SYSTEME ELECTRIQUE

TABLE DES MATIERES

PRECAUTIONS A OBSERVER PENDANT L'ENTRETIEN 8- 2
CONNECTEUR 8- 2
COUPLEUR 8- 2
COLLIER DE SERRAGE 8- 2
FUSIBLE 8- 2
PIECES A SEMI-CONDUCTEURS 8- 3
BATTERIE 8- 3
RACCORDEMENT DE LA BATTERIE 8- 3
PROCEDURE DE CABLAGE 8- 3
UTILISATION DU MULTITESTEUR DE CIRCUIT 8- 4
EMPLACEMENT DES COMPOSANTS ELECTRIQUES 8- 5
SYSTEME DE CHARGE 8- 7
DEPANNAGE 8- 7
CONTROLE 8- 9
SYSTEME DE DEMARREUR ET SYSTEME DE VERROUILLAGE DE L'ALLUMAGE/BEQUILLE LATERALE 8-12
DEPANNAGE 8-12
DEPOSE ET DEMONTAGE DU DEMARREUR 8-14
CONTROLE DU DEMARREUR 8-15
REMONTAGE DU DEMARREUR 8-16
CONTROLE DU RELAIS DU DEMARREUR 8-19
CONTROLE DES PIECES DU SYSTEME DE VERROUILLAGE DE L'ALLUMAGE/BEQUILLE LATERALE 8-20
SYSTEME D'ALLUMAGE 8-23
TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES 8-23
CONTROLE 8-25
COMMODO D'INSTRUMENTS 8-29
DEPOSE 8-29
CONTROLE 8-32
TEMOIN ET INDICATEUR DE TEMPERATURE DE REFRIGERANT MOTEUR 8-34
CAPTEUR DE VITESSE 8-37
DEPOSE 8-37
REPOSE 8-37
CONTROLE 8-38
FEUX 8-39
PROJECTEUR (SV650) 8-39
PROJECTEUR (SV650S) 8-41
FEU-STOP/FEU ARRIERE 8-43

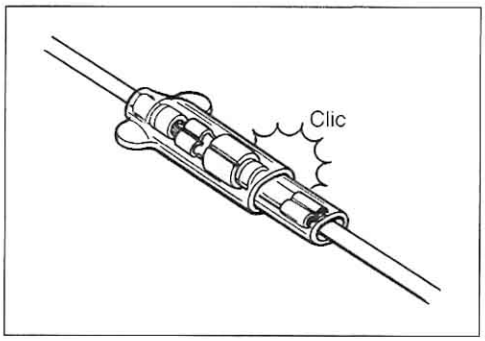
TABLE DES MATIERES

CLIGNOTANTS 8-44
RELAIS 8-45
RELAIS DE CLIGNOTANT/BEQUILLE LATERALE 8-45
RELAIS DU DEMARREUR 8-45
RELAIS DE LA POMPE A CARBURANT 8-45
CONTACTEURS 8-46
DEPOSE/REPOSE DU CONTACTEUR D'ALLUMAGE 8-46
CONTROLE 8-47
BATTERIE 8-48
SPECIFICATIONS 8-48
CHARGE INITIALE 8-48
ENTRETIEN 8-50
OPERATION DE RECHARGE 8-50

PRECAUTIONS A OBSERVER PENDANT L'ENTRETIEN

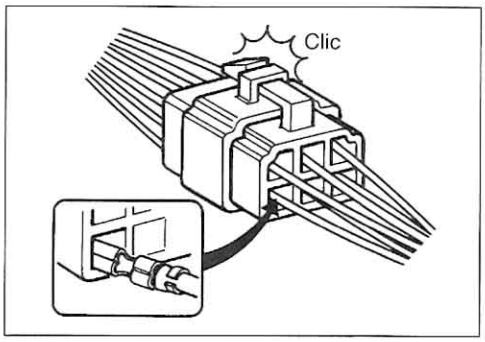
CONNECTEUR

- Pour raccorder un connecteur, l'enfoncer jusqu'au déclic.
- Vérifier que le connecteur ne montre pas de trace de corrosion ou d'encrassement et que son chapeau n'est pas fendu.



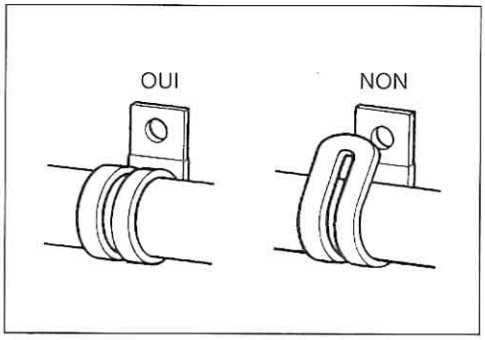
COUPLEUR

- Avec un coupleur du type à verrou, le déverrouiller avant de le débrancher et l'enfoncer au maximum jusqu'à verrouillage pour le raccordement.
- Pour débrancher un coupleur, saisir le coupleur proprement dit et ne pas tirer sur les fils.
- Vérifier que les contacts du coupleur ne sont pas desserrés ou tordus.
- Vérifier que les coupleurs ne montrent pas de trace de corrosion ou d'encrassement.



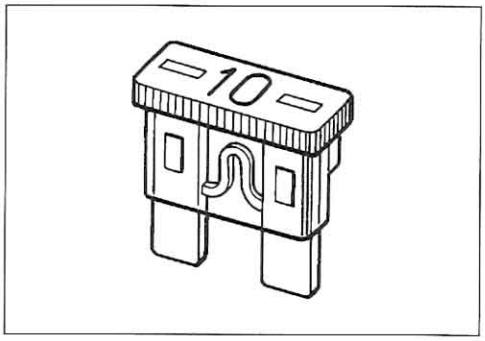
COLLIER DE SERRAGE

- Fixer le faisceau de câbles aux endroits indiqués en "IMPLANTATION DES FAISCEAUS DE CABLES". (☞9-17 à 9-18)
- Bien replier le collier de serrage de sorte que le faisceau de câbles soit bien fixé.
- Une fois fixé, un faisceau de câbles ne doit pas pendre.
- Ne pas utiliser de fil métallique ou autre en lieu et place des colliers.

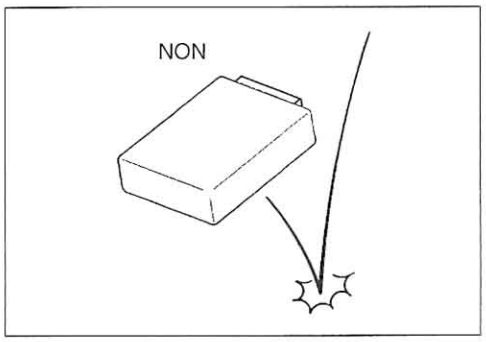


FUSIBLE

- Quand un fusible fond, toujours en rechercher la cause, y remédier, puis remplacer le fusible.
- Ne pas utiliser un fusible de capacité différente.
- Ne pas utiliser du fil métallique ou autre à la place d'un fusible.



PIECES A SEMI-CONDUCTEURS

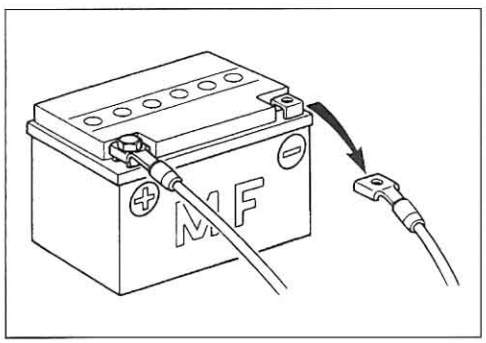


- Attention à ne pas laisser tomber les pièces à semi-conducteur du type ECM.
- Pour vérifier ce type de pièce, se conformer strictement aux instructions. Le non respect des bonnes marches à suivre va se traduire par une détérioration de ces pièces.

BATTERIE

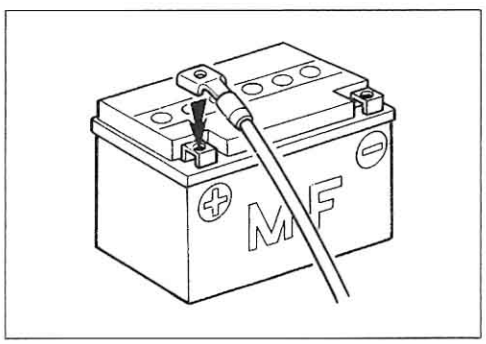
- La batterie MT dont cette moto est équipée ne demande pas d'entretien (comme le contrôle du niveau de l'électrolyte, l'appoint en eau distillée).
- En charge normale, la batterie ne produit pas d'hydrogène. Toutefois, en cas de surcharge, la batterie peut produire de l'hydrogène. Par conséquent, ne jamais approcher de flamme ou créer des étincelles (court-circuit par ex.) à proximité de la batterie quand celle-ci est en charge.
- Toujours recharger la batterie dans un endroit bien aéré et bien dégagé.
- Noter que le circuit de charge des batteries MF diffère de celui des batteries traditionnelles. Ne pas installer une batterie d'un type autre que MF.

RACCORDEMENT DE LA BATTERIE



- Au débranchement des bornes de la batterie pour démontage ou entretien, toujours débrancher la borne négative ⊖ d'abord.
- Pour le raccordement des bornes de la batterie, toujours commencer par la borne positive ⊕.
- Si la borne est corrodée, déposer la batterie, l'arroser d'eau chaude et la nettoyer à l'aide d'une brosse métallique.
- Après le raccordement de la batterie, en enduire les bornes d'une légère couche de graisse.
- Remettre en place le chapeau sur la borne positive ⊕.

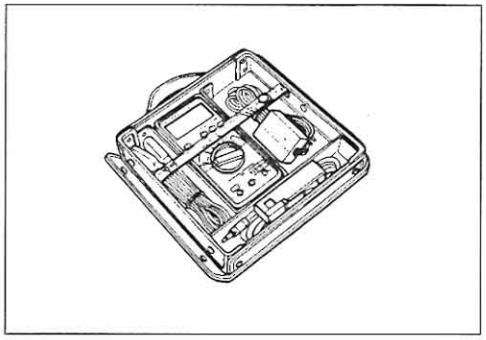
PROCEDURE DE CABLAGE



- Bien disposer le faisceau de câbles comme indiqué en section "IMPLANTATATION DES FAISCEAUX DE CABLES". (☞9-17 et 9-18)

UTILISATION DU MULTITESTEUR DE CIRCUIT

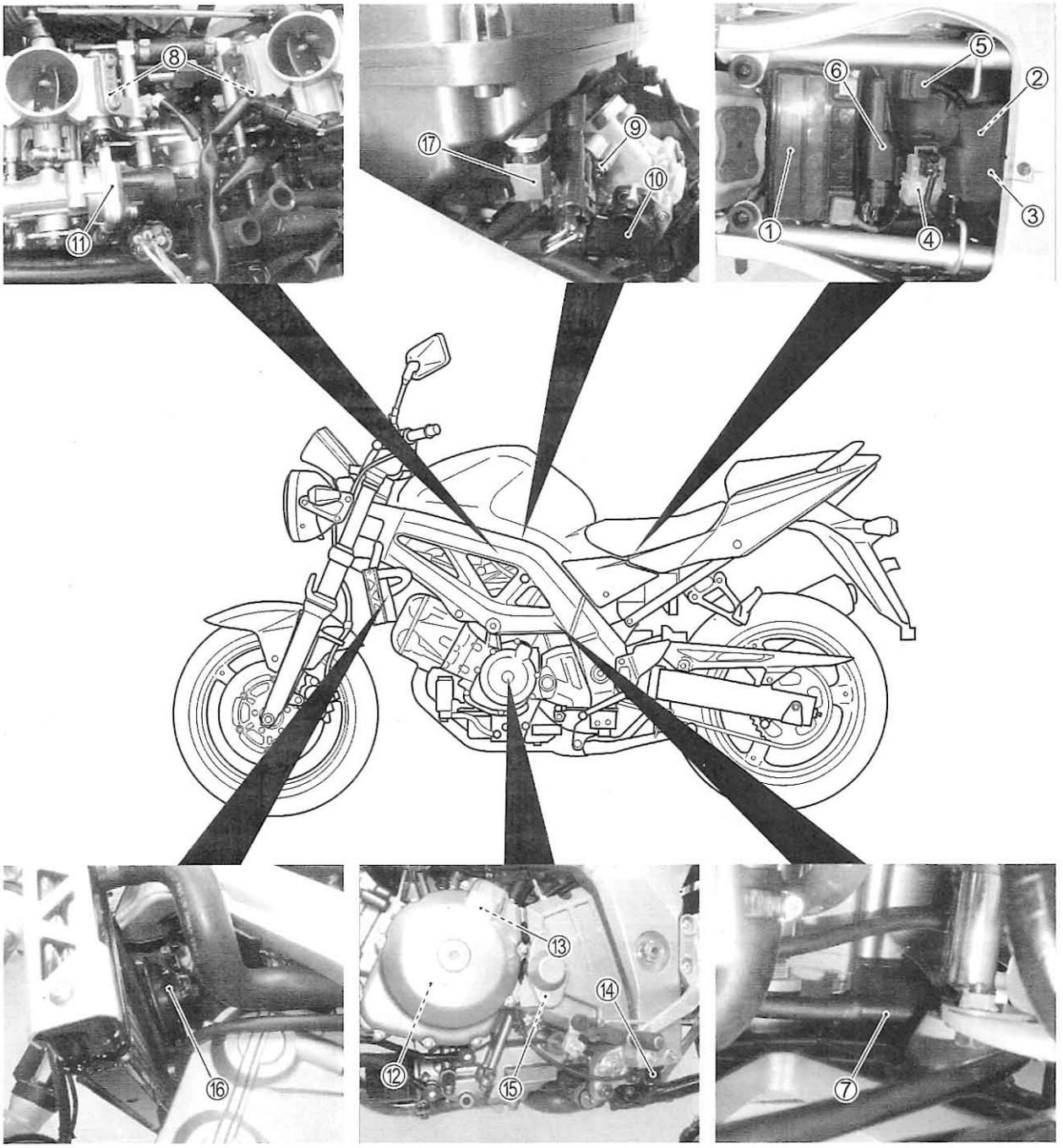
- Attention à l'utilisation des pointes d'essai positive ⊕ et négative ⊖ du multitesteur de circuit. Un usage erroné peut résulter en détérioration de la moto et du testeur.
- Si les valeurs de la tension et du courant ne sont pas connues, commencer par mesurer dans la gamme la plus élevée.
- A la mesure de la résistance, vérifier qu'aucune tension n'est appliquée. Si la tension est appliquée, le testeur risque d'être détérioré.
- Après utilisation du testeur, ne pas oublier de le mettre en position OFF (arrêt).



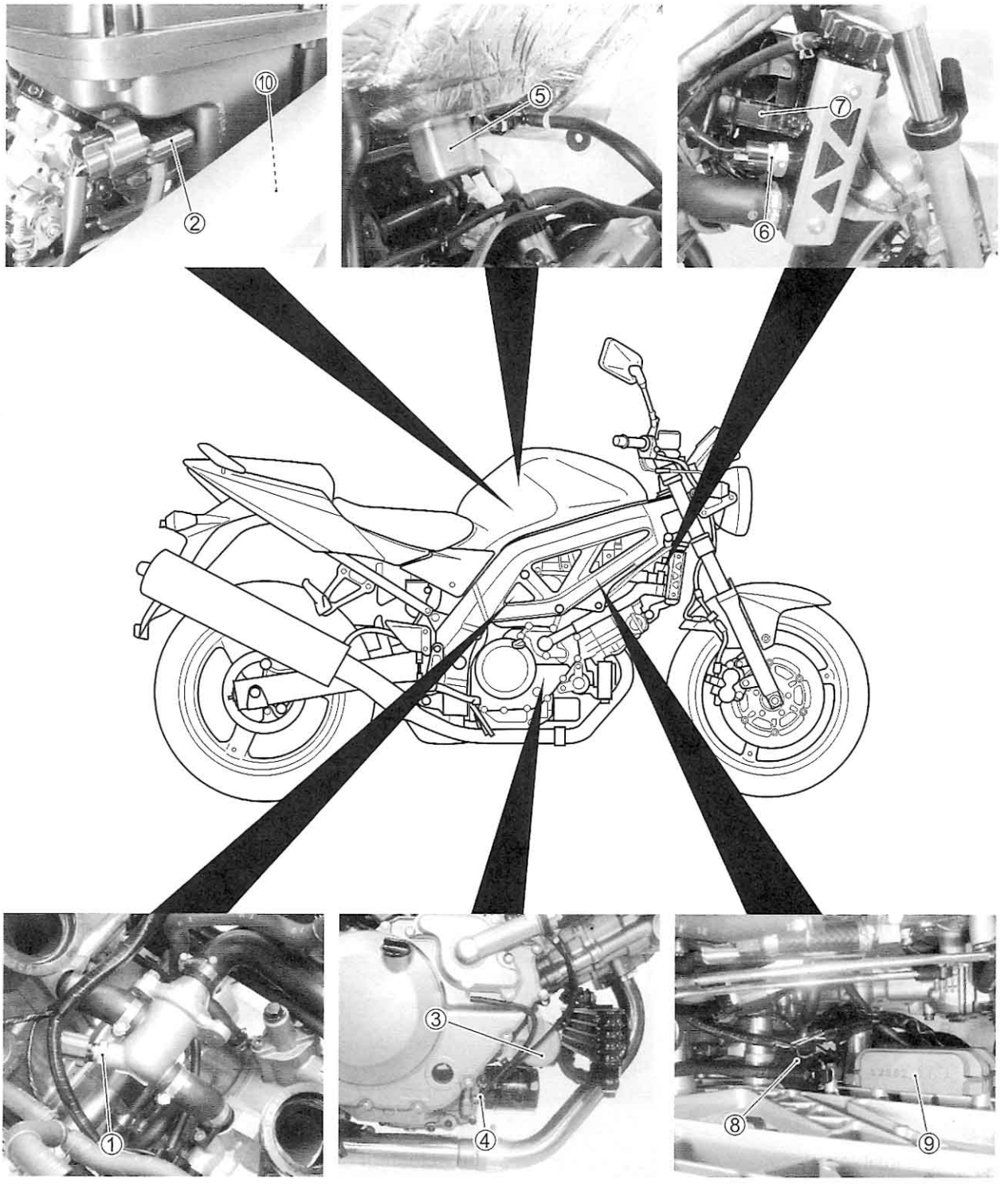
ATTENTION

Avant d'utiliser le multitesteur de circuit, lire attentivement son mode d'emploi.

EMPLACEMENT DES COMPOSANTS ELECTRIQUES

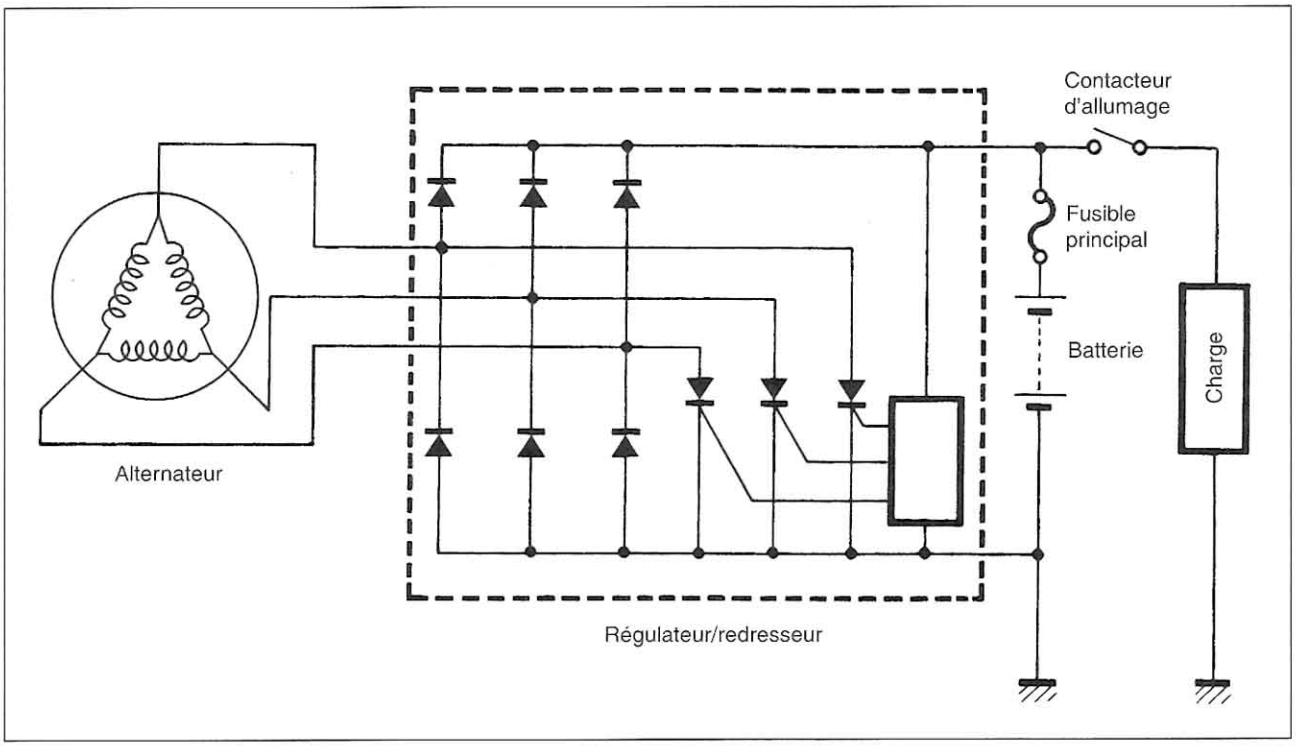


① Batterie
② Boîte à fusibles
③ Relais de clignotant/béquille latérale
④ Relais du démarreur
⑤ Relais de pompe à carburant
⑥ ECM (Module de commande du moteur)
⑦ Bobine d'allumage (N°1)
⑧ Injecteur de carburant (☞4-44)
⑨ Capteur de STP (☞4-40)
⑩ Capteur de TP (☞4-29)
⑪ Actuateur de STV (☞4-38)
⑫ Alternateur
⑬ Capteur de CKP
⑭ Contacteur de béquille latérale
⑮ Contacteur de position des vitesses
⑯ Avertisseur
⑰ Capteur d'IAT



① Capteur d'ECT (☞4-32)
② Capteur d'IAP (☞4-26)
③ Démarreur
④ Pressostat d'huile
⑤ Pompe à carburant (☞5-9)
⑥ Thermocontact de ventilateur de refroidissement (☞6-10)
⑦ Ventilateur de refroidissement (☞6-9)
⑧ Bobine d'allumage (N°2)
⑨ Régulateur/redresseur
⑩ Soupape de régulation PAIR

SYSTEME DE CHARGE



DEPANNAGE

La batterie se décharge rapidement.

Opération 1

1) Vérifier les accessoires qui utilisent trop d'électricité.
   Est-ce que les accessoires sont installés?

OUI	Déposer les accessoires.
NON	Passer à l'opération 2.

Opération 2

1) Vérifier les fuites de courant à la batterie. (☞8-9)
   Est-ce que la batterie est en bon état?

OUI	Passer à l'opération 3.
NON	• Court-circuit dans le faisceau de câbles. • Equipement électrique défectueux.

Opération 3

1) Mesurer la tension de charge entre les bornes de la batterie. (☞8-9)
   Est-ce que la tension de charge de la batterie est normale?

OUI	• Batterie défectueuse. • Conditions de conduite anormales.
NON	Passer à l'opération 4.

Opération 4

1) Mesurer la continuité de la bobine de l'alternateur. (☞8-10)
   Est-ce que la résistance de la bobine d'alternateur est normale?

OUI	Passer à l'opération 5.
NON	• Bobine d'alternateur défectueuse. • Conducteurs déconnectés.

Opération 5

1) Mesurer la tension à vide de l'alternateur. (☞8-10)
   Est-ce que la performance à vide de l'alternateur est normale?

OUI	Passer à l'opération 6.
NON	Alternateur défectueux.

Opération 6

1) Vérifier le régulateur/redresseur. (☞8-11)
   Le régulateur/redresseur est-il normal?

OUI	Passer à l'opération 7.
NON	Régulateur/redresseur défectueux.

Opération 7

1) Vérifier le faisceau de câbles.
   Est-ce que le faisceau de câbles est normal?

OUI	Batterie défectueuse.
NON	• Court-circuit dans le faisceau de câbles. • Mauvais contact du coupleur.

Surcharge de la batterie

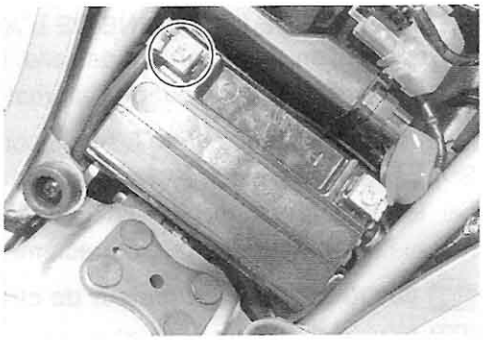
Régulateur/redresseur défectueux.
Batterie défectueuse.
Mauvais contact du coupleur du conducteur d'alternateur.

CONTROLE

FUITES DE COURANT A LA BATTERIE

- Déposer la selle avant. (☞7-4)
- Mettre le contacteur d'allumage sur la position OFF.
- Déconnecter le câble ⊖ de la batterie.

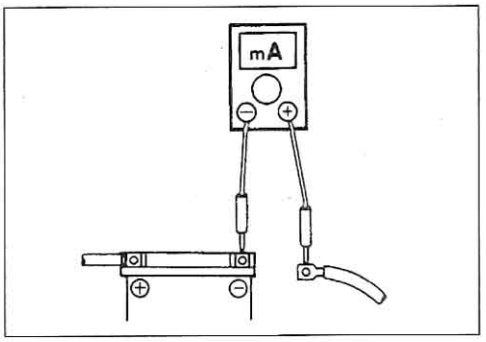
Mesurer le courant entre la borne de la batterie ⊖ et le câble ⊖ de la batterie avec le multitesteur de circuit. Si la valeur mesurée dépasse la valeur spécifiée, une fuite est évidente.



TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

DATA Courant de batterie (fuite): 3 mA et moins

Indication du cadran du testeur: Courant (⎓, 20 mA)



ATTENTION

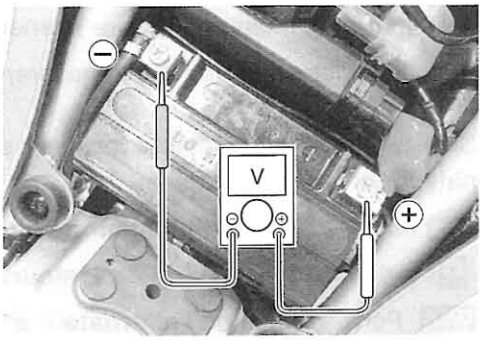
*** Du fait que le courant de fuite peut être important, régler le testeur d'abord à une échelle élevée pour éviter toute détérioration du testeur.**
*** Ne pas mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON" lors de la mesure du courant.**

Pour la mise en évidence d'un courant de fuite excessif, débrancher les coupleurs et les connecteurs l'un après l'autre et vérifier chaque pièce.

TENSION REGULEE

- Déposer la selle avant. (☞7-4)
- Démarrer le moteur et le faire tourner à 5 000 tr/min avec l'inverseur route/croisement sur la position HI.

Mesurer la tension CC entre les bornes de la batterie ⊕ et ⊖ avec le multitesteur de circuit. Si la tension n'est pas conforme à la valeur spécifiée, vérifier l'alternateur et le régulateur/redresseur. (☞8-10 et 8-11)



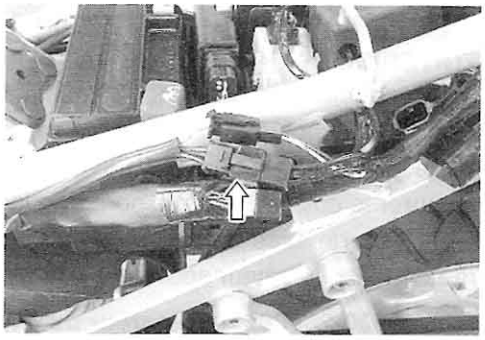
NOTE:
Avant d'effectuer cet essai, vérifier que la batterie est parfaitement chargée.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du bouton du testeur: Tension (⎓)

DATA Tension de sortie de charge (tension régulée):
14,0 – 15,5 V à 5 000 tr/min

RESISTANCE DE LA BOBINE DE L'ALTERNATEUR



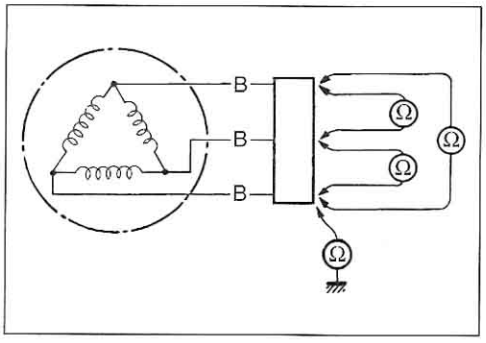
- Déposer l'enjoliveur arrière de selle. (☞7-5)
- Déconnecter le coupleur de l'alternateur.

Mesurer la résistance entre les trois conducteurs.
Si la résistance n'est pas conforme à la valeur spécifiée, remplacer le stator par une pièce neuve. Vérifier également que le noyau l'alternateur est isolé correctement.

09900-25008: Multitesteur de circuit

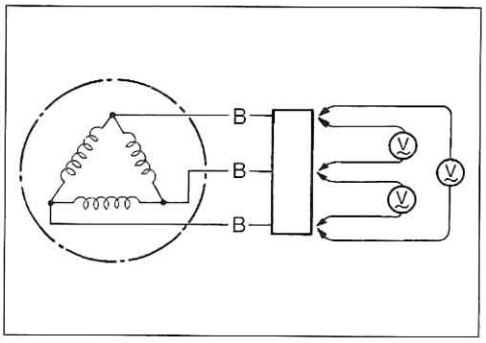
Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)

Résistance de la bobine de l'alternateur:
0,2 – 0,7 Ω (Noir – Noir)
∞ Ω (Noir – Masse)



NOTE:
Pour faire le test ci-dessus, il n'est pas nécessaire de déposer l'alternateur.

PERFORMANCE DE L'ALTERNATEUR A VIDE



- Déposer l'enjoliveur arrière de selle. (☞7-5)
- Déconnecter le coupleur de l'alternateur.
- Démarrer le moteur et le faire tourner à 5 000 tr/min.

Avec le multitesteur de circuit, mesurer la tension entre les trois fils.
Si la tension est inférieure à la valeur spécifiée, changer l'alternateur par une pièce neuve.

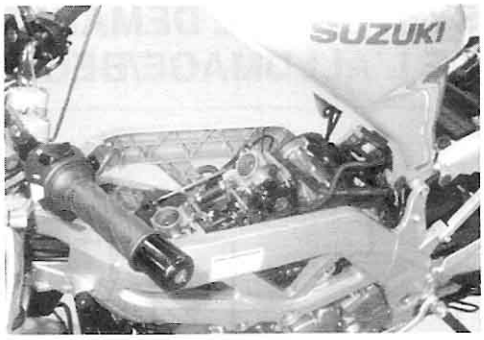
09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du bouton du testeur: Tension (~)

Performance de l'alternateur à vide:
Plus de 60 V à 5 000 tr/min
(Quand le moteur est froid)

REGULATEUR/REDRESSEUR

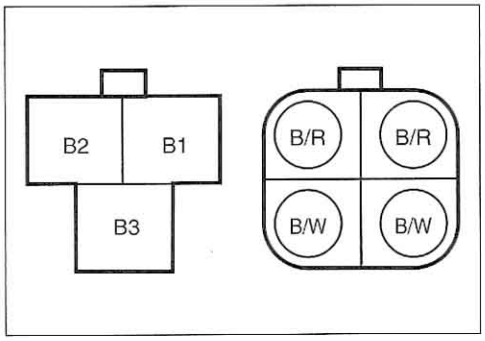
- Soulever et supporter le réservoir de carburant. (☞5-6)
- Déposer le boîtier du filtre à air. (☞5-17)
- Déconnecter les coupleurs du régulateur/redresseur.



Mesurer la tension entre les bornes avec le multitesteur de circuit, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Si la tension n'est pas conforme à la valeur spécifiée, remplacer le régulateur/redresseur par un neuf.

09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du cadran du testeur: Test de la diode (⊣◀)



Unité: V

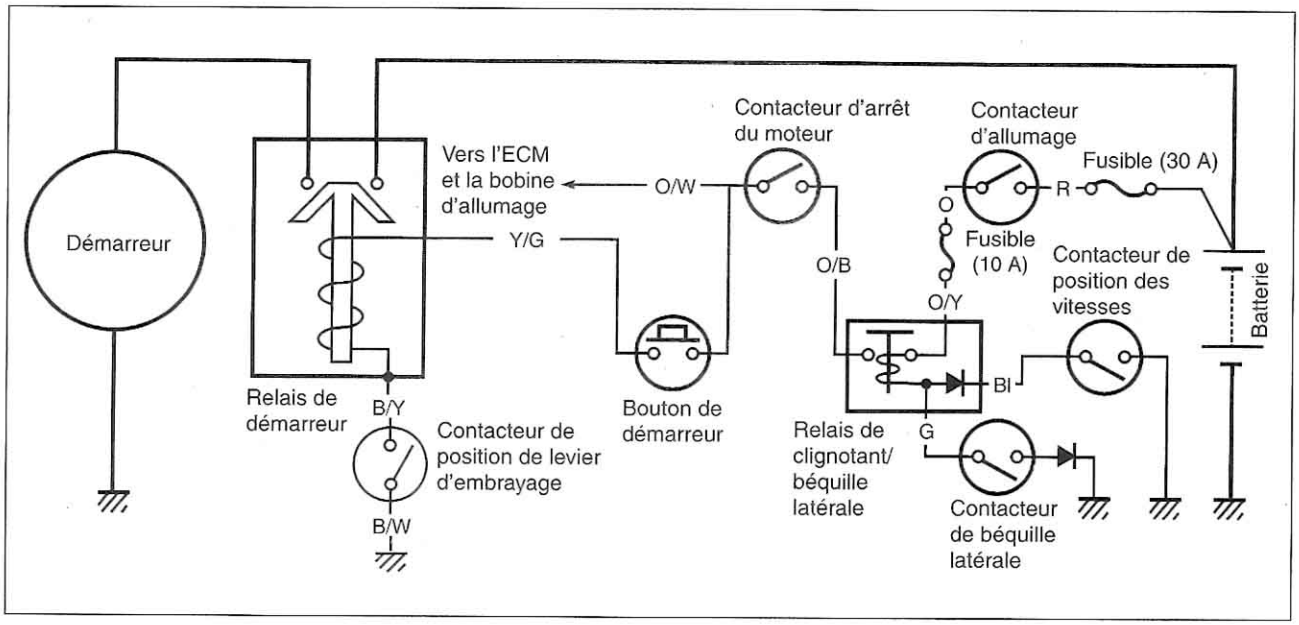
Pointe d'essai ⊖ du testeur	Pointe d'essai ⊕ du testeur					
		B/R	B1	B2	B3	B/W
	B/R		0,4 – 0,7	0,4 – 0,7	0,4 – 0,7	0,5 – 1,2
	B1	*		*	*	0,4 – 0,7
	B2	*	*		*	0,4 – 0,7
	B3	*	*	*		0,4 – 0,7
	B/W	*	*	*	*	

* Plus de 1,4 V (tension de la pile du multimètre)

NOTE:

Si le multimètre indique une tension inférieure à 1,4 V quand ses pointes ne sont pas connectées, changer sa pile.

SYSTEME DE DEMARREUR ET SYSTEME DE VERROUILLAGE DE L'ALLUMAGE/BEQUILLE LATERALE



DEPANNAGE

Vérifier que les fusibles ne sont pas fondus et que la batterie est bien chargée avant de procéder au diagnostic.

Le démarreur ne fonctione pas.
Opération 1

1) Serrer la poignée d'embrayage, mettre le contact avec l'interrupteur d'arrêt du moteur sur la position "RUN" et le contacteur de béquille latérale en position "ON".
2) Un déclic doit être émis par le relais du démarreur quand sur le bouton du démarreur est actionné.
   Est-ce que le déclic et émis?

OUI	Passer à l'opération 2.
NON	Passer à l'opération 3.

Opération 2

1) Vérifier que le démarreur tourne quand sa borne est connectée à la borne ⊕ de la batterie.(Ne pas utiliser un fil trop petit en raison de l'intensité importante du courant.)
   Est-ce que le démarreur fonctione?

OUI	• Relais du démarreur défectueux. • Conducteur du démarreur desserré ou déconnecté. • Conducteur desserré ou déconnecté entre le relais du démarreur et la borne ⊕ de la batterie.
NON	Démarreur défectueux.

Opération 3

1) Mesurer la tension du relais du démarreur aux connecteurs du relais du démarreur (entre les fils Y/G et B/Y) tout en appuyant sur le bouton du démarreur.
   La tension est-elle normale?

OUI	Passer à l'opération 4.
NON	• Contacteur de position des vitesses défectueux. • Bouton du démarreur défectueux. • Contacteur d'arrêt du moteur défectueux. • Relais de clignotant/béquille latérale défectueux. • Contacteur d'allumage défectueux. • Contacteur de position du levier d'embrayage défectueux. • Contacteur de béquille latérale défectueux. • Mauvais contact au connecteur. • Circuit ouvert dans le faisceau de câbles.

Opération 4

1) Vérifier le relais du démarreur. (☞8-19)
   Le relais du démarreur est-il normal?

OUI	Mauvaise connexion du relais du démarreur.
NON	Relais du démarreur défectueux.

Opération 5

Le démarreur fonctionne quand la boîte de vitesses est au point mort avec la béquille latérale relevée ou abaissée, mais ne fonctione pas quand la boîte de vitesses est dans un rapport autre que le point mort avec la béquille latérale abaissée.

1) Vérifier le contacteur de béquille latérale. (☞8-20)
   Est-ce que le contacteur de béquille latérale est normal?

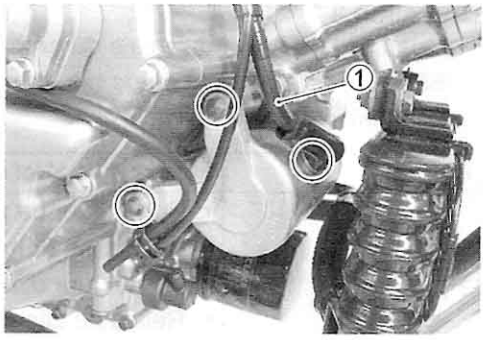
OUI	• Circuit ouvert dans le faisceau de câbles. • Mauvais contact du connecteur
NON	• Contacteur de béquille latérale défectueux.

Le moteur ne démarre pas même si le démarreur fonctionne.

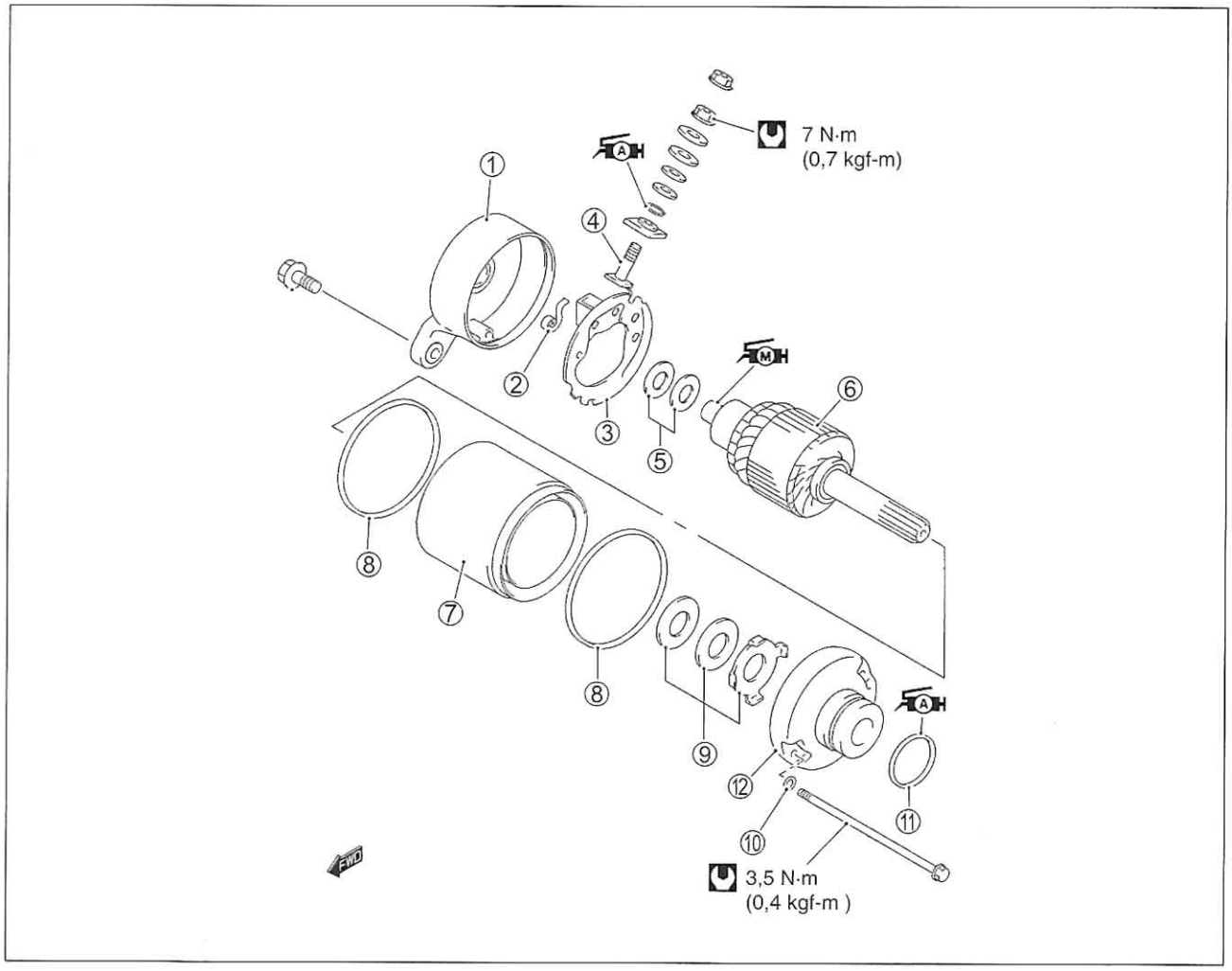
Rochet de démarrage défectueux. (☞3-82)

DEPOSE ET DEMONTAGE DU DEMARREUR

- Déposer le démarreur et débrancher le conducteur du démarreur ①.



- Démonter le démarreur en procédant comme illustré.

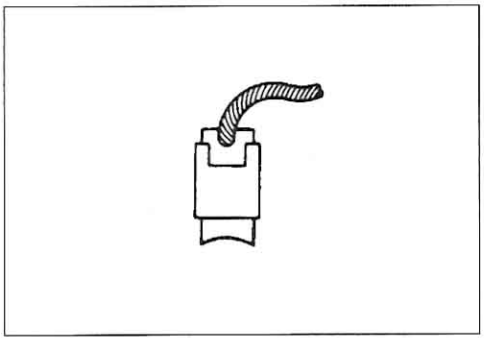


① Flasque (support arrière)
② Ressort de coussinet (2 pcs)
③ Porte-balais
④ Borne
⑤ Rondelle
⑥ Induit
⑦ Boîtier du démarreur
⑧ Anneau d'étanchéité (2 pcs)
⑨ Rondelle
⑩ Joint torique (2 pcs)
⑪ Joint torique
⑫ Flasque (support avant)

CONTROLE DU DEMARREUR

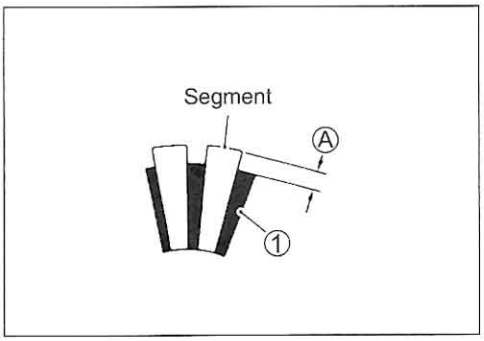
BALAIS EN CHARBON

Vérifier que les balais ne sont pas anormalement usés, fissurés ou présentent des parties lisses sur le porte-balais.
En cas de détérioration quelconque, changer les balais par un ensemble complet neuf.



COLLECTEUR

Vérifier l'état de décoloration, d'usure anormale ou de dégagement Ⓐ du collecteur.
En cas d'usure anormale, changer l'induit par une pièce neuve.
Si la surface du collecteur est décolorée, la polir au papier de verre N°400 et essuyer avec un chiffon propre et sec.
S'il n'y a pas de dégagement, gratter l'isolateur ① avec une lame à dents de scie.

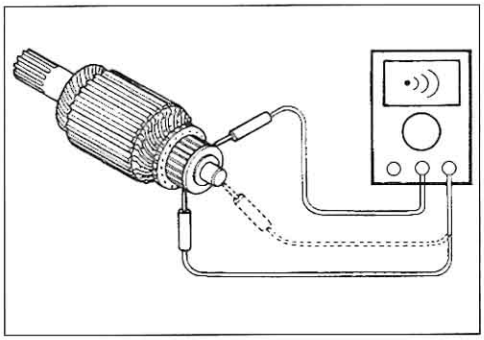


CONTROLE DU BOBINAGE DE L'INDUIT

Vérifier la continuité entre chaque segment et entre chaque segment et l'axe de l'induit à l'aide du multitesteur de circuit.
S'il n'y a pas continuité entre les segments ou s'il y a continuité entre les segments et l'axe, changer l'induit par une pièce neuve.

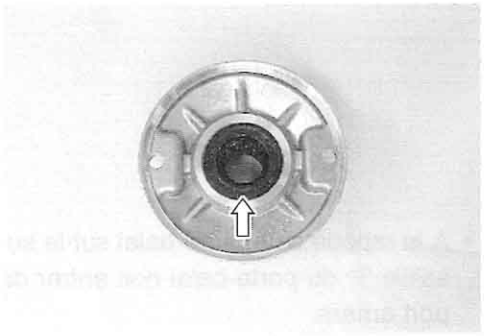
TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du cadran du testeur: Test de continuité (•)))



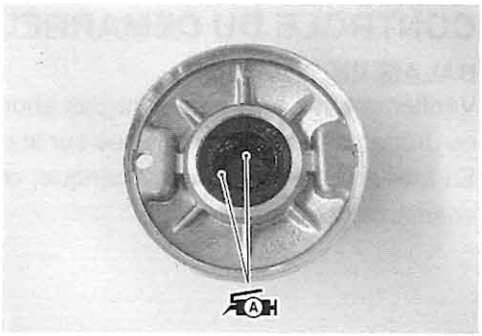
CONTROLE DU JOINT D'HUILE

Vérifier que la lèvre du joint d'huile n'est pas détériorée et ne fuit pas.
En cas de détérioration, remplacer le flasque.



REMONTAGE DU DEMARREUR

Remonter le démarreur dans l'ordre inverse du démontage. Bien observer les points suivants:



ATTENTION

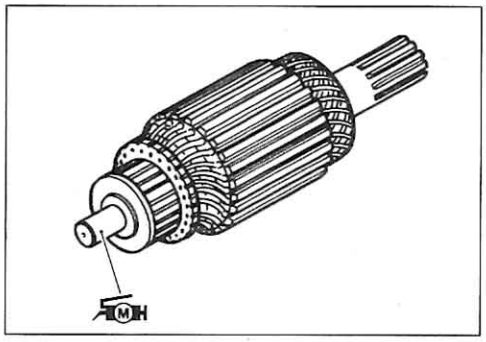
Changer les joints toriques déposés par des pièces neuves pour éviter tout risque de fuite d'huile ou d'humidité.

- Enduire la lèvre du joint d'huile de SUZUKI SUPER GREASE "A".

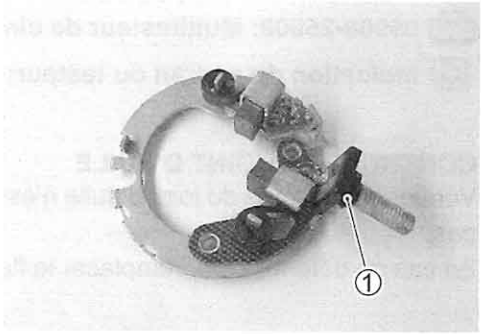
99000-25030: SUZUKI SUPER GREASE "A" (Etats-Unis)
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A" (Autres pays)

- Enduire légèrement l'arbre de l'induit de SUZUKI MOLY PASTE.

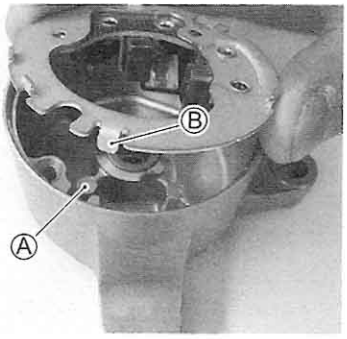
99000-25140: SUZUKI MOLY PASTE



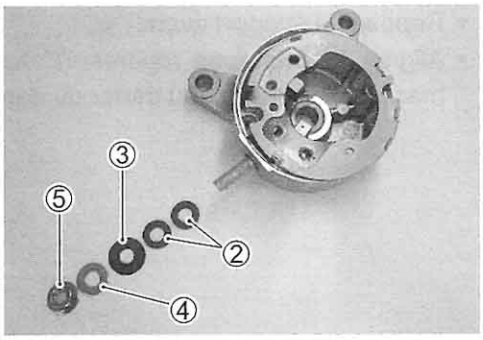
- Reposer l'entretoise ① sur le contact du balai.



- A la repose d'un porte-balai sur le support arrière, la partie en saillie Ⓑ du porte-balai doit entrer dans la rainure Ⓐ du support arrière.



- Reposer les rondelles ② (12 × 6,5 × 2), la rondelle ③ (16 × 6,5 × 1), la rondelle ④ (14 × 6,5 × 1) et l'écrou ⑤.

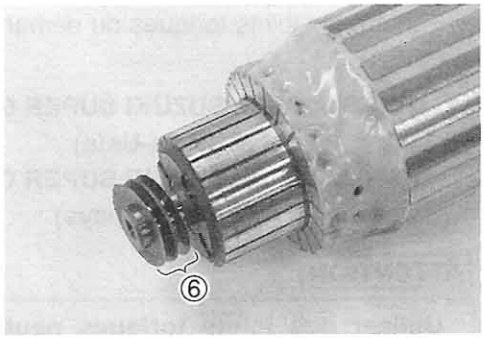


ATTENTION

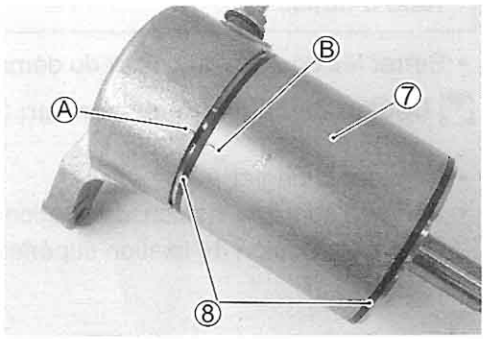
Changer les joints toriques déposés par des pièces neuves pour éviter tout risque de fuite d'huile ou d'humidité.

- Reposer les rondelles ⑥.

NOTE:
Le nombre des rondelles ⑥ varie selon les cas.



- Reposer les anneaux d'étanchéité ⑧ sur le carter du démarreur ⑦.
- A la repose du support arrière sur le carter du démarreur, aligner les marques repères Ⓐ de ce support avec le point de séparation Ⓑ du carter du démarreur.

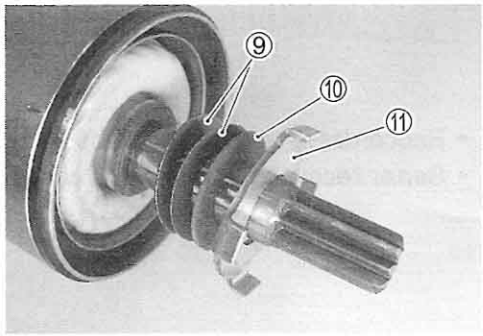


ATTENTION

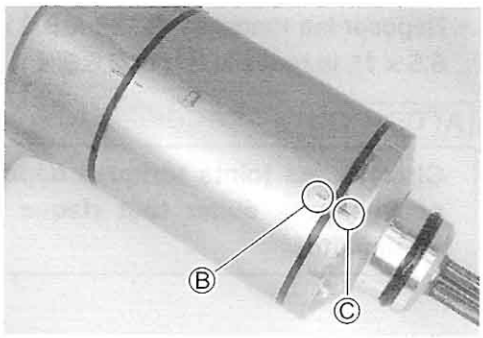
Changer les anneaux d'étanchéité par des pièces neuves pour éviter tout risque de fuite d'huile et d'humidité.

- Reposer les rondelles ⑨, la rondelle à rapporter ⑩ et la butée ⑪.

NOTE:
Le nombre des rondelles ⑨ varie selon les cas.



- Reposer le support avant.
- Aligner les marques repères Ⓒ du support avant avec les marques repères Ⓑ du carter du démarreur.

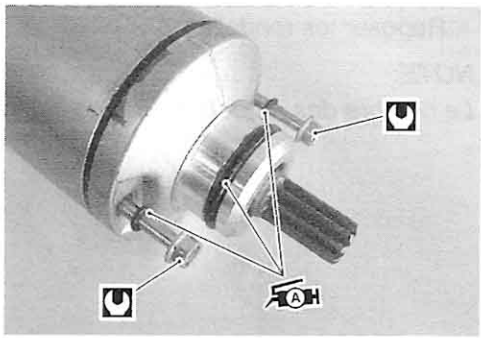


- Enduire les joints toriques du démarreur de SUZUKI SUPER GREASE.

99000-25030: SUZUKI SUPER GREASE "A" (Etats-Unis)
99000-25010: SUZUKI SUPER GREASE "A" (Autres pays)

ATTENTION

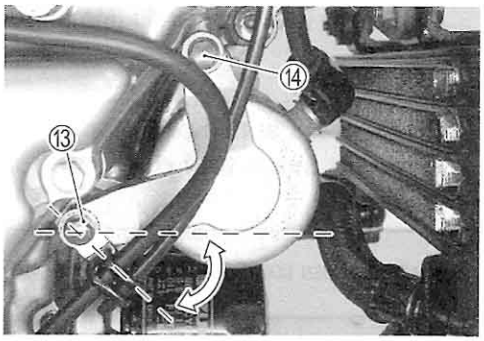
Utiliser des joints toriques neufs pour éviter toute fuite d'huile.



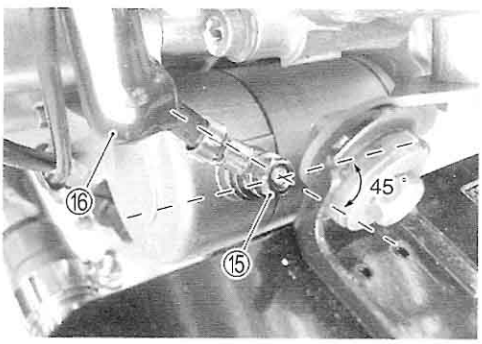
- Serrer les boulons du boîtier du démarreur au couple spécifié.

Boulon de boîtier de démarreur: 3,5 N·m (0,4 kgf-m)

- Reposer le démarreur.
- Serrer d'abord le boulon de fixation inférieur du démarrreur ⑬, puis le boulon de fixation supérieur ⑭.

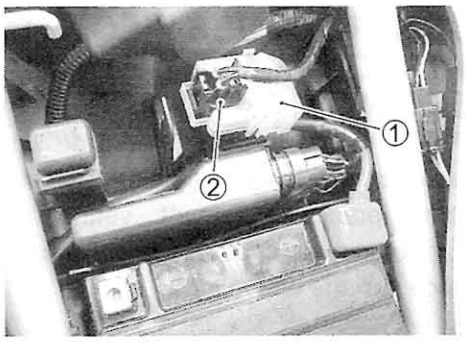


- Raccorder le conducteur du démarreur comme illustré.
- Serrer l'écrou ⑮ et reposer le chapeau ⑯.

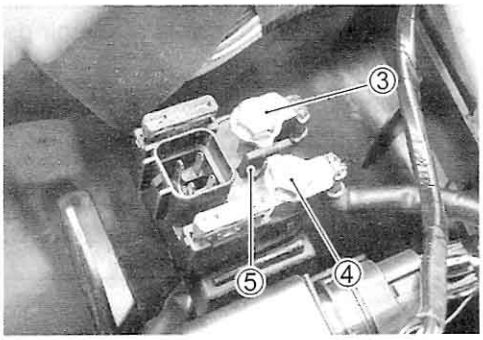


CONTROLE DU RELAIS DU DEMARREUR

- Déposer la selle avant. (☞7-4)
- Débrancher le câble ⊖ de la batterie.
- Déposer le cache du relais de démarreur ①.
- Déconnecter le coupleur du relais du démarreur ②.



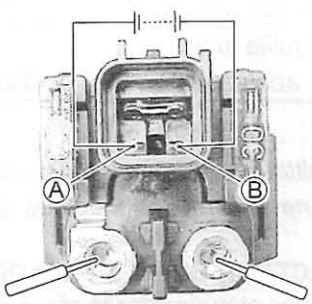
- Déconnecter le conducteur du démarreur ③ et le fil de la batterie ④.
- Déposer le relais du démarreur ⑤.



Appliquer une tension de 12 V aux bornes Ⓐ et Ⓑ et vérifier qu'il y a continuité entre les bornes positive et négative avec le multitesteur de circuit. Si le relais du démarreur émet un clic et s'il y a continuité, le relais est en bon état.

09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du cadran du testeur: Test de continuité (•)))



ATTENTION

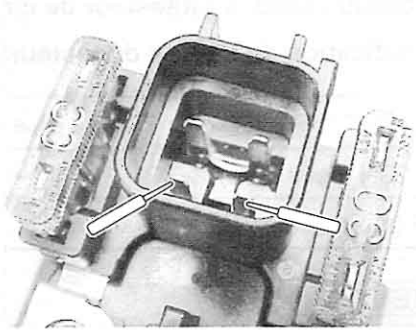
Ne pas appliquer la tension de la batterie au relais du démarreur pendant plus de cinq secondes sous peine de surchauffe et de détérioration du bobinage du relais.

Mesurer la résistance aux bornes du bobinage du relais à l'aide du multitesteur de circuit. Si la résistance n'est pas conforme à la valeur spécifiée, changer le relais du démarreur par une pièce neuve.

09900-25008: Multitesteur de circuit

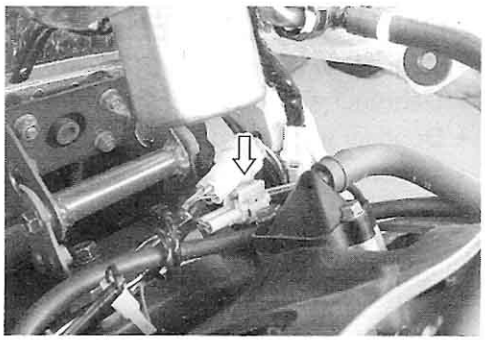
Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)

Résistance de relais de démarreur: 3 – 6 Ω



CONTROLE DES PIECES DU SYSTEME DE VERROUILLAGE DE L'ALLUMAGE/ BEQUILLE LATERALE

Vérifier le bon fonctionnement du système de verrouillage de l'allumage. Si le système de verrouillage de l'allumage ne fonctionne pas correctement, vérifier l'état de détérioration ou d'anormalité de chaque pièce. En cas d'anomalie, remplacer la pièce par une neuve.

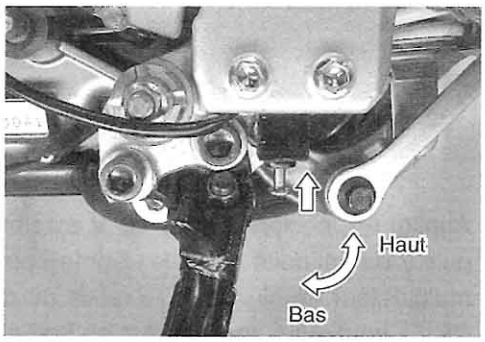


CONTACTEUR DE BEQUILLE LATERALE

- Soulever et supporter le réservoir de carburant avec son bras d'appui. (☞5-6)
- Déconnecter le coupleur du contacteur de béquille latérale et mesurer la tension entre les conducteurs Vert et Noir/Blanc.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du cadran du testeur: Test de la diode (⊣◀)



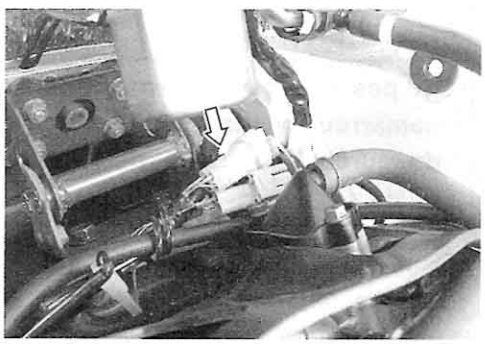
	Vert (Pointe d'essai ⊕)	Noir/Blanc (Pointe d'essai ⊖)
Béquille latérale relevée	0,4 – 0,6 V	
Béquille latérale abaissée	1,4 V et plus (Tension de la pile du testeur)	

NOTE:

Si le multimètre indique une tension inférieure à 1,4 V quand ses pointes ne sont pas connectées, changer sa pile.

CONTACTEUR DE POSITION DES VITESSES

- Soulever et supporter le réservoir de carburant avec son bras d'appui. (☞5-6)
- Débrancher le coupleur du contacteur de position des vitesses et vérifier la continuité entre le fil Bleu et le fil Noir quand la boîte de vitesses est au point mort.



TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

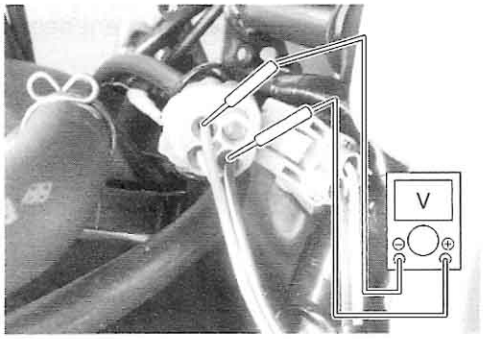
Indication du cadran du testeur: Test de continuité (•)))

	Blue	Noir/Blanc
ON (point mort)	○———	———○
OFF (autre que point mort)		

ATTENTION

Avant de débrancher ou rebrancher le coupleur du contacteur de position des vitesses, vérifier que le contacteur d'allumage est sur la position OFF, sous peine de détérioration des pièces électroniques.

- Raccorder le coupleur du contacteur de position des vitesses au faisceau de câbles.
- Mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON" et relever la béquille latérale.



Mesurer la tension entre les fils Rose et Noir avec le multitesteur tout en passant le levier de changement de vitesses de la 1ère aux vitesses supérieures.

09900-25008: Multitesteur de circuit
09900-25009: Jeu de pointes d'essai

Indication du bouton du testeur: tension (V)

Contacteur de position des vitesses

Position des vitesses	1ère	2ème	3ème	4ème	5ème	6ème
Tension	Environ 1,36 V	Environ 1,77 V	Environ 2,49 V	Environ 3,23 V	Environ 4,10 V	Environ 4,55 V

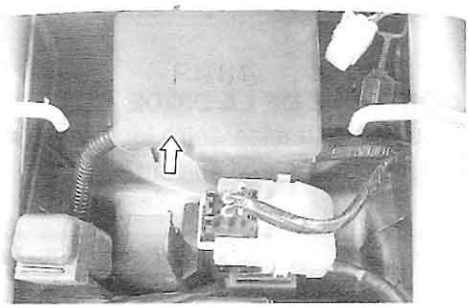
NOTE:

* *Pour raccorder le multitesteur de circuit, mettre une pointe d'essai en contact avec le dos du coupleur des conducteurs et lui raccorder les pointes du testeur.*
* *Utiliser une pointe d'essai de diamètre extérieur inférieur à 0,5 mm pour éviter d'endommager le caoutchouc du coupleur étanche.*

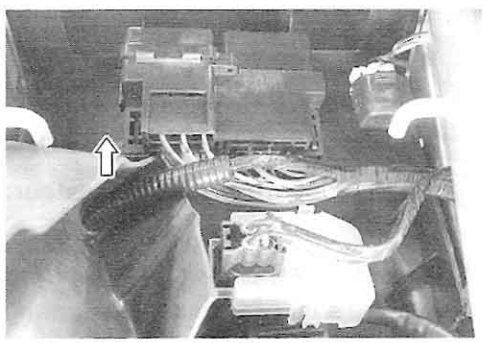
RELAIS DE CLIGNOTANT/BEQUILLE LATERALE

Le relais de clignotant/béquille latérale est constitué du relais du clignotant, du relais de la béquille latérale et de la diode.

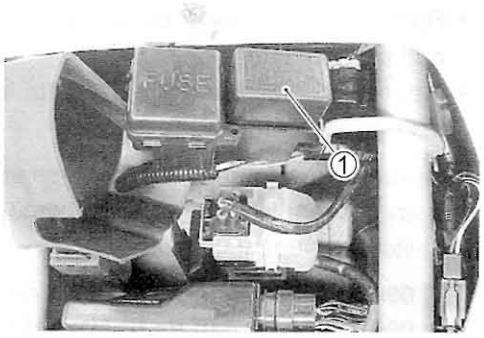
- Déposer la selle avant. (☞7-4)
- Déposer le couvercle de la boîte à fusibles.



- Déposer la boîte à fusibles du garde-boue arrière.



• Déposer le relais de clignotant/béquille latérale ①.

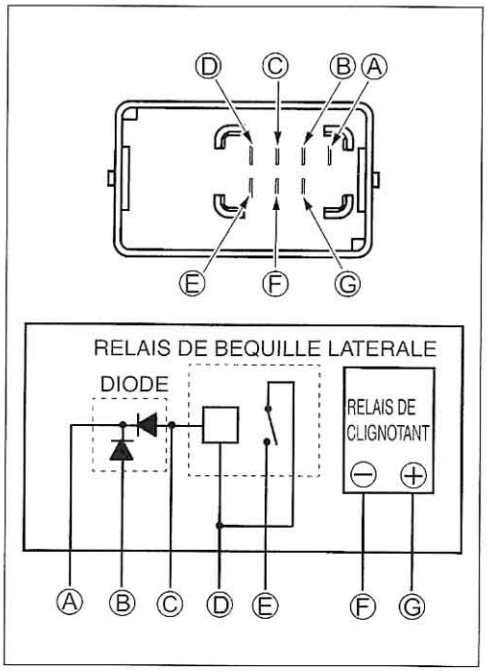


CONTROLE DU RELAIS DE LA BEQUILLE LATERALE

Vérifier d'abord l'isolement entre les bornes Ⓓ et Ⓔ avec le testeur. Appliquer une tension de 12 V aux bornes Ⓓ et Ⓒ (⊕ à Ⓓ et ⊖ à Ⓒ) et vérifier la continuité entre Ⓓ et Ⓔ. Si la continuité n'est pas constatée, changer le relais de clignotant/béquille latérale par une pièce neuve.

09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du cadran du testeur: Test de continuité (•)))

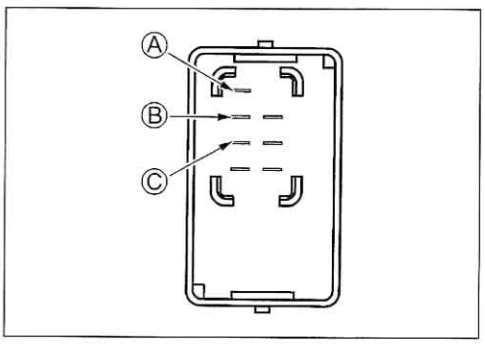


CONTROLE DE LA DIODE

Mesurer la tension entre les bornes avec le multitesteur de circuit. Voir le tableau suivant.

Unité: V

Pointe d'essai ⊖ du testeur sur:	Pointe ⊕ du testeur sur: Ⓒ, Ⓑ	Ⓐ
Ⓒ, Ⓑ		Plus de 1,4 V
Ⓐ	0,4 – 0,6	



09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du cadran du testeur: Test de la diode (→|)

NOTE:

Si le multimètre indique une tension inférieure à 1,4 V quand ses pointes ne sont pas connectées, changer sa pile.

SYSTEME D'ALLUMAGE

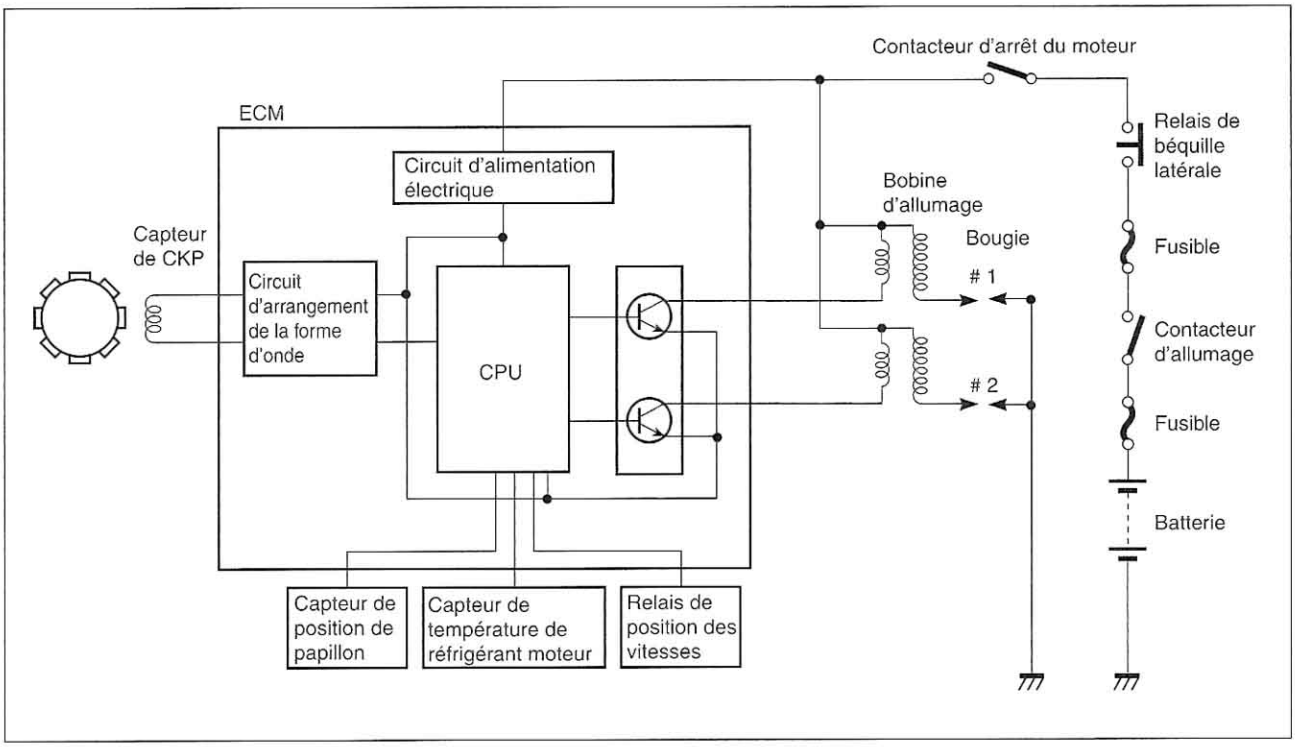


TABLEAU DE RECHERCHE DES PANNES

Pas de formation d'étincelles ou étincelles trop faibles.

Vérifier que le contacteur d'arrêt du moteur est sur la position "RUN" et que la béquille latérale est relevée. Avant de procére au diagnostic, vérifier que le fusible n'est pas fondu et que la batterie est bien chargée.

Opération 1

1) Vérifier le bon contact dans les coupleurs du système d'allumage.
   Est-ce que le contact dans les coupleurs du contacteur d'allumage est normal?

OUI	Passer à l'opération 2.
NON	Mauvais contact dans les coupleurs.

Opération 2

1) Mesurer la tension de batterie entre le conducteur d'entrée (O/G et B/W) à l'ECM, le contacteur d'allumage étant sur la position "ON".
   La tension est-elle normale?

OUI	Passer à l'opération 3.
NON	• Contacteur d'allumage défectueux. • Relais de contacteur de clignotant/béquille latérale défectueux. • Contacteur d'arrêt du moteur défectueux. • Faisceau de câbles cassé ou mauvais contact des coupleurs du circuit concerné.

Opération 3

1) Mesurer la tension de crête primaire de la bobine d'allumage. (☞8-25)

NOTE:

La méthode de contrôle de la tension de crête de la bobine d'allumage n'est possible qu'avec un multitesteur de circuit et un adaptateur de tension de crête.

La tension de crête est-elle normale?

OUI	Passer à l'opération 4.
NON	Passer à l'opération 5.

Opération 4

1) Vérifier les bougies. (☞2-6)

Les bougies sont-elles normales?

OUI	• Mauvais contact des bougies. • Passer à l'opération 5.
NON	Bougie défectueuse.

Opération 5

1) Vérifier la bobine d'allumage. (☞8-26)

La bobine d'allumage est-elle normale?

OUI	Passer à l'opération 6.
NON	Bobine d'allumage défectueuse.

Opération 6

1) Mesurer la tension de crête et la résistance du capteur de CKP.

NOTE:

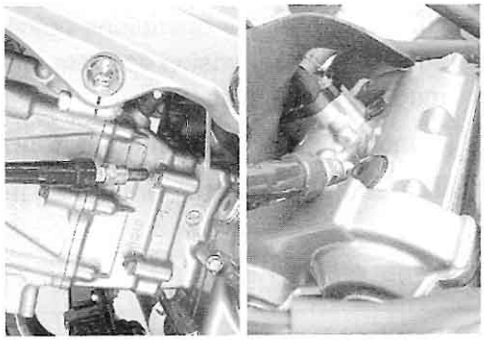
La méthode de contrôle de la tension de crête du capteur de CKP n'est possible qu'avec un multitesteur de circuit et un adaptateur de tension de crête.

La tension de crête et la résistance sont-elles normales?

OUI	• ECM défectueux. • Faisceau de câbles défectueux. • Mauvais contact du coupleur d'allumage.
NON	Capteur de CKP défectueux.

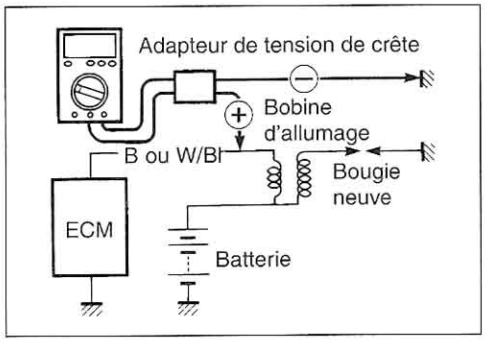
CONTROLE

TENSION DE CRETE PRIMAIRE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE



- Soulever et supporter le réservoir de carburant. (☞5-6)
- Desserrer le boulon de fixation inférieur du radiateur et basculer ce dernier vers le haut.
- Débrancher les deux chapeaux de bougie.
- Raccorder deux bougies neuves à chapeau de bougie et mettre à la masse.
- Déposer le boîtier du filtre à air.

NOTE:
Vérifier que tous les coupleurs et toutes les bougies sont bien raccordés et que la batterie est bien chargée.



Mesurer la tension de crête primaire des bobines d'allumage N°1 et N°2 en procédant de la manière suivante.

- Raccorder le multitesteur de circuit à l'adaptateur de tension de crête comme suit.

Bobine d'allumage N°1: Pointe d'essai ⊕: Borne Blanc/Bleu
Pointe d'essai ⊖: Masse
Bobine d'allumage N°2: Pointe d'essai ⊕: Borne noire
Pointe d'essai ⊖: Masse

NOTE:
Ne pas débrancher le coupleur du fil primaire de la bobine d'allumage.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

ATTENTION

Avant d'utiliser le multitesteur de circuit et l'adaptateur de tension de crête, lire attentivement leur mode d'emploi.

- Mettre la boîte de vitesses au point mort et mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON".
- Serrer la poignée d'embrayage.
- Appuyer sur le bouton du démarreur et lancer le moteur pendant quelques secondes avant de mesurer la tension de crête primaire de la bobine d'allumage.

- Recommencer les opérations précédentes plusieurs fois de suite et noter la tension de crête primaire de la bobine d'allumage la plus élevée.

Indication du bouton du testeur: Tension (⎓)

DATA Tension de crête primaire de bobine d'allumage:
150 V et plus

⚠ AVERTISSEMENT

Pendant la mesure, ne pas toucher aux pointes du testeur et aux bougies pour éviter les décharges électriques.

- Si la tension de crête est inférieure à la valeur nominale, vérifier la bobine d'allumage. (☞ci-dessous)

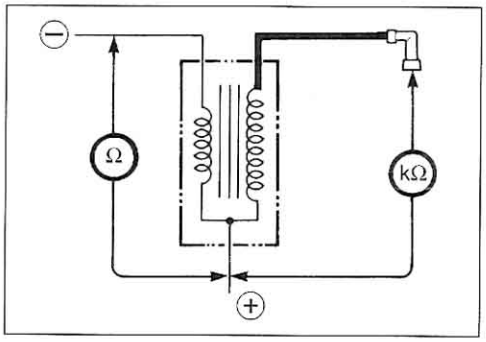
RESISTANCE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

- Déposer le réservoir de carburant. (☞5-6)
- Débrancher les chapeaux de bougie et le coupleur.

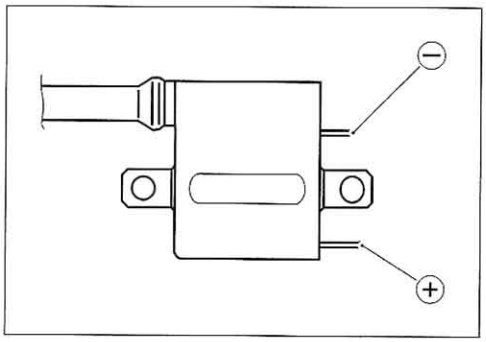
Mesurer la résistance de la bobine d'allumage aux enroulements primaire et secondaire. Si la résistance n'est pas dans les limites de tolérance, changer la bobine d'allumage par une pièce neuve.

TOOL 09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)



DATA Résistance de bobine d'allumage
Primaire : 2 – 5 Ω (borne ⊕ – borne ⊖)
Secondaire: 24 – 37 kΩ
(Chapeau de bougie – borne ⊕)

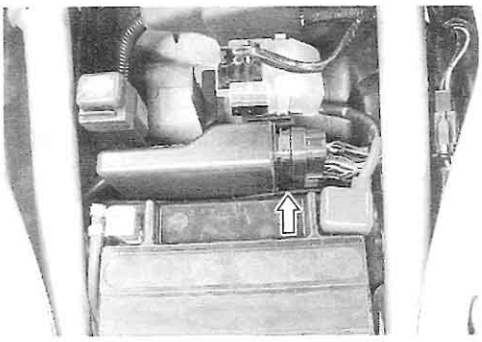


TENSION DE CRETE DU CAPTEUR DE CKP

- Déposer la selle avant. (☞7-4)
- Débrancher le coupleur de l'ECM.

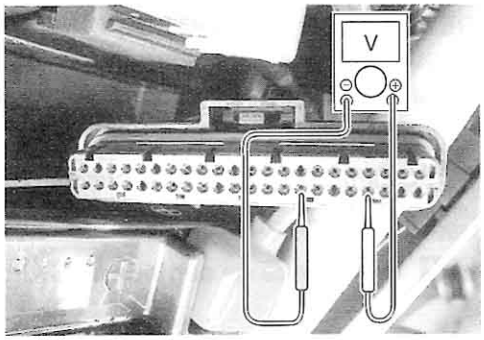
NOTE:
S'assurer que tous les coupleurs et la bougie sont bien raccordés et que la batterie est bien chargée.

Mesurer la tension de crête du capteur de CKP en procédant de la manière suivante.



- Raccorder le multitesteur de circuit à l'adaptateur de tension de crête comme suit.
  Pointe d'essai ⊕: Conducteur Blanc
  Pointe d'essai ⊖: Conducteur noir/blanc

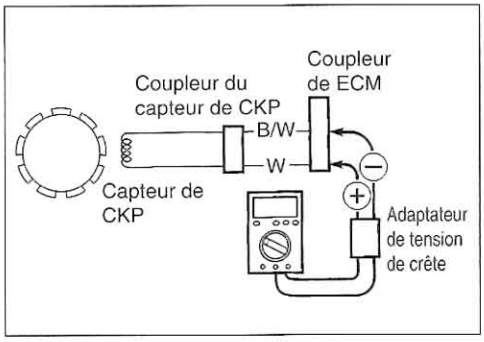
09900-25008: Multitesteur de circuit



ATTENTION

Avant d'utiliser le multitesteur de circuit et l'adaptateur de tension de crête, lire attentivement leur mode d'emploi.

- Mettre la boîte de vitesses au point mort et mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON".
- Serrer la poignée d'embrayage.
- Appuyer sur le bouton du démarreur et lancer le moteur pendant quelques secondes, puis mesurer la tension de crête du capteur de CKP.
- Recommencer les opérations précédentes plusieurs fois de suite et noter la tension de crête la plus élevée.

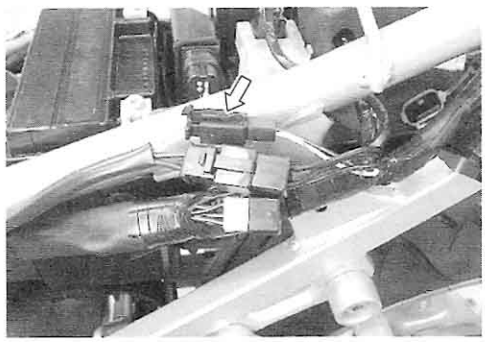


Indication du bouton du testeur: Tension (⎓)

Tension de crête de capteur de CKP: 3,7 V et plus

Si la tension de crête est inférieure aux valeurs spécifiées, vérifier la tension de crête au coupleur du fil du capteur de CKP.

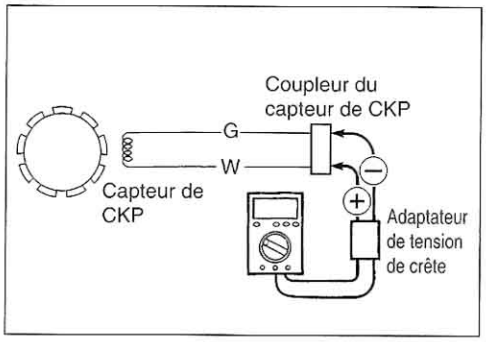
- Déposer l'enjoliveur arrière de selle. (☞7-5)
- Débrancher le coupleur du conducteur du capteur de CKP et raccorder le multitesteur de circuit et l'adaptateur de tension de crête.
  Pointe d'essai ⊕: Conducteur vert
  Pointe d'essai ⊖: Conducteur bleu
- Mesurer la tension de crête du capteur de CKP au coupleur du conducteur du capteur de CKP de la même façon que pour le coupleur de l'ECM.



Indication du bouton du testeur: Tension (⎓)

Tension de crête de capteur de CKP: 3,7 V et plus

Si la tension de crête au coupleur du fil du capteur de CKP est normale mais si celle au coupleur de l'ECM n'est pas conforme, changer le faisceau de câbles. Si les deux tensions de crête ne sont pas conformes, changer le capteur de CKP et vérifier à nouveau.



RESISTANCE DU CAPTEUR CKP

Mesurer la résistance entre les conducteurs et la masse. Si la résistance n'est pas conforme à la valeur spécifiée, changer le capteur de CKP.

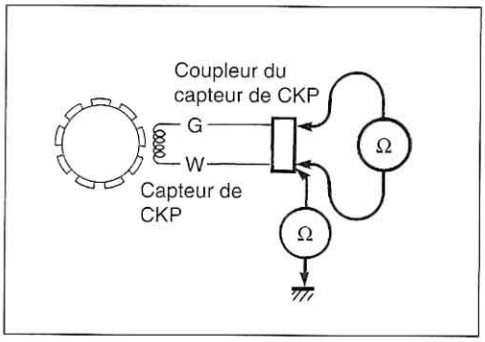
09900-25008: Multitesteur de circuit

Indication du bouton du testeur: Résistance (Ω)

Résistance de capteur de CKP:

130 – 240 Ω (Blanc – Vert)

∞ Ω (Blanc – Masse)



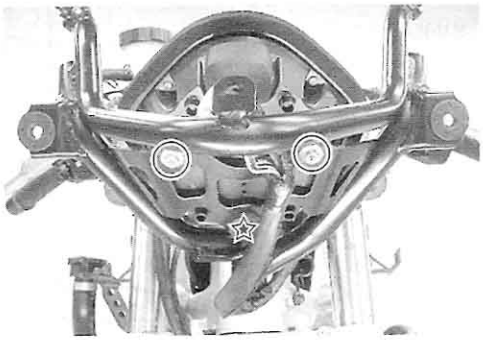
COMMODO D'INSTRUMENTS

DEPOSE

(SV650S)

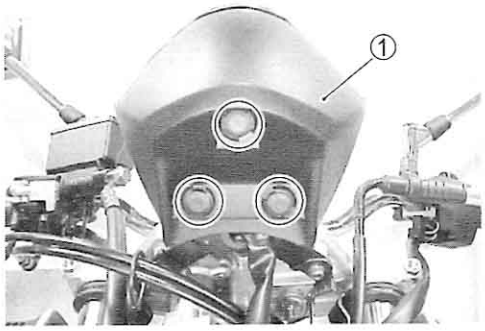
- Déposer le carénage. (☞7-6)
- Déposer le commodo d'instruments.

NOTE:
"☆" indique l'emplacement du crochet.



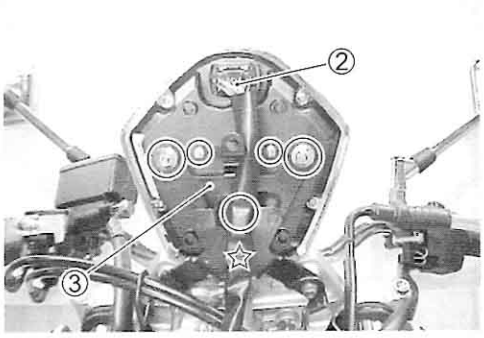
(SV650)

- Déposer le phare. (☞7-29)
- Déposer l'enjoliveur ①.



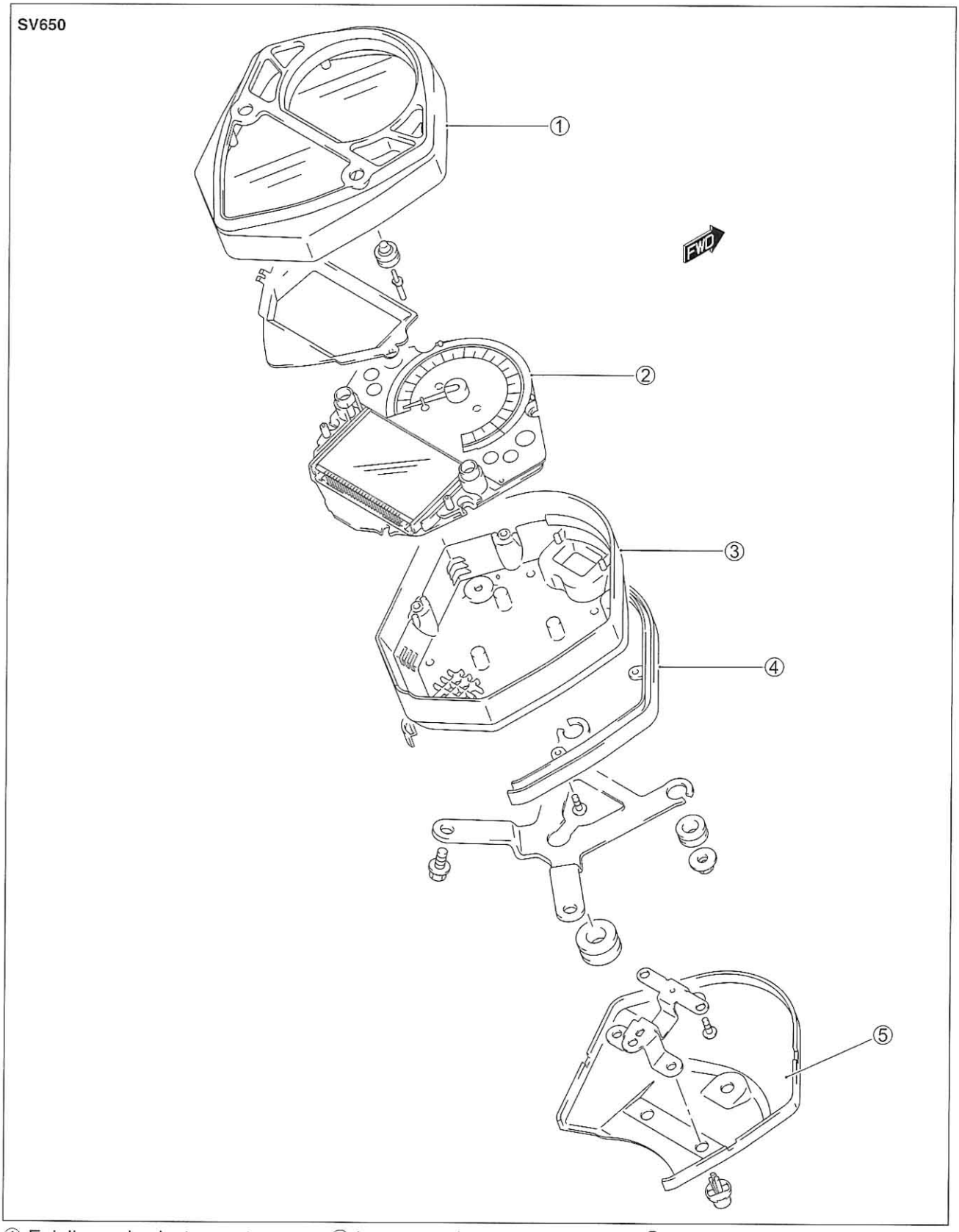
- Débrancher le coupleur du commodo d'instruments ②.
- Déposer le support ③.
- Déposer le commodo d'instruments.

NOTE:
"☆" indique l'emplacement du crochet.



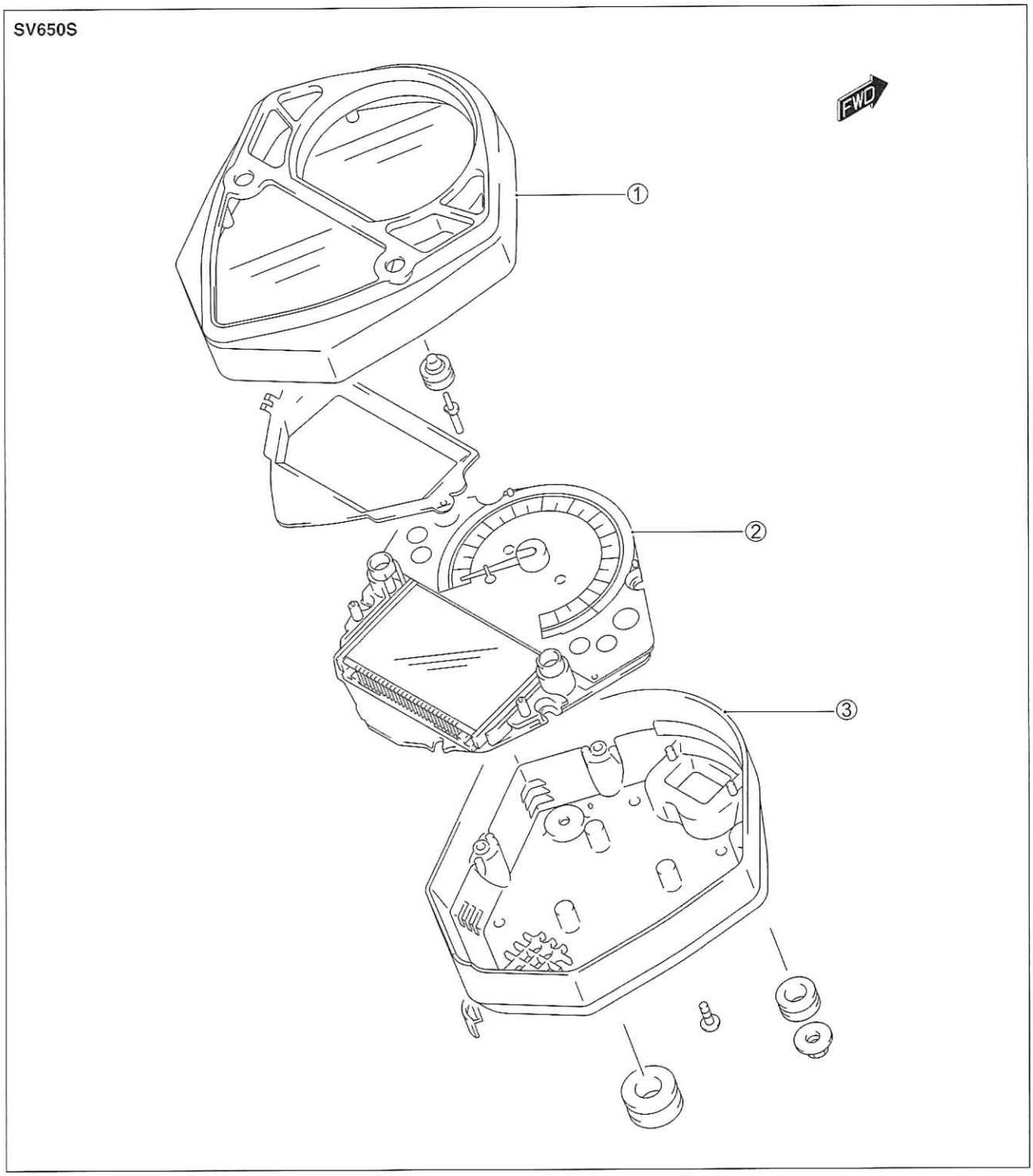
• Démonter le commodo d'instruments en procédant comme illustré.

SV650



① Enjoliveur des instruments
② Logement de
③ Commodo d'instruments
④ Moulure
⑤ Enjoliveur

SV650S



① Enjoliveur des instruments ② Logement de ③ Commodo d'instruments

CONTROLE

LED (DIODE A LUEURS)

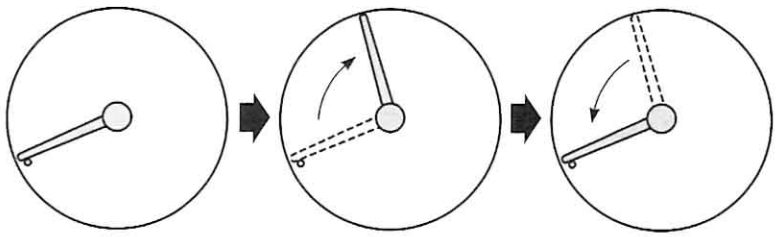
Vérifier que la LED s'allume dès que le contacteur d'allumage est mis en circuit.

Si la LED ne s'allume pas, changer l'ensemble commodo d'instruments après en avoir vérifié le faisceau de câbles/coupleur.

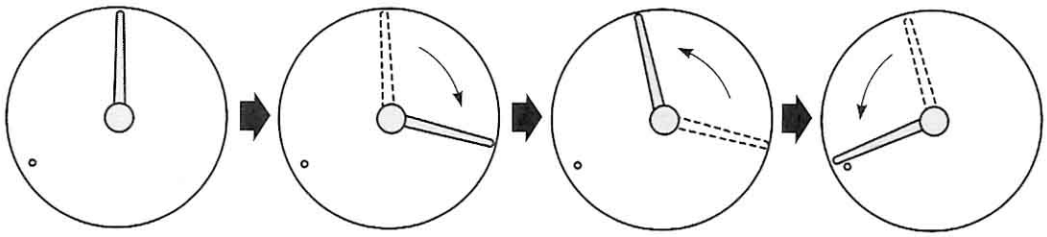
COMPTE-TOURS

- Quand la batterie ou le coupleur du commodo d'instruments est raccordé, l'aiguille du compte-tours tourne une fois comme indiqué ci-dessous pour sa remise à zéro.

1. Aiguille du compte-tours en position normale.



2. Aiguille du compte-tours en haut du cadran.



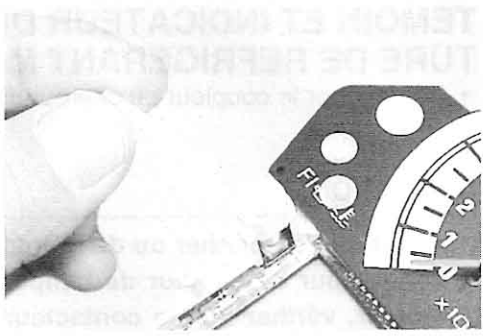
NOTE:

* *Ce mouvement de balayage ne se produit pas quand le coupleur est de nouveau raccordé dans les 40 secondes qui suivent.*

- En cas de dysfonctionnement, vérifier le faisceau de câbles ou changer le commodo d'instruments par un ensemble neuf.

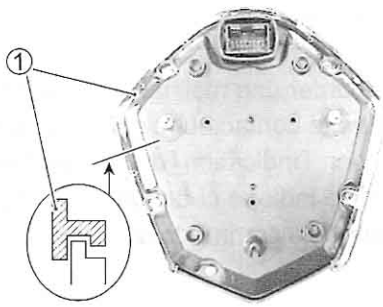
REMONTAGE ET REPOSE

Remonter et reposer le commodo d'instruments en procédant en ordre inverse de la dépose et du démontage. Bien observer les points suivants:

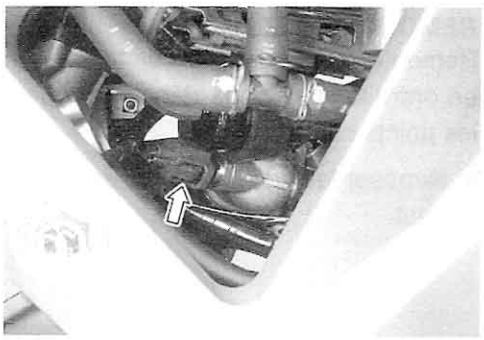


- Reposer les tiges de poussée avec la partie la plus courte en haut.

- Reposer la moulure ① comme illustré. (SV650)



TEMOIN ET INDICATEUR DE TEMPERATURE DE REFRIGERANT MOTEUR

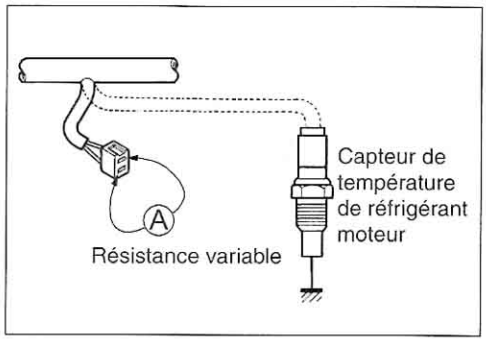


- Débrancher le coupleur du capteur de température de réfrigérant moteur.

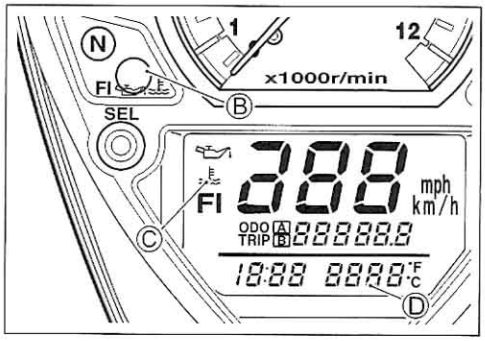
ATTENTION

Avant de débrancher ou de rebrancher le coupleur du conducteur de capteur de température de réfrigérant moteur, vérifier que le contacteur d'allumage est sur OFF sous peine de détérioration des composants électroniques.

- Raccorder une résistance variable Ⓐ entre les bornes.
- Mettre le contacteur d'allumage sur "ON".
- Vérifier l'indication du thermomètre de réfrigérant moteur comme indiqué ci-dessous. En cas d'anormalité quelconque, changer le commodo d'instruments par une pièce neuve.



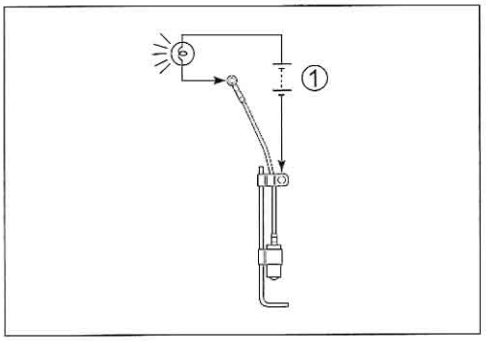
Température d'eau	Moins de 19 °C	Environ 60 °C	120 – 129 °C	Plus de 130 °C
Résistance	2,45 kΩ et plus	Environ 0,587 kΩ	0,1 kΩ et moins	0 Ω
LCD Ⓑ	ETEINTE	ETEINTE	ALLUMEE	ALLUMEE
LCD Ⓒ	ETEINTE	ETEINTE	ALLUMEE	ALLUMEE
LCD Ⓓ	---	60	120 – 129/ En clignotement	Allumée/ En clignotement



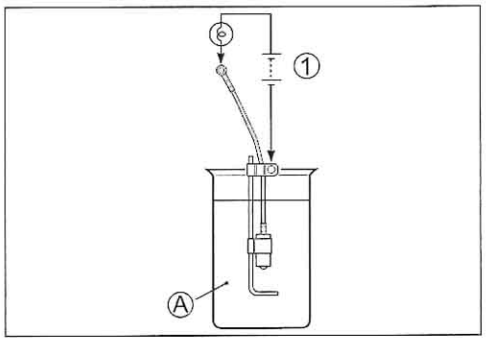
CONTROLE DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE CARBURANT

- Déposer l'ensemble pompe à carburant. (☞5-10)

- Raccorder une batterie de 12 V ① et une ampoule d'essai (12 V, 3,4 W) au contacteur de niveau de carburant comme illustré ci-contre. Si le contacteur est en bon état, l'ampoule doit s'allumer au bout de quelques secondes .



- Si le contacteur est plongé dans de l'eau Ⓐ dans les conditions ci-dessus, l'ampoule doit s'éteindre. Si l'ampoule reste allumée, remplacer l'unité par une neuve.

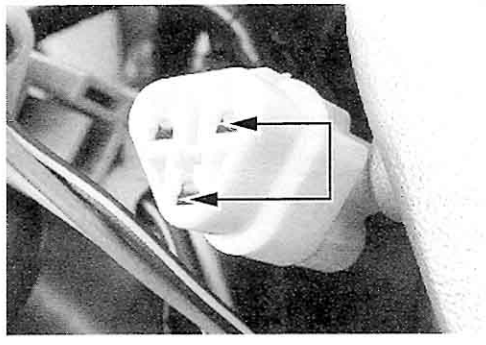


INDICATEUR DE NIVEAU DE CARBURANT

- Soulever et supporter le réservoir de carburant avec son bras d'appui. (☞5-6)
- Raccorder un fil volant entre les conducteurs Jaune/Noir et Noir/Blanc du faisceau de câbles.
- Mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON" et attendre environ 5 secondes.

Vérifier que l'indicateur de niveau de carburant s'allume.
Si ce n'est pas le cas, changer le commodo d'instruments par un ensemble neuf.

NOTE:
L'indicateur de niveau de carburant s'éteint environ 30 secondes après le débranchement du fil volant.

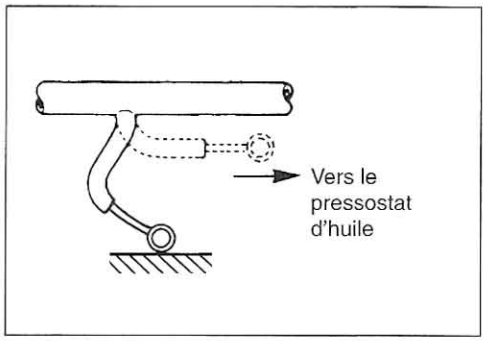


TEMOIN DE PRESSION D'HUILE

Avant de contrôler le pressostat d'huile, vérifier le niveau de l'huile-moteur. (☞2-14)

- Débrancher le conducteur du pressostat d'huile au pressostat d'huile.
- Mettre le contacteur d'allumage sur la position "ON".

Vérifier que le témoin de pression d'huile s'allume quand le conducteur est mis à la masse.
Si le témoin de pression d'huile ne s'allume pas, vérifier le faisceau de câbles ou changer le commodo d'instruments par un ensemble neuf.

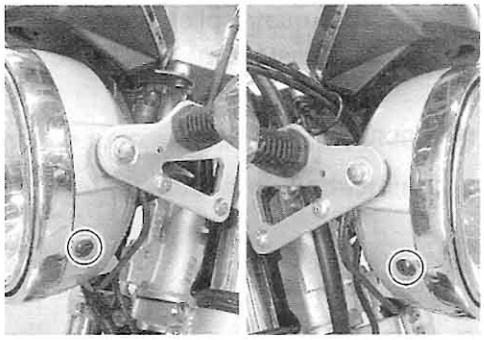


CAPTEUR DE VITESSE

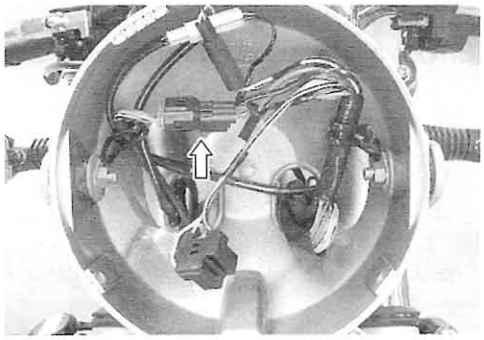
DEPOSE

SV650

- Déposer le projecteur avec ses deux vis.

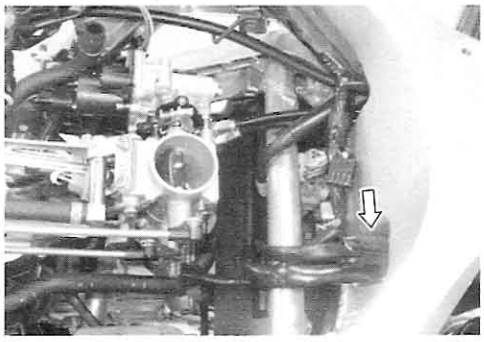


- Débrancher le coupleur du capteur de vitesse.



SV650S

- Soulever et supporter le réservoir de carburant. (☞5-6)
- Déposer le boîtier du filtre à air. (☞5-16)
- Débrancher le coupleur du capteur de vitesse.



REPOSE

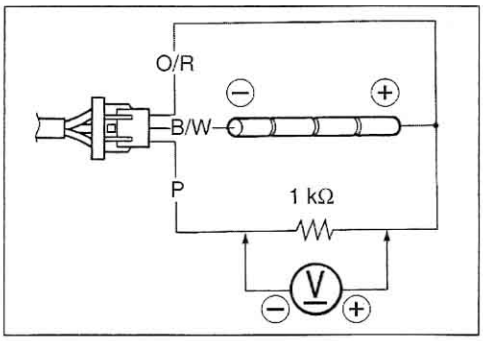
- Procéder à la repose dans l'ordre inverse de la dépose.
- Raccorder le coupleur du capteur de vitesse et vérifier l'implantation du faisceau de câbles. (☞9-17)

CONTROLE

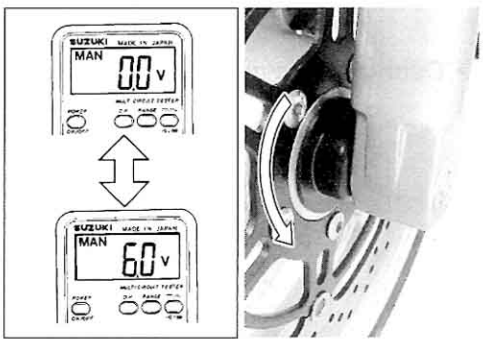
- Raccorder quatre piles sèches de 1,5 V, une résistance de 1 kΩ et le testeur au coupleur du conducteur du capteur de vitesse comme illustré.

09900-25008: Multitesteur de circuit

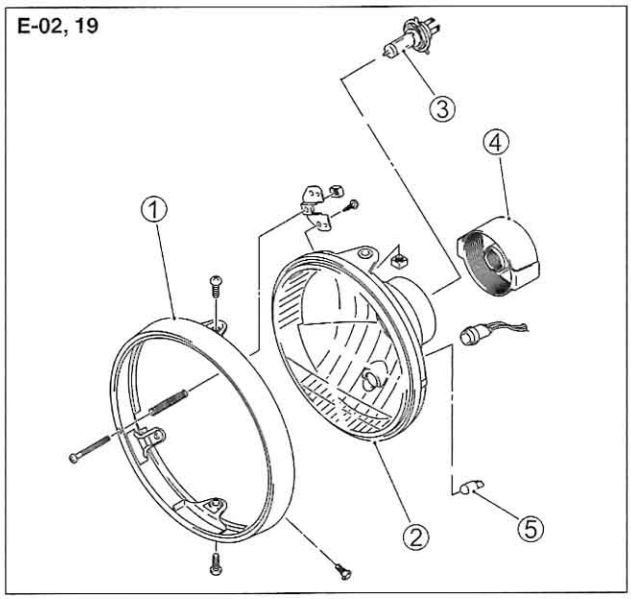
Indication du bouton du testeur: Tension (⎓)

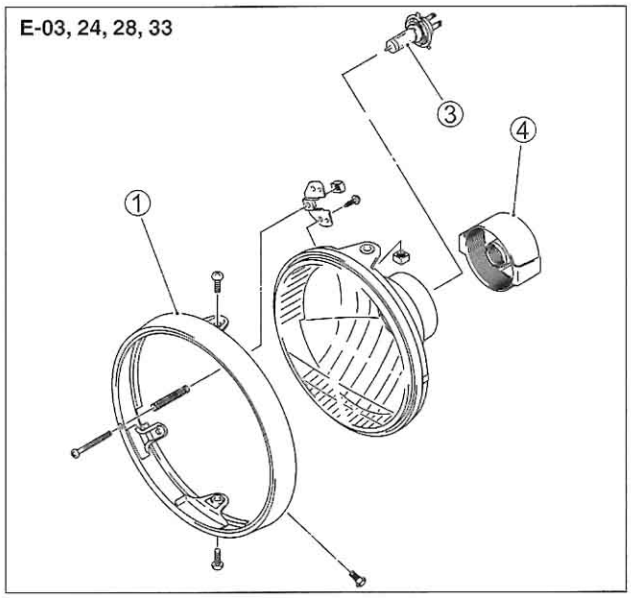


Soulever et faire tourner la roue avant et vérifier que la tension varie entre 0 et 6 V.
En cas d'anormalité quelconque, changer le capteur.



FEUX
PROJECTEUR (SV650)



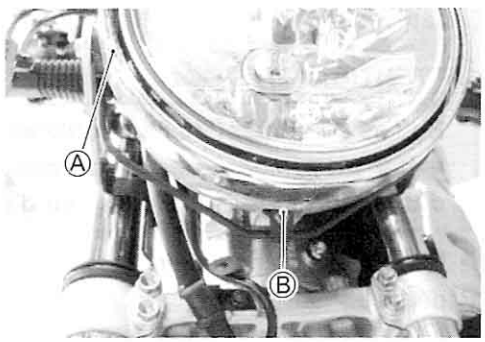


① Collerette ② Réflecteur ③ Ampoule (60/50 W) ④ Couvercle de douille ⑤ Ampoule (5 W)

REGLAGE DU FAISCEAU DE PHARE

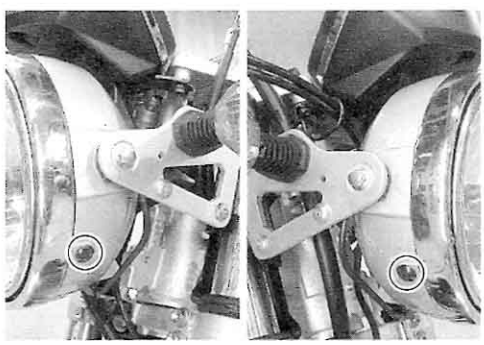
- Régler le faisceau de phare, vertical et horizontal.
  Ⓐ: Dispositif de réglage vertical
  Ⓑ: Dispositif de réglage horizontal

NOTE:
Pour régler le faisceau de phare, régler le faisceau horizontal en premier, puis le faisceau vertical.

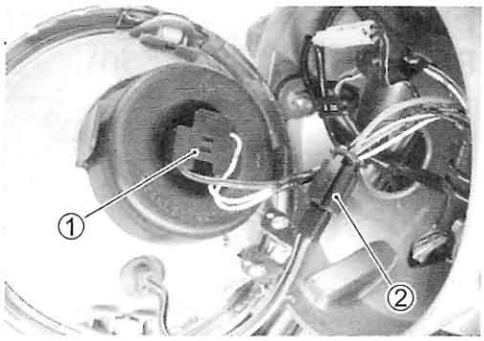


CHANGEMENT DE L'AMPOULE

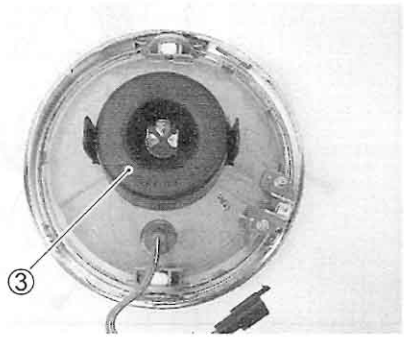
- Déposer le projecteur avec ses deux vis.



- Déconnecter le coupleur ①.
- Débrancher le coupleur du feu de position ②.



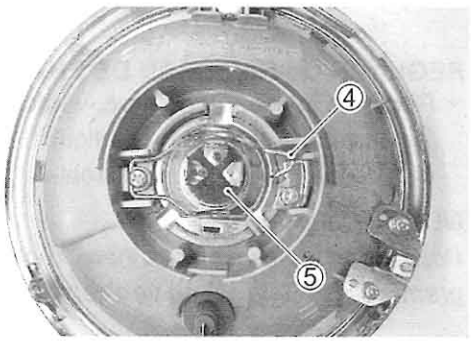
- Déposer le couvercle de la douille ③.



- Décrocher le ressort de retenue de l'ampoule ④ et extraire l'ampoule ⑤.

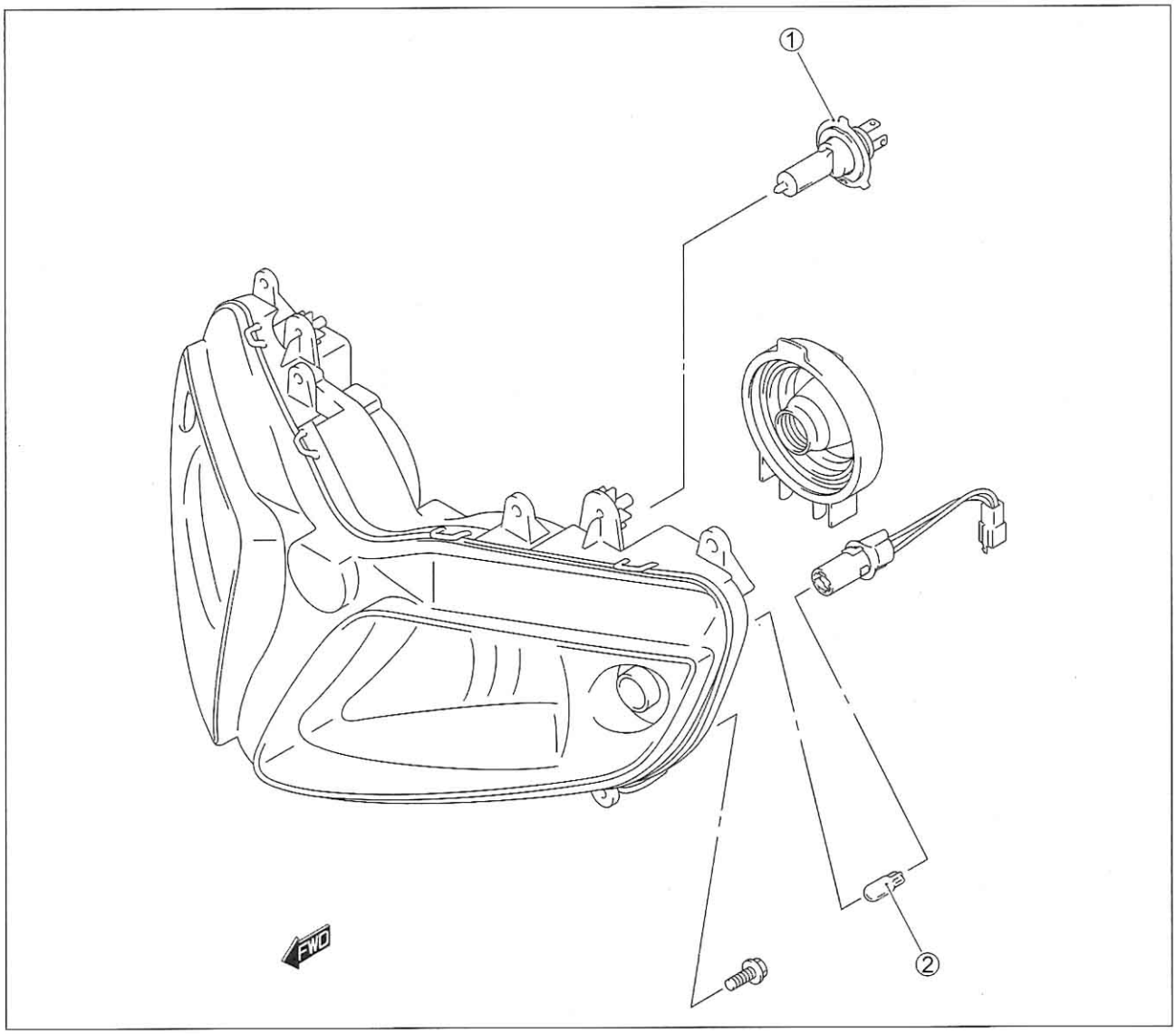
ATTENTION

En cas de contact de l'ampoule avec les doigts et pour éviter un grillage prématuré, nettoyer celle-ci à l'aide d'un chiffon imbibé d'alcool ou d'eau savonneuse.



- Remonter l'ampoule en procédant en ordre inverse de la dépose.

PROJECTEUR (SV650S)



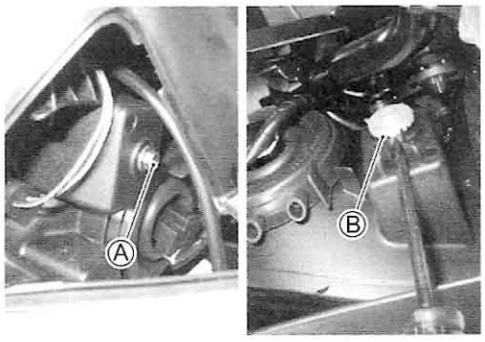
① Projecteur ② Feu de position

Ampoule de projecteur ①: 12 V 60/55 W
Ampoule de feu de position ②: 12 V 5 W

REGLAGE DU FAISCEAU DE PHARE

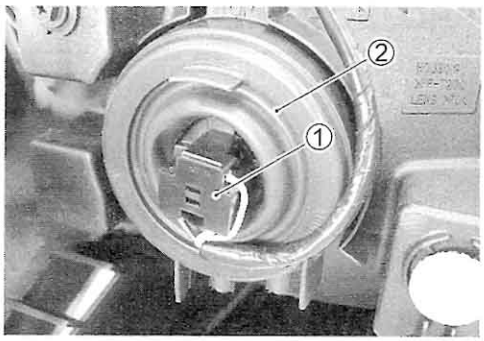
- Régler le faisceau de phare, vertical et horizontal.
  Ⓐ: Dispositif de réglage vertical
  Ⓑ: Dispositif de réglage horizontal

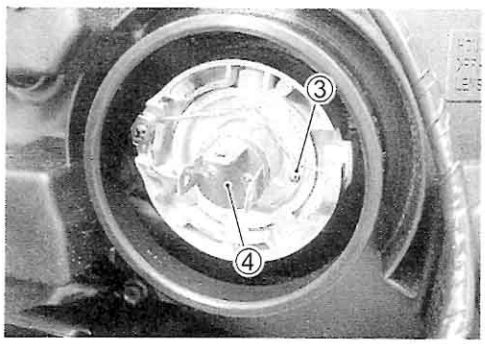
NOTE:
Pour régler le faisceau de phare, régler le faisceau horizontal en premier, puis le faisceau vertical.



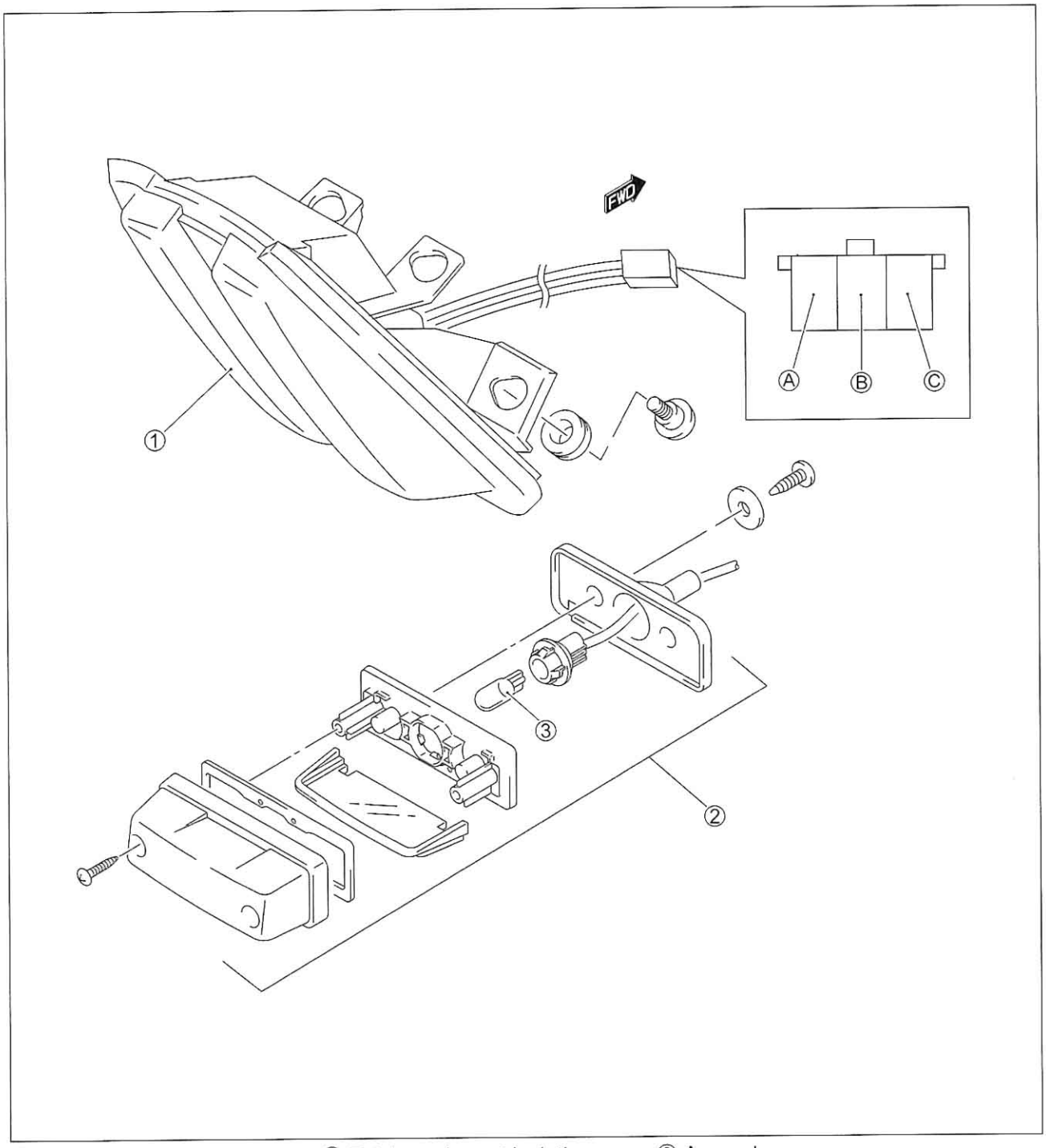
CHANGEMENT DE L'AMPOULE

- Débrancher le coupleur ① et déposer le chapeau en caoutchouc ②.
- Déposer l'ampoule du phare ④ en décrochant le ressort de retenue de l'ampoule ③.
- Remonter l'ampoule en procédant en ordre inverse de la dépose.





FEU-STOP/FEU ARRIERE

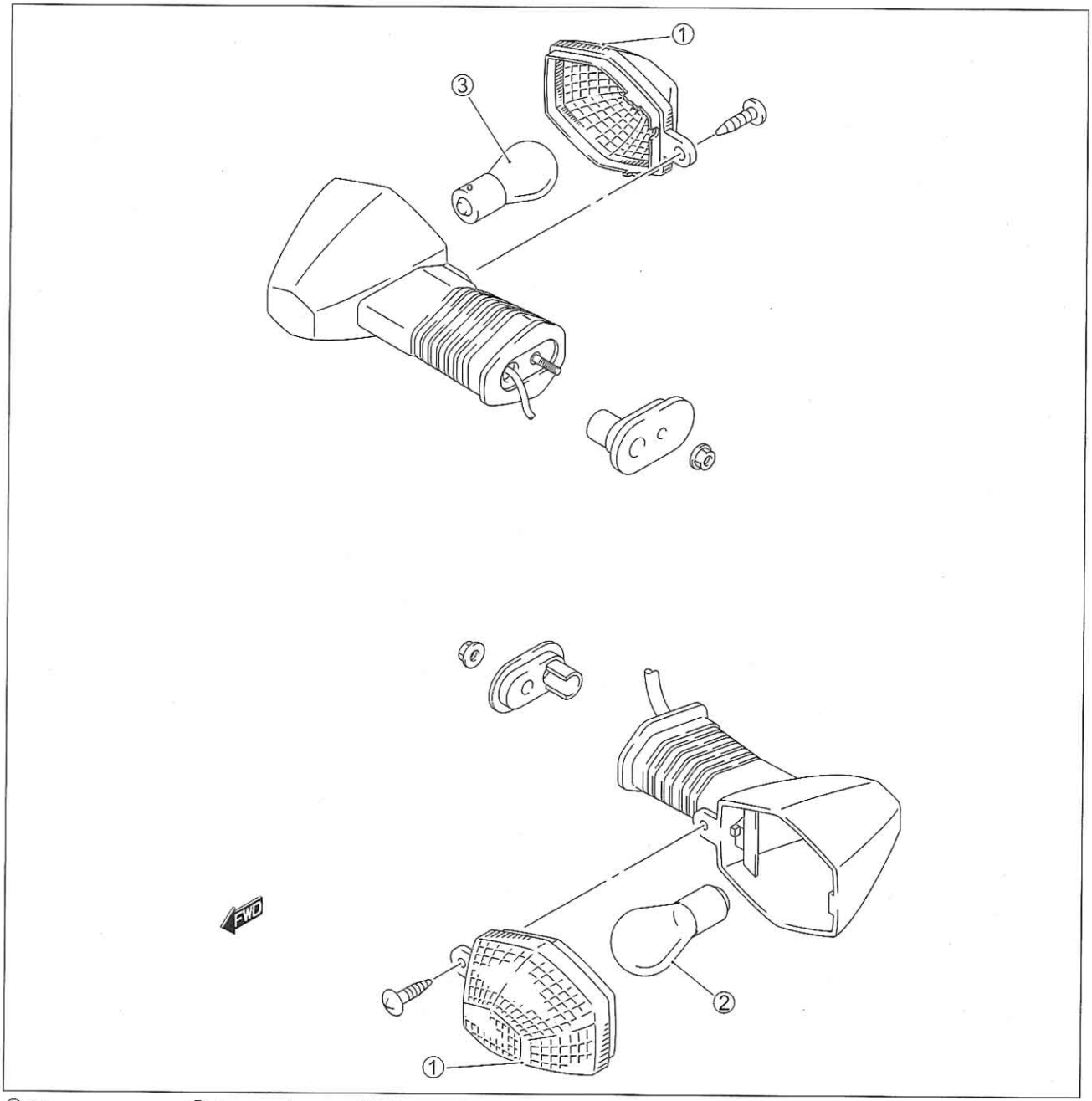


① Feu-stop/feu arrière ② Eclairage immatriculation ③ Ampoule
Ⓐ Feu-stop Ⓑ Feu arrière Ⓒ MASSE

Ampoule d'éclairage immatriculation ③: 12 V 5 W

Le feu-stop/feu arrière est raccordé à une LED. Si la LED ne s'allume pas, changer l'ensemble feu-stop/feu arrière.

CLIGNOTANTS



① Verre ② Ampoule ③ Ampoule

Ampoule de clignotant avant ②: ... 12 V 21 W
Ampoule de clignotant arrière ③: ... 12 V 21 W

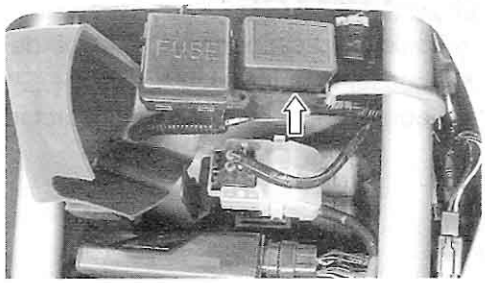
ATTENTION

Ne pas trop serrer les vis de fixation du verre.
En cas de contact de l'ampoule avec les doigts et pour éviter un grillage prématuré, nettoyer celle-ci à l'aide d'un chiffon imbibé d'alcool ou d'eau savonneuse.

RELAIS

RELAIS DE CLIGNOTANT/BEQUILLE LATERALE

Le relais de clignotant/béquille latérale est constitué du relais du clignotant, du relais de la béquille latérale et de la diode.



CONTROLE

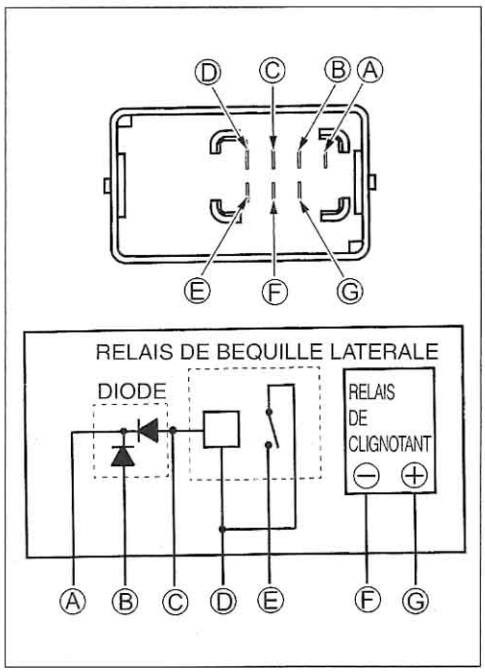
Avant de déposer le relais de clignotant/béquille latérale, vérifier le bon fonctionnement du clignotant.

Si le clignotant ne fonctionne pas, vérifier l'ampoule, le contacteur de clignotant et la connexion du circuit.

Si l'ampoule, le contacteur de clignotant et la connexion du circuit sont normaux, le relais du clignotant est probablement défectueux ; remplacer le relais de clignotant/béquille latérale par une pièce neuve.

NOTE:

* *Vérifier que la batterie est parfaitement chargée.*
* *Pour le contrôle du relais de la béquille latérale et de la diode, voir en page 8-22*



RELAIS DU DEMARREUR

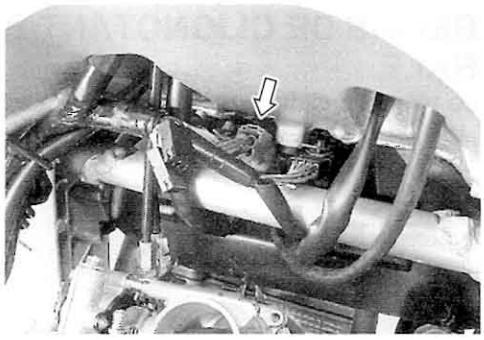
☞8-19

RELAIS DE LA POMPE A CARBURANT

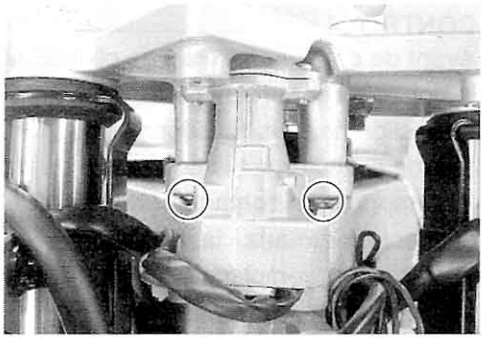
☞5-10

CONTACTEURS

DEPOSE/REPOSE DU CONTACTEUR D'ALLUMAGE



- Soulever et supporter le réservoir de carburant. (☞5-6)
- Déposer le boîtier du filtre à air. (☞5-17)
- Débrancher le coupleur du contacteur d'allumage.



- Déposer les boulons de fixation du contacteur d'allumage avec les outils spéciaux.

TOOL 09930-11920: Foret dynamométrique JT40H
09930-11940: Porte-foret dynamométrique

- Reposer le contacteur d'allumage en procédant en ordre inverse de la dépose.

ATTENTION

Si le boulon du contacteur d'allumage est réutilisé, nettoyer son filetage et l'enduire de THREAD LOCK SUPER "1322" ou de THREAD LOCK "1342".

1342 99000-32050: THREAD LOCK "1342" (Etats-Unis)

1322 99000-32110: THREAD LOCK SUPER "1322" (Autres pays)

CONTROLE

Vérifier la continuité de chaque contacteur avec un testeur. En cas d'anomalie quelconque, changer les ensembles contacteurs respectifs par des pièces neuves.

CONTACTEUR D'ALLUMAGE

Couleur / Position	R	O	O/Y	Br
ON	○	○	○	○
OFF				
LOCK				
P	○			○

CONTACTEUR DE FEU DE ROUTE

Couleur / Position	W	Y	O
HI (≡D)		○	○
LO (≡D)	○		○

CONTACTEUR DE CLIGNOTANT

Couleur / Position	Lg	Lbl	B
L		○	○
PUSH			
R	○	○	

CONTACTEUR DE FEU DE CROISEMENT

Couleur / Position	O	Y
•		
PUSH	○	○

CONTACTEUR D'ARRET DU MOTEUR

Couleur / Position	O/B	O/W
OFF (⊗)		
RUN (⊙)	○	○

BOUTON DU DEMARREUR

Couleur / Position	O/W	Y/G
•		
PUSH	○	○

BOUTON D'AVERTISSEUR

Couleur / Position	O/G	B/W
•		
PUSH	○	○

FEU DE DETRESSE

Couleur / Position	B	Lbl	Lg
ON	○	○	○
OFF			

CONTACTEUR DE FREIN AVANT

Couleur / Position	B/R	B/Bl
OFF		
ON	○	○

CONTACTEUR DE FREIN ARRIERE

Couleur / Position	O/G	W/B
OFF		
ON	○	○

CONTACTEUR DE POSITION DE LEVIER D'EBMBRAYAGE

Couleur / Position	B/Y	B/Y
OFF		
ON	○	○

PRESSOSTAT D'HUILE

Couleur / Position	G/Y	Terre
ON (moteur à l'arrêt)	○	○
OFF (moteur en marche)		

NOTE:
Avant de procéder au contrôle du pressostat d'huile, vérifier le niveau de l'huile moteur. (☞2-14)

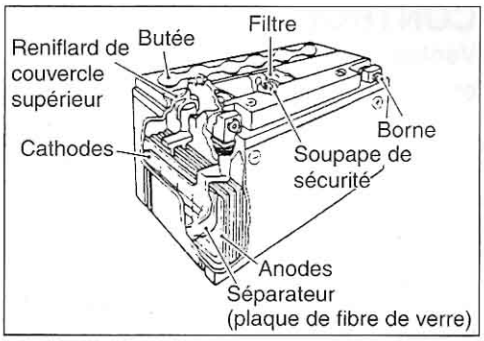
CODE COULEUR DES CABLES

B : Noir
Br : Marron
Gr : Gris
Lbl : Bleu clair
Lg : Vert clair
O : Orange
R : Rouge
Y : Jaune
W : Blanc
Bl : Bleu
G : Vert
B/Bl : Noir avec filet bleu
B/W : Noir avec filet blanc
B/Y : Noir avec filet jaune
B/R : Noir avec filet rouge
G/Y : Vert avec filet jaune
O/B : Orange avec filet noir
O/Bl : Orange avec filet bleu
O/G : Orange avec filet vert
O/W : Orange avec filet blanc
O/Y : Orange avec filet jaune
W/B : Blanc avec filet noir
Y/G : Jaune avec filet vert

BATTERIE

SPECIFICATIONS

Désignation du type	YTX12 – BS
Capacité	12 V, 36,0 kC (10 Ah)/10 HR



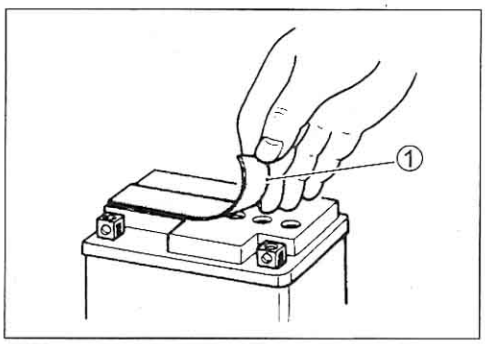
CHARGE INITIALE

Plein d'électrolyte

- Enlever le ruban d'aluminium ① scellant les orifices de remplissage de la batterie.

NOTE:

Pour faire le plein d'électrolyte, déposer la batterie de la machine et la poser sur une surface plane.

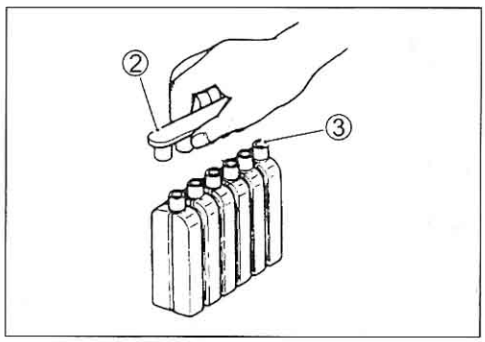


- Déposer les bouchons ②.

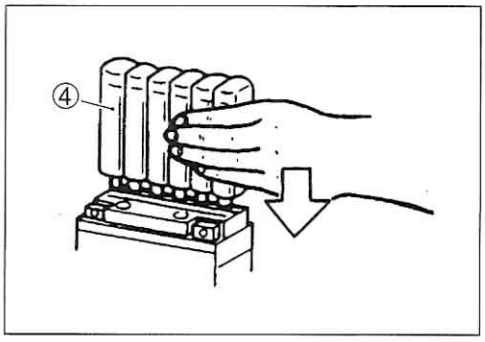
NOTE:

* *Après avoir refait le plein d'électrolyte, utiliser les bouchons déposés ② pour fermer les trous de remplissage de la batterie.*

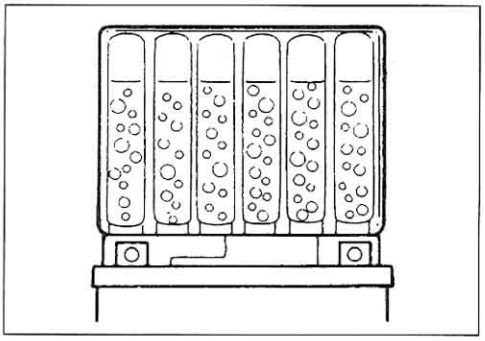
* *Ne pas enlever ou percer les parties étanches ③ du récipient d'électrolyte.*



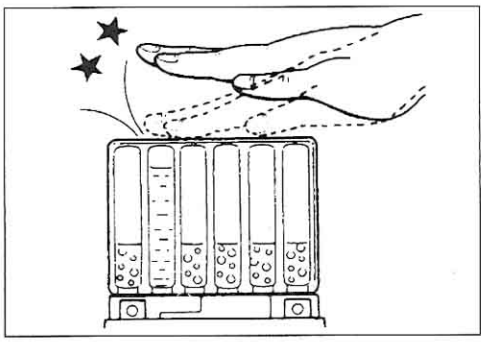
- Introduire le bec du récipient d'électrolyte ④ dans les trous de remplissage d'électrolyte de la batterie, en tenant fermement le récipient pour ne pas le faire tomber. Prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les écoulements de liquide.



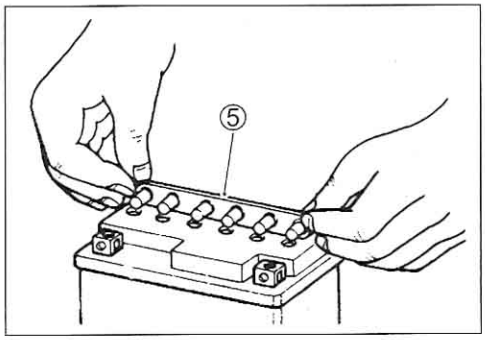
- Vérifier que des bulles d'air ressortent de chaque récipient d'électrolyte et laisser dans cette position pendant plus de 20 minutes environ.



NOTE:
Si des bulles d'air ne sortent pas d'un orifice de remplissage, frapper deux ou trois fois sur le fond du récipient d'électrolyte.
Ne jamais enlever le récipient de la batterie.



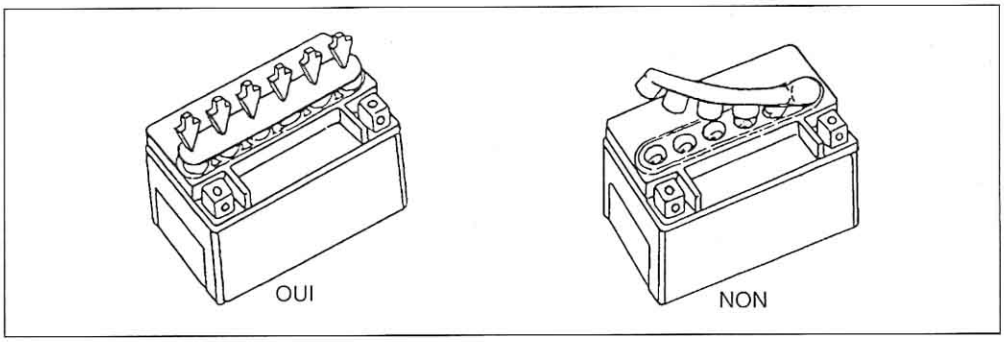
- Après avoir vérifié que l'électrolyte a entièrement pénétré dans la batterie, enlever les récipients d'électrolyte de la batterie. Attendre pendant environ 20 minutes.



- Introduire fermement les bouchons ⑤ dans les trous de remplissage jusqu'à ce qu'ils affleurent avec la surface supérieure du couvercle de la batterie.

ATTENTION

*** Ne jamais utiliser une batterie autre que celle du type spécifié.**
*** Une fois les bouchons remis en place, ne plus les enlever.**
*** Ne pas frapper les bouchons avec un marteau pour les mettre en place.**



Pour la charge initiale, utiliser le chargeur spécialement conçu pour la batterie MF.

ATTENTION

*** Pour charger la batterie, bien utiliser le chargeur spécialement conçu pour la batterie MF. Dans le cas contraire, la batterie risque de surcharger et d'avoir une durée de service plus réduite.**
*** Ne pas déposer le bouchon pendant la charge.**
*** Positionner la batterie bouchon en haut pendant la charge.**

ENTRETIEN

Procéder à un contrôle visuel du boîtier de la batterie. En cas de traces de craquelures ou de fuite d'électrolyte sur les côtés de la batterie, remplacer la batterie par une pièce neuve. Si les bornes de la batterie sont recouvertes de rouille ou d'une poudre blanche acide, les nettoyer au papier de verre.

OPERATION DE RECHARGE

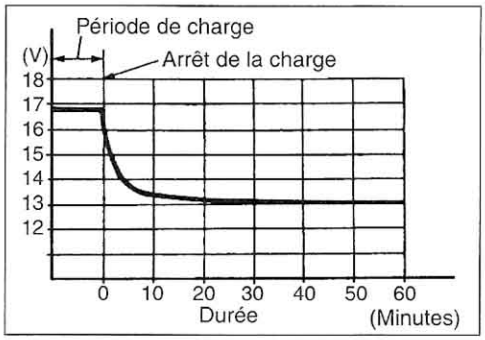
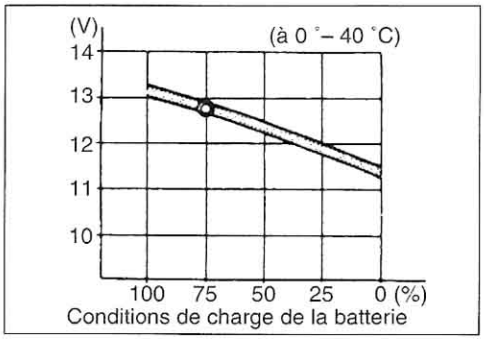
- Mesurer la tension de la batterie à l'aide du multitesteur de circuit. Si la tension est inférieure à 12,0 V (CC), recharger la batterie avec un chargeur de batterie.

ATTENTION

*** Pour recharger la batterie, déposer celle-ci de la moto.**
*** Ne pas enlever les bouchons de la batterie pendant sa recharge.**

Durée de la recharge: 5 – 10 heures à 1,4 A ou 1 heure à 6 A.

ATTENTION

Attention à ne jamais excéder un courant de charge de 6 A.

- Après la recharge, attendre plus de 30 minutes et vérifier la tension de la batterie avec un multitesteur de circuit.
- Si la tension de la batterie est inférieure à 12,5 V, recharger la batterie à nouveau.
- Si la tension de la batterie reste inférieure à 12,5 V après la recharge, la changer par une batterie neuve.
- Si la moto n'est pas utilisée pendant une période de temps prolongée, vérifier la batterie chaque mois pour éviter sa décharge.