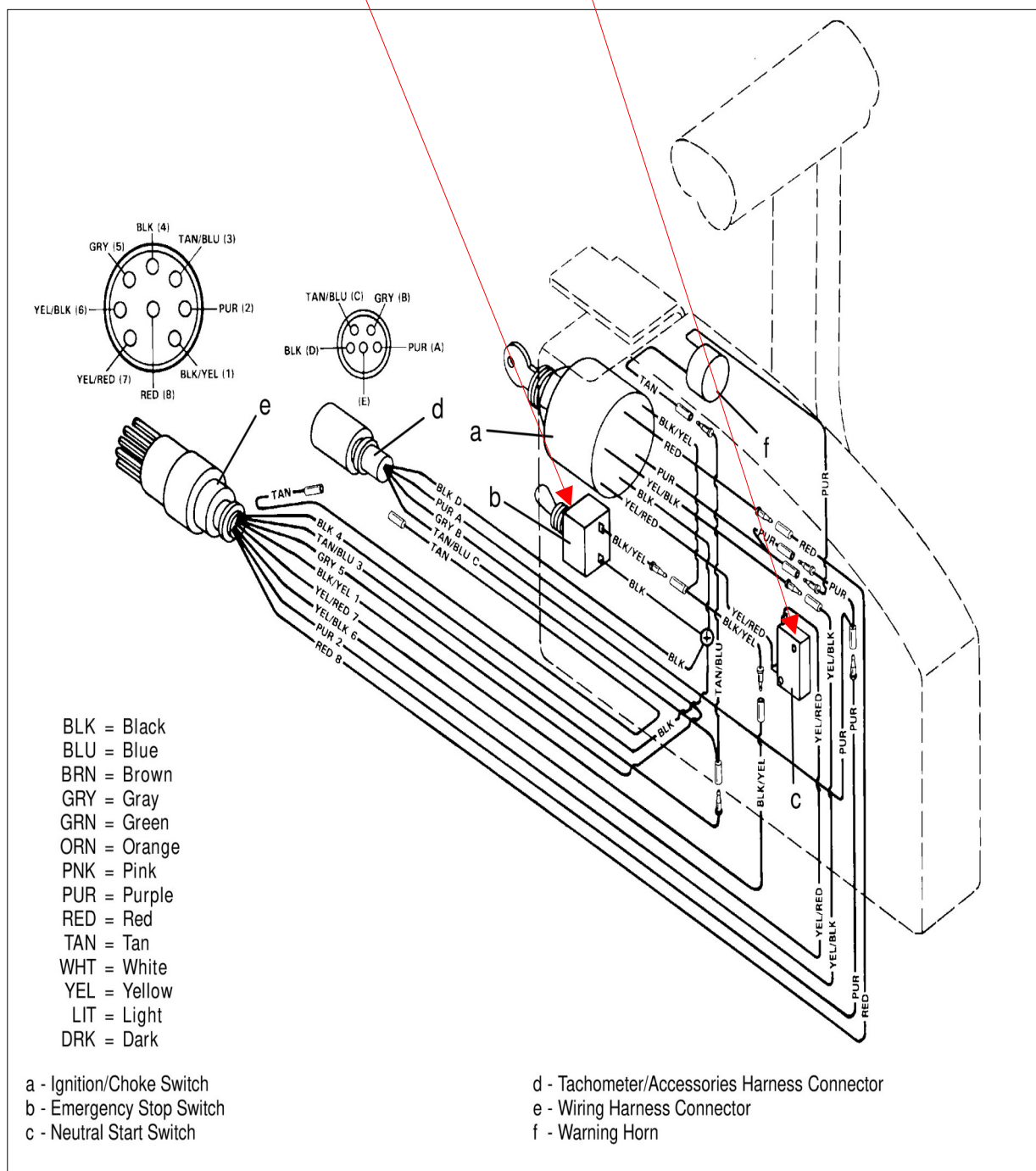


A contrôler 2 sécurités

2 sécurités placées dans la poignée

Homme à la mer

Point mort



Pages suivantes plusieurs test

Nota :Ce sont des traductions avec le net

Moteurs bicylindres

REMARQUE : Il arrive que ces moteurs présentent un problème d'allumage sur un seul cylindre. Ce problème peut être dû au desserrement et au déplacement des aimants du volant moteur, jusqu'à ce qu'ils se touchent. Si un seul cylindre fonctionne, retirez le volant moteur et vérifiez la bonne fixation des aimants. 1979-1996 (Avec boîtier d'allumage 332-7452) Absence totale d'allumage :

1. Débranchez le fil de coupure noir/jaune et effectuez un nouvel essai. Si l'allumage fonctionne, le circuit de coupure est défectueux. 2. Vérifiez la résistance du stator et la sortie DVA : FIL Lecture Par RÉSISTANCE OEM RÉSISTANCE CDI DVA Noir/Jaune Moteur Masse 3250-3650 2200-2400 180 V ou plus Noir/Blanc Moteur Masse 200-250 200-250 25 V ou plus 3. Vérifiez la résistance et la sortie du capteur d'allumage : FIL Lecture Par RÉSISTANCE OEM RÉSISTANCE CDI DVA Marron/Jaune Marron/Blanc 750-1400 925-1050 4 V ou plus Marron/Jaune Moteur Masse Ouvert Ouvert 1 V ou plus Marron/Blanc Moteur Masse Ouvert Ouvert 1 V ou plus Pas d'allumage sur un cylindre

: 1. Vérifiez la sortie DVA sur les fils verts du boîtier d'allumage lorsqu'ils sont connectés aux bobines d'allumage. Vérifiez la valeur sur la borne du boîtier d'allumage ET sur la borne de la bobine d'allumage. Vous devriez avoir une tension d'au moins 150 V aux deux points de mesure. Si la tension est faible sur un cylindre, débranchez le fil vert de la bobine d'allumage de ce cylindre et rebranchez-le à une résistance de charge. Effectuez un nouvel essai. Si la tension est maintenant correcte, la bobine d'allumage est probablement défectueuse. Une tension toujours faible indique un boîtier d'allumage défectueux.

2. Vérifiez les aimants du volant moteur pour voir si l'un d'eux s'est desserré et a bougé. 1994-1996 (Avec le boîtier d'allumage 18495) Absence totale d'allumage : 1. Débranchez le fil de coupure noir/jaune AU NIVEAU DU BOÎTIER D'ALLUMAGE et effectuez un nouvel essai. Si l'allumage du moteur fonctionne maintenant, le circuit de coupure présente un défaut — peut-être le contacteur à clé, le faisceau de câbles ou le contacteur de vitesse.

2. Débranchez les fils jaunes du stator au redresseur et effectuez un nouvel essai. Si le moteur démarre, remplacez le redresseur.

3. Vérifiez le régime de démarrage. Une vitesse de rotation inférieure à 250 tr/min ne permettra pas au système de démarrer correctement.

4. Vérifiez la résistance du stator et la sortie DVA comme indiqué ci-dessous : Stator noir FIL : Lecture vers la résistance d'origine, résistance du CDI, DVA Bleu : Bleu/Blanc : 3250-3650 Ω , 500-600 Ω , 180 V ou plus Rouge : Rouge/Blanc : 75-90 Ω , 28-32 Ω , 25 V ou plus Stator rouge FIL : Lecture vers la résistance d'origine, résistance du CDI, DVA Blanc/Vert : Vert/Blanc : 500-700 Ω , 500-600 Ω , 180 V ou plus Adaptateur de stator rouge (non fourni par le CDI) FIL : Lecture vers la résistance d'origine, DVA Bleu : Masse moteur, circuit ouvert, 180 V ou plus Absence d'allumage ou allumage intermittent sur un cylindre :

1. Si les cylindres présentent des ratés d'allumage uniquement au-dessus du ralenti, connectez un tachymètre inductif à chaque cylindre tour à tour et essayez d'isoler le cylindre défectueux

2. Vérifiez la résistance du déclencheur et la sortie DVA comme indiqué ci-dessous :
Couleur du fil : Résistance (Couleur du fil) : Lecture DVA
Fil marron : Fil blanc : 800-1400 V ou plus : Connecté
Fil marron : Masse moteur : Circuit ouvert : 1 V ou plus (*)
Fil blanc : Masse moteur : Circuit ouvert : 1 V ou plus (*) (*) Cette lecture permet de déterminer si un module présente un problème au niveau du circuit de déclenchement. Par exemple, si vous n'avez pas d'allumage sur un cylindre et que la lecture du déclencheur DVA pour ce cylindre est faible, débranchez le fil de déclenchement et revérifiez la tension de sortie DVA par rapport à la masse. Si la valeur reste faible, le déclencheur est défectueux.

3. Vérifiez la sortie DVA sur les fils verts du boîtier de commande lorsqu'ils sont connectés aux bobines d'allumage. Vérifiez la tension sur la borne du boîtier de commande ET sur la borne de la bobine d'allumage. Vous devriez obtenir une tension d'au moins 150 V aux deux endroits. Si la valeur est faible sur un cylindre, débranchez le fil vert de la bobine d'allumage de ce cylindre et rebranchez-le à une résistance de charge. Refaites le test. Si la valeur est maintenant correcte, la bobine d'allumage est probablement défectueuse. Une valeur faible persistante indique un problème au niveau du module d'allumage. Le moteur ne dépasse pas 3 000 à 4 000 tr/min

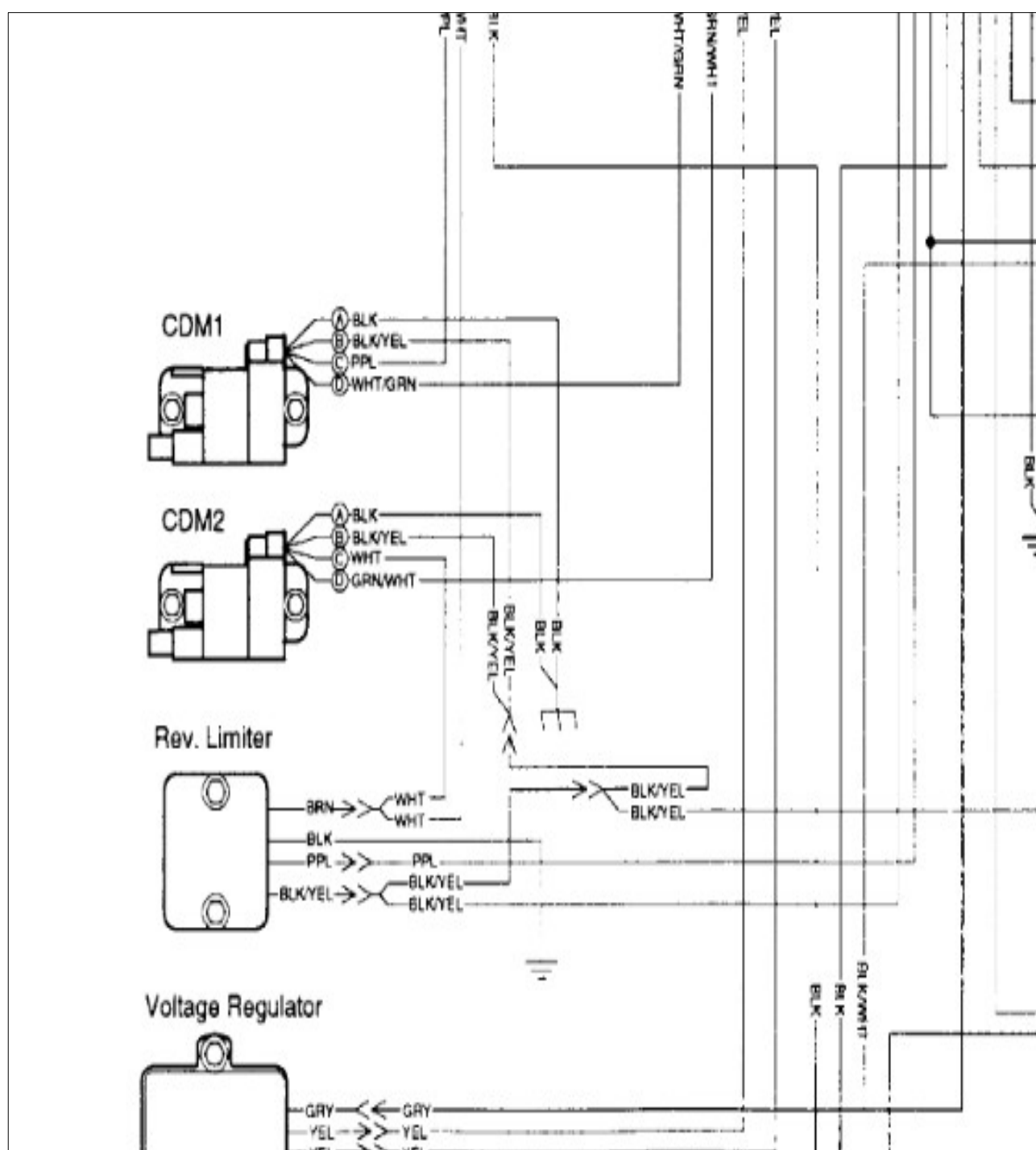
1. Branchez un tachymètre inductif sur chaque cylindre, l'un après l'autre, et essayez d'isoler le problème. Un seul cylindre qui rate l'allumage est probablement dû au boîtier d'allumage ou à la bobine d'allumage. Des ratés d'allumage sur tous les cylindres indiquent généralement un stator défectueux.

2. Branchez un multimètre DVA entre le fil bleu du stator et les fils bleu/blanc. Effectuez un test moteur tournant. La tension du multimètre DVA devrait monter rapidement à plus de 200 V et se stabiliser. Une chute de tension juste avant l'apparition du problème indique un stator défectueux (fil bleu à la masse du moteur si le moteur est équipé d'un kit stator rouge).

3. Connectez un multimètre DVA entre le fil rouge du stator et les fils rouge/blanc. La tension DVA doit afficher une montée en tension régulière et rester élevée sur toute la plage de régime moteur. Une valeur inférieure à celle du fil bleu indique un stator défectueux. Ratés à haut régime :

1. Connectez un tachymètre inductif à chaque cylindre tour à tour et essayez d'isoler le problème. Une forte variation de régime sur un cylindre indique généralement un problème au niveau du boîtier d'allumage ou de la bobine d'allumage. Parfois, un capteur d'allumage peut provoquer ce même problème. Vérifiez le capteur d'allumage comme décrit ci-dessus dans la section « Absence d'allumage ou allumage intermittent sur un cylindre ».

2. Procédez à une coupure moteur à haut régime et examinez les bougies d'allumage. Vérifiez la présence d'eau. Une fissure dans le bloc-moteur peut être en cause.



Moteurs bicylindres 1996-2000

Absence totale d'allumage :

1. Débranchez les fils de coupure noir/jaune du faisceau et effectuez un nouvel essai. Si le moteur démarre, le circuit de coupure est défectueux ; vérifiez le contacteur à clé, le faisceau et le sélecteur de vitesses.
2. Inversez les fils blanc/vert et vert/blanc du stator et effectuez un nouvel essai. Si le problème se déplace vers l'autre cylindre, le stator est probablement défectueux.
3. Débranchez un module C D M à la fois et, à l'aide de sondes de perçage et de fils de pontage, court-circuitez le stator et le fil de déclenchement (dans le connecteur allant au C D M) à la masse du moteur. Effectuez un nouvel essai. Si l'autre C D M démarre, le C D M que vous avez débranché est défectueux.
4. Débranchez les fils jaunes du stator au redresseur et effectuez un nouvel essai. Si le moteur démarre, remplacez le redresseur.
5. Vérifiez le régime de démarrage. Une vitesse de rotation inférieure à 250 tr/min ne permettra pas au système de fonctionner.
6. Vérifiez la résistance du stator et la sortie D V A comme indiqué ci-dessous.

Fils	Fil rouge mesureur	Fil noir mesureur	Résultat
C D M contact #	A	C	700-1330 ohms
C D M contact #	D	A	Diode *
C D M contact #	A	D	Diode *
C D M contact #	D	B	Diode *
C D M contact #	B	D	Diode *
C D M contact #	A	B	Diode *
C D M contact #	B	A	Diode *
	Fil haute tension	A	700-1300 Ohms

REMARQUE : Les mesures des diodes doivent être effectuées dans un sens, puis inversées et mesurées à nouveau. Vous devriez obtenir une valeur faible dans un sens et une valeur plus élevée dans l'autre.