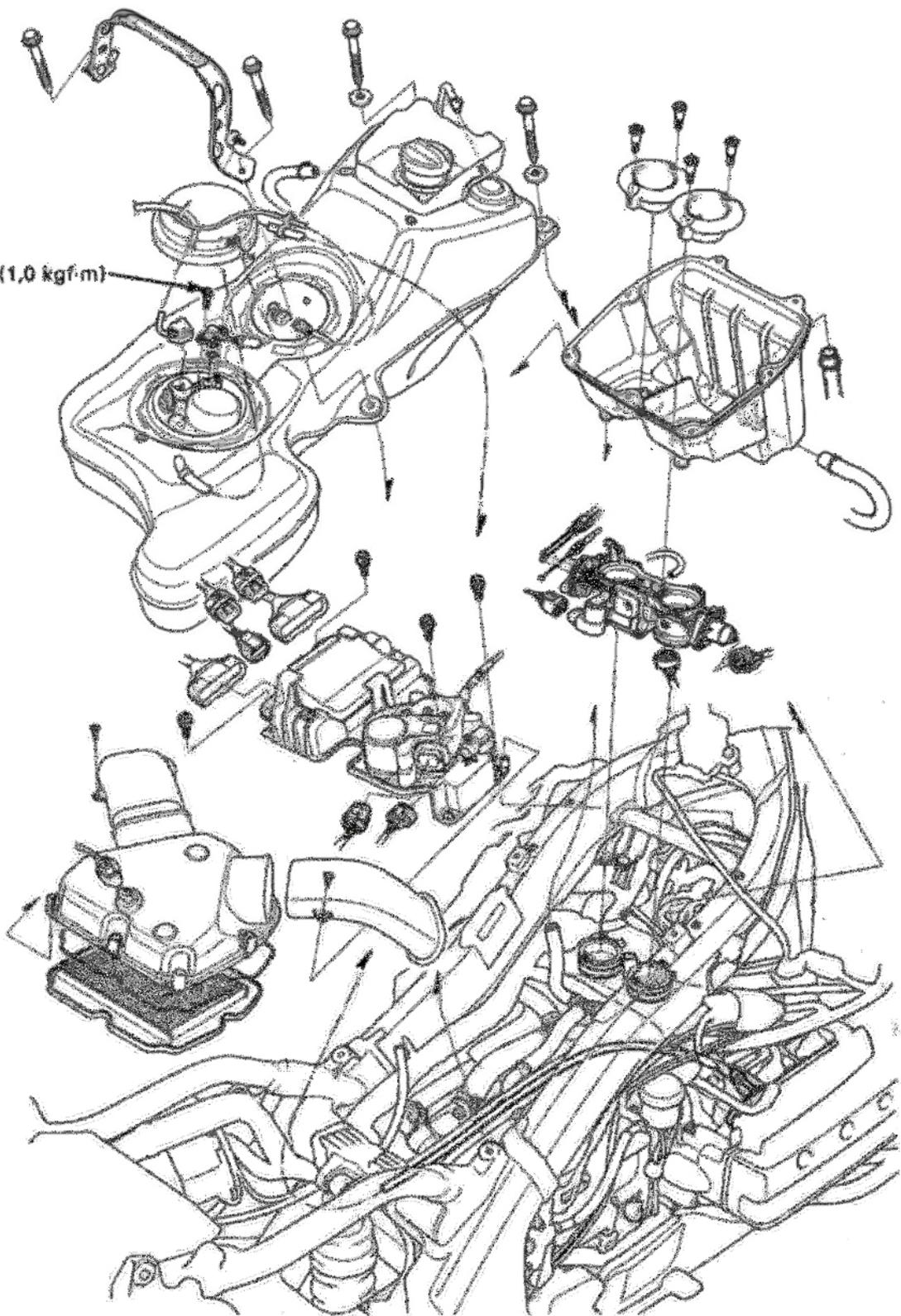


**05**

**Circuit de carburant**

10 N·m (1,0 kgf·m)



INFORMATIONS DE SERVICE -----	05-01	CORPS DU PAPILLON -----	05-61
DEPANNAGE -----	05-03	INJECTEUR -----	05-64
EMPLACEMENT DU CIRCUIT -----	05-04	RELAIS DE POMPE DE CARBURANT-----	05-69
SCHEMA DU CIRCUIT -----	05-05	CAPTEUR BARO/MAP -----	05-70
SYSTEME PGM-FI (INJECTION PROGRAMMEE DE CARBURANT) -----	05-06	CAPTEUR IAT-----	05-71
CODES D'ERREUR PGM-FI, VOYANTS DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT		GENERATEUR D'IMPULSION DE CAMES --	05-71
DIAGNOSTIC AUTOMATIQUE -----	05-10	CAPTEUR 02 -----	05-72
INSPECTION DE LIGNES DE CARBURANT - POMPE DE CARBURANT-----	05-55	CAPTEUR DE COGNEMENT -----	05-72
RESERVOIR DE CARBURANT-----	05-58	CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE -----	05-72
BOITIER DU FILTRE A AIR-----	05-59	ECM (MODULE COMMANDE DU MOTEUR)-	05-73
	05-60	SYSTEME D'ALIMENTATION D'AIR SECONDAIRE -----	05-73
		RALENTI DU MOTEUR -----	05-76

## INFORMATIONS DE SERVICE

### GENERALITES

- Travaillez dans un local bien ventilé. Si l'on fume ou s'il y a des flammes nues ou des étincelles dans le local de travail ou dans le local où de l'essence est stockée, on peut provoquer un incendie ou une explosion.
- N'oubliez pas d'annuler la pression de carburant en tournant la clef de contact sur "OFF".
- La flexion ou la torsion des câbles des gaz empêchera un bon fonctionnement et pourra provoquer le grippage ou le coincement des câbles, entraînant une perte de contrôle du véhicule.
- N'utilisez pas de produits commerciaux de nettoyage de carburateur pour nettoyer l'intérieur de l'alésage du papillon, alésage qui est revêtu de molybdène.
- Ne faites pas basculer brutalement le papillon de la position d'ouverture maximum à la position de fermeture maximum une fois que le câble des gaz a été enlevé. Ceci peut provoquer un ralenti incorrect.
- Bouchez les orifices d'admission de la culasse avec un ruban ou un chiffon propre pour que les débris et la saleté ne puissent pas y pénétrer, une fois que le corps du carburateur a été déposé.
- N'endommagez pas le corps du carburateur. Ceci peut provoquer une mauvaise synchronisation du papillon et de la soupape de ralenti.
- Empêchez la poussière et les débris de pénétrer dans les passages d'air après la dépose du corps du papillon. Nettoyez-les avec un jet d'air comprimé si nécessaire.
- Le corps du carburateur est préréglé en usine. Ne le démontez pas autrement que de la manière indiquée dans ce manuel.
- Ne dévissez pas et ne serrez pas les boulons et les vis peints en blanc sur le corps du carburateur. Si on les visse ou si on les dévisse, on peut provoquer une mauvaise synchronisation du papillon et de la soupape de ralenti.
- Serrez avec le couple spécifié les boulons peints en jaune des tuyaux de carburant.
- Les pièces du corps du carburateur, non illustrées dans ce manuel, ne doivent pas être démontées.
- Remplacez toujours les joints toriques au moment de la dépose de la pompe de carburant.
- Le système PGM -FI (Injection Programmée de Carburant) est équipé du Système de Diagnostic Automatique décrit en page 5-6.
- Au moment de la vérification du système PGM -FI, respectez toujours les opérations indiquées dans l'organigramme de dépannage (page 5-12 à 5-54).
- Le système PGM-FI comporte une fonction de sécurité intrinsèque pour assurer une capacité minimale de fonctionnement en cas d'anomalie dans le circuit. En cas de détection d'anomalie par le système d'autodiagnostic, la capacité minimale de fonctionnement est assurée en utilisant les valeurs numériques prédéterminées à l'avance dans la carte map du programme de simulation. Cependant, lorsqu'une anomalie est détectée sur les injecteurs, sur le générateur d'impulsion d'allumage et/ou sur le générateur d'impulsion de cames, la fonction de sécurité intrinsèque arrêtera le moteur pour qu'il ne soit pas endommagé.
- Des connecteurs mal raccordés ou corrodés sont souvent à l'origine d'un système PGM -FI défectueux. Vérifiez ces connexions avant de continuer.

- Au moment du démontage des pièces du circuit de carburant, notez l'emplacement des joints toriques. Remplacez-les au moment du remontage.
- Remplacez toujours la rondelle d'étanchéité lorsque le boulon étanche du tuyau de carburant est enlevé ou desserré.
- Utilisez un testeur numérique pour inspecter le système PGM-FI.
- Voir la section 17 pour l'inspection du relais FI IGN.
- Voir la section 19 pour les composants suivants:
  - Capteur ECT
  - Capteur de niveau de carburant
  - Contacteur de position du changement de vitesse

## SPECIFICATIONS

ELEMENT SPECIFICATIONS	
Numéro d'identification du corps du carburateur	GQ61B
Jeu de la manette des gaz	2-6 mm
Résistance détectant la température d'air d'admission (à 20°C)	2,2-2,7 k $\Lambda$
Résistance détectant la température du liquide de refroidissement du moteur (à 20°C)	2,3-2,6 k $\Lambda$
Résistance du capteur de papillon (à 20°C)	4-6 k $\Lambda$
Résistance d'injecteur de carburant (à 20°C)	11,1-12,3 $\Lambda$
Tension maximum du générateur d'impulsion de came	0,7 V minimum
Tension maximum du générateur d'impulsion d'allumage	0,7 V minimum
Pression absolue dans la tubulure au ralenti	400-450 mm Hg
Pression de carburant au ralenti	343 kPa (3,5 kgf/cm <sup>2</sup> , 50 psi)
Débit de la pompe de carburant (à 12V)	133 cm <sup>3</sup> minimum pendant 10 s
Ralenti	700 $\pm$ 70 min-(tours/min)

## COUPLES DE SERRAGE

Boulon raccord de flexible de carburant	10 N•m (1,0 kgf•m)
Boulon de fixation du tuyau de carburant	10 N•m (1,0 kgf•m)
Régulateur de pression	27 N•m (2,8 kgf•m)
Boulon de fixation du régulateur de pression	10 N•m (1,0 kgf•m)
Boulon banjo du tuyau de carburant	33 N•m (3,4 kgf•m)
Boulon étanche	12 N•m (1,2 kgf•m)
Boulon du couvercle du clapet anti-retour PAIR	5 N•m (0,5 kgf•m)
Capteur de cognement	31 N•m (3,2 kgf•m)
Capteur O <sup>2</sup>	25 N•m (2,5 kgf•m)

## OUTILS

Testeur de diagnostic Imrie	(modèle 625) ou
Adaptateur de tension maximum	07HGJ-0020100 avec multimètre numérique disponible dans le commerce (impédance 10 M $\Lambda$ /DCV minimum)
Faisceau	ECM 07YMZ-0010100
Manomètre de pression de carburant	07406-0040002
Clef pour pompe de carburant	07ZMA-MCAA100

## DEPANNAGE

Le moteur tourne, mais ne démarre pas

- Pas de carburant dans le réservoir
- Pas de carburant au niveau de l'injecteur
  - Filtre de carburant bouché
  - Flexible d'alimentation en carburant pincé ou bouché
  - Tube reniflard du réservoir de carburant pincé ou bouché
  - Pompe de carburant défectueuse
  - Circuits de pompe de carburant défectueux
- Fuite à l'admission d'air
- Carburant contaminé/détérioré
- Injecteur de carburant défectueux
- Soupape de réglage d'air au ralenti coincée en position fermée
- Pas d'étincelle sur la bougie (système d'allumage défectueux - section 17)

Le moteur cale, démarre difficilement, ou le ralenti est irrégulier

- Etranglement dans le flexible d'alimentation en carburant
- Carburant contaminé/détérioré
- Fuite à l'admission d'air
- Soupape de réglage d'air au ralenti défectueuse
- Etranglement dans le tube reniflard du réservoir de carburant
- Mauvais réglage de la vis de ralenti
- Système d'allumage défectueux (section 17)

Post-combustion après utilisation du frein moteur

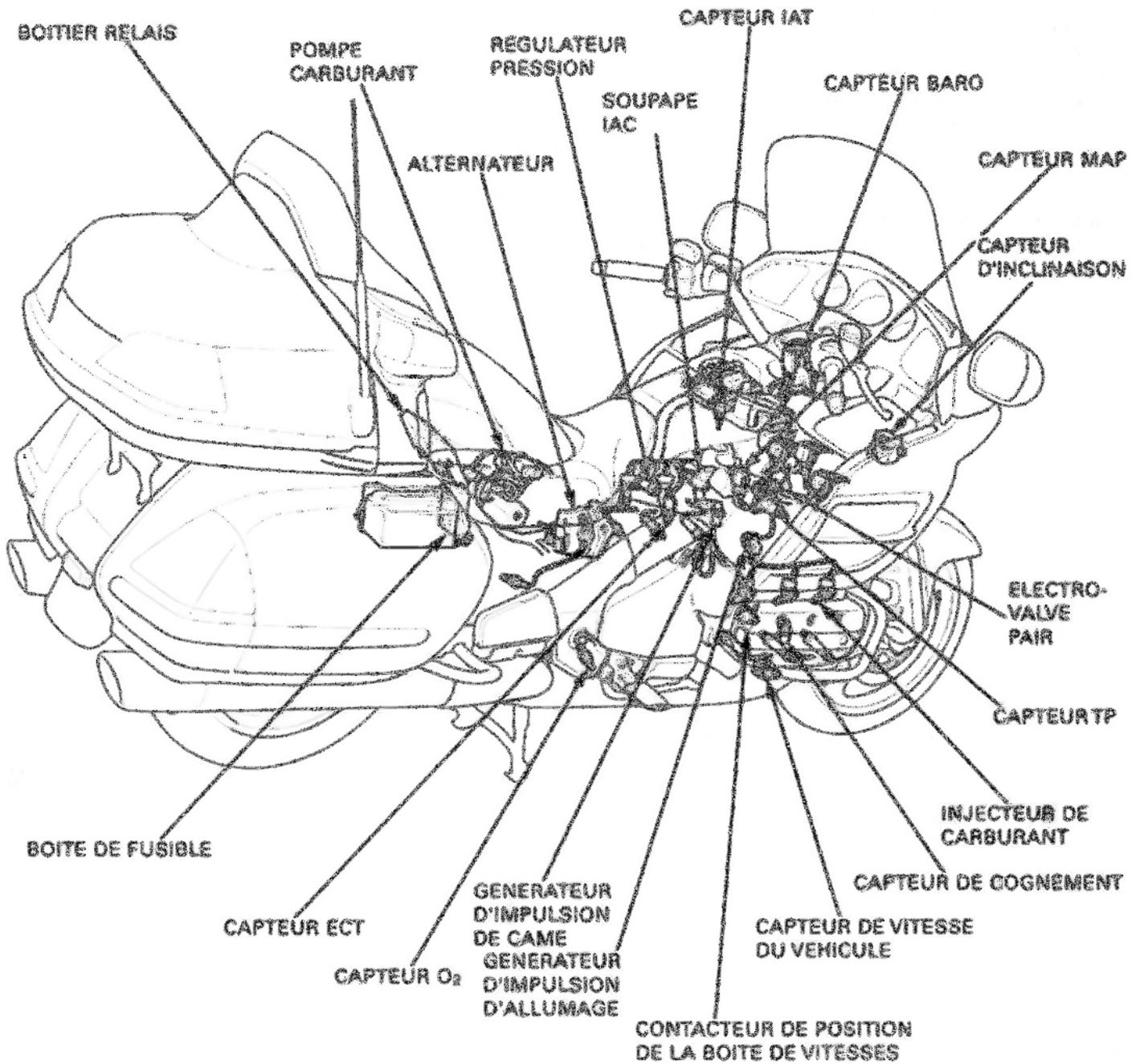
- Système PAIR (Injection Pulsée d'Air Secondaire)
  - Electrovalve PAIR défectueuse
  - Clapet anti-retour PAIR défectueux
  - Flexible bouché sur le circuit PAIR
- Système d'allumage défectueux (section 17)

Retours de flamme ou ratés en cours d'accélération

- Système d'allumage défectueux (section 17)

Performance médiocre (tenue de route) et consommation excessive de carburant

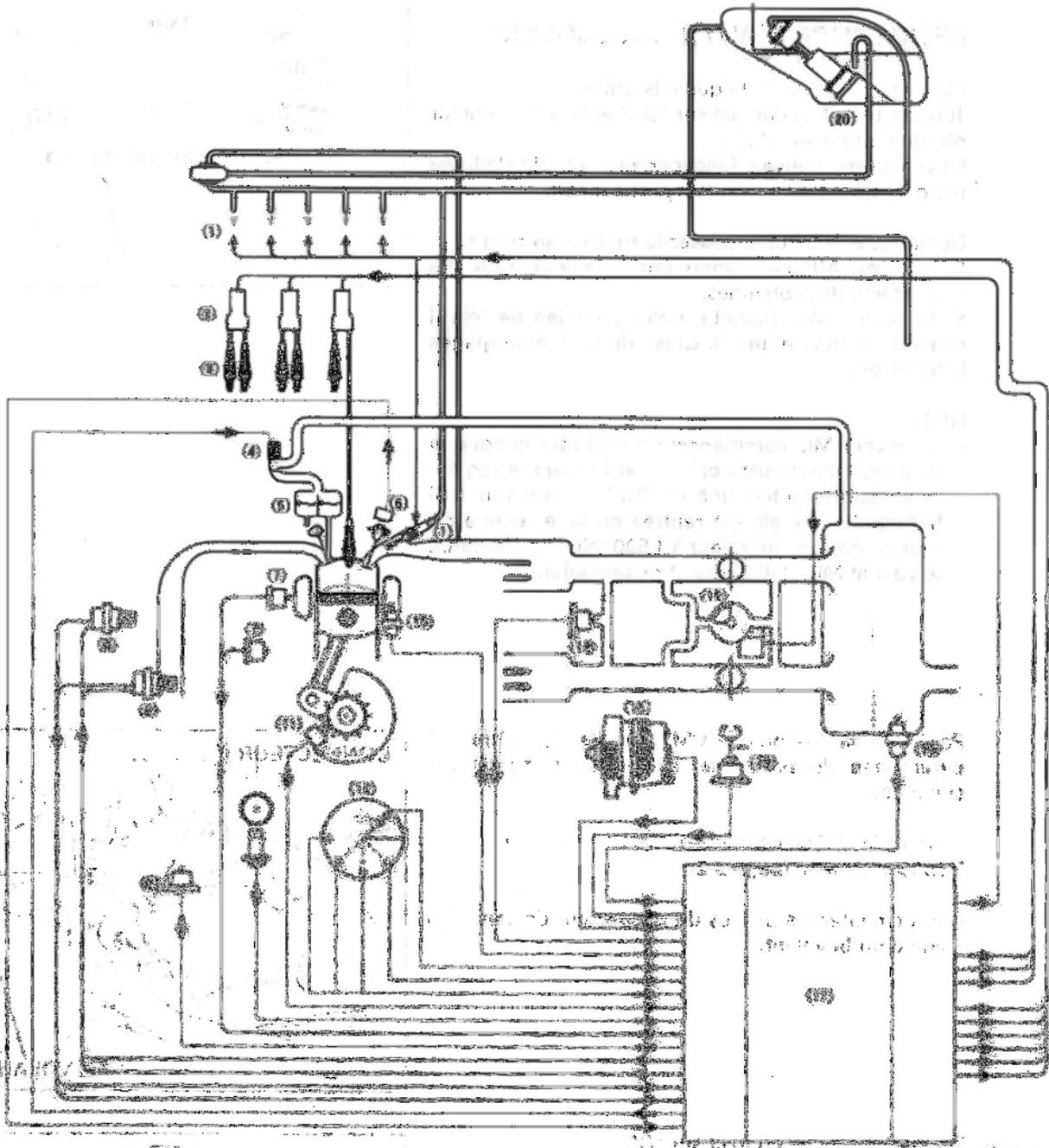
- Flexible d'alimentation en carburant pincé ou bouché
- Régulateur de pression défectueux
- Système d'allumage défectueux (section 17)



NOM COMPLET	ABREVIATIONS
Capteur de pression barométrique	Capteur BARO
Module de commande du moteur	ECM
Capteur de température du liquide de refroidissement du moteur	Capteur ECT
Soupape de réglage d'air au ralenti	Soupape IAC

NOM COMPLET	ABREVIATIONS
Capteur de température d'air d'admission	Capteur IAT
Capteur de pression absolue dans la tubulure	Capteur MAP
Capteur d'oxygène	Capteur O <sup>2</sup>
Capteur de position du papillon	Capteur TP

# SCHEMAT DE CIRCUIT



- |      |  |
|------|--|
| (1)  | Injecteurs de carburant                  |
| (2)  | Bobines d'allumage                       |
| (3)  | Bougies                                  |
| (4)  | Electrovalve PAIR (Air Secondaire Pulsé) |
| (5)  | Clapet anti-retour PAIR                  |
| (6)  | Générateur d'impulsion de came           |
| (7)  | Capteur de cognement                     |
| (8)  | Capteur O <sup>2</sup>                   |
| (9)  | Capteur BARO                             |
| (10) | Capteur vitesse du véhicule              |

- |      |   |
|------|---|
| (11) | Générateur d'impulsion d'allumage               |
| (12) | Contacteur de position du changement de vitesse |
| (13) | Capteur ECT                                     |
| (14) | Capteur MAP                                     |
| (15) | Alternateur                                     |
| (16) | Capteur TP                                      |
| (17) | ECM   |
| (18) | Capteur IAT                                     |
| (19) | Soupape IAC                                     |
| (20) | Pompe de carburant                              |

# SYSTEME PGM-FI (INJECTION PROGRAMMEE DE CARBURANT)

## PROCEDURE D'AUTO-DIAGNOSTIC

Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON" et le commutateur d'arrêt moteur sur " " .  
Le voyant de mauvais fonctionnement (MIL) s'allume pendant quelques secondes, puis s'éteint.

Démarrez le moteur et laissez-le tourner au ralenti.  
Si le voyant MIL ne clignote pas, le module ECM n'a pas détecté de problèmes.  
Si le voyant MIL clignote, notez combien de fois il clignote, et déterminez la cause du problème (pages 05-10 à 05-54).

### NOTE:

- Le voyant MIL commencera à clignoter lorsque la béquille latérale est abaissée et lorsque le régime du moteur est inférieur à 1 500 min' (tours/min.). Si la béquille latérale est rentrée ou si le régime du moteur devient supérieur à 1 500 min-1 (tours/min.), le voyant MIL s'allumera et restera allumé.

Pour lire la mémoire ECM afin de connaître les paramètres du problème, exécutez les opérations suivantes:

Tournez la clef de contact sur "OFF". Déposez le siège (page 2-2).

Court-circuitez les bornes du connecteur de service à l'aide d'un fil volant.

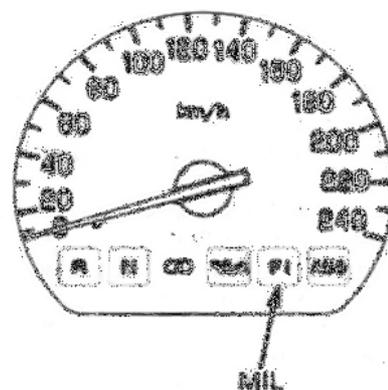
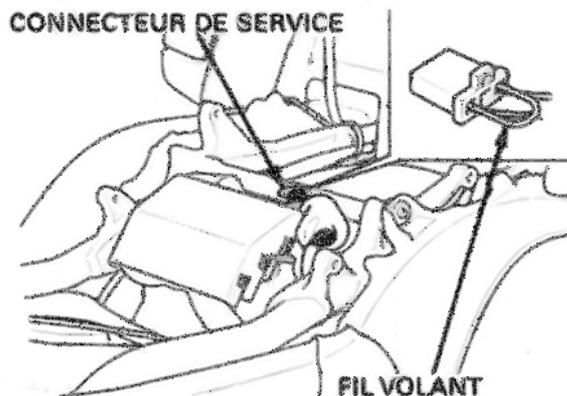
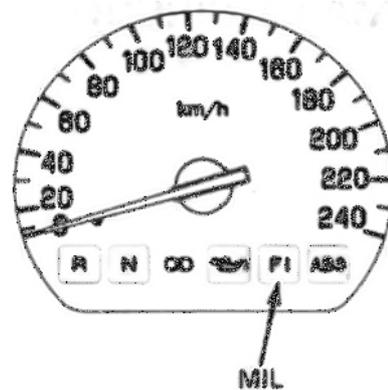
Tournez la clef de contact sur "ON".

Si le module ECM n'a pas de paramètre dans sa mémoire, le voyant MIL s'allumera et restera allumé.

Si le module ECM a des paramètres dans sa mémoire, le voyant MIL commencera à clignoter.

Observez et notez combien de fois le voyant MIL clignote et déterminez la cause du problème (pages 05-10 à 05-54).

Vérifiez que le commutateur d'arrêt du moteur est tourné sur " " .



## PROCEDURE DE REINITIALISATION DE LA MEMOIRE D'AUTO-DIAGNOSTIC

Déposez le siège (page 02-02).

- 1, Tournez la clef de contact sur "OFF".
- 2, Court-circuitez les bornes du connecteur de service à l'aide d'un fil volant.
- 3, Tournez la clef de contact sur "ON".
- 4, Enlevez le fil volant du connecteur de service.

---

Vérifiez que le commutateur d'arrêt du moteur est tourné sur " "

---

5, Le voyant MIL s'allumera pendant environ 5 secondes. Pendant que le voyant MIL est allumé, court-circuitez à nouveau les bornes du connecteur de service à l'aide du fil volant. La mémoire d'autodiagnostic est effacée si le voyant de mauvais fonctionnement s'éteint et commence à clignoter.

### NOTE:

- Le connecteur de service doit être court-circuité par un fil volant pendant que le voyant MIL est allumé. Sinon, le voyant MIL ne commencera pas à clignoter.
- La mémoire d'autodiagnostic ne peut pas être effacée si vous tournez la clef de contact sur "OFF" avant que le voyant MIL commence à clignoter.

Si le voyant MIL clignote 33 fois, la mémoire d'autodiagnostic n'a pas été effacée.

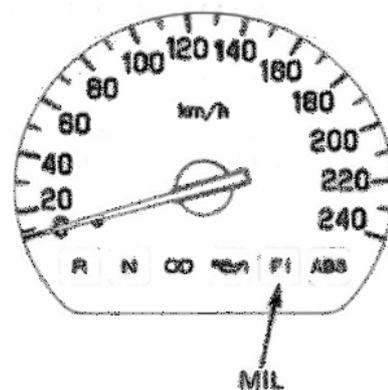
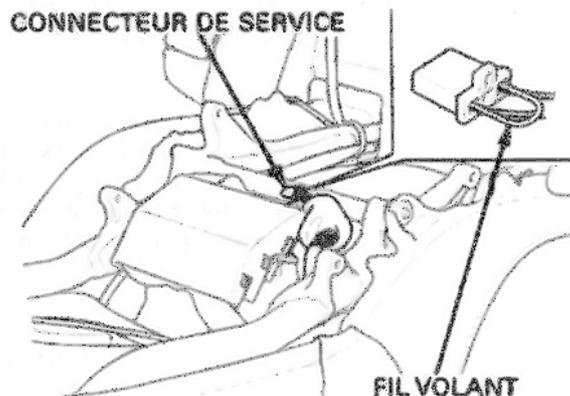
## PROCEDURE DE VERIFICATION DE LA TENSION MAXIMUM

### NOTE:

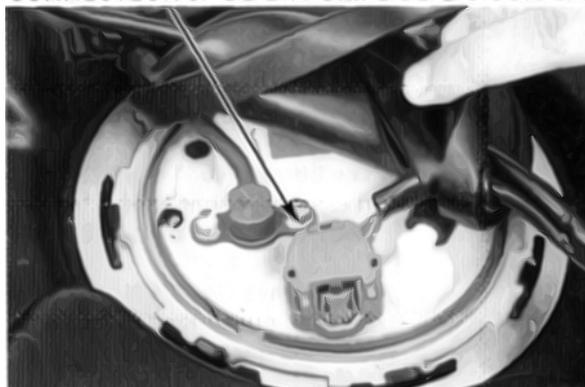
- Utilisez cette procédure pour vérifier le générateur d'impulsion d'allumage et le générateur d'impulsion de cames.
- Utilisez un multimètre numérique commercial. (impédance minimum 10 M $\Omega$  / DCV).
- La valeur affichée dépendra de l'impédance interne du multimètre.
- Vérifiez la compression de chaque cylindre et vérifiez que toutes les bougies sont bien installées.

Déposez le siège (page 02-04).

Débranchez le connecteur 5P de la pompe de carburant.



CONNECTEUR 5P DE LA POMPE DE CARBURANT



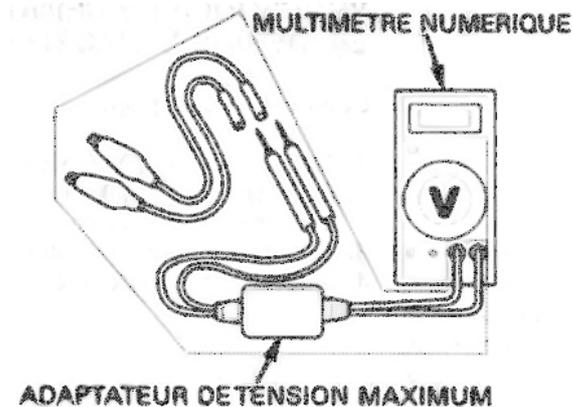
Raccordez l'adaptateur de tension maximum au multimètre numérique.

**OUTILS:**

Testeur de diagnostic Imrie (modèle 625) ou Adaptateur de tension maximum 07FIGJ-0020100 avec multimètre numérique disponible dans le commerce (impédance minimum 10 M  $\Omega$  / DCV)

**NOTE:**

- Si l'on utilise le testeur de diagnostic Imrie (modèle 625), respectez les instructions du fabricant.



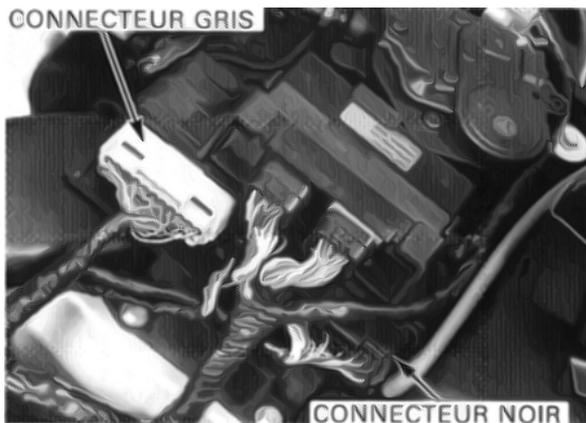
**CONNEXION DU FAISCEAU D'ESSAI**

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).

Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez les connecteurs ECM 22P noir et gris du module ECM.

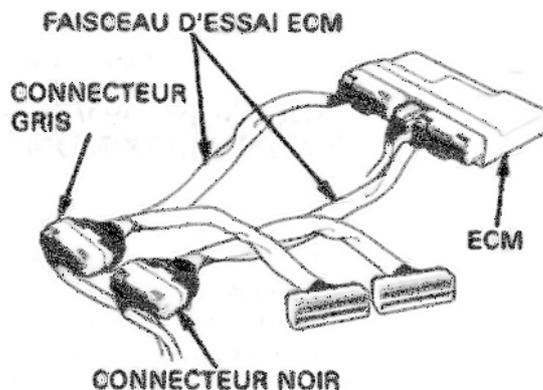
Ne débranchez pas du module ECM le connecteur noir 6P



Raccordez les faisceaux d'essai aux connecteurs ECU et ECM.

**OUTILS:**

Faisceau d'essai ECM 07YMZ-0010100

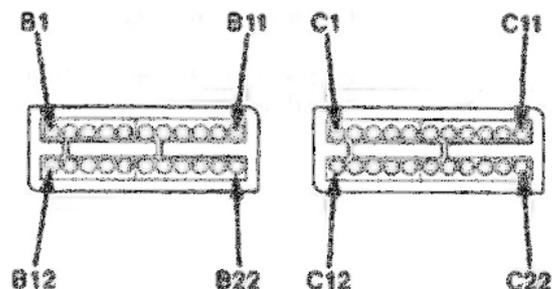


**CONFIGURATION DES BORNES DU FAISCEAU D'ESSAI**

Les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM sont numérotées comme indiqué.

Les bornes No. 1 à No. 22 du connecteur du faisceau d'essai, qui sont connectées au connecteur gris ECM, sont les bornes B1 à B22.

Les bornes No. 1 à No. 22 du connecteur du faisceau d'essai, qui sont connectées au connecteur noir ECM, sont les bornes C1 à C22.



## VERIFICATION DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT

Si le moteur peut démarrer, mais si le voyant MIL ne s'allume pas lorsque la clef de contact est tournée sur "ON" et lorsque le commutateur d'arrêt du moteur est mis sur " " : vérifiez ainsi:

Vérifiez que les voyants de pression d'huile et de béquille latérale fonctionnent correctement.

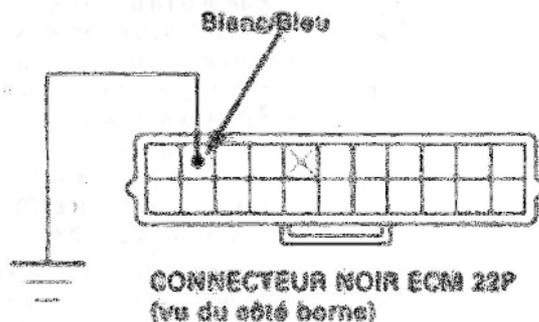
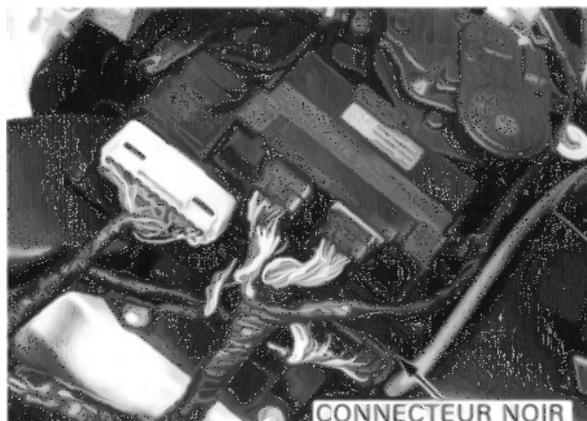
- S'ils ne fonctionnent pas, vérifiez la ligne d'alimentation des indicateurs (page 19-15).
- S'ils fonctionnent correctement, vérifiez ainsi:

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).

Tournez la clef de contact sur "OFF", débranchez le connecteur noir 22P du module ECM.

A l'aide d'un fil volant, raccordez à la masse la borne Blanc/Bleue du connecteur côté faisceau. Tournez la clef de contact sur "ON", le voyant MIL doit s'allumer.

- Si le voyant MIL s'allume, remettez en place le module ECM.
- Si le voyant MIL ne s'allume pas, vérifiez la présence d'un circuit ouvert dans le fil Blanc/Bleu entre les indicateurs et le module ECM. Si le fil est correct, remplacez l'ensemble des indicateurs.



# CODES D'ERREUR PGM-FI, VOYANTS DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT DIAGNOSTIC AUTOMATIQUE

• Le voyant de mauvais fonctionnement PGM-FI (MIL) indique les codes de défauts (nombre de clignotements entre 0 et 33). Si le voyant s'allume pendant 1,3 seconde, ceci est équivalent à 10 clignotements. Par exemple, si le voyant MIL s'allume pendant 1,3 seconde et clignote deux fois (0,5 seconde x 2), ceci indique le code de défaut 12. Suivez l'organigramme pour le code de défaut 12.

• Lorsque le Module de Commande du Moteur (ECM) enregistre plusieurs défauts, le voyant MIL indique d'abord le code de défaut le plus faible et ensuite les codes de défauts de plus en plus élevés. Par exemple, si le voyant MIL clignote une fois, ensuite sept fois, ceci indique que deux défauts se sont produits. Suivez les organigrammes pour les codes de défauts 1 et 7.

Nombre de clignotements du voyant de mauvais fonctionnement MIL		Causes	Symptômes (Sécurité intrinsèque)	Voir page
0	Pas de clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuit ouvert sur la ligne d'alimentation et sur les lignes de masse du module ECM</li> <li>• Capteur d'inclinaison défectueux</li> <li>• Circuit ouvert dans les fils du capteur d'inclinaison</li> <li>• Relais FI IGN défectueux</li> <li>• Circuit ouvert dans les fils du relais R IGN</li> <li>• Contacteur d'arrêt du moteur défectueux</li> <li>• Circuit ouvert dans les fils du contacteur d'arrêt du moteur</li> <li>• Module ECM défectueux</li> <li>• Fusible FI IGN coupé (20 A)</li> <li>• Fusible ST. KILL (10 A)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-73
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuit ouvert dans le fil du voyant de mauvais fonctionnement MIL</li> <li>• Bloc des indicateurs défectueux</li> <li>• Module ECM défectueux</li> </ul>	Le moteur fonctionne normalement	05-09
	Reste allumé	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Court-circuit dans le fil du connecteur de service</li> <li>• Court-circuit dans le fil du voyant de mauvais fonctionnement MIL</li> <li>• Module ECM défectueux</li> </ul>	Le moteur fonctionne normalement	-
1	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du capteur MAP</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du capteur MAP</li> <li>• Capteur MAP défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement</li> </ul>	05-13
7	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du capteur ECT</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du capteur ECT</li> <li>• Capteur ECT défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Démarrage difficile à basse température (commande ECU utilisant la valeur ; prédéterminée température liquide de refroidissement: 85°C)</li> </ul>	05-15
8	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du capteurTP</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du capteurTP</li> <li>• CapteurTP défectueux</li> </ul>	Réaction médiocre du moteur lorsqu'une manoeuvre rapidement la manette des gaz (commande ECU utilisant la valeur prédéterminée; ouverture du papillon: 0°)	05-17
9	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du capteur IAT</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du capteur IAT</li> <li>• Capteur IAT défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement (commande ECU utilisant la valeur prédéterminée; température d'air d'admission: 28°C)</li> </ul>	05-20
10	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du capteur BARD</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit du fil du capteur BARD</li> <li>• Capteur BARD défectueux</li> <li>• valeur prédéterminée; pression</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement à faible altitude.</li> <li>• Ralenti irrégulier à haute altitude (commande ECU utilisant la barométrique: 760 mm Hg/1 013 hPa)</li> </ul>	05-21
11	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du capteur de vitesse du véhicule</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit du fil du capteur de vitesse du véhicule</li> <li>• Capteur de vitesse du véhicule défectueux</li> </ul>	Le moteur fonctionne normalement.	05-23

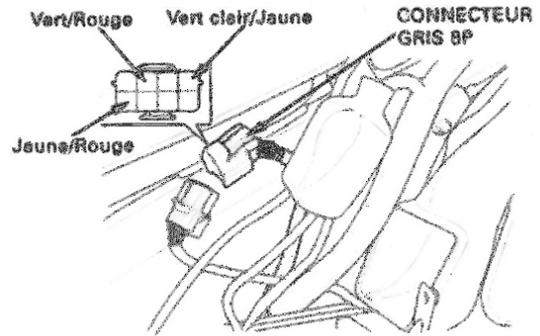
Nombre de clignotements du voyant de mauvais fonctionnement MIL		Causes	Symptômes (Sécurité intrinsèque)	Voir page
12	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion de l'injecteur No. 1</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil de l'injecteur No. 1</li> <li>• Injecteur No. 1 défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-25
13	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion de l'injecteur No. 2</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil de l'injecteur No. 2</li> <li>• Injecteur No. 2 défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-27
14	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion de l'injecteur No. 3</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil de l'injecteur No. 3</li> <li>• Injecteur No. 3 défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-29
15	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion de l'injecteur No. 4</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil de l'injecteur No. 4</li> <li>• Injecteur No. 4 défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-31
16	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion de l'injecteur No. 5</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil de l'injecteur No. 5</li> <li>• Injecteur No. 5 défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-33
17	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion de l'injecteur No. 6</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil de l'injecteur No. 6</li> <li>• Injecteur No. 6 défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-35
18	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du générateur d'impulsion de cames</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du générateur d'impulsion de cames</li> <li>• Générateur d'impulsion de cames défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-37
19	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du générateur d'impulsion d'allumage</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du générateur d'impulsion d'allumage</li> <li>• Générateur d'impulsion d'allumage défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur ne démarre pas</li> </ul>	05-39
21	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du capteur O<sup>2</sup> droit</li> <li>• Capteur O<sup>2</sup> droit défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement</li> </ul>	05-41
22	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du capteur O<sup>2</sup> gauche</li> <li>• Capteur O<sup>2</sup> gauche défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement</li> </ul>	05-43
23	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du réchauffeur du capteur O<sup>2</sup> droit</li> <li>• Capteur O<sup>2</sup> droit défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement</li> </ul>	05-45
24	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du réchauffeur du capteur O<sup>2</sup> gauche</li> <li>• Capteur O<sup>2</sup> gauche défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement</li> </ul>	05-47
25	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du capteur de cognement droit</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du capteur de cognement droit</li> <li>• Capteur de cognement droit défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement</li> </ul>	05-49

Nombre de clignotements du voyant fonctionnement de mauvais MIL		Causes	Symptômes (Sécurité intrinsèque)	Voir page
26	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion du capteur de cognement gauche</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil du capteur de cognement gauche</li> <li>• Capteur de cognement gauche défectueux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement</li> </ul>	5-50
29	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Connexion desserrée ou mauvaise connexion de la soupape IAC (réglage d'air au ralenti)</li> <li>• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil de la soupape IAC</li> <li>• Soupape de réglage d'air au ralenti défectueuse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calage du moteur, démarrage difficile, ralenti irrégulier</li> </ul>	5-51
33	Clignotements	<ul style="list-style-type: none"> <li>• E<sup>2</sup>-PROM défectueux dans le module ECM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le moteur fonctionne normalement</li> <li>• Le module ECM ne mémorise pas les données d'autodiagnostic</li> </ul>	5-54

# CLIGNOTEMENT DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEUR MAP)

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur gris 8P du sous faisceau du moteur.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur gris 8P côté faisceau principal et la masse.

Connexion: Jaune/Rouge (+) - Masse (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Pas de tension

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Jaune/Rouge du faisceau principal.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur gris ECM.

Normal

Mesurez la tension entre les bornes du connecteur gris 8P du faisceau principal.

Connexion: Jaune/Rouge (+) - Vert/Rouge (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Pas de tension

- Circuit ouvert dans le fil Vert/Rouge du faisceau principal.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur noir ECM.

Normal

Mesurez la tension entre les bornes du connecteur gris 8P du faisceau principal.

Connexion: Vert clair/Jaune (+) - Vert/Rouge (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

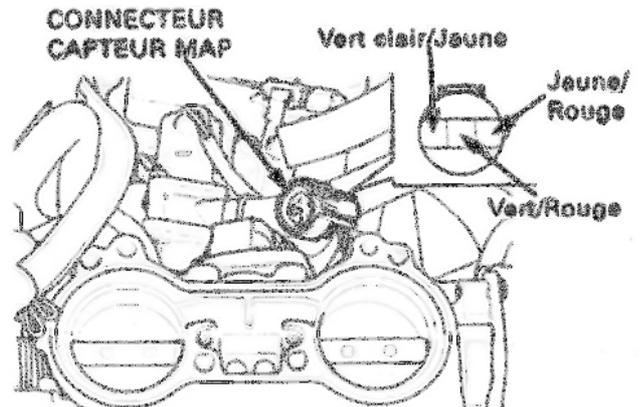
Pas de tension

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Vert clair/Jaune du faisceau principal.

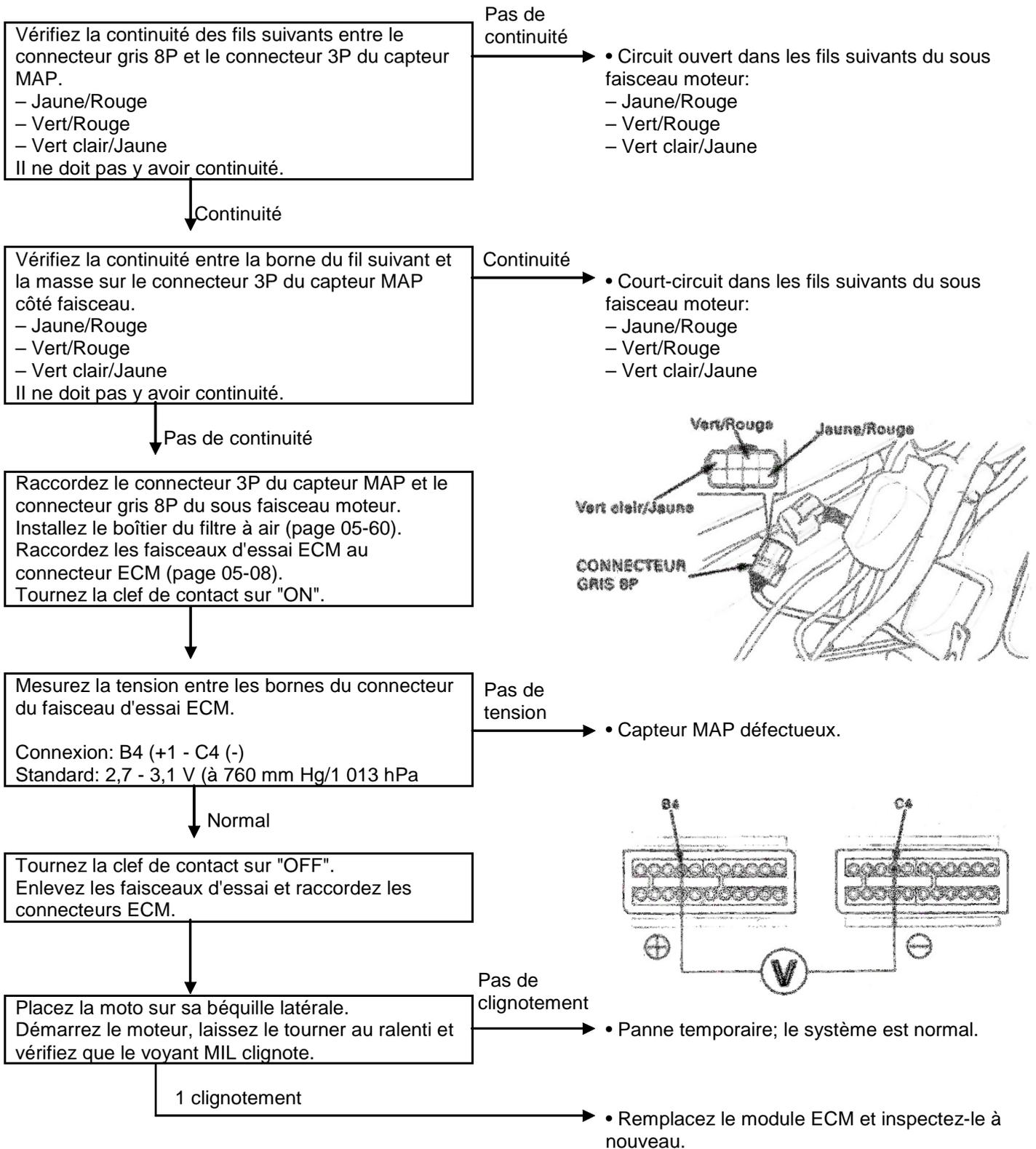
Normal

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Déposez le boîtier du filtre à air (page 05-60).

Débranchez le connecteur 3P du capteur MAP.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Suite page 05-15



## 7 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEUR ECT)

Déposez le support de radiateur gauche (page 05-64).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 3P du capteur ECT.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés ou les bornes corrodées.

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur 3P côté faisceau et la masse.

Connexion: Jaune/Bleu (+) - Masse (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Pas de tension

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Jaune/Bleu.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur gris ECM ou du connecteur 6P du sous faisceau moteur.

Normal

Mesurez la tension entre les bornes du connecteur 3P côté faisceau.

Connexion: Jaune/Bleu (+) -Vert/Rouge (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Pas de tension

- Circuit ouvert dans le fil Vert/Rouge.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur noir ECM ou du connecteur 6P du sous faisceau moteur.

Normal

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Raccorder le capteur 3P du capteur ECT.  
Débranchez le connecteur gris 6P du sous faisceau moteur.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.

Mesurez la résistance entre les bornes du connecteur gris 6P côté sous faisceau moteur.

Connexion: Jaune/Bleu (+) -Vert/Rouge (-)  
Standard: 2,2 - 2,7 k $\Omega$  (à 20°C)

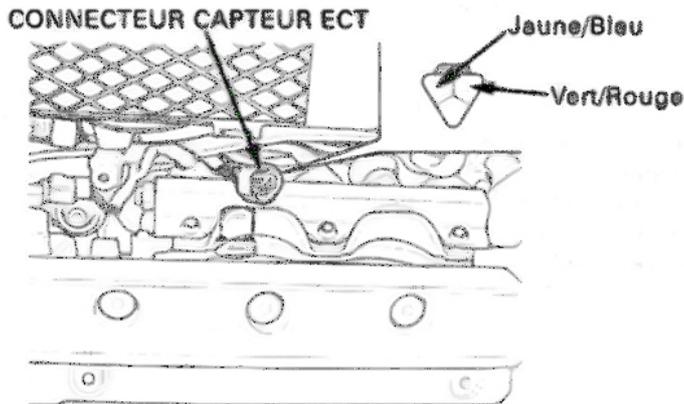
Anormal

- Capteur ECT défectueux.

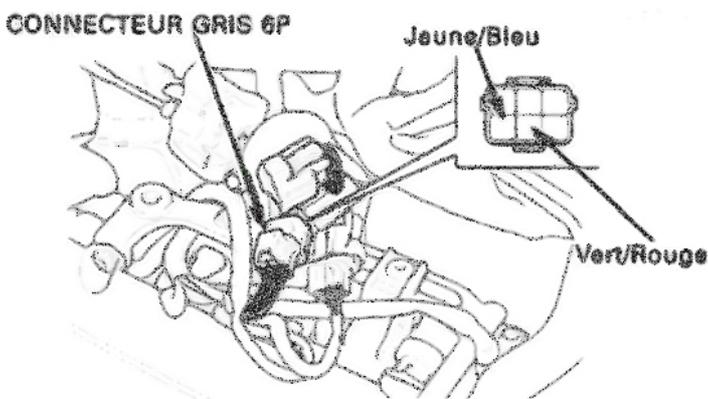
Normal

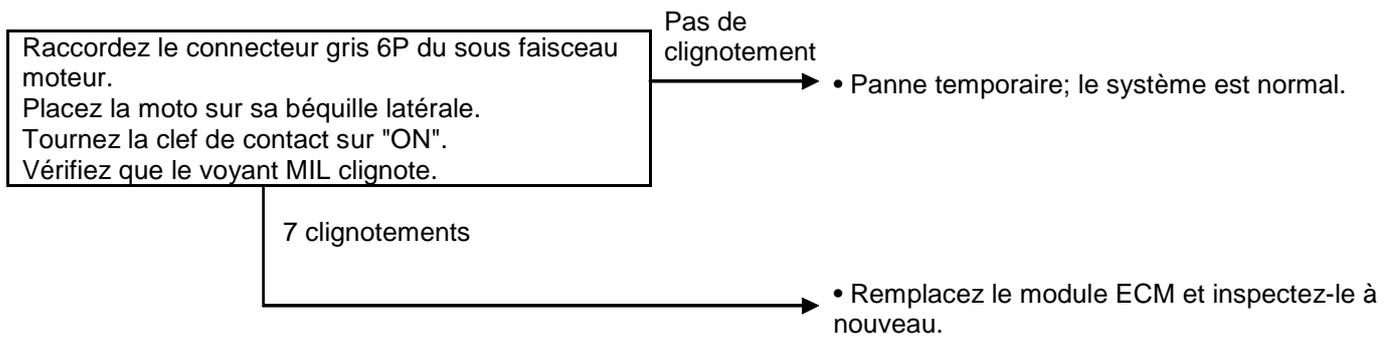
Suite page 05-17

CONNECTEUR CAPTEUR ECT



CONNECTEUR GRIS 6P

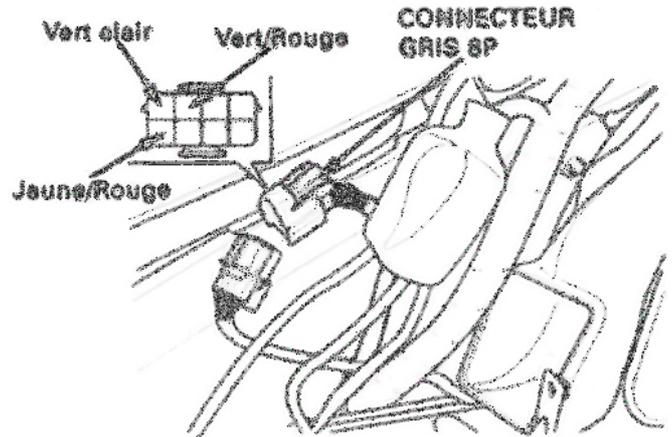




## 8 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEURTP)

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur gris 8P du sous faisceau moteur.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur gris 8P côté faisceau principal et la masse.

Connexion: Jaune/Rouge (+) - Masse (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Pas de tension

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Jaune/Rouge du faisceau principal.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur gris ECM.

Normal

Mesurez la tension entre les bornes du connecteur gris 8P côté faisceau principal.

Connexion: Jaune/Rouge (+) - Vert/Rouge (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Pas de tension

- Circuit ouvert dans le fil Vert/Rouge du faisceau principal.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur noir ECM.

Normal

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur gris 22P ECM.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil gris clair du connecteur gris 8P côté faisceau principal et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Vert clair du faisceau principal.

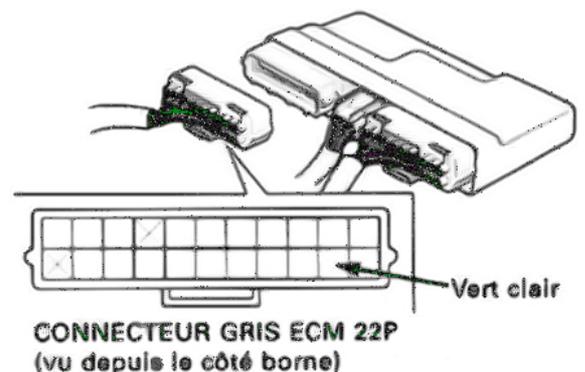
Pas de continuité

Vérifiez la continuité entre les bornes du fil vert clair du connecteur gris 8P et le connecteur 22P ECM.  
Il doit y avoir continuité.

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Vert clair du faisceau principal.

Continuité



Suite page 05-19

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Enlevez le boîtier du filtre à air (page 05-60).

Débranchez le connecteur 3P du capteur TP.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.

Vérifiez la continuité des fils suivants entre le -  
connecteur 8P et le connecteur 3P du capteur  
MAP.

- Jaune/Rouge
- Vert/Rouge
- Vert clair

Il doit y avoir continuité.

Continuité

Vérifiez la continuité entre la borne des fils suivants  
et la masse sur le connecteur 3P du capteur TP  
côté faisceau.

- Jaune/Rouge
- Vert/Rouge
- Vert clair

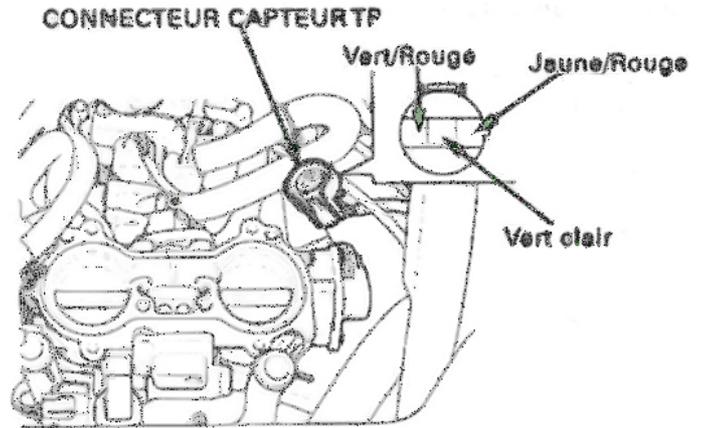
Il ne doit pas y avoir continuité.

Pas de continuité

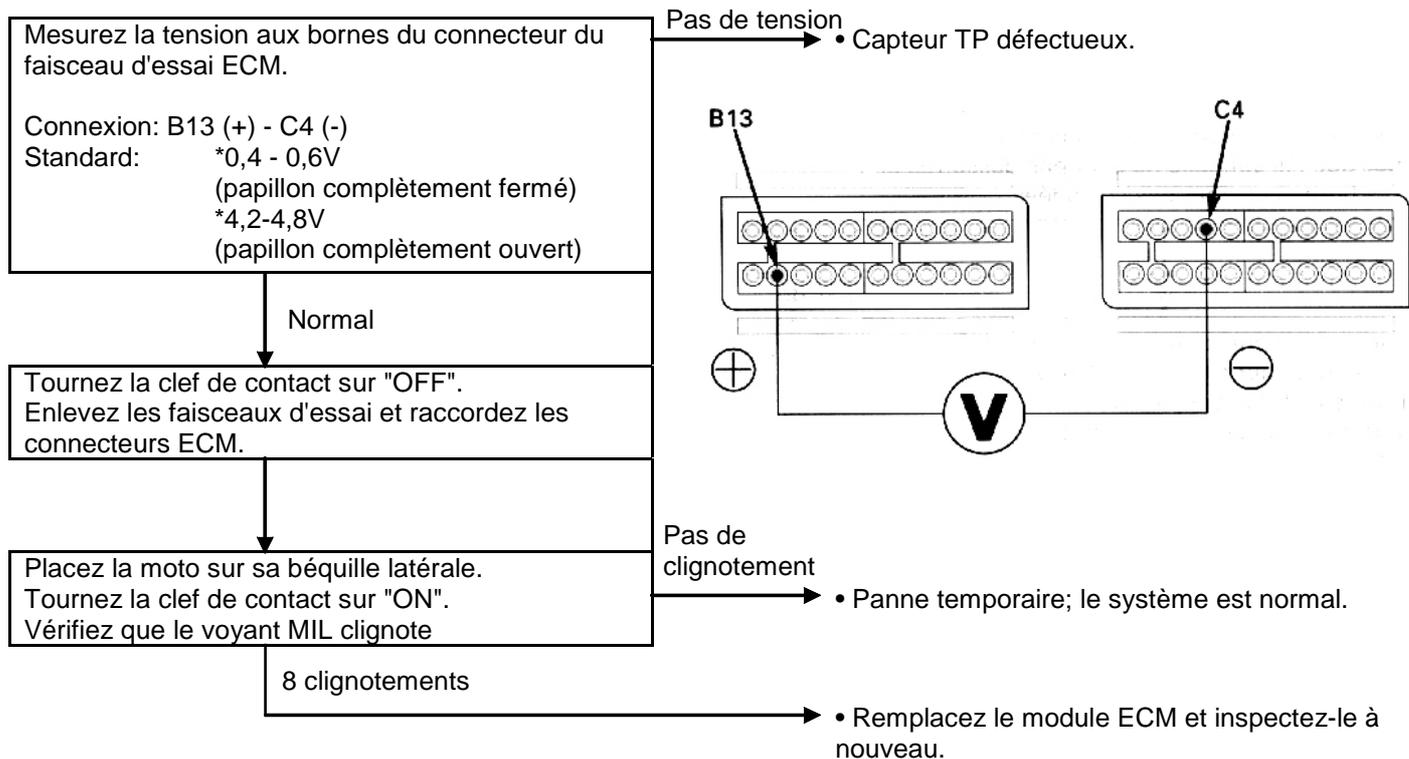
Raccordez le connecteur 3P du capteur TP et le  
connecteur 8P du sous faisceau moteur.  
Installez le boîtier du filtre à air (page 5-60).  
Raccordez les faisceaux d'essai ECM au  
connecteur ECM (page 5-8).  
Tournez la clef de contact sur "ON".

Continuité

- Circuit ouvert dans les fils suivants du sous  
faisceau moteur:
  - Jaune/Rouge
  - Vert/Rouge
  - Vert clair



Suite page 05-20



Une tension marquée \* correspond à la valeur lorsque la tension d'entrée mesurée (page 05-17) est de 5V. Si la tension mesurée est différente de 5V, calculez ainsi une gamme de tension sur le faisceau d'essai:

Exemple:

Dans le cas d'une tension d'entrée de 4,75 V:

$$0,4 \times 4,75 / 5,0 = 0,38V$$

$$0,6 \times 4,75 / 5,0 = 0,57V$$

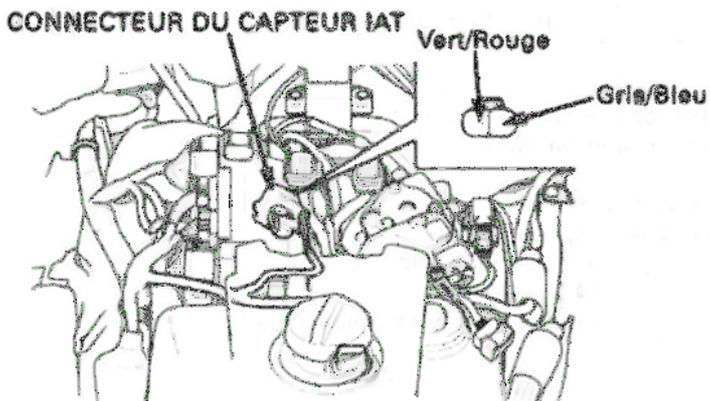
Donc, la gamme valide est "0,38 - 0,57 V" pour le papillon complètement fermé.

Remplacez ce calcul en utilisant 4,2 et 4,8 pour obtenir la gamme lorsque le papillon est complètement ouvert.

# 9 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEUR IAT)

Déposez le cadre supérieur (page 2-9).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 2P du capteur IAT.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Raccordez le connecteur 2P du capteur IAT.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON". Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de clignotement

- Panne temporaire; le système est normal.

9 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 2P du capteur IAT.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur 2P côté faisceau et la masse.  
  
Connexion: Gris/Bleu (+) - Masse (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Pas de tension

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Gris/Bleu.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur gris ECM.

Normal

Mesurez la tension entre les bornes du - connecteur 2P côté faisceau.  
  
Connexion: Gris/Bleu (+) -Vert/Rouge (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Pas de tension

- Circuit ouvert dans le fil Vert/Rouge.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur noir ECM.

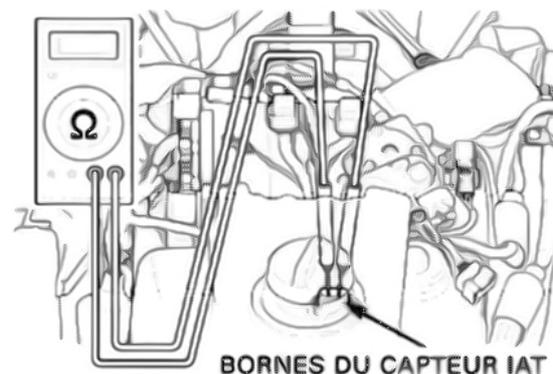
Normal

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Mesurez la résistance entre les bornes du capteur IAT (à 20 - 30°C).  
  
Standard: 1 - 4 k  $\Omega$

Anormal

- Capteur IAT défectueux.

Normal

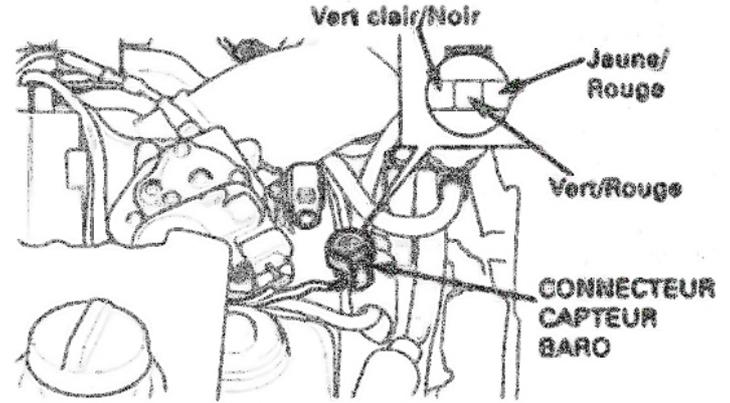


- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

# 10 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEUR BARO)

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 3P du capteur BARO.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Raccordez le connecteur 3P du capteur BARO.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de clignotement

- Panne temporaire; le système est normal.

10 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 3P du capteur BARO.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur 3P côté faisceau et la masse.

Pas de tension

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Jaune/Rouge.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur gris ECM.

Connexion: Jaune/Rouge (+) - Masse (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Normal

Mesurez la tension entre les bornes du connecteur 3P côté faisceau.

Pas de tension

- Circuit ouvert dans le fil Vert/Rouge.
- Connexion desserrée ou mauvaise connexion du connecteur noir ECM.

Connexion: Jaune/Rouge (+) - Vert/Rouge (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Normal

Mesurez la tension entre les bornes du - connecteur 3P côté faisceau.

Pas de tension

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Vert clair/Noir.

Connexion: Vert clair/Noir (+) - Vert/Rouge (-)  
Standard: 4,75 - 5,25 V

Normal

Suite page 05-23.

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Raccordez le connecteur 3P du capteur BARO.  
Raccordez les faisceaux d'essai ECM au connecteur ECM (page 05-08).  
Tournez la clef de contact sur "ON".

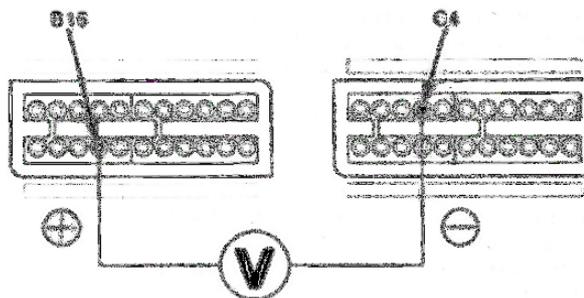
Mesurez la tension entre les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM.

Connexion: B15 (+) - C4 (-)  
Standard: 2,7 - 3,1V (à 760 mm Hg/1 013 hPa)

Pas de tension

- Capteur BARO défectueux.

Normal

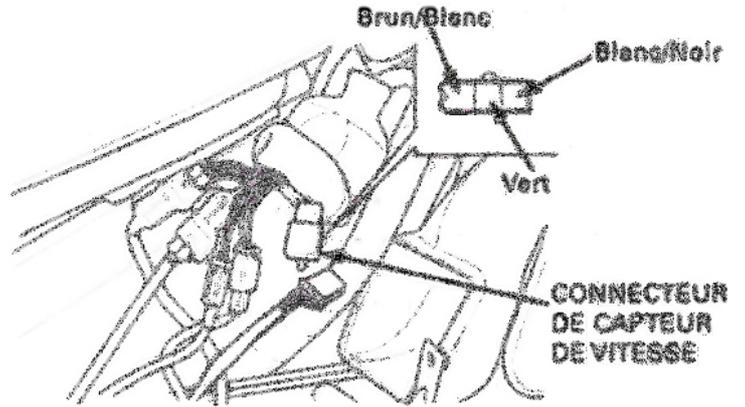


- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

# 11 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE)

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 3P du capteur de vitesse du véhicule.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Raccordez le connecteur 3P du capteur de vitesse du véhicule et installez les pièces déposées. Faites fonctionner la moto avec un régime moteur supérieur à 2 100 min' (tours/min.) pendant 20 secondes ou plus.  
Laissez le moteur tourner au ralenti et abaissez la béquille latérale.  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de clignotements

• Panne temporaire; le système est normal

11 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Déposez le cadre supérieur (page 2-9) et débranchez le connecteur 3P du capteur de vitesse du véhicule.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur 3P côté faisceau et la masse.

Pas de tension

• Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Brun/Blanc.

Connexion: Brun/Blanc (+) - Masse (-)  
Standard: Tension batterie

Normal

Mesurez la tension entre les bornes du connecteur 3P côté faisceau.

Pas de tension

• Circuit ouvert dans le fil Vert.

Connexion: Brun/Blanc (+) - Vert (-)  
Standard: Tension batterie

Normal

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur gris 22P ECM.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil blanc/noir du connecteur 3P côté faisceau et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

• Court-circuit dans le fil Blanc/Noir.

Pas de continuité

Suite page 05-25

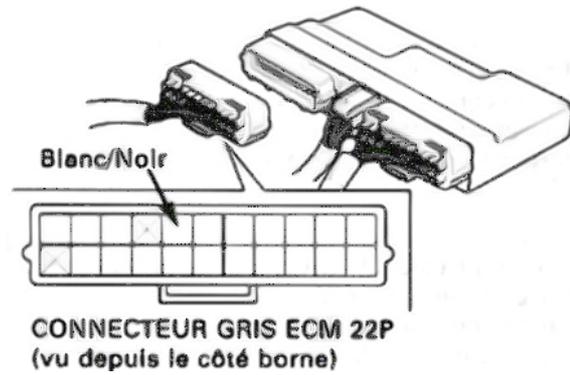
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil Blanc/Noir du connecteur 3P du capteur de vitesse du véhicule et le connecteur ECM 22P. Il ne doit pas y avoir continuité.

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Blanc/Noir.

Pas de continuité

Raccordez le connecteur 3P du capteur de vitesse du véhicule.  
Raccordez le faisceau d'essai ECM au connecteur gris ECM (page 05-08).



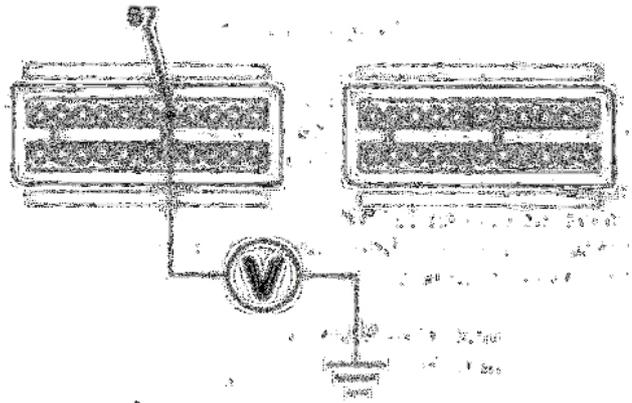
Mettez la boîte au point mort et tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur du faisceau d'essai ECM et la masse en faisant lentement tourner la roue arrière à la main.

Anormal

- Capteur de vitesse du véhicule défectueux.

Connexion: B7 (+) - Masse (-)  
Standard: Tension d'impulsion 4 à 5V

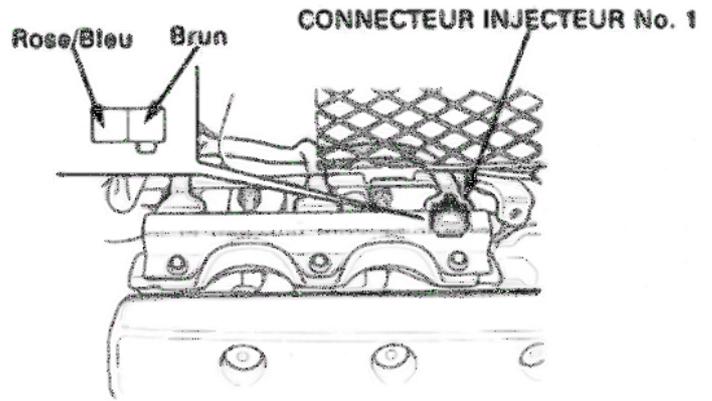
Normal



- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau

# 12 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (INJECTEUR No. 1)

Enlevez le couvercle de l'injecteur droit  
(page 05-64).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".



Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 1.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.

Raccordez le connecteur 2P de l'injecteur No. 1.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Vérifiez que le voyant MIL clignote

Pas de  
clignotement

• Panne temporaire; le système est normal.

12 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 1.  
Mesurez la résistance entre les bornes de  
l'injecteur No. 1.

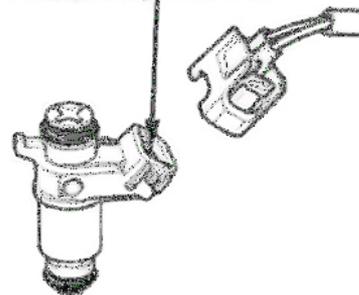
Anormal

• Injecteur No. 1 défectueux.

Standard: 11,1 - 12,3  $\Omega$  (à 20°C)

Normal

BORNES INJECTEUR



Vérifiez la continuité entre la borne de l'injecteur  
No. 1 et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

• Injecteur No. 1 défectueux.

Pas de continuité

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur  
côté faisceau de l'injecteur No. 1 et la masse.

Pas de  
tension

• Circuit ouvert dans le fil Brun.

Connexion: Brun (+) - Masse (-)  
Standard: Tension batterie

Normal

Suite page 05-27.

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur noir ECM 6P.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil Rose/Bleu  
du connecteur 6P côté faisceau et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Rose/Bleu.

Pas de continuité

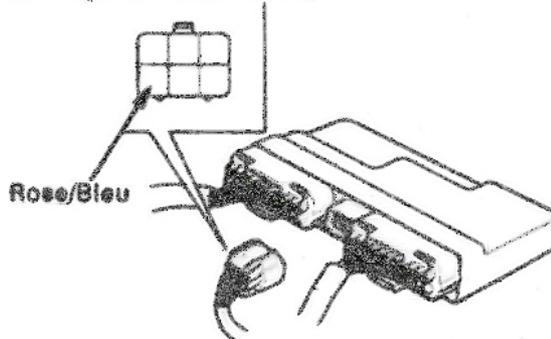
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil  
Rose/Bleu du connecteur 2P de l'injecteur No. 1 et  
le connecteur noir ECM 6P.  
Il doit y avoir continuité.

Pas de  
continuité

- Circuit ouvert dans le fil Rose/Bleu.

Continuité

CONNECTEUR NOIR ECM 6P  
(vu depuis le côté borne)



- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

# 13 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (INJECTEUR No. 2)

Enlevez le couvercle de l'injecteur gauche  
(page 05-64).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 2.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.

Raccordez le connecteur 2P de l'injecteur No. 2.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de  
clignotements

- Panne temporaire; le système est normal.

13 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 2.  
Mesurez la résistance entre les bornes de  
l'injecteur No. 2.

Anormal

- Injecteur No. 2 défectueux.

Standard: 11,1 - 12,3  $\Omega$  (à 20°C)

Normal

Vérifiez la continuité entre la borne de l'injecteur  
No. 2 et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Injecteur No. 2 défectueux.

Pas de continuité

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur  
côté faisceau de l'injecteur No. 2 et la masse.

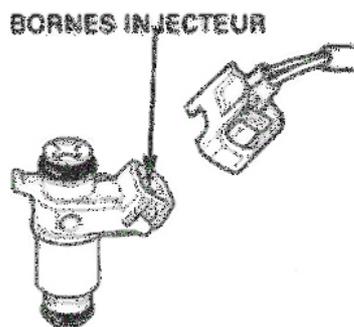
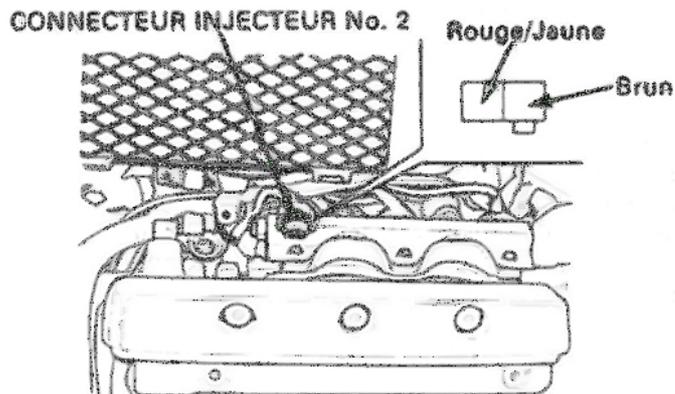
Pas de  
tension

- Circuit ouvert dans le fil Brun.

Connexion: Brun (+) - Masse (-)  
Standard: Tension batterie

Normal

Suite page 05-29.



Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur noir ECM 6P.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil Rouge/Jaune du connecteur 6P côté faisceau et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Rouge/Jaune.

Pas de continuité

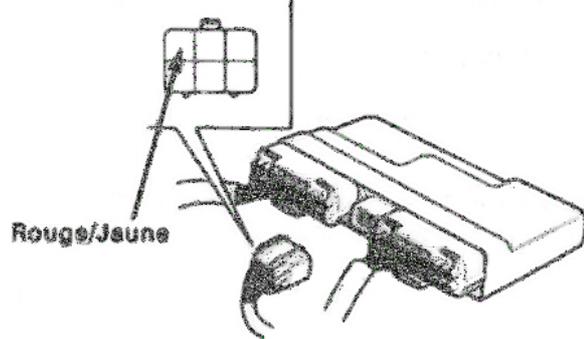
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil Rouge/Jaune du connecteur 2P de l'injecteur No. 2 et le connecteur noir ECM 6P.  
Il doit y avoir continuité.

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Rouge/Jaune.

Continuité

**CONNECTEUR NOIR ECM 6P**  
(vu depuis le côté borne)



- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

# 14 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (INJECTEUR No. 3)

Enlevez le couvercle de l'injecteur droit  
(page 05-64).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 3.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.

Raccordez le connecteur 2P de l'injecteur No. 3.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Vérifiez que le voyant MIL clignote

Pas de  
clignotement

• Panne temporaire; le système est normal.

14 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 3.  
Mesurez la résistance entre les bornes de  
l'injecteur No. 3.

Anormal

• Injecteur No. 3 défectueux.

Standard: 11,1 - 12,3  $\Omega$  (à 20°C)

Normal

Vérifiez la continuité entre la borne de l'injecteur  
No. 3 et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

• Injecteur No. 3 défectueux.

Pas de continuité

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur  
côté faisceau de l'injecteur No. 3 et la masse.

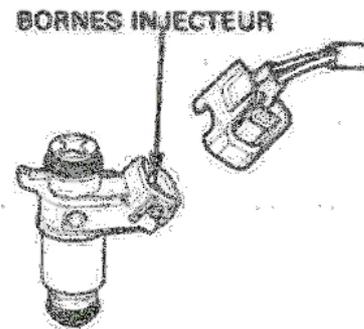
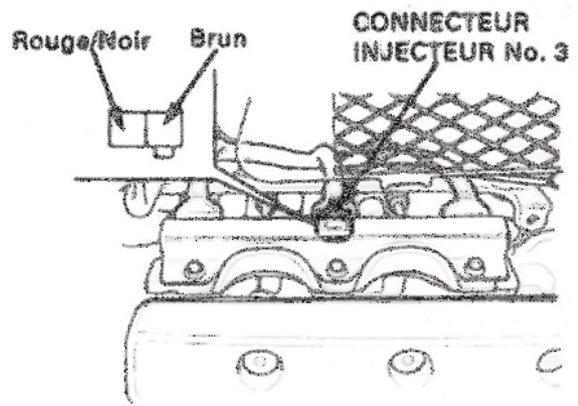
Pas de tension

• Circuit ouvert dans le fil Brun.

Connexion: Brun (+) - Masse (-)  
Standard: Tension batterie.

Normal

Suite page 05-31.



Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur noir ECM 6P.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil Rouge/Noir du connecteur 6P côté faisceau et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Rouge/Noir.

Pas de continuité

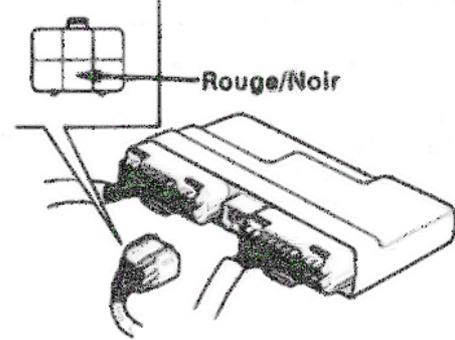
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil - Rouge/Noir du connecteur 2P de l'injecteur No. 3 et le connecteur noir ECM 6P.  
Il doit y avoir continuité.

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Rouge/Noir.

Continuité

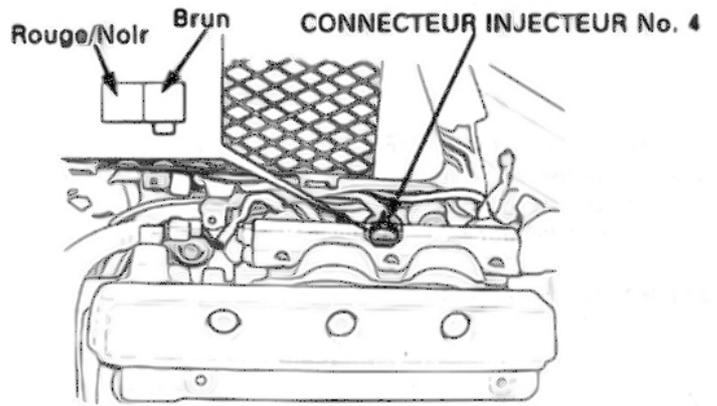
**CONNECTEUR NOIR ECM 6P**  
(vu depuis le côté borne)



- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

# 15 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (INJECTEUR No. 4)

Enlevez le couvercle de l'injecteur gauche  
(page 05-64).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".



Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 4.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.

Raccordez le connecteur 2P de l'injecteur No. 4.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de  
clignotement

• Panne temporaire; le système est normal.

15 clignotements

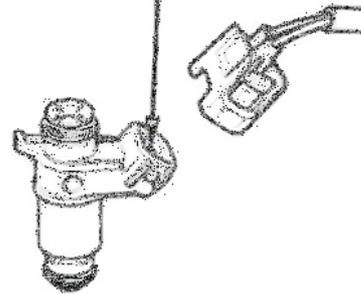
Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 4.  
Mesurez la résistance entre les bornes de  
l'injecteur No. 4.

Anormal

• Injecteur No. 4 défectueux.

Standard: 11,1 - 12,3  $\Omega$  (à 20°C) Normal

BORNES INJECTEUR



Vérifiez la continuité entre la borne de l'injecteur  
No. 4 et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

• Injecteur No. 4 défectueux.

Pas de continuité

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur  
côté faisceau de l'injecteur No. 4 et la masse.

Pas de  
tension

• Circuit ouvert dans le fil Brun.

Connexion: Brun (+) - Masse (-) Standard:  
Tension batterie

Normal

Suite page 05-33.

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur noir ECM 6P.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil Rouge/Noir du connecteur 6P côté faisceau et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Rouge/Noir.

Pas de continuité

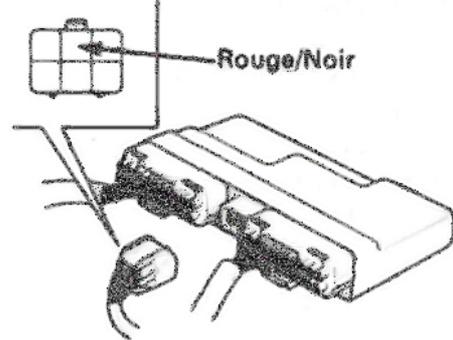
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil Rouge/Noir du connecteur 2P de l'injecteur No. 4 et le connecteur noir ECM 6P.  
Il doit y avoir continuité.

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Rouge/Noir.

Continuité

**CONNECTEUR NOIR ECM 6P**  
(vu depuis le côté borne)



- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

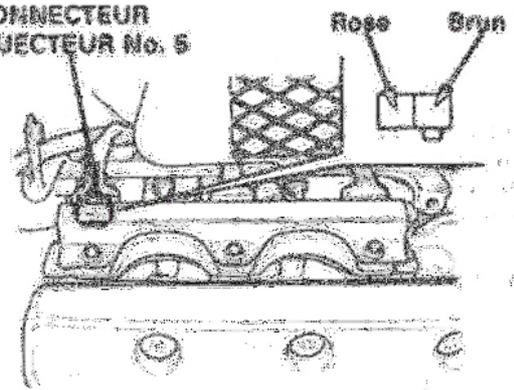
# 16 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (INJECTEUR No. 5)

Enlevez le couvercle de l'injecteur droit (page 05-64).  
Tournez la clef de contact sur 'OFF'.

Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 5.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.

Raccordez le connecteur 2P de l'injecteur No. 5.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de clignotement



• Panne temporaire; le système est normal.

16 clignotements

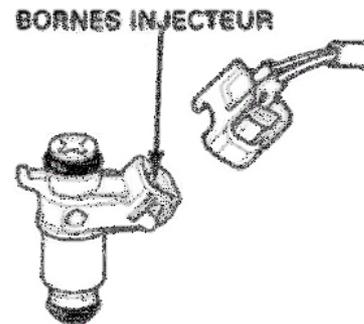
Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 5.  
Mesurez la résistance entre les bornes de l'injecteur No. 5.

Anormal

• Injecteur No. 5 défectueux.

Standard: 11,1 - 12,3  $\Omega$  (à 20°C)

Normal



Vérifiez la continuité entre la borne de l'injecteur No. 5 et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

• Injecteur No. 5 défectueux.

Pas de continuité

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur côté faisceau de l'injecteur No. 5 et la masse.

Pas de tension

• Circuit ouvert dans le fil Brun.

Connexion: Brun (+) - Masse (-)  
Standard: Tension batterie

Normal

Suite page 05-35.

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur noir ECM 6P  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil  
Rose/Blanc du connecteur 6P côté faisceau et la  
masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Rose ou Rose/Blanc.

Pas de continuité

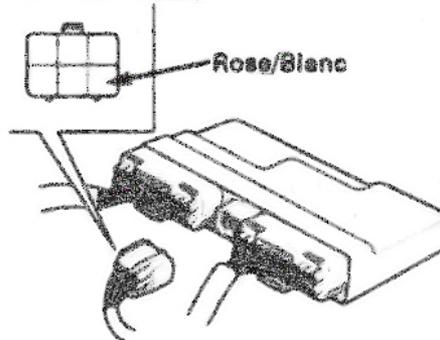
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil Rose du  
connecteur 2P de l'injecteur No. 5 et le fil  
Rose/Blanc du connecteur noir ECM 6P.  
Il doit y avoir continuité.

Pas de  
continuité

- Circuit ouvert dans le fil Rose.

Continuité

**CONNECTEUR NOIR ECM 6P**  
(vu depuis le côté borne)



- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

# 17 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (INJECTEUR No. 6)

Enlevez le couvercle de l'injecteur gauche  
(page 05-64).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 6.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.

Raccordez le connecteur 2P de l'injecteur No. 6.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de  
clignotement

- Panne temporaire; le système est normal.

17 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 2P de l'injecteur No. 6.  
Mesurez la résistance entre les bornes de  
l'injecteur No. 6.

Standard: 11,1 - 12,3  $\Omega$  (à 20°C)

Anormal

- Injecteur No. 6 défectueux.

Normal

Vérifiez la continuité entre la borne de l'injecteur  
No. 6 et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Injecteur No. 6 défectueux.

Pas de continuité

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur  
côté faisceau de l'injecteur No. 6 et la masse.

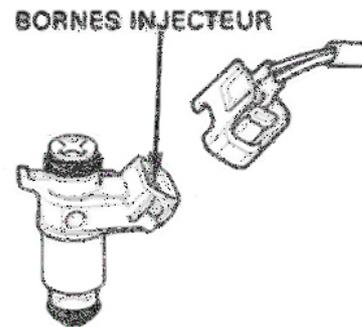
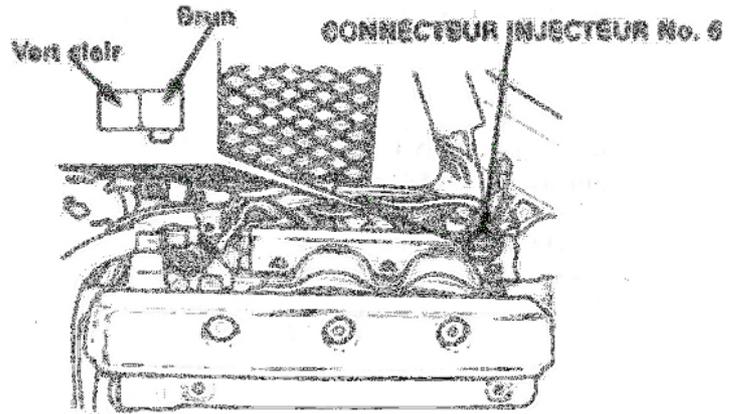
Connexion: Brun (+) - Masse (-)  
Standard: Tension batterie

Pas de  
tension

- Circuit ouvert dans le fil Brun.

Normal

Suite page 05-37.



Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur noir ECM 6P.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil Vert clair  
du connecteur 6P côté faisceau et la masse. Il ne  
doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Vert clair.

Pas de continuité

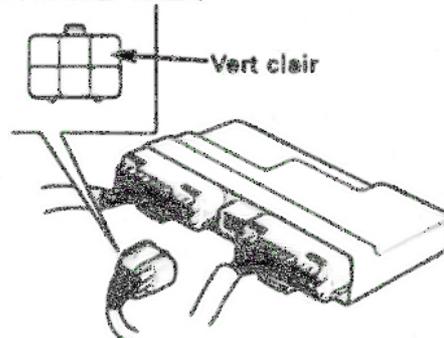
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil Vert  
clair du connecteur 2P de l'injecteur No. 6 et le  
connecteur noir ECM 6P.  
Il doit y avoir continuité

Pas de  
continuité

- Circuit ouvert dans le fil Vert clair.

Continuité

**CONNECTEUR NOIR ECM 6P**  
(vu depuis le côté borne)

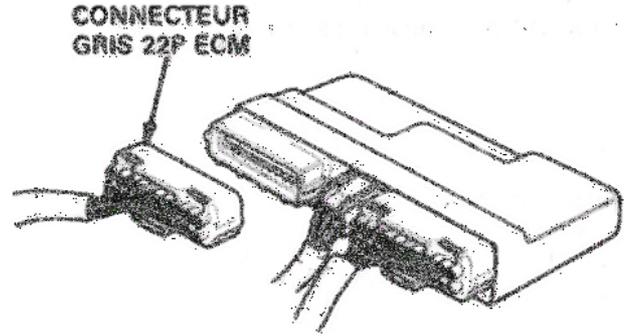


- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

# 18 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (GENERATEUR D'IMPULSION DE CAMES)

Déposez le cadre supérieur (page 2-9).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur gris ECM 22P.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Raccordez l'adaptateur de tension maximum au multimètre numérique (page 05-07).  
Raccordez les faisceaux d'essai ECM aux connecteurs ECM (page 05-08).  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Faites tourner le moteur à l'aide du moteur du démarreur et mesurez la tension maximum du générateur d'impulsion de cames sur les bornes du faisceau d'essai ECM.

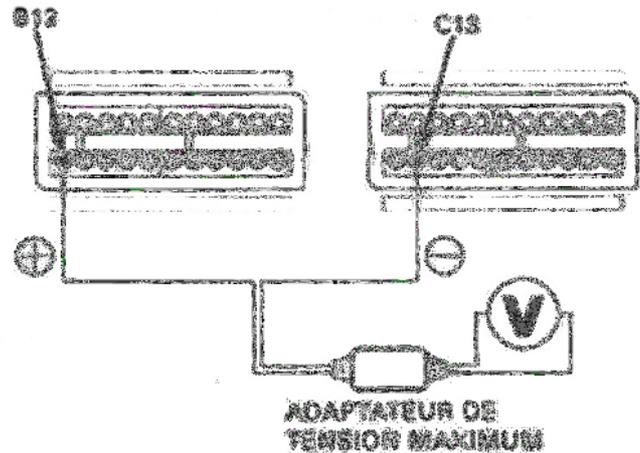
Connexion: B12 (+) - C13 (-)  
Standard: 0,7 V minimum

Anormal

• Suite page 05-39.

Normal

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Enlevez le faisceau d'essai ECM et raccordez les connecteurs ECM.  
Réinitialisez la mémoire d'autodiagnostic (page 05-07).



Vérifiez que l'on peut démarrer le moteur en le faisant tourner à l'aide du moteur du démarreur pendant 10 secondes ou plus.

Le moteur démarre

• Panne temporaire; le système est normal.

Le moteur ne démarre pas

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Court-circuitez les bornes du connecteur de service à l'aide d'un fil volant (page 05-06).  
Tournez la clef de contact sur "ON" et vérifiez que le voyant MIL clignote.

Le voyant ne clignote pas 18 fois

• Recherchez une autre anomalie.

18 clignotements

• Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

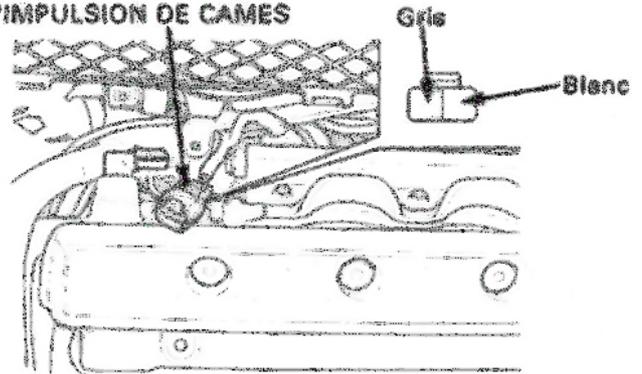
Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Enlevez le couvercle de l'injecteur gauche  
(page 05-64).

Débranchez le connecteur 2P du générateur  
d'impulsion de cames.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Faites tourner le moteur à l'aide du moteur du  
démarreur et mesurez la tension maximum du  
générateur d'impulsion de cames sur les bornes du  
connecteur du générateur d'impulsion de cames.

Connexion: Gris (+) - Blanc (-)  
Standard: 0,7 V minimum

CONNECTEUR DU  
GENERATEUR  
D'IMPULSION DE CAMES

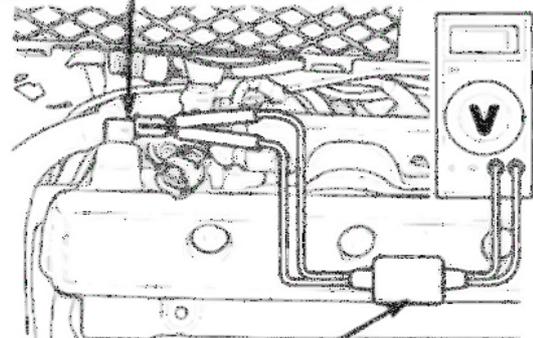


Anormal

- Générateur d'impulsion de cames défectueux.

Normal

GENERATEUR D'IMPULSION DE CAMES



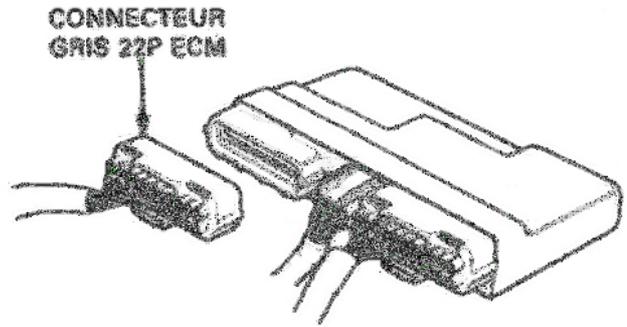
ADAPTEUR DE TENSION MAXIMUM

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Gris.
- Circuit ouvert dans le fil Blanc/Jaune.

# 19 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (GENERATEUR D'IMPULSION D'ALLUMAGE)

Déposez le cadre supérieur (page 2-9).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur gris ECM 22P  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.



Raccordez l'adaptateur de tension maximum au multimètre numérique (page 05-07).  
Raccordez les faisceaux d'essai ECM aux connecteurs ECM (page 05-08).  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Faites tourner le moteur à l'aide du moteur du démarreur et mesurez la tension maximum du générateur d'impulsion de cames sur les bornes du faisceau d'essai ECM.

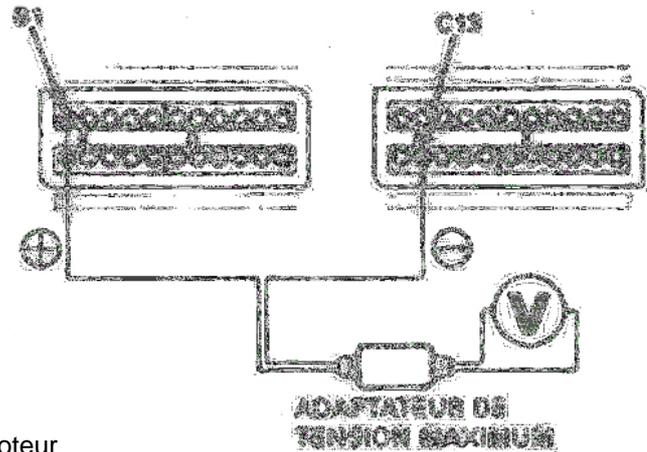
Connexion: B1 (+) - C13 (-)  
Standard: 0,7 V minimum

Anormal

• Suite page 05-41.

Normal

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Enlevez le faisceau d'essai ECM et raccordez les connecteurs ECM.  
Réinitialisez la mémoire d'autodiagnostic (page 05-07).



Le moteur démarre

• Panne temporaire; le système est normal.

Vérifiez que l'on peut démarrer le moteur en le faisant tourner à l'aide du moteur du démarreur pendant 10 secondes ou plus.

Le moteur ne démarre pas

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Court-circuitez les bornes du connecteur de service à l'aide d'un fil volant (page 05-06).  
Tournez la clef de contact sur "ON" et vérifiez que le voyant MIL clignote.

Le voyant ne clignote pas 19 fois

• Recherchez une autre anomalie.

19 clignotements

• Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Enlevez le boîtier du filtre à air (page 05-60).

Débranchez le connecteur 2P du générateur d'impulsion d'allumage.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.

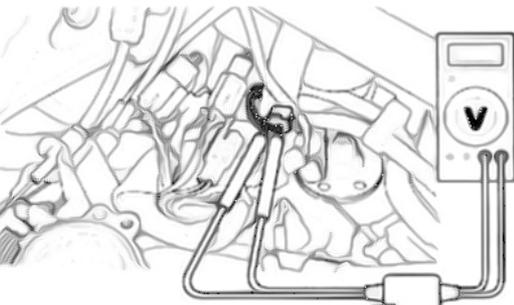
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Faites tourner le moteur à l'aide du moteur du démarreur et mesurez la tension maximum du générateur d'impulsion d'allumage sur les bornes du connecteur du générateur d'impulsion d'allumage.

Connexion: Jaune (+) - Blanc/Jaune (-)  
Standard: 0,7 V minimum

Anormal

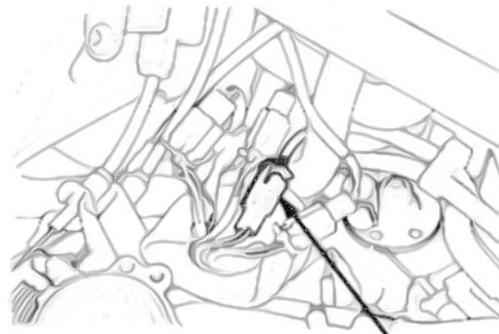
- Générateur d'impulsion d'allumage défectueux.

Normal



ADAPTATEUR DE TENSION MAXIMUM

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Jaune.
- Circuit ouvert dans le fil Blanc/Jaune.



CONNECTEUR DU GENERATEUR D'IMPULSION D'ALLUMAGE

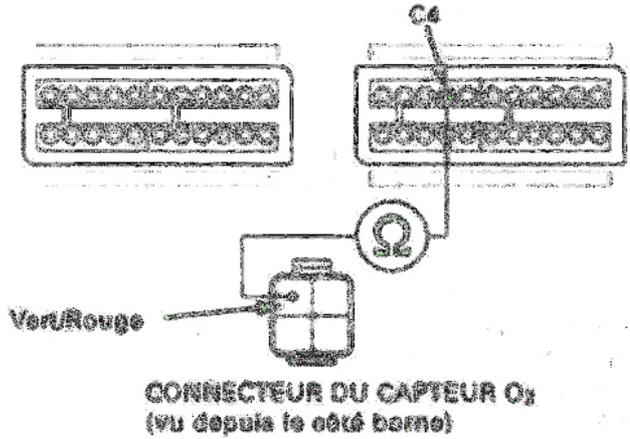


Vérifiez la continuité entre le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> côté faisceau et les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM. Il doit y avoir continuité.  
Connexion: Vert/Rouge - C4

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Vert/Rouge.

Continuité



Raccordez le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> droit. Démarrez le moteur, faites-le passer du ralenti à 5 000 min (tours/min.) et mesurez la tension entre les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM.

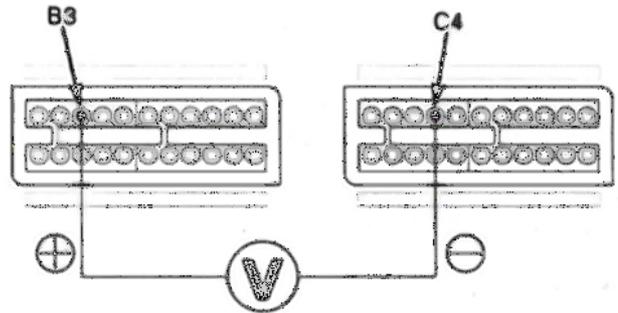
Connexion: B3 (+) - C4 (-)  
Standard:

- Avec le papillon complètement ouvert: 0,6V minimum
- Avec le papillon rapidement fermé: 0,4V maximum

Anormal

- Capteur O<sub>2</sub> droit défectueux.

Normal



- Vérifiez le circuit d'alimentation en carburant. Si le circuit est normal, remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

## 22 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEUR O<sub>2</sub> GAUCHE)

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> gauche.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.

Raccordez le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> gauche.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Démarrez le moteur et laissez-le chauffer jusqu'à ce que le ventilateur du radiateur se mette en marche.  
Faites passer le régime moteur du ralenti à 5 000 min<sup>-1</sup> (tours/min.), puis laissez-le tourner au ralenti et vérifiez que le voyant MIL clignote

22 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> gauche et les connecteurs 22P ECM.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil Noir/Orange du connecteur 4P côté faisceau et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

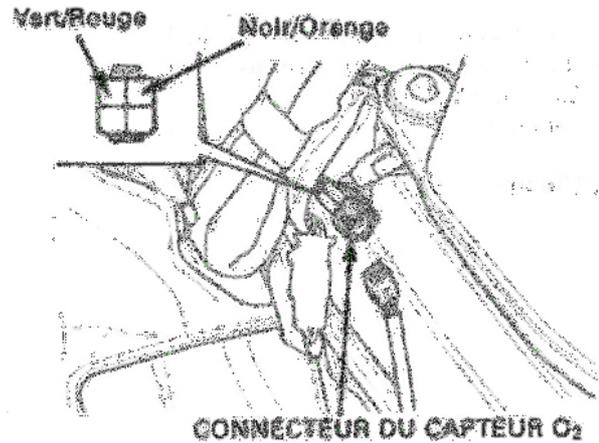
Pas de continuité

Raccordez les faisceaux d'essai ECM aux connecteurs ECM (page 05-08).  
Vérifiez la continuité entre le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> côté faisceau et les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM.  
Il doit y avoir continuité.

Connexion: Noir/Orange - B14

Continuité

Suite page 05-45



Pas de clignotement

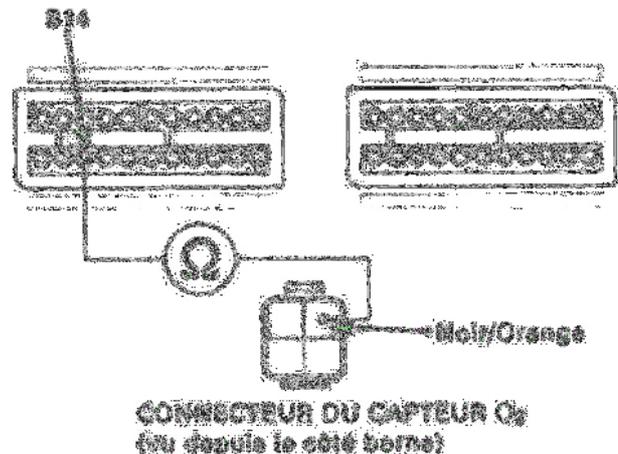
• Panne temporaire; le système est normal.

Continuité

• Court-circuit dans le fil Noir/Orange.

Pas de continuité

• Circuit ouvert dans le fil Noir/Orange.

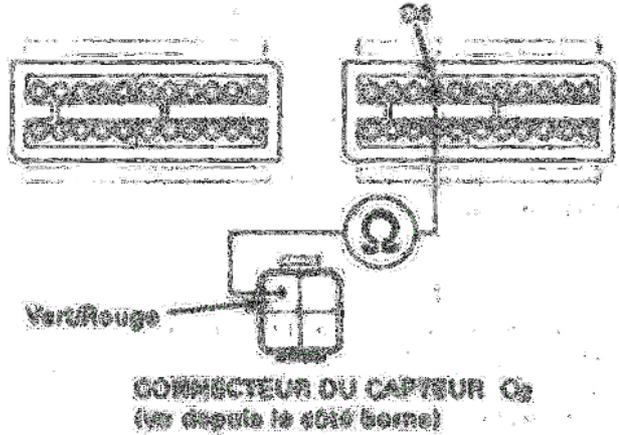


Vérifiez la continuité entre le connecteur 4P du capteur O<sup>2</sup> côté faisceau et les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM. Il doit y avoir continuité.

Connexion: Vert/Rouge - C4 Continuité

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Vert/Rouge.

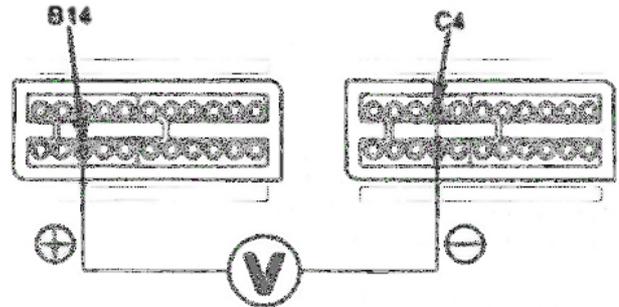


Raccordez le connecteur 4P du capteur O<sup>2</sup> gauche. Démarrez le moteur, faites-le passer du ralenti à 5 000 min-(tours/min.) et mesurez la tension entre les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM.

Connexion: B14 (+) - C4 (-1)  
Standard:  
Avec le papillon complètement ouvert:  
0,6V minimum  
Avec le papillon rapidement fermé:  
0,4V maximum

Anormal

- Capteur O2 gauche défectueux.



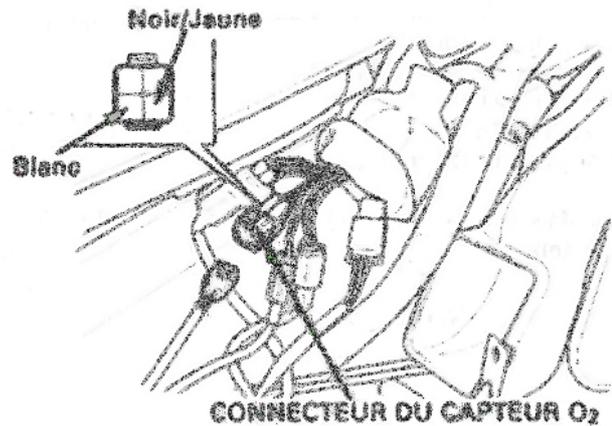
Normal

- Vérifiez le circuit d'alimentation en carburant. Si le circuit est normal, remplacez le module ECM et inspectez le à nouveau.

## 23 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (RECHAUFFEUR DU CAPTEUR O<sup>2</sup> DROIT)

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 4P du capteur O<sup>2</sup> droit.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.



Raccordez le connecteur 4P du capteur O<sup>2</sup> droit.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON". Vérifiez que le  
voyant MIL clignote.

Pas de  
clignotement

• Panne temporaire; le système est normal.

23 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 4P du capteur O<sup>2</sup> droit.  
Mesurez la résistance entre les bornes du  
connecteur du capteur O<sub>2</sub>.

Anormal

• Capteur O<sub>2</sub> droit défectueux.

Connexion: Blanc - Blanc  
Standard: 10 – 40  $\Omega$

Normal

Vérifiez la continuité entre la borne du fil Blanc du  
connecteur du capteur O<sub>2</sub> et la masse. Il ne doit  
pas y avoir continuité.

Continuité

• Capteur O<sub>2</sub> droit défectueux.

Pas de continuité

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur  
côté faisceau et la masse.

Anormal

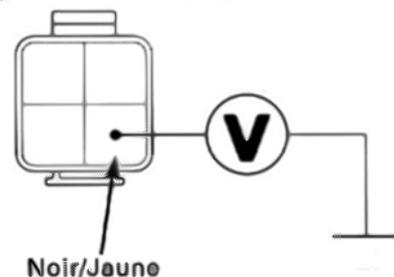
• Circuit ouvert dans le fil Noir/Jaune.

Connexion: Noir/Jaune (+) - Masse (-)  
Standard: Tension batterie

Normal

Suite page 05-47

CONNECTEUR DU CAPTEUR O<sub>2</sub>  
(vu depuis le côté borne)



Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur noir 22P ECM.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre les bornes du connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> côté faisceau.

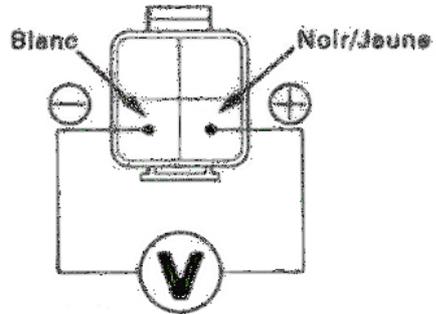
Connexion: Noir/Jaune (+) - Blanc (-)  
Standard: Pas de tension

Anormal

- Court-circuit dans le fil Blanc.

Normal

CONNECTEUR DU CAPTEUR O<sub>2</sub>  
(vu depuis le côté borne)



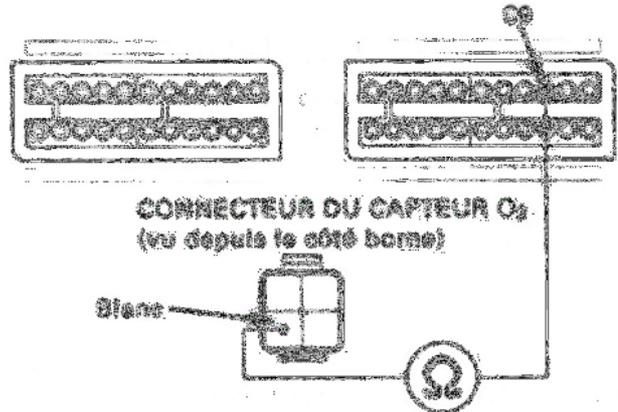
Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Raccordez le faisceau d'essai ECM aux connecteurs noirs ECM (page 05-08).  
Vérifiez la continuité entre le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> côté faisceau et les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM.

Connexion: Blanc - C9

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Blanc.

Normal

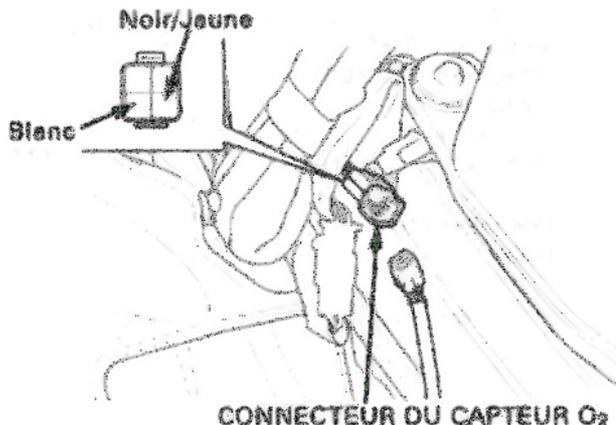


- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

## 24 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (RECHAUFFEUR DU CAPTEUR O<sub>2</sub> GAUCHE)

Déposez le cadre supérieur (page 02-09).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> gauche.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Raccordez le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> gauche.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de clignotement

- Panne temporaire; le système est normal

24 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> gauche.  
Mesurez la résistance entre les bornes du connecteur du capteur O<sub>2</sub>.

Anormal

- Capteur O<sub>2</sub> gauche défectueux.

Connexion: Blanc - Blanc  
Standard: 10 - 40  $\Omega$

Normal

Vérifiez la continuité entre la borne du fil Blanc du connecteur du capteur O<sub>2</sub> et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Capteur O<sub>2</sub> gauche défectueux.

Pas de continuité

Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne du connecteur côté faisceau et la masse.

Anormal

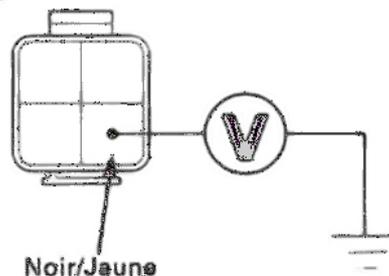
- Circuit ouvert dans le fil Noir/Jaune

Connexion: Noir/Jaune (+) - Masse (-)  
Standard: Tension batterie

Normal

Suite page 05-49

CONNECTEUR DU CAPTEUR O<sub>2</sub>  
(vu depuis le côté borne)



Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur noir 22P ECM.  
Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre les bornes du connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> côté faisceau.

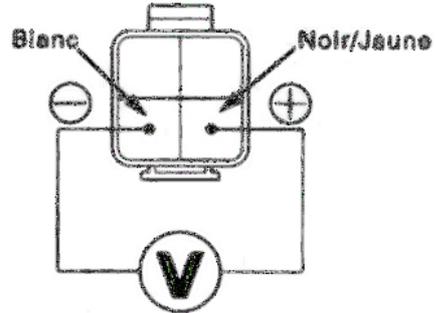
Connexion: Noir/Jaune (+) - Blanc (-)  
Standard: Pas de tension

Anormal

- Court-circuit dans le fil Blanc.

Normal

CONNECTEUR DU CAPTEUR O<sub>2</sub>  
(vu depuis le côté borne)



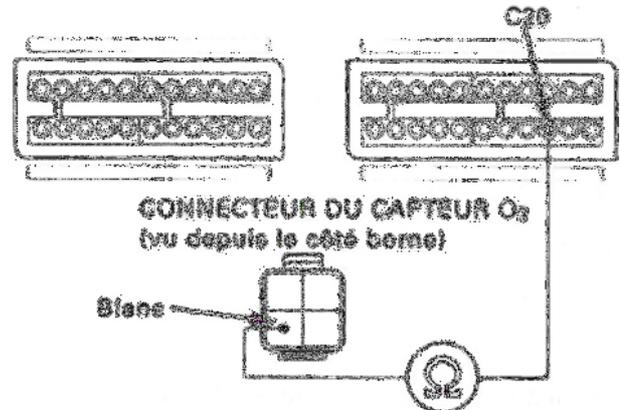
Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Raccordez le faisceau d'essai ECM aux connecteurs noirs ECM (page 05-08).  
Vérifiez la continuité entre le connecteur 4P du capteur O<sub>2</sub> côté faisceau et les bornes du connecteur du faisceau d'essai ECM.

Connexion: Blanc - C20

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Blanc.

Normal

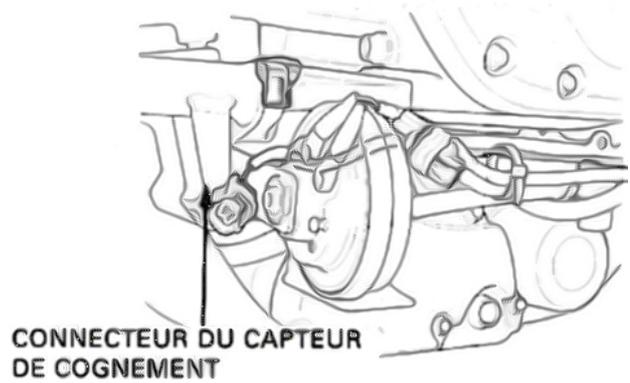


- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

## 25 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEUR DE COGNEMENT DROIT)

Déposez le protecteur du tuyau d'échappement avant droit (page 02-15).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 1P du capteur de cognement droit.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Raccordez le connecteur 1P du capteur de cognement droit.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Démarrez le moteur et maintenez son régime au-dessus de 2 500 min- (tours/min.) pendant 10 secondes ou plus.  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de clignotement

- Panne temporaire, le système est normal.

25 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 1P du capteur de cognement droit et le connecteur gris 22P ECM.  
Vérifiez la continuité entre la borne du connecteur 1P du capteur de cognement côté faisceau et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Rouge/Bleu.

Pas de continuité

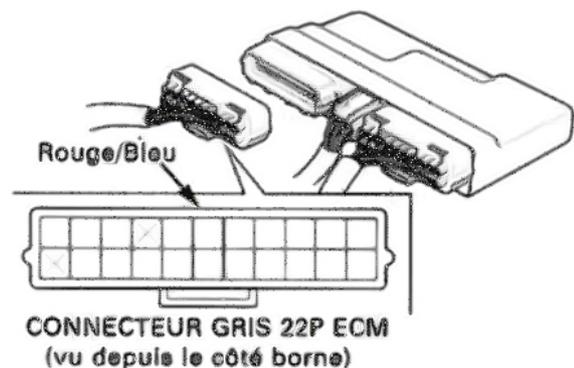
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil Rouge/Bleu du connecteur du capteur de cognement côté faisceau et le connecteur gris 22P ECM.  
Il doit y avoir continuité.

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Rouge/Bleu.

Continuité

Remplacez le capteur de cognement (page 05-72).



Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Démarrez le moteur et maintenez son régime au-dessus de 2 500 min-(tours/min.) pendant 10 secondes ou plus.  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de clignotement

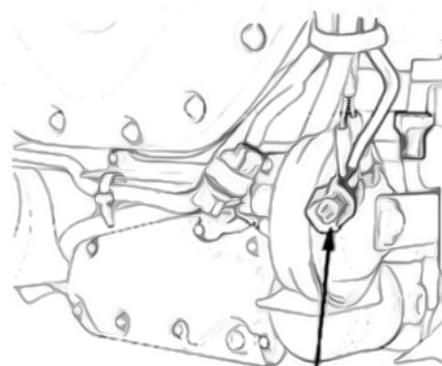
- Capteur de cognement d'origine défectueux.

25 clignotements

- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

## 26 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (CAPTEUR DE COGNEMENT GAUCHE)

Déposez le protecteur du tuyau d'échappement avant droit (page 02-15).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".



CONNECTEUR DU CAPTEUR DE COGNEMENT

Débranchez le connecteur 1P du capteur de cognement gauche.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.

Raccordez le connecteur 1P du capteur de cognement gauche.  
Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Démarrez le moteur et maintenez son régime au-dessus de 2 500 min (tours/min.) pendant 10 secondes ou plus.  
Vérifiez que le voyant MIL clignote.

Pas de clignotement

- Panne temporaire; le système est normal.

26 clignotements

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Débranchez le connecteur 1P du capteur de cognement gauche et le connecteur gris 22P ECM.  
Vérifiez la continuité entre la borne du connecteur 1P du capteur de cognement côté faisceau et la masse.  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Bleu.

Pas de continuité

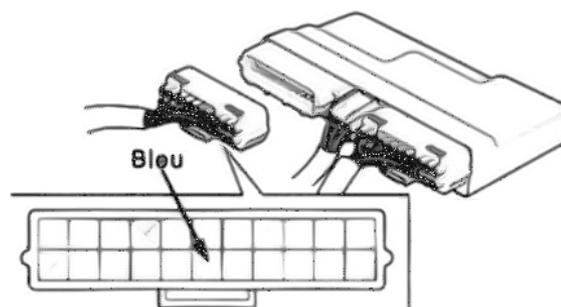
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil Bleu du connecteur du capteur de cognement côté faisceau et le connecteur gris 22P ECM.  
Il doit y avoir continuité.

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Bleu.

Continuité

Remplacez le capteur de cognement (page 05-72).



CONNECTEUR GRIS 22P ECM  
(vu depuis le côté borne)

Placez la moto sur sa béquille latérale.  
Démarrez le moteur et maintenez son régime au-dessus de 2 500 min (tours/min.) pendant 10 secondes ou plus.  
Vérifiez que le voyant MIL clignote

Pas de clignotement

- Capteur de cognement d'origine défectueux.

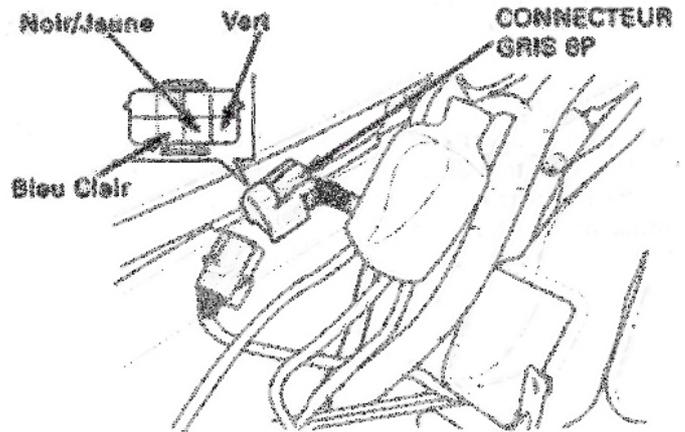
25 clignotements

- Remplacez le module ECM et inspectez-le à nouveau.

## 29 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (SOUPAPE IAC)

Déposez la plaque supérieure (page 2-9).  
Tournez la clef de contact sur "OFF".

Débranchez le connecteur 8P du sous faisceau moteur.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et que les bornes ne sont pas corrodées.



Tournez la clef de contact sur "ON".  
Mesurez la tension entre la borne de connecteur latéral 8P du faisceau principal et la masse.

Connexion: Noir/Jaune (+) - Masse (-)  
Standard: Tension de batterie

Pas de tension

- Circuit ouvert ou court-circuit dans le fil Noir/Jaune du faisceau principal.

Normal

Tournez la clef de contact sur "OFF".  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil Vert du connecteur 8P du faisceau principal et la masse. Il doit y avoir continuité.

Pas de continuité

- Circuit ouvert dans le fil Vert du faisceau principal.

Continuité

Débranchez le connecteur noir 22P ECM.  
Vérifiez la continuité entre la borne du fil Bleu Clair du connecteur 8P du faisceau principal et la masse. Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Court-circuit dans le fil Bleu Clair du faisceau principal.

Pas de continuité

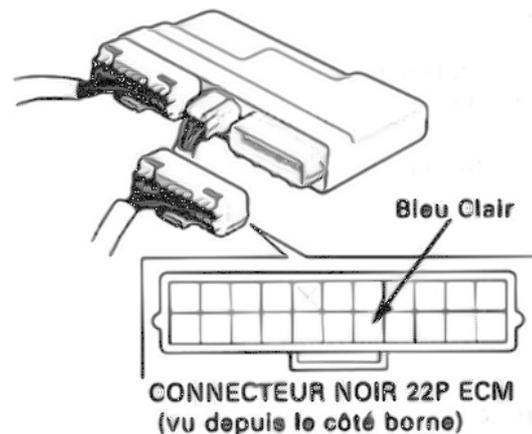
Vérifiez la continuité entre les bornes du fil Bleu Clair du connecteur 8P du faisceau principal et le connecteur noir 22P ECM. Il doit y avoir continuité.

Pas de continuité

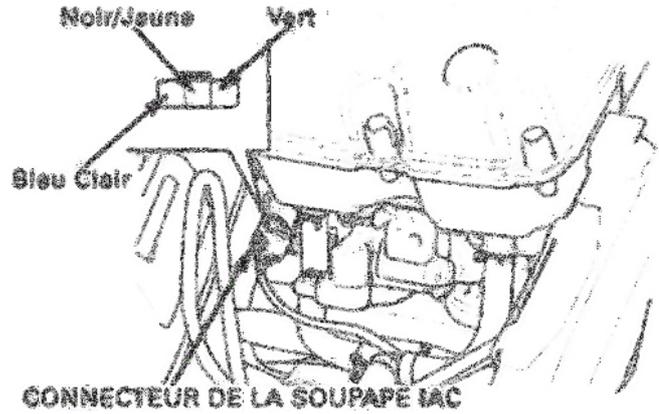
- Court-circuit dans le fil Bleu Clair du faisceau principal.

Normal

Suite page 05-53.



Déposez le réservoir de carburant (page 05-59).  
Débranchez le connecteur 3P de la soupape IAC.  
Vérifiez que les contacts ne sont pas desserrés et  
que les bornes ne sont pas corrodées.



Vérifiez la continuité des fils suivants entre le  
connecteur 8P et le connecteur 3P de la soupape  
IAC:  
- Noir/Jaune  
- Vert  
- Bleu Clair  
Il doit y avoir continuité.

Pas de  
continuité

- Circuit ouvert dans les fils suivants du sous faisceau moteur:  
- Noir/Jaune  
- Vert  
- Bleu Clair

Continuité

Vérifiez la continuité entre la borne du fil suivant et  
la masse sur le connecteur 3P de la soupape IAC  
côté faisceau.  
- Noir/Jaune  
- Vert  
- Bleu Clair  
Il ne doit pas y avoir continuité.

Continuité

- Circuit ouvert dans les fils suivants du sous faisceau moteur:  
- Noir/Jaune  
- Vert  
- Bleu Clair

Pas de continuité

Raccordez le connecteur 3P de la soupape IAC et  
le connecteur 8P du sous faisceau moteur.  
Installez le boîtier du filtre à air (page 05-60).  
Tournez la clef de contact sur "ON".

Mesurez la tension entre la borne du connecteur  
noir 22P ECM et la masse.

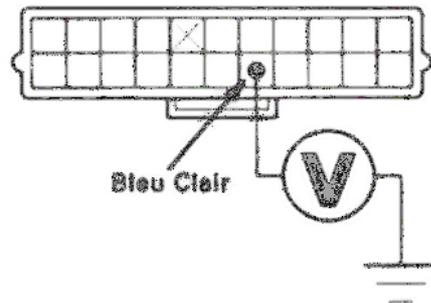
Pas de  
tension

- Soupape IAC défectueuse.

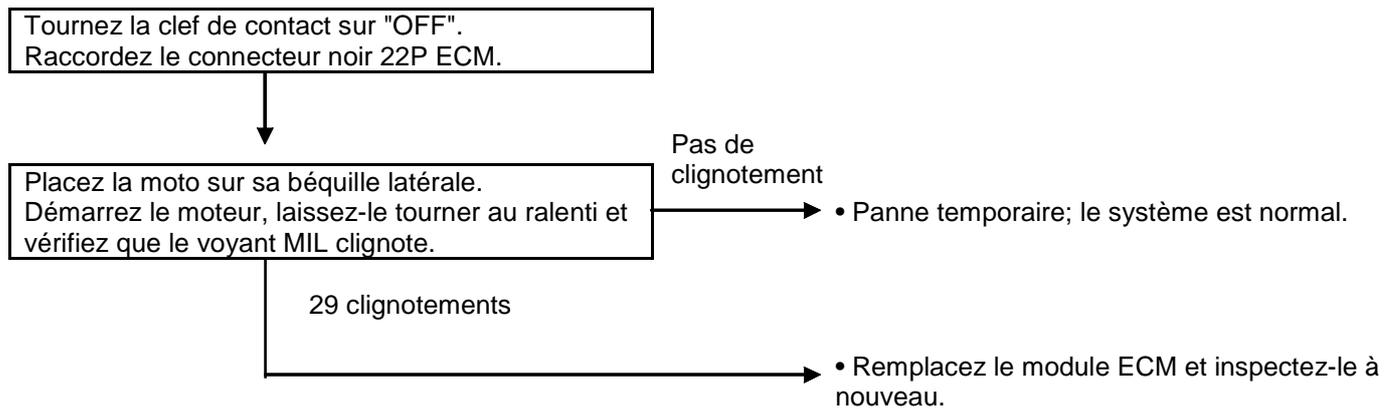
Connexion: Bleu Clair (+) - Masse (-)  
Standard: Tension de batterie

Normal

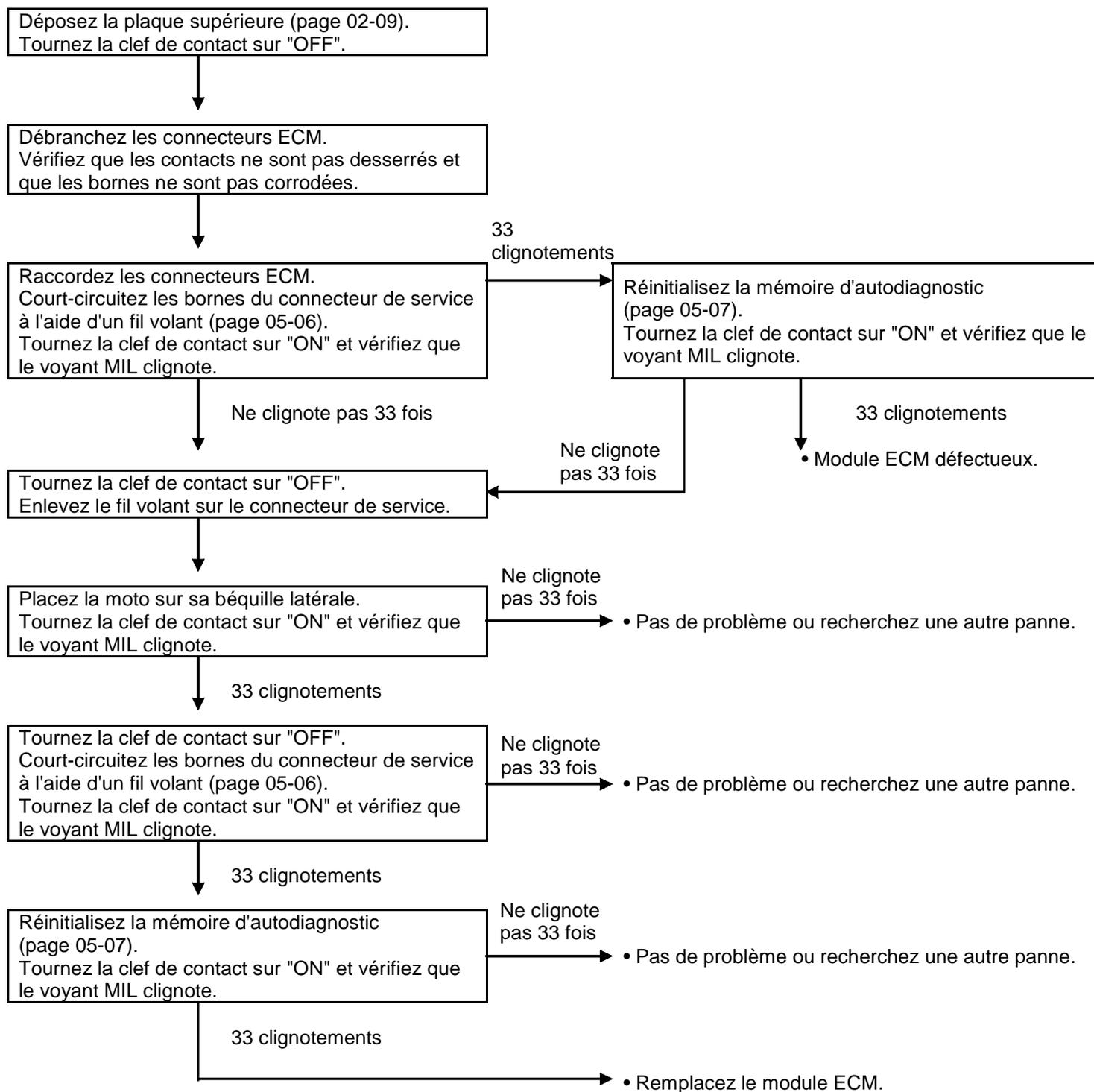
CONNECTEUR NOIR 22P ECM  
(vu depuis le côté borne)



Suite page 05-54



## 33 CLIGNOTEMENTS DU VOYANT DE MAUVAIS FONCTIONNEMENT MIL (MÉMOIRE E<sup>2</sup>-PROM)

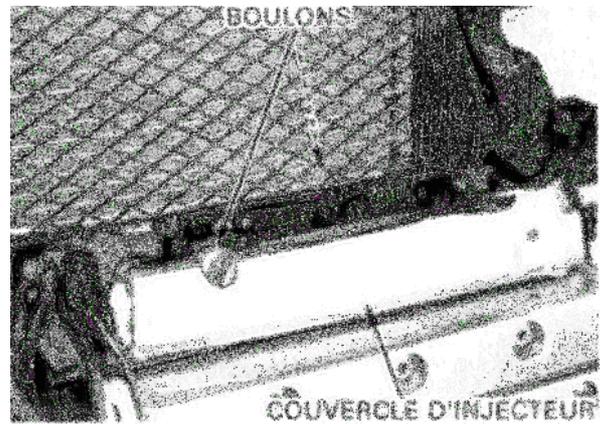


# INSPECTION DE LA LIGNE DE CARBURANT

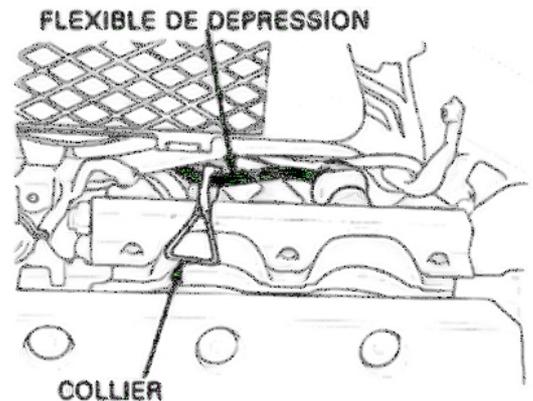
## VERIFICATION DE LA PRESSION DE CARBURANT

Déposez le carénage avant (page 02-08).

Enlevez les deux boulons et le couvercle d'injecteur gauche.



Pincez le flexible de dépression du régulateur de pression à l'aide d'un collier.

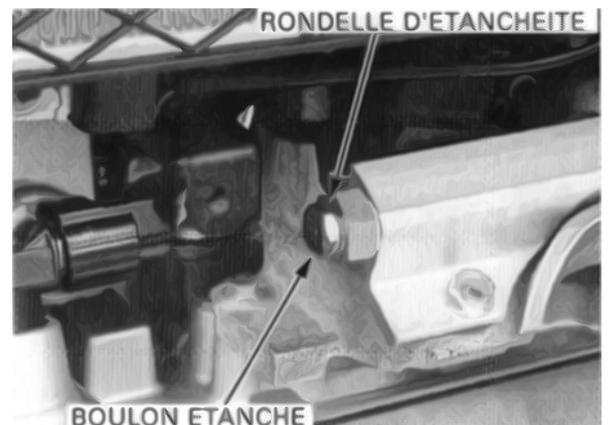


Recouvrez le boulon étanche à l'aide d'un chiffon ou d'un tissu.  
Enlevez le boulon étanche et la rondelle d'étanchéité.

---

Ne dévissez pas et n'enlevez pas le boulon banjo. S'il est desserré ou enlevé, remplacez la rondelle d'étanchéité et serrez-le avec le couple spécifié.

---



Raccordez le manomètre de pression de carburant au boulon banjo.

### OUTIL:

Manomètre de pression de carburant:

07406-0040002 ou

07406-004000A

Démarrez le moteur, laissez-le tourner au ralenti et mesurez la pression de carburant.

PRESSIION DE CARBURANT: 343 kPa (3,5 kgf/cm<sup>2</sup>)



Si la pression est supérieure à la valeur spécifiée, vérifiez les composants suivants:

- tube de retour de carburant bouché
- régulateur de pression
- pompe de carburant (page 05-58)

Si la pression est inférieure à la valeur spécifiée, vérifiez les points suivants:

- filtre de carburant bouché
- régulateur de pression
- pompe de carburant (page 05-58)

Après inspection, enlevez le manomètre de pression de carburant. Installez le boulon étanche avec une nouvelle rondelle d'étanchéité, et serrez-le.

COUPLE: 12 N•m (1,2 kgf•m)

Tournez la clef de contact sur "ON" et vérifiez qu'il n'y a pas de fuite de carburant.

Enlevez le collier du flexible de dépression du régulateur de pression.

Installez le couvercle d'injecteur gauche et serrez fermement les deux boulons.

Installez le carénage avant (page 02-08).

## VERIFICATION DU DEBIT DE CARBURANT

Déposez le siège (page 02-04).

Enlevez les deux vis et le boîtier de relais.  
Enlevez du boîtier relais le bloc de relais gris.

