

18

CIRCUIT D'ALLUMAGE

EMPLACEMENT DU SYSTEME	18-1	GENERATEUR D'IMPULSIONS	18-11
DIAGRAMME DE CIRCUIT	18-2	CAPTEUR DE POSITION DE BOITE	18-13
INFORMATION D'ENTRETIEN	18-3	CONTACTEUR DE BEQUILLE LATÉRALE	18-14
DEPISTAGE DES PANNES	18-4	CAPTEUR Tw	18-15
UNITE DE CONTROLE D'ALLUMAGE	18-7	INTERRUPTEUR D'ARRET DU MOTEUR	18-16
BOBINE D'ALLUMAGE	18-9	SYNCHRONISATION D'ALLUMAGE	18-17

INFORMATION D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Tous les composants électriques peuvent être inspectés sans être déposés de la moto.
- Le courant est envoyé à travers le circuit primaire de la bobine d'allumage par l'unité de contrôle d'allumage. Lorsque le générateur d'impulsions passe juste sur le capteur de la bobine, le circuit primaire est coupé, entraînant la disparition du champ de la bobine primaire. La tension de la bobine secondaire augmente rapidement, 'allumant les bougies.
- L'unité de contrôle d'allumage fait varier la synchronisation de l'allumage en fonction de la vitesse du moteur lorsque la boîte de vitesses est en 1ère ou en 2ème. Lorsque la boîte passe en 3ème, 4ème ou OD, un capteur de position de boîte signale à l'unité de contrôle d'allumage qu'elle doit électroniquement faire varier la synchronisation de l'allumage en fonction de la dépression du carburateur.
- Lors de l'inspection du système d'allumage, vérifier les composants et les lignes du système un à un selon le dépiantage des pannes sur la page suivante.
- Pour la procédure d'inspection et de réglage de l'écartement des électrodes des bougies, voir la page 3-8.
- Pour l'inspection du capteur Ta, voir la page 4-50.

CARACTERISTIQUES

Bougies recommandées:

	Pour climat froid (en dessous de 5°C)	Valeur standard	Pour conduite prolongée à haute vitesse
NGK	DPR6EA-9	DPR7EA-9	DPR8EA-9
ND	X20EPR-U9	X22EPR-U9	X24EPR-U9

Ecartement des électrodes de bougie:	0,8 - 0,9 mm
Synchronisation d'allumage marque F:	0°C avant PMH à 900 ± 50 tr/mn
Avance de dépression	
Dépression au démarrage:	10 - 110 mm Hg
Dépression à l'arrêt:	280 - 380 mm Hg
Ordre d'allumage:	1 - 4 - 5 - 2 - 3 - 6 - 1
Résistances de bobine d'allumage	
Bobine primaire:	2,6 - 3,2 Ohms
Bobine secondaire:	21 - 29 K ohms (avec les fils de bougie)
	13 - 17 K ohms (sans les fils de bougie)
	à 20°C
Résistance de bobine de générateur d'impulsions:	400 - 500 ohms
Résistance de capteur Tw:	2,0 - 3,0 K ohms à 20°C
	200 - 400 Ohms à 80°C

COUPLES DE SERRAGE

Boulon de poulie d'entraînement de courroie de synchronisation	7,5 kg-m
Capteur Tw	2,8 kg-m

DEPISTAGE DES PANNES

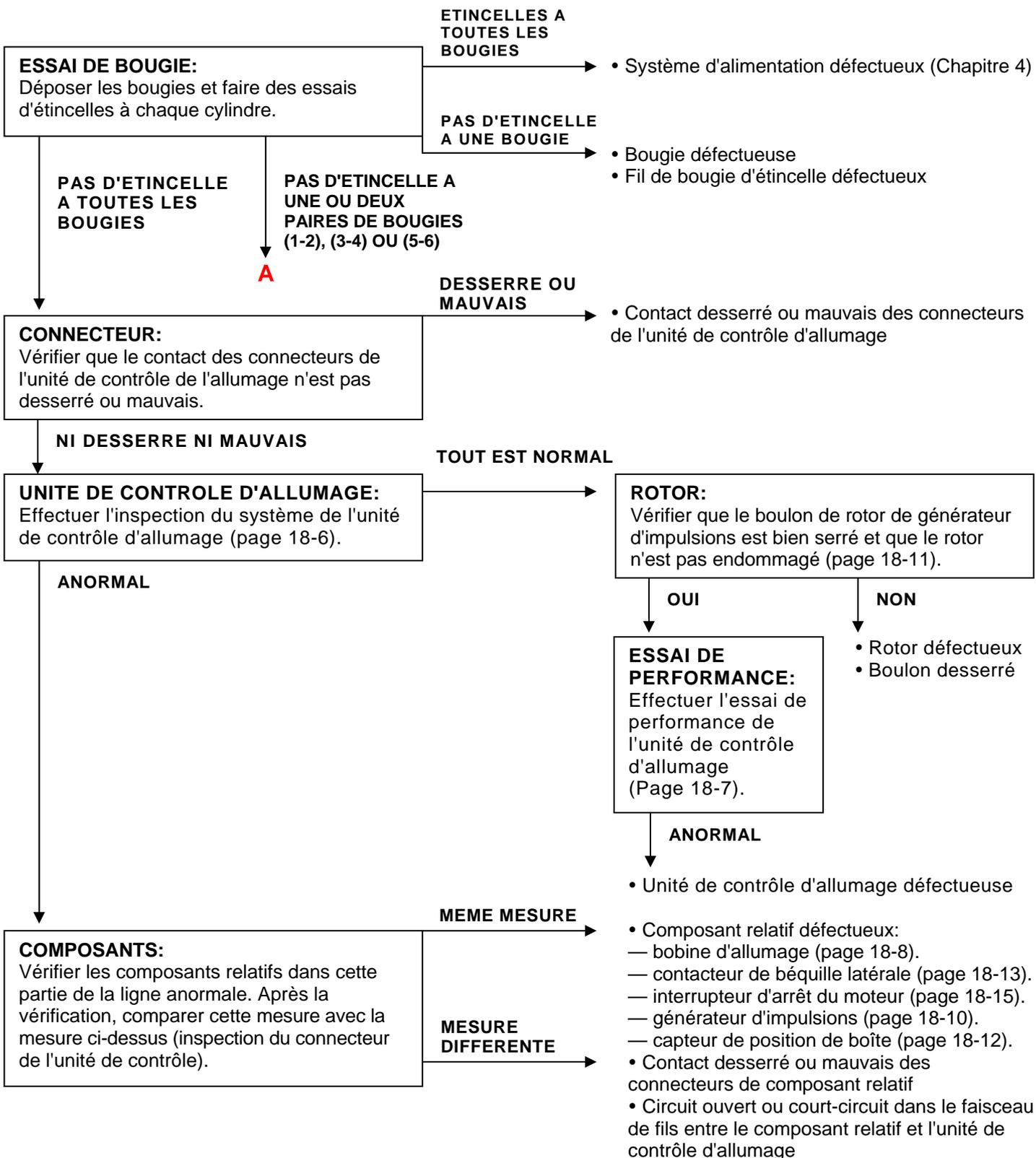
▲ ATTENTION

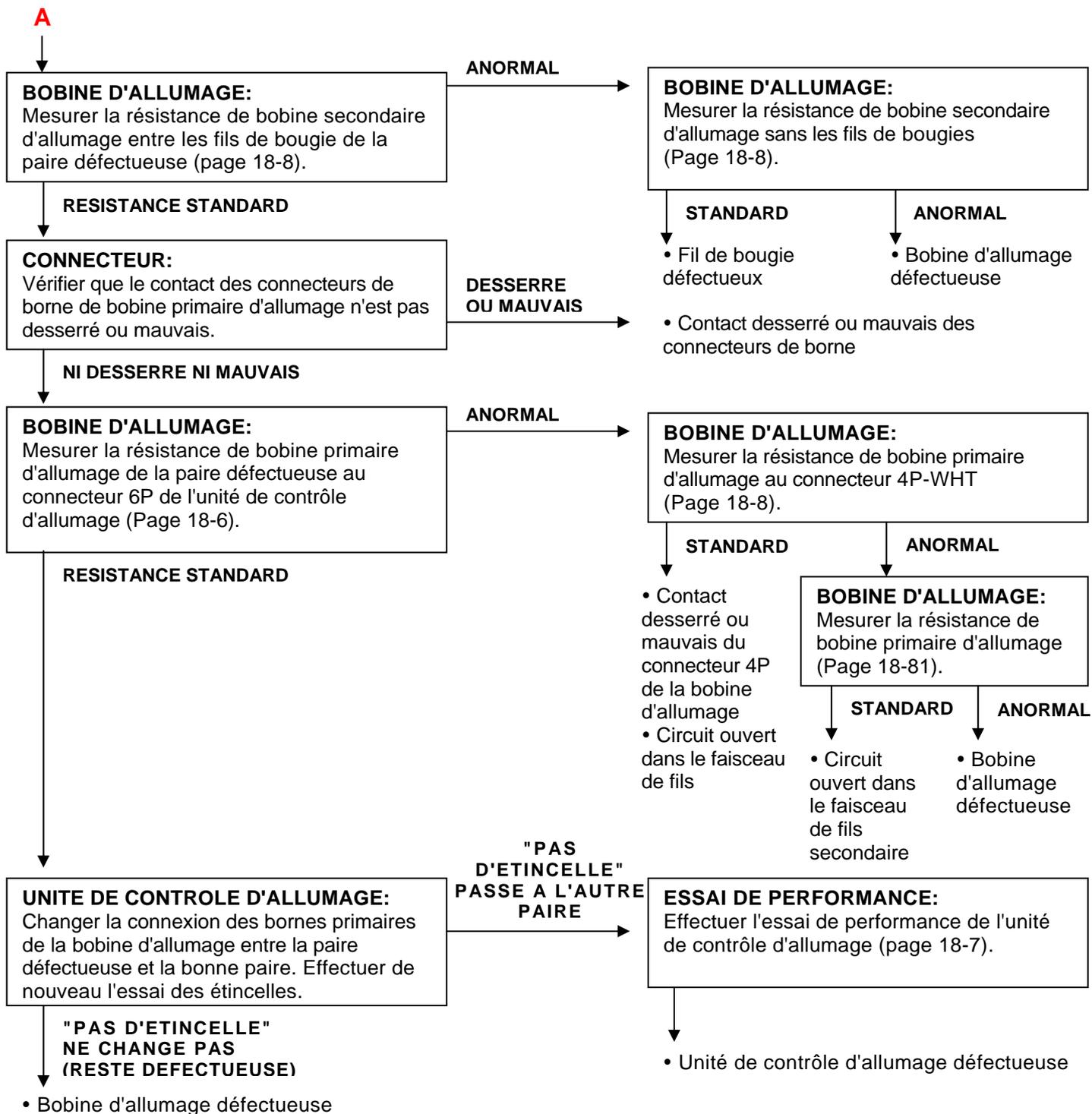
• Lorsque l'on effectue un essai de bougie, garder les flammes ouvertes ou les étincelles à distance de l'endroit où l'on travaille.

NOTE

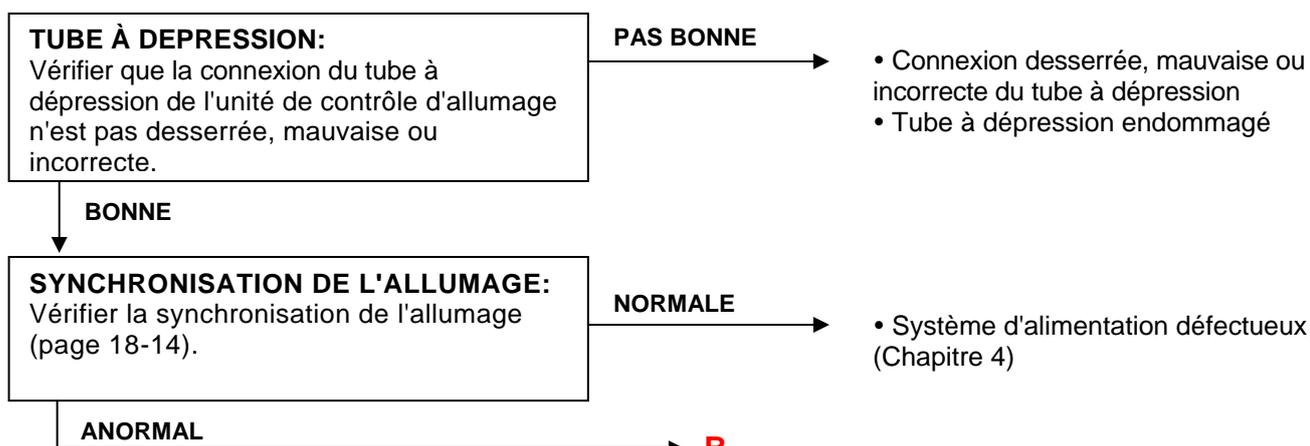
- Avant de commencer, s'assurer que la batterie est complètement chargée.
- Chaque paire de bougies (1-2, 3-4, 5-6) a son propre circuit d'allumage.

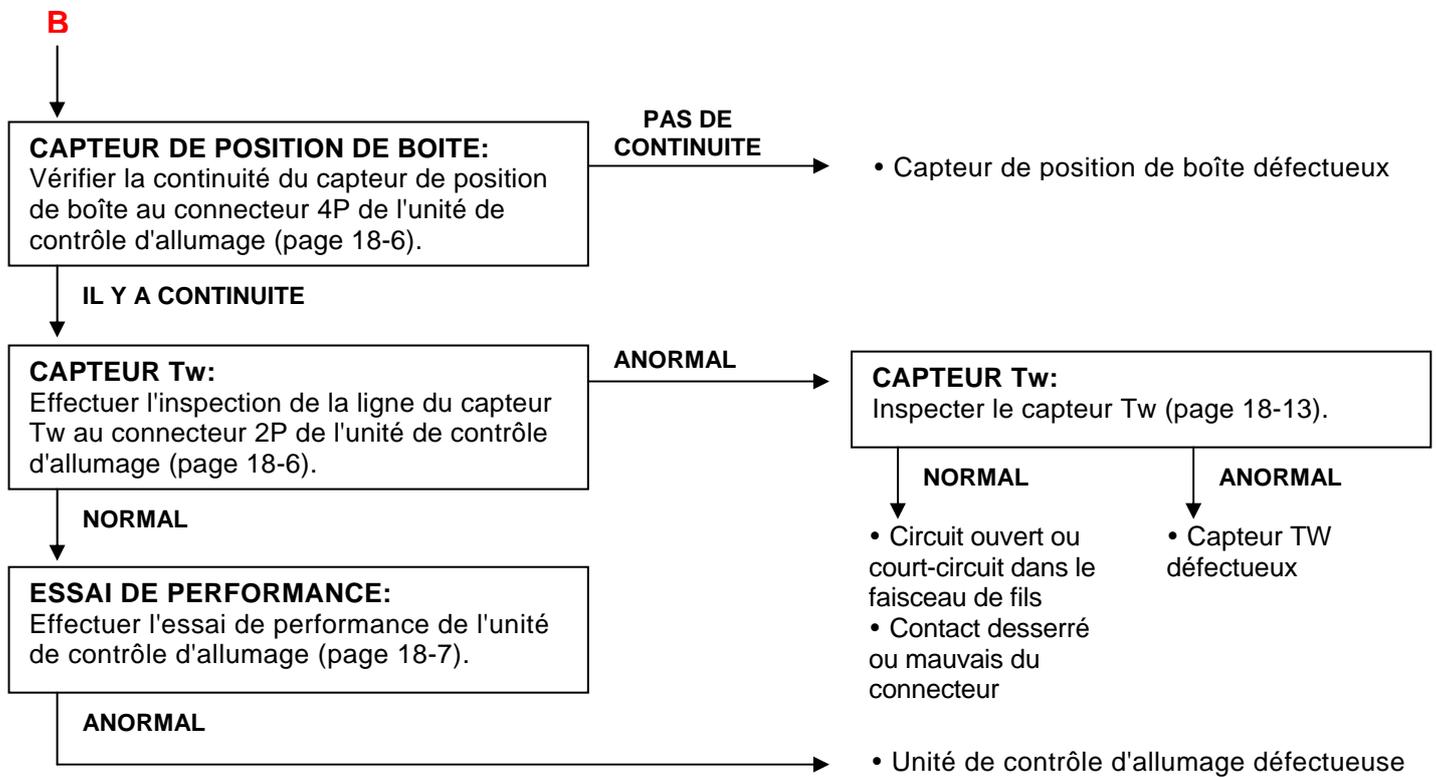
Le moteur ne démarre pas ou est difficile à faire démarrer.





Le moteur démarre, mais tourne irrégulièrement à faible vitesse (en dessous de 2 000 tr/mn).

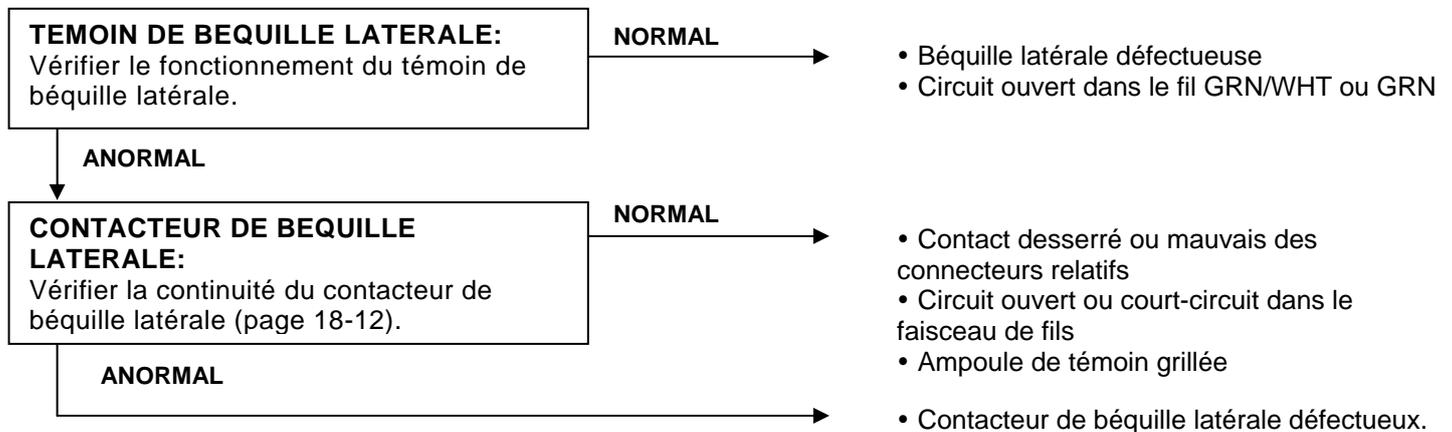




Performances médiocres (maniabilité) et économie d'essence insuffisante

- Synchronisation de l'allumage défectueuse (page 18-15)
- Mauvais fonctionnement du système d'alimentation (chapitre 4)

Le moteur démarre mais le contacteur de béquille latérale ne fonctionne pas du tout



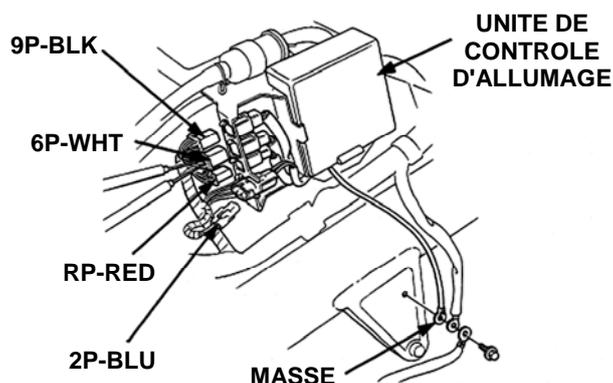
UNITE DE CONTROLE D'ALLUMAGE

INSPECTION DU SYSTEME

Déposer le cache intérieur du carénage droit (page 12-9).
Vérifier que l'unité de contrôle d'allumage est mise à la masse sur le châssis correctement.

Déconnecter les connecteurs de l'unité de contrôle d'allumage et vérifier que les bornes n'ont pas de mauvais contact et ne sont pas corrodées.

Mesurer les éléments suivants entre les bornes de connecteur du côté du faisceau de fils.



NOTE

- Lors de la vérification de la continuité du contacteur de béquille latérale et du capteur de position de boîte, connecter la sonde (+) de l'appareil de contrôle à la masse.
- Se reporter à la page 4-50 pour l'inspection du capteur Ta.

ELEMENTS	BORNES	CARACTERISTIQUE
Bobine d'allumage (primaire, 5-6) (primaire, 3-4) (primaire, 1-2)	YEL/RED (6P-WHT) et BLK/WHT (6P-WHT) YEL/BLU (6P-WHT) et BLK/WHT (6P-WHT) YEL/WHT (6P-WHT) et BLK/WHT (6P-WHT)	2,6 - 3,2 Ohms (20°C)
Ligne de masse	GRN (6P-WHT) et la masse du châssis	CONTINUE
Entrée de tension de batterie	BLK/WHT (+) (6P-WHT) et la masse (—) avec le contact mis et l'interrupteur d'arrêt du moteur sur RUN	La tension de la batterie doit apparaître
Bobine de générateur d'impulsions (PC1) (PC2)	GRN/BLK (2P-BLU) et WHT/YEL (9P-BLK) GRN/BLK (2P-BLU) et WHT/BLU (9P-BLK)	400—500 Ohms (20°C)
Contacteur de béquille latérale	GRN/WHT (4P-RED) (—) et la masse (+)	CONTINUE avec la béquille latérale relevée PAS DE CONTINUE avec la béquille latérale appliquée
Capteur de position de boîte (Point mort) (Troisième) (Quatrième) (Over Drive)	LT GRN/RED (4P-RED) (—) et la masse (+) WHT/RED (6P-WHT) (—) et la masse (+) RED/WHT (4P-RED) (—) et la masse (+) GRN/ORN (4P-RED) (—) et la masse (+)	CONTINUE
Capteur Tw	PNK/WHT (2P-BLU) et GRN/BLK (2P-BLU)	2,0 - 3,0 k Ohms (20°C) 200 - 400 Ohms (80°C)

ESSAI DE PERFORMANCE

Déposer l'unité de contrôle d'allumage.

NOTE

- Suivre les instructions du fabricant de l'appareil d'essai.

Connecter l'adaptateur d'inspection (P1) sur le connecteur de l'unité et connecter l'appareil d'essai.

Régler les sélecteurs de l'adaptateur d'inspection comme suit:

IG COIL SELECTOR: 1, 2 et 3
 P. SELECTOR A: 4
 P. SELECTOR B: 2

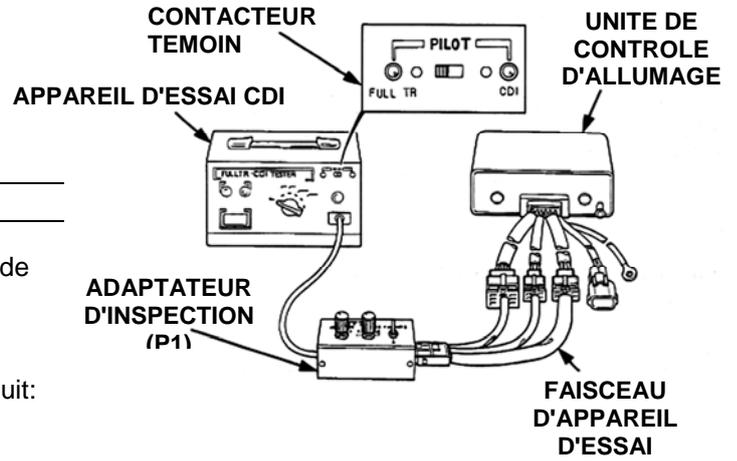
NOTE

- L'étincelle doit jaillir dans toutes les gammes spécifiées (1, 2 et 3) du sélecteur 0G. COIL SELECTOR.

Régler le contacteur témoin de l'appareil d'essai FULL TR CDI TESTER sur le côté "FULL TR".

Inspecter l'unité d'après le tableau suivant.

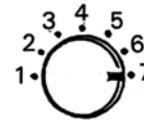
	Bon état	Mauvais état
OFF	Pas d'étincelle	—
P	↑	—
EXT	↑	Etincelle
ON1	Etincelle	Pas d'étincelle
ON2	↑	↑



SELECTEURS DE L'ADAPTATEUR D'INSPECTION

SELECTEUR A

IG COIL SELECTEUR



SELECTEUR B



BOBINE D'ALLUMAGE INSPECTION

Déposer les caches inférieurs de carénage (page 12-9).
Déconnecter les capuchons de bougie des bobines et mesurer la résistance secondaire avec les capuchons de bougie sur chaque paire d'allumage (1-2, 3-4 et 5-6).

VALEUR STANDARD: 21 - 29 K ohms (20°C)

Si la résistance secondaire n'est pas dans les caractéristiques, déposer les bobines d'allumage (voir ci-dessous) et vérifier de nouveau la résistance sans les fils de bougie (voir ci-dessous).

Déposer le cache intérieur du carénage droit (page 12-9).
Déconnecter le connecteur 4P-WHT du faisceau de fils.

Mesurer la résistance de bobine primaire entre les bornes ci-dessous.

- Bobine 1-2: YEL/WHT et BLK/WHT
- Bobine 3-4: YEL/BLU et BLK/WHT
- Bobine 5-6: YEL/RED et BLK/WHT

VALEUR STANDARD: 2,6 - 3,2 Ohms (20°C)

Si la résistance primaire n'est pas dans les caractéristiques, déposer les bobines d'allumage (voir ci-dessous) et vérifier la résistance entre les bornes primaires (voir ci-dessous).

Déposer la bobine d'allumage, déconnecter les fils de bougie et mesurer les résistances de bobine primaire/secondaire comme indiqué.

VALEURS STANDARD:

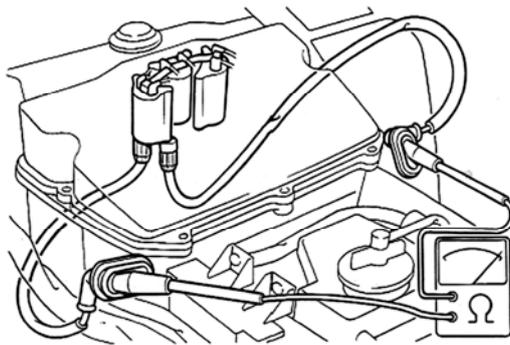
Bobine primaire: 2,6 - 3,2 Ohms (20°C)

Bobine secondaire: 13 - 17 K ohms (20°C)

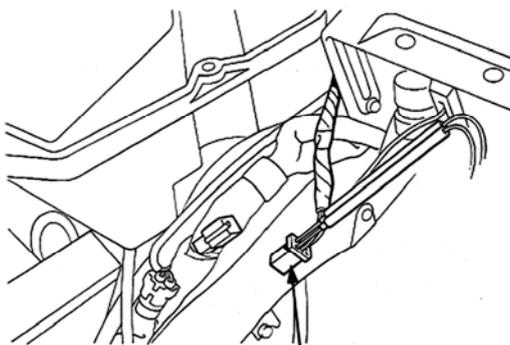
DEPOSE

Déposer les caches inférieurs de carénage (page 12-9).
Déposer les capuchons de bougie des bobines.
Relâcher les fils de bougie des colliers de fils des ventilateurs de refroidissement.

RESISTANCE DE BOBINE SECONDAIRE

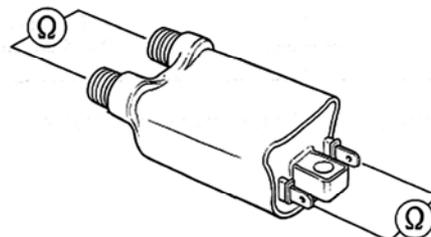


RESISTANCE DE BOBINE PRIMAIRE



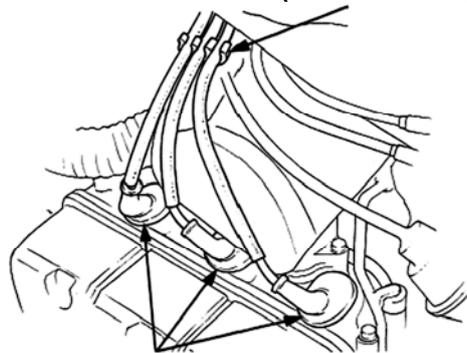
CONNECTEUR 4P-WHT

BOBINE SECONDAIRE



BOBINE PRIMAIRE

ATTACHE DE FIL (CHAQUE COTE)



CAPUCHONS DE BOUGIE

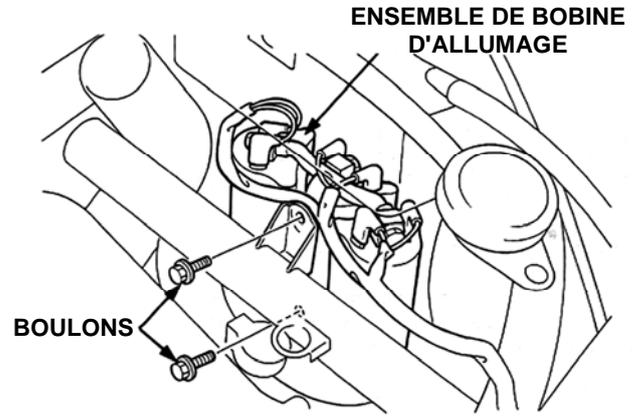
Déposer le carburateur (page 4-16).

NOTE

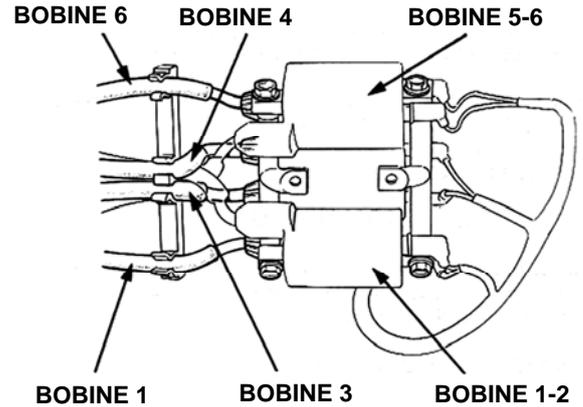
- Ne pas déconnecter les câbles et les tuyaux d'eau du carburateur.

Déposer les boulons de montage de l'armature de bobine d'allumage, abaisser provisoirement les bobines et déposer ensuite le réservoir du radiateur (page 5-11).

Déposer l'ensemble de bobine d'allumage.



Déconnecter les fils de bobine d'allumage des bornes primaires et déposer le collier de fil de bougie. Déposer les boulons de montage de bobine d'allumage et les démonter.

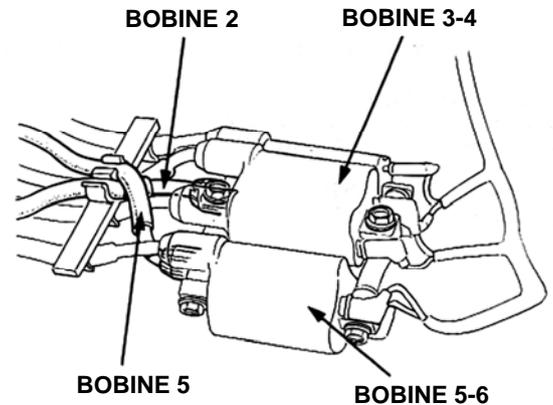


REPOSE

Reposer les bobines d'allumage sur l'armature de bobine d'allumage comme indiqué (Etapas 2 et 3).

Faire passer les fils de bougie correctement sur le collier de fil comme indiqué.

Connecter les fils de bobine d'allumage sur les bornes primaires correctement.

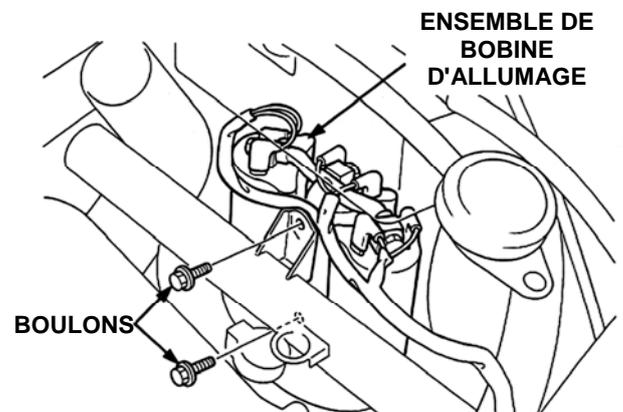


NOTE

	Borne noire	Borne verte
Bobine 1-2	Fil BLK/WHT	Fil YEL/WHT
Bobine 3-4	Fil BLK/WHT	Fil YEL/BLU
Bobine 5-6	Fil BLK/WHT	Fil YEL/RED

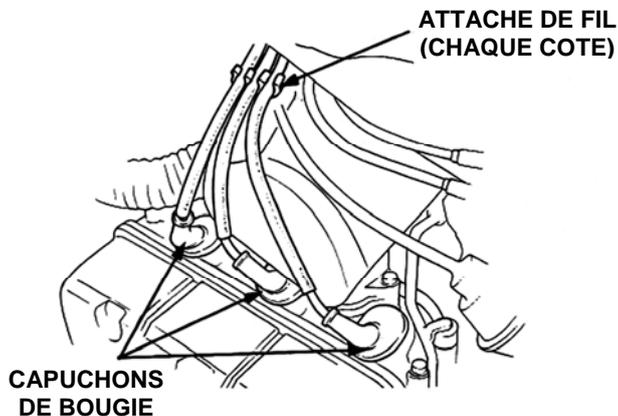
Reposer l'ensemble de bobine d'allumage sur le châssis et ne pas encore reposer les boulons de montage.

Reposer le réservoir de radiateur (page 5-11). Reposer et serrer les boulons de montage de bobine d'allumage. Reposer le carburateur (page 4-33).



Attacher les fils de bougie correctement aux colliers de fil des ventilateurs comme indiqué.
Connecter les capuchons de bougie aux bougies.

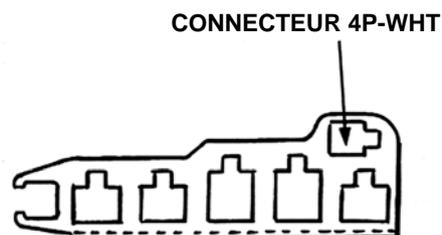
Reposer les caches inférieurs du carénage (page 12-9).



GENERATEUR D'IMPULSIONS

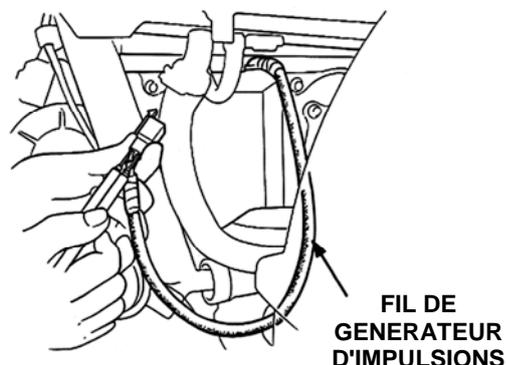
INSPECTION

Déposer le cache inférieur du carénage droit (page 12-9).
Déconnecter le connecteur 4P-WHT du support de connecteur sur le ventilateur droit.



Mesurer la résistance:
bornes des fils YEL et WHT/YEL (générateur d'impulsions 1),
bornes des fils BLU et WHT/BLU (générateur d'impulsions 2).

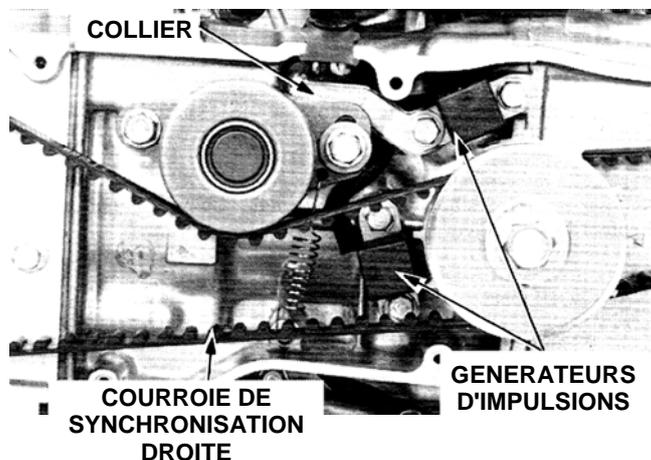
VALEURS STANDARD: 400 - 500 Ohms (20°C)



DEPOSE

Déposer les éléments suivants

- cache avant de carénage (page 12-8).
- cache de dessous (page 12-8).
- couvercles de courroie de synchronisation (page 7-3).
- courroie de synchronisation droite (page 7-3).
- boulons de montage de générateur d'impulsions.
- collier de fil.
- générateur d'impulsions.



REPOSE

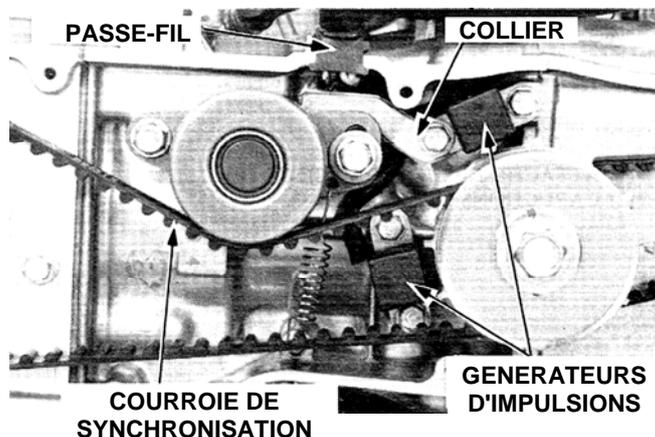
Fixer correctement le passe fil de générateur d'impulsions dans la gorge du carter.

Reposer les générateurs d'impulsions avec le collier de fil et serrer à fond les boulons de montage.

Connecter le connecteur 4P-WHT.

Reposer les éléments suivants:

- courroie de synchronisation droite (page 7-21).
- couvercles de courroie de synchronisation (page 7-25).
- cache de dessous, cache avant de carénage et cache — inférieur du carénage droit (page 12-5).



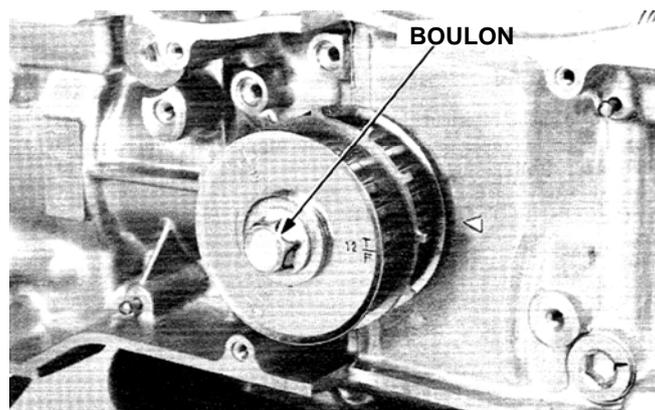
DEPOSE/REPOSE DU ROTOR D'IMPULSIONS

NOTE

- Il n'est pas nécessaire de déposer le générateur d'impulsions et les galets du tendeur.

Déposer les courroies de synchronisation (page 7-3).

Déposer le boulon de poulie d'entraînement de courroie de synchronisation et les démonter.

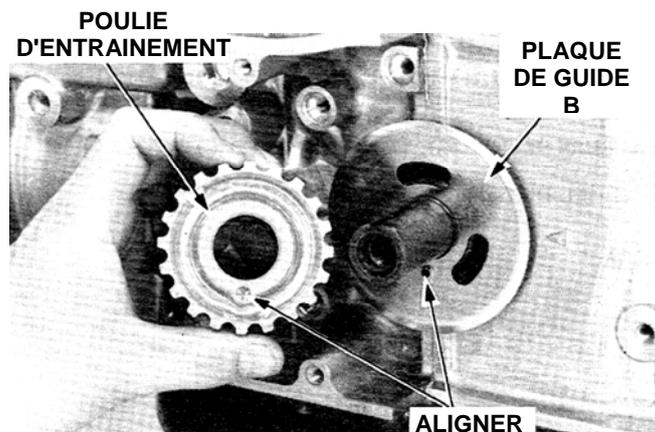


Reposer la plaque de guide B avec sa projection tournée vers l'extérieur.

Reposer une poulie d'entraînement de courroie de synchronisation en alignant l'orifice de poulie avec la projection du guide.

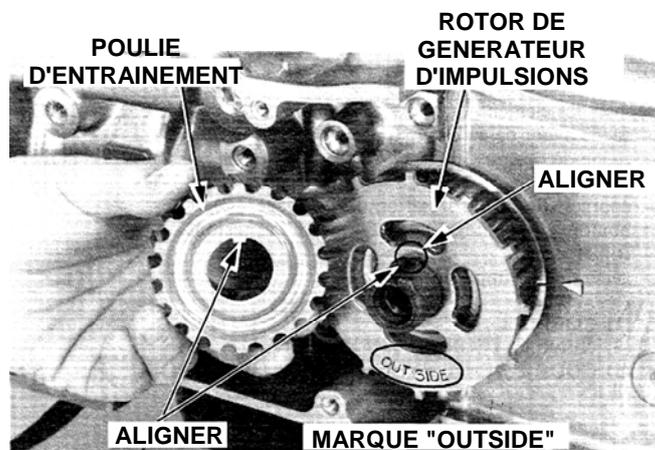
NOTE

- Aligner la clavette de poulie avec le passage de clavette de vilebrequin.

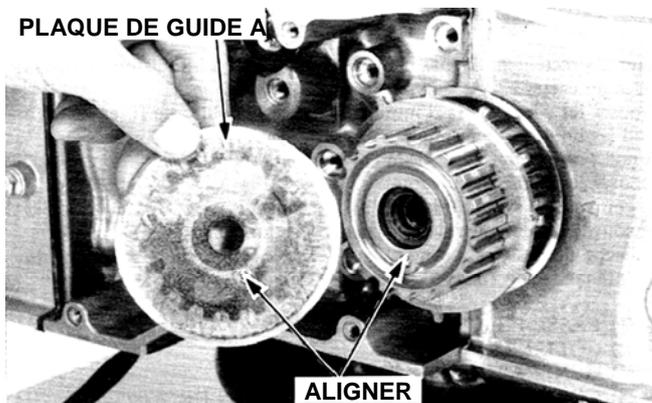


Reposer le rotor d'impulsions avec la marque "OUTSIDE" tournée vers l'extérieur, en alignant la clavette de rotor avec le passage de clavette de vilebrequin.

Reposer la poulie d'entraînement de courroie de synchronisation avec son orifice tourné vers l'extérieur, en alignant la clavette de poulie avec le passage de clavette de vilebrequin.

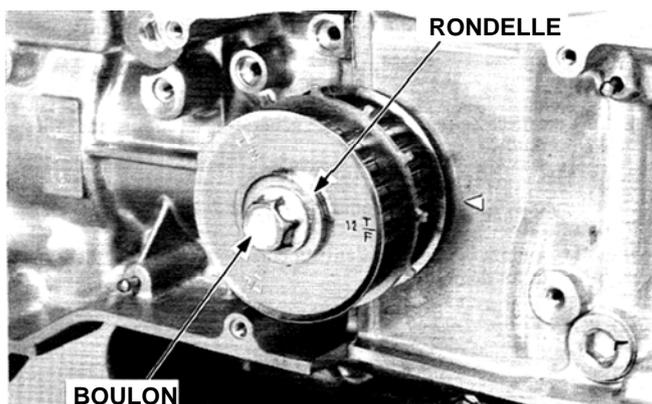


Reposer la plaque de guide A en alignant la projection de la plaque de guide avec l'orifice de poulie.



Reposer la rondelle et le boulon de poulie d'entraînement de courroie de synchronisation.
Serrer le boulon au couple de serrage spécifié.

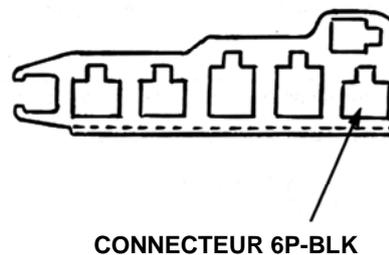
COUPLE DE SERRAGE: 75 N•m (7,5 kg-m)



CAPTEUR DE POSITION DE BOITE

INSPECTION

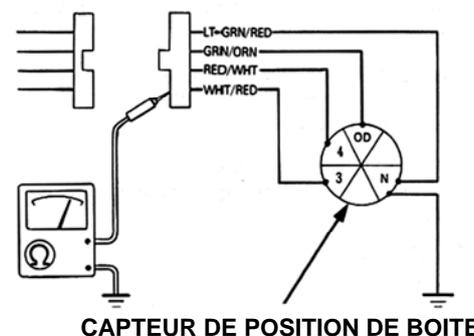
Déposer le cache inférieur du carénage droit (page 12-9).
Déconnecter le connecteur 6P-BLK du support de connecteur sur le ventilateur droit.



Vérifier la continuité entre chaque borne ci-dessous et la masse. Il doit y avoir continuité à chaque position de boîte.

POSITION DE BOITE	BORNES	CARACTERISTIQUES
Point mort	LT GRN/RED et la masse	CONTINUE
Troisième	WHT/RED et la masse	
Quatrième	RED/WHT et la masse	
OD	GRN/ORN et la masse	

CONNECTEUR 6P-BLK



CAPTEUR DE POSITION DE BOITE

DEPOSE

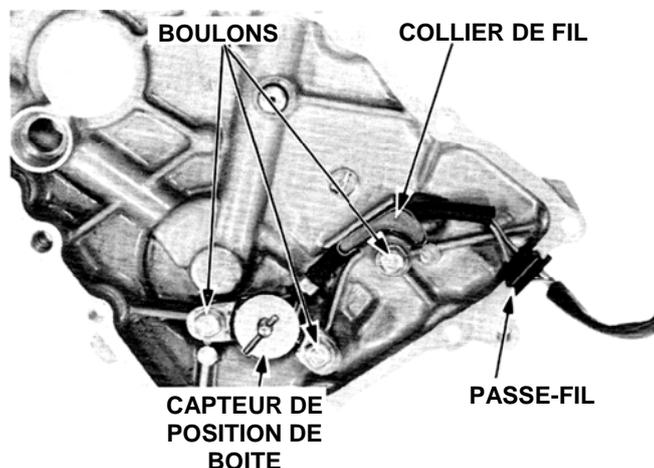
Déposer le cache de moteur avant (page 10-4).
Déposer le boulon et le capteur de position de boîte.

REPOSE

Reposer le capteur de position de boîte avec le passe fil fixé dans la gorge du cache.

Reposer et serrer le boulon avec le collier de fil.

Reposer le cache de moteur avant (page 10-19).



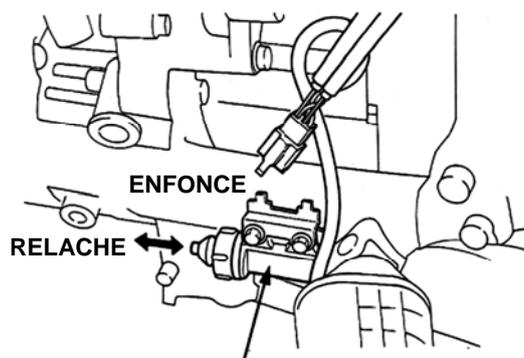
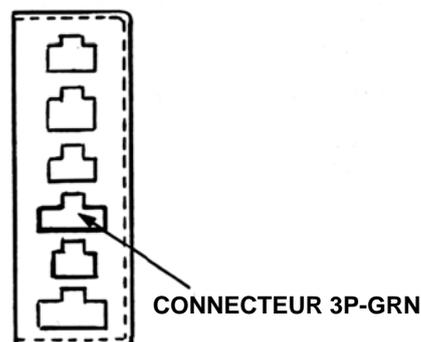
CONTACTEUR DE BEQUILLE LATERALE

INSPECTION

Déposer le cache intérieur du carénage gauche (page 12-9).
Déconnecter le connecteur 3P-GRN du support de connecteur derrière l'unité de soupape de contrôle de vitesse constante.

Vérifier la continuité entre chaque borne comme ci-dessous.

Elément	Borne	Caractéristique
Le contacteur est enfoncé. (Béquille latérale en bas)	GRN/WHT et GRN	PAS DE CONTINUITE
	YEL/BLK et GRN	CONTINUITE
Le contacteur est relâché. (Béquille latérale en haut)	GRN/WHT et GRN	CONTINUITE
	YEL/BLK et GRN	PAS DE CONTINUITE



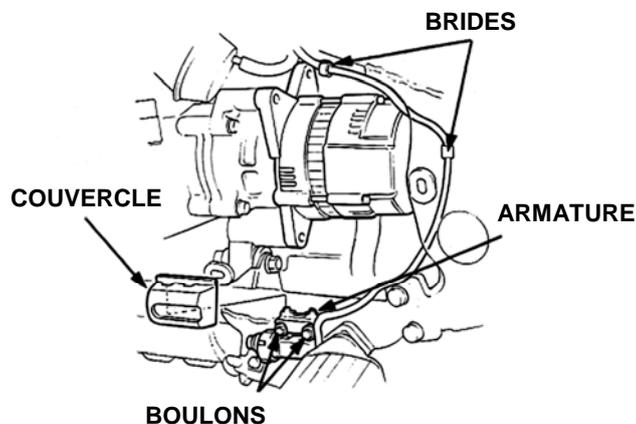
CONTACTEUR DE BEQUILLE LATERALE

DEPOSE

Déposer le couvercle de contacteur de béquille latérale.
Déposer les boulons de montage de contacteur de béquille latérale et l'armature de couvercle.
Relâcher les colliers de fils et déposer le contacteur de béquille latérale du châssis.

REPOSE

Reposer le contacteur de béquille latérale dans l'ordre inverse de la dépose.



CAPTEUR Tw

INSPECTION/DEPOSE

Déposer les éléments suivants:

- cache inférieur du carénage droit (page 12-9).
- ventilateur droit (page 5-10).
- radiateur droit (page 5-8).

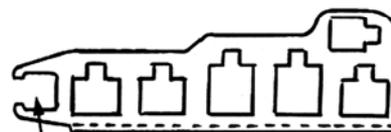
NOTE

- Il n'est pas nécessaire de déconnecter les durites du radiateur.

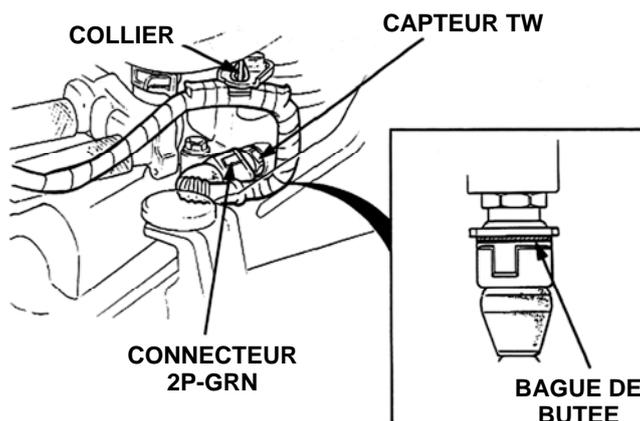
Déconnecter le connecteur étanche 2P-BLU du support de connecteur sur le ventilateur droit.

Déposer le collier de faisceau de fils secondaire du support sur le couvercle de boîtier de thermostat.

Déconnecter le connecteur 2P-GRN du capteur Tw en déposant la bague de butée du connecteur.



CONNECTEUR 2P-BLU



Vérifier la continuité entre les connecteurs du faisceau de fils secondaire.

- Il doit y avoir continuité entre les fils de même couleur.
- Il ne doit pas y avoir continuité entre les fils de couleurs différentes.

Vidanger le liquide de refroidissement (page 5-7).

Déposer le capteur Tw du boîtier de thermostat.

Laisser le capteur en suspension dans de l'eau froide.

Réchauffer lentement l'eau. Mesurer la résistance entre les bornes.

VALEURS STANDARD: 2,0 - 3,0 K ohms à 20°C
200 - 400 ohms à 80°C

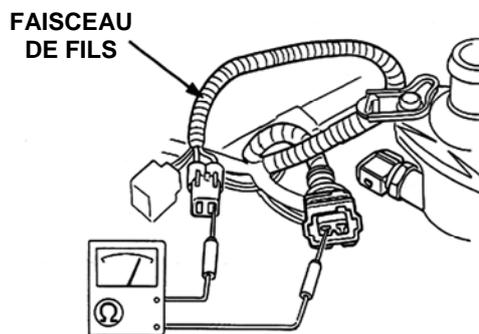
NOTE

- Si le capteur Tw ou le thermomètre touche les bords, les mesures seront fausses.
- Bien remuer l'eau.

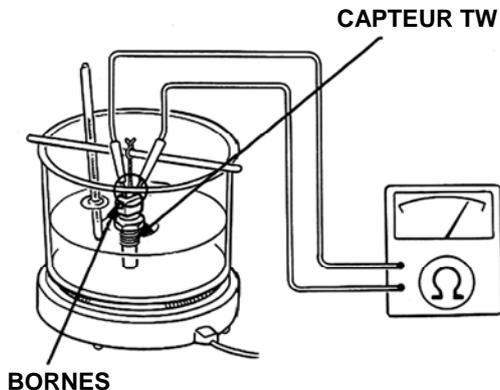
PRECAUTION

- *Ne pas mettre d'eau sur les bornes du capteur.*

Si la résistance est en dehors des limites ci-dessus, remplacer le capteur Tw.



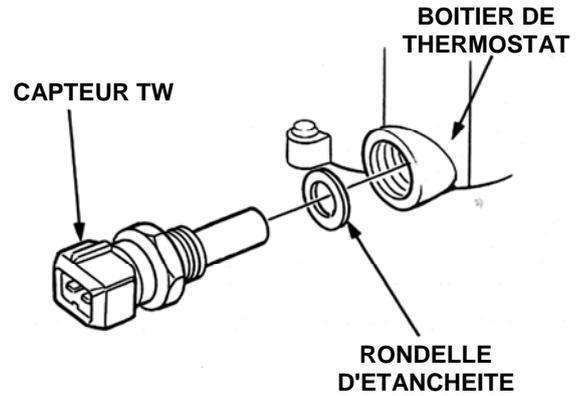
BORNES



REPOSE

Reposer le capteur Tw avec une rondelle d'étanchéité neuve sur le boîtier de thermostat.
Serrer le capteur au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE: 28 N•m (2,8 kg•m)



Fixer la bague de butée dans la gorge du connecteur 2P-GRN comme indiqué.

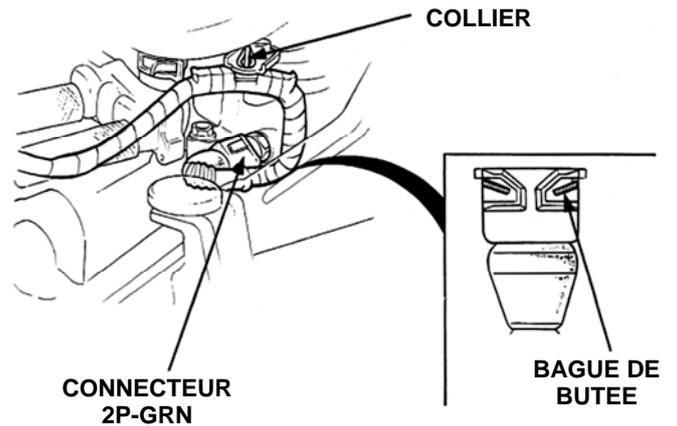
Connecter correctement le connecteur 2P-GRN au capteur Tw.
Connecter le collier de faisceau de fils secondaire au support sur le couvercle de boîtier de thermostat.

Connecter le connecteur 2P-BLU étanche du support de connecteur sur le ventilateur droit.

Reposer les éléments suivants:

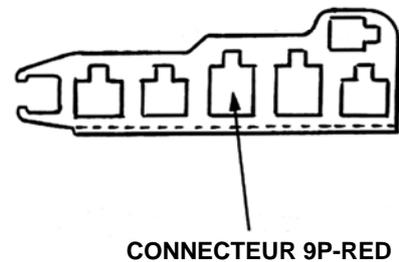
- ventilateur droit (page 5-10).
- radiateur droit (page 5-9).
- cache inférieur du carénage droit (page 12-9).

Remplir le système de refroidissement avec le liquide de refroidissement (page 5-7).



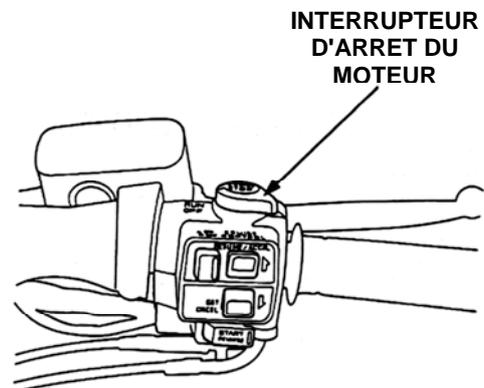
INTERRUPTEUR D'ARRET DU MOTEUR

Déposer le cache inférieur du carénage droit (page 12-9).
Déconnecter le connecteur 9P-RED du support de connecteur sur le ventilateur droit.



Vérifier la continuité entre les fils codés de couleur.

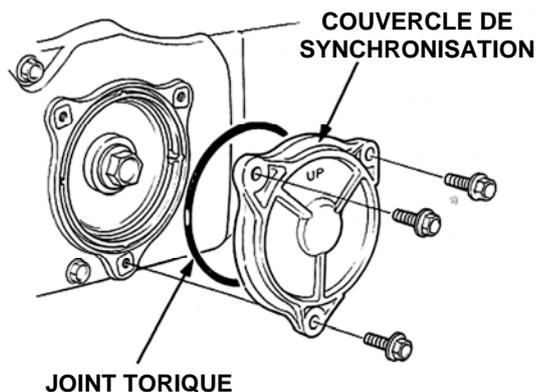
Couleur	BLK/LT GRN	BLK/WHT
OFF		
RUN	○	○
OFF		



SYNCHRONISATION D'ALLUMAGE

Déposer les éléments suivants:

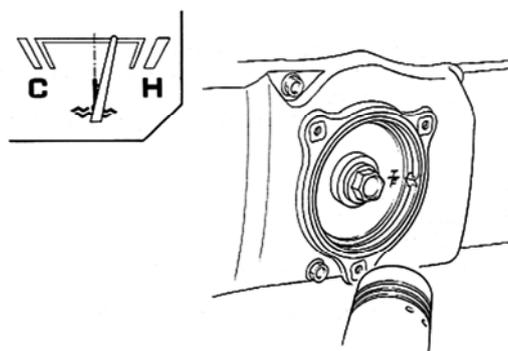
- caches inférieur de carénage (page 12 - 9).
- cache avant de carénage (page 12-8).
- couvercle de synchronisation et joint torique.



Faire démarrer le moteur et le réchauffer jusqu'à la température de fonctionnement (au-dessus de 50°C).

NOTE

- S'assurer que l'indicateur de température indique au-dessus de la position centrale.
- C'est la température à laquelle le ventilateur de refroidissement fonctionne.



INSPECTION DE LA SYNCHRONISATION D'ALLUMAGE

Arrêter le moteur et connecter une lampe de calage stroboscopique au fil de bougie des cylindres N°1 et N°2. Faire démarrer le moteur et le faire tourner à 900 tr/min en réglant la vis de butée des gaz, avec la boîte au point mort.

La synchronisation est correcte si la marque T(F) 1.2 de la plaque de guide est alignée avec le repère d'index du couvercle de synchronisation au ralenti.

Connecter la lampe de calage au fil de bougie des cylindres N°3 ou 4 et vérifier la synchronisation d'allumage pour les cylindres N°3 ou 4 comme décrit précédemment, en alignant la marque T(F) 3.4. Vérifier également la synchronisation du cylindre N°5 ou 6 de la même manière.

Arrêter le moteur et contrôler l'avance de dépression.

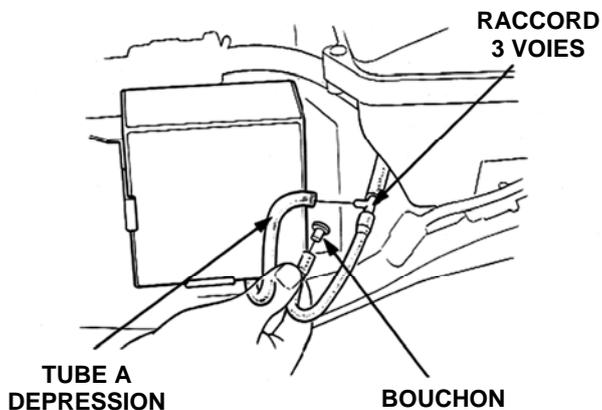
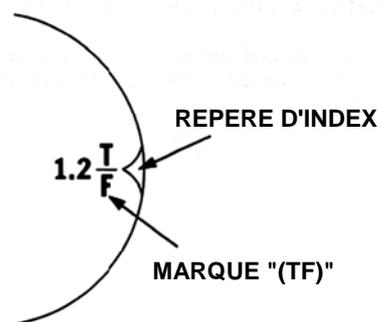
INSPECTION DE L'AVANCE DE DEPRESSION

Déposer le compartiment supérieur et le cache intérieur du carénage droit (page 12-7).

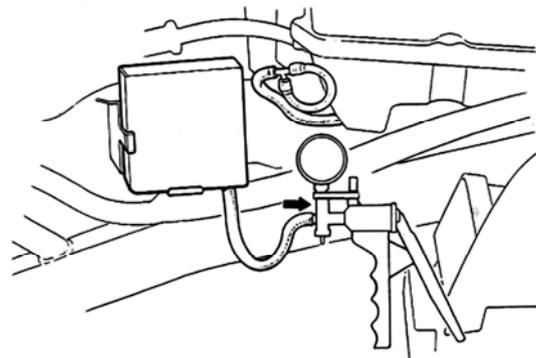
Déconnecter le tube à dépression qui va de l'unité de contrôle d'allumage au raccord 3 voies. Déposer le bouchon du tube à extrémité fermée et connecter le tube au raccord 3 voies comme indiqué.

NOTE

- Ne pas perdre le bouchon.



Connecter une pompe à dépression au tube à dépression de l'unité de contrôle d'allumage.



Faire démarrer le moteur et le réchauffer jusqu'à la température de fonctionnement (au-dessus de 50°C).

Laisser le moteur au ralenti avec la boîte en 3ème, 4ème ou OD. Appliquer la dépression à l'unité de contrôle et contrôler le mouvement de la marque T(F) avec un témoin de synchronisation.

L'avance doit démarrer à 10 - 110 mm Hg
L'arrêt de l'avance et le retard doivent démarrer à 280 - 380 mm Hg
à la pression atmosphérique, 760 mm Hg

DEBUT DE L'AVANCE
10 - 110 mm Hg

DEBUT DU RETARD
280 - 380 mm Hg



NOTE

• Garder la vitesse du moteur au ralenti en réglant la vis de butée des gaz tout en testant l'avance de dépression.

Arrêter le moteur et contrôler la sélection de synchronisation du capteur de position de boîte.

INSPECTION DE SELECTION DE SYNCHRONISATION DU CAPTEUR DE POSITION DE BOITE

NOTE

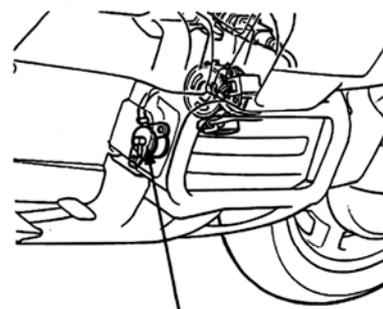
• Connecter un tube à dépression à l'unité de contrôle d'allumage.

Faire démarrer le moteur et le réchauffer jusqu'à la température de fonctionnement (au-dessus de 50°C).

Laisser le moteur à 1 200 tr/mn \pm 100 en réglant la vis de butée des gaz, avec la boîte au point mort.

Passer la 3ème, la 4ème ou l'OD à partir de la Cère, du point mort ou de la 2ème. La vitesse du moteur doit augmenter d'environ 100 tr/mn.

Arrêter le moteur et contrôler la sélection de synchronisation de température atmosphérique.



CAPTEUR DE POSITION DE BOITE

INSPECTION DE SELECTION DE SYNCHRONISATION DE TEMPERATURE ATMOSPHERIQUE

NOTE

- On ne peut pas effectuer cet essai au-dessous de 640 mm Hg de pression atmosphérique (au-dessus 1500 mm).

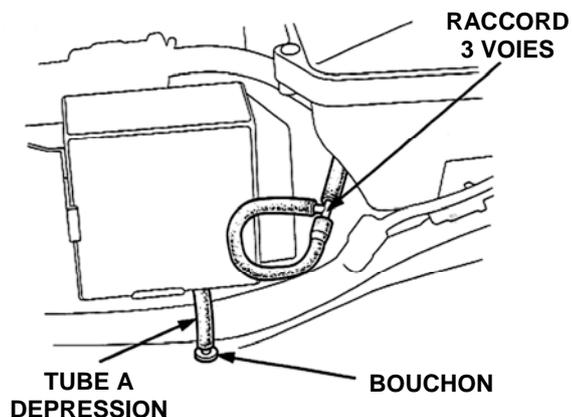
Faire démarrer le moteur et le réchauffer jusqu'à la température de fonctionnement (au-dessus de 50°C).

Arrêter le moteur et déposer le compartiment supérieur et le cache intérieur du carénage droit (page 12-7). Déconnecter le tube à dépression qui va de l'unité de contrôle d'allumage au raccord 3 voies. Déposer le bouchon du tube à extrémité fermée, connecter le tube au raccord 3 voies et reposer le bouchon dans le tube de l'unité comme indiqué.

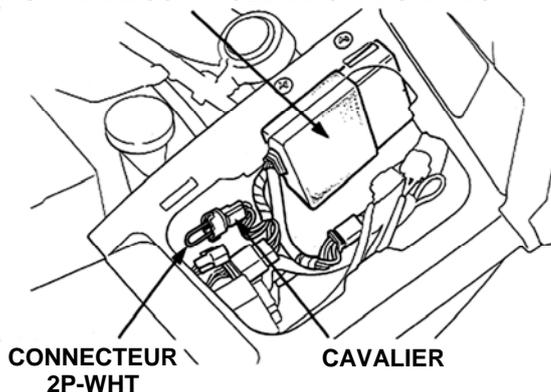
Déconnecter le connecteur étanche 2P-WHT du capteur Ta et court-circuiter les bornes du carburateur du côté de l'unité de contrôle avec un cavalier.

Faire démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti avec la boîte en 3ème, 4ème ou OD. Déposer le cavalier, et la vitesse du moteur doit augmenter d'environ 100 tr/mn.

Arrêter le moteur et contrôler la sélection de synchronisation de température de liquide de refroidissement.



UNITE DE CONTROLE DE CARBURATEUR



INSPECTION DE SELECTION DE SYNCHRONISATION DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Déposer le capteur Ta (page 4-50) et déposer le capteur Tw (page 18-13).

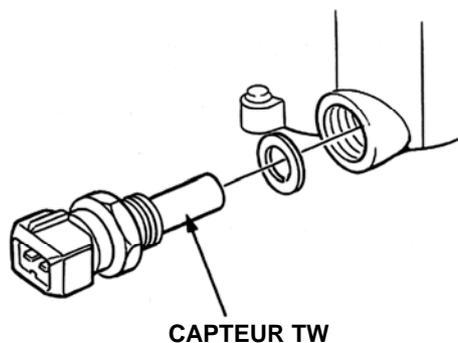
NOTE

- Pour réutiliser le liquide de refroidissement, le vidanger dans un récipient propre.

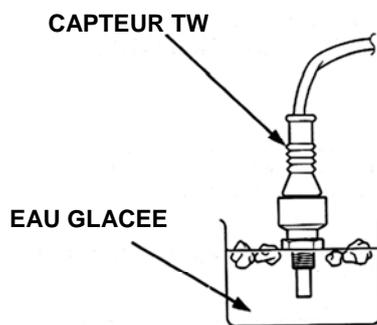
Déconnecter le faisceau de fils secondaire du capteur Ta et connecter provisoirement le faisceau de fils secondaire au capteur Tw. Reposer le capteur Ta déposé dans le boîtier du thermostat (28 N.m) et remplir le système avec le liquide de refroidissement.

PRECAUTION

- Ne pas endommager le boîtier.

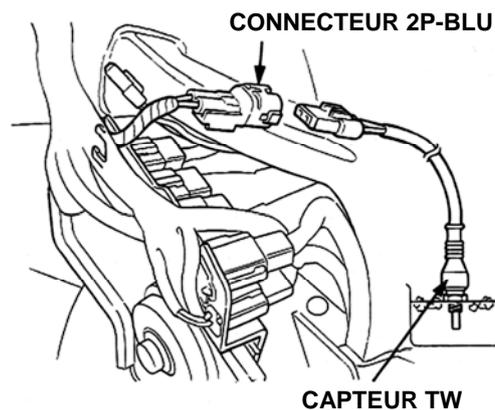


Refroidir le capteur Tw dans de l'eau glacée pendant environ 10 minutes.



Faire démarrer le moteur et le réchauffer jusqu'à la température de fonctionnement (au-dessus de 50°C).

Connecter le capteur Tw refroidi au connecteur étanche 2P-BLU du support de connecteur sur le ventilateur droit. La vitesse du moteur doit augmenter d'environ 200 tr/mn.



NOTE

• Si la synchronisation d'allumage n'est pas correcte, vérifier un à un tous les composants du système d'allumage à l'exception de l'unité de contrôle d'allumage. Si les composants sont tous bons, remplacer l'unité de contrôle d'allumage.

Après l'inspection de la synchronisation d'allumage, reposer les parties déposées dans l'ordre inverse de la dépose.

NOTE

• Reposer le couvercle de synchronisation avec la marque "UP" tournée vers le haut.

