

22

FEUX - COMMODOS

INSTRUMENTS

DIAGRAMME DU SYSTEME DE CLIGNOTANT AUTO-ANNULANT

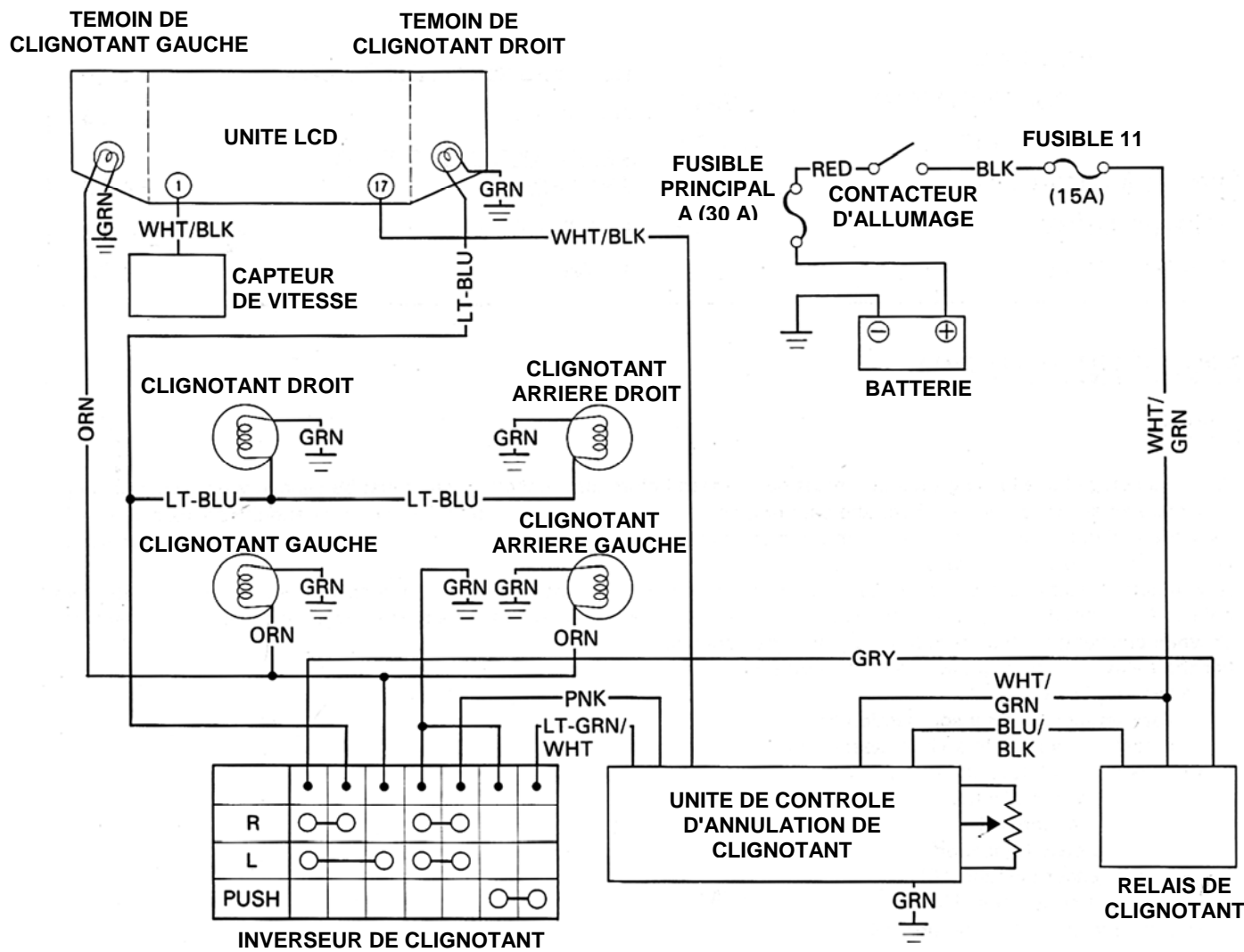


DIAGRAMME DU CIRCUIT	22-0		
DIAGRAMME DU SYSTEME DE CLIGNOTANT		CONTACTEUR D'ALLUMAGE	22-16
AUTO-ANNULANT	22-1	COMMODO DE GUIDON GAUCHE	22-17
INFORMATION D'ENTRETIEN	22-2	CONTACTEURS DE FEU STOP	22-18
DEPISTAGE DES PANNES	22-3	CONTACTEUR DE PRESSION D'HUILE	22-19
PHARES/FEUX DE POSITION	22-10	RELAIS DANS LE BOITIER DE RELAIS	22-19
CLIGNOTANTS	22-11	DIODE	22-19
FEUX STOP ET FEUX ARRIERE	22-12	SYSTEME DE CLIGNOTANT AUTO-ANNULANT	22-20
ECLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION	22-12	RELAIS DE FEUX DE DETRESSE	22-22
INSTRUMENTS	22-12	AVERTISSEUR	22-23

INFORMATION D'ENTRETIEN

GENERALITES

- Toutes les fiches en plastique ont des languettes de verrouillage qui doivent être relâchées lors de la déconnexion et alignées lors de la reconnexion.
- Pour isoler un défaut électrique, vérifier la continuité du passage électrique à travers la pièce. On peut normalement vérifier la continuité sans déposer la pièce de la moto. Simplement déconnecter les fils et connecter un appareil de contrôle de continuité ou un volt ohmmètre aux bornes ou connexions.
- Un appareil de contrôle de continuité est utile pour vérifier si oui ou non il y a une connexion électrique entre les deux points. Un ohmmètre est nécessaire pour mesurer la résistance d'un circuit, lorsqu'il y a une résistance de bobine spécifique, ou lors de la vérification d'une résistance élevée due à des connexions corrodées.
- Pour les éléments ci-dessous, voir le chapitre correspondant
 - Capteur Ta (chapitre 4)
 - Capteur de température de liquide de refroidissement (chapitre 5)
 - Contacteur de moteur de ventilateur thermostatique (chapitre 5)
 - Contacteur de pression d'air (chapitre 14)
 - Contacteur de béquille latérale (chapitre 18)
 - Capteur Tw (chapitre 18)
 - Interrupteur d'arrêt du moteur (chapitre 18)
 - Capteur de position de boîte de vitesses (chapitre 18)
 - Contacteur de marche arrière (chapitre 19)
 - Contacteur de démarreur/marche arrière (chapitre 19)
 - Contacteur d'embrayage (chapitre 19)
 - Contacteur de levier de marche arrière (chapitre 19)
 - Commutateur d'assourdissement/recherche (chapitre 20)
 - Contacteurs d'annulation de vitesse constante (chapitre 21)
 - Commutateurs de contrôle de vitesse constante (chapitre 21)

CARACTERISTIQUES

Phares	12 V 60 W (R), 60/55 W (L), Modèle SW seulement: 12 V 60/55 W
Feux de position	12 V 5 W
Clignotants	12 V 21 W x 4
Feu d'indicateur	12 V 3,4 W x 5/12 V 1,7 W
Témoins	12 V 3,4 W x 5/12 V 1,7Wx4
Témoin de clignotant	12 V 3 W x 2
Illumination des compteurs	12 V 3,4 W x 4
Illumination de l'unité LCD	12 V 3 W x 2
Eclairage de la plaque d'immatriculation	12 V 5 W
Feux stop et feux arrière	12 V 21/5 W x 2
Pression de continuité de contacteur de pression d'huile	10—20 kPa (0,1 - 0,2 kg/cm²)

DEPISTAGE DES PANNES

NOTE

Inspecter les éléments suivants avant d'effectuer le dépistage des pannes de ce chapitre.

- S'assurer que la batterie est complètement chargée.
 - S'assurer que les fusibles 1 (5 A), 3 (15 A), 5 (15 A), 7 (10 A), 8 (15 A), 9 (5 A), 10 (10 A) et 11 (15 A) ne sont pas fondus.
-

Les feux s'allument mais faiblement

- Ampoule défectueuse
- Contact desserré ou mauvais des connecteurs relatifs
- Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils relatif
- Commutateur d'éclairage défectueux (page 22-18)

Les feux ne s'allument pas avec le contact mis et le commutateur d'éclairage en P ou H.

- Relais 3 dans le boîtier de relais défectueux (TAIL. MAIN)
- Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils du relais 3 à la batterie

Les phares ne s'allument pas avec le contact mis et le commutateur d'éclairage sur la position H.

- Ampoule défectueuse
- Relais (FEUX DE CROISEMENT) et/ou relais 4 (FEUX DE ROUTE) défectueux
- Commutateur d'éclairage défectueux (page 22-18)
- Inverseur code/phare défectueux (page 22-18).
- Contact desserré ou mauvais des connecteurs relatifs
- Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils relatif

Les feux de stationnement (éclairage de la plaque d'immatriculation, feux arrière et feux de position) ne s'allument pas avec le contacteur d'allumage sur la position P.

- Contacteur d'allumage défectueux (page 22-16)
- Diode de stationnement défectueuse (LT-GRN & BRN) (page 22-19)
- Contact desserré ou mauvais des connecteurs relatifs
- Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils relatif

Les feux stop ne s'allument pas avec le contact mis et le contacteur de feu stop appliqué.

- Contacteurs de feu stop arrière et/ou avant défectueux
- Ampoules défectueuses
- Contact desserré ou mauvais des connecteurs relatifs
- Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils relatif

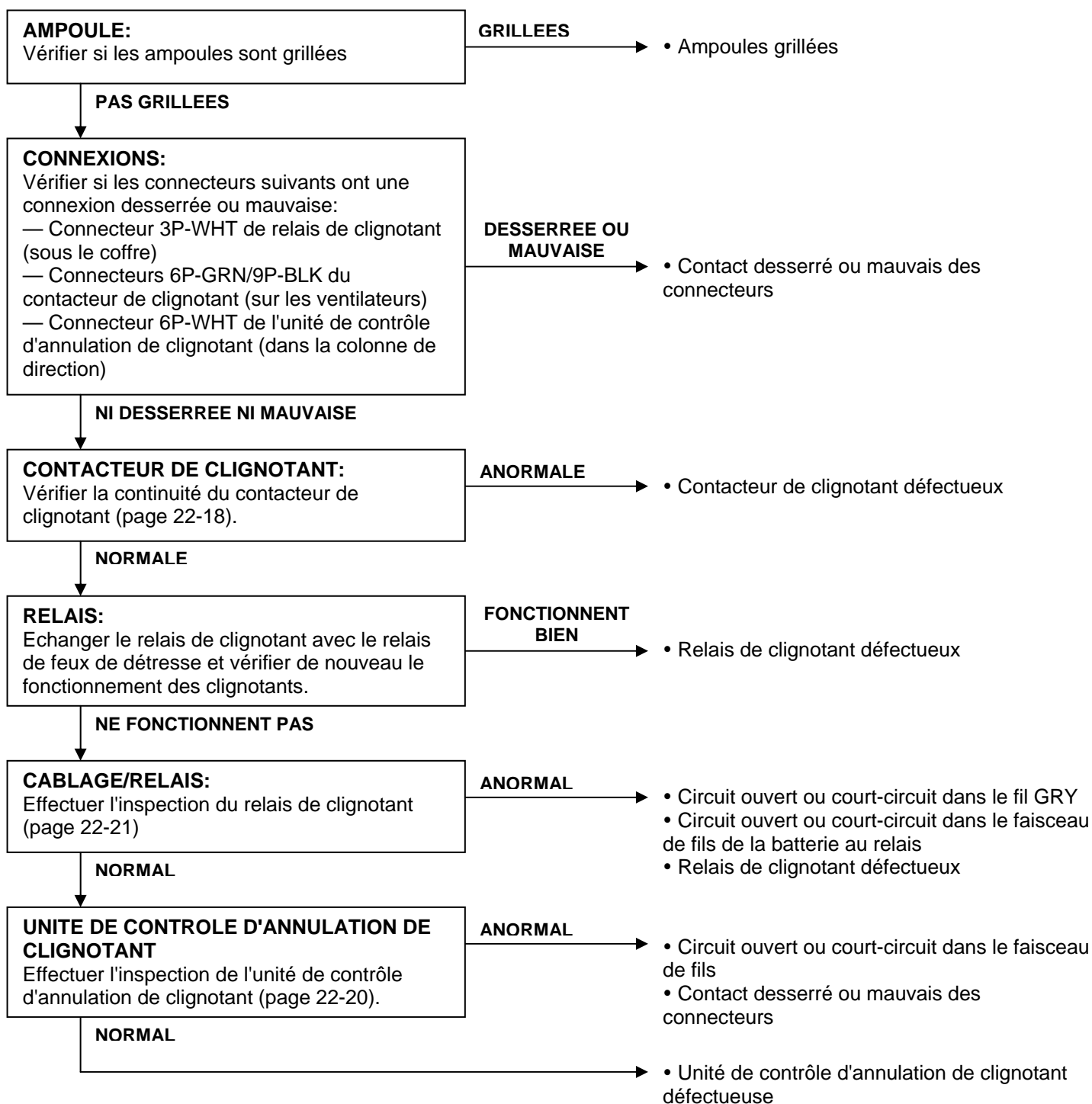
Le témoin de point mort ne s'allume pas.

- Ampoule défectueuse
- Capteur de position de boîte de vitesses défectueux (page 18-12)
- Diode 3 voies défectueuse (Point mort) (page 22-20)
- Contact desserré ou mauvais des connecteurs relatifs
- Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils relatif
- Contacteur de levier de marche arrière défectueux (page 19-43)
- Relais 3 défectueux (TAIL. MAIN)

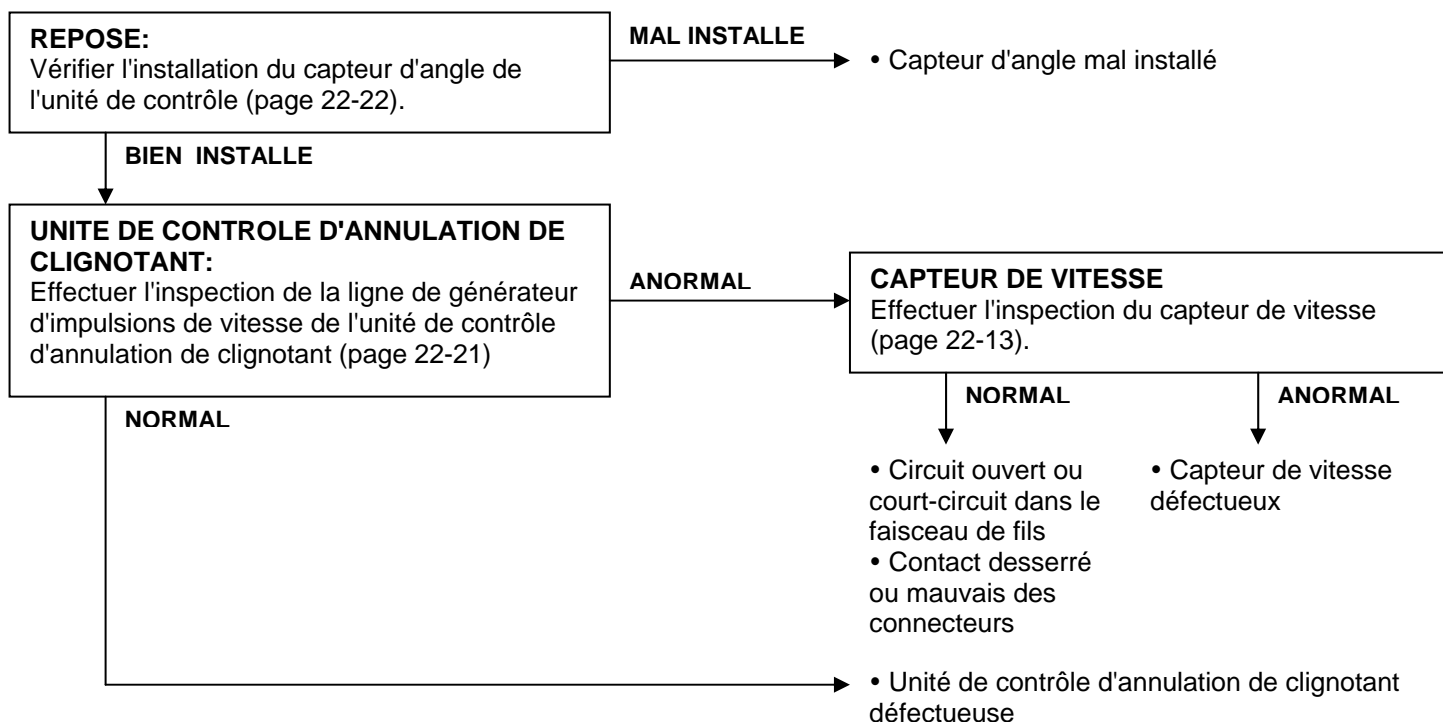
Les clignotants ne fonctionnent pas

NOTE

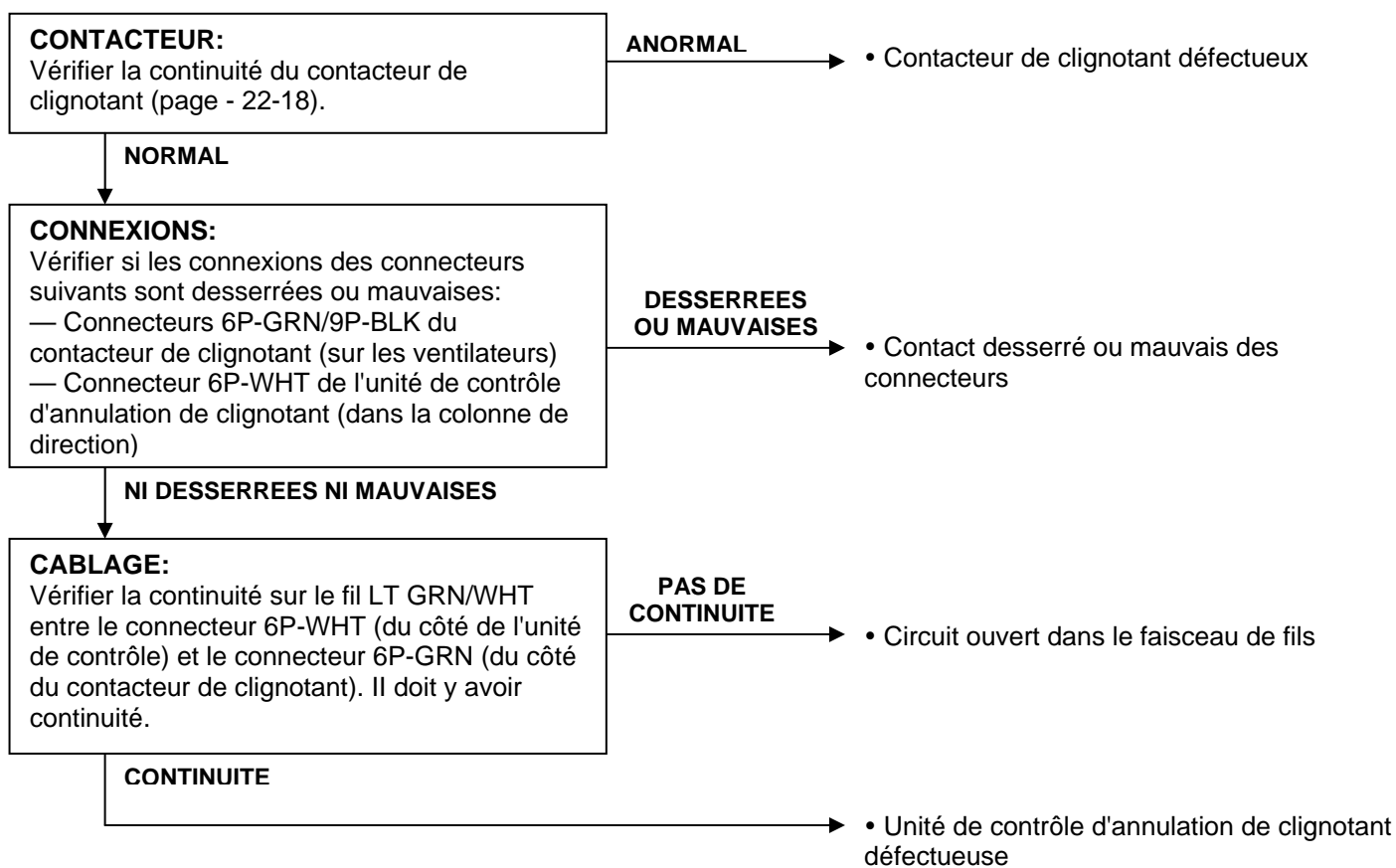
- Si une ampoule est grillée, les clignotants doivent clignoter plus vite que normal.



Les clignotants ne s'annulent pas automatiquement.



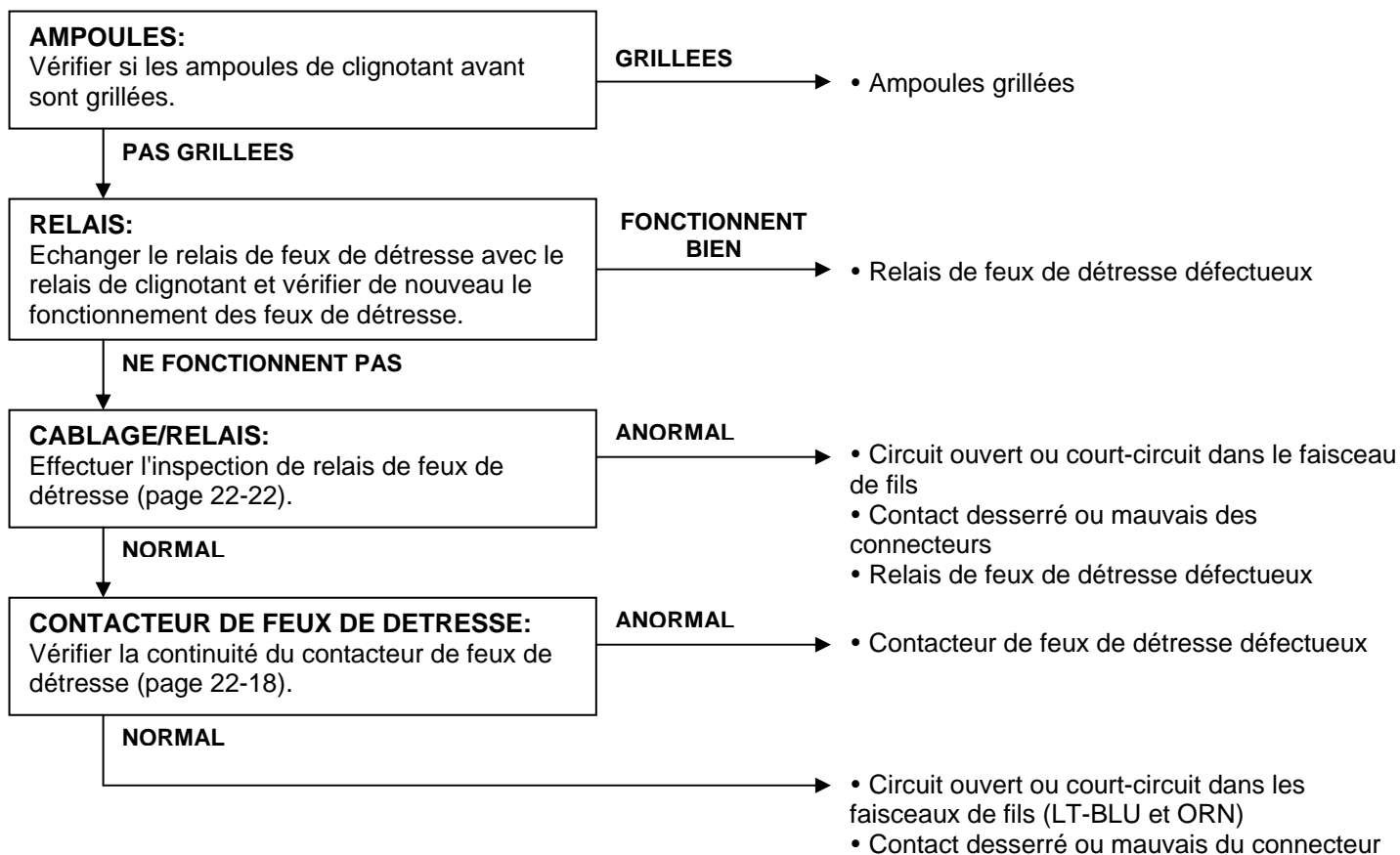
Les clignotants ne sont pas annulés manuellement.



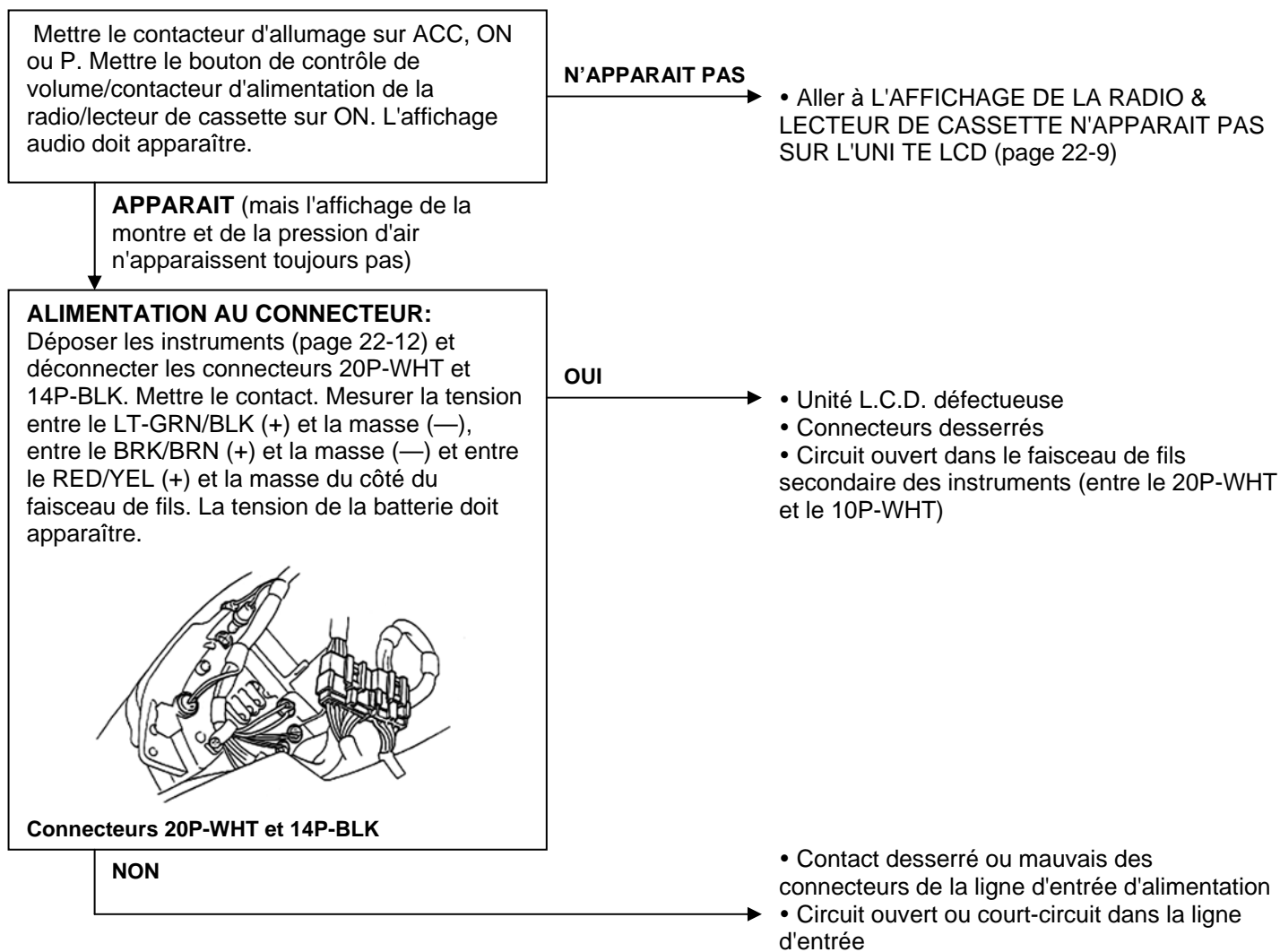
En stationnement, lorsque la roue avant est tournée lentement de gauche à droite, les clignotants s'annulent.

- Unité de contrôle d'annulation de clignotant défectueuse

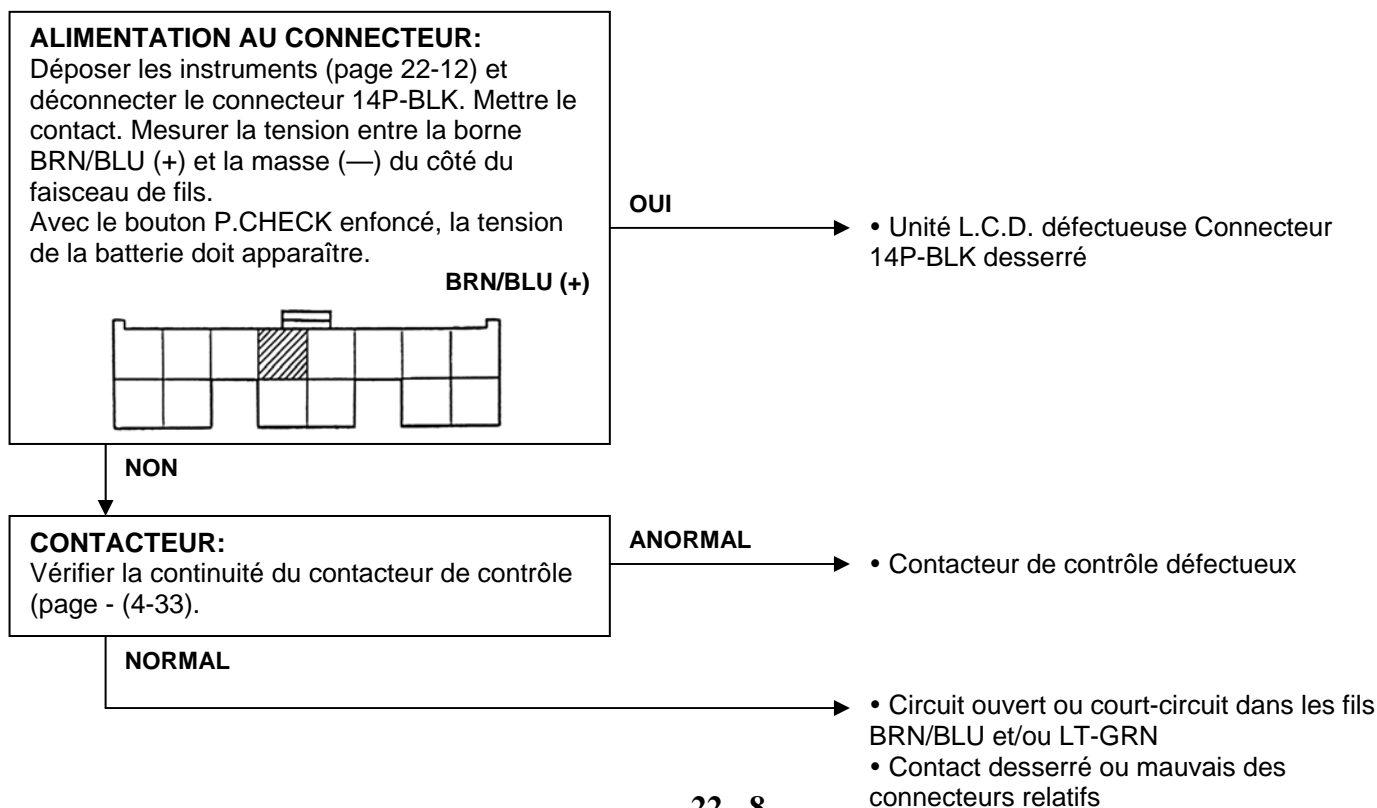
Le système de feux de détresse ne fonctionne pas bien



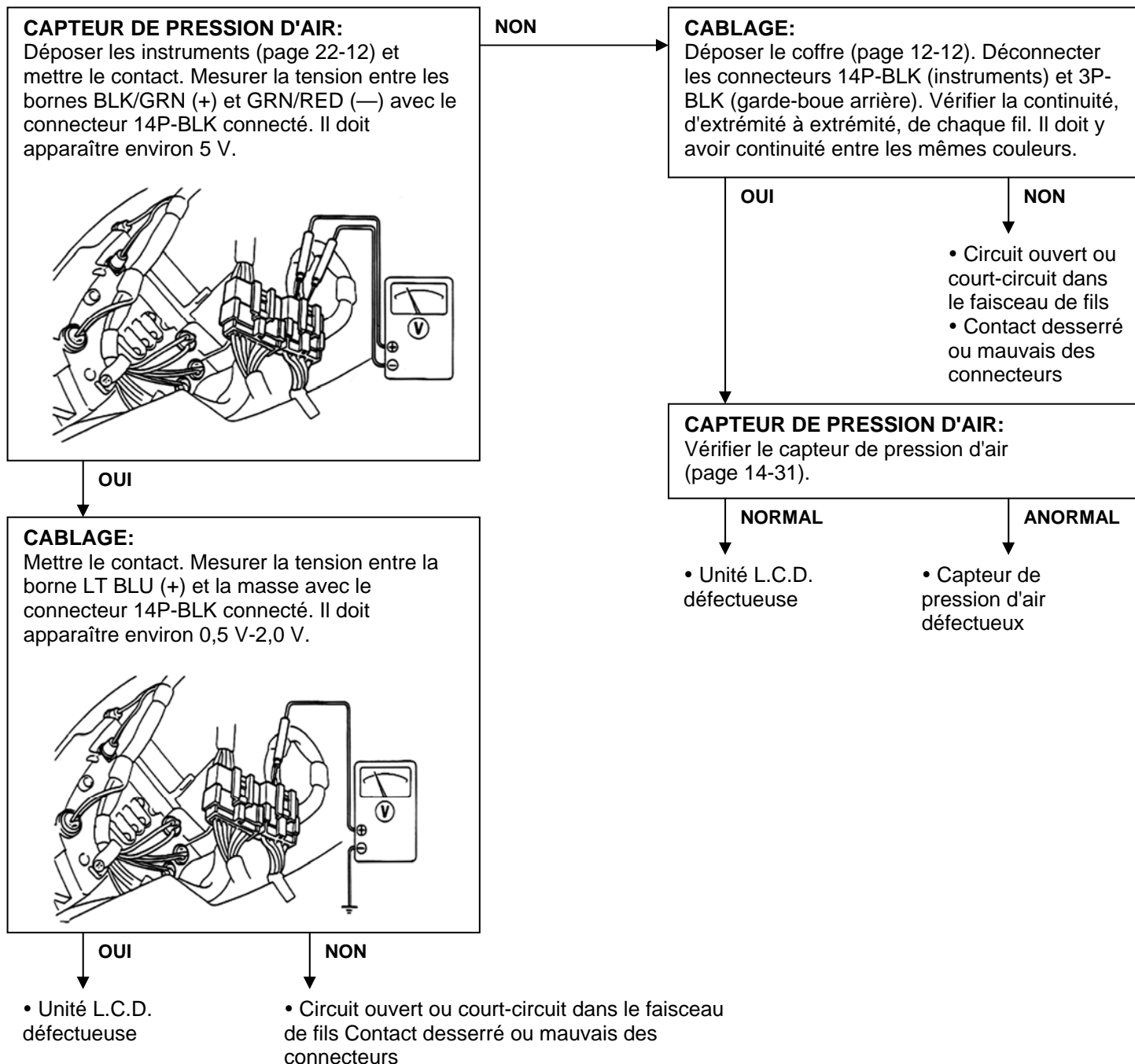
L'affichage à cristaux liquides (L.C.D) n'apparaît pas lorsque l'on met le contacteur d'allumage sur ACC, ON ou P.



L'horloge est affichée, mais l'affichage de la pression d'air n'apparaît pas avec le contacteur de contrôle enfoncé et la moto arrêtée.



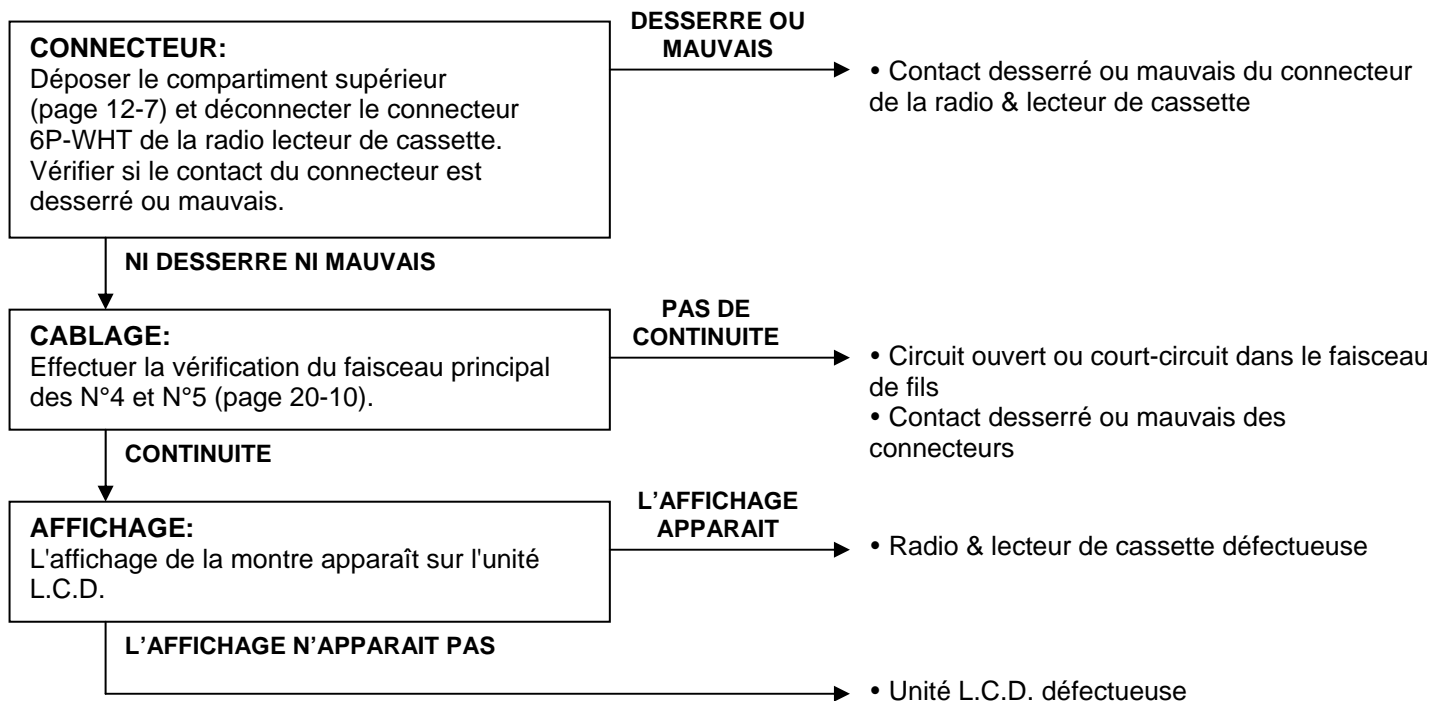
L'indication de la valeur de la pression d'air est anormale. L'affichage de la pression d'air ne change pas, mais le système de compresseur d'air sur la machine fonctionne bien.



L'affichage de la radio & lecteur de cassette n'apparaît pas sur l'unité L.C.D.

NOTE

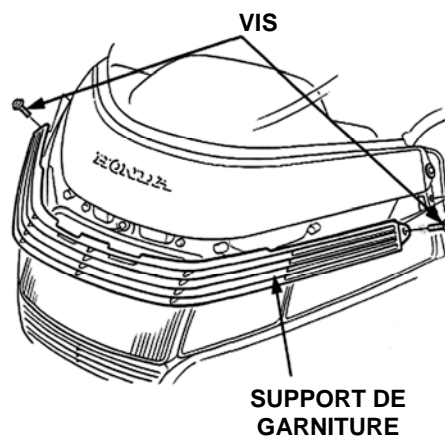
• Mettre le bouton de contrôle de volume/interrupteur d'alimentation de la radio/lecteur de cassette sur ON et l'affichage audio doit apparaître.
Pour faire marcher la radio, appuyer sur le commutateur de radio/cassette qui doit être en mode RADIO. L'affichage indique "AM" ou "FM".



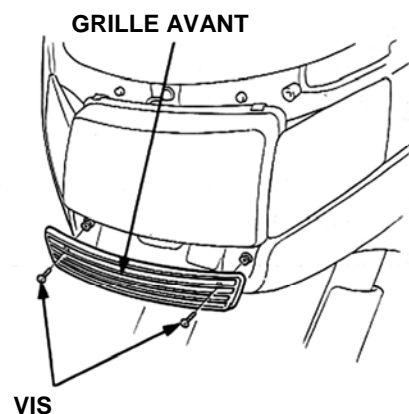
PHARES/FEUX DE POSITION

DEPOSE

Dépose le support de garniture en retirant deux vis de fixation.



Déposer la grille avant en retirant deux vis de fixation.

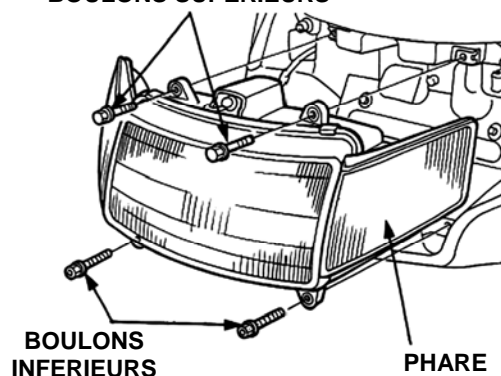


Déposer le phare en retirant quatre boulons de montage.

NOTE

- Les boulons de montage inférieurs ont des filetages sur la tête de boulon.

BOULONS SUPERIEURS



REEMPLACEMENT DE L'AMPOULE

Déposer le connecteur de phare et le cache d'ampoule en caoutchouc.

Déposer l'ampoule de phare.

Reposer une nouvelle ampoule de phare.

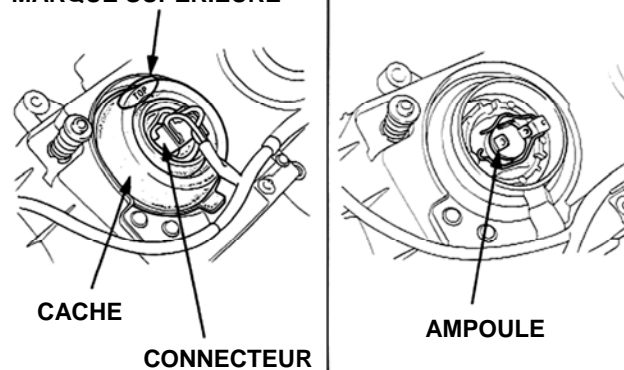
PRECAUTION

- Si l'on touche l'ampoule avec les mains nues, la nettoyer avec un tissu imprégné d'alcool afin d'éviter une panne précoce.

NOTE

- Reposer le cache d'ampoule en caoutchouc avec la marque "TOP" vers le haut.

MARQUE SUPERIEURE



Retirer le feu de position du boîtier de phare et le remplacer par un neuf.

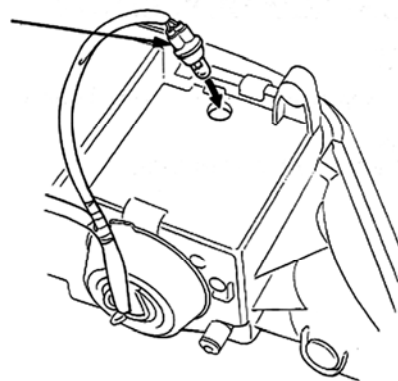
REPOSE

Reposer le phare dans l'ordre inverse de la dépose.

NOTE

- Faire attention à bien reposer correctement les boulons de montage de phare.
Les boulons inférieurs ont des filetages de vis dans leur tête.

FEU DE POSITION

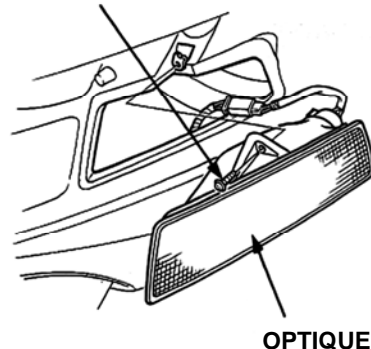


CLIGNOTANTS

CLIGNOTANTS AVANT

Déposer l'optique du clignotant avant en retirant la vis.

VIS



Déposer l'ampoule en la tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

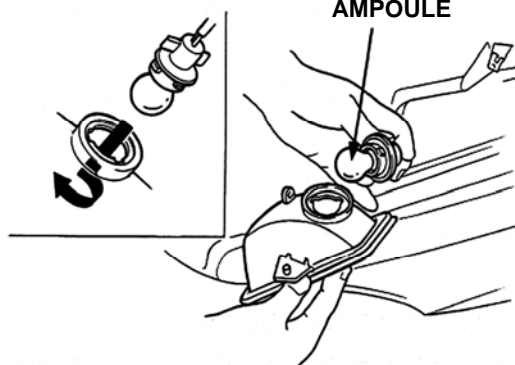
Reposer une ampoule neuve sur la douille et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Reposer l'optique.

PRECAUTION

- *Ne pas trop serrer les vis de montage de l'optique, car l'optique se fendillerait.*

AMPOULE

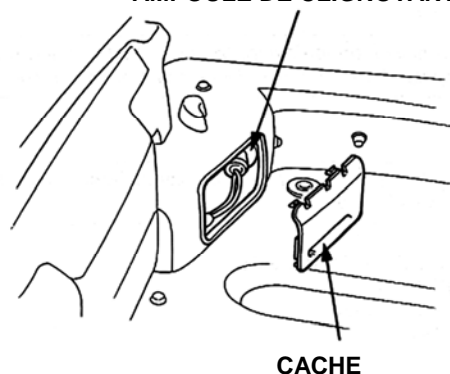


CLIGNOTANTS ARRIERE

Ouvrir le couvercle du coffre.
Déposer le cache de l'ampoule.

Déposer l'ampoule en la tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
La remplacer par une neuve et reposer cette dernière dans l'ordre inverse de la dépose.

AMPOULE DE CLIGNOTANT

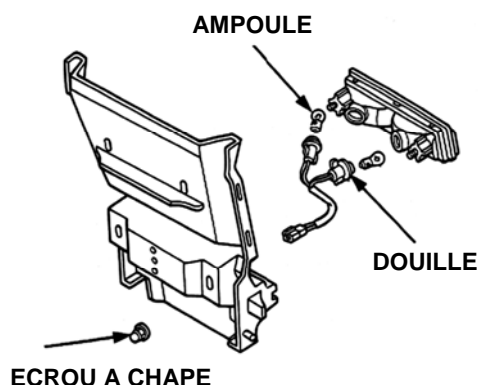


FEUX STOP ET FEUX ARRIERE

REPLACEMENT DE L'AMPOULE

Déposer les écrous à chape et l'optique des feux stop/feux arrière.

Déposer l'ampoule en tournant la douille dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. La remplacer par une nouvelle et reposer cette dernière dans l'ordre inverse de la dépose.



ECLAIRAGE DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION

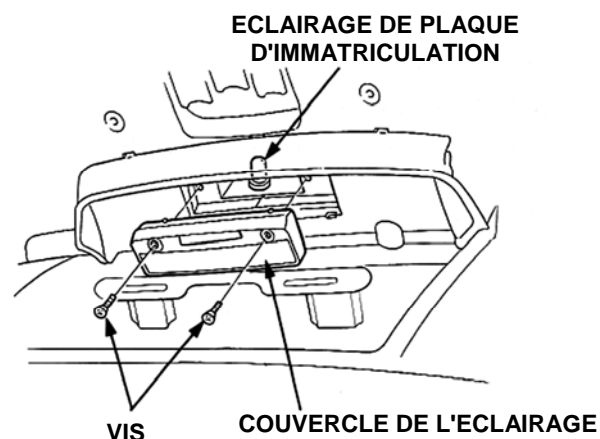
REPLACEMENT DE L'AMPOULE

Déposer le couvercle de l'éclairage de la plaque d'immatriculation en retirant deux vis.
Retirer l'ampoule du boîtier d'ampoule.

La remplacer par une neuve et reposer celle-ci dans l'ordre inverse de la dépose.

PRECAUTION

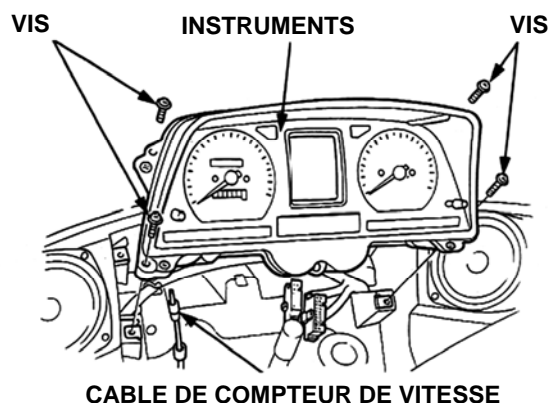
- Ne pas trop serrer les vis de montage du couvercle de l'éclairage, ou le couvercle se fendillera.



INSTRUMENTS

DEPOSE/REPLACEMENT DE L'AMPOULE

Déposer le panneau d'instruments (page 12-8).
Déposer les vis de montage des instruments et déconnecter le câble du compteur de vitesse.

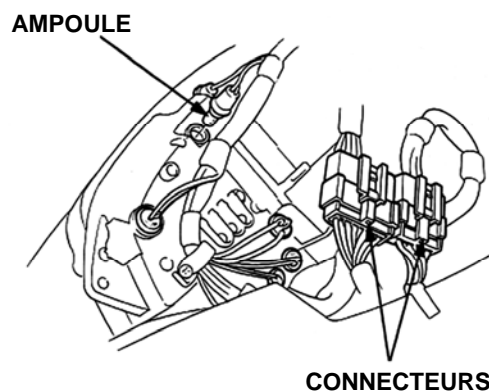


Retirer l'ampoule du boîtier des instruments et la remplacer par une neuve.

NOTE

- Se reporter à la page suivante pour le remplacement de l'illumination de l'unité L.C.D.

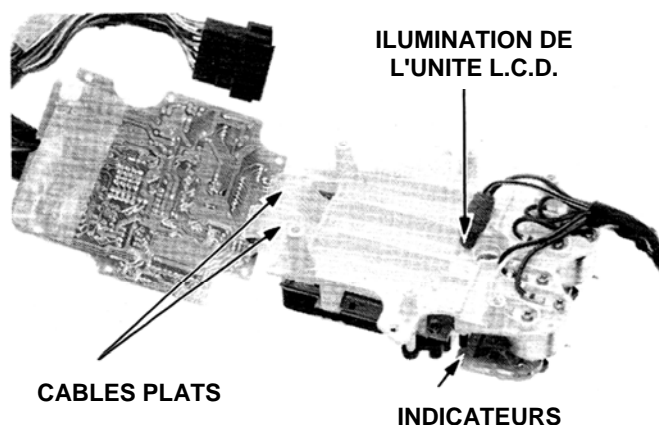
Lors du démontage des instruments, déconnecter les connecteurs 14PWHT et 20P-WHT et déposer les instruments du châssis.



Seulement dans le cas du remplacement de l'illumination de l'unité L.C.D., vous devez déposer l'unité L.C.D. comme indiqué; pour le remplacement de l'unité L.C.D., voir la page 22-16.

PRECAUTION

- Ne pas mettre les indicateurs la tête en bas pendant un long moment, ou il pourrait y avoir des fuites d'huile de l'amortisseur.
- Ne pas endommager les câbles plats de l'unité L.C.D.



INSPECTION DU CAPTEUR DE VITESSE

Vérifier si la connexion du câble du compteur de vitesse est desserrée.

Déposer les instruments avec les connecteurs 14P-BLK et 20P-WHT connectés (page 22-12).

Connecter un voltmètre entre les bornes BLK/BRN (+) et GRN/BLK (—) du connecteur 3P-WHT du capteur.

Mettre le contact et la tension de la batterie doit apparaître.

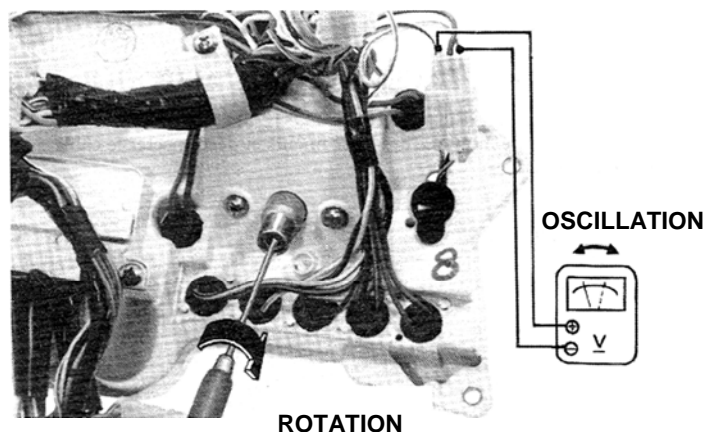
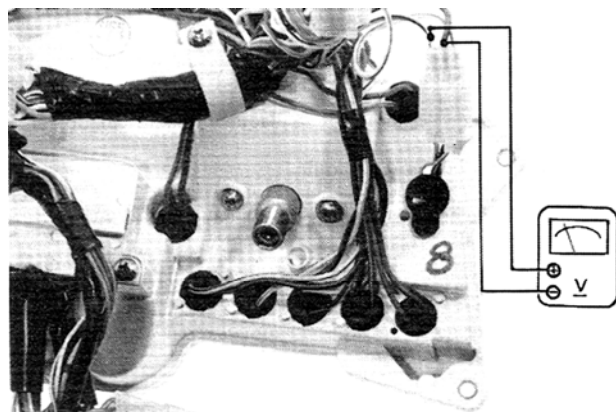
Si ce n'est pas le cas, le capteur de vitesse ne capte pas l'alimentation de la batterie. Suivre et réparer le câblage, les connecteurs et/ou les composants relatifs (relais 3 et fusible 8/11)

Connecter un voltmètre entre les bornes BLK/BRN (+) et WHT/BLK (—) du connecteur 3P-WHT du capteur.

Mettre le contact.

Le capteur est normal si l'aiguille du voltmètre oscille lentement entre 2 et environ 10 V huit fois lorsque l'arbre d'entraînement du compteur de vitesse est tourné lentement d'un tour complet.

Si toutes les vérifications sont correctes, remplacer le capteur de vitesse.



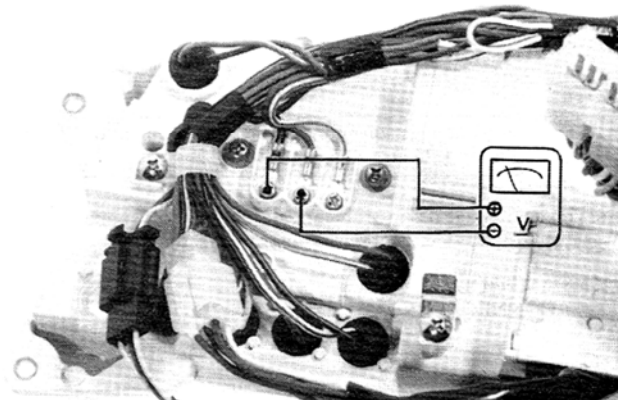
INSPECTION DU COMPTE-TOURS ELECTRIQUE

Déposer les instruments avec les connecteurs 20P-WHT connectés (page 22-12).

Connecter un voltmètre entre les bornes BLK/BRN (+) et GRN (—) du compte-tours.

Mettre le contact et la tension de la batterie doit apparaître.

Si ce n'est pas le cas, le compte-tours électrique ne capte pas l'alimentation de la batterie. Suivre et réparer le câblage, les connecteurs et/ou les composants relatifs (relais 3 et fusible 8/11).

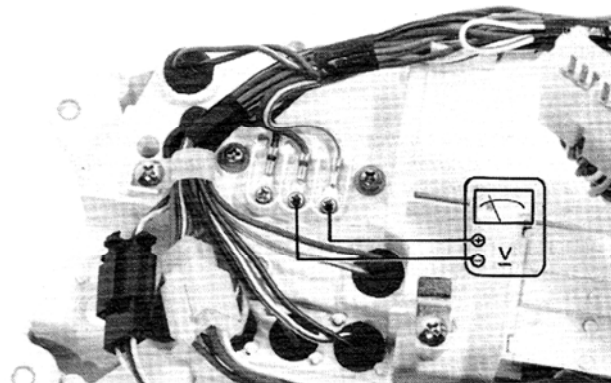


Connecter un voltmètre entre les bornes YEL/BLU (+) et GRN (—) du compte-tours

Mettre le contact avec l'interrupteur d'arrêt du moteur sur RUN et la tension de la batterie doit apparaître.

Si ce n'est pas le cas, ouvrir le câblage et/ou connecter sans trop serrer les connecteurs de la bobine d'allumage (N° 2) à la borne du compte-tours. Les suivre et les réparer.

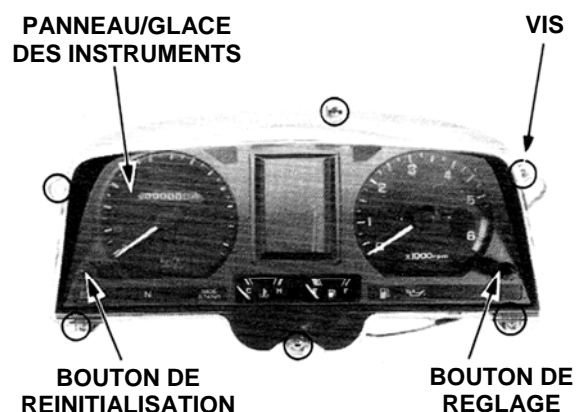
Si toutes les vérifications sont correctes, remplacer le compte-tours électrique.



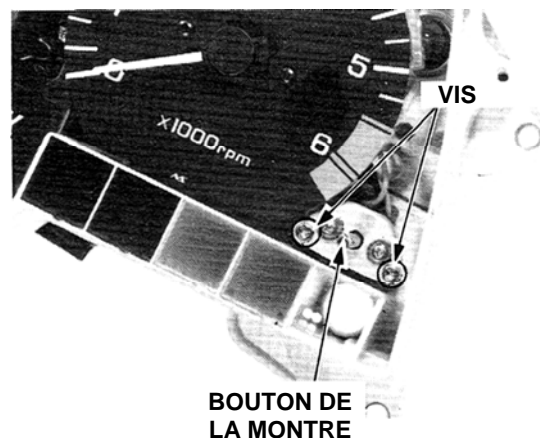
DEMONTAGE

Déposer le bouton de réinitialisation et le bouton de réglage de la montre.

Déposer le panneau des instruments et la glace en retirant six vis.

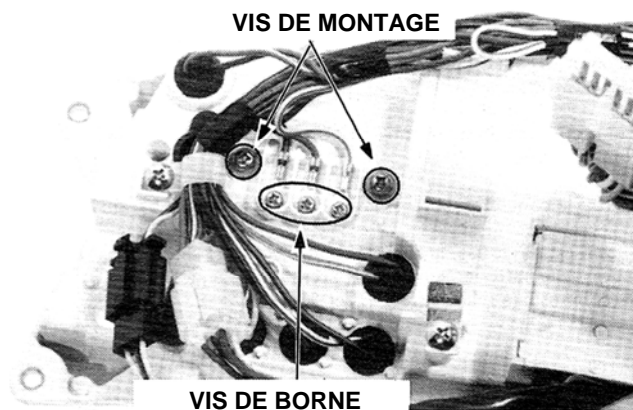


Pour remplacer le bouton de la montre, déposer deux vis et déconnecter le connecteur 3P-BLK derrière le boîtier des instruments.

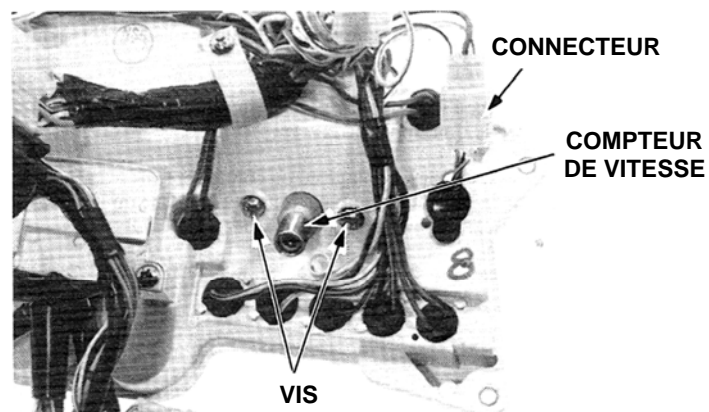


Déposer trois vis de borne du compte-tours et deux vis de montage du compte-tours.

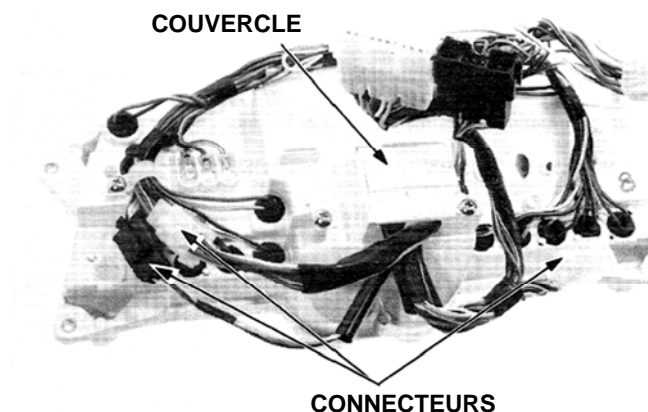
Déposer le compte-tours du boîtier.



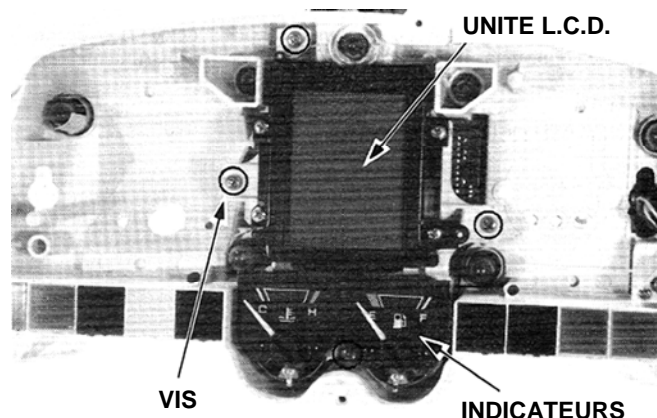
Déconnecter le connecteur 3P-WHT du capteur de vitesse.
Déposer deux vis et le compteur de vitesse du boîtier.



Déconnecter les connecteurs 10P-WHT, 6P-WHT et 3P-BLK.
Déposer le couvercle arrière des instruments.



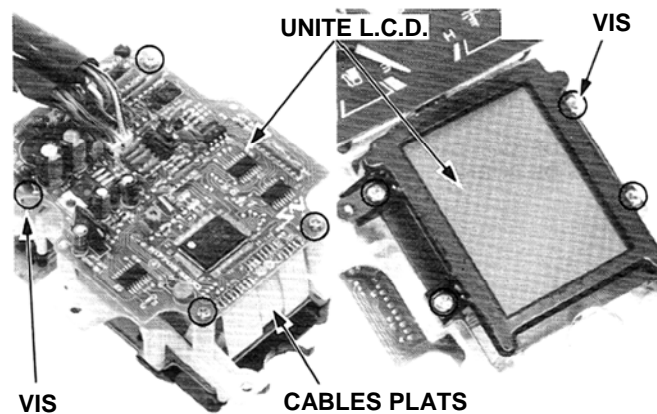
Déposer quatre vis puis l'unité L.C.D. et les indicateurs
comme un tout.



Si l'on veut déposer l'unité L.C.D., déposer huit vis et l'unité
L.C.D. du boîtier.

PRECAUTION

- *Ne pas endommager les câbles plats de l'unité L.C.D.*

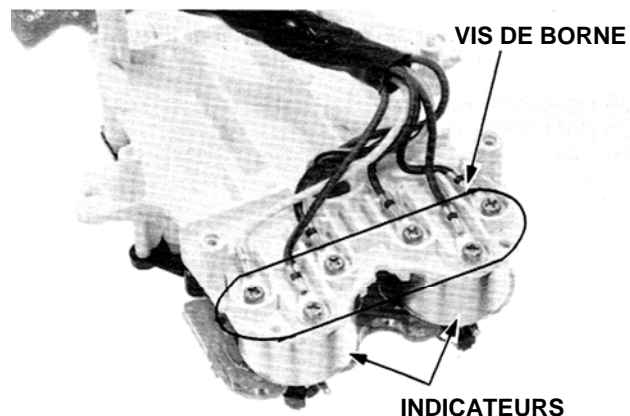


Si l'on veut déposer les indicateurs, déposer le côté arrière de l'unité L.C.D. (page précédente).
Déposer les vis de borne d'indicateur et les vis de panneau d'indicateur.

Déposer les indicateurs.

PRECAUTION

- Ne pas mettre les indicateurs la tête en bas pendant un long moment, car il pourrait y avoir des fuites d'huile.
- Ne pas endommager les câbles plats de l'unité L.C.D.

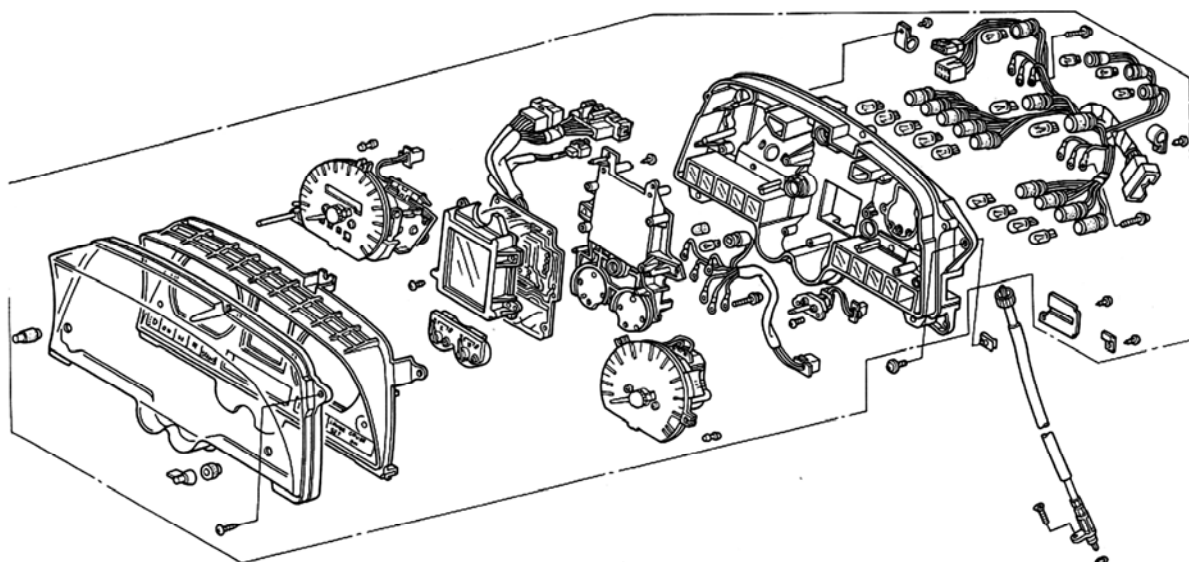


REMONTAGE/REPOSE

Le remontage et la repose se font dans l'ordre inverse du démontage et de la dépose.

NOTE

- Connecter les bornes en position correcte en suivant les codes de couleur sur l'unité L.C.D. et le boîtier des instruments.



CONTACTEUR D'ALLUMAGE

INSPECTION

Déposer le cache inférieur du carénage gauche (page 12-9). Déconnecter le connecteur 8P-BLK du support de connecteur sur le ventilateur gauche.

Vérifier la continuité des bornes sur le contacteur d'allumage dans toutes les positions.

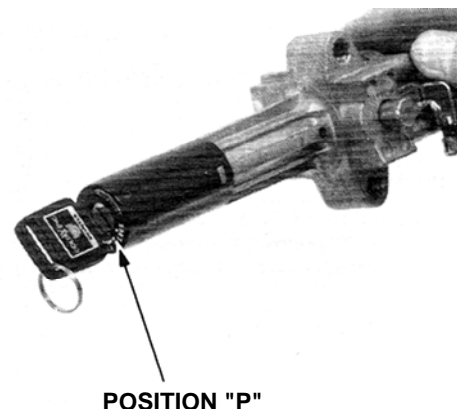
NOTE

- Le contrôle de continuité doit être effectué sans déposer le contacteur.

Couleur	RED	BLK	LT GRN/ BLK	BLU/ ORN	YEL/ BLK	BRN/ WHT	BRN
Ver- rouillage							
OFF							
ACC	O		O				
ON	O	O	O	O		O	O
P	O		O		O		

DEMONTAGE

Déposer le contacteur d'allumage.
Introduire la clé et la tourner sur "P" (stationnement).

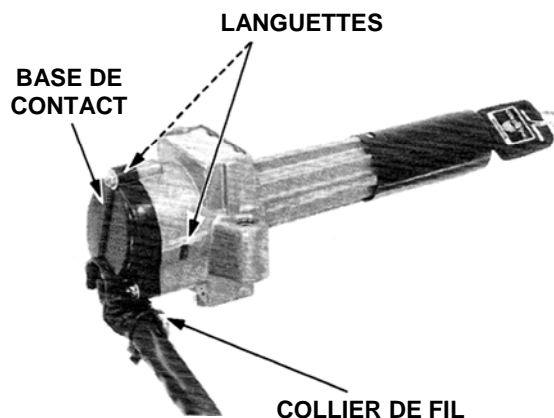


Relâcher le fil du collier de fil.

Sortir les languettes de l'encoche et déposer la base de contact.

REMONTAGE

Remonter dans l'ordre inverse de la dépose.



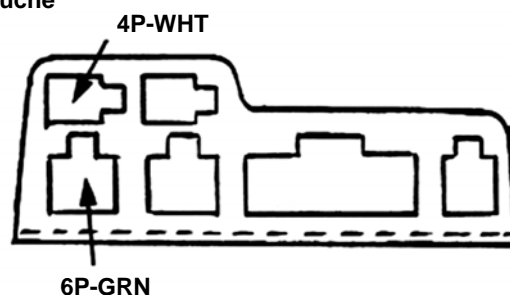
COMMODOUS DE GUIDON GAUCHE INSPECTION

Les commodos du guidon (phare/code, feux de détresse, clignotants, avertisseur, feux et dépassement) doivent être remplacés comme des ensembles.

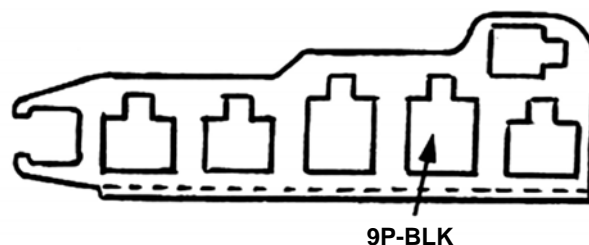
Déposer les caches inférieurs des carénages gauche et droit (page 12-9).

Déconnecter les connecteurs 9P-BLK, 6P-GRN et 4P-WHT des supports de connecteurs sur les ventilateurs de refroidissement.

● Gauche



● Droit



Les essais de continuité pour les composants de l'ensemble de commodos du guidon sont les suivants:

Il doit y avoir continuité entre les fils de couleur du tableau ci-dessous.

Couleur	BLU/ WHT	WHT	BLU
Lo	○	○	
(N)	○	○	○
Hi	○	○	○

INVERSEUR PHARE-CODE

Couleur	PNK/ WHT	LT BLU	ORN
RELACHE			
ENFONCE (VERROUILLE)	○	○	○

CONTACTEUR DE FEUX DE DETRESSE

Couleur	GRY	LT BLU	ORN	GRN	PNK	GRN	LT GRN/ WHT
R	○	○		○	○		
L	○	○	○	○	○		
ENFONCE						○	○

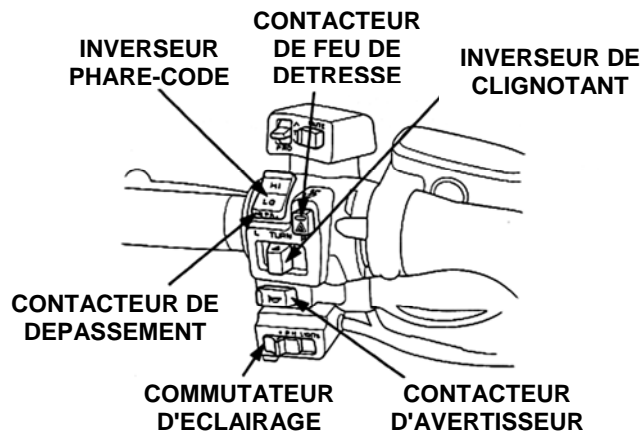
INVERSEUR DE CLIGNOTANT

Couleur	BRN/ BLU	BRN/ WHT	BRN/ BLU	BLU/ WHT
•				
P	○	○		
H	○	○	○	○

COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE

Couleur	WHT/ GRN	BLU
RELACHE (Feux de position)		
ENFONCE (Feux de route)	○	○

CONTACTEUR DE DEPASSEMENT



Couleur	WHT/ GRN	LT GRN
RELACHE		
ENFONCE	○	○

CONTACTEUR D'AVERTISSEUR

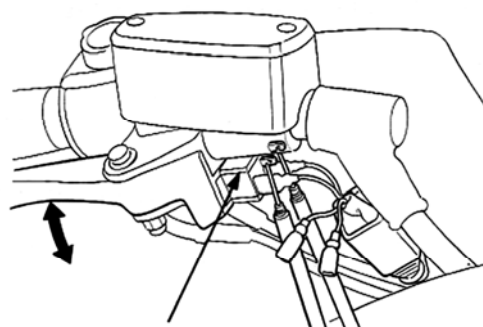
CONTACTEURS DE FEU STOP

AVANT

Déconnecter les connecteurs de fil de contacteur de feu stop (petites bornes).

Vérifier la continuité entre les bornes des fils WHT/GRN et GRN/YEL.

Levier de frein relâché: Pas de continuité
Levier de frein tiré: Continuité



CONTACTEUR DE FEU STOP (AVANT)

ARRIERE

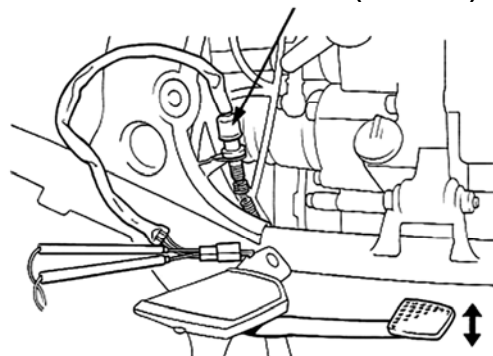
Déposer le cache intérieur du carénage droit (page 12-9).

Déconnecter le connecteur 2P-BLK du support de connecteur derrière l'unité de contrôle de l'allumage.

Vérifier la continuité entre les bornes du connecteur.

Pédale de frein relâchée: Pas de continuité
Pédale de frein appliquée: Continuité

CONTACTEUR DE FEU STOP (ARRIERE)



CONTACTEUR DE PRESSION D'HUILE

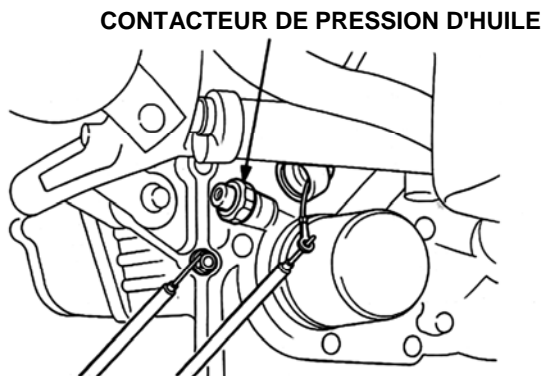
INSPECTION

Si le témoin de pression d'huile ne s'allume pas, inspecter d'abord la ligne "ALIMENTATION AU CONTACTEUR DE PRESSION" comme suit.

Déposer le cache de dessous (page 12-8).

Retirer le cache en caoutchouc et déconnecter les fils du contacteur de pression d'huile.

Mettre le contact. Mesurer la tension entre la bornes BLU/RED (+) et la masse H. La tension de la batterie doit apparaître.



Si la tension n'apparaît pas, faire les inspections suivantes:

- ampoule de témoin grillée.
- circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils.
- contact desserré ou mauvais du connecteur relatif.

Si la tension apparaît, remplacer le contacteur de pression d'huile par un neuf (page 2-5).

Si le témoin de pression d'huile reste allumé avec le moteur en marche, vérifier la pression d'huile (page 2-5).

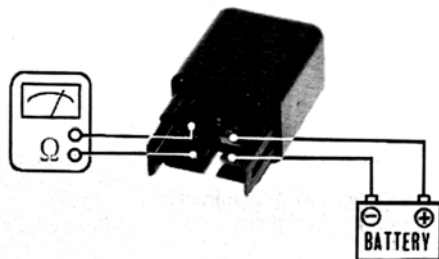
Si la pression d'huile est correcte, remplacer le contacteur de pression d'huile (page 2-5).

RELAIS DANS LE BOITIER DE RELAIS

INSPECTION DE CONTINUITÉ

Déposer les relais.

Connecter un ohmmètre et une batterie de 12 V aux relais (1, 3 et 4) comme indiqué. Les relais sont normaux s'il y a continuité.

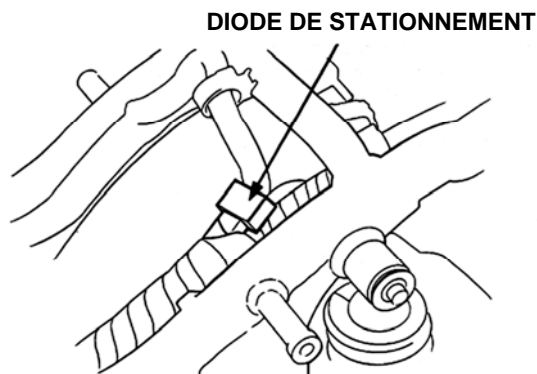


DIODE

INSPECTION DE LA DIODE (Stationnement)

Déposer le sac de selle droit (page 12-13).

Déposer la diode de stationnement (LT GRN/YEL & BRN) du faisceau de fils principal.



NOTE

• Le tableau des essais est donné pour un ohmmètre à masse positive. Les résultats des essais seront inversés si l'on utilise un ohmmètre à masse négative.

Direction normale: Continuité

sonde +: borne (+)

sonde —: borne (—)

Direction inverse: Pas de continuité

sonde +: borne (—)

sonde —: borne (+)

INSPECTION DE LA DIODE (Point mort)

Déposer le cache intérieur du carénage droit (page 12-9).

Déposer la diode 3 voies (Point mort) du connecteur 3P-ORN.

Si cette diode est ouverte, le témoin de point mort ne s'allume pas et la soupape à solénoïde d'air shot (Point mort) ne fonctionne pas.

NOTE

• Le tableau des essais est donné pour un ohmmètre à masse positive. Les résultats des essais seront inversés si l'on utilise un ohmmètre à masse négative.

Direction normale: Continuité

sonde +: borne centrale (+)

sonde —: borne droite ou gauche (—)

Direction inverse: Pas de continuité

sonde +: borne droite ou gauche (—)

sonde —: borne centrale (+)

SYSTEME DE CLIGNOTANT AUTO-ANNULANT

NOTE

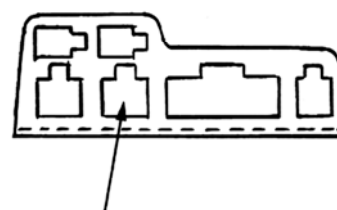
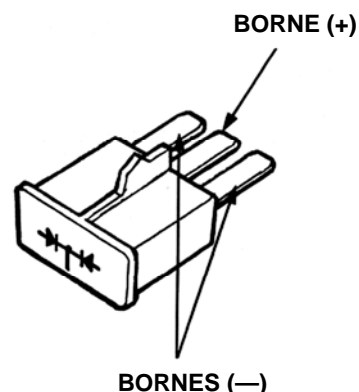
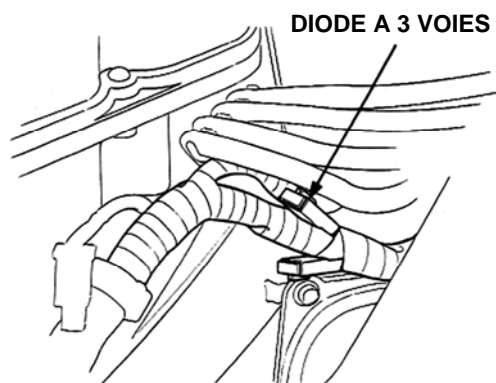
- S'assurer que la batterie est complètement chargée.
- Lors de l'inspection de ce système, vérifier les composants et les lignes du système un à un en suivant le dépiage des pannes de la page 22-4 à page 22-6.
- S'assurer que les fusibles auxiliaires (8 et 11) ne sont pas fondus.

INSPECTION DE L'UNITE DE CONTROLE D'ANNULATION DE CLIGNOTANT

Déposer le cache inférieur du carénage gauche (page 12-9).

Déconnecter le connecteur 6P-BRN du support de connecteur sur le ventilateur gauche.

• DIODE DE STATIONNEMENT



Mesurer les éléments suivants entre chaque borne du côté du faisceau de fils principal et la masse.

LIGNE	BORNE	CONDITION (S)		CARACTERISTIQUE
Entrée de tension (+) de batterie	WHT/GRN	Contact mis		La tension de la batterie doit apparaître
Clignotant ON	PNK	Inverseur de clignotant droite ou gauche		Il doit y avoir continuité
		Inverseur de clignotant ENFONCE		Pas de continuité
Clignotant OFF	LT GRN/WHT	Inverseur de clignotant droite ou gauche		Pas de continuité
		Inverseur de clignotant ENFONCE		Il doit y avoir continuité
Impulsion de vitesse du capteur de vitesse	WHT/BLK (+)	Roue avant tournée lentement Contact mis		Impulsion de 0—10 volts
Sortie d'annulation	BLU/BLK (+)	Contact mis et connecteur 6P-BRN connecté	Clignotant fonctionnant à droite ou à gauche	Il doit apparaître 0 volt
			Inverseur de clignotant ENFONCE	La tension de la batterie doit apparaître
Masse	GRN	A tout moment		Il doit y avoir continuité

INSPECTION DU RELAIS DE CLIGNOTANT

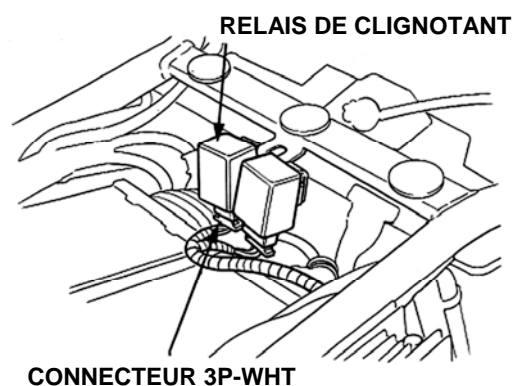
Déposer le coffre (page 12-12).

Déconnecter le connecteur 3P-WHT du relais de clignotant.

Déconnecter le connecteur 4P-WHT du support de connecteur sur le ventilateur gauche.

Vérifier la continuité entre la même couleur (GRY) des connecteurs 3P-WHT et 4P-WHT.

Il doit y avoir continuité à tout moment.



Mesurer la tension comme suit.

Entre WHT/GRN (+) et la masse (—).

La tension de la batterie doit apparaître avec le contact mis.

Entre BLU/BLK (+) et la masse (—).

Il doit y avoir la tension de la batterie avec le contact mis et aussi avec le connecteur 3P-WHT du relais connecté au relais.

DEPOSE/REPOSE DE L'UNITE DE CONTROLE D'ANNULATION DE CLIGNOTANT

Déposer le cache central du guidon.
Faire glisser la rondelle isolante de la colonne de direction du côté du faisceau de fils.

PRECAUTION

- Appliquer une petite quantité d'eau savonneuse sur la surface de fil de l'unité d'annulation de clignotant pour que la rondelle isolante puisse glisser plus facilement.

Déposer les vis de fixation et tirer l'unité de contrôle d'annulation de clignotant suffisamment pour déconnecter le connecteur de l'unité.

NOTE

- Si nécessaire, faire glisser un peu plus la rondelle isolante de la colonne de direction.

Déconnecter le connecteur de l'unité de contrôle d'annulation de clignotant et le déposer.

S'assurer que le capteur d'angle de l'unité de contrôle est régulièrement tourné.
S'assurer que la plaque de capteur d'angle n'est pas endommagée et vérifier que la plaque est bien reposée contre le bossage du capteur.

Le reposer dans l'ordre inverse de la dépose.

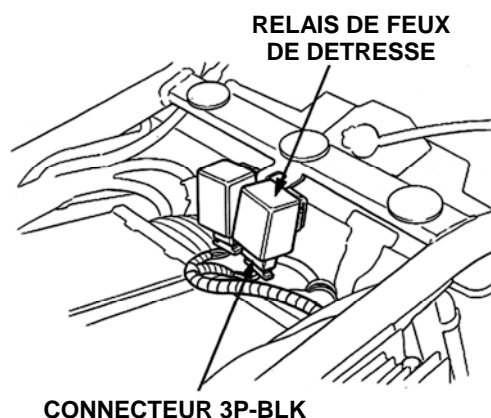
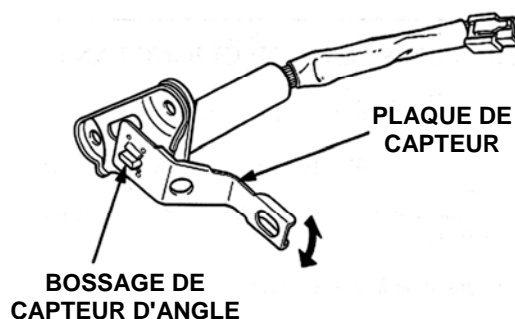
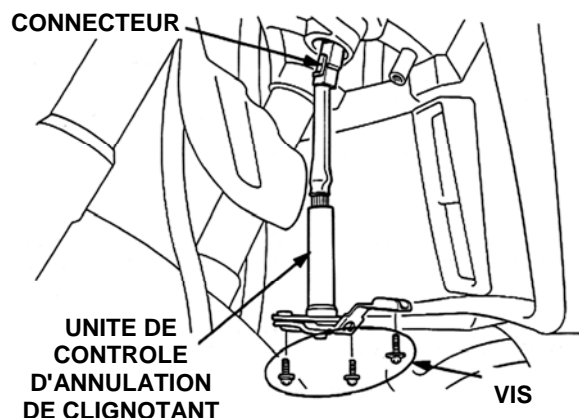
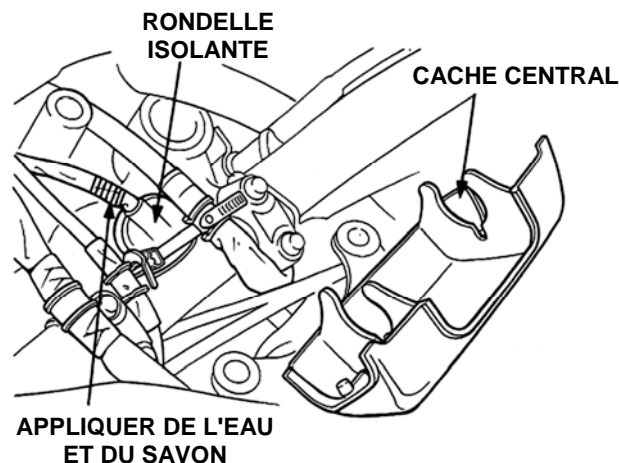
NOTE

- S'assurer que les vis de fixation sont bien serrées.

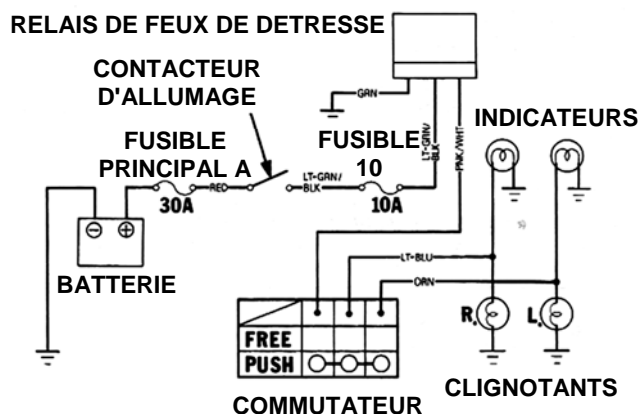
RELAIS DE FEUX DE DETRESSE INSPECTION

Déposer le coffre et le cache inférieur du carénage gauche (page 12-9). Déconnecter le connecteur 3P-BLK du relais de feux de détresse. Déconnecter le connecteur 4P-WHT du support de connecteur sur le ventilateur gauche. Vérifier la continuité entre la même couleur (PNK/WHT) des connecteurs 3P-BLK et 4P-WHT.

Il doit y avoir continuité à tout moment.



Entre PNK/WHT (+) et la masse (—).
Il doit y avoir environ 5 volts avec le contact mis et aussi avec le connecteur 3P-BLK de relais connecté au relais.

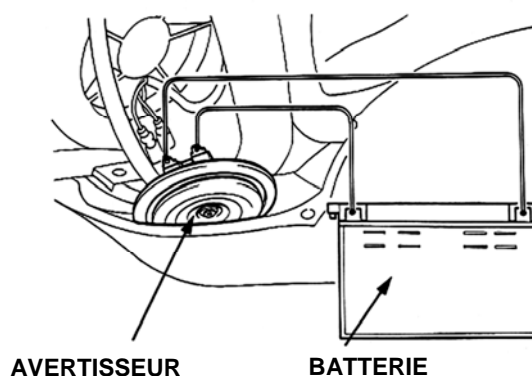


AVERTISSEUR

INSPECTION

Déposer le cache avant du carénage.
Déconnecter les connecteurs de fil d'avertisseur et connecter une batterie de 12 V complètement chargée aux bornes de l'avertisseur.

L'avertisseur est normal s'il résonne lorsque la batterie est connectée entre les bornes.



REPLACEMENT

Déposer le cache de dessous (page 12-8).
Déconnecter les connecteurs de fil d'avertisseur.
Déposer le boulon de montage de l'armature de l'avertisseur et
l'avertisseur.

