				
OFF				
LOCK				

(Pour les autres modèles)

Position \ Couleur	R	O	Gr	Br	O/Y	B/W
ON						
OFF						
LOCK						
P						

CONTACTEUR D'ECLAIRAGE

(Sauf pour E-03, 24, 28 et 33)

Position \ Couleur	O/Bl	Gr	O/R	Y/W
OFF				
S				
ON				

CONTACTEUR DE FEU DE CROISEMENT

Position \ Couleur	Y/W	W	Y
HI			
LO			

CONTACTEUR DE FEU INDICATEUR DE DIRECTION

Position \ Couleur	Lg	Lbl	B
L			
PUSH			
R			

CONTACTEUR DE FEU-CODE

(Sauf pour E-03, 28 et 33)

Position \ Couleur	O/R	Y
•		
PUSH		

CONTACTEUR D'ARRET DU MOTEUR

Position \ Couleur	O/B	O/W
OFF		
RUN		

BOUTON DE DEMARREUR

Position \ Couleur	O/W	Y/G
•		
PUSH		

BOUTON DE KLAXON

Position \ Couleur	B/Bl	B/W
•		
PUSH		

CONTACTEUR DE FREIN AVANT

Position \ Couleur	B	B/R
OFF		
ON		

CONTACTEUR DE FREIN ARRIERE

Position \ Couleur	O	W/B
OFF		
ON		

CONTACTEUR DE POSITION DE LEVIER D'EMBRAYAGE

Position \ Couleur	B/Y	B/Y
OFF		
ON		

INTERRUPTEUR A PRESSION D'HUILE

Position \ Couleur	B	Masse
ON (le moteur est arrêté)		
OFF (le moteur tourne)		

NOTE: Avant d'inspecter l'interrupteur à pression d'huile, vérifier si le niveau d'huile-moteur est suffisant. (Voir page 2-11.)

COULEURS DES FILS

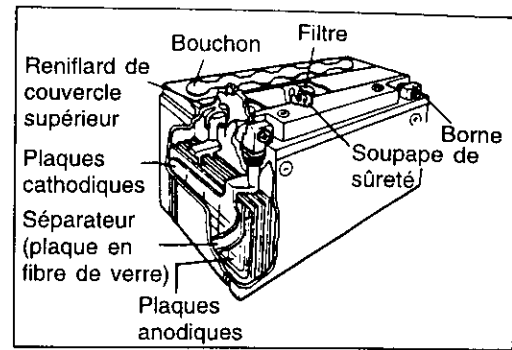
B : Noir Lbl : Bleu clair R : Rouge
 Br : Marron Lg : Vert clair Y : Jaune
 Gr : Gris O : Orange W : Blanc

B/Bl: Noir avec trait bleu
 B/W: Noir avec trait blanc
 B/Y: Noir avec trait jaune
 B/R: Noir avec trait rouge
 O/B: Orange avec trait noir
 O/Bl: Orange avec trait bleu
 O/R: Orange avec trait rouge
 O/W: Orange avec trait blanc
 O/Y: Orange avec trait jaune
 W/B: Blanc avec trait noir
 Y/G: Jaune avec trait vert
 Y/W: Jaune avec trait blanc

BATTERIE

SPECIFICATIONS

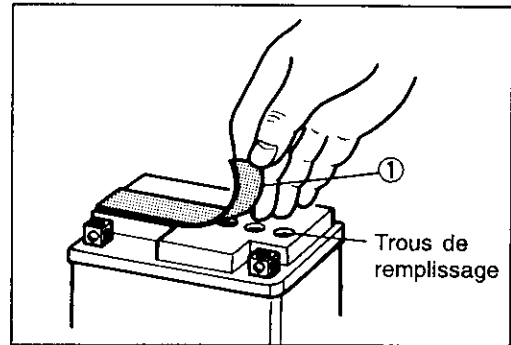
Désignation de type	YT12A-BS
Capacité	12V, 36 kC (10 Ah)/10H



CHARGE INITIALE

Remplissage d'électrolyte

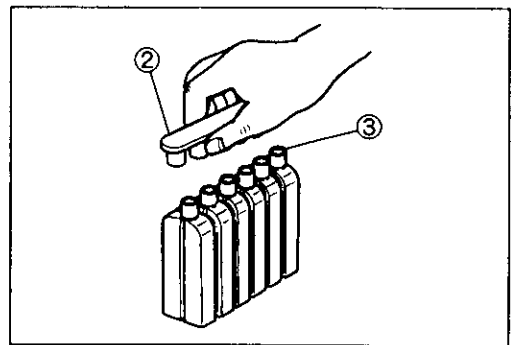
- Enlever le ruban d'aluminium ① scellant les trous de remplissage d'électrolyte de batterie.



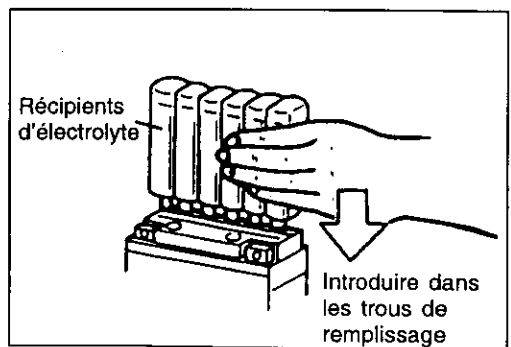
- Déposer les capuchons ②.

NOTE:

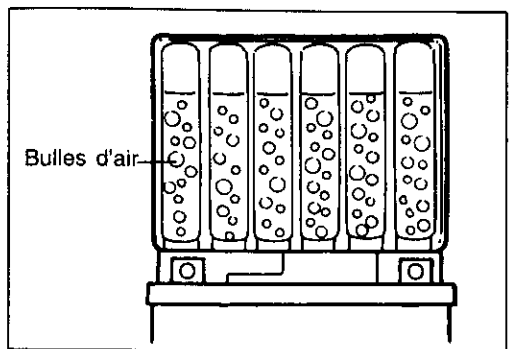
- * Après le remplissage complet d'électrolyte, utiliser les capuchons déposés ② comme capuchons de scellement des trous de remplissage de la batterie.
- * Ne pas enlever ou percer les orifices scellés ③ du récipient d'électrolyte.



- Introduire les becs du récipient d'électrolyte dans les trous de remplissage d'électrolyte de la batterie, en maintenant fermement le récipient pour qu'il ne tombe pas. Prendre toutes précautions pour éviter le renversement du liquide.



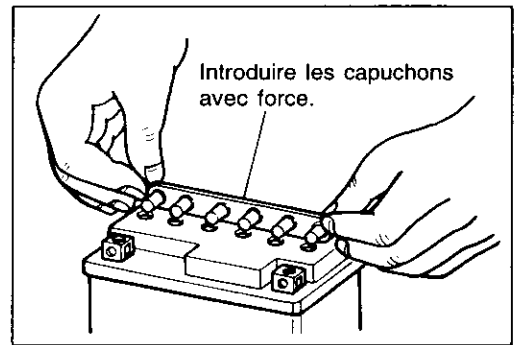
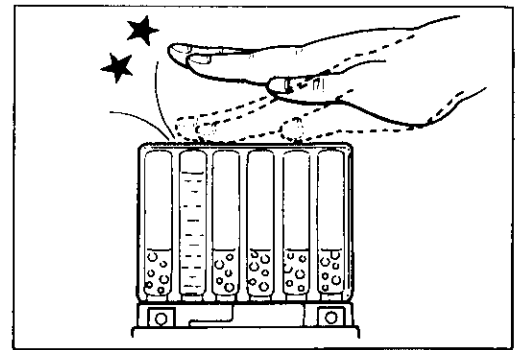
- S'assurer que des bulles d'air apparaissent à la surface de chaque récipient d'électrolyte, et maintenir cette position pendant plus de 20 minutes.



NOTE:

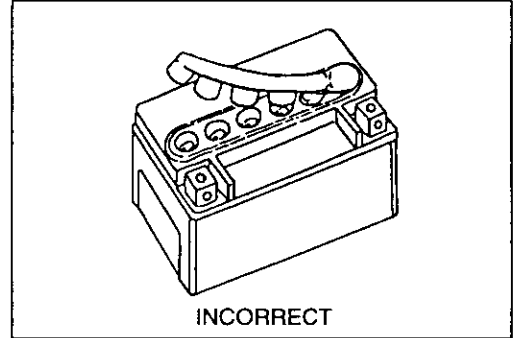
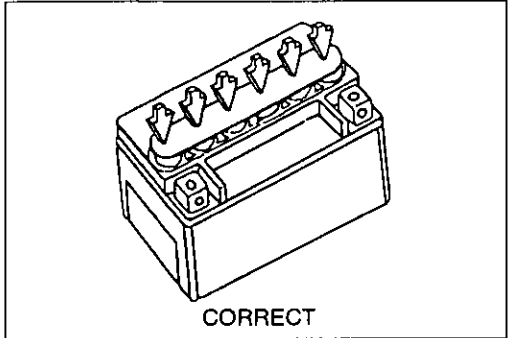
Si aucune bulle d'air n'apparaît dans un trou de remplissage, frapper deux ou trois fois la partie inférieure de ce dernier. Ne jamais enlever le récipient de la batterie.

- Après avoir confirmé que l'électrolyte est entièrement versée dans la batterie, enlever de la batterie les récipients d'électrolyte. Attendre 20 minutes environ.
- Introduire les capuchons dans les trous de remplissage, en les pressant avec force de manière à ce que les bouts supérieurs ne dépassent pas de la surface supérieure du couvercle de la batterie.



ATTENTION

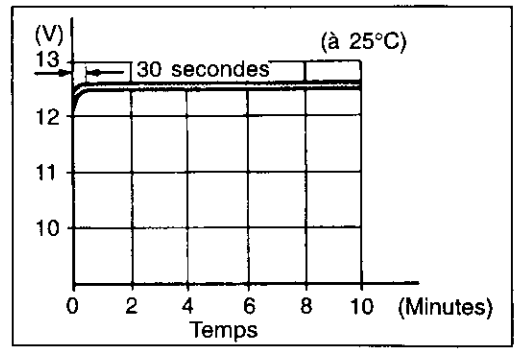
- * Utiliser la batterie spécifiée uniquement.
- * Ne jamais enlever les capuchons après leur mise en place sur la batterie.



- Au moyen d'un multitesteur de circuit, mesurer la tension de batterie. Le testeur doit indiquer plus de 12,5–12,6V (CC) comme indiqué sur la figure. Si la tension de batterie est inférieure à la valeur spécifiée, charger la batterie au moyen d'un chargeur de batterie. (Se référer à l'opération de recharge.)

NOTE:

La charge initiale d'une batterie neuve est recommandée si deux ans se sont écoulés depuis la date de fabrication.



ENTRETIEN

Inspecter visuellement la surface du boîtier de la batterie. En cas de présence de fissures ou de traces de fuite d'électrolyte sur les côtés de la batterie, remplacer la batterie par une neuve. Si les bornes de la batterie sont couvertes de rouille ou d'une substance poudreuse blanche acide, elles peuvent être nettoyées avec du papier de verre.

OPERATION DE RECHARGE

- Au moyen du multitesteur de circuit, vérifier la tension de batterie. Si la lecture de tension est inférieure à 12,0V (CC), recharger la batterie avec un chargeur de batterie.

⚠ ATTENTION

Lors de la recharge de la batterie, déposer la batterie de la motocyclette.

NOTE:

Ne pas enlever les capuchons sur le dessus de la batterie pendant la recharge.

Temps de recharge: 5A pour une heure ou 1,2A pour 5 à 10 heures

⚠ ATTENTION

Veiller à ce que le courant de charge n'excède pas 5A à tout moment.

- Après la recharge, attendre plus de 30 minutes et vérifier la tension de batterie au moyen d'un multitesteur de circuit.
- Si la tension de batterie est inférieure à 12,5V après la recharge, recharger de nouveau la batterie.
- Si la tension de batterie est toujours inférieure à 12,5V après la recharge, remplacer la batterie par une neuve.
- Si la motocyclette n'est pas utilisée pendant une longue durée, vérifier la batterie une fois par mois pour éviter la décharge de la batterie.

