

CIRCUITS DE MASSE

Tous les circuits de masse sont essentiels pour une sortie et performances fiable.
. Assurez-vous que toutes les connexions à la masse sont propres et étanches. Se référer aux schémas de câblage pour les détails de câblage spécifiques.

Essais au sol E M M

Débranchez les câbles de batterie au niveau de la batterie.

Utilisez un ohmmètre pour vérifier la continuité du circuit de masse. Calibrer l'ohmmètre sur les hautes ohms. Lectures de résistance pour tous les circuits de masse doit être de 0 Ω .

- Mise à la terre du système/de l'alimentation : vérifiez entre les bornes 4, 5, 9, 14, 15, 16, 23,24, 25 et 27 du connecteur E M M J2 et le masse du faisceau principal.

- Masse du circuit de l'injecteur : vérifier la continuité entre les bornes 9 et 27 de l'E M M connecteur J2 et la masse du faisceau principal ; et entre les bornes 9, 10, 15, 16 et 22 du connecteur E M M J1-B et le faisceau principal

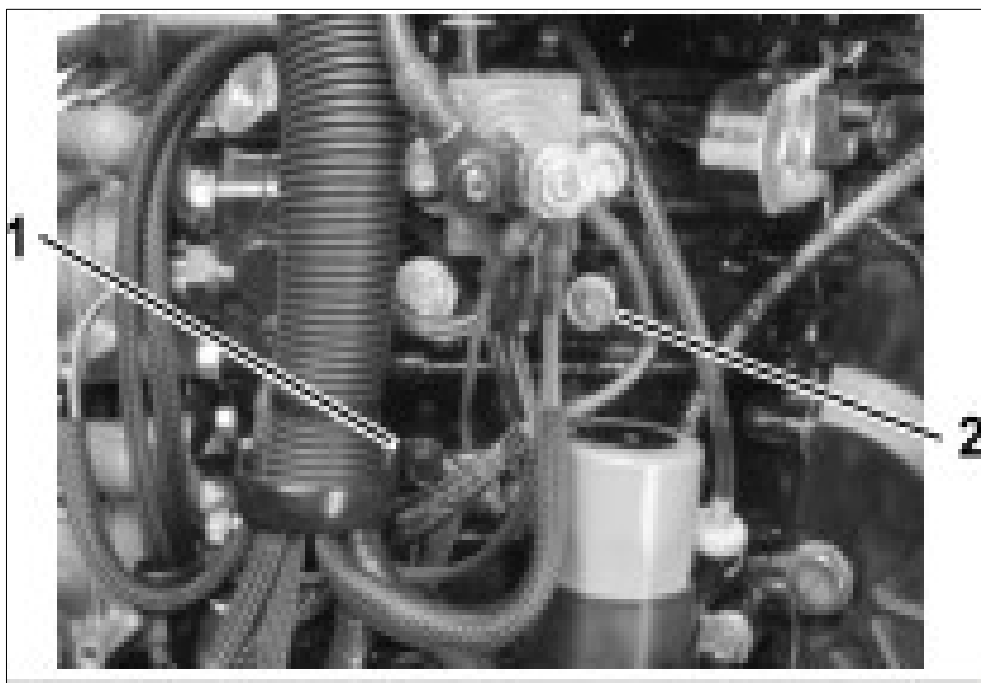
- Masse du circuit d'allumage (V4, suffixe F) : vérifier continuité entre les bornes 17, 18 et 24 du connecteur E M M J1-B et port et étoile-planche vis de masse de la culasse

- Capteur circuit

Vérifier continuité

entre les bornes 4 et 11 de l'E M M

Connecteur J1-A et le capteur approprié. Reportez-vous aux schémas de câblage.



1.Masse du faisceau du moteur principal

2.Goujon de masse (batterie)

Essais au sol supplémentaires

Vérifier les connexions et la continuité aux points suivants

Emplacements:

- Masse du module d'assiette et d'inclinaison à la masse principale

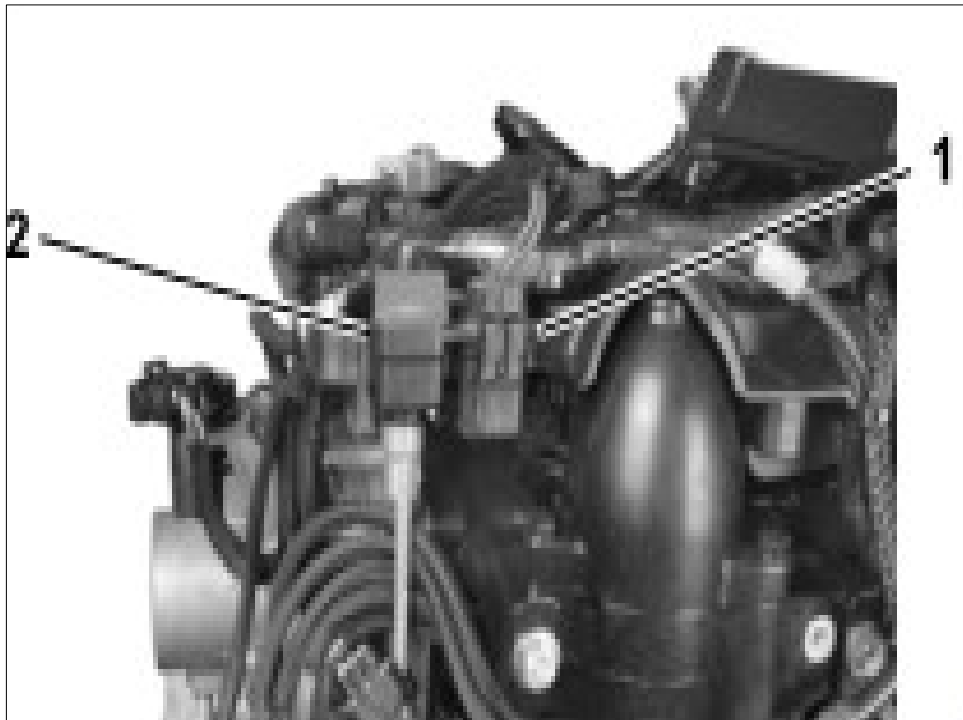
FUSIBLE

Le circuit 12 V (B+) du faisceau moteur est protégé par un mini-fusible de 10 ampères de style automobile.

Le fusible est situé sur le côté bâbord de l'alimentation, dans le couvercle du volant

IMPORTANT : Des défaillances répétées du fusible peuvent être le résultat de connexions ou d'accessoires défectueux.

Le circuit accessoire 12 V (fil violet "A" de l'interrupteur à clé) est souvent utilisé pour alimenter les accessoires.



1.Fusible

2.Fusible de rechange

ESSAIS DE CAPTEURS

Tous les circuits de capteur dépendent du câblage et connexions, courant fourni EMM (5 V), et résistance du capteur. Le courant fourni circule à travers le circuit de câblage et le capteur avant de retourner à l'EMM.

IMPORTANT : Utilisez le logiciel Evinrude Diagnostics pour surveiller les tensions ou les valeurs du circuit du capteur.

Capteur de position de vilebrequin (CPS)

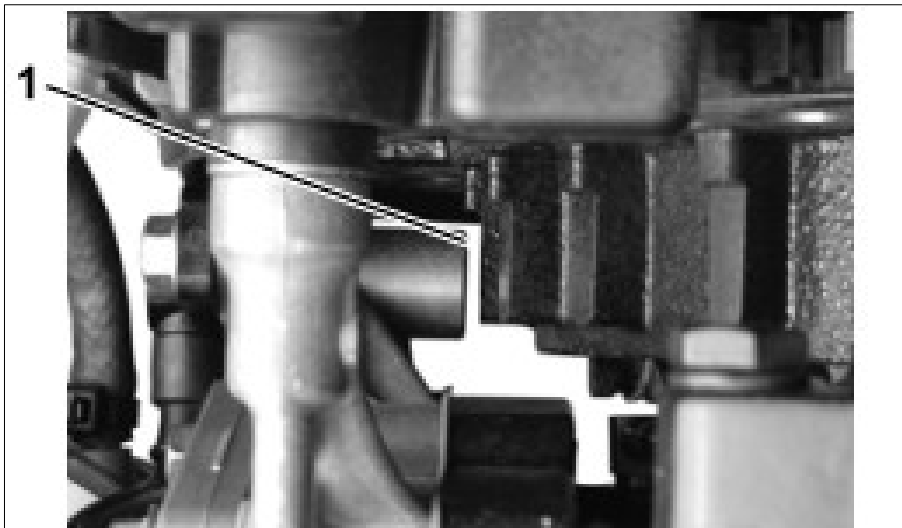
Test

Utiliser le logiciel Evinrude Diagnostics CPS Sync et le régime moteur s'affiche pour confirmer un CPS signal valide pendant que le moteur démarre ou tourne.

Un affichage RPM supérieur à zéro indique un signal CPS à l'EMM.

Déconnecter le capteur de position de vilebrequin.

Utilisez un multimètre numérique pour mesurer la résistance du capteur entre les fils jaune et blanc. Le circuit complet peut être testé en mesurant entre les broches 6 et 7 du connecteur EMM J1-A



. 1. Réglage C P S

Le CPS est monté sur le boîtier du corps de papillon et ne nécessite aucun réglage. Entrefer ou dégagement au volant est fixé à environ 0,073 po. (1,85mm). Le jeu acceptable est de 0,036 à 0,110 po (1 à 2,8 mm)

. Test du capteur de position du papillon (TPS)

Utilisez le logiciel Evinrude Diagnostics pour surveiller

Tension TPS pendant le fonctionnement du moteur hors-bord. Voltâge devrait changer uniformément lorsque le levier du capteur est déplacé.

Retirez le connecteur électrique de l'accélérateur

Capteur de position.

Utilisez un multimètre numérique pour mesurer la résistance du capteur..

Résistance du capteur

$560 \Omega \pm 10 \%$ à 77 °F (25 °C)



1.Connecteur C P S



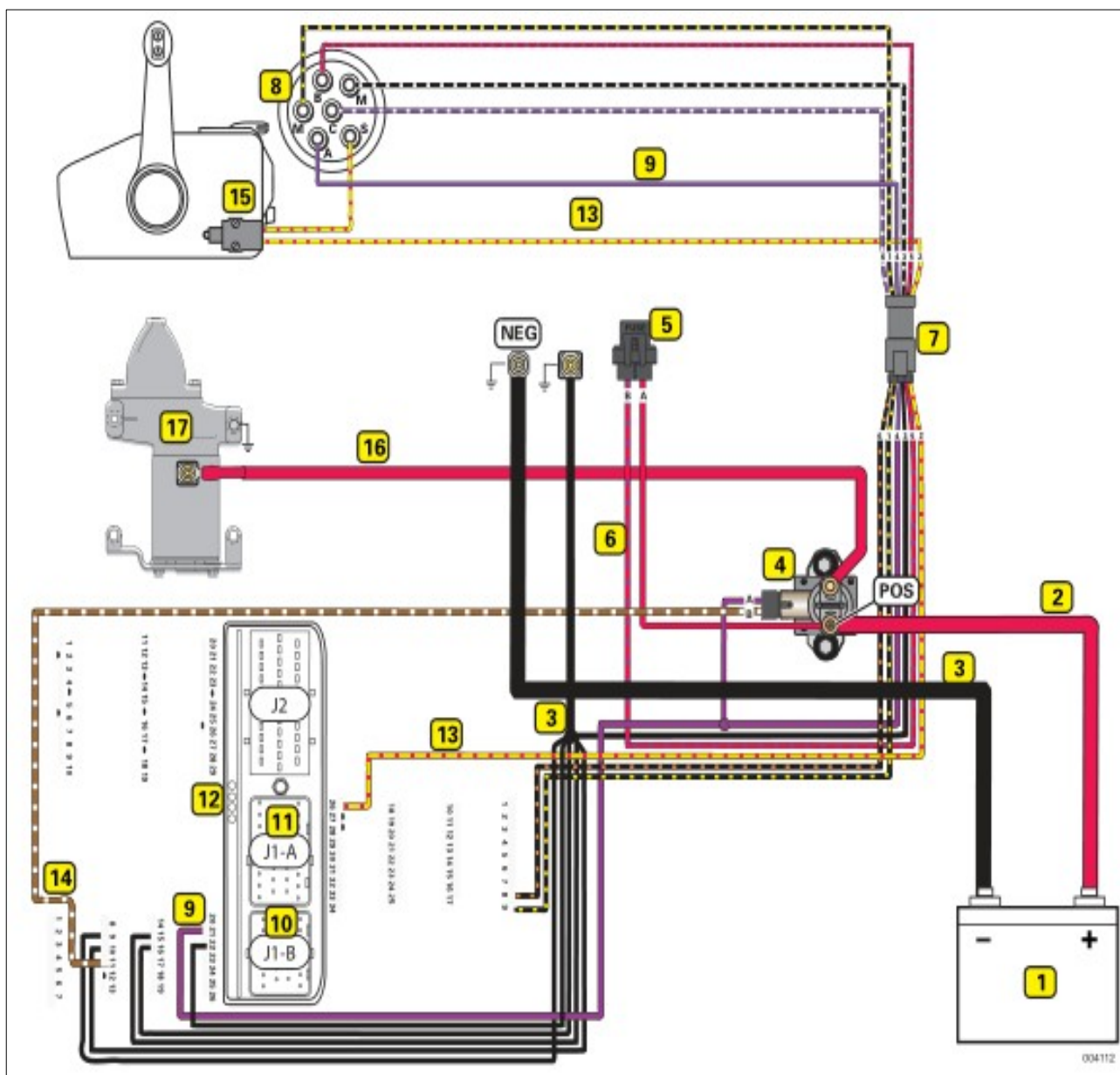
1.TPS

Résistance du capteur (entre "A" et "B")

3000 à 7000 Ω @ 77°F (25°C)

Résistance du capteur (entre "A" et "C")

4000 à 8000 Ω @ 77°F (25°C)



1. Batterie marine
2. Fil ROUGE (POS)
3. Fil NOIR (NEG)
4. Solénoïde de démarreur
5. Fusible (10 ampères)
6. Fil ROUGE/VIOLET
7. Connecteurs à 6 broches
8. Commutateur d'allumage
9. Fil VIOLET (commuté B+)
10. Connecteur EMM J1-B à 26 broches
11. Connecteur EMM J1-A à 34 broches
12. Module de gestion du moteur (EMM)
13. Fil JAUNE/ROUGE, démarrage
14. Fil MARRON/BLANC, signal de démarrage
15. Interrupteur de sécurité neutre (télécommande)
16. Câble de démarreur ROUGE
17. Démarreur électrique

Démarrer le fonctionnement du circuit

Le démarreur doit s'enclencher et faire tourner le volant.

Le moteur hors-bord doit tourner à au moins 100 tr/min. La vitesse de démarrage normale est d'environ 175 tr/min.

Les performances du démarreur dépendent des éléments suivants :

- Capacité correcte de la batterie et du câble.
- Connexions de câbles propres et bien serrées.
- Activation du solénoïde par l'interrupteur à clé, interrupteur de sécurité central et EMM.

Reportez-vous à SystemCheck (MWS) Harnais Con-
liens p. 32 pour batterie, borne et câble conditions.

Câblage solénoïde

Le câble de batterie positif (B+) se connecte à une grande borne du solénoïde du démarreur.

Cette borne assure l'alimentation 12 V du circuit moteur(fil rouge) et le fusible 10 A.

Le rouge/violet

le fil du porte-fusible (10 A) fournit 12 V à borne "B" de l'interrupteur à clé.

Le câble négatif (B-) de la batterie se connecte au goujon de masse principal à côté du solénoïde du démarreur.

Faisceau de câbles du moteur

Contient les circuits suivants :

- Le fil de sortie rouge/violet du fusible fournit 12 V au faisceau d'instruments.
- Le fil violet fournit 12 V commutés au solénoïde (borne "A") et EMM.
- Le fil jaune/rouge fournit 12 V commutés à E M M.
- Fil marron/blanc de la borne 11 de l'EMM J1-B

Le connecteur fournit la masse commutée (NEG) à solénoïde de démarreur (borne "B").

Harnais de fil d'instrument

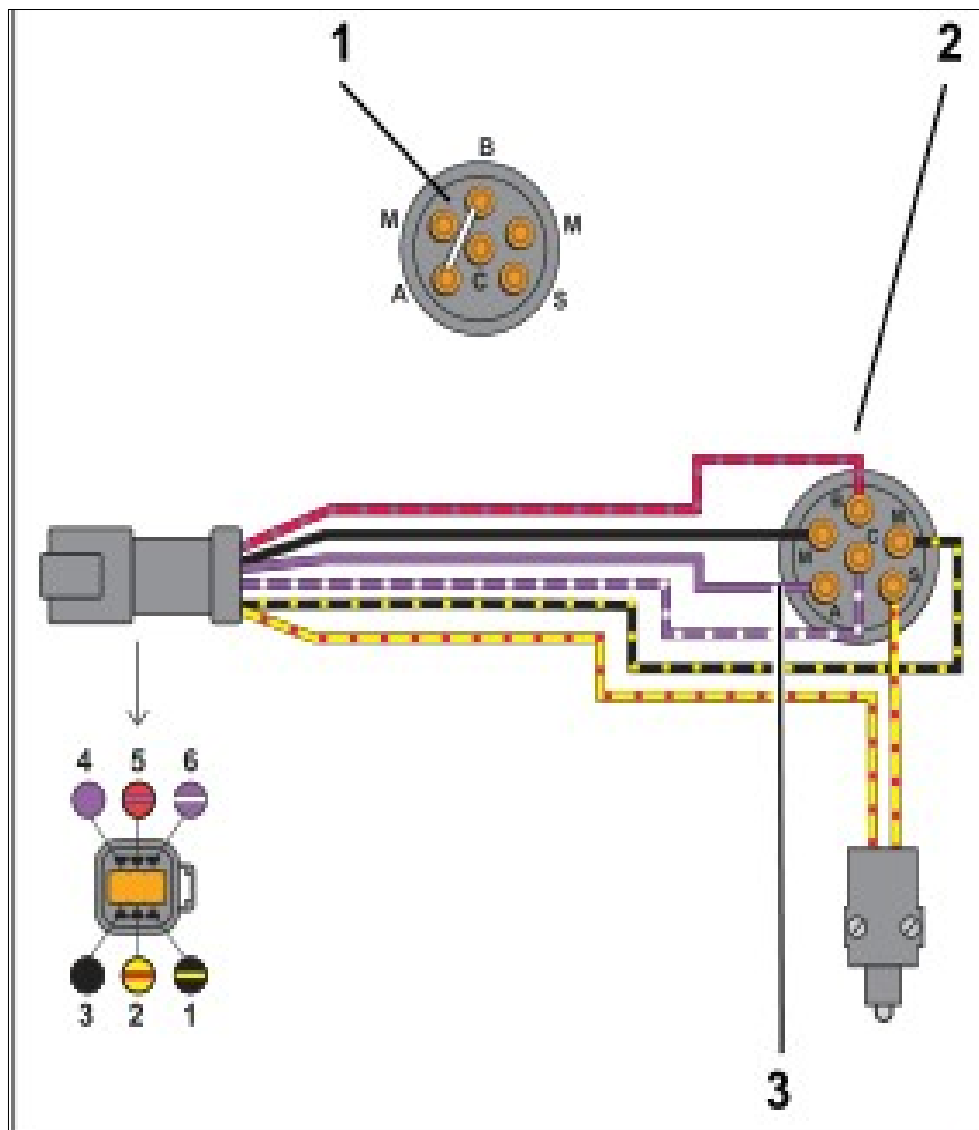
Contient les circuits suivants :

- Le fil rouge/violet fournit 12 V à la masse de l'interrupteur à clé.
min « B ».
- Le fil violet fournit 12 V commutés au moteur et faisceau de câbles.
- Fil jaune/rouge de la borne "S" de l'interrupteur à clé fournit 12 V commutés à l'EMM (interrupteur à clé dans La position de départ).

Interrupteur à clé, position MARCHE

12 V sont appliqués au circuit d'accessoires. Clé allumer:

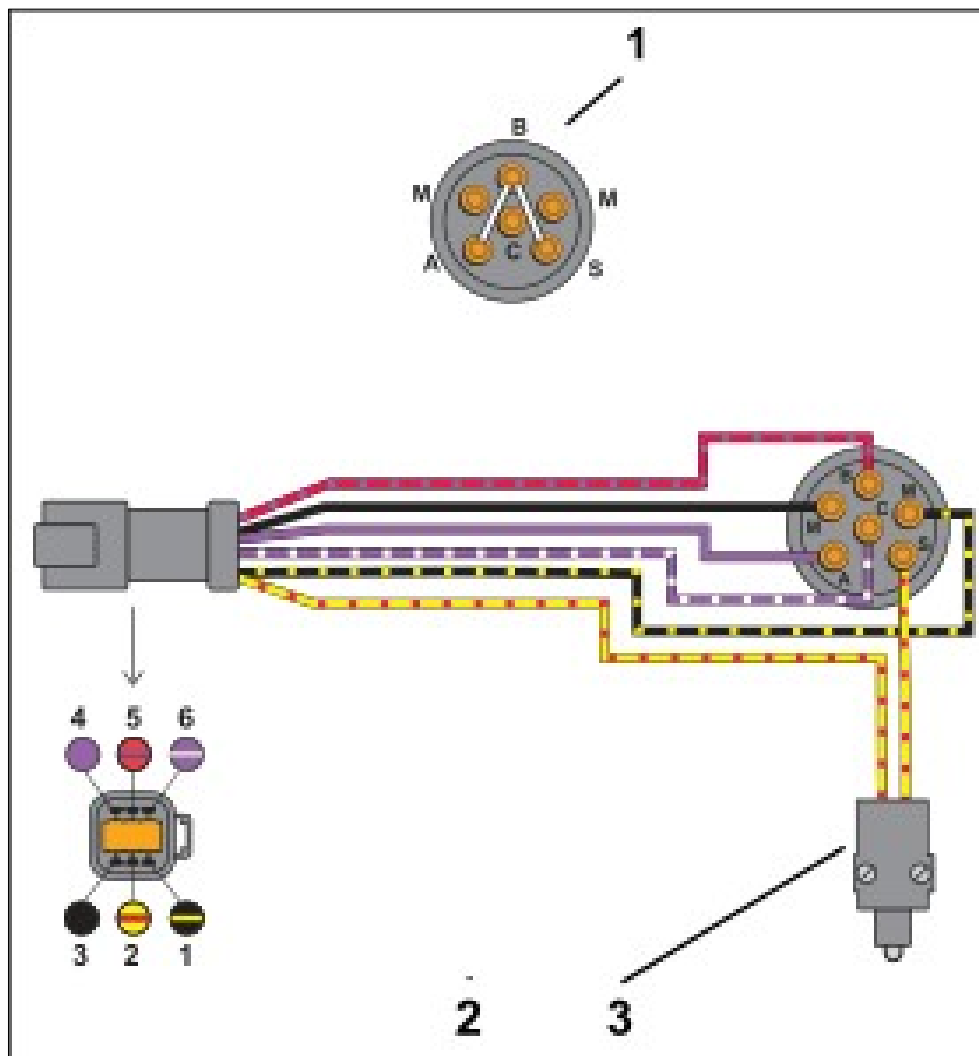
- Commute 12 V à la borne « A » de l'interrupteur à clé et aux fils violets des faisceaux de câbles.
- Fournit une entrée de 12 V à la borne 21 de l'EMM J1-B connecteur. L'EMM s'active.
- L'EMM fournit 12 V à la borne « A » du démarreur solénoïde.



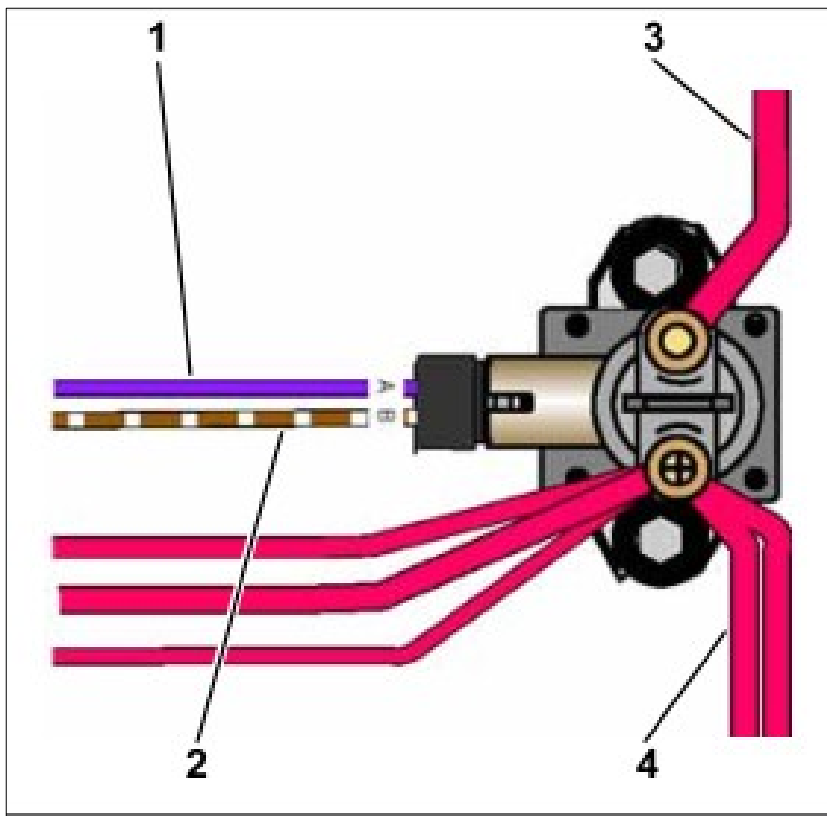
1. Interrupteur à clé, position ON –
Continuité entre les Minaux "B" et "A"
2. Borne « B », 12 V (rouge/violet)
3. Borne "A", 12 V (Violet)

Interrupteur à clé, position de démarrage
Interrupteur à clé DÉMARRER :

- Commute 12 V à la borne "S" de l'interrupteur à clé et à l'interrupteur de sécurité neutre (dans la télécommande).
- Un interrupteur de sécurité neutre fermé fournit 12 V à le fil jaune/rouge du faisceau de câbles du moteur et borne 26 du connecteur EMM J-1A.
- L'EMM met à la masse le fil marron/blanc pour activer le solenoid



1. Commutateur d'allumage, position START - Continuité entre les bornes « B » et « A » ; "B" et "S"
2. Borne "S", 12 V
3. Interrupteur de sécurité neutre



1. Borne "A", B+ (violet)
2. Borne "B", NEG (marron/blanc)
3. Borne du câble positif (+) du démarreur
4. Borne du câble positif de la batterie (B+)

Test du solénoïde du démarreur

Débranchez le câble de la batterie B+ (POS) au niveau de la batterie

..

IMPORTANT : Débranchez tous les câbles de terminaux avant de procéder à ce test.

Utilisez un multimètre numérique pour mesurer la résistance.

Mettez un fil du multimètre de câble sur le positif (+) du démarreur borne de câble et l'autre fil de la batterie de câble positive (+) :

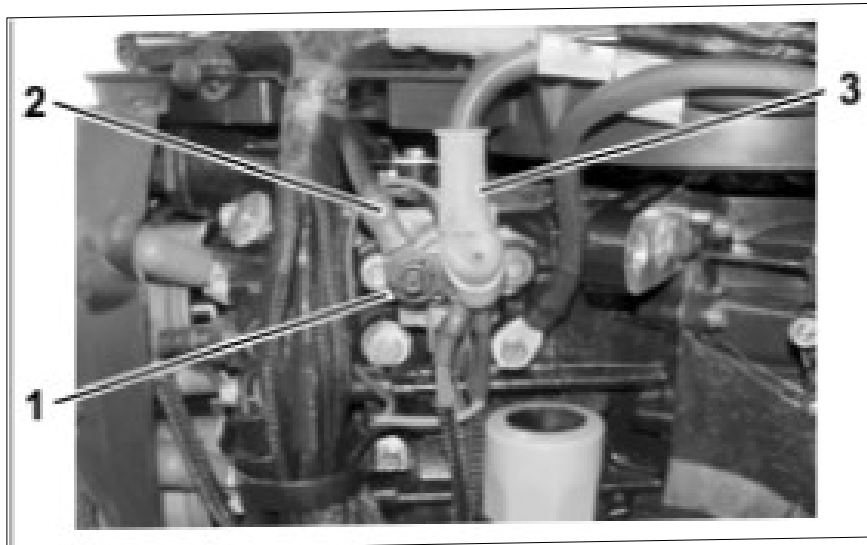
- Le compteur ne doit pas afficher de continuité (lecture élevée).
- Si le compteur affiche une continuité (lecture basse), remplacez le solénoïde

Appliquez B + à la borne "A" du solénoïde et à la masse (NEG) à la borne "B" du solénoïde. Mesurer la résistance

distance entre la borne positive (+) du câble du démarreur et la borne positive (+) du câble de la batterie.

- Le solénoïde doit se fermer avec un clic audible.
- Le multimètre doit montrer la continuité (lecture basse).
- Si le compteur n'indique aucune continuité (lecture haute), remplacer le solénoïde.

Après avoir réinstallé le solénoïde, enduisez tous les fils et bornes avec trempage en néoprène noir.



- 1.Solénoïde du démarreur
- 2.Câble de démarrage
- 3.Câble de batterie PDV

Test de consommation de courant sans charge

Fixez solidement le démarreur dans un étau ou une fixation appropriée avant de procéder à cette vérification.

Utilisez une batterie évaluée à 500 CCA (60 amp-hr) ou supérieur qui est en bon état et complètement chargé.

IMPORTANT : Le pignon mené et le pignon semble doit être retiré pour ce test

Utiliser un ampèremètre inductif ou brancher un 0 à 100 amp ampèremètre en série avec un cavalier lourd

entre la borne positive (+) de la batterie et la borne positive (+) du démarreur.

Modèle Fluke 334 ou 336, modèle Snap-On MT110

ou EETA501, et divers autres ampèremètres doivent

être disponible auprès des fournisseurs d'outils locaux.

Fixez ou tenez un tachymètre de vibration, tel qu'un Tachymètre Frahm † Reed, au démarreur.

Terminez le circuit avec un gros cavalier entre la borne négative (–) de la batterie et le démarreur

Cadre.

Surveillez le régime du démarreur et la consommation de courant.

- À 10 500 tr/min, l'ampèremètre doit afficher une maximum de 30 A



TÉLÉCOMMANDE

ESSAIS DE COMMUTATION

Test de l'interrupteur à clé

Reportez-vous aux schémas de câblage à la fin du manuel.

Utilisez un ohmmètre ou une lumière de continuité pour tester la clé

opération de commutation. Remplacer l'interrupteur si les résultats sont incorrect avec l'un des tests suivants.

IMPORTANT : Déconnectez la batterie et la clé de l'interrupteur avant de procéder aux étapes suivantes

essais.

Bornes d'arrêt/de masse (M) - Connecter le multimètre entre les deux bornes "M". Le compteur doit indiquer NO continuité à START ou ON.

Mettre l'interrupteur à clé sur OFF. Le compteur doit indiquer continuité.

Borne accessoire (A) – Assurez-vous que la clé est sur OFF. Branchez l'ohmmètre ou continue entre les bornes "B" (batterie) et "A"

(accessoire) de l'interrupteur à clé. Le compteur doit indiquer NON continuité.

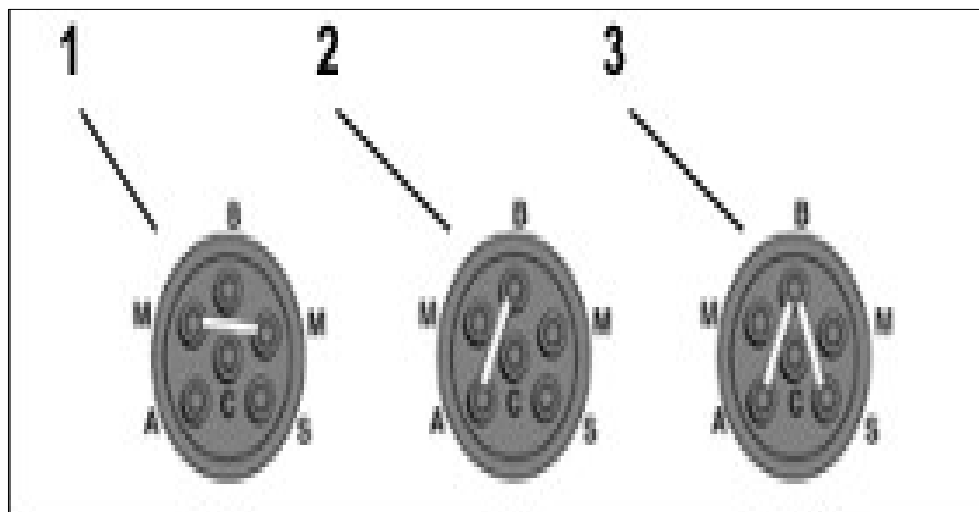
Allumez l'interrupteur. Le compteur doit indiquer la continuité.

Tourner l'interrupteur à clé sur DÉMARRER. Le compteur doit continuer à indiquer la continuité.

Borne du démarreur (S) – Maintenez l'interrupteur à clé sur DÉMARRER.

Connectez le compteur entre la borne "B" et la borne "S." Le compteur doit indiquer la continuité.

IMPORTANT : La fonction de starter ou la borne "C" de l'interrupteur à clé n'est PAS utilisé.



- 1.OFF
- 2.ON
- 3.START

Test du circuit de démarrage neutre

Utilisez un ohmmètre ou une lampe de continuité pour tester la continuité du circuit tout en positionnant le télécommande au POINT MORT, AVANT et INVERSER

IMPORTANT : Tourner l'arbre de transmission ou déconnecter câble de changement de vitesse pour permettre un changement de commande à distance approprié alors que le moteur hors-bord ne fonctionne pas.

Déconnecter le connecteur du faisceau d'instruments de la clé du faisceau de commutateur.

Assurez-vous que la poignée de la télécommande est en position

NEUTRAL. Connecter le l'ohmmètre entre la borne 5 (fil rouge/violet) et borne 2 (fil jaune/rouge).

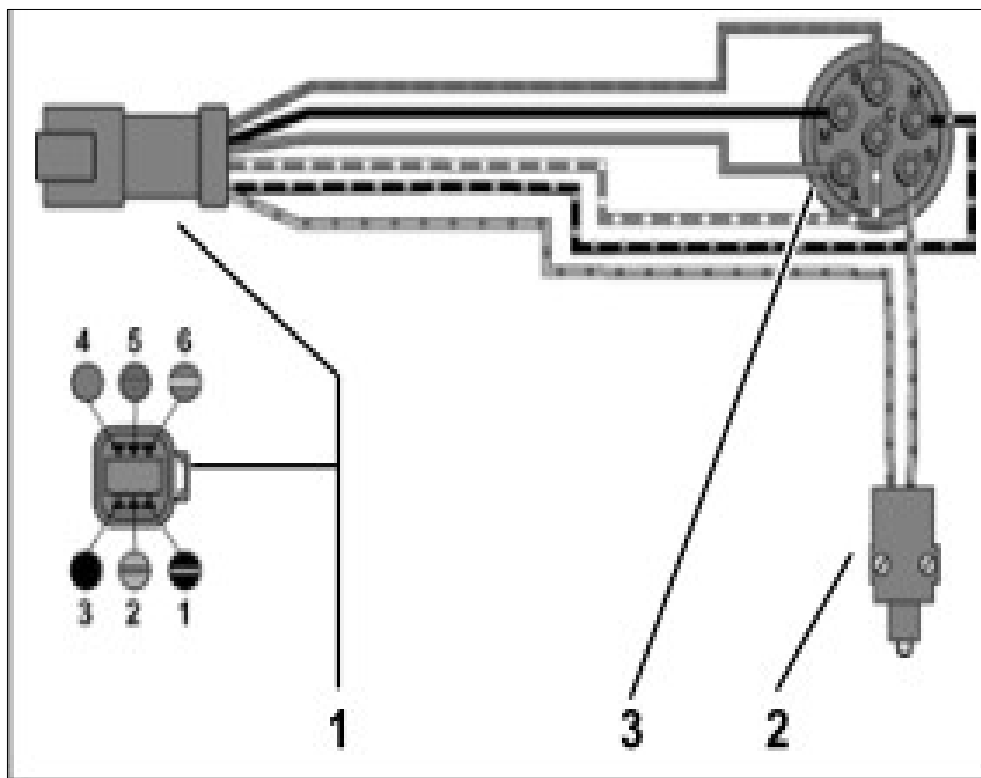
Tourner l'interrupteur à clé sur DÉMARRER. Le compteur doit indiquer continuité.

Déplacez la poignée de la télécommande vers FORWARD(Avant)

et tournez la clé de contact sur START. Le compteur doit N'indiquer PAS la continuité.

Déplacez la poignée de la télécommande sur REVERSE(Arrière) et tournez

l'interrupteur à clé sur DÉMARRER. Le compteur ne doit PAS indiquer la continuité.



1.Connecteur du faisceau de l'interrupteur à clé

2.Commutateur de démarrage neutre

3.Interrupteur à clé

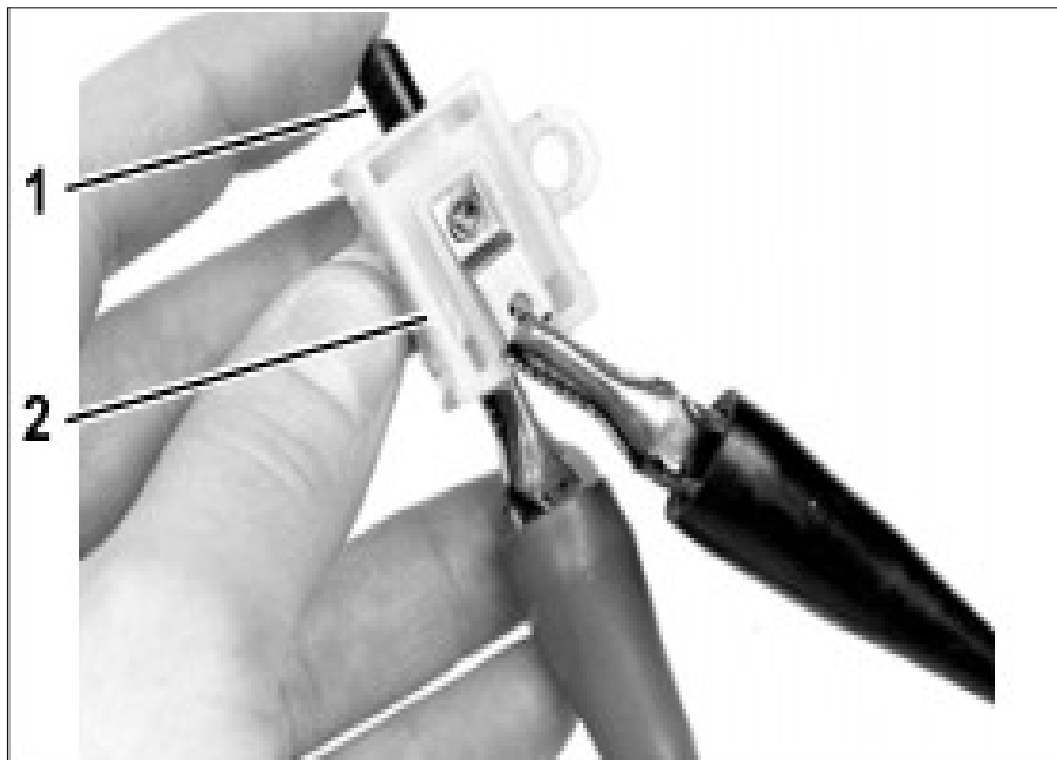
IMPORTANT : reconnectez le câble de changement de vitesse et le M W S connecteur du faisceau d'instruments au faisceau de l'interrupteur à clé

Test du commutateur de démarrage au point mort
Utilisez un ohmmètre ou une lampe de continuité pour tester les
fonctionnement de l'interrupteur de démarrage central

IMPORTANT : Tout le câblage doit être débranché du commutateur avant de procéder
à ce test.

Démontez la télécommande et retirez l'interrupteur de démarrage au point mort.
Connectez un câble d'u controleur à chaque borne

- Le compteur doit indiquer la continuité lorsque le piston est appuyé
- Le compteur doit indiquer l'absence de continuité lorsque le le piston est relâché.



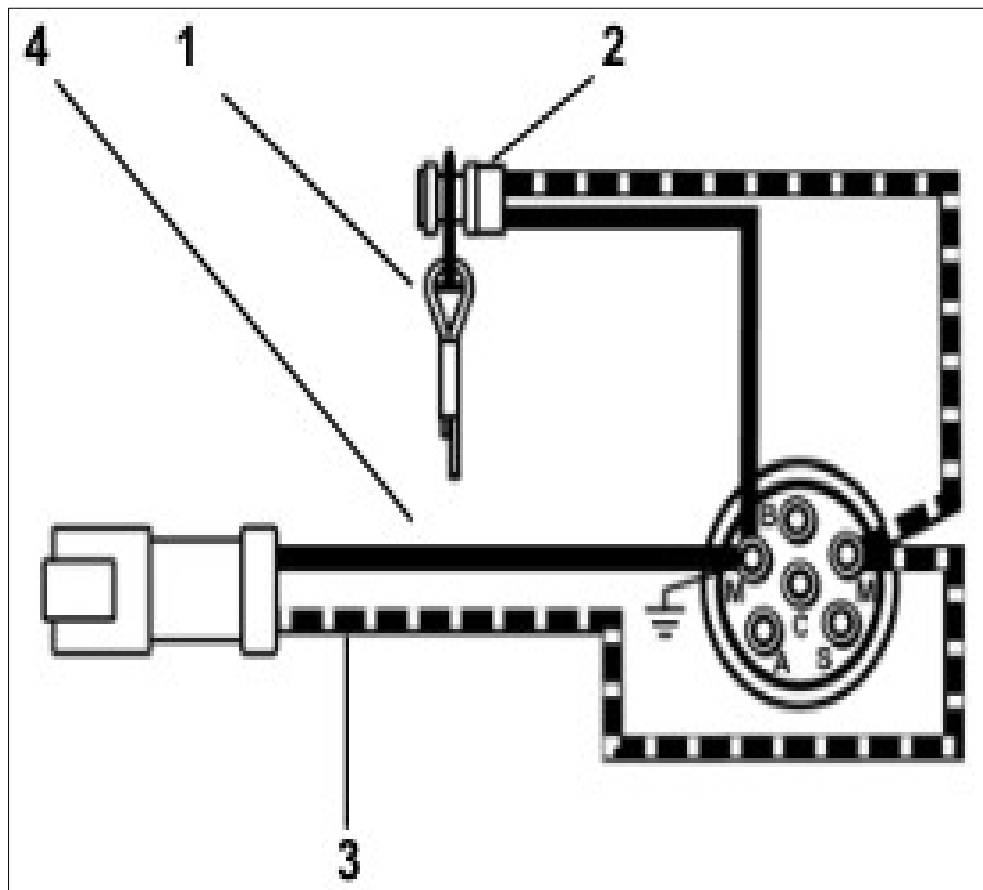
- 1.Piston
- 2.Commutateur de démarrage neutre

Remplacez le commutateur si les résultats sont incorrect

Test de l'interrupteur d'arrêt d'urgence

Cet interrupteur peut faire partie de l'interrupteur à clé ou installé comme interrupteur séparé. Soit le style raccorde aux bornes « M » de l'interrupteur à clé.

La fonction d'interrupteur d'arrêt d'urgence met à la masse le le fil d'arrêter du circuit (noir/jaune) lorsque le cordon clip est supprimé. Une borne "M" est la masse fil (noir) et une borne "M" est le circuit d'arrêt fil (noir/jaune).



- 1.Ensemble cordon et clip
- 2.Interrupteur d'arrêt d'urgence, séparé de l'interrupteur à clé
- 3.Fil du circuit d'arrêt (noir/jaune)
- 4.Fil de masse (noir)

Installez le clip sur l'interrupteur d'arrêt d'urgence ou interrupteur à clé. Démarrez le hors-bord. Tirez le clip de l'interrupteur. Le moteur hors-bord doit cesser de fonctionner

TEST DE RELAIS D'INCLINAISON/TRIM

Le module d'inclinaison et d'assiette (TNT) contient les équipements électriques et relais requis pour l'assiette et l'inclinaison électriques.

Le commutateur d'inclinaison et d'assiette fournit une entrée B + au fil vert/blanc ou bleu/blanc du module TNT.

Opération

Le relais s'active lorsque l'entrée B + du commutateur est fourni à la borne 86 des relais internes.

La borne 87a se connecte à la masse (B-).

La borne 87 se connecte à B+.

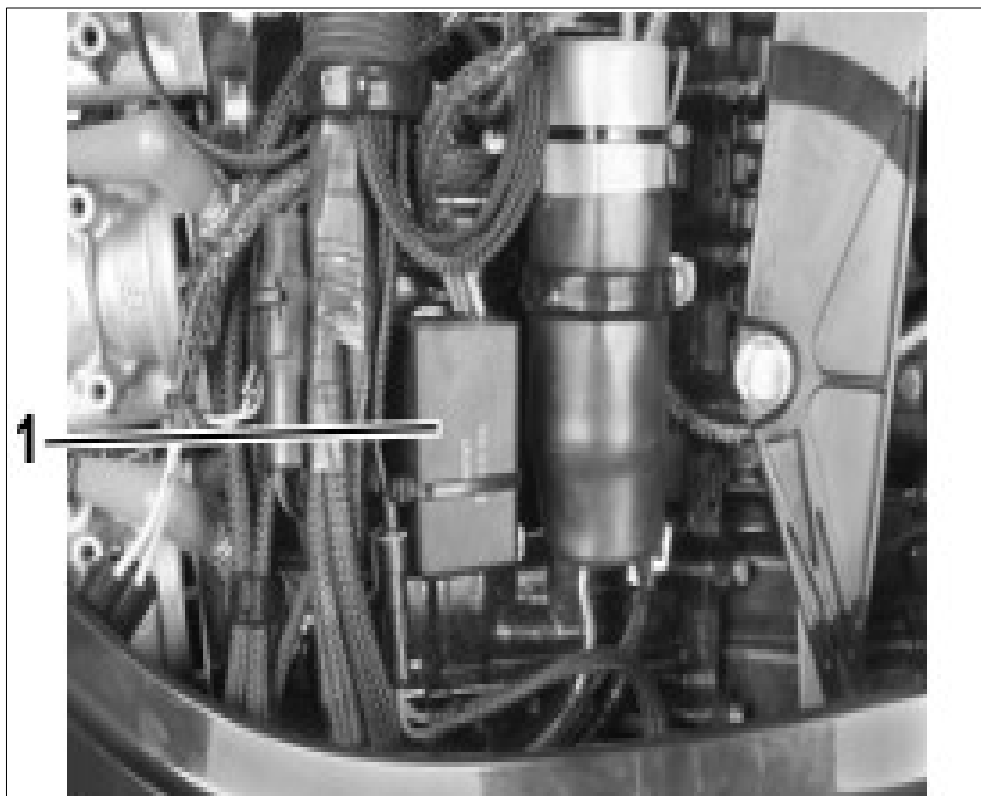
La borne 30 relie le moteur TNT.

Les bornes 87a et 30 sont connectées lorsque le relais n'est pas activé. Cela fournit la masse (B-)

Raccordement au moteur TNT.

Les terminaux 87 et 30 sont normalement ouverts. B+ est appliquée à la borne 30 lorsque le relais est activé.

Cela fournit une connexion de masse B + à TNT moteur.



1.module Trim

Procédure de test

Assurez-vous que les fils rouge et noir sont connectés à l'alimentation par batterie 12V. Réglez le voltmètre sur une échelle de 12 V C C. Connecter les cordons de test aux bornes « A » et « B » du connecteur moteur TNT.

Utilisez un cavalier pour connecter alternativement B+ à ter-

broches « 1 » et « 2 » du connecteur de l'interrupteur d'inclinaison et de trim.

Le testeur doit indiquer la tension de la batterie (12 V) avec B+ connecté à l'une ou l'autre des bornes.

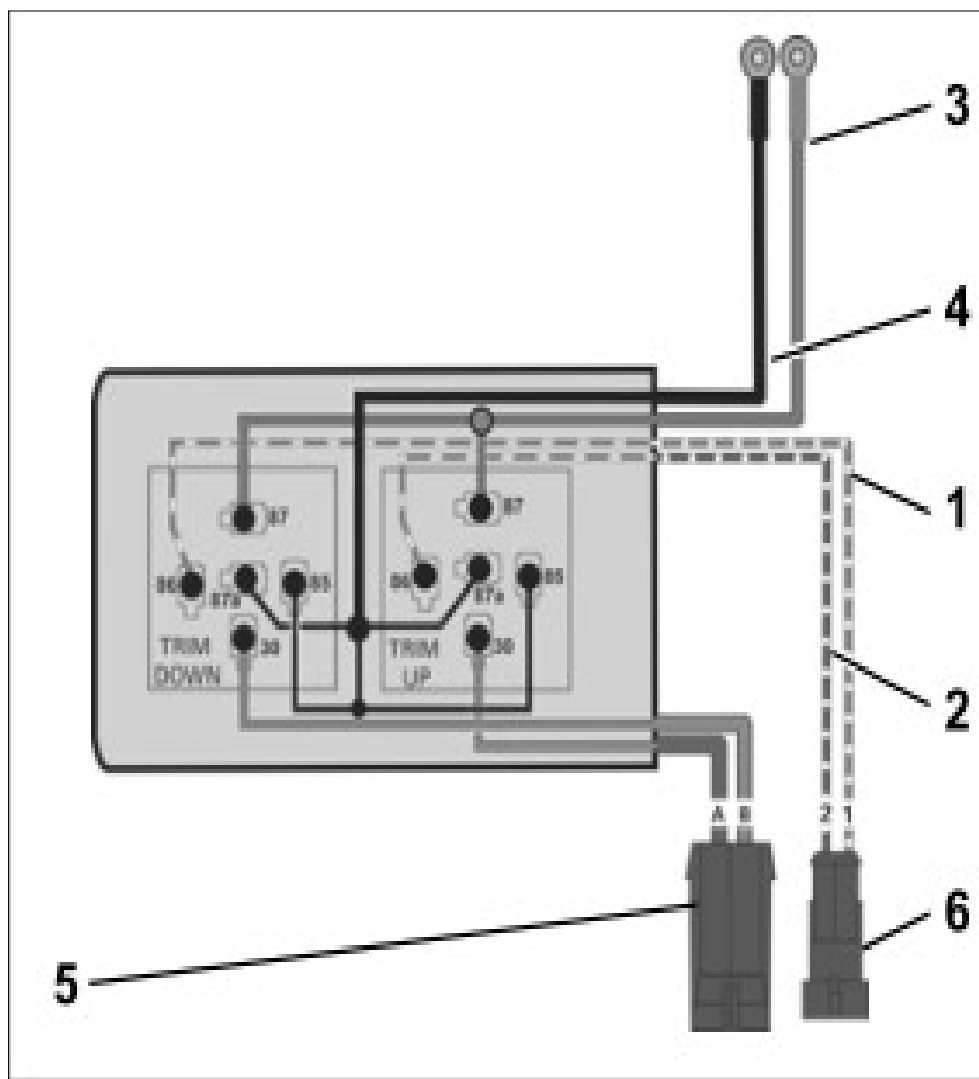


Schéma du module d'inclinaison et d'assiette

- 1.Fil vert/blanc
- 2.Fil bleu/blanc
- 3.B+, fil rouge
- 4.B-, fil noir
- 5.Connecteur moteur TNT
- 6.Connecteur interrupteur TNT

RELAIS SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT ESSAIS

Le module de relais de soupape d'échappement contrôle l'actionneur de soupape d'échappement.

Opération

Lorsque le moteur hors-bord tourne, le circuit de la pompe à carburant (fil violet/noir) fournit 12V pour activer relais 3. Le relais 3 fournit 12 V avec fusible (rouge/violet) au relais 1 et au relais 2.

L'E M M contrôle la soupape d'échappement en mettant à la masse le fil bleu/noir.

Lorsque le fil bleu/noir n'est PAS mis à la terre, fusionné

12V est fourni à l'actionneur de la soupape d'échappement à travers le fil orange/rouge et l'actionneur est mis à la masse par le fil noir du relais 1.

Lorsque le fil bleu/noir EST mis à la terre, le relais 1 et le relais 2 sont activés.

Alimentations du relais 2 fusionnées 12V à l'actionneur de la soupape d'échappement à travers le fil rouge et l'actionneur est mis à la masse via le fil orange/rouge

Test du module de relais de soupape d'échappement

Test de fonctionnement à grande vitesse

:

- Débrancher le connecteur de l'actionneur de soupape d'échappement du module de relais
- Démarrer et faire tourner le moteur au ralenti
- Réglez le multimètre sur D C volts, vérifiez la tension avec fil rouge du multimètre à la broche 4 (fil orange/rouge) et fil noir du multimètre à la broche 1 (fil noir)
- Le résultat doit être de 12 V D C

Test de fonctionnement à basse vitesse :

- Avancez les gaz jusqu'à ce que le T P S dépasse 2 à 5 %.
- Observez l'écran du moniteur pour l'indication de la soupape d'échappement catalytique pour commuter « LOW »
- Vérifiez la tension avec le fil rouge du compteur à la broche 2 (fil rouge), fil de compteur noir à la broche 4 (fil orange/rouge)
- Le résultat doit être de 12 V D C

Si les résultats sont corrects, le problème vient de l'actionneur ou de la liaison..

Si les résultats ne sont pas corrects, reportez-vous aux sorties E M M pour
Test du module de relais .

CIRCUIT de vérification du système

ESSAIS

Assurez-vous que le moniteur de moteur SystemCheck peut alerter l'opérateur lors d'un message "PAS D'HUILE", "EAU TEMP" ou "HOT", "CHECK ENGINE" ou "LOW HUILE ».

Vérifier l'état de l'avertissement système et le câblage et les connexions associés.

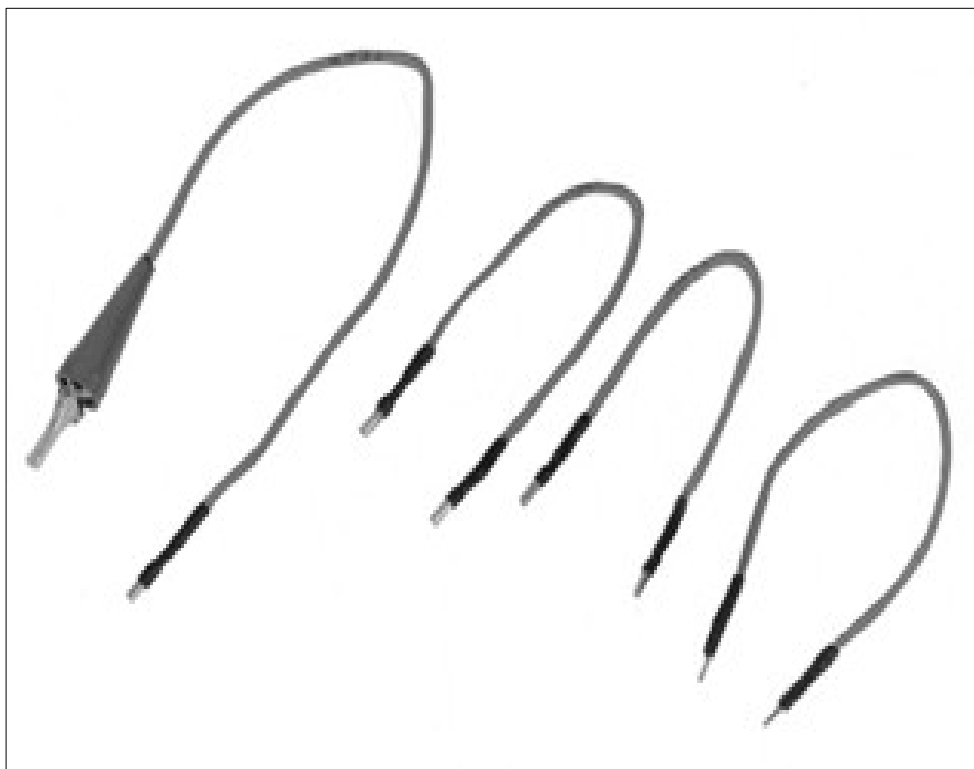
Testez le moniteur de moteur régulièrement et chaque fois que vous soupçonner qu'une situation d'alerte a été manquée.

Le faisceau d'instruments doit être connecté au hors-bord avant d'effectuer les tests suivants.

Reportez-vous au schéma de câblage du moteur et au

Schéma de câblage des instruments M W S

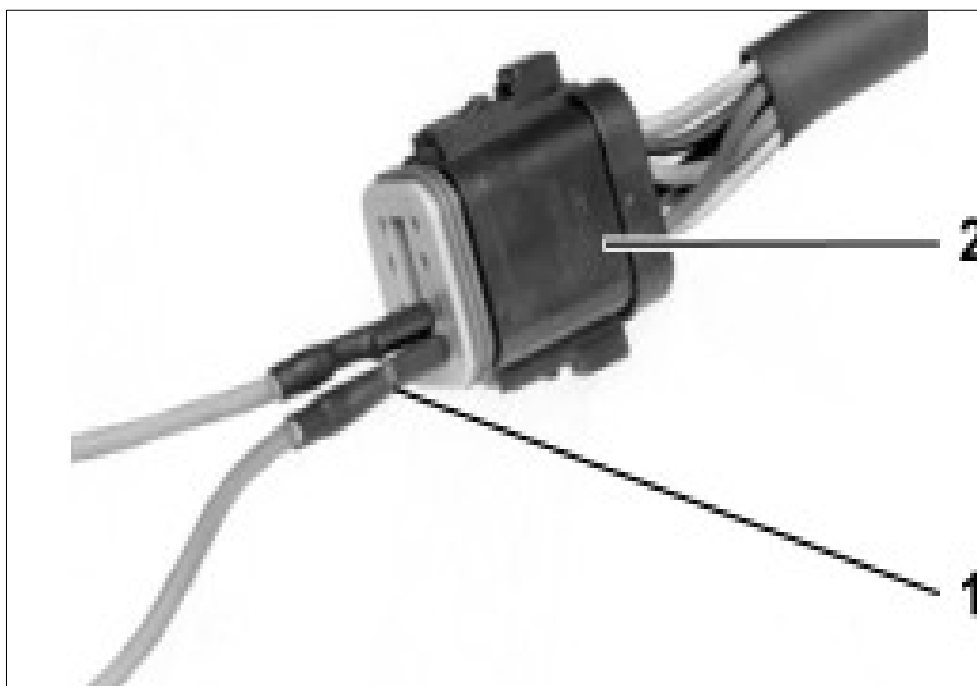
IMPORTANT : Utilisez des fils de liaison fabriqués avec le bornes appropriées pour tester les circuits d'avertissement.



Vérification de l'autotest de la jauge

Tourner la clé de contact sur ON avec le moteur hors-bord NON fonctionnement. Les voyants d'avertissement de la jauge pour PAS D'HUILE, TEMPÉRATURE DE L'EAU, VÉRIFIER LE MOTEUR et HUILE BASSE doivent tous s'allumer en même temps, puis s'éteindre en séquence, et le klaxon doit sonner pendant la seconde moitié

Si les voyants de jauge ne s'allument pas, tournez la clé éteindre. Débranchez la connexion 8 broches de la jauge. tourner à l'arrière de la jauge et tourner la clé sur allumer. Testez la tension de la batterie entre borne 1 du faisceau d'instruments (fil violet) et borne 2 (fil noir).



1.Adaptateur(s) de test

2.Connecteur, jauge System Check

Si la tension de la batterie est présente, remplacez la jauge.

- S'il n'y a pas de tension de batterie, vérifiez que 12 V est présent à la borne "B" de l'interrupteur à clé. Vérifier l'état du faisceau d'instruments, interrupteur à clé, et les connexions.

Si les feux fonctionnaient, mais que le klaxon ne fonctionnait pas retentit pendant une demi-seconde, tournez l'interrupteur à clé

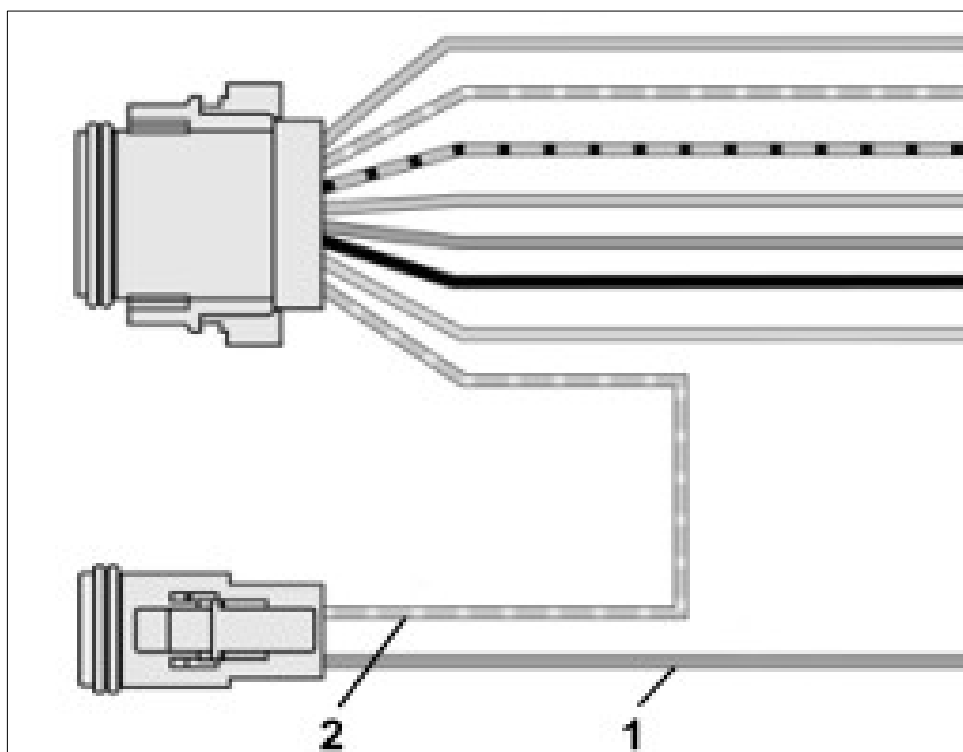
DÉSACTIVÉ. Débranchez la connexion à 2 broches de l'avertisseur sonore..

Remplacez un klaxon d'avertissement connu en bon état. Tourner l'interrupteur à clé sur ON.

- Si le klaxon de remplacement émet un bip, le klaxon d'origine est défectueux et doit être remplacé.

- Si le klaxon de remplacement n'émet pas de bip, vérifiez tension de la batterie entre le faisceau d'instruments 2-et le connecteur à broches, borne 2 (fil violet) et la masse avec l'interrupteur à clé sur ON. Vérifiez également le fil beige/bleu pour la continuité entre la broche 8 du connecteur à 8 broches et la broche 1 du connecteur à 2 broches

- Si la tension de la batterie est présente au fil violet et le fil beige/bleu a une continuité entre les deux connecteurs, remplacer SystemCheck jauge.



- 1.Fil violet
- 2.Fil beige/bleu

VERIFIER LE MOTEUR Test du circuit

Séparez le connecteur SystemCheck à 6 broches du faisceau d'instruments MWS du faisceau moteur.

Le fil noir (broche 3) doit être mis à la masse.

À l'aide d'un fil de liaison, connectez le fil beige/orange (broche(2) sur une masse moteur .

Allumez l'interrupteur à clé. Après la séquence de l'autotest normal, le témoin CHECK ENGINE doit rester

- Si le témoin CHECK ENGINE n'est pas allumé, testez le circuit pour la continuité. Vérifier la continuité du MWS faisceau d'instruments (fil beige/orange).
- Vérifier la continuité du faisceau de câbles du moteur entre la borne 2 (fil beige/orange)

Connecteur SystemCheck et broche 17 de l'EMM connecteur J1-A.

Éteignez l'interrupteur à clé et reconnectez tous les circuits connectés.

Test du circuit TEMP/ CHAUDE DE L'EAU

Le fil beige du faisceau moteur et le faisceau MWS reçoit un signal de l'EMM. L'EMM reçoit des informations du capteur de température sur la culasse.

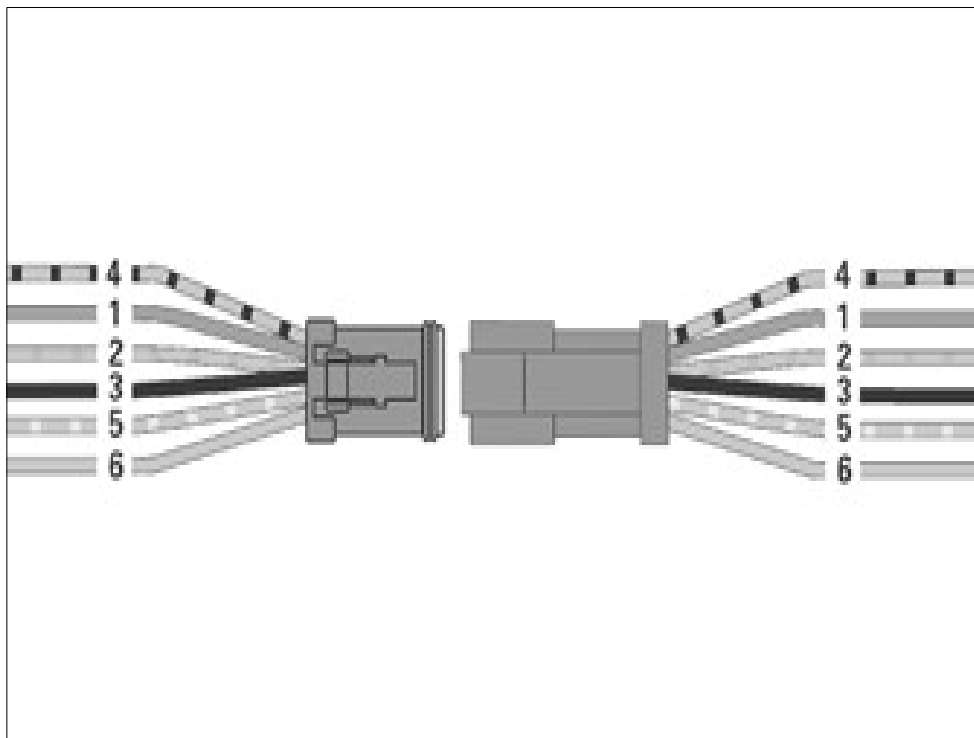
À l'aide d'un cavalier, connectez le fil beige (broche 6) du connecteur du faisceau moteur à un masse moteur

Allumez l'interrupteur à clé. Après la séquence de l'autotest normal, la jauge WATER TEMP / HOT indique doit rester allumé.

- Si la LED n'est pas allumée, testez la continuité du circuit. Test pour la continuité du faisceau moteur (fil brun) et le faisceau d'instruments MWS

Éteignez l'interrupteur à clé et reconnectez tous les circuits connectés.

IMPORTANT : Pour tester le capteur de température lui-même, reportez-vous à Test du capteur de température du moteur



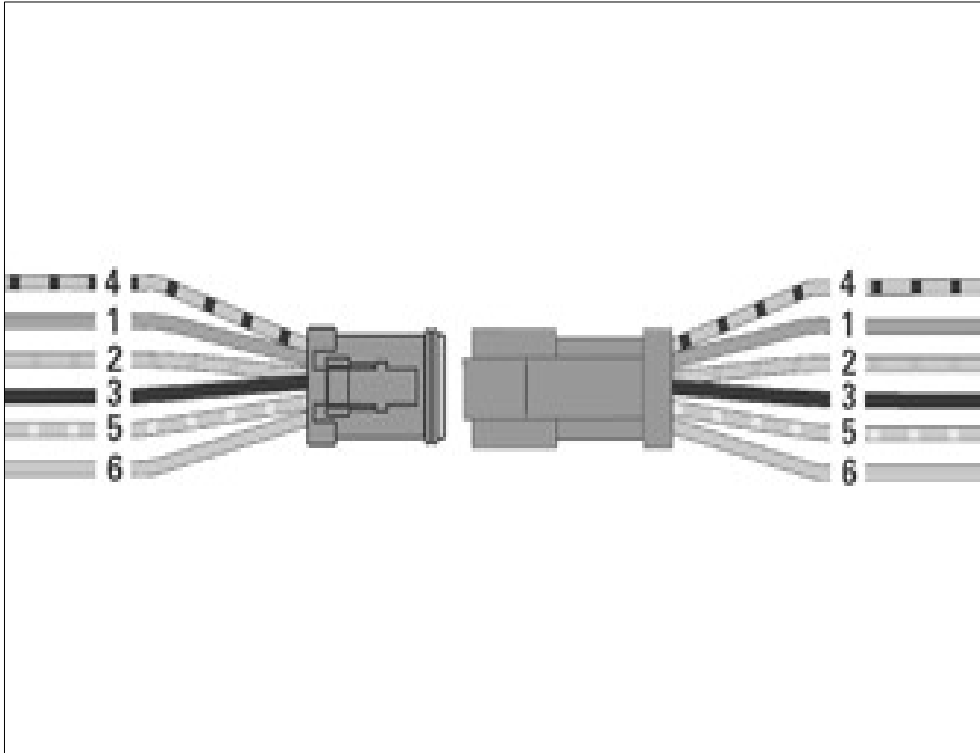
Test du circuit d'HUILE BASSE

Allumez l'interrupteur à clé. À l'aide d'un fil volant, connectez fil brun/noir (broche 4) du faisceau moteur à une masse moteur propre. Le voyant bas OIL doit s'allumer après 40 secondes.

Si le voyant LOW OIL ne s'allume pas après 40 secondes

Reliant la borne à la masse, testez la continuité du circuit.

Éteignez l'interrupteur à clé et reconnectez tous les circuits connectés



Pas de circuit d'huile

Séparez le connecteur SystemCheck à 6 broches du faisceau d'instruments MWS du faisceau moteur.

Le fil noir (broche 3) doit être mis à la masse.

À l'aide d'un cavalier, connectez le fil beige/jaune (broche 5) sur une masse moteur propre.

Allumez l'interrupteur à clé. Après séquence de l'autotest normal, le voyant PAS D'HUILE doit rester allumé.

- Si le voyant PAS D'HUILE n'est pas allumé, testez le circuit pour test de continuité de l'instrument M W S faisceau (fil beige/jaune).
- Test de continuité du faisceau de câbles du moteur entre la borne 5 (fil beige/jaune) du Connecteur sistemCheck et broche 24 de l'EMM J1.

Éteignez l'interrupteur à clé et reconnectez tous les circuits connectés

CIRCUIT TACHYMÈTRE

ESSAIS

Vérifier la tension à la batterie. Utilisez cette lecture comme une référence pour la tension de la batterie

Connectez le fil rouge du compteur au fil de la prise du tachymètre. et le fil noir compteur qui conduisent au tachymètre-
fil noir (clé sur ON, hors-bord PAS en marche).

- Si le compteur indique la tension de la batterie, passez à l'étape suivante.
- Si le compteur indique moins que la tension de la batterie, vérifiez les circuits de câblage violet, rouge/violet et noir ; le fusible, l'interrupteur à clé et les connexions de la batterie.

Débranchez les fils gris et noir du tachymètre.

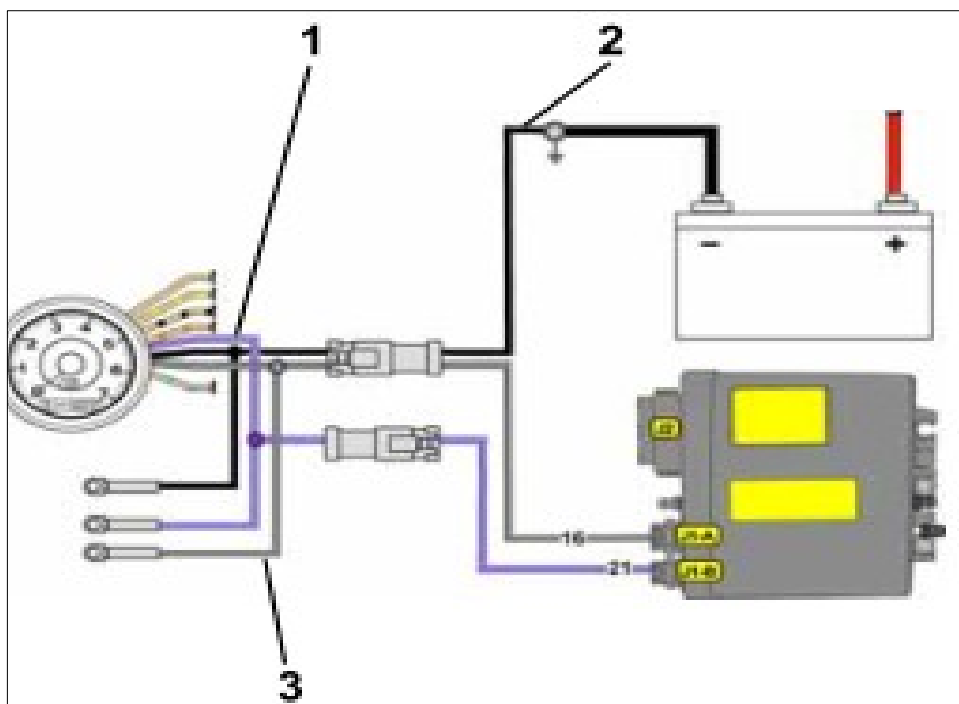
Régler le multimètre Fluke 29 série II, ou équivalent, sur Hz. Connectez le compteur entre le fil gris et fil noir. Avec hors-bord tournant à 1000 RPM, le compteur doit indiquer 90 à 105 Hz.

- Si le compteur indique 90 à 105 Hz, remplacez le tachymètre.
- Si le compteur indique un signal faible ou nul, confirmez la sortie sur le fil gris à la broche 16 du connecteur EMM J1-A.

– Lecture OK – Vérifier l'état du tachymètre

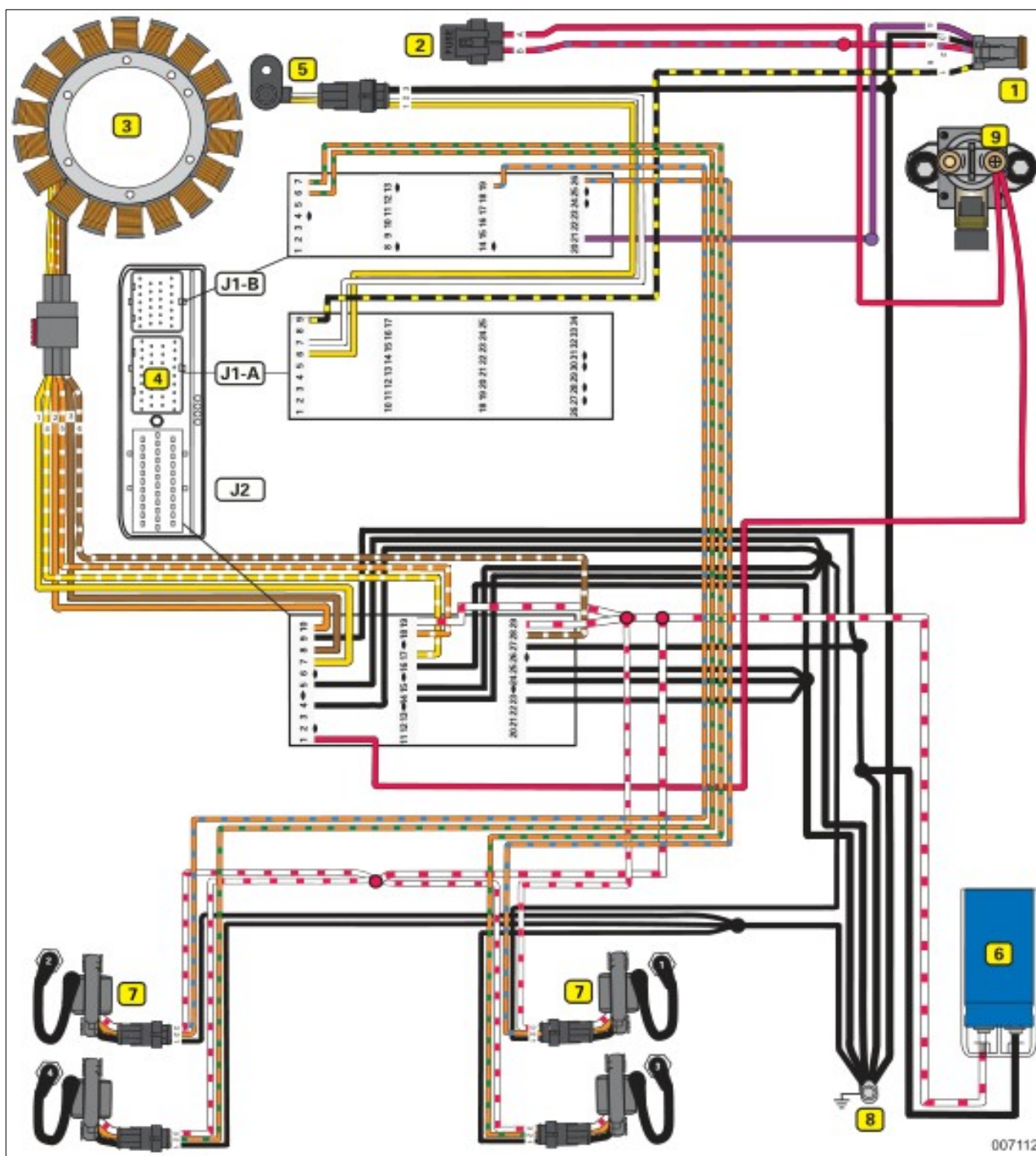
circuit (fil gris). Réparer au besoin.

– Lecture non OK – Vérifier la connexion à l'EMM ;
remplacer l'EMM défectueux.



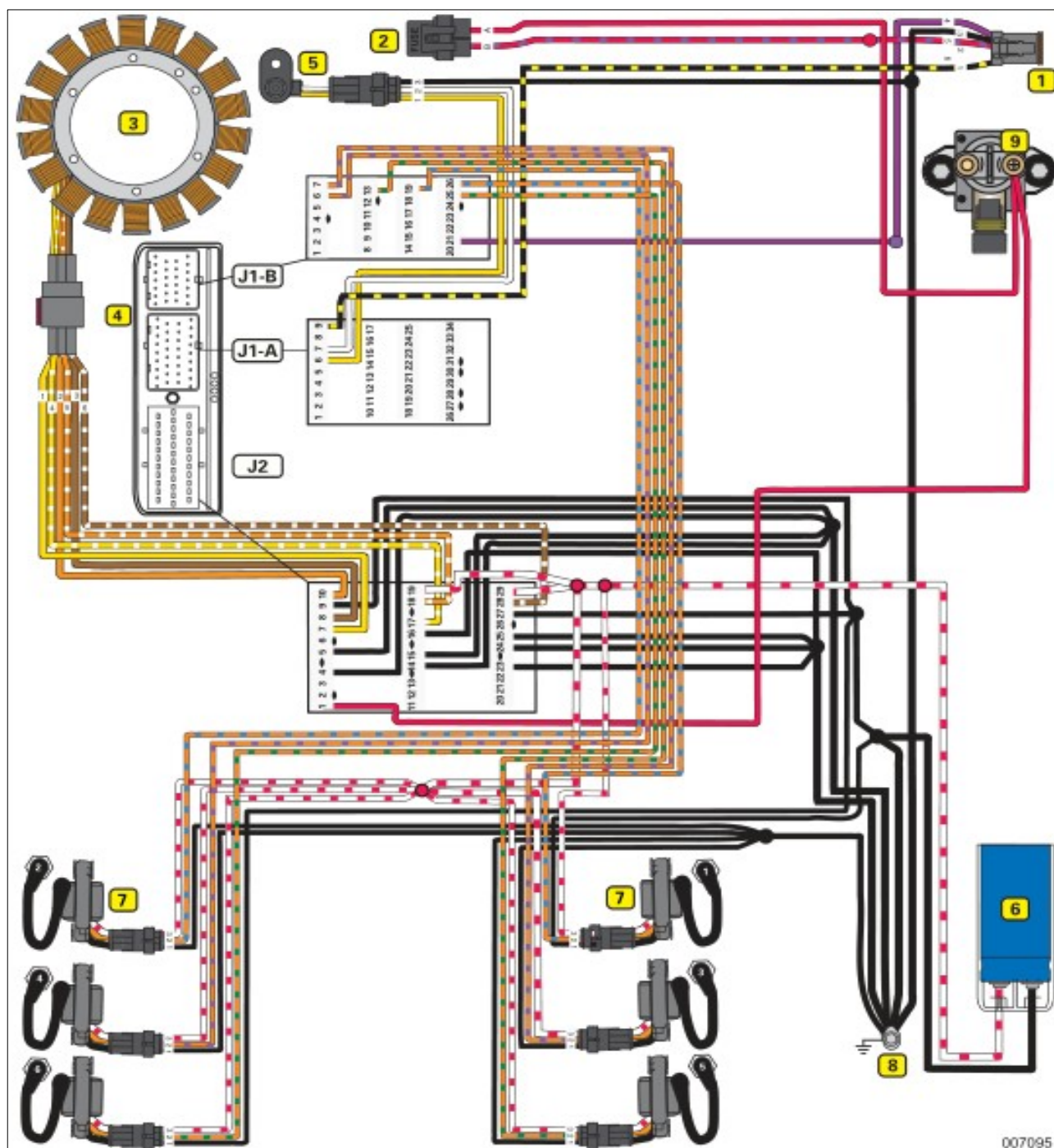
1. fil violet
2. Fil noire
3. Fil gris

SYSTÈME ALLUMAGE – V4



1. Interrupteur à clé (circuit d'arrêt)
- 2 Fusible
- 3 Stator
4. EMM
- 5 Capteur de position de vilebrequin
- 6 Condensateur
7. Bobine d'allumage
- 8 Masse du faisceau principal
- 9 +12 V de la batterie

SYSTÈME ALLUMAGE – V6



- 1 Interrupteur à clé (circuit d'arrêt)
- 2 Fusible
- 3 Stator
- 4 E M M
- 5 Capteur de position de vilebrequin
- 6 Condensateur
- 7 Bobine d'allumage
- 8 Masse du faisceau principal
- 9 +12 V de la batterie