YAMAHA 2017

MANUEL D'ATELIER

XP530E-A
XP530-A
XP530D-A

TMAX

BV1-28197-F0

FAS20002

XP530E-A/XP530-A/XP530D-A
MANUEL D'ATELIER
©2017 par Yamaha Motor Co., Ltd.
Première édition, mars 2017
Tous droits réservés.
Toute reproduction ou utilisation
sans la permission écrite de la
Yamaha Motor Co., Ltd.
est formellement interdite.

FAS20003
IMPORTANT

Ce manuel a été écrit par Yamaha Motor Company, Ltd. à l'intention, principalement, des concessionnaires Yamaha et de leurs mécaniciens qualifiés. Il n'est pas possible d'inclure toutes les connaissances d'un mécanicien dans un seul manuel. Il a donc été supposé que les personnes utilisant ce manuel pour exécuter l'entretien et les réparations des véhicules Yamaha ont une connaissance élémentaire des principes mécaniques et des procédés inhérents à la technique de réparation de ces véhicules. Toute réparation et tout entretien effectué par une personne qui ne posséderait pas ces connaissances peuvent rendre le véhicule dangereux et impropre à l'usage.
Yamaha Motor Company, Ltd. s'efforce en permanence d'améliorer tous ses modèles. Les modifications et les changements importants des caractéristiques ou des procédures seront notifiés à tous les concessionnaires Yamaha agréés et paraîtront dans les éditions futures de ce manuel le cas échéant.

N.B.

Le design et les caractéristiques peuvent être modifiés sans préavis.

FAS30001
INFORMATIONS IMPORTANTES CONCERNANT LE MANUEL

Les informations particulièrement importantes sont repérées par les notations suivantes :

⚠	**Il s'agit du symbole avertissant d'un danger. Il avertit de dangers de dommages personnels potentiels. Observer scrupuleusement les messages relatifs à la sécurité figurant à la suite de ce symbole afin d'éviter les dangers de blessures ou de mort.**

⚠ AVERTISSEMENT	**Un AVERTISSEMENT signale un danger qui, s'il n'est pas évité, peut provoquer la mort ou des blessures graves.**

ATTENTION	**Un ATTENTION indique les précautions particulières à prendre pour éviter d'endommager le véhicule ou d'autres biens.**

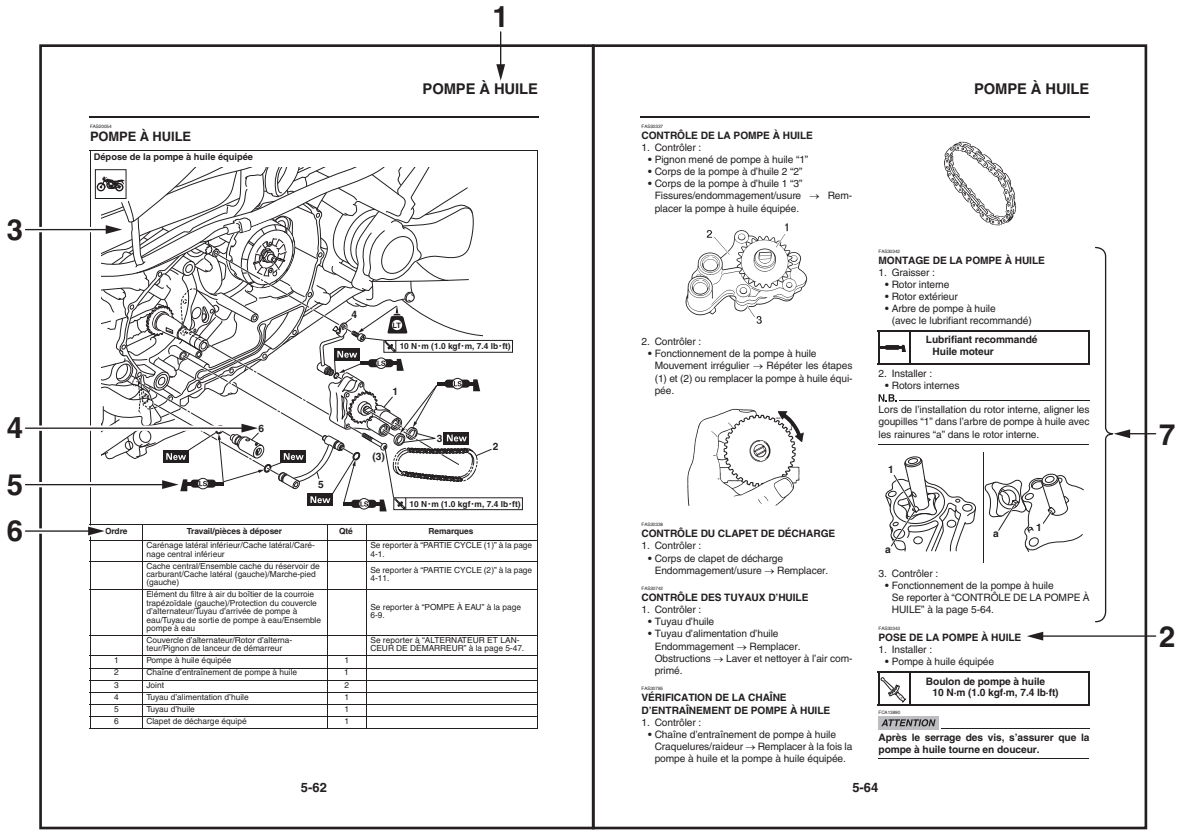
N.B.	Un N.B. fournit les renseignements nécessaires à la clarification et la simplification des divers travaux.

FAS20004

COMMENT UTILISER CE MANUEL

Ce manuel est prévu en tant que référence facile à lire et pratique pour le mécanicien. Toutes les explications concernant les procédures d'installations, déposes, démontages, remontages, réparations et vérifications sont divisées en étapes numérotées.

- Le manuel est divisé en chapitres et chaque chapitre est divisé en sections. Le titre de la section traitée "1" figure en haut de chaque page.
- Les titres de sous-sections "2" apparaissent en caractères plus petits que les titres de sections.
- Pour aider à identifier les pièces et clarifier les étapes de la procédure, des vues en éclat "3" précèdent chaque section de dépose et démontage.
- Les chiffres "4" figurant dans les vues en éclat sont donnés dans l'ordre des étapes de travail. Un numéro correspond à une étape de démontage.
- Des symboles "5" identifient les pièces à graisser ou à remplacer.
  Se reporter à "SYMBOLES".
- Les vues en éclat sont suivies d'un tableau "6" expliquant l'ordre des travaux, le nom des pièces, des remarques, etc. Cette étape explique uniquement la procédure de dépose et démontage. Pour la procédure de pose et de montage, faites les étapes à l'envers.
- Les travaux "7" nécessitant des informations supplémentaires (telles que des données techniques et des outils spéciaux) sont expliqués par étapes.



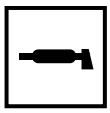
FAS20005

SYMBOLES

Les symboles suivants sont utilisés dans ce manuel afin de faciliter la compréhension des explications.

N.B.

Les symboles suivants ne concernent pas tous les véhicules.

SYMBOLE	DÉFINITION	SYMBOLE	DÉFINITION
	Entretien avec moteur monté		Huile d’engrenages
	Liquide de remplissage		Huile au bisulfure de molybdène
	Lubrifiant		Liquide de frein
	Outil spécial		Graisse pour roulements de roue
	Couple de serrage		Graisse à base de savon au lithium
	Limite d’usure, jeu		Graisse au bisulfure de molybdène
	Régime moteur		Graisse silicone
	Données électriques		Enduire de produit “frein-filet” (LOC-TITE®).
	Huile moteur		Remplacez la pièce par une neuve.
	Silicium liquide		

FAS10003

TABLE DES MATIÈRES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX 1

CARACTÉRISTIQUES 2

CONTRÔLES ET RÉGLAGES PÉRIODIQUES 3

CHÂSSIS 4

MOTEUR 5

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 6

CIRCUIT D'ALIMENTATION 7

CIRCUIT ÉLECTRIQUE 8

RECHERCHE DE PANNES 9

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

IDENTIFICATION.....1-1
NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE 1-1
ÉTIQUETTE DE MODÈLE 1-1

CARACTÉRISTIQUES 1-2
YCC-T (Puce de contrôle de papillon des gaz Yamaha).....1-2
DESCRIPTION DU SYSTÈME DE RÉGULATEUR DE VITESSE (pour XP530D-A) 1-4
DESCRIPTION DU TCS (Système de commande de traction).....1-10
ÉCRAN MULTIFONCTION 1-14

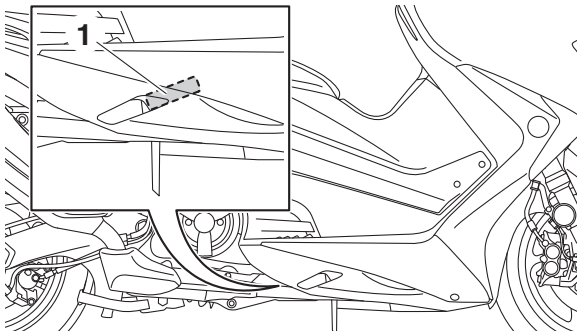
INFORMATIONS IMPORTANTES.....1-25
PRÉPARATIFS DE LA DÉPOSE ET DU DÉMONTAGE 1-25
PIÈCES DE RECHANGE.....1-25
JOINTS, BAGUES D'ÉTANCHÉITÉ ET JOINTS TORIQUES 1-25
RONDELLES-FREINS, TÔLES FREINS ET GOUPILLES FENDUES 1-25
ROULEMENTS ET BAGUES D'ÉTANCHÉITÉ.....1-26
CIRCLIPS.....1-26
PIÈCES EN CAOUTCHOUC.....1-26

PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE.....1-27
RIVETS DÉMONTABLES 1-27
CIRCUIT ÉLECTRIQUE.....1-28

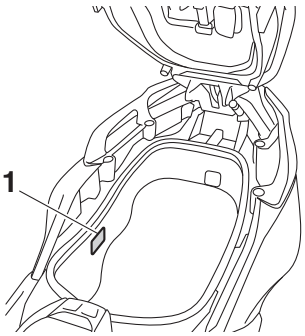
OUTILS SPÉCIAUX.....1-32

FAS20007
IDENTIFICATION

FAS30002
NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE
Le numéro d'identification du véhicule "1" est estampé sur le côté droit du cadre.

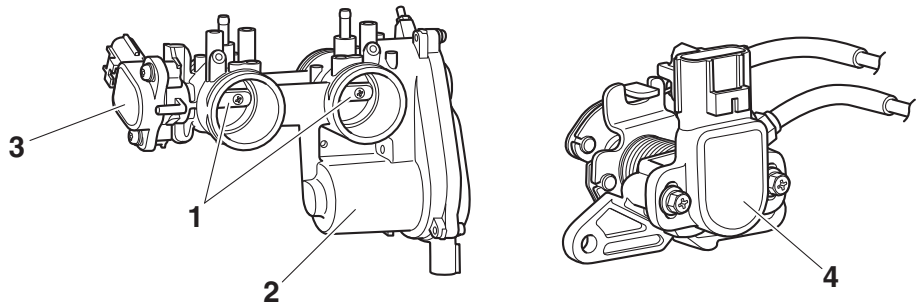


FAS30003
ÉTIQUETTE DE MODÈLE
L'étiquette de modèle "1" est collée sur la boîte de rangement. Ce renseignement est nécessaire lors de la commande de pièces de rechange.



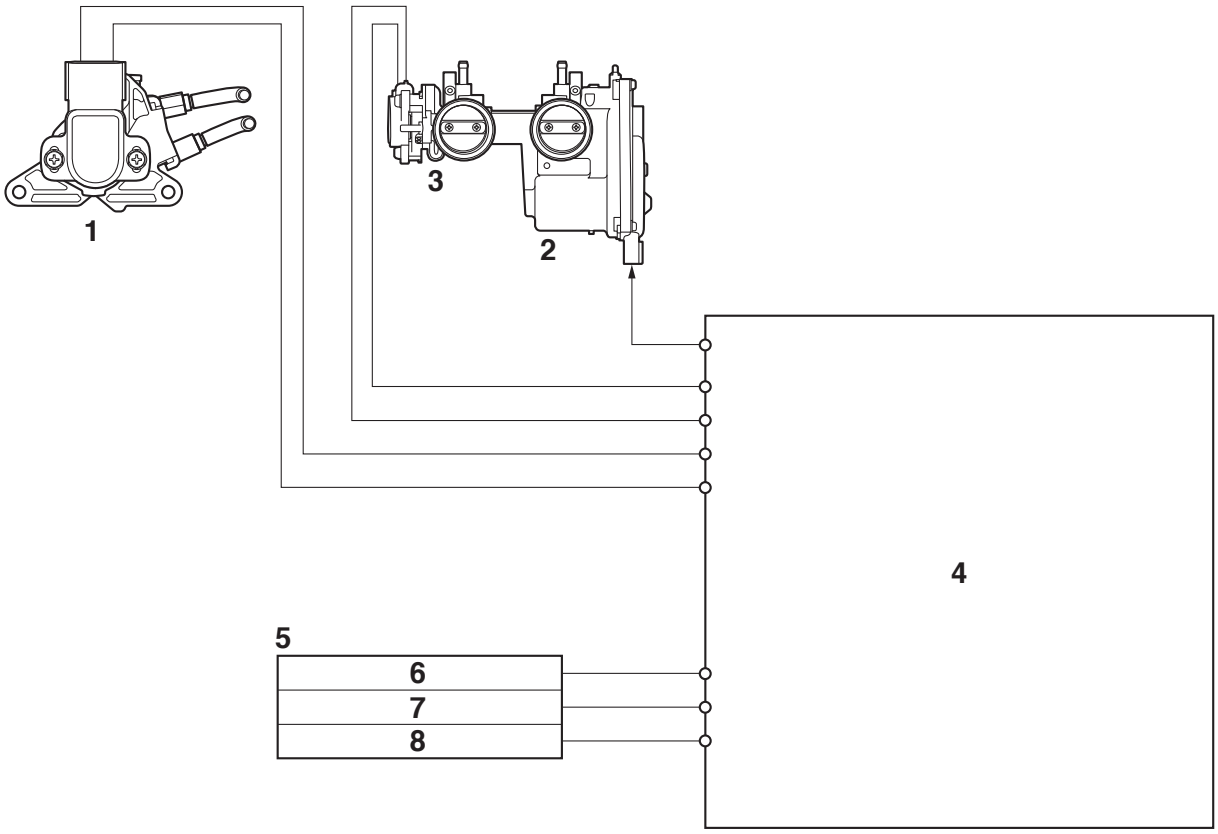
FAS20008
CARACTÉRISTIQUES

FAS30852
YCC-T (Puce de contrôle de papillon des gaz Yamaha)
Caractéristiques de mécanisme
Yamaha a développé le système YCC-T en utilisant les technologies de commande électronique les plus avancées. Les systèmes de commande électronique du papillon ont été utilisés dans les automobiles, mais Yamaha a développé un système plus rapide, plus compact spécialement pour les besoins d'une moto sportive. Le système développé par Yamaha a une capacité de calcul à vitesse élevée qui génère des calculs de conditions de conduite tous les 1/1000e de seconde.
Le système YCC-T est conçu pour répondre aux actions du papillon des gaz du pilote en permettant à l'ECU de calculer instantanément l'ouverture idéale du boisseau et de générer des signaux pour faire fonctionner les boisseaux entraînés par le moteur et ainsi de contrôler activement le volume d'air d'admission.
L'ECU contient deux CPU d'une capacité cinq fois supérieure à celle des autres unités, rendant ainsi possible la réponse extrêmement rapide du système au moindre réglage fait par le pilote. En particulier, un contrôle optimisé de l'ouverture du boisseau apporte le volume d'air d'admission optimal pour un couple facile à utiliser, même lorsque le moteur est en haut régime.
Buts et avantages de l'utilisation du YCC-T
- Puissance moteur augmentée
  En raccourcissant la voie d'admission de l'air, une vitesse élevée du moteur est possible → Puissance du moteur augmentée.
- Conduite améliorée
  Le volume d'air admis est contrôlé en fonction des conditions d'utilisation → Réponse des gaz améliorée pour répondre aux besoins du moteur.
  La force de conduite est contrôlée au niveau optimal selon la vitesse du moteur → Contrôle des gaz amélioré.
- Contrôle du freinage moteur
  Grâce à la commande des gaz, le freinage moteur optimal est rendu possible.
- Mécanisme de contrôle du régime de ralenti (ISC) simplifié
  Le mécanisme de dérivation et l'actionneur ISC sont éliminés → Un mécanisme plus simple est utilisé afin de maintenir un régime de ralenti stable.
- Poids réduit
  Comparé à l'utilisation d'un mécanisme de papillon des gaz secondaire, le poids est réduit.



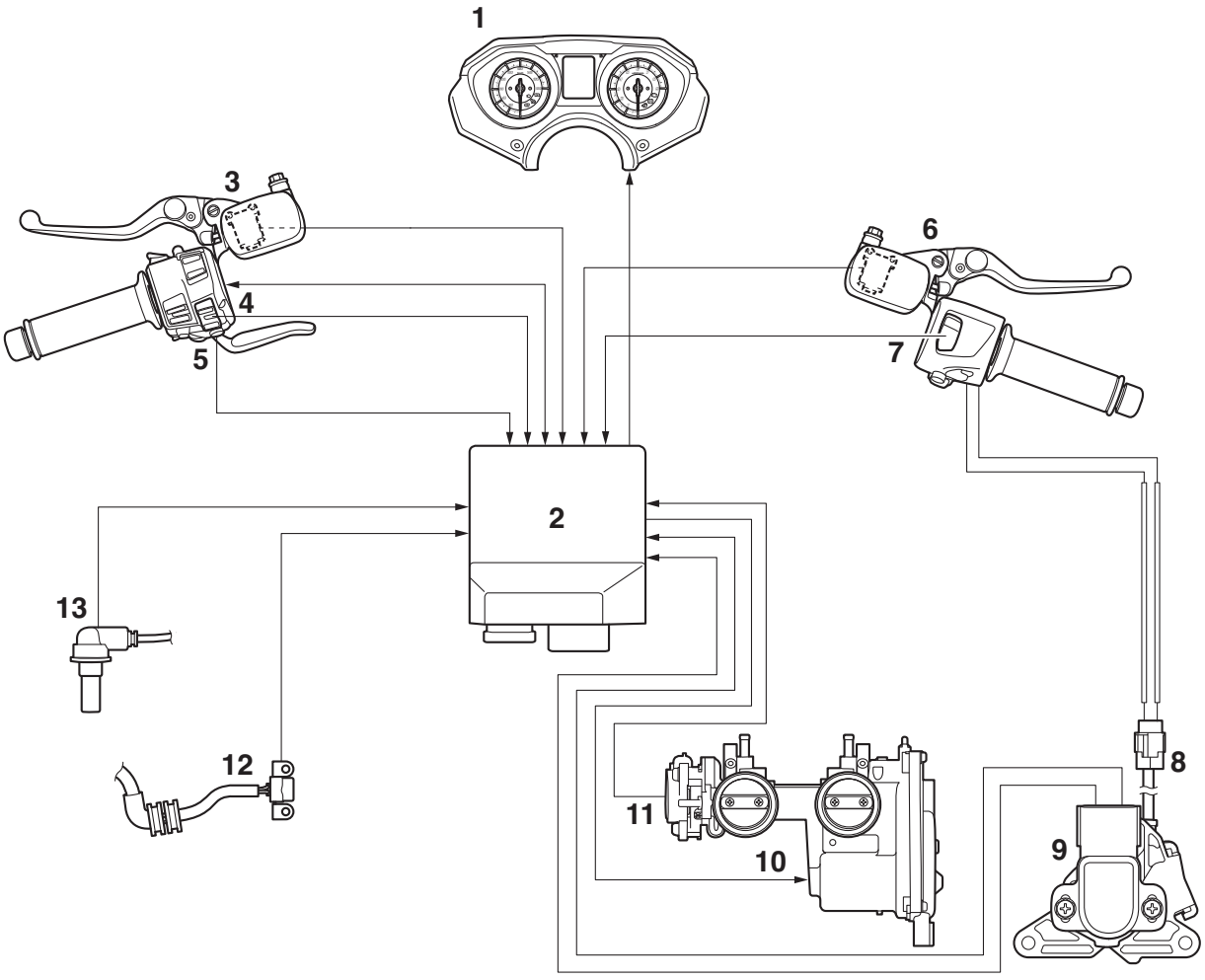
1. Boisseaux
2. Servomoteur du papillon des gaz
3. Capteur de position de papillon des gaz
4. Capteur de position d'accélérateur

Description du système YCC-T



1. Capteur de position d'accélérateur
2. Servomoteur du papillon des gaz
3. Capteur de position de papillon des gaz
4. ECU (boîtier de commande du moteur)
5. Entrée de capteur
6. Capteur de position de vilebrequin
7. Capteur de roue arrière
8. Capteur de température du liquide de refroidissement

FAS30940
DESCRIPTION DU SYSTÈME DE RÉGULATEUR DE VITESSE (pour XP530D-A)
Ce modèle est équipé d'un système de régulateur de vitesse conçu pour maintenir une vitesse de conduite programmée. Du fait que le véhicule est équipé du système YCC-T, le système de régulateur de vitesse peut être contrôlé électroniquement. En se basant sur les signaux reçus des capteurs et des contacteurs, l'ECU calcule l'ouverture de boisseau requise et actionne le servomoteur du papillon des gaz pour commander les boisseaux. Du fait que le système permet au pilote de maintenir une vitesse de conduite programmée sans actionner le papillon des gaz, le système réduit la contrainte de garder une vitesse constante sur de longs trajets. De plus, le système de régulateur de vitesse est équipé d'une fonction de dispositif embarqué de diagnostic de pannes.



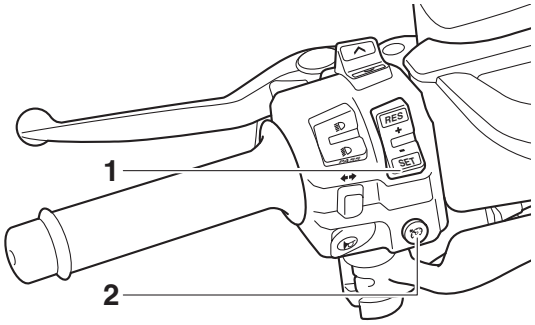
1. Compteur équipé
2. ECU (boîtier de commande du moteur)
3. Contacteur de feu stop sur frein arrière
4. Contacteur de réglage du régulateur de vitesse
5. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse
6. Contacteur de feu stop sur frein avant
7. Coupe-circuit du moteur
8. Contacteur d'annulation de la poignée
9. Capteur de position d'accélérateur
10. Servomoteur du papillon des gaz
11. Capteur de position de papillon des gaz
12. Capteur de position de vilebrequin
13. Capteur de roue arrière

Le système de régulateur de vitesse est conçu pour maintenir une vitesse de conduite programmée entre environ 50 km/h (31 mi/h) et 140 km/h (87 mi/h).

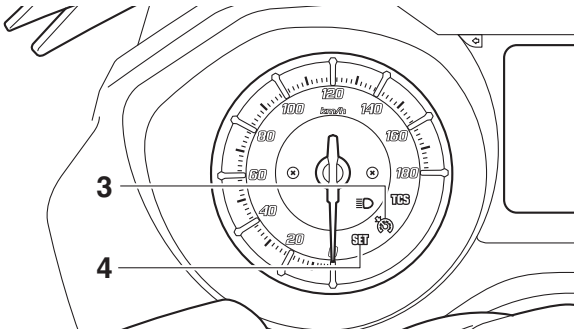
FWA17451

⚠ AVERTISSEMENT

- **Une utilisation inappropriée du régulateur de vitesse peut entraîner une perte de contrôle, pouvant se traduire par un accident. Ne pas activer le régulateur de vitesse en cas de trafic dense, de mauvaises conditions météorologiques ou sur des routes sinueuses, glissantes, vallonnées, accidentées ou gravillonnées.**
- **Lorsque le véhicule monte ou descend les pentes, le régulateur de vitesse peut ne pas parvenir à maintenir la vitesse de croisière définie.**
- **Pour éviter toute activation involontaire du régulateur de vitesse, le désactiver lorsqu'il n'est pas utilisé. Veiller à ce que le témoin du régulateur de vitesse soit éteint.**



1. Contacteur de réglage du régulateur de vitesse "RES+/SET–"
2. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse "⏲"



3. Témoin du régulateur de vitesse "⏲"
4. Témoin de réglage du régulateur de vitesse "SET"

Activation et réglage du système de régulateur de vitesse

1. Appuyer sur le contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse "⏲" pour activer le système. Le témoin du régulateur de vitesse "⏲" s'allume.
2. Appuyer sur le côté "SET–" du contacteur de réglage du régulateur de vitesse pour activer le système de régulateur de vitesse. Votre vitesse de déplacement actuelle devient la vitesse de conduite programmée. Le témoin de réglage du régulateur de vitesse "SET" s'allume.

Réglage de la vitesse de conduite programmée

Alors que le système de régulateur de vitesse fonctionne, appuyer sur le côté "RES +" du contacteur de réglage du régulateur de vitesse pour augmenter la vitesse de conduite programmée ou sur le côté "SET–" pour diminuer la vitesse programmée.

N.B.

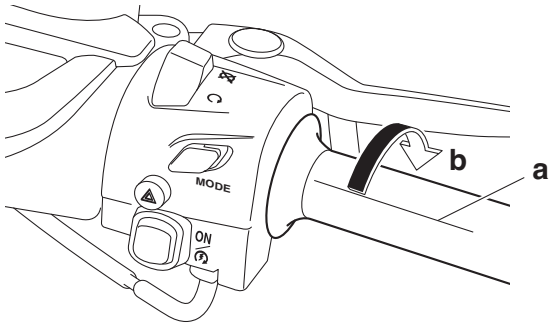
Appuyer sur le contacteur de réglage une fois permet de changer la vitesse par incréments d'environ 2.0 km/h (1.2 mi/h). Appuyer longuement sur le côté "RES+" ou "SET–" du contacteur de réglage du régulateur de vitesse permet d'augmenter ou de diminuer la vitesse de manière continue jusqu'à ce que le contacteur soit relâché.

La vitesse de déplacement peut également être manuellement réduite avec le papillon des gaz. Après avoir accéléré, on peut définir une nouvelle vitesse de conduite en appuyant sur le côté "SET–" du contacteur de réglage. Si une nouvelle vitesse de conduite n'est pas définie, lorsque la poignée des gaz est ramenée, le véhicule va décélérer jusqu'à la vitesse de conduite précédemment programmée.

Désactivation du système de régulateur de vitesse

Effectuer l'une des opérations suivantes pour annuler la vitesse de conduite programmée. Le témoin de fonctionnement "SET" s'éteint.

• Mettre la poignée des gaz en position complètement fermée dans le sens de la décélération.



a. Position fermée
b. Direction d'annulation du régulateur de vitesse

• Appliquer le frein avant ou arrière.

N.B.

La vitesse de déplacement diminue dès que le système de régulateur de vitesse est désactivé ; à moins que la poignée des gaz ne soit tournée.

Utilisation de la fonction de reprise

Appuyer sur le côté "RES+" du contacteur de réglage du régulateur de vitesse pour réactiver le système de régulateur de vitesse. La vitesse de déplacement revient à la vitesse de conduite précédemment programmée. Le témoin de fonctionnement "SET" s'allume.

FWA17460

⚠ AVERTISSEMENT

Il est dangereux d'utiliser la fonction de reprise lorsque la vitesse de croisière définie auparavant est trop élevée pour les conditions actuelles.

Arrêt du système de régulateur de vitesse

Appuyer sur le contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse "" pour éteindre le système de régulateur de vitesse. Le témoin "" et le témoin de fonctionnement "SET" s'éteignent.

N.B.

Chaque fois que le système de régulateur de vitesse ou le véhicule est éteint, la vitesse de conduite précédemment programmée est effacée. Il n'est pas possible d'utiliser la fonction de reprise tant qu'une nouvelle vitesse de conduite n'est pas programmée.

Désactivation automatique du système de régulateur de vitesse

Le système de régulateur de vitesse est contrôlé électroniquement et relié à d'autres systèmes de commande. Le système de régulateur de vitesse se désactive automatiquement dans les conditions suivantes :

• Le système de régulateur de vitesse n'est pas capable de maintenir la vitesse de conduite programmée (par exemple lors d'une montée en pente raide).
• Un patinage de roue ou une rotation de roue est détectée. (Si le système de commande de traction est activé, la commande de traction se déclenche.)
• Panne de moteur, etc.

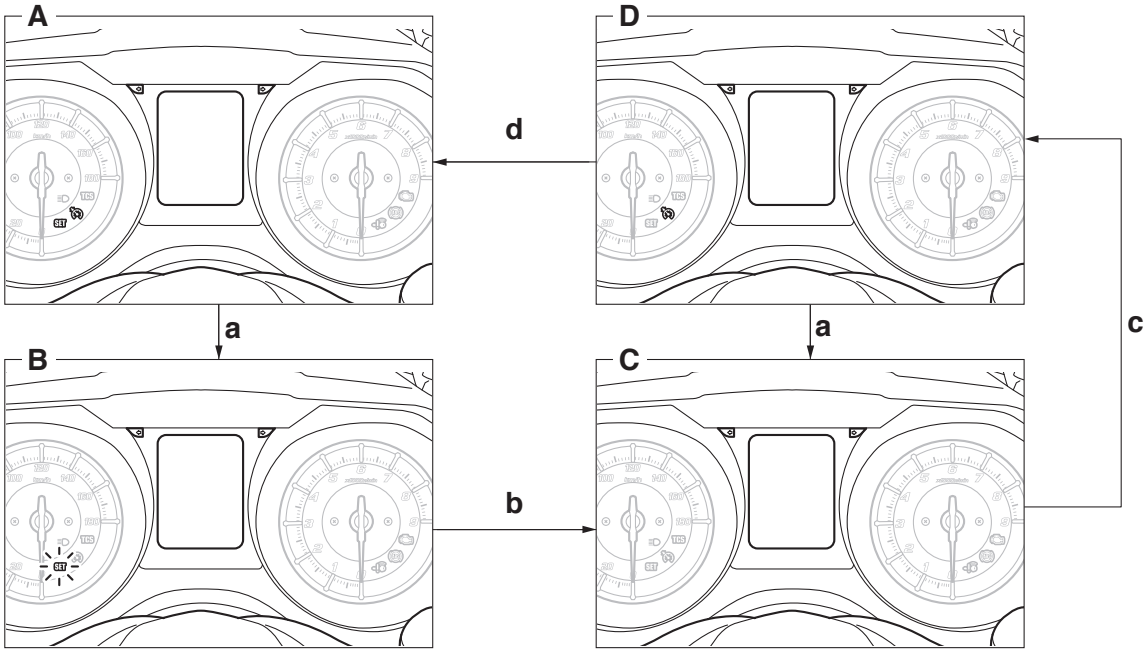
Si le système de régulateur de vitesse est automatiquement désactivé, le témoin "" s'éteint et le témoin de fonctionnement "SET" clignote pendant 4 secondes.

Si le système de régulateur de vitesse s'est désactivé automatiquement, prière d'arrêter et de vérifier que le véhicule est en bon état de fonctionnement avant de continuer.

Lors du déplacement sur des routes à forte inclinaison, le système de régulateur de vitesse risque de ne pas être capable de maintenir la vitesse de conduite programmée.

- Lors d'un déplacement en montée, la vitesse de déplacement réelle peut devenir inférieure à la vitesse de conduite programmée. Si cela se produit, accélérer jusqu'à la vitesse de déplacement souhaitée à l'aide du papillon des gaz.
- Lors d'un déplacement en descente, la vitesse de déplacement réelle peut devenir supérieure à la vitesse de conduite programmée. Si cela se produit, il n'est pas possible d'utiliser le contacteur de réglage pour régler la vitesse de croisière. Pour réduire la vitesse de déplacement, actionner les freins. Lorsque les freins sont actionnés, le système de régulateur de vitesse se désactive.

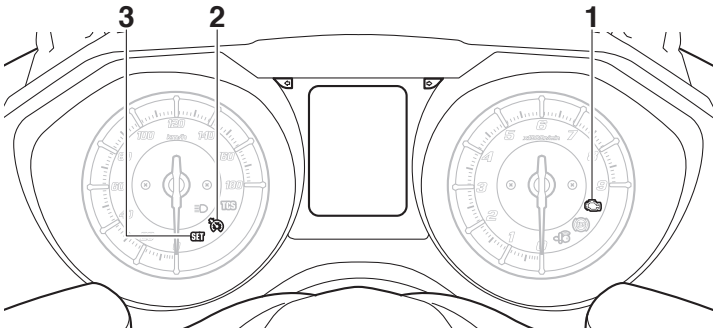
Affichages du compteur pendant le fonctionnement du système de régulateur de vitesse



A. Le système de régulateur de vitesse est activé (la vitesse de conduite est programmée)
B. Le système de régulateur de vitesse est éteint (le témoin de réglage du régulateur de vitesse "SET" clignote)
C. Le système de régulateur de vitesse est désactivé
D. Le système de régulateur de vitesse est activé (aucune vitesse de conduite n'est programmée)

a. Une condition de désactivation automatique du système de régulateur de vitesse est détectée
b. 4 secondes passent (durant ce laps de temps, aucune entrée venant du contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse "" ne peut être reçue)
c. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse "" sur "ON"
d. La vitesse de conduite est programmée

Dispositif embarqué de diagnostic de pannes



1. Témoin d'alerte de panne du moteur "🔧"
2. Témoin du régulateur de vitesse "🚗"
3. Témoin de réglage du régulateur de vitesse "SET"

Le système de régulateur de vitesse sera aussi désactivé si une anomalie avec tout autre système du véhicule est détectée. Le témoin de réglage du régulateur de vitesse "SET" s'éteint et le témoin du régulateur de vitesse "🚗" clignote. Il est impossible d'utiliser le système de régulateur de vitesse tant que le témoin d'alerte de panne du moteur est allumé ou tant que le système de régulateur de vitesse présente un dysfonctionnement.

FCA23590

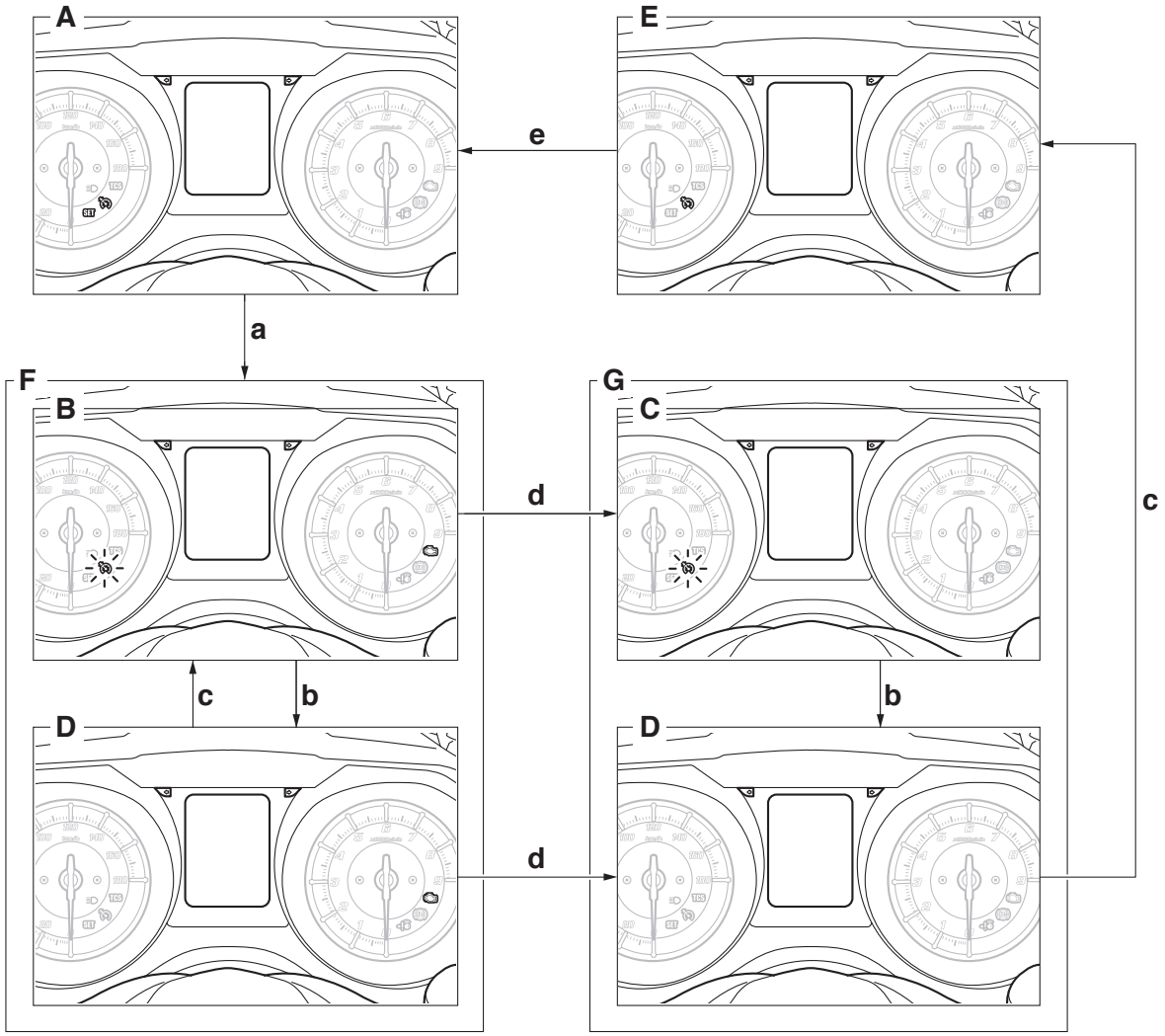
ATTENTION

Si le témoin d'alerte de panne du moteur s'allume, il convient de contrôler le véhicule le plus rapidement possible afin d'éviter tout endommagement du moteur.

N.B.

- Si le système de régulateur de vitesse s'éteint du fait de la détection d'un dysfonctionnement par le dispositif embarqué de diagnostic de pannes FI, le contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse "🚗" devra être enfoncé une fois pour que le système revienne à des conditions normales de fonctionnement.
- Si un contacteur du système de régulateur de vitesse ne fonctionne pas correctement (N° de code de panne P056C et P0564), le témoin d'alerte de panne du moteur ne s'allume pas car le fonctionnement normal du véhicule n'est pas affecté.

Affichages du compteur pendant le fonctionnement du système de régulateur de vitesse



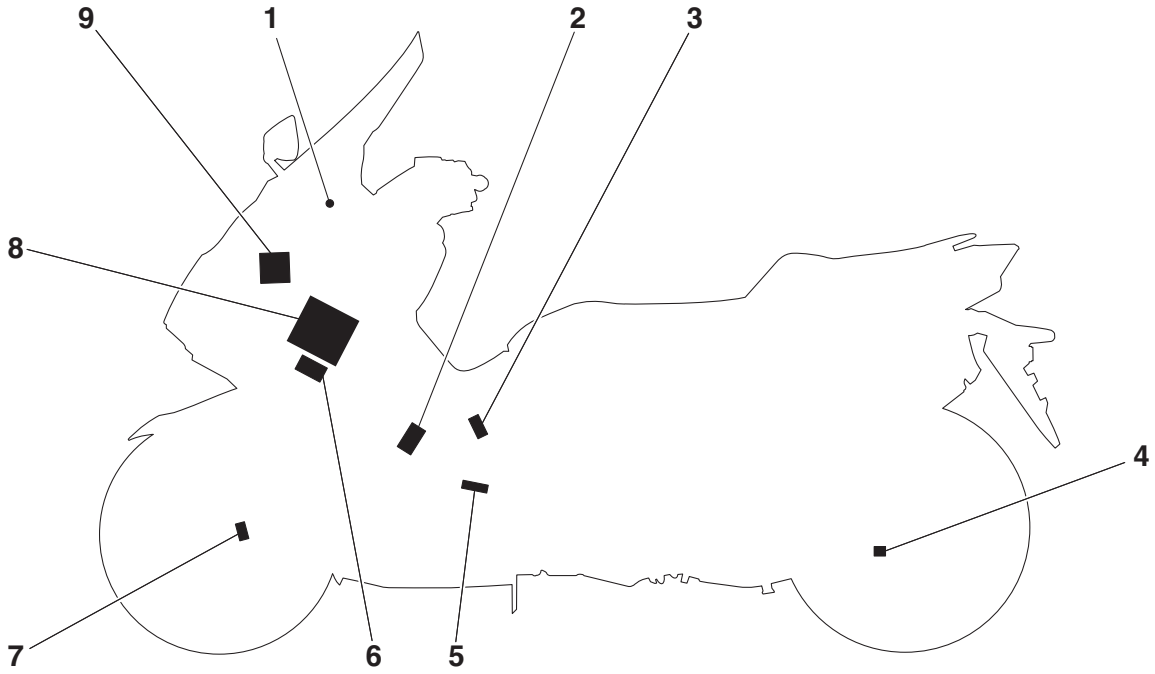
A. Le système de régulateur de vitesse est activé (la vitesse de conduite est programmée)
B. Le système de régulateur de vitesse est éteint (le témoin d'alerte de panne du moteur "" s'allume, le système de régulateur de vitesse est désactivé et le témoin du régulateur de vitesse "" clignote)
C. Le système de régulateur de vitesse est éteint (le témoin d'alerte de panne du moteur "" s'éteint, le système de régulateur de vitesse est désactivé et le témoin du régulateur de vitesse "" clignote)
D. Le système de régulateur de vitesse est désactivé
E. Le système de régulateur de vitesse est activé (aucune vitesse de conduite n'est programmée)
F. Dysfonctionnement détecté par le dispositif embarqué de diagnostic de pannes FI
G. Dysfonctionnement non détecté par le dispositif embarqué de diagnostic de pannes FI

a. Un dysfonctionnement se produit
b. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse "" sur "OFF"
c. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse "" sur "ON"
d. Après que la cause du dysfonctionnement a été réparée, supprimer le code de panne en utilisant l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
e. La vitesse de conduite est programmée

N.B.

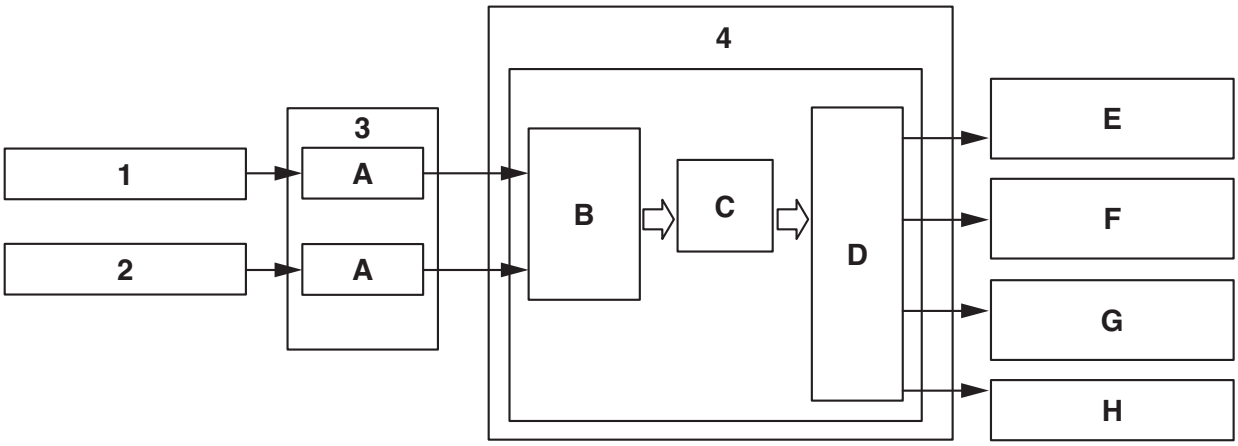
Cette section explique le fonctionnement du système de régulateur de vitesse en fonction des affichages du compteur lorsqu'un dysfonctionnement est détecté dans le système d'injection de carburant.

FAS30855
DESCRIPTION DU TCS (Système de commande de traction)
Le système de commande de traction contrôle le patinage excessif (glissement) de la roue arrière lors d'accélération sur des surfaces glissantes, telles que des routes sans revêtement ou humides.
L'ECU surveille les vitesses des roues avant et arrière à l'aide des signaux des capteurs de roue avant et arrière, et détecte un patinage de la roue arrière en fonction de la différence entre les vitesses de roue. Si le patinage dépasse la valeur préréglée, l'ECU contrôle le patinage en utilisant le contrôle intégré du calage de l'allumage, la coupure du carburant et l'ouverture du boisseau du système YCC-T.
Le système de commande de traction peut être réglé sur un des trois modes de fonctionnement ou bien éteint.
Disposition du TCS (Système de commande de traction)



1. Témoin du système de régulation antipatinage
2. Servomoteur du papillon des gaz
3. Injecteur de carburant
4. Capteur de roue arrière
5. Bougies
6. Bobine d'allumage
7. Capteur de roue avant
8. ECU
9. Boîtier de commande électronique du système ABS

Schéma fonctionnel du TCS (Système de commande de traction)
Les signaux des capteurs de roue avant et arrière sont envoyés vers l'ECU à travers le boîtier de commande électronique du système ABS, et l'ECU calcule la quantité de patinage selon la différence entre les vitesses de roue avant et arrière détectées.
Si la quantité de patinage dépasse la valeur préréglée, l'ECU contrôle le calage de l'allumage, la coupure du carburant et l'ouverture du boisseau du système YCC-T de façon à ce que la quantité de patinage soit inférieure à la valeur préréglée. Le témoin du système de commande du compteur équipé clignote lorsque le système de commande de traction est activé.



1. Capteur de roue avant
2. Capteur de roue arrière
3. Boîtier de commande électronique du système ABS
4. ECU

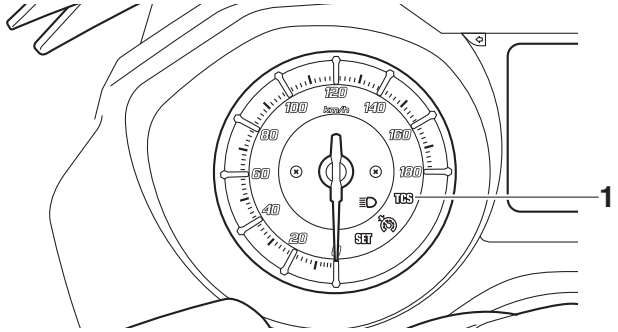
A. Conversion de signal
B. Calcul de la quantité de patinage
C. Dépasse la valeur préréglée
D. Commande de l'actionneur
E. Coupure de carburant
F. Calage de l'allumage (retardé)
G. Témoin du système de régulation antipatinage (clignote)
H. Ouverture de boisseau du moteur YCC-T (diminuée)

Système de commande de traction
Le système de commande de traction (TCS) aide à maintenir la traction lors d'une accélération sur des surfaces glissantes, telles que des routes sans revêtement ou humides. Si les capteurs détectent que la roue arrière commence à patiner (rotation non contrôlée), le système de commande de traction aide en régulant la puissance moteur selon les besoins, jusqu'à ce que la traction soit restaurée.
Lorsque la commande de traction est enclenchée, le témoin "TCS" clignote. Un changement de réponse du moteur ou des bruits de pot d'échappement peuvent être observés.

FWA18860
⚠ AVERTISSEMENT

Le système de régulation antipatinage ne supprime pas la nécessité d'adapter sa conduite aux conditions de la route. Le système n'empêche pas la perte de motricité lors de la conduite à des vitesses excessives à l'abord de virages, lors d'accélérations brutales à un angle d'inclinaison important, ou lors de freinages, et il n'empêche pas le patinage de la roue avant. Comme avec tout autre véhicule, faire preuve de prudence à l'approche de surfaces potentiellement glissantes et éviter les surfaces particulièrement glissantes.

Réglage du système de commande de traction



1. Témoin du système de régulation antipatinage "TCS"

Lorsque le véhicule est mis en marche, la commande de traction est automatiquement allumée.
Pour éteindre le système de commande de traction, se reporter à "Mode de réglage" à la page 1-19.

N.B.
Éteindre le système de commande de traction pour aider à dégager la roue arrière si le véhicule s'embourbe dans de la boue, du sable ou d'autres surfaces meubles.

FCA19650
ATTENTION

Utiliser exclusivement les pneus spécifiés. Le montage de pneus de taille différente empêcherait le contrôle adéquat du patinage.

Réinitialisation du système de commande de traction
Le système de commande de traction est automatiquement désactivé dans certaines conditions, par exemple si une défaillance d'un capteur est détectée, ou lorsqu'une seule roue est autorisée à tourner pendant plus de quelques secondes. Si cela se produit, le témoin "TCS" s'allume, et il se peut que le témoin d'alerte "🔧" s'allume aussi.

N.B.
Lorsque le véhicule est sur la béquille centrale, ne pas faire emballer le moteur pendant une longue période de temps. Dans le cas contraire, le système de commande de traction est automatiquement désactivé et doit être réinitialisé.

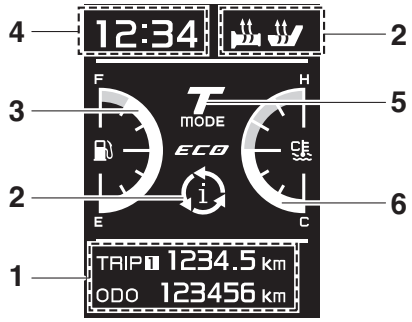
Si le système de commande de traction se désactive automatiquement, essayer de le réinitialiser comme suit.
1. Arrêter le véhicule et couper l'alimentation complètement.
2. Attendre quelques secondes, puis allumer le véhicule.
3. Le témoin "TCS" doit s'éteindre et le système être activé.

N.B.

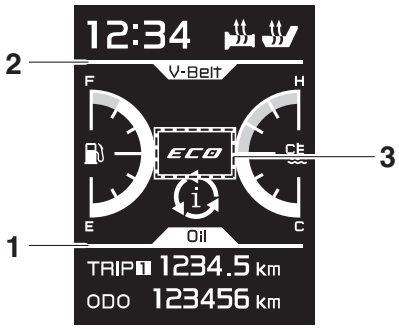
Si le témoin "TCS" reste allumé après la réinitialisation, vérifier le système d'injection de carburant (Se reporter à "SYSTÈME D'INJECTION DE CARBURANT" à la page 8-55).

4. Vérifier le véhicule et éteindre le témoin d'alerte "".

FAS30618
ÉCRAN MULTIFONCTION



1. Afficheur d'informations
2. Affichage des fonctions
3. Afficheur du niveau de carburant
4. Montre
5. Afficheur de mode de conduite (XP530-A, XP530D-A)
6. Afficheur de la température du liquide de refroidissement

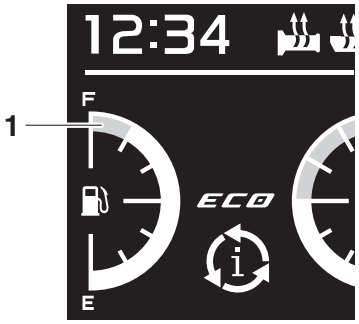


1. Témoin de changement d'huile "Oil"
2. Indicateur de remplacement de la courroie trapézoïdale "V-Belt"
3. Indicateur d'économie "ECO"

FWA12313
⚠ AVERTISSEMENT

Veiller à effectuer tout réglage de l'écran multifonction alors que le véhicule est à l'arrêt. Un réglage effectué pendant la conduite risque de distraire et augmente ainsi les risques d'accidents.

Afficheur du niveau de carburant



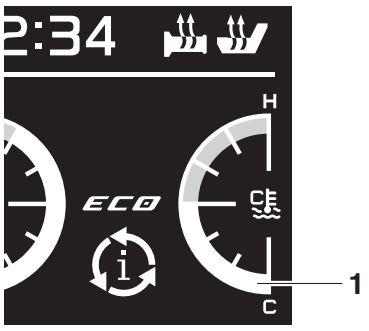
1. Afficheur du niveau de carburant

L'afficheur du niveau de carburant indique la quantité de carburant dans le réservoir de carburant. Les segments d'affichage de l'afficheur du niveau de carburant disparaissent de "F" (plein) vers "E" (vide) à mesure que le niveau de carburant diminue. Lorsque le dernier segment commence à clignoter, faire le plein dès que possible.

N.B.

Si un problème est détecté dans le circuit électrique de l'afficheur du niveau de carburant, celui-ci clignotera de façon répétée. Vérifier le véhicule.

Afficheur de la température du liquide de refroidissement



1. Afficheur de la température du liquide de refroidissement

La température du liquide de refroidissement varie en fonction de la météo et de la charge moteur. Si le segment supérieur commencent à clignoter, l'afficheur d'informations passe automatiquement à "C-TEMP" et "Hi" clignote. Immobiliser le véhicule et laisser le moteur refroidir.

N.B.

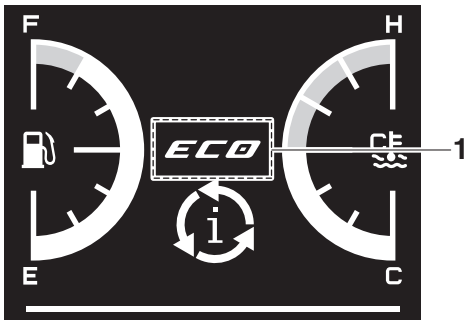
L'afficheur d'informations ne peut pas être changé lorsque le moteur est en surchauffe.

FCA10022

ATTENTION

Ne pas laisser tourner le moteur lorsque celui-ci est en surchauffe.

Indicateur d'économie



1. Indicateur d'économie "ECO"

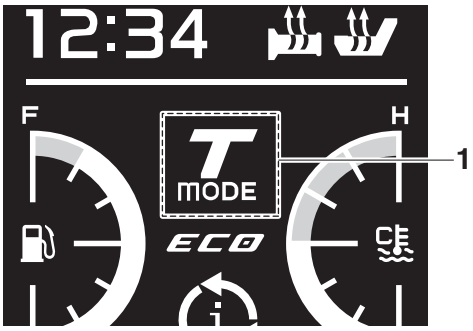
Ce témoin s'allume lorsque le véhicule est actionné d'une manière respectueuse de l'environnement, économe en carburant. Le témoin s'éteint lorsque le véhicule est à l'arrêt.

N.B.

Prendre en considération les conseils suivants pour réduire la consommation de carburant :

- Éviter de conduire à grande vitesse pendant l'accélération moteur.
- Rouler à une vitesse constante.

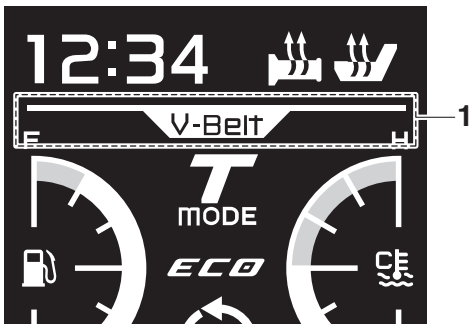
Afficheur de mode de conduite (XP530-A, XP530D-A)



1. Afficheur de mode de conduite

Cet affichage indique quel mode de conduite a été sélectionné : "S" sportive ou "T" tourisme.

Indicateur de remplacement de la courroie trapézoïdale "V-Belt"



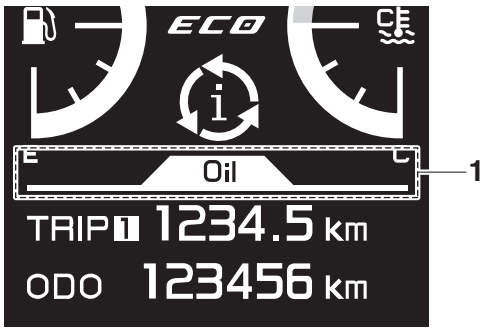
1. Indicateur de remplacement de la courroie trapézoïdale "V-Belt"

Ce témoin clignote tous les 20000 km (12500 mi) lorsque la courroie trapézoïdale doit être remplacée.

Après avoir changé la courroie trapézoïdale, réinitialiser l'indicateur de remplacement de la courroie trapézoïdale. Pour réinitialiser l'indicateur de remplacement de la courroie trapézoïdale, se reporter à "Mode de réglage" à la page 1-19.

Si la courroie trapézoïdale est changée avant que l'indicateur de remplacement de la courroie trapézoïdale "V-Belt" clignote (c'est-à-dire avant que le remplacement périodique de la courroie trapézoïdale ne soit atteint), le témoin "V-Belt" doit être réinitialisé après le changement de la courroie trapézoïdale pour que le changement périodique suivant puisse être indiqué au moment adéquat.

Témoin de changement d'huile "Oil"



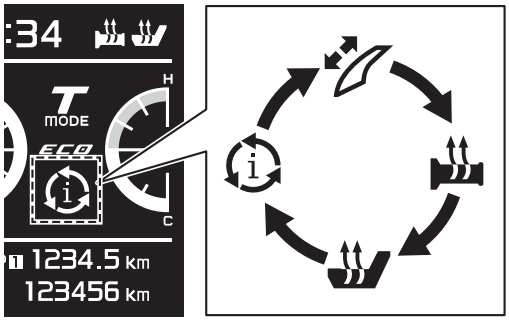
1. Témoin de changement d'huile "Oil"

Le témoin clignote lorsque les premiers 1000 km (600 mi) sont atteints, puis à 5000 km (3000 mi) et tous les 5000 km (3000 mi) suivants pour indiquer que l'huile moteur doit être changée.

Après le changement d'huile moteur, réinitialiser le témoin de changement d'huile. Pour réinitialiser le témoin de changement d'huile, se reporter

à “Mode de réglage” à la page 1-19.
Si l’huile moteur est changée avant que le témoin de changement d’huile “Oil” clignote (c’est-à-dire avant que le changement périodique de l’huile ne soit atteint), le témoin “Oil” doit être réinitialisé après le changement de l’huile pour que le changement d’huile périodique suivant puisse être indiqué au moment adéquat.

Affichage des fonctions



Appuyer sur le contacteur “MENU” pendant une seconde pour commuter l’affichage entre les fonctions de réglage du pare-brise, du chauffe-poignée, du chauffage de selle, et la fonction de sélection de l’afficheur d’informations.

N.B.

- Pour XP530D-A : Les fonctions de réglage du pare-brise, du chauffe-poignée, du chauffage de selle peuvent être sélectionnées.
- Pour XP530-A, XP530E-A : Le chauffe-poignée et le chauffage de selle nécessitent un accessoire et ne peuvent pas être sélectionnés.

Réglage de la position du pare-brise

Pour déplacer le pare-brise vers le haut, appuyer sur le côté “∧” du contacteur de sélection. Pour déplacer le pare-brise vers le bas, appuyer sur le côté “∨” du contacteur de sélection.

Réglage du chauffe-poignée

Ce véhicule peut être équipé d’un chauffe-poignée qui ne peut être utilisé que lorsque le moteur est en marche. Il y a 4 réglages de chauffe-poignée.

Réglage	Affichage
Arrêt	
Faible	
Moyen	
Fort	

Pour augmenter la température du chauffe-poignée, appuyer sur le côté “∧” du contacteur de sélection. Pour diminuer la température du chauffe-poignée, appuyer sur le côté “∨” du contacteur de sélection.

FCA17931

ATTENTION

- **Veiller à porter des gants lors de l’utilisation des chauffe-poignées.**
- **Si la température ambiante est de 20 °C (68 °F) au minimum, ne pas définir le réglage élevé pour le chauffe-poignée.**
- **Si la poignée de guidon ou la poignée des gaz est usée ou endommagée, cesser d’utiliser les chauffe-poignées et remplacer les poignées.**

Réglage du chauffage de selle

Ce véhicule peut être équipé d’un chauffage de selle qui ne peut être utilisé que lorsque le moteur est en marche. Il y a 4 réglages de chauffage de selle.

Réglage	Affichage
Arrêt	
Faible	
Moyen	
Fort	

Pour augmenter la température du chauffage de selle, appuyer sur le côté “∧” du contacteur de sélection. Pour baisser la température du chauffage de selle, appuyer sur le côté “∨” du contacteur de sélection.

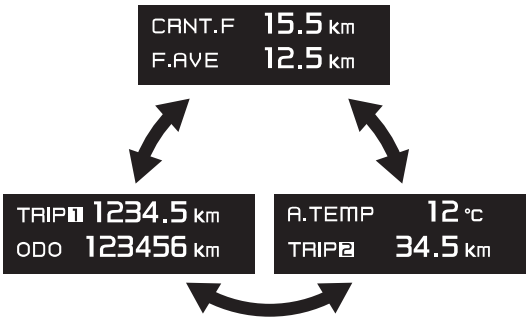
FCA23980

ATTENTION

- **Veiller à porter des vêtements de protection qui couvrent les hanches et les jambes lorsque la fonction de selle chauffante est utilisée.**
- **Ne pas régler la selle chauffante sur la po-**

sition élevée lorsque la température ambiante atteint 20 °C (68 °F) ou plus.
- **Si la selle s'use ou s'endommage, arrêter d'utiliser la fonction de selle chauffante et remplacer la selle.**

Afficheur d'informations



Il y a 3 pages d'afficheur d'informations. La page d'afficheur d'informations peut être changée en utilisant le contacteur de sélection.
Les éléments suivants peuvent être affichés sur l'afficheur d'informations :
- compteur kilométrique
- totalisateurs journaliers
- totalisateur journalier de la réserve de carburant
- estimation du temps de trajet
- température ambiante
- consommation moyenne de carburant
- consommation instantanée de carburant

Les éléments indiqués sur chaque page de l'afficheur d'informations peuvent être personnalisés. (Se reporter à "Mode de réglage" à la page 1-19.)

Compteur kilométrique :



Le compteur kilométrique indique la distance totale parcourue par le véhicule.

Totalisateur(s) journalier(s) :





"TRIP1" et "TRIP2" indiquent la distance parcourue depuis la dernière remise à zéro.



Lorsqu'il reste environ 3.0 L (0.79 US gal, 0.66 Imp.gal) de carburant dans le réservoir de carburant, le dernier segment de l'afficheur du niveau de carburant commence à clignoter. De plus, l'afficheur d'informations passe automatiquement en mode totalisateur journalier de la réserve de carburant "F-TRIP" et commence à évaluer la distance parcourue à partir de ce point.
Dans ce cas, appuyer sur le contacteur de sélection pour changer l'affichage dans l'ordre suivant :

F-TRIP ⟷ Display–1 ⟷ Display–2 ⟷ Display–3 ⟷ F-TRIP

Pour réinitialiser un totalisateur journalier, utiliser le contacteur de sélection pour sélectionner la page de l'afficheur d'informations contenant le totalisateur journalier à réinitialiser. Appuyer sur le côté "∧" du contacteur de sélection pendant une seconde, de façon à ce que le totalisateur journalier clignote, puis appuyer sur le côté "∧" du contacteur de sélection de nouveau pendant une seconde lorsque le totalisateur journalier clignote.
Si le totalisateur journalier de la réserve de carburant n'est pas réinitialisé manuellement, il se réinitialisera automatiquement après le ravitaillement en carburant du véhicule et un parcours de 5 km (3 mi).

N.B.
- Le compteur kilométrique se bloquera à 999999.
- Les totalisateurs journaliers se réinitialisent et continuent le calcul après que 9999.9 soit atteint.
- L'affichage ne peut pas passer en affichage du mode de réglage lorsque "F-TRIP" est indiqué.

Estimation du temps de trajet :



La distance estimée pouvant être parcourue avec le carburant restant dans les conditions de conduite actuelles est affichée.

Température ambiante :



Cet affichage indique la température ambiante de –9 °C à 50 °C par incréments de 1 °C. La température affichée peut être différente de la température ambiante réelle.

N.B.

- –9 °C s'affiche même si la température détectée est plus basse.
- 50 °C s'affiche même si la température détectée est plus élevée.
- La précision de la température indiquée peut se voir affectée par une conduite à moins de 20 km/h (12 mi/h) ou en cas d'arrêt à un feu de signalisation et des passages à niveau.

Consommation moyenne de carburant :



Le mode de consommation moyenne de carburant "km/L", "L/100km" ou pour le Royaume-Uni, "MPG" indique la consommation moyenne de carburant depuis la dernière remise à zéro de l'affichage.

- "km/L" indique la distance moyenne qui peut être parcourue avec 1.0 L de carburant.
- "L/100km" indique la quantité moyenne de carburant nécessaire pour parcourir 100 km.
- Pour le Royaume-Uni : "MPG" indique la distance moyenne qui peut être parcourue avec 1.0 Imp.gal de carburant.

Pour réinitialiser la consommation moyenne de carburant, utiliser le contacteur de sélection pour sélectionner la page de l'afficheur d'informations qui contient l'afficheur de la consommation moyenne de carburant. Appuyer sur le côté "∧" du contacteur de sélection de façon à ce que l'afficheur de la consommation moyenne de carburant clignote, puis en appuyant sur le côté "∧" du contacteur de sélection de nouveau pendant 1 seconde pendant que l'affichage clignote.

N.B.

Après avoir réinitialisé l'afficheur de la consommation moyenne de carburant, "– –.–" sera affiché jusqu'à ce que le véhicule ait roulé 1 km (0.6 mi).

FCA25730

ATTENTION

S'il y a un dysfonctionnement, "– –.–" s'afficheront en continu. Vérifier le véhicule.

Consommation instantanée de carburant :



Le mode de l'afficheur de la consommation instantanée de carburant "km/L", "L/100km" ou pour le Royaume-Uni, "MPG" indique la consommation de carburant dans les conditions de conduite actuelles.

- "km/L" indique la distance qui peut être parcourue avec 1.0 L de carburant.
- "L/100km" indique la quantité de carburant nécessaire pour parcourir 100 km.
- Pour le Royaume-Uni : "MPG" indique la distance qui peut être parcourue avec 1.0 Imp.gal de carburant.

N.B.

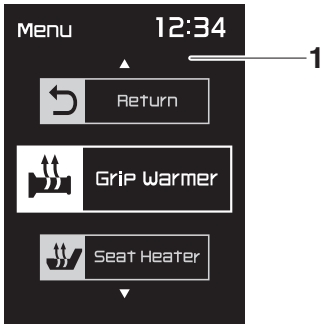
- La consommation instantanée de carburant ne peut pas être réinitialisée.
- Si le véhicule roule à moins de 10 km/h (6 mi/h), "– –.–" s'affichera.

FCA25730

ATTENTION

S'il y a un dysfonctionnement, "– –.–" s'afficheront en continu. Vérifier le véhicule.

Mode de réglage



1. Affichage du mode de réglage

N.B.
- Le véhicule doit être arrêté pour changer les réglages dans ce mode.
- Le démarrage ou l'arrêt du véhicule enregistre tous les réglages effectués, puis quitte le mode de réglage.

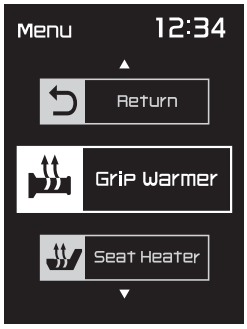
Appuyer sur le contacteur "MENU" pendant 2 secondes pour entrer en mode de réglage. Pour quitter le mode de réglage et revenir à l'affichage normal, appuyer sur le contacteur "MENU" à nouveau pendant au moins 2 secondes.

Affichage	Description
Grip Warmer	Cette fonction vous permet de définir les réglages bas, moyen et élevé de 10 niveaux de température.
Seat Heater	Cette fonction vous permet de définir les réglages bas, moyen et élevé de 10 niveaux de température.
Traction Control	Cette fonction vous permet de changer le système de commande de traction sur marche ou arrêt.
Maintenance	Cette fonction vous permet de vérifier et de réinitialiser l'intervalle de changement d'huile "OIL" (distance parcourue), l'intervalle de changement de la courroie trapézoïdale "V-Belt" (distance parcourue), et les intervalles d'entretien "FREE".
Unit	Cette fonction vous permet de commuter les unités de consommation de carburant pouvant être commutées entre "L/100km" et "km/L". Pour le Royaume-Uni : Cette fonction n'apparait pas dans l'affichage du mode de réglage.
Display	Cette fonction vous permet de modifier les éléments affichés sur les 3 afficheurs d'informations.
Brightness	Cette fonction permet de régler la luminosité du compteur de vitesse, du compte-tours et du panneau de l'écran multifonction pour s'adapter aux conditions d'éclairage extérieur.
Clock	Cette fonction permet de régler la montre.
All Reset	Cette fonction vous permet de réinitialiser tous les éléments aux préréglages d'usine ou en réglage par défaut, mis à part le compteur kilométrique, la montre, l'élément de compteur d'entretien "Oil" et l'élément de compteur d'entretien "V-Belt".

N.B.
- Utiliser le contacteur de sélection "∧/∨" pour changer les éléments d'affichage.
- Si le véhicule n'est pas équipé de chauffe-poignée ou de chauffage de selle, les éléments "Grip Warmer" ou "Seat Heater" n'apparaîtront pas.

Réglages du chauffe-poignée

1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Grip Warmer”.



2. Appuyer sur le commutateur “MENU”. L’affichage de réglage du chauffe-poignée apparaitra et “High” clignotera sur l’affichage.



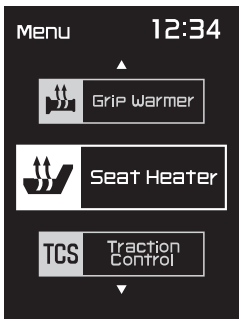
3. Appuyer sur le commutateur “MENU”. Le niveau de température pour le réglage fort commencera à clignoter.
   Utiliser le contacteur de sélection pour régler le niveau de la température, puis appuyer sur le contacteur “MENU”. “High” commence à clignoter.



4. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Mid” ou “Low”, puis changer le réglage à l’aide de la même procédure que celle utilisée pour le réglage élevé.
5. Une fois les réglages modifiés, utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “⮌”, puis appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.

Réglages du chauffage de selle

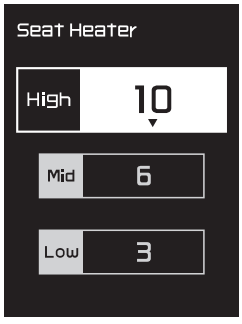
1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Seat Heater”.



2. Appuyer sur le commutateur “MENU”. L’affichage de réglage du chauffage de selle apparaitra et “High” clignotera sur l’affichage.



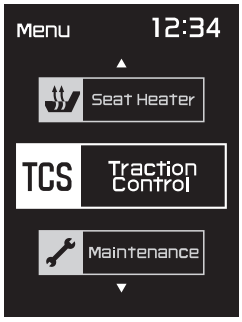
3. Appuyer sur le commutateur “MENU”. Le niveau de température pour le réglage fort commencera à clignoter.
   Utiliser le contacteur de sélection pour régler le niveau de la température, puis appuyer sur le contacteur “MENU”. “High” commence à clignoter.



4. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Mid” ou “Low”, puis changer le réglage à l’aide de la même procédure que celle utilisée pour le réglage élevé.
5. Une fois les réglages modifiés, utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “⮌”, puis appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.

Réglages du système de commande de traction

1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Traction Control”.



2. Appuyer sur le commutateur “MENU”. L’affichage de réglage du système de commande de traction apparaitra et “ON” clignotera sur l’affichage.



3. Pour régler le système de commande de traction sur “OFF”, appuyer sur le côté “⌄” du contacteur de sélection pendant 2 secondes.



4. Pour régler le système de commande de traction de nouveau sur “ON”, appuyer sur le contacteur de sélection “⌃” pendant au moins une seconde.

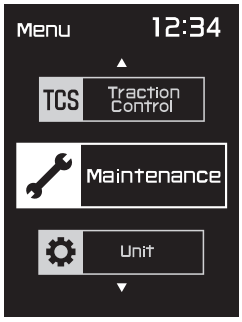
N.B.

Lorsque le véhicule est mis sous tension, le système de commande de traction est réglé sur “ON”.

5. Une fois les réglages modifiés, appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.

Remise à zéro des compteurs d’entretien

1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Maintenance”.



2. Appuyer sur le contacteur “MENU”, puis utiliser le contacteur de sélection pour sélectionner l’élément à réinitialiser.



3. Lorsque l’élément sélectionné clignote, appuyer sur le contacteur de sélection “⌃” pendant une seconde.



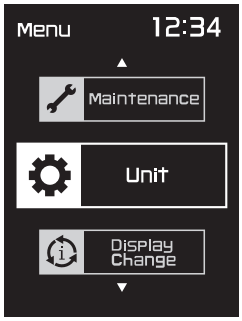
4. Une fois la réinitialisation terminée, utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “⮌”, puis appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.

Sélection des unités

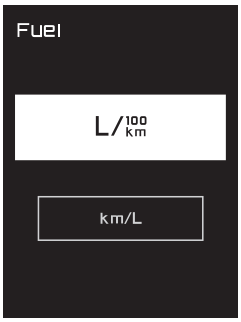
N.B.

Pour le Royaume-Uni : cette fonction n’indique pas l’affichage du mode de réglage et ne peut pas être sélectionnée.

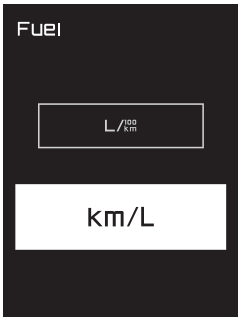
1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Unit”.



2. Appuyer sur le commutateur “MENU”. L’affichage de réglage d’unité apparaitra et “L/100 km” clignotera sur l’affichage.



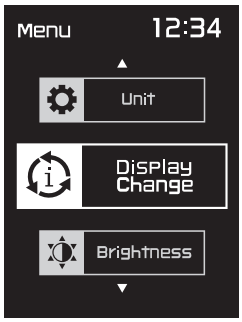
3. Utiliser le contacteur de sélection pour sélectionner “L/100km” ou “km/L”, puis appuyer sur le contacteur “MENU” à nouveau.



4. Appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.

Sélection des éléments d’affichage

1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Display Change”.



2. Appuyer sur le contacteur “MENU”, utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance l’affichage à modifier, puis appuyer à nouveau sur le contacteur “MENU”.

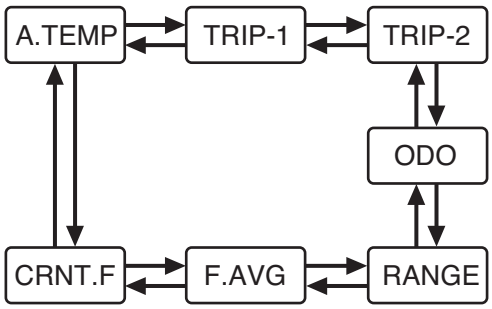


3. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance l’élément à modifier, puis appuyer sur le contacteur “MENU”.



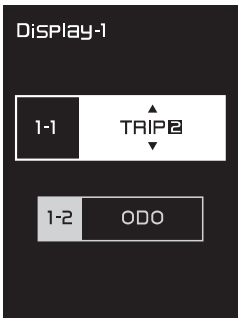
N.B.

L’ordre des éléments à afficher est comme suit.



4. Utiliser le contacteur de sélection pour sélectionner l’élément à afficher, puis appuyer sur

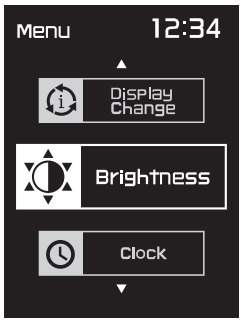
le contacteur “MENU”.



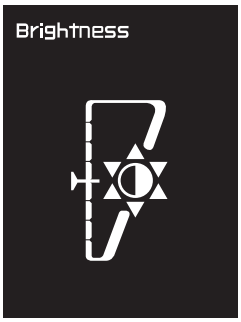
5. Une fois les réglages terminés, utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “↩”, puis appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.
6. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “↩”, puis appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.

Luminosité du panneau du compteur

1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Brightness”.



2. Appuyer sur le commutateur “MENU”.
3. Utiliser le contacteur de sélection pour sélectionner le niveau de luminosité souhaité.



4. Appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.

Réglage de la montre

N.B.

La montre utilise un système de 12 heures.

1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Clock”.



2. Appuyer sur le commutateur “MENU”.
3. Lorsque les chiffres des heures commencent à clignoter, utiliser le contacteur de sélection pour régler les heures.



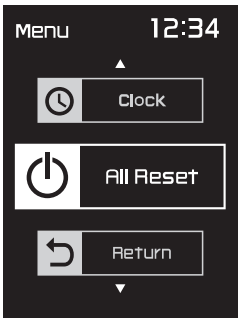
4. Appuyer sur le contacteur “MENU”, et les chiffres des minutes se mettent à clignoter.



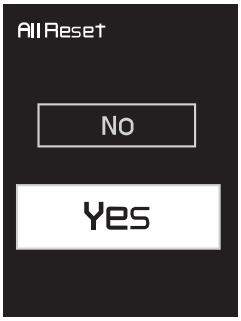
5. Utiliser le contacteur de sélection pour régler les minutes.
6. Appuyer sur le contacteur “MENU” pour revenir au menu du mode de réglage.

Réinitialisation de tous les éléments d’affichage

1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “All Reset”.



2. Appuyer sur le commutateur “MENU”.
3. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “YES”, puis appuyer sur le contacteur “MENU”. Tous les éléments sont réinitialisés aux préréglages d’usine ou aux réglages par défaut.



N.B.

Le compteur kilométrique, la montre, l’élément du compteur d’entretien “Oil” et l’élément du compteur d’entretien “V-Belt” ne seront pas réinitialisés.

Pour quitter le mode de réglage

1. Utiliser le contacteur de sélection pour mettre en surbrillance “Return”.

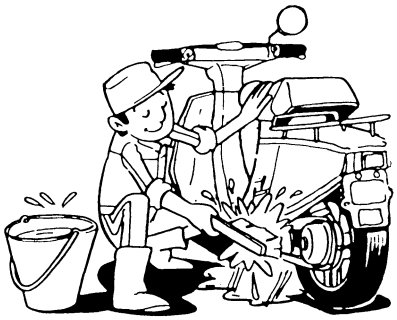


2. Appuyer sur le contacteur “MENU” pour quitter le mode de réglage et revenir au mode d’affichage standard.

FAS20009
INFORMATIONS IMPORTANTES

FAS30006
PRÉPARATIFS DE LA DÉPOSE ET DU DÉMONTAGE

1. Éliminer soigneusement la saleté, la boue, la poussière et les corps étrangers avant la dépose et le démontage.



2. Utiliser exclusivement les outils et le matériel de nettoyage appropriés.
   Se reporter à “OUTILS SPÉCIAUX” à la page 1-32.
3. Lors du démontage, gardez toujours les pièces accouplées ensemble. Ceci comprend les pignons, cylindres, pistons et autres pièces qui se sont “accouplées” par usure normale. Les pièces accouplées doivent toujours être remontées ou remplacées ensemble.



4. Lors du démontage, nettoyez toutes les pièces et les mettre sur des plateaux dans l’ordre du démontage. Ceci diminuera le temps de remontage et permettra d’être sûr que toutes les pièces sont correctement reposées.
5. Conserver toutes les pièces à l’abri de toute source de flammes.

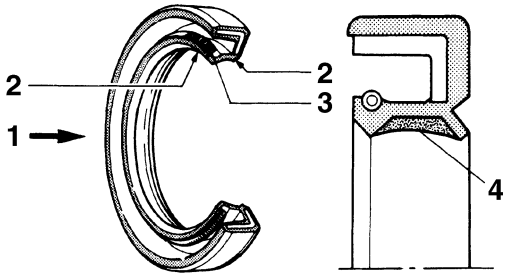
FAS30007
PIÈCES DE RECHANGE

Utilisez uniquement des pièces Yamaha d’origine pour tous les remplacements. Utilisez les huiles et graisses recommandées par Yamaha pour toutes les lubrifications. D’autres marques peuvent paraître équivalentes mais sont néanmoins de qualité inférieure.



FAS30008
JOINTS, BAGUES D’ÉTANCHÉITÉ ET JOINTS TORIQUES

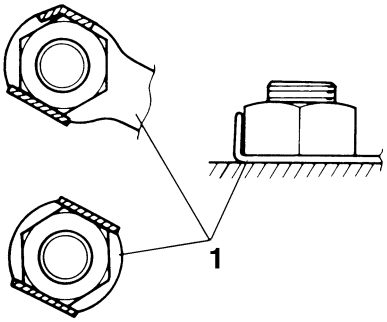
1. Remplacez tous les joints, bagues d’étanchéité et joints toriques lors de la révision du moteur. Nettoyez toutes les surfaces de joint, lèvres de bague d’étanchéité et joints toriques.
2. Avant le remontage, lubrifiez correctement toutes les pièces accouplées et tous les roulements et graissez les lèvres de bague d’étanchéité.



1. Huile
2. Lèvre
3. Ressort
4. Graisse

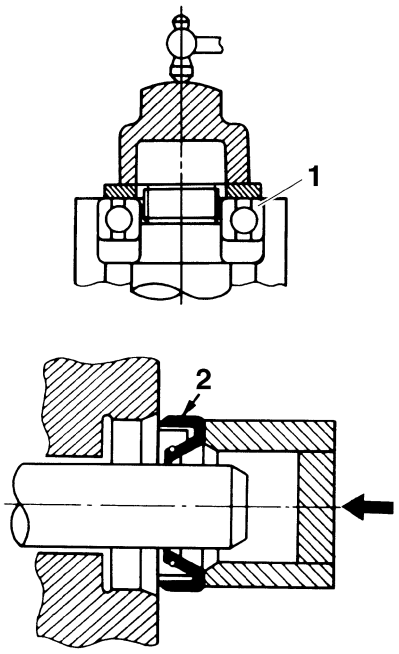
FAS30009
RONDELLES-FREINS, TÔLES FREINS ET GOUPILLES FENDUES

Après la dépose, remplacer toutes les rondelles-freins/plaques “1” et les goupilles fendues. Après avoir serré un boulon ou un écrou au couple prescrit, dresser les languettes de verrouillage contre les faces du boulon ou de l’écrou.

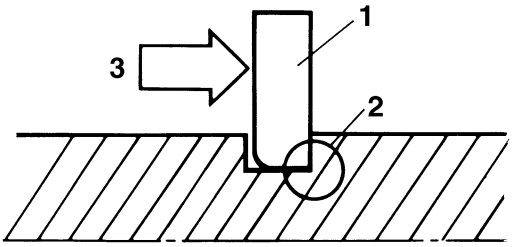


FAS30010
ROULEMENTS ET BAGUES D'ÉTANCHÉITÉ
Poser les roulements "1" et les bagues d'étanchéité "2" en laissant les repères ou les numéros de fabricant visibles. Avant de remonter les lèvres de bague d'étanchéité, enduiser leurs lèvres d'une fine couche de graisse à base de savon au lithium. Avant de reposer les roulements, les lubrifier abondamment si nécessaire.

FCA13300
ATTENTION
Ne pas sécher les roulements à l'air comprimé, car cela endommagerait leur surface.



FAS30011
CIRCLIPS
Avant de les remonter, vérifiez avec soin tous les circlips et remplacez tout circlip déformé ou endommagé. Remplacez toujours les clips d'axe de piston après chaque utilisation. Lors de la pose d'un circlip "1", s'assurer que le côté non chanfreiné "2" est dirigé du côté opposé à la poussée "3" qu'il reçoit.



FAS30012
PIÈCES EN CAOUTCHOUC
Lors de l'inspection, vérifiez que les pièces en caoutchouc ne sont pas endommagées. Certaines des pièces en caoutchouc sont sensibles à l'essence, à l'huile inflammable, à la graisse, etc. Évitez tout contact des pièces avec des composants autres que celui spécifié.

FAS20010
PROCÉDURES D'ENTRETIEN DE BASE

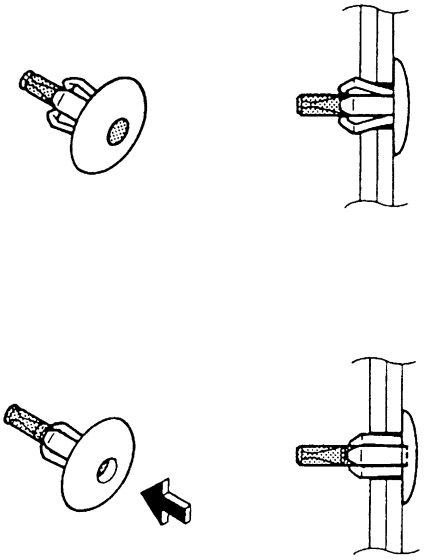
FAS30013
RIVETS DÉMONTABLES

Type de rivet

1. Déposer :
   • Rivet démontable

N.B.

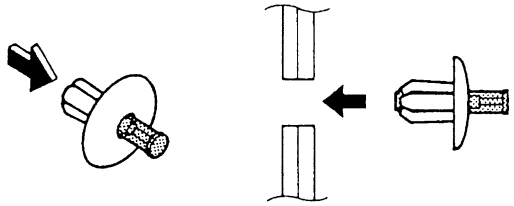
Pour déposer le rivet démontable, enfoncer sa goupille à l'aide d'un tournevis puis retirer le rivet.

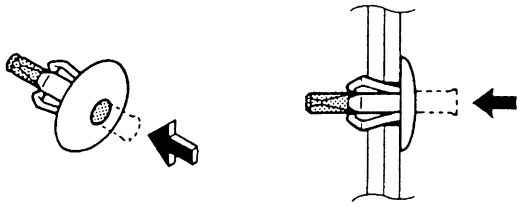


2. Installer :
   • Rivet démontable

N.B.

Pour poser le rivet démontable en place, pousser sa goupille de sorte qu'elle dépasse de la tête du rivet, introduire ensuite le rivet dans la pièce à fixer, puis enfoncer la goupille à l'aide d'un tournevis. Veiller à ce que la goupille soit au même niveau que la tête du rivet.



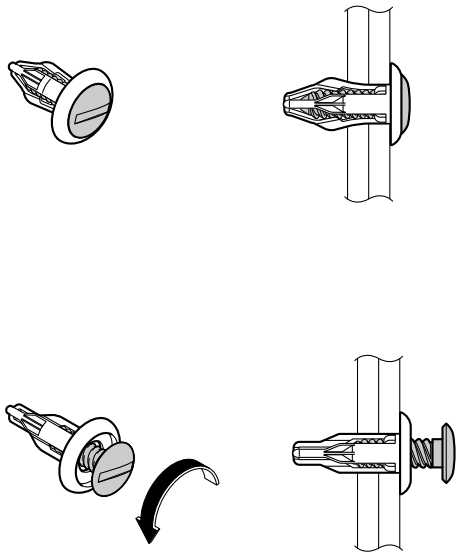


Type de vis

1. Déposer :
   • Rivet démontable

N.B.

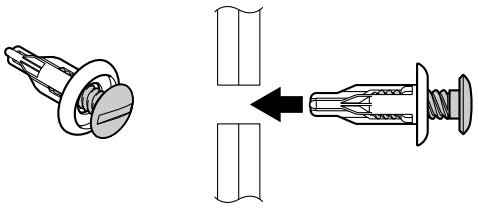
Pour déposer le rivet démontable, desserrer la vis à l'aide d'un tournevis puis retirer le rivet.

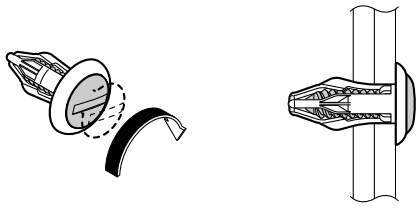


2. Installer :
   • Rivet démontable

N.B.

Pour poser le rivet démontable, introduire le rivet dans la pièce à fixer et serrer la vis.





FAS30014

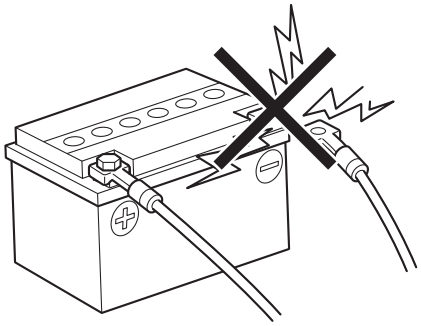
CIRCUIT ÉLECTRIQUE

Manipulation des pièces électriques

FCA16600

ATTENTION

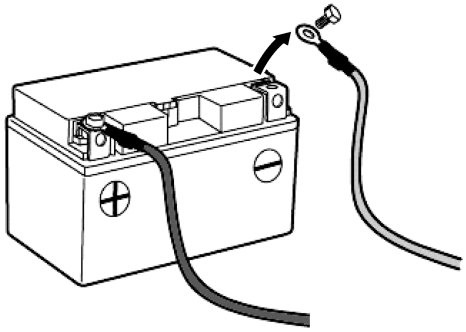
Ne jamais débrancher un câble de batterie alors que le moteur tourne sous peine de risquer d'endommager l'équipement électrique.



FCA16751

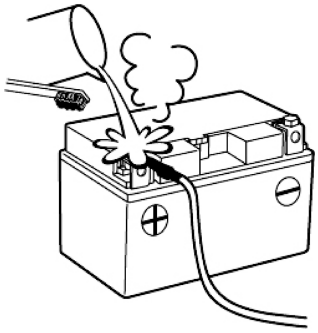
ATTENTION

Toujours veiller à débrancher d'abord le câble négatif, puis ensuite le câble positif de la batterie. Si le câble positif de batterie était débranché d'abord et qu'un outil ou tout objet métallique touchait le véhicule, une étincelle pourrait se produire, ce qui est extrêmement dangereux.



N.B.

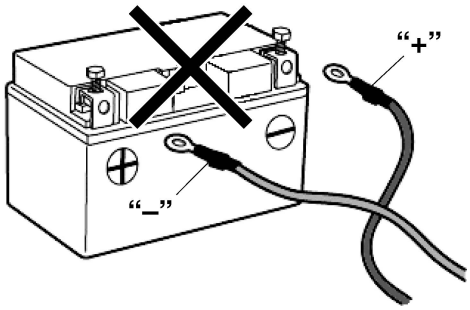
Si un câble de batterie est difficile à débrancher car de la rouille est présente sur la borne de batterie, retirer la rouille en utilisant de l'eau chaude.



FCA16760

ATTENTION

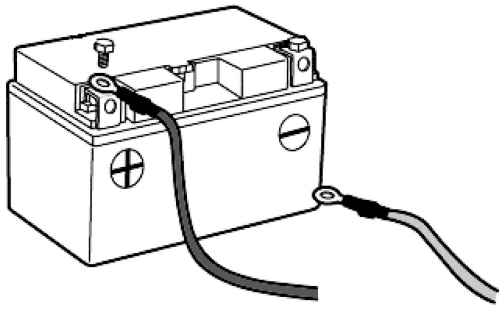
S'assurer de respecter la polarité des câbles de batterie lors de leur branchement aux bornes. Une inversion de la polarité des câbles de batterie pourrait endommager les organes électriques.



FCA16771

ATTENTION

Toujours veiller à rebrancher d'abord le câble positif, puis ensuite le câble négatif à la batterie. Si le câble négatif de batterie était branché d'abord et qu'un outil ou tout objet métallique touchait le véhicule pendant la connexion du câble positif, une étincelle pourrait se produire, ce qui est extrêmement dangereux.

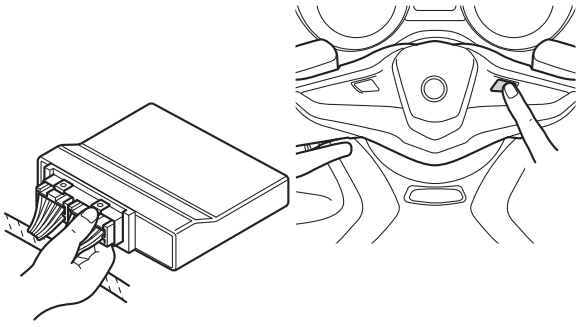


FCA25740

ATTENTION

Pousser le contacteur OFF/LOCK avant de débrancher ou de brancher un composant

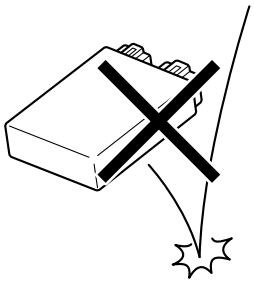
électrique.



FCA16620

ATTENTION

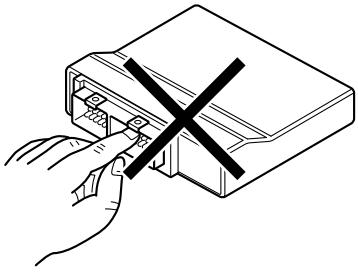
Manipuler l'équipement électrique avec beaucoup de soin et ne pas le soumettre à des chocs violents.



FCA16630

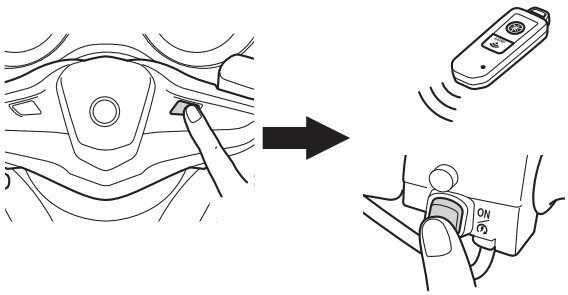
ATTENTION

L'équipement électrique est très sensible à l'électricité statique et peut facilement être endommagé par elle. Il convient donc de ne jamais toucher les bornes et de toujours veiller à ce que les contacts soient propres.



N.B.

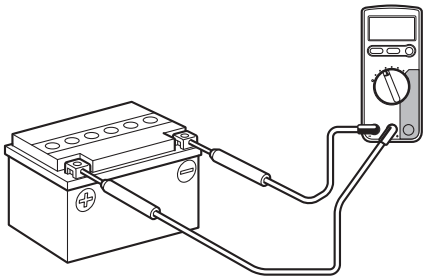
Lors de la réinitialisation de l'ECU en appuyant sur le contacteur OFF/LOCK, veiller à attendre environ 5 secondes avant d'appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.



Vérification du circuit électrique

N.B.

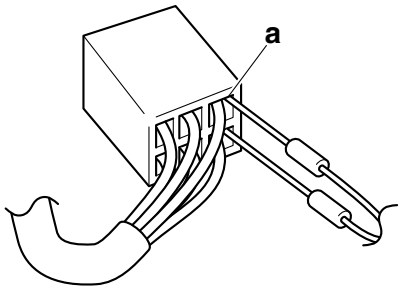
Avant de vérifier le circuit électrique, assurez-vous que la tension de la batterie est d'au moins 12 V.



FCA14371

ATTENTION

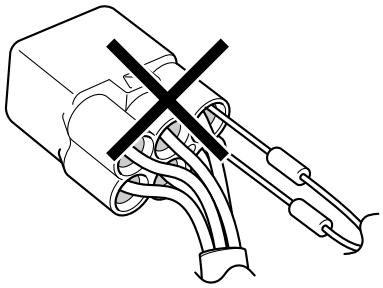
Ne jamais insérer les pointes du multimètre dans les fentes de borne de coupleur. Toujours introduire les pointes depuis l'autre extrémité "a" du coupleur, en veillant à ne pas déloger ou endommager les fils.



FCA16640

ATTENTION

Pour les coupleurs étanches, ne jamais insérer les pointes du multimètre dans les fentes de borne de coupleur. Pour contrôler un coupleur étanche, toujours recourir au faisceau de test spécifié ou à un faisceau de test approprié disponible dans le commerce.

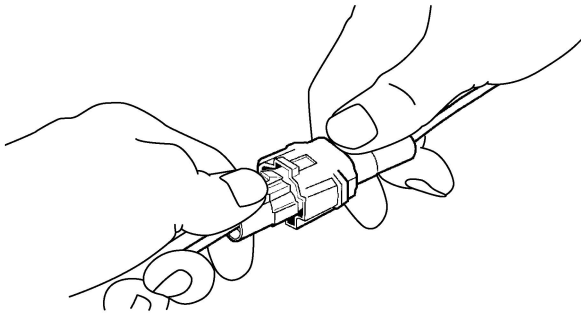


Vérification des connexions
Recherchez d'éventuelles traces de taches, rouille, humidité, etc. au niveau des fils, coupleurs et connecteurs.
1. Déconnecter :
   • Fil
   • Coupleur
   • Connecteur

FCA16780

ATTENTION

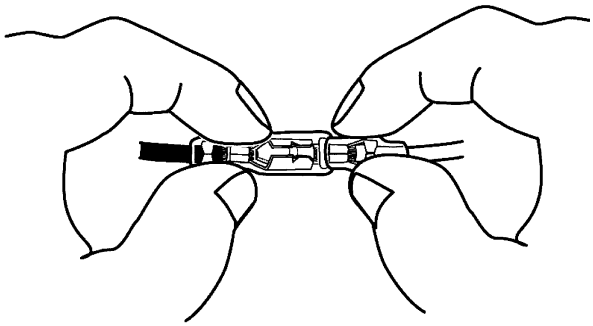
• Pour débrancher un coupleur, dégager son dispositif de verrouillage, maintenir fermement les deux parties du coupleur, puis tirer sur celui-ci.
• Il existe divers types de dispositifs de verrouillage de coupleur. Il convient dès lors de vérifier le type de dispositif avant de débrancher le coupleur.



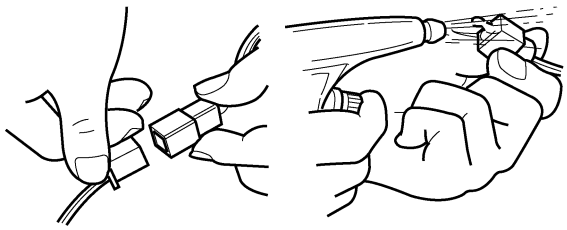
FCA16790

ATTENTION

Ne pas débrancher un connecteur en tirant sur ses fils. Maintenir fermement les deux parties du connecteur, puis débrancher ce dernier.

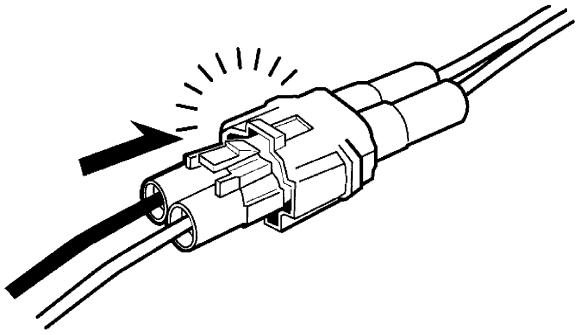


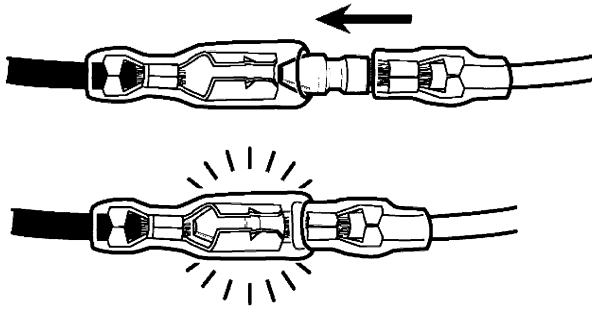
2. Contrôler :
   • Fil
   • Coupleur
   • Connecteur
   Humidité → Sécher à l'air comprimé.
   Rouille/taches → Connecter et déconnecter à plusieurs reprises.



3. Connecter :
   • Fil
   • Coupleur
   • Connecteur

N.B.
• Lors du branchement d'un coupleur ou d'un connecteur, enfoncez les deux parties du coupleur ou du connecteur l'une dans l'autre jusqu'à ce qu'elles soient fermement branchées.
• Assurez-vous que tous les branchements sont serrés.

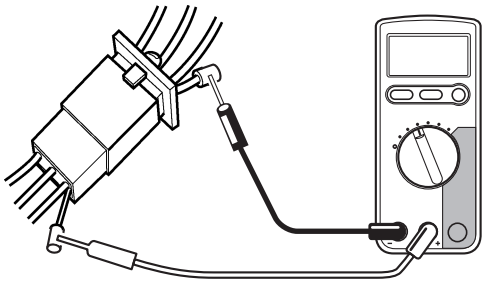


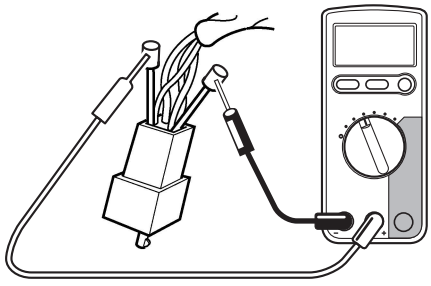


4. Contrôler :
   • Continuité
   (avec le multimètre numérique)

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

N.B.
- S'il n'y a pas continuité, nettoyez les bornes.
- Pour vérifier le faisceau de fils, effectuez les étapes (1) à (3).
- Pour dépanner, il est possible d'employer un produit de contact disponible sur le marché.



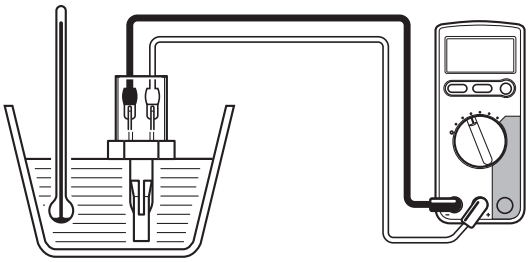


5. Contrôler :
   • Résistance

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

N.B.
Les valeurs de résistance indiquées ont été obtenues à la température de mesure standard de 20 °C (68 °F). Si la mesure de la température n'est pas de 20 °C (68 °F), les conditions de prise de mesure spécifiées sont indiquées.

Résistance du capteur de température d'air admis
5400–6600 Ω à 0 degré C (5400–6600 Ω à 32 degré F)
Résistance du capteur de température d'air admis
289–391 Ω à 80 degré C (289–391 Ω à 176 degré F)

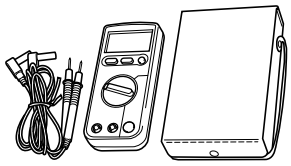
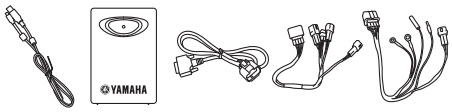
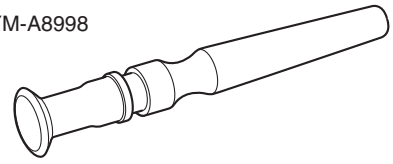


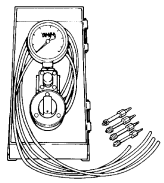
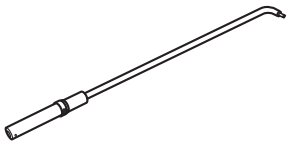
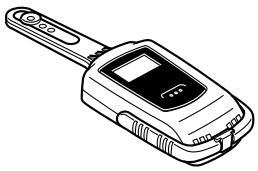
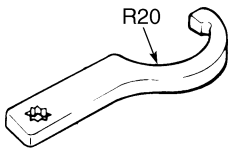
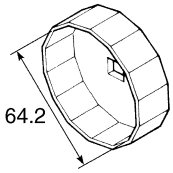
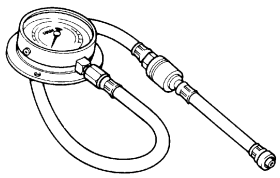
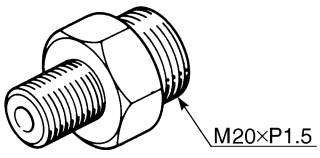
FAS20012
OUTILS SPÉCIAUX

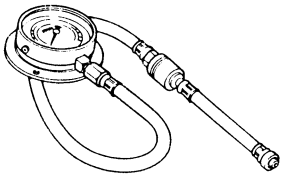
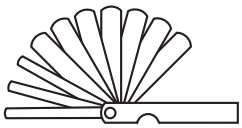
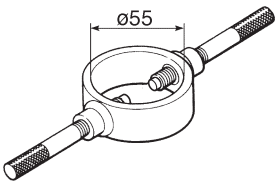
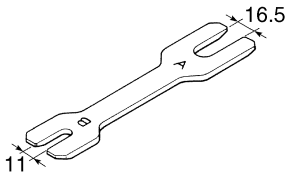
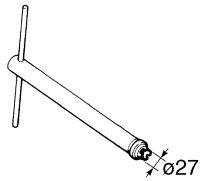
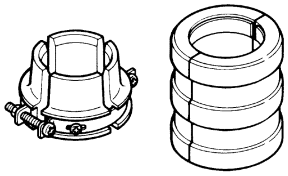
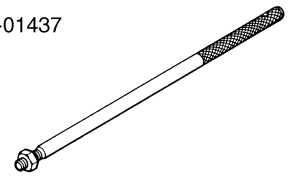
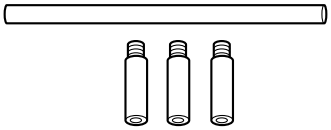
Les outils spéciaux suivants sont indispensables pour pouvoir effectuer une mise au point et un assemblage complets et précis. Utilisez uniquement les outils spéciaux appropriés pour ainsi éviter les dommages causés par l'utilisation d'outils inappropriés ou de techniques improvisées. Les outils spéciaux, les numéros de pièce ou les deux peuvent différer selon les pays.
Au moment de passer une commande, se reporter à la liste ci-dessous pour éviter de commettre une erreur.

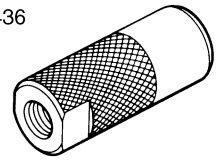
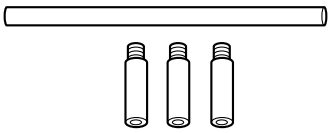
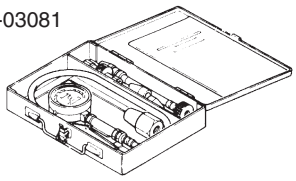
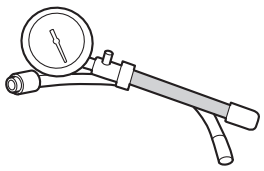
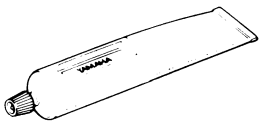
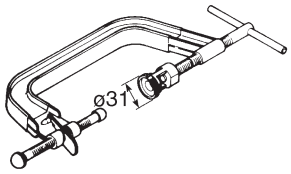
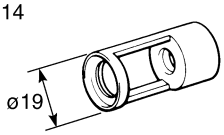
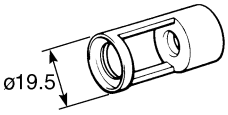
N.B.

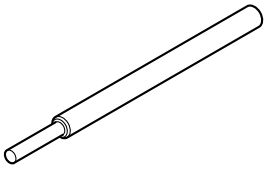
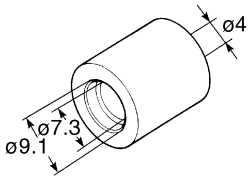
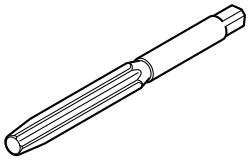
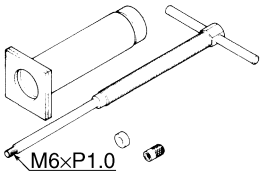
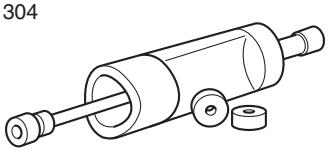
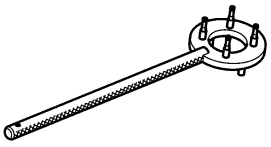
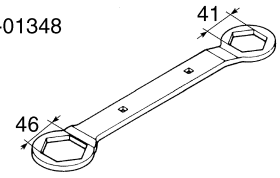
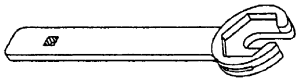
• Aux États-Unis et au Canada, utiliser le numéro de pièce commençant par "YM-", "YU-", ou "ACC-".
• Dans les autres pays, utiliser le numéro de pièce commençant par "90890-".

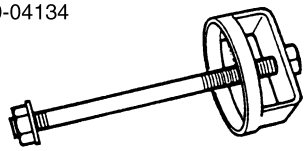
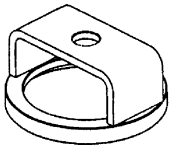
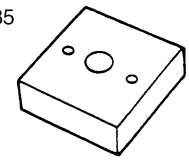
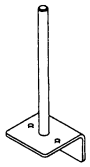
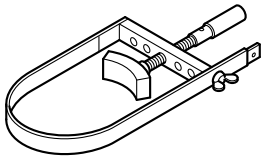
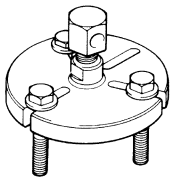
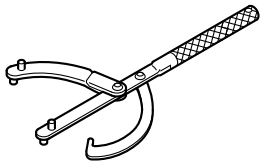
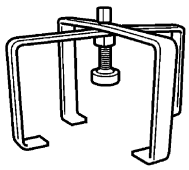
Nom de l'outil/N° de l'outil	Schéma	Pages de référence
Multimètre numérique (CD732) 90890-03243 Multimètre modèle 88 avec compte-tours YU-A1927		1-31, 5-35, 8-245, 8-246, 8-247, 8-251, 8-257, 8-259, 8-260, 8-261, 8-262, 8-263, 8-264, 8-265, 8-266, 8-267, 8-268, 8-269, 8-270
Port USB de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha 90890-03256		3-5, 3-14, 4-77, 4-78, 8-62, 8-184, 8-207
Interface de l'adaptateur de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha 90890-03254		3-5, 3-14, 4-77, 4-78, 8-62, 8-184, 8-207
Rodoir de soupape 90890-04101 Outil de rodage de soupape YM-A8998	90890-04101  YM-A8998 	3-9

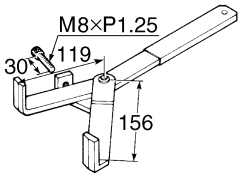
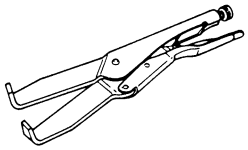
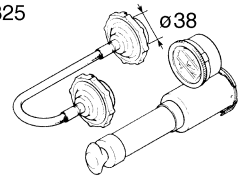
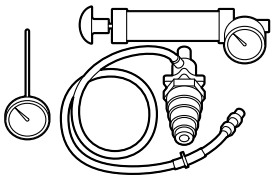
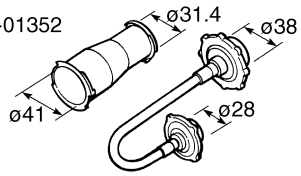
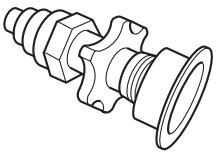
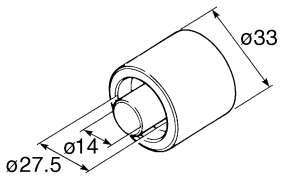
Nom de l'outil/N° de l'outil	Schéma	Pages de référence
Dépressiomètre 90890-03094 Vacuummate YU-44456	90890-03094  YU-44456 	3-11
Clé coudée 2 pour carburateur 90890-03173		3-12
Compteur de tension (TEXA) 90890-03258		3-25
Clé pour écrous crénelés 90890-01403 Clé à ergot pour écrou à collerette YU-A9472		3-27, 4-101
Clé pour filtre à huile 90890-01426 Clé pour filtre à huile YU-38411		3-31, 6-6
Kit de manomètre de pression d'huile 90890-03120		3-33
Embout d'adaptation de manomètre de pression d'huile B 90890-03124		3-33

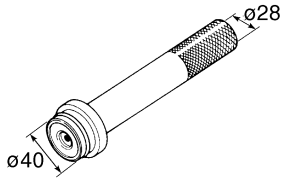
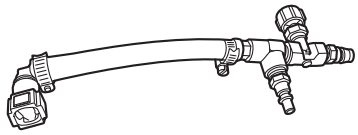
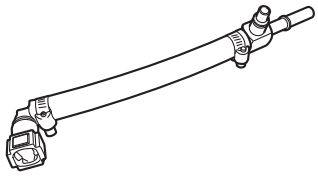
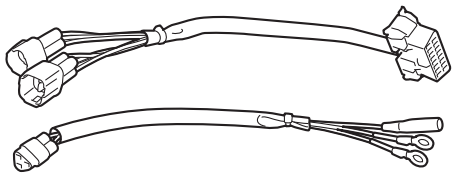
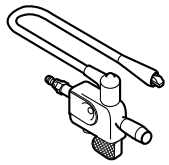
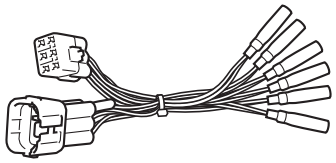
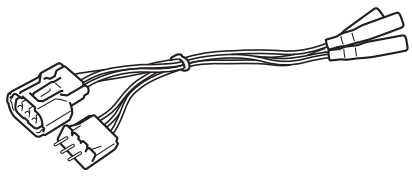
Nom de l'outil/N° de l'outil	Schéma	Pages de référence
Manomètre 90890-03153 Manomètre YU-03153		3-33, 7-12, 7-13
Calibre d'épaisseur 90890-03180 Calibre d'épaisseur YU-26900-9		4-30, 4-39, 5-18, 5-58
Compresseur de ressort de fourche 90890-01441 Compresseur de ressort de fourche YM-01441		4-91, 4-97
Outil de maintien de pipe d'amortissement 90890-01434 Outil de maintien de pipe d'amortissement à deux bouts YM-01434		4-91, 4-97
Outil de maintien de pipe d'amortissement (27 mm) 90890-01423 Outil de maintien de pipe d'amortissement YM-01423		4-92, 4-95
Outil de pose de joint de roulement de fourche 90890-01442 Outil réglable de pose de joint de roulement de fourche (36 à 46 mm) YM-01442		4-94, 4-95
Extracteur de pipe d'amortissement 90890-01437 Kit de purge de pipe d'amortissement YM-A8703	90890-01437  YM-A8703 	4-96

Nom de l'outil/N° de l'outil	Schéma	Pages de référence
Accessoire d'extracteur de pipe d'amortissement (M10) 90890-01436 Kit de purge de pipe d'amortissement YM-A8703	90890-01436  YM-A8703 	4-96
Compressiomètre 90890-03081 Testeur de compression du moteur YU-33223	90890-03081  YU-33223 	5-1
Pâte à joint Yamaha 1215 90890-85505 (Three bond No.1215®)		5-16, 5-44, 5-52, 5-68
Lève-soupape 90890-04019 Lève-soupape YM-04019		5-21, 5-26
Accessoire de lève-soupape 90890-04114 Accessoire de lève-soupape (19.5 mm) YM-04114	90890-04114  YM-04114 	5-21, 5-26

Nom de l'outil/N° de l'outil	Schéma	Pages de référence
Extracteur de guide de soupape (ø 4) 90890-04111 Extracteur de guide de soupape (4.0 mm) YM-04111		5-23
Outil de repose de guide de soupape (ø 4) 90890-04112 Outil de repose de guide de soupape (4.0 mm) YM-04112		5-23
Alésoir de guide de soupape (ø 4) 90890-04113 Alésoir de guide de soupape (4.0 mm) YM-04113		5-23
Kit d'extraction d'axe de piston 90890-01304 Extracteur d'axe de piston YU-01304	90890-01304  YU-01304 	5-29
Clé à sangle 90890-01481		5-41, 5-44, 5-45, 5-46
Clé pour contre-écrous 90890-01348 Clé pour contre-écrous YM-01348	90890-01348  YM-01348 	5-41, 5-44

Nom de l'outil/N° de l'outil	Schéma	Pages de référence
Compresseur de ressort de poulie 90890-04134 Compresseur de ressort de poulie YM-04134	90890-04134  YM-04134 	5-41, 5-44
Bloc 90890-04135 Bloc YM-04135	90890-04135  YM-04135 	5-41, 5-44
Clé à sangle 90890-01701 Clé à sangle YS-01880-A		5-50, 5-52
Extracteur de volant magnétique 90890-01362 Extracteur à griffes YU-33270-B		5-50
Outil de maintien de rotor 90890-01235 Outil de maintien universel de magnéto et de rotor YU-01235		5-57, 5-61
Compresseur de ressort d'appui de plateau de pression 90890-01482		5-57, 5-61

Nom de l'outil/N° de l'outil	Schéma	Pages de référence
Outil de maintien d'embrayage 90890-04086 Outil de maintien d'embrayage YM-91042	90890-04086  YM-91042 	5-57, 5-60
Outil de repose de coussinet 90890-04139		5-72, 5-76
Testeur de bouchon de radiateur 90890-01325 Kit de testeur du circuit de refroidissement (Mityvac) YU-24460-A	90890-01325  YU-24460-A 	6-3
Embout d'adaptation de testeur de bouchon de radiateur 90890-01352 Embout de contrôleur de pression YU-33984	90890-01352  YU-33984 	6-3
Outil de mise en place de garniture mécanique 90890-04132 Outil de montage de joint d'étanchéité de pompe à eau YM-33221-A	 	6-12

Nom de l'outil/N° de l'outil	Schéma	Pages de référence
Outil de montage de roulement d'arbre mené de transmission intermédiaire 90890-04058 Outil de repose de roulement de transmission intermédiaire 40 et 50 mm YM-04058		6-12
Embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant 90890-03210 Embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant YU-03210		7-12
Embout d'adaptation de manomètre de pression de carburant 90890-03186 Embout d'adaptation de manomètre de pression de carburant YM-03186		7-13
Kit fil de sortie OBD/ GST 90890-03249		8-62
Testeur d'allumage 90890-06754 Testeur d'allumage Oppama pet–4000 YM-34487		8-260
Harnais de test-capteur de sécurité de chute (6 broches) 90890-03209 Harnais de test-capteur de sécurité de chute (6 broches) YU-03209		8-261
Capteur de pression S de faisceau de test (3 broches) 90890-03207 Capteur de pression S de faisceau de test (3 broches) YU-03207		8-268

CARACTÉRISTIQUES

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES 2-1

CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR 2-2

CARACTÉRISTIQUES DU CHÂSSIS 2-7

CARACTÉRISTIQUES ÉLECTRIQUES 2-10

COUPLES DE SERRAGE 2-12
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE COUPLES DE SERRAGE 2-12
COUPLES DE SERRAGE DU MOTEUR 2-13
COUPLES DE SERRAGE DU CHÂSSIS 2-13

POINTS DE LUBRIFICATION ET TYPES DE LUBRIFIANTS 2-15
MOTEUR 2-15
CHÂSSIS 2-16

TABLEAUX ET SCHÉMAS DU CIRCUIT DE LUBRIFICATION 2-19
TABLEAU DE LUBRIFICATION DE L'HUILE MOTEUR 2-19
SCHÉMAS DE LUBRIFICATION 2-21

SCHÉMAS DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 2-29

CHEMINEMENT DES CÂBLES 2-33

FAS20013
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Modèle	
Modèle	BC31 (XP530D-A) BV11 (XP530E-A) BX31 (XP530-A)
Dimensions	
Longueur hors tout	2200 mm (86.6 in)
Largeur hors tout	765 mm (30.1 in)
Hauteur hors tout	1420/1475 mm (55.9/58.1 in) (XP530-A, XP530E-A) 1420/1555 mm (55.9/61.2 in) (XP530D-A)
Empattement	1575 mm (62.0 in)
Garde au sol	125 mm (4.92 in)
Rayon de braquage minimum	2.8 m (9.19 ft)
Poids	
Poids à vide	213 kg (470 lb) (XP530-A, XP530E-A) 216 kg (476 lb) (XP530D-A)
Charge	
Charge maximale	199 kg (439 lb) (XP530D-A) 202 kg (445 lb) (XP530-A, XP530E-A)
Capacité de conduite	2 personne

FAS20014
CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR

Moteur	
Cycle de combustion	4 temps
Circuit de refroidissement	Refroidissement liquide
Dispositif de commande des soupapes	Double ACT
Cylindrée	530 cm³
Disposition du ou des cylindres	En ligne
Nombre de cylindres	Bicylindre
Alésage × course	68.0 × 73.0 mm (2.68 × 2.87 in)
Taux de compression	10.9 : 1
Pression de compression	1696–2184 kPa/470 tr/mn (17.0–21.8 kgf/cm²/470 tr/mn, 241.3–310.6 psi/470 tr/mn)
Système de démarrage	Démarreur électrique
Carburant	
Carburant recommandé	Essence ordinaire sans plomb (essence-alcool [E10] acceptable)
Capacité du réservoir	15 L (4.0 US gal, 3.3 Imp.gal)
Quantité de la réserve	3.0 L (0.79 US gal, 0.66 Imp.gal)
Huile moteur	
Marque recommandée	YAMALUBE
Viscosités SAE	10W-40
Classification d'huile moteur recommandée	API Service de type SG et au-delà, norme JASO MA
Système de graissage	Carter sec
Quantité d'huile moteur	
Changement d'huile	2.60 L (2.75 US qt, 2.29 Imp.qt)
Avec dépose du filtre à huile	2.90 L (3.07 US qt, 2.55 Imp.qt)
Quantité (lors du démontage)	3.50 L (3.70 US qt, 3.08 Imp.qt)
Filtre à huile	
Type de filtre	Cartouche
Pompe	
Pression d'huile (moteur chaud)	120.0 kPa/1200 tr/mn (1.20 kgf/cm²/1200 tr/mn, 17.4 psi/1200 tr/mn)
Pression de fonctionnement de clapet de décharge	450.0–550.0 kPa (4.50–5.50 kgf/cm², 65.3–79.8 psi)
Refroidissement	
Quantité de liquide de refroidissement	
Radiateur (circuit compris)	1.67 L (1.77 US qt, 1.47 Imp.qt)
Vase d'expansion (jusqu'au repère de niveau maximum)	0.25 L (0.26 US qt, 0.22 Imp.qt)
Pression d'ouverture de soupape du bouchon de radiateur	107.9–137.3 kPa (1.08–1.37 kgf/cm², 15.6–19.9 psi)
Thermostat	
Température d'ouverture de la soupape	69.0–73.0 degré C (156.20–163.40 degré F)
Température d'ouverture complète de la soupape	85.0 degré C (185.00 degré F)
Course en pleine ouverture	8.0 mm (0.31 in)
Pompe	
Type de pompe	Pompe centrifuge

Inclinaison maximum d'arbre de rotor	0.15 mm (0.006 in)
Bougie(s)	
Fabricant/modèle	NGK/CR7E
Écartement des électrodes	0.7–0.8 mm (0.028–0.031 in)
Culasse	
Déformation maximum	0.03 mm (0.0012 in)
Arbre	
Diamètre intérieur de chapeau d'arbre	23.000–23.021 mm (0.9055–0.9063 in)
Diamètre de tourillon d'arbre	22.959–22.972 mm (0.9039–0.9044 in)
Jeu entre tourillon d'arbre	0.028–0.062 mm (0.0011–0.0024 in)
Limite	0.080 mm (0.0032 in)
Dimensions de came	
Hauteur du bossage (admission)	32.490–32.590 mm (1.2791–1.2831 in)
Limite	32.390 mm (1.2752 in)
Hauteur du bossage (échappement)	32.690–32.790 mm (1.2870–1.2909 in)
Limite	32.590 mm (1.2831 in)
Déformation maximum d'arbre à cames	0.030 mm (0.0012 in)
Soupape, siège de soupape, guide de soupape	
Jeu de soupape (à froid)	
Admission	0.15–0.22 mm (0.0059–0.0087 in)
Échappement	0.25–0.32 mm (0.0098–0.0126 in)
Dimensions des soupapes	
Largeur de contact du siège de soupape (admission)	0.90–1.10 mm (0.0354–0.0433 in)
Limite	1.6 mm (0.06 in)
Largeur de contact du siège de soupape (échappement)	0.90–1.10 mm (0.0354–0.0433 in)
Limite	1.6 mm (0.06 in)
Diamètre de queue de soupape (admission)	3.975–3.990 mm (0.1565–0.1571 in)
Limite	3.945 mm (0.1553 in)
Diamètre de queue de soupape (échappement)	3.960–3.975 mm (0.1559–0.1565 in)
Limite	3.930 mm (0.1547 in)
Diamètre intérieur de guide de soupape (admission)	4.000–4.012 mm (0.1575–0.1580 in)
Diamètre intérieur de guide de soupape (échappement)	4.000–4.012 mm (0.1575–0.1580 in)
Jeu entre queue de soupape et guide de soupape (admission)	0.010–0.037 mm (0.0004–0.0015 in)
Limite	0.080 mm (0.0032 in)
Jeu entre queue de soupape et guide de soupape (échappement)	0.025–0.052 mm (0.0010–0.0020 in)
Limite	0.100 mm (0.0039 in)
Déformation de queue de soupape	0.040 mm (0.0016 in)
Ressort de soupape	
Longueur libre (admission)	36.73 mm (1.45 in)
Limite	34.89 mm (1.37 in)
Longueur libre (échappement)	36.73 mm (1.45 in)
Limite	34.89 mm (1.37 in)

Inclinaison de ressort (admission)	1.6 mm (0.06 in)
Inclinaison de ressort (échappement)	1.6 mm (0.06 in)
Cylindre	
Alésage	68.000–68.010 mm (2.6772–2.6776 in)
Limite d'usure	68.060 mm (2.6795 in)
Piston	
Diamètre	67.975–67.990 mm (2.6762–2.6768 in)
Point de mesure (à partir du bas de la jupe de piston)	9.0 mm (0.35 in)
Jeu piston	0.010–0.035 mm (0.0004–0.0014 in)
Diamètre intérieur d'alésage d'axe de piston	16.002–16.013 mm (0.6300–0.6304 in)
Limite	16.043 mm (0.6316 in)
Diamètre extérieur d'axe de piston	15.995–16.000 mm (0.6297–0.6299 in)
Limite	15.975 mm (0.6289 in)
Jeu entre axe de piston et alésage d'axe de piston	0.002–0.018 mm (0.0001–0.0007 in)
Segments	
Segment de feu	
Type de segment	Cylindrique
Limite	0.60 mm (0.0236 in)
Jeu latéral dans la gorge	0.030–0.065 mm (0.0012–0.0026 in)
Limite	0.115 mm (0.0045 in)
Segment d'étanchéité	
Type de segment	Conique
Limite	0.85 mm (0.0335 in)
Jeu latéral dans la gorge	0.020–0.055 mm (0.0008–0.0022 in)
Limite	0.115 mm (0.0045 in)
Bielle	
Jeu de fonctionnement	0.036–0.060 mm (0.0014–0.0024 in)
Code de couleur de coussinet	
Code 1	Bleu
Code 2	Noir
Code 3	Brun
Code 4	Vert
Vilebrequin	
Déformation maximum	0.030 mm (0.0012 in)
Diamètre du tourillon de vilebrequin	54.984–55.000 mm (2.1647–2.1654 in)
Jeu de fonctionnement	0.040–0.087 mm (0.0016–0.0034 in)
Code de couleur de coussinet	
Code 0	Blanc
Code 1	Bleu
Code 2	Noir
Code 3	Brun
Code 4	Vert
Code 5	Jaune
Balancier	
Jeu de fonctionnement	0.036–0.060 mm (0.0014–0.0024 in)
Code de couleur de coussinet	
Code 1	Bleu
Code 2	Noir

Code 3	Brun
Code 4	Vert
Embrayage	
Type d'embrayage	Humide, centrifuge, multidisque
Épaisseur des disques garnis	2.92–3.08 mm (0.115–0.121 in)
Limite d'usure	2.82 mm (0.111 in)
Nombre de disques	6 pièces
Épaisseur des disques lisses 1	1.30–1.50 mm (0.051–0.059 in)
Nombre de disques	5 pièces
Déformation maximum	0.10 mm (0.004 in)
Épaisseur des disques lisses 2	1.80–2.00 mm (0.071–0.079 in)
Nombre de disques	2 pièces
Déformation maximum	0.20 mm (0.008 in)
Longueur libre des ressorts d'embrayage	31.90 mm (1.26 in)
Limite	24.80 mm (0.98 in)
Nombre de ressorts	6 pièces
Hauteur de ressort amortisseur d'embrayage	3.50 mm (0.14 in)
Hauteur minimum	3.10 mm (0.12 in)
Nombre de ressorts	7 pièces
Hauteur de plaque-ressort d'appui du plateau de pression	4.70 mm (0.19 in)
Hauteur minimum	4.40 mm (0.17 in)
Nombre de ressorts	1 pièces
Vitesse de rotation, position embrayée	1650–2250 tr/mn
Vitesse de rotation, position débrayée	3800–4800 tr/mn
Courroie trapézoïdale	
Largeur de la courroie trapézoïdale	32.9 mm (1.30 in)
Limite	31.4 mm (1.24 in)
Transmission	
Taux de réduction primaire	1.000
Type de boîte de vitesses	Automatique, courroie trapézoïdale
Rapport de transmission	2.041–0.758 : 1
Diamètre extérieur de la masselotte	25.0 mm (0.98 in)
Limite	24.5 mm (0.96 in)
Déformation maximum d'arbre primaire	0.08 mm (0.0032 in)
Déformation maximum d'arbre secondaire	0.08 mm (0.0032 in)
Limite d'ovalisation d'arbre secondaire	0.12 mm (0.0047 in)
Taux de réduction secondaire	6.034 (52/32 x 36/22 x 59/26)
Transmission finale	Courroie
Filtre à air	
Élément du filtre à air	Élément en papier huilé
Élément du filtre à air de la courroie trapézoïdale	Élément sec
Pompe	
Type de pompe	Électrique
Consommation de courant maximum	1.7 A
Injecteur de carburant	
Résistance	12.0 Ω

Corps de papillon d'accélération	
Repère d'identification	BC31 00
Capteur de position de papillon des gaz	
Résistance	1.20–2.80 kΩ
Capteur de position d'accélérateur	
Résistance	1.08–2.52 kΩ
Conditions du ralenti	
Régime de ralenti	1100–1300 tr/mn
Contrôle de rétroaction O_2	Actif
Point d'échantillonnage de gaz d'échappement	Muffler tail pipe
Température de l'huile moteur	60–80 degré C (140–176 degré F)
Dépression	32.0 kPa (240 mmHg, 9.4 inHg)
Différence dans la pression d'aspiration entre les cylindres	0 kPa–1.3 kPa (0 mmHg–10 mmHg, 0 inHg–0.4 inHg)
Taux de CO	0.0–2.0 %
Pression dans le circuit de carburant (au ralenti)	220–300 kPa (2.2–3.0 kgf/cm², 31.9–43.5 psi)
Garde de la poignée des gaz	1.0–3.0 mm (0.04–0.12 in)

FAS20015
CARACTÉRISTIQUES DU CHÂSSIS

Châssis	
Type de cadre	Simple berceau interrompu
Angle de chasse	26.0 degrés
Chasse	98 mm (3.9 in)
Roue avant	
Type de roue	Roue coulée
Taille de jante	15M/C x MT3.5
Matériau de jante	Aluminium
Limite du faux-rond de rotation de roue	1.0 mm (0.04 in)
Limite du voile de roue	0.5 mm (0.02 in)
Roue arrière	
Type de roue	Roue coulée
Taille de jante	15M/C x MT4.5
Matériau de jante	Aluminium
Limite du faux-rond de rotation de roue	1.0 mm (0.04 in)
Limite du voile de roue	0.5 mm (0.02 in)
Pneu avant	
Type	Sans chambre (Tubeless)
Taille	120/70R15M/C(56H)
Fabricant/modèle	BRIDGESTONE/BATTLAXSCF (XP530-A, XP530E-A) DUNLOP/ROADSMART3 (XP530D-A)
Pneu arrière	
Type	Sans chambre (Tubeless)
Taille	160/60R15M/C(67H)
Fabricant/modèle	BRIDGESTONE/BATTLAXSCR (XP530-A, XP530E-A) DUNLOP/ROADSMART3 (XP530D-A)
Pression de gonflage (contrôlée les pneus froids)	
1 personne	
Avant	225 kPa (2.25 kgf/cm², 33 psi)
Arrière	250 kPa (2.50 kgf/cm², 36 psi)
2 personnes	
Avant	225 kPa (2.25 kgf/cm², 33 psi)
Arrière	280 kPa (2.80 kgf/cm², 41 psi)
Frein avant	
Type	Frein hydraulique à double disque
Diamètre extérieur du disque × épaisseur	267.0 × 4.0 mm (10.51 × 0.16 in)
Épaisseur minimum de disque de frein	3.5 mm (0.14 in)
Limite de voile de disque de frein (mesuré sur la roue)	0.15 mm (0.0059 in)
Épaisseur de garniture de plaquette de frein	4.0 mm (0.16 in)
Limite	0.5 mm (0.02 in)
Diamètre intérieur de maître cylindre	15.00 mm (0.59 in)
Diamètre intérieur de cylindre d'étrier (Gauche)	30.23 mm, 27.00 mm (1.19 in, 1.06 in)
Diamètre intérieur de cylindre d'étrier (Droit)	30.23 mm, 27.00 mm (1.19 in, 1.06 in)
Liquide de frein spécifié	DOT 4

Frein arrière	
Type	Frein hydraulique monodisque
Diamètre extérieur du disque × épaisseur	282.0 × 5.0 mm (11.10 × 0.20 in)
Épaisseur minimum de disque de frein	4.5 mm (0.18 in)
Limite de voile de disque de frein (mesuré sur la roue)	0.15 mm (0.0059 in)
Épaisseur de garniture de plaquette de frein	8.0 mm (0.31 in)
Limite	0.8 mm (0.03 in)
Diamètre intérieur de maître cylindre	14.0 mm (0.55 in)
Diamètre intérieur de cylindre d'étrier	38.10 mm (1.50 in)
Liquide de frein spécifié	DOT 4
Verrouillage de frein arrière	
Plaquette de verrouillage de frein arrière	
Épaisseur de garniture de plaquette de frein	3.0 mm (0.12 in)
Limite	0.8 mm (0.03 in)
Suspension avant	
Type	Fourche télescopique
Ressort	Ressort hélicoïdal
Amortisseur	Amortisseur hydraulique
Débattement de roue	120 mm (4.7 in)
Longueur libre de ressort de fourche	297.1 mm (11.70 in)
Limite	291.1 mm (11.46 in)
Limite du cintrage de tube de fourche	0.2 mm (0.01 in)
Huile recommandée	Huile de suspension Yamaha 01
Quantité (gauche)	447.0 cm³ (15.11 US oz, 15.77 Imp.oz)
Quantité (droit)	437.0 cm³ (14.77 US oz, 15.41 Imp.oz)
Niveau (gauche)	114 mm (4.5 in)
Niveau (droit)	118 mm (4.6 in)
Suspension arrière	
Type	Bras oscillant (suspension à liaison)
Ressort	Ressort hélicoïdal
Amortisseur	Amortisseur pneumatique/hydraulique
Débattement de roue	117 mm (4.6 in)
Précontrainte du ressort	
Système de réglage	Typé réglable mécanique (XP530D-A)
Unité pour réglage	Position de la came (XP530D-A)
Valeur de réglage (Doux)	7 (XP530D-A)
Valeur de réglage (STD)	4 (XP530D-A)
Valeur de réglage (Dur)	1 (XP530D-A)
Amortissement à la détente	
Système de réglage	Typé réglable mécanique (XP530D-A)
Unité pour réglage	Tourner (XP530D-A)
Valeur de réglage depuis la position de départ (Doux)	3 (XP530D-A)
Valeur de réglage depuis la position de départ (STD)	1.25 (XP530D-A)
Valeur de réglage depuis la position de départ (Dur)	0 (XP530D-A)

Courroie de transmission	
Fréquence de vibration de la courroie crantée de transmission	85–103 Hz

FAS20016
CARACTÉRISTIQUES ÉLECTRIQUES

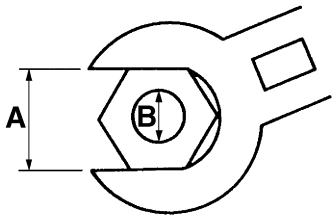
Tension	
Tension du système électrique	12 V
Système d'allumage	
Système d'allumage	Allumage électronique (TCI)
Système de correction d'avance	Numérique
Avance	5.0 degrés/1200 tr/mn
Boîtier de commande électronique (ECU)	
Modèle	TBDF0H (XP530-A) TBDF0K (XP530E-A) TBDFT6 (XP530D-A)
Bobine d'allumage	
Résistance de l'enroulement primaire	1.87–2.53 Ω
Résistance de l'enroulement secondaire	12.00–18.00 kΩ
Capuchon de bougie	
Résistance	7.50–12.50 kΩ
Tension de sortie du capteur de sécurité de chute	
Angle de fonctionnement	65 degrés
Tension de sortie jusqu'à l'angle de fonctionnement	0.4–1.4 V
Tension de sortie au-delà de l'angle de fonctionnement	3.7–4.4 V
Système de charge	
Système de charge	Alternateur avec rotor à aimantation permanente
Sortie standard	14.0 V, 25.0 A à 5000 tr/mn
Sortie standard	14.0 V, 350 W à 5000 tr/mn
Résistance de la bobine de stator	0.224–0.336 Ω
Redresseur / régulateur	
Type de régulateur	Triphasé
Tension régulée à vide (CC)	14.1–14.9 V
Capacité du redresseur (CC)	25.0 A
Batterie	
Modèle	YTZ12S
Voltage, capacité	12 V, 11.0 Ah (10 HR)
Puissance d'ampoule	
Phare	LED
Stop/feu arrière	LED
Clignotant avant	21.0 W
Clignotant arrière	LED
Veilleuse	LED
Éclairage de la plaque d'immatriculation	5.0 W
Éclairage des instruments	LED
Témoin	
Témoin de feu de route	LED
Témoin des clignotants	LED
Témoin d'avertissement de panne du moteur	LED

Témoin d'avertissement du système ABS	LED
Témoin du régulateur de vitesse "SET"	LED (XP530D-A)
Témoin du régulateur de vitesse "ON"	LED (XP530D-A)
Témoin du système de clé intelligente	LED
Témoin/témoin d'avertissement du système de régulation antipatinage	LED
Démarreur	
Puissance	0.70 kW
Résistance de la bobine d'induit	0.0105–0.0195 Ω
Charbons - longueur hors-tout	12.0 mm (0.47 in)
Limite	6.50 mm (0.26 in)
Tension du ressort du charbon	6.02–6.51 N (614–664 gf, 21.69–23.45 oz)
Profondeur de mica (profondeur)	0.70 mm (0.03 in)
Jauge	
Résistance du capteur (rempli)	10.0–14.0 Ω
Résistance du capteur (vide)	267.0–273.0 Ω
Réchauffage de poignée	
Résistance du chauffe-poignée gauche	1.2–1.4 Ω (XP530D-A)
Résistance du chauffe-poignée droit	1.2–1.5 Ω (XP530D-A)
Résistance du chauffage de selle	8.8–10.8 Ω (XP530D-A)
Capteur du système d'injection	
Résistance du capteur de position de vilebrequin	228–342 Ω
Résistance du capteur de température d'air admis	5400–6600 Ω à 0 degré C (5400–6600 Ω à 32 degré F)
Résistance du capteur de température d'air admis	289–391 Ω à 80 degré C (289–391 Ω à 176 degré F)
Résistance du capteur de température du liquide de refroidissement	2512–2777 Ω à 20 degré C (2512–2777 Ω à 68 degré F)
Résistance du capteur de température du liquide de refroidissement	210–220 Ω à 100 degré C (210–220 Ω à 212 degré F)
Fusible	
Fusible principal	40.0 A
Fusible de phare	7.5 A
Fusible de feu arrière	7.5 A
Fusible feux de stop	1.0 A (XP530D-A)
Fusible du système de signalisation	7.5 A
Fusible d'allumage	7.5 A
Fusible du moteur du ventilateur de radiateur	15.0 A
Fusible du système d'injection de carburant	7.5 A
Fusible du bloc de commande ABS	7.5 A
Fusible du moteur ABS	30.0 A
Fusible du solénoïde d'ABS	15.0 A
Fusible du régulateur de vitesse	1.0 A (XP530D-A)
Fusible de la prise pour accessoires à courant continu	2.0 A
Fusible de sauvegarde	15.0 A
Fusible du moteur de pare-brise	20.0 A (XP530D-A)
Fusible de papillon des gaz électronique	7.5 A
Fusible de serrure de selle	7.5 A (XP530-A, XP530E-A)

FAS20017
COUPLES DE SERRAGE

FAS30015
CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE COUPLES DE SERRAGE

Ce tableau spécifie les couples de serrage des attaches standard avec filet à pas ISO standard. Le couple de serrage à appliquer à des éléments spécifiques figure dans le chapitre qui traite de ces éléments. Pour éviter tout gauchissement, serrer les pièces ayant de nombreuses attaches en suivant un ordre entrecroisé, par étapes progressives, jusqu'à ce que le couple de serrage soit atteint. Sauf indication contraire, les caractéristiques de couples de serrage requièrent des filets propres et secs. Les éléments doivent être à la température ambiante.



A. Distance entre les flancs
B. Diamètre extérieur du filet

A (écrou)	B (boulon)	Couples de serrage généraux		
		N·m	kgf·m	lb·ft
10 mm	6 mm	6	0.6	4.3
12 mm	8 mm	15	1.5	11
14 mm	10 mm	30	3.0	22
17 mm	12 mm	55	5.5	40
19 mm	14 mm	85	8.5	61
22 mm	16 mm	130	13.0	94

FAS30016
COUPLES DE SERRAGE DU MOTEUR

Élément	Taille du filet	Qté	Couple de serrage	Remarques
Écrou de tube d'échappement	M8	4	20 N·m (2.0 kgf·m, 15 lb·ft)	
Boulon de protection de pot d'échappement	M6	3	8 N·m (0.8 kgf·m, 5.9 lb·ft)	LT
Boulon de protection de pot d'échappement avant	M6	3	7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)	LT
Bougie	M10	2	13 N·m (1.3 kgf·m, 9.6 lb·ft)	
Boulon de couvre-culasse	M6	10	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
Écrou du rotor d'alternateur	M18	1	Voir N.B.	E
Boulon du couvercle d'alternateur	M6	19	10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)	
Écrou d'embrayage équipé	M16	1	65 N·m (6.5 kgf·m, 48 lb·ft)	
Cartouche du filtre à huile	M20	1	17 N·m (1.7 kgf·m, 13 lb·ft)	
Boulon de raccord de cartouche du filtre à huile	M20	1	40 N·m (4.0 kgf·m, 30 lb·ft)	E
Vis de vidange du liquide de refroidissement	M12	1	1.6 N·m (0.16 kgf·m, 1.2 lb·ft)	
Vis de vidange de l'huile moteur	M14	1	43 N·m (4.3 kgf·m, 32 lb·ft)	

N.B.

Écrou du rotor d'alternateur

Serrer l'écrou du rotor d'alternateur à 65 N·m (6.5 kgf·m, 48 lb·ft), puis le serrer jusqu'à l'angle spécifié de 120°.

FAS30017
COUPLES DE SERRAGE DU CHÂSSIS

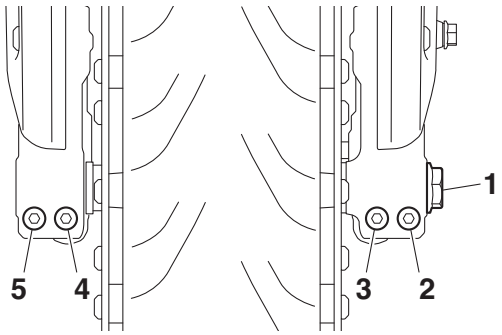
Élément	Taille du filet	Qté	Couple de serrage	Remarques
Axe de roue avant	M14	1	91 N·m (9.1 kgf·m, 67 lb·ft)	
Vis de pincement d'axe de roue avant	M8	4	21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)	Voir N.B.
Boulon de poulie jante de roue arrière	M10	5	64 N·m (6.4 kgf·m, 47 lb·ft)	LT
Écrou d'axe de roue arrière	M24	1	160 N·m (16 kgf·m, 118 lb·ft)	
Vis d'étrier de frein arrière	M10	2	27 N·m (2.7 kgf·m, 20 lb·ft)	S
Vis de purge d'air d'étrier de frein avant	M8	2	5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)	
Vis de purge d'air d'étrier de frein arrière	M7	1	6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)	
Vis de fixation d'étrier de frein avant	M10	4	35 N·m (3.5 kgf·m, 26 lb·ft)	
Boulon de demi-palier supérieur de guidon	M8	4	23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)	
Écrou de support inférieur de guidon	M10	2	34 N·m (3.4 kgf·m, 25 lb·ft)	
Vis de pincement de té inférieur	M8	4	23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)	

Élément	Taille du filet	Qté	Couple de serrage	Remarques
Vis de pincement de té supérieur	M8	2	30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)	
Écrou crénelé inférieur	M30	1	Voir N.B.	
Boulon de poulie menante complète	M10	5	48 N·m (4.8 kgf·m, 35 lb·ft)	

N.B.

Vis de pincement d'axe de roue avant

1. Insérer l'axe de roue avant depuis le côté droit, installer provisoirement le boulon d'axe de roue avant "1" depuis le côté gauche, puis serrer l'axe de roue avant à 91 N·m (9.1 kgf·m, 67 lb·ft).
2. Serrer la vis de pincement "3", la vis de pincement "2" et la vis de pincement "3" à 21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft) dans cet ordre.
3. Contrôler que l'extrémité droite de l'essieu avant soit au même niveau que la fourche. Si nécessaire, poussez manuellement l'essieu avant ou frappez légèrement à l'aide d'un maillet en plastique jusqu'à ce son extrémité soit au même niveau que la fourche. Cependant, si la surface de l'extrémité de l'essieu avant n'est pas parallèle à la surface de la fourche, alignez un point sur le bord extérieur de l'essieu avec la fourche, en vous assurant que l'essieu ne dépasse pas au-delà de la fourche.
4. Serrer la vis de pincement "5", la vis de pincement "4" et la vis de pincement "5" à 21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft) dans cet ordre.



N.B.

Écrou crénelé inférieur

1. Serrer l'écrou crénelé à 52 N·m (5.2 kgf·m, 38 lb·ft) à l'aide d'une clé dynamométrique, puis desserrer complètement l'écrou crénelé inférieur.
2. Serrer l'écrou crénelé inférieur à 16 N·m (1.6 kgf·m, 12 lb·ft).

FAS20018
POINTS DE LUBRIFICATION ET TYPES DE LUBRIFIANTS

FAS30018
MOTEUR

Point de lubrification	Lubrifiant
Lèvres de bague d'étanchéité	LS
Joints toriques	LS
Pièce d'insertion de la durite de liquide de refroidissement	De l'eau ou S
Roulements et bagues	E
Sièges d'écrous de culasse et rondelles	E
Sièges de boulons de chapeau d'arbre à cames	E
Têtes de bielle de vilebrequin	E
Surfaces de piston	E
Axe de piston	E
Tourillons de vilebrequin	E
Surface de piston de balancier	E
Goupille de piston de balancier	E
Écrou du rotor d'alternateur	E
Bossages de came et tourillons (admission et échappement)	M
Joints de queue de soupape (admission et échappement)	S
Queues de soupape et embouts de queue (admission et échappement)	M
Surface extérieure du poussoir de soupape (admission et échappement)	E
Arbre de turbine de pompe à eau	M
Joint torique (tuyau de liquide de refroidissement)	LS ou S
Arbre de pompe à huile et rotors (intérieur et extérieur)	E
Joints de pompe à huile	LS
Bague de vis du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale	De l'eau ou S
Bague de vis du couvercle du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale	De l'eau ou S
Bague de vis du couvercle d'accès à l'extrémité du vilebrequin	De l'eau ou S
Bague de vis de protection du couvercle d'alternateur	De l'eau ou S
Arbre de pignon libre de lanceur de démarreur	E
Extrémités du pignon libre de lanceur de démarreur	E
Lanceur de démarreur et pignon de lanceur de démarreur	E
Extrémités du pignon de lanceur de démarreur	E
Rondelle (pignon de lanceur de démarreur)	E

Point de lubrification	Lubrifiant
Surface interne du pignon de lanceur de démarreur et vilebrequin	E
Cannelure de pignon mené de transmission primaire et cannelure d'arbre primaire	E ou LS
Cannelure de pignon menant de 1re et cannelure d'arbre primaire	E ou LS
Cannelure de pignon mené de 1re et cannelure d'arbre secondaire	E ou LS
Roulement à rouleaux coniques du bras oscillant (gauche)	LS
Entretoise de poulie menante et joint torique	GRAISSE YAMAHA "G" (Shell Sunlight Grease 3®)
Écrou de poulie menante	GRAISSE YAMAHA "G" (Shell Sunlight Grease 3®)
Écrou de poulie menée	GRAISSE YAMAHA "H" (Polyurea Grease®)
Roulement d'extrémité droit de l'arbre secondaire	LS
Roulement à rouleaux coniques de l'axe de pivot	LS
Butée (couvercle d'alternateur et ensemble pompe à eau)	Pâte à joint Yamaha 1215 (Three bond No.1215®)
Plans de joint du carter moteur	Pâte à joint Yamaha 1215 (Three bond No.1215®)
Surface de contact du joint intérieur de carter de courroie trapézoïdale	Pâte à joint Yamaha 1215 (Three bond No.1215®)
Capteur de position de vilebrequin/passe-fil du fil de stator	Pâte à joint Yamaha 1215 (Three bond No.1215®)

FAS30019
CHÂSSIS

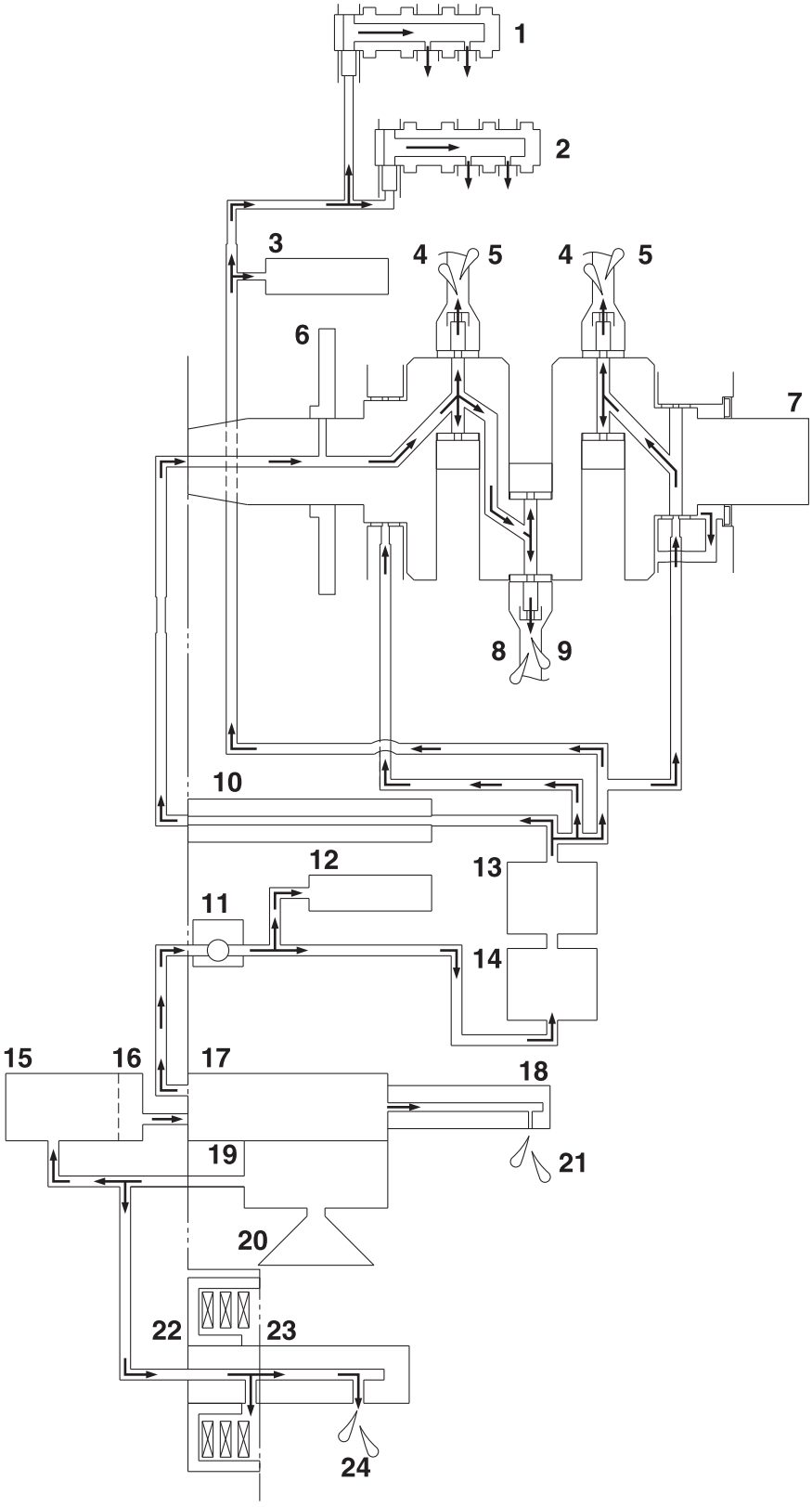
Point de lubrification	Lubrifiant
Roulements de direction (supérieur et inférieur)	LS
Lèvre du joint du couvercle de roulement supérieur et lèvre du cache antipous-sière de roulement inférieur	LS
Surface intérieure de guide de chambre à air (poignée des gaz) et câbles des gaz	LS
Pièces mobiles du fil du chauffe-poignée et intérieur du contacteur à la poignée (droit) (pour XP530D-A)	LS
Extrémité de câble de verrouillage de frein arrière (extrémité du levier)	GRAISSE YAMAHA "F"
Point de pivot de levier de frein et pièces mobiles métalliques	S
Cannelure de l'arbre secondaire	GRAISSE YAMAHA "J" (Shell Alvania EP Grease R0®)
Point pivot de poulie menante complète	GRAISSE YAMAHA "J" (Shell Alvania EP Grease R0®)
Surface extérieure de l'entretoise épaulée (bras relais, bras de raccordement)	LS
Bague d'étanchéité de l'axe de pivot et entretoise épaulée	LS

POINTS DE LUBRIFICATION ET TYPES DE LUBRIFIANTS

Point de lubrification	Lubrifiant
Pièces mobiles métalliques de la serrure de selle	LS
Pièces mobiles métalliques de la charnière de selle	LS
Point pivot de repose-pied du passager	LS
Point pivot de béquille centrale et pièces mobiles métalliques	LS
Point de contact de ressort et de crochet de béquille centrale	LS
Point pivot de béquille latérale et pièces mobiles métalliques	LS
Point de contact de ressort et de crochet de béquille latérale	LS
Lèvre de bague d'étanchéité de roue avant	LS
Lèvre de bague d'étanchéité de roue arrière	LS
Surface de contact du boulon d'axe de roue avant	LS
Joint de piston d'étrier de frein	BF
Intérieur du maître-cylindre	BF
Joint cache-poussière de piston d'étrier de frein	S
Vis d'étrier de frein arrière	S
Étrier de verrouillage de frein arrière (piston d'étrier équipé (arbre L, vis de réglage de piston))	S
Étrier de verrouillage de frein arrière (boulon de goupille coulissante, manchon)	S

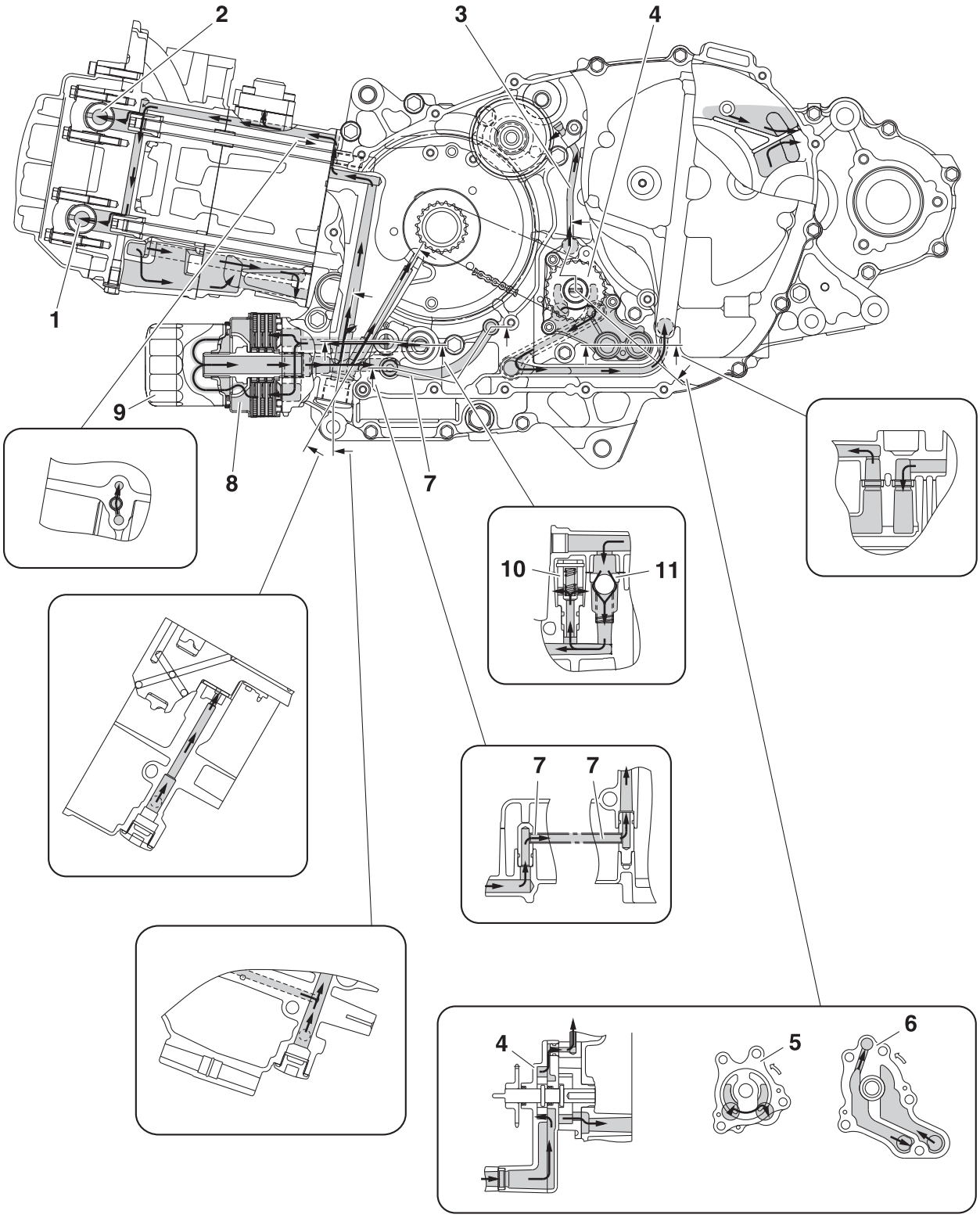
FAS20019
TABLEAUX ET SCHÉMAS DU CIRCUIT DE LUBRIFICATION

FAS30020
TABLEAU DE LUBRIFICATION DE L'HUILE MOTEUR

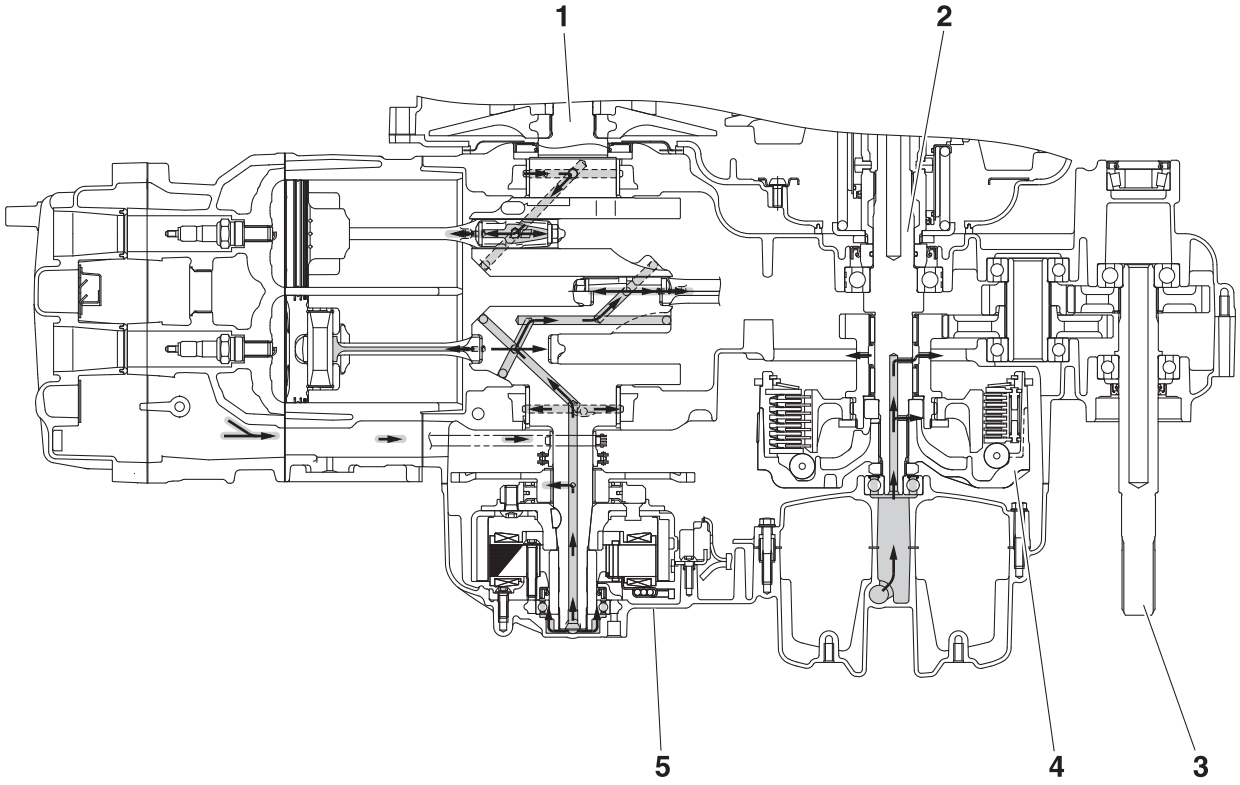


1. Arbre à cames d'admission
2. Arbre à cames d'échappement
3. Tendeur de chaîne de distribution
4. Bielle
5. Vers le piston
6. Pignon de lanceur de démarreur
7. Vilebrequin
8. Barre de liaison de balancier
9. Vers le piston de balancier
10. Tuyau d'huile
11. Clapet antiretour
12. Clapet de décharge
13. Filtre à huile
14. Radiateur d'huile
15. Réservoir d'huile
16. Crépine à huile
17. Pompe d'alimentation
18. Tuyau de distribution
19. Pompe de balayage
20. Crépine à huile
21. Vers le pignon libre du démarreur
22. Embrayage
23. Arbre secondaire
24. Vers la boîte de vitesses

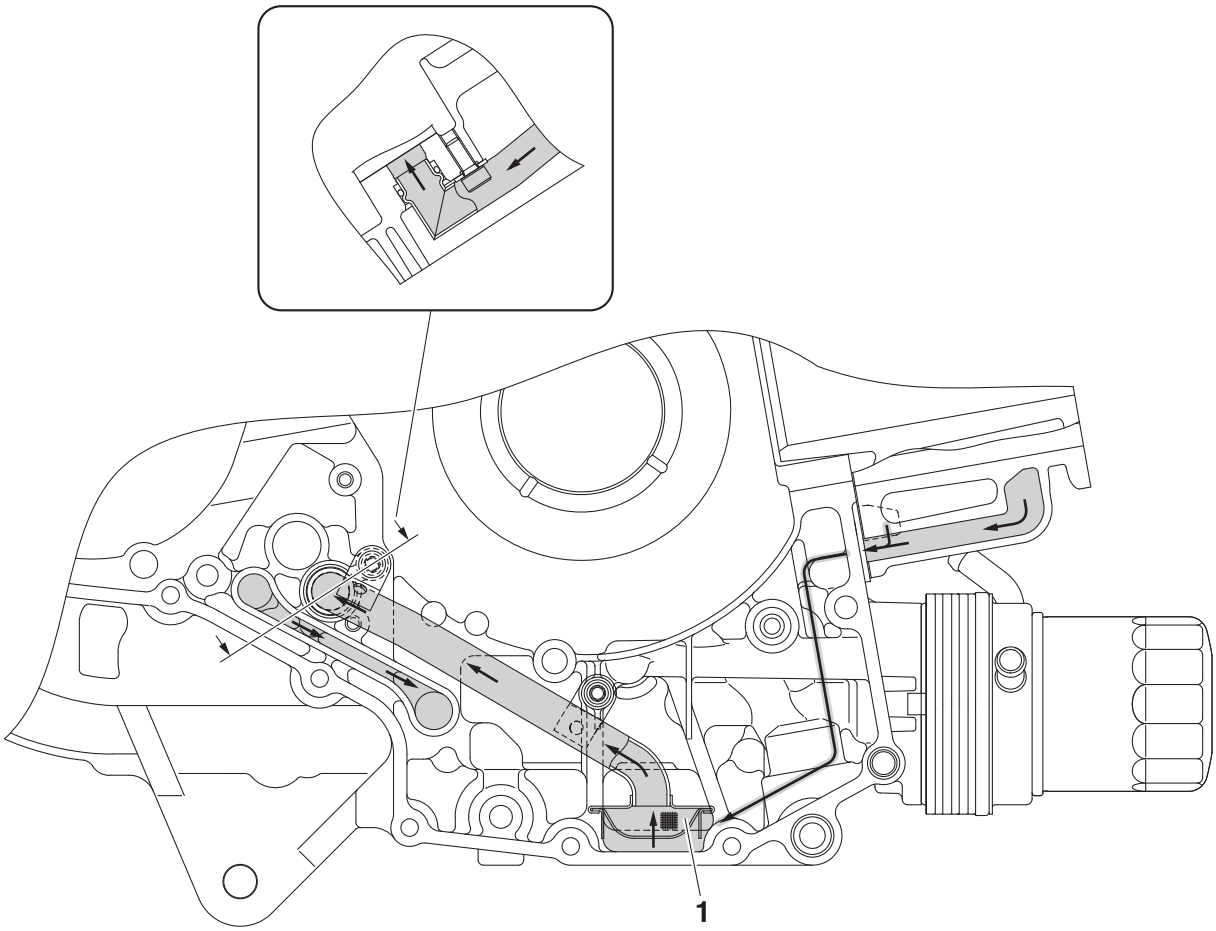
FAS30021
SCHÉMAS DE LUBRIFICATION

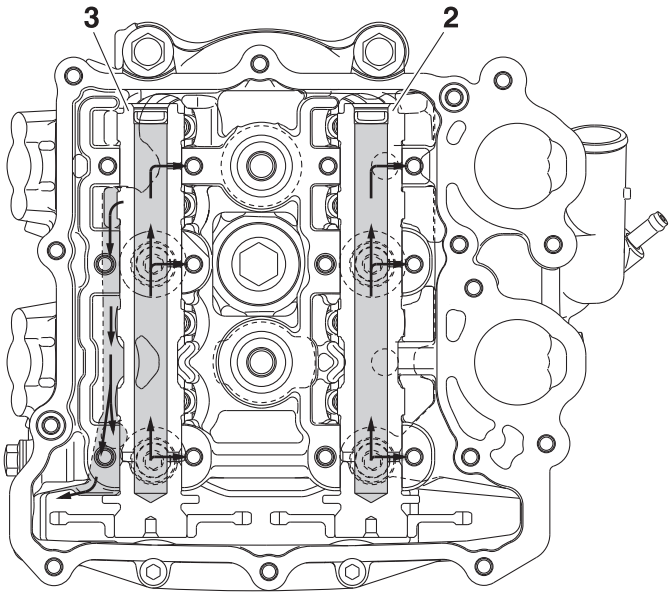


1. Arbre à cames d'échappement
2. Arbre à cames d'admission
3. Tuyau de distribution
4. Pompe à huile équipée
5. Pompe de balayage
6. Pompe d'alimentation
7. Tuyau d'huile
8. Radiateur d'huile
9. Filtre à huile
10. Clapet de décharge
11. Clapet antiretour

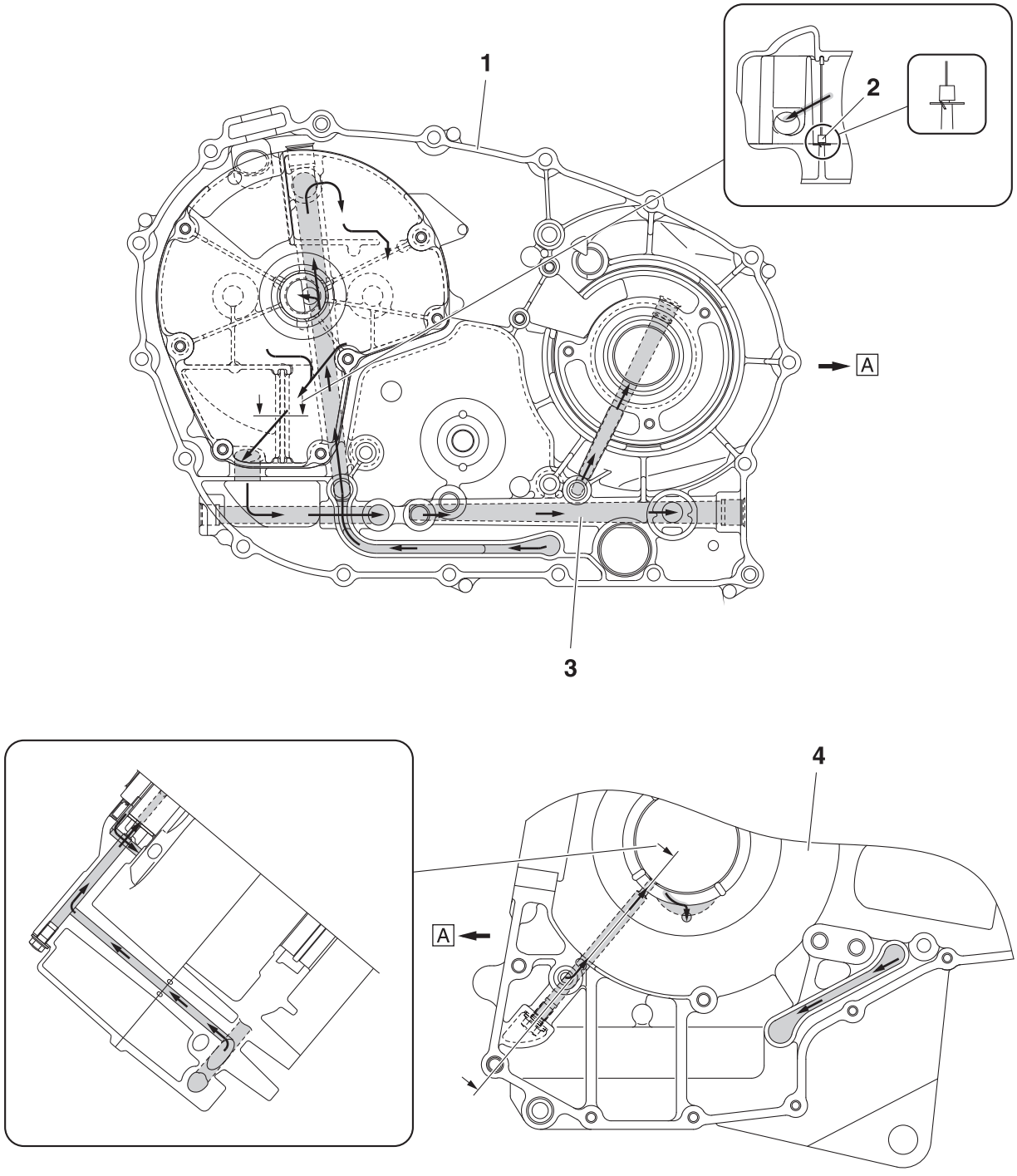

1
2
5
4
3

1. Vilebrequin
2. Arbre secondaire
3. Arbre secondaire
4. Embrayage
5. Couvercle d’alternateur


1


3
2

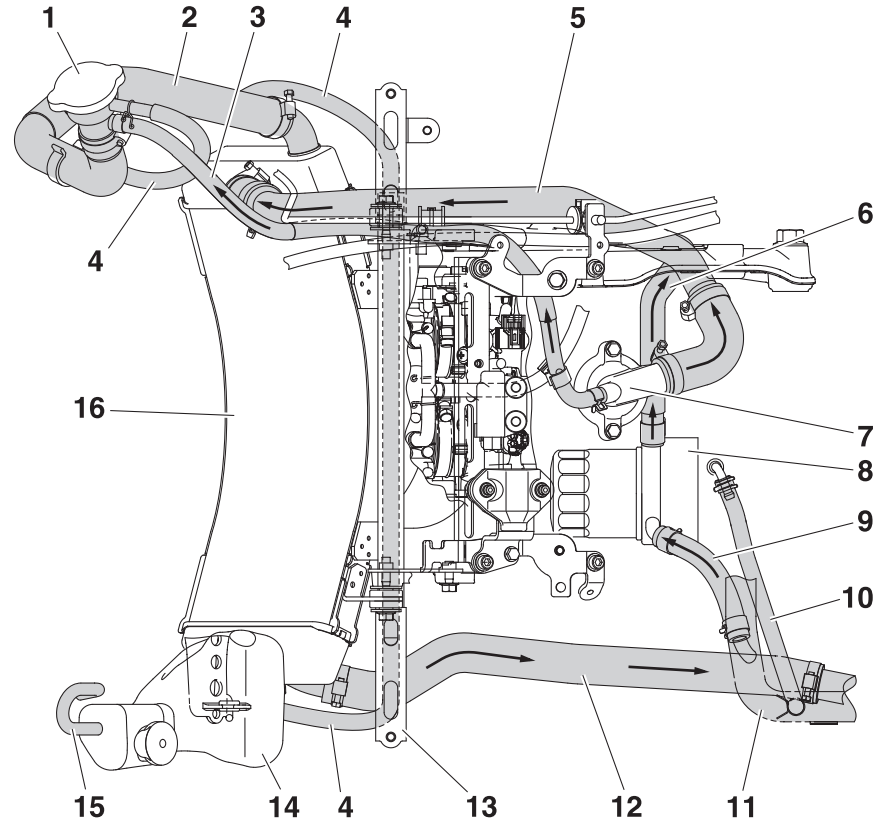
1. Crépine à huile
2. Arbre à cames d’admission
3. Arbre à cames d’échappement

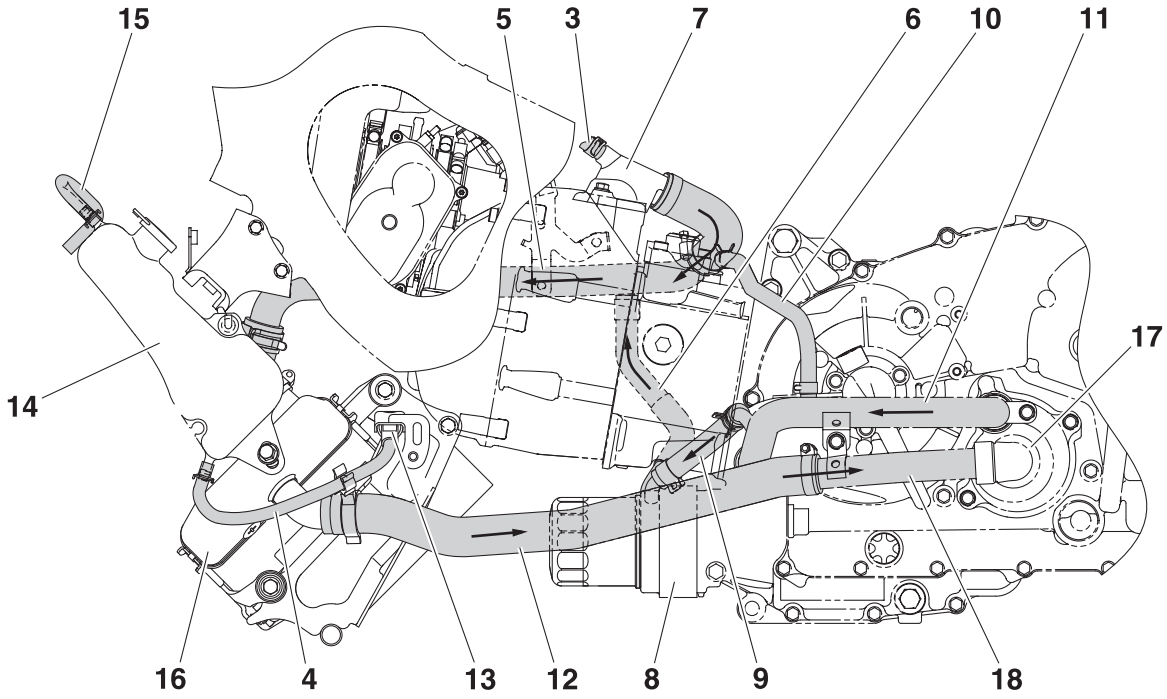

1
2
A
3
4
A

1. Couvercle d’alternateur
2. Crépine à huile
3. Rampe de graissage principale
4. Carter moteur (droite)

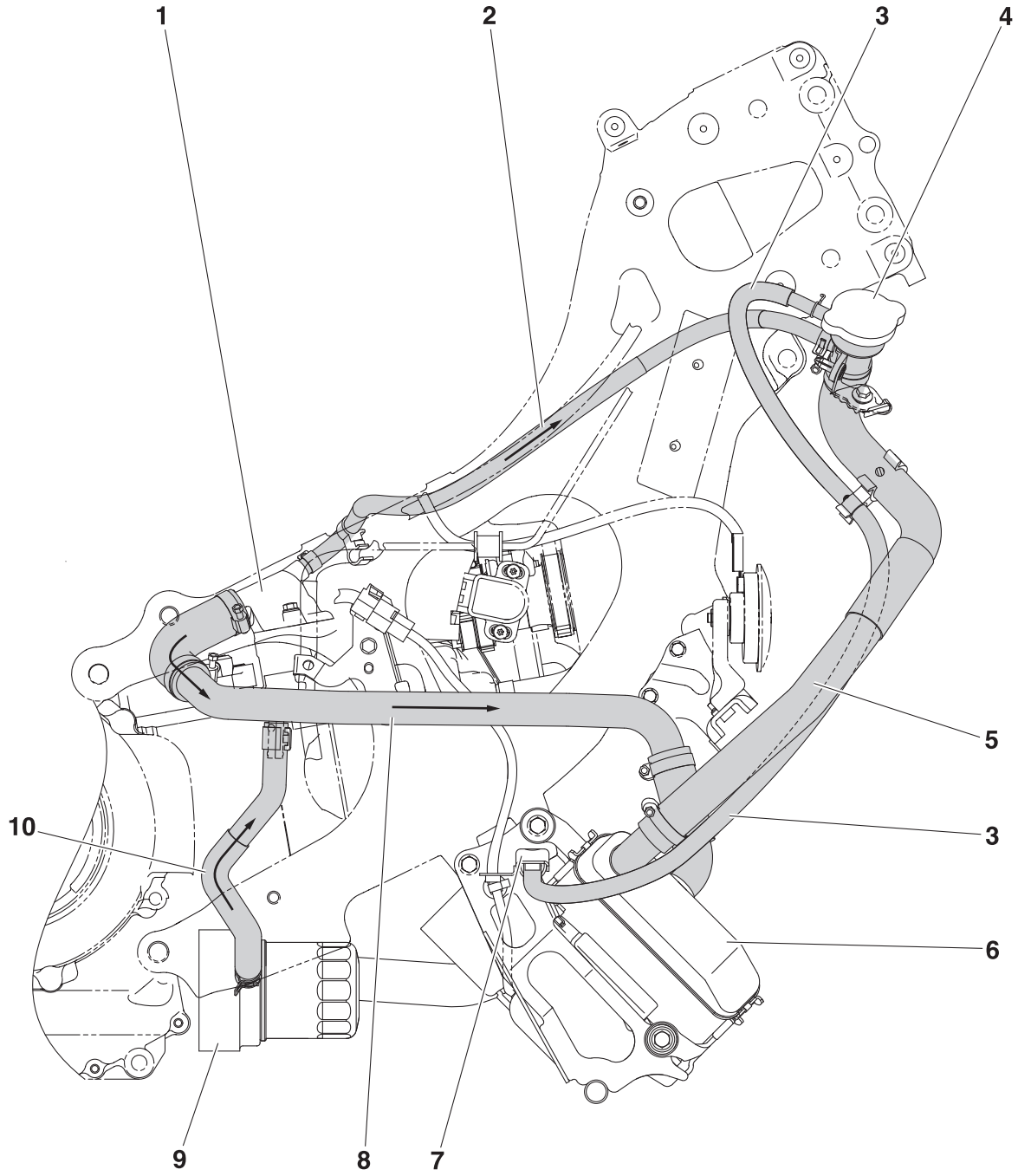
A. Avant

FAS20020
SCHÉMAS DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT





1. Bouchon du radiateur
2. Durite de remplissage du radiateur
3. Durite de purge d'air du circuit de refroidissement
4. Durite du vase d'expansion
5. Tuyau de liquide de refroidissement
6. Durite de sortie du radiateur d'huile
7. Thermostat
8. Radiateur d'huile
9. Durite d'arrivée du radiateur d'huile
10. Durite de liquide de refroidissement
11. Tuyau de sortie de pompe à eau
12. Durite de sortie de radiateur
13. Support du radiateur
14. Vase d'expansion
15. Durite de mise à l'air du vase d'expansion
16. Radiateur
17. Pompe à eau
18. Tuyau d'arrivée de pompe à eau

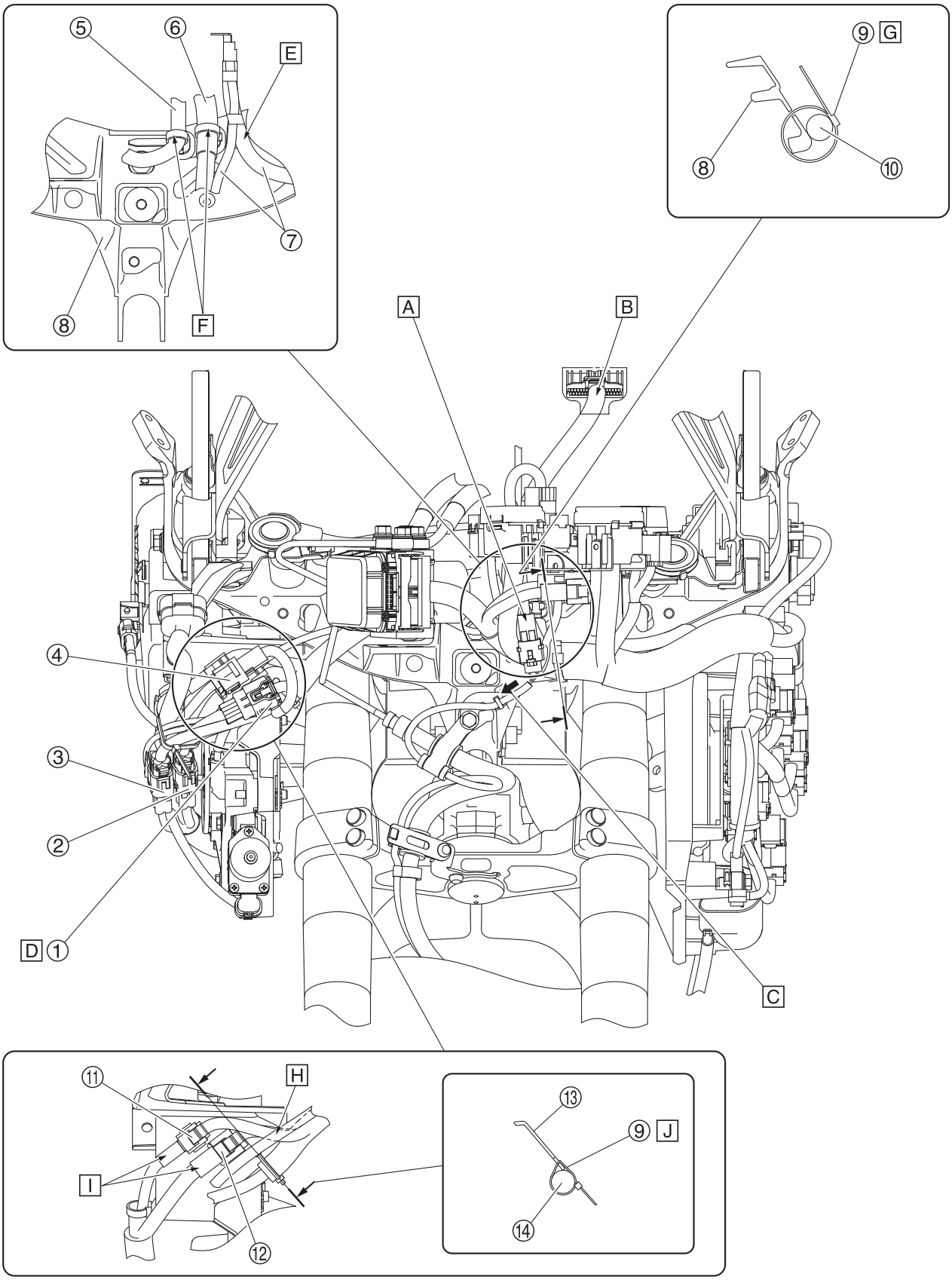

1
2
3
4
5
10
3
6
9
8
7

1. Thermostat
2. Durite de purge d’air du circuit de refroidissement
3. Durite du vase d’expansion
4. Bouchon du radiateur
5. Durite de remplissage du radiateur
6. Radiateur
7. Support du radiateur
8. Tuyau de liquide de refroidissement
9. Radiateur d’huile
10. Durite de sortie du radiateur d’huile

FAS20021

CHEMINEMENT DES CÂBLES

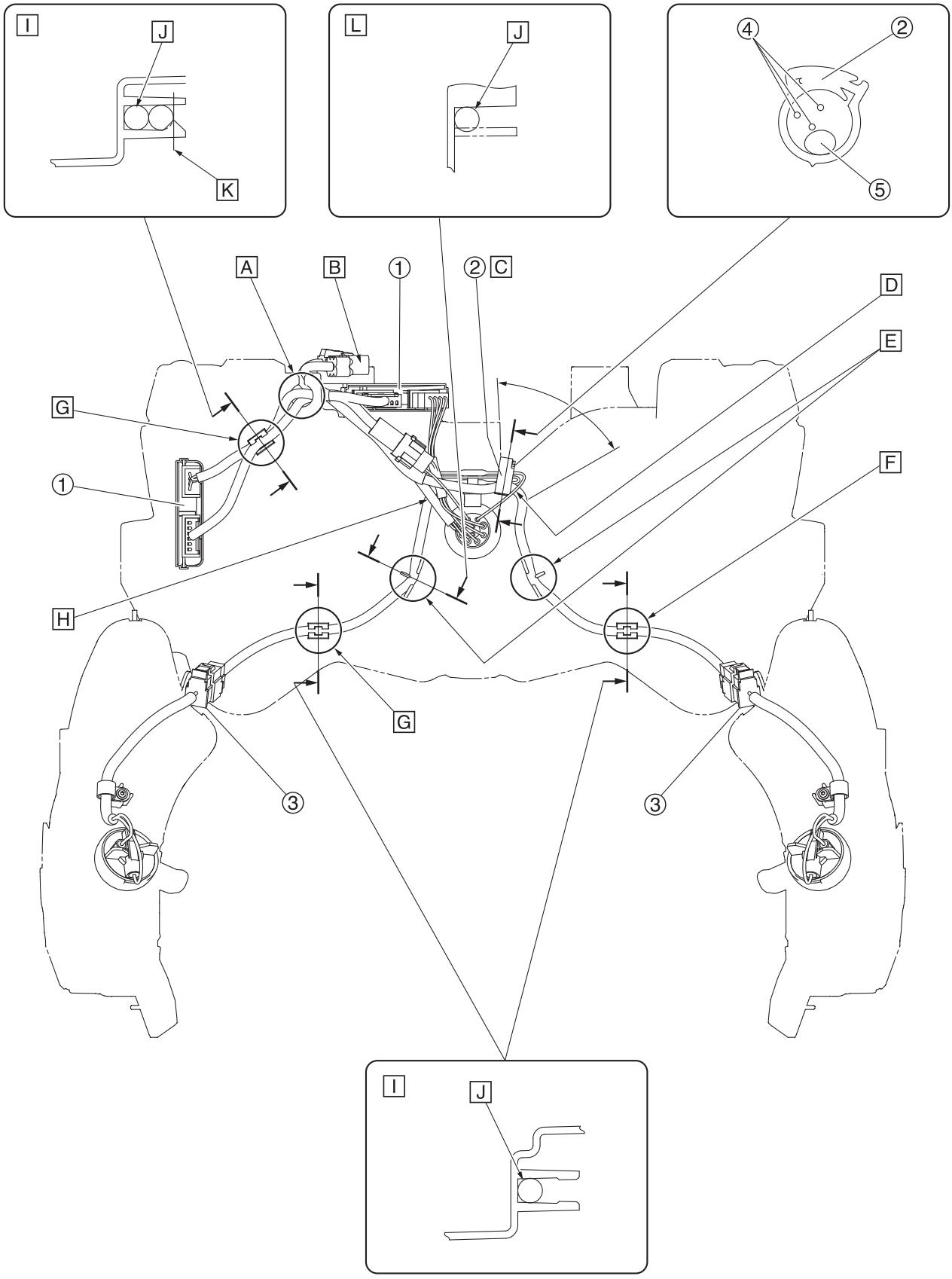
Support de phare (vue de face)



1. Coupleur de contacteur à la poignée 1 (gauche) (noir)
2. Coupleur de contacteur de feu stop sur frein avant (noir) (pour XP530D-A)
3. Coupleur de contacteur de feu stop sur frein arrière (blanc) (pour XP530D-A)
4. Coupleur de contacteur à la poignée 2 (droite) (blanc)
5. Fil de contacteur à la poignée (gauche/droite) /Fil du chauffe-poignée (gauche/droite) (pour XP530D-A)/Fil de contacteur de feu stop sur frein avant (pour XP530D-A)/Fil de contacteur de feu stop sur frein arrière (pour XP530D-A)
6. Faisceau de fils (fil de capteur de position d'accélérateur)
7. Câble positif de batterie
8. Support de phare
9. Collier de serrage
10. Faisceau de fils
11. Coupleur de contacteur à la poignée (droite) (blanc)
12. Coupleur de contacteur à la poignée (gauche) (blanc)
13. Réceptacle d'équipement électrique
14. Fil de contacteur à la poignée (gauche/droite) /Fil du chauffe-poignée (gauche/droite) (pour XP530D-A)/Fil de contacteur de feu stop sur frein avant (pour XP530D-A)/Fil de contacteur de feu stop sur frein arrière (pour XP530D-A)

A. Disposer le coupleur du capteur de roue avant à l'avant du faisceau de fils.
B. Fil allant vers le compteur équipé
C. Au capteur de roue avant
D. Coupleur de contacteur à la poignée 1 (gauche) (noir), coupleur de contacteur à la poignée 1 (droite) (blanc), coupleur de contacteur à la poignée 2 (droite) (blanc), coupleur de contacteur à la poignée 3 (gauche) (blanc), coupleur de contacteur de feu stop sur frein arrière (blanc) (pour XP530D-A), coupleur de contacteur de feu stop sur frein avant (noir) (pour XP530D-A), coupleur de contacteur à la poignée 3 (droite) (noir) (sauf pour XP530D-A), coupleur de contacteur à la poignée 4 (gauche) (blanc) (sauf pour XP530D-A)
   L'ordre de disposition du coupleur ci-dessus n'a pas d'importance.
E. Acheminer l'extrémité du câble positif de batterie (avant la partie à ruban en bas) de façon à ce qu'elle ne puisse aller entre le faisceau de fils et le support de phare.
F. Installer le collier à pince sur le support de phare.
G. Attacher le support de phare et la partie à ruban blanc du faisceau de fils avec le collier de serrage. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers le haut sans la couper.
H. Acheminer le fil de contacteur à la poignée (gauche/droite) à l'intérieur du câble du moteur de réglage du pare-brise.
I. Installer le coupleur sur le réceptacle d'équipement électrique.
J. Faire passer le collier de serrage dans l'orifice situé sur le réceptacle d'équipement électrique et attacher la partie à ruban blanc du fil. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers le bas sans la couper.

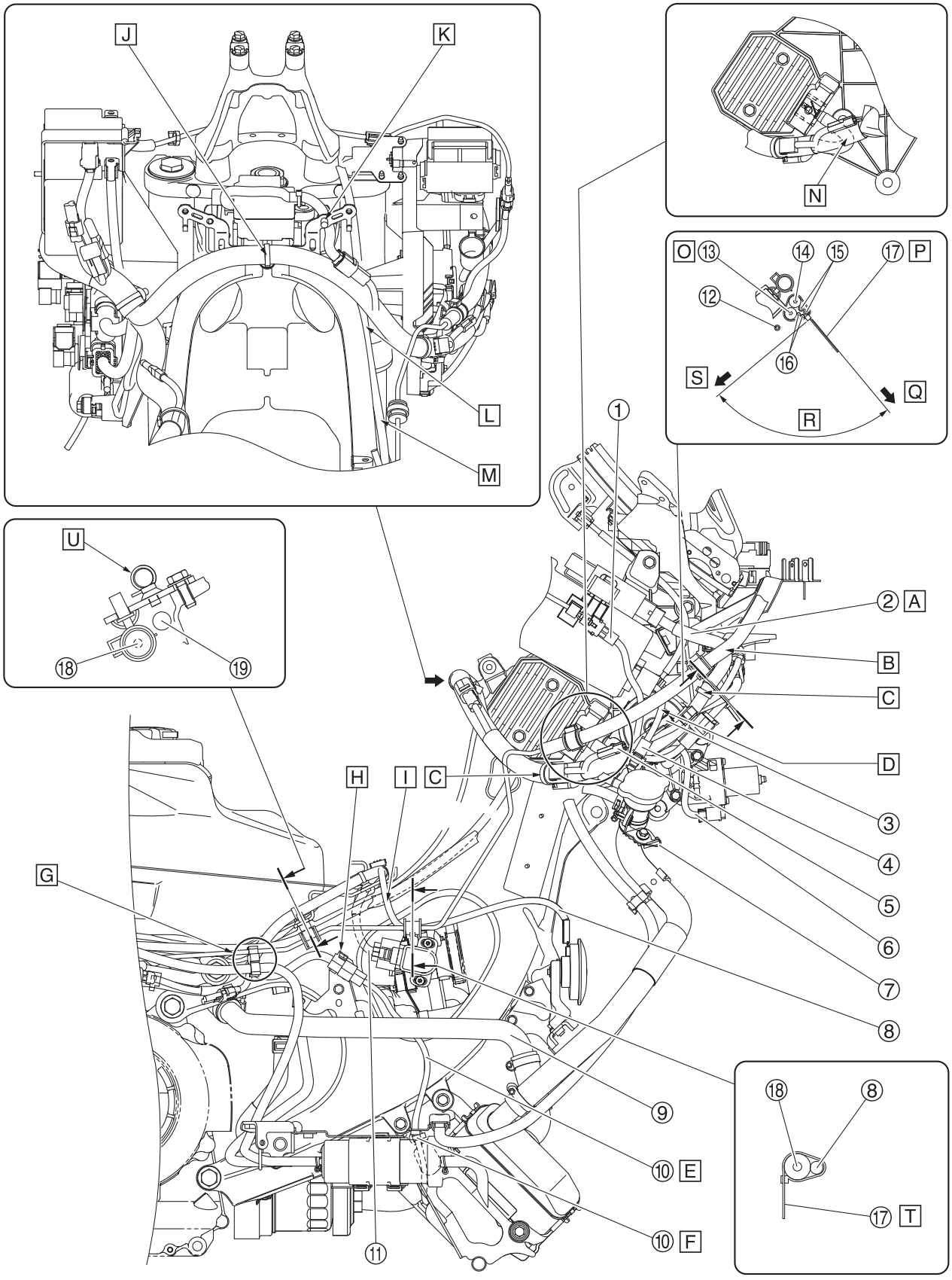
Carénage avant équipé (vue arrière)



1. Bloc de contrôle de phare
2. Collier à pince
3. Coupleur de clignotant avant
4. Fil du phare équipé
5. Faisceau de fils secondaire de phare

A. Acheminer le faisceau de fils secondaire de phare de manière à ce que la partie à ruban bleu soit alignée avec la nervure du phare équipé.
B. Connecter le coupleur de faisceau de fils secondaire de phare au coupleur du faisceau de fils après l'assemblage du phare équipé.
C. Attacher le faisceau de fils secondaire de phare et le fil du phare équipé avec le collier à pince entre le couvercle droit et la noix de montage du phare équipé (dans la plage indiquée sur l'illustration). La direction du collier à pince n'a pas d'importance.
D. Acheminer le faisceau de fils secondaire de phare (allant vers le clignotant droit) devant le fil du phare équipé.
E. Pousser à fond dans la partie du ruban bleu du faisceau de fils secondaire de phare jusqu'à l'arrière de la nervure du phare équipé.
F. Installer la partie à ruban vert du faisceau de fils secondaire de phare sur la nervure du phare équipé.
G. Installer la partie du ruban blanc du faisceau de fils secondaire de phare sur la nervure du phare équipé.
H. Acheminer le faisceau de fils secondaire de phare (allant vers le clignotant gauche) devant le fil du phare équipé. Le nombre de fils du phare équipé passant derrière le faisceau de fils secondaire de phare n'a pas d'importance.
I. 3 emplacements
J. Pousser à fond sur le fil jusqu'à l'arrière de la nervure.
K. Le fil doit entrer à l'intérieur de cette ligne.
L. 2 emplacements, gauche et droite

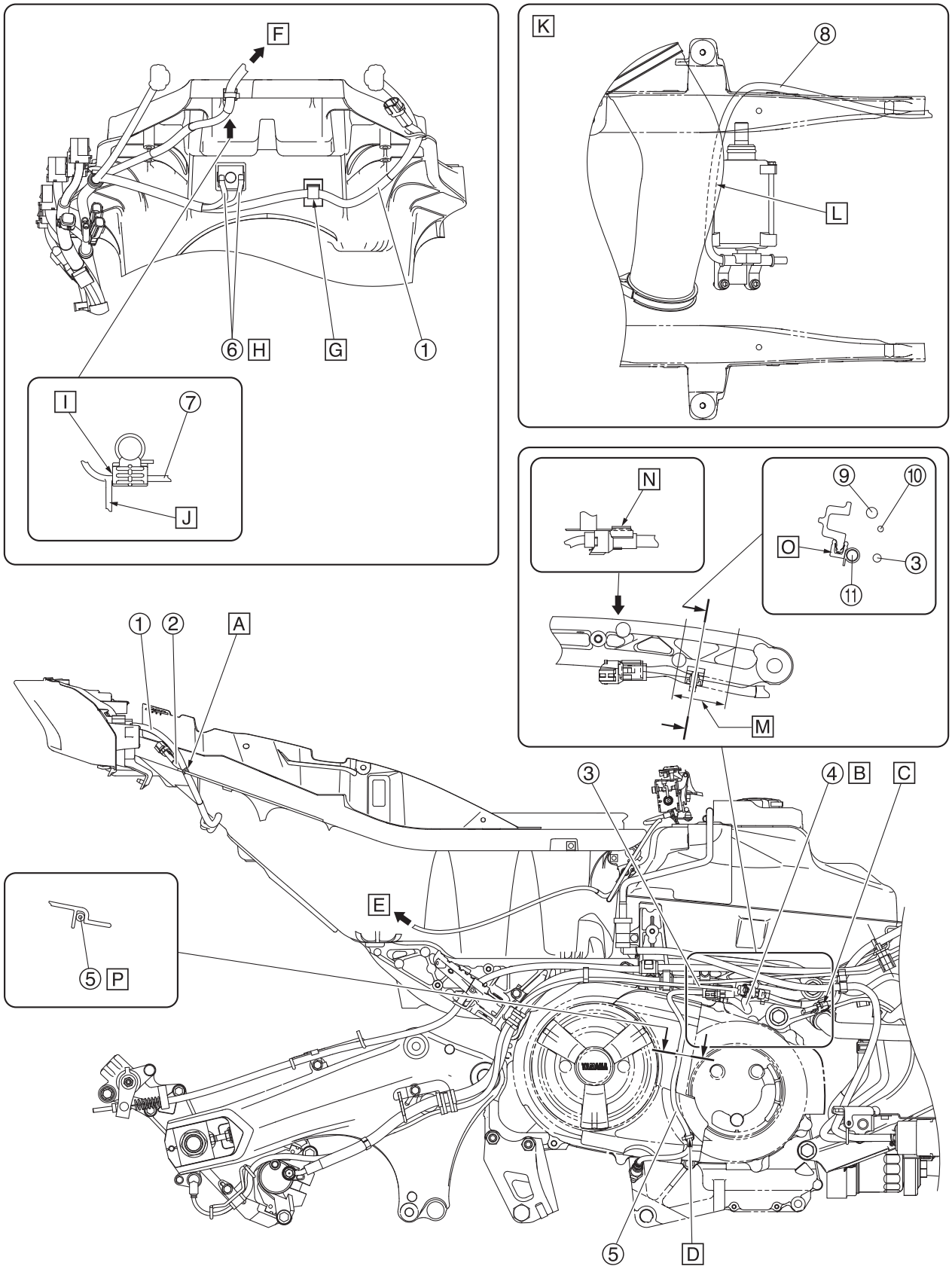
Cadre (vue latérale droite)



1. Coupleur de solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement (sauf pour XP530E-A)
2. Fil du bloc de contrôle à distance
3. Coupleur de chauffe-poignée (droite) (gris)
4. Coupleur de prise pour accessoire CC (noir)
5. Coupleur de chauffe-poignée (gauche) (noir)
6. Fil du moteur de réglage du pare-brise
7. Protège-jambes
8. Fil d'avertisseur
9. Tuyau de liquide de refroidissement
10. Fil du moteur de ventilateur
11. Fil du capteur de position de papillon des gaz
12. Câble du moteur de réglage du pare-brise
13. Faisceau de fils (Vers le contacteur à la poignée)
14. Faisceau de fils (Vers le bloc de contrôle à distance)
15. Fil de contacteur de feu stop sur frein avant/Fil de contacteur de feu stop sur frein arrière (pour XP530D-A)
16. Fil du chauffe-poignée (pour XP530D-A)
17. Collier de serrage
18. Durite de frein
19. Câble de verrouillage du frein arrière

A. Acheminer le fil du bloc de contrôle à distance à l'intérieur de la durite de frein.
B. Acheminer la durite de frein à l'extérieur de tous les fils.
C. Installer le collier à pince de faisceau de fils dans le trou du réceptacle d'équipement électrique.
D. Acheminer le fil de prise pour accessoire CC à l'intérieur de la durite de frein.
E. Acheminer le fil du moteur de ventilateur à l'intérieur du tuyau de liquide de refroidissement.
F. Attacher le fil du moteur de ventilateur avec le collier à pince et l'installer dans le trou du support du radiateur.
G. Acheminer le faisceau de fils à l'intérieur de la durite de frein.
H. Installer le coupleur du moteur de ventilateur (côté faisceau de fils) dans le trou du support.
I. Acheminer le fil d'avertisseur à l'extérieur de la durite de frein et du câble de verrouillage de frein arrière.
J. Insérer le collier à pince de faisceau de fils dans le trou du support.
K. Installer le collier à pince du fil de l'unité de serrure antivol dans le trou du support.
L. Acheminer le câble de verrouillage du frein arrière entre le cadre et le faisceau de fils.
M. Acheminer le câble de verrouillage du frein arrière entre le cadre et la durite de frein.
N. Acheminer le fil de redresseur/régulateur entre le faisceau de fils et le réceptacle d'équipement électrique.
O. Nombre de fils allant dans le contacteur à la poignée (XP530E-A/XP530-A : 6, XP530D-A : 4)
P. Ne pas fixer le fil nu et le coupleur directement avec le collier de serrage. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers la gauche de l'avant.
Q. Avant du véhicule
R. Plage de disposition de l'extrémité du collier de serrage
S. Côté gauche du véhicule
T. Attacher la partie du ruban blanc du fil d'avertisseur et le passe-fil de la durite de frein avec le collier de serrage. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers le bas sans la couper.
U. Installer le collier à pince de faisceau de fils dans le trou du support avant de réservoir de carburant.

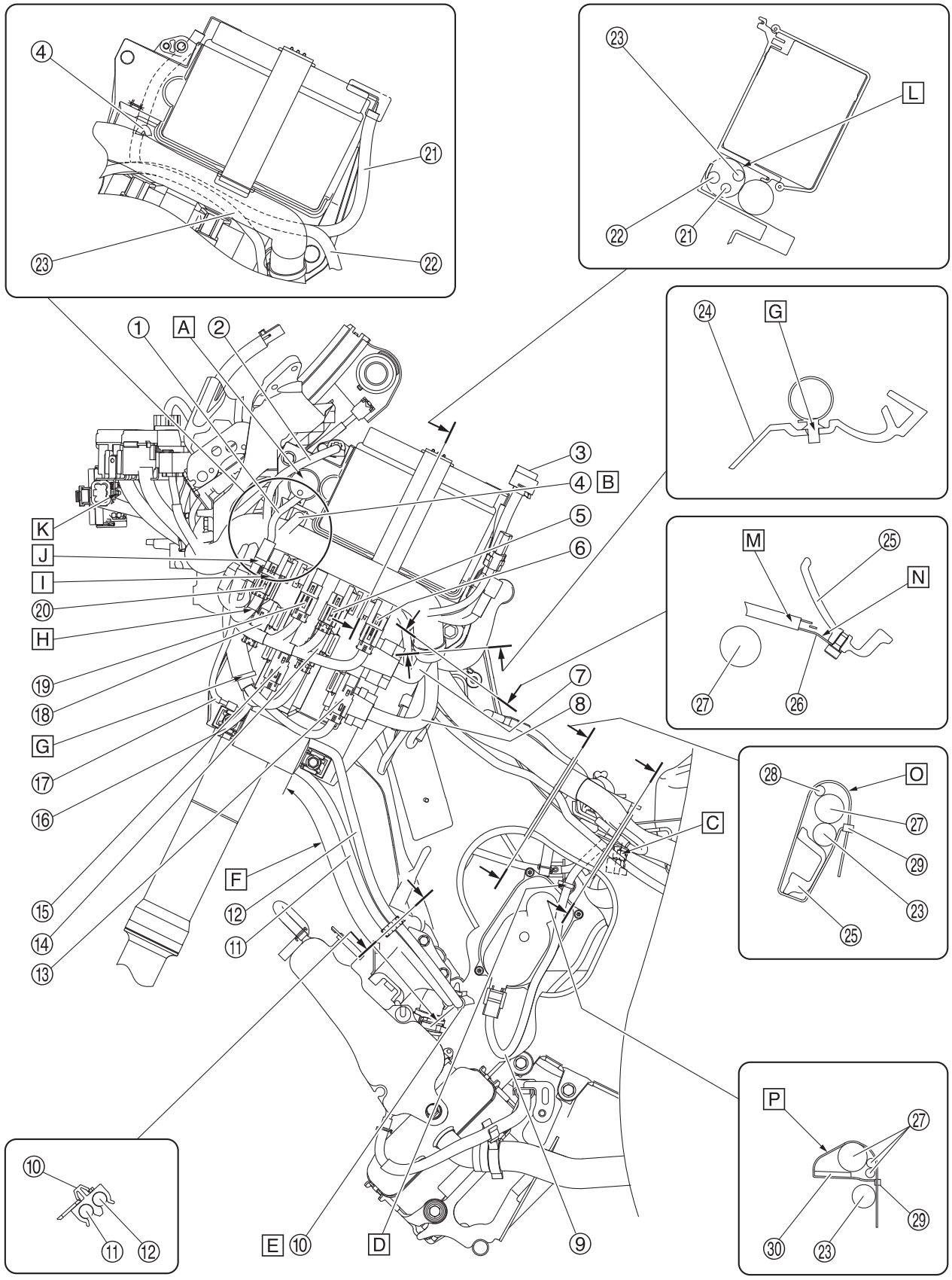
Cadre (vue latérale droite)



1. Fil de feu arrière/stop (droite)
2. Fil de contacteur d'éclairage de la boîte de rangement
3. Fil de capteur de roue arrière
4. Fil de pompe à carburant
5. Fil de capteur d'oxygène
6. Fil d'éclairage de la boîte de rangement
7. Boîte de rangement
8. Fom de démarreur
9. Câble de verrouillage du frein arrière
10. Durite de frein
11. Faisceau de fils

A. Installer la partie du ruban blanc du faisceau de fils dans la zone de l'encoche de la boîte de rangement. Une fois le faisceau de fils relié au fil de feu arrière/stop et au fil de contacteur d'éclairage de la boîte de rangement, il peut être détaché de la zone de l'encoche.
B. Acheminer le fil de pompe à carburant sous le cadre arrière.
C. Coupleur pour le chargeur de batterie (option)
D. Installer le collier à pince du fil de capteur d'oxygène dans l'orifice du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale.
E. Vers le cylindre de clé de la serrure de selle
F. Vers le chauffage de selle (pour XP530D-A)
G. Fixer le fil à l'aide du collier à pince.
H. L'emplacement d'installation des fils d'éclairage de la boîte de rangement à gauche ou à droite de celle-ci n'a pas d'importance.
I. Installer le collier à pince du fil de chauffage de selle contre la nervure de la boîte de rangement.
J. Nervure de la boîte de rangement
K. Autour du démarreur
L. Pousser le fil de démarreur sous le conduit d'air.
M. Installer le collier à pince dans la plage indiquée sur l'illustration.
N. Installer le coupleur de capteur d'oxygène sur le support de câble de verrouillage de frein arrière.
O. Insérer complètement le collier à pince jusqu'à l'arrière de la nervure du cadre arrière.
P. Attacher le fil de capteur d'oxygène à la nervure du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale.

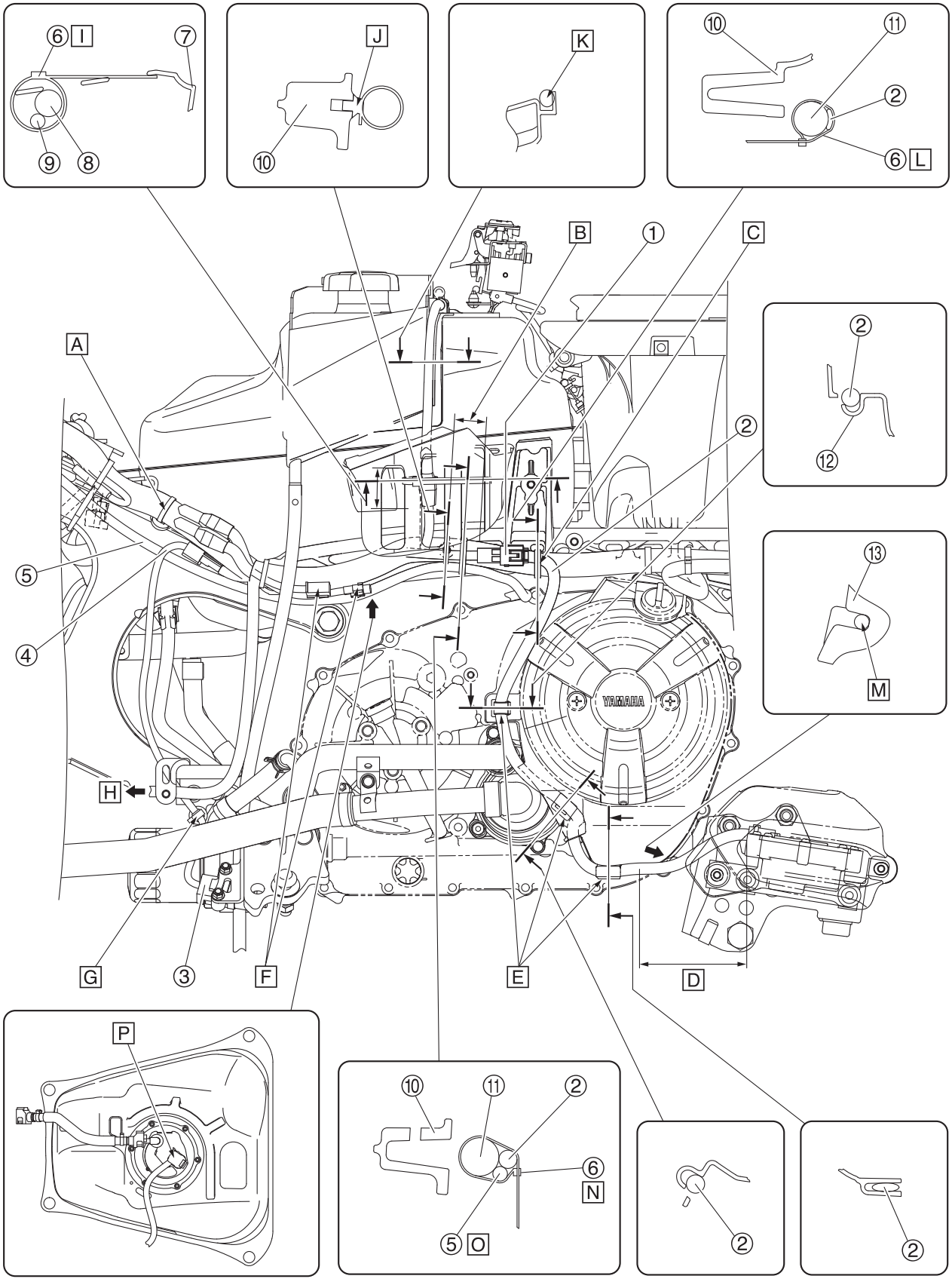
Cadre (vue latérale gauche)



1. Fil d'avertisseur sonore
2. Fil de capteur de température d'air admis
3. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
4. Câble négatif de batterie
5. Relais de phare (inverseur)
6. Relais de feu stop (pour XP530D-A)
7. Fil du boîtier de commande électronique 1
8. Fil du boîtier de commande électronique 2
9. Fil de servomoteur de papillon des gaz
10. Collier à pince
11. Fil de bougie (nº 2)
12. Fil de bougie (nº 1)
13. Relais du système d'injection de carburant
14. Relais de la serrure antivol
15. Relais de coupe-circuit de démarrage
16. Fil de bobine d'allumage 2 (orange)
17. Fil de bobine d'allumage 1 (rouge/noir)
18. Relais du système d'allumage
19. Relais du système de clé d'accès (verrouillage)
20. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
21. Câble positif de batterie
22. Fil de la masse
23. Fom de démarreur
24. Bac de batterie
25. Cadre
26. Fil de la masse (faisceau de fils)
27. Faisceau de fils
28. Fil de connecteur de raccord
29. Collier de serrage
30. Support de réservoir de carburant

A. Installer le témoin sonore aux nervures du bac de batterie avec la sortie du fil orientée vers le bas.
B. Pousser le câble négatif de batterie entre le bac de batterie et le faisceau de fils après l'avoir connecté au coupleur de câble négatif de batterie.
C. Vers l'injecteur n° 1
D. Installer le collier à pince du fil de servomoteur de papillon des gaz dans l'orifice du couvercle du moteur.
E. S'assurer que les fils de bougie après ce collier à pince ne sont pas tordus.
F. Vérifier qu'il n y a pas de mou dans le fil de bougie lorsqu'il est installé à l'intérieur de cette plage comme indiqué sur l'illustration.
G. Insérer le collier à pince de faisceau de fils dans le trou du bac de batterie.
H. L'extrémité du couvercle doit toujours être au-dessus des étapes du relais. S'assurer que le couvercle ne se retourne pas autour de la circonférence entière.
I. Étapes du relais
J. Pousser le coupleur de témoin sonore jusqu'à l'intérieur du fil d'embranchement du faisceau de fils et du relais. Le coupleur est autorisé à dépasser après l'avoir enfoncé.
K. Poser le coupleur de faisceau de fils dans le trou du support.
L. La disposition avant et arrière des trois fils n'a pas d'importance.
M. Acheminer le fil de la masse entre le cadre et le faisceau de fils.
N. Installer le fil de la masse avec la section calfatée pointant vers l'intérieur.
O. Attacher le cadre, le faisceau de fils et le fil de démarreur avec le collier de serrage au niveau de la partie à ruban blanc du faisceau de fils. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers le bas sans la couper.
P. Attacher le faisceau de fils avec le collier de serrage après l'avoir acheminé sur le dessus du boulon de blocage du support de réservoir de carburant.

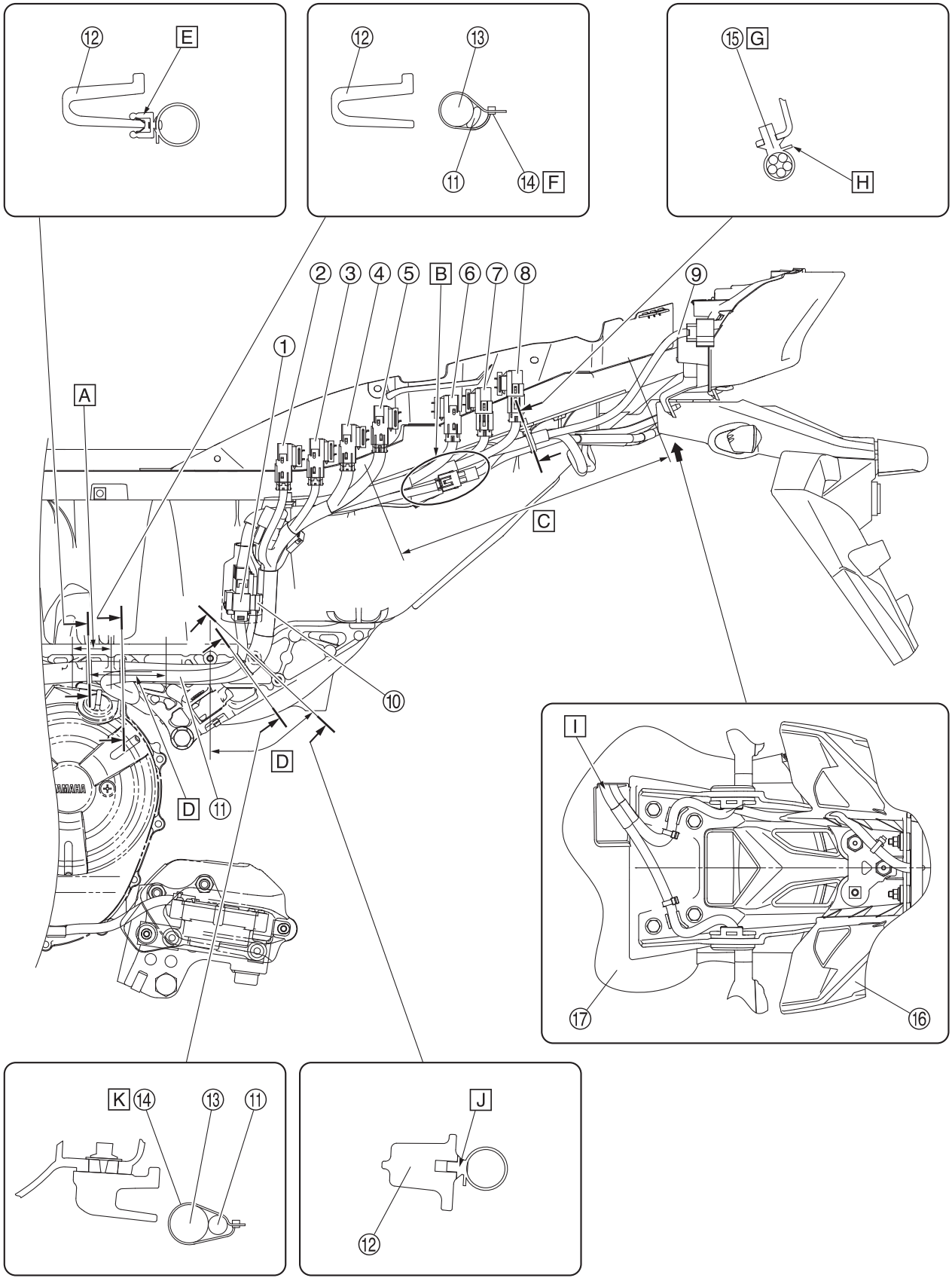
Cadre arrière (vue latérale gauche)



1. Coupleur de solénoïde de verrouillage de béquille centrale
2. Fil de solénoïde de verrouillage de béquille centrale
3. Contacteur de béquille latérale
4. Fil de contacteur de béquille latérale
5. Fom de démarreur
6. Collier de serrage
7. Marche-pied
8. Fil du coupleur double
9. Faisceau de fils (selle/fil de solénoïde de serrure du couvercle de carburant)
10. Cadre arrière
11. Faisceau de fils
12. Protection du couvercle d'alternateur
13. Couvercle de solénoïde de verrouillage de béquille centrale

A. Installer le collier à pince de faisceau de fils dans le trou du support de réservoir de carburant.
B. Installer le collier de serrage dans cette plage.
C. Installer le collier de serrage de façon à ce que le fil du solénoïde de verrouillage de la béquille centrale ne présente pas de mou dans l'espace entre le coupleur de solénoïde de verrouillage de la béquille centrale et le guide de protection du couvercle d'alternateur.
D. S'assurer que le fil de solénoïde de verrouillage de la béquille centrale ne présente pas de mou dans cette plage.
E. Installer le fil de solénoïde de verrouillage de la béquille centrale sur la nervure de protection du couvercle d'alternateur. (3 emplacements)
F. Coupleur d'alarme antivol (pas de connexion)
G. Installer le collier à pince du fil de contacteur de la béquille latérale au support.
H. Pour le bloc de contrôle du système de suivi (sauf pour XP530E-A)
I. Attacher le faisceau de fils au marchepied avec le collier de serrage. Placer le collier de serrage dans la plage indiquée sur l'illustration. Orienter l'extrémité du collier de serrage vers l'arrière et la placer à l'intérieur du marchepied.
J. Insérer le collier à pince de faisceau de fils dans le trou du cadre arrière.
K. Acheminer le fil du solénoïde de verrouillage du couvercle de carburant/de la selle à travers la partie nervurée du couvercle de remplissage.
L. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers l'intérieur sans la couper.
M. Acheminer le fil du solénoïde de verrouillage de la béquille centrale à travers l'encoche du couvercle de solénoïde de verrouillage de la béquille centrale.
N. Installer le collier de serrage entre le collier à pince de faisceau de fils et le coupleur du solénoïde de verrouillage de la béquille centrale. S'assurer que le collier de serrage n'entre pas en contact avec la portion dénudée du fil. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers le bas sans la couper.
O. Attacher la section du ruban adhésif blanc du fil de démarreur avec le collier de serrage.
P. Connecter fermement le coupleur de pompe à carburant à la pompe à carburant.

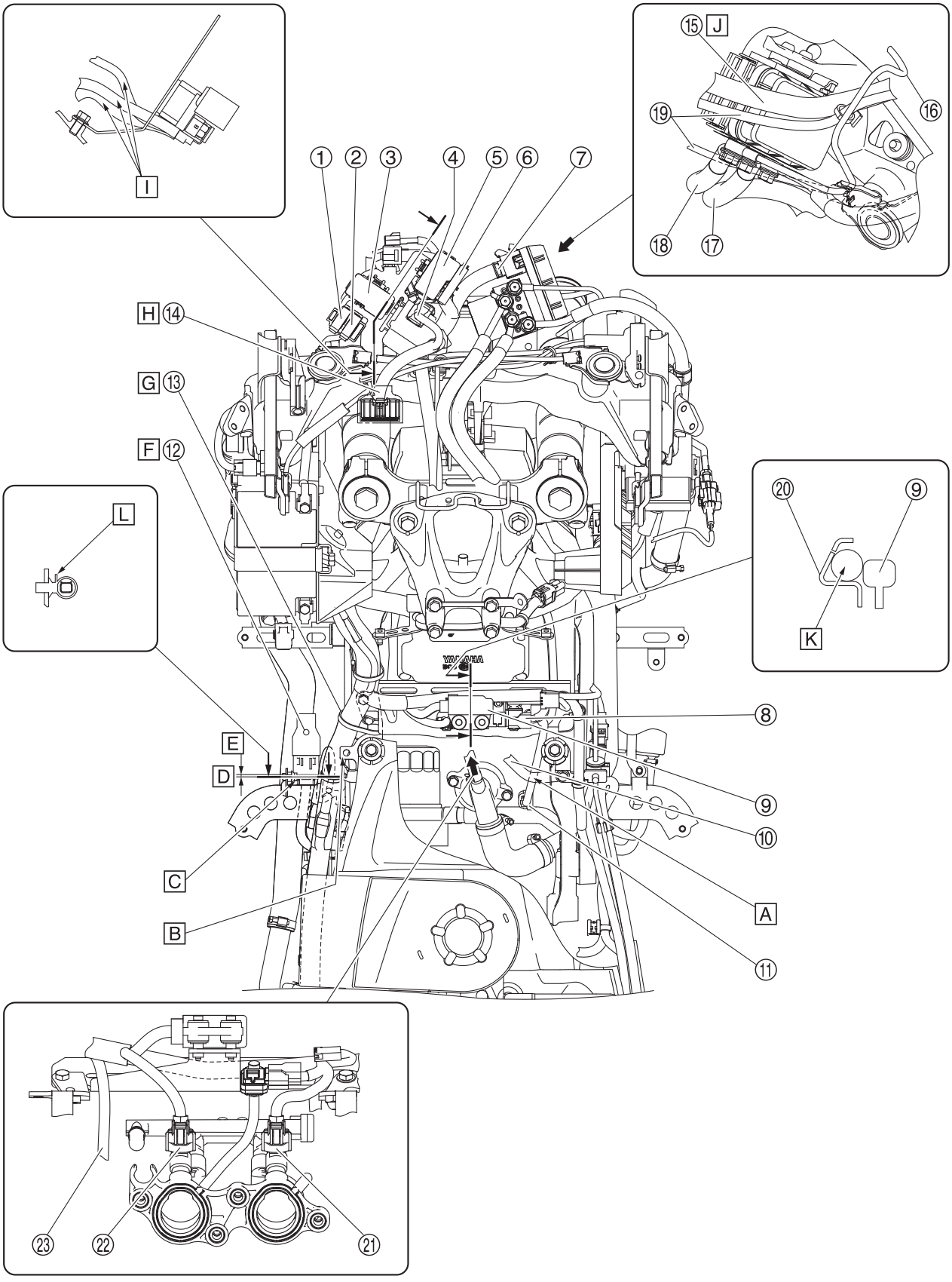
Cadre (vue latérale gauche)



1. Coupleur de bobine de stator
2. Relais de béquille latérale
3. Relais de clignotants/feux de détresse
4. Relais du moteur de ventilateur
5. Relais de chauffage de selle (alimentation) (pour XP530D-A)
6. Relais de chauffage de selle (commande) (pour XP530D-A)
7. Relais du moteur de réglage du pare-brise (vers le bas) (pour XP530D-A)
8. Relais du moteur de réglage du pare-brise (vers le haut) (pour XP530D-A)
9. Fil de feu arrière/stop (gauche)
10. Coupleur de capteur de position de vilebrequin
11. Fil de bobine de stator équipée
12. Cadre arrière
13. Faisceau de fils
14. Collier de serrage
15. Collier à pince
16. Bavette complète
17. Protection de feu arrière/stop

A. Installer le collier à pince de faisceau de fils dans cette plage.
B. Connecter le fil de clignotant arrière en faisant correspondre les couleurs de coupleur (gauche : noir, droit : blanc).
Brancher le fil de l'éclairage de la plaque d'immatriculation (bleu-noir). (La couleur n'a pas d'importance.)
C. L'ordre de disposition du fil n'a pas d'importance tant qu'il est installé à l'intérieur de cette plage.
D. Installer le collier de serrage dans cette plage.
E. Installer le collier à pince de faisceau de fils à l'extrémité ronde de la nervure.
F. Attacher la partie à ruban blanc du fil de bobine de stator équipée et du faisceau de fils avec le collier de serrage. L'extrémité du collier de serrage doit être coupée en pointant vers l'extérieur.
G. Attacher la partie du ruban de chaque fil avec le collier à pince.
Ruban blanc : Faisceau de fils, fil de chauffage pour selle (pour XP530D-A)
Ruban jaune : Fil de bavette complète
Cela doit être possible tant que le collier à pince est aligné approximativement avec la partie de ruban de chaque fil.
H. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers l'intérieur sans la couper.
I. Acheminer le fil de clignotant arrière (gauche/droit) et le fil de l'éclairage de la plaque d'immatriculation à travers le trou de la protection de feu arrière/stop.
J. Insérer le collier à pince de faisceau de fils dans le trou du cadre arrière.
K. Ajuster le fil de bobine de stator équipée et le faisceau de fils sur la position du collier à pince de faisceau de fils et les fixer avec le collier de serrage.

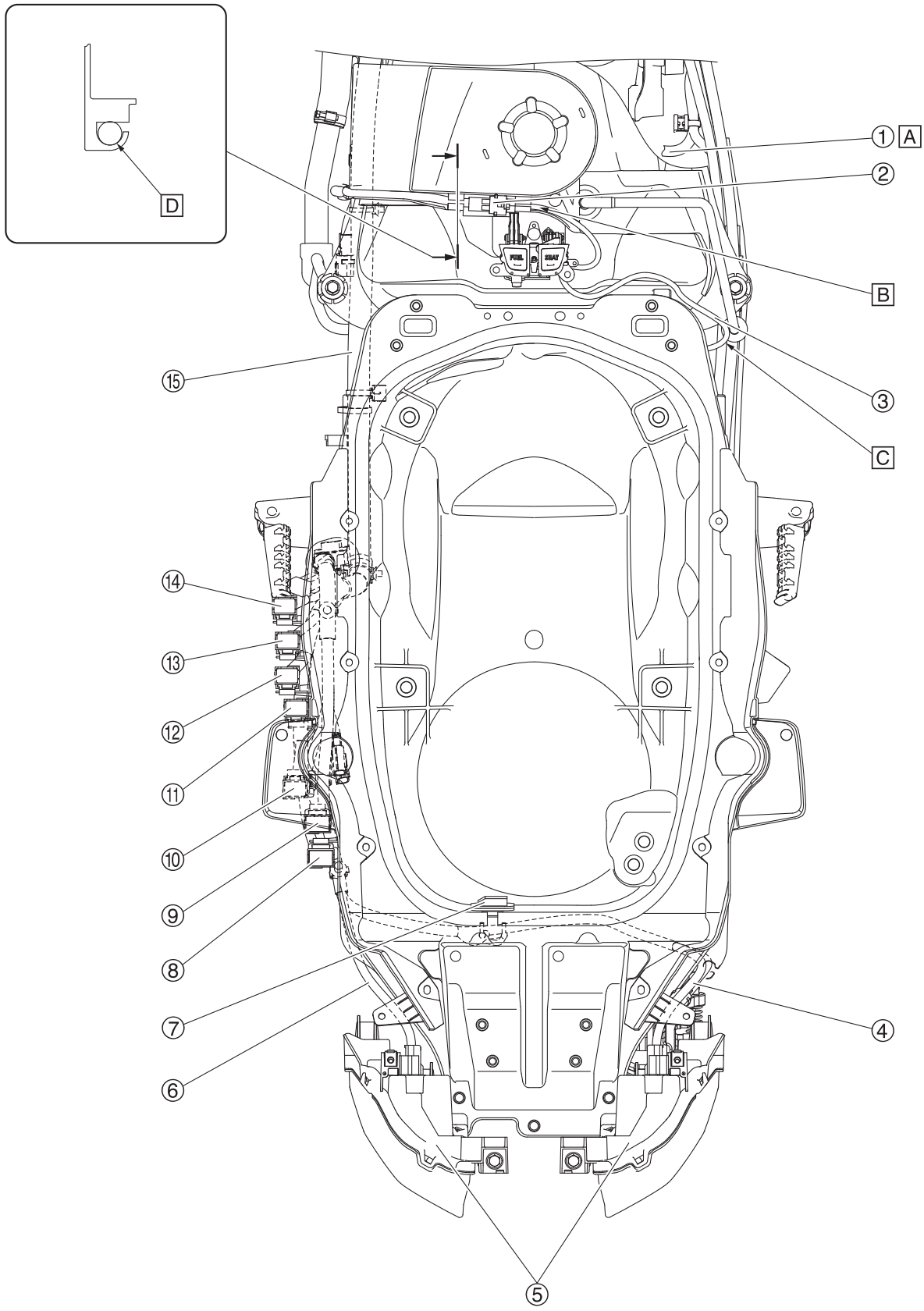
Cadre (vue de dessus)



1. Boîtier à fusibles 4 (pour XP530D-A)
2. Boîtier à fusibles 5 (pour XP530D-A)
3. Boîtier à fusibles 2
4. Fil de relais du démarreur
5. Boîtier à fusibles 1
6. Boîtier à fusibles 3
7. Coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS
8. Capteur de pression d'air admis
9. Capteur de sécurité de chute
10. Durite de purge d'absorbeur
11. Capteur de température du liquide de refroidissement
12. Protection de coupleur
13. Collier de serrage
14. Fil du compteur équipé
15. Fil de contacteur à la poignée (gauche/droite) /Fil du chauffe-poignée (gauche/droite) (pour XP530D-A)/Fil de contacteur de feu stop sur frein avant (pour XP530D-A)/Fil de contacteur de feu stop sur frein arrière (pour XP530D-A)
16. Durite de frein avant (modulateur de pression à l'étrier de frein avant)
17. Durite de frein arrière (maître-cylindre de frein arrière au modulateur de pression)
18. Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression)
19. Câble du moteur de réglage du pare-brise
20. Support de fixation du réservoir de carburant
21. Injecteur n° 2
22. Injecteur n° 1
23. Fil de servomoteur de papillon des gaz

A. Acheminer le fil de capteur de température du liquide de refroidissement en dessous de la durite de purge d'absorbeur.
B. Acheminer le faisceau de fils sous la partie saillante du support de réservoir de carburant.
C. Installer le collier à pince dans l'orifice de vis du support. (sauf pour XP530E-A)
D. Installer le collier à pince de façon à ce qu'il soit en contact du côté du coupleur dans la plage indiquée sur l'illustration.
E. 0–10 mm (0–0.39 in)
F. Installer la protection de coupleur de sorte que le repère blanc soit en haut.
G. S'assurer que le collier de serrage n'entre pas en contact avec le réservoir de carburant.
H. Après avoir connecté le coupleur au compteur, l'insérer jusqu'à ce que la protection de coupleur entre en contact avec le fond du compteur.
I. Acheminer les faisceaux de fils à l'intérieur du support.
J. Acheminer ces fils entre le tube en acier de la durite de frein avant (modulateur de pression vers étrier de frein avant) et le support de phare.
K. Acheminer le faisceau de fils entre le capteur de sécurité de chute et le support de fixation du réservoir de carburant.
L. L'extrémité du collier à pince doit être tournée vers le bas sans la couper.

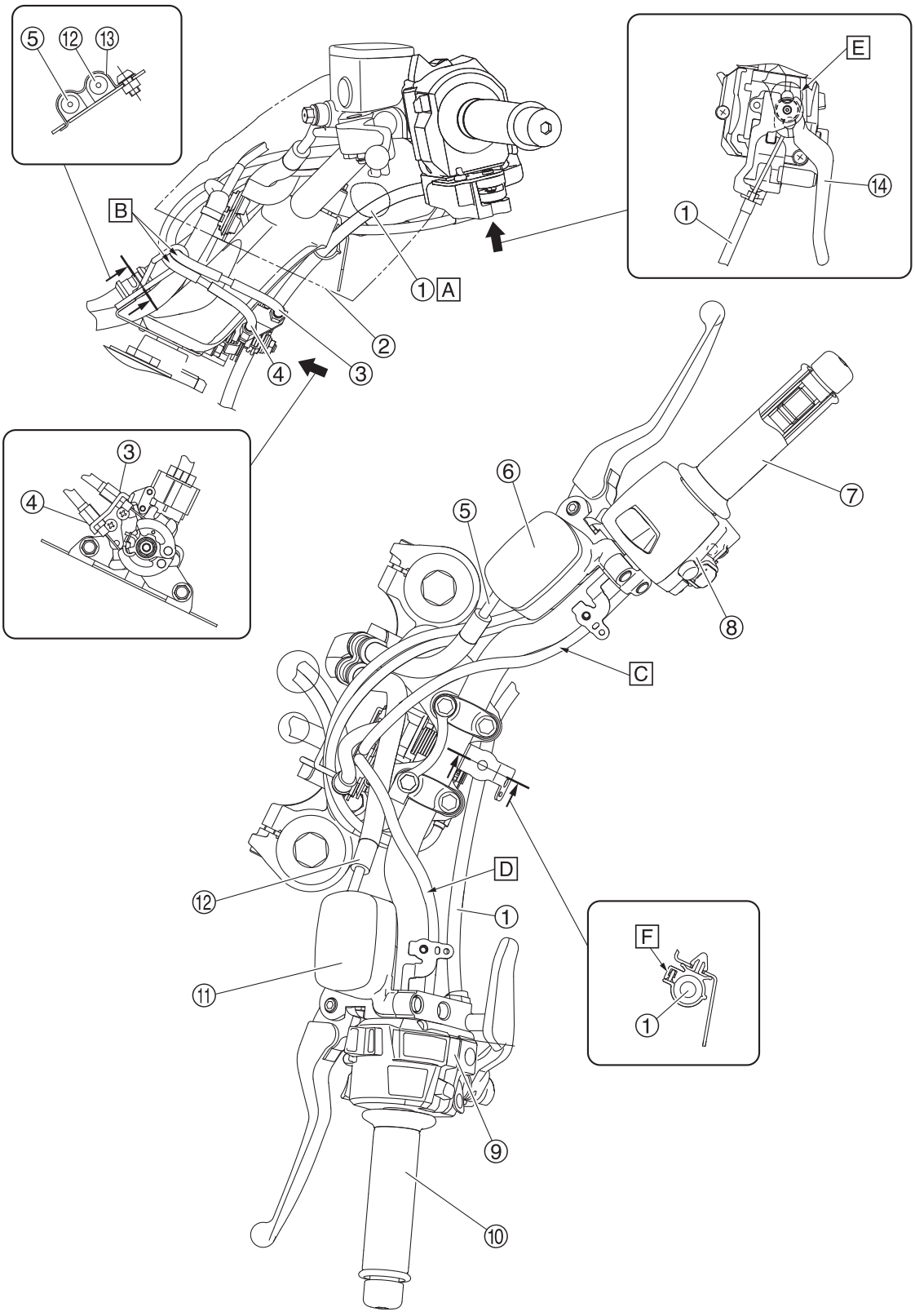
Cadre (vue de dessus)



1. Fil de pompe à carburant
2. Selle/Coupleur de solénoïde de verrouillage du couvercle de carburant
3. Câble de verrouillage de la selle
4. Fil de feu arrière/stop (droite)
5. Feu arrière/stop
6. Fil de feu arrière/stop (gauche)
7. Éclairage de la boîte de rangement
8. Relais du moteur de réglage du pare-brise (vers le haut) (pour XP530D-A)
9. Relais du moteur de réglage du pare-brise (vers le bas) (pour XP530D-A)
10. Relais de chauffage de selle (commande) (pour XP530D-A)
11. Relais de chauffage de selle (alimentation) (pour XP530D-A)
12. Relais du moteur de ventilateur
13. Relais de clignotants/feux de détresse
14. Relais de béquille latérale
15. Faisceau de fils

A. À la pompe à carburant
B. Acheminer le fil le long du bord du couvercle de remplissage.
C. S'assurer que le câble de verrouillage de la selle ne soit pas coincé.
D. Installer le fil du solénoïde de verrouillage du couvercle de carburant/de la selle sur la nervure du couvercle de remplissage.

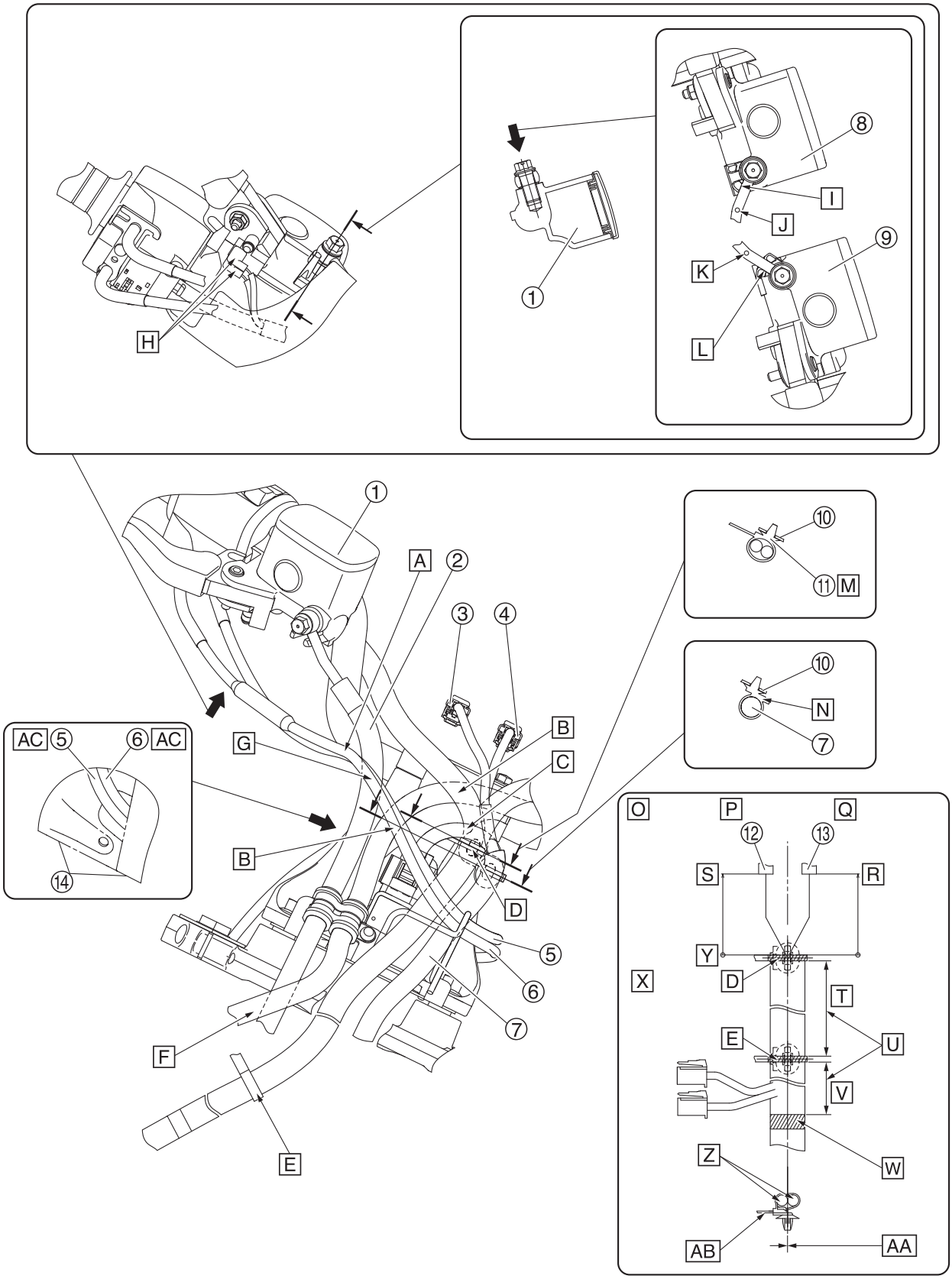
Guidon (vue latérale gauche et supérieure) (pour XP530E-A/XP530-A)



1. Câble de verrouillage du frein arrière
2. Cache de guidon
3. Câble des gaz (décélération)
4. Câble des gaz (accélération)
5. Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression)
6. Maître-cylindre de frein avant
7. Poignée des gaz
8. Contacteur à la poignée (droite)
9. Contacteur à la poignée (gauche)
10. Poignée de guidon
11. Maître-cylindre de frein arrière
12. Durite de frein arrière (maître-cylindre de frein arrière au modulateur de pression)
13. Support de durite de frein
14. Levier de verrouillage de frein arrière

A. Acheminer le câble de verrouillage de frein arrière à travers le trou du cache de guidon.
B. Acheminer à travers le guide de câble dans l'ordre du câble des gaz (décélération) suivi du câble des gaz (accélération).
C. Acheminer le fil de contacteur à la poignée (droite) sur le dessus et à l'arrière du guidon.
D. Acheminer le fil de contacteur à la poignée (gauche) sur le dessus et à l'arrière du guidon.
E. Mettre le levier de verrouillage de frein arrière jusqu'à la position indiquée sur l'illustration avant d'installer le câble de verrouillage de frein arrière.
F. L'ouverture du collier à pince doit être orientée vers l'avant.

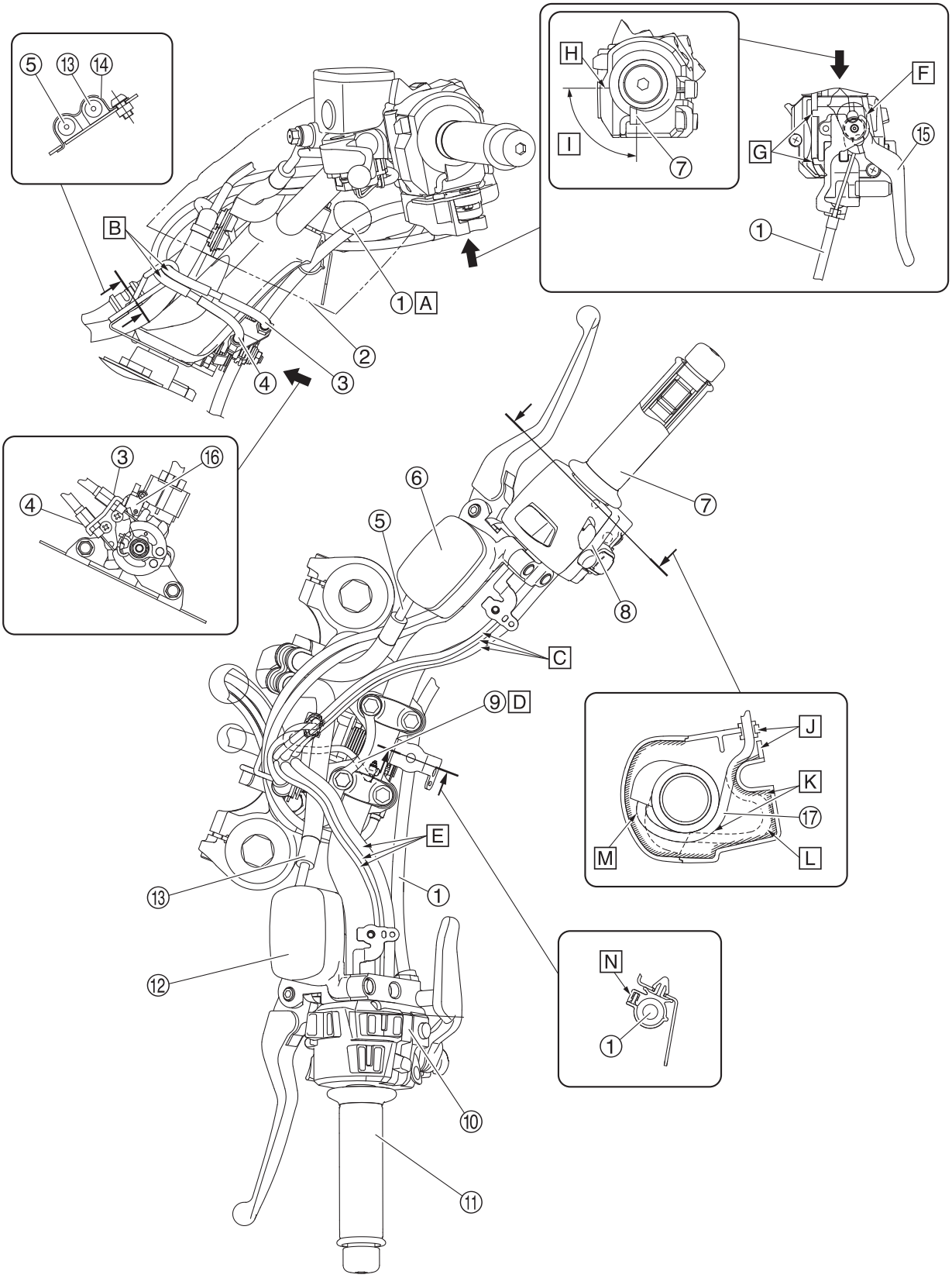
Guidon (vue avant) (pour XP530E-A/XP530-A)



1. Maître-cylindre de frein
2. Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression)
3. Coupleur de contacteur OFF/LOCK
4. Coupleur de contacteur de stationnement/déverrouillage
5. Câble des gaz (décélération)
6. Câble des gaz (accélération)
7. Faisceau de fils
8. Maître-cylindre de frein avant
9. Maître-cylindre de frein arrière
10. Support
11. Collier à pince
12. Fil de contacteur à la poignée (droite)
13. Fil de contacteur à la poignée (gauche)
14. Cache de guidon

A. Acheminer le câble des gaz (accélération) à l'avant du câble des gaz (décélération).
B. Acheminer la durite de frein arrière derrière les fils autour du guidon et des câbles des gaz.
C. Acheminer le faisceau de fils à l'avant des fils autour du guidon.
D. Collier à pince A
E. Collier à pince B
F. Acheminer la durite de frein arrière au-dessus de la durite de frein avant.
G. Acheminer la durite de frein avant derrière les câbles des gaz.
H. Brancher le contacteur de feu stop de l'intérieur. (gauche/droite)
I. La partie métallique de la durite de frein avant doit entrer en contact avec le guide du maître-cylindre de frein.
J. Fixer la durite de frein avant avec le repère blanc sur la partie métallique dirigée vers l'avant.
K. Attacher la durite de frein arrière avec le repère jaune sur la partie métallique dirigée vers l'avant.
L. Acheminer la partie métallique de la durite de frein arrière entre les guides du maître-cylindre de frein.
M. Consolider les fils autour du guidon et les fixer avec le collier à pince. Voir la position fixée du collier à pince A pour plus de détails.
N. Orienter l'extrémité du collier à pince de faisceau de fils vers la gauche.
O. Position fixée du collier à pince A
P. Côté droit du véhicule
Q. Côté gauche du véhicule
R. 245–255 mm (9.65–10.04 in) : Extrémité du carter
S. 285–295 mm (11.22–11.61 in) : Extrémité du carter
T. Intervalle entre l'extrémité du collier à pince A et l'extrémité du collier à pince B : 275–285 mm (10.83–11.22 in)
U. S'assurer de l'absence de jeu, de cassure, d'entremêlement, etc., dans cet intervalle pour chaque faisceau.
V. 205–215 mm (8.07–8.46 in)
W. Ruban blanc de positionnement
X. Procédure d'installation du collier à pince
   1. Marquer le point de référence du fil de chaque composant.
   2. Aligner la marque de chaque fil et serrer avec le collier à pince A.
   3. Attacher le faisceau de fils avec le collier à pince B à une position située 275–285 mm (10.83–11.22 in) de l'extrémité du collier à pince A.
Y. Point de référence
Z. Attacher le fil de contacteur à la poignée (gauche) et le fil de contacteur à la poignée (droite) avec le collier à pince.
AA. Angle relatif entre le collier à pince A et le collier à pince B : –15°–15°
AB. L'extrémité du collier à pince doit être tournée vers la droite sans la couper.
AC. Acheminer les câbles des gaz à l'intérieur de l'ouverture droite dans le cache de guidon comme indiqué sur l'illustration.

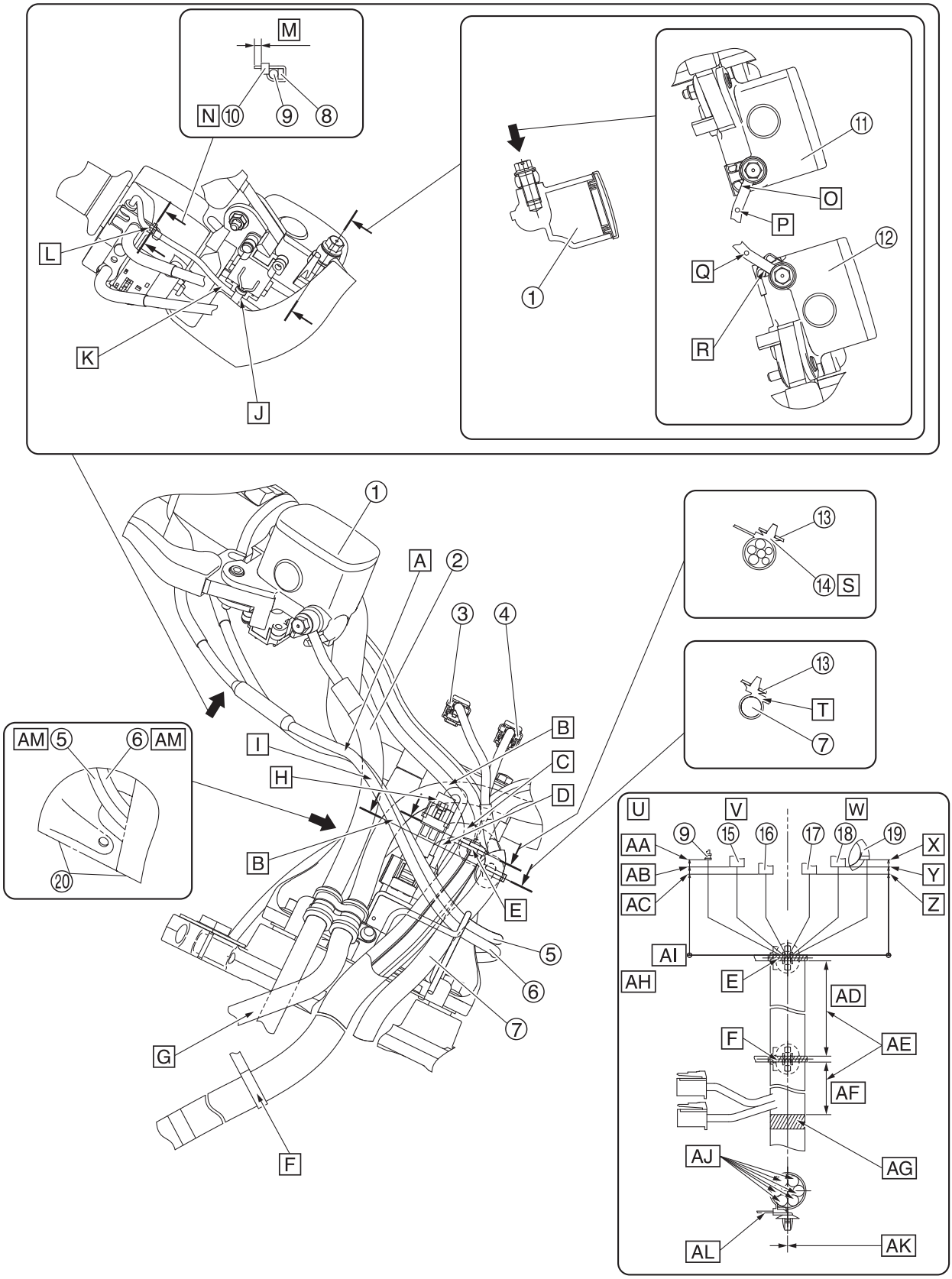
Guidon (vue latérale gauche et supérieure) (pour XP530D-A)



1. Câble de verrouillage du frein arrière
2. Cache de guidon
3. Câble des gaz (décélération)
4. Câble des gaz (accélération)
5. Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression)
6. Maître-cylindre de frein avant
7. Poignée des gaz
8. Contacteur à la poignée (droite)
9. Fil de contacteur d'annulation de la poignée
10. Contacteur à la poignée (gauche)
11. Poignée de guidon
12. Maître-cylindre de frein arrière
13. Durite de frein arrière (maître-cylindre de frein arrière au modulateur de pression)
14. Support de durite de frein
15. Levier de verrouillage de frein arrière
16. Contacteur d'annulation de la poignée
17. Fil du chauffe-poignée

A. Acheminer le câble de verrouillage de frein arrière à travers le trou du cache de guidon.
B. Acheminer à travers le guide de câble dans l'ordre du câble des gaz (décélération) suivi du câble des gaz (accélération).
C. Acheminer le fil du chauffe-poignée, le fil de contacteur à la poignée (droit) et le fil de contacteur de feu stop sur frein avant au-dessus et à l'arrière du guidon.
D. Acheminer le fil de contacteur d'annulation de la poignée entre le support inférieur de guidon et le té supérieur.
E. Acheminer le fil du chauffe-poignée (gauche), le fil de contacteur à la poignée (gauche) et le fil de contacteur de feu stop sur frein arrière au-dessus et à l'arrière du guidon.
F. Mettre le levier de verrouillage de frein arrière jusqu'à la position indiquée sur l'illustration avant d'installer le câble de verrouillage de frein arrière.
G. Installer le fil du chauffe-poignée (gauche) dans la fente du contacteur à la poignée.
H. Plan de joint du carter du contacteur à la poignée
I. 90°±3°
J. Installer le passe-fil du fil du chauffe-poignée (droit) dans la fente du contacteur à la poignée, puis le maintenir et le serrer avec la plaquette du câble des gaz (accélération).
K. Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur les pièces mobiles du fil du chauffe-poignée (droit) et l'intérieur du contacteur à la poignée (zone ombrée sur l'illustration).
L. Position complètement ouverte
M. Position complètement fermée
N. L'ouverture du collier à pince doit être orientée vers l'avant.

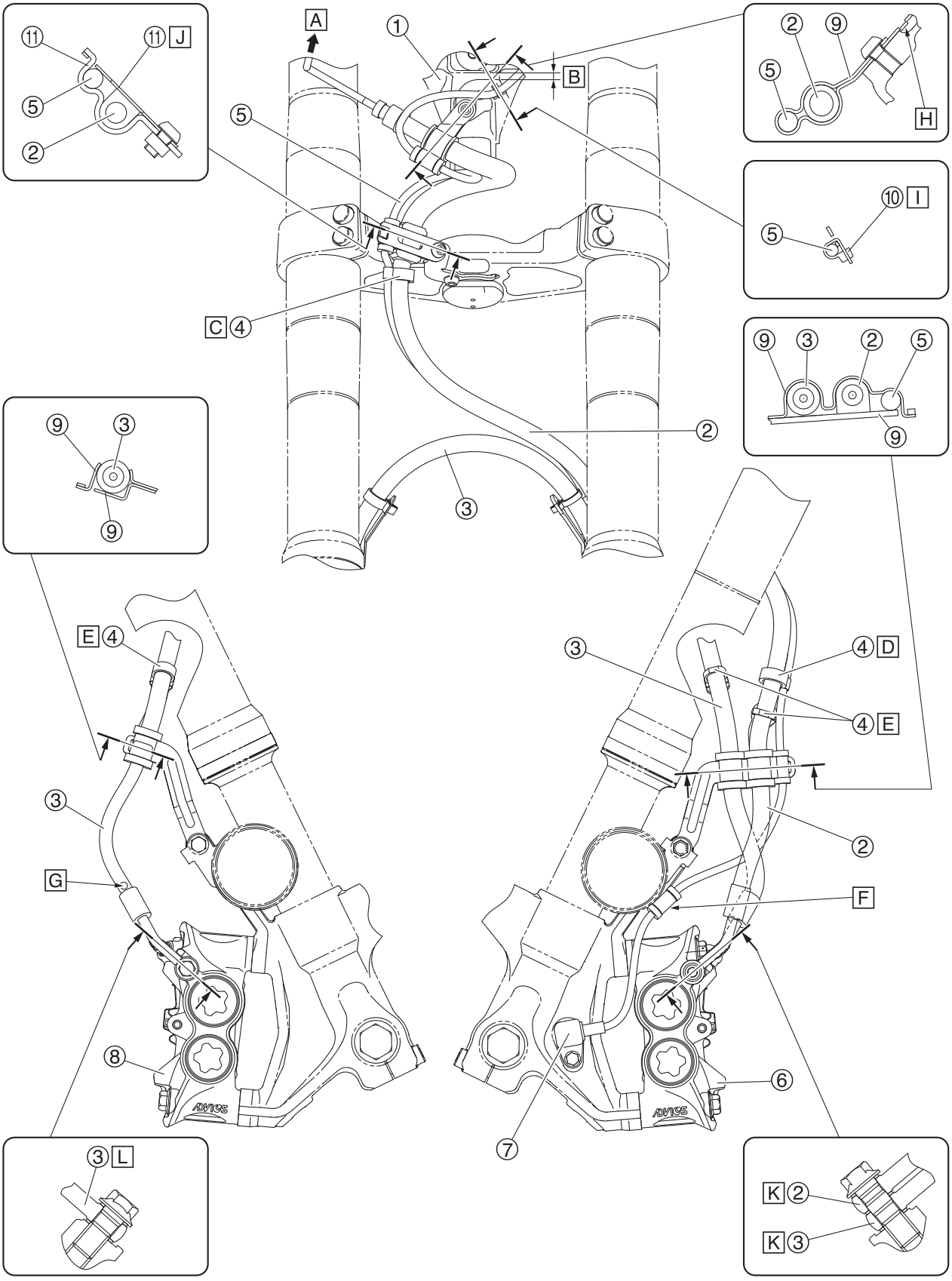
Guidon (vue avant) (pour XP530D-A)



1. Maître-cylindre de frein
2. Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression)
3. Coupleur de contacteur OFF/LOCK
4. Coupleur de contacteur de stationnement/déverrouillage
5. Câble des gaz (décélération)
6. Câble des gaz (accélération)
7. Faisceau de fils
8. Plaquette (câble des gaz)
9. Fil du chauffe-poignée (droite)
10. Collier de serrage
11. Maître-cylindre de frein avant
12. Maître-cylindre de frein arrière
13. Support
14. Collier à pince
15. Fil de contacteur à la poignée (droite)
16. Fil de contacteur de feu stop sur frein avant
17. Fil de contacteur de feu stop sur frein arrière
18. Fil de contacteur à la poignée (gauche)
19. Fil du chauffe-poignée (gauche)
20. Cache de guidon

A. Acheminer le câble des gaz (accélération) à l'avant du câble des gaz (décélération).
B. Acheminer la durite de frein arrière derrière les fils autour du guidon et des câbles des gaz.
C. Acheminer le faisceau de fils à l'avant des fils autour du guidon.
D. Acheminer le fil de contacteur d'annulation de la poignée entre le coupleur du capteur de position d'accélérateur et le faisceau de fils.
E. Collier à pince A
F. Collier à pince B
G. Acheminer la durite de frein arrière au-dessus de la durite de frein avant.
H. Disposer le coupleur du contacteur d'annulation de la poignée à l'avant de la durite de frein et des fils autour du guidon.
I. Acheminer la durite de frein avant derrière les câbles des gaz.
J. Acheminer le fil du chauffe-poignée de manière à ce qu'il ne soit pas coincé entre le fil de contacteur de feu stop sur frein avant et le cache de guidon.
K. Acheminer le fil du chauffe-poignée à l'intérieur du cache guidon en l'acheminant derrière le contacteur de feu stop sur frein avant.
L. Aligner l'extrémité du ruban bleu du fil du chauffe-poignée sur l'extrémité du collier de serrage pour le fixer.
M. 3 mm (0.12 in) ou moins
N. Le collier de serrage doit être orienté vers le bas avec l'extrémité coupée à 3 mm (0.12 in) ou moins.
O. La partie métallique de la durite de frein avant doit entrer en contact avec le guide du maître-cylindre de frein.
P. Installer la durite de frein avant avec le repère blanc sur la partie métallique dirigée vers l'avant.
Q. Installer la durite de frein arrière avec le repère jaune sur la partie métallique dirigée vers l'avant.
R. Acheminer la partie métallique de la durite de frein arrière entre les guides du maître-cylindre de frein.
S. Consolider les fils autour du guidon et les fixer avec le collier à pince. Voir la position fixée du collier à pince A pour plus de détails.
T. Orienter l'extrémité du collier à pince de faisceau de fils vers la gauche.
U. Position fixée du collier à pince A
V. Côté droit du véhicule
W. Côté gauche du véhicule
X. 330–340 mm (12.99–13.39 in) : Extrémité de l'entretoise épaulée
Y. 245–255 mm (9.65–10.04 in) : Extrémité du carter
Z. 215–225 mm (8.46–8.86 in) : Extrémité du carter
AA. 360–370 mm (14.17–14.57 in) : Extrémité du passe-fil
AB. 285–295 mm (11.22–11.61 in) : Extrémité du carter
AC. 255–265 mm (10.04–10.43 in) : Extrémité du carter
AD. Intervalle entre l'extrémité du collier à pince A et l'extrémité du collier à pince B : 275–285 mm (10.83–11.22 in)
AE. S'assurer de l'absence de jeu, de cassure, d'entremêlement, etc., dans cet intervalle pour chaque faisceau.
AF. 205–215 mm (8.07–8.46 in)
AG. Ruban blanc de positionnement
AH. Procédure d'installation du collier à pince
1. Marquer le point de référence du fil de chaque composant.
2. Aligner la marque de chaque fil et serrer avec le collier à pince A.
3. Attacher le faisceau de fils avec le collier à pince B à une position située 275–285 mm (10.83–11.22 in) de l'extrémité du collier à pince A.
AI. Point de référence
AJ. Attacher le fil du chauffe-poignée (gauche), le fil du chauffe-poignée (droit), le fil de contacteur à la poignée (gauche), le fil de contacteur à la poignée (droit), le fil de contacteur de feu stop sur frein avant et le fil de contacteur de feu stop sur frein arrière avec le collier à pince.
AK. Angle relatif entre le collier à pince A et le collier à pince B : –15°–15°
AL. L'extrémité du collier à pince doit être tournée vers la droite sans la couper.
AM. Acheminer les câbles des gaz à l'intérieur de l'ouverture droite dans le cache de guidon comme indiqué sur l'illustration.

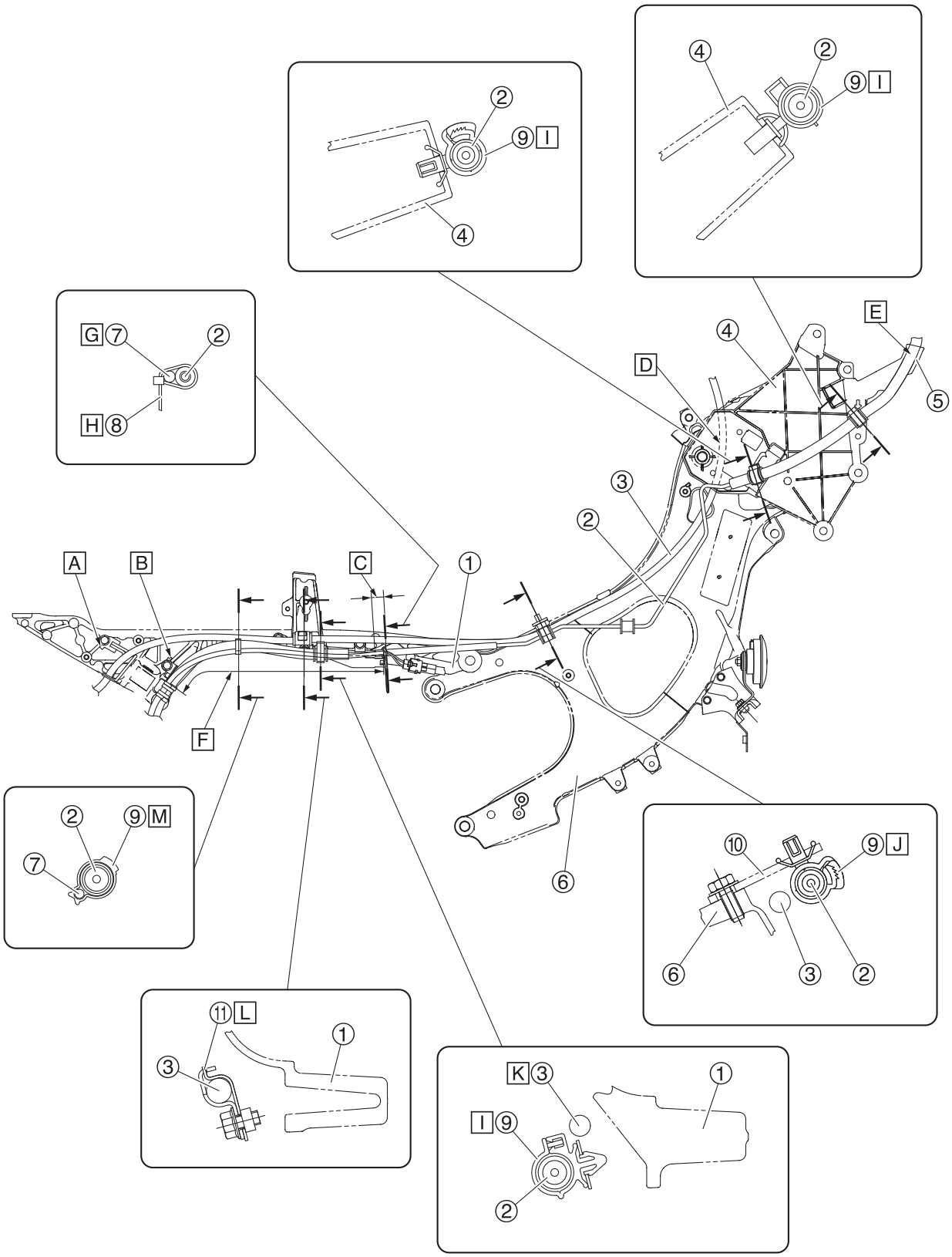
Frein avant (vue frontale, côté gauche et côté droit)



1. Support de phare
2. Durite de frein avant (modulateur de pression à l'étrier de frein avant)
3. Durite de frein avant (étrier de frein gauche vers étrier de frein droit)
4. Collier à pince
5. Fil de capteur de roue avant
6. Étrier de frein avant (gauche)
7. Capteur de roue avant
8. Étrier de frein avant (droite)
9. Support de durite de frein
10. Collier de serrage
11. Support

A. À modulateur de pression
B. 4.7–4.9 mm (0.185–0.193 in)
C. Attacher la partie de ruban blanc du fil de capteur de roue avant et la durite de frein avant avec le collier à pince. Installer le collier à pince de façon à ce que le fil de capteur de roue avant soit situé sur le côté droit.
D. Attacher la partie de ruban blanc du fil de capteur de roue avant et la durite de frein avant avec un collier à pince. Installer le collier à pince de façon à ce que le fil de capteur de roue avant soit situé à l'arrière.
E. Installer le collier à pince dans le trou du support de durite de frein.
F. Acheminer le fil de capteur de roue avant à travers le support de durite de frein.
G. Installer la durite de frein avant avec le repère de peinture sur l'extérieur.
H. Installer le support de durite de frein avec la butée de rotation en contact avec le support de phare.
   En utilisant la dimension "B", il n'est pas nécessaire de laisser la butée toucher le support de phare.
I. Attacher la section du ruban adhésif blanc du fil de capteur de roue avant avec le collier de serrage. Le collier de serrage doit être orienté vers le bas avec l'extrémité coupée à 5 mm (0.2 in) ou moins.
J. Installer le support avec le repère d'identification orienté vers l'avant.
K. Installer la durite de frein avant (étrier de frein gauche vers étrier de frein droit) avec les parties métalliques en contact avec la butée de position de l'étrier de frein. Installer la durite de frein avant (modulateur de pression à étrier de frein avant) en alignant la partie métallique sur la direction de la pièce métallique de la durite de frein avant (étrier de frein gauche vers étrier de frein droit).
L. Installer la durite de frein avant (étrier de frein gauche vers étrier de frein droit) avec les parties métalliques en contact avec la butée de position de l'étrier de frein.

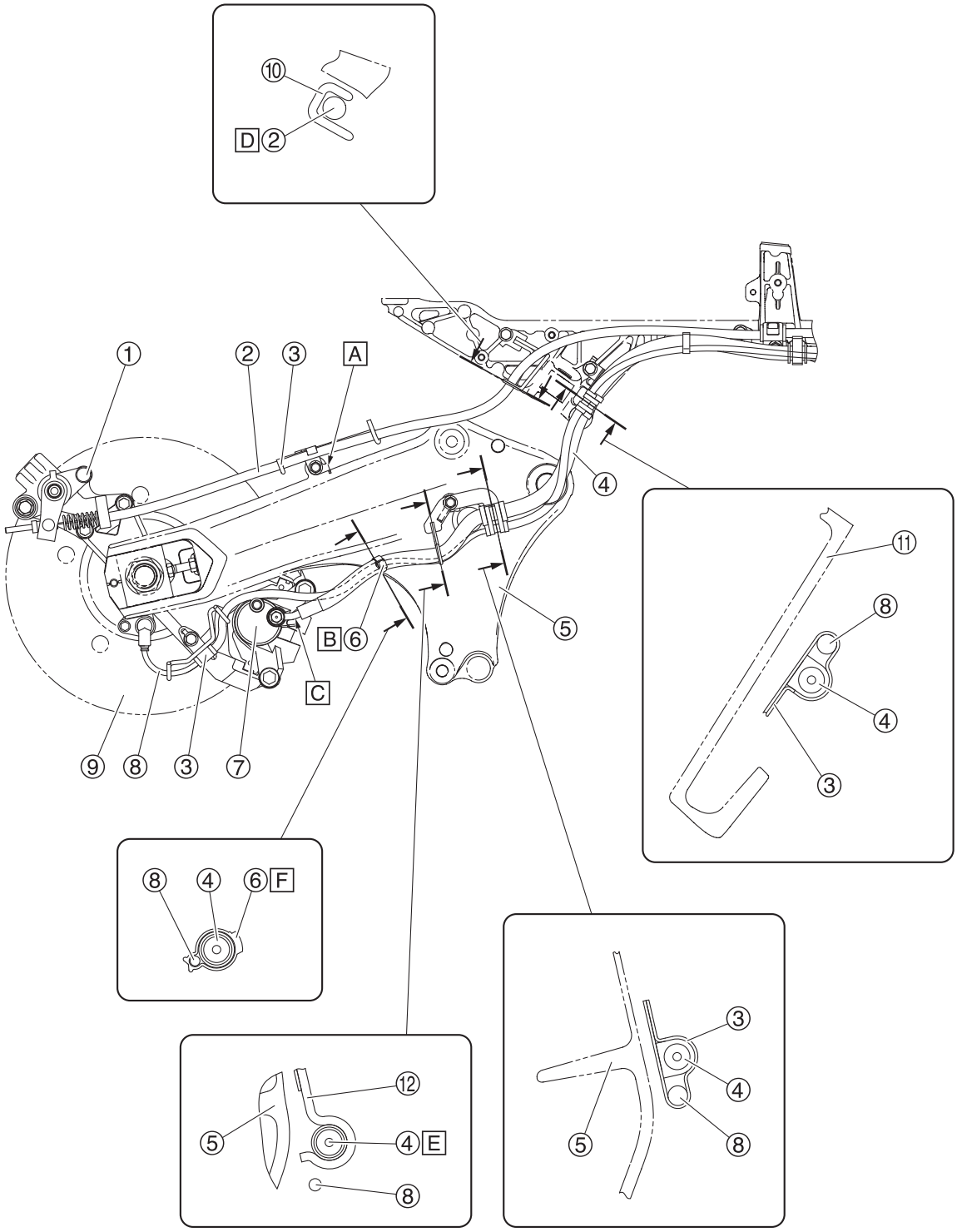
Cadre (vue latérale droite)



1. Cadre arrière
2. Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière)
3. Câble de verrouillage du frein arrière
4. Réceptacle d'équipement électrique
5. Guide
6. Cadre
7. Fil de capteur de roue arrière
8. Collier de serrage
9. Collier à pince
10. Support de réservoir de carburant
11. Guide de câble

A. Installer le support avec la butée de rotation en contact avec la nervure du cadre arrière.
B. Installer le support de durite de frein avec la butée de rotation en contact avec les nervures du cadre arrière.
C. Attacher la protection de durite de frein arrière et la partie de la protection du fil de capteur de roue arrière avec le collier de serrage. Fixer l'extrémité de la protection du fil de capteur de roue arrière (n'importe où dans une plage de 0–10 mm (0–0.39 in) de l'extrémité) avec le collier de serrage. S'assurer que le collier de serrage ne pourra pas se détacher de la protection de la durite de frein et du fil de capteur de roue arrière.
D. Acheminer le câble de verrouillage de frein arrière devant la section où le réceptacle d'équipement électrique et le cadre sont fixés.
E. Acheminer la durite de frein arrière le long du guide du réceptacle d'équipement électrique.
F. Vérifier qu'il n y a pas de jeu dans le fil de capteur de roue arrière dans cet intervalle.
G. Disposer le fil de capteur de roue arrière au-dessus, au-dessous, ou à l'extérieur de la durite de frein arrière.
H. L'extrémité du collier de serrage doit être orientée vers le bas sans la couper.
I. L'ouverture du collier à pince doit être orientée vers le haut.
J. L'ouverture du collier à pince doit être orientée vers la droite.
K. Acheminer le câble de verrouillage du frein arrière entre le cadre arrière et la durite de frein arrière.
L. Attacher le passe-fil du câble de verrouillage de frein arrière avec le guide de câble.
M. Attacher la durite de frein arrière et la partie de ruban blanc du fil de capteur de roue arrière avec le collier à pince.
Fixer la durite de frein et le fil de capteur de roue arrière de sorte que le fil de capteur de roue arrière soit situé sur le côté droit.

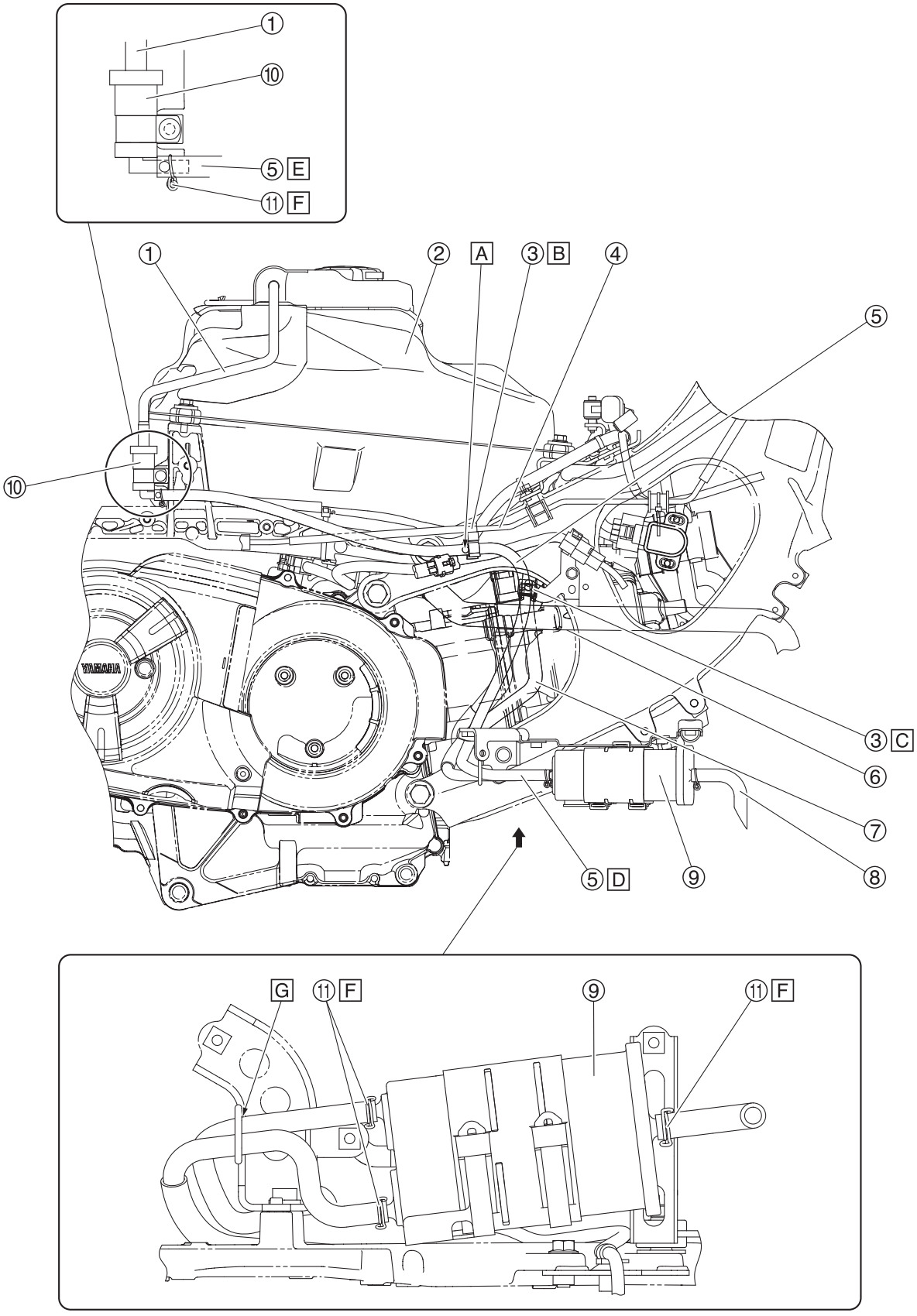
Frein arrière (vue latérale droite)



1. Étrier de verrouillage de frein arrière
2. Câble de verrouillage du frein arrière
3. Support
4. Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière)
5. Bras oscillant (droite)
6. Collier à pince
7. Étrier de frein arrière
8. Fil de capteur de roue arrière
9. Disque de frein arrière
10. Support
11. Cadre arrière
12. Support

A. Installer le support avec la butée de rotation en contact avec le bras oscillant.
B. Installer le collier à pince avec le collier à pince en contact avec l'extrémité de la protection du fil de capteur de roue arrière.
C. Installer la durite de frein arrière avec la durite de frein arrière en contact avec la butée de l'étrier de frein arrière.
D. Acheminer le câble de verrouillage du frein arrière entre les supports.
E. Acheminer la durite de frein arrière à travers le guide de la partie du support.
F. Attacher la durite de frein arrière et le fil de capteur de roue arrière avec le collier à pince de façon à ce que le capteur de roue arrière soit situé sur le côté gauche.

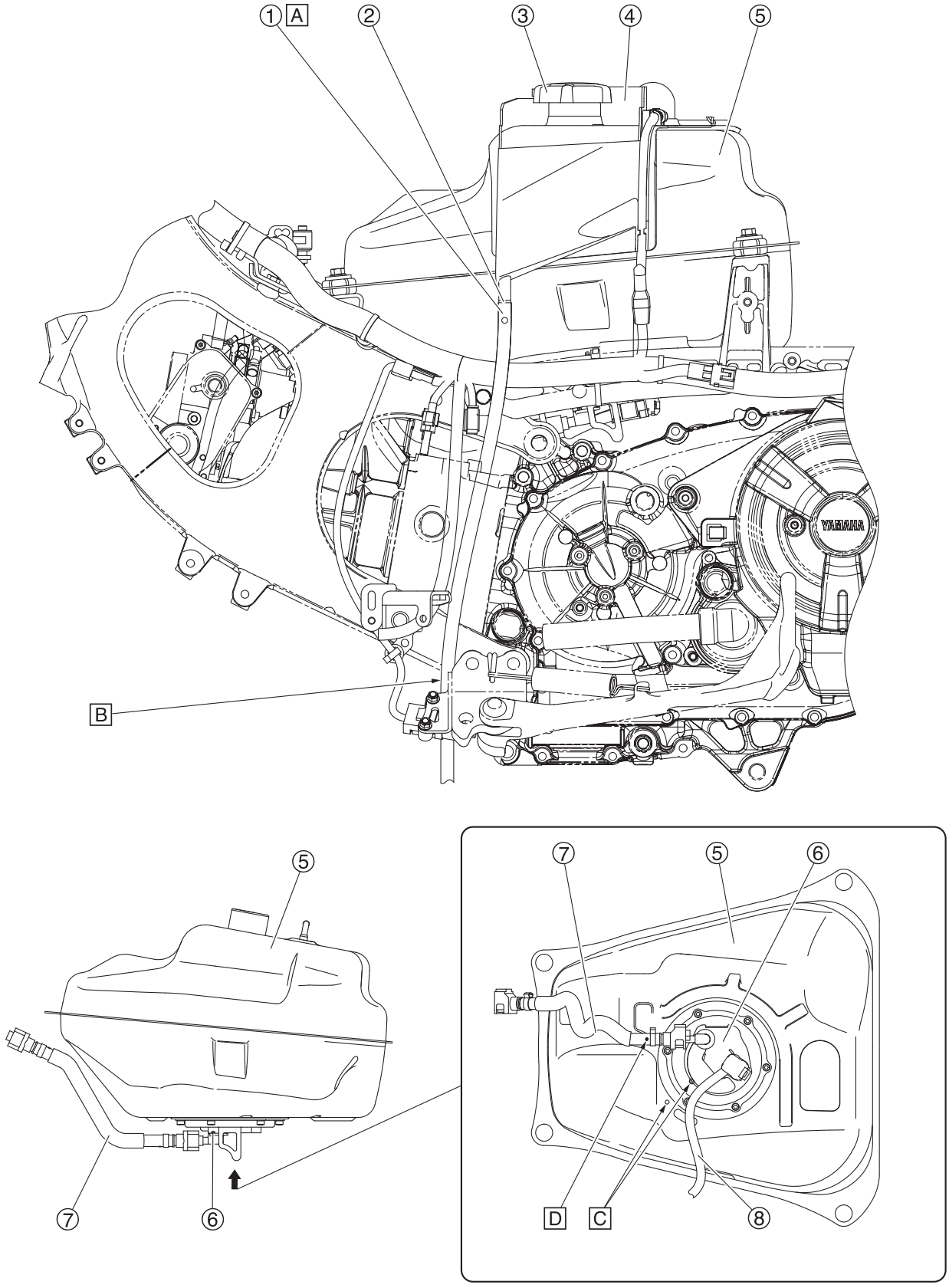
Réservoir de carburant (vue latérale droite)



1. Durite de mise à l'air du réservoir de carburant (du réservoir de carburant à la soupape de sécurité de chute)
2. Réservoir de carburant
3. Collier à pince
4. Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière)
5. Durite de mise à l'air du réservoir de carburant (de l'absorbeur à la soupape de sécurité de chute)
6. Tuyau de liquide de refroidissement
7. Durite de purge d'absorbeur (du raccord de durite à l'absorbeur)
8. Durite de mise à l'air de l'absorbeur de vapeurs d'essence
9. Absorbeur
10. Soupape de sécurité de chute
11. Clip

A. Installer la durite de mise à l'air du réservoir de carburant avec le repère pointant vers l'extérieur. Aligner le repère sur la durite avec l'extrémité arrière du collier à pince.
B. Attacher la durite de frein arrière et la durite de mise à l'air du réservoir de carburant avec le collier à pince. Installer le collier à pince avec le côté le plus long de la partie fixée orientée vers le bas, et régler la position de sorte que l'intersection de la durite de frein arrière et la durite de mise à l'air du réservoir de carburant soit en contact avec le collier à pince.
C. Installer le collier à pince dans le trou du support du tuyau de liquide de refroidissement. Attacher la durite de purge d'absorbeur avec le collier à pince.
D. Pour installer les durites à l'absorbeur, installer la durite de mise à l'air du réservoir de carburant à l'extérieur et la durite de purge d'absorbeur à l'intérieur.
E. Installer la durite de mise à l'air du réservoir de carburant avec le repère pointant vers l'extérieur. L'extrémité de la durite de mise à l'air du réservoir de carburant doit entrer en contact avec la soupape de sécurité de chute.
F. L'extrémité du clip doit être tournée vers le bas. S'assurer que le clip ne se place pas au-dessus du renflement de la zone d'installation de la durite.
G. Acheminer la durite de mise à l'air du réservoir de carburant et la durite de purge d'absorbeur à l'intérieur du guide de support.

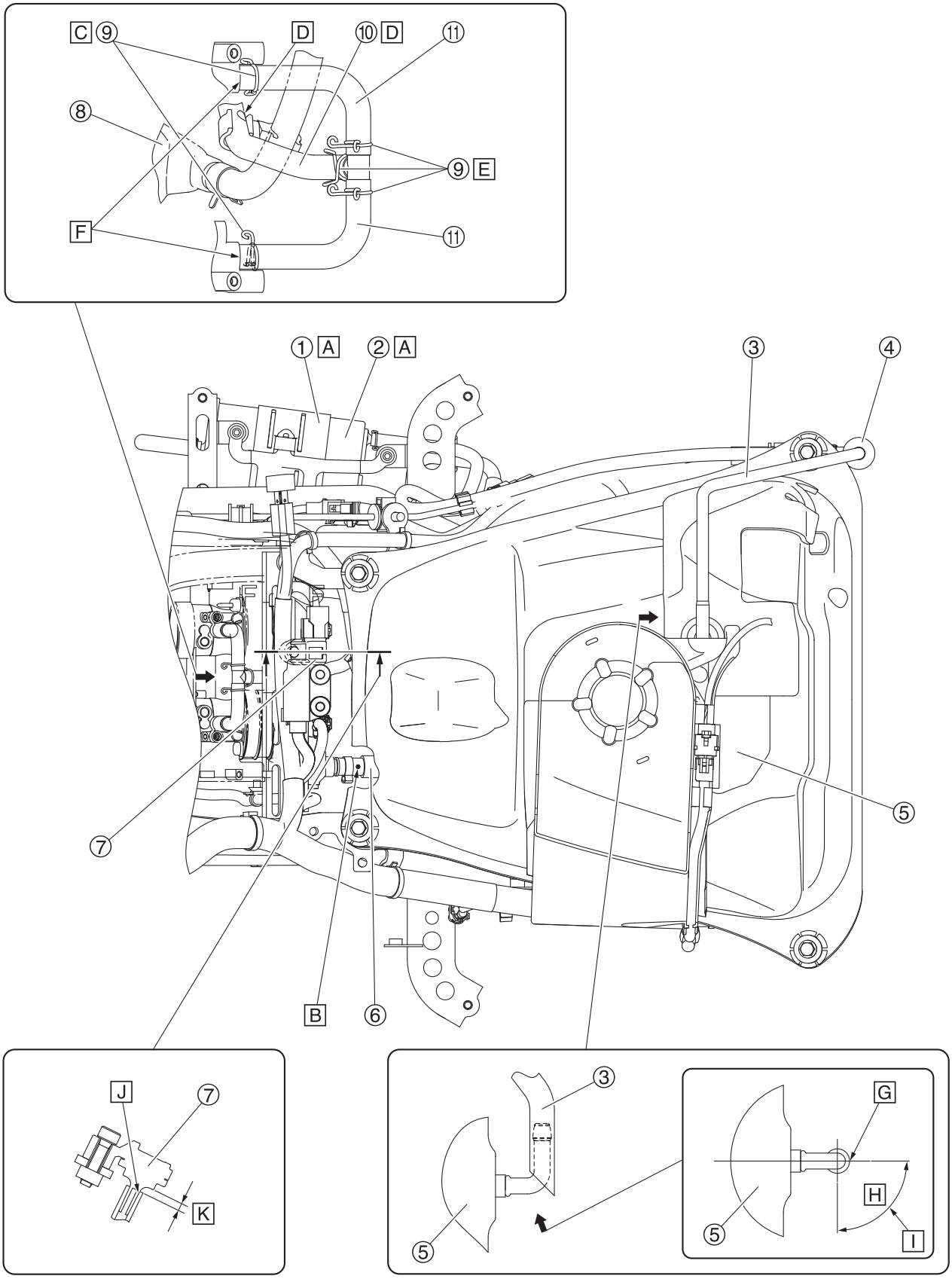
Réservoir de carburant (vue latérale gauche)



1. Durite de trop-plein du réservoir de carburant
2. Raccord de durite
3. Bouchon du réservoir de carburant
4. Couvercle de remplissage
5. Réservoir de carburant
6. Pompe à carburant
7. Durite d'alimentation
8. Fil de pompe à carburant

A. Installer la durite de trop-plein du réservoir de carburant avec le repère pointant vers l'extérieur.
B. Acheminer la durite de trop-plein du réservoir de carburant entre le support de béquille latérale et le cadre.
C. Aligner le repère du réservoir de carburant sur le repère de la pompe à carburant pour installer la pompe à carburant.
D. Maintenir la durite d'alimentation avec son repère peint orienté vers la droite et installer la durite sur le réservoir de carburant. Après l'installation de la durite d'alimentation sur le réservoir, le repère peint doit être tourné vers le bas.

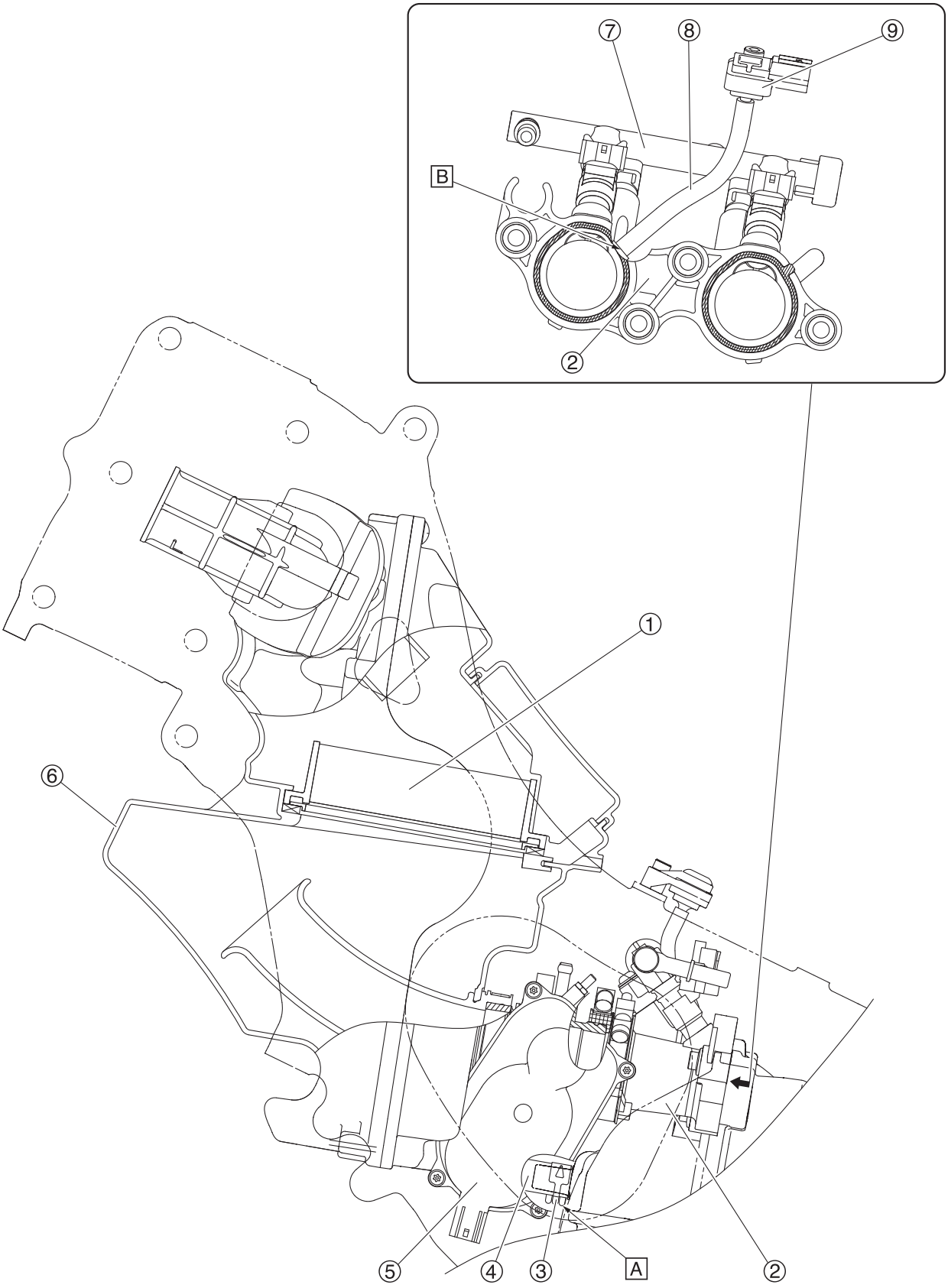
Réservoir de carburant (vue de dessus)



1. Support d'absorbeur de vapeurs d'essence
2. Absorbeur
3. Durite de mise à l'air du réservoir de carburant (du réservoir de carburant à la soupape de sécurité de chute)
4. Soupape de sécurité de chute
5. Réservoir de carburant
6. Durite d'alimentation
7. Capteur de pression d'air admis
8. Couvercle du thermostat
9. Clip
10. Durite de purge d'absorbeur (du raccord de durite à l'absorbeur)
11. Durite de purge d'absorbeur (boîtier d'injection vers raccord de durite)

A. Installer le support d'absorbeur de vapeurs d'essence et l'absorbeur avec les repères orientés vers le haut.
B. Installer la durite d'alimentation à la rampe d'injection de façon à ce que le repère peint sur la durite d'alimentation soit orienté vers le haut.
C. L'extrémité du clip doit être tournée vers l'arrière. Placer le clip à une distance de 3 mm (0.12 in) ou plus de l'extrémité de la durite. S'assurer que le clip ne se place pas au-dessus du renflement de la zone de montage de la durite.
D. Installer la durite de purge d'absorbeur sur le raccord de durite avec le côté le plus long orienté vers l'arrière et le repère peint orienté vers le côté droit.
E. L'extrémité du clip doit être tournée vers l'arrière. Placer le clip à une distance de 2–4 mm (0.08–0.16 in) de l'extrémité de la durite.
F. Installer la durite de purge d'absorbeur avec l'extrémité en contact avec le boîtier d'injection.
G. Extrémité de la durite de mise à l'air du réservoir de carburant
H. 90°
I. Installer la durite de mise à l'air du réservoir de carburant avec l'extrémité alignée dans cette plage.
J. Installer la durite de capteur de pression d'air admis avec l'unité de base du capteur de pression d'air admis en contact avec elle.
K. 0–3 mm (0–0.12 in)

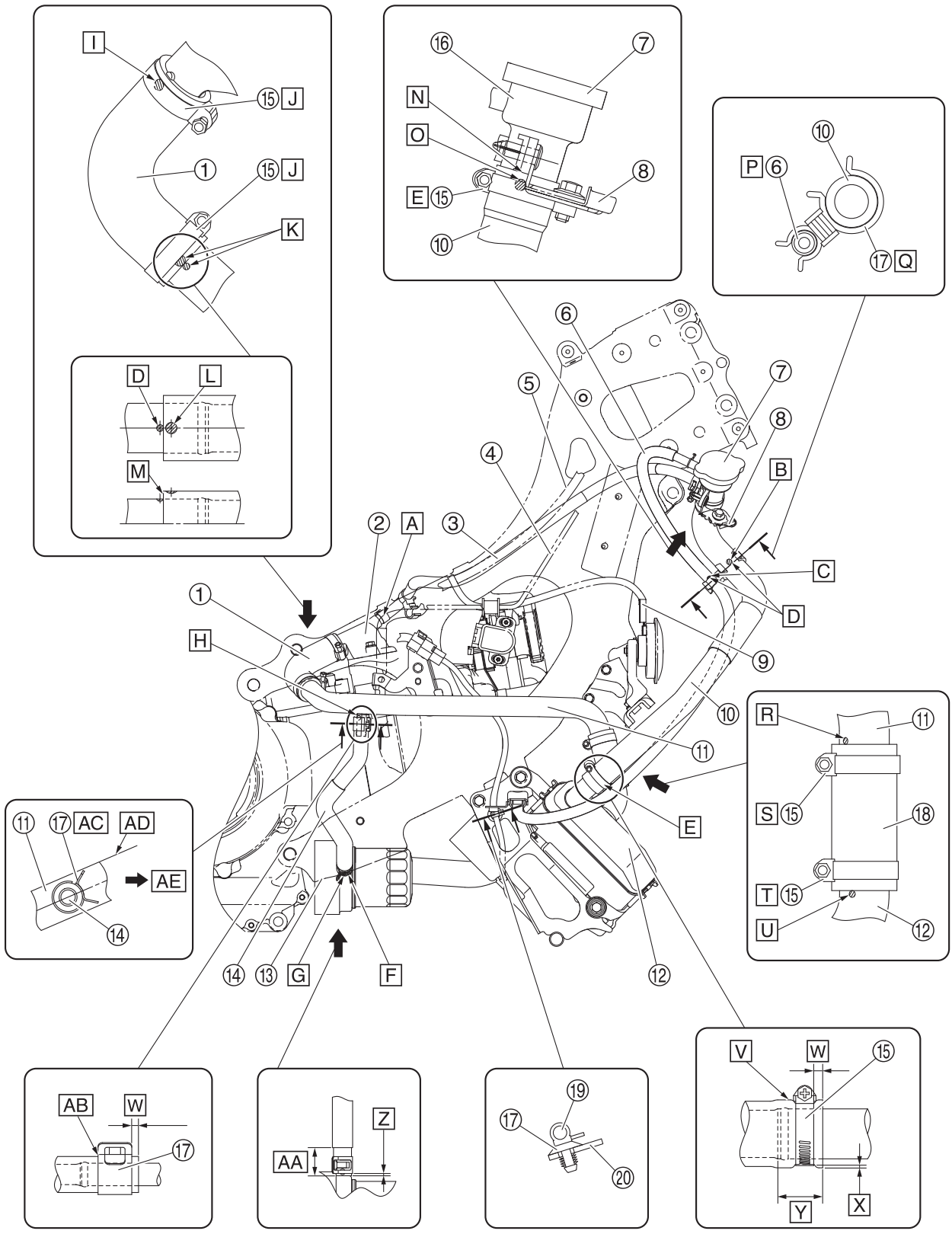
Boîtier de filtre à air et boîtier d'injection (vue latérale gauche)



1. Élément du filtre à air
2. Tubulure d'admission
3. Collier à pince
4. Durite de mise à l'air de culasse
5. Ensemble boîtier d'injection
6. Boîtier de filtre à air
7. Rampe d'injection
8. Durite de capteur de pression d'air admis
9. Capteur de pression d'air admis

A. Placer le collier à pince à une distance de 1–4 mm (0.04–0.16 in) de l'extrémité de la durite. L'extrémité du collier à pince doit être tournée vers le bas.
B. Insérer la durite de capteur de pression d'air admis jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec le boîtier d'injection.

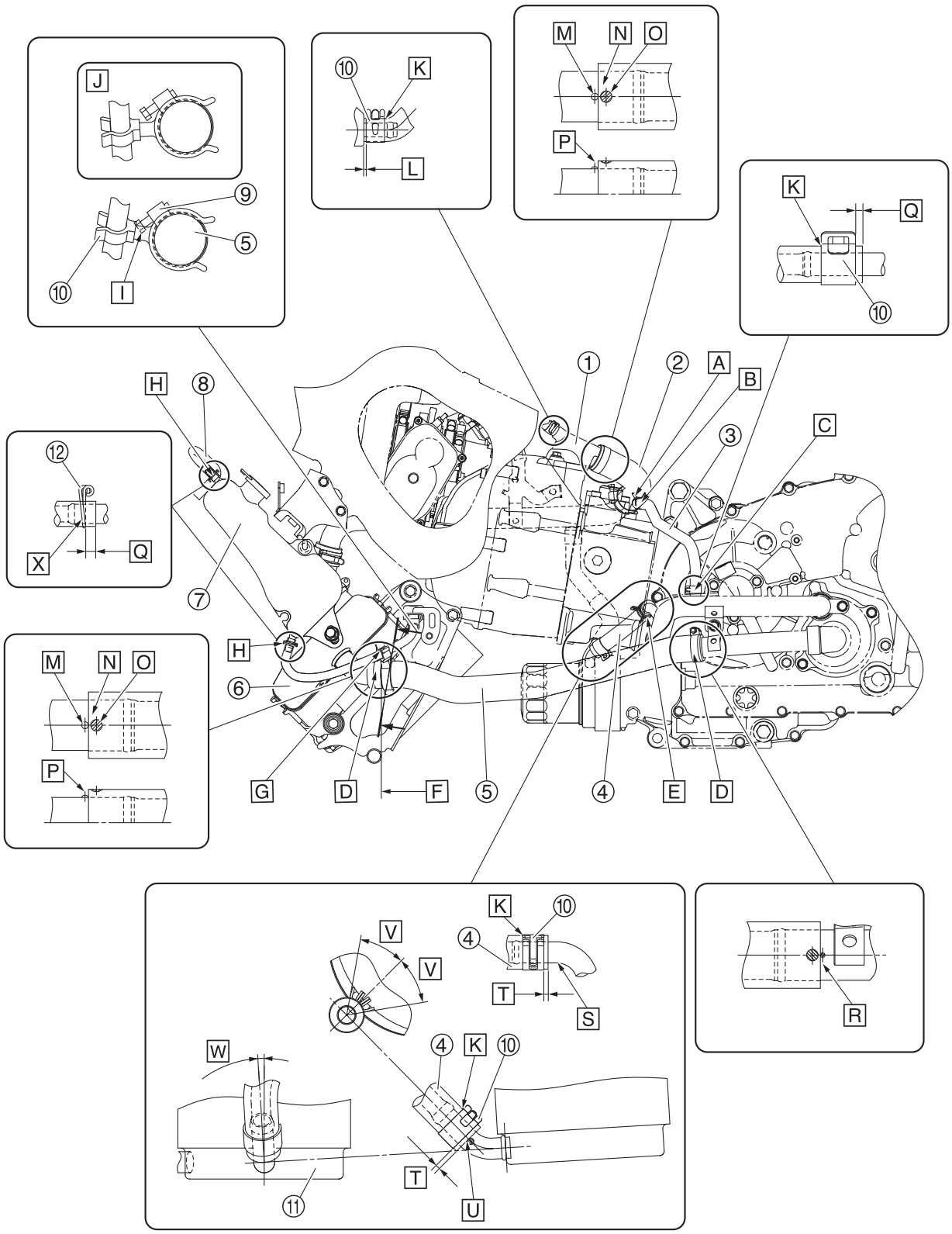
Radiateur (vue latérale droite)



1. Durite de sortie du thermostat
2. Thermostat
3. Durite de purge d'air du circuit de refroidissement
4. Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière)
5. Câble de verrouillage du frein arrière
6. Durite du vase d'expansion
7. Bouchon du radiateur
8. Protège-jambes
9. Connecteur d'avertisseur
10. Durite de remplissage du radiateur
11. Tuyau de liquide de refroidissement
12. Radiateur
13. Radiateur d'huile
14. Durite de sortie du radiateur d'huile
15. Collier à pince de durite
16. Tuyau de remplissage de radiateur
17. Collier à pince
18. Durite d'arrivée de radiateur
19. Fil du moteur de ventilateur
20. Support du radiateur

A. Installer le collier à pince avec son extrémité orientée vers la gauche.
B. Installer le collier à pince de façon à ce que le repère peint sur la durite de remplissage du radiateur soit visible.
C. Installer le collier à pince de façon à ce que l'extrémité de la section du repère peint sur la durite du vase d'expansion soit visible.
D. Repère peint
E. Installer le collier à pince de durite avec la tête de la vis orientée vers la droite.
F. Installer le collier à pince avec son extrémité orientée vers le bas.
G. Installer la durite de sortie du radiateur d'huile avec le repère blanc orienté vers le bas.
H. Installer la durite de sortie du radiateur d'huile avec le repère jaune orienté vers l'extérieur.
I. Repère peint en bleu
J. Installer le collier à pince de durite avec la tête de la vis orientée vers le haut.
K. Repère peint en vert
L. Repère peint en vert. Aligner les repères peints.
M. Insérer la durite de sortie du thermostat jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité du repère peint sur le tuyau de liquide de refroidissement.
N. Insérer la durite de remplissage du radiateur jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec le support de tuyau de remplissage du radiateur.
O. Aligner le support de durite de remplissage du radiateur avec le repère peint sur la durite de remplissage du radiateur.
P. Installer la durite du vase d'expansion sur la partie inférieure de la durite de remplissage du radiateur.
Q. L'ouverture du collier à pince doit être orientée vers la droite.
R. Insérer la durite d'arrivée de radiateur jusqu'à l'extrémité du repère bleu sur le tuyau de liquide de refroidissement.
S. Installer le collier à pince de durite avec la tête de la vis orientée vers l'extérieur.
T. Installer le collier à pince de durite avec la tête de vis orientée vers l'avant à un angle de 45° depuis le côté droit.
U. Insérer la durite d'arrivée de radiateur dans le radiateur jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité du repère poinçonné.
V. S'assurer que le collier à pince de durite ne se place pas au-dessus du renflement de la zone de montage de durite.
W. 3 mm (0.12 in) ou plus
X. 0–1 mm (0–0.04 in)
Y. Partie du bouchon de la durite
Z. Placer le collier à pince à une distance de 2 mm (0.08 in) ou plus de l'extrémité de la durite.
AA. Après avoir branché la durite de sortie du radiateur d'huile au radiateur d'huile, placer l'extrémité de la protection de durite de sorte qu'elle soit à 20–30 mm (0.79–1.18 in) de l'extrémité de la durite. Si le produit adhésif est retiré, cela n'a pas de conséquence.
AB. S'assurer que le collier à pince ne se place pas au-dessus du renflement de la zone de montage de durite.
AC. L'extrémité du collier à pince doit être orientée vers l'avant du véhicule dans la direction parallèle au tuyau de liquide de refroidissement.
AD. L'extrémité du collier à pince ne doit pas sortir de cette ligne.
AE. Avant du véhicule

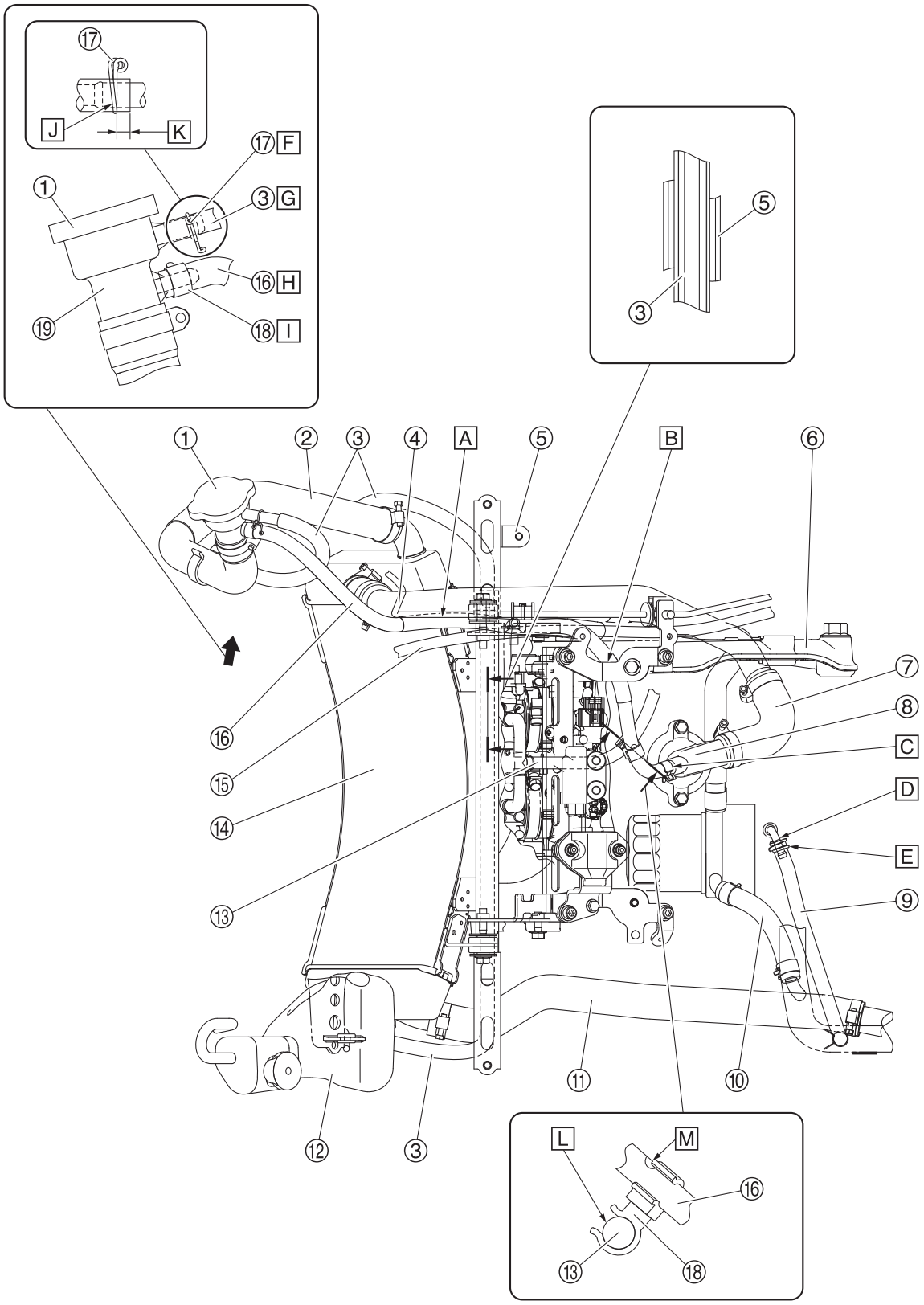
Radiateur (vue latérale gauche)



1. Thermostat
2. Durite de sortie du thermostat
3. Durite de liquide de refroidissement
4. Durite d'arrivée du radiateur d'huile
5. Durite de sortie de radiateur
6. Radiateur
7. Vase d'expansion
8. Durite de mise à l'air du vase d'expansion
9. Collier à pince de durite
10. Collier à pince
11. Radiateur d'huile
12. Clip

A. Installer le collier à pince avec son extrémité orientée vers le haut.
B. Insérer la durite de liquide de refroidissement jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité ronde du tuyau. Installer la durite de liquide de refroidissement avec le repère jaune orienté vers le haut.
C. Installer le collier à pince avec son extrémité orientée vers l'avant.
D. Installer le collier à pince de durite avec la tête de la vis orientée vers la gauche.
E. Installer le collier à pince avec son extrémité orientée vers l'avant et vers le bas à un angle de 45° par rapport à l'horizontale.
F. Installer le collier à pince avec le collier à pince de durite en contact avec ce dernier. 0–10 mm (0–0.39 in)
G. Installer la durite du vase d'expansion sur le collier à pince de façon à ce que le repère peint soit visible.
H. Installer le clip avec son extrémité orientée vers la gauche.
I. Installer le collier à pince de façon à ce que le raccord soit dans une position relative à la tête de vis du collier à pince de durite comme indiqué sur l'illustration, du point de vue de l'arrière du véhicule.
J. Exemple de mauvaise position d'installation du collier à pince
K. S'assurer que le collier à pince ne se place pas au-dessus du renflement de la zone d'installation de la durite.
L. 0–1 mm (0–0.04 in)
M. Saillie
N. Aligner le repère peint sur la saillie.
O. Repère peint
P. Insérer la durite jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec la saillie.
Q. 3 mm (0.12 in) ou plus
R. Aligner le repère blanc sur la durite de sortie de radiateur avec le repère peint sur le tuyau d'arrivée de pompe à eau.
S. S'assurer que la durite n'entre pas en contact avec l'extrémité ronde du tuyau de sortie de pompe à eau.
T. 2 mm (0.08 in) ou plus
U. Insérer la durite jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité du repère peint.
V. 35°
W. 2.9–3.9°
X. S'assurer que le clip ne se place pas au-dessus du renflement de la zone d'installation de la durite.

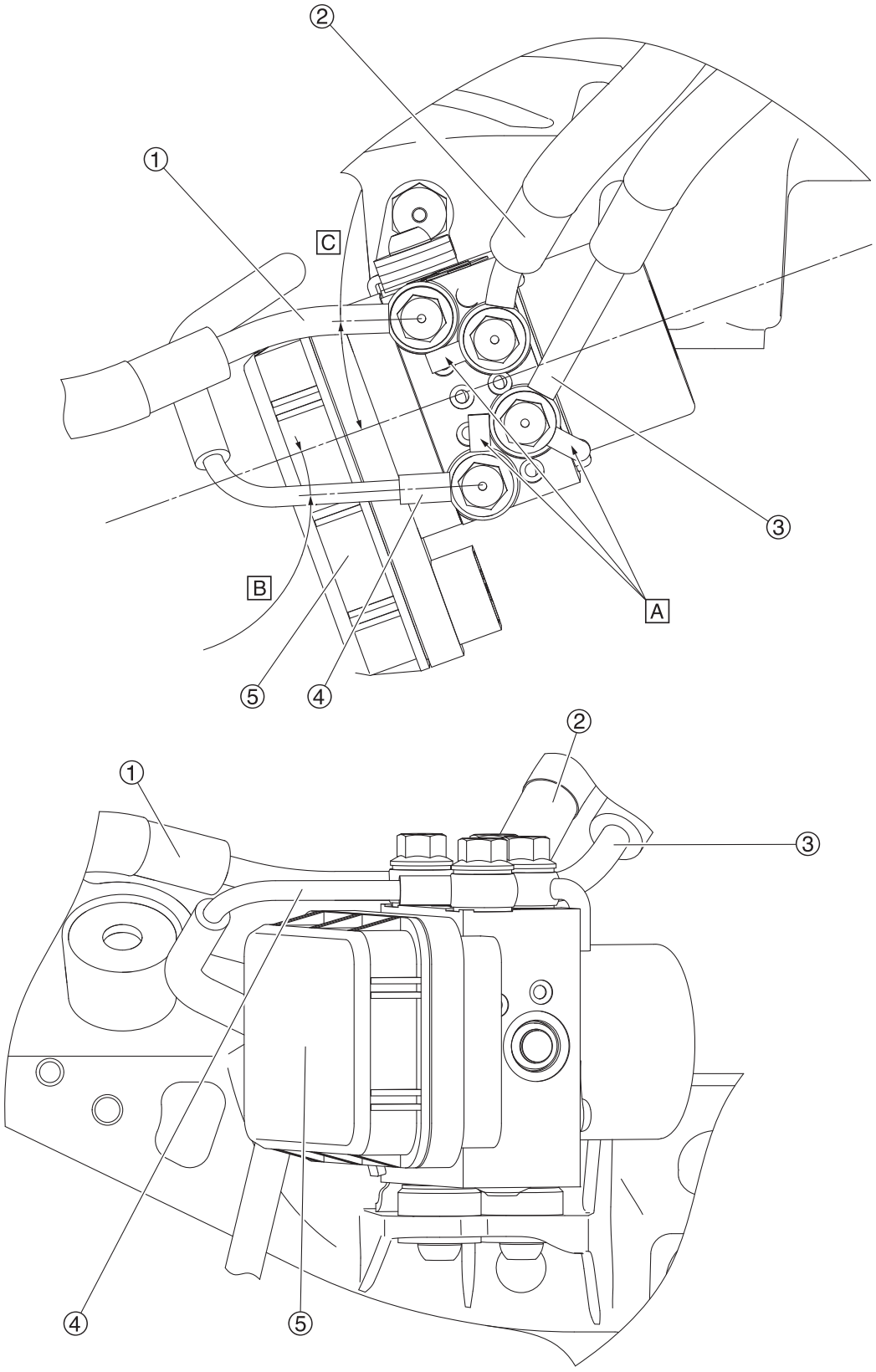
Radiateur (vue de dessus)



1. Bouchon du radiateur
2. Durite de remplissage du radiateur
3. Durite du vase d'expansion
4. Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière)
5. Support du radiateur
6. Cadre
7. Durite de sortie du thermostat
8. Thermostat
9. Durite de liquide de refroidissement
10. Durite d'arrivée du radiateur d'huile
11. Durite de sortie de radiateur
12. Vase d'expansion
13. Durite de purge d'absorbeur (du raccord de durite à l'absorbeur)
14. Radiateur
15. Câble de verrouillage du frein arrière
16. Durite de purge d'air du circuit de refroidissement
17. Clip
18. Collier à pince
19. Tuyau de remplissage de radiateur

A. Acheminer la durite de purge d'air du circuit de refroidissement entre la durite de frein arrière et le câble de verrouillage de frein arrière.
B. Acheminer la durite de purge d'air du circuit de refroidissement entre le support de réservoir de carburant et le cadre.
C. Installer la durite de purge d'air du circuit de refroidissement avec le repère peint orienté vers le haut, puis poser le couvercle du thermostat.
D. Insérer la durite de liquide de refroidissement jusqu'à ce qu'elle atteigne l'extrémité ronde du tuyau.
E. Placer le collier à pince à une distance d'au moins 1 mm (0.04 in) ou plus de l'extrémité de la durite. S'assurer que le collier à pince de durite ne se place pas au-dessus du renflement de la zone de montage de durite.
F. Installer le clip avec son extrémité orientée vers la gauche.
G. Insérer la durite du vase d'expansion jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec la nervure du tuyau de remplissage du radiateur.
H. Insérer la durite de purge d'air du circuit de refroidissement jusqu'à ce qu'elle entre en contact avec la nervure du tuyau de remplissage du radiateur.
I. Installer le collier à pince avec son extrémité orientée vers la droite.
J. S'assurer que le clip ne se place pas au-dessus du renflement de la zone de montage de la durite.
K. 3 mm (0.12 in) ou plus
L. Installer le collier à pince de façon à ce que le repère peint sur la durite de purge d'absorbeur soit visible.
M. Installer le collier à pince en l'alignant avec l'extrémité du repère peint sur la durite de purge d'air du circuit de refroidissement.

Ensemble modulateur de pression (vue supérieure et de face)



1. Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière)
2. Durite de frein arrière (maître-cylindre de frein arrière au modulateur de pression)
3. Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression)
4. Durite de frein avant (modulateur de pression à l'étrier de frein avant)
5. Modulateur de pression

A. Ordre d'installation de la durite de frein
1. Installer la durite de frein arrière "1" à l'angle indiqué. Installer la durite de frein avant "3" à l'aide de la goupille en L en contact avec le côté du modulateur de pression. (L'ordre d'installation de la durite de frein arrière "1" et la durite de frein avant "3" de la durite de frein arrière "2" n'a pas d'importance.)
2. Installer la durite de frein avant "4" avec la saillie en contact avec la partie métallique de la durite de frein avant "3". Installer la durite de frein arrière "2" avec la saillie en contact avec la partie métallique de la durite de frein arrière "1". (L'ordre d'installation de la durite de frein avant "4" et de la durite de frein arrière "2" n'a pas d'importance.)
3. Serrer les boulons de montage de chaque durite de frein au couple de serrage spécifié. (Dans aucun ordre particulier)

B. 16.4–16.8°

C. 16–20°

CONTRÔLES ET RÉGLAGES PÉRIODIQUES

ENTRETIENS PÉRIODIQUES 3-1
INTRODUCTION 3-1
TABLEAU D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE DU SYSTÈME DE COMMANDE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT 3-1
TABLEAU GÉNÉRAL DES ENTRETIENS ET LUBRIFICATIONS 3-1
CONTRÔLE DU VÉHICULE EN UTILISANT L'OUTIL DE DIAGNOSTIC DES PANNES YAMAHA 3-5
CONTRÔLE DE LA CANALISATION DE CARBURANT 3-5
CONTRÔLE DES BOUGIES 3-6
RÉGLAGE DU JEU DE SOUPAPE 3-7
CONTRÔLE DU RÉGIME DE RALENTI 3-10
SYNCHRONISATION DES BOÎTIERS D'INJECTION 3-11
CONTRÔLE DES RACCORDS DU BOÎTIER D'INJECTION 3-12
CONTRÔLE DU SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT 3-13
VÉRIFICATION DE LA DURITE DE MISE À L'AIR DE CULASSE 3-13
VÉRIFICATION DE L'ABSORBEUR 3-14
RÉGLAGE DU VOLUME DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT 3-14
REMPLACEMENT DE L'ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR 3-14
NETTOYAGE DE L'ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR DU BOÎTIER DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE 3-15
CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DES FREINS 3-16
CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN 3-16
RÉGLAGE DU FREIN À DISQUE AVANT 3-17
CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT 3-18
RÉGLAGE DU FREIN À DISQUE ARRIÈRE 3-18
CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIÈRE 3-18
CONTRÔLE DES DURITES DE FREIN AVANT 3-19
CONTRÔLE DE LA DURITE DE FREIN ARRIÈRE 3-19
PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE 3-19
RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE 3-20
CONTRÔLE DU VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE 3-21
CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE 3-22
CONTRÔLE DES ROUES 3-22
CONTRÔLE DES PNEUS 3-22
CONTRÔLE DES ROULEMENTS DE ROUE 3-23
CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DU BRAS OSCILLANT 3-23
CONTRÔLE DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION 3-24
TENSION DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION 3-24
LUBRIFICATION DE LA POULIE MENANTE ET DE L'ARBRE SECONDAIRE 3-26
CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE LA TÊTE DE FOURCHE 3-27
GRAISSAGE DE LA TÊTE DE FOURCHE 3-28
CONTRÔLE DES RIVETS DE CHÂSSIS 3-28
GRAISSAGE DES LEVIERS 3-28
CONTRÔLE DE LA BÉQUILLE LATÉRALE 3-28
GRAISSAGE DE LA BÉQUILLE LATÉRALE 3-28
VÉRIFICATION DE LA BÉQUILLE CENTRALE 3-28
GRAISSAGE DE LA BÉQUILLE CENTRALE 3-28
CONTRÔLE DU CONTACTEUR DE BÉQUILLE LATÉRALE 3-28

CONTRÔLE DE LA FOURCHE 3-28
CONTRÔLE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE 3-29
RÉGLAGE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE (pour XP530D-A) 3-29
CONTRÔLE DU BRAS DE RACCORDEMENT ET DU BRAS RELAIS 3-30
CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE MOTEUR 3-30
CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR 3-31
MESURE DE LA PRESSION D'HUILE MOTEUR 3-32
CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT 3-33
CONTRÔLE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 3-34
CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT 3-34
REMPLACEMENT DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE 3-36
CONTRÔLE DES CONTACTEURS DE FEU STOP 3-37
CONTRÔLE ET GRAISSAGE DES CÂBLES 3-37
CONTRÔLE DE LA POIGNÉE DES GAZ 3-37
CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE 3-38
CONTRÔLE DES FUSIBLES 3-38
RÉGLAGE DES FAISCEAUX DE PHARE 3-38

FAS20022
ENTRETIENS PÉRIODIQUES

FAS30022
INTRODUCTION
Ce chapitre comprend toutes les informations nécessaires pour effectuer les inspections et réglages préconisés. Le respect de ces procédures d'entretien préventif assure une plus grande fiabilité de fonctionnement et une plus longue durée de service du véhicule; il réduit également le besoin d'une couteuse révision. Ces informations sont valables pour les véhicules déjà en service ainsi que pour les véhicules neufs préparés à la vente. Tout technicien de maintenance effectuant l'entretien doit se familiariser avec toutes les instructions de ce chapitre.

N.B.
- **Les vérifications annuelles doivent être effectuées chaque année, sauf si un entretien basé sur la distance est effectué à la place.**
- À partir de 50000 km (30000 mi), répéter les entretiens à intervalles démarrant à 10000 km (6000 mi).
- Les éléments marqués d'un astérisque devraient être effectués par un concessionnaire Yamaha car ils nécessitent des outils spécifiques, des données et des compétences techniques.

FAS30614
TABLEAU D'ENTRETIEN PÉRIODIQUE DU SYSTÈME DE COMMANDE DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

N°		ÉLÉMENT	CONTRÔLES OU ENTRETIENS À EFFECTUER	LECTURES DU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE					CONTRÔLE ANNUEL
				1000 km (600 mi)	10000 km (6000 mi)	20000 km (12000 mi)	30000 km (18000 mi)	40000 km (24000 mi)	
1	*	**Canalisation de carburant**	• Recherchez des fissures ou des dégâts sur les durites d'alimentation. • Remplacez si nécessaire.		√	√	√	√	√
2	*	**Bougies**	• Contrôler l'état. • Régler l'écartement et nettoyer.		√		√		
			• Remplacer.			√		√	
3	*	**Jeu de soupape**	• Vérifier et ajuster.	Tous les 40000 km (24000 mi)					
4	*	**Injection de carburant**	• Vérifier le régime de ralenti.	√	√	√	√	√	√
			• Vérifier et régler la synchronisation.		√	√	√	√	√
5	*	**Système d'échappement**	• Vérifier qu'il n'y a pas de fuites. • Serrer si nécessaire. • Remplacer les joints si nécessaire.	√	√	√	√	√	
6	*	**Système de commande des émissions de vapeurs**	• Vérifier que le système de commande n'est pas endommagé. • Remplacez si nécessaire.			√		√	

FAS30615
TABLEAU GÉNÉRAL DES ENTRETIENS ET LUBRIFICATIONS

N°		ÉLÉMENT	CONTRÔLES OU ENTRETIENS À EFFECTUER	LECTURES DU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE					CONTRÔLE ANNUEL
				1000 km (600 mi)	10000 km (6000 mi)	20000 km (12000 mi)	30000 km (18000 mi)	40000 km (24000 mi)	
1	*	**Vérification du système de diagnostic**	• Effectuer l'inspection dynamique à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. • Vérifier les codes de panne.	√	√	√	√	√	√

N°		ÉLÉMENT	CONTRÔLES OU ENTRETIENS À EFFECTUER	LECTURES DU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE					CONTRÔLE ANNUEL
				1000 km (600 mi)	10000 km (6000 mi)	20000 km (12000 mi)	30000 km (18000 mi)	40000 km (24000 mi)	
2	*	**Élément du filtre à air**	• Remplacer.			√		√	
3	*	**Éléments du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale**	• Nettoyer.		√		√		
			• Remplacer.			√		√	
4	*	**Frein avant**	• Contrôler le fonctionnement, le niveau de liquide et l'absence de fuite de liquide. • Remplacer les plaquettes de frein si nécessaire.	√	√	√	√	√	√
5	*	**Frein arrière**	• Contrôler le fonctionnement, le niveau de liquide et l'absence de fuite de liquide. • Remplacer les plaquettes de frein si nécessaire.	√	√	√	√	√	√
6	*	**Durites de frein**	• Recherchez d'éventuelles fissures ou détériorations.		√	√	√	√	√
			• Remplacer.	Tous les 4 ans					
7	*	**Liquide de frein**	• Changer.	Tous les 2 ans					
8		**Câble de verrouillage du frein arrière**	• Vérifier la longueur du câble. • Régler si nécessaire.	À l'intervalle initial et 4000 km (2400 mi) après les premiers 1000 km (600 mi), puis tous les 5000 km (3000 mi) par la suite.					
9	*	**Serrure de frein arrière**	• Contrôler le fonctionnement. • Régler.	√	√	√	√	√	√
10	*	**Roues**	• Contrôler le voile et la présence d'éventuels dommages. • Remplacez si nécessaire.		√	√	√	√	
11	*	**Pneus**	• Contrôler la profondeur de sculpture et la présence d'éventuelles détériorations. • Remplacez si nécessaire. • Contrôler la pression d'air. • Corrigez si nécessaire.		√	√	√	√	√
12	*	**Roulements de roue**	• Contrôler que le roulement n'est ni desserré ni endommagé.		√	√	√	√	
13	*	**Courroie crantée de transmission**	• Contrôler l'état de la courroie. • La remplacer si elle est endommagée. • Contrôler la tension de la courroie. • Régler si nécessaire.	À l'intervalle initial et tous les 10000 km (6000 mi) après les premiers 40000 km (24000 mi), puis tous les 5000 km (3000 mi) par la suite.					
14	*	**Poulie menante et arbre secondaire**	• Lubrifier.			√		√	
15	*	**Roulements de direction**	• Vérifier le serrage des ensembles de roulement.	√	√		√		
			• Enduire modérément de graisse à base de savon au lithium.			√		√	
16	*	**Fixations du châssis**	• S'assurer que tous les écrous, boulons et vis sont correctement serrés.		√	√	√	√	√
17		**Axe de pivot du levier de frein avant et arrière**	• Lubrifier avec de la graisse silicone.		√	√	√	√	√
18		**Béquille latérale, béquille centrale**	• Contrôler le fonctionnement. • Lubrifier avec de la graisse à base de savon au lithium.		√	√	√	√	√

N°		ÉLÉMENT	CONTRÔLES OU ENTRETIENS À EFFECTUER	LECTURES DU COMPTEUR KILOMÉTRIQUE					CONTRÔLE ANNUEL
				1000 km (600 mi)	10000 km (6000 mi)	20000 km (12000 mi)	30000 km (18000 mi)	40000 km (24000 mi)	
19	*	**Contacteur de béquille latérale**	• Vérifier le fonctionnement et remplacer si nécessaire.	√	√	√	√	√	√
20	*	**Fourche**	• Contrôler le fonctionnement et la présence d'une éventuelle fuite d'huile. • Remplacez si nécessaire.		√	√	√	√	
21	*	**Combiné ressort-amortisseur**	• Contrôler le fonctionnement et la présence d'une éventuelle fuite d'huile. • Remplacez si nécessaire.		√	√	√	√	
22	*	**Points de pivot du bras de relais de la suspension arrière et du bras de raccordement**	• Contrôler le fonctionnement.		√	√	√	√	
23		**Huile moteur**	• Changer (faire chauffer le moteur avant la vidange). • Contrôler le niveau d'huile et recherchez une éventuelle fuite d'huile sur le véhicule.	À l'intervalle initial et lorsque le témoin de changement d'huile clignote ou s'allume.					√
24		**Cartouche du filtre à huile moteur**	• Remplacer.	√		√		√	
25	*	**Circuit de refroidissement**	• Contrôler le niveau du liquide de refroidissement et recherchez une éventuelle fuite de liquide de refroidissement sur le véhicule.		√	√	√	√	√
			• Changer.	Tous les 3 ans					
26	*	**Courroie trapézoïdale**	• Remplacer.	Lorsque l'indicateur de remplacement de la courroie trapézoïdale clignote [tous les 20000 km (12000 mi)]					
27	*	**Contacteurs de frein avant et arrière**	• Contrôler le fonctionnement.	√	√	√	√	√	√
28	*	**Pièces mobiles et câbles**	• Lubrifier.		√	√	√	√	√
29	*	**Logement de la poignée des gaz et câble**	• Vérifier le fonctionnement et la garde. • Régler le jeu de câble des gaz si nécessaire. • Lubrifier le logement de la poignée des gaz, le câble et le fil du chauffe-poignée.		√	√	√	√	√
30	*	**Phares, témoins et contacteurs**	• Contrôler le fonctionnement. • Réglez le faisceau de phare.	√	√	√	√	√	√

N.B.

- Filtre à air du moteur et filtres à air de la courroie trapézoïdale
  - Le filtre à air de ce modèle de moteur est équipé d'un élément huilé en papier jetable, qui ne doit pas être nettoyé avec de l'air comprimé sous peine de l'endommager.
  - L'élément du filtre à air du moteur doit être remplacé et les éléments du filtre à air de la courroie trapézoïdale doivent être entretenus plus fréquemment si le véhicule roule dans des régions anormalement humides ou poussiéreuses.
- Entretien du frein hydraulique
  - Après avoir démonté les maîtres-cylindres de frein et les étriers, toujours changer le liquide. Vérifier régulièrement les niveaux de liquide de frein et remplir les réservoirs selon les besoins.
  - Tous les deux ans, remplacer les composants internes des maîtres-cylindres et des étriers de frein et changer le liquide de frein.
  - Remplacer les durites de frein tous les quatre ans et lorsqu'elles sont craquelées ou endommagées.

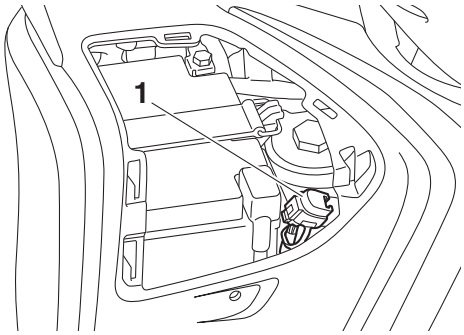
FAS32024
CONTRÔLE DU VÉHICULE EN UTILISANT L'OUTIL DE DIAGNOSTIC DES PANNES YAMAHA

Utiliser l'outil de diagnostic des pannes Yamaha et vérifier le véhicule selon la procédure suivante.

1. Déposer :
   • Couvercle de batterie
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
2. Déposer le capuchon de protection "1", puis brancher l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur.



Port USB de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03256
Interface de l'adaptateur de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03254



3. Contrôler :
   • Codes de panne

N.B.

Utiliser la fonction de "Diagnostic de dysfonctionnement" de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha pour vérifier les codes de panne. Pour plus d'informations sur l'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter au manuel d'utilisation fourni avec l'outil.

Le numéro de code de panne s'affiche → Vérifier et réparer la cause probable du dysfonctionnement.
Se reporter à "INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE DE PANNE)" à la page 8-63.

4. Effectuer :
   • Inspection dynamique

N.B.

Utiliser la fonction "Inspection dynamique" de la version 3.0 et ultérieures de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha pour réaliser l'inspection dynamique. Pour plus d'informations sur l'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter au manuel d'utilisation fourni avec l'outil.

5. Installer :
   • Couvercle de batterie
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.

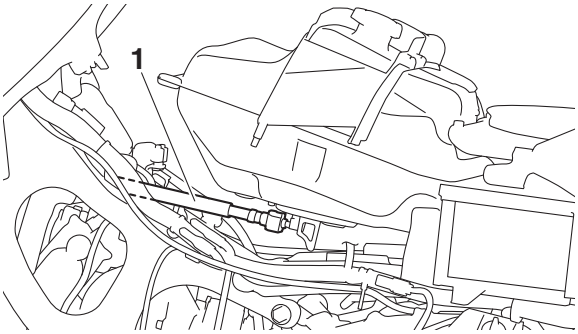
FAS30619
CONTRÔLE DE LA CANALISATION DE CARBURANT

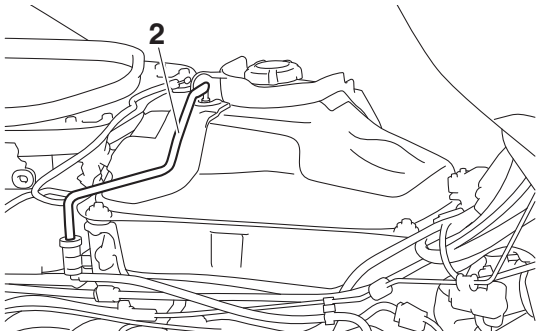
Procéder comme suit pour chacune des durites d'alimentation en carburant, de mise à l'air et de trop-plein.

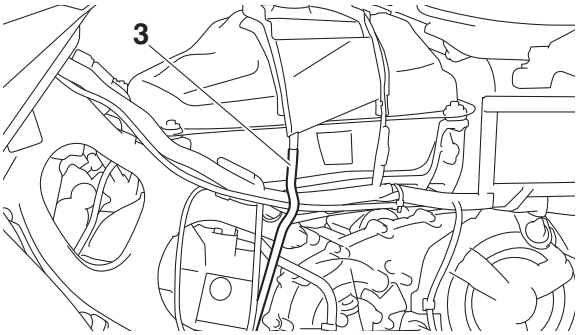
1. Déposer :
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage central inférieur
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
   • Cache central
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache latéral
   • Marche-pied
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
   • Réservoir de carburant
   Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
2. Contrôler :
   • Durite d'alimentation "1"
   • Durite de mise à l'air du réservoir de carburant "2"
   • Durite de trop-plein du réservoir de carburant "3"
   Fissures/endommagement → Remplacer.
   Connexion lâche → Brancher correctement.

FCA14940
ATTENTION

S'assurer que la durite de mise à l'air de réservoir de carburant est acheminée correctement.







3. Installer :
   - Réservoir de carburant
     Se reporter à “RÉSERVOIR DE CARBURANT” à la page 7-1.
   - Marche-pied
   - Cache latéral
   - Ensemble cache du réservoir de carburant
   - Cache central
     Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
   - Carénage central inférieur
   - Cache latéral
   - Carénage latéral inférieur
     Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.

FAS30620
CONTRÔLE DES BOUGIES

Les étapes suivantes s’appliquent à toutes les bougies.

1. Déposer :
   - Carénage latéral inférieur
   - Cache latéral
   - Cache de radiateur
     Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
2. Déconnecter :
   - Capuchon de bougie
3. Déposer :
   - Bougie

FCA13320
ATTENTION

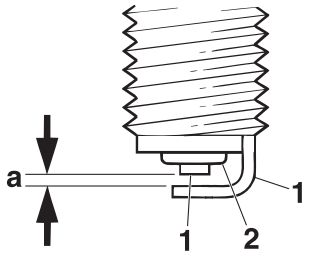
Avant de retirer les bougies, éliminer la crasse accumulée autour d’elles à l’air comprimé pour éviter d’encrasser l’intérieur des cylindres.

4. Contrôler :
   - Type de bougie
     Incorrect → Changer.

	Fabricant/modèle **NGK/CR7E**

5. Contrôler :
   - Électrode “1”
     Endommagement/usure → Remplacer la bougie.
   - Isolant “2”
     Couleur anormale → Remplacer la bougie.
     La couleur normale est brun moyen à clair.
6. Nettoyer :
   - Bougie
     (avec un nettoyeur de bougie ou une brosse à poils métalliques)
7. Mesurer :
   - Écartement des électrodes “a”
     (avec un calibre d’épaisseur de câble)
     Hors spécifications → Régler l’écartement des électrodes.

	Écartement des électrodes **0.7–0.8 mm (0.028–0.031 in)**



8. Installer :
   - Bougie

	Bougie **13 N·m (1.3 kgf·m, 9.6 lb·ft)**

N.B.

Avant de reposer la bougie, nettoyer la bougie et la surface du joint.

9. Connecter :
   • Capuchon de bougie
10. Installer :
   • Cache de radiateur
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.

FAS30622

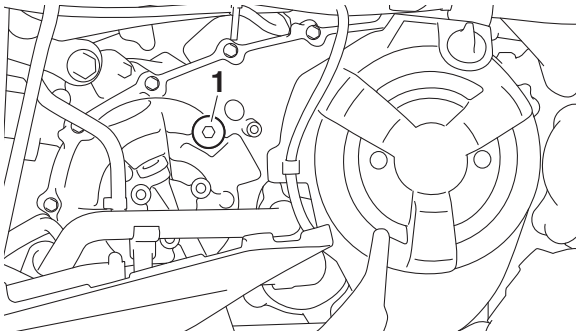
RÉGLAGE DU JEU DE SOUPAPE

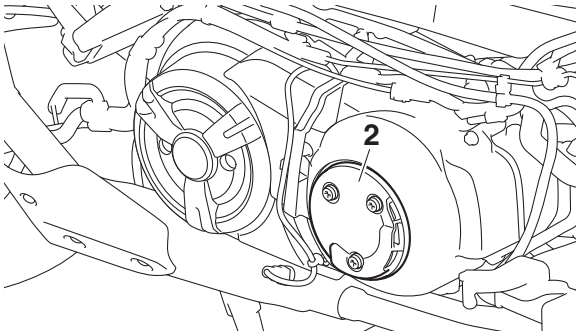
Procédez comme suit pour chacune des soupapes.

N.B.

- Avant de procéder au réglage du jeu de soupape, laissez refroidir le moteur à la température ambiante.
- Vérifiez et réglez le jeu de soupape avec le piston au point mort haut (PMH) sur la course de compression.

1. Déposer :
   • Pare-brise
   • Cache avant
   • Cache intérieur de pare-brise
   • Compteur équipé
   • Rétroviseur
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   • Cache de radiateur
   • Carénage central inférieur
   • Carénage avant équipé
   • Protège-jambes complet
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
   • Cache central
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache latéral
   • Marche-pied
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
2. Déposer :
   • Réservoir de carburant
   Se reporter à “RÉSERVOIR DE CARBURANT” à la page 7-1.
3. Déposer :
   • Boîtier de filtre à air
   • Boîtier d’injection
   • Tubulure d’admission
   Se reporter à “BOÎTIER D’INJECTION” à la page 7-5.
4. Déposer :
   • Bougies
   • Couvre-culasse
   • Joint de couvre-culasse
   Se reporter à “ARBRES À CAMES” à la page 5-8.
5. Déposer :
   • Bouchon d’accès au repère de distribution “1”
   • Couvercle d’accès d’extrémité de vilebrequin “2”



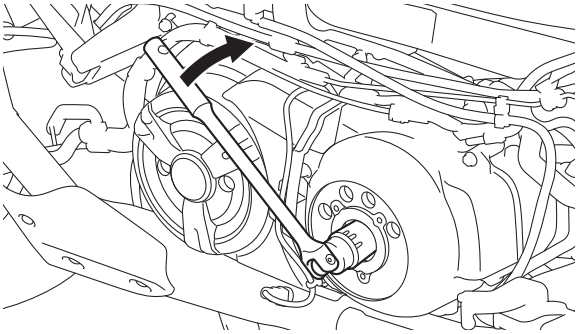


6. Mesurer :
   • Jeu de soupape
   Hors spécifications → Régler.

	Jeu de soupape (à froid) **Admission** **0.15–0.22 mm (0.0059–0.0087 in)** **Échappement** **0.25–0.32 mm (0.0098–0.0126 in)**

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

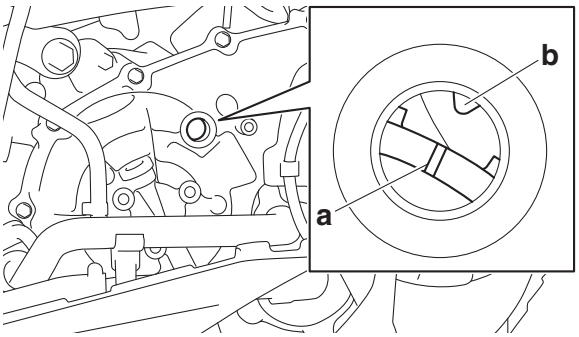
a. Tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d’une montre.

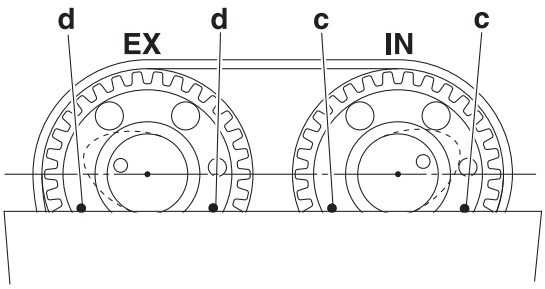


b. Quand le piston n° 1 est au PMH sur la course de compression, aligner le repère “I” “a” du rotor d’alternateur sur le repère “b” du couvercle d’alternateur.

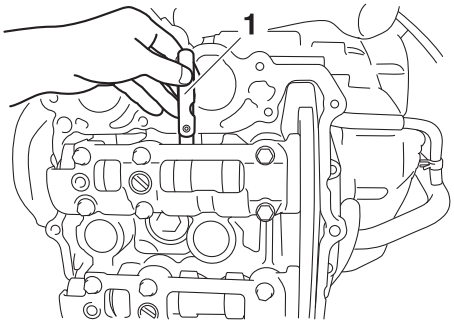
N.B.

- Le PMH de la course de compression est atteint quand les bossages de came du cylindre n° 1 sont détournés l’un de l’autre.
- Afin de s’assurer que le piston est au PMH, le repère d’alignement “c” sur le pignon d’arbre à cames d’admission et le repère d’alignement “d” sur le pignon d’arbre à cames d’échappement doivent être alignés sur le plan de joint de culasse comme indiqué sur l’illustration.





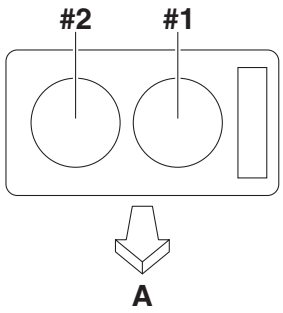
c. Mesurer le jeu de soupape à l’aide d’un calibre d’épaisseur “1”.



N.B.

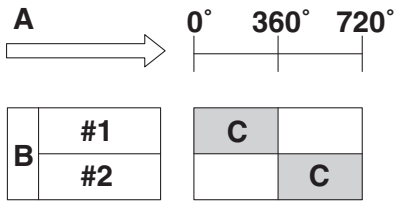
- Si le jeu de soupape est incorrect, enregistrez la valeur mesurée.
- Mesurez le jeu de soupape dans la séquence suivante.

Séquence de mesure du jeu de soupape
Cylindre n° 1 → n° 2



A. Avant

d. Pour mesurer les jeux de soupape des autres cylindres, en commençant par le cylindre n° 1 au PMH, tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d’une montre comme spécifié dans le tableau suivant.



A. Degrés de rotation du vilebrequin dans le sens des aiguilles d’une montre
B. Cylindre
C. Cycle de combustion

Cylindre n° 2	360°

7. Déposer :
   • Arbres à cames

N.B.
- Se reporter à “ARBRES À CAMES” à la page 5-8.
- Avant de déposer la chaîne de distribution et les arbres à cames, attachez la chaîne de distribution avec un câble afin de pouvoir la récupérer si elle tombe dans le carter moteur.

8. Régler :
   • Jeu de soupape

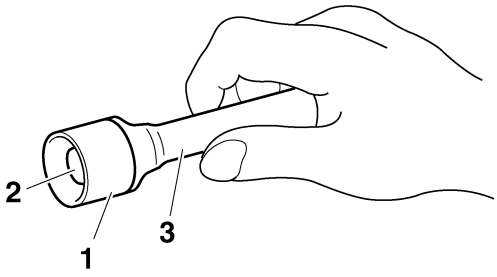
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

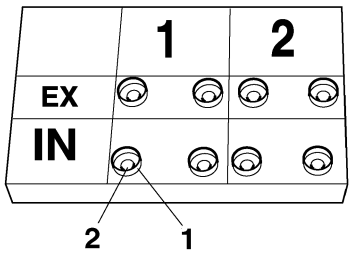
a. Retirer le poussoir de soupape “1” et la cale de soupape “2” à l’aide d’un rodoir de soupape “3”.



Rodoir de soupape
90890-04101
Outil de rodage de soupape
YM-A8998

N.B.
- Couvrez l’ouverture de la chaîne de distribution avec un chiffon afin d’éviter que la cale de soupape ne tombe dans le carter moteur.
- Veiller à noter la position de chaque poussoir de soupape “1” et cale de soupape “2” de sorte à pouvoir les poser à leur place d’origine.

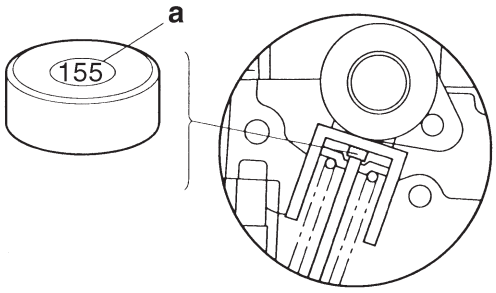




b. Calculer la différence entre le jeu de soupape spécifié et le jeu de soupape mesuré.
   Exemple :
   Jeu de soupape spécifié = 0.15–0.22 mm (0.0059–0.0087 in)
   Jeu de soupape mesuré = 0.25 mm (0.0098 in)
   0.25 mm (0.0098 in) - 0.22 mm (0.0087 in) = 0.03 mm (0.001 in)
c. Contrôler l’épaisseur de la cale de soupape actuelle.

N.B.
L’épaisseur “a” de chaque cale de soupape est indiquée en centièmes de millimètres sur la face en contact avec le poussoir de soupape.

   Exemple :
   S’il est indiqué “155” sur la cale de soupape, l’épaisseur de la cale est de 1.55 mm (0.061 in).



d. Calculer la somme des valeurs obtenues aux étapes (b) et (c) pour déterminer l’épaisseur de cale de soupape nécessaire et le numéro de cale de soupape.
   Exemple :
   1.55 mm (0.061 in) + 0.03 mm (0.001 in) = 1.58 mm (0.062 in)
   Le numéro de cale de soupape est 158.
e. Arrondissez le numéro de cale de soupape d’origine en vous référant au tableau suivant, puis sélectionnez la cale de soupape appropriée.

Dernier chiffre	Chiffre arrondi
0, 1, 2	0
3, 4, 5, 6	5
7, 8, 9	10

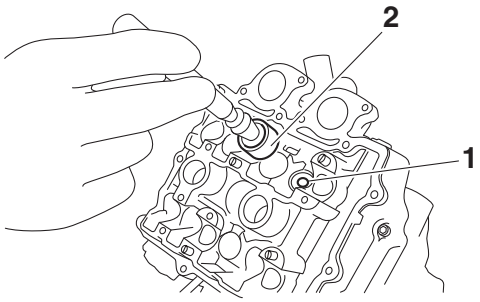
N.B.
Se reporter au tableau suivant pour les cales de soupape disponibles.

Épaisseurs de cales de soupape disponibles	N° 120–240
Épaisseurs de cales de soupape	1.20–2.40 mm (0.047–0.094 in)
Cales de soupape disponibles	Épaisseurs de 25 par incréments de 0.05 mm (0.002 in)

Exemple :
Numéro de cale de soupape = 158
Valeur arrondie = 160
Nouveau numéro de cale de soupape = 160

f. Installer la cale de soupape neuve "1" et le poussoir de soupape "2".

N.B.
- Lubrifiez la cale de soupape avec de l'huile au bisulfure de molybdène.
- Lubrifier le poussoir de soupape (Côté supérieur) avec de l'huile au bisulfure de molybdène.
- Lubrifier le poussoir de soupape (Côté extérieur) avec de l'huile moteur.
- Le poussoir de soupape doit tourner sans résistance lorsqu'on le tourne à la main.
- Installer le poussoir de soupape et la cale de soupape à la bonne place.



g. Poser les arbres à cames d'admission et d'échappement, la chaîne de distribution et les chapeaux d'arbre à cames.

Boulon de chapeau d'arbre à cames
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

N.B.
- Se reporter à "ARBRES À CAMES" à la page 5-8.
- Graisser les bossages de came et les tourillons d'arbre à cames avec de l'huile au bisulfure de molybdène.
- Poser d'abord l'arbre à cames d'échappement.
- Tourner le vilebrequin de quelques tours dans le sens des aiguilles d'une montre afin de bien asseoir les pièces.

h. Mesurer nouveau le jeu de soupape.
i. Si le jeu de la soupape ne se trouve toujours pas dans les limites spécifiées, effectuer à nouveau chacune des étapes de réglage du jeu jusqu'à obtention du jeu spécifié.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

9. Installer :
   - Toutes les pièces enlevées

N.B.
Pour la repose, effectuer les étapes de la dépose dans l'ordre inverse.

10. Régler :
    - Garde de la poignée des gaz
      Se reporter à "CONTRÔLE DE LA POIGNÉE DES GAZ" à la page 3-37.

FAS31017
CONTRÔLE DU RÉGIME DE RALENTI

N.B.
Avant la vérification du régime de ralenti, il faut synchroniser le boîtier d'injection, s'assurer que l'élément du filtre à air est propre et que le taux de compression du moteur est correct.

1. Mettre le moteur en marche et le laisser chauffer pendant quelques minutes.
2. Contrôler :
   - Régime de ralenti
     Hors spécifications → Aller à l'étape suivante.

Régime de ralenti
1100–1300 tr/mn

3. Contrôler :
   - Valeur d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti)
     "00" ou "01" → Vérifier le système d'admission.
     "02" → Nettoyer les boîtiers d'injection.
     Se reporter à "CONTRÔLE ET NETTOYAGE DES BOÎTIERS D'INJECTION" à la page 7-9.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Branchez l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
   Utiliser le numéro de code de diagnostic "67".
   Se reporter à "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.
b. Contrôler la valeur d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti).

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30797
SYNCHRONISATION DES BOÎTIERS D'INJECTION

N.B.

Avant de synchroniser les boîtiers d'injection, vérifiez les éléments suivants :
- Jeu de soupape
- Bougies
- Élément du filtre à air
- Raccords du boîtier d'injection
- Durite d'alimentation
- Système d'échappement
- Durites de mise à l'air

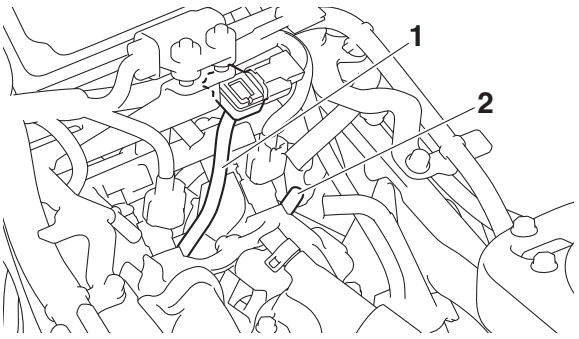
Vérification de la synchronisation du boîtier d'injection

1. Placez le véhicule sur une surface plane.

N.B.

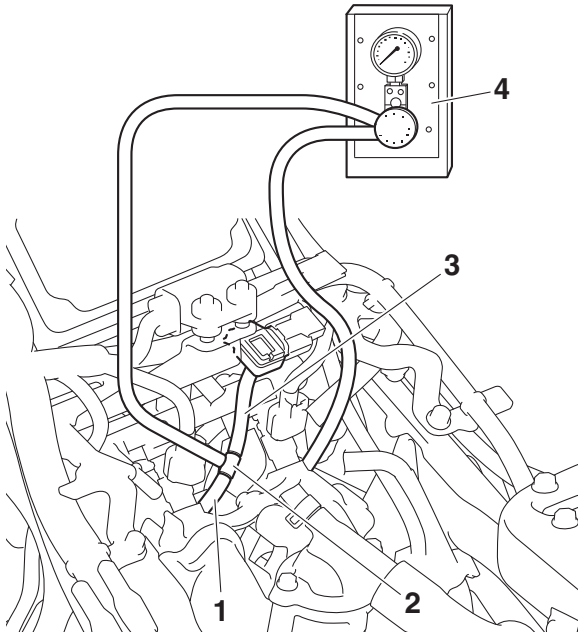
Placer le véhicule sur un support de maintenance.

2. Déposer :
   - Carénage latéral inférieur
   - Cache latéral
   - Carénage central inférieur
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
   - Cache central
   - Ensemble cache du réservoir de carburant
   - Cache latéral
   - Marche-pied
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
   - Réservoir de carburant
     Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
3. Déposer :
   - Durite de capteur de pression d'air admis "1"
   - Capuchon "2"



4. Installer :
   - Durite "1"
     (N° de pièce : 5JW-24311-00)
   - Raccord à trois voies "2"
     (N° de pièce : 68V-24376-00)
   - Durite de capteur de pression d'air admis "3"
   - Dépressiomètre "4"

Dépressiomètre
90890-03094
Vacuummate
YU-44456



5. Installer :
   - Réservoir de carburant
     Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
6. Contrôler :
   - Synchronisation du boîtier d'injection

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Démarrez le moteur, laissez-le chauffer pendant quelques minutes, puis laissez-le tourner au régime de ralenti spécifié.

Régime de ralenti
1100–1300 tr/mn

b. Contrôler la dépression.

Différence dans la pression d'aspiration entre les cylindres
0 kPa–1.3 kPa (0 mmHg–10 mmHg, 0 inHg–0.4 inHg)

Si hors spécifications → Régler la synchronisation du boîtier d'injection.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

Réglage de la synchronisation du boîtier d'injection

1. Régler :
   • Synchronisation du boîtier d'injection

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Démarrez le moteur, laissez-le chauffer pendant quelques minutes, puis laissez-le tourner au régime de ralenti spécifié.

	Régime de ralenti **1100–1300 tr/mn**

b. Utiliser le boîtier d'injection qui a la vis d'air de dérivation "1" avec un repère blanc comme standard, régler les autres boîtiers d'injection en tournant leurs vis d'air de dérivation vers l'intérieur ou l'extérieur.

FCA21300

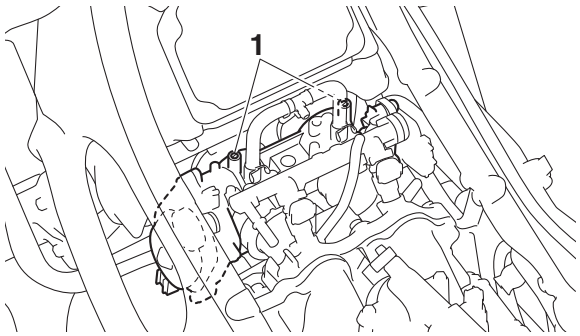
ATTENTION

Ne tournez pas la vis d'air de dérivation (repère blanc) du boîtier d'injection qui est le standard. Autrement, le moteur peut fonctionner de façon irrégulière au ralenti et les boîtiers d'injection peuvent ne pas fonctionner correctement.

N.B.

- Tournez la vis de dérivation d'air à l'aide de la clé coudée pour carburateur.
- Après chaque étape, emballez le moteur deux ou trois fois pendant moins d'une seconde, puis revérifiez la synchronisation.
- Si une vis d'air de dérivation a été déposée, tourner complètement la vis et veiller à synchroniser les boîtiers d'injection.
- Si la synchronisation du boîtier d'injection ne peut pas être réglée à l'aide de la vis d'air de dérivation, nettoyez ou remplacez les boîtiers d'injection.
- La différence de dépression entre les boîtiers d'injection ne doit pas dépasser 1.33 kPa (10 mmHg).

	Clé coudée 2 pour carburateur **90890-03173**



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

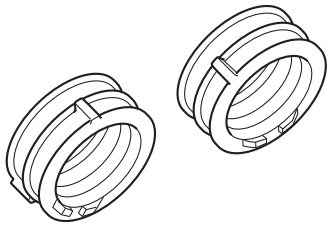
2. Couper le moteur et déposer le dispositif de mesure.
3. Installer :
   • Durite de capteur de pression d'air admis
   • Capuchon
4. Installer :
   • Réservoir de carburant
     Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
   • Marche-pied
   • Cache latéral
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache central
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
   • Carénage central inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage latéral inférieur
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
5. Régler :
   • Garde de la poignée des gaz
     Se reporter à "CONTRÔLE DE LA POIGNÉE DES GAZ" à la page 3-37.

	Garde de la poignée des gaz **1.0–3.0 mm (0.04–0.12 in)**

FAS31318

CONTRÔLE DES RACCORDS DU BOÎTIER D'INJECTION

1. Déposer :
   • Cache central
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
2. Contrôler :
   • Raccords du boîtier d'injection
     Fissures/endommagement → Remplacer.



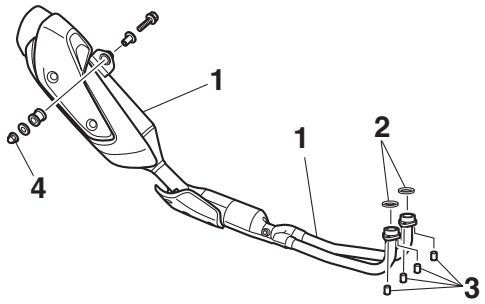
3. Installer :
   • Cache central
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.

FAS30625
CONTRÔLE DU SYSTÈME D’ÉCHAPPEMENT

La procédure suivante s’applique pour tous les tubes d’échappement et joints.

1. Déposer :
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage central inférieur
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
   • Cache central
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache latéral (droite)
   • Marche-pied (droite)
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
2. Contrôler :
   • Échappement équipé “1”
   Fissures/endommagement → Remplacer.
   • Joint “2”
   Fuites du gaz d’échappement → Remplacer.
3. Contrôler :
   Couple de serrage
   • Écrou de tube d’échappement “3”
   • Écrou d’échappement équipé (arrière) “4”

Écrou de tube d’échappement
20 N·m (2.0 kgf·m, 15 lb·ft)
Écrou d’échappement équipé
31 N·m (3.1 kgf·m, 23 lb·ft)



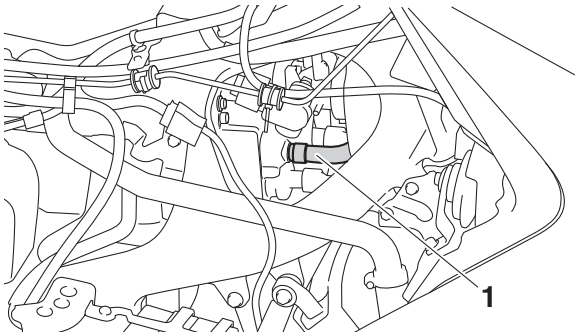
4. Installer :
   • Marche-pied (droite)
   • Cache latéral (droite)
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache central
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
   • Carénage central inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage latéral inférieur
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.

FAS30623
VÉRIFICATION DE LA DURITE DE MISE À L’AIR DE CULASSE

1. Déposer :
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage central inférieur
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
   • Cache central
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache latéral (droite)
   • Marche-pied (droite)
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
2. Contrôler :
   • Durite de mise à l’air de culasse “1”
   Fissures/endommagement → Remplacer.
   Connexion lâche → Brancher correctement.

FCA14920
ATTENTION

S’assurer que la durite de mise à l’air de la culasse est acheminée correctement.



3. Installer :
   • Toutes les pièces enlevées

FAS30626
VÉRIFICATION DE L'ABSORBEUR

1. Déposer :
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage central inférieur
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
   • Cache central
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache latéral
   • Marche-pied
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
   • Réservoir de carburant
   Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
2. Contrôler :
   • Absorbeur
   • Durite de purge d'absorbeur
   • Durite de mise à l'air du réservoir de carburant
   • Durite de mise à l'air de l'absorbeur de vapeurs d'essence
   Fissures/endommagement → Remplacer.
3. Installer :
   • Réservoir de carburant
   Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
   • Marche-pied
   • Cache latéral
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache central
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
   • Carénage central inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage latéral inférieur
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.

FAS30799
RÉGLAGE DU VOLUME DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT

N.B.

- Bien veiller à ce que la densité de CO soit au niveau standard, puis réglez le volume des gaz d'échappement.
- Pour régler le volume du gaz d'échappement, utilisez le mode de réglage CO de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. Pour plus d'informations, se reporter au manuel d'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.

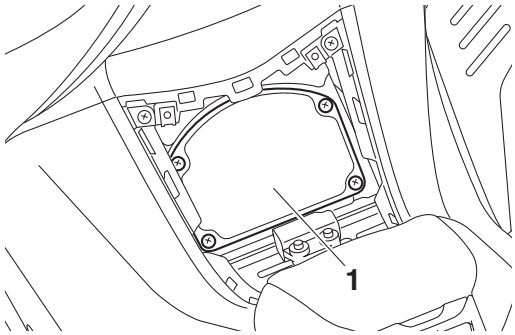
1. Branchez l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur. Pour plus d'informations sur le branchement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter à "OUTIL DE DIAGNOSTIC DES PANNES YAMAHA" à la page 8-62.

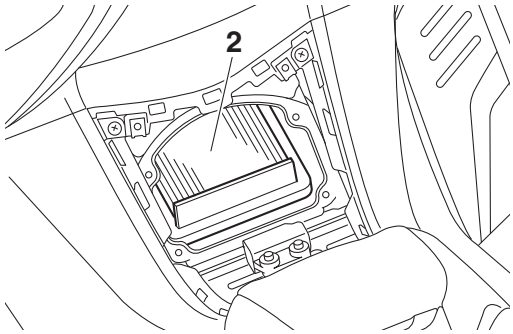


Port USB de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03256
Interface de l'adaptateur de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03254

FAS30628
REMPLACEMENT DE L'ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR

1. Déposer :
   • Cache central
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
2. Déposer :
   • Couvercle du boîtier de filtre à air "1"
   • Élément du filtre à air "2"

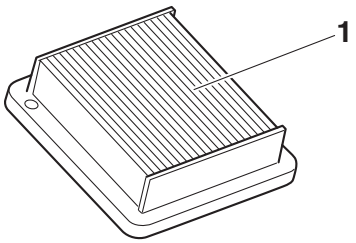




3. Contrôler :
   • Élément du filtre à air “1”
   Endommagement → Remplacer.

N.B.

- Remplacez l’élément du filtre à air tous les 20000 km (12000 mi).
- Le filtre à air nécessite un entretien plus fréquent si le véhicule roule dans des régions anormalement humides ou poussiéreuses.



4. Installer :
   • Couvercle du boîtier de filtre à air

FCA20710

ATTENTION

Ne jamais faire tourner le moteur sans l’élément du filtre à air. L’air non filtré peut user rapidement les pièces internes du moteur et endommager celui-ci. De plus, l’absence de l’élément du filtre à air fausserait la synchronisation des boîtiers d’injection, entraînant ainsi une baisse de rendement du moteur, voire une surchauffe.

N.B.

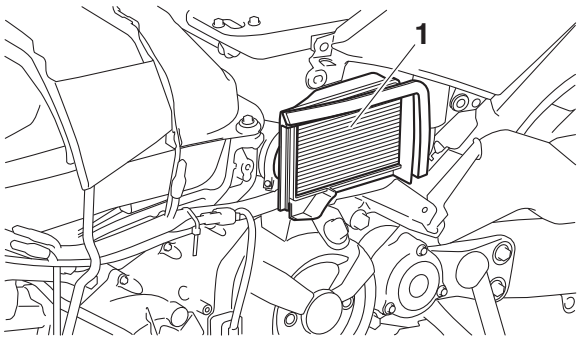
Lors de la pose de l’élément du filtre à air dans le couvercle du boîtier de filtre à air, s’assurer que les surfaces étanches sont alignées pour prévenir toute fuite d’air.

5. Installer :
   • Cache central
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.

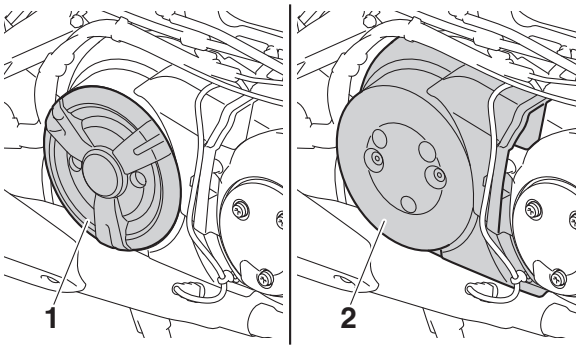
FAS31181

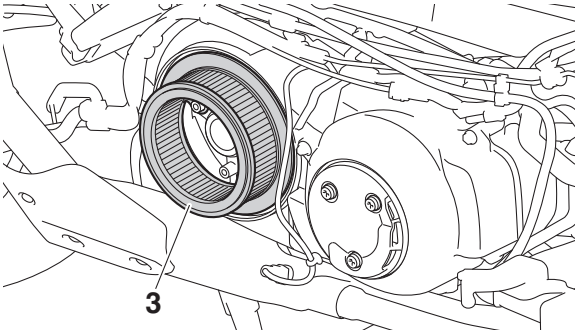
NETTOYAGE DE L’ÉLÉMENT DU FILTRE À AIR DU BOÎTIER DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE

1. Déposer :
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage central inférieur
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
   • Cache central
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache latéral
   • Marche-pied
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
2. Déposer :
   • Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (gauche) “1”

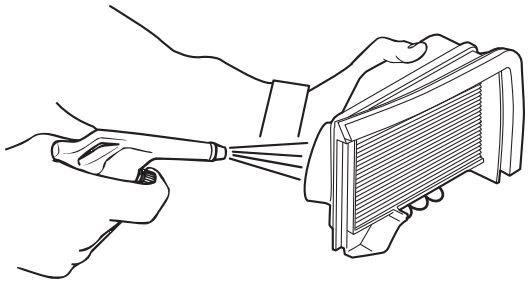


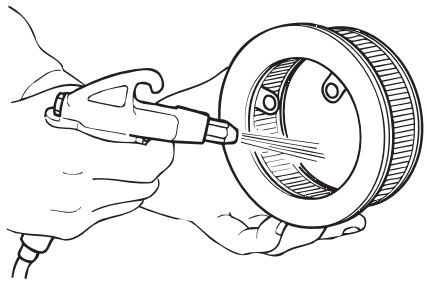
3. Déposer :
   • Couvercle du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale “1”
   • Boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale “2”
   • Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (droite) “3”





4. Nettoyer :
   • Éléments du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale
   Envoyer de l'air comprimé sur la surface externe de l'élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale.





5. Contrôler :
   • Éléments du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale
   Endommagement → Remplacer.

FCA13441

ATTENTION

Étant donné que l'élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale est de type sec, éviter tout contact avec de l'eau ou de la graisse.

6. Installer :
   • Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (droite)
   • Boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale
   • Couvercle du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale

	**Vis du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale** **7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)** **Vis du couvercle du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale** **7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)**

7. Installer :
   • Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (gauche)

	**Collier à pince du raccord de l'élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (côté gauche)** **3.0 N·m (0.30 kgf·m, 2.2 lb·ft)**

8. Installer :
   • Marche-pied
   • Cache latéral
   • Ensemble cache du réservoir de carburant
   • Cache central
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
   • Carénage central inférieur
   • Cache latéral
   • Carénage latéral inférieur
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.

FAS30801

CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DES FREINS

1. Contrôler :
   • Fonctionnement du frein
   Fonctionnement du frein incorrect → Vérifier le système de freinage.
   Se reporter à "FREIN AVANT" à la page 4-40 et "FREIN ARRIÈRE" à la page 4-53.

N.B.

Conduire sur une route, faire fonctionner séparément les freins avant et arrière, et vérifier si les freins fonctionnent correctement.

FAS30632

CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN

1. Placez le véhicule sur une surface plane.

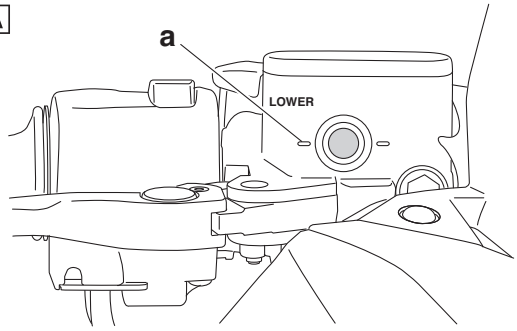
N.B.

• Placer le véhicule sur sa béquille centrale.
• Assurez-vous que le véhicule est à la verticale.

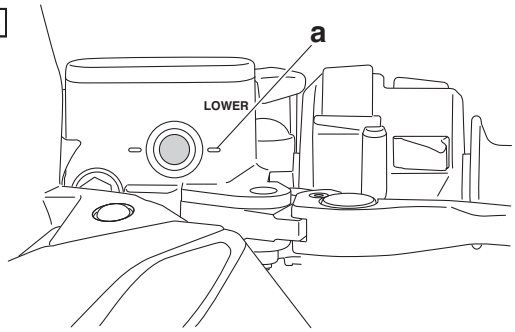
2. Contrôler :
   • Niveau de liquide de frein
   Sous le repère de niveau minimum “a” → Ajouter du liquide de frein spécifié jusqu’au niveau correct.

Liquide de frein spécifié
DOT 4

A



B



A. Frein avant
B. Frein arrière

FWA13540

⚠ AVERTISSEMENT

• N’utiliser que le liquide de frein préconisé. D’autres liquides risquent d’attaquer les joints en caoutchouc et de provoquer des fuites et un mauvais fonctionnement des freins.
• Faire l’appoint avec du liquide de frein du même type que celui qui se trouve déjà dans le circuit. Le mélange de liquides de type différent risque de provoquer une réaction chimique et de nuire au bon fonctionnement du frein.
• Veiller à ce que, lors du remplissage, de l’eau ne pénètre pas dans le réservoir du maître-cylindre de liquide de frein. L’eau abaisse fortement le point d’ébullition du liquide et cela risque de former un bouchon de vapeur (ou “vapor lock”).

FCA13540

ATTENTION

Le liquide de frein risque d’endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.

N.B.

Pour obtenir un relevé correct du niveau de liquide de frein, le sommet du réservoir du maître-cylindre de frein doit être à l’horizontale.

FAS30630

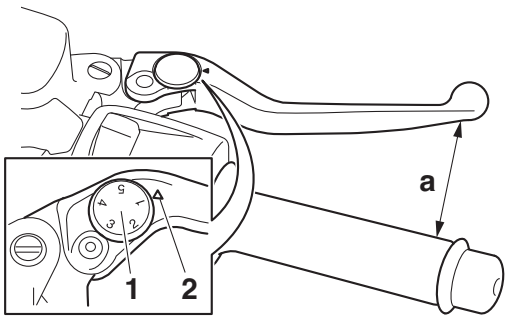
RÉGLAGE DU FREIN À DISQUE AVANT

1. Régler :
   • Position du levier de frein
   (distance “a” de la poignée des gaz au levier de frein)

N.B.

• Tout en poussant le levier de frein vers l’avant, tourner la molette de réglage “1” jusqu’à ce que le levier de frein soit dans la position souhaitée.
• Veiller à aligner la position de réglage sur la molette de réglage et la flèche “2” sur le levier de frein.

Position n° 1
La distance “a” est la plus grande.
Position n° 5
La distance “a” est la plus petite.



FWA13060

⚠ AVERTISSEMENT

• Après avoir réglé la position du levier de frein, s’assurer que la goupille du demi-palier du levier est fermement enfoncée dans l’orifice de la molette de réglage.
• Une sensation de mollesse dans le levier de frein peut indiquer la présence d’air dans le circuit de freinage. L’air doit être purgé du circuit de freinage avant la prochaine utilisation du véhicule. La présence d’air dans le circuit de freinage peut provoquer une réduction dangereuse de la puis-

sance de freinage, ce qui risque d'entraîner la perte de contrôle du véhicule et un accident. Il convient donc de contrôler et, au besoin, de purger le circuit de freinage.

FCA13490

ATTENTION

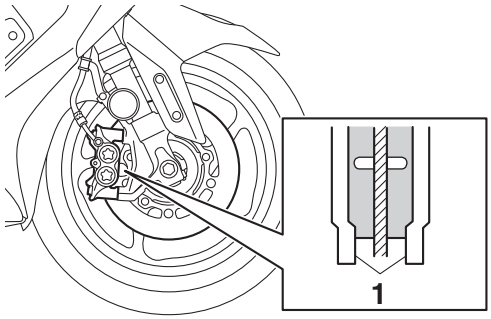
Après le réglage de la position du levier de frein, s'assurer que le frein ne frotte pas.

FAS30633

CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT

La procédure suivante s'applique pour chacune des plaquettes de frein.

1. Actionner le frein.
2. Contrôler :
   - Plaquette de frein avant
     Indicateurs d'usure "1" presque en contact avec le disque de frein → Remplacer les plaquettes de frein par paire.
     Se reporter à "FREIN AVANT" à la page 4-40.



FAS30631

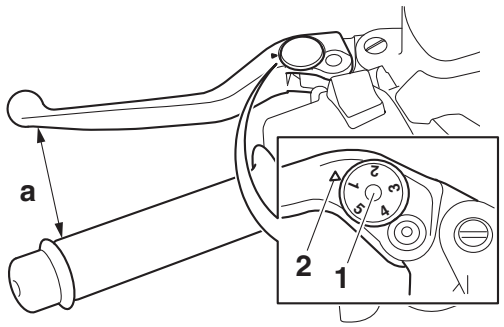
RÉGLAGE DU FREIN À DISQUE ARRIÈRE

1. Régler :
   - Position du levier de frein
     (distance "a" de la poignée gauche au levier de frein)

N.B.

- Tout en poussant le levier de frein vers l'avant, tourner la molette de réglage "1" jusqu'à ce que le levier de frein soit dans la position souhaitée.
- Veiller à aligner la position de réglage sur la molette de réglage et la flèche "2" sur le support de levier de frein.

Position n° 1
La distance "a" est la plus grande.
Position n° 5
La distance "a" est la plus petite.



FWA13060

⚠ AVERTISSEMENT

- **Après avoir réglé la position du levier de frein, s'assurer que la goupille du demi-palier du levier est fermement enfoncée dans l'orifice de la molette de réglage.**
- **Une sensation de mollesse dans le levier de frein peut indiquer la présence d'air dans le circuit de freinage. L'air doit être purgé du circuit de freinage avant la prochaine utilisation du véhicule. La présence d'air dans le circuit de freinage peut provoquer une réduction dangereuse de la puissance de freinage, ce qui risque d'entraîner la perte de contrôle du véhicule et un accident. Il convient donc de contrôler et, au besoin, de purger le circuit de freinage.**

FCA13490

ATTENTION

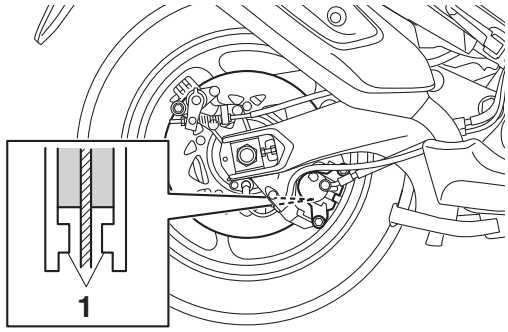
Après le réglage de la position du levier de frein, s'assurer que le frein ne frotte pas.

FAS30634

CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIÈRE

La procédure suivante s'applique pour chacune des plaquettes de frein.

1. Actionner le frein.
2. Contrôler :
   - Plaquette de frein arrière
     Indicateurs d'usure "1" presque en contact avec le disque de frein → Remplacer les plaquettes de frein par paire.
     Se reporter à "FREIN ARRIÈRE" à la page 4-53.



FAS30635
CONTRÔLE DES DURITES DE FREIN AVANT
Procédez comme suit pour chaque durite de frein et support de durite de frein.
1. Contrôler :
   • Durite de frein
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.
2. Contrôler :
   • Support de durite de frein
   Desserré → Serrer le boulon de support.
3. Maintenir le véhicule à la verticale et actionner plusieurs fois le frein avant.
4. Contrôler :
   • Durite de frein
   Fuites de liquide de frein → Remplacer la durite défectueuse.
   Se reporter à “FREIN AVANT” à la page 4-40.

FAS30636
CONTRÔLE DE LA DURITE DE FREIN ARRIÈRE
1. Contrôler :
   • Durite de frein
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.
2. Contrôler :
   • Supports de durite de frein
   Connexion lâche → Serrer le boulon de support.
3. Maintenez le véhicule à la verticale et actionnez plusieurs fois le frein arrière.
4. Contrôler :
   • Durite de frein
   Fuites de liquide de frein → Remplacer la durite défectueuse.
   Se reporter à “FREIN ARRIÈRE” à la page 4-53.

FAS30893
PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE
FWA14000
⚠ AVERTISSEMENT
Toujours purger l’air du circuit de frein après la dépose d’un composant du circuit de frein.

FCA18050
ATTENTION
- **Purger le circuit de freinage dans l’ordre suivant.**
- **1re étape : Étriers de frein avant**
- **2e étape : Étrier de frein arrière**

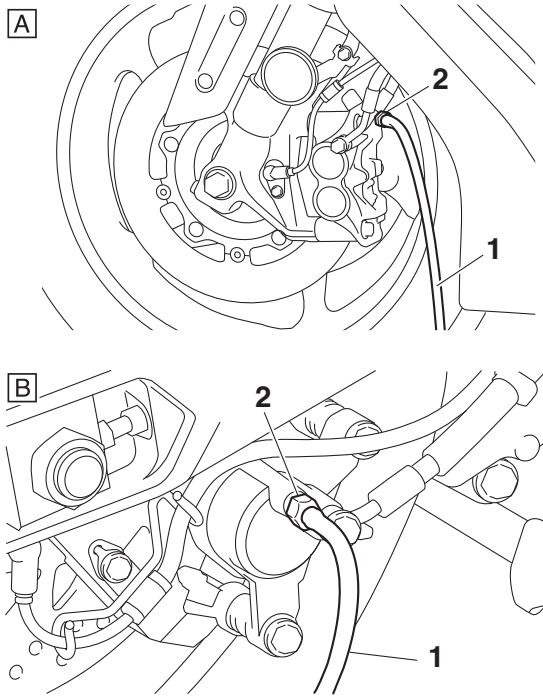
FWA15740
⚠ AVERTISSEMENT
Purger le circuit ABS à chaque fois que :
- **le système a été démonté.**
- **une durite de frein a été desserrée, débranchée ou remplacée.**
- **le niveau de liquide de frein est descendu très bas.**
- **le frein fonctionne mal.**

N.B.
- Veiller à ne pas renverser de liquide de frein ni à laisser le réservoir du maître-cylindre de frein déborder.
- Lors de la purge du système ABS, assurez-vous toujours qu’il y a assez de liquide de frein avant d’appliquer le frein. Sans cette précaution, de l’air risque de pénétrer dans le système ABS et d’allonger ainsi considérablement la procédure de la purge.
- S’il est difficile de purger, il faut alors laisser décanter le liquide de frein pendant quelques heures. Répétez la procédure de purge quand les petites bulles d’air ont disparu de la durite.

1. Purger :
   • Système ABS

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Remplir le réservoir du maître-cylindre de frein jusqu’au niveau correct avec le liquide de frein spécifié.
b. Installer le diaphragme du réservoir du maître-cylindre de frein.
c. Brancher fermement une durite en plastique transparent “1” sur la vis de purge d’air “2”.



A. Étrier de frein avant
B. Étrier de frein arrière

d. Placez l'autre extrémité de la durite dans un récipient.
e. Actionner lentement le frein plusieurs reprises.
f. Actionner à fond le levier de frein et le maintenir dans cette position.
g. Desserrez la vis de purge d'air.

N.B.

Le desserrage de la vis de purge d'air réduira la pression et le levier de frein touchera la poignée des gaz ou la poignée de guidon.

h. Serrer la vis de purge d'air puis relâcher le levier de frein.
i. Répétez les étapes (e) à (h) jusqu'à ce que toutes les bulles d'air aient disparu du liquide de frein dans la durite en plastique.
j. Contrôler le fonctionnement du modulateur de pression. Se reporter à "TEST DE FONCTIONNEMENT DU MODULATEUR DE PRESSION" à la page 4-76.

FCA25780

ATTENTION

Avant de contrôler le fonctionnement du modulateur de pression, veiller à toujours pousser le contacteur OFF/LOCK.

k. Après avoir actionné le système ABS, répéter les étapes (e) à (i), puis remplir le réservoir du maître-cylindre de frein jusqu'au niveau correct avec le liquide de frein recommandé.
l. Serrer la vis de purge d'air comme spécifié.

Vis de purge d'air d'étrier de frein avant
5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)
Vis de purge d'air d'étrier de frein arrière
6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)

m. Remplir le réservoir du maître-cylindre de frein jusqu'au niveau correct avec le liquide de frein spécifié.
Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN" à la page 3-16.

FWA13110

⚠ AVERTISSEMENT

Contrôler le fonctionnement du frein après avoir effectué la purge du circuit des freins hydrauliques.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31425

RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE

FWA18100

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas manipuler le levier de blocage de frein arrière pendant la conduite.

N.B.

Placer le véhicule sur sa béquille centrale.

1. Mesurer :
• Longueur de câble de verrouillage du frein arrière "a"
Hors spécifications → Régler.

N.B.

Mesurer lorsque le levier de verrouillage de frein arrière est relâché.

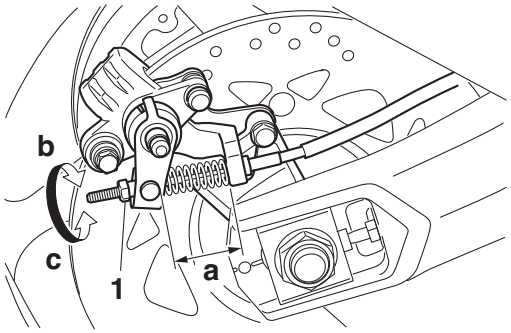
Longueur de câble de verrouillage du frein arrière
43–45 mm (1.69–1.77 in)

2. Régler :
• Longueur de câble de verrouillage du frein arrière

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Tourner l'écrou de réglage "1" du câble de verrouillage du frein arrière dans la direction "b" ou "c" jusqu'à ce que la garde du câble de verrouillage de frein arrière soit obtenue.

Direction “b”
La longueur du câble de verrouillage de frein arrière a augmenté.
Direction “c”
La longueur du câble de verrouillage de frein arrière a diminué.

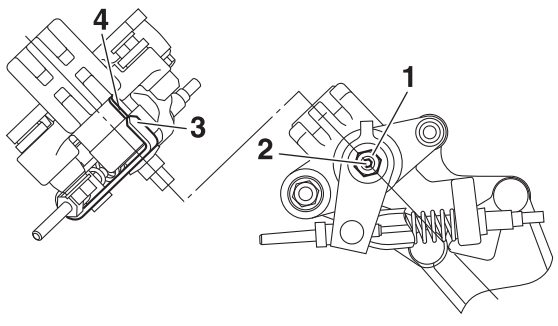


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Régler :
   • Jeu entre la plaquette de frein et le disque de frein.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer le capuchon de l’écrou de réglage de verrouillage de frein arrière.
b. Desserrer l’écrou de réglage de serrure de frein arrière “1” de verrouillage de frein arrière légèrement.
c. Ajuster la vis de réglage du piston “2” de façon à ce que l’indicateur d’usure “3” soit installé à l’intérieur de la largeur de la rainure d’indication d’usure “4” lorsque le verrouillage du frein arrière est activé.
   Procédure recommandée :
   Serrer la vis de réglage du piston à 3.0 N·m (0.30 kgf·m, 2.2 lb·ft) puis desserrer le boulon d’1–1/2 tour.



d. Serrer l’écrou de réglage de verrouillage du frein arrière tout en maintenant la vis de réglage du piston afin de ne pas tourner la vis.



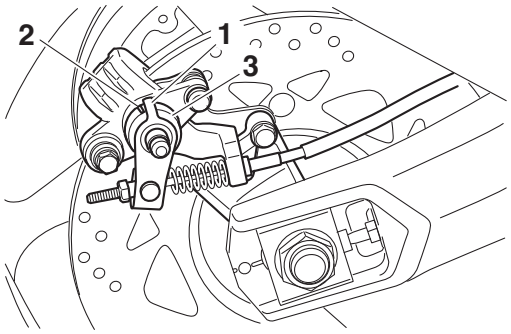
Écrou de réglage de serrure de frein arrière
15 N·m (1.5 kgf·m, 11 lb·ft)

e. S’assurer que le pneu peut être tourné à la main lorsque le verrouillage du frein arrière est désactivé.
f. S’assurer que l’indicateur d’usure est installé à l’intérieur de la largeur de la rainure d’indication d’usure lorsque le verrouillage du frein arrière est activé.
g. Poser le capuchon de l’écrou de réglage de verrouillage de frein arrière.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31426
CONTRÔLE DU VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE

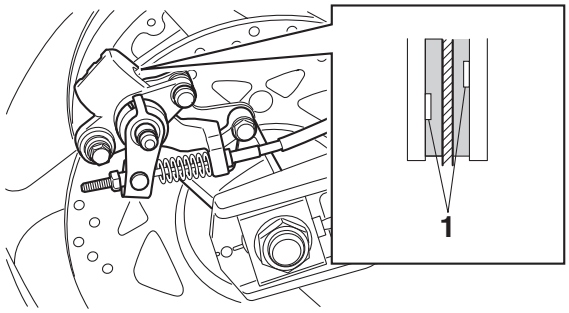
1. Contrôler :
   • Fonctionnement du verrouillage du frein arrière
   Appliquer le verrouillage de frein arrière, puis pousser le véhicule pour que le frein arrière se verrouille correctement.
   Le verrouillage du frein arrière ne fonctionne pas correctement → Vérifier le câble de verrouillage de frein arrière et les plaquettes de verrouillage du frein arrière.
   Se reporter à “RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE” à la page 3-20 et “CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE” à la page 3-22.
2. Contrôler :
   • Longueur de câble de verrouillage du frein arrière
   Hors spécifications → Régler.
   Se reporter à “RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE” à la page 3-20.
3. Contrôler :
   • Indicateur d’usure “1”
   Vérifier la position de l’indicateur tout en appliquant le levier de verrouillage du frein arrière.
   Rainure d’indication d’usure dépassée “2” → Ajuster la longueur de câble de verrouillage de frein arrière.
   Se reporter à “RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE” à la page 3-20.



4. Contrôler :
   • Manchon d'étrier de verrouillage de frein arrière "3"
   Fissures/endommagement → Remplacer.
   Se reporter à "FREIN ARRIÈRE" à la page 4-53.

FAS31427
CONTRÔLE DES PLAQUETTES DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE

La procédure suivante s'applique pour chacune des plaquettes de frein.
1. Actionner la serrure de frein arrière.
2. Contrôler :
   • Plaquette de verrouillage de frein arrière
   Indicateurs d'usure "1" presque en contact avec le disque de frein → Remplacer les plaquettes de frein par paire.
   Se reporter à "REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE" à la page 4-67.



FAS31428
CONTRÔLE DES ROUES

Procédez comme suit pour les deux roues.
1. Contrôler :
   • Roue
   Endommagement/faux-rond → Remplacer.

FWA13260
⚠ AVERTISSEMENT

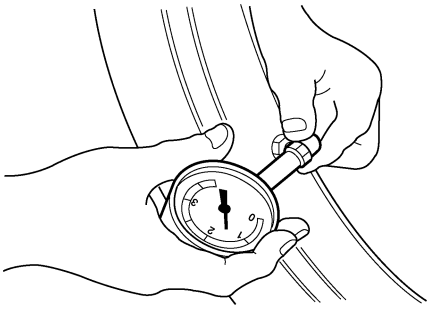
Ne jamais tenter la moindre réparation à la roue.

N.B.

Équilibrez toujours une roue après son remplacement ou après le montage d'un pneu.

FAS31429
CONTRÔLE DES PNEUS

Procédez comme suit pour les deux pneus.
1. Contrôler :
   • Pression des pneus
   Hors spécifications → Réguler.



FWA13181
⚠ AVERTISSEMENT

- **Examiner et régler la pression de gonflage des pneus lorsque ceux-ci sont à la température ambiante.**
- **Il faut en outre ajuster la pression de gonflage des pneus en fonction du poids total (bagages, pilote, passager et accessoires) et de la vitesse de conduite probable du véhicule.**
- **Conduire un véhicule surchargé abîme les pneus et peut être la cause d'un accident.**

NE JAMAIS SURCHARGER LE VÉHICULE.

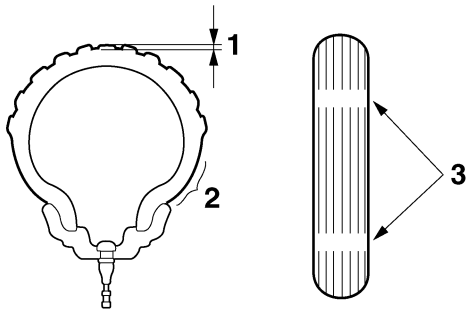
Pression de gonflage (contrôlée les pneus froids)
1 personne
Avant
225 kPa (2.25 kgf/cm^2, 33 psi)
Arrière
250 kPa (2.50 kgf/cm^2, 36 psi)
2 personnes
Avant
225 kPa (2.25 kgf/cm^2, 33 psi)
Arrière
280 kPa (2.80 kgf/cm^2, 41 psi)
Charge maximale
199 kg (439 lb) (XP530D-A)
202 kg (445 lb) (XP530-A, XP530E-A)
*** Poids total du pilote, du passager, du chargement et des accessoires**

FWA13190
⚠ AVERTISSEMENT

Il est dangereux de rouler avec des pneus usés. Remplacer immédiatement un pneu

dont la bande de roulement a atteint la limite d'usure.

2. Contrôler :
   • Surfaces des pneus
   Endommagement/usure → Remplacer le pneu.



1. Profondeur de bande de roulement de pneu
2. Flanc
3. Indicateur d'usure

Limite d'usure (avant)
1.6 mm (0.06 in)
Limite d'usure (arrière)
1.6 mm (0.06 in)

FWA14090

⚠ AVERTISSEMENT

Après de nombreux tests intensifs, les pneus mentionnés ci-dessous ont été approuvés par la Yamaha Motor Co., Ltd. pour ce modèle. Les pneus avant et arrière doivent toujours être de même conception et du même fabricant. Aucune garantie de comportement routier ne peut être donnée en cas d'utilisation de combinaisons de pneus autres que celles approuvées par Yamaha pour ce véhicule.

Pneu avant
Taille
120/70R15M/C(56H)
Fabricant/modèle
BRIDGESTONE/BATTLAXSCF (XP530-A, XP530E-A)
DUNLOP/ROADSMART3 (XP530D-A)

Pneu arrière
Taille
160/60R15M/C(67H)
Fabricant/modèle
BRIDGESTONE/BATTLAXSCR (XP530-A, XP530E-A)
DUNLOP/ROADSMART3 (XP530D-A)

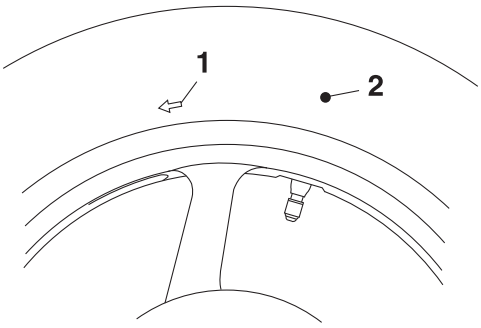
FWA13210

⚠ AVERTISSEMENT

Avant d'être légèrement usés, des pneus neufs peuvent adhérer relativement mal à certains revêtements de route. Il ne faut donc pas rouler à très grande vitesse les premiers 100 km après le remplacement d'un pneu.

N.B.

Pour les pneus munis d'un repère de sens de rotation "1" :
• Installer le pneu avec le repère pointant dans le sens de rotation de roue.
• Aligner le repère "2" et le point de montage de la soupape.



FAS30641

CONTRÔLE DES ROULEMENTS DE ROUE

Procédez comme suit pour tous les roulements de roues.
1. Contrôler :
   • Roulements de roue
   Se reporter à "ROUE AVANT" à la page 4-22 et "ROUE ARRIÈRE" à la page 4-31.

FAS30802

CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DU BRAS OSCILLANT

1. Contrôler :
   • Fonctionnement du bras oscillant
   Le bras oscillant ne fonctionne pas correctement → Vérifier le bras oscillant.
   Se reporter à "DÉPOSE DU BRAS OSCILLANT" à la page 4-111.

2. Contrôler :
   • Jeu excessif du bras oscillant
   Se reporter à “DÉPOSE DU BRAS OSCILLANT” à la page 4-111.

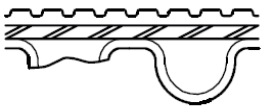
FAS31431
CONTRÔLE DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION

1. Déposer :
   • Garde supérieure et garde inférieure de courroie crantée de transmission
   Se reporter à “ROUE ARRIÈRE” à la page 4-31.
2. Contrôler :
   • Courroie crantée de transmission
   Fissures des dents externes “A” → Remplacer.
   Dents manquantes “B” → Remplacer.
   Usure du crochet “C” → Remplacer.
   Endommagement par des pierres “D” → Remplacer si le dommage est sur le bord.
   Fissures des dents internes (contour) “E” → Bon pour exécution, mais surveiller l’état.
   Écaillage (pas grave) “F” → Bon pour exécution, mais surveiller l’état.
   Cordon de bord flou “G” → Bon pour exécution, mais surveiller l’état.
   Usure en biseau (bord externe uniquement) “H” → Bon pour exécution, mais surveiller l’état.
   Se reporter à “TRANSMISSION PAR COURROIE” à la page 4-103.

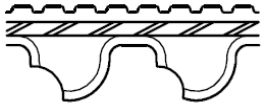
A



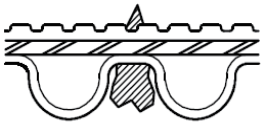
B



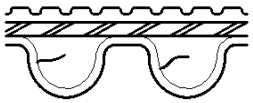
C



D



E



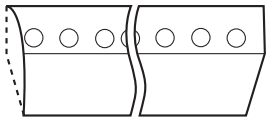
F



G



H



3. Installer :
   • Garde supérieure et garde inférieure de courroie crantée de transmission
   Se reporter à “ROUE ARRIÈRE” à la page 4-31.

FAS32399
TENSION DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION

Vérification de la tension de la courroie crantée de transmission

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu’il ne puisse se renverser.

FCA25750
ATTENTION

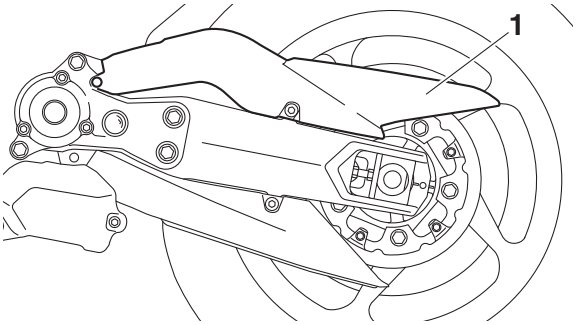
Une courroie crantée de transmission trop tendue entraînera une surcharge du moteur et d’autres pièces vitales, et une courroie trop lâche risque de sauter et d’endommager le bras oscillant ou de provoquer un accident. Il convient donc de maintenir la tension de la courroie crantée de transmission dans les limites spécifiées.

N.B.
Mesurer la tension de la courroie crantée de transmission lorsque celle-ci est à température ambiante et est sèche.

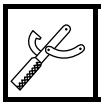
1. Placez le véhicule sur une surface plane.

N.B.
Placer le véhicule sur sa béquille centrale.

2. Retirer la garde supérieure “1” de courroie crantée de transmission.



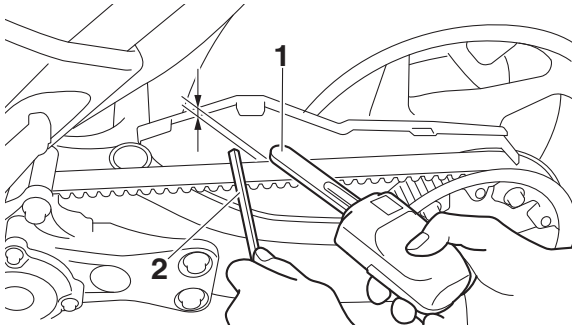
3. Taper sur la courroie crantée de transmission et mesurer la fréquence de vibration.
   • Tension de la courroie crantée de transmission (fréquence de vibration)
   Hors spécifications → Régler.

	**Compteur de tension (TEXA) 90890-03258**
	**Fréquence de vibration de la courroie crantée de transmission 85–103 Hz**

N.B.
Avant d’utiliser le compteur de tension, lire attentivement le manuel d’instructions.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Orienter la partie “1” du microphone du compteur de tension vers la courroie crantée de transmission.
b. Positionner la partie du microphone du compteur de tension sur la courroie dans une plage de 10 mm (0.39 in).
c. Régler la partie du microphone du compteur de tension à une distance intermédiaire entre la poulie menante et la poulie jante de roue arrière.
d. Appuyer sur le bâton adapté “2” pour faire vibrer la courroie.
e. Répéter la mesure 3 fois sur différentes pièces et calculer la moyenne des valeurs lues.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

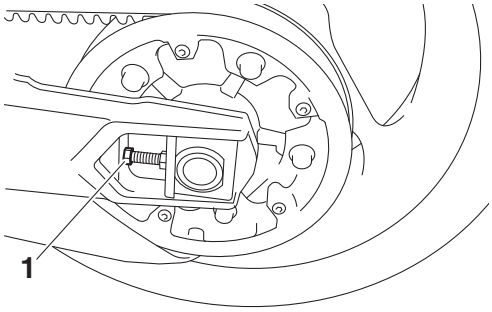
Réglage de la tension de la courroie crantée de transmission

FWA13120

⚠ AVERTISSEMENT

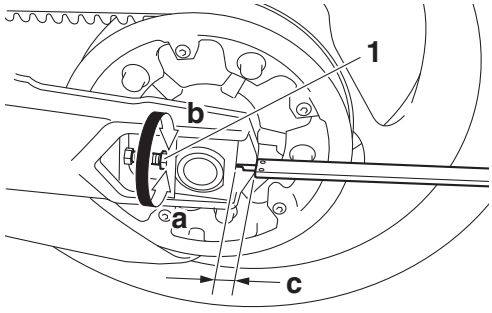
Caler solidement le véhicule pour qu’il ne puisse se renverser.

1. Desserrer l’écrou d’axe de roue et les deux contre-écrous de droite et gauche “1”.



2. Tourner les deux boulons de réglage gauche et droit “1” dans la direction “a” ou “b” de manière équivalente et ajuster jusqu’à ce qu’une bonne valeur de tension de la courroie crantée de transmission spécifiée soit obtenue.

Direction “a”
La valeur de fréquence de vibration de la tension de la courroie crantée de transmission est augmentée.
Direction “b”
La valeur de fréquence de vibration de la tension de la courroie crantée de transmission est diminuée.



3. Vérifier que la différence de distance “c” entre les côtés gauche et droit doit être de 0.8 mm (0.03 in) ou moins.
4. Serrer l’écrou d’axe de roue au couple spécifié.

Écrou d’axe de roue arrière
160 N·m (16 kgf·m, 118 lb·ft)

5. Serrer les contre-écrous au couple spécifié.

Contre-écrou de réglage de la courroie crantée de transmission
16 N·m (1.6 kgf·m, 12 lb·ft)

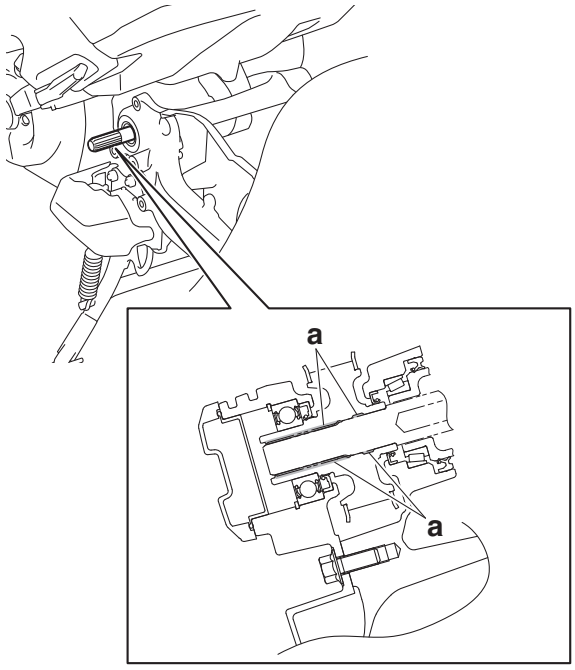
6. Vérifier que la différence de distance “c” entre les côtés gauche et droit est de 0.8 mm (0.03 in).
7. Utiliser le compteur de tension et mesurer la tension de la courroie crantée de transmission une nouvelle fois.
8. Mesurer et ajuster jusqu’à ce que la tension de la courroie crantée de transmission appropriée, conforme à la valeur de spécification soit obtenue.

FAS31433
LUBRIFICATION DE LA POULIE MENANTE ET DE L’ARBRE SECONDAIRE

1. Déposer :
   - Garde supérieure et garde inférieure de courroie crantée de transmission
     Se reporter à “ROUE ARRIÈRE” à la page 4-31.
2. Déposer :
   - Courroie crantée de transmission
     Se reporter à “TRANSMISSION PAR COURROIE” à la page 4-103.
3. Déposer :
   - Couvercle de poulie menante
     Se reporter à “TRANSMISSION PAR COURROIE” à la page 4-103.
   - Cache antipoussière
     Se reporter à “TRANSMISSION PAR COURROIE” à la page 4-103.
   - Poulie menante complète
     Se reporter à “TRANSMISSION PAR COURROIE” à la page 4-103.
4. Nettoyer :
   - Arbre secondaire
   - Pièce interne de poulie menante complète
5. Graisser :
   - Arbre secondaire

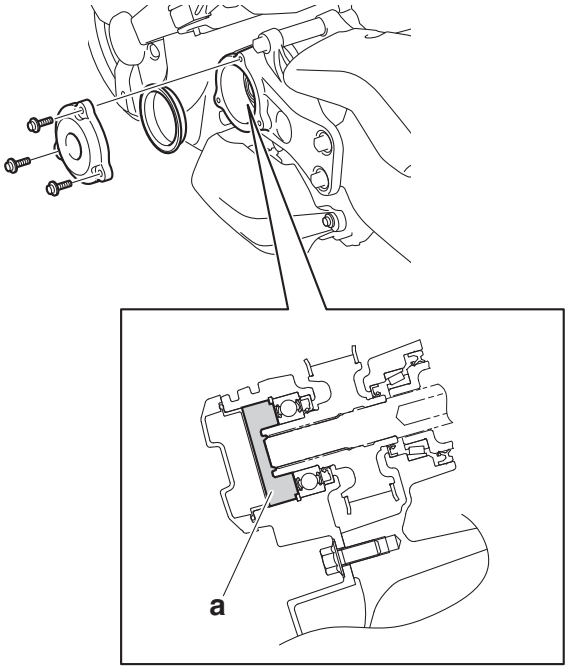
N.B.
Lubrifier la partie “a” de l’arbre secondaire avec de la graisse.

Lubrifiant recommandé
GRAISSE YAMAHA “J” (Shell Alvania EP Grease R0®)



6. Graisser :
   - Pièce interne de poulie menante complète “a”

Lubrifiant recommandé
GRAISSE YAMAHA “J” (Shell Alvania EP Grease R0®)



7. Installer :
   • Toutes les pièces enlevées
8. Régler :
   • Tension de courroie crantée de transmission
   Se reporter à “TENSION DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION” à la page 3-24.

FAS30645
CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE LA TÊTE DE FOURCHE

1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu’il ne puisse se renverser.

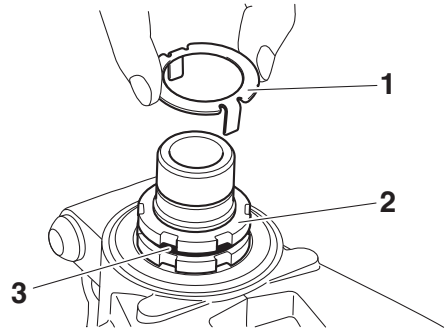
N.B.

Placer le véhicule sur un support de maintenance, de sorte que la roue avant soit surélevée.

2. Contrôler :
   • Tête de fourche
   Saisir le bas des bras de fourche et secouer délicatement la fourche.
   Points durs/jeu → Régler la tête de fourche.
3. Déposer :
   • Té supérieur
   Se reporter à “TÊTE DE FOURCHE” à la page 4-99.
4. Régler :
   • Tête de fourche

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

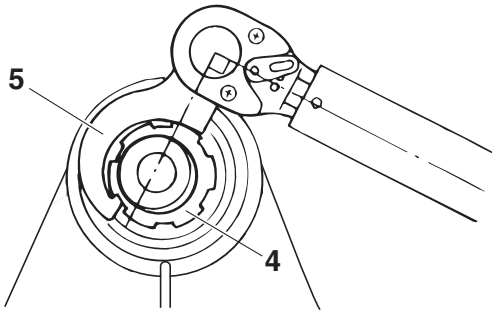
a. Déposer la rondelle-frein “1”, l’écrou crénelé supérieur “2” et la rondelle en caoutchouc “3”.



b. Desserrer l’écrou crénelé inférieur “4”, puis le serrer comme spécifié à l’aide d’une clé pour écrous crénelés “5”.

N.B.

• Placer une clé dynamométrique et la clé pour écrous crénelés de façon à ce qu’elles forment un angle droit.
• Déplacer plusieurs fois la direction vers la gauche et la droite pour vérifier si elle se déplace librement.





Clé pour écrous crénelés
90890-01403
Clé à ergot pour écrou à collerette
YU-A9472



Écrou crénelé inférieur (couple de serrage initial)
52 N·m (5.2 kgf·m, 38 lb·ft)

c. Desserrer complètement l’écrou crénelé inférieur, puis le serrer au couple spécifié.

FWA13140
⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas trop serrer l’écrou crénelé inférieur.



Écrou crénelé inférieur (couple de serrage final)
16 N·m (1.6 kgf·m, 12 lb·ft)

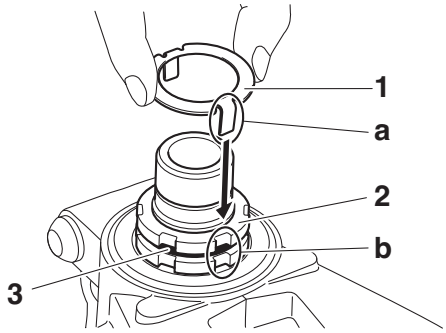
d. Contrôler la tête de fourche à la recherche de pièces desserrées ou de reliure en tournant la fourche jusqu’au bout dans les deux direc-

tions. En cas de point dur, déposer le té inférieur et vérifier les roulements supérieurs et inférieurs.
Se reporter à "TÊTE DE FOURCHE" à la page 4-99.

e. Poser la rondelle en caoutchouc "3".
f. Poser l'écrou crénelé supérieur "2".
g. Serrer l'écrou crénelé supérieur "2" à la main, puis aligner les fentes des deux écrous crénelés. Si nécessaire, immobiliser l'écrou crénelé inférieur et serrer l'écrou crénelé supérieur jusqu'à ce que leurs fentes soient alignées.
h. Installer la rondelle-frein "1".

N.B.

Veiller à bien ajuster les onglets de la rondelle-frein "a" dans les fentes de l'écrou crénelé "b".



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

5. Installer :
   • Té supérieur
   Se reporter à "TÊTE DE FOURCHE" à la page 4-99.

FAS30646
GRAISSAGE DE LA TÊTE DE FOURCHE

1. Graisser :
   • Roulement supérieur
   • Roulement inférieur
   • Cage de roulement

Lubrifiant recommandé
Graisse à base de savon au lithium

FAS31186
CONTRÔLE DES RIVETS DE CHÂSSIS

S'assurer que tous les écrous, boulons et vis sont correctement serrés.
Se reporter à "COUPLES DE SERRAGE DU CHÂSSIS" à la page 2-13.

FAS30648
GRAISSAGE DES LEVIERS

Graisser le point pivot et les pièces mobiles métalliques des leviers.

Lubrifiant recommandé
Graisse silicone

FAS30650
CONTRÔLE DE LA BÉQUILLE LATÉRALE

1. Contrôler :
   • Fonctionnement de la béquille latérale
   Vérifier que la béquille latérale se déplace librement.
   Mouvement irrégulier → Réparer ou remplacer.

FAS30651
GRAISSAGE DE LA BÉQUILLE LATÉRALE

Graissez les points pivots, les pièces mobiles métalliques et le point de contact du ressort de la béquille latérale.

Lubrifiant recommandé
Graisse à base de savon au lithium

FAS30856
VÉRIFICATION DE LA BÉQUILLE CENTRALE

1. Contrôler :
   • Fonctionnement de la béquille centrale
   Vérifier que la béquille centrale se déplace librement.
   Mouvement irrégulier → Réparer ou remplacer.

FAS30857
GRAISSAGE DE LA BÉQUILLE CENTRALE

Graisser le point pivot, les pièces mobiles métalliques et le point de contact du ressort de la béquille centrale.

Lubrifiant recommandé
Graisse à base de savon au lithium

FAS30652
CONTRÔLE DU CONTACTEUR DE BÉQUILLE LATÉRALE

Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.

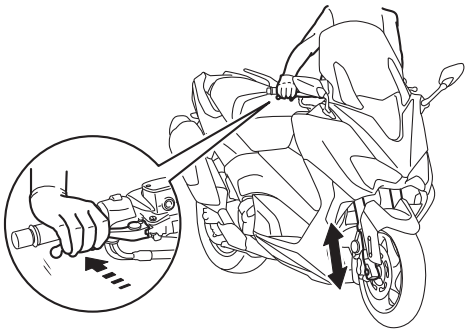
FAS30653
CONTRÔLE DE LA FOURCHE

1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

2. Contrôler :
   • Tube plongeur
   Endommagement/rayures → Remplacer.
   • Bras de fourche
   Fuites d'huile entre le tube plongeur et le fourreau → Remplacer la bague d'étanchéité.
3. Maintenez le véhicule à la verticale et actionnez le frein avant.
4. Contrôler :
   • Fonctionnement de la fourche
   Pousser énergiquement sur le guidon à plusieurs reprises et s'assurer que la fourche rebondit doucement.
   Mouvement irrégulier → Réparer.
   Se reporter à "FOURCHE" à la page 4-89.



FAS30808
CONTRÔLE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE
1. Contrôler :
   • Fonctionnement du combiné ressort-amortisseur arrière
   Pousser énergiquement sur la selle à plusieurs reprises et s'assurer que le rebond de l'amortisseur arrière se déplace librement.
   Mouvement irrégulier → Remplacer.
   Se reporter à "COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE" à la page 4-105.
2. Contrôler :
   • Combiné ressort-amortisseur arrière
   Fuites de gaz/fuites d'huile → Remplacer.
   Se reporter à "COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE" à la page 4-105.

FAS30655
RÉGLAGE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE (pour XP530D-A)
FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

Précontrainte du ressort
FCA13590
ATTENTION

Ne jamais dépasser les limites de réglage maximum ou minimum.

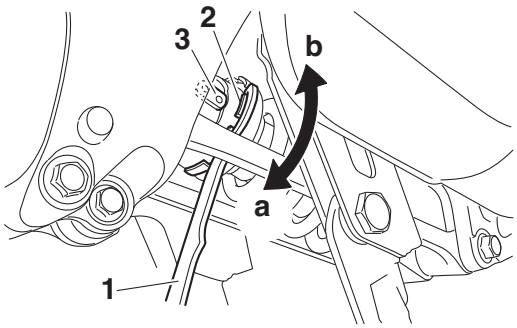
1. Régler :
   • Précontrainte du ressort

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Régler la précontrainte du ressort avec la clé spéciale "1" fournie dans la trousse de réparation.
b. Tourner la bague de réglage "2" dans le direction "a" ou "b".
c. Aligner la position désirée sur la bague de réglage avec la butée "3".

Direction "a"
La précontrainte du ressort augmente (suspension plus dure).
Direction "b"
La précontrainte du ressort diminue (suspension plus souple).

Précontrainte du ressort
Valeur de réglage (Doux)
7 (XP530D-A)
Valeur de réglage (STD)
4 (XP530D-A)
Valeur de réglage (Dur)
1 (XP530D-A)



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

Amortissement à la détente
FCA13590
ATTENTION

Ne jamais dépasser les limites de réglage maximum ou minimum.

1. Régler :
   • Amortissement à la détente

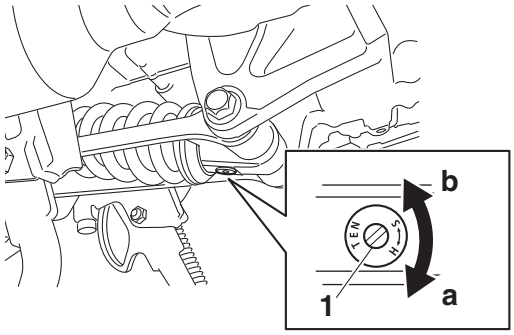
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Tourner la vis de réglage "1" dans le direction "a" ou "b".

Direction “a”
L’amortissement à la détente augmente (suspension plus dure).
Direction “b”
L’amortissement à la détente diminue (suspension plus souple).

Amortissement à la détente
Minimum (souple)
3 tours dans la direction “b”*
Standard
1.25 tours dans la direction “b”*
Maximum (dur)
Vis de réglage complètement tournée dans la direction “a”
***Avec la vis de réglage complètement tournée dans la direction “a”**

N.B.
Pour obtenir un réglage précis, il est préférable de vérifier le véritable nombre total de tours du mécanisme de réglage de la force d’amortissement. Cette plage de réglage peut ne pas correspondre exactement aux caractéristiques répertoriées en raison de petites différences de production.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30809
CONTRÔLE DU BRAS DE RACCORDEMENT ET DU BRAS RELAIS

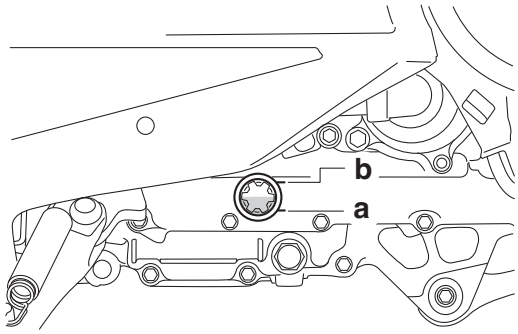
1. Contrôler :
   • Fonctionnement du combiné ressort-amortisseur arrière
   Mouvement irrégulier → Réparer.
   Se reporter à “COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE” à la page 4-105.

FAS30656
CONTRÔLE DU NIVEAU D’HUILE MOTEUR

1. Placez le véhicule sur une surface plane.

N.B.
• Placer le véhicule sur sa béquille centrale.
• Assurez-vous que le véhicule est à la verticale.

2. Mettre le moteur en marche, le faire chauffer pendant quelques minutes, puis le couper.
3. Contrôler :
   • Niveau d’huile moteur
   Le niveau d’huile moteur doit se trouver entre le repère de niveau minimum “a” et le repère de niveau maximum “b”.
   Sous le repère de niveau minimum → Ajouter de l’huile moteur recommandée jusqu’au niveau correct.



Marque recommandée
YAMALUBE
Viscosités SAE
10W-40
Classification d’huile moteur recommandée
API Service de type SG et au-delà, norme JASO MA

FCA13361
ATTENTION
- **L’huile moteur lubrifie également l’embrayage et une huile de type inadéquat ou des additifs pourraient le faire patiner. Il convient donc de ne pas ajouter d’additifs chimiques ni d’utiliser des huiles moteur d’un grade “CD” ou supérieur et des huiles d’appellation “ENERGY CONSERVING II”.**
- **Empêcher toute pénétration de corps étrangers dans le carter moteur.**

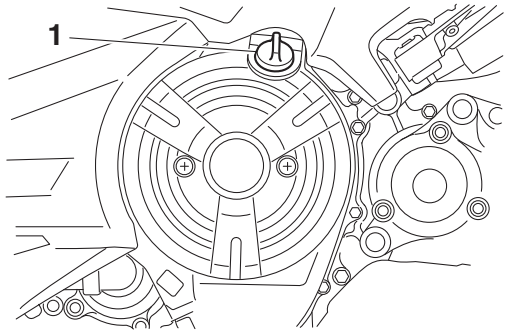
N.B.
Avant de vérifier le niveau d’huile moteur, attendez quelques minutes que l’huile se stabilise.

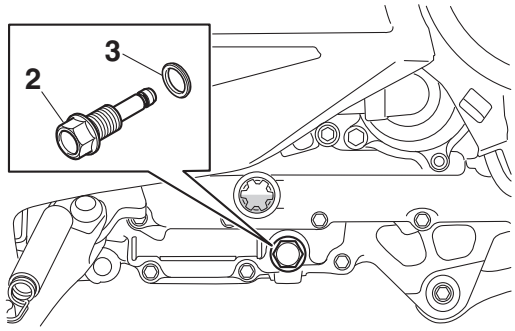
4. Mettre le moteur en marche, le faire chauffer pendant quelques minutes, puis le couper.
5. Contrôler une nouvelle fois le niveau d’huile moteur.

N.B.
Avant de vérifier le niveau d’huile moteur, attendez quelques minutes que l’huile se stabilise.

FAS30657
CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR

1. Mettre le moteur en marche, le faire chauffer pendant quelques minutes, puis le couper.
2. Placez un bac à vidange sous la vis de vidange de l'huile moteur.
3. Déposer :
   • Bouchon de remplissage de l'huile moteur "1" (avec le joint torique)
   • Vis de vidange de l'huile moteur "2" (avec le joint torique)
   • Joint "3"



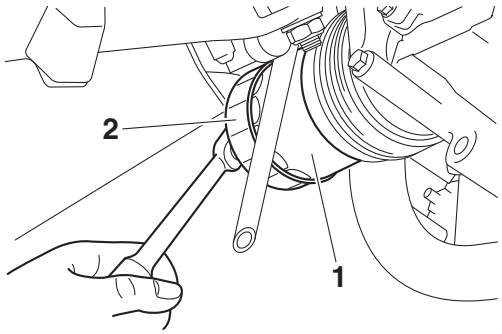


4. Vidanger :
   • Huile moteur (intégralement du carter moteur)
5. S'il faut également remplacer la cartouche du filtre à huile, effectuez la procédure suivante.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer la cartouche du filtre à huile "1" à l'aide d'une clé pour filtre à huile "2".

	**Clé pour filtre à huile 90890-01426** **Clé pour filtre à huile YU-38411**

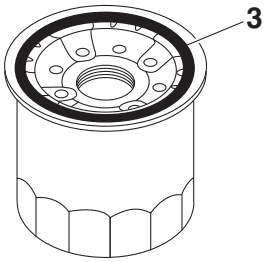


b. Graisser le joint torique "3" de la cartouche du filtre à huile neuve d'une fine couche de graisse à base de savon au lithium.

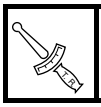
FCA13390

ATTENTION

S'assurer que le joint torique "3" est assis correctement dans la rainure de la cartouche du filtre à huile.



c. Serrer la cartouche du filtre à huile neuve au couple spécifié en se servant d'une clé pour filtre à huile.

	**Cartouche du filtre à huile 17 N·m (1.7 kgf·m, 13 lb·ft)**

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

6. Installer :
   • Joint New
   • Vis de vidange de l'huile moteur (avec le joint torique)

N.B.

Graisser le joint torique de la vis de vidange de l'huile moteur d'une fine couche de graisse à base de savon au lithium.

	**Vis de vidange de l'huile moteur 43 N·m (4.3 kgf·m, 32 lb·ft)**

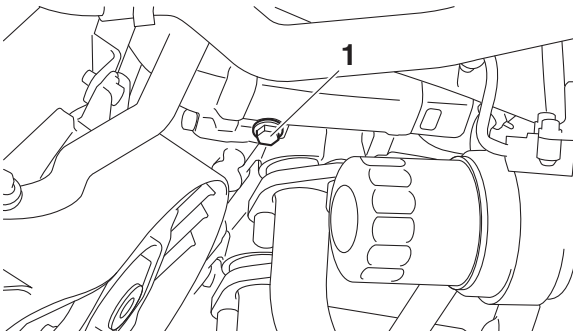
7. Remplir :
   • Carter moteur (avec la quantité spécifiée de l'huile moteur recommandée)

Quantité d'huile moteur
Quantité (lors du démontage)
3.50 L (3.70 US qt, 3.08 Imp.qt)
Changement d'huile
2.60 L (2.75 US qt, 2.29 Imp.qt)
Avec dépose du filtre à huile
2.90 L (3.07 US qt, 2.55 Imp.qt)

8. Installer :
   • Bouchon de remplissage de l'huile moteur (avec le joint torique New)
9. Mettre le moteur en marche, le faire chauffer pendant quelques minutes, puis le couper.
10. Contrôler :
    • Moteur
    (fuites d'huile moteur)
11. Contrôler :
    • Niveau d'huile moteur
    Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU D'HUILE MOTEUR" à la page 3-30.
12. Contrôler :
    • Pression d'huile moteur

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Retirer le carénage latéral inférieur et le carénage central inférieur.
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
b. Desserrer légèrement la vis de contrôle du niveau d'huile "1".



c. Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti jusqu'à ce que l'huile moteur commence à suinter de la vis de contrôle du niveau d'huile. Si l'huile moteur ne s'échappe pas après une minute, couper le moteur pour qu'il ne se grippe pas.
d. Vérifier les passages d'huile moteur, la cartouche du filtre à huile et la pompe à huile à la recherche de dommages ou de fuites.
   Se reporter à "POMPE À HUILE" à la page 5-62.
e. Démarrer le moteur après avoir solutionné le ou les problèmes et vérifier à nouveau la pression d'huile moteur.
f. Serrer la vis de contrôle du niveau d'huile comme spécifié.

Vis de contrôle du niveau d'huile moteur
15 N·m (1.5 kgf·m, 11 lb·ft)

g. Installer le carénage latéral inférieur et le carénage central inférieur.
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30810
MESURE DE LA PRESSION D'HUILE MOTEUR

1. Contrôler :
   • Niveau d'huile moteur
   Sous le repère de niveau minimum → Ajouter de l'huile moteur spécifiée jusqu'au niveau correct.
2. Mettre le moteur en marche, le faire chauffer pendant quelques minutes, puis le couper.

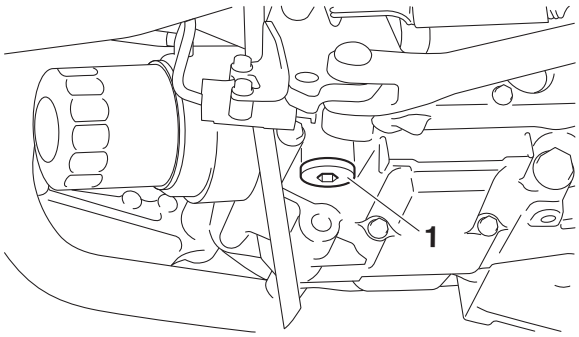
FCA13410
ATTENTION

Quand le moteur est froid, la viscosité de l'huile est plus élevée et la pression d'huile est plus forte. Ne mesurer la pression d'huile qu'après avoir fait chauffer le moteur.

3. Déposer :
   • Bouchon de point à vérifier de pression d'huile moteur "1"
   (Bas du carter moteur)

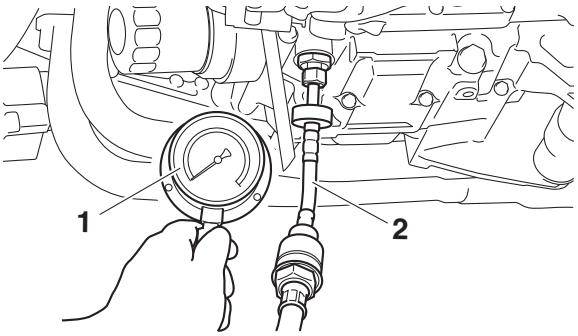
FWA12980
⚠ AVERTISSEMENT

Le moteur, le pot d'échappement et l'huile moteur sont très chauds.



4. Installer :
   • Manomètre de pression d'huile "1"
   • Embout d'adaptation "2"

Kit de manomètre de pression d'huile
90890-03120
Embout d'adaptation de manomètre de pression d'huile B
90890-03124
Manomètre
90890-03153
Manomètre
YU-03153



5. Mesurer :
   • Pression d'huile moteur
   (aux conditions suivantes)

Pression d'huile (moteur chaud)
120.0 kPa/1200 tr/mn (1.20 kgf/cm^2/1200 tr/mn, 17.4 psi/1200 tr/mn)

En dehors de la limite prescrite → Réglez.

Pression d'huile moteur	Causes possibles
En dessous des caractéristiques	• Pompe à huile défectueuse • Filtre à huile bouché • Passage de fuite d'huile • Bague d'étanchéité brisée ou endommagée
Au-dessus des caractéristiques	• Passage de fuite d'huile • Filtre à huile défectueux • Viscosité d'huile trop élevé

6. Installer :
   • Bouchon de point à vérifier de pression d'huile moteur

N.B.
Graisser le joint torique du bouchon du point de vérification de pression d'huile moteur d'une fine couche de graisse à base de savon au lithium.

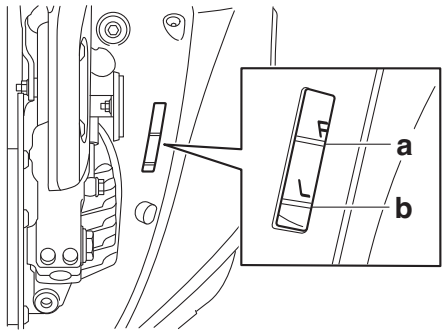
Bouchon de point à vérifier de pression d'huile moteur
12 N·m (1.2 kgf·m, 8.9 lb·ft)

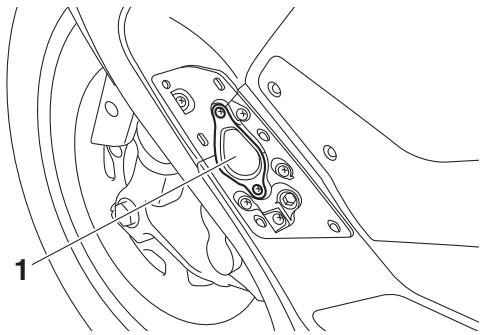
FAS30811
CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

1. Placez le véhicule sur une surface plane.

N.B.
• Placer le véhicule sur sa béquille centrale.
• Assurez-vous que le véhicule est à la verticale.

2. Contrôler :
   • Niveau de liquide de refroidissement
   Le niveau de liquide de refroidissement doit se trouver entre le repère de niveau maximum "a" et le repère de niveau minimum "b".
   En dessous du repère de niveau minimum → Retirer le tapis de marchepied gauche, le panneau d'accès au bouchon du vase d'expansion "1", et le bouchon du vase d'expansion, puis ajouter le liquide de refroidissement recommandé jusqu'au niveau correct.





FCA13470
ATTENTION

• L'ajout d'eau au lieu de liquide de refroidissement réduit le taux d'antigel du liquide de refroidissement. Si l'on a utilisé de l'eau au lieu de liquide de refroidissement, il convient de vérifier et au besoin de corriger la concentration d'antigel du liquide de re-

froidissement.
- **Utiliser exclusivement de l'eau distillée. Pour se dépanner, on peut toutefois utiliser de l'eau douce lorsque de l'eau distillée n'est pas disponible.**

3. Mettre le moteur en marche, le faire chauffer pendant quelques minutes, puis le couper.
4. Contrôler :
   - Niveau du liquide de refroidissement

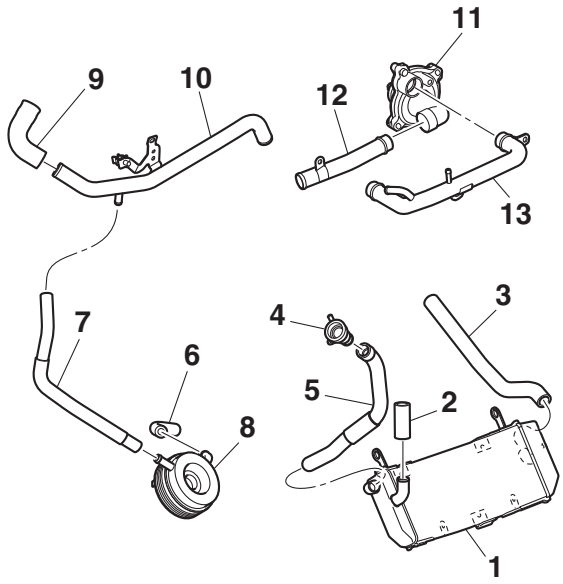
N.B.

Avant de vérifier le niveau de liquide de refroidissement, attendez quelques minutes jusqu'à ce qu'il se stabilise.

FAS30812

CONTRÔLE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

1. Déposer :
   - Carénage latéral inférieur
   - Cache latéral
   - Carénage central inférieur
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
   - Cache central
   - Ensemble cache du réservoir de carburant
   - Cache latéral
   - Marche-pied
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
   - Réservoir de carburant
     Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
2. Contrôler :
   - Radiateur "1"
   - Durite d'arrivée de radiateur "2"
   - Durite de sortie de radiateur "3"
   - Tuyau de remplissage de radiateur "4"
   - Durite de remplissage du radiateur "5"
   - Durite d'arrivée du radiateur d'huile "6"
   - Durite de sortie du radiateur d'huile "7"
   - Radiateur d'huile "8"
   - Durite de sortie du thermostat "9"
   - Tuyau de liquide de refroidissement "10"
   - Pompe à eau "11"
   - Tuyau d'arrivée de pompe à eau "12"
   - Tuyau de sortie de pompe à eau "13"
     Fissures/endommagement → Remplacer.
     Se reporter à "RADIATEUR" à la page 6-1, "THERMOSTAT" à la page 6-7 et "POMPE À EAU" à la page 6-9.

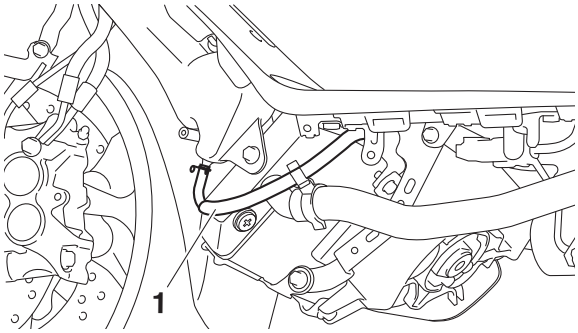


3. Installer :
   - Réservoir de carburant
     Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
   - Marche-pied
   - Cache latéral
   - Ensemble cache du réservoir de carburant
   - Cache central
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
   - Carénage central inférieur
   - Cache latéral
   - Carénage latéral inférieur
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.

FAS30813

CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

1. Déposer :
   - Carénage latéral inférieur
   - Cache latéral
   - Carénage central inférieur
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
   - Cache central
   - Ensemble cache du réservoir de carburant
   - Cache latéral
   - Marche-pied
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
2. Déconnecter :
   - Durite du vase d'expansion "1"



3. Vidanger :
   • Liquide de refroidissement
   (en provenance du vase d'expansion)
4. Déposer :
   • Bouchon du radiateur "1"

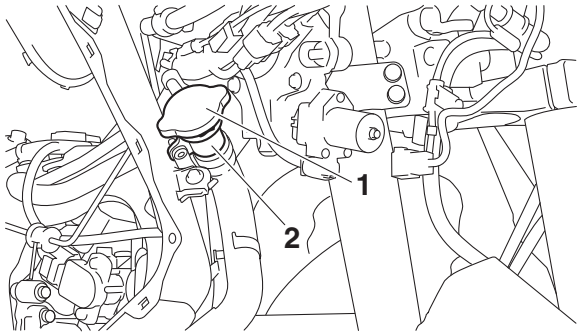
FWA13030

⚠ AVERTISSEMENT

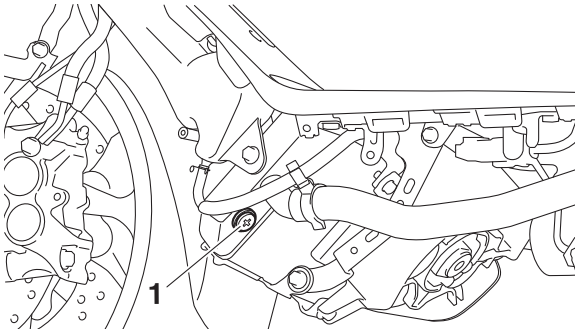
Un radiateur chaud est sous pression. Il convient donc de ne pas retirer le bouchon du radiateur lorsque le moteur est chaud. Du liquide chaud et de la vapeur risquent de jaillir sous forte pression et de provoquer des brûlures. Quand le moteur est froid, ouvrir le bouchon de radiateur comme suit :
Couvrir le bouchon de radiateur d'un chiffon épais ou d'une serviette et tourner lentement le bouchon dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'au point où l'on entend un sifflement afin de laisser s'échapper la pression résiduelle. Quand le sifflement s'arrête, appuyer sur le bouchon tout en le tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, puis l'enlever.

N.B.

Lors de la dépose du bouchon du radiateur, tenir le tuyau de remplissage de radiateur "2".



5. Déposer :
   • Vis de vidange du liquide de refroidissement "1"
   (avec le joint torique)



6. Vidanger :
   • Liquide de refroidissement
   (du moteur et du radiateur)
7. Installer :
   • Vis de vidange du liquide de refroidissement (avec le joint torique New)

Vis de vidange du liquide de refroidissement
1.6 N·m (0.16 kgf·m, 1.2 lb·ft)

8. Connecter :
   • Durite du vase d'expansion
9. Remplir :
   • Circuit de refroidissement
   (de la quantité prescrite du liquide de refroidissement recommandé)

Antigel recommandé
L'antigel à l'éthylène glycol de haute qualité contient des inhibiteurs de corrosion pour les moteurs en aluminium
Taux de mélange
1:1 (antigel:eau)
Radiateur (circuit compris)
1.67 L (1.77 US qt, 1.47 Imp.qt)
Vase d'expansion (jusqu'au repère de niveau maximum)
0.25 L (0.26 US qt, 0.22 Imp.qt)

Remarques de manipulation du liquide de refroidissement
Le liquide de refroidissement est un produit potentiellement dangereux et doit être manipulé avec précaution.

FWA13040

⚠ AVERTISSEMENT

- **Contact avec les yeux : laver les yeux avec beaucoup d'eau et consulter un médecin.**
- **Contact avec les vêtements : laver rapidement le liquide à l'eau claire, puis laver à l'eau savonneuse.**
- **Ingestion de liquide de refroidissement : provoquer un vomissement et consulter un**

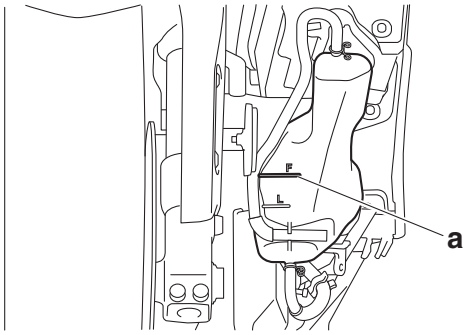
médecin immédiatement.

FCA13481

ATTENTION

- **L'ajout d'eau au lieu de liquide de refroidissement réduit le taux d'antigel du liquide de refroidissement. Si l'on a utilisé de l'eau au lieu de liquide de refroidissement, il convient de vérifier, et au besoin, de corriger la concentration d'antigel du liquide de refroidissement.**
- **Utiliser exclusivement de l'eau distillée. Si celle-ci n'est pas disponible, il est toutefois possible d'utiliser de l'eau douce.**
- **Si on renverse du liquide de refroidissement sur une surface peinte, la laver immédiatement à l'eau claire.**
- **Ne pas mélanger divers types d'antigel.**

10. Installer :
    - Bouchon du radiateur
11. Remplir :
    - Vase d'expansion
      (avec le liquide de refroidissement recommandé jusqu'au repère de niveau maximum "a")



12. Installer :
    - Bouchon du vase d'expansion
13. Mettre le moteur en marche, le faire chauffer pendant quelques minutes, puis l'arrêter.
14. Contrôler :
    - Niveau de liquide de refroidissement
      Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 3-33.

N.B.

Avant de vérifier le niveau de liquide de refroidissement, attendez quelques minutes que le liquide de refroidissement se stabilise.

15. Installer :
    - Marche-pied
    - Cache latéral
    - Ensemble cache du réservoir de carburant
    - Cache central
      Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
    - Carénage central inférieur
    - Cache latéral
    - Carénage latéral inférieur
      Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.

FAS31188

REMPLACEMENT DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE

1. Déposer :
    - Carénage latéral inférieur
    - Cache latéral
    - Carénage central inférieur
      Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
    - Cache central
    - Ensemble cache du réservoir de carburant
    - Cache latéral (droite)
    - Marche-pied (droite)
      Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
    - Carter externe de courroie trapézoïdale
      Se reporter à "BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE À COURROIE TRAPÉZOÏDALE" à la page 5-37.
2. Contrôler :
    - Courroie trapézoïdale
      Fissures/endommagement/usure → Remplacer.
      Graisse/huile → Nettoyer les poulies menante et menée.
      Se reporter à "BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE À COURROIE TRAPÉZOÏDALE" à la page 5-37.

N.B.

Remplacer la courroie trapézoïdale tous les 20000 km (12000 mi).

3. Installer :
    - Carter externe de courroie trapézoïdale
      Se reporter à "BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE À COURROIE TRAPÉZOÏDALE" à la page 5-37.
    - Marche-pied (droite)
    - Cache latéral (droite)
    - Ensemble cache du réservoir de carburant
    - Cache central
      Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
    - Carénage central inférieur
    - Cache latéral

• Carénage latéral inférieur
Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.

FAS30658
CONTRÔLE DES CONTACTEURS DE FEU STOP
1. Contrôler :
• Fonctionnement du contacteur de feu stop sur frein avant
• Fonctionnement du contacteur de feu stop sur frein arrière
Lors du fonctionnement du levier de frein, confirmer que le feu stop s’allume.
Défectueux → Se reporter à “CONTRÔLE DES CONTACTEURS” à la page 8-239.

FAS31147
CONTRÔLE ET GRAISSAGE DES CÂBLES
Procéder comme suit pour tous les câbles intérieurs et extérieurs.
FWA13270
⚠ AVERTISSEMENT
Une gaine de câble endommagée risque de provoquer la corrosion du câble et de gêner son mouvement. Remplacer sans tarder tout câble endommagé.

1. Contrôler :
• Gaine de câble
Endommagement → Remplacez.
2. Contrôler :
• Fonctionnement du câble
Mouvement irrégulier → Lubrifier.

Lubrifiant recommandé
Huile moteur ou lubrifiant de câble adéquat

N.B.
Soulevez l’extrémité du câble et versez quelques gouttes de lubrifiant dans la gaine du câble ou servez-vous d’un dispositif de graissage spécial.

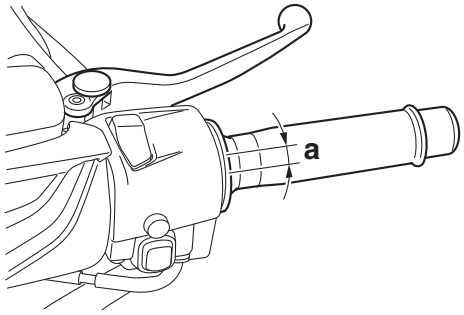
FAS30815
CONTRÔLE DE LA POIGNÉE DES GAZ
1. Contrôler :
• Câbles des gaz
Endommagement/détérioration → Remplacer.
• Installation des câbles des gaz
Incorrecte → Réinstaller les câbles des gaz.
Se reporter à “GUIDON” à la page 4-81.
2. Contrôler :
• Mouvement de la poignée des gaz
Mouvement irrégulier → Lubrifier ou remplacer la ou les pièces défectueuses.

Lubrifiant recommandé
Lubrifiant de câble adéquat

N.B.
Le moteur étant à l’arrêt, tournez lentement la poignée des gaz, puis relâchez-la. Veillez à ce que la poignée des gaz tourne sans à-coups et retourne correctement en place quand relâchée. Répétez ce contrôle avec le guidon étant tourné complètement vers la gauche et la droite.

3. Contrôler :
• Garde de la poignée des gaz “a”
Hors spécifications → Régler.

Garde de la poignée des gaz
1.0–3.0 mm (0.04–0.12 in)

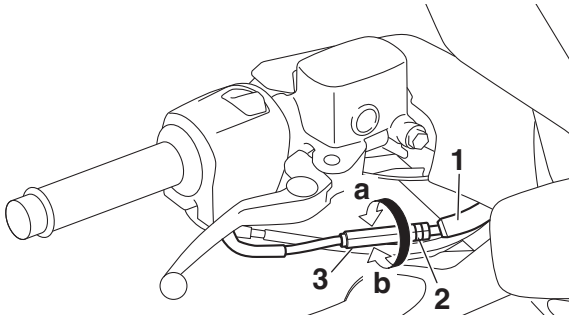


4. Régler :
• Garde de poignée des gaz

N.B.
Synchronisez les boîtiers d’injection avant de procéder au réglage de la garde de poignée des gaz.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼
a. Faire glisser le cache en caoutchouc “1” vers l’arrière.
b. Desserrer le contre-écrou “2”.
c. Tourner l’écrou de réglage “3” dans le direction “a” ou “b” jusqu’à ce que la garde de la poignée des gaz spécifiée soit obtenue.

Direction “a”
La garde de la poignée des gaz est augmentée.
Direction “b”
La garde de la poignée des gaz est diminuée.



d. Serrer le contre-écrou.

Contre-écrou de réglage du câble des gaz
3.8 N·m (0.38 kgf·m, 2.8 lb·ft)

e. Remettre le cache en caoutchouc en place.

N.B.

Assurez-vous que l'écrou de réglage est entièrement recouvert par le cache en caoutchouc.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30816

CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE

Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.

FAS30662

CONTRÔLE DES FUSIBLES

Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.

FAS30664

RÉGLAGE DES FAISCEAUX DE PHARE

1. Régler :
   • Faisceau de phare (verticalement)

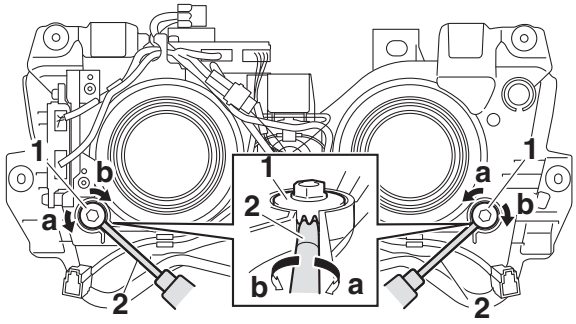
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Tourner la vis de réglage "1" dans le direction "a" ou "b".

N.B.

Mise à part la clé à douille, les vis de réglages peuvent être tournées à l'aide d'un tournevis cruciforme (Phillips n° 2) "2", comme indiqué sur l'illustration.

Direction "a"
Le faisceau de phare est levé.
Direction "b"
Le faisceau de phare est abaissé.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

2. Régler :
   • Faisceau de phare (horizontalement)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Tourner la vis de réglage "1" dans le direction "a" ou "b".

N.B.

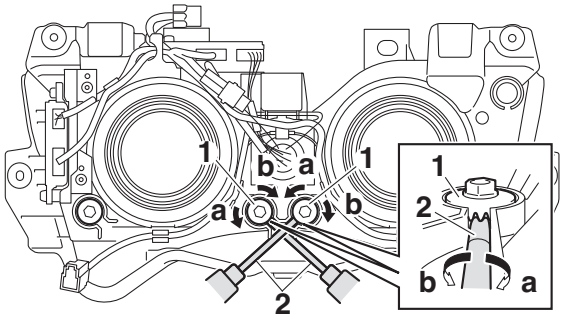
Mise à part la clé à douille, les vis de réglages peuvent être tournées à l'aide d'un tournevis cruciforme (Phillips n° 2) "2", comme indiqué sur l'illustration.

Phare gauche

Direction "a"
Le faisceau de phare se déplace vers la droite.
Direction "b"
Le faisceau de phare se déplace vers la gauche.

Phare droit

Direction "a"
Le faisceau de phare se déplace vers la gauche.
Direction "b"
Le faisceau de phare se déplace vers la droite.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

CHÂSSIS

PARTIE CYCLE (1) 4-1
RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE PARE-BRISE (pour XP530E-A/XP530-A) 4-7
DÉPOSE DU CACHE AVANT 4-7
DÉPOSE DU CACHE LATÉRAL 4-8
INSTALLATION DU CACHE LATÉRAL 4-8
DÉPOSE DU CACHE INTÉRIEUR 4-9
DÉPOSE DU COUVERCLE DE BATTERIE 4-10

PARTIE CYCLE (2) 4-11
DÉPOSE DU CACHE LATÉRAL 4-15
DÉPOSE DU MARCHEPIED 4-15
DÉPOSE DU COUVERCLE ARRIÈRE 4-15
DÉPOSE DU CARÉNAGE ARRIÈRE 4-16

PARTIE CYCLE (3) 4-17
INSTALLATION DU MOTEUR DE RÉGLAGE DU PARE-BRISE (pour XP530D-A) 4-21

ROUE AVANT 4-22
DÉPOSE DE LA ROUE AVANT 4-24
DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT 4-24
CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT 4-24
MONTAGE DE LA ROUE AVANT 4-25
ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF 4-26
RÉGLAGE DE L'ÉQUILIBRE STATIQUE DE ROUE AVANT 4-28
INSTALLATION DE LA ROUE AVANT (FREIN À DISQUE) 4-29

ROUE ARRIÈRE 4-31
DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE 4-34
DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE 4-34
CONTRÔLE DE LA ROUE ARRIÈRE 4-35
CONTRÔLE DU MOYEU ENTRAÎNEUR DE ROUE ARRIÈRE 4-35
CONTRÔLE ET REMPLACEMENT DE LA POULIE JANTE DE ROUE ARRIÈRE 4-35
MONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE 4-36
ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF 4-36
RÉGLAGE DE L'ÉQUILIBRE STATIQUE DE ROUE ARRIÈRE 4-36
INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE (FREIN À DISQUE) 4-36

FREIN AVANT 4-40
INTRODUCTION 4-45
CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN AVANT 4-45
REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT 4-46
DÉPOSE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT 4-47

DÉMONTAGE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT 4-48
CONTRÔLE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT 4-48
MONTAGE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT 4-49
REPOSE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT 4-49
DÉPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT 4-50
CONTRÔLE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT 4-50
MONTAGE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT 4-51
REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT 4-51

FREIN ARRIÈRE 4-53
INTRODUCTION 4-61
CONTRÔLE DU DISQUE DE FREIN ARRIÈRE 4-61
REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIÈRE 4-61
DÉPOSE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE 4-63
DÉMONTAGE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE 4-63
CONTRÔLE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE 4-63
MONTAGE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE 4-64
REPOSE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE 4-64
DÉPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE 4-65
CONTRÔLE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE 4-65
MONTAGE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE 4-65
REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE 4-66
REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE 4-67
REMPLACEMENT DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE 4-69
DÉPOSE DE L'ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE 4-69
CONTRÔLE DE L'ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE 4-69
MONTAGE DE L'ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE 4-69
REPOSE DE L'ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE 4-71

SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues) 4-72
TABLEAU DES PIÈCES CONSTITUTIVES DU SYSTÈME ABS 4-73
DÉPOSE DE L'ENSEMBLE MODULATEUR DE PRESSION 4-74
CONTRÔLE DE L'ENSEMBLE MODULATEUR DE PRESSION 4-75
REPOSE DE L'ENSEMBLE MODULATEUR DE PRESSION 4-75
TEST DE FONCTIONNEMENT DU MODULATEUR DE PRESSION 4-76
CONTRÔLE DU TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS 4-80

GUIDON 4-81
DÉPOSE DU GUIDON 4-85
CONTRÔLE DU GUIDON 4-85
INSTALLATION DU GUIDON 4-85
RÉGLAGE DU CAPTEUR DE POSITION D'ACCÉLÉRATEUR 4-87

FOURCHE 4-89
DÉPOSE DES BRAS DE FOURCHE AVANT 4-91
DÉMONTAGE DES BRAS DE FOURCHE AVANT 4-91
CONTRÔLE DES BRAS DE FOURCHE 4-93
MONTAGE DES BRAS DE FOURCHE 4-93

INSTALLATION DES BRAS DE FOURCHE 4-98

TÊTE DE FOURCHE 4-99
DÉPOSE DU TÉ INFÉRIEUR 4-101
CONTRÔLE DE LA TÊTE DE FOURCHE 4-101
REPOSE DE LA TÊTE DE FOURCHE 4-102

TRANSMISSION PAR COURROIE 4-103
CONTRÔLE DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION 4-104
INSTALLER LA POULIE MENANTE COMPLÈTE 4-104
REPOSE DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION 4-104

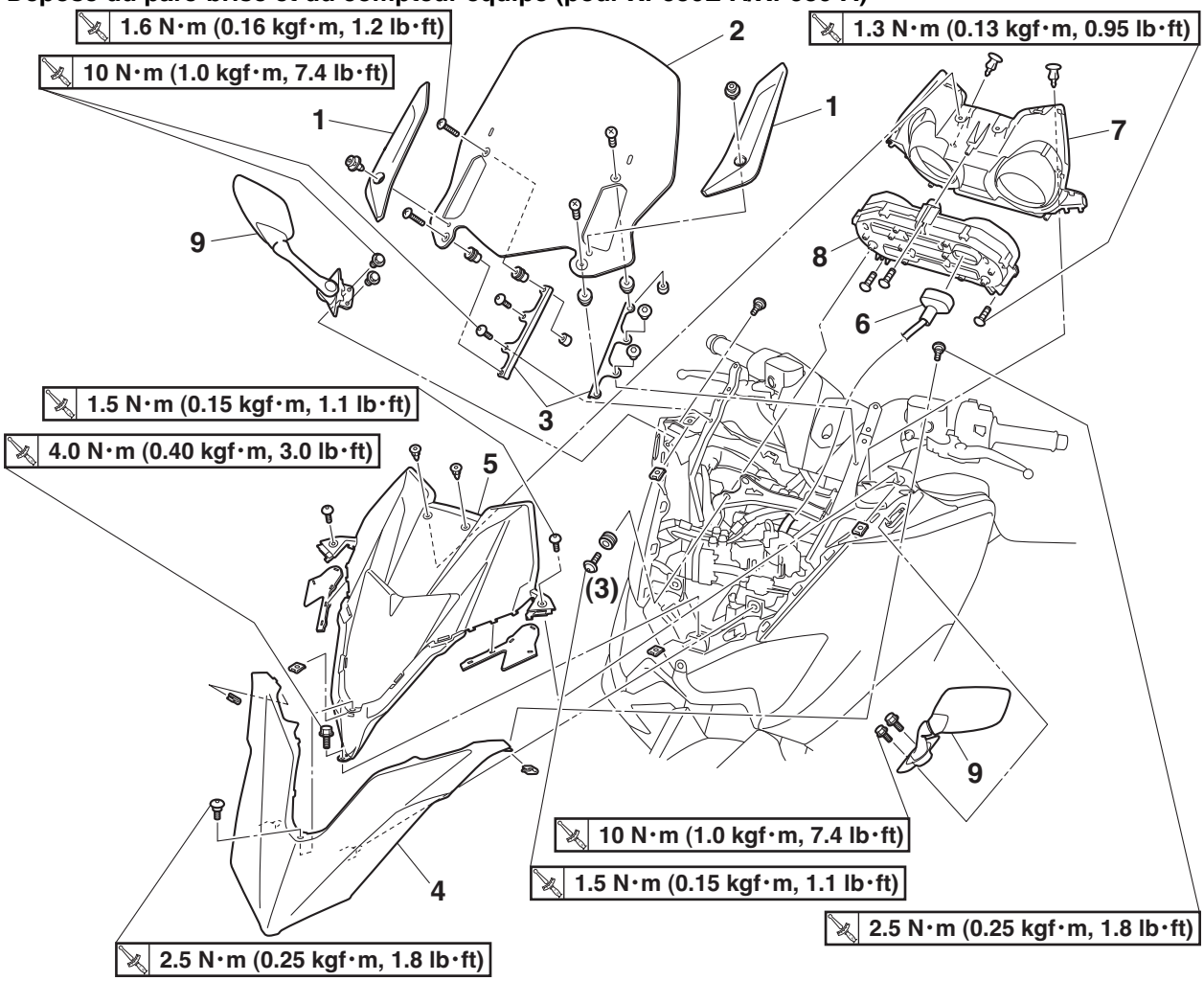
COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE 4-105
MANIPULATION DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE 4-106
MISE AU REBUT D'UN AMORTISSEUR ARRIÈRE 4-106
DÉPOSE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE 4-106
CONTRÔLE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE 4-107
CONTRÔLE DU BRAS DE RACCORDEMENT ET DU BRAS RELAIS 4-107
MONTAGE DU BRAS DE RACCORDEMENT 4-107
MONTAGE DU BRAS RELAIS 4-107
REPOSE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE 4-108

BRAS OSCILLANT 4-109
DÉPOSE DU BRAS OSCILLANT 4-111
CONTRÔLE DU BRAS OSCILLANT 4-111
REPOSE DU BRAS OSCILLANT 4-111

FAS20026

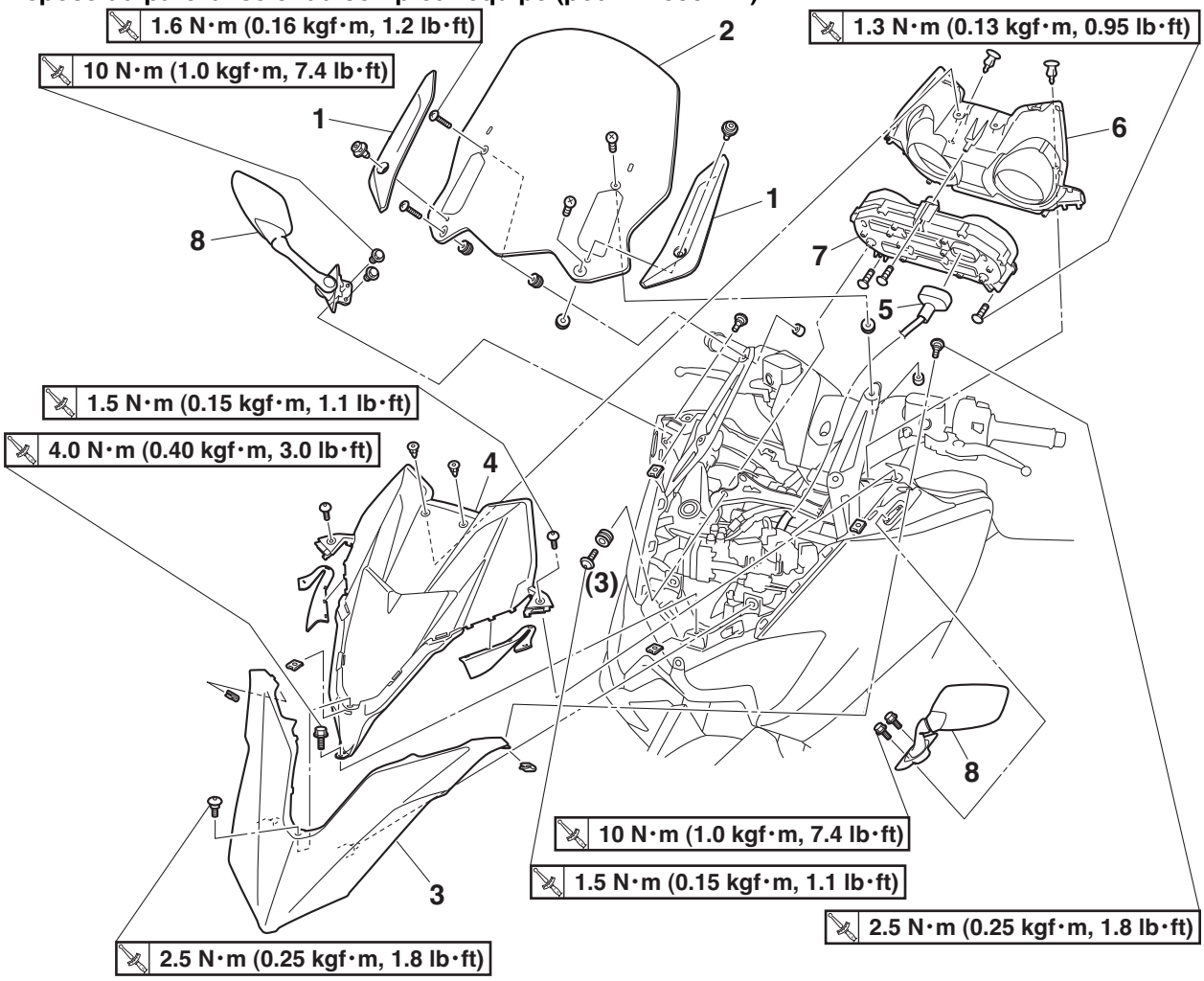
PARTIE CYCLE (1)

Dépose du pare-brise et du compteur équipé (pour XP530E-A/XP530-A)



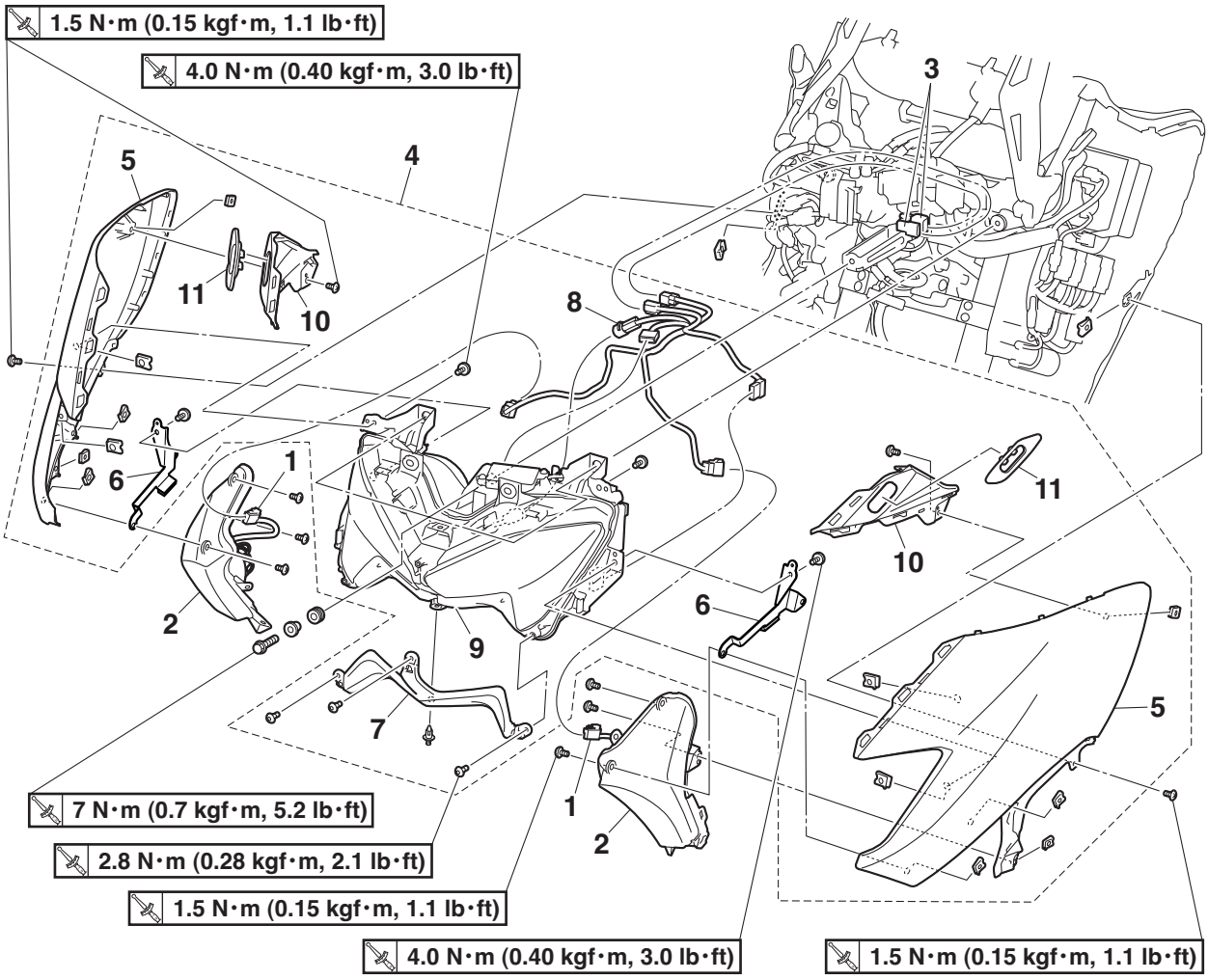
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Couvercle de pare-brise	2	
2	Pare-brise	1	
3	Support de pare-brise	2	
4	Cache avant	1	
5	Cache intérieur de pare-brise	1	
6	Coupleur des compteurs	1	Débrancher.
7	Panneau du compteur équipé	1	
8	Compteur équipé	1	
9	Rétroviseur	2	

Dépose du pare-brise et du compteur équipé (pour XP530D-A)



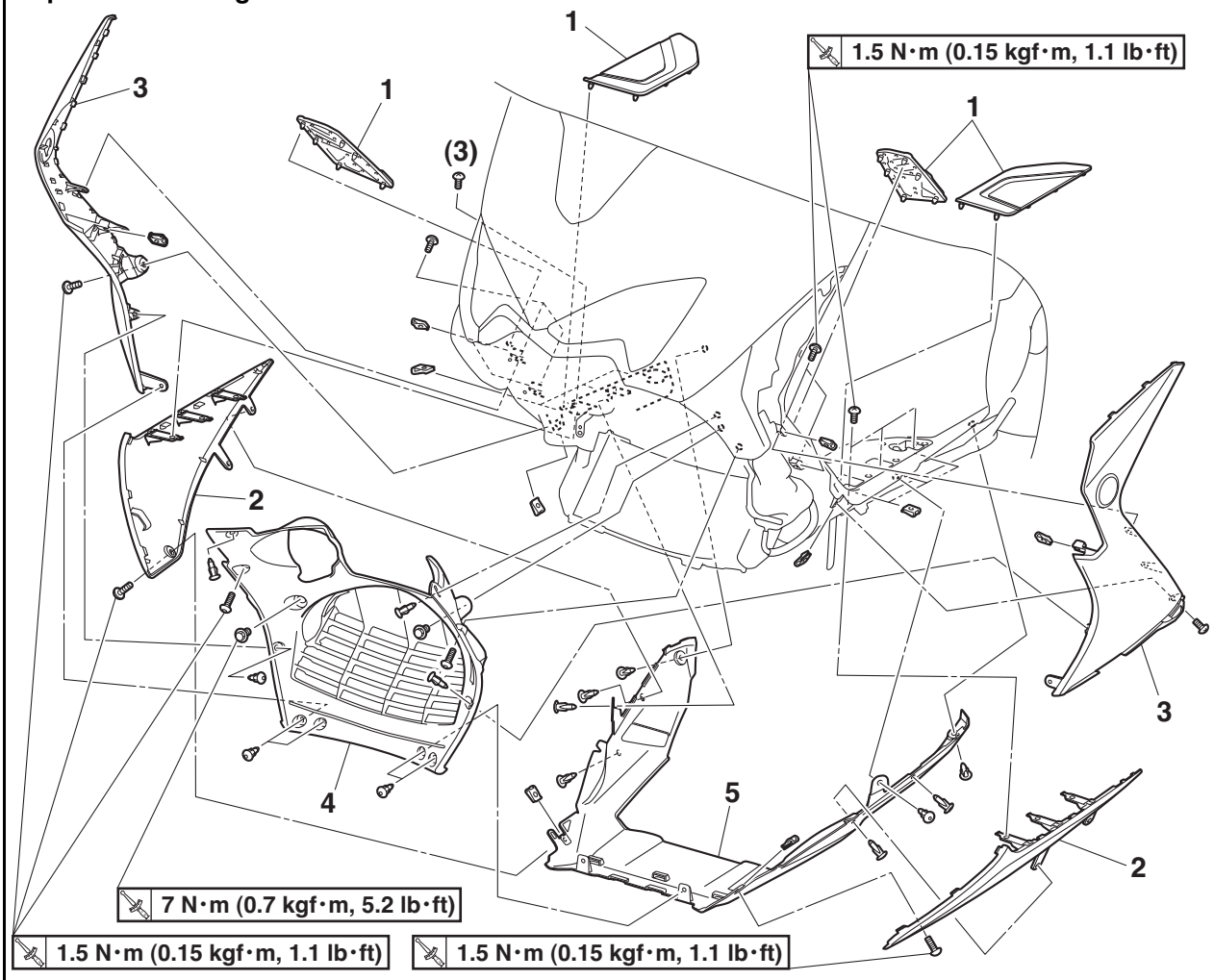
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Couvercle de pare-brise	2	
2	Pare-brise	1	
3	Cache avant	1	
4	Cache intérieur de pare-brise	1	
5	Coupleur des compteurs	1	Débrancher.
6	Panneau du compteur équipé	1	
7	Compteur équipé	1	
8	Rétroviseur	2	

Dépose du clignotant avant et du carénage avant équipé



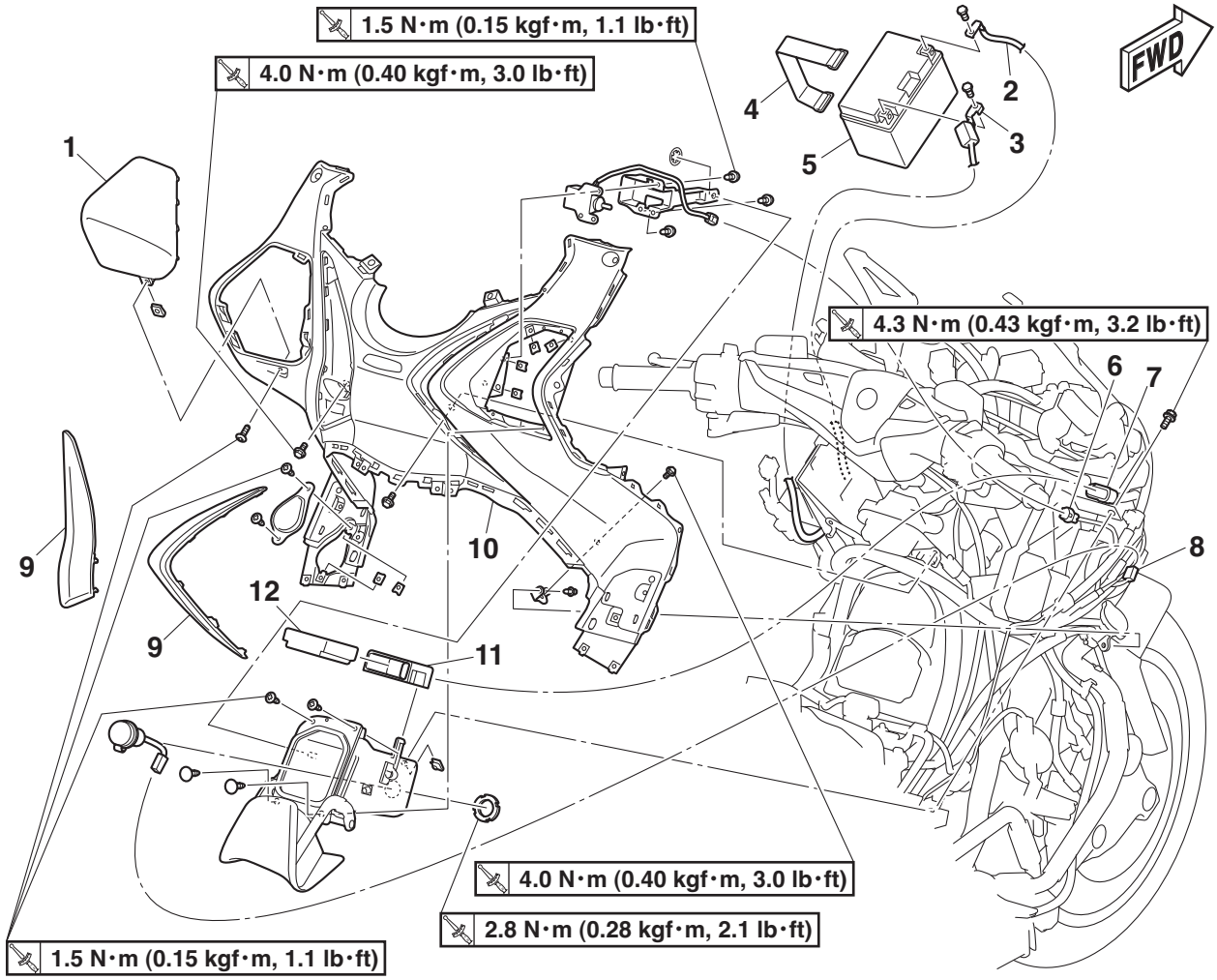
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
1	Coupleur de clignotant avant	2	Débrancher.
2	Clignotant avant	2	
3	Coupleur de phare équipé	2	Débrancher.
4	Carénage avant équipé	1	
5	Carénage latéral	2	
6	Support de clignotant avant	2	
7	Phare sous cache	1	
8	Faisceau de fils secondaire de phare	1	
9	Phare	1	
10	Plaquette	2	
11	Adaptateur de rétroviseur	2	

Dépose du carénage inférieur



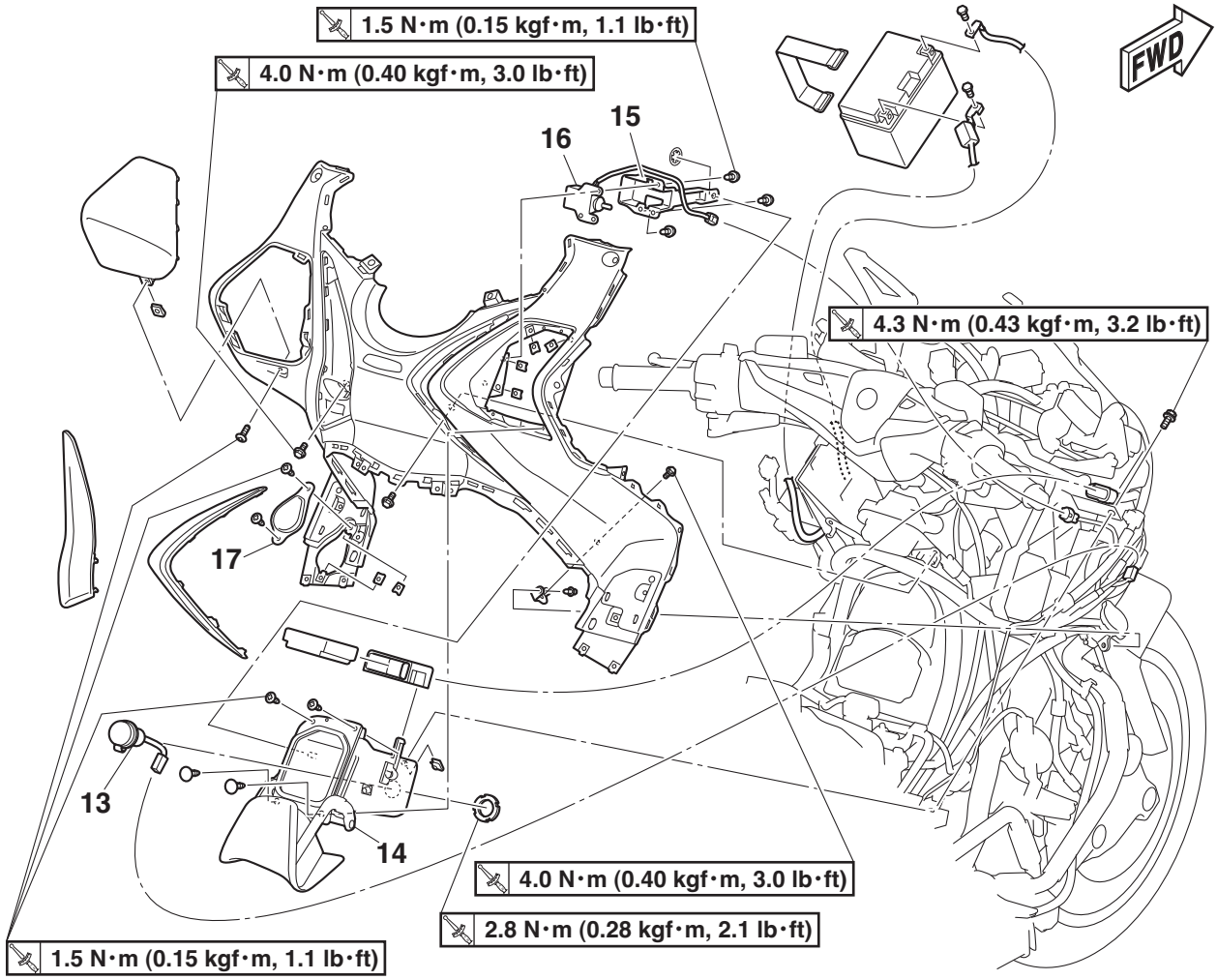
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Tapis de marche-pied	4	
2	Carénage latéral inférieur	2	
3	Cache latéral	2	
4	Cache de radiateur	1	
5	Carénage central inférieur	1	

Dépose de la batterie et du protège-jambes équipé



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
1	Couvercle de batterie	1	
2	Câble négatif de batterie	1	Débrancher.
3	Câble positif de batterie	1	Débrancher.
4	Sangle de batterie	1	
5	Batterie	1	
6	Coupleur de solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement	1	Débrancher. (pour XP530-A/XP530D-A)
7	Coupleur de bloc de contrôle à distance	1	Débrancher.
8	Coupleur de prise pour accessoire CC	1	Débrancher.
9	Cache intérieur	2	
10	Protège-jambes complet	1	
11	Sangle	1	
12	Bloc de contrôle à distance	1	

Dépose de la batterie et du protège-jambes équipé



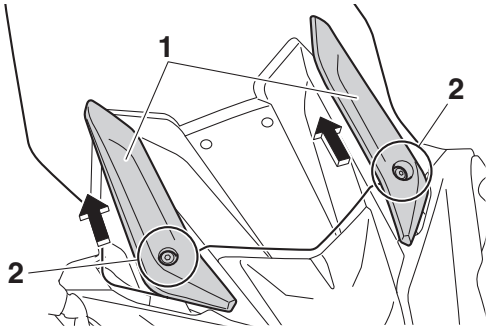
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
13	Prise pour accessoire CC	1	
14	Boîte de rangement	1	
15	Protection	1	
16	Solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement	1	
17	Couvercle	1	

FAS31397
RÉGLAGE DE LA HAUTEUR DE PARE-BRISE (pour XP530E-A/XP530-A)

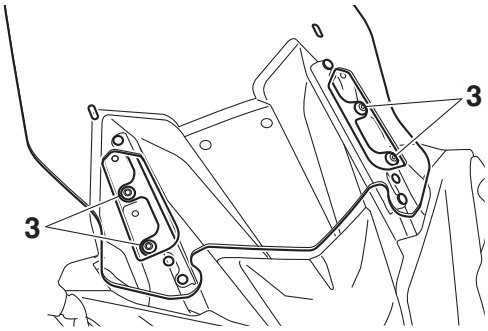
1. Régler :
   • Hauteur du pare-brise

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

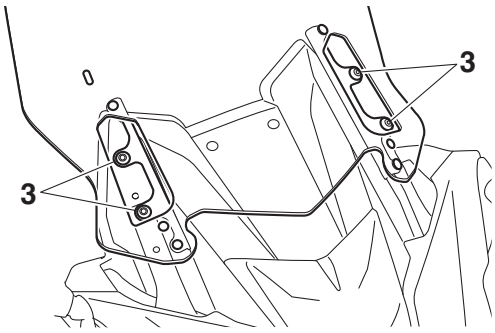
a. Déposer les couvercles de pare-brise “1” en retirant les rivets démontables “2”.



b. Déposer le pare-brise en retirant les vis “3”.



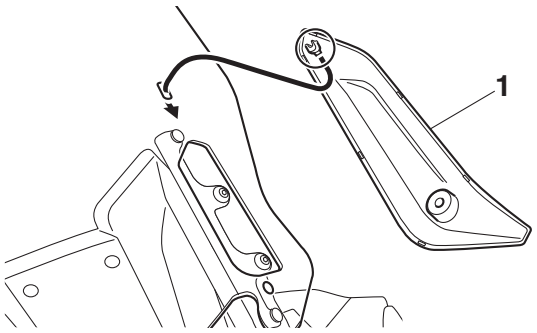
c. Installer le pare-brise à la position désirée en installant les vis “3”.



d. Serrer les vis au couple spécifié.

	Vis de pare-brise **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)**

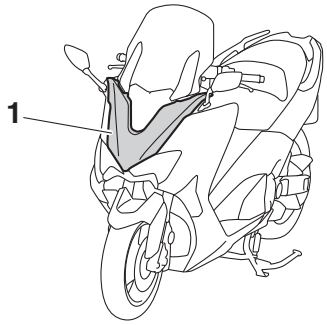
e. Placer les couvercles de pare-brise “1”, puis installer les rivets démontables.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

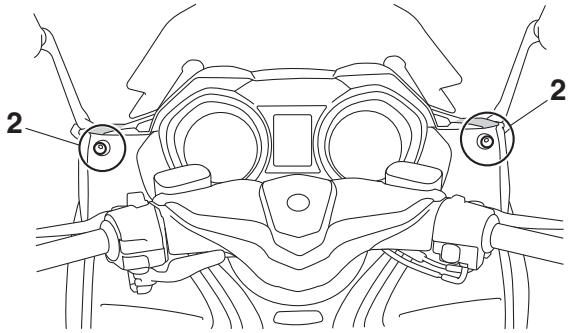
FAS31398
DÉPOSE DU CACHE AVANT

1. Déposer :
   • Cache avant “1”

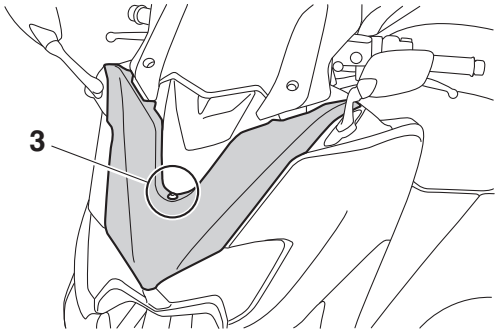


▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Retirer les vis du couvercle avant “2”.

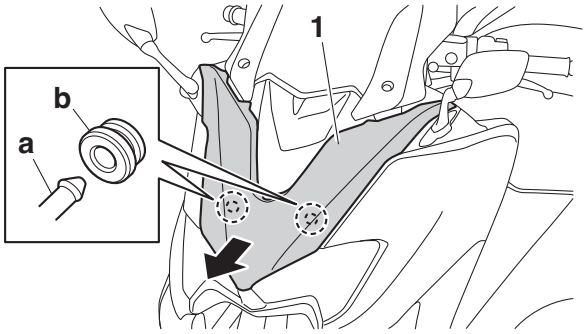


b. Retirer la vis de couvercle avant “3”.



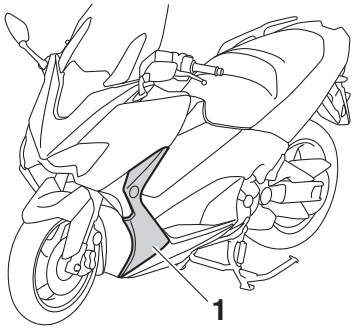
c. Déposer le cache avant “1” en le glissant vers l’avant.

N.B.
Retirer les saillies “a” sur le cache avant des passes-fil “b”.



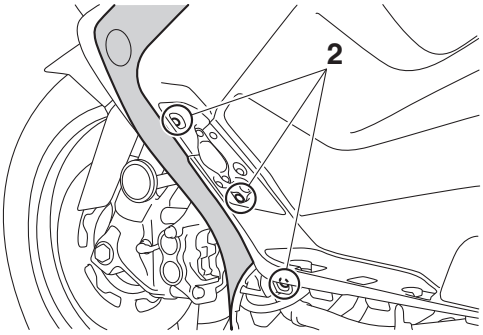
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30821
DÉPOSE DU CACHE LATÉRAL
La procédure suivante s’applique pour les deux caches latéraux.
1. Déposer :
   • Carénage latéral inférieur
2. Déposer :
   • Cache latéral “1”

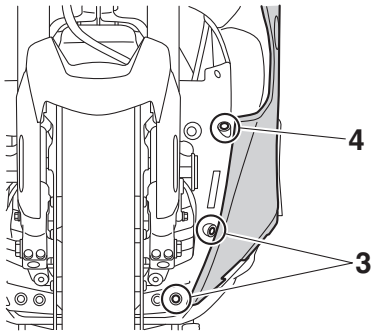


▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer les vis de cache latéral “2”.

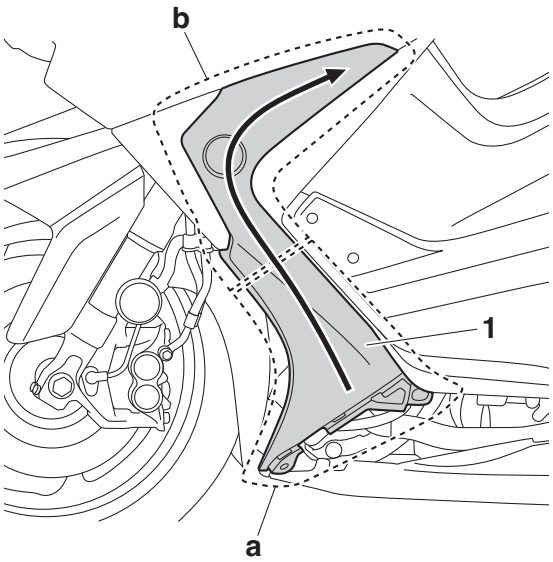


b. Déposer les rivets démontables “3” et le boulon de cache latéral “4”.



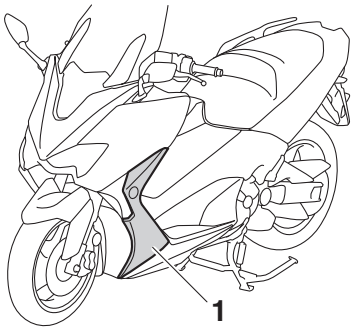
c. Déposer le cache latéral “1”.

N.B.
Déposer le cache latéral en retirant la partie inférieure “a” et la partie supérieure “b”.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30822
INSTALLATION DU CACHE LATÉRAL
La procédure suivante s’applique pour les deux caches latéraux.
1. Installer :
   • Cache latéral “1”

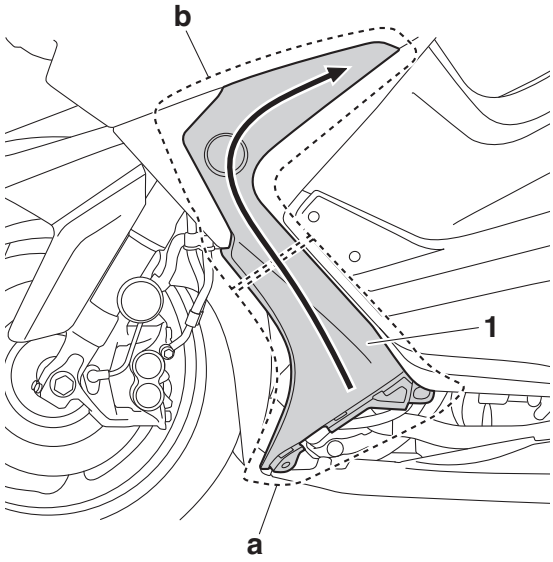


▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Installer le cache latéral “1”.

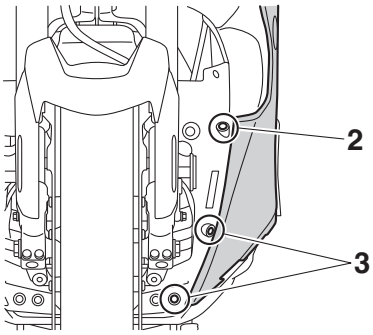
N.B.

Installer le cache latéral en installant la partie inférieure “a” et la partie supérieure “b”.



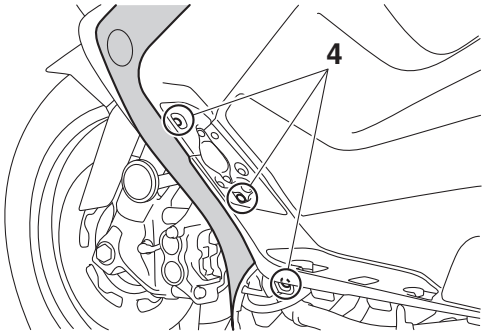
b. Installer le boulon de cache latéral “2” et les rivets démontables “3”.

	Boulon de cache latéral 1.5 N·m (0.15 kgf·m, 1.1 lb·ft)



c. Poser les vis de cache latéral “4”.

	Vis de cache latéral 1.5 N·m (0.15 kgf·m, 1.1 lb·ft)



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

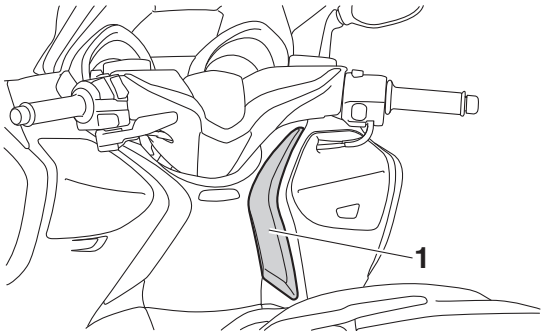
2. Installer :
   • Carénage latéral inférieur

FAS30819

DÉPOSE DU CACHE INTÉRIEUR

La procédure suivante s’applique pour les deux caches intérieurs.

1. Déposer :
   • Cache intérieur “1”

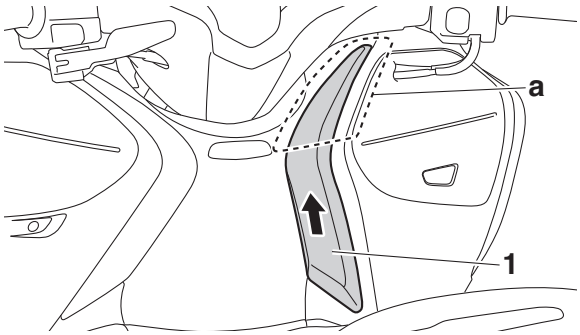


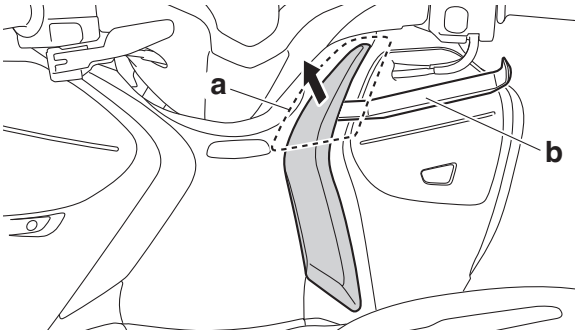
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer la partie “a” du cache intérieur et faire glisser le cache intérieur “1” vers le côté supérieur.

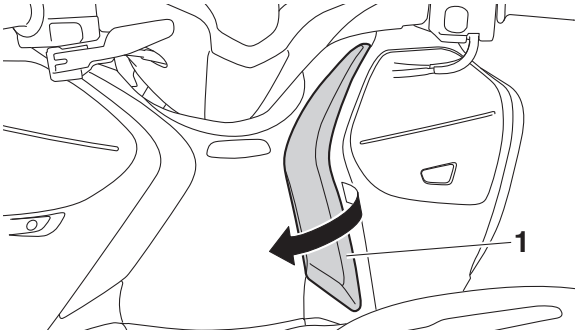
N.B.

Lors de la dépose de la partie “a” du cache intérieur, utiliser un outil d’extraction de cache “b” disponible dans le commerce.





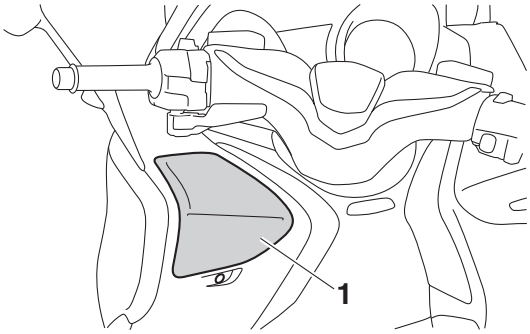
b. Déposer le cache intérieur “1” en le déplaçant dans le sens de la flèche.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

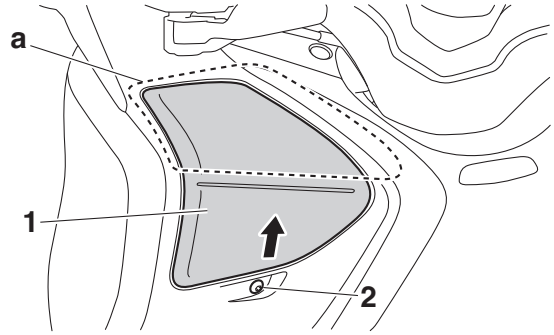
FAS31677
DÉPOSE DU COUVERCLE DE BATTERIE

1. Déposer :
   • Couvercle de batterie “1”



▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

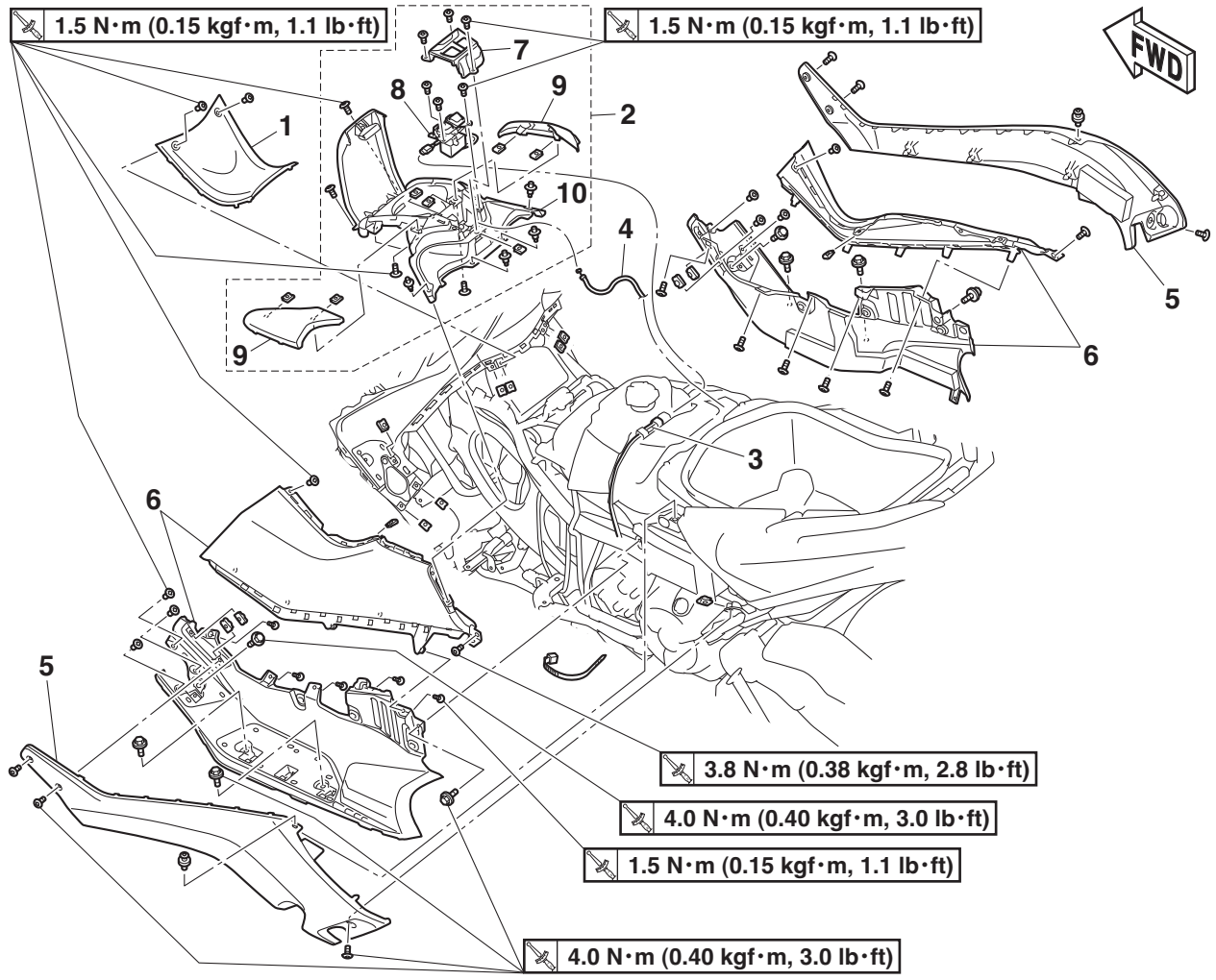
a. Déposer la vis de couvercle de batterie “2”.
b. Déposer la partie “a” du couvercle de batterie.
c. Déposer le couvercle de batterie “1” en le faisant coulisser vers le côté supérieur.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

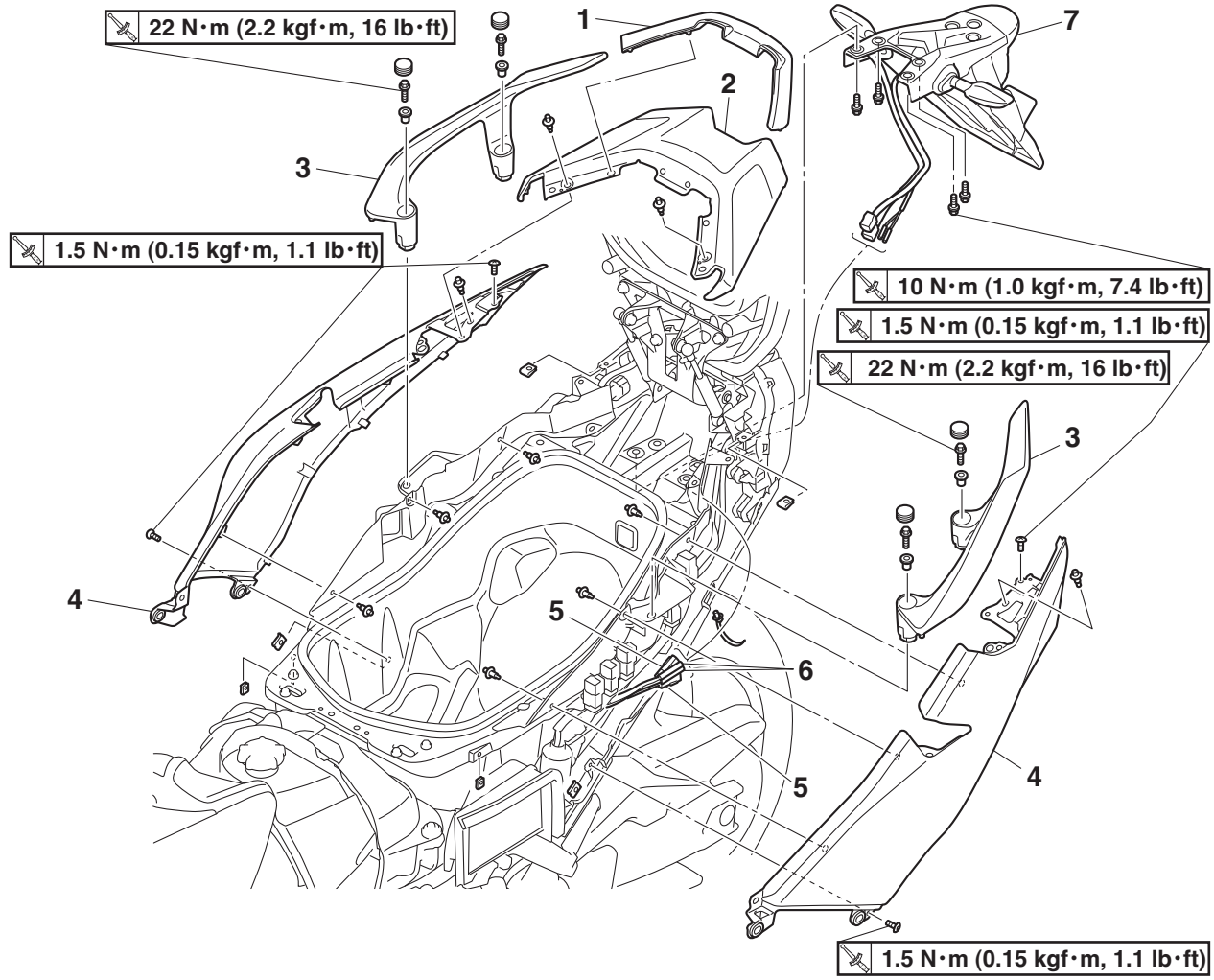
FAS20155
PARTIE CYCLE (2)

Dépose du marchepied



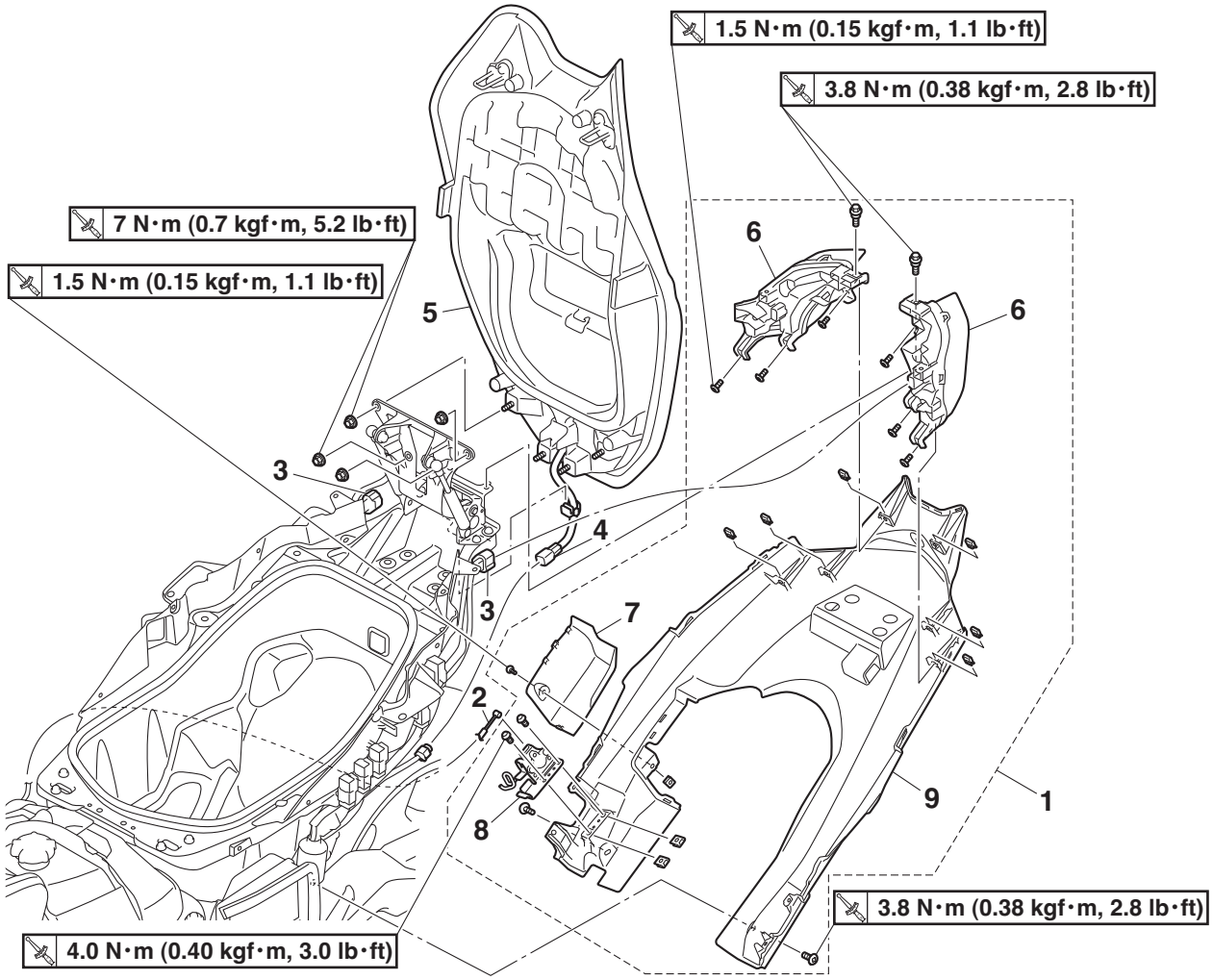
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
1	Cache central	1	
2	Ensemble cache du réservoir de carburant	1	
3	Selle/Coupleur de solénoïde de verrouillage du couvercle de carburant	1	Débrancher.
4	Câble de verrouillage de la selle	1	Débrancher.
5	Cache latéral	2	
6	Marche-pied	4	
7	Couvercle	1	
8	Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant	1	
9	Couvercle	2	
10	Cache du réservoir de carburant	1	

Dépose du carénage arrière et de la bavette complète



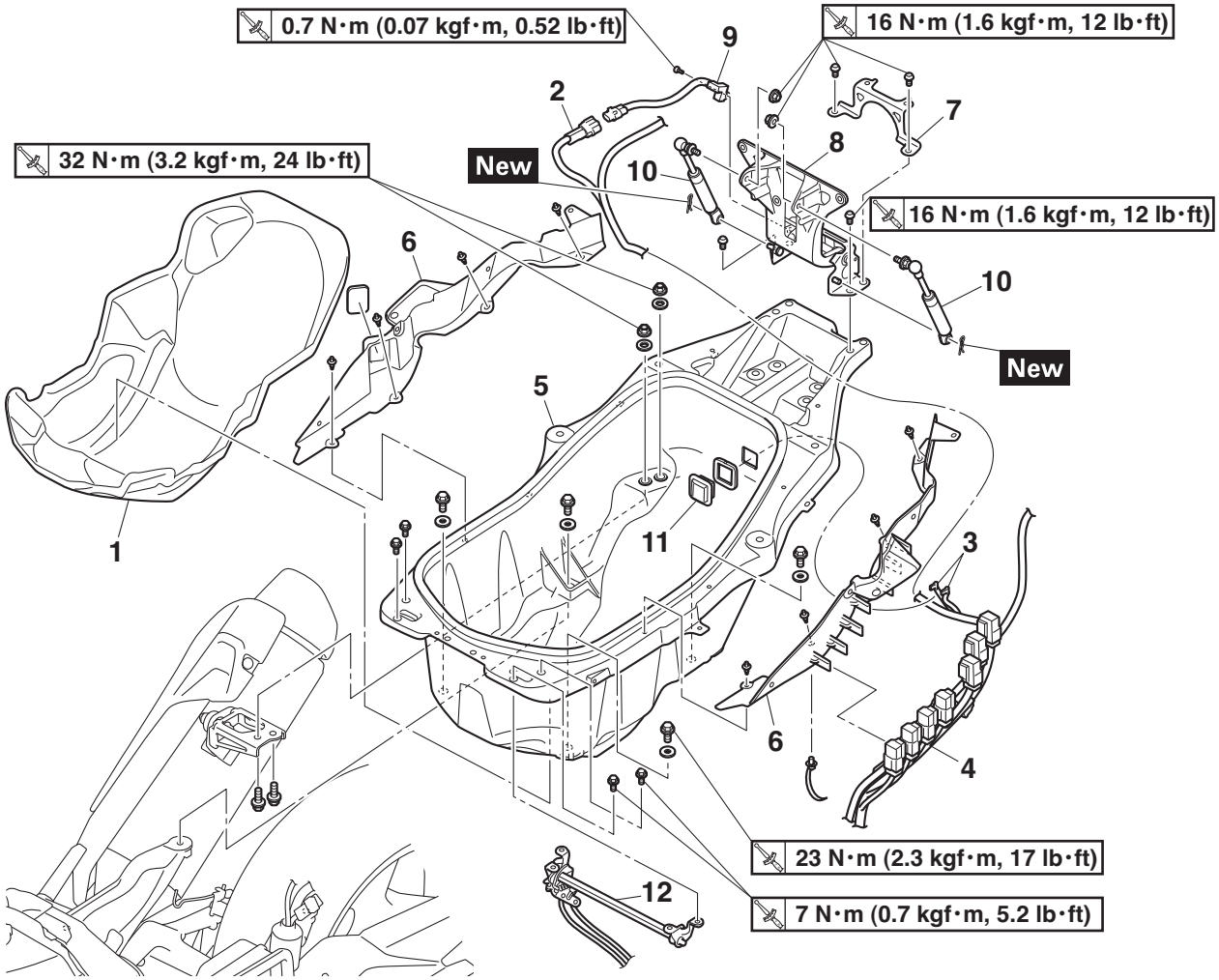
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
1	Couvercle	1	
2	Cache arrière	1	
3	Poignée de manutention	2	
4	Carénage arrière	2	
5	Coupleur de clignotant arrière	2	Débrancher.
6	Connecteur d’éclairage de la plaque d’immatriculation	2	Débrancher.
7	Bavette complète	1	

Dépose du carénage arrière complet et de la selle complète



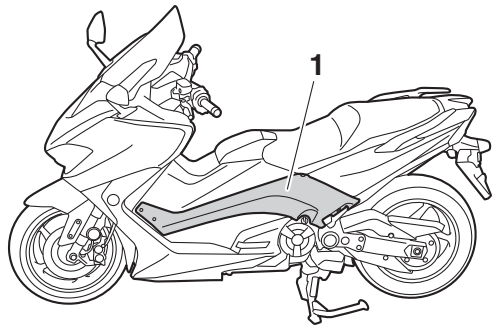
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied/Carénage arrière/Bavette complète		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
1	Carénage arrière équipé	1	
2	Câble de verrouillage de la selle	1	Débrancher.
3	Coupleur de feu arrière/stop	2	Débrancher.
4	Coupleur du chauffage de selle	1	Débrancher. (pour XP530D-A)
5	Selle complète	1	
6	Feu arrière/stop	2	
7	Couvercle	1	
8	Cylindre de clé de la serrure de selle	1	
9	Protection de feu arrière/stop	1	

Dépose de la boîte de rangement



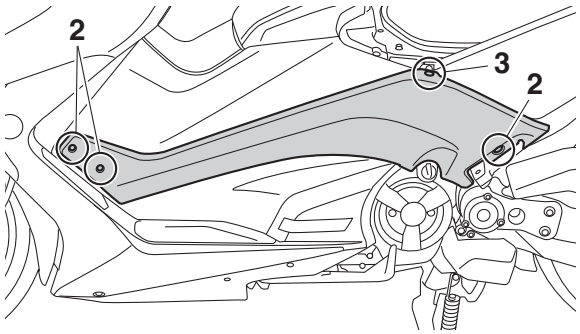
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied/Carénage arrière/Bavette complète/Carénage arrière équipé/Selle complète		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
1	Tapis intérieur de la boîte de rangement	1	
2	Coupleur de contacteur de l’éclairage de la boîte de rangement	1	Débrancher.
3	Connecteur de l’éclairage de la boîte de rangement	2	Débrancher.
4	Faisceau de fils	1	
5	Boîte de rangement	1	
6	Cache arrière	2	
7	Support	1	
8	Charnière de selle complète	1	
9	Contacteur de l’éclairage de la boîte de rangement	1	
10	Butée	2	
11	Éclairage de la boîte de rangement	1	
12	Ensemble serrure de selle	1	

FAS31519
DÉPOSE DU CACHE LATÉRAL
La procédure suivante s'applique pour les deux caches latéraux.
1. Déposer :
   • Cache latéral "1"



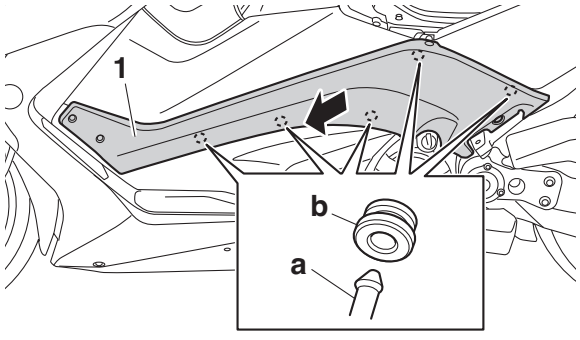
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer les vis de cache latéral "2" et le rivet démontable "3".



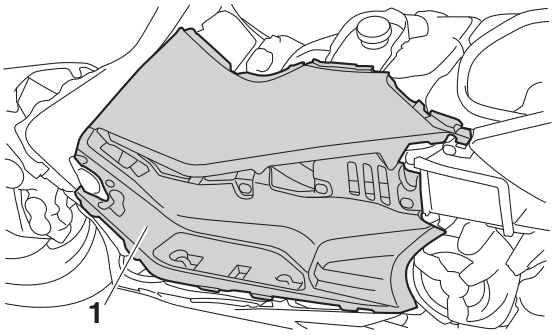
b. Déposer le cache latéral "1".

N.B.
Retirer les saillies "a" sur le cache latéral des passes-fil "b".



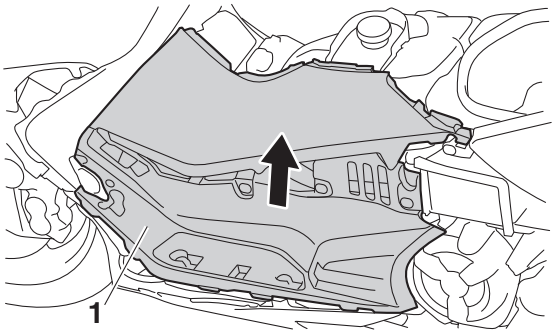
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31523
DÉPOSE DU MARCHEPIED
Procéder comme suit pour les deux marchepieds.
1. Déposer :
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
   • Cache central
   • Cache latéral
2. Déposer :
   • Marche-pied "1"



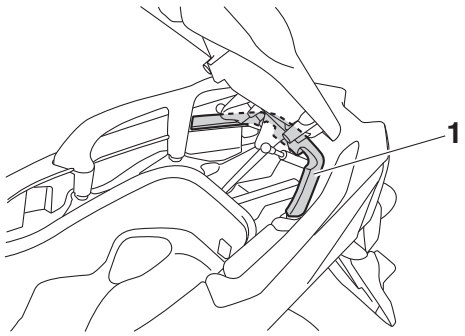
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer le boulon, la vis et le rivet démontable du marchepied.
b. Déposer le marche-pied "1" en le faisant coulisser vers le côté supérieur.

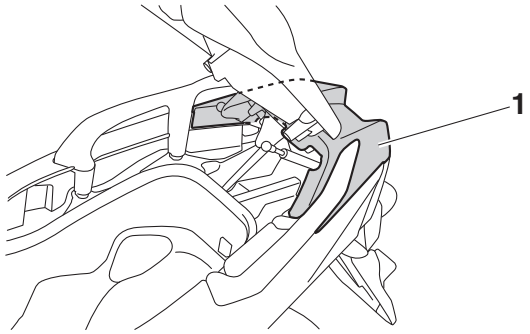


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31193
DÉPOSE DU COUVERCLE ARRIÈRE
1. Déposer :
   • Couvercle "1"

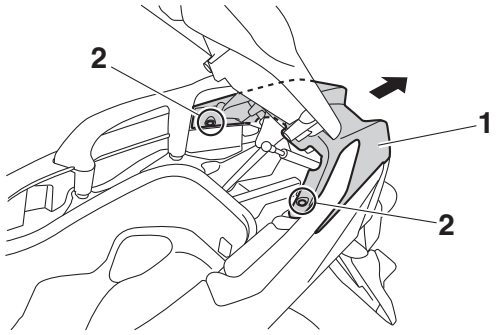


2. Déposer :
   • Cache arrière "1"



▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer les rivets démontables “2”.
b. Déposer le cache arrière “1” en le glissant vers l’arrière.



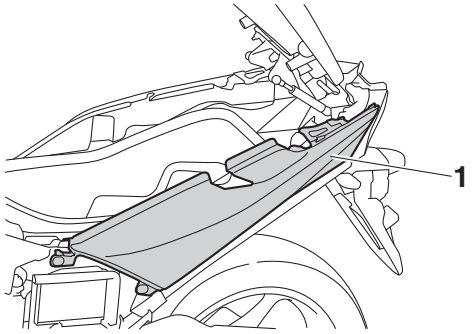
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31841

DÉPOSE DU CARÉNAGE ARRIÈRE

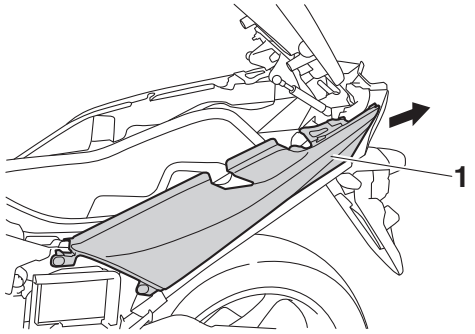
La procédure suivante s’applique pour les deux carénages arrière.

1. Déposer :
   • Cache latéral
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
   • Couvercle
   • Cache arrière
   • Poignée de manutention
2. Déposer :
   • Carénage arrière “1”



▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

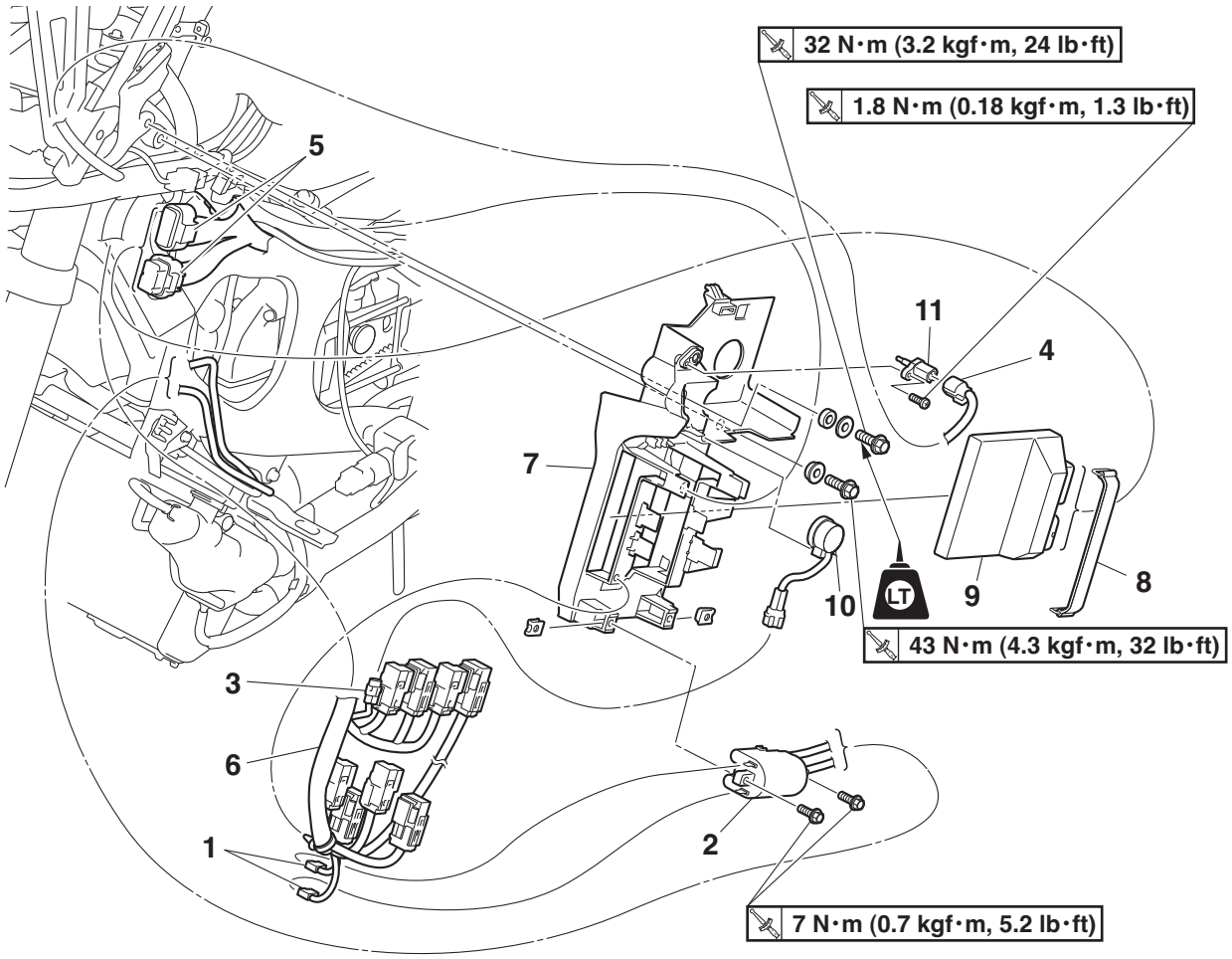
a. Déposer la vis du carénage arrière, le boulon et le rivet démontable.
b. Déposer le carénage arrière “1” en le glissant vers l’arrière.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

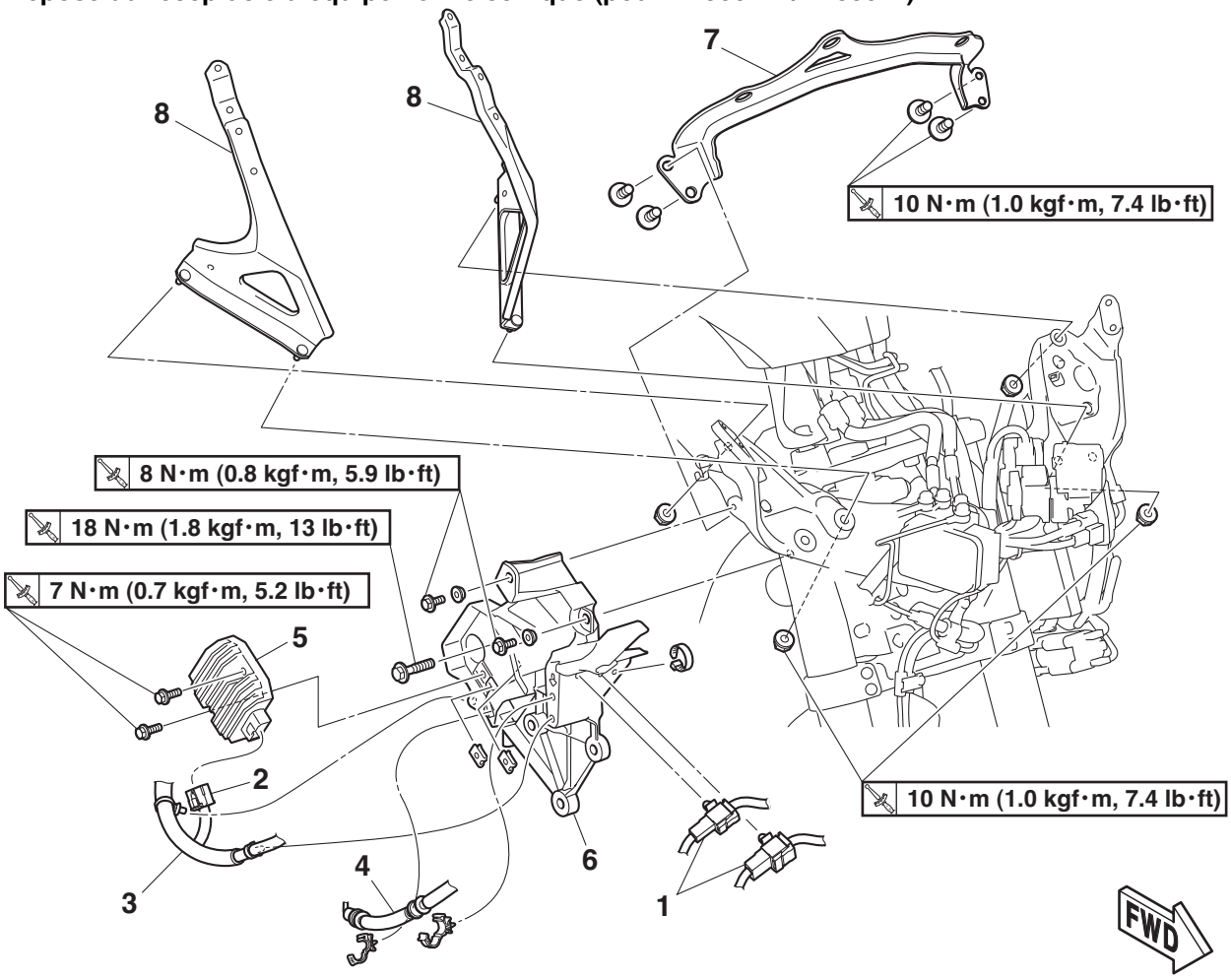
FAS20156
PARTIE CYCLE (3)

Dépose du bac de batterie et de l'ECU (boîtier de commande du moteur)



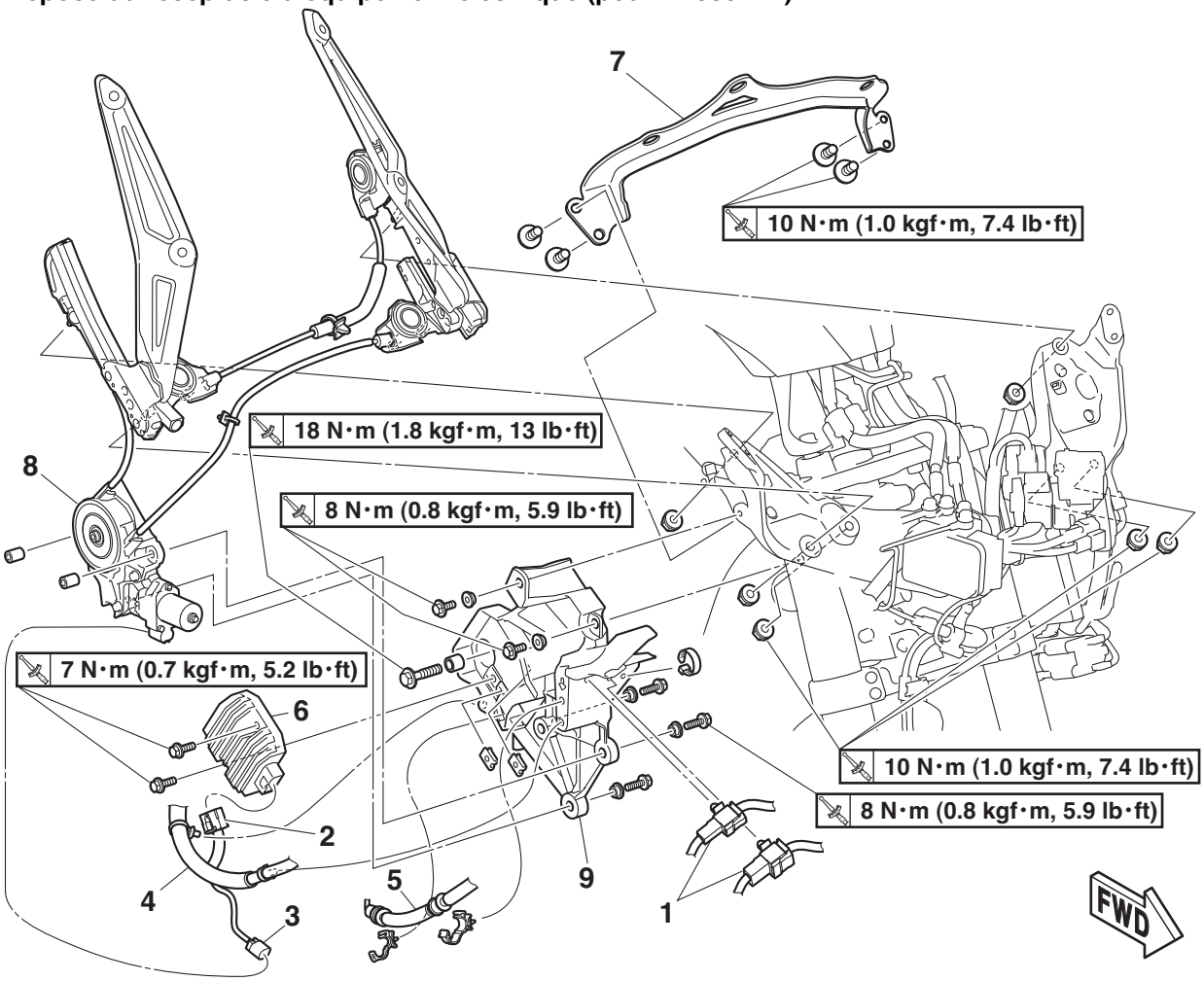
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet/Batterie		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
1	Connecteur de bobine d'allumage	2	Débrancher.
2	Bobine d'allumage	1	
3	Coupleur de témoin sonore	1	Débrancher.
4	Coupleur de capteur de température d'air admis	1	Débrancher.
5	Coupleur du boîtier de commande électronique	2	Débrancher.
6	Faisceau de fils	1	
7	Bac de batterie	1	
8	Sangle de batterie	1	
9	ECU (boîtier de commande du moteur)	1	
10	Témoin sonore	1	
11	Capteur de température d'air admis	1	

Dépose du réceptacle d'équipement électrique (pour XP530E-A/XP530-A)



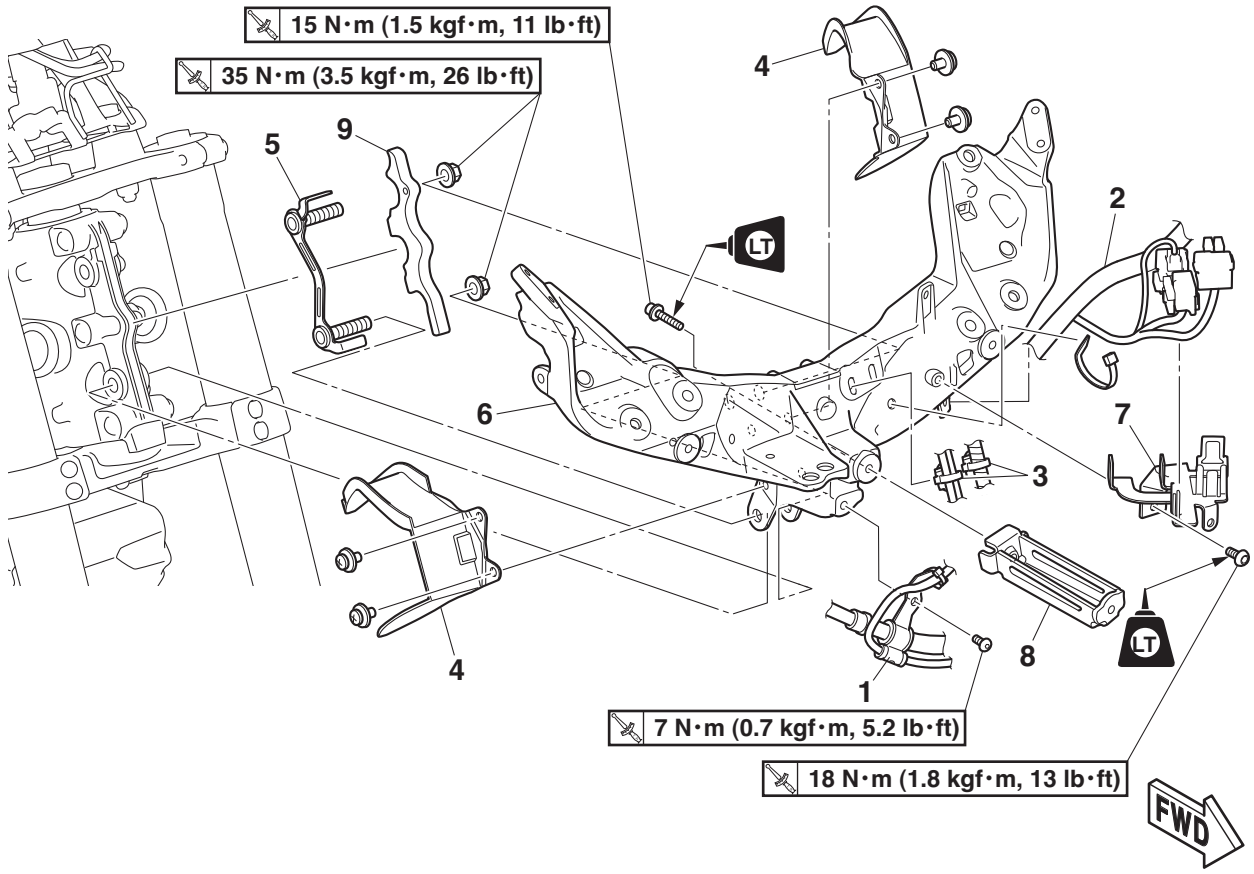
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
1	Coupleur de contacteur à la poignée	2	
2	Coupleur de redresseur/régulateur	1	Débrancher.
3	Faisceau de fils	1	
4	Durite de frein arrière	1	
5	Redresseur/régulateur	1	
6	Réceptacle d'équipement électrique	1	
7	Support de compteur	1	
8	Support de pare-brise	2	

Dépose du réceptacle d'équipement électrique (pour XP530D-A)



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Support de durite de frein		Se reporter à "GUIDON" à la page 4-81.
1	Coupleur de contacteur à la poignée	2	
2	Coupleur de redresseur/régulateur	1	Débrancher.
3	Coupleur du moteur de réglage du pare-brise	1	Débrancher.
4	Faisceau de fils	1	
5	Durite de frein arrière	1	
6	Redresseur/régulateur	1	
7	Support de compteur	1	
8	Moteur de réglage du pare-brise	1	
9	Réceptacle d'équipement électrique	1	

Dépose du support de phare



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
	Bac de batterie/Réceptacle d’équipement électrique/Support de compteur/Support de pare-brise (XP530E-A/XP530-A)/Moteur de réglage du pare-brise (XP530D-A)		Se reporter à “PARTIE CYCLE (3)” à la page 4-17.
	Modulateur de pression		Se reporter à “SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)” à la page 4-72.
1	Support de durite de frein	1	
2	Faisceau de fils	1	
3	Collier à pince	2	
4	Couvercle	2	
5	Plaquette	1	
6	Support de phare 1	1	
7	Support de faisceau de fils	1	
8	Support de phare 2	1	
9	Amortisseur	1	

FAS31850
INSTALLATION DU MOTEUR DE RÉGLAGE DU PARE-BRISE (pour XP530D-A)

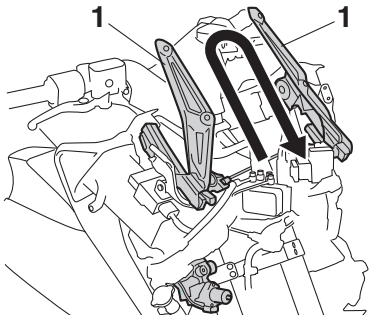
1. Contrôler :
   • Fonctionnement du moteur de réglage du pare-brise

N.B.
Après l'installation du moteur de réglage du pare-brise au support de phare, contrôler le fonctionnement du moteur de réglage.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Installer le moteur de réglage du pare-brise "1", puis connecter le coupleur du moteur de réglage du pare-brise au faisceau de fils.
b. Faire fonctionner le moteur de réglage du pare-brise et vérifier que le moteur de réglage du pare-brise peut être déplacé complètement vers le haut et vers le bas dans les limites de la durée de fonctionnement.

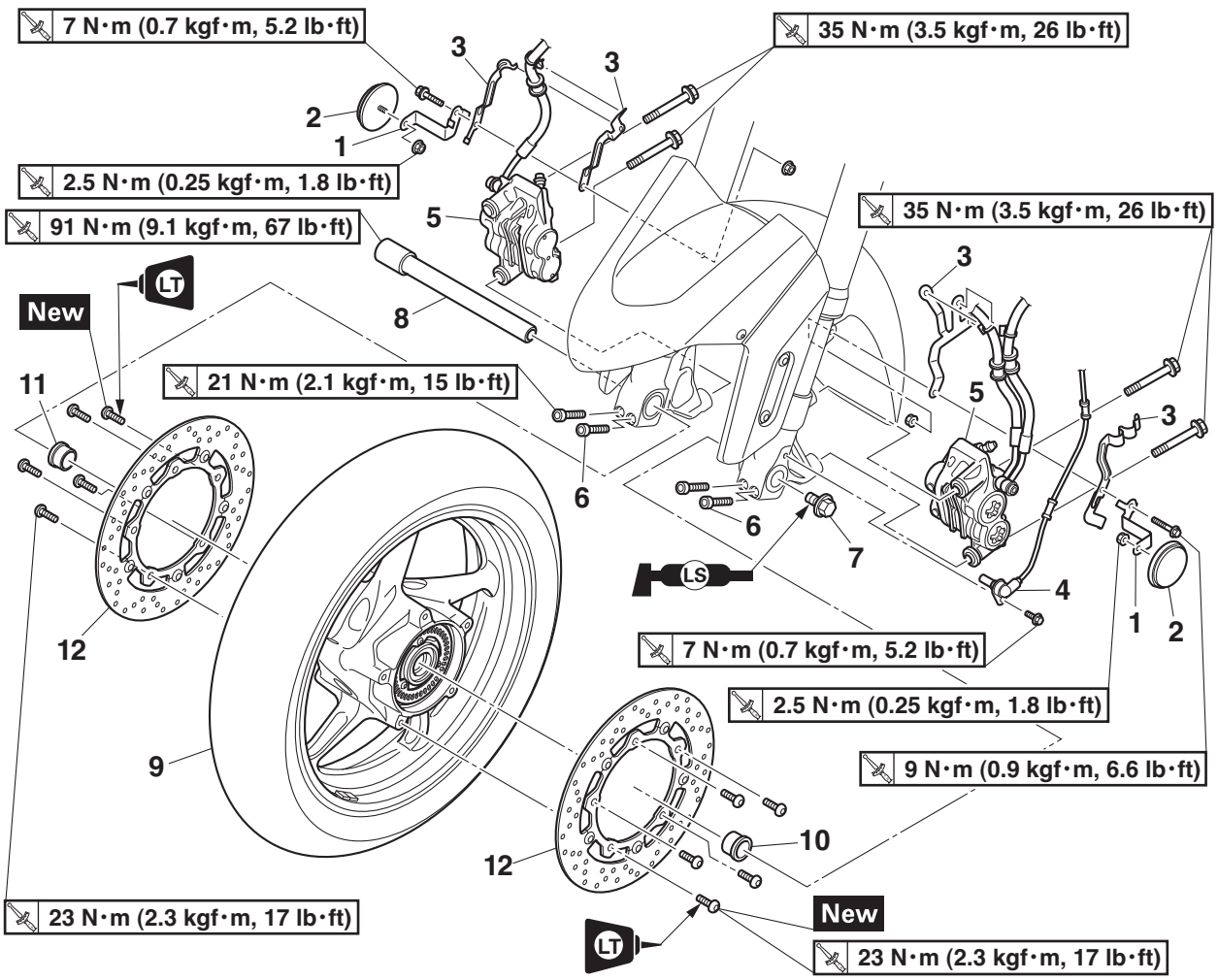
Durée de fonctionnement spécifiée (temps nécessaire pour un déplacement vers le haut ou vers le bas)
1.9–3.8 secondes



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

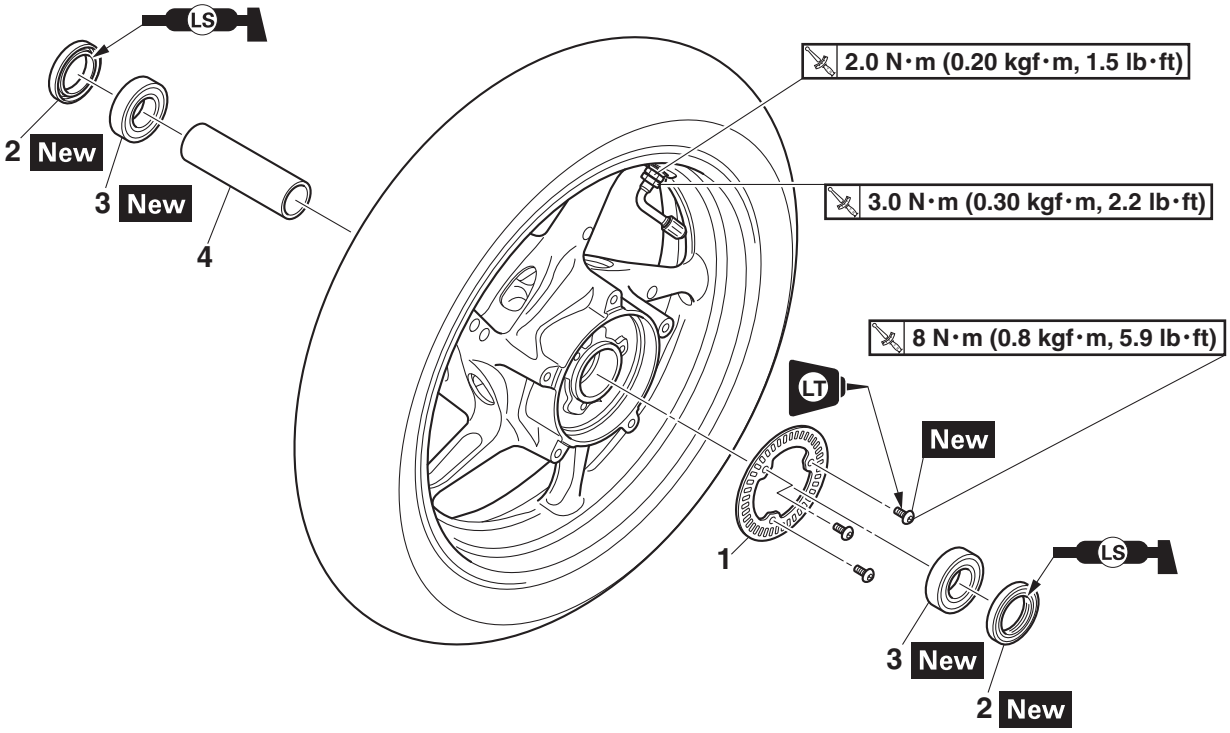
FAS20028
ROUE AVANT

Dépose de la roue avant et des disques de frein



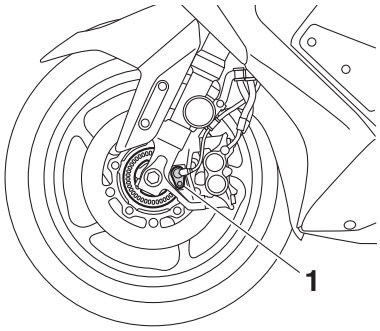
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Support du catadioptre	2	
2	Catadioptre avant	2	
3	Support de durite de frein avant	4	
4	Capteur de roue avant	1	
5	Étrier de frein avant	2	
6	Vis de pincement d'axe de roue avant	4	Desserrer.
7	Boulon d'axe de roue avant	1	
8	Axe de roue avant	1	
9	Roue avant	1	
10	Entretoise épaulée	1	Longueur : 22 mm (0.87 in)
11	Entretoise épaulée	1	Longueur : 18 mm (0.71 in)
12	Disque de frein avant	2	

Démontage de la roue avant



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Capteur rotatif de roue avant	1	
2	Bague d'étanchéité	2	
3	Roulement de roue	2	
4	Entretoise épaulée	1	

FAS30145
DÉPOSE DE LA ROUE AVANT
FCA21380
ATTENTION
Gardez les aimants (dont les outils de captage magnétiques, les tournevis magnétiques, etc.) à l'écart du capteur de roue avant "1", ou le capteur d'abs risque d'être endommagé, ce qui nuirait à la performance du système ABS.



1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT
Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

2. Déposer :
   - Étrier de frein avant (gauche)
   - Étrier de frein avant (droite)
   - Capteur de roue avant

FCA21440
ATTENTION
- **Ne pas actionner le levier de frein lors de la dépose des étriers de frein.**
- **Veiller à ne pas laisser l'électrode du capteur entrer en contact avec une pièce en métal lors de la dépose du capteur de roue avant de son logement de capteur.**

3. Surélever :
   - Roue avant

N.B.
Placer le véhicule sur un support de maintenance, de sorte que la roue avant soit surélevée.

4. Desserrer :
   - Vis de pincement d'axe de roue avant
5. Déposer :
   - Boulon d'axe de roue avant
   - Axe de roue avant
   - Roue avant

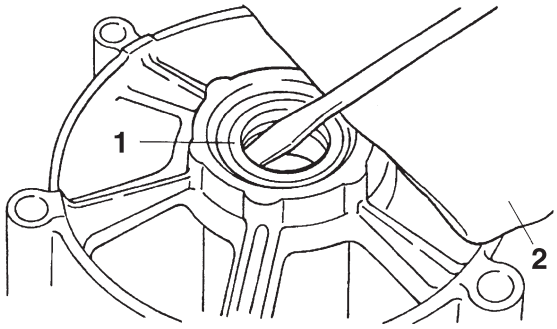
FAS30146
DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT
FCA21340
ATTENTION
- **Ne faites pas tomber le capteur rotatif de roue ou ne le cognez pas.**
- **Si du dissolvant entre en contact avec le capteur rotatif de roue, essuyez-le immédiatement.**

1. Déposer :
   - Bagues d'étanchéité
   - Roulements de roue

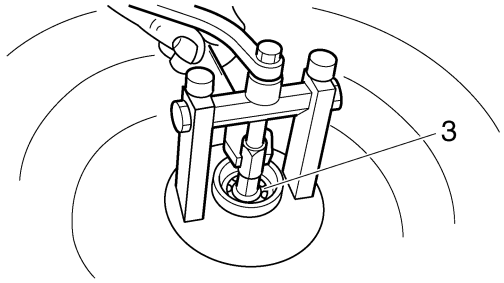
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Nettoyer la surface du moyeu de roue avant.
b. Déposer les bagues d'étanchéité "1" à l'aide d'un tournevis à tête plate.

N.B.
Pour éviter d'abîmer la roue, placer un chiffon "2" entre le tournevis et la surface de la roue.



c. Déposer les roulements de roue "3" à l'aide d'un extracteur de roulement général.

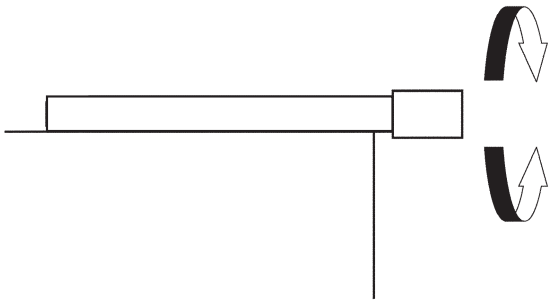


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30147
CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT
1. Contrôler :
   - Axe de roue
     Rouler l'axe de roue sur une surface plane.
     Déformations → Remplacer.

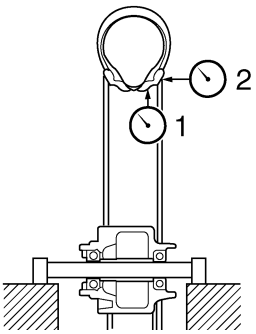
FWA13460
⚠ AVERTISSEMENT
Ne pas tenter de redresser un axe de roue

déformé.

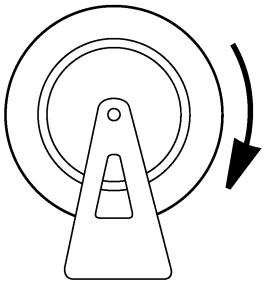


2. Contrôler :
   • Pneu
   • Roue avant
   Endommagement/usure → Remplacer.
   Se reporter à “CONTRÔLE DES PNEUS” à la page 3-22 et “CONTRÔLE DES ROUES” à la page 3-22.
3. Mesurer :
   • Faux-rond radial de la roue “1”
   • Faux-rond latéral de la roue “2”
   Au-delà des limites spécifiées → Remplacer.

Limite du faux-rond de rotation de roue
1.0 mm (0.04 in)
Limite du voile de roue
0.5 mm (0.02 in)



4. Contrôler :
   • Roulements de roue
   La roue avant tourne de façon irrégulière ou est desserrée → Remplacez les roulements de roue.
   • Bagues d’étanchéité
   Endommagement/usure → Remplacer.



FAS30151
MONTAGE DE LA ROUE AVANT

FCA21340
ATTENTION

- **Ne faites pas tomber le capteur rotatif de roue ou ne le cognez pas.**
- **Si du dissolvant entre en contact avec le capteur rotatif de roue, essuyez-le immédiatement.**

1. Installer :
   • Roulements de roue New
   • Bagues d’étanchéité New

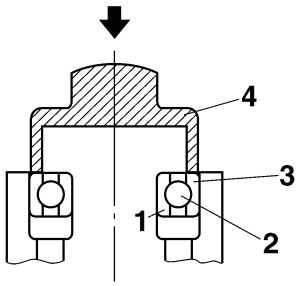
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Installer le roulement de roue neuf (côté droit).

FCA18110
ATTENTION

Ne pas toucher la cage interne “1” ni les billes “2” de roulement de roue. Seule la cage externe “3” peut être touchée.

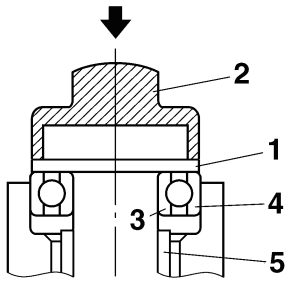
N.B.
Utiliser une douille “4” de même diamètre que la cage externe de roulement de roue.



b. Installer l’entretoise.
c. Installer le roulement de roue neuf (côté gauche).

N.B.
Placer une rondelle adaptée “1” entre la douille “2” et le roulement pour appuyer en même temps sur la cage interne “3” et la cage externe “4”, puis appuyer sur le roulement jusqu’à ce que la cage interne soit en contact avec l’entre-

toise “5”.



d. Installer les bagues d’étanchéité neuves.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

2. Installer :
• Capteur rotatif de roue avant

Vis de capteur rotatif
8 N·m (0.8 kgf·m, 5.9 lb·ft)
LOCTITE®

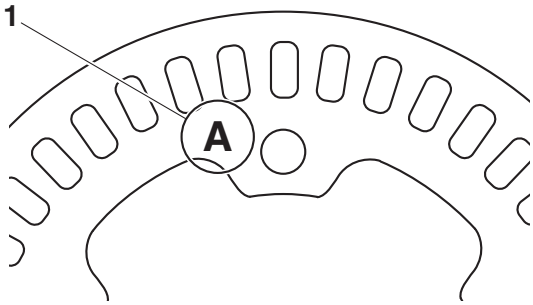
FCA17200

ATTENTION

Remplacer les vis de roue dentée par des neuves.

N.B.

Poser le capteur rotatif avec le repère “1” orienté vers l’extérieur.



3. Installer :
• valve

N.B.

- Attacher l’écrou de la valve “1” et serrer le contre-écrou de la valve “2” sur 3.0 N·m (0.30 kgf·m, 2.2 lb·ft).
- Lors de l’installation de la valve, orienter celle-ci en se reportant à l’illustration.

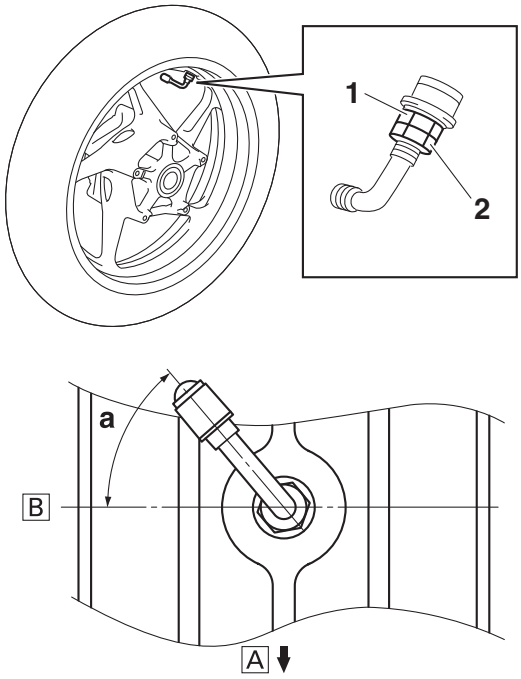
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Serrer l’écrou de la valve “1”.

Écrou de valve de roue avant
2.0 N·m (0.20 kgf·m, 1.5 lb·ft)

b. Serrer le contre-écrou de la valve “2” tout en maintenant l’écrou de la valve afin de ne pas tourner l’écrou.

Contre-écrou de valve de roue avant
3.0 N·m (0.30 kgf·m, 2.2 lb·ft)



a. 45°–55°

A. Sens de rotation de la roue
B. Côté gauche

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

4. Mesurer :
• Faux-rond du capteur rotatif
Hors spécifications → Corriger le faux-rond du capteur rotatif ou remplacer le capteur rotatif.
Se reporter à “ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF” à la page 4-26.

Limite de faux-rond du capteur rotatif
0.25 mm (0.01 in)

FAS30155

ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF

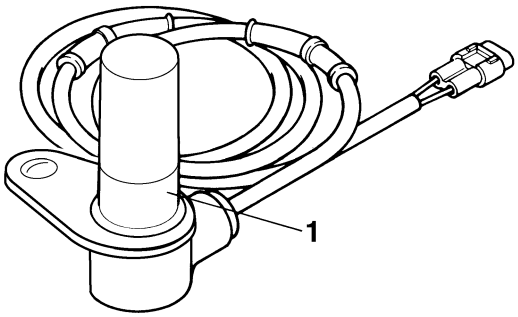
FCA21070

ATTENTION

- **Il convient de manipuler les composants du système ABS avec le plus grand soin, car**

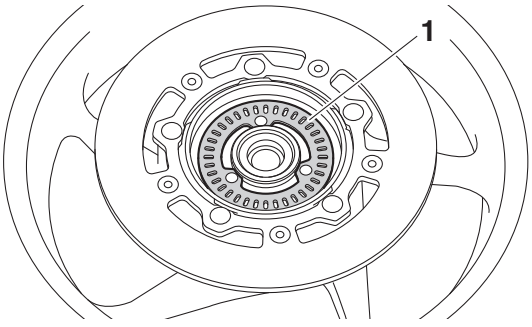
ils ont été réglés avec précision. Les protéger de la poussière et de la crasse, et ne pas leur faire subir de choc.
- **Il n'est pas possible de démonter le capteur de roue avant. Ne jamais essayer de démonter cette pièce. Si la pièce est défectueuse, il convient de la remplacer par une neuve.**
- **Éloigner tout type d'aimant (y compris les doigts et les tournevis magnétiques) du capteur de roue avant ou du capteur rotatif avant.**
- **Ne pas laisser tomber ou heurter le capteur de roue et le capteur rotatif de roue ni leur faire subir de choc.**

1. Contrôler :
   • Capteur de roue avant "1"
   Fissures/plis/déformation → Remplacer.
   Poudre de fer/poussière → Nettoyer.



2. Contrôler :
   • Capteur rotatif de roue avant "1"
   Fissures/endommagement/rayures → Remplacer le capteur rotatif de roue avant.
   Poudre de fer/poussière/dissolvant → Nettoyer.

N.B.
- Le capteur rotatif de roue est installé sur le côté intérieur du moyeu de roue.
- Lors du nettoyage du capteur rotatif de roue, faites attention de ne pas détériorer la surface du capteur rotatif.

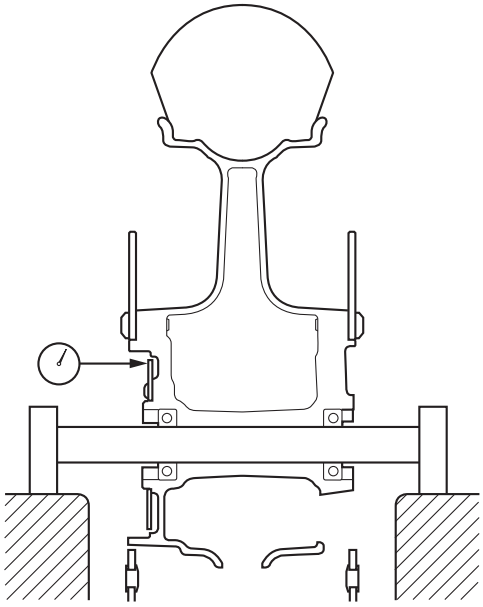


3. Mesurer :
   • Faux-rond du capteur rotatif
   Hors spécifications → Nettoyer la surface d'installation du capteur rotatif de roue et corriger le voile du capteur rotatif de roue ou remplacer le capteur rotatif de roue.

Limite de faux-rond du capteur rotatif
0.25 mm (0.01 in)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Maintenir le comparateur cadran perpendiculairement la surface du capteur rotatif de roue.
b. Mesurez le voile du capteur rotatif de roue.



c. Si le voile est supérieur à la valeur spécifiée, retirer le capteur rotatif de roue, le tourner de deux ou trois trous de vis, puis le installer.

Vis de capteur rotatif
8 N·m (0.8 kgf·m, 5.9 lb·ft)
LOCTITE®

FCA17200

ATTENTION

Remplacer les vis de roue dentée par des neuves.

d. Si le voile dépasse encore les spécifications, remplacez le capteur rotatif de roue.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30152
RÉGLAGE DE L'ÉQUILIBRE STATIQUE DE ROUE AVANT

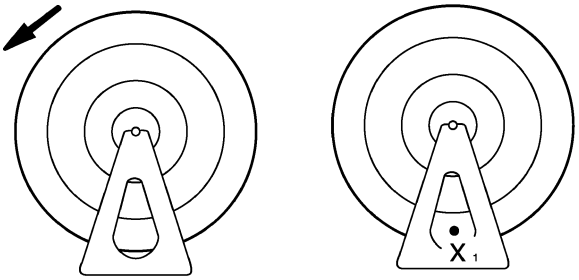
N.B.
- Après le remplacement du pneu et ou de la roue, l'équilibre statique de roue avant doit être réglé.
- Régler l'équilibre statique de roue avant avec le disque de frein posé.

1. Déposer :
   - Poids d'équilibrage
2. Trouver :
   - Point lourd de la roue avant

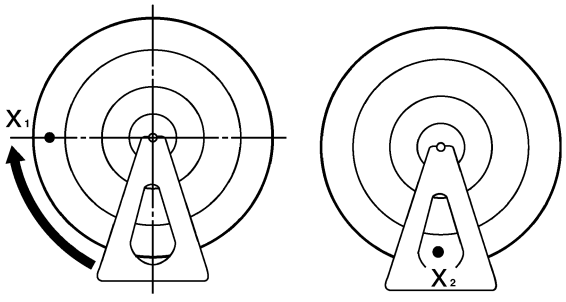
N.B.
Placer la roue avant sur un support d'équilibrage adéquat.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Faire tourner la roue avant.
b. Lorsque la roue avant s'arrête, inscrire un repère "X_1" en bas de la roue.



c. Faire tourner la roue avant de 90° de sorte que le repère "X_1" soit positionné comme illustré.
d. Relâchez la roue avant.
e. Lorsque la roue s'arrête, inscrire un repère "X_2" en bas de la roue.



f. Répétez plusieurs fois les étapes (c) à (e) jusqu'à ce que tous les repères coïncident.
g. Le point où tous les repères coïncident correspond au point lourd "X" de la roue avant.

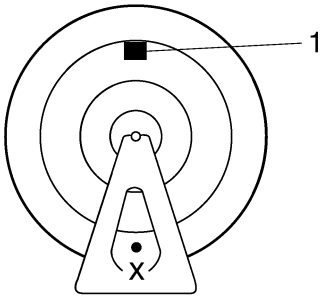
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Régler :
   - Équilibre statique de roue avant

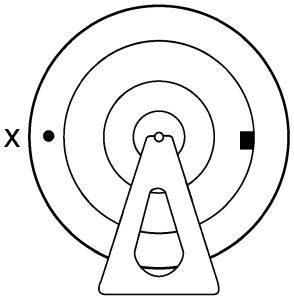
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Poser un contrepoids d'équilibrage "1" sur la jante, au point exactement opposé au point lourd "X".

N.B.
Commencez avec le poids le plus léger.



b. Faire tourner la roue avant de 90° de sorte que le point lourd soit positionné comme illustré.



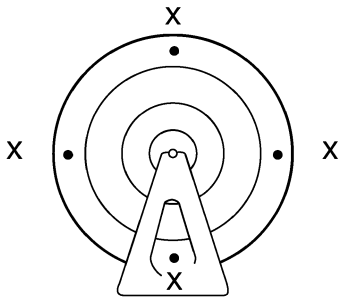
c. Si le point lourd ne reste pas cette position, poser un poids plus lourd.
d. Répétez les étapes (b) et (c) jusqu'à ce que la roue avant soit équilibrée.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

4. Contrôler :
   - Équilibre statique de roue avant

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Faites tourner la roue avant et assurez-vous qu'elle se maintient dans chacune des positions illustrées.



b. Si la roue avant ne reste pas immobile dans chacune de ces positions, rééquilibrez-le.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30154

INSTALLATION DE LA ROUE AVANT (FREIN À DISQUE)

1. Installer :
   • Disques de frein avant

	Boulon du disque de frein avant **23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)** **LOCTITE®**

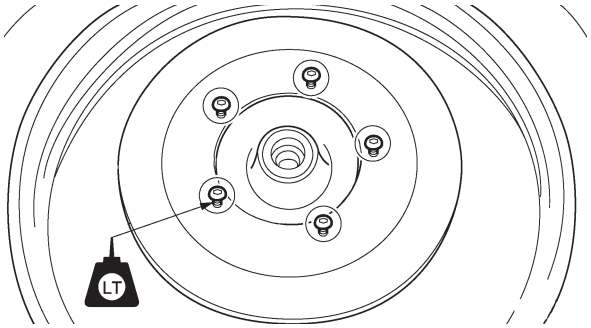
FCA19150

ATTENTION

Remplacer les vis de disque de frein par des éléments neufs.

N.B.

Serrer les vis de disque de frein par étapes et dans un ordre entrecroisé.



2. Contrôler :
   • Disques de frein avant
   Se reporter à “CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN AVANT” à la page 4-45.
3. Graisser :
   • Lèvres de bague d’étanchéité

	Lubrifiant recommandé **Graisse à base de savon au lithium**

4. Installer :
   • Entretoise épaulée
   • Roue avant
   • Axe de roue avant
   • Boulon d’axe de roue avant

N.B.

Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur la surface de contact du boulon d’axe de roue avant.

5. Serrer :
   • Axe de roue avant
   • Vis de pincement d’axe de roue avant

	Axe de roue avant **91 N·m (9.1 kgf·m, 67 lb·ft)** **Vis de pincement d’axe de roue avant** **21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft)**

FCA19760

ATTENTION

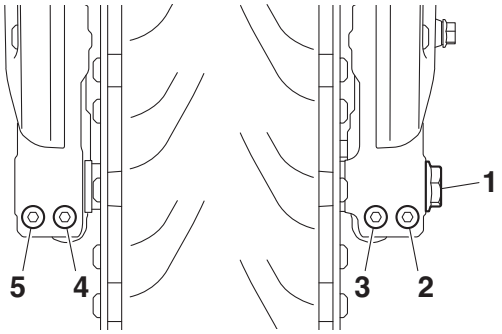
Appuyer énergiquement sur le guidon à plusieurs reprises et s’assurer que la fourche rebondit en douceur avant de serrer l’axe de roue.

N.B.

Serrer d’abord l’axe de roue, puis la vis de pincement d’axe de roue avant.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Insérer l’axe de roue avant depuis le côté droit, installer provisoirement le boulon d’axe de roue avant “1” depuis le côté gauche, puis serrer l’axe de roue avant à 91 N·m (9.1 kgf·m, 67 lb·ft).
b. Installer provisoirement les vis de pincement “2” et “3”, puis serrer les vis de pincement à 21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft) dans l’ordre de vis de pincement “3” → vis de pincement “2” → vis de pincement “3”.
c. Installer provisoirement les vis de pincement “4” et “5”, puis serrer les vis de pincement à 21 N·m (2.1 kgf·m, 15 lb·ft) dans l’ordre de vis de pincement “5” → vis de pincement “4” → vis de pincement “5”.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

6. Installer :
   • Capteur de roue avant

	Boulon de capteur de roue avant **7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)**

FCA21020

ATTENTION

Vérifier l’absence de corps étrangers dans le

capteur rotatif avant et le capteur de roue avant. Des corps étrangers risquent d'endommager le capteur rotatif avant et le capteur de roue avant.

N.B.

- Lors de la pose du capteur de roue avant, s'assurer que le fil de capteur de roue avant n'est pas tordu.
- Pour acheminer le fil de capteur de roue avant, se reporter à "CHEMINEMENT DES CÂBLES" à la page 2-33.

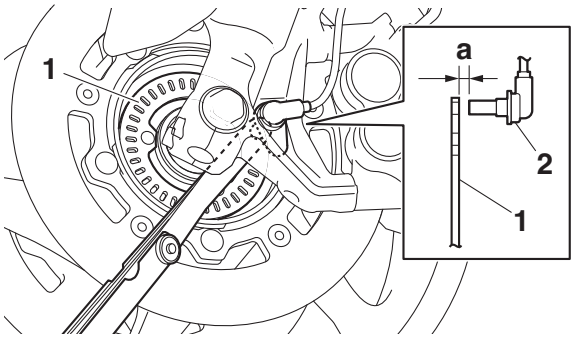
7. Mesurer :
   - Distance "a"
     (entre le capteur rotatif "1" et le capteur de roue avant "2")
     Hors spécifications → Contrôler le jeu du roulement de roue, et les conditions de pose du capteur de roue avant et du capteur rotatif (gauchissement causé par le surcouple, une mauvaise direction de pose, un rotor décentré, LOCTITE® sur la surface de montage du rotor, une déformation causée par un impact pendant l'entretien et des corps étrangers attrapés). S'il y a une pièce défectueuse, réparez ou remplacez la pièce défectueuse.

Distance "a" (entre le capteur rotatif de roue avant et le capteur de roue avant)
0.3–1.1 mm (0.01–0.04 in)

N.B.

Mesurez la distance entre le capteur rotatif de roue avant et le capteur de roue avant à plusieurs reprises dans une rotation de la roue avant. Ne tournez pas la roue avant pendant que le calibre d'épaisseur est installé. Cela risque d'endommager le capteur rotatif de roue avant et du capteur de roue avant.

Calibre d'épaisseur
90890-03180
Calibre d'épaisseur
YU-26900-9



8. Installer :
   - Étriers de frein avant
   - Support de durite de frein avant

Vis de fixation d'étrier de frein avant
35 N·m (3.5 kgf·m, 26 lb·ft)
Boulon de support de durite de frein avant (gauche)
9 N·m (0.9 kgf·m, 6.6 lb·ft)
Boulon de support de durite de frein avant (droite)
7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)

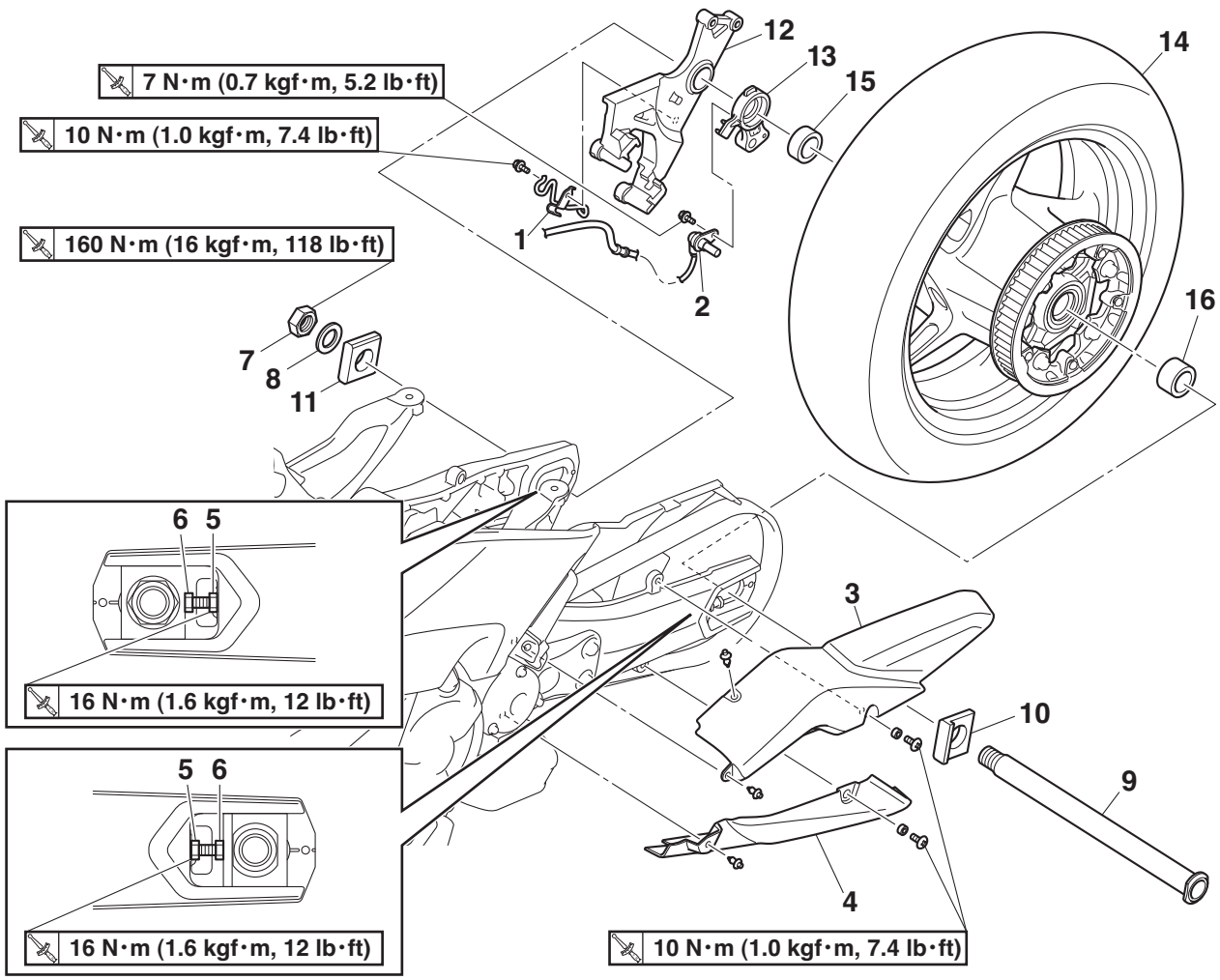
FWA13500

⚠ AVERTISSEMENT

Veiller à ce que la durite de frein soit correctement acheminée.

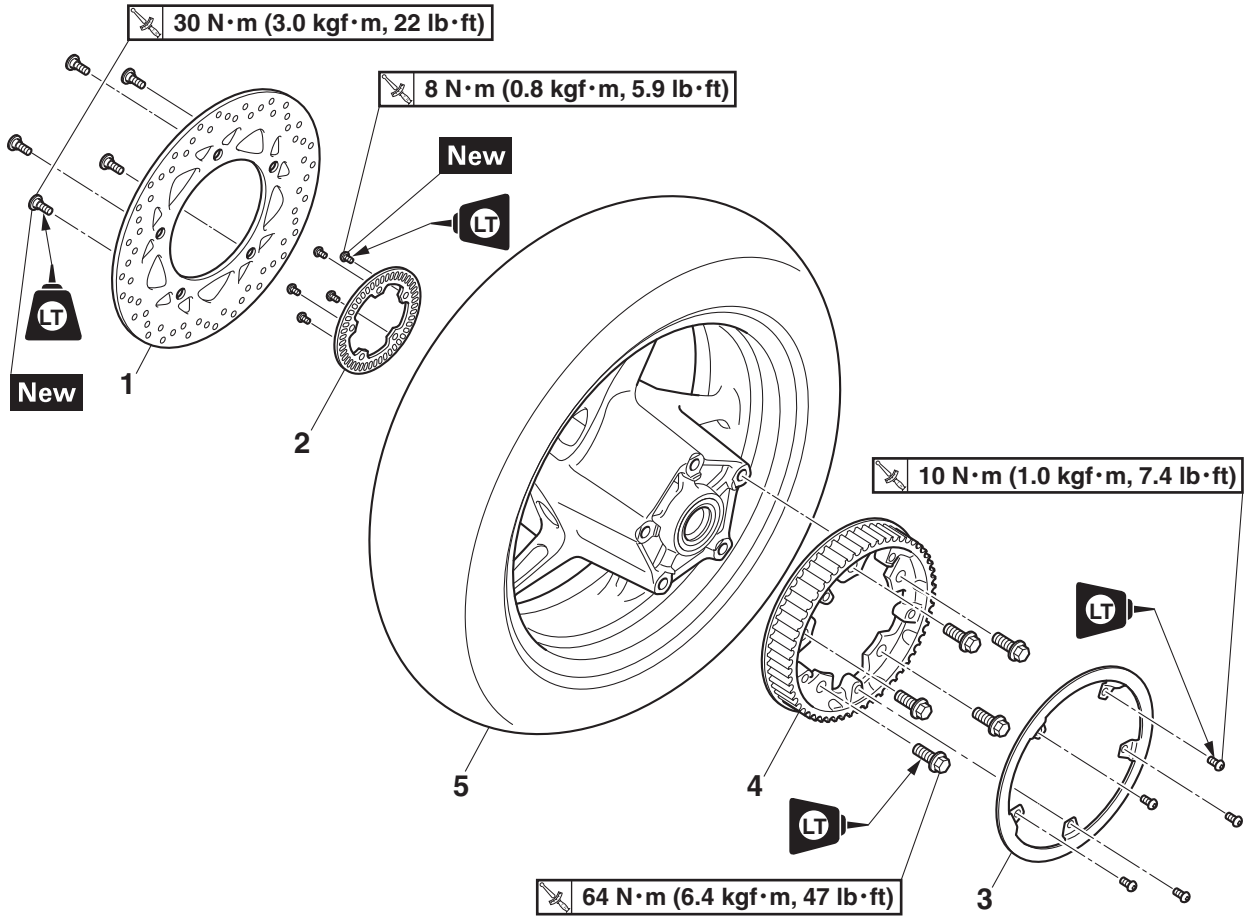
FAS20029
ROUE ARRIÈRE

Dépose de la roue arrière



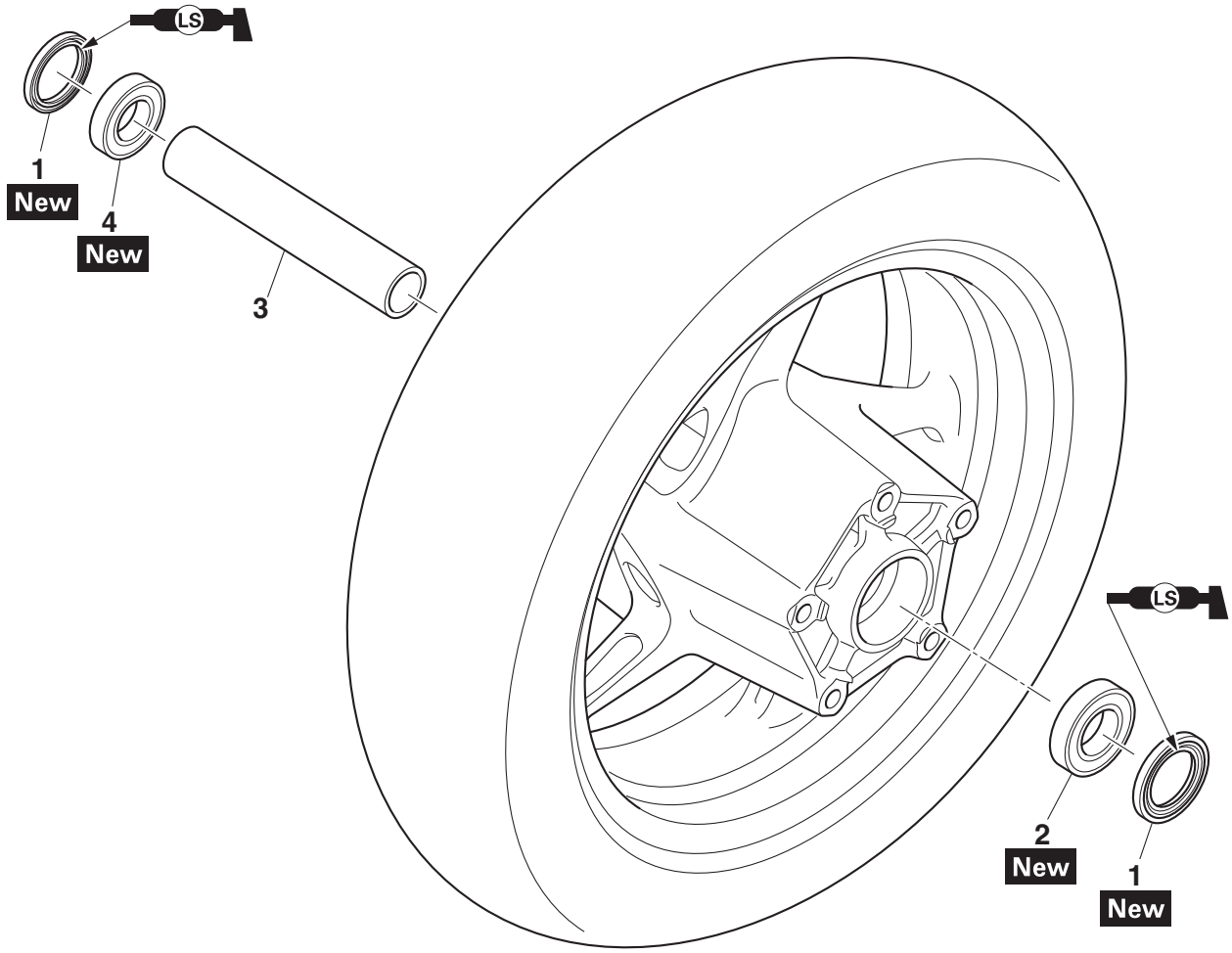
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Étrier de frein arrière/Étrier de verrouillage de frein arrière		Se reporter à “FREIN ARRIÈRE” à la page 4-53.
1	Support du fil de capteur de roue arrière	1	
2	Capteur de roue arrière	1	
3	Garde supérieur de courroie crantée de transmission	1	
4	Garde inférieur de courroie crantée de transmission	1	
5	Contre-écrou	2	Desserrer.
6	Vis de réglage	2	Desserrer.
7	Écrou d’axe de roue arrière	1	
8	Rondelle	1	
9	Axe de roue arrière	1	
10	Palier de réglage (gauche)	1	
11	Palier de réglage (droite)	1	
12	Support d’étrier de frein	1	
13	Logement du capteur de roue arrière	1	
14	Roue arrière	1	
15	Entretoise épaulée (droite)	1	
16	Entretoise épaulée (gauche)	1	

Dépose du disque de frein arrière et de la poulie jante de roue arrière



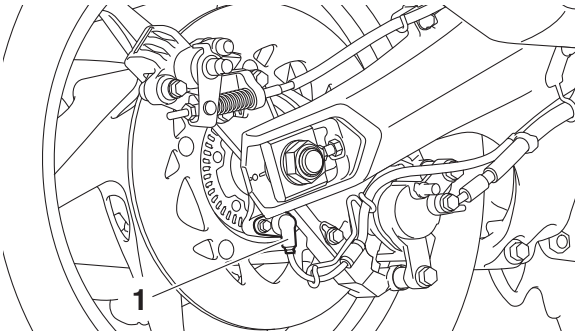
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Disque de frein arrière	1	
2	Capteur rotatif de roue arrière	1	
3	Guide de courroie crantée de transmission	1	
4	Poulie jante de roue arrière	1	
5	Roue arrière	1	

Démontage de la roue arrière équipée



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Bague d'étanchéité	2	
2	Roulement de roue (gauche)	1	
3	Entretoise épaulée	1	
4	Roulement de roue (droite)	1	

FAS30910
DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE
FCA21390
ATTENTION
Gardez les aimants (dont les outils de captage magnétiques, les tournevis magnétiques, etc.) à l'écart du capteur de roue arrière "1", ou le capteur d'abs risque d'être endommagé, ce qui nuirait à la performance du système ABS.



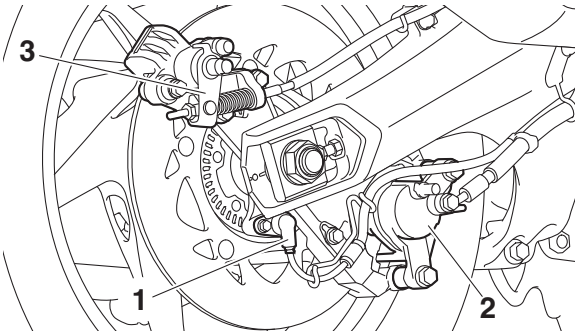
1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT
Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

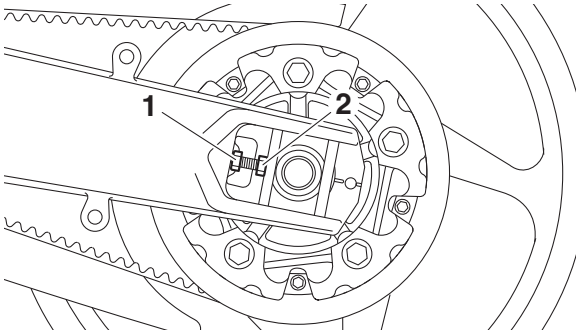
N.B.
Placer le véhicule sur la béquille centrale, de sorte que la roue arrière soit surélevée.

2. Déposer :
   - Capteur de roue arrière "1"
   - Étrier de frein arrière "2"
   - Étrier de verrouillage de frein arrière "3"

FCA25760
ATTENTION
- **Ne pas actionner le levier de frein lors de la dépose de l'étrier de frein.**
- **S'assurer de ne pas laisser l'électrode du capteur en contact avec une pièce métallique lors de la dépose du capteur de roue arrière dans le support d'étrier de frein arrière.**



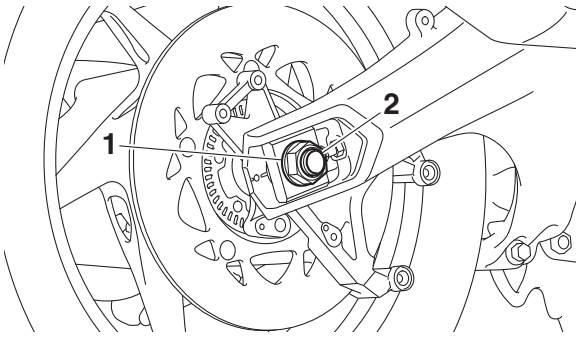
3. Desserrer :
   - Contre-écrous "1"
   - Vis de réglage "2"
     (côté gauche et côté droit)



4. Déposer :
   - Écrou d'axe de roue "1"
   - Rondelle
   - Axe de roue arrière "2"
   - Roue arrière
   - Support d'étrier de frein arrière
   - Logement du capteur de roue arrière
   - Entretoises épaulées

FCA21400
ATTENTION
Assurez-vous de retirer le capteur de roue arrière avant de déplacer le support d'étrier de frein, autrement, le capteur peut être endommagé.

N.B.
Pousser la roue arrière vers l'avant et séparer la courroie crantée de transmission de la poulie jante de roue arrière.



FAS31154
DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE
FCA21340
ATTENTION
- **Ne faites pas tomber le capteur rotatif de roue ou ne le cognez pas.**
- **Si du dissolvant entre en contact avec le capteur rotatif de roue, essuyez-le immédiatement.**

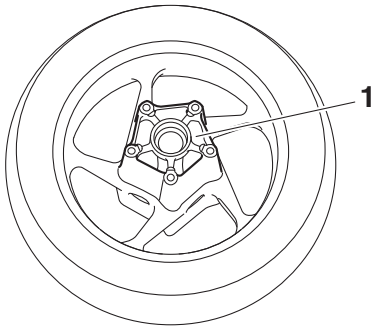
1. Déposer :
   • Capteur rotatif de roue arrière
   • Bagues d'étanchéité
   • Roulements de roue
   Se reporter à "DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT" à la page 4-24.

FAS30159
CONTRÔLE DE LA ROUE ARRIÈRE

1. Contrôler :
   • Axe de roue
   • Roulements de roue
   • Bagues d'étanchéité
   Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT" à la page 4-24.
2. Contrôler :
   • Pneu
   • Roue arrière
   Endommagement/usure → Remplacer.
   Se reporter à "CONTRÔLE DES PNEUS" à la page 3-22 et "CONTRÔLE DES ROUES" à la page 3-22.
3. Mesurer :
   • Faux-rond radial de la roue
   • Faux-rond latéral de la roue
   Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT" à la page 4-24.

FAS30160
CONTRÔLE DU MOYEU ENTRAÎNEUR DE ROUE ARRIÈRE

1. Contrôler :
   • Moyeu entraîneur de roue arrière "1"
   Fissures/endommagement → Remplacer la roue arrière.



FAS30162
CONTRÔLE ET REMPLACEMENT DE LA POULIE JANTE DE ROUE ARRIÈRE

1. Contrôler :
   • Poulie jante de roue arrière
   Du marbre est parti → Remplacer la poulie jante de roue arrière.
   Dents tordues → Remplacer la poulie jante de roue arrière.
   • Guide de courroie crantée de transmission
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer le guide de la courroie crantée de transmission.
2. Remplacer :
   • Poulie jante de roue arrière

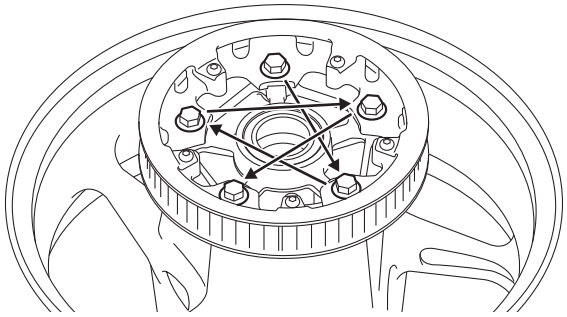
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

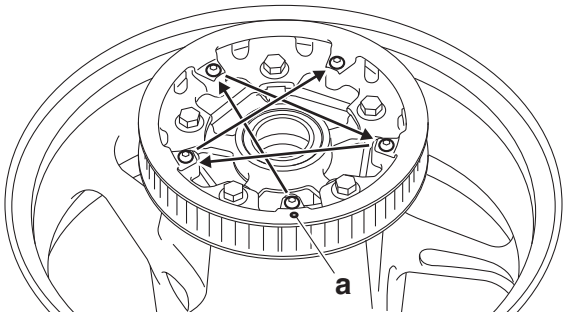
a. Déposer les boulons du guide de la courroie crantée de transmission et le guide de la courroie crantée de transmission.
b. Déposer les boulons de la poulie jante de roue arrière et la poulie jante de roue arrière.
c. Nettoyer le moyeu entraîneur de roue arrière à l'aide d'un chiffon propre en veillant particulièrement à ce que les parties en contact avec la poulie soient propres.
d. Installer la poulie jante de roue arrière neuve et le guide de courroie crantée de transmission neuf.



Boulon de poulie jante de roue arrière
64 N·m (6.4 kgf·m, 47 lb·ft)
LOCTITE®
Boulon de guide de courroie crantée de transmission
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)
LOCTITE®

N.B.
• Serrer les boulons de poulie jante de roue arrière par étapes et dans un ordre entrecroisé.
• Lors du serrage des boulons du guide de la courroie crantée de transmission, serrer d'abord le boulon au niveau du repère poinçonné "a", puis les autres boulons en procédant par étapes et dans un ordre entrecroisé.





▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30163
MONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

FCA21340
ATTENTION

• Ne faites pas tomber le capteur rotatif de roue ou ne le cognez pas.
• Si du dissolvant entre en contact avec le capteur rotatif de roue, essuyez-le immédiatement.

1. Installer :
   • Roulements de roue New
   • Bague d'étanchéité New
   Se reporter à "MONTAGE DE LA ROUE AVANT" à la page 4-25.

FAS30167
ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF

FCA21060
ATTENTION

• Il convient de manipuler les composants du système ABS avec le plus grand soin, car ils ont été réglés avec précision. Les protéger de la poussière et de la crasse, et ne pas leur faire subir de choc.
• Il n'est pas possible de démonter le capteur de roue arrière. Ne jamais essayer de démonter cette pièce. Si la pièce est défectueuse, il convient de la remplacer par une neuve.
• Éloigner tout type d'aimant (y compris les doigts et les tournevis magnétiques) du capteur de roue arrière ou du capteur rotatif de roue arrière.
• Ne pas laisser tomber ou heurter le capteur de roue et le capteur rotatif de roue ni leur faire subir de choc.

1. Contrôler :
   • Capteur de roue arrière
   Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.
2. Contrôler :
   • Capteur rotatif de roue arrière
   Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.
3. Mesurer :
   • Faux-rond du capteur rotatif
   Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.

FAS30164
RÉGLAGE DE L'ÉQUILIBRE STATIQUE DE ROUE ARRIÈRE

N.B.
• Après le remplacement du pneu et ou de la roue, réglez l'équilibre statique de roue arrière.
• Régler l'équilibre statique de roue arrière avec le disque de frein et la poulie jante de roue arrière posés.

1. Régler :
   • Équilibre statique de roue arrière
   Se reporter à "RÉGLAGE DE L'ÉQUILIBRE STATIQUE DE ROUE AVANT" à la page 4-28.

FAS30165
INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE (FREIN À DISQUE)

1. Installer :
   • Capteur rotatif de roue arrière
   • Disque de frein arrière

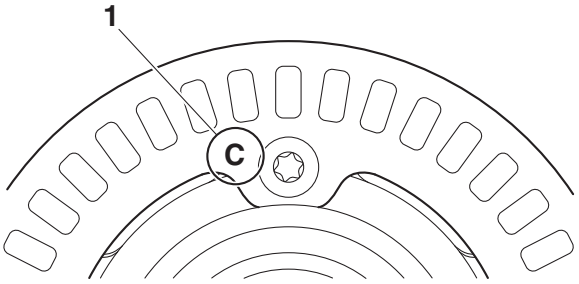


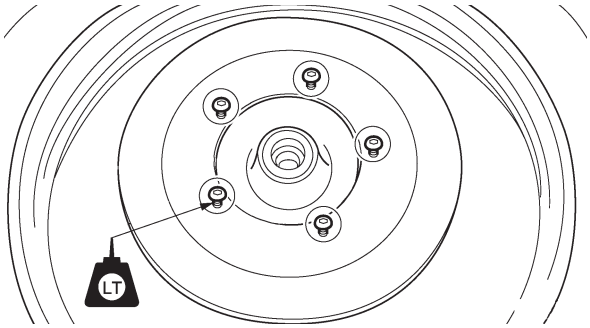
Boulon de capteur de roue arrière
7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)
Boulon de disque de frein arrière
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)
LOCTITE®

FCA19150
ATTENTION

Remplacer les vis de disque de frein par des éléments neufs.

N.B.
• Poser le capteur rotatif avec le repère "1" orienté vers l'extérieur.
• Serrer les vis de disque de frein par étapes et dans un ordre entrecroisé.

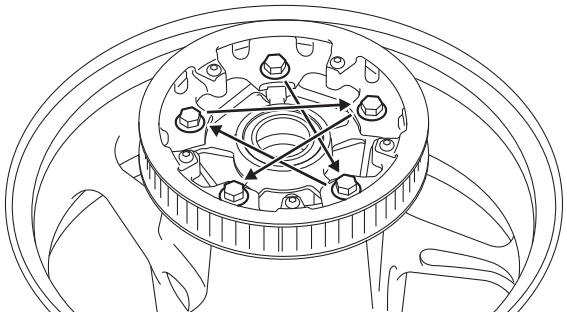


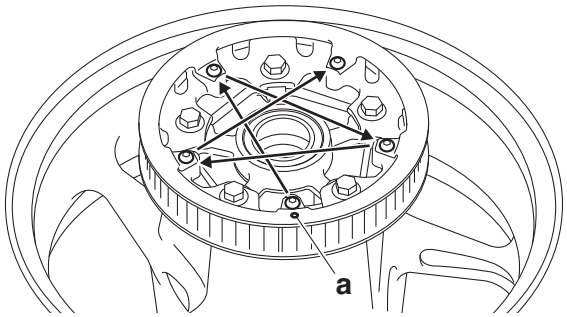


2. Contrôler :
   • Disque de frein arrière
   Se reporter à “CONTRÔLE DU DISQUE DE FREIN ARRIÈRE” à la page 4-61.
3. Installer :
   • Guide de courroie crantée de transmission
   • Poulie jante de roue arrière

Boulon de poulie jante de roue arrière
64 N·m (6.4 kgf·m, 47 lb·ft)
LOCTITE®
Boulon de guide de courroie crantée de transmission
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)
LOCTITE®

N.B.
- Serrer les boulons de poulie jante de roue arrière par étapes et dans un ordre entrecroisé.
- Lors du serrage des boulons du guide de la courroie crantée de transmission, serrer d’abord le boulon au niveau du repère poinçonné “a”, puis les autres boulons en procédant par étapes et dans un ordre entrecroisé.





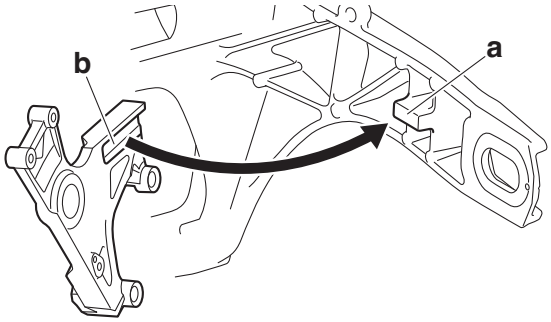
4. Graisser :
   • Lèvres de bague d’étanchéité

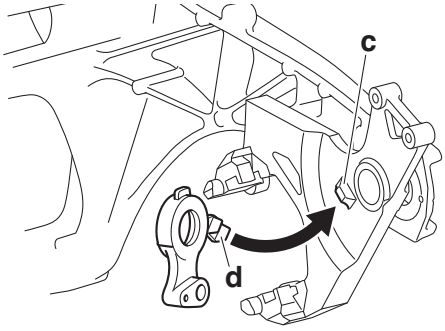
Lubrifiant recommandé
Graisse à base de savon au lithium

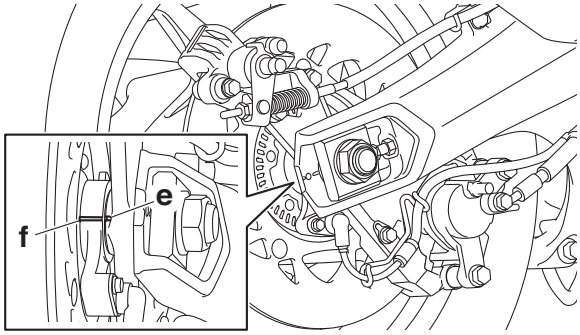
5. Installer :
   • Entretoises épaulées
   • Logement du capteur de roue arrière
   • Support d’étrier de frein arrière
   • Roue arrière
   • Paliers de réglage
   • Axe de roue arrière
   • Rondelle
   • Écrou d’axe de roue

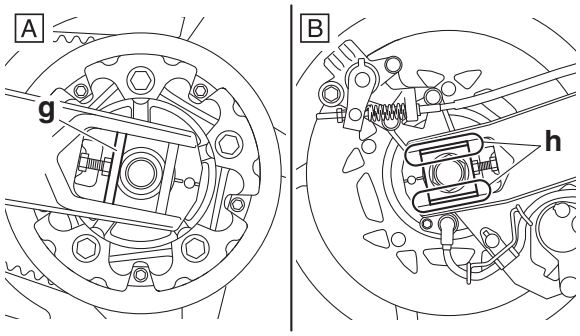
N.B.
- Ne pas installer l’étrier de frein et l’étrier de verrouillage de frein.
- Mettre en place la goupille d’arrêt de couple de frein “a” sur le bras oscillant dans la fente “b” du support d’étrier de frein arrière.
- Lors de l’installation du support d’étrier de frein arrière et du logement du capteur de roue arrière, aligner la saillie “c” du support d’étrier de frein arrière sur la fente “d” du logement du capteur de roue arrière.
- Après avoir installé la roue arrière du véhicule, veiller à ce que la saillie “e” sur le support d’étrier de frein et la saillie “f” sur le logement du capteur de roue arrière sont alignées.
- Poser le palier de réglage gauche de sorte que la saillie “g” soit orientée vers l’avant du véhi-

cule.
• Installer le bon palier de réglage de sorte que le chanfrein supérieur “h” soit orienté vers le haut du véhicule et que le chanfrein inférieur “h” soit orienté vers le bas du véhicule.









A. Côté gauche
B. Côté droit

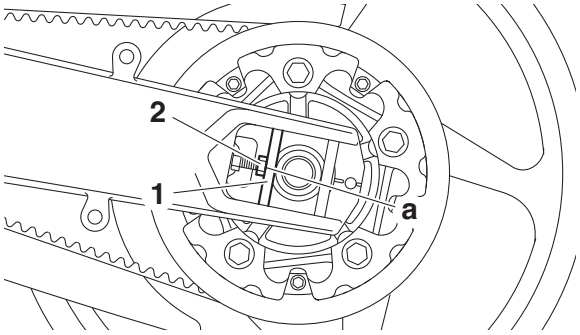
6. Installer :
• Étrier de frein arrière
• Étrier de verrouillage de frein arrière (provisoirement)
7. Régler :
• Tension de courroie crantée de transmission
Se reporter à “TENSION DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION” à la page 3-24.
8. Serrer :
• Écrou d’axe de roue
• Vis d’étrier de frein arrière
• Boulons d’étrier de verrouillage de frein arrière

Écrou d’axe de roue arrière
160 N·m (16 kgf·m, 118 lb·ft)
Vis d’étrier de frein arrière
27 N·m (2.7 kgf·m, 20 lb·ft)
Boulon d’étrier verrouillage de frein arrière
23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)

FWA13500
⚠ AVERTISSEMENT

Veiller à ce que la durite de frein soit correctement acheminée.

N.B.
Lors du serrage de l’écrou d’axe de roue, il ne doit y avoir aucun jeu “a” entre le palier de réglage “1” et la vis de réglage “2”.



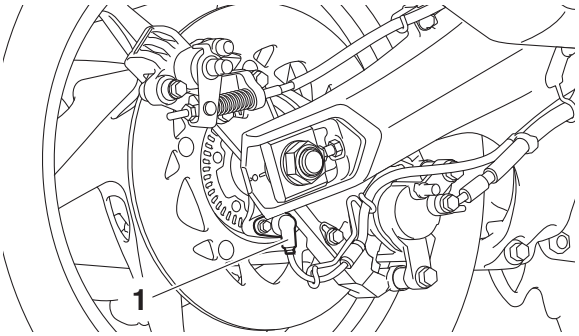
9. Installer :
• Capteur de roue arrière “1”

Boulon de capteur de roue arrière
7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft)

FCA21080
ATTENTION

Vérifier l’absence de corps étrangers dans le capteur rotatif de roue arrière et le capteur de roue arrière. Des corps étrangers risquent d’endommager le capteur rotatif de roue arrière et le capteur de roue arrière.

N.B.
Lors de la pose du capteur de roue arrière, s'assurer que le fil de capteur de roue arrière n'est pas tordu.



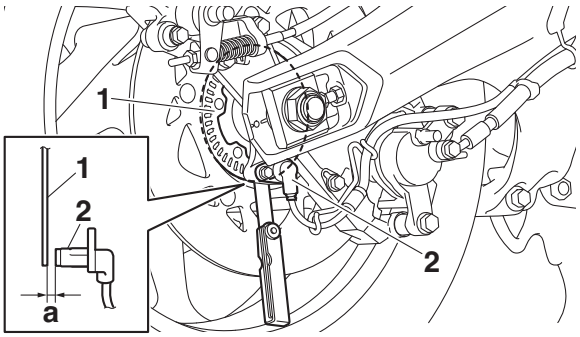
N.B.
Pour acheminer le fil de capteur de roue arrière, se reporter à "CHEMINEMENT DES CÂBLES" à la page 2-33.

10.Mesurer :
- Distance "a"
  (entre le capteur rotatif de roue arrière "1" et le capteur de roue arrière "2")
  Hors spécifications → Contrôler le jeu du roulement de roue, et les conditions de pose du capteur de roue arrière et du capteur rotatif (gauchissement causé par le surcouple, une mauvaise direction de pose, un rotor décentré, LOCTITE® sur la surface de montage du rotor, une déformation causée par un impact pendant l'entretien et des corps étrangers attrapés). S'il y a une pièce défectueuse, réparez ou remplacez la pièce défectueuse.

Distance "a" (entre le capteur rotatif de roue arrière et le capteur de roue arrière)
0.5–1.4 mm (0.02–0.06 in)

N.B.
Mesurez la distance entre le capteur rotatif de roue arrière et le capteur de roue arrière à plusieurs endroits en une rotation de la roue arrière. Ne tournez pas la roue arrière pendant que le calibre d'épaisseur est posé. Cela risque de détériorer le capteur rotatif de roue arrière et le capteur de roue arrière.

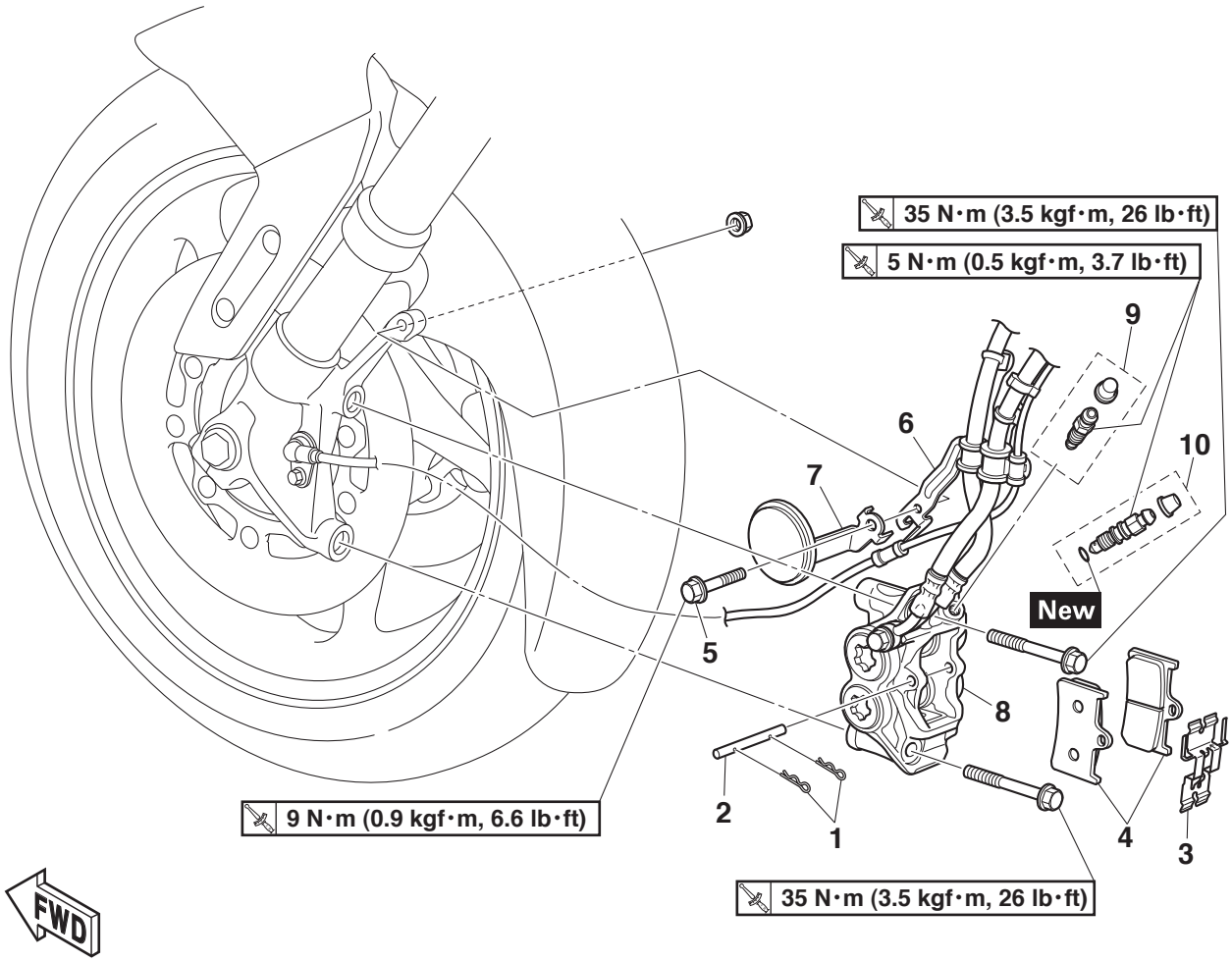
Calibre d'épaisseur
90890-03180
Calibre d'épaisseur
YU-26900-9



11.Régler :
- Longueur du câble de verrouillage de frein arrière
  Se reporter à "RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE" à la page 3-20.

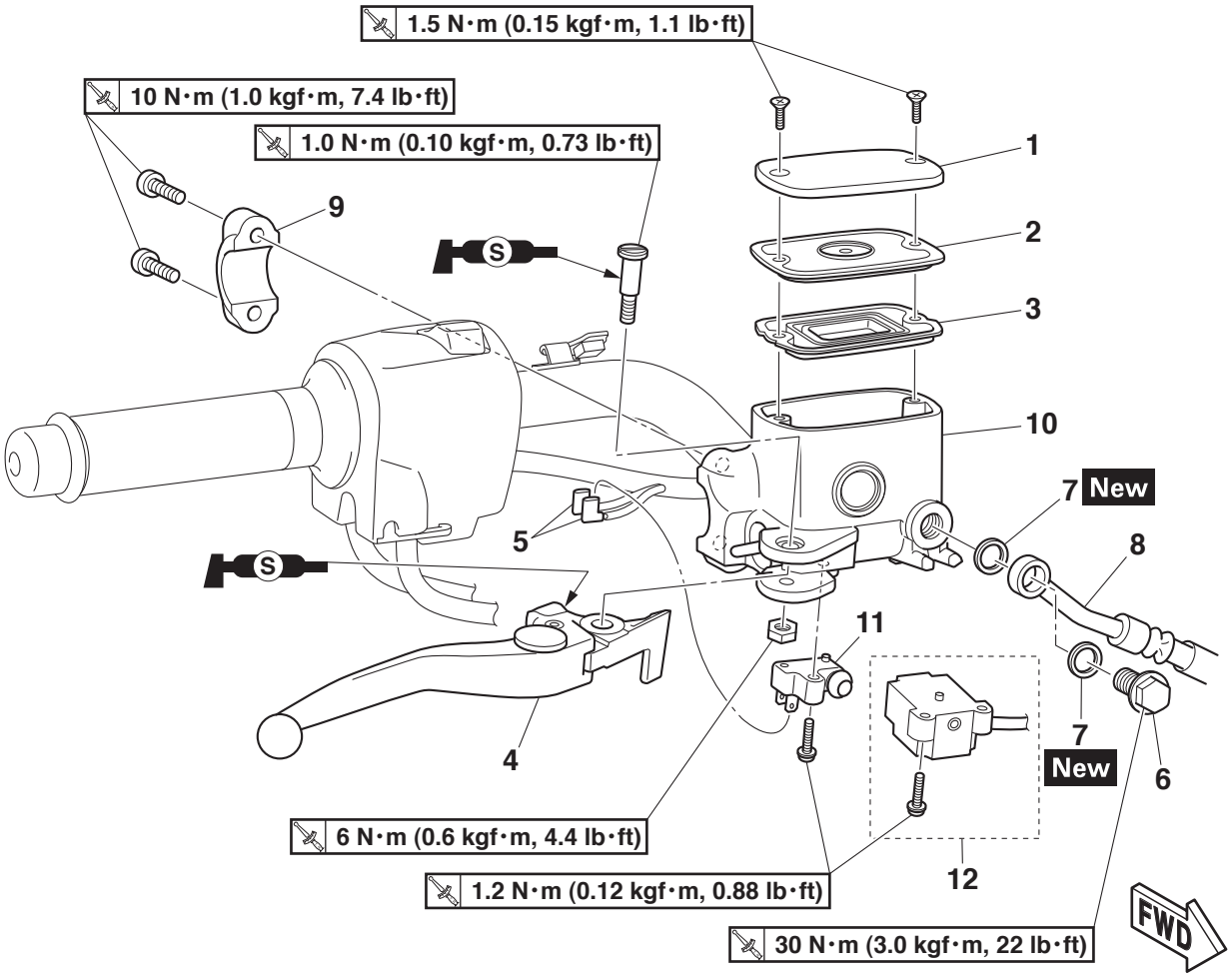
FAS20030
FREIN AVANT

Dépose des plaquettes de frein avant



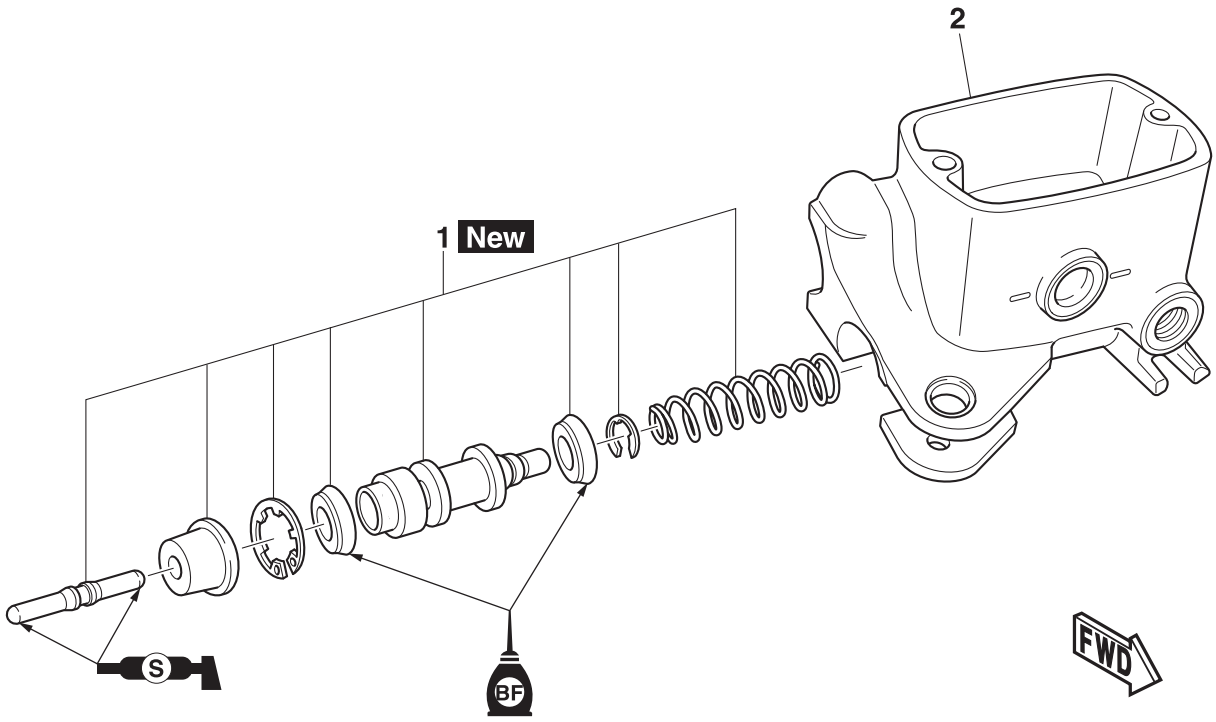
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
			La procédure suivante s'applique pour les deux étriers de frein avant.
1	Clip de plaquette de frein	2	
2	Goupille de plaquette de frein	1	
3	Ressort de plaquette de frein	1	
4	Plaquette de frein	2	
5	Boulon de support de durite de frein avant	1	Le couple de serrage du boulon de support de durite de frein avant du côté droit est 7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft).
6	Support de durite de frein avant	1	
7	Catadioptre avant	1	
8	Étrier de frein avant	1	
9	Vis de purge d'air	1	Côté étrier de frein gauche
10	Vis de purge d'air	1	Côté étrier de frein droit

Dépose du maître-cylindre de frein avant



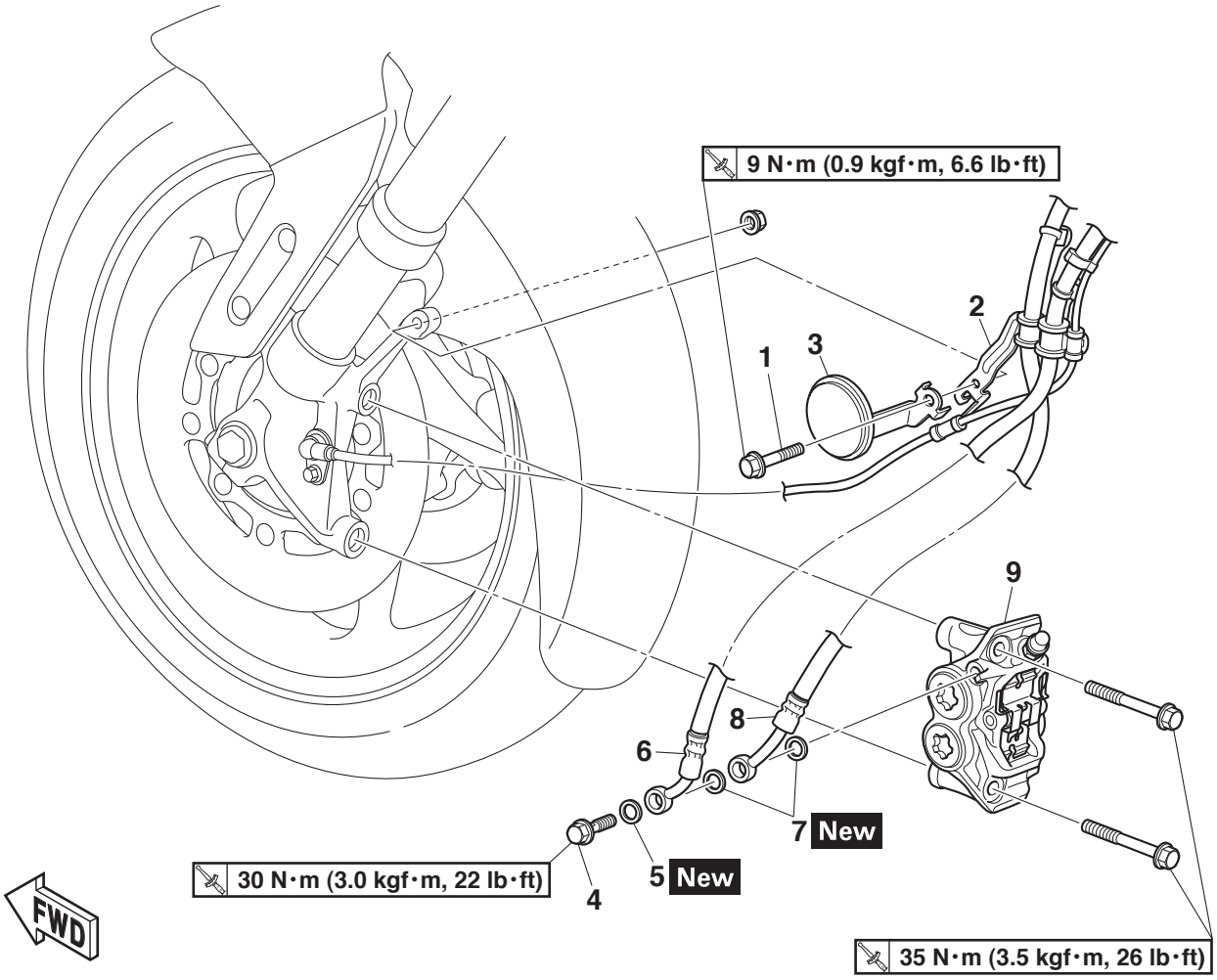
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache de guidon		Se reporter à “GUIDON” à la page 4-81.
	Liquide de frein		Vidanger. Se reporter à “PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE” à la page 3-19.
1	Couvercle du réservoir du maître-cylindre de frein	1	
2	Support du diaphragme du réservoir du maître-cylindre de frein	1	
3	Diaphragme du réservoir du maître-cylindre de frein	1	
4	Levier de frein avant	1	
5	Connecteur de contacteur de feu stop sur frein avant	2	Débrancher. Pour XP530E-A/XP530-A
6	Boulon de raccord de durite de frein	1	
7	Joint de durite de frein	2	
8	Durite de frein avant	1	
9	Demi-palier du maître-cylindre de frein avant	1	
10	Maître-cylindre de frein avant	1	
11	Contacteur de feu stop sur frein avant	1	Pour XP530E-A/XP530-A
12	Contacteur de feu stop sur frein avant	1	Pour XP530D-A

Démontage du maître-cylindre de frein avant



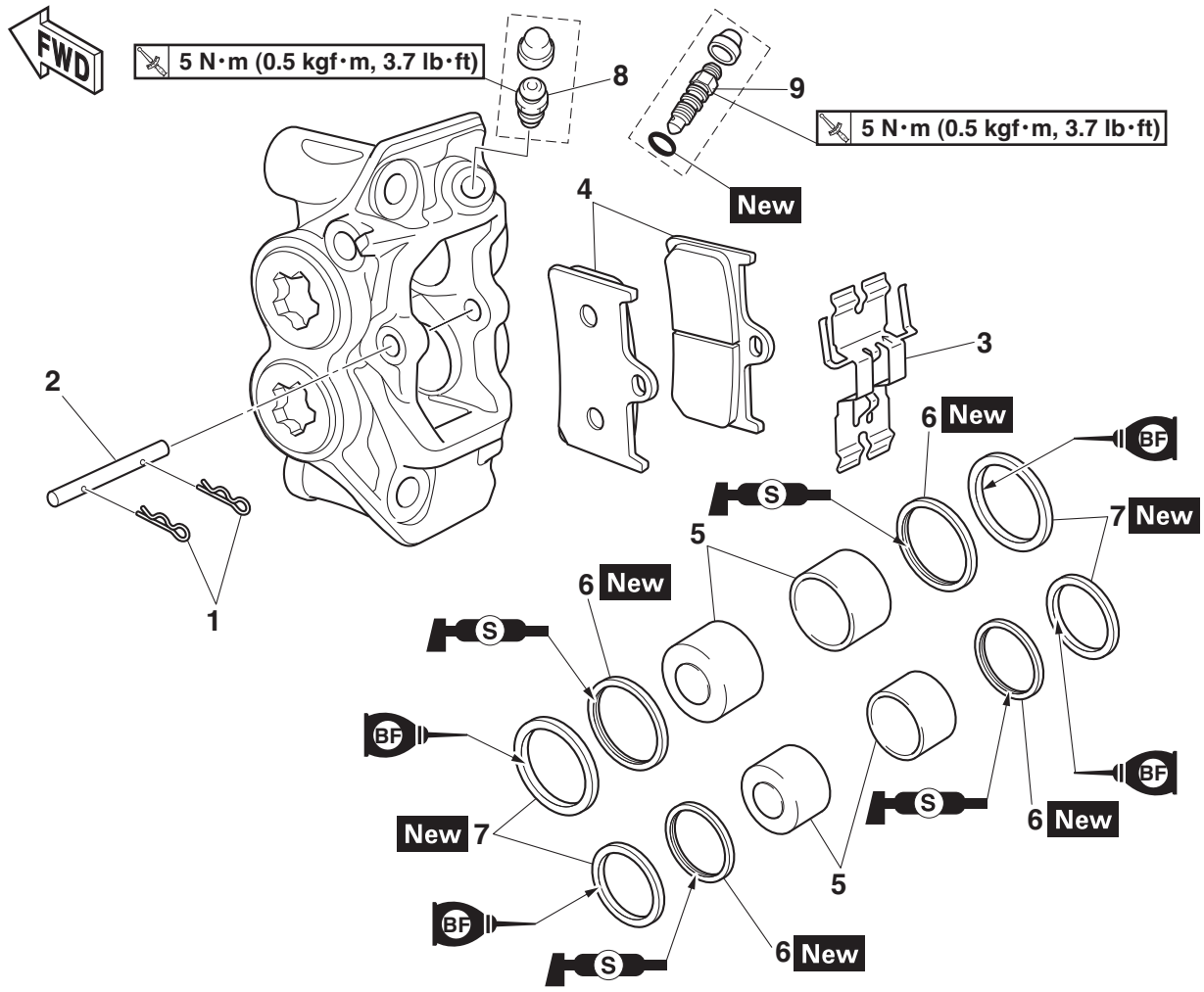
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Nécessaire de réparation du maître-cylindre de frein	1	
2	Corps du maître-cylindre de frein	1	

Dépose des étriers de frein avant



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
			La procédure suivante s'applique pour les deux étriers de frein avant.
	Liquide de frein		Vidanger. Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.
1	Boulon de support de durite de frein avant	1	Le couple de serrage du boulon de support de durite de frein avant du côté droit est 7 N·m (0.7 kgf·m, 5.2 lb·ft).
2	Support de durite de frein avant	1	
3	Catadioptre avant	1	
4	Boulon de raccord de durite de frein	1	
5	Joint de durite de frein	1	Côté gauche uniquement
6	Durite de frein avant	1	Côté gauche uniquement
7	Joint de durite de frein	2	
8	Durite de frein	1	
9	Étrier de frein avant	1	

Démontage des étriers de frein avant



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
			La procédure suivante s'applique pour les deux étriers de frein avant.
1	Clip de plaquette de frein	2	
2	Goupille de plaquette de frein	1	
3	Ressort de plaquette de frein	1	
4	Plaquette de frein avant	2	
5	Piston d'étrier de frein	4	
6	Joint cache-poussière de piston d'étrier de frein	4	
7	Joint de piston d'étrier de frein	4	
8	Vis de purge d'air	1	Côté étrier de frein gauche
9	Vis de purge d'air	1	Côté étrier de frein droit

FAS30168
INTRODUCTION
FWA14101
⚠ AVERTISSEMENT

Il est rarement nécessaire de démonter les éléments d'un frein à disque. Veiller, dès lors, à toujours prendre les précautions suivantes :
- **Ne jamais démonter un élément sauf en cas de nécessité absolue.**
- **Démonter tout le circuit de freinage, le vidanger, le nettoyer, refaire le plein de liquide et purger le circuit si la moindre déconnexion a été faite.**
- **Ne jamais utiliser des dissolvants sur les éléments internes du frein.**
- **Utiliser du liquide de frein neuf ou propre pour les nettoyages.**
- **Le liquide de frein risque d'endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.**
- **Éviter toute éclaboussure de liquide de frein dans les yeux, car cela pourrait causer des lésions.**

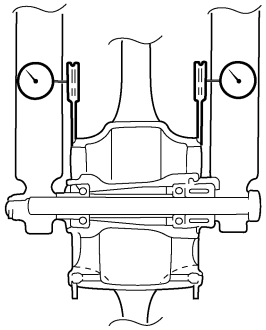
PREMIERS SOINS LORS D'ÉCLABOUSSURE DE LIQUIDE DE FREIN DANS LES YEUX :
- **Rincer à l'eau pendant 15 minutes et consulter un médecin sans tarder.**

FAS30169
CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN AVANT
La procédure suivante s'applique pour les deux disques de frein.
1. Déposer :
   - Roue avant
     Se reporter à "ROUE AVANT" à la page 4-22.
2. Contrôler :
   - Disque de frein avant
     Endommagement/écorchures → Remplacer.
3. Mesurer :
   - Faux-rond du disque de frein
     Hors spécifications → Corriger le faux-rond du disque de frein ou remplacer le disque de frein.

Limite de voile de disque de frein (mesuré sur la roue)
0.15 mm (0.0059 in)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

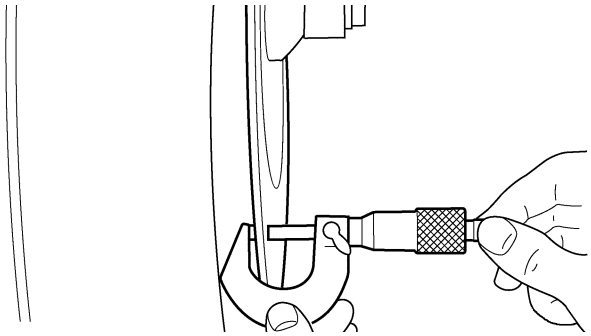
a. Placer le véhicule sur un support de maintenance, de sorte que la roue avant soit surélevée.
b. Avant de mesurer le voile du disque de frein, faites tourner le guidon vers la gauche ou la droite pour que la roue avant ne bouge pas pendant la mesure.
c. Déposer l'étrier de frein.
d. Maintenir le comparateur cadran perpendiculairement la surface du disque de frein.
e. Mesurez le voile à 1.5 mm (0.06 in) sous le bord du disque de frein.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

4. Mesurer :
   - Épaisseur du disque de frein
     Mesurer l'épaisseur du disque de frein à divers endroits.
     Hors spécifications → Remplacer.

Épaisseur minimum de disque de frein
3.5 mm (0.14 in)



5. Régler :
   - Voile du disque de frein

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer le disque de frein.
b. Faites tourner le disque de frein par un orifice de vis.
c. Reposer le disque de frein.

Boulon du disque de frein avant
23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)
LOCTITE®

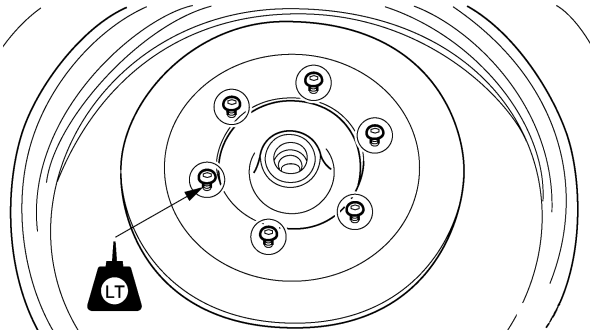
FCA19150

ATTENTION

Remplacer les vis de disque de frein par des éléments neufs.

N.B.

Serrer les vis de disque de frein par étapes et dans un ordre entrecroisé.



d. Mesurez le voile du disque de frein.
e. Si la valeur se situe en dehors de la limite prescrite, répétez les étapes de réglage jusqu'à obtenir le voile du disque de frein correcte.
f. Si le voile du disque de frein ne peut être ramené dans les limites prescrites, remplacez le disque de frein.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

6. Installer :
   • Roue avant
   Se reporter à "ROUE AVANT" à la page 4-22.

FAS30170

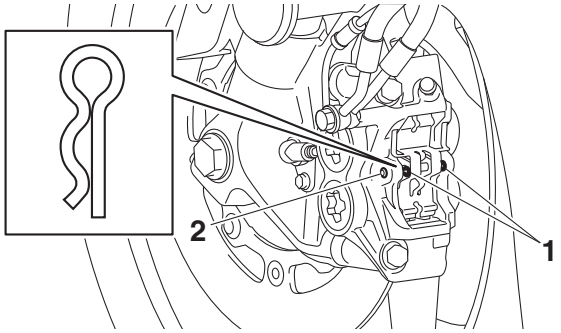
REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT

La procédure suivante s'applique pour les deux étriers de frein.

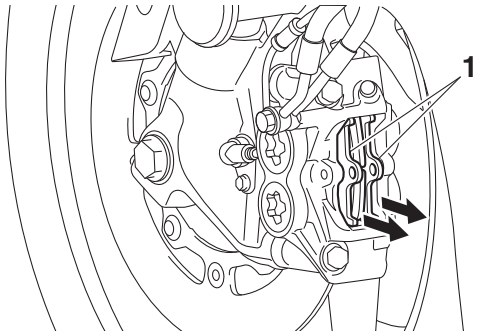
N.B.

Lors du remplacement des plaquettes de frein, il n'est pas nécessaire de débrancher la durite de frein ni de démonter l'étrier de frein.

1. Déposer :
   • Clips de plaquette de frein "1"
   • Goupille de plaquette de frein "2"
   • Ressort de plaquette de frein

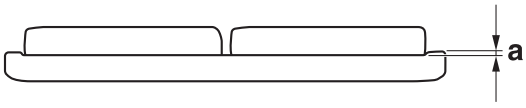


2. Déposer :
   • Plaquettes de frein "1"



3. Mesurer :
   • Limite d'usure de plaquette de frein "a"
   Hors spécifications → Remplacer les plaquettes de frein par paire.

	Épaisseur de garniture de plaquette de frein **4.0 mm (0.16 in)** **Limite** **0.5 mm (0.02 in)**



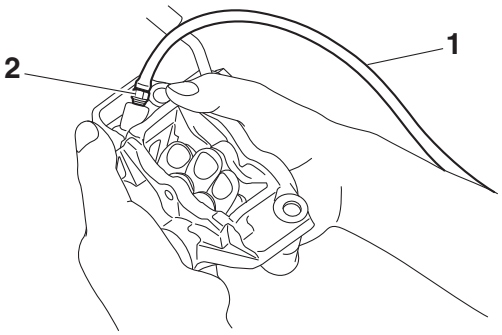
4. Déposer :
   • Vis de fixation d'étrier de frein
5. Installer :
   • Plaquettes de frein
   • Ressort de plaquette de frein

N.B.

Toujours poser ensemble les plaquettes de frein et le ressort de plaquette de frein neufs.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher fermement une durite en plastique transparent “1” sur la vis de purge d’air “2”. Placez l’autre extrémité de la durite dans un récipient ouvert.
b. Desserrez la vis de purge d’air et enfoncez du doigt les pistons d’étrier de frein dans l’étrier de frein.



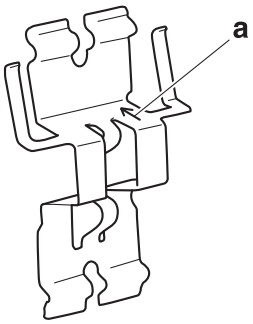
c. Serrer la vis de purge d’air.

	Vis de purge d’air de l’étrier de frein **5 N·m (0.5 kgf·m, 3.7 lb·ft)**

d. Poser les plaquettes de frein et le ressort de plaquette de frein.

N.B.

La flèche “a” sur le ressort de plaquette de frein doit être orientée dans le sens de rotation du disque.

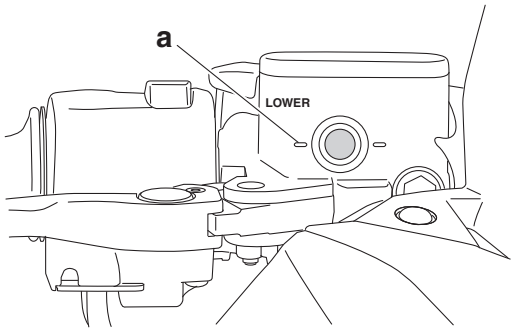


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

6. Installer :
   • Goupille de plaquette de frein
   • Clips de plaquette de frein
   • Étrier de frein avant

	Vis de fixation d’étrier de frein avant **35 N·m (3.5 kgf·m, 26 lb·ft)**

7. Contrôler :
   • Niveau de liquide de frein
   Sous le repère de niveau minimum “a” → Ajouter du liquide de frein spécifié jusqu’au niveau correct.
   Se reporter à “CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN” à la page 3-16.



8. Contrôler :
   • Fonctionnement du levier de frein
   Sentiment souple ou spongieux → Purger le système de freinage.
   Se reporter à “PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE” à la page 3-19.

FAS30724

DÉPOSE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT

La procédure suivante s’applique pour les deux étriers de frein.

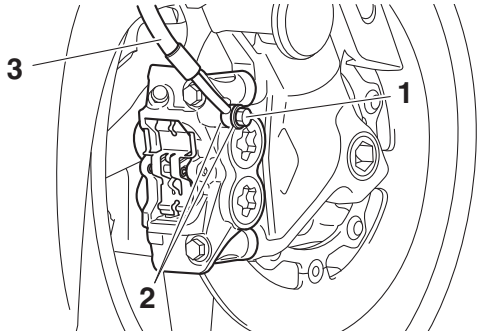
N.B.

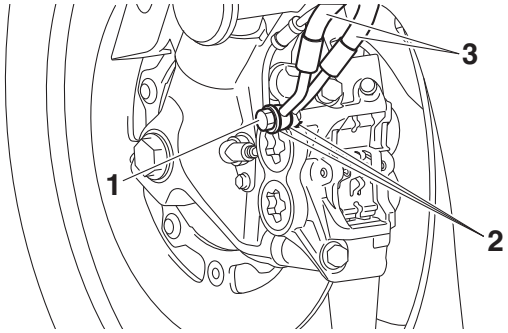
Avant de déposer l’étrier de frein, vidangez complètement le liquide de frein du système de freinage.

1. Déposer :
   • Boulons de raccord de durite de frein “1”
   • Joints de durite de frein “2”
   • Durites de frein “3”

N.B.

Placez l’extrémité de la durite de frein dans un récipient et pompez soigneusement le liquide de frein.



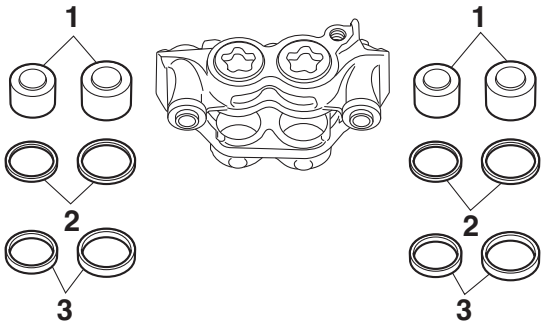


FAS30172

DÉMONTAGE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT

La procédure suivante s'applique pour les deux étriers de frein.

1. Déposer :
   - Pistons d'étrier de frein "1"
   - Joints cache-poussière de piston d'étrier de frein "2"
   - Joints de piston d'étrier de frein "3"



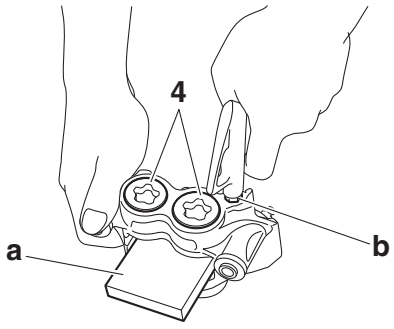
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Fixer les pistons d'étrier de frein droits à l'aide d'un morceau de bois "a".
b. Envoyer de l'air comprimé dans l'ouverture du raccord de durite de frein "b" pour chasser les pistons gauches de l'étrier de frein.

FWA17060

⚠ AVERTISSEMENT

• Ne jamais tenter d'arracher les pistons d'étrier de frein.
• Ne pas desserrer les vis "4".



c. Déposer les joints cache-poussière de piston d'étrier de frein et joints de piston d'étrier de frein.
d. Répétez les étapes précédentes pour chasser les pistons droits de l'étrier de frein.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30173

CONTRÔLE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT

La procédure suivante s'applique pour les deux étriers de frein.

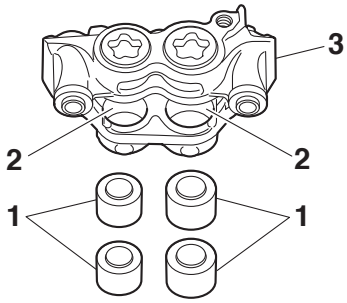
Intervalle de remplacement des composants de frein recommandé	
Plaquettes de frein	Si nécessaire
Joints de piston	Tous les deux ans
Joints cache-poussières de piston	Tous les deux ans
Durites de frein	Tous les quatre ans
Liquide de frein	Tous les deux ans et chaque fois que le frein est démonté

1. Contrôler :
   - Pistons d'étrier de frein "1"
     Rouille/rayures/usure → Remplacer les pistons d'étrier de frein.
   - Cylindres d'étrier de frein "2"
     Rayures/usure → Remplacer l'étrier de frein complet.
   - Corps d'étrier de frein "3"
     Fissures/endommagement → Remplacer l'étrier de frein équipé.
   - Passages d'alimentation en liquide de frein (corps d'étrier de frein)
     Obstruction → Nettoyer à l'air comprimé.

FWA13611

⚠ AVERTISSEMENT

Remplacer les joints cache-poussière et les joints de piston d'étrier de frein après chaque démontage d'étrier de frein.



FAS30174
MONTAGE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT

FWA16560
⚠ AVERTISSEMENT

- **Avant le remontage, nettoyer et lubrifier tous les éléments internes du frein à l'aide de liquide de frein neuf ou propre.**
- **Ne pas utiliser de dissolvants, car ceux-ci risquent de faire gonfler et de déformer les joints cache-poussière et les joints de piston d'étrier de frein.**
- **Remplacer les joints cache-poussière et les joints de piston d'étrier de frein après chaque démontage d'étrier de frein.**

Liquide de frein spécifié
DOT 4

FAS30175
REPOSE DES ÉTRIERS DE FREIN AVANT

La procédure suivante s'applique pour les deux étriers de frein.

1. Installer :
   - Étrier de frein avant "1" (provisoirement)
   - Joints de durite de frein New
   - Durite de frein "2"
   - Boulon de raccord de durite de frein "3"

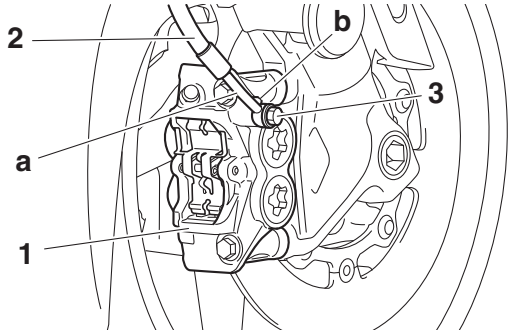
Boulon de raccord de durite de frein avant
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)

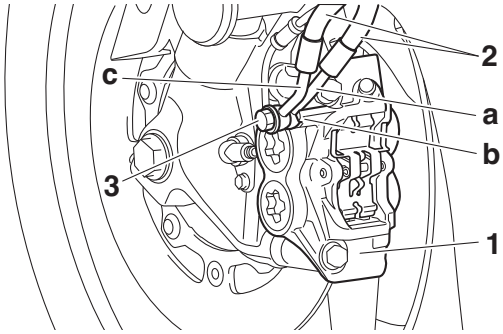
FWA13531
⚠ AVERTISSEMENT

Un acheminement correct des durites de frein est indispensable pour un bon fonctionnement du véhicule.

FCA21410
ATTENTION

- **Lors de la pose de la durite de frein sur l'étrier de frein "1", veillez à ce que le tuyau de frein "a" soit en contact avec la saillie "b" de l'étrier de frein.**
- **Posez le tuyau de frein "c" de façon à ce qu'il soit aligné sur le tuyau de frein "a".**





2. Déposer :
   - Étrier de frein avant
3. Installer :
   - Plaquettes de frein
   - Ressort de plaquette de frein
   - Goupille de plaquette de frein
   - Clips de plaquette de frein
   - Étrier de frein avant

Vis de fixation d'étrier de frein avant
35 N·m (3.5 kgf·m, 26 lb·ft)

Se reporter à "REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN AVANT" à la page 4-46.

4. Remplir :
   - Réservoir du maître-cylindre de frein (avec la quantité prescrite du liquide de frein spécifié)

Liquide de frein spécifié
DOT 4

FWA13090
⚠ AVERTISSEMENT

- **N'utiliser que le liquide de frein préconisé. D'autres liquides risquent d'attaquer les joints en caoutchouc et de provoquer des fuites et un mauvais fonctionnement des freins.**
- **Faire l'appoint avec du liquide de frein du même type que celui qui se trouve déjà**

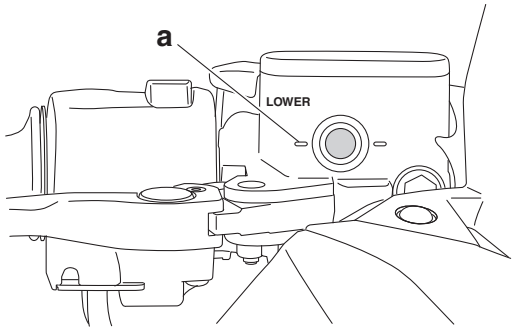
dans le circuit. Le mélange de liquides de type différent risque de provoquer une réaction chimique et de nuire au bon fonctionnement du frein.
- **Veiller à ce que, lors du remplissage, de l'eau ne pénètre pas dans le réservoir de liquide de frein. L'eau abaisse fortement le point d'ébullition du liquide et cela risque de former un bouchon de vapeur (ou "vapor lock").**

FCA13540

ATTENTION

Le liquide de frein risque d'endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.

5. Purger :
   - Système de freinage
     Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.
6. Contrôler :
   - Niveau de liquide de frein
     Sous le repère de niveau minimum "a" → Ajouter du liquide de frein spécifié jusqu'au niveau correct.
     Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN" à la page 3-16.



7. Contrôler :
   - Fonctionnement du levier de frein
     Sentiment souple ou spongieux → Purger le système de freinage.
     Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.

FAS30179

DÉPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT

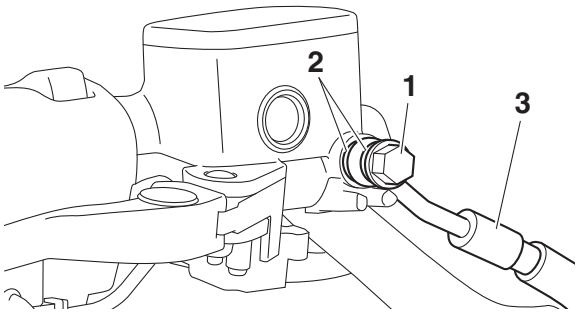
N.B.

Avant de déposer le maître-cylindre de frein avant, faites la vidange complète de liquide de frein du système de freinage.

1. Déconnecter :
   - Connecteurs de contacteur de feu stop (du contacteur de feu stop sur frein avant)
2. Déposer :
   - Boulon de raccord de durite de frein "1"
   - Joints de durite de frein "2"
   - Durite de frein "3"

N.B.

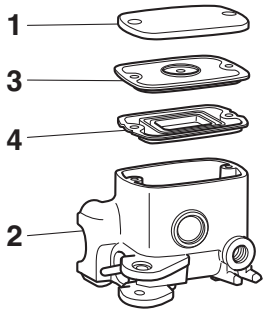
Placez un récipient sous le maître-cylindre et sous l'extrémité de la durite de frein pour recueillir tout reste de liquide de frein.



FAS30725

CONTRÔLE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT

1. Contrôler :
   - Maître-cylindre de frein
     Endommagement/rayures/usure → Remplacer.
   - Passages d'alimentation en liquide de frein (corps du maître-cylindre de frein)
     Obstruction → Nettoyer à l'air comprimé.
2. Contrôler :
   - Nécessaire de réparation du maître-cylindre de frein
     Endommagement/rayures/usure → Remplacer.
3. Contrôler :
   - Couvercle du réservoir du maître-cylindre de frein "1"
   - Réservoir du maître-cylindre de frein "2"
   - Support du diaphragme du réservoir du maître-cylindre de frein "3"
     Fissures/endommagement → Remplacer.
   - Diaphragme du réservoir du maître-cylindre de frein "4"
     Endommagement/usure → Remplacer.



4. Contrôler :
   • Durites de frein
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.

FAS30181
MONTAGE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT

FWA13520
⚠ AVERTISSEMENT

- **Avant le remontage, nettoyer et lubrifier tous les éléments internes du frein à l'aide de liquide de frein neuf ou propre.**
- **Ne jamais utiliser des dissolvants sur les éléments internes du frein.**

Liquide de frein spécifié
DOT 4

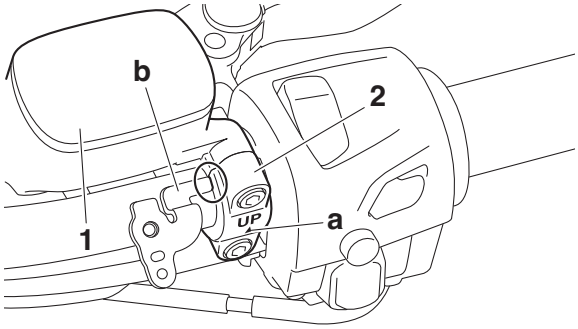
FAS30182
REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT

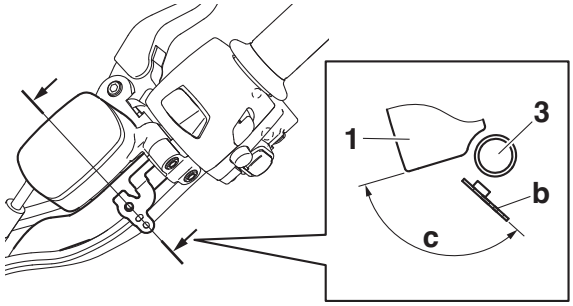
1. Installer :
   • Maître-cylindre de frein avant "1"
   • Demi-palier du maître-cylindre de frein avant "2"

Boulon de demi-palier du maître-cylindre de frein avant
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

N.B.
- Poser le demi-palier du maître-cylindre de frein avant en orientant le repère "△" "a" vers le haut.
- S'assurer que le maître-cylindre de frein équipé touche le bord du support de guidon "b".
- Installer le maître-cylindre de frein équipé au guidon "3" à l'angle spécifié "c".
- Serrer tout d'abord la vis supérieure, puis la vis inférieure.

Angle "c" (maître-cylindre de frein et support de guidon)
120.1–122.7°





2. Installer :
   • Joints de durite de frein "1" New
   • Durite de frein "2"
   • Boulon de raccord de durite de frein "3"

Boulon de raccord de durite de frein avant
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)

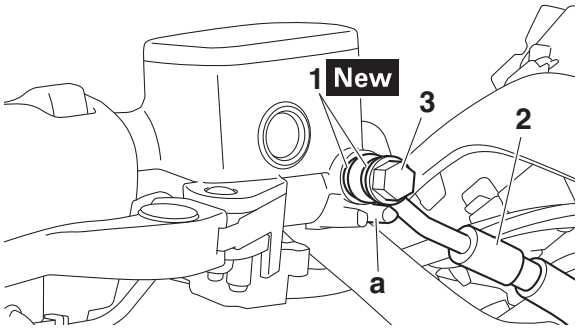
FWA13531
⚠ AVERTISSEMENT

Un acheminement correct des durites de frein est indispensable pour un bon fonctionnement du véhicule.

FCA14160
ATTENTION

Lors de la mise en place de la durite de frein sur le maître-cylindre, veiller à que le tuyau touche la saillie "a" comme illustré.

N.B.
Tourner le guidon à gauche et à droite pour s'assurer que la durite de frein ne touche pas d'autres pièces (faisceau de fils, câbles, fils, etc.). Corrigez si nécessaire.



3. Remplir :
   • Réservoir du maître-cylindre de frein
   (avec la quantité prescrite du liquide de frein spécifié)

	Liquide de frein spécifié **DOT 4**

FWA13540

⚠ AVERTISSEMENT

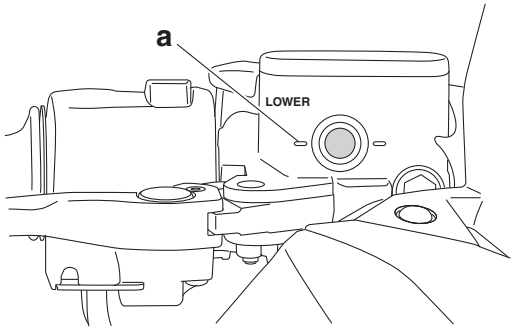
- **N'utiliser que le liquide de frein préconisé. D'autres liquides risquent d'attaquer les joints en caoutchouc et de provoquer des fuites et un mauvais fonctionnement des freins.**
- **Faire l'appoint avec du liquide de frein du même type que celui qui se trouve déjà dans le circuit. Le mélange de liquides de type différent risque de provoquer une réaction chimique et de nuire au bon fonctionnement du frein.**
- **Veiller à ce que, lors du remplissage, de l'eau ne pénètre pas dans le réservoir du maître-cylindre de liquide de frein. L'eau abaisse fortement le point d'ébullition du liquide et cela risque de former un bouchon de vapeur (ou "vapor lock").**

FCA13540

ATTENTION

Le liquide de frein risque d'endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.

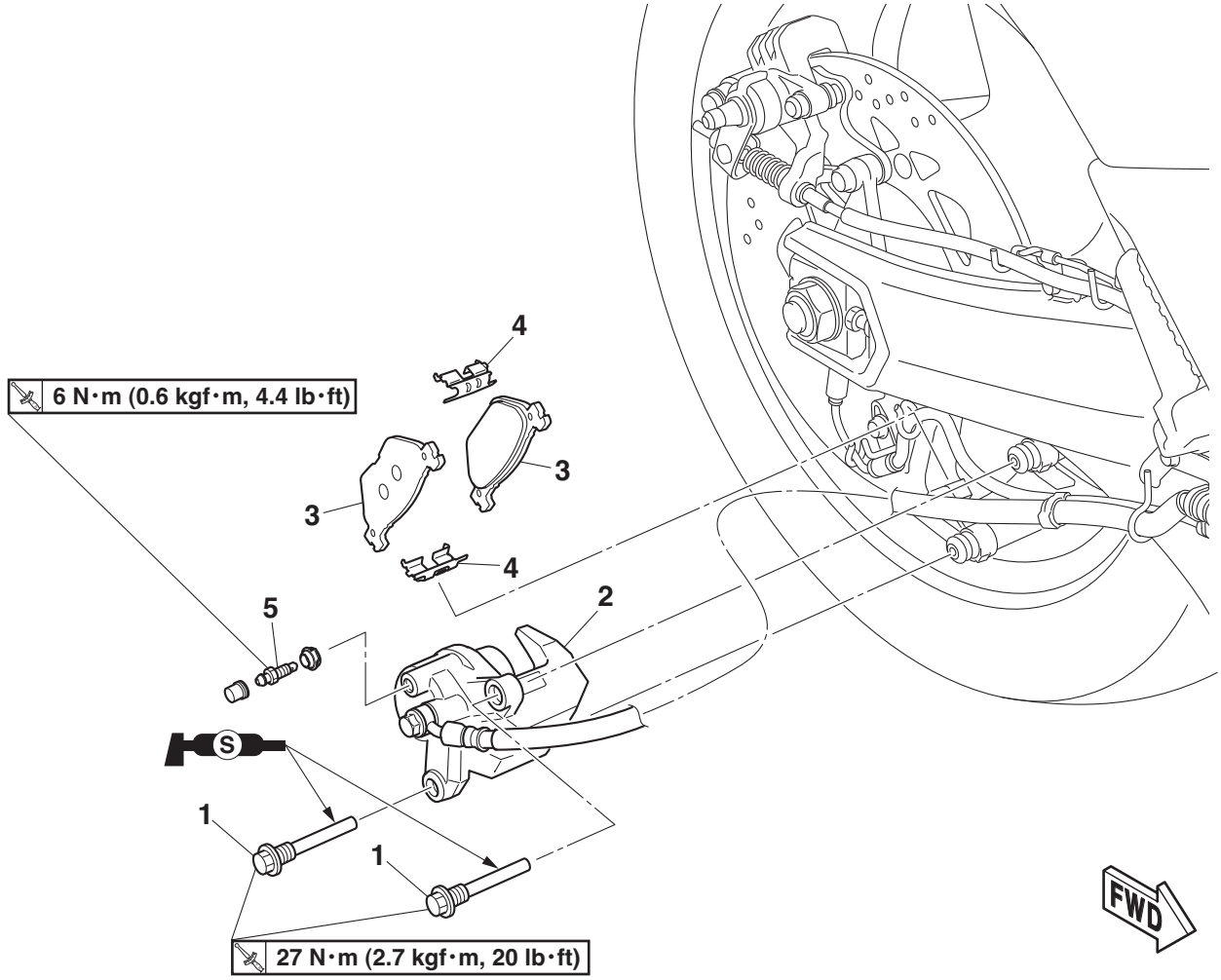
4. Purger :
   • Système de freinage
   Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.
5. Contrôler :
   • Niveau de liquide de frein
   Sous le repère de niveau minimum "a" → Ajouter du liquide de frein spécifié jusqu'au niveau correct.
   Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN" à la page 3-16.



6. Contrôler :
   • Fonctionnement du levier de frein
   Sentiment souple ou spongieux → Purger le système de freinage.
   Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.

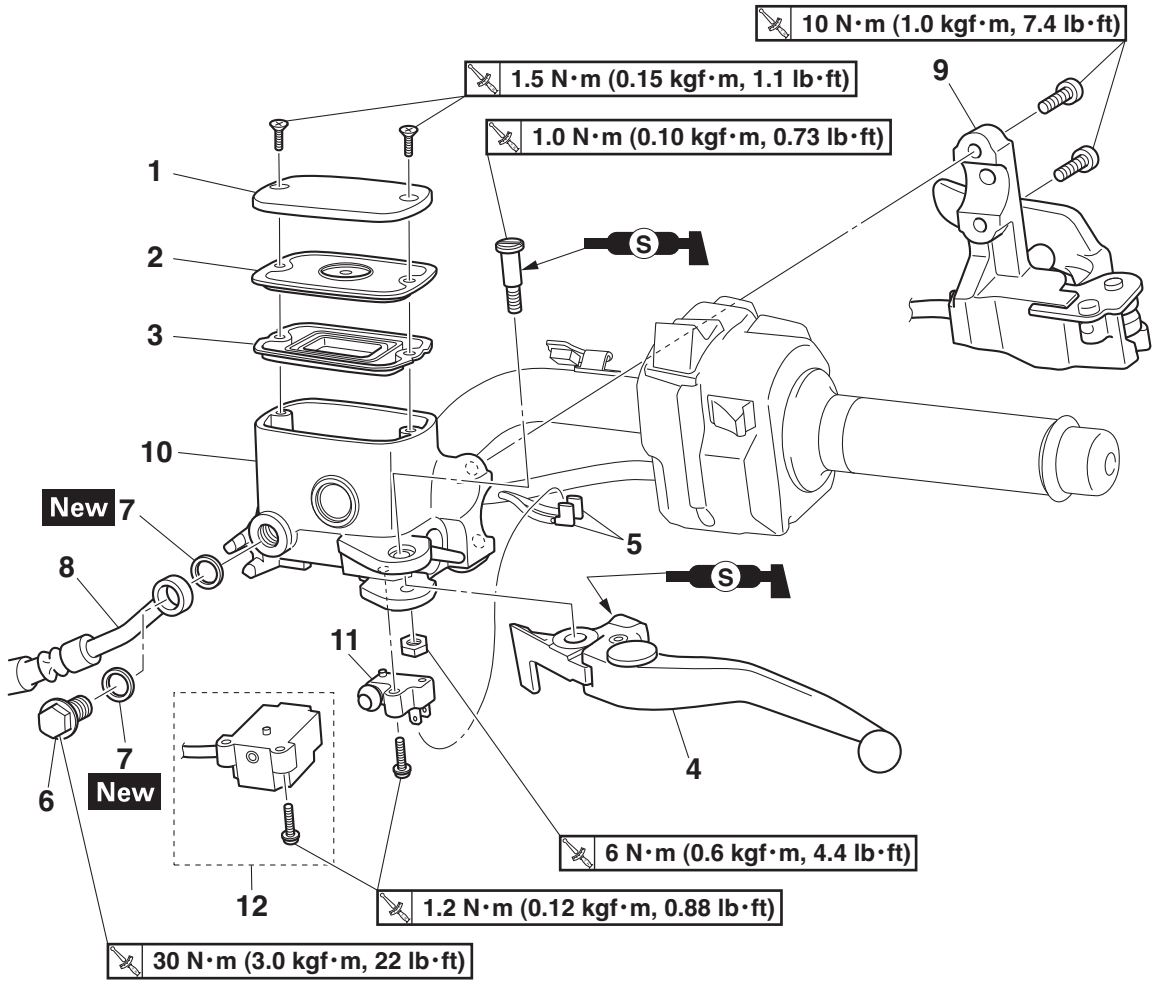
FAS20031
FREIN ARRIÈRE

Dépose des plaquettes de frein arrière



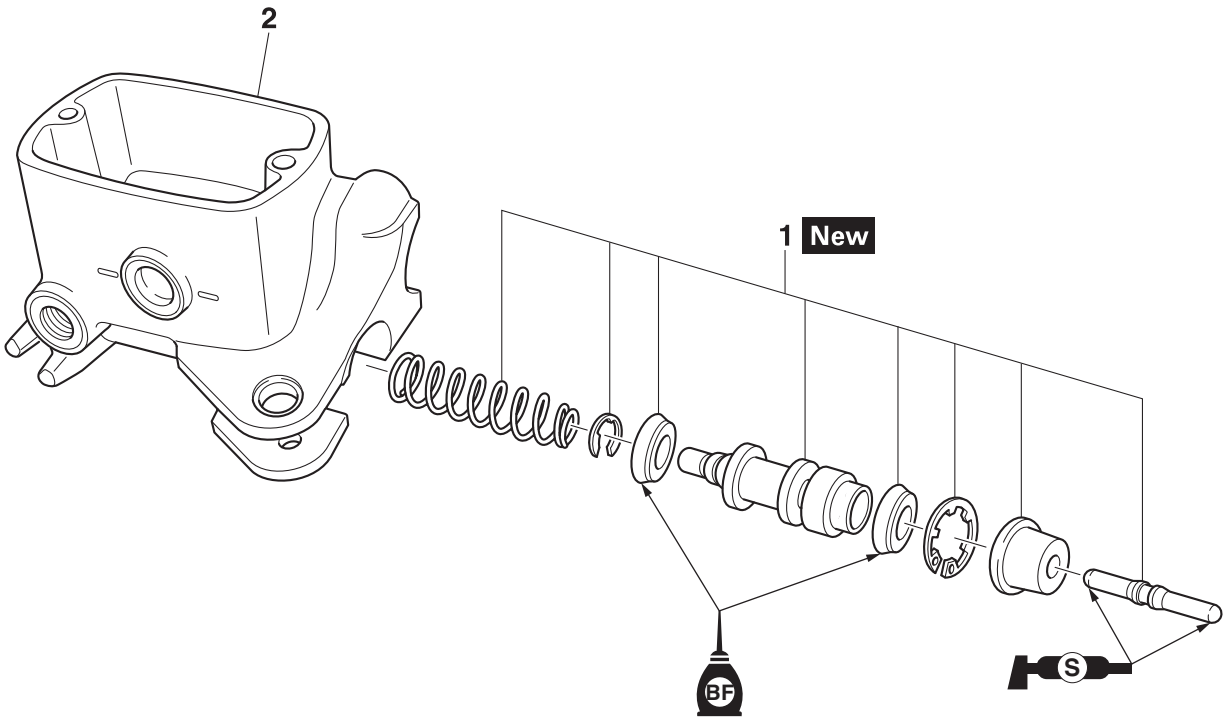
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Vis d'étrier de frein arrière	2	
2	Étrier de frein arrière	1	
3	Plaquette de frein arrière	2	
4	Support de plaquette de frein	2	
5	Vis de purge d'air	1	

Dépose du maître-cylindre de frein arrière



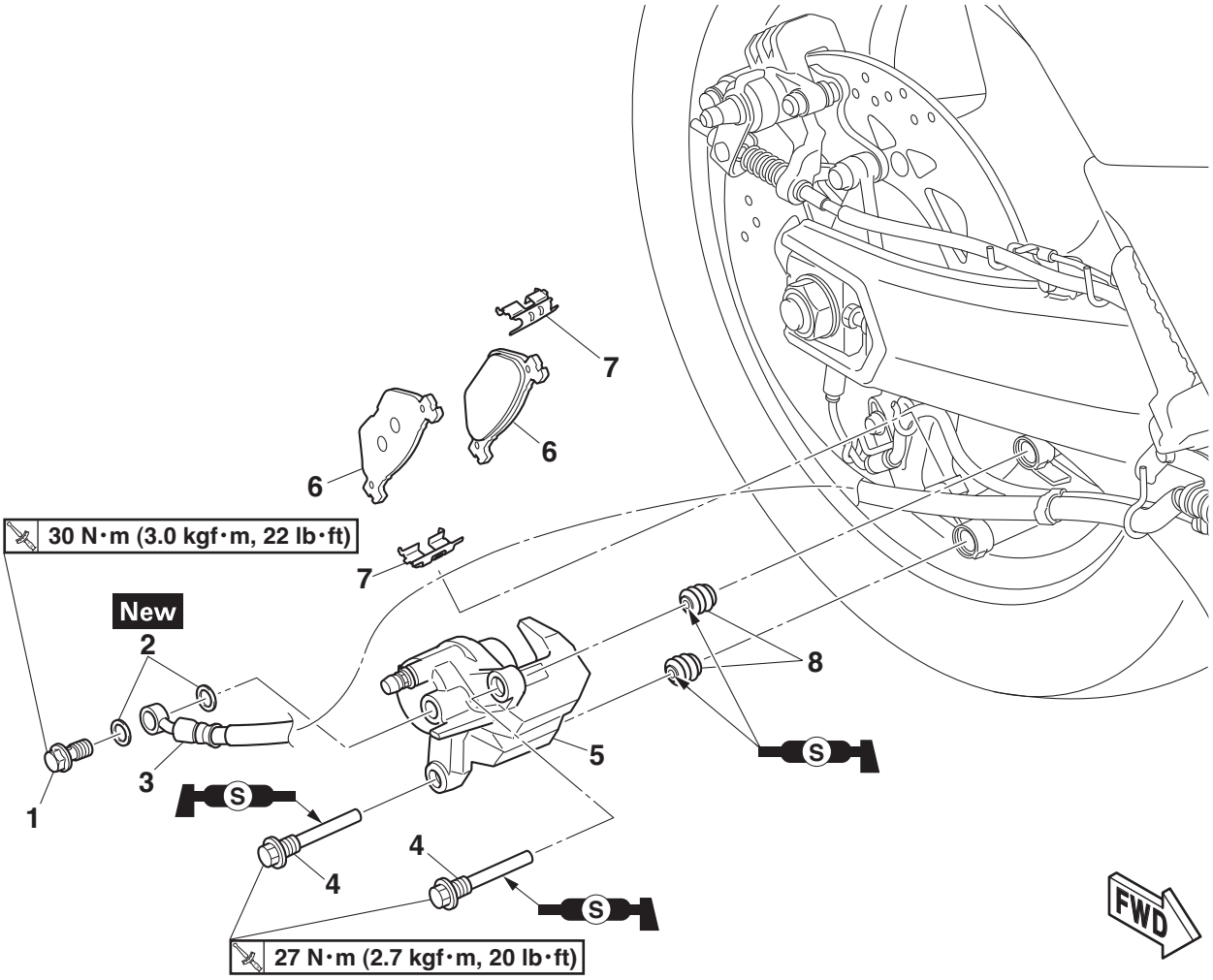
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache de guidon		Se reporter à “GUIDON” à la page 4-81.
	Liquide de frein		Vidanger. Se reporter à “PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE” à la page 3-19.
1	Couvercle du réservoir du maître-cylindre de frein	1	
2	Support du diaphragme du réservoir du maître-cylindre de frein	1	
3	Diaphragme du réservoir du maître-cylindre de frein	1	
4	Levier de frein arrière	1	
5	Connecteur de contacteur de feu stop sur frein arrière	2	Débrancher. Pour XP530E-A/XP530-A
6	Boulon de raccord de durite de frein	1	
7	Joint de durite de frein	2	
8	Durite de frein arrière	1	
9	Support de maître-cylindre de frein arrière	1	
10	Maître-cylindre de frein arrière	1	
11	Contacteur de feu stop sur frein arrière	1	Pour XP530E-A/XP530-A
12	Contacteur de feu stop sur frein arrière	1	Pour XP530D-A

Démontage du maître-cylindre de frein arrière



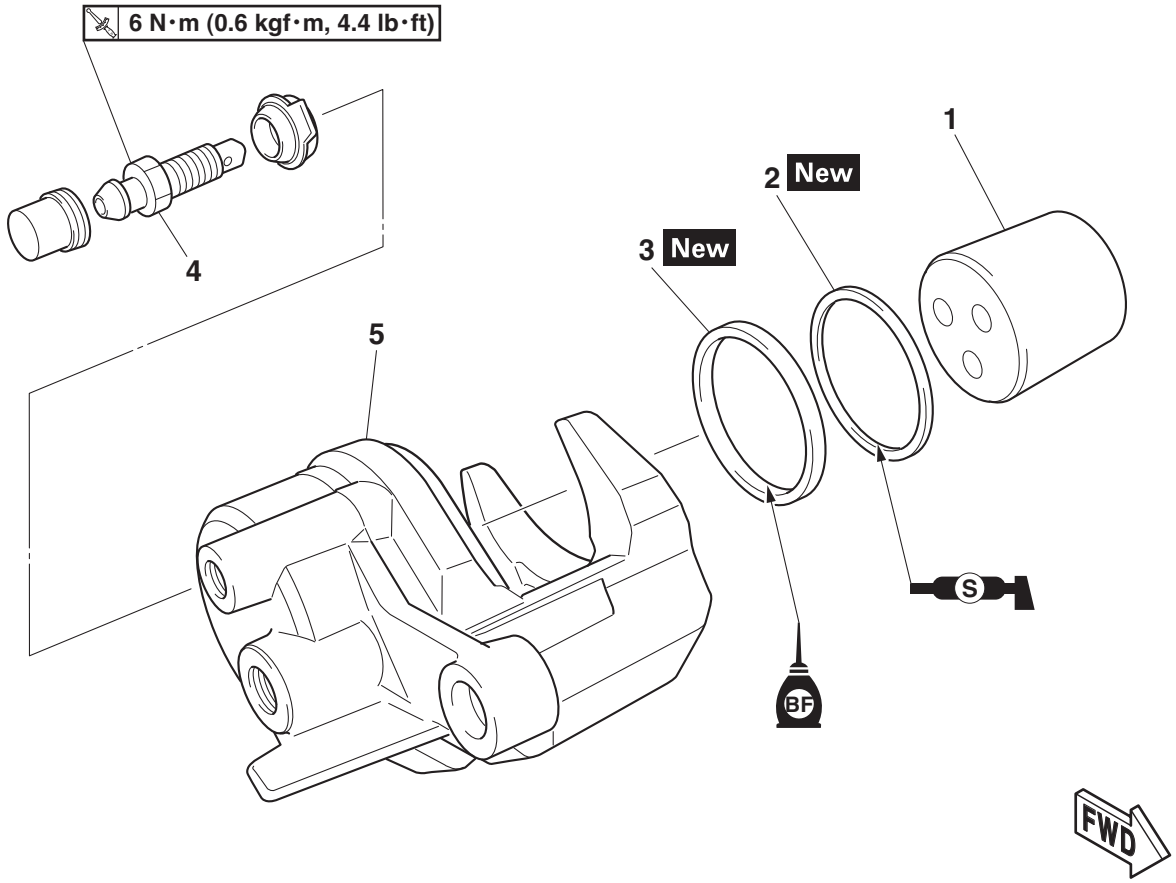
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Nécessaire de réparation du maître-cylindre de frein	1	
2	Corps du maître-cylindre de frein	1	

Dépose de l'étrier de frein arrière



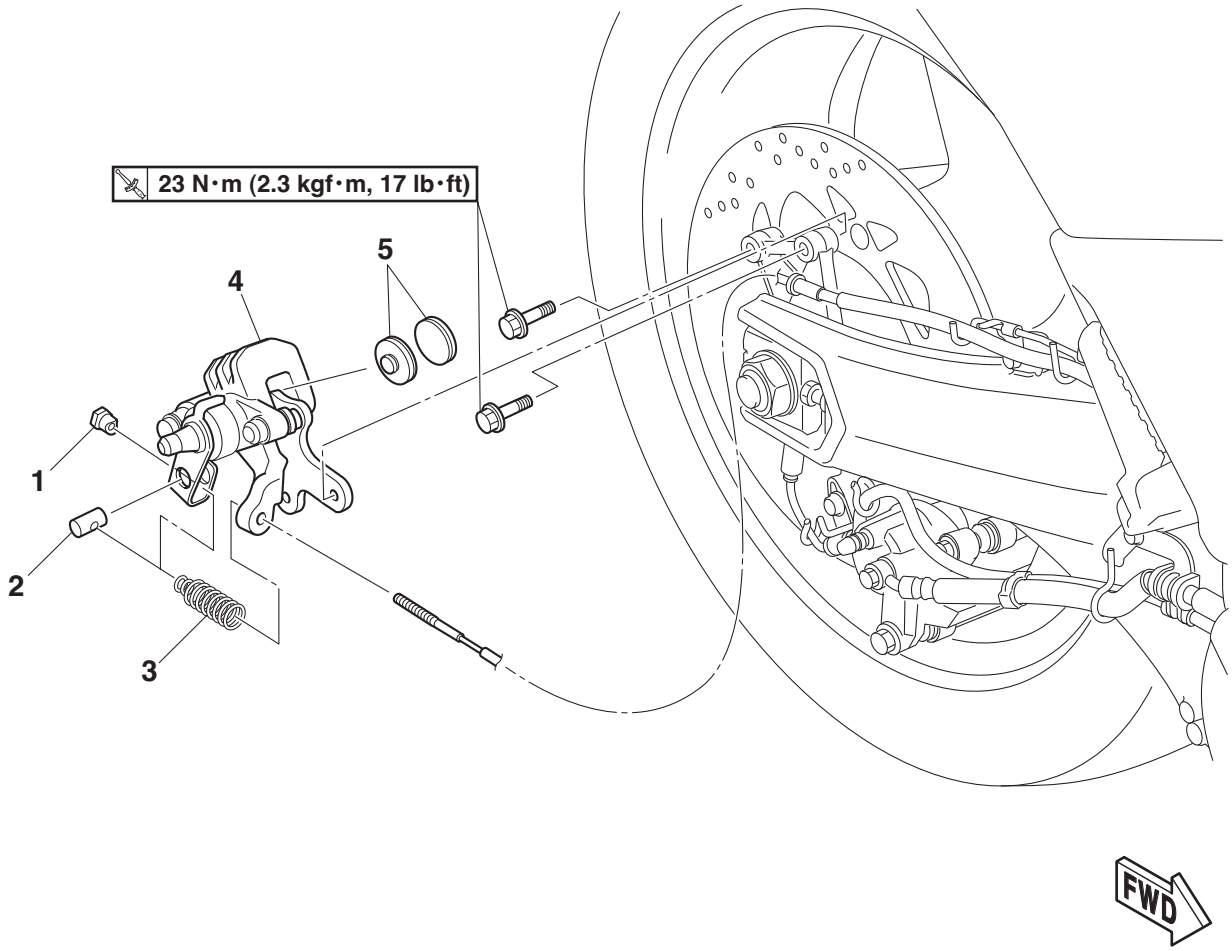
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Liquide de frein		Vidanger. Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.
1	Boulon de raccord de durite de frein	1	
2	Joint de durite de frein	2	
3	Durite de frein arrière	1	
4	Vis d'étrier de frein arrière	2	
5	Étrier de frein arrière	1	
6	Plaquette de frein arrière	2	
7	Support de plaquette de frein	2	
8	Manchon de vis d'étrier	2	

Démontage de l'étrier de frein arrière



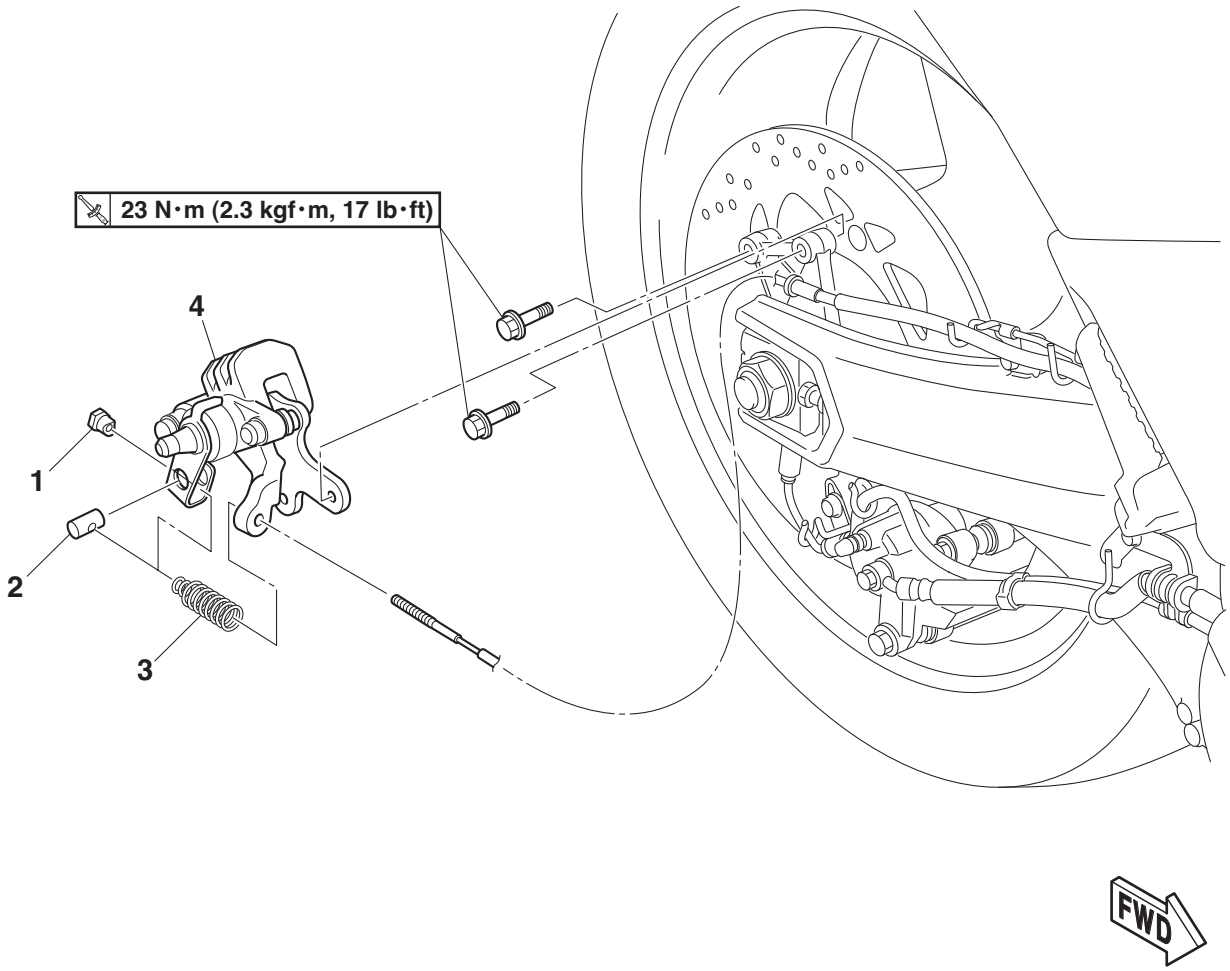
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Piston d'étrier de frein	1	
2	Joint cache-poussière de piston d'étrier de frein	1	
3	Joint de piston d'étrier de frein	1	
4	Vis de purge d'air	1	
5	Corps d'étrier de frein	1	

Dépose des plaquettes de verrouillage de frein arrière



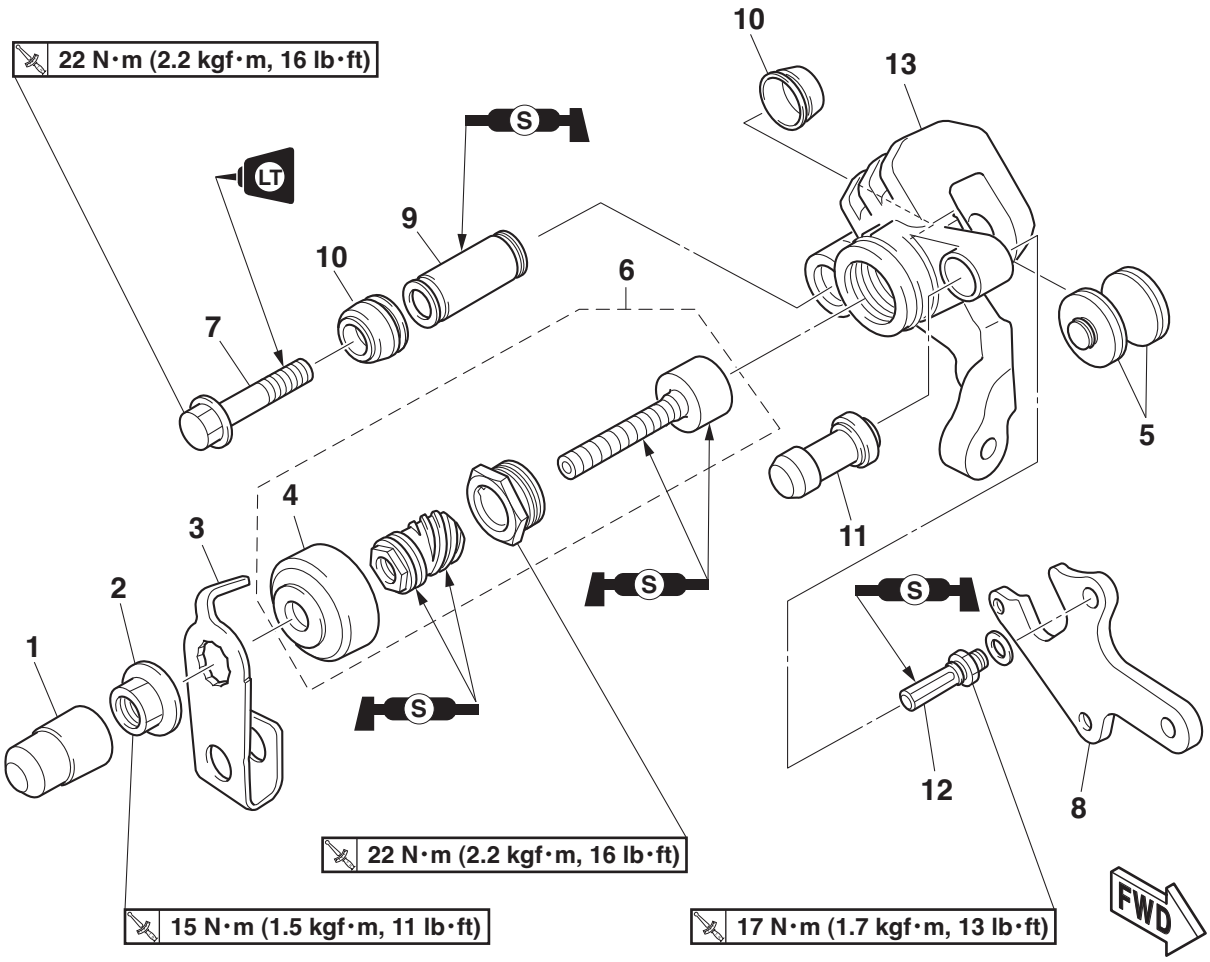
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Écrou de réglage du câble de serrure de frein arrière	1	
2	Goupille	1	
3	Ressort de serrure de frein arrière	1	
4	Étrier de verrouillage de frein arrière	1	
5	Plaquette de verrouillage de frein arrière	2	

Dépose de l'étrier de verrouillage de frein arrière



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Écrou de réglage du câble de serrure de frein arrière	1	
2	Goupille	1	
3	Ressort de serrure de frein arrière	1	
4	Étrier de verrouillage de frein arrière	1	

Démontage de l'étrier de verrouillage de frein arrière



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Capuchon	1	
2	Écrou de réglage de serrure de frein arrière	1	
3	Bras d'étrier de serrure de frein arrière	1	
4	Manchon	1	
5	Plaquette de verrouillage de frein arrière	2	
6	Piston d'étrier complet	1	
7	Boulon de support d'étrier de verrouillage de frein arrière	1	
8	Support d'étrier de verrouillage de frein arrière	1	
9	Manchon	1	
10	Manchon	2	
11	Manchon	1	
12	Boulon de goupille coulissante	1	
13	Étrier de verrouillage de frein arrière	1	

FAS30183
INTRODUCTION
FWA14101
⚠ AVERTISSEMENT

Il est rarement nécessaire de démonter les éléments d'un frein à disque. Veiller, dès lors, à toujours prendre les précautions suivantes :
- **Ne jamais démonter un élément sauf en cas de nécessité absolue.**
- **Démonter tout le circuit de freinage, le vidanger, le nettoyer, refaire le plein de liquide et purger le circuit si la moindre déconnexion a été faite.**
- **Ne jamais utiliser des dissolvants sur les éléments internes du frein.**
- **Utiliser du liquide de frein neuf ou propre pour les nettoyages.**
- **Le liquide de frein risque d'endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.**
- **Éviter toute éclaboussure de liquide de frein dans les yeux, car cela pourrait causer des lésions.**

PREMIERS SOINS LORS D'ÉCLABOUSSURE DE LIQUIDE DE FREIN DANS LES YEUX :
- **Rincer à l'eau pendant 15 minutes et consulter un médecin sans tarder.**

FAS30184
CONTRÔLE DU DISQUE DE FREIN ARRIÈRE
1. Déposer :
   - Roue arrière
     Se reporter à "ROUE ARRIÈRE" à la page 4-31.
2. Contrôler :
   - Disque de frein arrière
     Endommagement/écorchures → Remplacer.
3. Mesurer :
   - Faux-rond du disque de frein
     Hors spécifications → Corriger la déviation du disque de frein ou remplacer le disque de frein.
     Se reporter à "CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN AVANT" à la page 4-45.

Limite de voile de disque de frein (mesuré sur la roue)
0.15 mm (0.0059 in)

4. Mesurer :
   - Épaisseur du disque de frein
     Mesurer l'épaisseur du disque de frein à divers endroits.
     Hors spécifications → Remplacer.
     Se reporter à "CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN AVANT" à la page 4-45.

Épaisseur minimum de disque de frein
4.5 mm (0.18 in)

5. Régler :
   - Déviation du disque de frein
     Se reporter à "CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN AVANT" à la page 4-45.

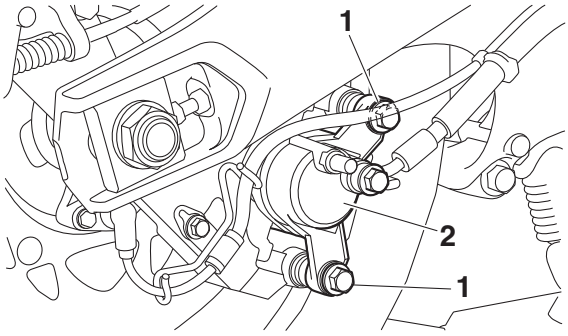
Boulon de disque de frein arrière
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)
LOCTITE®

6. Installer :
   - Roue arrière
     Se reporter à "ROUE ARRIÈRE" à la page 4-31.

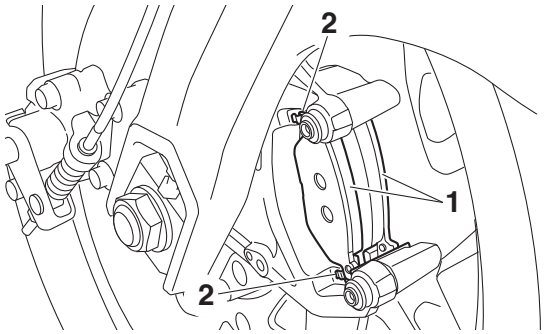
FAS30185
REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIÈRE
N.B.

Lors du remplacement des plaquettes de frein, il n'est pas nécessaire de débrancher la durite de frein ni de démonter l'étrier de frein.

1. Déposer :
   - Vis d'étrier de frein arrière "1"
   - Étrier de frein arrière "2"

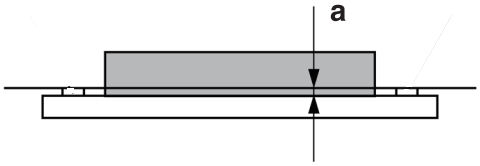


2. Déposer :
   - Plaquettes de frein arrière "1"
   - Supports de plaquette de frein "2"



3. Mesurer :
   • Limite d'usure de plaquette de frein "a"
   Hors spécifications → Remplacer les plaquettes de frein par paire.

	Épaisseur de garniture de plaquette de frein **8.0 mm (0.31 in)** **Limite** **0.8 mm (0.03 in)**



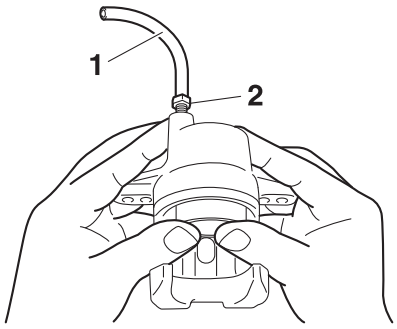
4. Installer :
   • Supports de plaquette de frein
   • Plaquettes de frein arrière

N.B.

Toujours poser ensemble les plaquettes de frein neuves et les ressorts de plaquette de frein neufs.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher fermement une durite en plastique transparent "1" sur la vis de purge d'air "2". Placez l'autre extrémité de la durite dans un récipient ouvert.



b. Desserrez la vis de purge d'air et enfoncez du doigt le piston d'étrier de frein dans l'étrier de frein.
c. Serrer la vis de purge d'air.

	Vis de purge d'air d'étrier de frein arrière **6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)**

d. Installer les supports de plaquette de frein et les plaquettes de frein.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

5. Graisser :
   • Vis d'étrier de frein arrière

	Lubrifiant recommandé **Graisse silicone**

FCA14150

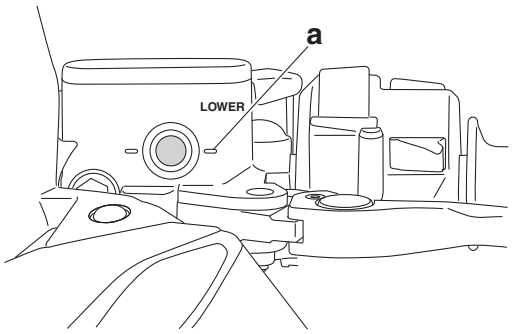
ATTENTION

- **Veiller à ne pas mettre d'huile ni de graisse sur les plaquettes de frein.**
- **Éliminer tout excès de graisse.**

6. Installer :
   • Étrier de frein arrière
   • Vis d'étrier de frein arrière

	Vis d'étrier de frein arrière **27 N·m (2.7 kgf·m, 20 lb·ft)**

7. Contrôler :
   • Niveau de liquide de frein
   Sous le repère de niveau minimum "a" → Ajouter du liquide de frein spécifié jusqu'au niveau correct.
   Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN" à la page 3-16.



8. Contrôler :
   • Fonctionnement du levier de frein
   Sentiment souple ou spongieux → Purger le système de freinage.
   Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.

FAS30186
DÉPOSE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE

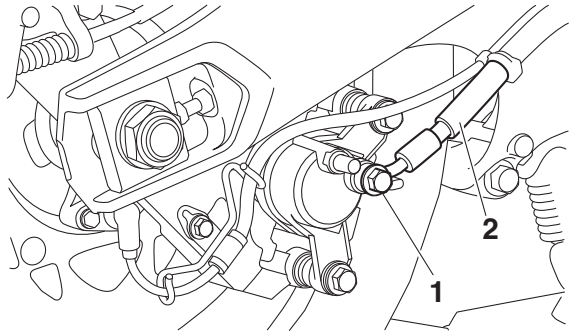
N.B.

Avant de déposer l'étrier de frein, vidangez complètement le liquide de frein du système de freinage.

1. Déposer :
   - Boulon de raccord de durite de frein "1"
   - Joints de durite de frein
   - Durite de frein arrière "2"

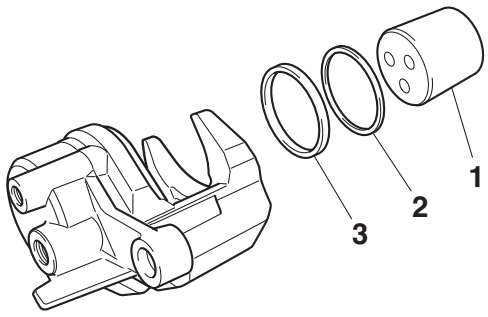
N.B.

Placez l'extrémité de la durite de frein dans un récipient et pompez soigneusement le liquide de frein.



FAS30187
DÉMONTAGE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE

1. Déposer :
   - Piston d'étrier de frein "1"
   - Joint cache-poussière de piston d'étrier de frein "2"
   - Joint de piston d'étrier de frein "3"



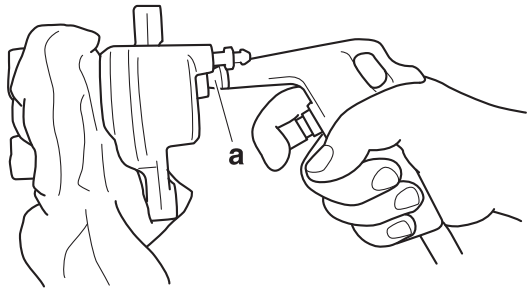
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Envoyer de l'air comprimé dans l'ouverture du raccord de durite de frein "a" pour chasser le piston de l'étrier de frein.

FWA13550

⚠ AVERTISSEMENT

- **Couvrir le piston d'étrier avec un chiffon. Faire attention de ne pas se blesser lors de l'éjection du piston hors de l'étrier de frein.**
- **Ne jamais arracher le piston d'étrier de frein.**



b. Déposer le joint cache-poussière de piston d'étrier de frein et le joint de piston d'étrier de frein.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30188
CONTRÔLE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE

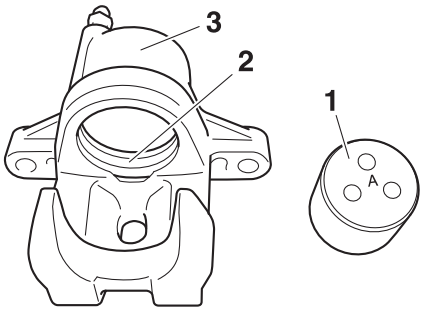
Intervalle de remplacement des composants de frein recommandé	
Plaquettes de frein	Si nécessaire
Joint de piston	Tous les deux ans
Joint cache-poussière de piston	Tous les deux ans
Durites de frein	Tous les quatre ans
Liquide de frein	Tous les deux ans et chaque fois que le frein est démonté

1. Contrôler :
   - Piston d'étrier de frein "1"
     Rouille/rayures/usure → Remplacer le piston d'étrier de frein.
   - Cylindre d'étrier de frein "2"
     Rayures/usure → Remplacer l'étrier de frein complet.
   - Corps d'étrier de frein "3"
     Fissures/endommagement → Remplacer l'étrier de frein équipé.
   - Passages d'alimentation en liquide de frein (corps d'étrier de frein)
     Obstruction → Nettoyer à l'air comprimé.

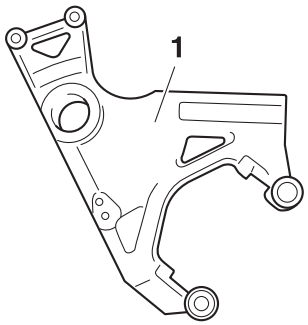
FWA13601

⚠ AVERTISSEMENT

Remplacer le joint cache-poussière et le joint de piston d'étrier de frein après chaque démontage d'étrier de frein.



2. Contrôler :
   • Support d'étrier de frein "1"
   Fissures/endommagement → Remplacer.
   Se reporter à "ROUE ARRIÈRE" à la page 4-31.



FAS30189
MONTAGE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE

FWA17080
⚠ AVERTISSEMENT

- **Avant la pose, nettoyer et graisser toutes les pièces constitutives internes du frein à l'aide de liquide de frein propre ou neuf.**
- **Ne jamais utiliser de dissolvants sur les composants de frein internes. Ils pourraient faire gonfler et déformer le joint cache-poussière de piston de frein et le joint de piston d'étrier de frein.**
- **Remplacer le joint et le joint cache-poussière de piston d'étrier de frein lors de chaque démontage d'un étrier de frein.**

Liquide de frein spécifié
DOT 4

FAS30190
REPOSE DE L'ÉTRIER DE FREIN ARRIÈRE

1. Installer :
   • Étrier de frein arrière "1"
   (provisoirement)
   • Joints de durite de frein New
   • Durite de frein arrière "2"
   • Boulon de raccord de durite de frein "3"

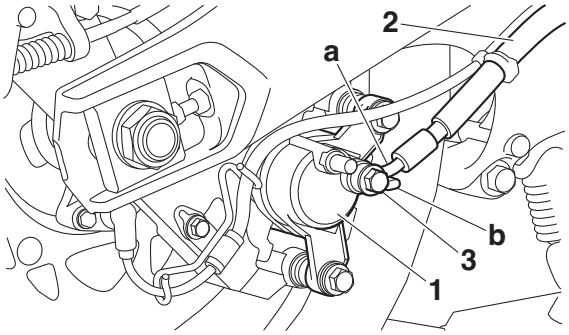
Boulon de raccord de durite de frein arrière
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)

FWA13531
⚠ AVERTISSEMENT

Un acheminement correct des durites de frein est indispensable pour un bon fonctionnement du véhicule.

FCA14170
ATTENTION

Lors de la mise en place de la durite de frein sur l'étrier de frein "1", veiller à que le tuyau de frein "a" touche la saillie "b" de l'étrier de frein.



2. Déposer :
   • Étrier de frein arrière
3. Installer :
   • Supports de plaquette de frein
   • Plaquettes de frein arrière
   • Étrier de frein arrière
   • Vis d'étrier de frein arrière
   Se reporter à "REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN ARRIÈRE" à la page 4-61.

Vis d'étrier de frein arrière
27 N·m (2.7 kgf·m, 20 lb·ft)

4. Remplir :
   • Réservoir du maître-cylindre de frein
   (avec la quantité prescrite du liquide de frein spécifié)

Liquide de frein spécifié
DOT 4

FWA13540
⚠ AVERTISSEMENT

- **N'utiliser que le liquide de frein préconisé. D'autres liquides risquent d'attaquer les joints en caoutchouc et de provoquer des fuites et un mauvais fonctionnement des**

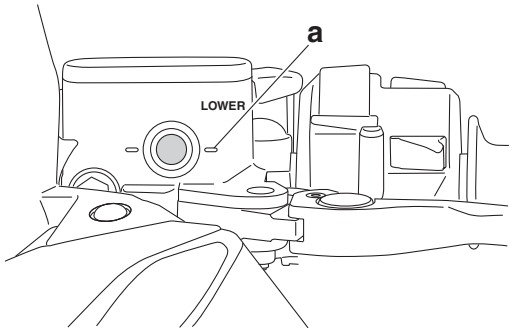
freins.
- **Faire l'appoint avec du liquide de frein du même type que celui qui se trouve déjà dans le circuit. Le mélange de liquides de type différent risque de provoquer une réaction chimique et de nuire au bon fonctionnement du frein.**
- **Veiller à ce que, lors du remplissage, de l'eau ne pénètre pas dans le réservoir du maître-cylindre de liquide de frein. L'eau abaisse fortement le point d'ébullition du liquide et cela risque de former un bouchon de vapeur (ou "vapor lock").**

FCA13540

ATTENTION

Le liquide de frein risque d'endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.

5. Purger :
   - Système de freinage
     Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.
6. Contrôler :
   - Niveau de liquide de frein
     Sous le repère de niveau minimum "a" → Ajouter du liquide de frein spécifié jusqu'au niveau correct.
     Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN" à la page 3-16.



7. Contrôler :
   - Fonctionnement du levier de frein
     Sentiment souple ou spongieux → Purger le système de freinage.
     Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.

FAS30193

DÉPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE

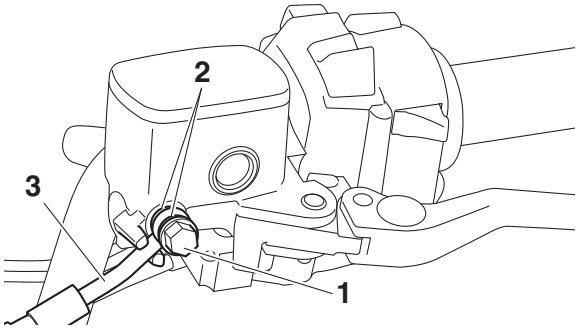
N.B.

Avant de déposer le maître-cylindre de frein arrière, faire la vidange complète de liquide de frein du système de freinage.

1. Déposer :
   - Boulon de raccord de durite de frein "1"
   - Joints de durite de frein "2"
   - Durite de frein arrière "3"

N.B.

Placez un récipient sous le maître-cylindre et sous l'extrémité de la durite de frein pour recueillir tout reste de liquide de frein.



FAS30194

CONTRÔLE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE

1. Contrôler :
   - Maître-cylindre de frein
     Endommagement/rayures/usure → Remplacer.
   - Passages d'alimentation en liquide de frein (corps du maître-cylindre de frein)
     Obstruction → Nettoyer à l'air comprimé.
2. Contrôler :
   - Nécessaire de réparation du maître-cylindre de frein
     Endommagement/rayures/usure → Remplacer.
3. Contrôler :
   - Couvercle du réservoir du maître-cylindre de frein
   - Réservoir du maître-cylindre de frein
   - Support du diaphragme du réservoir du maître-cylindre de frein
     Fissures/endommagement → Remplacer.
4. Contrôler :
   - Durite de frein
     Fissures/endommagement/usure → Remplacer.

FAS30195

MONTAGE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE

FWA13520

⚠ AVERTISSEMENT

- **Avant le remontage, nettoyer et lubrifier tous les éléments internes du frein à l'aide**

de liquide de frein neuf ou propre.
- **Ne jamais utiliser des dissolvants sur les éléments internes du frein.**

Liquide de frein spécifié
DOT 4

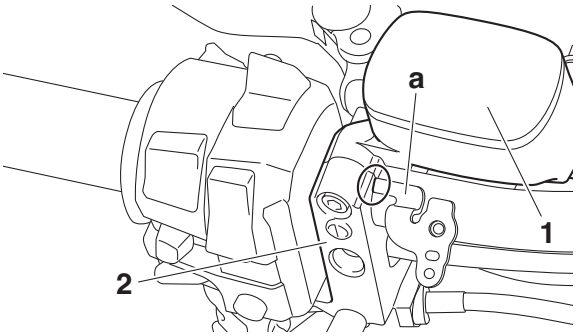
1. Installer :
   - Nécessaire de réparation du maître-cylindre de frein New

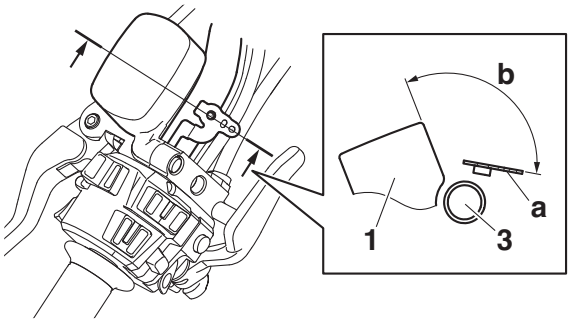
FAS30196
REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE
1. Installer :
   - Maître-cylindre de frein “1”
   - Support de maître-cylindre de frein arrière “2”

Boulon de support du maître-cylindre de frein
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

N.B.
- S’assurer que le maître-cylindre de frein équipé touche le bord du support de guidon “a”.
- Installer le maître-cylindre de frein équipé au guidon “3” à l’angle spécifié “b”.
- Serrer tout d’abord la vis supérieure, puis la vis inférieure.

Angle “b” (maître-cylindre de frein et support de guidon)
120.1–122.7°





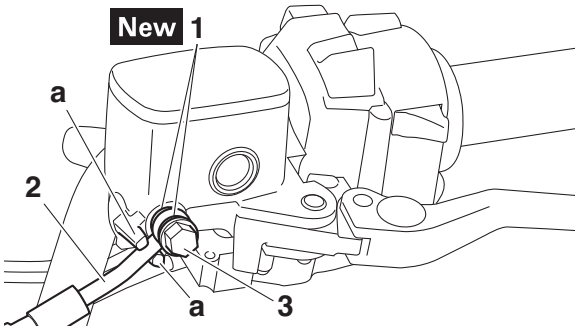
2. Installer :
   - Joints de durite de frein “1” New
   - Durite de frein arrière “2”
   - Boulon de raccord de durite de frein “3”

Boulon de raccord de durite de frein arrière
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)

FWA13531
AVERTISSEMENT
Un acheminement correct des durites de frein est indispensable pour un bon fonctionnement du véhicule.

FCA14160
ATTENTION
Lors de la mise en place de la durite de frein sur le maître-cylindre, veiller à que le tuyau touche la saillie “a” comme illustré.

N.B.
Tourner le guidon à gauche et à droite pour s’assurer que la durite de frein ne touche pas d’autres pièces (faisceau de fils, câbles, fils, etc.). Corrigez si nécessaire.



3. Remplir :
   - Réservoir du maître-cylindre de frein (avec la quantité prescrite du liquide de frein spécifié)

Liquide de frein spécifié
DOT 4

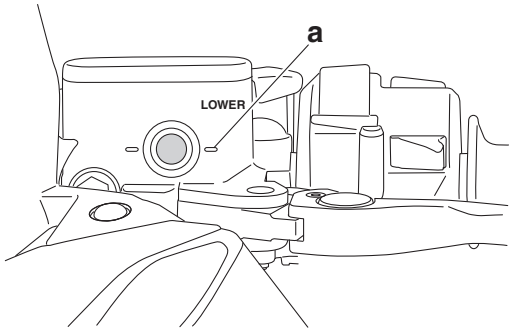
FWA13540
AVERTISSEMENT
- **N’utiliser que le liquide de frein préconisé. D’autres liquides risquent d’attaquer les joints en caoutchouc et de provoquer des fuites et un mauvais fonctionnement des freins.**
- **Faire l’appoint avec du liquide de frein du même type que celui qui se trouve déjà dans le circuit. Le mélange de liquides de type différent risque de provoquer une**

réaction chimique et de nuire au bon fonctionnement du frein.
- **Veiller à ce que, lors du remplissage, de l'eau ne pénètre pas dans le réservoir du maître-cylindre de liquide de frein. L'eau abaisse fortement le point d'ébullition du liquide et cela risque de former un bouchon de vapeur (ou "vapor lock").**

FCA13540
ATTENTION

Le liquide de frein risque d'endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.

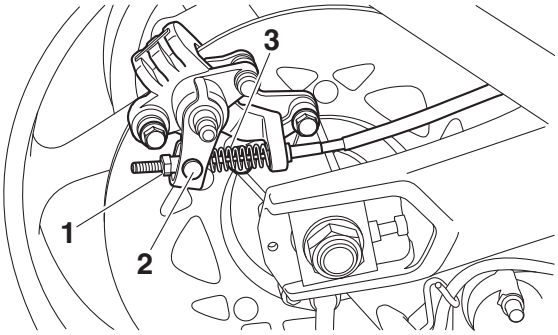
4. Purger :
   - Système de freinage
     Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.
5. Contrôler :
   - Niveau de liquide de frein
     Sous le repère de niveau minimum "a" → Ajouter du liquide de frein spécifié jusqu'au niveau correct.
     Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN" à la page 3-16.



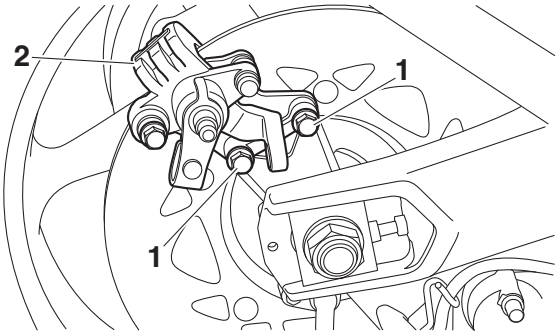
6. Contrôler :
   - Fonctionnement du levier de frein
     Sentiment souple ou spongieux → Purger le système de freinage.
     Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.

FAS31417
REMPLACEMENT DES PLAQUETTES DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE

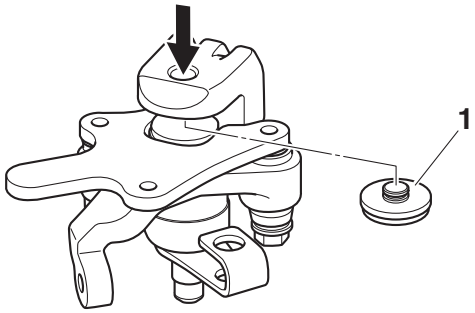
1. Déposer :
   - Écrou de réglage du câble de serrure de frein arrière "1"
   - Goupille "2"
   - Ressort de serrure de frein arrière "3"



2. Déposer :
   - Boulons d'étrier de verrouillage de frein arrière "1"
   - Étrier de verrouillage de frein arrière "2"

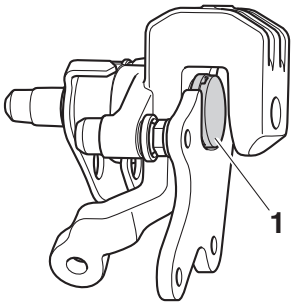


3. Déposer :
   - Plaquette de verrouillage de frein arrière (côté gauche) "1"



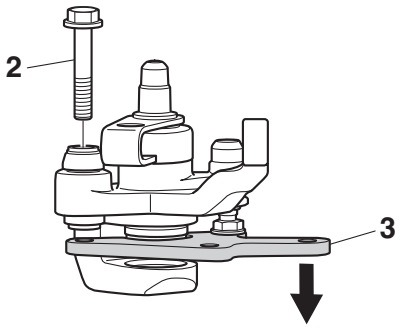
N.B.
Pousser sur l'arrière de la plaquette à l'aide d'une tige arrondie.

4. Déposer :
   - Plaquette de verrouillage de frein arrière (côté droit) "1"



▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer le boulon “2”, puis glisser le support d’étrier de verrouillage de frein arrière “3”.

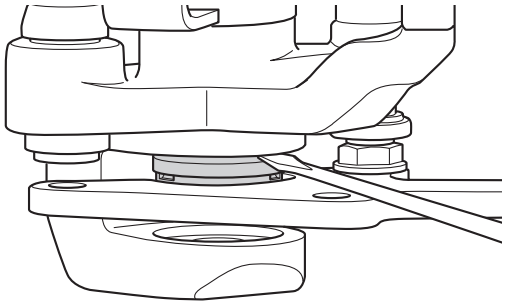


b. Insérer un tournevis à embout plat entre la vis de réglage du piston et la plaquette de verrouillage de frein arrière puis retirer la plaquette de verrouillage de frein arrière.

FCA22110

ATTENTION

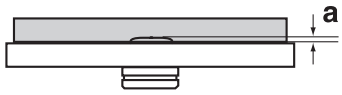
Éviter précautionneusement de rayer le joint cache-poussière sur le côté du boulon de réglage du piston.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

5. Mesurer :
   • Limite d’usure des plaquettes de verrouillage de frein arrière “a”
   Hors spécifications → Remplacer les plaquettes de verrouillage de frein arrière.

Épaisseur de garniture de plaquette de frein
3.0 mm (0.12 in)
Limite
0.8 mm (0.03 in)



6. Déposer :
   • Capuchon
   • Écrou de réglage de serrure de frein arrière
   • Bras d’étrier de serrure de frein arrière
7. Régler :
   • Vis de réglage de piston
   Se reporter à “MONTAGE DE L’ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE” à la page 4-69.
8. Installer :
   • Bras d’étrier de serrure de frein arrière
   • Écrou de réglage de serrure de frein arrière
   • Capuchon
   • Plaquettes de verrouillage de frein arrière
   Se reporter à “MONTAGE DE L’ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE” à la page 4-69.
9. Installer :
   • Étrier de verrouillage de frein arrière
   • Boulons d’étrier de verrouillage de frein arrière
   • Ressort de serrure de frein arrière
   • Goupille
   • Écrou de réglage du câble de serrure de frein arrière

Boulon d’étrier verrouillage de frein arrière
23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)

10. Régler :
   • Longueur du câble de verrouillage de frein arrière
   Se reporter à “RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE” à la page 3-20.

FAS31418
REMPLACEMENT DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE
1. Déposer :
   • Câble de verrouillage du frein arrière
2. Contrôler :
   • Câble de verrouillage du frein arrière
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer le câble de verrouillage de frein arrière.
3. Installer :
   • Câble de verrouillage du frein arrière

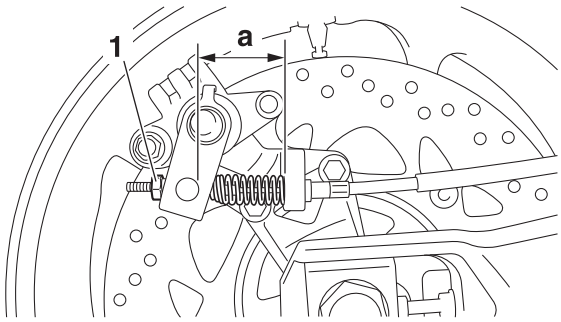
FWA13490
⚠ AVERTISSEMENT

Veiller à ce que le câble de frein soit correctement acheminé.

4. Régler :
   • Longueur de câble de verrouillage du frein arrière

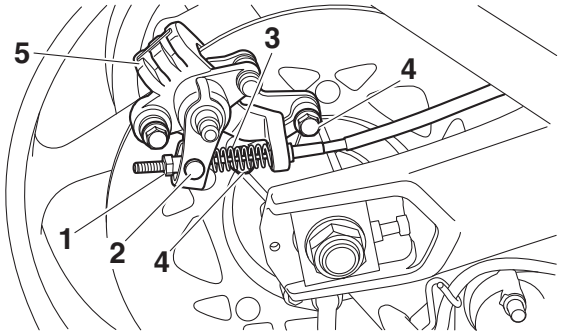
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Ajuster le jeu de plaquette de verrouillage de frein arrière.
   Se reporter à "RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE" à la page 3-20.
b. Actionner le câble de verrouillage de frein arrière 10 fois.
c. Effectuer le réglage à l'aide de l'écrou de réglage du câble de verrouillage de frein arrière "1" de manière à ce que la dimension "a" soit 43–45 mm (1.69–1.77 in).
d. Répéter les étapes (a) à (c) jusqu'à ce que la dimension "a" soit 43–45 mm (1.69–1.77 in).

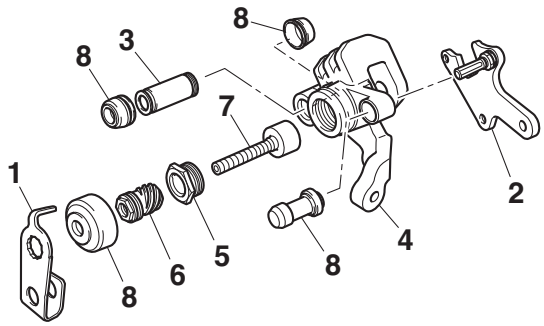


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31419
DÉPOSE DE L'ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE
1. Déposer :
   • Écrou de réglage du câble de serrure de frein arrière "1"
   • Goupille "2"
   • Ressort de serrure de frein arrière "3"
   • Boulons d'étrier de verrouillage de frein arrière "4"
   • Étrier de verrouillage de frein arrière "5"

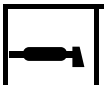


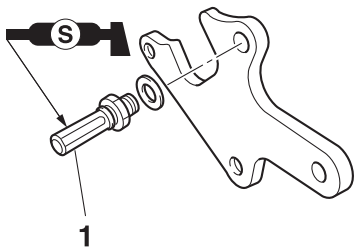
FAS31420
CONTRÔLE DE L'ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE
1. Contrôler :
   • Bras d'étrier de serrure de frein arrière "1"
   • Support d'étrier de verrouillage de frein arrière "2"
   • Manchon "3"
   • Étrier de verrouillage de frein arrière "4"
   • Contre-écrou "5"
   • Arbre L "6"
   • Vis de réglage de piston "7"
   • Manchons "8"
   Fissures/endommagement → Remplacer.



FAS31421
MONTAGE DE L'ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE
1. Installer :
   • Boulon de goupille coulissante "1"
   (vers le support d'étrier de verrouillage de frein arrière)

	**Boulon de goupille coulissante de l'étrier de verrouillage de frein arrière** **17 N·m (1.7 kgf·m, 13 lb·ft)**

	**Lubrifiant recommandé** **Graisse silicone**

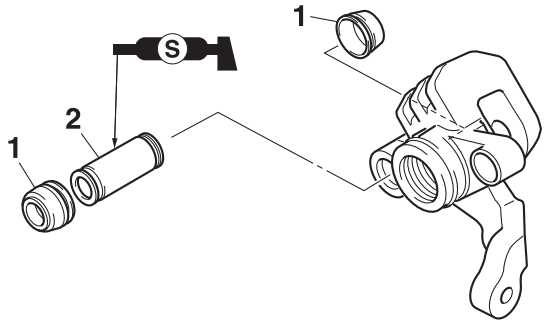


2. Installer :
   • Support d'étrier de verrouillage de frein arrière

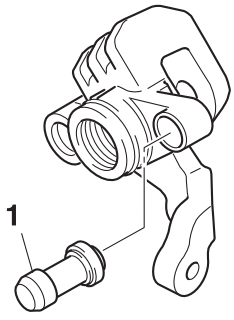
Boulon de support d'étrier de verrouillage de frein arrière
22 N·m (2.2 kgf·m, 16 lb·ft)
LOCTITE®

3. Installer :
   • Manchons "1"
   • Manchon "2"

Lubrifiant recommandé
Graisse silicone



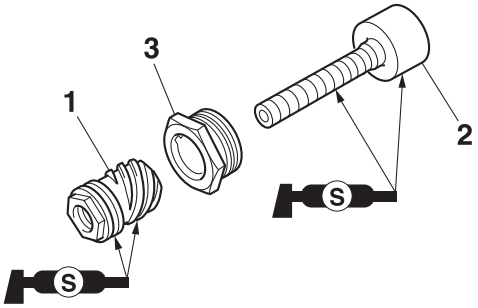
4. Installer :
   • Manchon "1"



5. Installer :
   • Arbre L "1"
   • Vis de réglage de piston "2"
   • Contre-écrou "3"

Lubrifiant recommandé
Graisse silicone

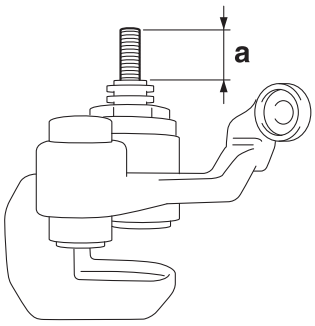
Contre-écrou de piston d'étrier de verrouillage de frein arrière
22 N·m (2.2 kgf·m, 16 lb·ft)
Filetage à gauche



6. Régler :
   • Vis de réglage de piston

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Serrer l'arbre L manuellement jusqu'à ce qu'il touche le contre-écrou.
b. Avec l'arbre L fixé, tourner et ajuster la vis de réglage du piston de sorte que la longueur "a" entre l'extrémité de l'arbre L et l'extrémité de la vis de réglage du piston soit changée à 19 mm (0.75 in).

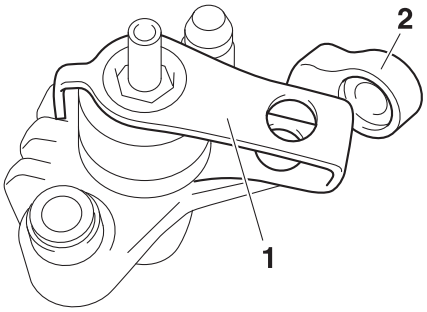


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

7. Installer :
   • Manchon
   • Bras d'étrier de serrure de frein arrière

N.B.

- Vérifier que le manchon est installé correctement.
- Installer le bras d'étrier de serrure de frein arrière "1" dans la position la plus proche du support de câble "2".



8. Installer :
   • Écrou de réglage de serrure de frein arrière
   • Capuchon

	Écrou de réglage de serrure de frein arrière **15 N·m (1.5 kgf·m, 11 lb·ft)**

9. Installer :
   • Plaquettes de verrouillage de frein arrière

FCA22120

ATTENTION

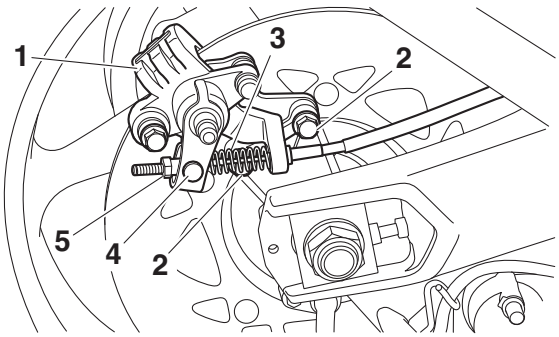
Après avoir monté la plaquette de blocage de frein arrière sur l'étrier, vérifier que la plaquette tourne sans à-coups.

FAS31422

REPOSE DE L'ÉTRIER DE VERROUILLAGE DE FREIN ARRIÈRE

1. Installer :
   • Étrier de verrouillage de frein arrière "1"
   • Boulons d'étrier de verrouillage de frein arrière "2"
   • Ressort de serrure de frein arrière "3"
   • Goupille "4"
   • Écrou de réglage du câble de serrure de frein arrière "5"

	Boulon d'étrier verrouillage de frein arrière **23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)**

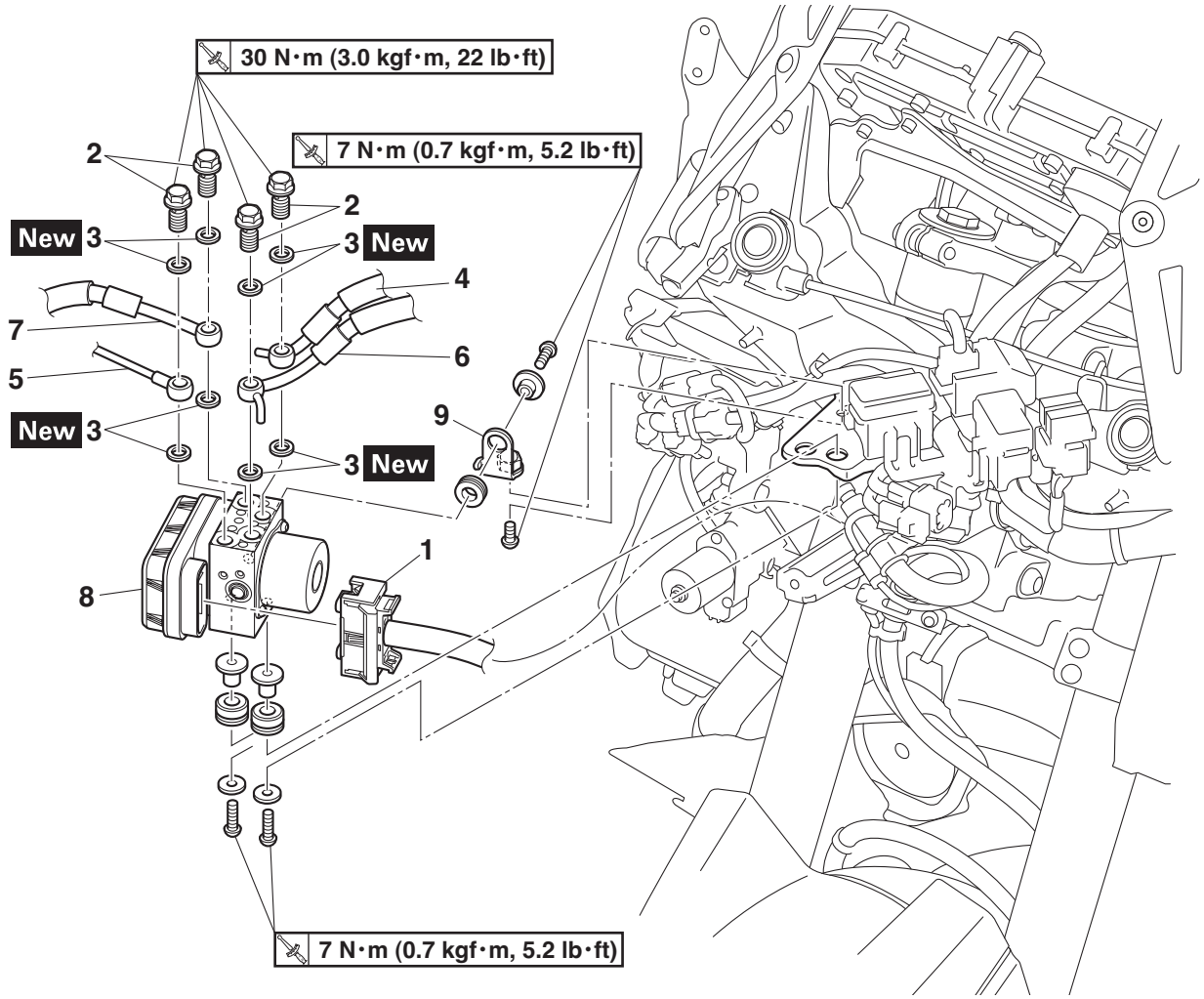


2. Régler :
   • Longueur du câble de verrouillage de frein arrière

Se reporter à "RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE" à la page 3-20.

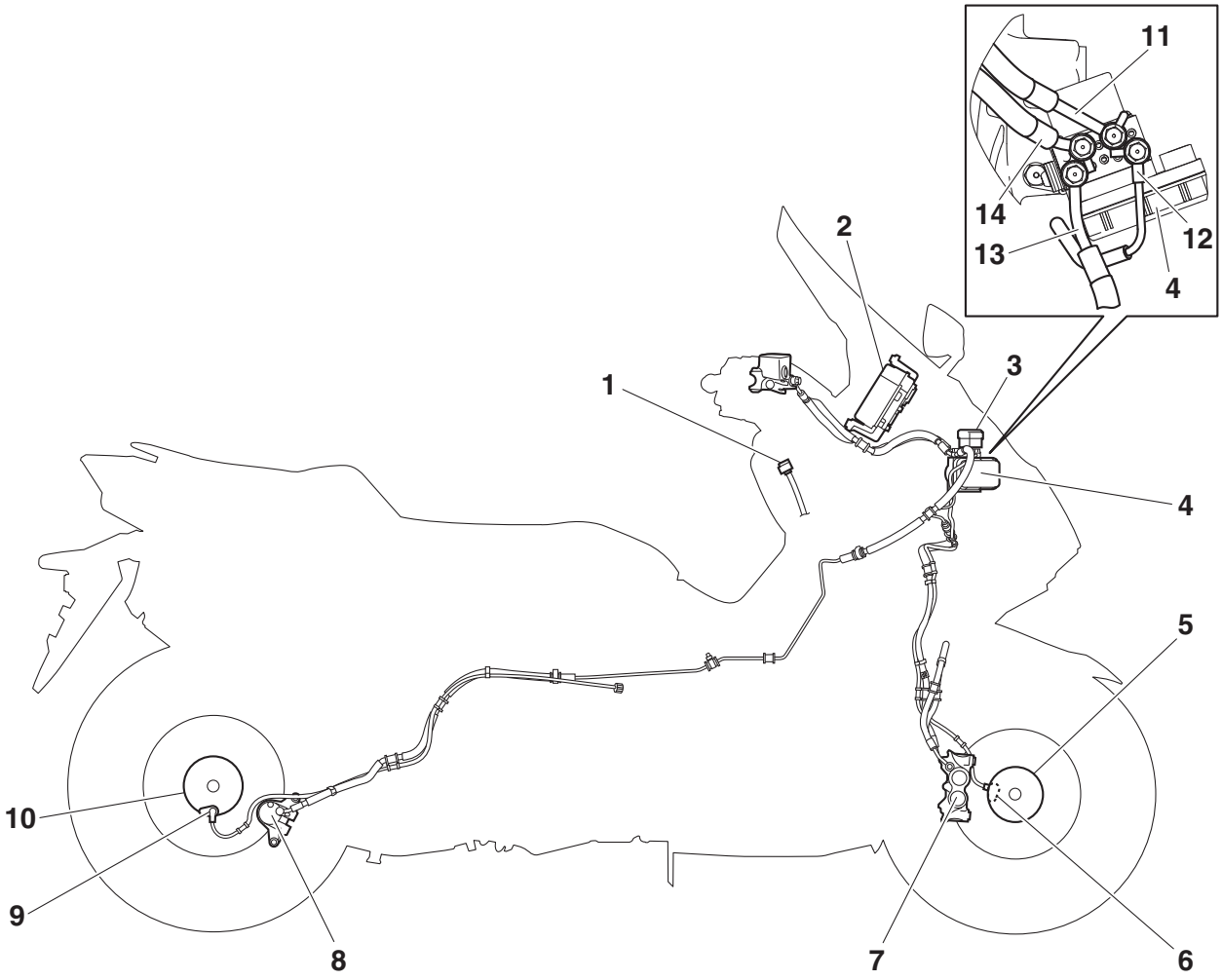
FAS20032
SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)

Dépose de l'ensemble modulateur de pression



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Liquide de frein		Vidanger. Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.
1	Coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS	1	Débrancher.
2	Boulon de raccord de durite de frein	4	
3	Joint de durite de frein	8	
4	Durite de frein arrière (maître-cylindre de frein arrière au modulateur de pression)	1	Débrancher.
5	Durite de frein avant (modulateur de pression à l'étrier de frein avant)	1	Débrancher.
6	Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression)	1	Débrancher.
7	Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière)	1	Débrancher.
8	Ensemble modulateur de pression	1	
9	Support de l'ensemble modulateur de pression	1	

FAS30728
TABLEAU DES PIÈCES CONSTITUTIVES DU SYSTÈME ABS



1. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
2. Témoin d'alerte du système ABS
3. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS/Fusible de solénoïde du système ABS/Fusible du moteur du système ABS
4. Ensemble modulateur de pression
5. Capteur rotatif de roue avant
6. Capteur de roue avant
7. Étrier de frein avant
8. Étrier de frein arrière
9. Capteur de roue arrière
10. Capteur rotatif de roue arrière
11. Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression)
12. Durite de frein avant (modulateur de pression à l'étrier de frein avant)
13. Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière)
14. Durite de frein arrière (maître-cylindre de frein arrière au modulateur de pression)

FAS30197
DÉPOSE DE L'ENSEMBLE MODULATEUR DE PRESSION

FCA18230
ATTENTION

À moins que cela ne soit nécessaire, éviter de retirer et installer les tuyaux de frein de l'ensemble modulateur de pression.

FWA13930
⚠ AVERTISSEMENT

Faire l'appoint avec du liquide de frein du même type que celui qui se trouve déjà dans le circuit. Le mélange de liquides de type différent risque de provoquer une réaction chimique et de nuire au bon fonctionnement du frein.

FCA22100
ATTENTION

- **Il convient de manipuler les composants du système ABS avec le plus grand soin, car ils ont été réglés avec précision. Les protéger de la poussière et de la crasse, et ne pas leur faire subir de choc.**
- **Ne pas appuyer sur le contacteur ON/du démarreur lors de la dépose de l'ensemble modulateur de pression.**
- **Ne pas nettoyer à l'air comprimé.**
- **Ne pas réutiliser le liquide de frein.**
- **Le liquide de frein peut endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.**
- **Éviter que du liquide de frein ne coule sur les coupleurs. Le liquide de frein risque d'endommager les coupleurs et de provoquer de mauvais contacts.**
- **Si les boulons de raccord de l'ensemble modulateur de pression ont été retirés, veiller à les serrer au couple spécifié et à purger le circuit de freinage.**

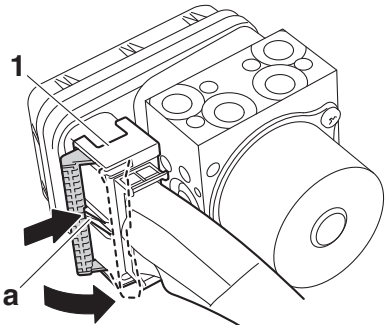
1. Déconnecter :
   - Coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS "1"

N.B.

Tout en appuyant sur la saillie "a" du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS, tirer le levier de verrouillage vers le haut pour débloquer la serrure.

FCA20080
ATTENTION

Ne pas utiliser d'outils pour débrancher le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS.



2. Déposer :
   - Durites de frein

N.B.

Ne pas actionner le levier de frein avant et le levier de frein arrière lors de la dépose des durites de frein.

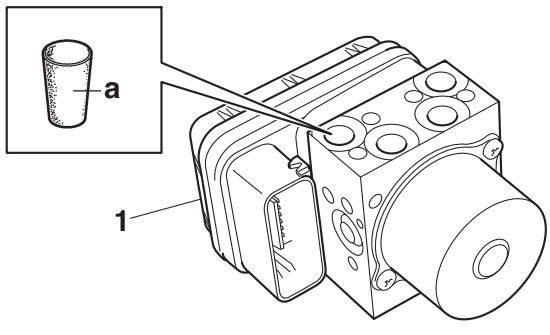
FCA18251
ATTENTION

Lors de la dépose des durites de frein, couvrez la zone entourant le modulateur de pression équipé pour la protéger d'éventuelles éclaboussures de liquide de frein. Ne pas laisser le liquide de frein entrer en contact avec d'autres pièces.

3. Déposer :
   - Ensemble modulateur de pression "1"

N.B.

- Pour éviter une fuite de liquide de frein et empêcher que des corps étrangers ne pénètrent dans l'ensemble modulateur de pression, introduire un bouchon en caoutchouc "a" ou un boulon (M10 × 1.00) dans chaque orifice de boulon de raccord de durite de frein.
- Lors de l'utilisation d'un boulon, ne pas serrer le boulon au point que la tête de boulon touche le modulateur de pression. Dans le cas contraire, la surface du siège du boulon de raccord de durite de frein risque d'être déformée.



FAS30198
CONTRÔLE DE L'ENSEMBLE MODULATEUR DE PRESSION

1. Contrôler :
   • Ensemble modulateur de pression
   Fissures/endommagement → Remplacer l'ensemble modulateur de pression et les durites de frein branchées à l'ensemble par paire.

FAS30200
REPOSE DE L'ENSEMBLE MODULATEUR DE PRESSION

1. Installer :
   • Ensemble modulateur de pression

FCA21371
ATTENTION

Ne retirez pas les bouchons en caoutchouc ou les vis (M10 × 1.0) placés dans les orifices de vis de raccord de durite de frein avant d'avoir reposé le modulateur de pression équipé.

N.B.
Lors de la repose de l'ensemble modulateur de pression, veiller à ce qu'aucun corps étranger ne pénètre dans celui-ci ou dans les durites de frein.

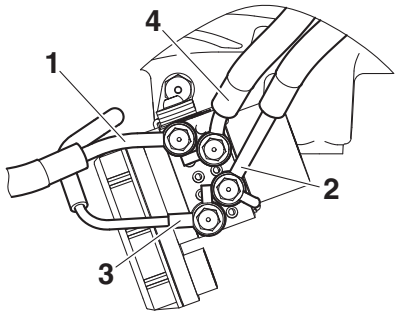
2. Déposer :
   • Bouchons en caoutchouc ou vis (M10 × 1.0)
3. Installer :
   • Durite de frein arrière (modulateur de pression à l'étrier de frein arrière) "1"
   • Durite de frein avant (maître-cylindre de frein avant au modulateur de pression) "2"
   • Durite de frein avant (modulateur de pression à l'étrier de frein avant) "3"
   • Durite de frein arrière (maître-cylindre de frein arrière au modulateur de pression) "4"
   • Joint New
   • Vis de raccord de durite de frein

Boulon de raccord de durite de frein
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)

FCA21121
ATTENTION

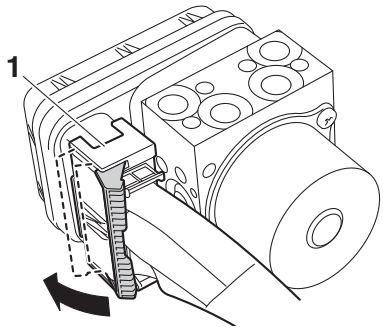
Si le boulon de raccord de durite de frein ne tourne pas facilement, remplacer à la fois l'ensemble modulateur de pression, les durites de frein et les pièces connexes.

N.B.
Pour acheminer la durite de frein, se reporter à "CHEMINEMENT DES CÂBLES" à la page 2-33.



4. Connecter :
   • Coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS "1"

N.B.
Brancher le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS, puis appuyer sur le levier de serrure du coupleur dans le sens de la flèche comme indiqué.



5. Remplir :
   • Réservoir du maître-cylindre de frein
   • Réservoir du liquide de frein
   (avec la quantité prescrite du liquide de frein spécifié)

Liquide de frein spécifié
DOT 4

FWA13090
⚠ AVERTISSEMENT

- **N'utiliser que le liquide de frein préconisé. D'autres liquides risquent d'attaquer les joints en caoutchouc et de provoquer des fuites et un mauvais fonctionnement des freins.**
- **Faire l'appoint avec du liquide de frein du même type que celui qui se trouve déjà dans le circuit. Le mélange de liquides de type différent risque de provoquer une réaction chimique et de nuire au bon fonctionnement du frein.**
- **Veiller à ce que, lors du remplissage, de**

l'eau ne pénètre pas dans le réservoir de liquide de frein. L'eau abaisse fortement le point d'ébullition du liquide et cela risque de former un bouchon de vapeur (ou "vapor lock").

FCA13540

ATTENTION

Le liquide de frein risque d'endommager les surfaces peintes et les pièces en plastique. Toujours essuyer immédiatement les éclaboussures de liquide de frein.

6. Purger :
   - Système de freinage
     Se reporter à "PURGE DU SYSTÈME DE FREINAGE HYDRAULIQUE" à la page 3-19.
7. Contrôler le fonctionnement du modulateur de pression en se basant sur la réponse du levier de frein avant et du levier de frein arrière. (Se reporter à "TEST DE FONCTIONNEMENT DU MODULATEUR DE PRESSION" à la page 4-76).

FCA14550

ATTENTION

Contrôler la réaction du modulateur de pression à l'action des commandes de frein.

8. Effacez les codes de panne. (Se reporter à "[B-3] SUPPRIMER LES CODES DE PANNE" à la page 8-207.)
9. Effectuez un essai. (Se reporter à "CONTRÔLE DU TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS" à la page 4-80.)

FAS30201

TEST DE FONCTIONNEMENT DU MODULATEUR DE PRESSION

Une impulsion de force active générée dans le levier de frein avant et le levier de frein arrière lorsque le système ABS est activé peut être testée alors que le véhicule est à l'arrêt.
Le fonctionnement du modulateur de pression peut être testé à l'aide des deux façons suivantes.

- Confirmation de routage de la ligne de frein : ce test vérifie le fonctionnement du système ABS après le démontage, le réglage ou l'entretien du système.
- Confirmation de force réactive du système ABS : ce test produit la même action de pulsation de force de réaction qui est générée dans le levier de frein avant et le levier de frein arrière lorsque le système ABS est activé.

Confirmation de routage de la ligne de frein

FWA13120

⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

N.B.

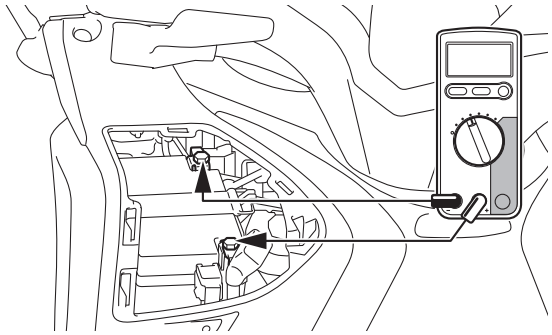
- Pour la confirmation de routage de la ligne de frein, utiliser la fonction de diagnostic de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
- Avant d'effectuer la confirmation de routage de la ligne de frein, assurez-vous qu'aucun dysfonctionnement n'a été détecté dans le boîtier de commande électronique du système ABS et que les roues ne sont pas en rotation.

1. Placer le véhicule sur un support de maintenance.
2. Pousser le contacteur OFF/LOCK.
3. Déposer :
   - Couvercle de batterie
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
4. Contrôler :
   - Tension de la batterie
     En dessous de 12.8 V → Rechargez ou remplacez la batterie.

Tension de la batterie
Plus de 12.8 V

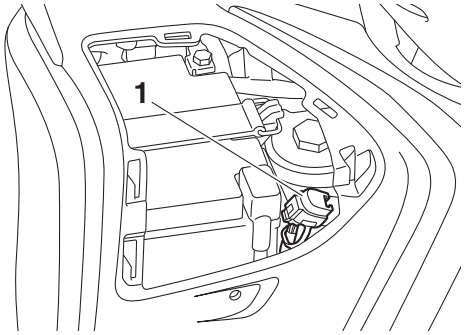
N.B.

Si la tension de la batterie est inférieure à 12.8 V, rechargez la batterie puis réalisez la confirmation de routage de la ligne de frein.



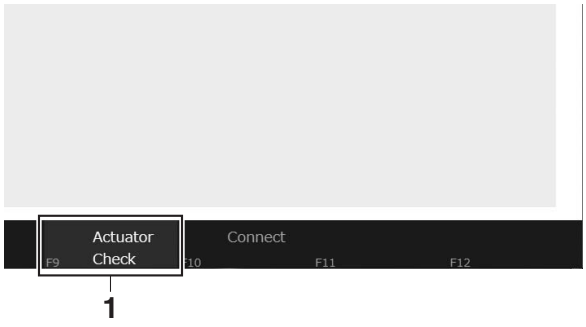
5. Déposer le capuchon de protection "1", puis brancher l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha (4P).

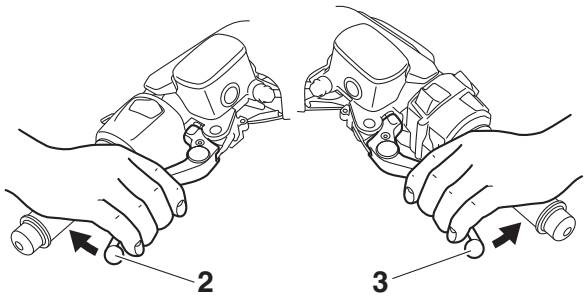
Port USB de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03256
Interface de l'adaptateur de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03254



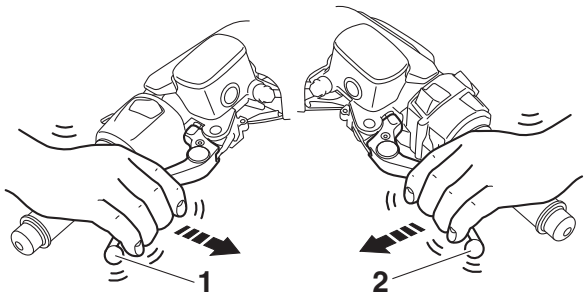
6. Démarrer l'outil de diagnostic des pannes Yamaha et afficher l'écran de fonction diagnostic.
7. Sélectionner le code n° 2, "Confirmation de routage de la ligne de frein".
8. Cliquer sur "Actuator Check" "1", puis activer le levier de frein avant "2" et le levier de frein arrière "3" simultanément.

N.B.
- Le modulateur de pression fonctionne 1 seconde après que le levier de frein avant et le levier de frein arrière aient été actionnés simultanément et se poursuit pendant environ 5 secondes.
- Le fonctionnement du modulateur de pression peut être confirmé à l'aide de l'indicateur.
  Allumé : Le modulateur de pression fonctionne.
  Clignote : Les conditions de fonctionnement du modulateur de pression ne sont pas remplies.
  Éteint : Le levier de frein avant et le levier de frein arrière ne sont pas utilisés.





9. Contrôler :
   - Fonctionnement du modulateur de pression
     Cliquer sur "Actuator Check", une seule impulsion sera générée dans le levier de frein avant "1", le levier de frein arrière "2", et à nouveau dans le levier de frein avant "1", dans cet ordre.



N.B.
"ON" et "OFF" sur l'écran d'outil indiquent lorsque les freins sont actionnés et relâchés respectivement.

FCA22080
ATTENTION
- **S'assurer que la vibration est ressentie au levier de frein avant, puis au levier de frein arrière, puis à nouveau au levier de frein avant, dans cet ordre.**
- **Si la vibration est ressentie d'abord au levier de frein arrière, contrôler si les durites et les tuyaux de frein sont branchés dans le bon ordre à l'ensemble modulateur de pression.**
- **Si la vibration se ressent très faiblement au niveau du levier de frein avant ou arrière, vérifier que le branchement des durites et des tuyaux à l'ensemble modulateur de pression est ferme.**

10. Si le fonctionnement du modulateur de pression fonctionne normalement, effacez tous les codes de panne.

Confirmation de force réactive du système ABS

FWA13120

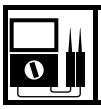
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

N.B.

- Pour la confirmation de force réactive du système ABS, utiliser le diagnostic de fonction de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. Pour plus d'informations, se reporter au manuel d'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
- Avant d'effectuer la confirmation de force réactive du système ABS, assurez-vous qu'aucun dysfonctionnement n'a été détecté dans le boîtier de commande électronique du système ABS et que les roues ne sont pas en rotation.

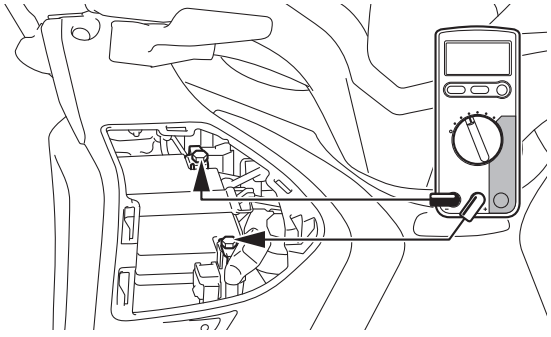
1. Placer le véhicule sur un support de maintenance.
2. Pousser le contacteur OFF/LOCK.
3. Déposer :
   - Couvercle de batterie
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
4. Contrôler :
   - Tension de la batterie
     En dessous de 12.8 V → Rechargez ou remplacez la batterie.



Tension de la batterie
Plus de 12.8 V

N.B.

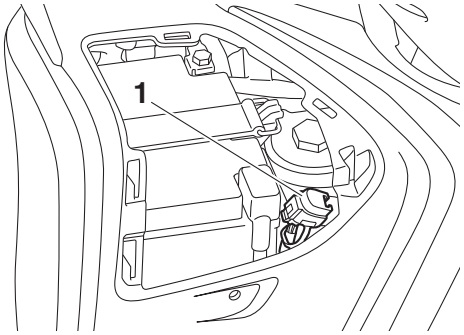
Si la tension de la batterie est inférieure à 12.8 V, rechargez la batterie puis réalisez la confirmation de force réactive du système ABS.



5. Déposer le capuchon de protection "1", puis brancher l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha (4P).



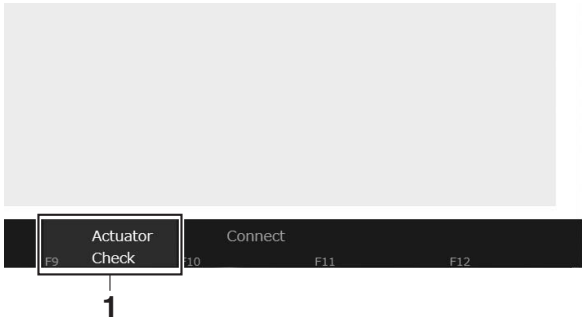
Port USB de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03256
Interface de l'adaptateur de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03254

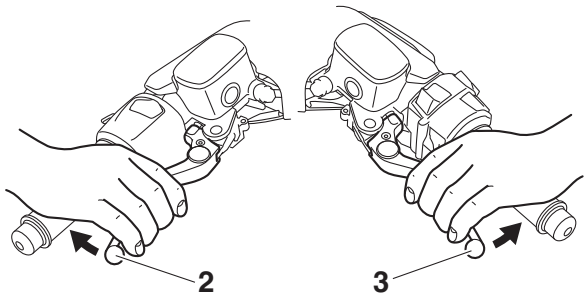


6. Démarrer l'outil de diagnostic des pannes Yamaha et afficher l'écran de fonction diagnostic.
7. Sélectionner le code n° 1, "Confirmation de force réactive du système ABS".
8. Cliquer sur "Actuator Check" "1", puis activer le levier de frein avant "2" et le levier de frein arrière "3" simultanément.

N.B.

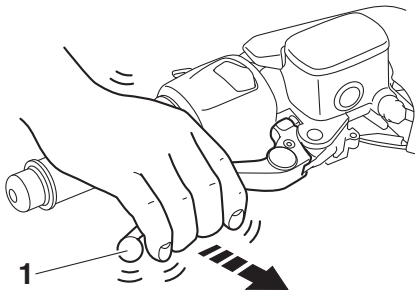
- Le modulateur de pression fonctionne 1 seconde après que le levier de frein avant et le levier de frein arrière aient été actionnés simultanément et se poursuit pendant environ 5 secondes.
- Le fonctionnement du modulateur de pression peut être confirmé à l'aide de l'indicateur.
  Allumé : Le modulateur de pression fonctionne.
  Clignote : Les conditions de fonctionnement du modulateur de pression ne sont pas remplies.
  Éteint : Le levier de frein avant et le levier de frein arrière ne sont pas utilisés.





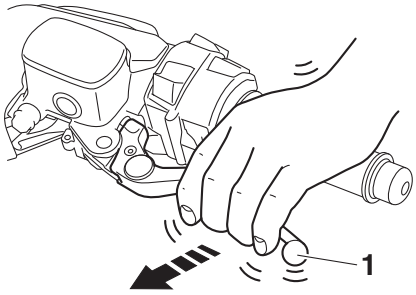
9. Une impulsion de force active est générée dans le levier de frein avant “1” et se poursuit pendant quelques secondes.

N.B.
- L’action d’impulsion de force réactive consiste en des impulsions rapides.
- Continuer d’actionner le levier de frein avant et le levier de frein arrière après que l’action d’impulsion se soit arrêtée.
- “ON” et “OFF” sur l’écran d’outil indiquent lorsque les freins sont actionnés et relâchés respectivement.



10. Une fois que l’action d’impulsion dans le levier de frein avant s’est arrêtée, elle est générée dans le levier de frein arrière “1” et se poursuit pendant quelques secondes.

N.B.
- L’action d’impulsion de force réactive consiste en des impulsions rapides.
- Continuer d’actionner le levier de frein avant et le levier de frein arrière après que l’action d’impulsion se soit arrêtée.
- “ON” et “OFF” sur l’écran d’outil indiquent lorsque les freins sont actionnés et relâchés respectivement.



11. Une fois que l’action d’impulsion dans le levier de frein arrière s’est arrêtée, elle est générée dans le levier de frein avant et se poursuit pendant quelques secondes.

N.B.
- L’action d’impulsion de force réactive consiste en des impulsions rapides.
- “ON” et “OFF” sur l’écran d’outil indiquent lorsque les freins sont actionnés et relâchés respectivement.

FCA22080

ATTENTION

- **S’assurer que la vibration est ressentie au levier de frein avant, puis au levier de frein arrière, puis à nouveau au levier de frein avant, dans cet ordre.**
- **Si la vibration est ressentie d’abord au levier de frein arrière, contrôler si les durites et les tuyaux de frein sont branchés dans le bon ordre à l’ensemble modulateur de pression.**
- **Si la vibration se ressent très faiblement au niveau du levier de frein avant ou arrière, vérifier que le branchement des durites et des tuyaux à l’ensemble modulateur de pression est ferme.**

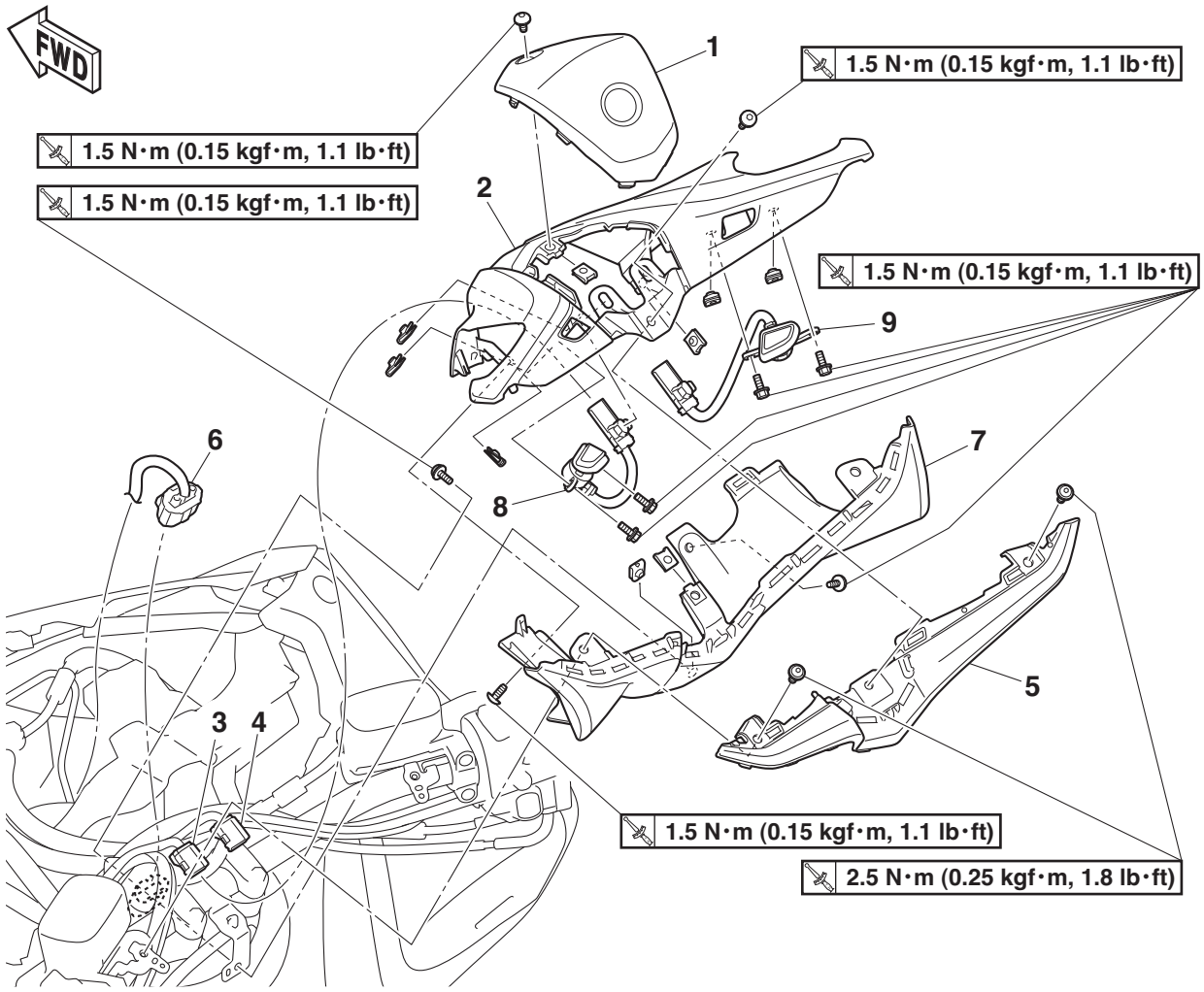
12. Pousser le contacteur OFF/LOCK.
13. Déposer l’outil de diagnostic des pannes Yamaha du coupleur d’outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis monter le capuchon de protection.
14. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.
15. Régler le coupe-circuit du moteur sur “○”.
16. Vérifier s’il y a une fuite de liquide de frein autour du modulateur de pression.
    Fuite de liquide de frein → Remplacer le modulateur de pression, les tuyaux de frein, et les pièces associées ensemble.
17. Si le fonctionnement du modulateur de pression fonctionne normalement, effacez tous les codes de panne.

FAS30202
CONTRÔLE DU TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS

Une fois toutes les vérifications et l'entretien terminés, assurez-vous toujours que le témoin d'alerte du système ABS s'éteint en déplaçant le véhicule à une vitesse supérieure à 7 km/h (4.4 mi/h) ou en faisant un essai.

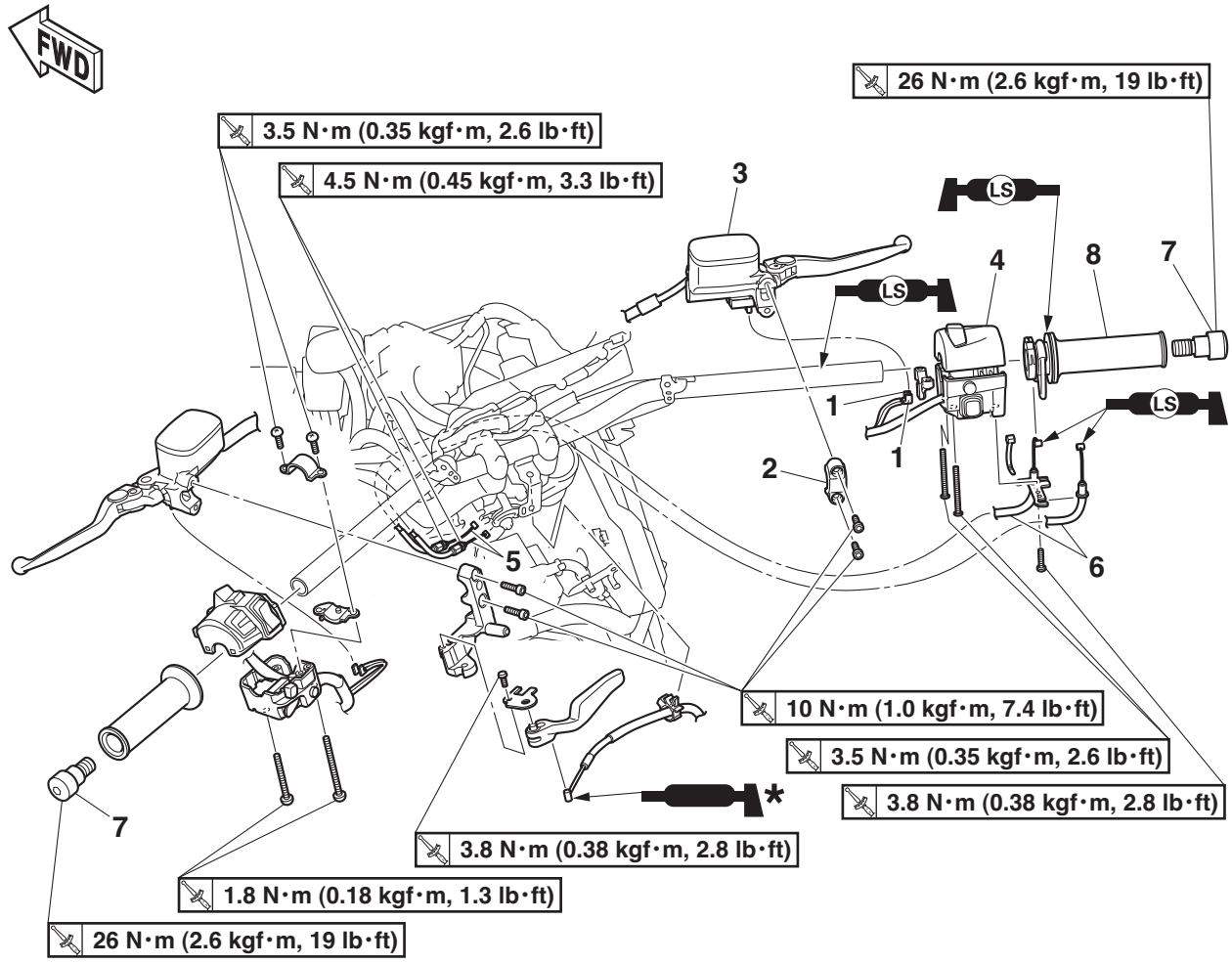
FAS20033
GUIDON

Dépose du cache de guidon



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
1	Cache supérieur de guidon	1	
2	Cache de guidon (avant)	1	
3	Coupleur de contacteur de stationnement/déverrouillage	1	Débrancher.
4	Coupleur de contacteur OFF/LOCK	1	Débrancher.
5	Cache inférieur de guidon	1	
6	Coupleur du capteur de position d’accélérateur	1	Débrancher.
7	Cache de guidon (arrière)	1	
8	Contacteur de stationnement/déverrouillage	1	
9	Contacteur OFF/LOCK	1	

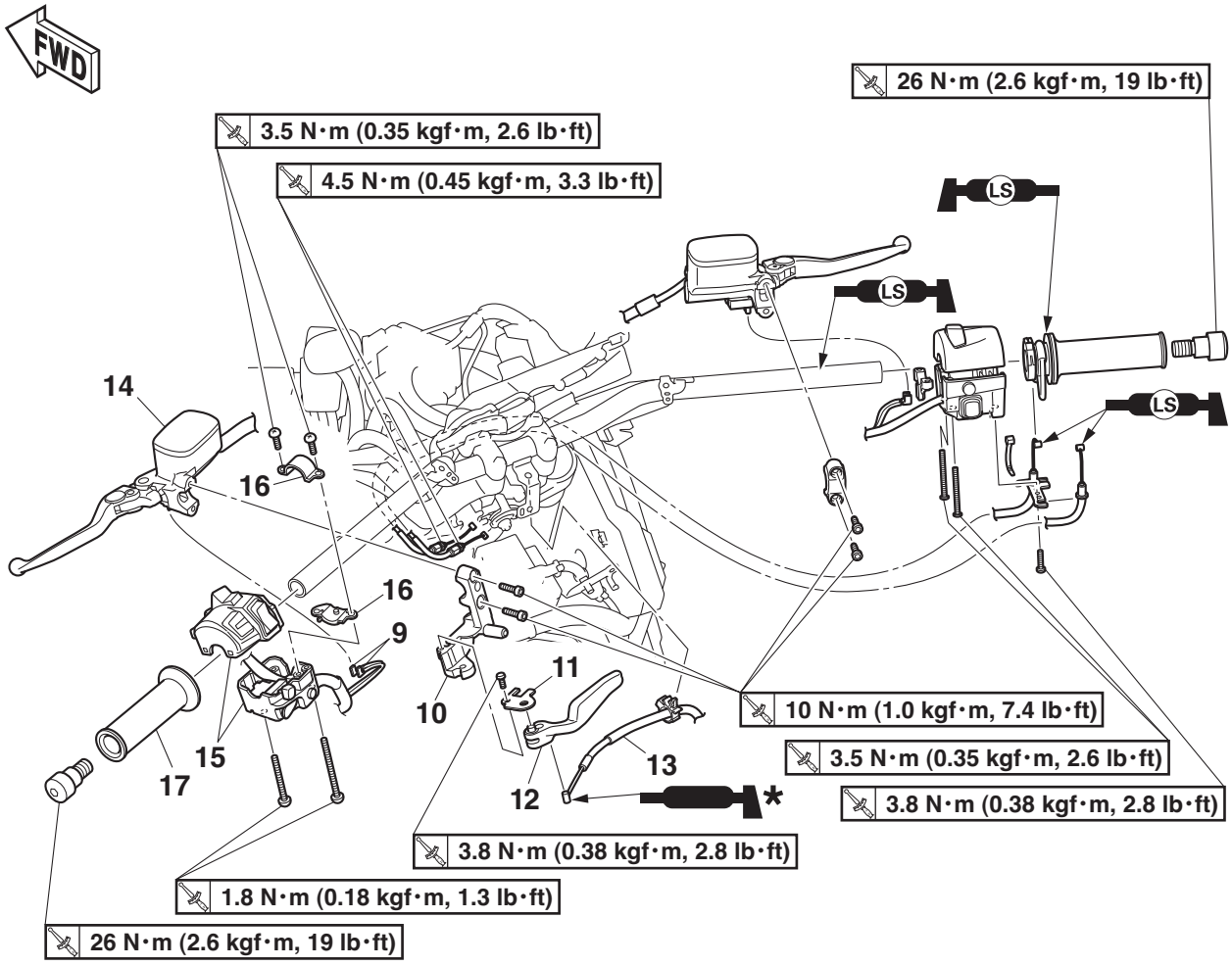
Dépose du contacteur à la poignée et de la poignée des gaz



*** GRAISSE YAMAHA "F"**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Écrou de réglage du câble de serrure de frein arrière		Lâche. Se reporter à "FREIN ARRIÈRE" à la page 4-53.
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Cache de guidon		Se reporter à "GUIDON" à la page 4-81.
1	Connecteur de contacteur de feu stop sur frein avant	2	Débrancher. (pour XP530E-A/XP530-A)
2	Demi-palier du maître-cylindre de frein avant	1	
3	Ensemble maître-cylindre de frein avant	1	
4	Contacteur à la poignée (droite)	1	
5	Câble des gaz	2	Débrancher.
6	Câble des gaz (côté poignée des gaz)	2	Débrancher.
7	Extrémité de poignée	2	
8	Poignée des gaz	1	

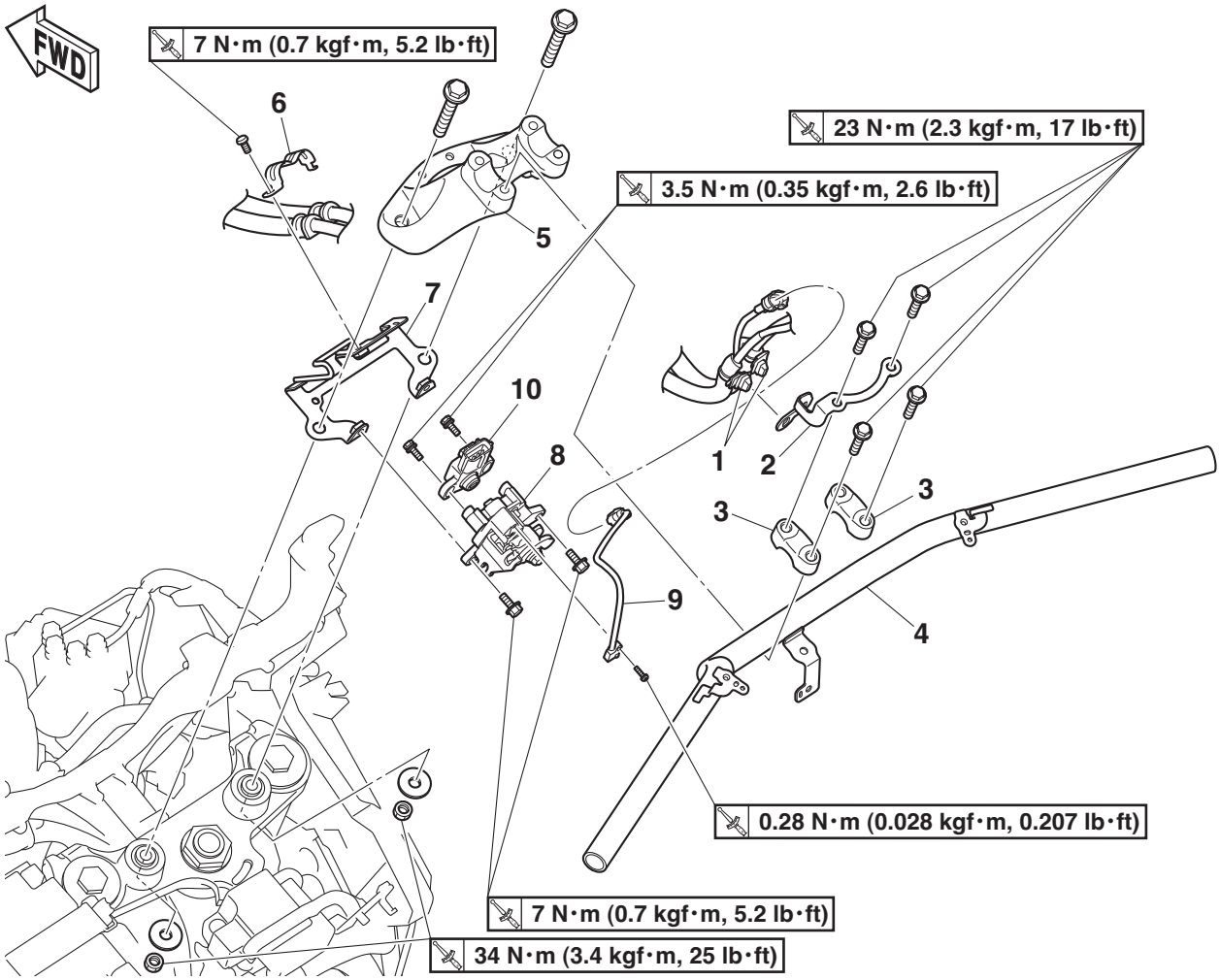
Dépose du contacteur à la poignée et de la poignée des gaz



*** GRAISSE YAMAHA "F"**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
9	Connecteur de contacteur de feu stop sur frein arrière	2	Débrancher. (pour XP530E-A/XP530-A)
10	Support de maître-cylindre de frein arrière	1	
11	Support	1	
12	Levier de verrouillage de frein arrière	1	
13	Câble de verrouillage du frein arrière	1	Débrancher.
14	Maître-cylindre de frein arrière équipé	1	
15	Contacteur à la poignée (gauche)	1	
16	Support de contacteur à la poignée	2	
17	Poignée de guidon	1	

Dépose du guidon



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
	Cache de guidon/Maître-cylindre de frein/Contacteur à la poignée		Se reporter à “GUIDON” à la page 4-81.
1	Collier à pince	2	
2	Support	1	
3	Demi-palier supérieur de guidon	2	
4	Guidon	1	
5	Support inférieur de guidon	1	
6	Support de durite de frein	1	
7	Support de durite de frein	1	
8	Poulie du câble des gaz	1	
9	Contacteur d’annulation de la poignée	1	
10	Capteur de position d’accélérateur	1	

FAS30203
DÉPOSE DU GUIDON
1. Placer le véhicule sur une surface plane.

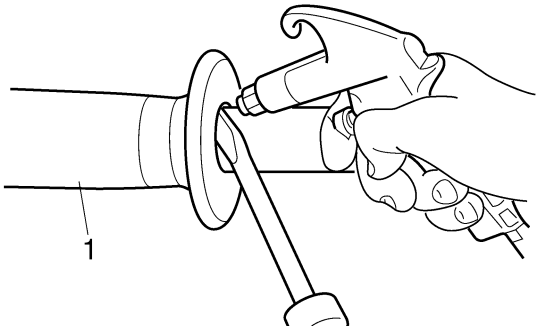
FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

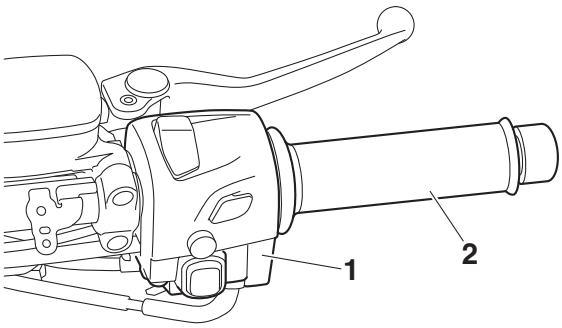
2. Déposer :
   • Poignée de guidon "1"

N.B.

Insuffler de l'air comprimé entre le guidon et la poignée de guidon et repousser petit à petit la poignée du guidon.



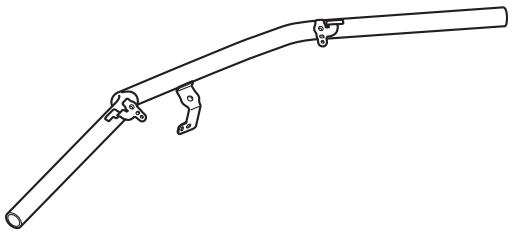
3. Déposer :
   • Contacteur à la poignée (droite) "1"
   • Poignée des gaz "2"



FAS30204
CONTRÔLE DU GUIDON
1. Contrôler :
   • Guidon
     Déformations/fissures/endommagement → Remplacer.

FWA13690
⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas tenter de redresser un guidon tordu, car cela l'affaiblirait dangereusement.



FAS30205
INSTALLATION DU GUIDON
1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

2. Installer :
   • Support de durite de frein
   • Support inférieur de guidon
   • Guidon "1"
   • Demi-paliers supérieurs de guidon "2"
   • Support "3"



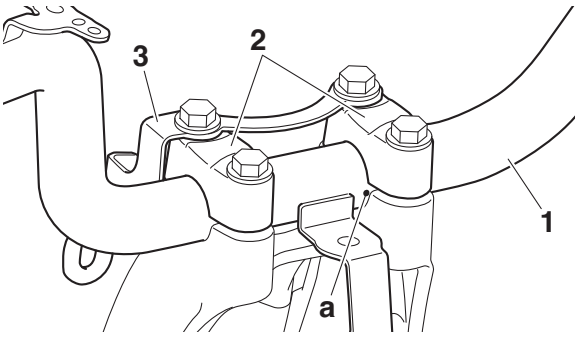
Écrou de support inférieur de guidon
34 N·m (3.4 kgf·m, 25 lb·ft)
Boulon de demi-palier supérieur de guidon
23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)

FCA19130
ATTENTION

- **Serrer d'abord les vis situées à l'avant du demi-palier supérieur de guidon, puis serrer les vis situées à l'arrière.**
- **Tourner le guidon tout à fait vers la gauche et la droite. Si le guidon touche le réservoir de carburant, régler la position du guidon.**

N.B.

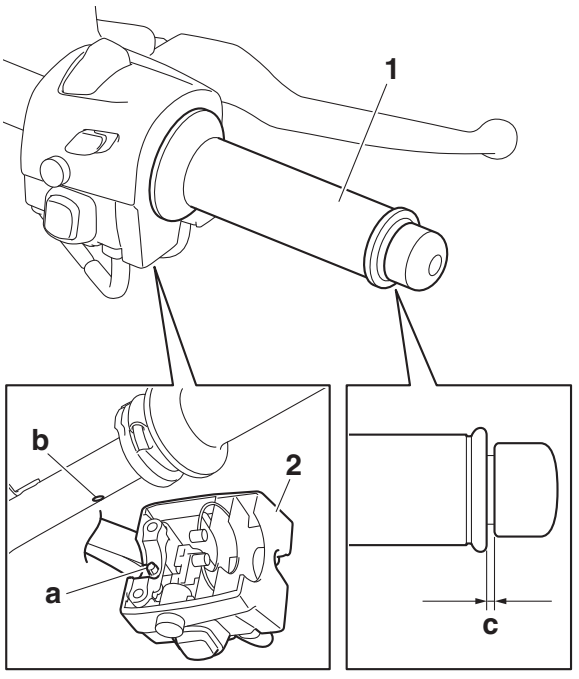
Aligner le repère poinçonné "a" sur le guidon avec la surface supérieure droite du support inférieur de guidon.

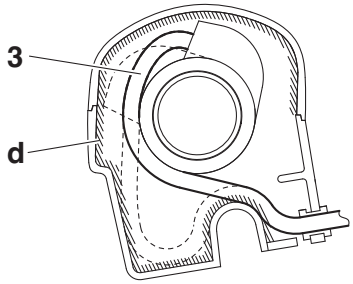


3. Installer :
   • Poignée des gaz “1”
   • Câbles des gaz
   • Contacteur à la poignée (droite) “2”
   • Extrémité de poignée

	Vis de contacteur à la poignée (droite) **3.5 N·m (0.35 kgf·m, 2.6 lb·ft)** **Extrémité de poignée** **26 N·m (2.6 kgf·m, 19 lb·ft)**

N.B.
- Aligner la saillie “a” sur le contacteur à la poignée (droite) avec l’orifice “b” dans le guidon.
- Il doit y avoir 1–3 mm (0.04–0.12 in) d’espace “c” entre la poignée des gaz et l’extrémité de poignée.
- Appliquer de la graisse à base de savon au lithium sur les pièces mobiles du fil du chauffe-poignée “3” et l’intérieur du contacteur à la poignée (zone ombrée “d” sur l’illustration). (pour XP530D-A)

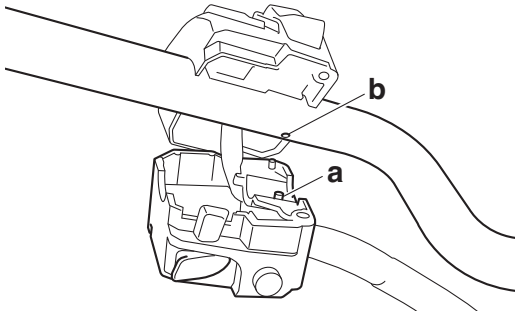




4. Installer :
   • Ensemble maître-cylindre de frein avant
   Se reporter à “REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN AVANT” à la page 4-51.
5. Installer :
   • Support de contacteur à la poignée
   • Contacteur à la poignée (gauche)

	Vis de support du contacteur à la poignée **3.5 N·m (0.35 kgf·m, 2.6 lb·ft)** **Vis de contacteur à la poignée (gauche)** **1.8 N·m (0.18 kgf·m, 1.3 lb·ft)**

N.B.
Aligner la saillie “a” sur le contacteur à la poignée (gauche) avec l’orifice “b” dans le guidon.

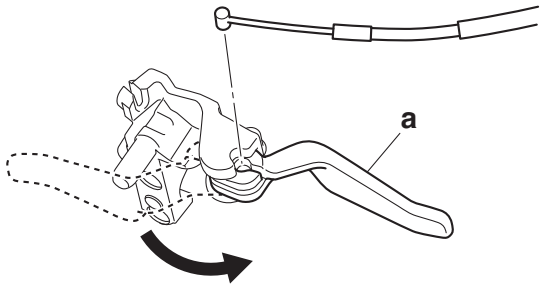


6. Graisser :
   • Câble de verrouillage du frein arrière (à l’extrémité du câble)

	Lubrifiant recommandé **GRAISSE YAMAHA “F”**

7. Connecter :
   • Câble de verrouillage du frein arrière (au levier de verrouillage du frein arrière)

N.B.
Tourner le levier sur la position “a”, puis installer le câble de verrouillage de frein arrière.



8. Installer :
   • Maître-cylindre de frein arrière équipé
   Se reporter à “REPOSE DU MAÎTRE-CYLINDRE DE FREIN ARRIÈRE” à la page 4-66.
9. Installer :
   • Poignée de guidon “1”
   • Extrémité de poignée “2”

	Extrémité de poignée 26 N·m (2.6 kgf·m, 19 lb·ft)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Appliquez une fine couche d’adhésif pour caoutchouc sur l’extrémité du demi-guidon gauche.
b. Faites glisser la poignée de guidon sur l’extrémité du demi-guidon gauche.
c. Essuyer tout excès de colle à l’aide d’un chiffon propre.

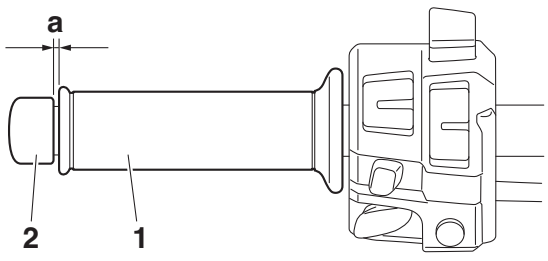
FWA13700

⚠ AVERTISSEMENT

Laisser sécher la colle avant de toucher la poignée.

N.B.

Il doit y avoir un jeu de 1–3 mm (0.04–0.12 in) “a” entre la poignée de guidon et l’extrémité de poignée.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

10. Régler :
    • Garde de la poignée des gaz
    Se reporter à “CONTRÔLE DE LA POIGNÉE DES GAZ” à la page 3-37.

	Garde de la poignée des gaz 1.0–3.0 mm (0.04–0.12 in)

11. Régler :
    • Longueur du câble de verrouillage de frein arrière
    Se reporter à “RÉGLAGE DU CÂBLE DE VERROUILLAGE DU FREIN ARRIÈRE” à la page 3-20.

FAS32442

RÉGLAGE DU CAPTEUR DE POSITION D’ACCÉLÉRATEUR

FWA15960

⚠ AVERTISSEMENT

- **Manipuler le capteur de position de reprise avec beaucoup de prudence.**
- **Ne jamais soumettre le capteur de position de reprise à des chocs violents. Si le capteur de position de reprise tombe accidentellement, le remplacer.**

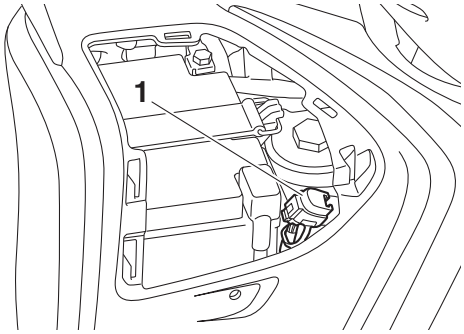
1. Contrôler :
   • Capteur de position d’accélérateur
   Se reporter à “CODE DE DIAGNOSTIC : TABLEAU DE FONCTIONNEMENT DU CAPTEUR” à la page 9-16.
2. Régler :
   • Angle du capteur de position d’accélérateur

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Serrer provisoirement les vis de capteur de position d’accélérateur.
b. Contrôler que les boisseaux soient complètement fermés.
c. Branchez le capteur de position d’accélérateur au faisceau de fils.
d. Brancher les câbles des gaz à la poulie des câbles des gaz.
e. Déposer le capuchon de protection “1”, puis brancher l’outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur.

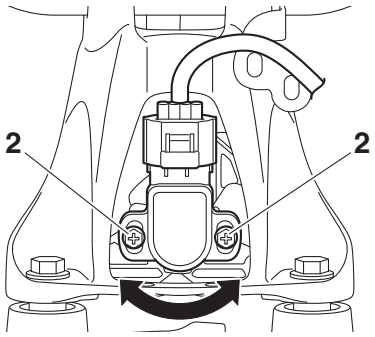
N.B.

Pour plus d’informations sur l’utilisation de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter au manuel d’utilisation fourni avec l’outil.



f. Le numéro de code de diagnostic “14” est sélectionné.
g. Mettez la poignée des gaz en position complètement fermée.
h. Ajuster la position de l’angle du capteur de l’accélérateur de sorte que 11–20 s’affiche sur l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha.
i. Après avoir réglé l’angle de capteur de position d’accélérateur, serrer les vis de capteur de position d’accélérateur “2”.

Vis de capteur de position d’accélérateur
3.5 N·m (0.35 kgf·m, 2.6 lb·ft)

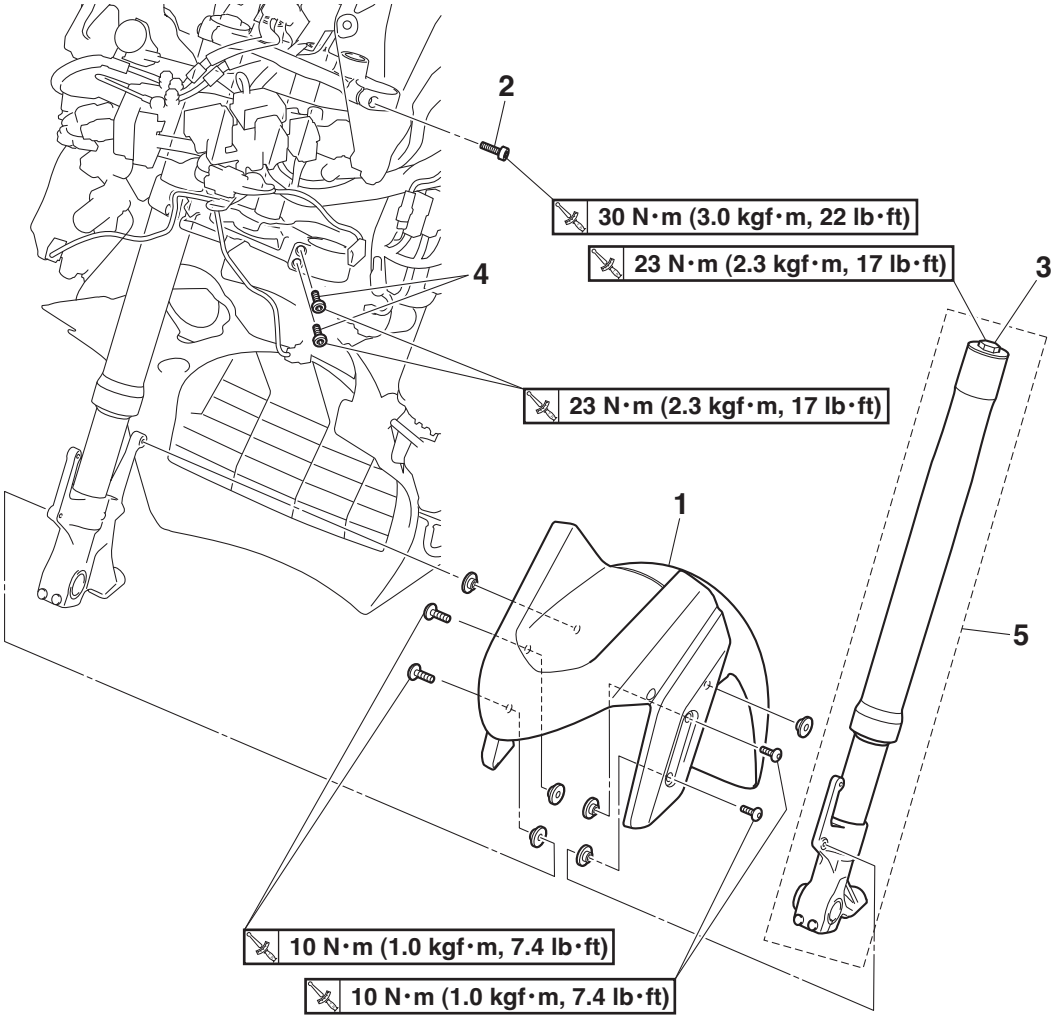


j. Mettez la poignée des gaz en position complètement ouverte.
k. Vérifier la valeur de l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. Si la valeur de l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha n’est pas 95–106, régler l’angle du capteur de position de l’accélérateur.
l. Sélectionner le numéro de code de diagnostic “15”.
m. Mettez la poignée des gaz en position complètement fermée.
n. Vérifier la valeur de l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. Si la valeur de l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha n’est pas 9–23, régler l’angle du capteur de position de l’accélérateur.
o. Mettez la poignée des gaz en position complètement ouverte.
p. Vérifier la valeur de l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. Si la valeur de l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha n’est pas 93–109, régler l’angle du capteur de position de l’accélérateur.
q. Répéter les étapes (f) à (p) jusqu’à ce que les valeurs de l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha ne soient pas dans les plages spécifiées.
r. Si les valeurs l’écran de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha ne sont pas dans les plages spécifiées après avoir répété les étapes (f) à (p) à plusieurs reprises, remplacer le capteur de position d’accélérateur.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

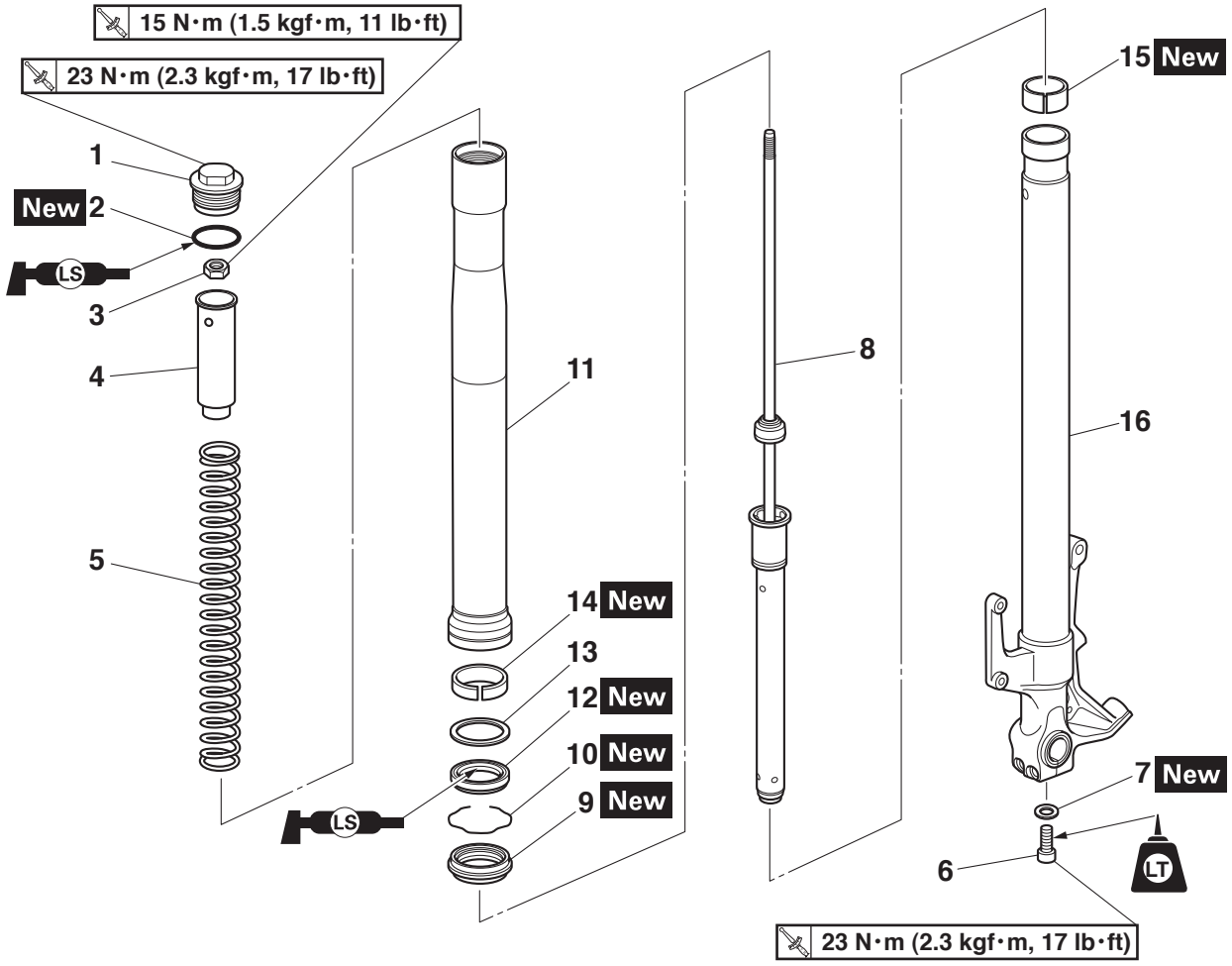
FAS20034
FOURCHE

Dépose des bras de fourche avant



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
			Procédez comme suit pour chacun des bras de fourche.
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Roue avant		Se reporter à “ROUE AVANT” à la page 4-22.
1	Garde-boue avant	1	
2	Vis de pincement de té supérieur	1	Desserrer.
3	Vis de chapeau	1	Desserrer.
4	Vis de pincement de té inférieur	2	Desserrer.
5	Bras de fourche	1	

Démontage des bras de fourche avant



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
			Procédez comme suit pour chacun des bras de fourche.
1	Vis de chapeau	1	
2	Joint torique	1	
3	Contre-écrou de la tige d'amortissement	1	
4	Entretoise	1	
5	Ressort de fourche	1	
6	Vis de pipe d'amortissement équipée	1	
7	Rondelle en cuivre	1	
8	Pipe d'amortissement équipée	1	
9	Joint cache-poussière	1	
10	Clip de bague d'étanchéité	1	
11	Fourreau	1	
12	Bague d'étanchéité	1	
13	Rondelle	1	
14	Bague antifriction	1	
15	Bague coulissante de tube plongeur	1	
16	Tube plongeur	1	

FAS30206
DÉPOSE DES BRAS DE FOURCHE AVANT

Procédez comme suit pour chacun des bras de fourche.

1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

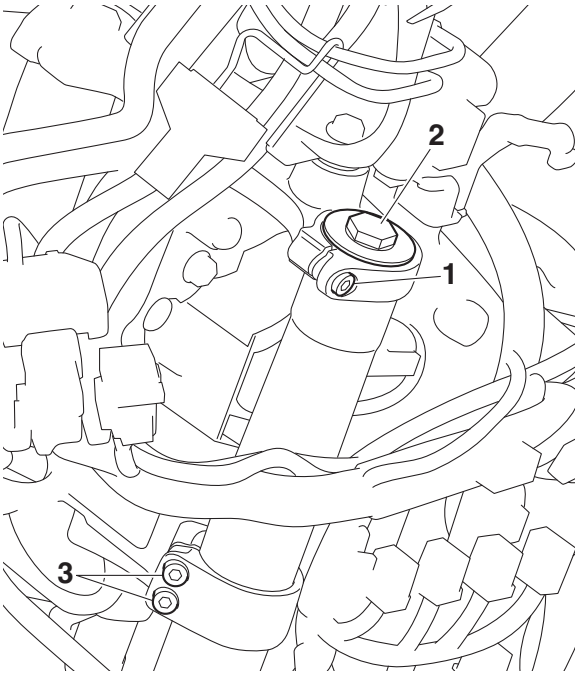
N.B.

Placer le véhicule sur un support de maintenance, de sorte que la roue avant soit surélevée.

2. Desserrer :
   - Vis de pincement de té supérieur "1"
   - Vis de chapeau "2"
   - Vis de pincement de té inférieur "3"

FWA13640
⚠ AVERTISSEMENT

Avant de desserrer les vis de pincement de té supérieur et inférieur, il faut veiller à bien soutenir le bras de fourche.



3. Déposer :
   - Bras de fourche

FAS30207
DÉMONTAGE DES BRAS DE FOURCHE AVANT

Procéder comme suit pour chacun des bras de fourche.

FCA22020
ATTENTION

Les tiges d'amortissement gauche et droite étant différentes, veiller à les monter dans les positions appropriées.

1. Déposer :
   - Vis de chapeau "1"
   - Entretoise "2"
   - Contre-écrou de la tige d'amortissement "3"

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Enfoncer l'entretoise à l'aide du compresseur de ressort de fourche "4".
b. Installer l'outil de maintien de pipe d'amortissement "5" entre le contre-écrou de la tige d'amortissement "3" et l'entretoise "2".

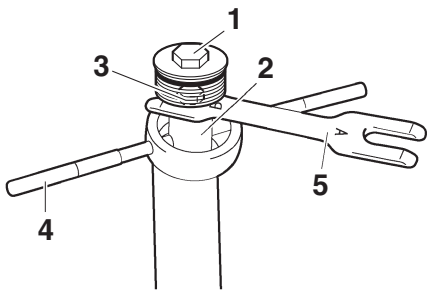


Compresseur de ressort de fourche
90890-01441
Compresseur de ressort de fourche
YM-01441
Outil de maintien de pipe d'amortissement
90890-01434
Outil de maintien de pipe d'amortissement à deux bouts
YM-01434

N.B.

Utiliser le côté de l'outil de maintien de pipe d'amortissement portant le repère "B".

c. Maintenir la vis de chapeau "1" et desserrer le contre-écrou de la tige d'amortissement "3".



d. Déposer la vis de chapeau.
e. Déposer l'outil de maintien de pipe d'amortissement et le compresseur de ressort de fourche.
f. Déposer l'entretoise et le contre-écrou de la tige d'amortissement.

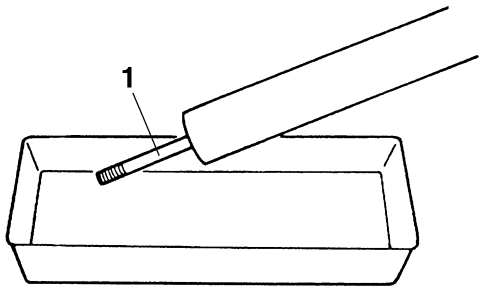
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

2. Vidanger :
   - Huile de fourche

N.B.

Pomper à l'aide de la pipe d'amortissement équipée "1" à plusieurs reprises tout en vidan-

geant l'huile de fourche.



3. Déposer :
   • Vis de pipe d'amortissement équipée
   • Pipe d'amortissement équipée

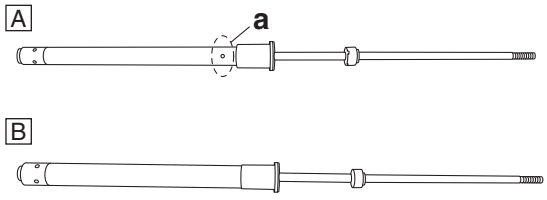
FCA17401

ATTENTION

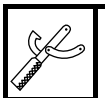
Le côté droit de la tige d'amortissement est utilisé pour l'amortissement à la détente et le côté gauche pour l'amortissement à la compression. Veiller à ne pas confondre la droite et la gauche.

N.B.

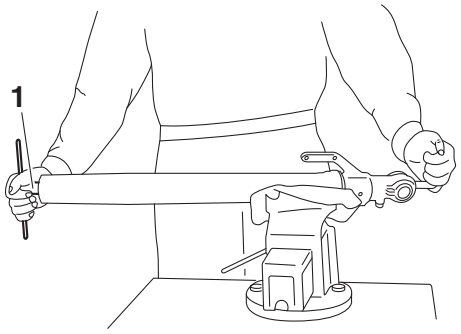
- Tout en maintenant la pipe d'amortissement équipée avec l'outil de maintien de pipe d'amortissement "1", desserrer la vis de pipe d'amortissement équipée.
- La pipe d'amortissement équipée gauche (pour la compression) a les trous "a" de la trajectoire de l'huile, contrairement au côté droit.



A. Côté compression
B. Côté détente



Outil de maintien de pipe d'amortissement (27 mm)
90890-01423
Outil de maintien de pipe d'amortissement
YM-01423

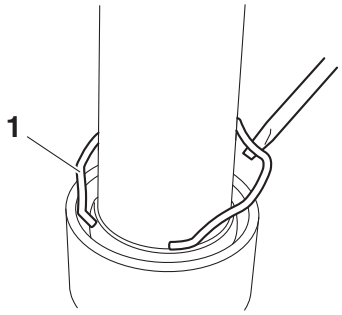


4. Déposer :
   • Joint cache-poussière
   • Clip de bague d'étanchéité "1" (avec un tournevis à tête plate)

FCA14180

ATTENTION

Ne pas griffer le tube de fourche.



5. Déposer :
   • Fourreau

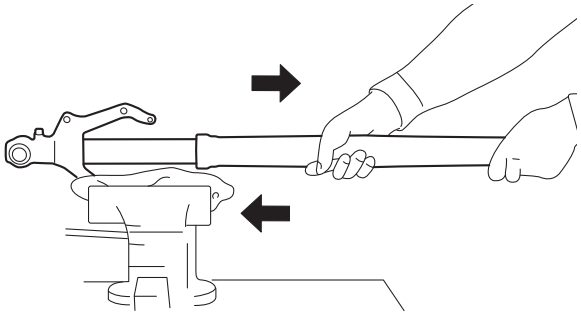
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Maintenez le bras de fourche à l'horizontale.
b. Fixez solidement le support d'étrier de frein dans un étau avec mordaches.
c. Séparer le fourreau du tube plongeur en tirant le fourreau vigoureusement mais prudemment.

FCA19880

ATTENTION

Une force excessive endommagerait les bagues. Toute bague endommagée doit être remplacée.

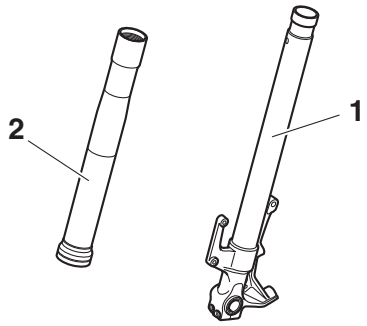


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30208
CONTRÔLE DES BRAS DE FOURCHE
Procédez comme suit pour chacun des bras de fourche.
1. Contrôler :
   • Tube plongeur “1”
   • Fourreau “2”
   Déformations/endommagement/rayures → Remplacer.

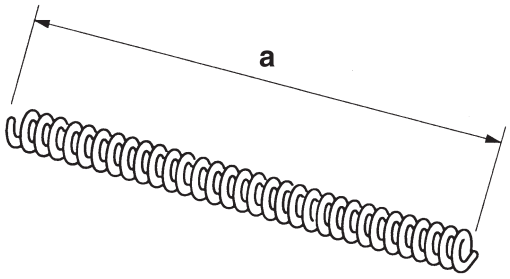
FWA13650
⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas tenter de redresser un tube de fourche déformé, car cela l’affaiblirait dangereusement.



2. Mesurer :
   • Longueur libre de ressort “a”
   Hors spécifications → Remplacer.

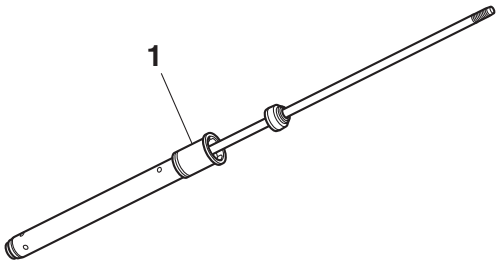
Longueur libre de ressort de fourche
297.1 mm (11.70 in)
Limite
291.1 mm (11.46 in)



3. Contrôler :
   • Pipe d’amortissement équipée “1”
   Endommagement/usure → Remplacer.
   Obstruction → Nettoyer tous les passages d’huile avec de l’air comprimé.

FCA19110
ATTENTION

• La construction interne du bras de fourche est très sophistiquée et s’avère particulièrement sensible aux corps étrangers.
• Veiller à ne pas laisser pénétrer de corps étrangers dans la fourche pendant le démontage et le remontage du bras de fourche.



FAS30209
MONTAGE DES BRAS DE FOURCHE
Procéder comme suit pour chacun des bras de fourche.

FWA13660
⚠ AVERTISSEMENT

• Veiller à ce que le niveau d’huile des deux bras de fourche soit égal.
• Un niveau d’huile inégal risque de diminuer la maniabilité et la stabilité du véhicule.

N.B.
- Lors du montage du bras de fourche, assurez-vous de remplacer les pièces suivantes :
  – Bague coulissante de tube plongeur
  – Bague antifriction
  – Bague d’étanchéité
  – Joint cache-poussière
  – Clip de bague d’étanchéité
  – Joint torique
  – Rondelle en cuivre
- Assurez-vous que tous les éléments sont propres avant d’effectuer le montage du bras de fourche.

1. Graisser :
   • Surface extérieure du tube plongeur

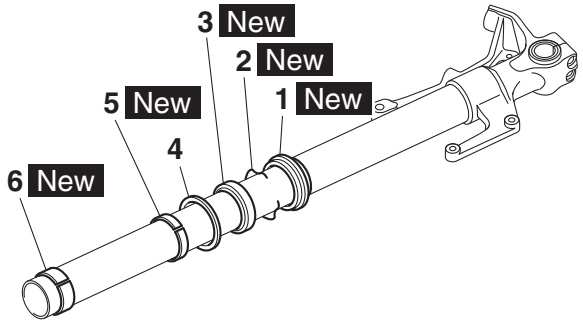
Huile recommandée
Huile de suspension 01 ou équivalente

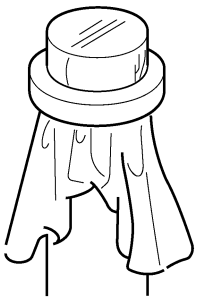
2. Installer :
   • Joint cache-poussière “1” New
   • Clip de bague d’étanchéité “2” New
   • Bague d’étanchéité “3” New
   • Rondelle “4”
   • Bague antifriction “5” New
   • Bague coulissante de tube plongeur “6” New

FCA14220
ATTENTION

S'assurer de diriger le côté de la bague d'étanchéité porteur d'un numéro vers le haut.

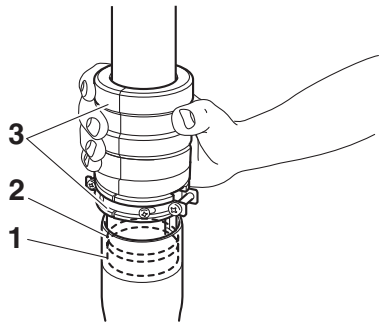
N.B.
- Avant d'installer la bague d'étanchéité, enduiser les lèvres de graisse à base de savon au lithium.
- Lubrifiez la surface extérieure du tube plongeur d'huile de fourche.
- Avant de poser la bague d'étanchéité, couvrer le sommet du bras de fourche avec un sac en plastique afin de protéger la bague d'étanchéité pendant l'installation.





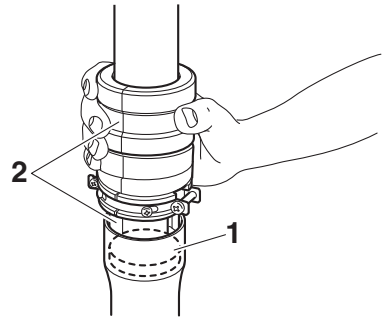
3. Installer :
   - Fourreau
     (vers le tube plongeur)
4. Installer :
   - Bague antifriction "1"
   - Rondelle "2"
     (à l'aide de l'outil de pose de joint de roulement de fourche "3")

	**Outil de pose de joint de roulement de fourche** **90890-01442** **Outil réglable de pose de joint de roulement de fourche (36 à 46 mm)** **YM-01442**



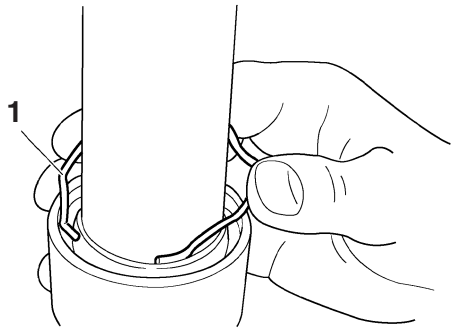
5. Installer :
   - Bague d'étanchéité "1"
     (à l'aide de l'outil de pose de joint de roulement de fourche "2")

	**Outil de pose de joint de roulement de fourche** **90890-01442** **Outil réglable de pose de joint de roulement de fourche (36 à 46 mm)** **YM-01442**



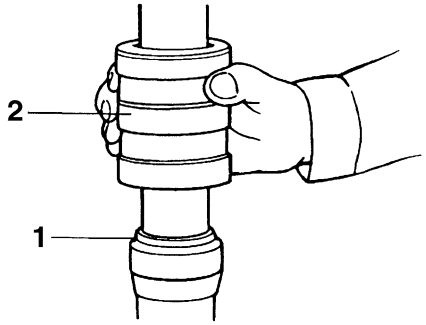
6. Installer :
   - Clip de bague d'étanchéité "1"

N.B.
Ajuster le clip de bague d'étanchéité dans la rainure du fourreau.



7. Installer :
   - Joint cache-poussière "1"
     (à l'aide de l'outil de pose de joint de roulement de fourche "2")

Outil de pose de joint de roulement de fourche
90890-01442
Outil réglable de pose de joint de roulement de fourche (36 à 46 mm)
YM-01442



8. Installer :
   • Pipe d'amortissement équipée "1" (vers le tube plongeur "2")
   • Rondelle en cuivre New
   • Vis de pipe d'amortissement équipée

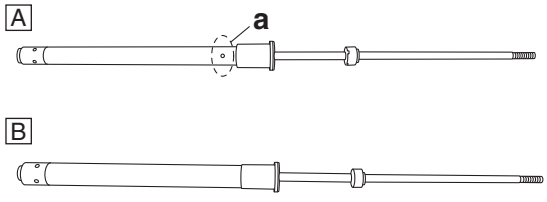
FCA17401

ATTENTION

Le côté droit de la tige d'amortissement est utilisé pour l'amortissement à la détente et le côté gauche pour l'amortissement à la compression. Veiller à ne pas confondre la droite et la gauche.

N.B.

La pipe d'amortissement équipée gauche (pour la compression) a les trous "a" de la trajectoire de l'huile, contrairement au côté droit.

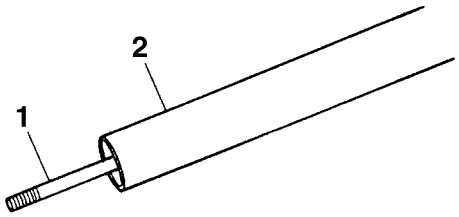


A. Côté compression
B. Côté détente

FCA14210

ATTENTION

Faire glisser lentement la pipe d'amortissement dans le tube plongeur jusqu'à ce qu'elle émerge du fond de ce dernier. Veiller à ne pas endommager le tube plongeur.



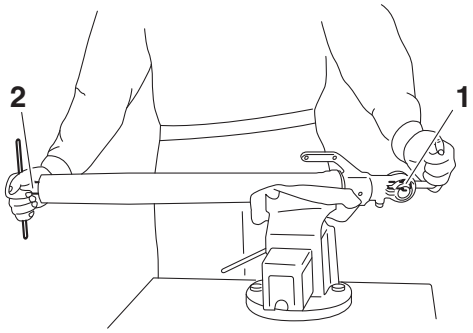
9. Serrer :
   • Vis de pipe d'amortissement équipée "1"

Vis de pipe d'amortissement équipée
23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)
LOCTITE®

N.B.

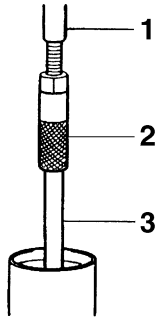
Tout en maintenant la pipe d'amortissement équipée avec l'outil de maintien de pipe d'amortissement "2", serrer la vis de pipe d'amortissement équipée.

Outil de maintien de pipe d'amortissement (27 mm)
90890-01423
Outil de maintien de pipe d'amortissement
YM-01423



10. Installer :
   • Extracteur de pipe d'amortissement "1"
   • Accessoire d'extracteur de pipe d'amortissement (M10) "2" (sur la pipe d'amortissement "3")

Extracteur de pipe d'amortissement
90890-01437
Kit de purge de pipe d'amortissement
YM-A8703
Accessoire d'extracteur de pipe d'amortissement (M10)
90890-01436
Kit de purge de pipe d'amortissement
YM-A8703



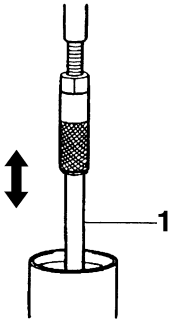
11.Remplir :
- Bras de fourche
  (avec la quantité spécifiée de l'huile de fourche recommandée)

Huile recommandée
Huile de suspension Yamaha 01
Quantité (gauche)
447.0 cm³ (15.11 US oz, 15.77 Imp.oz)
Quantité (droit)
437.0 cm³ (14.77 US oz, 15.41 Imp.oz)

FCA14230
ATTENTION
- **Utiliser sans faute le type d'huile de fourche recommandé. L'usage d'autres huiles risque d'empêcher le bon fonctionnement de la fourche.**
- **Être attentif à ne pas laisser pénétrer de corps étrangers dans la fourche pendant son démontage et son remontage.**

12.Après avoir rempli le bras de fourche, pomper lentement la pipe d'amortissement équipée "1" de haut en bas (au moins dix fois) afin de distribuer l'huile de fourche.

N.B.
Veiller à effectuer un pompage lent sur la pipe d'amortissement équipée pour que l'huile de fourche ne gicle pas.

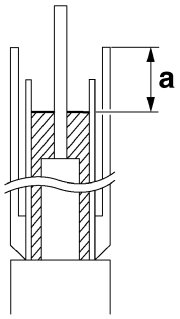


13.Avant de mesurer le niveau d'huile de fourche, attendez dix minutes que l'huile se stabilise et que les bulles d'air se soient échappées.

N.B.
Veillez à purger l'air qui resterait dans le bras de fourche.

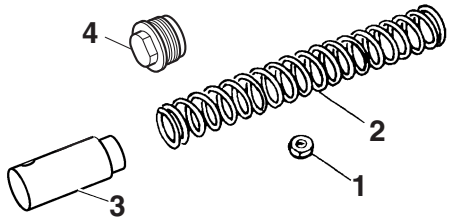
14.Mesurer :
- Niveau d'huile de bras de fourche "a"
  (depuis le sommet du fourreau, avec le fourreau complètement comprimé et sans le ressort de fourche)
  Hors spécifications → Corriger.

Niveau (gauche)
114 mm (4.5 in)
Niveau (droit)
118 mm (4.6 in)



15.Installer :
- Contre-écrou de la tige d'amortissement "1"
- Ressort de fourche "2"
- Entretoise "3"
- Vis de chapeau "4"
  (avec le joint torique New)

FWA12850
⚠ AVERTISSEMENT
Toujours utiliser un joint torique neuf.

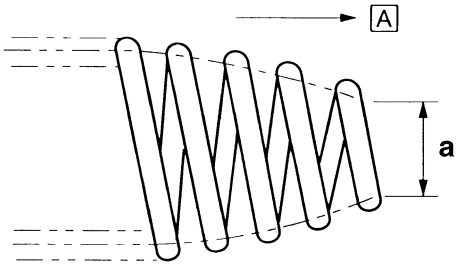


▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer l'extracteur de pipe d'amortissement et l'accessoire d'extracteur de pipe d'amortissement.
b. Installer le contre-écrou de la tige d'amortissement.
c. Poser le ressort de fourche et l'entretoise.

N.B.

Installer le ressort avec le plus petit diamètre "a" vers le haut "A".



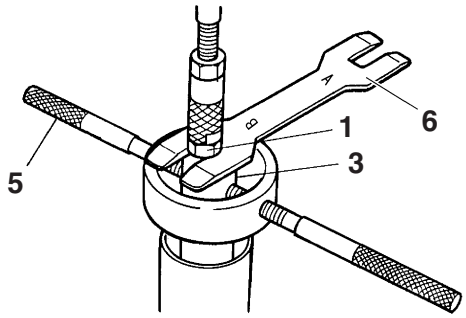
d. Enfoncer l'entretoise à l'aide du compresseur de ressort de fourche "5".
e. Soulever l'extracteur de pipe d'amortissement et installer l'outil de maintien de pipe d'amortissement "6" entre le contre-écrou de la tige d'amortissement "1" et l'entretoise "3".

N.B.

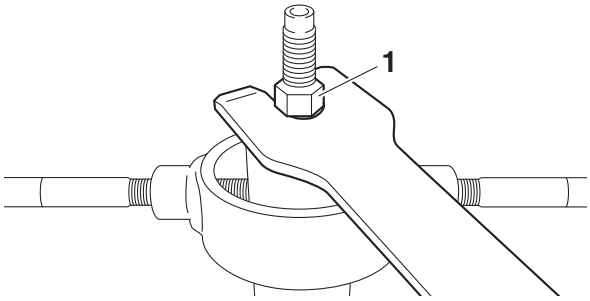
Utiliser le côté de l'outil de maintien de pipe d'amortissement portant le repère "B".



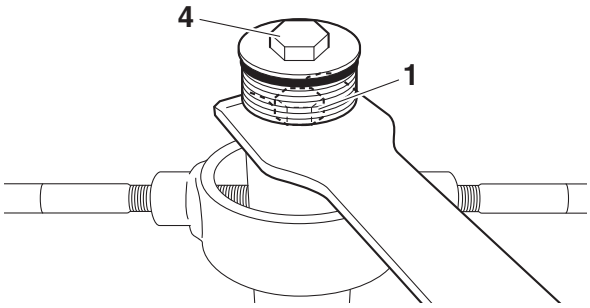
Compresseur de ressort de fourche
90890-01441
Compresseur de ressort de fourche
YM-01441
Outil de maintien de pipe d'amortissement
90890-01434
Outil de maintien de pipe d'amortissement à deux bouts
YM-01434



f. Déposer l'extracteur de pipe d'amortissement et l'accessoire d'extracteur de pipe d'amortissement.
g. Installer le contre-écrou de la tige d'amortissement "1" sur la pipe d'amortissement et le tourner jusqu'à ce qu'il s'arrête.



h. Installer la vis de chapeau "4", puis serrer le contre-écrou de la tige d'amortissement "1" jusqu'à ce qu'il entre en contact avec la vis.



i. Maintenir la vis de chapeau et serrer le contre-écrou de la tige d'amortissement comme spécifié.



Contre-écrou de la tige d'amortissement
15 N·m (1.5 kgf·m, 11 lb·ft)

j. Déposer l'outil de maintien de pipe d'amortissement et le compresseur de ressort de fourche.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30210
INSTALLATION DES BRAS DE FOURCHE

Procédez comme suit pour chacun des bras de fourche.

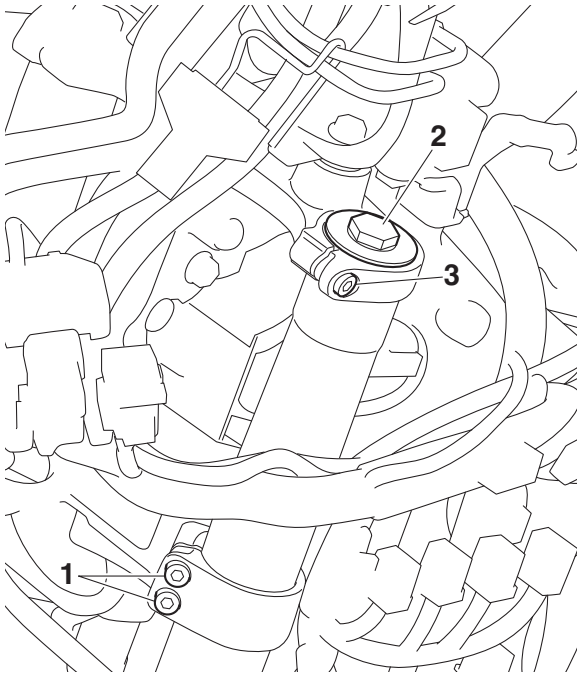
1. Installer :
   - Bras de fourche
     Serrer provisoirement les vis de pincement de té supérieur et inférieur.

N.B.

Veiller à ce que le fourreau soit au même niveau que le dessus du té supérieur.

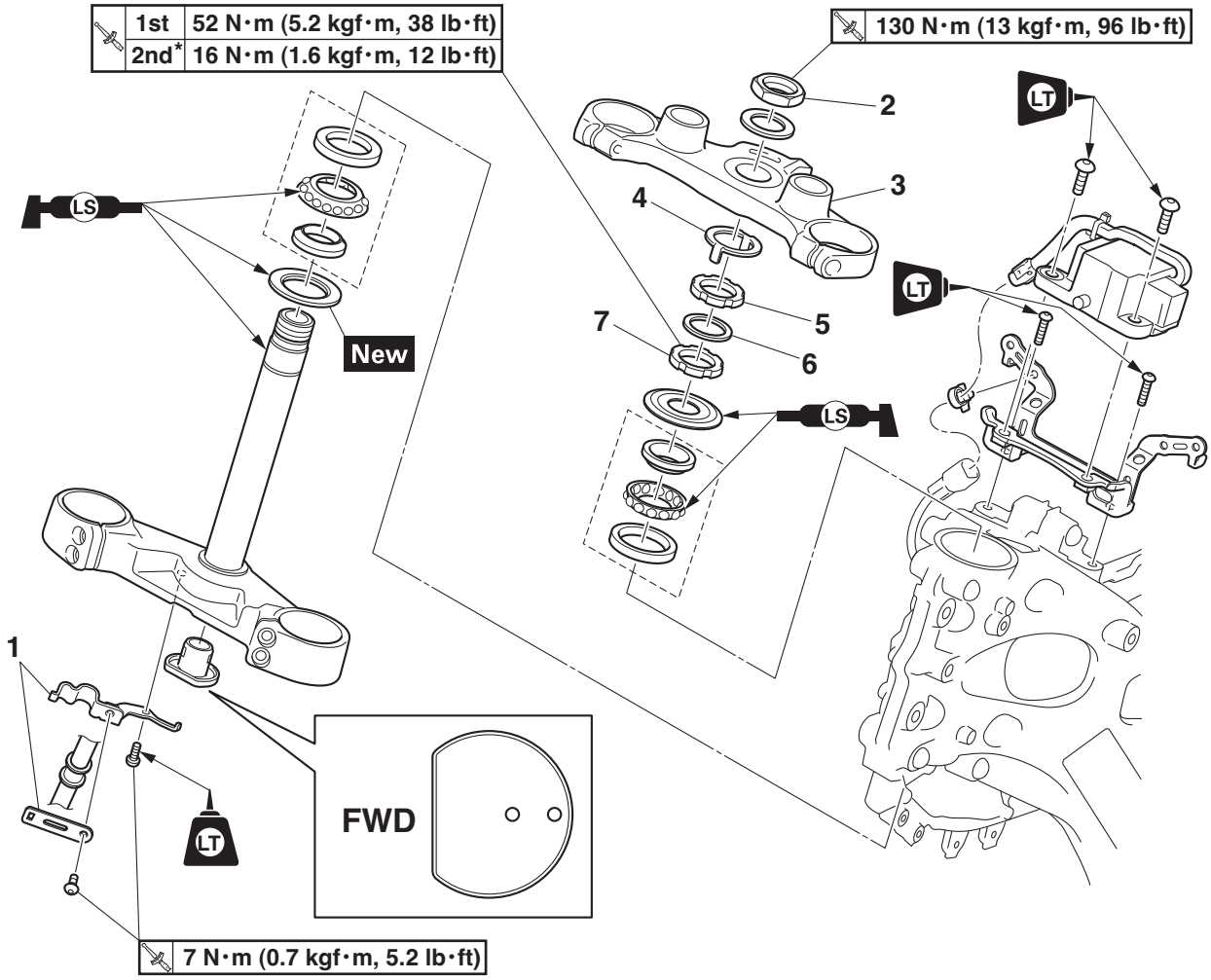
2. Serrer :
   - Vis de pincement de té inférieur “1”
   - Vis de chapeau “2”
   - Vis de pincement de té supérieur “3”

Vis de pincement de té inférieur
23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)
Bouchon de tube de fourche
23 N·m (2.3 kgf·m, 17 lb·ft)
Vis de pincement de té supérieur
30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft)



FAS20035
TÊTE DE FOURCHE

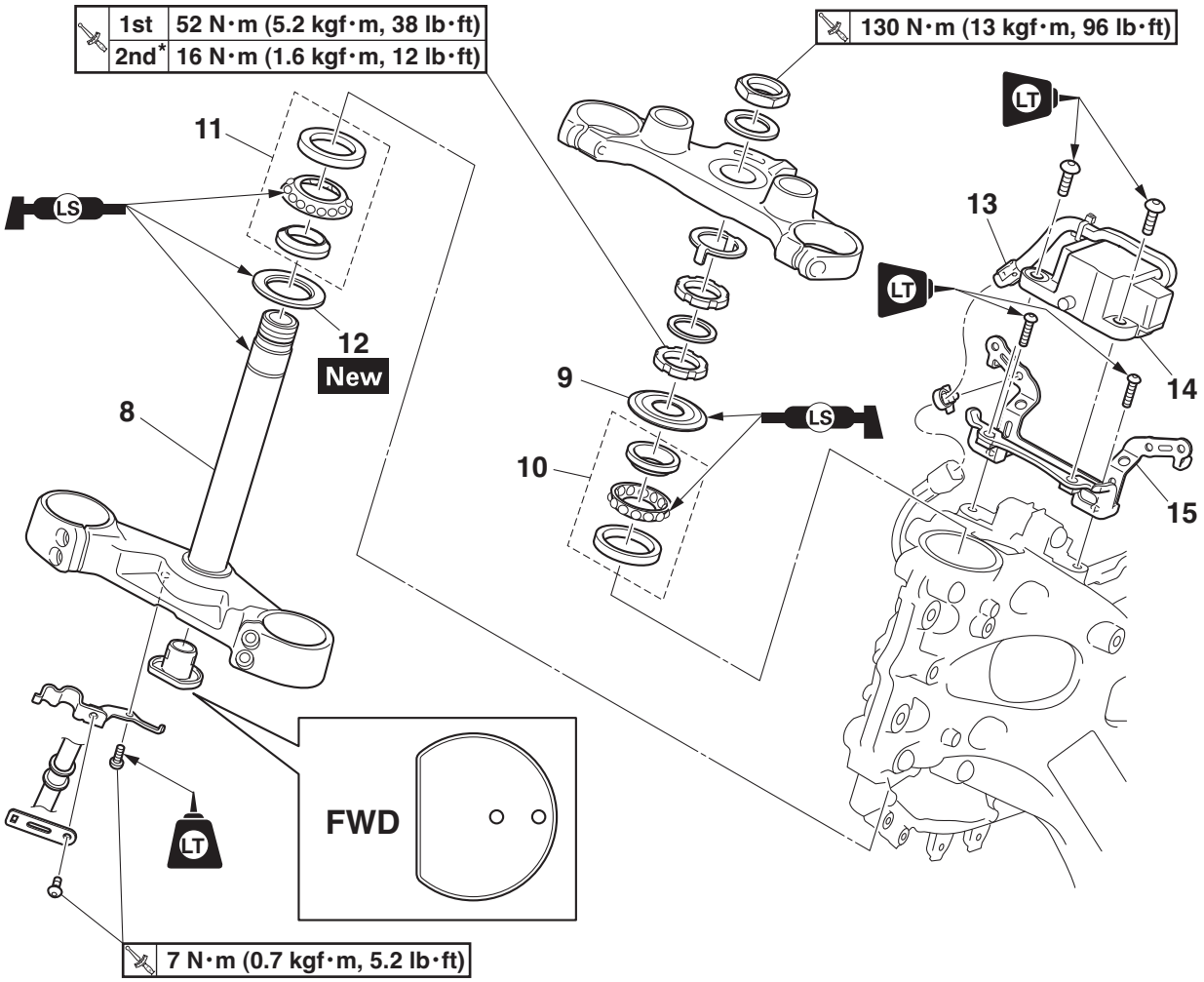
Dépose du té inférieur



***Desserrer complètement l'écrou crénelé inférieur, puis le serrer au couple spécifié.**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Cache de guidon/Guidon/Support inférieur de guidon		Se reporter à "GUIDON" à la page 4-81.
	Roue avant		Se reporter à "ROUE AVANT" à la page 4-22.
1	Support	2	
2	Écrou de direction	1	
3	Té supérieur	1	
4	Rondelle-frein	1	
5	Écrou crénelé supérieur	1	
6	Rondelle en caoutchouc	1	
7	Écrou crénelé inférieur	1	

Dépose du té inférieur



***Desserrer complètement l'écrou crénelé inférieur, puis le serrer au couple spécifié.**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
8	Té inférieur	1	
9	Couvercle de roulement supérieur	1	
10	Roulement supérieur	1	
11	Roulement inférieur	1	
12	Joint cache-poussière	1	
13	Coupleur du bloc de serrure antivol	1	Débrancher.
14	Bloc de serrure antivol	1	
15	Support	1	

FAS30213
DÉPOSE DU TÉ INFÉRIEUR

1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

2. Déposer :
   - Écrou crénelé supérieur
   - Rondelle en caoutchouc
   - Écrou crénelé inférieur "1"
   - Té inférieur

N.B.

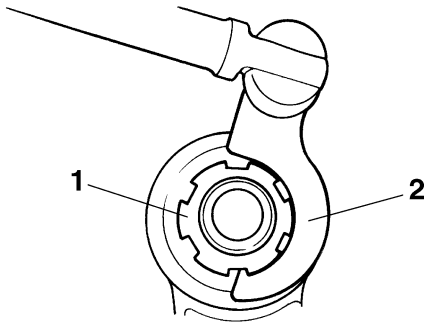
Déposer l'écrou crénelé supérieur et l'écrou crénelé inférieur à l'aide de la clé pour écrous crénelés "2".

FWA13730
⚠ AVERTISSEMENT

Bloquer fermement le té inférieur pour qu'il ne puisse tomber.

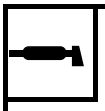


Clé pour écrous crénelés
90890-01403
Clé à ergot pour écrou à collerette
YU-A9472



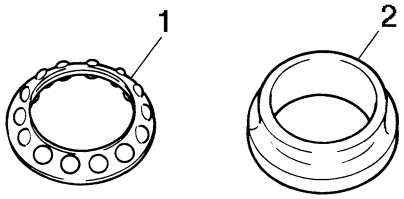
FAS30214
CONTRÔLE DE LA TÊTE DE FOURCHE

1. Nettoyer :
   - Roulements
   - Cages de roulement



Dissolvant de nettoyage recommandé
Pétrole

2. Contrôler :
   - Roulements "1"
   - Cages de roulement "2"
     Endommagement/piqûres → Remplacer.



3. Remplacer :
   - Roulements
   - Cages de roulement

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

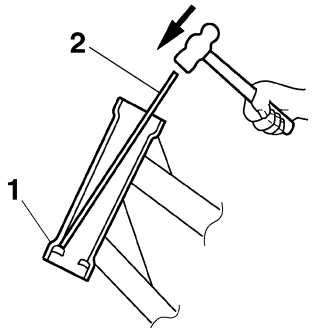
a. Déposer les cages de roulement du tube de direction "1" à l'aide d'une longue tige "2" et d'un marteau.
b. Déposer la cage de roulement du té inférieur "3" à l'aide d'un burin de sol "4" et d'un marteau.
c. Installer un joint en caoutchouc neuf et des cages de roulement neuves.

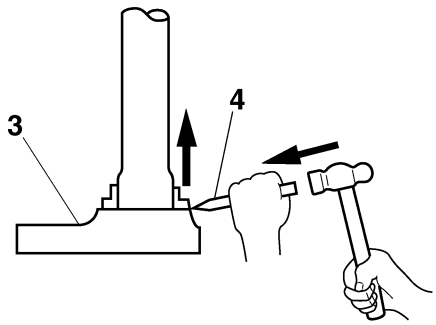
FCA14270
ATTENTION

Installer correctement la cage de roulement, sinon le tube de direction risque d'être endommagé.

N.B.

- Toujours remplacer la fois les roulements et leurs cages.
- Chaque fois que la tête de fourche est démontée, remplacez le joint cache-poussière.





▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

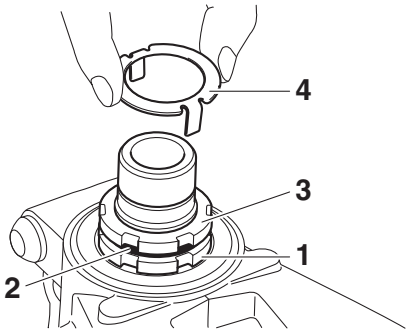
4. Contrôler :
   • Té supérieur
   • Té inférieur
   (avec la colonne de direction)
   Déformations/fissures/endommagement → Remplacer.

FAS30216
REPOSE DE LA TÊTE DE FOURCHE

1. Graisser :
   • Roulement supérieur
   • Roulement inférieur

	Lubrifiant recommandé **Graisse à base de savon au lithium**

2. Installer :
   • Écrou crénelé inférieur “1”
   • Rondelle en caoutchouc “2”
   • Écrou crénelé supérieur “3”
   • Rondelle-frein “4”
   Se reporter à “CONTRÔLE ET RÉGLAGE DE LA TÊTE DE FOURCHE” à la page 3-27.



3. Installer :
   • Té supérieur
   • Rondelle
   • Écrou de direction

N.B.
Serrer provisoirement l’écrou de direction.

4. Installer :
   • Bras de fourche
   Se reporter à “FOURCHE” à la page 4-89.

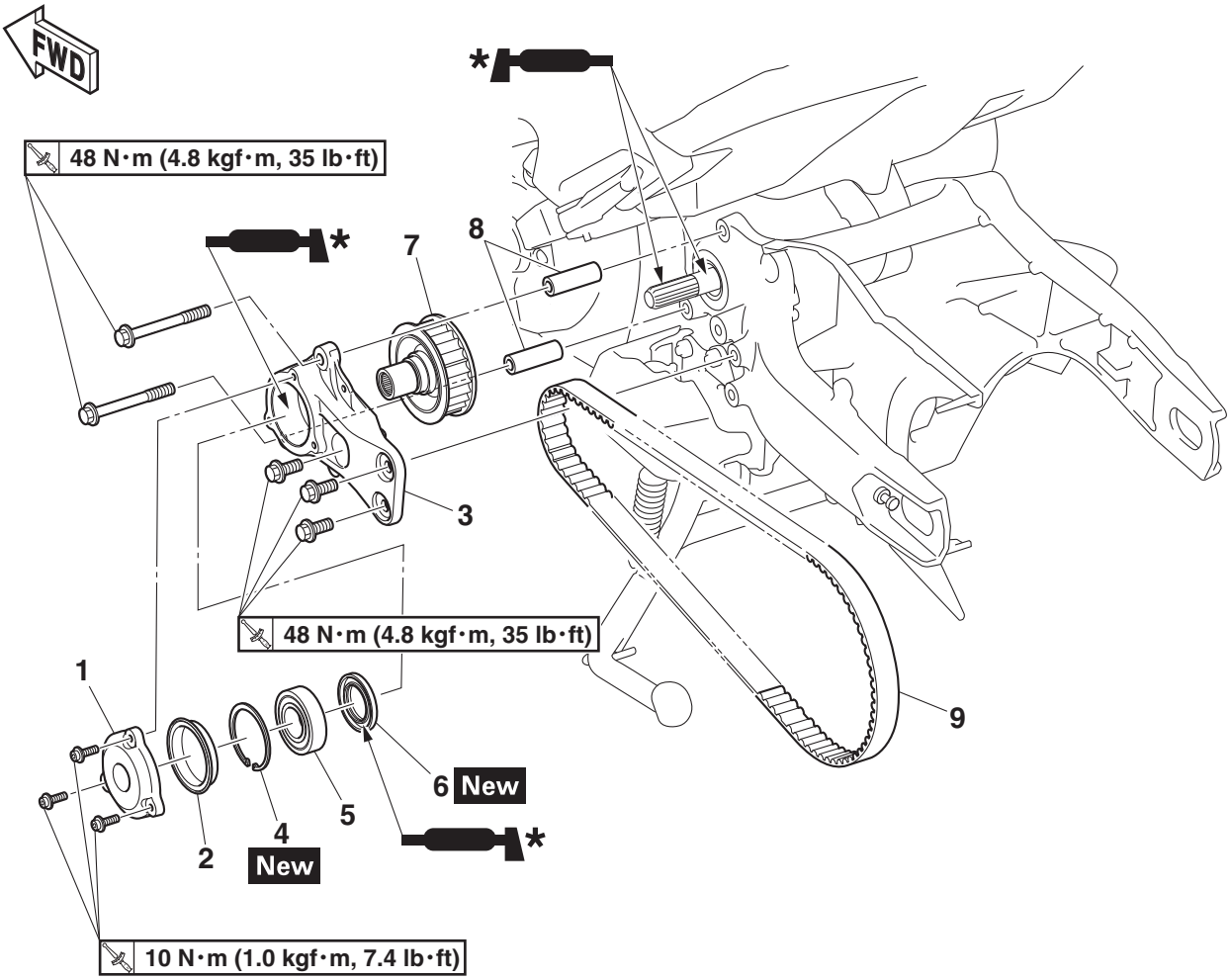
N.B.
Serrer provisoirement les vis de pincement de té supérieur et inférieur.

5. Serrer :
   • Écrou de direction

	Écrou de direction **130 N·m (13 kgf·m, 96 lb·ft)**

FAS20039
TRANSMISSION PAR COURROIE

Dépose de la courroie crantée de transmission



*** Remplissage de GRAISSE YAMAHA "J" (Shell Alvania EP Grease R0®).**

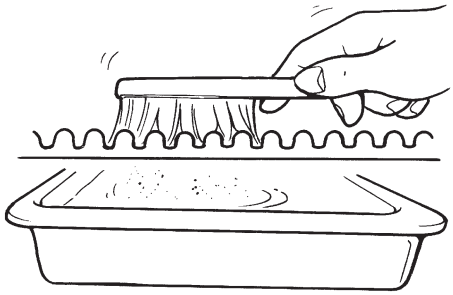
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Étrier de frein arrière/Étrier de verrouillage de frein arrière		Se reporter à "FREIN ARRIÈRE" à la page 4-53.
	Roue arrière		Se reporter à "ROUE ARRIÈRE" à la page 4-31.
1	Couvercle de poulie menante	1	
2	Cache antipoussière	1	
3	Support	1	
4	Circlip	1	
5	Roulement	1	
6	Bague d'étanchéité	1	
7	Poulie menante	1	
8	Entretoise épaulée	2	
9	Courroie crantée de transmission	1	

FAS30236
CONTRÔLE DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION

1. Nettoyer :
   • Courroie crantée de transmission

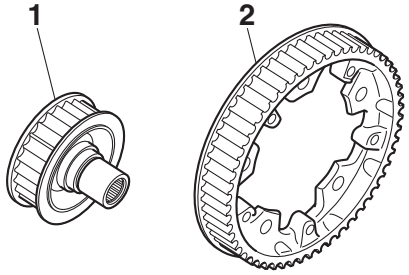
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Nettoyer la courroie crantée de transmission à l'aide d'un chiffon propre.
b. Placer la courroie crantée de transmission dans un mélange d'eau et de détergent doux. Ensuite, retirer la saleté de la courroie crantée de transmission.
c. Retirer la courroie crantée de transmission du mélange et rincer avec de l'eau propre. Ensuite, laisser la courroie crantée de transmission sécher complètement.

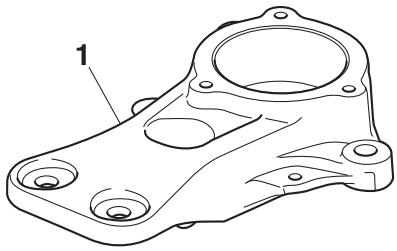


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

2. Contrôler :
   • Courroie crantée de transmission
   Se reporter à "CONTRÔLE DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION" à la page 3-24.
3. Contrôler :
   • Poulie menante "1"
   • Poulie jante de roue arrière "2"
   Dents tordues → Remplacer la courroie crantée de transmission et les poulies en un ensemble.



4. Contrôler :
   • Support "1"
   Fissures/endommagement → Remplacer.



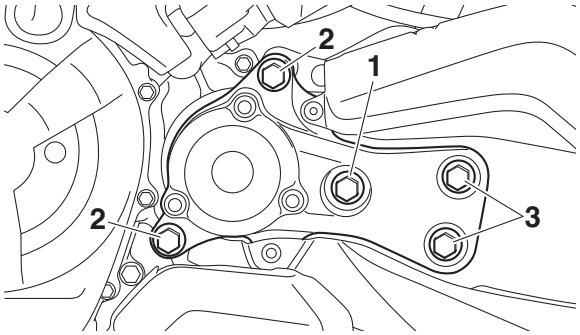
FAS32443
INSTALLER LA POULIE MENANTE COMPLÈTE

1. Installer :
   • Poulie menante complète
   • Boulon de poulie menante complète
2. Serrer :
   • Boulon de poulie menante complète

N.B.

Serrer les boulons de la poulie menante complète dans l'ordre suivant, boulon "1", boulons "2" et boulons "3".

	**Boulon de poulie menante complète** **48 N·m (4.8 kgf·m, 35 lb·ft)**

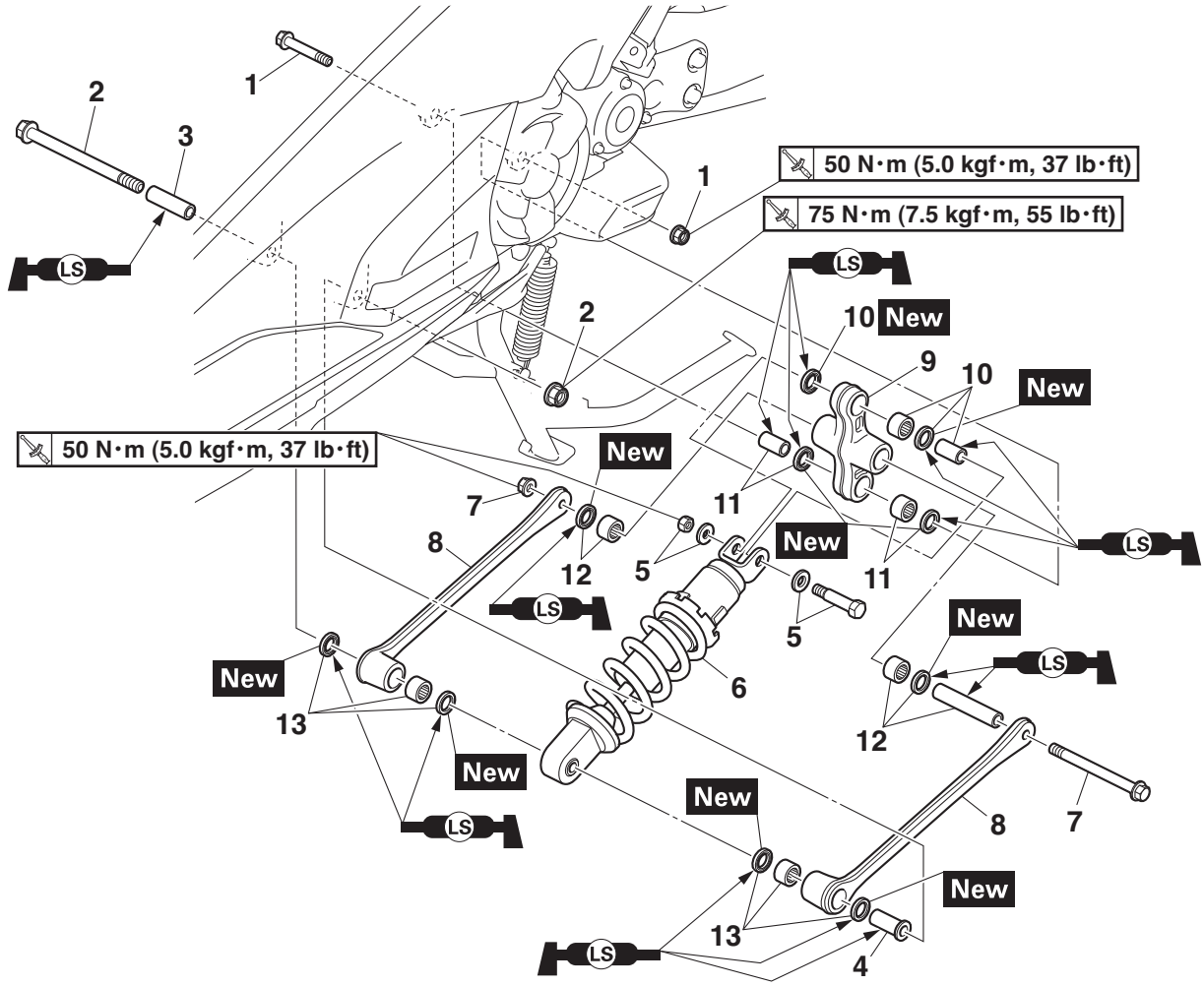


FAS31423
REPOSE DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION

1. Installer :
   • Courroie crantée de transmission
2. Régler :
   • Tension de courroie crantée de transmission
   Se reporter à "TENSION DE LA COURROIE CRANTÉE DE TRANSMISSION" à la page 3-24.

FAS20036
COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE

Dépose du combiné ressort-amortisseur arrière



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Étrier de frein arrière/Étrier de verrouillage de frein arrière		Se reporter à “FREIN ARRIÈRE” à la page 4-53.
	Roue arrière		Se reporter à “ROUE ARRIÈRE” à la page 4-31.
1	Écrou de bras relais/Vis de bras relais	1/1	
2	Écrou inférieur de combiné ressort-amortisseur arrière/Vis inférieure de combiné ressort-amortisseur arrière	1/1	
3	Entretoise épaulée	1	
4	Entretoise épaulée	1	
5	Écrou supérieur de combiné ressort-amortisseur arrière/Rondelle/Vis supérieure de combiné ressort-amortisseur arrière	1/2/1	
6	Combiné ressort-amortisseur arrière	1	
7	Vis de bras de raccordement/Écrou de bras de raccordement	1/1	
8	Bras de raccordement	2	
9	Bras relais	1	
10	Entretoise épaulée/Bague d’étanchéité/Roulement	1/2/1	
11	Entretoise épaulée/Bague d’étanchéité/Roulement	1/2/1	
12	Entretoise épaulée/Bague d’étanchéité/Roulement	1/2/2	
13	Bague d’étanchéité/Roulement	4/2	

FAS30826
MANIPULATION DE L'AMORTISSEUR ARRIÈRE

FWA13740
⚠ AVERTISSEMENT

Cet amortisseur arrière contient de l'azote sous haute pression. Lire attentivement les informations ci-dessous avant de manipuler l'amortisseur arrière. Le fabricant décline toute responsabilité pour les dégâts ou les blessures corporelles résultant d'une mauvaise manipulation.

- **Ne jamais manipuler frauduleusement ou tenter d'ouvrir l'amortisseur arrière.**
- **Ne pas soumettre l'amortisseur à une flamme nue ou une autre source de forte chaleur. L'élévation de pression qui en résulterait pourrait faire exploser l'amortisseur.**
- **Ne pas déformer ni endommager l'amortisseur arrière. Le moindre endommagement de l'amortisseur arrière risque d'amoindrir les performances d'amortissement.**

FAS30729
MISE AU REBUT D'UN AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Il faut éliminer la pression du gaz avant de mettre au rebut un amortisseur arrière. Pour éliminer la pression de gaz, percer un trou de 2–3 mm (0.08–0.12 in) dans l'amortisseur arrière comme indiqué sur le schéma.

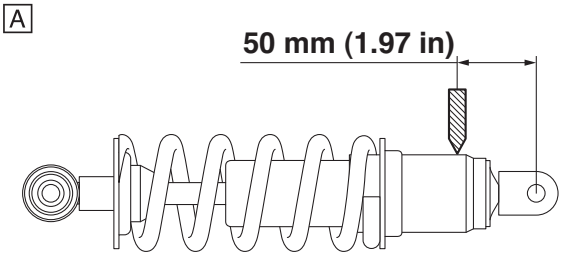
FWA13760
⚠ AVERTISSEMENT

Porter des lunettes pour se protéger des projections de gaz et/ou de particules de métal.

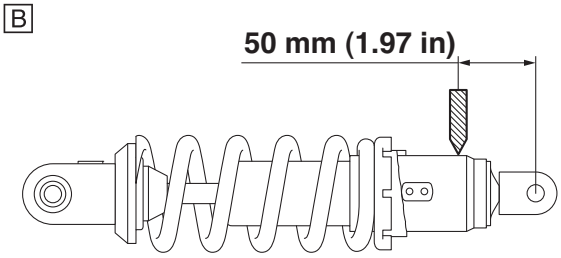
N.B.

Percer un trou à une distance de 50 mm (1.97 in) à partir du centre du trou d'installation.

A



B



A. XP530E-A/XP530-A
B. XP530D-A

FAS30219
DÉPOSE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

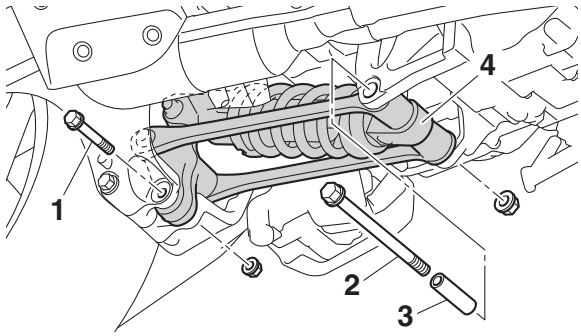
N.B.

Placer le véhicule sur un support de maintenance, de sorte que la roue arrière soit surélevée.

2. Déposer :
   - Vis de bras relais "1"
   - Écrou de bras relais
   - Vis inférieure de combiné ressort-amortisseur arrière "2"
   - Écrou inférieur de combiné ressort-amortisseur arrière
   - Entretoise épaulée "3"

N.B.

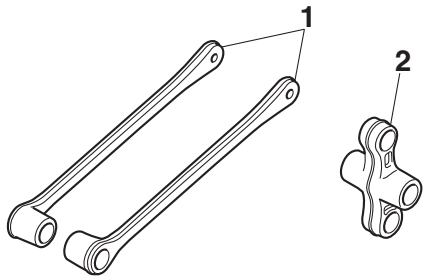
- Lors de la dépose de la vis, maintenez le bras oscillant pour éviter qu'il ne tombe.
- Retirer l'entretoise épaulée "3" sur le côté droit du véhicule.



3. Déposer :
   - Combiné ressort-amortisseur arrière "4"

FAS30220
CONTRÔLE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE
1. Contrôler :
   • Tige d'amortisseur arrière
   Déformations/endommagement → Remplacer le combiné ressort-amortisseur arrière.
   • Combiné ressort-amortisseur arrière
   Fuites de gaz/fuites d'huile → Remplacer le combiné ressort-amortisseur arrière.
   • Ressort
   Endommagement/usure → Remplacer le combiné ressort-amortisseur arrière.
   • Roulement
   • Vis
   Déformations/endommagement/usure → Remplacer.

FAS30221
CONTRÔLE DU BRAS DE RACCORDEMENT ET DU BRAS RELAIS
1. Contrôler :
   • Bras de raccordement "1"
   • Bras relais "2"
   Endommagement/usure → Remplacer.



2. Contrôler :
   • Roulements
   • Bagues d'étanchéité
   Endommagement/piqûres → Remplacer.
3. Contrôler :
   • Entretoises épaulées
   Endommagement/rayures → Remplacer.

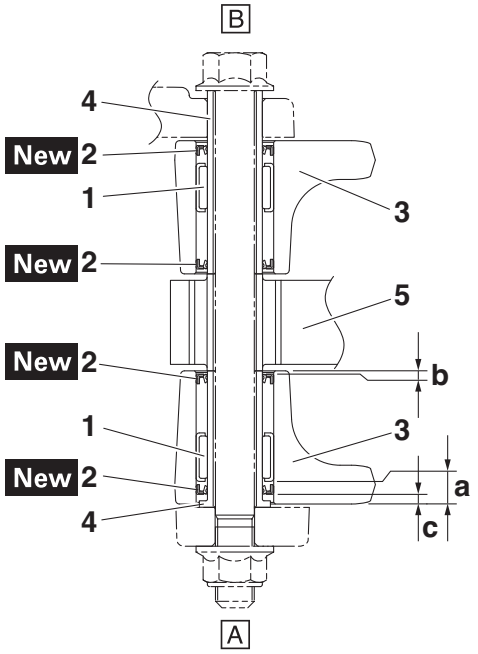
FAS32420
MONTAGE DU BRAS DE RACCORDEMENT
1. Graisser :
   • Entretoises épaulées
   • Bagues d'étanchéité

Lubrifiant recommandé
Graisse à base de savon au lithium

2. Installer :
   • Roulements "1"
   • Bagues d'étanchéité "2" New

N.B.
- Lors de la pose des bagues d'étanchéité "2" sur les bras de raccordement "3", orienter le poinçon des bagues d'étanchéité vers l'extérieur.
- Installer le roulement au bras de raccordement en appuyant sur le côté poinçonné.

Profondeur installée "a"
7 mm (0.28 in)
Profondeur installée "b"
0.5–1.5 mm (0.02–0.06 in)
Profondeur installée "c"
2.5–3.5 mm (0.10–0.14 in)



4. Entretoise épaulée
5. Combiné ressort-amortisseur arrière

A. Côté gauche
B. Côté droit

FAS30222
MONTAGE DU BRAS RELAIS
1. Graisser :
   • Entretoises épaulées
   • Bagues d'étanchéité

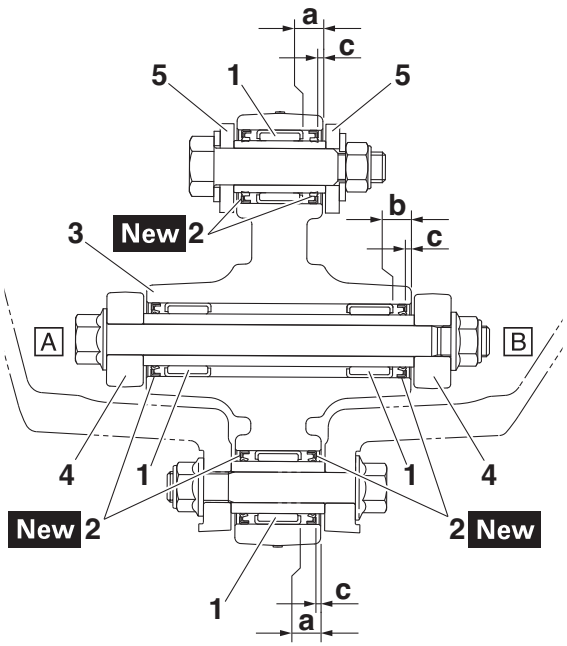
Lubrifiant recommandé
Graisse à base de savon au lithium

2. Installer :
   • Roulements "1"
   (vers le bras relais)

• Bagues d'étanchéité "2" New
(au bras relais)

Profondeur installée "a"
6.5 mm (0.26 in)
Profondeur installée "b"
6 mm (0.24 in)
Profondeur installée "c"
1.0–2.0 mm (0.04–0.08 in)

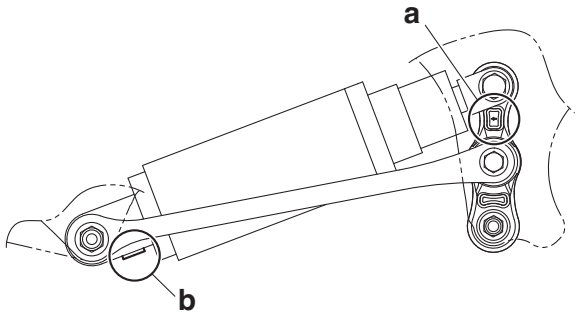
N.B.
- Lors de la pose des bagues d'étanchéité "2" sur le bras relais, orienter le poinçon des bagues d'étanchéité vers l'extérieur.
- Appuyez sur la bague d'étanchéité afin qu'elle ne dépasse pas de l'extrémité du bras relais.
- Installer le bras de raccordement de façon à ce que le repère poinçonné "B67" soit orienté vers l'extérieur. Le repère poinçonné peut être orienté soit vers le haut soit vers le bas.



3. Bras relais
4. Bras de raccordement
5. Combiné ressort-amortisseur arrière

A. Côté gauche
B. Côté droit

N.B.
- Installer la vis supérieure de combiné ressort-amortisseur arrière et la vis de bras de raccordement à partir de la gauche.
- Installer le bras relais de sorte que le repère poinçonné "a" soit positionné comme indiqué sur l'illustration.
- Installer le combiné ressort-amortisseur arrière de façon à ce que l'étiquette soit orientée vers le bas.
- Installer le combiné ressort-amortisseur arrière de façon à ce que la vis de réglage "b" de l'amortissement à la détente soit orientée vers le bas. (pour XP530D-A)



FAS30225
REPOSE DU COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE

1. Installer :
   • Combiné ressort-amortisseur arrière

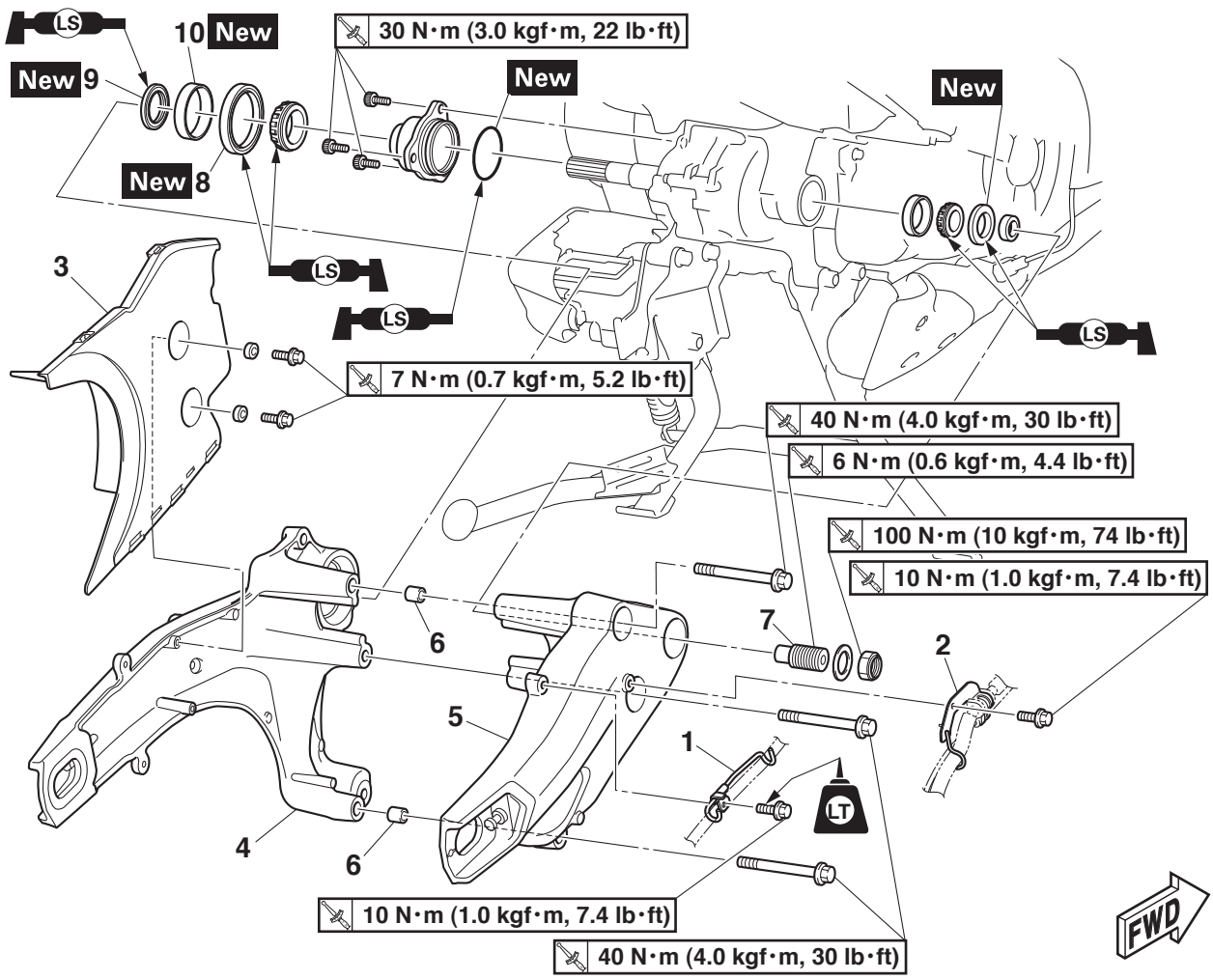
N.B.
- Installer la vis inférieure de combiné ressort-amortisseur arrière et la vis de bras relais à partir de la droite.
- Installer le combiné ressort-amortisseur arrière avec le bras oscillant vers le bas.

2. Serrer :
   • Écrou inférieur de combiné ressort-amortisseur arrière
   • Écrou de bras relais

Écrou inférieur de combiné ressort-amortisseur arrière
75 N·m (7.5 kgf·m, 55 lb·ft)
Écrou de bras relais
50 N·m (5.0 kgf·m, 37 lb·ft)

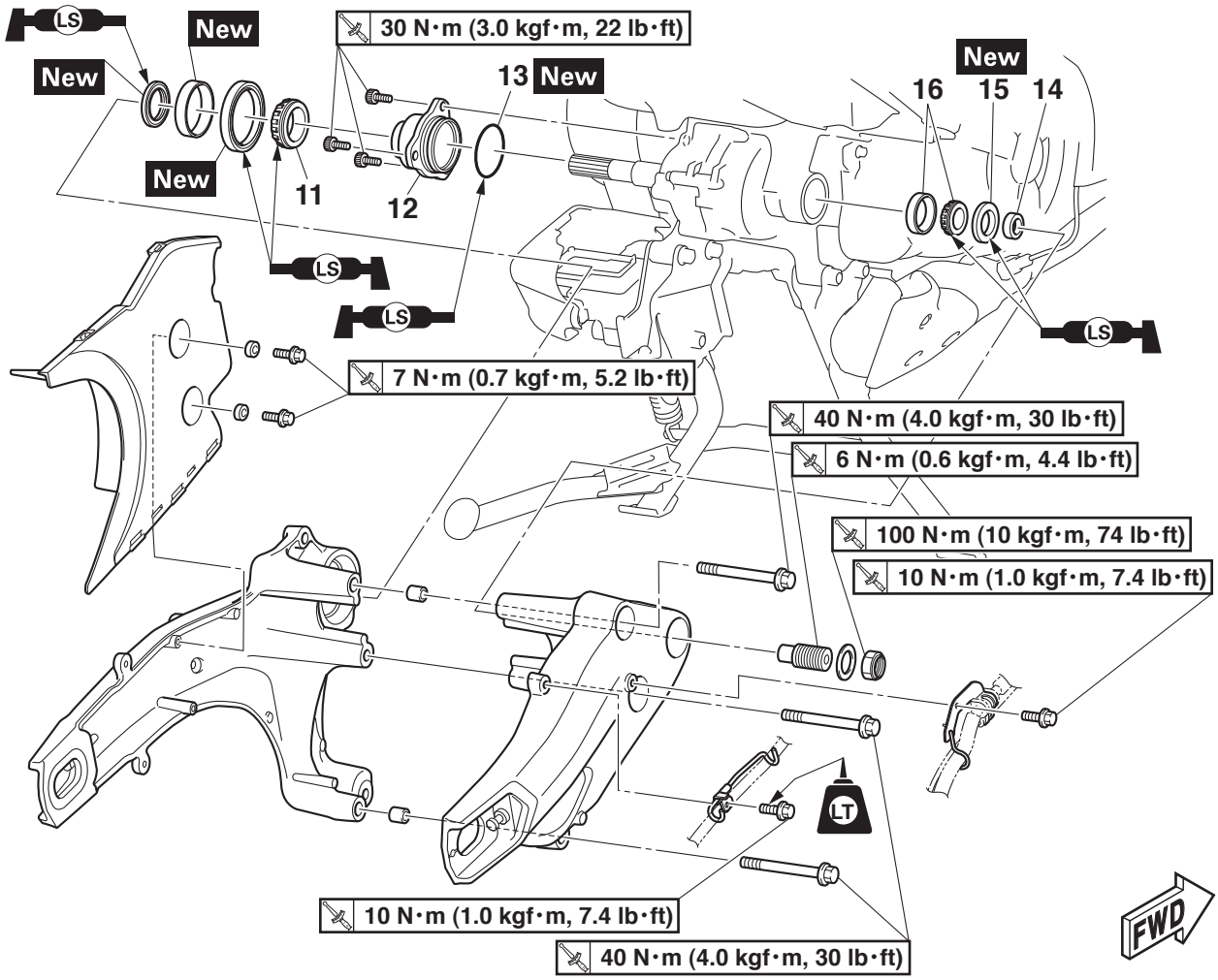
FAS20037
BRAS OSCILLANT

Dépose du bras oscillant



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Étrier de frein arrière/Étrier de verrouillage de frein arrière		Se reporter à “FREIN ARRIÈRE” à la page 4-53.
	Roue arrière		Se reporter à “ROUE ARRIÈRE” à la page 4-31.
	Combiné ressort-amortisseur arrière		Se reporter à “COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE” à la page 4-105.
	Courroie crantée de transmission		Se reporter à “TRANSMISSION PAR COURROIE” à la page 4-103.
1	Support	1	
2	Support	1	
3	Garde intérieure de courroie crantée de transmission	1	
4	Bras oscillant (gauche)	1	
5	Bras oscillant (droite)	1	
6	Goujon	2	
7	Axe de pivot	1	
8	Bague d’étanchéité	1	
9	Bague d’étanchéité	1	
10	Cage externe	1	

Dépose du bras oscillant



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
11	Roulement	1	
12	Logement de roulement	1	
13	Joint torique	1	
14	Entretoise épaulée	1	
15	Bague d'étanchéité	1	
16	Roulement	1	

FAS30226
DÉPOSE DU BRAS OSCILLANT
1. Placer le véhicule sur une surface plane.

FWA13120
⚠ AVERTISSEMENT

Caler solidement le véhicule pour qu'il ne puisse se renverser.

N.B.

Placer le véhicule sur un support de maintenance, de sorte que la roue arrière soit surélevée.

2. Mesurer :
   - Jeu latéral du bras oscillant
   - Mouvement vertical du bras oscillant

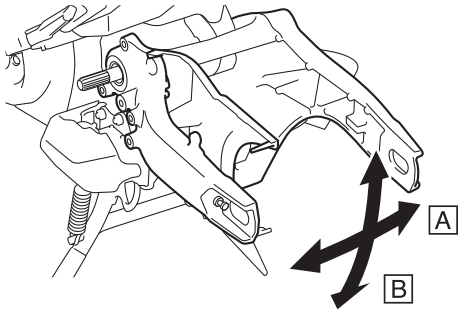
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Mesurer le couple de serrage des boulons de poulie menante complète, les boulons de bras oscillant et l'écrou d'axe de pivot.



Boulon de poulie menante complète
48 N·m (4.8 kgf·m, 35 lb·ft)
Boulon de bras oscillant
40 N·m (4.0 kgf·m, 30 lb·ft)
Axe de pivot
6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)
Écrou d'axe de pivot
100 N·m (10 kgf·m, 74 lb·ft)

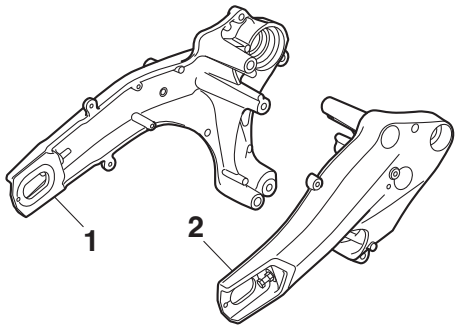
b. Contrôler le jeu latéral du bras oscillant "A" en le déplaçant latéralement.
c. Si le bras oscillant présente un jeu latéral, vérifier les roulements.
d. Vérifier le mouvement vertical du bras oscillant "B" en déplaçant le bras oscillant vers le haut et vers le bas.
   Si le mouvement vertical du bras oscillant n'est pas régulier ou s'il y a des points durs, vérifier les roulements.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Déposer :
   - Courroie crantée de transmission
     Se reporter à "TRANSMISSION PAR COURROIE" à la page 4-103.
4. Déposer :
   - Boulon de poulie menante complète
   - Boulon de bras oscillant
   - Écrou d'axe de pivot

FAS30227
CONTRÔLE DU BRAS OSCILLANT
1. Contrôler :
   - Bras oscillant (gauche) "1"
   - Bras oscillant (droite) "2"
     Déformations/fissures/endommagement → Remplacer.

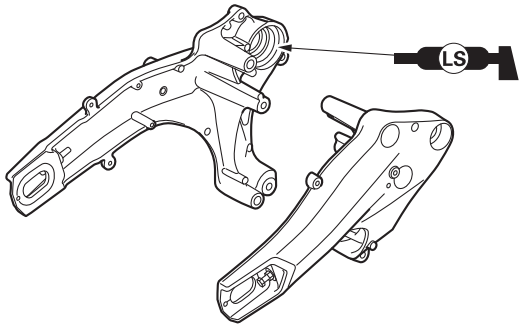


2. Contrôler :
   - Boulons de poulie menante complète
   - Boulons de bras oscillant
     Endommagement/usure → Remplacer.

FAS30228
REPOSE DU BRAS OSCILLANT
1. Graisser :
   - Roulement à rouleaux coniques

N.B.

Lubrifier l'espace dans le bras oscillant avec une graisse à base de savon au lithium avant d'installer le roulement à rouleaux coniques.

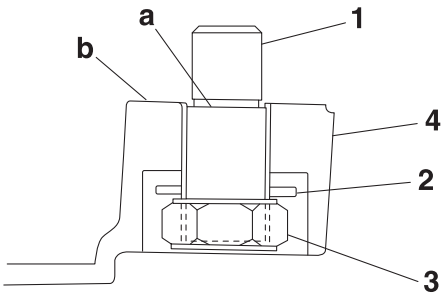


2. Installer :
   - Axe de pivot "1"
   - Rondelle "2"
   - Écrou d'axe de pivot "3"

N.B.

Installer provisoirement les pièces sur le bras oscillant "4", en veillant à ce que la partie "a" de

l'axe de pivot ne dépasse pas de la surface "b" du bras oscillant.



3. Installer :
   • Goujons
   • Bras oscillant
   • Boulons de bras oscillant
   • Poulie menante complète
   • Boulon de poulie menante complète

	**Boulon de bras oscillant** **40 N·m (4.0 kgf·m, 30 lb·ft)** **Boulon de poulie menante complète** **48 N·m (4.8 kgf·m, 35 lb·ft)**

4. Serrer :
   • Axe de pivot
   • Écrou d'axe de pivot

	**Axe de pivot** **6 N·m (0.6 kgf·m, 4.4 lb·ft)** **Écrou d'axe de pivot** **100 N·m (10 kgf·m, 74 lb·ft)**

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Visser à la main l'axe de pivot jusqu'à ce qu'il entre en contact avec l'entretoise épaulée, puis serrer l'axe de pivot au couple de serrage spécifié.
b. Serrer l'écrou d'axe de pivot au couple de serrage spécifié.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

MOTEUR

INSPECTION DU MOTEUR 5-1
MESURE DE LA PRESSION DE COMPRESSION 5-1

DÉPOSE DU MOTEUR 5-3
REPOSE DU MOTEUR 5-7

ARBRES À CAMES 5-8
DÉPOSE DES ARBRES À CAMES 5-10
CONTRÔLE DES ARBRES À CAMES 5-11
CONTRÔLE DES PIGNONS D'ARBRE À CAMES 5-12
CONTRÔLE DES PATINS DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION 5-12
CONTRÔLE DU TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION 5-13
REPOSE DES ARBRES À CAMES 5-13

CULASSE 5-17
DÉPOSE DE LA CULASSE 5-18
CONTRÔLE DE LA CULASSE 5-18
REPOSE DE LA CULASSE 5-18

SOUPAPES ET RESSORTS DE SOUPAPE 5-20
DÉPOSE DES SOUPAPES 5-21
CONTRÔLE DES SOUPAPES ET DES GUIDES DE SOUPAPE 5-22
CONTRÔLE DES SIÈGES DE SOUPAPE 5-23
CONTRÔLE DES RESSORTS DE SOUPAPE 5-25
CONTRÔLE DES POUSSOIRS DE SOUPAPE 5-25
REPOSE DES SOUPAPES 5-25

CYLINDRE ET PISTONS 5-28
DÉPOSE DU PISTON 5-29
CONTRÔLE DES CYLINDRES ET DES PISTONS 5-29
CONTRÔLE DES SEGMENTS DE PISTON 5-30
CONTRÔLE DES AXES DE PISTON 5-31
INSTALLATION DU PISTON ET DU CYLINDRE 5-31

DÉMARREUR ÉLECTRIQUE 5-33
CONTRÔLE DU DÉMARREUR 5-35
MONTAGE DU DÉMARREUR 5-36
MONTAGE DU DÉMARREUR 5-36

BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE À COURROIE TRAPÉZOÏDALE 5-37
DÉPOSE DE LA POULIE MENANTE ET DE LA POULIE MENÉE 5-41
DÉMONTAGE DE LA POULIE MENÉE 5-41
VÉRIFICATION DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE 5-42
CONTRÔLE DE LA POULIE MENANTE 5-42
VÉRIFICATION DU CONDUIT D'AIR DU CARTER DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE 5-42

CONTRÔLE DES GALETS DE POULIE MENANTE 5-42
CONTRÔLE DES COULISSEAUX 5-42
CONTRÔLE DE LA POULIE MENÉE 5-42
MONTAGE DE LA POULIE MENANTE 5-43
MONTAGE DE LA POULIE MENÉE 5-43
INSTALLATION DE LA POULIE MENANTE ÉQUIPÉE, DE LA POULIE MENÉE ÉQUIPÉE ET DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE 5-44
INSTALLATION DU CARTER DE COURROIE TRAPÉZOÏDALE 5-46

ALTERNATEUR ET LANCEUR DE DÉMARREUR 5-47
DÉPOSE DE L'ALTERNATEUR 5-50
DÉPOSE DU LANCEUR DE DÉMARREUR 5-50
CONTRÔLE DU LANCEUR DE DÉMARREUR 5-50
CONTRÔLE DE LA CRÉPINE À HUILE 5-51
MONTAGE DU RÉSERVOIR D'HUILE 5-51
MONTAGE DU LANCEUR DE DÉMARREUR 5-51
REPOSE DE L'ALTERNATEUR 5-52

EMBRAYAGE 5-54
DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE 5-57
DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE 5-57
CONTRÔLE DES DISQUES GARNIS 5-58
CONTRÔLE DES DISQUES D'EMBRAYAGE 5-58
CONTRÔLE DES RESSORTS AMORTISSEURS D'EMBRAYAGE 5-58
VÉRIFICATION DE LA PLAQUE-RESSORT D'EMBRAYAGE 5-59
CONTRÔLE DES RESSORTS D'APPUI DU PLATEAU DE PRESSION 5-59
CONTRÔLE DE LA CLOCHE D'EMBRAYAGE 5-59
CONTRÔLE DE LA NOIX D'EMBRAYAGE 5-59
VÉRIFICATION DU PLATEAU DE PRESSION ET DE LA PLAQUE DE POUSSÉE 5-60
MONTAGE DE L'EMBRAYAGE 5-60
INSTALLATION DE L'EMBRAYAGE 5-61

POMPE À HUILE 5-62
CONTRÔLE DE LA POMPE À HUILE 5-64
CONTRÔLE DU CLAPET DE DÉCHARGE 5-64
CONTRÔLE DES TUYAUX D'HUILE 5-64
VÉRIFICATION DE LA CHAÎNE D'ENTRAÎNEMENT DE POMPE À HUILE 5-64
MONTAGE DE LA POMPE À HUILE 5-64
POSE DE LA POMPE À HUILE 5-64

CARTER MOTEUR 5-65
DÉMONTAGE DU CARTER MOTEUR 5-68
CONTRÔLE DU CARTER MOTEUR 5-68
CONTRÔLE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION 5-68
MONTAGE DU CARTER MOTEUR 5-68

VILEBREQUIN.....5-70
DÉPOSE DES BIELLES.....5-72
DÉPOSE DES COUSSINETS DE TOURILLON DE VILEBREQUIN.....5-72
CONTRÔLE DU VILEBREQUIN ET DES BIELLES.....5-72
INSTALLATION DES COUSSINETS DE TOURILLON DE VILEBREQUIN.....5-76
REPOSE DES BIELLES.....5-76
MONTAGE DU VILEBREQUIN ÉQUIPÉ.....5-78

BOÎTE DE VITESSES.....5-80
CONTRÔLE DE LA BOÎTE DE VITESSES.....5-81

FAS20041
INSPECTION DU MOTEUR

FAS30249
MESURE DE LA PRESSION DE COMPRESSION

Procédez comme suit pour chacun des cylindres.

N.B.

Une pression de compression insuffisante se traduit par une perte de rendement.

1. Mesurer :
   • Jeu de soupape
   Hors spécifications → Régler.
   Se reporter à “RÉGLAGE DU JEU DE SOUPAPE” à la page 3-7.
2. Mettre le moteur en marche, le faire chauffer pendant quelques minutes, puis le couper.
3. Déposer :
   • Carénage latéral inférieur
   • Cache latéral
   • Cache de radiateur
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
4. Déconnecter :
   • Capuchons de bougie
5. Déposer :
   • Bougies

FCA13340

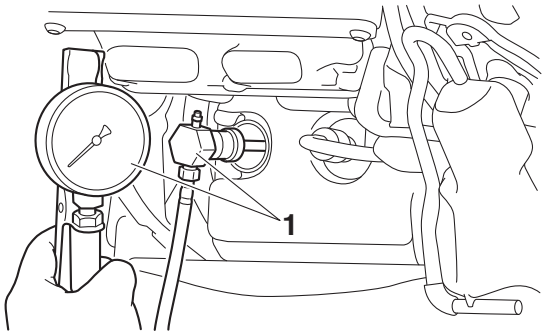
ATTENTION

Avant de retirer une bougie, éliminer la crasse accumulée autour de la bougie à l’air comprimé pour éviter d’encrasser l’intérieur du cylindre.

6. Installer :
   • Compressiomètre “1”



Compressiomètre
90890-03081
Testeur de compression du moteur
YU-33223



7. Mesurer :
   • Pression de compression
   Hors spécifications → Se reporter aux étapes (c) et (d).



Pression de compression
1696–2184 kPa/470 tr/mn (17.0–21.8 kgf/cm^2/470 tr/mn, 241.3–310.6 psi/470 tr/mn)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.
b. Le papillon des gaz étant ouvert à fond, lancez le moteur jusqu’à ce que le compressiomètre se stabilise.

N.B.

La différence entre la pression de compression des cylindres ne doit pas excéder 100 kPa (1 kgf/cm^2, 14 psi).

c. Si la pression de compression est supérieure au maximum spécifié, s’assurer qu’il n’y a pas de dépôts de calamine dans la culasse, sur les faces de soupapes ou sur la calotte de piston.
   Dépôts de calamine → Éliminer.
d. Si la pression de compression est inférieure au minimum spécifié, versez une cuillerée à café d’huile moteur dans l’alésage de bougie et mesurez à nouveau.
   Se reporter au tableau suivant.

Pression de compression (avec huile enduite sur les parois de cylindre)	
Mesure	Diagnostic
Plus élevée que sans huile	Usure ou endommagement du ou des segments de piston → Remplacer.
La même que sans huile	Piston, soupapes, ou joint de culasse éventuellement défectueux → Remplacer.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

8. Installer :
   • Bougies



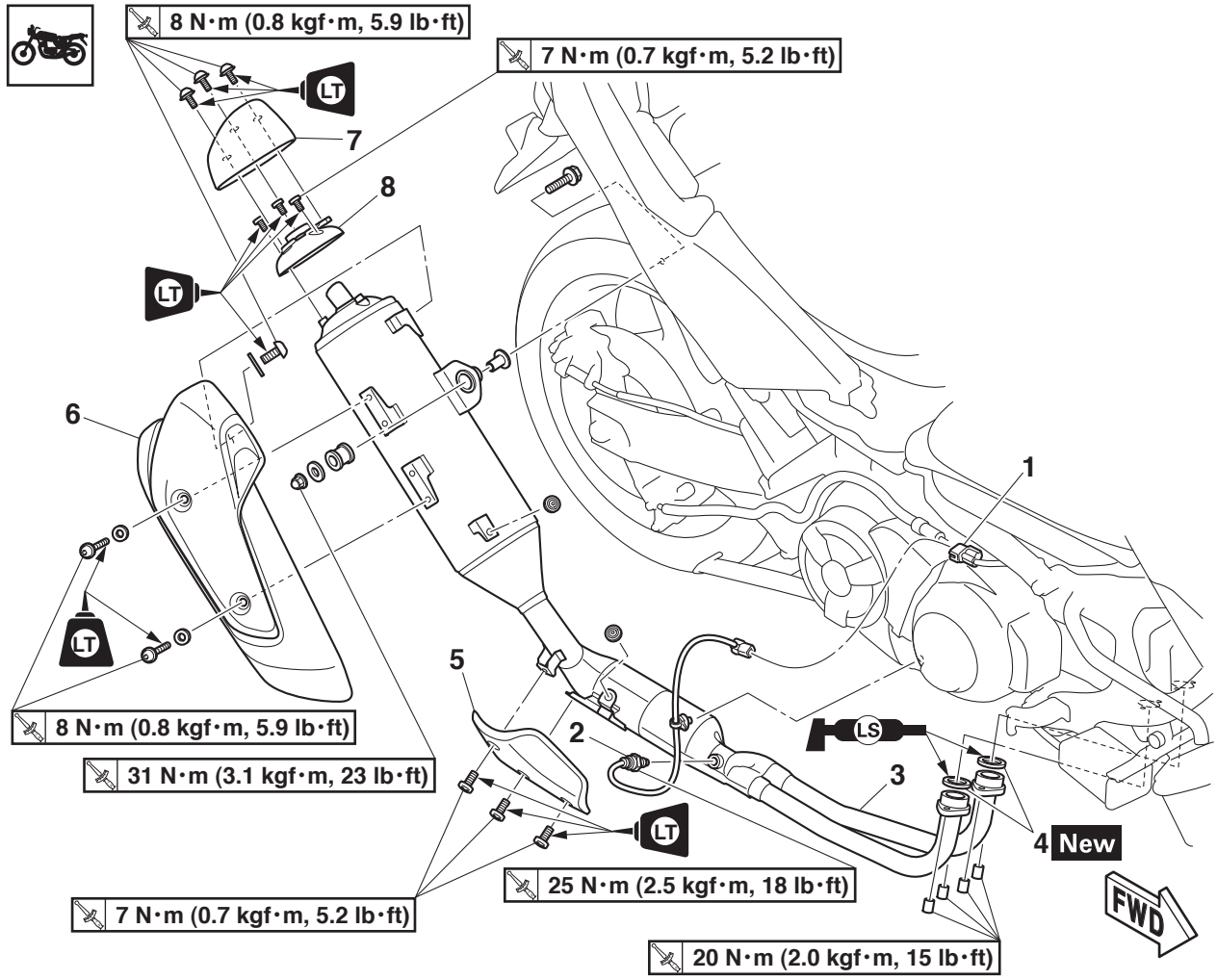
Bougie
13 N·m (1.3 kgf·m, 9.6 lb·ft)

9. Connecter :
   • Capuchons de bougie
10. Installer :
   • Cache de radiateur
   • Cache latéral

- Carénage latéral inférieur
  Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.

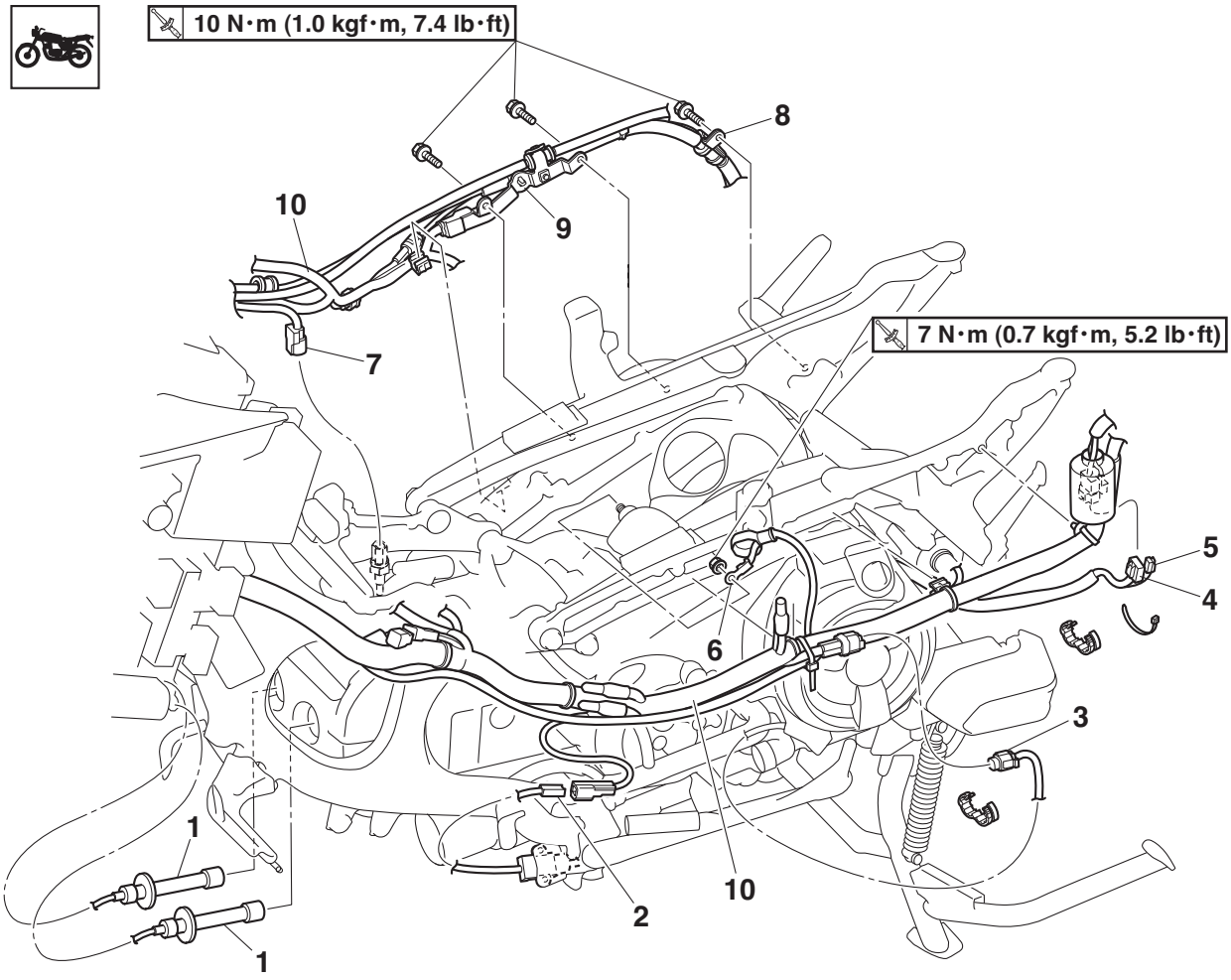
FAS20042
DÉPOSE DU MOTEUR

Dépose de l'échappement équipé



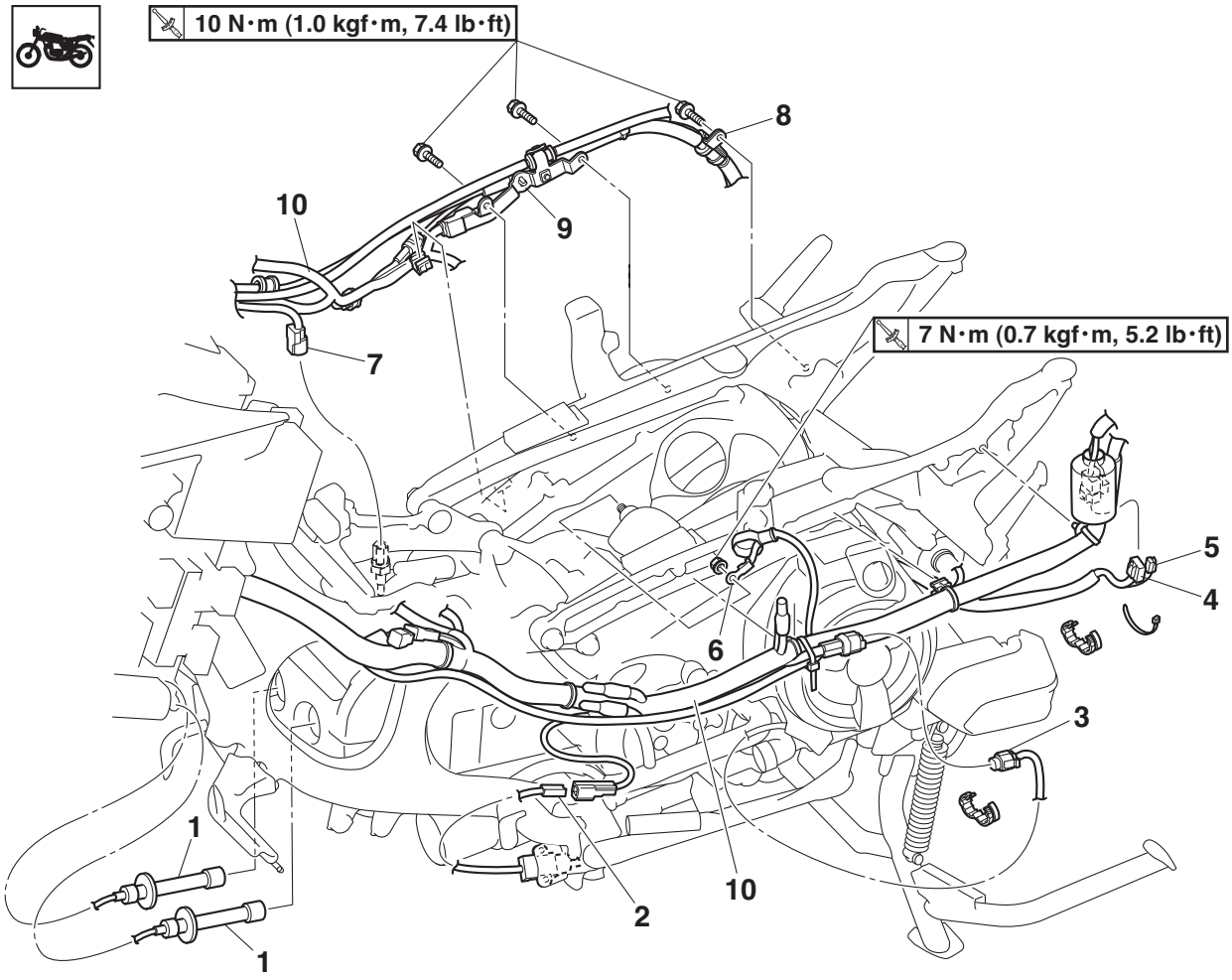
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
1	Coupleur de capteur d'oxygène	1	Débrancher.
2	Capteur d'oxygène	1	
3	Échappement équipé	1	
4	Joint	2	
5	Protection de pot d'échappement avant	1	
6	Protection de pot d'échappement	1	
7	Extrémité du pot d'échappement	1	
8	Support d'extrémité du pot d'échappement	1	

Débranchement des fils



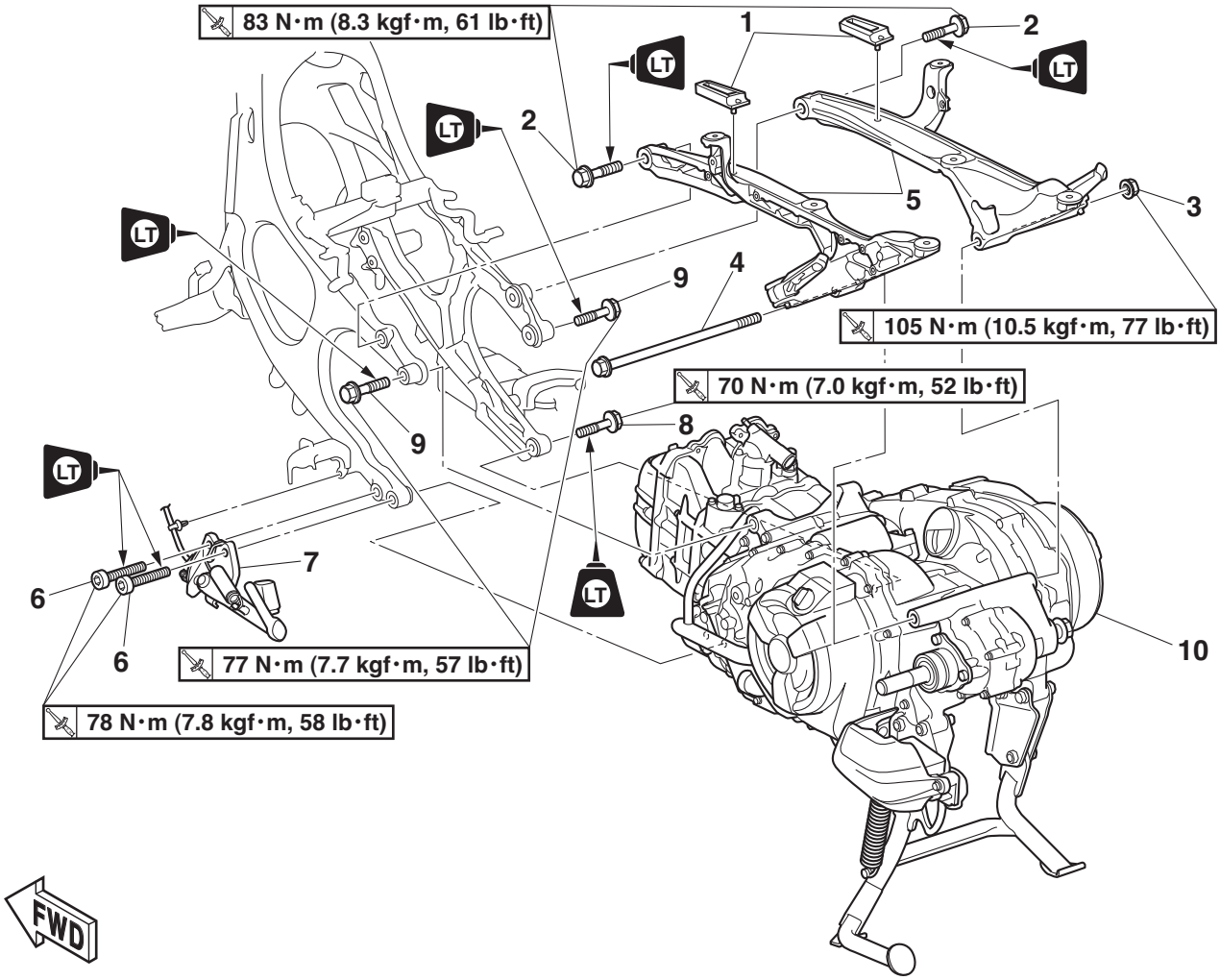
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied/Carénage arrière/Bavette complète/Carénage arrière équipé/Selle complète/Boîte de rangement		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
	Huile moteur		Vidanger. Se reporter à “CHANGEMENT DE L’HUILE MOTEUR” à la page 3-31.
	Liquide de refroidissement		Vidanger. Se reporter à “CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT” à la page 3-34.
	Échappement équipé		Se reporter à “DÉPOSE DU MOTEUR” à la page 5-3.
	Réservoir de carburant/Soupape de sécurité de chute		Se reporter à “RÉSERVOIR DE CARBURANT” à la page 7-1.
	Roue avant		Se reporter à “ROUE AVANT” à la page 4-22.
	Garde-boue avant		Se reporter à “FOURCHE” à la page 4-89.
	Roue arrière		Se reporter à “ROUE ARRIÈRE” à la page 4-31.
	Combiné ressort-amortisseur arrière		Se reporter à “COMBINÉ RESSORT-AMORTISSEUR ARRIÈRE” à la page 4-105.

Débranchement des fils



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Bras oscillant		Se reporter à “BRAS OSCILLANT” à la page 4-109.
	Boîtier de filtre à air/Ensemble boîtier d’injection/Tubulure d’admission		Se reporter à “BOÎTIER D’INJECTION” à la page 7-5.
	Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (gauche)/Tuyau d’arrivée de pompe à eau		Se reporter à “POMPE À EAU” à la page 6-9.
	Conduit d’air du carter de la courroie trapézoïdale		Se reporter à “BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE À COURROIE TRAPÉZOÏDALE” à la page 5-37.
	Durite de sortie du radiateur d’huile		Se reporter à “RADIATEUR D’HUILE” à la page 6-5.
	Durite de purge d’air du circuit de refroidissement/Durite de sortie du thermostat		Se reporter à “THERMOSTAT” à la page 6-7.
1	Capuchon de bougie	2	Débrancher.
2	Coupleur de contacteur de béquille latérale	1	Débrancher.
3	Coupleur de solénoïde de verrouillage de béquille centrale	1	Débrancher.
4	Coupleur de bobine de stator	1	Débrancher.
5	Coupleur de capteur de position de vilebrequin	1	Débrancher.
6	Fom de démarreur	1	Débrancher.
7	Coupleur du capteur de température du liquide de refroidissement	1	Débrancher.
8	Support de durite de frein	1	
9	Guide de câble	1	
10	Faisceau de fils	1	

Dépose du moteur



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Amortisseur	2	
2	Boulon de cadre arrière	2	
3	Écrou de montage du moteur (côté arrière)	1	
4	Vis de montage du moteur (côté arrière)	1	
5	Cadre arrière	2	
6	Vis de montage du moteur (côté inférieur avant gauche)	2	
7	Béquille latérale	1	
8	Vis de montage du moteur (côté inférieur avant droit)	1	
9	Vis de montage du moteur (côté supérieur avant)	2	
10	Moteur	1	

FAS30251
REPOSE DU MOTEUR

1. Installer :
   • Toutes les pièces enlevées

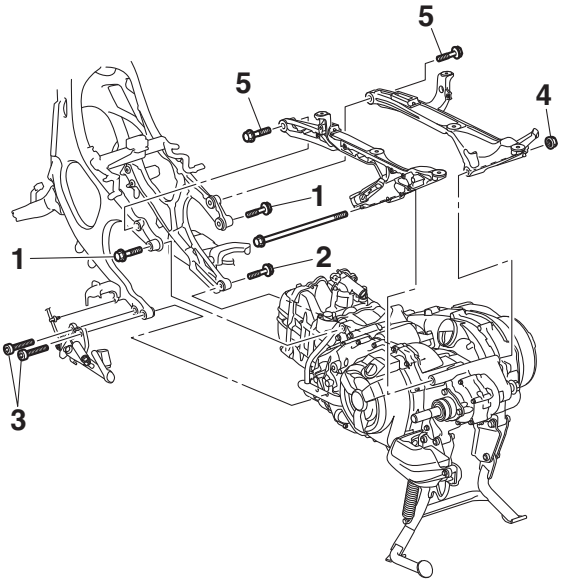
N.B.

- Appliquer du produit “frein-filet” (LOCTITE®) à la vis de montage du moteur (côté supérieur avant) “1”, à la vis de montage du moteur (côté inférieur avant droit) “2”, aux vis de montage du moteur (côté inférieur avant gauche) “3”, et aux boulons de cadre arrière “5”.
- Pour la repose, effectuer les étapes de la dépose dans l’ordre inverse.
- Ne pas serrer totalement les boulons et les écrous.

2. Serrer :
   • Vis de montage du moteur (côté supérieur avant) “1”
   • Vis de montage du moteur (côté inférieur avant droit) “2”
   • Vis de montage du moteur (côté inférieur avant gauche) “3”
   • Écrou de montage du moteur (côté arrière) “4”
   • Boulons de cadre arrière “5”

N.B.

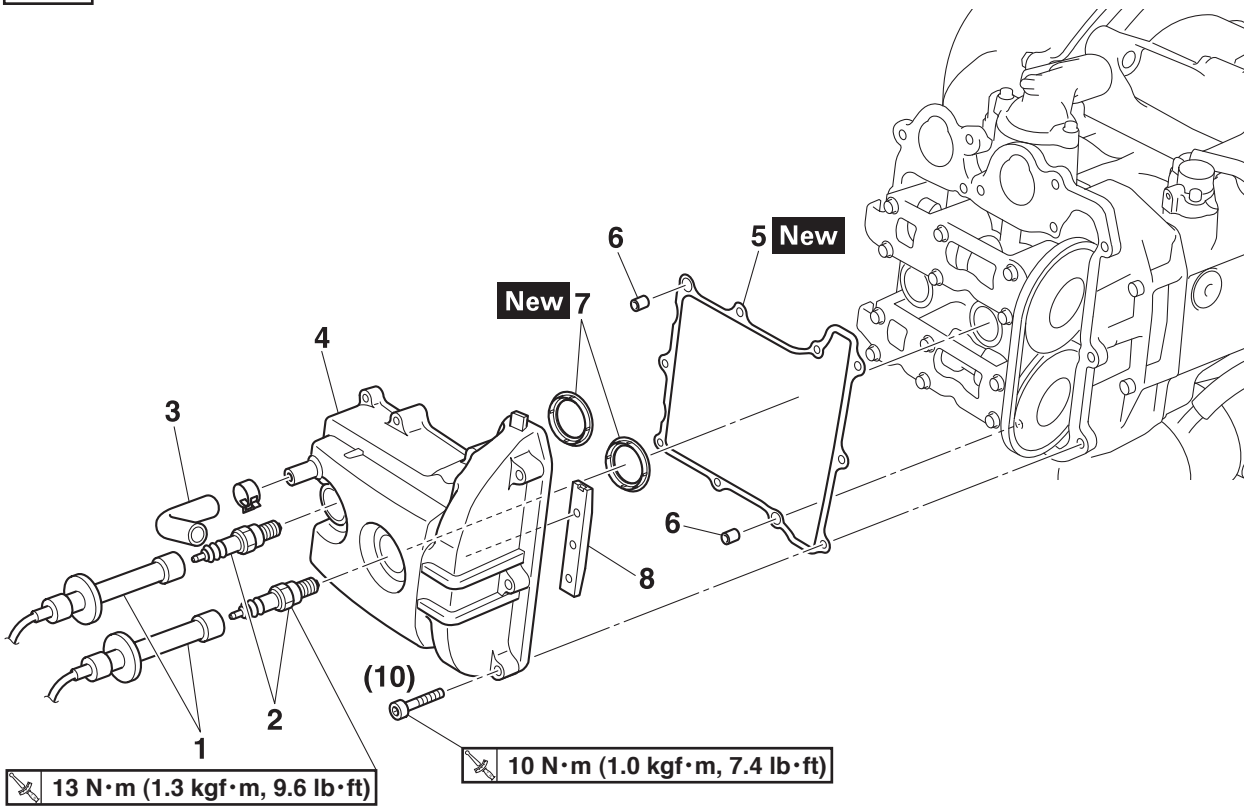
Pour serrer les écrous de montage du moteur et les vis de montage du moteur, ne pas appliquer de charge vers le haut sur le cadre, comme supporter la zone autour de la tête de fourche du cadre vers le haut. Aussi, ne pas appliquer de charge vers le haut ou vers le bas sur le cadre arrière, comme supporter l’extrémité arrière du cadre arrière vers le haut ou en le poussant vers le bas.



Vis de montage du moteur (côté supérieur avant)
77 N·m (7.7 kgf·m, 57 lb·ft)
LOCTITE®
Vis de montage du moteur (côté inférieur avant droit)
70 N·m (7.0 kgf·m, 52 lb·ft)
LOCTITE®
Vis de montage du moteur (côté inférieur avant gauche)
78 N·m (7.8 kgf·m, 58 lb·ft)
LOCTITE®
Écrou de montage du moteur (côté arrière)
105 N·m (10.5 kgf·m, 77 lb·ft)
Boulon de cadre arrière
83 N·m (8.3 kgf·m, 61 lb·ft)
LOCTITE®

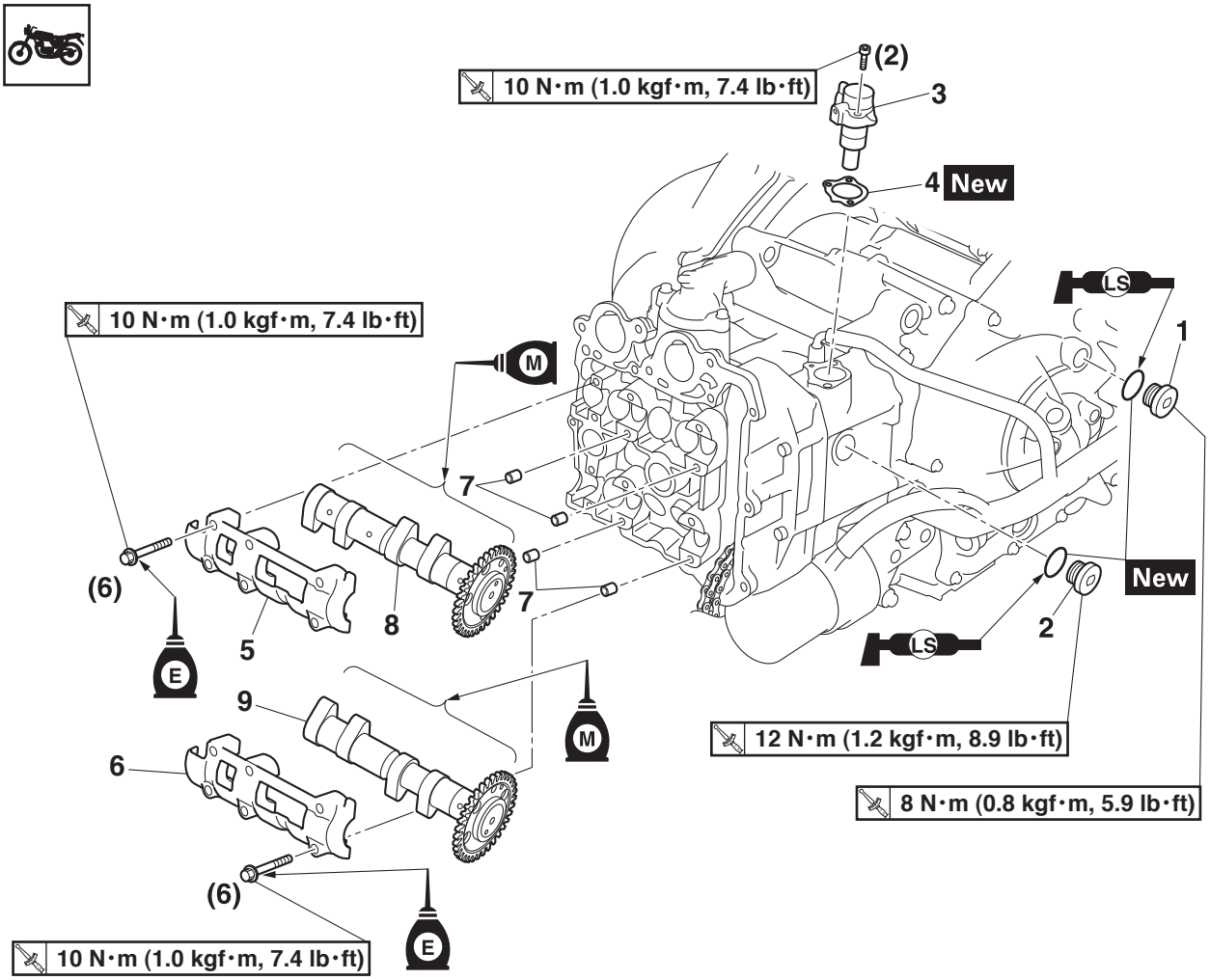
FAS20043
ARBRES À CAMES

Dépose du couvre-culasse



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Huile moteur		Vidanger. Se reporter à “CHANGEMENT DE L’HUILE MOTEUR” à la page 3-31.
	Boîtier de filtre à air		Se reporter à “BOÎTIER D’INJECTION” à la page 7-5.
1	Capuchon de bougie	2	Débrancher.
2	Bougie	2	
3	Durite de mise à l’air de culasse	1	
4	Couvre-culasse	1	
5	Joint de couvre-culasse	1	
6	Goujon	2	
7	Joint	2	
8	Patin de chaîne de distribution (côté supérieur)	1	

Dépose des arbres à cames



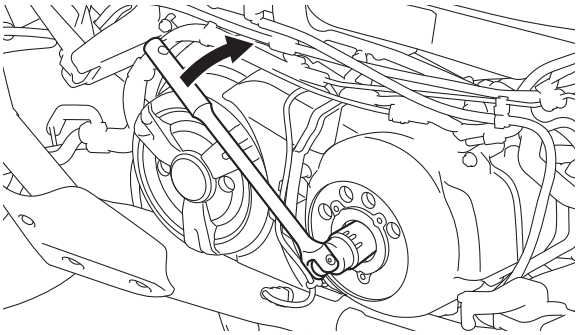
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Couvercle d'accès d'extrémité de vilebrequin		Se reporter à "BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE À COURROIE TRAPÉZOÏDALE" à la page 5-37.
	Réservoir de carburant		Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
	Tubulure d'admission		Se reporter à "BOÎTIER D'INJECTION" à la page 7-5.
	Couvre-culasse		Se reporter à "ARBRES À CAMES" à la page 5-8.
1	Bouchon d'accès au repère de distribution	1	
2	Bouchon d'accès à la tige du tendeur de chaîne de distribution	1	
3	Tendeur de chaîne de distribution	1	
4	Joint du tendeur de chaîne de distribution	1	
5	Chapeau d'arbre à cames d'admission	1	
6	Chapeau d'arbre à cames d'échappement	1	
7	Goujon	4	**N.B.** Pendant la dépose, les goujons peuvent rester montés sur les chapeaux d'arbre à cames.
8	Arbre à cames d'admission	1	
9	Arbre à cames d'échappement	1	

FAS30256
DÉPOSE DES ARBRES À CAMES

1. Aligner :
   • Repère “I” “a” sur le rotor d’alternateur (avec l’index fixe “b” sur le couvercle d’alternateur)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

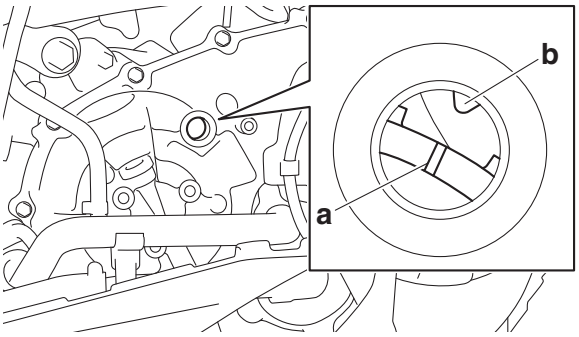
a. Tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d’une montre.

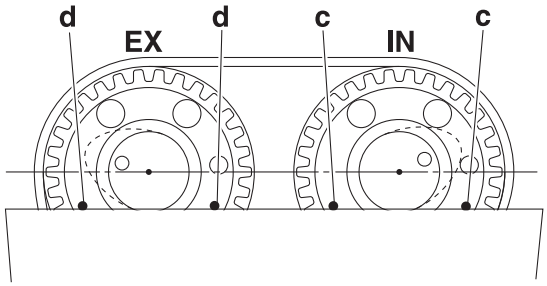


b. Quand le piston n° 1 est au PMH sur la course de compression, aligner le repère “I” “a” du rotor d’alternateur avec l’index fixe “b” sur le couvercle d’alternateur.

N.B.

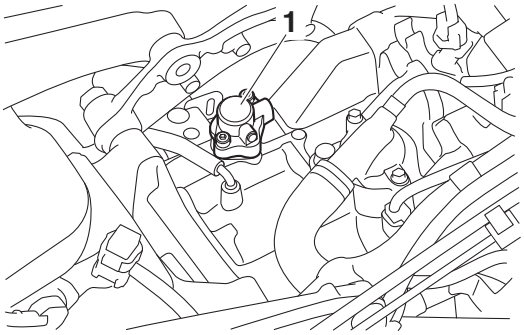
• Le PMH de la course de compression est atteint quand les bossages de came du cylindre n° 1 sont détournés l’un de l’autre.
• Afin de s’assurer que le piston est au PMH, les repères d’alignement “c” sur le pignon d’arbre à cames d’admission et les repères d’alignement “d” sur le pignon d’arbre à cames d’échappement doivent être alignés sur le plan de joint de culasse comme indiqué sur l’illustration.





▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

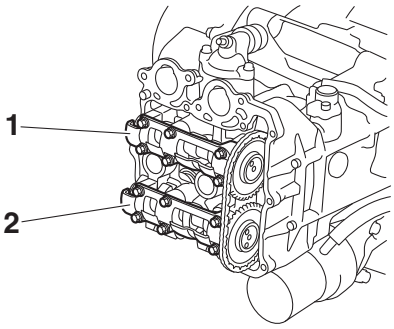
2. Déposer :
   • Tendeur de chaîne de distribution “1”
   • Joint du tendeur de chaîne de distribution



3. Déposer :
   • Chapeau d’arbre à cames d’admission “1”
   • Chapeau d’arbre à cames d’échappement “2”
   • Goujons

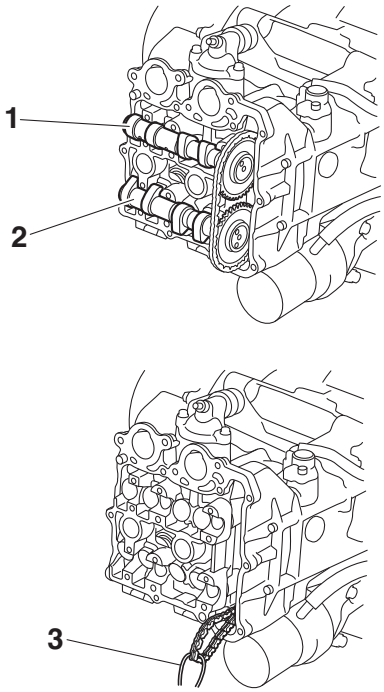
FCA13720
ATTENTION

Afin d’éviter d’endommager la culasse, les arbres à cames ou les chapeaux d’arbre à cames, desserrer les vis de chapeau d’arbre à cames par étapes et en suivant un ordre entrecroisé, en commençant par les vis extérieures.



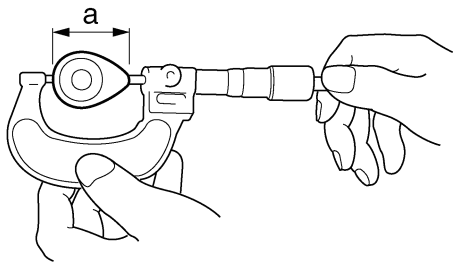
4. Déposer :
   • Arbre à cames d’admission “1”
   • Arbre à cames d’échappement “2”

N.B.
Afin d'empêcher la chaîne de distribution de tomber dans le carter moteur, l'attacher à l'aide d'un fil "3".



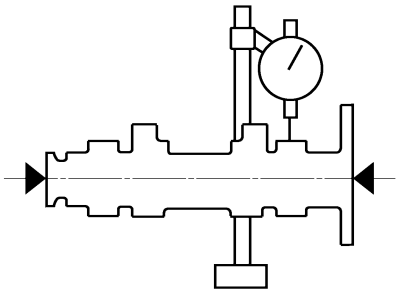
FAS30257
CONTRÔLE DES ARBRES À CAMES
1. Contrôler :
   • Bossages de came
   Décoloration bleue/piqûres/rayures → Remplacer l'arbre à cames.
2. Mesurer :
   • Dimensions de bossage de came "a"
   Hors spécifications → Remplacer l'arbre à cames.

Dimensions de came
Hauteur du bossage (admission)
32.490–32.590 mm (1.2791–1.2831 in)
Limite
32.390 mm (1.2752 in)
Hauteur du bossage (échappement)
32.690–32.790 mm (1.2870–1.2909 in)
Limite
32.590 mm (1.2831 in)



3. Mesurer :
   • Faux-rond d'arbre à cames
   Hors spécifications → Remplacer.

Déformation maximum d'arbre à cames
0.030 mm (0.0012 in)

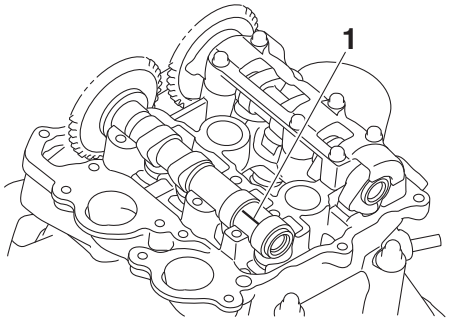


4. Mesurer :
   • Jeu entre le tourillon d'arbre à cames et le capuchon d'arbre à cames
   Hors spécifications → Mesurer le diamètre du tourillon d'arbre à cames.

Jeu entre tourillon d'arbre
0.028–0.062 mm (0.0011–0.0024 in)
Limite
0.080 mm (0.0032 in)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Poser l'arbre à cames dans la culasse (sans les goujons ni les chapeaux d'arbre à cames).
b. Positionner un morceau de Plastigauge® "1" sur le tourillon d'arbre à cames comme indiqué.



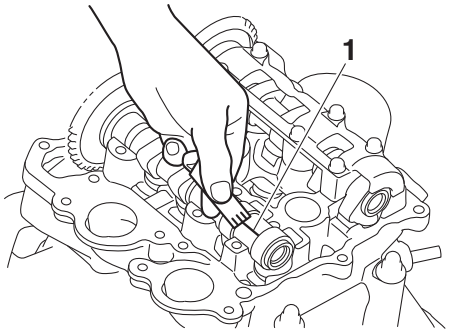
c. Posez les goujons et les chapeaux d'arbre à cames.

N.B.

- Lors du serrage du chapeau d'arbre à cames, serrer provisoirement les quatre boulons à chaque extrémité du capuchon pour abaisser le capuchon entier, en faisant attention à ne pas tordre les goujons et le tourillon d'arbre à cames. Une fois que le chapeau d'arbre à cames touche la culasse, serrer les deux boulons au centre au couple de serrage spécifié, puis les quatre autres boulons au couple de serrage spécifié.
- Pour éviter que le chapeau d'arbre à cames ne se fissure, serrer le chapeau d'arbre à cames avec précaution en tapant sur l'arbre à cames à l'aide d'un maillet (à la fois pour un serrage provisoire et final).
- Ne pas tourner l'arbre à cames lors de la mesure du jeu entre le tourillon d'arbre à cames et le chapeau d'arbre à cames avec la Plastigauge®.

Boulon de chapeau d'arbre à cames
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

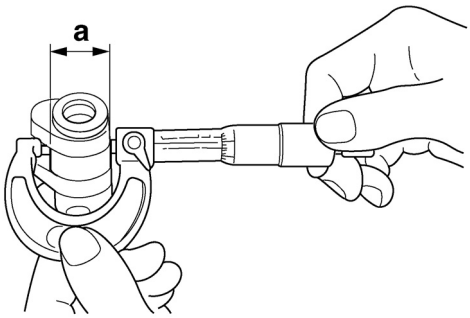
d. Déposer les chapeaux d'arbre à cames puis mesurer la largeur de la Plastigauge® "1".



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

5. Mesurer :
   - Diamètre de tourillon d'arbre à cames "a"
     Hors spécifications → Remplacer l'arbre à cames.
     Dans les spécifications → Remplacer la culasse et les chapeaux d'arbre à cames en un ensemble.

Diamètre de tourillon d'arbre
22.959–22.972 mm (0.9039–0.9044 in)

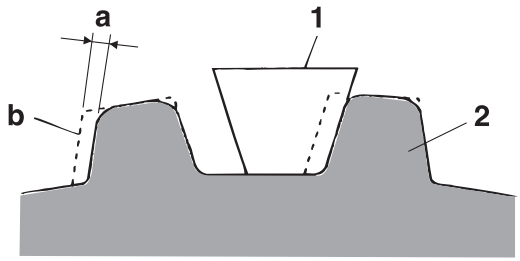


FAS30936

CONTRÔLE DES PIGNONS D'ARBRE À CAMES

La procédure suivante s'applique pour les deux pignons d'arbre à cames.

1. Contrôler :
   - Pignon d'arbre à cames
     Usure supérieure à 1/4 de dent "a" → Remplacer en un ensemble les arbres à cames et la chaîne de distribution.



a. 1/4 de dent
b. Correct

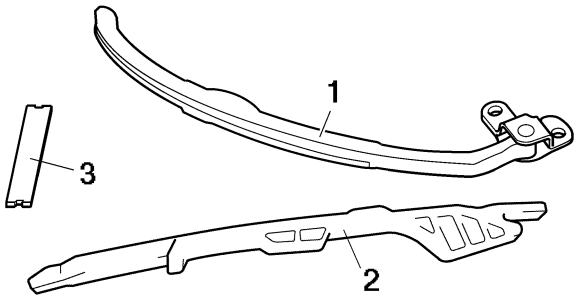
1. Chaîne de distribution
2. Pignon d'arbre à cames

FAS30265

CONTRÔLE DES PATINS DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION

1. Contrôler :
   - Patin de chaîne de distribution (côté admission) "1"
   - Patin de chaîne de distribution (côté échap-

pement) “2”
- Patin de chaîne de distribution (côté supérieur) “3”
  Dommages/usure → Remplacer la ou les pièces défectueuses.



FAS30266
CONTRÔLE DU TENDEUR DE CHAÎNE DE DISTRIBUTION

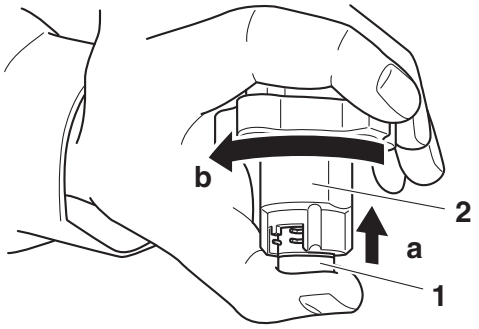
1. Contrôler :
   - Tendeur de chaîne de distribution
     Fissures/endommagement → Remplacer.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

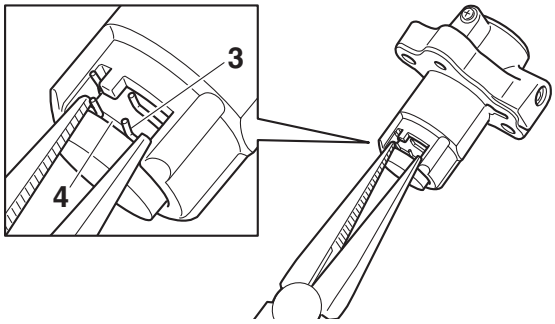
a. Pousser à la main la tige du tendeur de chaîne de distribution “1” dans le logement du tendeur de chaîne de distribution.

N.B.

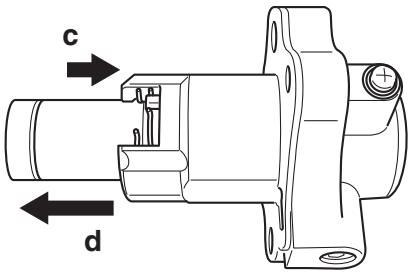
Tout en poussant la tige du tendeur de chaîne de distribution “a”, la tourner dans le sens des aiguilles d’une montre “b” avec le corps de tendeur de chaîne de distribution “2” jusqu’à ce qu’il s’arrête.



b. Verrouiller la tige du tendeur de chaîne de distribution en ajustant le circlip “3” sur la rainure “4” tout en poussant la tige du tendeur de chaîne de distribution.



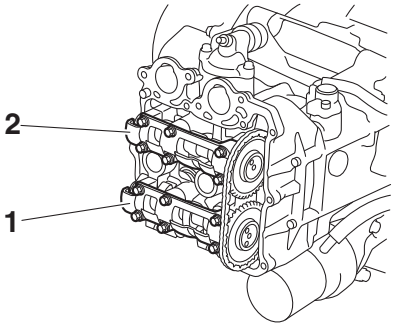
c. Pousser la tige du tendeur de chaîne de distribution “c”.
d. S’assurer que la tige du tendeur de chaîne de distribution sort “d” du logement du tendeur de chaîne de distribution en douceur. En cas de mouvement brusque, remplacer le tendeur de chaîne de distribution.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

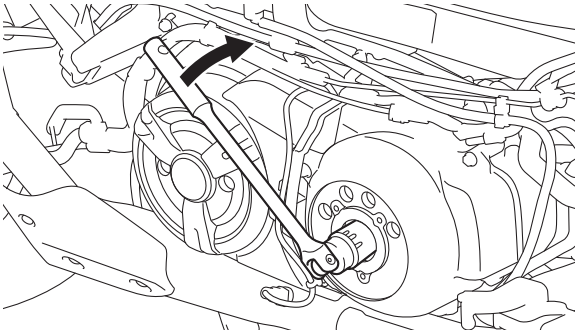
FAS30269
REPOSE DES ARBRES À CAMES

1. Installer :
   - Arbre à cames d’échappement “1”
   - Arbre à cames d’admission “2”

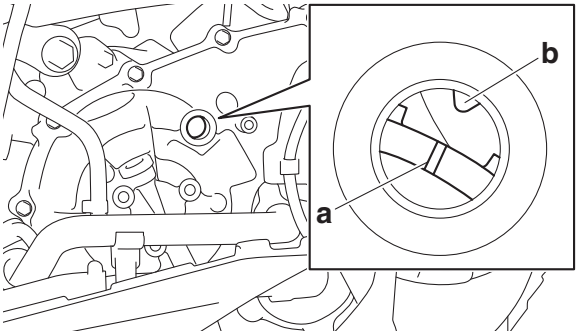


▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Tourner le vilebrequin dans le sens des aiguilles d’une montre.



b. Quand le piston n° 1 est au PMH sur la course de compression, aligner le repère “I” “a” du rotor d’alternateur avec l’index fixe “b” sur le couvercle d’alternateur.



c. Installer la chaîne de distribution sur les deux pignons d’arbre à cames, puis installer les arbres à cames sur la culasse.

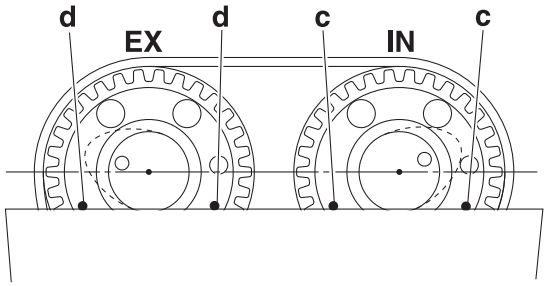
N.B.

- Lubrifier le tourillon d’arbre à cames avec de l’huile au bisulfure de molybdène.
- Lors de l’installation de la chaîne de distribution, commencer par l’arbre à cames d’échappement et veiller à maintenir la chaîne de distribution aussi tendue que possible du côté échappement.
- Les arbres à cames doivent être installés sur la culasse, de sorte que les repères d’alignement “c” sur le pignon d’arbre à cames d’admission et les repères d’alignement “d” sur le pignon d’arbre à cames d’échappement s’alignent sur le plan de joint de culasse comme indiqué sur l’illustration.

FCA13740

ATTENTION

Ne pas tourner le vilebrequin lors de la pose du ou des arbres à cames, ceci afin d’éviter tout endommagement ou la désynchronisation des soupapes.

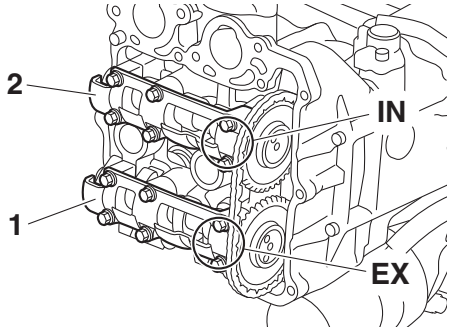


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

2. Installer :
   - Goujons
   - Chapeau d’arbre à cames d’échappement “1”
   - Chapeau d’arbre à cames d’admission “2”

N.B.

Assurez-vous que chaque chapeau d’arbre à cames est installé à son emplacement d’origine. Se reporter aux repères d’identification comme suit :
“IN” : Admission
“EX” : Échappement



3. Installer :
   - Vis de chapeau d’arbre à cames

	Boulon de chapeau d’arbre à cames **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)**

FCA13730

ATTENTION

Il importe de serrer les vis de chapeau d’arbre à cames uniformément pour éviter d’endommager la culasse, les chapeaux d’arbre à cames et les arbres à cames.

N.B.

- Lubrifier les sièges du boulon de chapeau d’arbre à cames avec l’huile moteur.
- Lors du serrage du chapeau d’arbre à cames, serrer provisoirement les quatre boulons à chaque extrémité du capuchon pour abaisser

le capuchon entier, en faisant attention à ne pas tordre les goujons et le tourillon d'arbre à cames. Une fois que le chapeau d'arbre à cames touche la culasse, serrer les deux boulons au centre au couple de serrage spécifié, puis les quatre autres boulons au couple de serrage spécifié.
- Pour éviter que le chapeau d'arbre à cames ne se fissure, serrer le chapeau d'arbre à cames avec précaution en tapant sur l'arbre à cames à l'aide d'un maillet (à la fois pour un serrage provisoire et final).

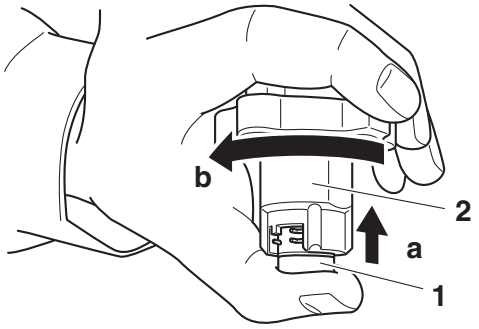
4. Installer :
   - Joint du tendeur de chaîne de distribution
     New
   - Tendeur de chaîne de distribution

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

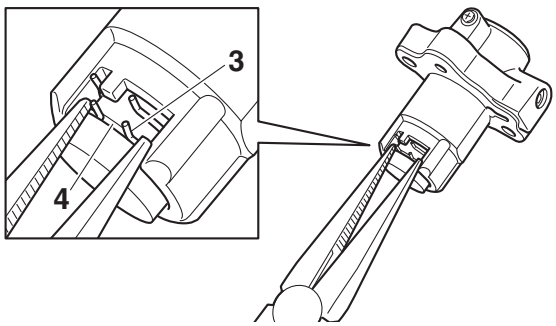
a. Pousser à la main la tige du tendeur de chaîne de distribution "1" dans le logement du tendeur de chaîne de distribution.

N.B.

Tout en poussant la tige du tendeur de chaîne de distribution "a", la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre "b" avec le corps de tendeur de chaîne de distribution "2" jusqu'à ce qu'il s'arrête.



b. Verrouiller la tige du tendeur de chaîne de distribution en ajustant le circlip "3" dans la rainure "4" tout en poussant la tige du tendeur de chaîne de distribution.



c. Installer le tendeur de chaîne de distribution sur le bloc-cylindre.

N.B.

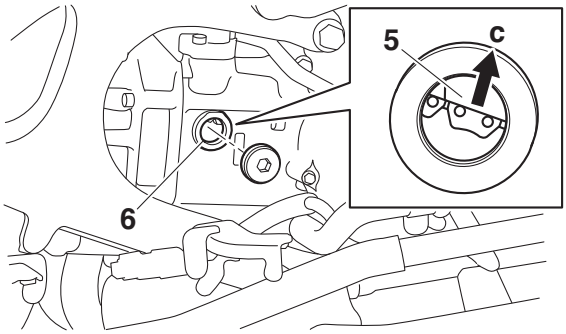
Toujours utiliser un joint neuf.

Boulon du tendeur de chaîne de distribution
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

d. Relâcher la tige du tendeur de chaîne de distribution en poussant le patin de chaîne de distribution "5" de l'orifice "6".

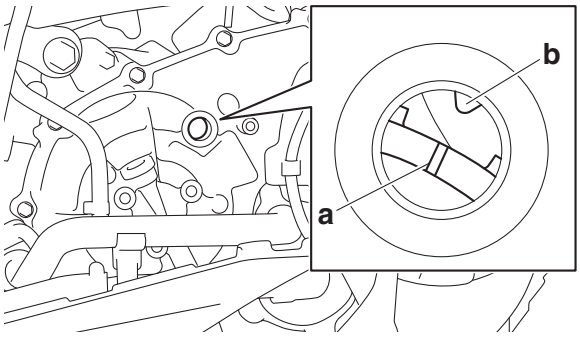
N.B.

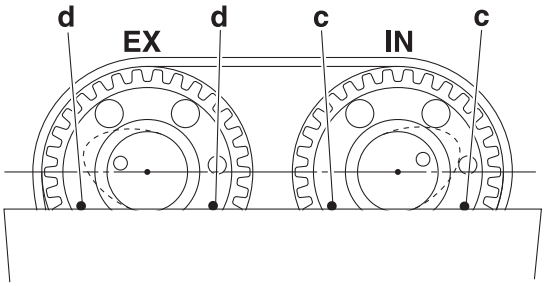
Ne pas pousser la chaîne de distribution.
Pousser le patin de chaîne de distribution "5" dans la direction "c" indiquée.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

5. Tourner :
   - Vilebrequin
     (plusieurs tours dans le sens des aiguilles d'une montre)
6. Contrôler :
   - Repère "I" "a"
     S'assurer que le repère "I" soit aligné avec l'index fixe "b" sur le couvercle d'alternateur.
   - Repères d'alignement du pignon d'arbre à cames "c" et "d"
     S'assurer que les repères d'alignement du pignon d'arbre à cames sont alignés avec le plan de joint de la culasse.
     En dehors de l'alignement → Correct.
     Se reporter aux étapes d'installation décrites ci-dessus.



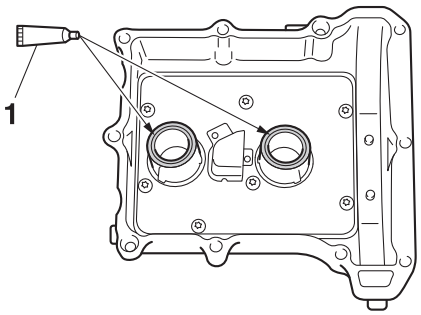


7. Mesurer :
   • Jeu de soupape
   Hors spécifications → Régler.
   Se reporter à “RÉGLAGE DU JEU DE SOUPAPE” à la page 3-7.
8. Installer :
   • Patin de chaîne de distribution (côté supérieur)
   • Joints New
   (vers le couvre-culasse)

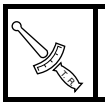
N.B.

Appliquer la pâte à joint Yamaha 1215 “1” sur les surfaces de contact du couvre-culasse et des joints.

	**Pâte à joint Yamaha 1215** **90890-85505** **(Three bond No.1215®)**



9. Installer :
   • Joint de couvre-culasse New
   • Couvre-culasse

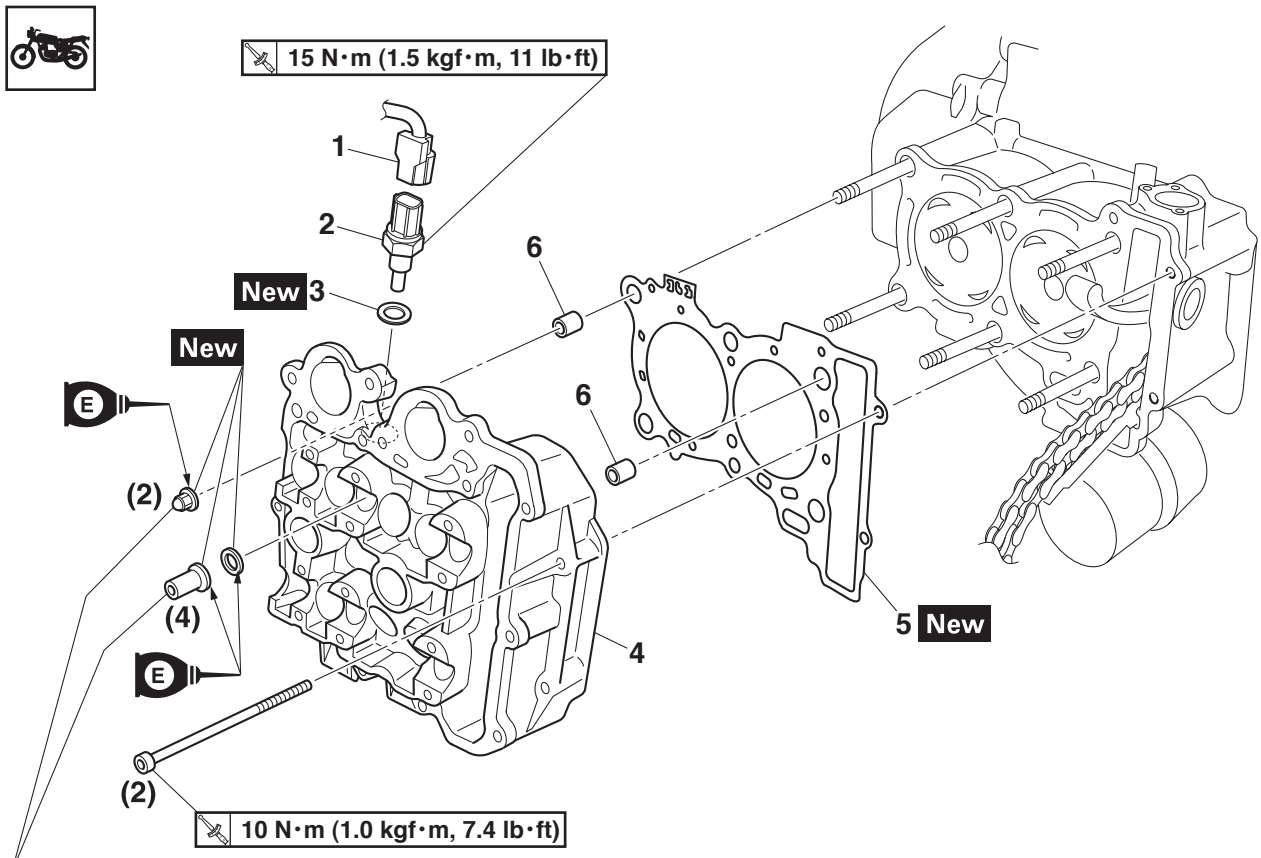
	**Boulon de couvre-culasse** **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)**

N.B.

Serrer les boulons de couvre-culasse par étapes et dans un ordre entrecroisé.

FAS20044
CULASSE

Dépose de la culasse



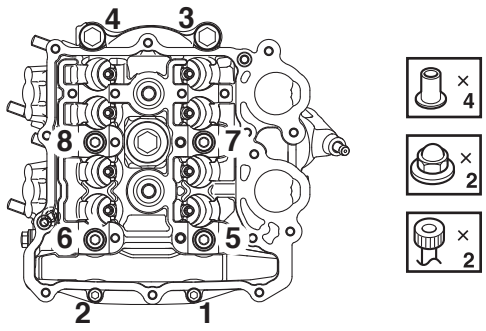
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Arbres à cames		Se reporter à “ARBRES À CAMES” à la page 5-8.
	Échappement équipé		Se reporter à “DÉPOSE DU MOTEUR” à la page 5-3.
	Thermostat		Se reporter à “THERMOSTAT” à la page 6-7.
1	Coupleur du capteur de température du liquide de refroidissement	1	Débrancher.
2	Capteur de température du liquide de refroidissement	1	
3	Joint	1	
4	Culasse	1	
5	Joint de culasse	1	
6	Goujon	2	

FAS30276
DÉPOSE DE LA CULASSE

1. Déposer :
   • Vis de culasse
   • Écrous de culasse

N.B.

• Desserrer les boulons et les écrous dans l'ordre indiqué sur le schéma.
• Desserrer chaque écrou de 1/2 tour à la fois. Une fois que tous les écrous sont entièrement desserrés, les déposer.

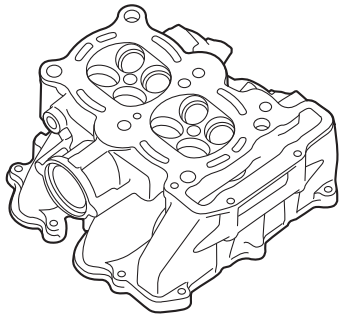


FAS30277
CONTRÔLE DE LA CULASSE

1. Éliminer :
   • Dépôts de calamine dans la chambre de combustion
   (avec un grattoir arrondi)

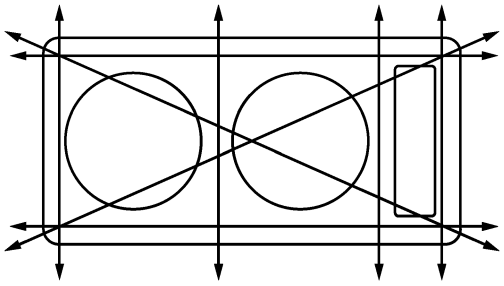
N.B.

Ne pas utiliser d'instrument pointu afin de ne pas endommager ou rayer :
• Filetage de bougie
• Sièges de soupape



2. Contrôler :
   • Culasse
   Endommagement/rayures → Remplacer.
   • Cheminse d'eau de culasse
   Dépôts de minéraux/rouille → Éliminer.
3. Mesurer :
   • Gauchissement de culasse
   Hors spécifications → Polir la culasse.

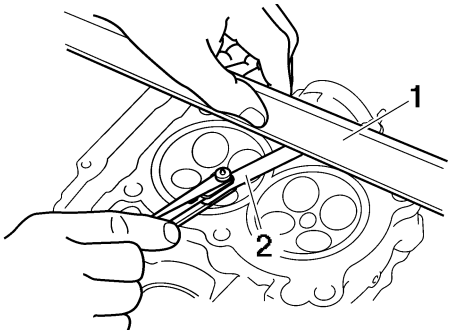
Déformation maximum
0.03 mm (0.0012 in)



▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Placer un réglet "1" et un calibre d'épaisseur "2" en travers de la culasse.

Calibre d'épaisseur
90890-03180
Calibre d'épaisseur
YU-26900-9



b. Mesurez la déformation.
c. Si la limite est dépassée, rectifiez la culasse comme suit.
d. Placer du papier de verre à grains abrasifs 400–600 sur le marbre et rectifiez la culasse en décrivant des figures en forme de huit.

N.B.

Pour obtenir une surface régulière, tournez la culasse à plusieurs reprises.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30282
REPOSE DE LA CULASSE

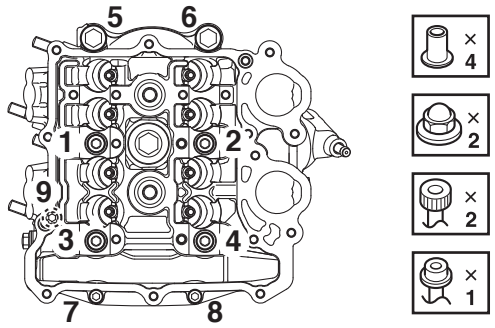
1. Installer :
   • Goujons
   • Joint de culasse New
2. Installer :
   • Culasse
   • Rondelles New
   • Écrous de culasse New
   • Vis de culasse

N.B.
- Faites passer la chaîne de distribution à travers la cavité de la chaîne de distribution.
- Lubrifier les écrous de culasse et les rondelles avec de l'huile moteur.

3. Serrer :
   - Écrous de culasse "1"–"6"
   - Boulons de culasse "7", "8"
   - Boulon de cylindre "9"

Écrou de culasse
1re : 10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)
2e : 20 N·m (2.0 kgf·m, 15 lb·ft)
3e : 120°
Boulon de culasse
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)
Boulon de cylindre
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

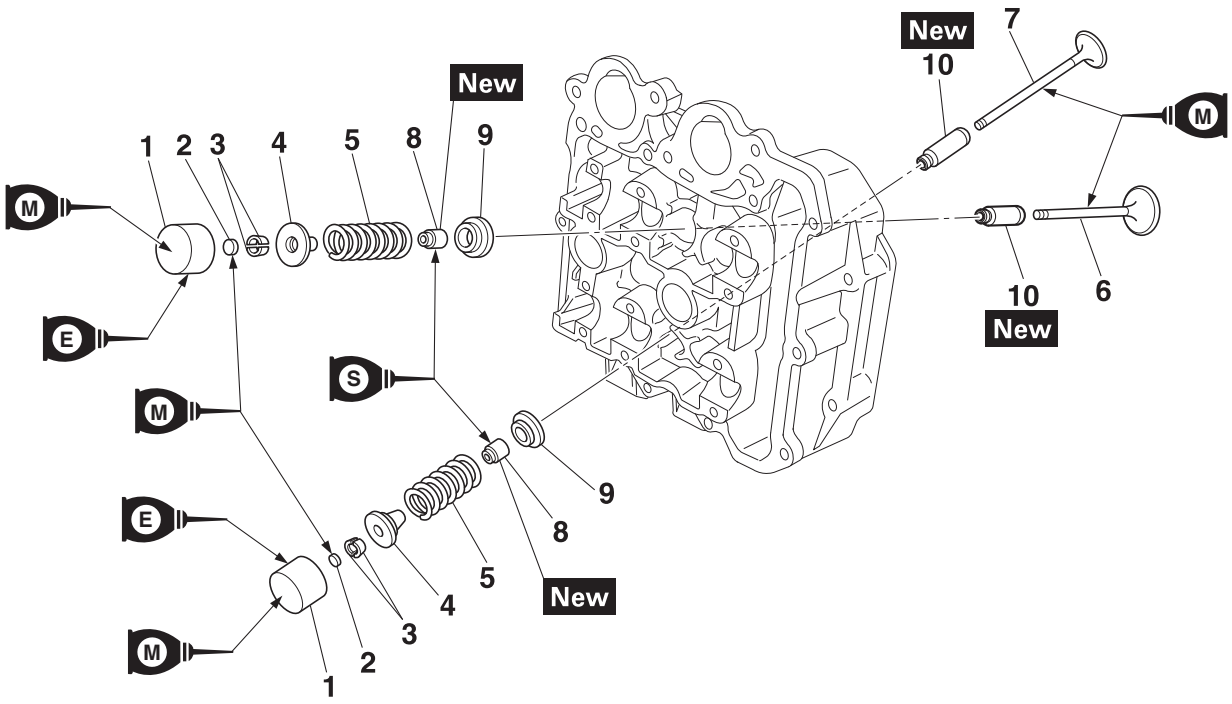
N.B.
- En suivant l'ordre de serrage indiqué, serrer les écrous de culasse, les boulons de culasse et le boulon de cylindre, lorsque la culasse et le cylindre sont froids.
- Utiliser trois étapes pour serrer les écrous de culasse.



4. Installer :
   - Arbre à cames d'échappement
   - Arbre à cames d'admission
   Se reporter à "REPOSE DES ARBRES À CAMES" à la page 5-13.

FAS20045
SOUPAPES ET RESSORTS DE SOUPAPE

Dépose des soupapes et des ressorts de soupape

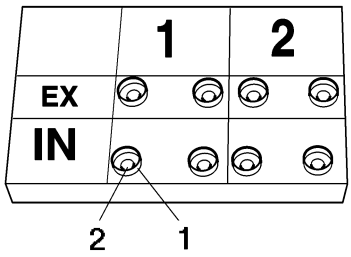


Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Culasse		Se reporter à “CULASSE” à la page 5-17.
1	Poussoir de soupape	8	
2	Cale de soupape	8	
3	Clavette de soupape	16	
4	Retenue de ressort de soupape	8	
5	Ressort de soupape	8	
6	Soupape d’admission	4	
7	Boissau d’échappement	4	
8	Joint de queue de soupape	8	
9	Siège de ressort de soupape	8	
10	Guide de soupape	8	

FAS30283
DÉPOSE DES SOUPAPES
La procédure suivante s'applique pour tous les types de joint de queue de soupape et les composants associés.
N.B.
Avant de déposer les pièces internes de la culasse (comme les soupapes, les ressorts de soupape, les sièges de soupape), assurez-vous que les soupapes sont bien étanches.

1. Déposer :
   • Poussoir de soupape "1"
   • Cale de soupape "2"

N.B.
Veiller à noter la position de chaque poussoir de soupape et cale de soupape de sorte à pouvoir les reposer à leur place d'origine.

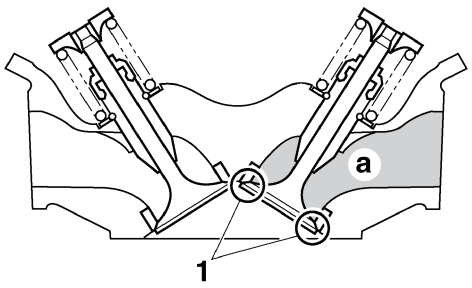


2. Contrôler :
   • Étanchéité de soupape
     Fuite au niveau du siège de soupape → Contrôler la portée de soupape, le siège de soupape et la largeur du siège de soupape.
     Se reporter à "CONTRÔLE DES SIÈGES DE SOUPAPE" à la page 5-23.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Verser du dissolvant de nettoyage "a" dans les lumières d'échappement et d'admission.
b. Contrôler l'étanchéité des soupapes.

N.B.
Il ne doit pas y avoir de fuite au niveau du siège de soupape "1".



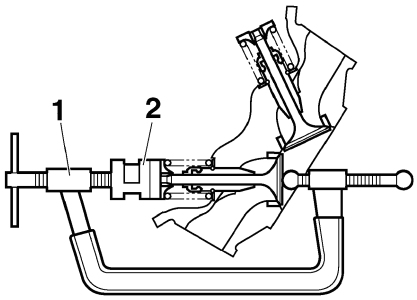
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Déposer :
   • Clavettes de soupape

N.B.
Déposer les clavettes de soupape en comprimant le ressort de soupape à l'aide du lève-soupape "1" et de l'accessoire de lève-soupape "2".

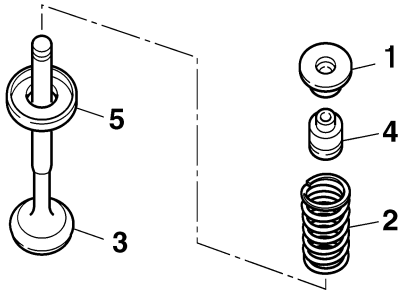


Lève-soupape
90890-04019
Lève-soupape
YM-04019
Accessoire de lève-soupape
90890-04114
Accessoire de lève-soupape (19.5 mm)
YM-04114



4. Déposer :
   • Retenue de ressort de soupape "1"
   • Ressort de soupape "2"
   • Soupape "3"
   • Joint de queue de soupape "4"
   • Siège de ressort de soupape "5"

N.B.
Marquer la position de chaque pièce avec soin afin de pouvoir les reposer à leur place.



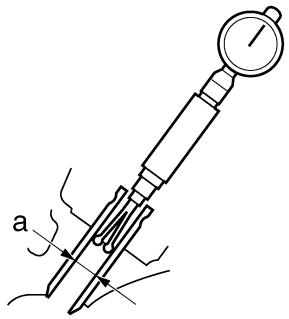
FAS30284
CONTRÔLE DES SOUPAPES ET DES GUIDES DE SOUPAPE

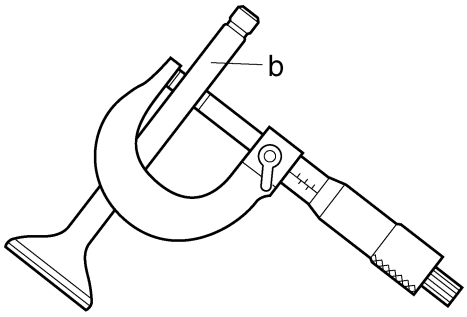
L'étape suivante s'applique à toutes les soupapes et tous les guides de soupape.

1. Mesurer :
   • Jeu entre la queue de soupape et le guide de soupape
   Hors spécifications → Remplacer le guide de soupape.

Jeu entre la queue de soupape et le guide du jeu de soupape = Diamètre intérieur du guide de soupape "a"- Diamètre de queue de soupape "b"

Jeu entre queue de soupape et guide de soupape (admission)
0.010–0.037 mm (0.0004–0.0015 in)
Limite
0.080 mm (0.0032 in)
Jeu entre queue de soupape et guide de soupape (échappement)
0.025–0.052 mm (0.0010–0.0020 in)
Limite
0.100 mm (0.0039 in)



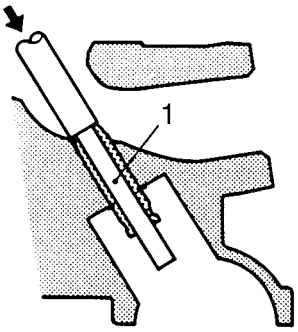


2. Remplacer :
   • Guide de soupape

N.B.
Afin de faciliter la dépose et l'installation du guide de soupape, et afin de garantir l'ajustement correct, chauffer la culasse dans un four à une température de 100 °C (212 °F).

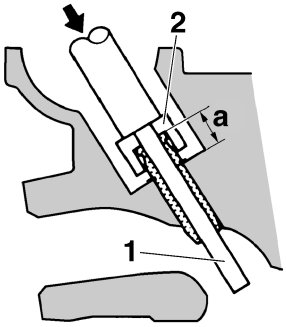
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer le guide de soupape à l'aide de l'extracteur de guide de soupape "1".



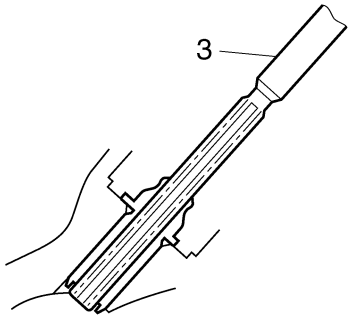
b. Poser le guide de soupape neuf à l'aide de l'outil de repose de guide de soupape "2" et de l'extracteur de guide de soupape "1".

Position de guide de soupape (admission)
12.2–12.6 mm (0.48–0.50 in)
Position de guide de soupape (échappement)
12.2–12.6 mm (0.48–0.50 in)



a. Position du guide de soupape

c. Après la pose du guide de soupape, aléser celui-ci à l'aide de l'alésoir de guide de soupape "3" afin d'obtenir le jeu correct entre la queue de soupape et le guide de soupape.



N.B.
Après avoir remplacé le guide de soupape, rec-

tifiez le siège de soupape.

Extracteur de guide de soupape (ø 4)
90890-04111
Extracteur de guide de soupape (4.0 mm)
YM-04111
Outil de repose de guide de soupape (ø 4)
90890-04112
Outil de repose de guide de soupape (4.0 mm)
YM-04112
Alésoir de guide de soupape (ø 4)
90890-04113
Alésoir de guide de soupape (4.0 mm)
YM-04113

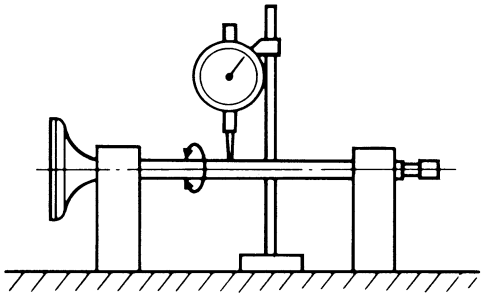
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Éliminer :
   • Dépôts de calamine
   (de la portée de soupape et du siège de soupape)
4. Contrôler :
   • Portée de soupape
   Piqûres/usure → Rectifier la portée de soupape.
   • Extrémité de queue de soupape
   En forme de champignon ou au diamètre supérieur au reste de la queue de soupape → Remplacer la soupape.
5. Mesurer :
   • Faux-rond de queue de soupape
   Hors spécifications → Remplacer la soupape.

N.B.

- En cas de repose d'une soupape neuve, remplacer toujours le guide de soupape.
- Veiller à toujours remplacer le joint de queue de soupape lors de la dépose ou du remplacement d'une soupape.

Déformation de queue de soupape
0.040 mm (0.0016 in)



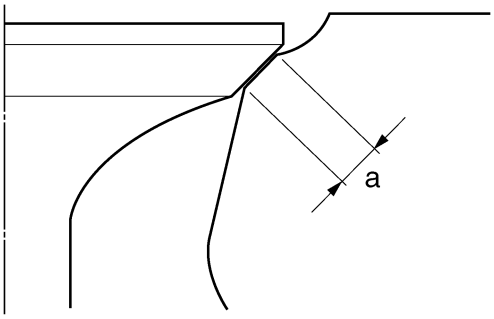
FAS30285

CONTRÔLE DES SIÈGES DE SOUPAPE

L'étape suivante s'applique à toutes les soupapes et tous les sièges de soupape.

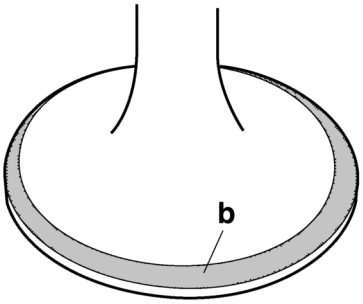
1. Éliminer :
   • Dépôts de calamine
   (de la portée de soupape et du siège de soupape)
2. Contrôler :
   • Siège de soupape
   Piqûres/usure → Remplacer la culasse.
3. Mesurer :
   • Largeur de siège de soupape "a"
   Hors spécifications → Remplacer la culasse.

Largeur de contact du siège de soupape (admission)
0.90–1.10 mm (0.0354–0.0433 in)
Limite
1.6 mm (0.06 in)
Largeur de contact du siège de soupape (échappement)
0.90–1.10 mm (0.0354–0.0433 in)
Limite
1.6 mm (0.06 in)



▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Enduire la portée de soupape d'une couche fluide "b" de bleu.



b. Poser la soupape dans la culasse.
c. Appuyez sur la soupape dans le guide de soupape et l'appuyer contre le siège de soupape afin de laisser une empreinte nette.
d. Mesurer la largeur du siège de soupape.

N.B.

Là où le siège de soupape et la portée de soupape entre en contact, le bleu de prusse aura été retiré.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

4. Roder :
   • Portée de soupape
   • Siège de soupape

N.B.

Après le remplacement de la culasse ou de la soupape et du guide de soupape, il convient de roder le siège et la portée de soupape.

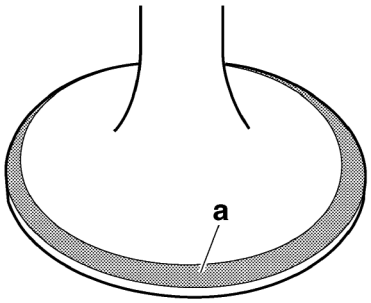
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Enduire la portée de soupape d'une épaisse pâte à roder "a".

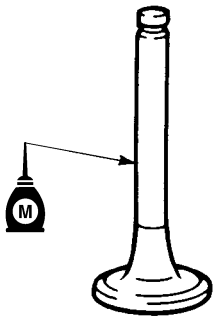
FCA13790

ATTENTION

Veiller à ce que la pâte à roder ne pénètre pas dans l'interstice entre la queue et le guide de soupape.



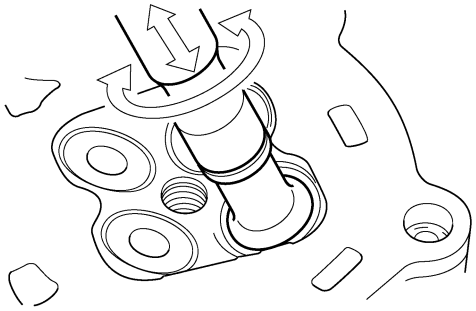
b. Enduisez la queue de soupape d'huile au bisulfure de molybdène.



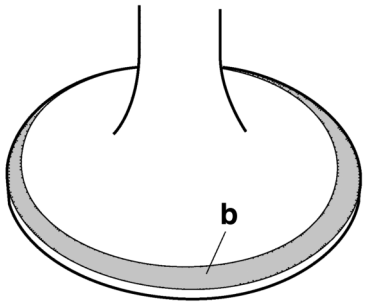
c. Poser la soupape dans la culasse.
d. Tournez la soupape jusqu'à ce que la portée de soupape et le siège de soupape soient identiquement polis, puis nettoyer toute la pâte à roder.

N.B.

Pour obtenir un rodage correct, tapoter le siège de soupape tout en faisant tourner la soupape dans un sens puis dans l'autre en la tenant entre les mains.

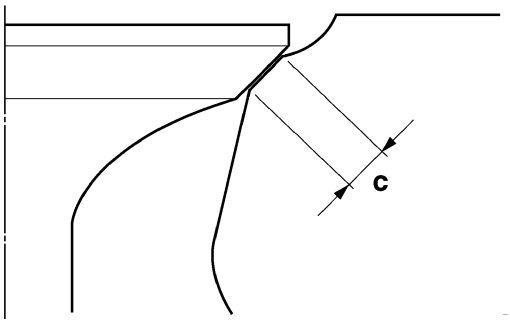


e. Enduisez la portée de soupape de pâte à roder fine, puis répétez les étapes ci-dessus.
f. Après chaque rodage, veillez à éliminer toute trace de pâte à roder de la portée de soupape et du siège de soupape.
g. Enduire la portée de soupape d'une couche fluide "b" de bleu.



h. Poser la soupape dans la culasse.
i. Appuyez sur la soupape dans le guide de soupape et l'appuyer contre le siège de soupape afin de laisser une empreinte nette.
j. Mesurer à nouveau la largeur de siège de

soupape “c”. Si la largeur du siège de soupape est en dehors de la limite prescrite, surfacez et rodez le siège de soupape.



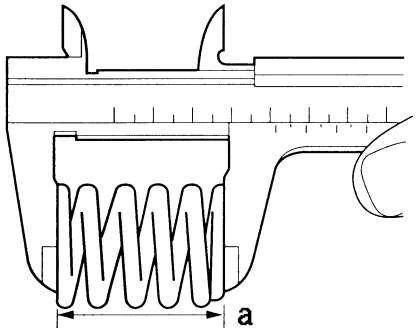
FAS30286

CONTRÔLE DES RESSORTS DE SOUPAPE

Les étapes suivantes s’appliquent à tous les ressorts de soupape.

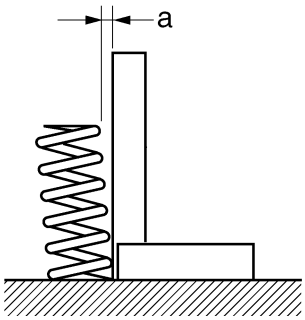
1. Mesurer :
   • Longueur libre de ressort de soupape “a”
   Hors spécifications → Remplacer le ressort de soupape.

Longueur libre (admission)
36.73 mm (1.45 in)
Limite
34.89 mm (1.37 in)
Longueur libre (échappement)
36.73 mm (1.45 in)
Limite
34.89 mm (1.37 in)



2. Mesurer :
   • Inclinaison du ressort de soupape “a”
   Hors spécifications → Remplacer le ressort de soupape.

Inclinaison de ressort (admission)
1.6 mm (0.06 in)
Inclinaison de ressort (échappement)
1.6 mm (0.06 in)

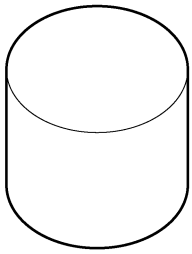


FAS30287

CONTRÔLE DES POUSSOIRS DE SOUPAPE

Les étapes suivantes s’appliquent à tous les poussoirs de soupape.

1. Contrôler :
   • Poussoir de soupape
   Endommagement/rayures → Remplacer les poussoirs de soupape et la culasse.

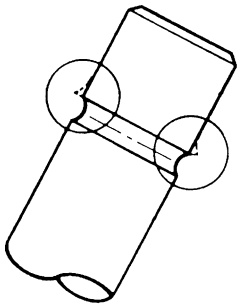


FAS30288

REPOSE DES SOUPAPES

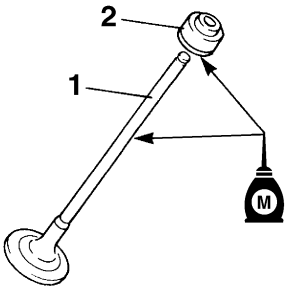
La procédure suivante s’applique pour tous les types de joint de queue de soupape et les composants associés.

1. Ébarber :
   • Embout de queue de soupape
   (avec une pierre à huile)



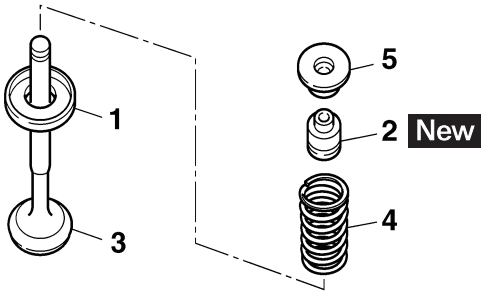
2. Graisser :
   • Queue de soupape “1”
   • Joint de queue de soupape “2”
   (avec le lubrifiant recommandé)

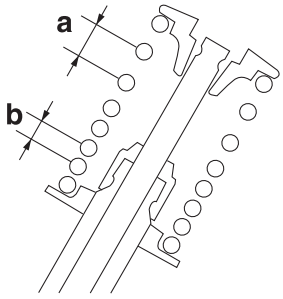
Lubrifiant recommandé
Huile au bisulfure de molybdène



3. Installer :
   • Siège de ressort de soupape “1”
   • Joint de queue de soupape “2” New
   • Soupape “3”
   • Ressort de soupape “4”
   • Retenue de ressort de soupape “5”
   (dans la culasse)

N.B.
• Veiller à reposer chaque soupape à son emplacement d’origine.
• Poser les ressorts de soupape en veillant à orienter le pas “a” le plus grand vers le haut.





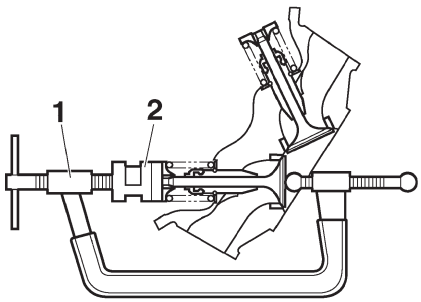
b. Pas plus petit

4. Installer :
   • Clavettes de soupape

N.B.
Poser les clavettes de soupape en comprimant le ressort de soupape à l’aide du lève-soupape “1” et de l’accessoire de lève-soupape “2”.

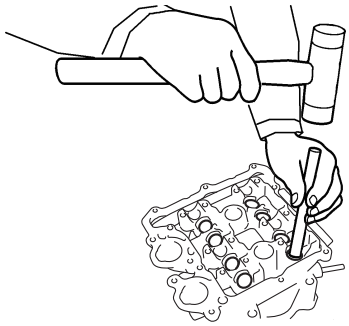


Lève-soupape
90890-04019
Lève-soupape
YM-04019
Accessoire de lève-soupape
90890-04114
Accessoire de lève-soupape (19.5 mm)
YM-04114

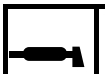


5. Bloquer les clavettes de soupape sur la queue de soupape en frappant légèrement sur l’extrémité de la soupape à l’aide d’un marteau.

FCA13800
ATTENTION
Appliquer une force excessive sur l’extrémité de la soupape risque d’endommager la soupape.

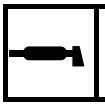


6. Graisser :
   • Cale de soupape
   (avec le lubrifiant recommandé)



Lubrifiant recommandé
Huile au bisulfure de molybdène

7. Graisser :
   • Poussoir de soupape
   (avec le lubrifiant recommandé)



Lubrifiant recommandé
Huile moteur

8. Installer :
   • Cale de soupape
   • Poussoir de soupape

FCA22150

ATTENTION

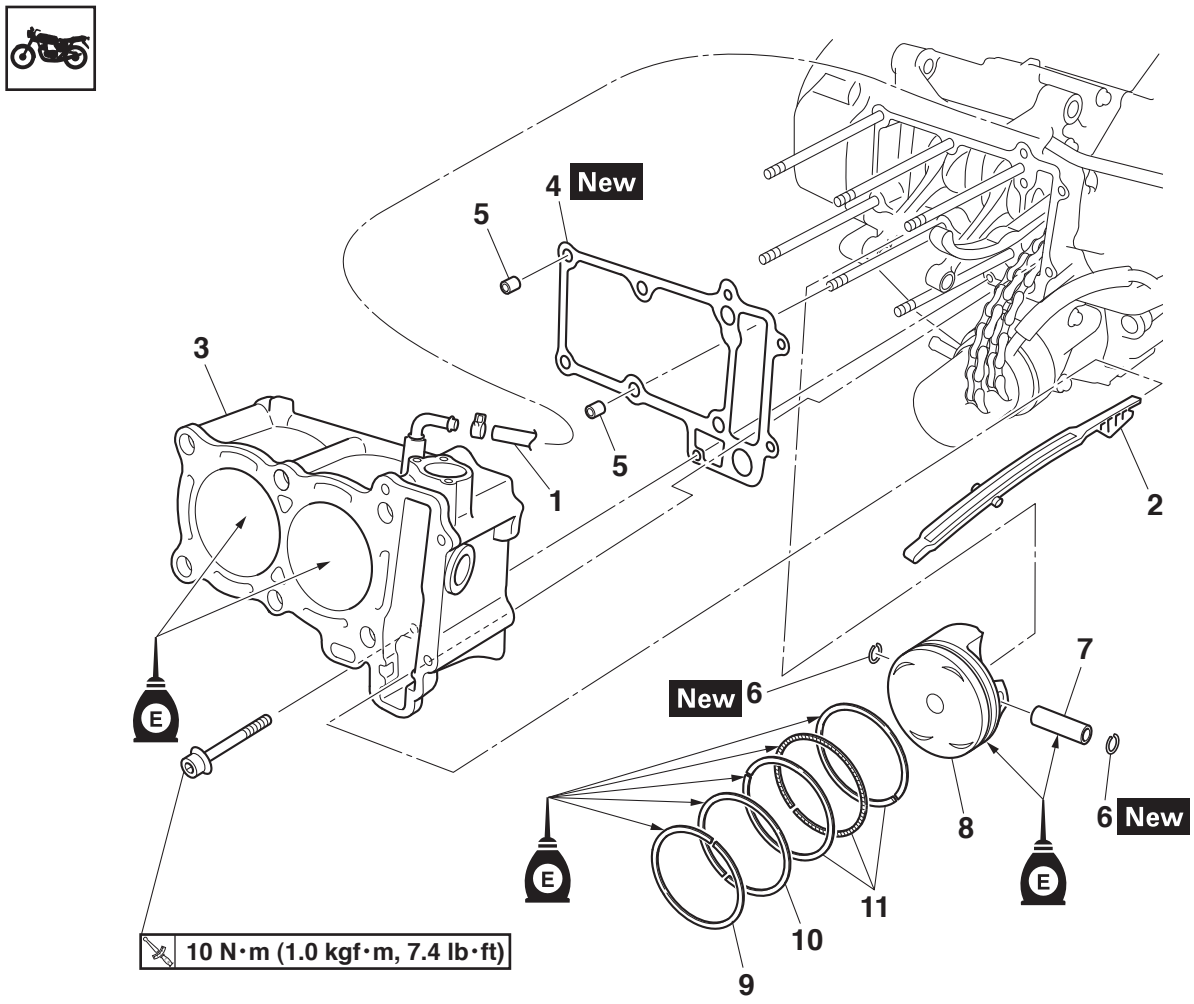
Après s'être assuré que les cales de soupape sont insérées parfaitement, monter le poussoir de soupape en veillant à ne pas faire tomber les cales.

N.B.

- Le poussoir de soupape doit tourner sans résistance lorsqu'on le tourne avec un doigt.
- Chaque poussoir de soupape et cale de soupape doit être remonté dans sa position d'origine.

FAS20046
CYLINDRE ET PISTONS

Dépose du cylindre et des pistons



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Culasse		Se reporter à “CULASSE” à la page 5-17.
1	Durite de liquide de refroidissement	1	Débrancher.
2	Patin de chaîne de distribution (côté échappement)	1	
3	Cylindre	1	
4	Joint de cylindre	1	
5	Goujon	2	
6	Clip d’axe de piston	4	
7	Axe de piston	2	
8	Piston	2	
9	Segment de feu	2	
10	Segment d’étanchéité	2	
11	Segment racleur d’huile	2	

FAS30289
DÉPOSE DU PISTON

Procéder comme suit pour chacun des pistons.

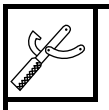
1. Déposer :
   - Clips d'axe de piston "1"
   - Axe de piston "2"
   - Piston "3"

FCA13810
ATTENTION

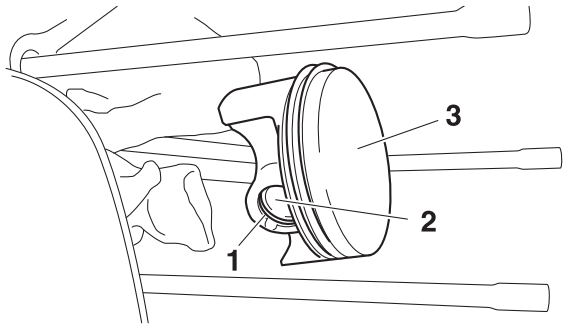
Ne pas employer de marteau pour chasser l'axe de piston.

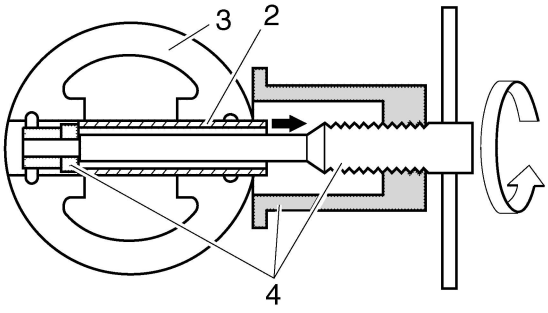
N.B.

- Avant de déposer le clip d'axe de piston, couvrir l'ouverture du carter moteur avec un chiffon propre pour empêcher le clip d'axe de piston de tomber dans le carter moteur.
- Afin de faciliter la repose, marquer un repère d'identification sur chaque calotte de piston.
- Avant de déposer l'axe de piston, ébarber la rainure du clip d'axe de piston ainsi que la surface d'alésage de l'axe de piston. Si l'axe de piston reste difficile à déposer après avoir ébarbé ces deux zones, le déposer à l'aide du kit d'extraction d'axe de piston "4".



Kit d'extraction d'axe de piston
90890-01304
Extracteur d'axe de piston
YU-01304

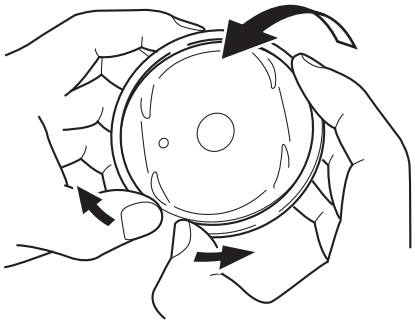




2. Déposer :
   - Segment de feu
   - Segment d'étanchéité
   - Segment racleur d'huile

N.B.

Lors de la dépose d'un segment de piston, ouvrez les écartement des becs avec les doigts et soulevez l'autre côté du segment au-dessus de la calotte de piston.



FAS30291
CONTRÔLE DES CYLINDRES ET DES PISTONS

L'étape suivante s'applique à tous les cylindres et pistons.

1. Contrôler :
   - Paroi de piston
   - Paroi de cylindre
     Rayures verticales → Remplacer à la fois le cylindre, le piston et les segments de piston.
2. Mesurer :
   - Jeu entre piston et cylindre

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Mesurer l'alésage de cylindre à l'aide d'une jauge d'alésage de cylindre.

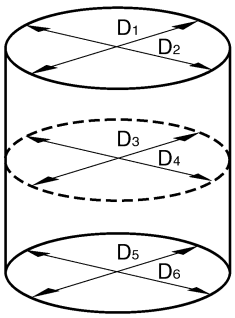
N.B.

Mesurer l'alésage de cylindre en relevant la distance entre les côtés et entre l'avant et l'arrière du cylindre.

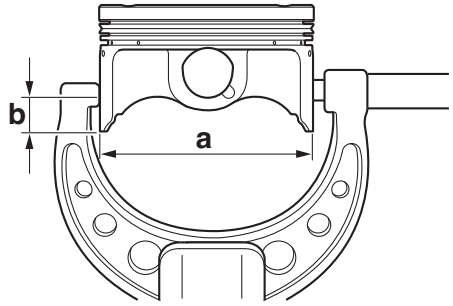


Alésage
68.000–68.010 mm (2.6772–2.6776 in)
Limite d'usure
68.060 mm (2.6795 in)

Alésage = maximum de D_1, D_2, D_3, D_4, D_5, D_6



b. Si en dehors de la limite prescrite, remplacer ensemble le cylindre, le piston et les segments de piston.
c. Mesurer le diamètre de la jupe de piston “a” à l’aide d’un micromètre.



b. 9.0 mm (0.35 in) depuis le bord inférieur du piston

Piston
Diamètre
67.975–67.990 mm (2.6762–2.6768 in)

d. En dehors de la limite prescrite, remplacer en un ensemble le piston et les segments de piston.
e. Calculez le jeu entre le piston et le cylindre à l’aide de la formule suivante.

Jeu entre piston et cylindre =
Alésage de cylindre -
Diamètre de jupe de piston

Jeu piston
0.010–0.035 mm (0.0004–0.0014 in)

f. Si en dehors de la limite prescrite, remplacer ensemble le cylindre, le piston et les segments de piston.

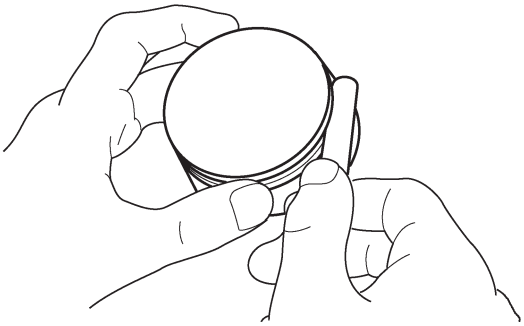
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30292
CONTRÔLE DES SEGMENTS DE PISTON

1. Mesurer :
   • Jeu latéral de segment de piston
   Hors spécifications → Remplacer à la fois le piston et les segments de piston.

N.B.
Avant de mesurer le jeu latéral de segment de piston, veillez à éliminer tout dépôt de calamine des rainures de segment de piston et des segments de piston.

Segments
Segment de feu
Jeu latéral dans la gorge
0.030–0.065 mm (0.0012–0.0026 in)
Limite
0.115 mm (0.0045 in)
Segment d’étanchéité
Jeu latéral dans la gorge
0.020–0.055 mm (0.0008–0.0022 in)
Limite
0.115 mm (0.0045 in)



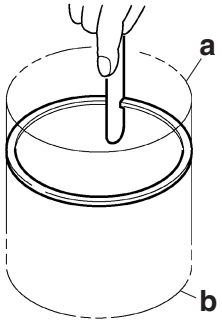
2. Installer :
   • Segment de piston
   (dans le cylindre)

N.B.
Utiliser la calotte de piston pour niveler le segment de piston près du bord inférieur du cylindre, là où l’usure du cylindre est la plus basse.

3. Mesurer :
   • Écartement des becs du segment de piston
   Hors spécifications → Remplacer le jeu de segments de piston.

N.B.
L’écartement des becs d’entretoise de la bague extensible du segment racleur d’huile ne peut être mesuré. Si l’écartement de rail de segment racleur est excessif, remplacer les trois segments de piston.

Segments
Segment de feu
Limite
0.60 mm (0.0236 in)
Segment d'étanchéité
Limite
0.85 mm (0.0335 in)



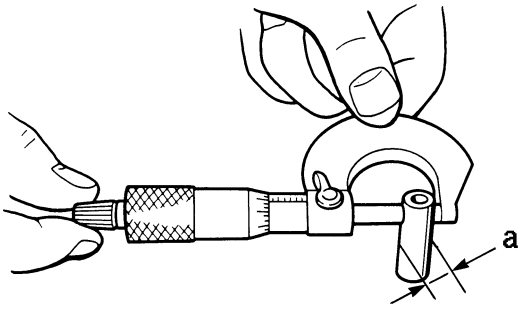
a. Bas du cylindre
b. Supérieur du cylindre

FAS30293
CONTRÔLE DES AXES DE PISTON

L'étape suivante s'applique aux deux axes de piston.

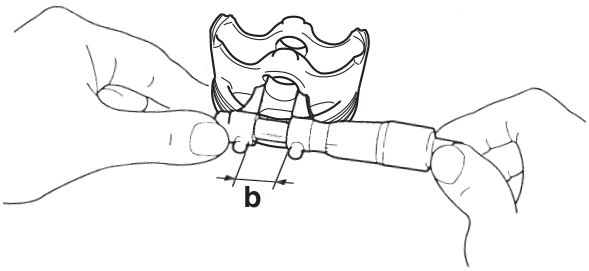
1. Contrôler :
   • Axe de piston
   Décoloration bleue/rainures → Remplacer l'axe de piston, puis contrôler le circuit de lubrification.
2. Mesurer :
   • Diamètre extérieur de l'axe de piston "a"
   Hors spécifications → Remplacer l'axe de piston.

Diamètre extérieur d'axe de piston
15.995–16.000 mm (0.6297–0.6299 in)
Limite
15.975 mm (0.6289 in)



3. Mesurer :
   • Diamètre intérieur d'alésage de l'axe de piston "b"
   Hors spécifications → Remplacer le piston.

Diamètre intérieur d'alésage d'axe de piston
16.002–16.013 mm (0.6300–0.6304 in)
Limite
16.043 mm (0.6316 in)



4. Calculer :
   • Jeu entre axe de piston et alésage d'axe de piston
   Hors spécifications → Remplacer à la fois l'axe de piston et le piston.

Jeu entre axe de piston et alésage d'axe de piston =
Diamètre intérieur de l'alésage de l'axe de piston - Diamètre extérieur de l'axe de piston

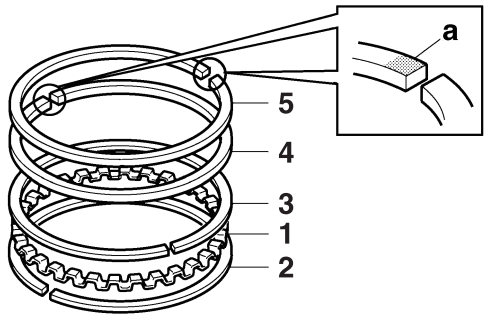
Jeu entre axe de piston et alésage d'axe de piston
0.002–0.018 mm (0.0001–0.0007 in)

FAS30294
INSTALLATION DU PISTON ET DU CYLINDRE

L'étape suivante s'applique à tous les pistons et cylindres.

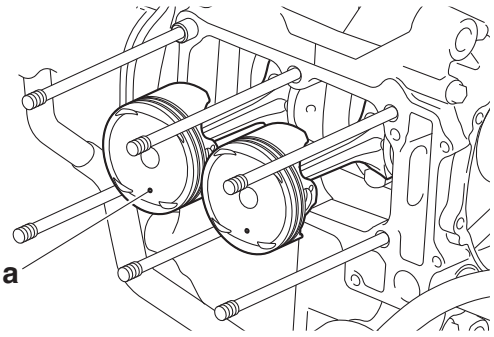
1. Installer :
   • Bague extensible du segment racleur d'huile "1"
   • Rail inférieur du segment racleur d'huile "2"
   • Rail supérieur de segment racleur d'huile "3"
   • Segment d'étanchéité "4"
   • Segment de feu "5"
   (dans le piston)

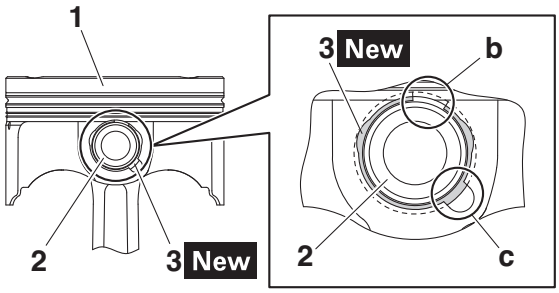
N.B.
Veiller à reposer les segments d'étanchéité et les segments supérieurs de manière à ce que les repères ou chiffres "a" du fabricant soient orientés vers le haut.



2. Installer :
   • Piston “1”
   • Axe de piston “2”
   • Clips d’axe de piston “3” New

N.B.
- Appliquez l’huile moteur sur l’axe de piston.
- S’assurer que le repère “a” du piston pointe vers le côté échappement du cylindre.
- Reposer chaque piston dans son cylindre d’origine.
- Avant d’installer le clip d’axe de piston, couvrir l’ouverture du carter moteur avec un chiffon propre pour empêcher le clip d’axe de piston de tomber dans le carter moteur.
- S’assurer que les extrémités du clip “b” sont positionnées à l’écart de la découpe “c” du piston comme indiqué sur l’illustration.



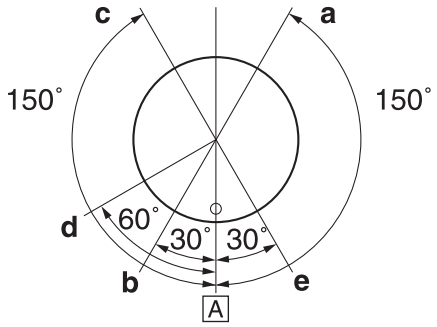


3. Installer :
   • Goujons
   • Joint de cylindre New

4. Graisser :
   • Piston
   • Segments de piston
   • Cylindre
   (avec le lubrifiant recommandé)

	Lubrifiant recommandé **Huile moteur**

5. Décaler :
   • Écartements des becs du segment de piston



a. Segment de feu
b. Segment d’étanchéité
c. Rail supérieur de segment racleur d’huile
d. Bague extensible du segment racleur d’huile
e. Rail inférieur du segment racleur d’huile

A. Côté échappement

6. Installer :
   • Cylindre
   • Boulon de cylindre

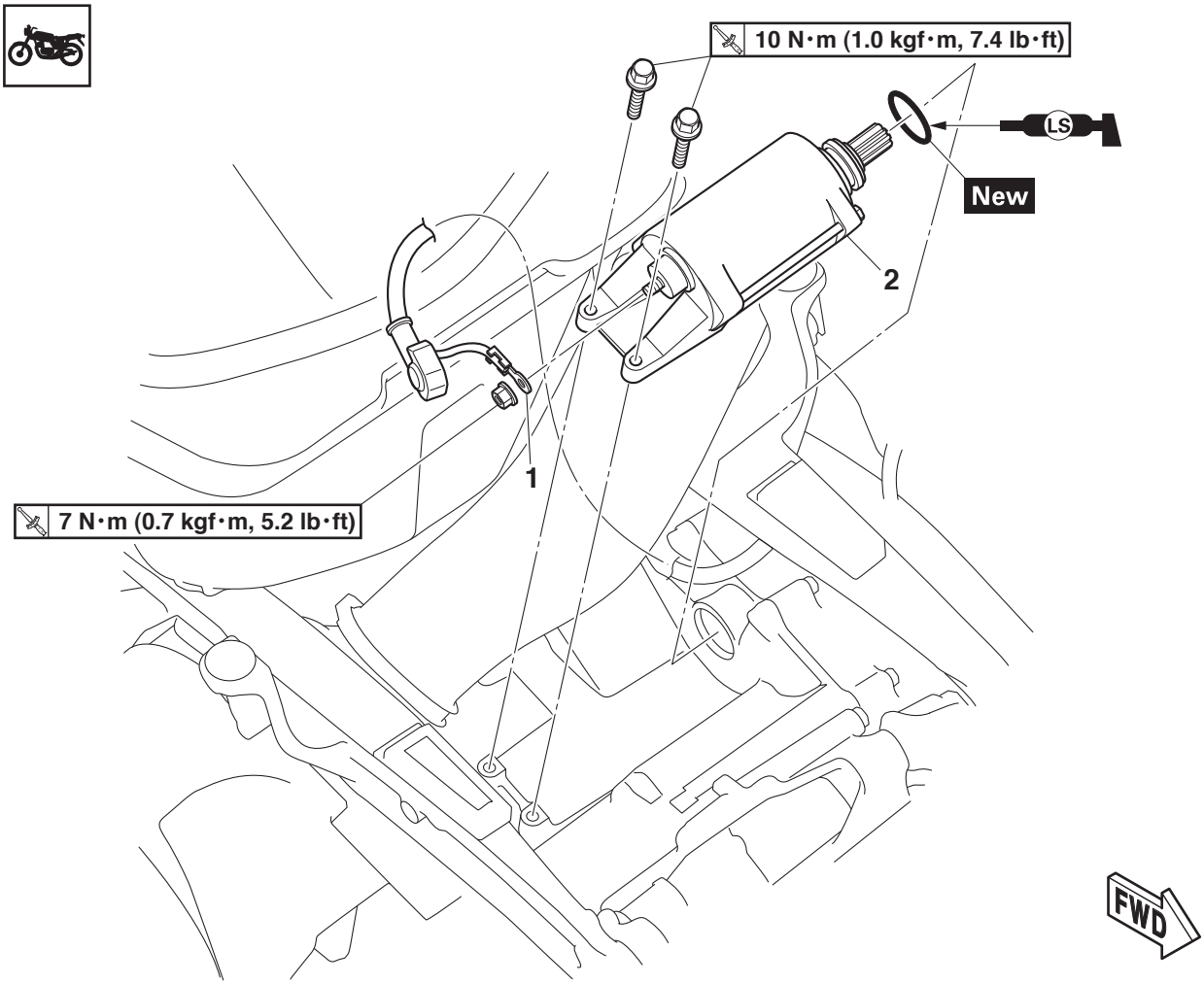
N.B.
- Tout en comprimant les segments de piston, installer le cylindre.
- Faire passer la chaîne de distribution et le patin de chaîne de distribution (côté admission) à travers la cavité de la chaîne de distribution.

7. Serrer :
   • Boulon de cylindre

	Boulon de cylindre **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)**

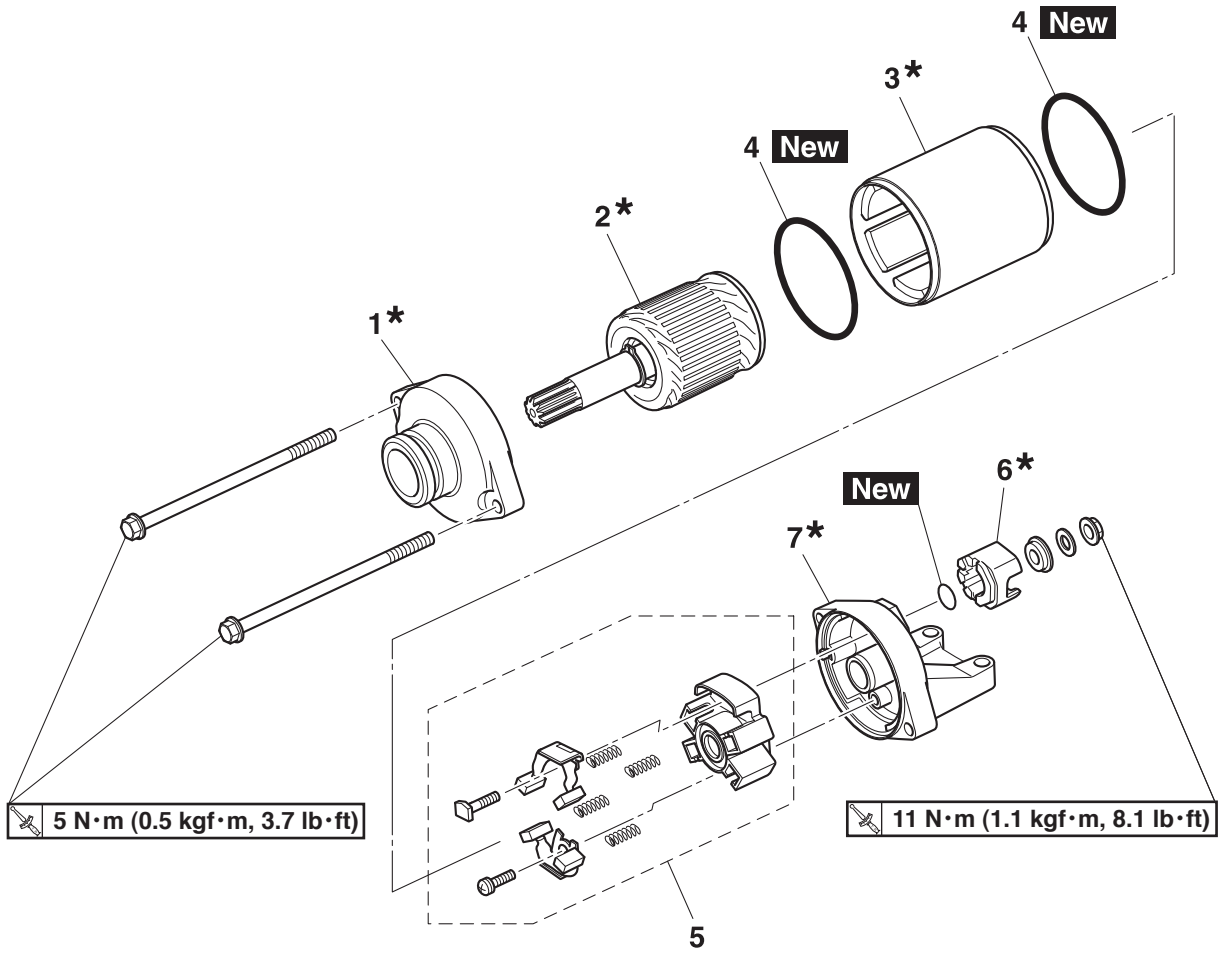
FAS20052
DÉMARREUR ÉLECTRIQUE

Dépose du démarreur



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
	Réservoir de carburant		Se reporter à “RÉSERVOIR DE CARBURANT” à la page 7-1.
1	Fom de démarreur	1	Débrancher.
2	Démarreur équipé	1	

Démontage du démarreur



*** Lors du remplacement du couvercle avant du démarreur, de l'induit équipé, de la carcasse du démarreur, de l'isolant, et du couvercle arrière du démarreur, remplacer le démarreur équipé.**

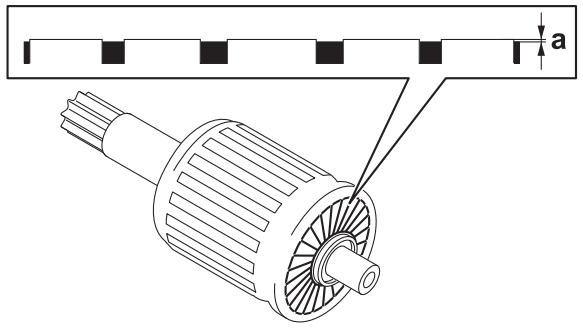
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Couvercle avant du démarreur	1	
2	Induit équipé	1	
3	Carcasse du démarreur	1	
4	Joint torique	2	
5	Jeu de porte-balais	1	
6	Isolant	1	
7	Couvercle arrrière du démarreur	1	

FAS30325
CONTRÔLE DU DÉMARREUR

1. Contrôler :
   • Collecteur
   Impuretés → Nettoyez à l'aide de papier de verre de grain 600.
2. Mesurer :
   • Profondeur du mica "a"
   Hors spécifications → Gratter le mica jusqu'à l'obtention de la taille requise à l'aide d'une lame de scie à métaux préalablement mise à la masse pour pouvoir l'introduire dans le collecteur.

Profondeur de mica (profondeur)
0.70 mm (0.03 in)

N.B.
Le mica du collecteur doit être vidé pour assurer un fonctionnement correct du collecteur.



3. Mesurer :
   • Résistances de l'induit équipé (collecteur et isolant)
   Hors spécifications → Remplacer le démarreur.

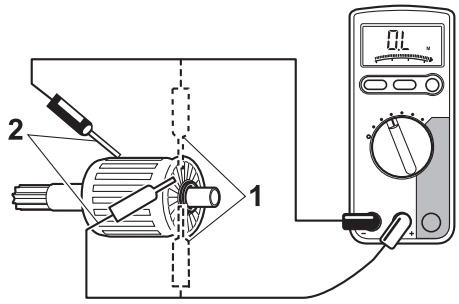
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Mesurez les résistances d'induit équipé à l'aide du multimètre numérique.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

Résistance de la bobine d'induit
0.0105–0.0195 Ω
Résistance de l'isolant
Pas de continuité (au-dessus de 1 MΩ)

b. Si une résistance est hors spécification, remplacer le démarreur équipé.

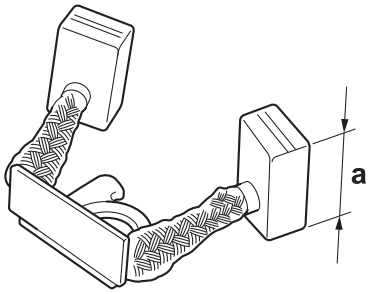


1. Résistance du collecteur
2. Résistance d'isolation

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

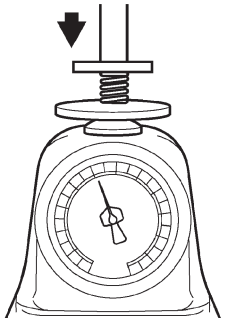
4. Mesurer :
   • Longueur de balai "a"
   Hors spécifications → Remplacer le jeu de porte-balais.

Charbons - longueur hors-tout
12.0 mm (0.47 in)
Limite
6.50 mm (0.26 in)



5. Mesurer :
   • Force de ressort de balai
   Hors spécifications → Remplacer le jeu de porte-balais.

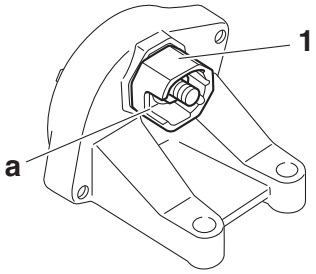
Tension du ressort du charbon
6.02–6.51 N (614–664 gf, 21.69–23.45 oz)



6. Contrôler :
   • Dents de pignon
   Endommagement/usure → Remplacer le démarreur équipé.
7. Contrôler :
   • Roulement
   Endommagement/piqûres → Remplacer le démarreur équipé.

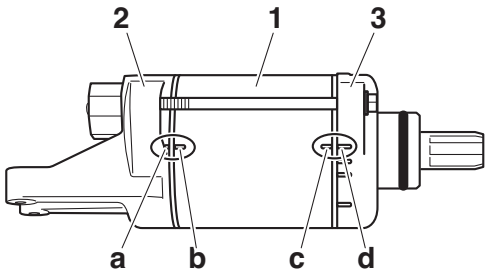
FAS30326
MONTAGE DU DÉMARREUR
1. Installer :
   • Isolant “1”

N.B.
Installer l’isolant de sorte que la fente “a” soit positionnée comme indiqué sur l’illustration.



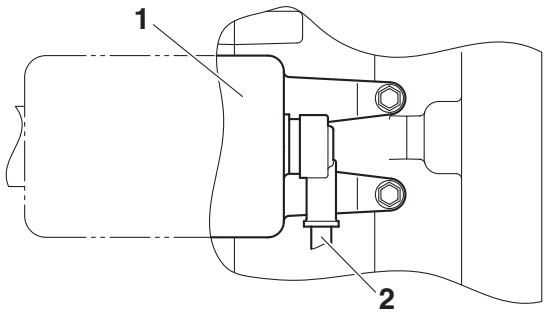
2. Installer :
   • Carcasse du démarreur “1”
   • Couvercle arrrière du démarreur “2”
   • Couvercle avant du démarreur “3”

N.B.
- Aligner le repère d’alignement “a” du couvercle arrière du démarreur sur le repère d’alignement “b” de la carcasse du démarreur.
- Aligner le repère d’alignement “c” de la carcasse du démarreur sur le repère d’alignement “d” du couvercle avant du démarreur.



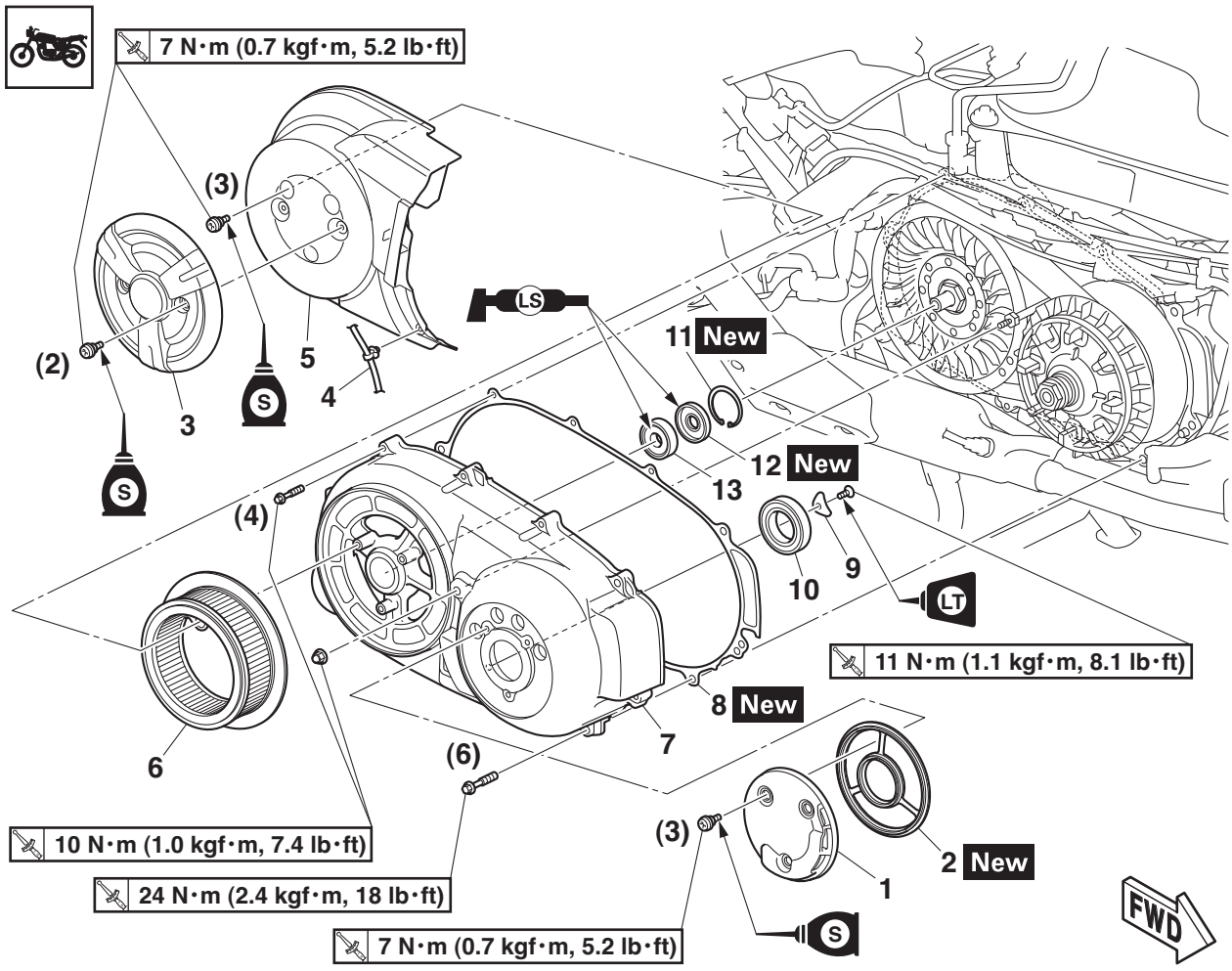
FAS30327
MONTAGE DU DÉMARREUR
1. Installer :
   • Démarreur “1”
   • Fom de démarreur “2”

N.B.
Connecter le fil de démarreur sur le démarreur dans le sens indiqué sur l’illustration.



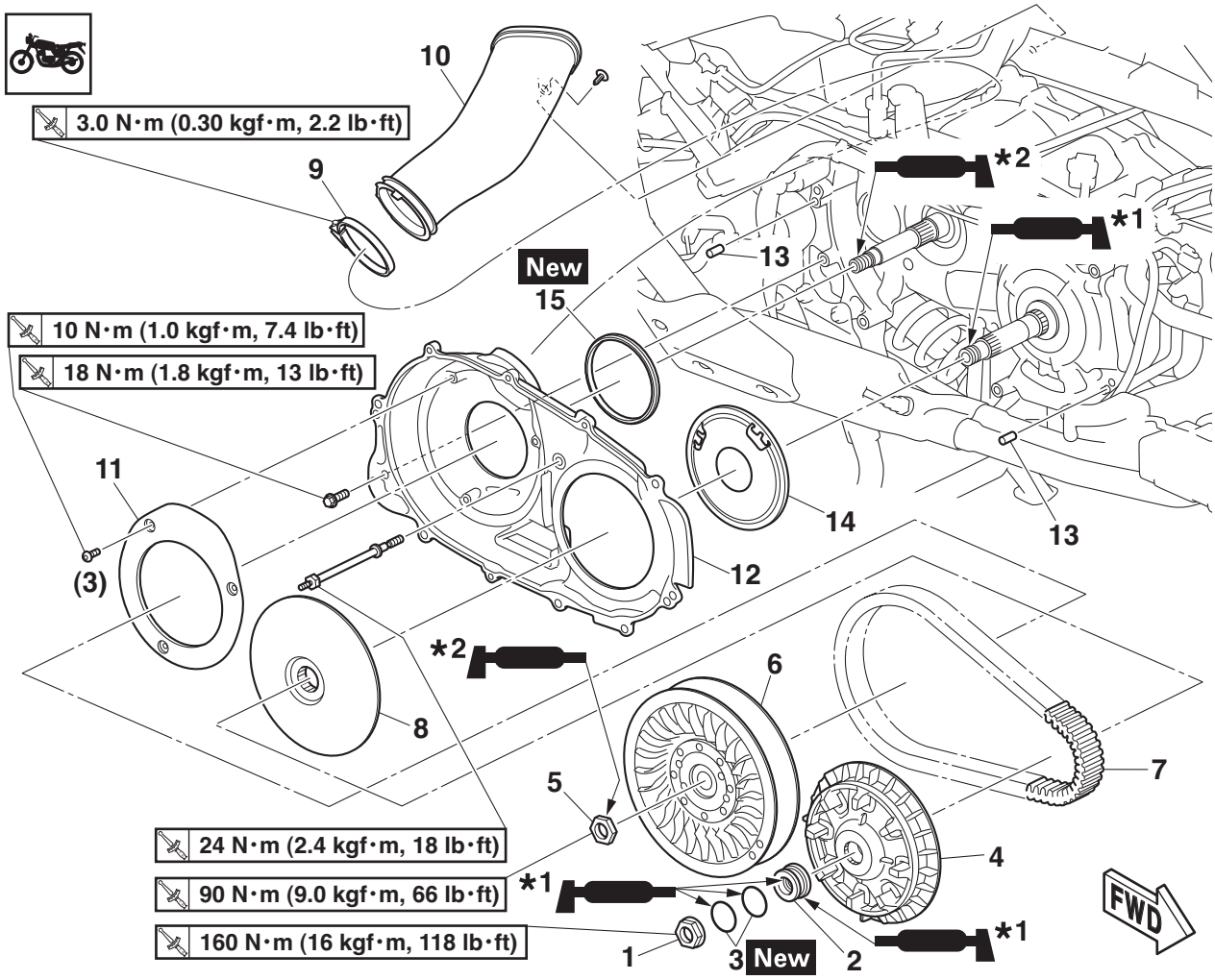
FAS20050
BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE À COURROIE TRAPÉZOÏDALE

Déposer le couvercle du boîtier de la courroie trapézoïdale



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral (droite)/Marche-pied (droite)		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
1	Couvercle d’accès d’extrémité de vilebrequin	1	
2	Amortisseur	1	
3	Couvercle du boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale	1	
4	Fil de capteur d’oxygène	1	
5	Boîtier de filtre à air du carter de courroie trapézoïdale	1	
6	Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (droite)	1	
7	Carter extérieur de courroie trapézoïdale	1	
8	Joint de carter extérieur de la courroie trapézoïdale	1	
9	Retenue de roulement	1	
10	Roulement	1	
11	Circlip	1	
12	Bague d’étanchéité	1	
13	Roulement	1	

Dépose de la courroie trapézoïdale et de la poulie menante/poulie menée

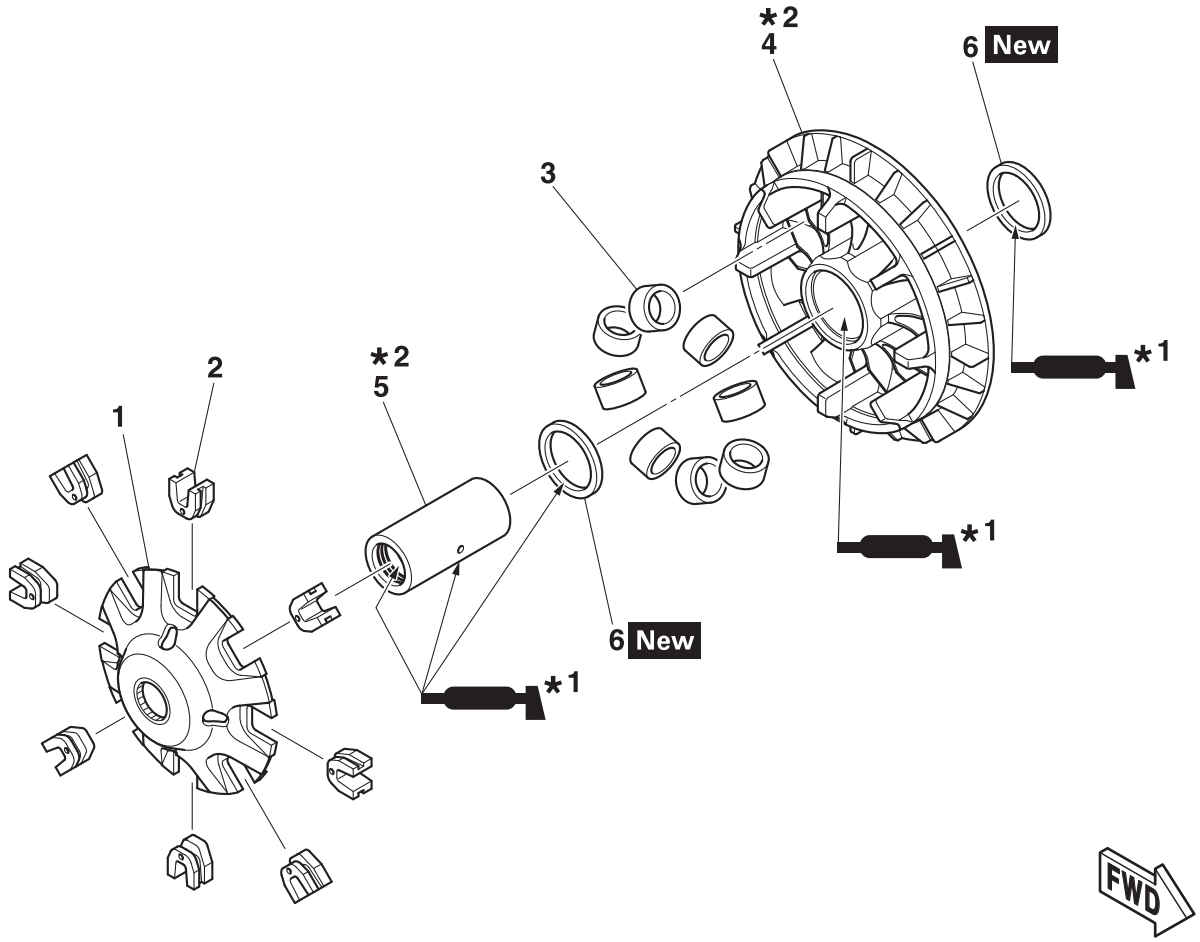


***1 Appliquer de la GRAISSE YAMAHA "G" (Shell Sunlight Grease 3®).**

***2 Appliquer de la GRAISSE YAMAHA "H" (Polyurea Grease®).**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Écrou de poulie menante	1	
2	Entretoise	1	
3	Joint torique	2	
4	Poulie menante équipée	1	
5	Écrou de poulie menée	1	
6	Poulie menée équipée	1	
7	Courroie trapézoïdale	1	
8	Flasque fixe menant	1	
9	Collier à pince du raccord de conduit d'air du carter de la courroie trapézoïdale	1	Desserrer.
10	Conduit d'air du carter de la courroie trapézoïdale	1	
11	Plaquette du carter intérieur de courroie trapézoïdale	1	
12	Carter intérieur de courroie trapézoïdale	1	
13	Goujon	2	
14	Plaquette	1	
15	Joint de carter intérieur de courroie trapézoïdale	1	

Démontage de la poulie menante

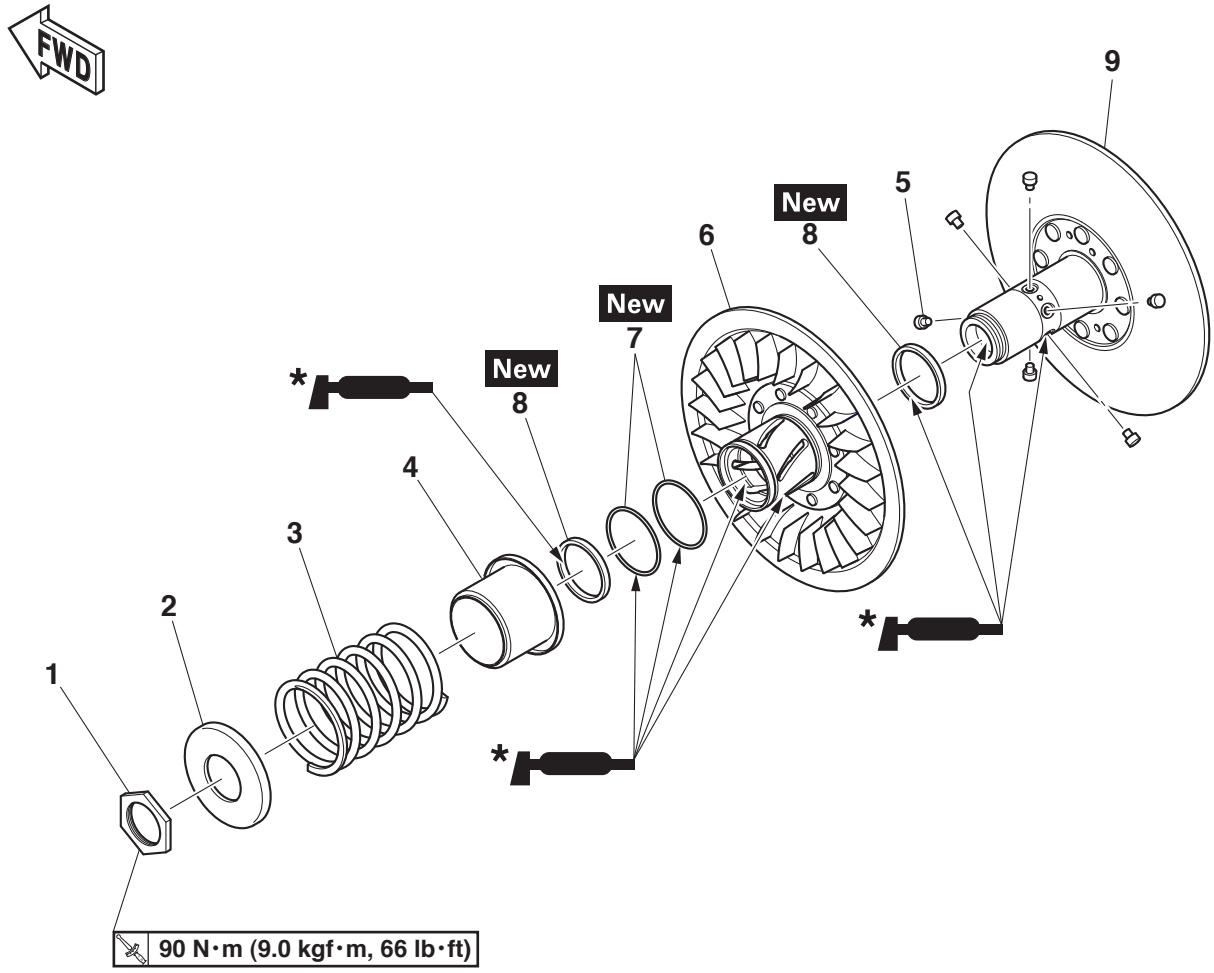


***1 Appliquer de la GRAISSE YAMAHA "H" (Polyurea Grease®).**

***2 Lors du remplacement du flasque mobile menant ou de l'entretoise épaulée, remplacer les ensemble.**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Came	1	
2	Coulisseau	8	
3	Galet de poulie menante	8	
4	Flasque mobile menant	1	
5	Entretoise épaulée	1	
6	Bague d'étanchéité	2	

Démontage de la poulie menée



*** Appliquer de la GRAISSE YAMAHA "H" (Polyurea Grease®).**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Écrou du siège de ressort de poulie menée	1	
2	Siège supérieur de ressort	1	
3	Ressort de compression de poulie menée	1	
4	Siège de ressort	1	
5	Pion de guidage	6	
6	Flasque mobile mené	1	
7	Joint torique	2	
8	Bague d'étanchéité	2	
9	Flasque fixe mené	1	

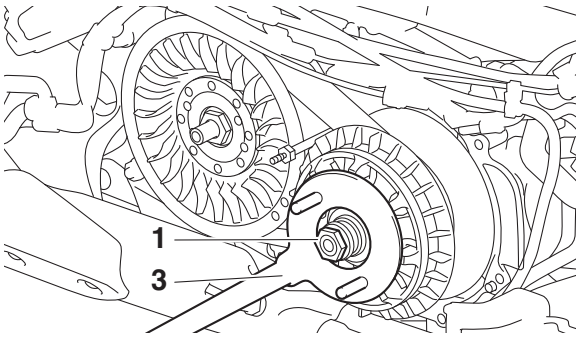
FAS31435
DÉPOSE DE LA POULIE MENANTE ET DE LA POULIE MENÉE

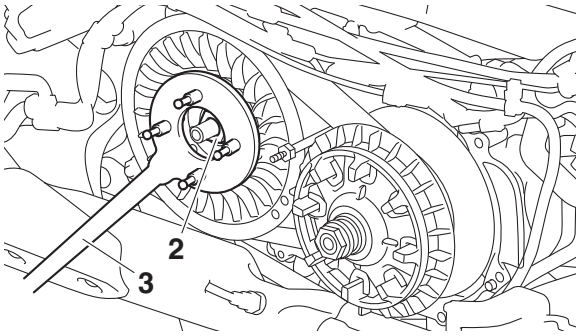
1. Déposer :
   - Écrou de poulie menante “1”
   - Écrou de poulie menée “2”

N.B.

Tout en maintenant la poulie menante et la poulie menée à l’aide de la clé à sangle “3”, desserrer l’écrou.

	Clé à sangle **90890-01481**

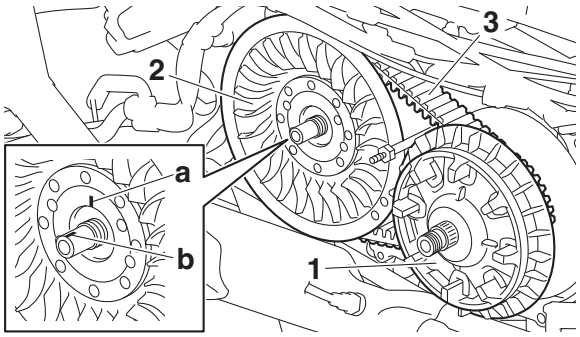




2. Déposer :
   - Poulie menante équipée “1”
   - Poulie menée équipée “2”
   - Courroie trapézoïdale “3”

N.B.

- Avant de procéder à la dépose, placer des repères d’alignement “a” et “b”, comme indiqué.
- Aligner ces repères lors du remontage.



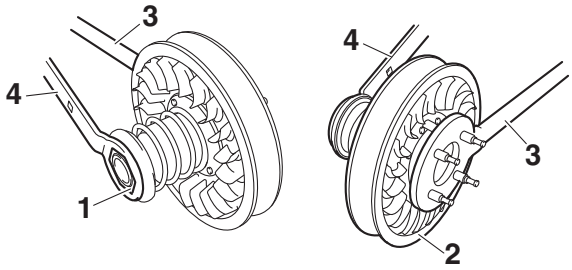
FAS30312
DÉMONTAGE DE LA POULIE MENÉE

1. Desserrer :
   - Écrou du siège de ressort de poulie menée “1”

N.B.

- Tout en maintenant le flasque fixe mené “2” à l’aide de la clé à sangle “3”, desserrer l’écrou de siège de ressort de la poulie menée à l’aide de la clé pour contre-écrous “4”.
- Ne pas desserrer l’écrou du siège de ressort de poulie menée “1” plus d’1/4 de tour.

	Clé à sangle **90890-01481** **Clé pour contre-écrous** **90890-01348** **Clé pour contre-écrous** **YM-01348**

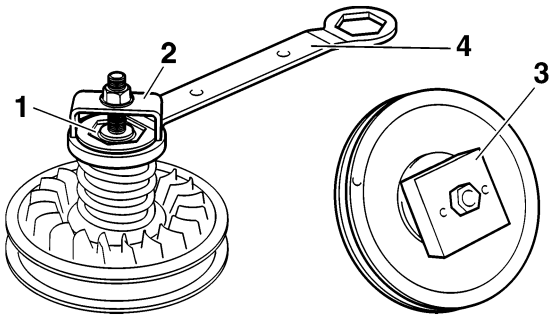


2. Déposer :
   - Écrou du siège de ressort de poulie menée “1”

N.B.

Installer le compresseur de ressort de poulie “2” et le bloc “3” sur la poulie menée équipée, comme indiqué. Comprimer ensuite le ressort, puis retirer l’écrou du siège de ressort de la poulie menée avec une clé pour contre-écrous “4”.

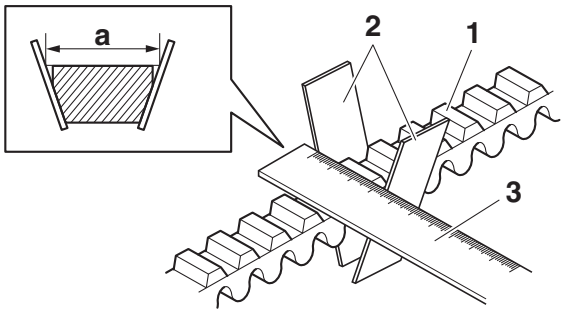
	Compresseur de ressort de poulie **90890-04134** **Compresseur de ressort de poulie** **YM-04134** **Clé pour contre-écrous** **90890-01348** **Clé pour contre-écrous** **YM-01348** **Bloc** **90890-04135** **Bloc** **YM-04135**



FAS30315
VÉRIFICATION DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE
1. Contrôler :
   • Courroie trapézoïdale “1”
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.
   Graisse/huile → Nettoyer la poulie menante et la poulie menée.
2. Mesurer :
   • Largeur de courroie trapézoïdale “a”
   Hors spécifications → Remplacer.

N.B.
Mesurer la largeur de la courroie trapézoïdale comme illustré.

Courroie trapézoïdale
Largeur de la courroie trapézoïdale
32.9 mm (1.30 in)
Limite
31.4 mm (1.24 in)



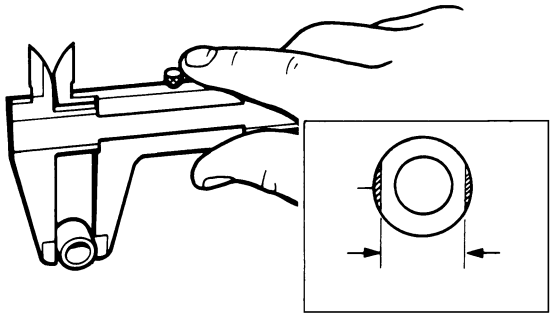
2. Plateau en plastique
3. Règle

FAS30316
CONTRÔLE DE LA POULIE MENANTE
1. Contrôler :
   • Flasque mobile menant
   • Flasque fixe menant
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer à la fois le flasque mobile menant et le flasque fixe menant.

FAS31436
VÉRIFICATION DU CONDUIT D’AIR DU CARTER DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE
1. Contrôler :
   • Conduit d’air du carter de la courroie trapézoïdale
   Fissures/endommagement → Remplacer.

FAS30317
CONTRÔLE DES GALETS DE POULIE MENANTE
Procéder comme suit pour tous les galets de poulie menante.
1. Contrôler :
   • Galet de poulie menante
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.
2. Mesurer :
   • Diamètre extérieur du galet de poulie menante
   Hors spécifications → Remplacer.

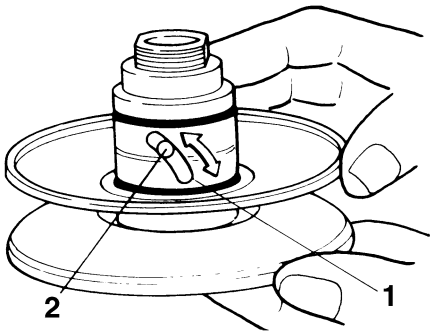
Diamètre extérieur de la masselotte
25.0 mm (0.98 in)
Limite
24.5 mm (0.96 in)



FAS30318
CONTRÔLE DES COULISSEAUX
Procéder comme suit pour chacun des coulisseaux.
1. Contrôler :
   • Coulisseau
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.

FAS30319
CONTRÔLE DE LA POULIE MENÉE
1. Contrôler :
   • Flasque fixe mené
   • Flasque mobile mené
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer à la fois le flasque fixe mené et le flasque mobile mené.

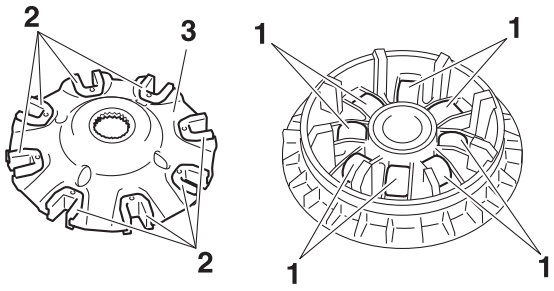
2. Contrôler :
   • Rainure de came de couple “1”
   Endommagement/usure → Remplacer à la fois le flasque fixe mené et le flasque mobile mené.
3. Contrôler :
   • Pion de guidage “2”
   Endommagement/usure → Remplacer à la fois le flasque fixe mené et le flasque mobile mené.



FAS30320
MONTAGE DE LA POULIE MENANTE

1. Nettoyer :
   • Flasque fixe menant
   • Flasque mobile menant
   • Entretoise épaulée
   • Came
   • Galets de poulie menante
2. Installer :
   • Galets de poulie menante “1”
   • Coulisseaux “2”
   • Came “3”

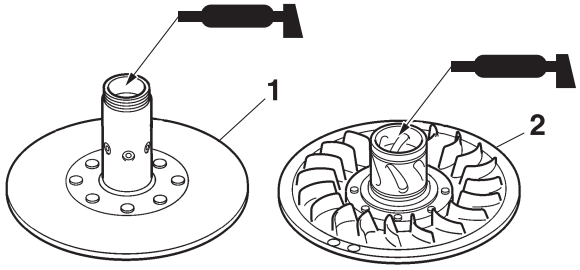
N.B.
Ne pas appliquer de graisse à l’intérieur de la poulie menante.



FAS30321
MONTAGE DE LA POULIE MENÉE

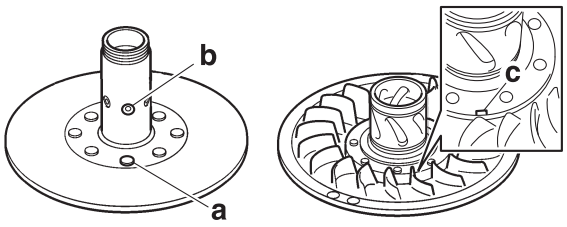
1. Graisser :
   • Surface intérieure du flasque fixe mené “1”
   • Surface intérieure du flasque mobile mené “2”
   • Bagues d’étanchéité New
   (avec le lubrifiant recommandé)

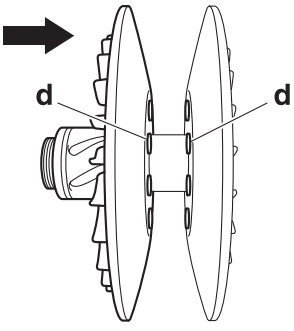
Lubrifiant recommandé
GRAISSE YAMAHA “H” (Polyurea Grease®)



2. Installer :
   • Pions de guidage

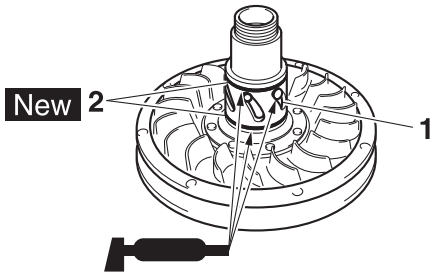
N.B.
Avant d’installer le pion de guidage, aligner la position (où la tête de rivet de flasque fixe “a” et le trou de pion de guidage “b” sont alignés les uns avec les autres) avec le repère d’alignement “c” du flasque mobile. Installer le pion de guidage. Ensuite, s’assurer que le flasque mobile glisse vers le côté BAS sans interférence de la tête de rivet “d”.





3. Graisser :
   • Rainure de pion de guidage “1”
   • Joints toriques “2” New
   (avec le lubrifiant recommandé)

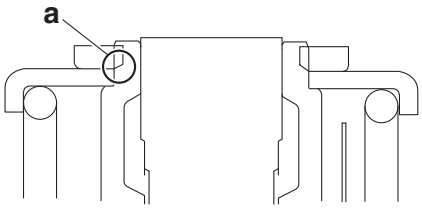
Lubrifiant recommandé
GRAISSE YAMAHA "H" (Polyurea Grease®)

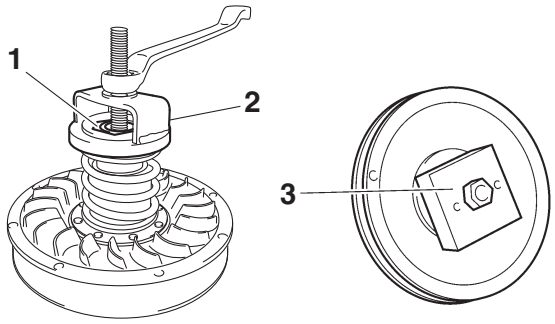


4. Installer :
   • Écrou du siège de ressort de poulie menée "1"

N.B.
- Installer le siège de ressort de poulie menée avec son côté biseauté "a" orienté vers le siège de ressort.
- Fixer le compresseur de ressort de poulie "2" et le bloc "3" sur la poulie menée comme indiqué. Puis comprimer le ressort et serrer provisoirement l'écrou du siège de ressort de la poulie menée.

Compresseur de ressort de poulie
90890-04134
Compresseur de ressort de poulie
YM-04134
Bloc
90890-04135
Bloc
YM-04135



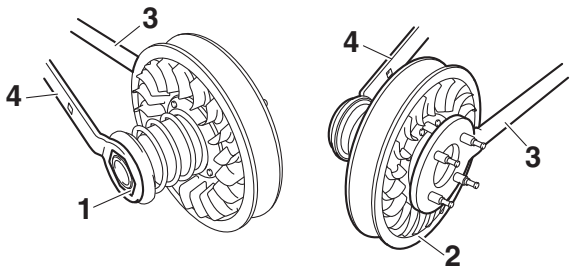


5. Serrer :
   • Écrou du siège de ressort de poulie menée "1"

N.B.
Tout en maintenant le flasque fixe mené "2" à l'aide de la clé à sangle "3", serrer l'écrou du siège de ressort de poulie menée "1" à l'aide de la clé pour contre-écrous "4".

Clé à sangle
90890-01481
Clé pour contre-écrous
90890-01348
Clé pour contre-écrous
YM-01348

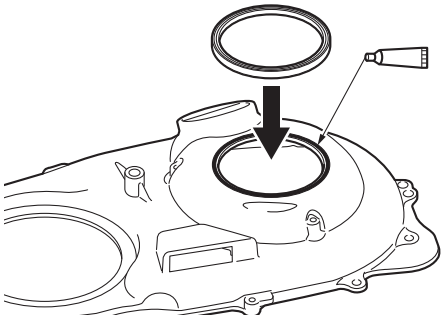
Écrou du siège de ressort de poulie menée
90 N·m (9.0 kgf·m, 66 lb·ft)



FAS31437
INSTALLATION DE LA POULIE MENANTE ÉQUIPÉE, DE LA POULIE MENÉE ÉQUIPÉE ET DE LA COURROIE TRAPÉZOÏDALE

1. Enduire :
   • Pâte d'étanchéité
   (sur le joint du carter interne de courroie trapézoïdale)

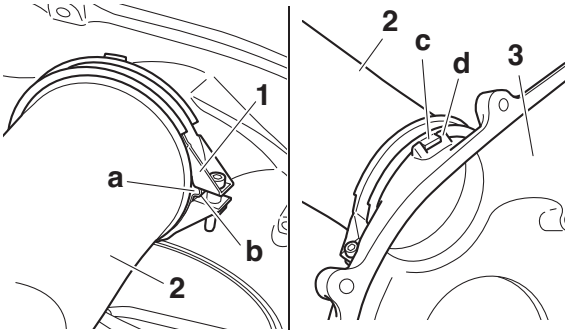
Pâte à joint Yamaha 1215
90890-85505
(Three bond No.1215®)



2. Installer :
   • Collier à pince du raccord de conduit d'air du carter de la courroie trapézoïdale "1"
   • Conduit d'air du carter de la courroie trapézoïdale "2"

N.B.

• Aligner la saillie "a" dans le conduit d'air du carter de la courroie trapézoïdale "2" sur la fente "b" du collier à pince du raccord de conduit d'air du carter de la courroie trapézoïdale "1".
• Aligner la saillie "c" dans le conduit d'air du carter de la courroie trapézoïdale "2" sur la fente "d" du carter interne de courroie trapézoïdale "3".



3. Installer :
   • Flasque fixe menant "1"
   • Courroie trapézoïdale "2"
   • Poulie menée équipée "3"

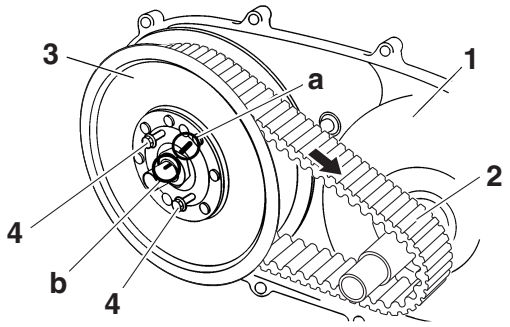
FCA22160

ATTENTION

Ne pas mettre de graisse sur la courroie trapézoïdale ou les poulies menante et menée.

N.B.

• Lors de l'installation de la courroie, visser les boulons M6 (plus de 45 mm (1.77 in)) "4" pour écarter la poulie menée et installer la courroie trapézoïdale. S'assurer d'installer la courroie trapézoïdale en orientant la flèche dans le sens indiqué.
• Installer la courroie trapézoïdale et la poulie menée équipée puis passer ensuite le côté de la poulie menante de la courroie trapézoïdale.
• Aligner "a" et "b" pendant le remontage.

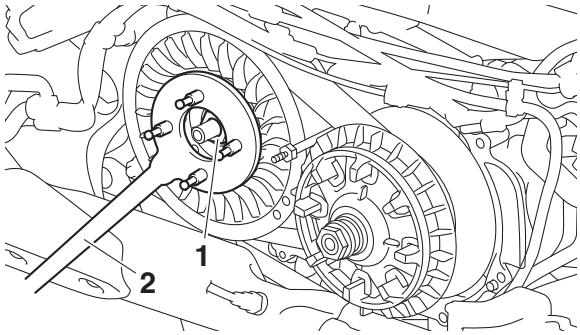


4. Serrer :
   • Écrou de poulie menée "1"

N.B.

Tout en maintenant la poulie menée à l'aide de la clé à sangle "2", serrer l'écrou de poulie menée.

	**Écrou de poulie menée** **90 N·m (9.0 kgf·m, 66 lb·ft)**
	**Clé à sangle** **90890-01481**

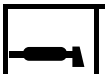


5. Serrer :
   • Écrou de poulie menante "1"

FCA22200

ATTENTION

• Avant de serrer l'écrou de poulie menante, bien veiller à ce que les cannelures du flasque soient correctement logées dans les cannelures du vilebrequin.
• Bien veiller également à ce que le flasque soit correctement logé.
• Enduire de graisse le filetage et le siège de l'écrou de poulie menante.

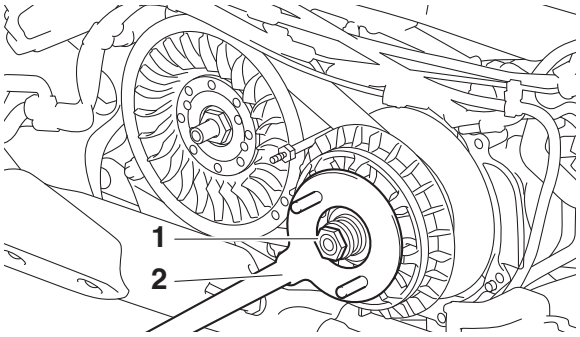
	**Lubrifiant recommandé** **GRAISSE YAMAHA "G" (Shell Sunlight Grease 3®)**

N.B.

Tout en maintenant la poulie menante à l'aide de la clé à sangle "2", serrer l'écrou de poulie menante.

	Écrou de poulie menante **160 N·m (16 kgf·m, 118 lb·ft)**

	Clé à sangle **90890-01481**



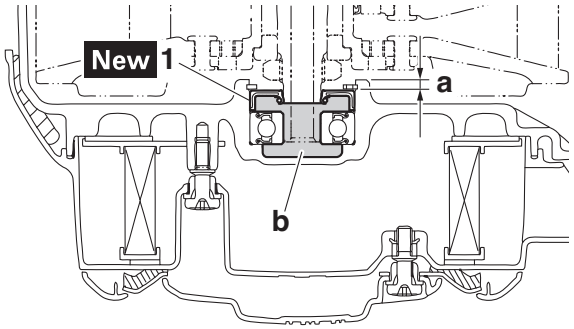
FAS31235

INSTALLATION DU CARTER DE COURROIE TRAPÉZOÏDALE

1. Installer :
   - Bague d'étanchéité "1" New
     (dans le carter extérieur de courroie trapézoïdale)

	Profondeur installée de bague d'étanchéité "a" **4.0–4.3 mm (0.16–0.17 in)**

2. Remplir l'espace "b" indiqué sur l'illustration avec 10 g (0.35 oz) ou plus de graisse à base de savon au lithium.

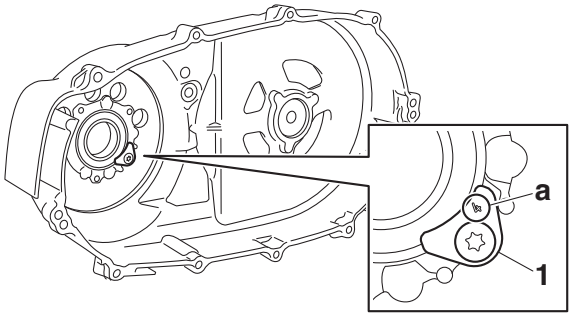


3. Installer :
   - Retenue de roulement "1"

N.B.

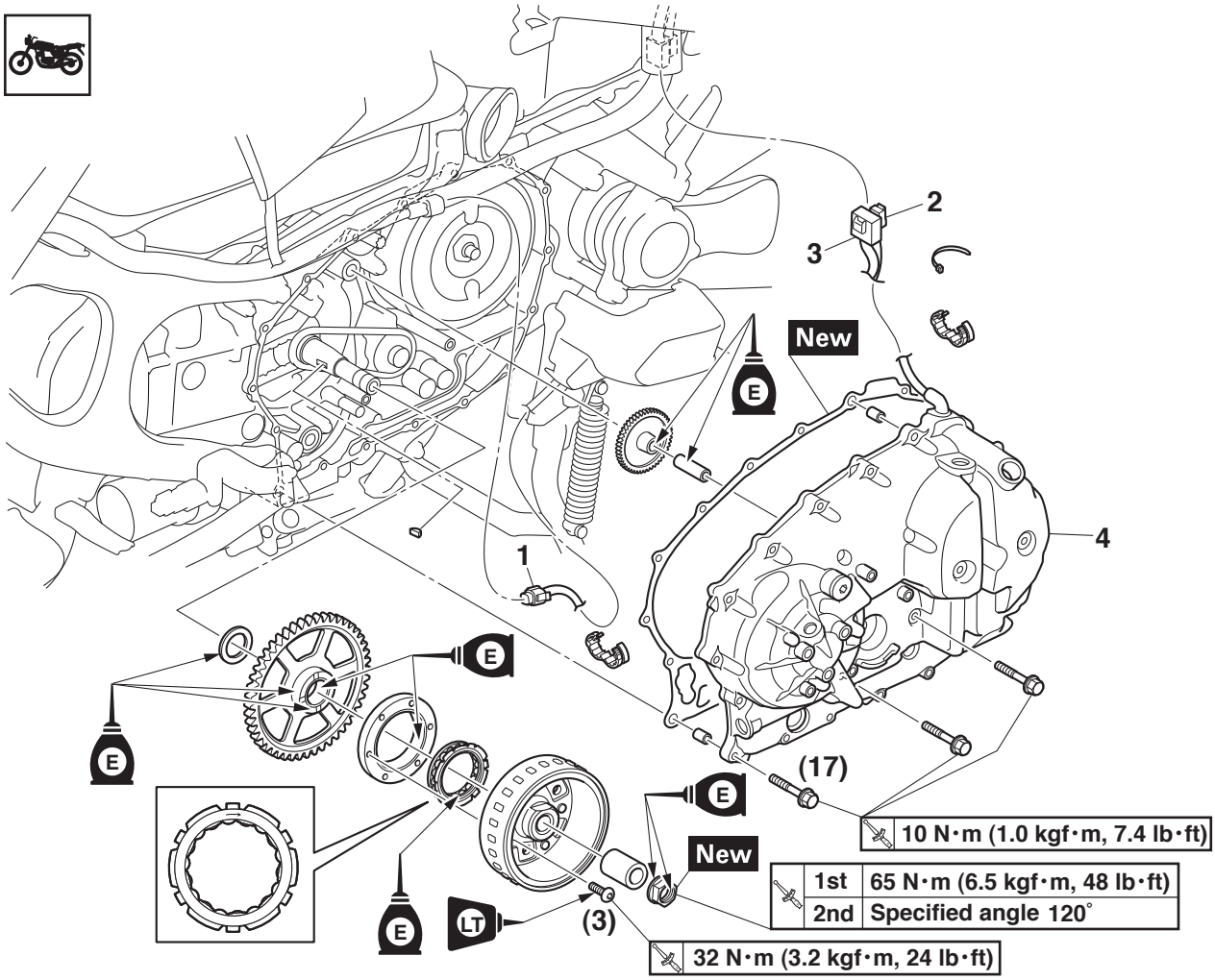
- Installer la retenue de roulement "1" avec son repère "a" orienté vers l'extérieur.
- Appliquer du produit "frein-filet" (LOCTITE®) sur le filetage de la vis de retenue de roulement.

	Vis de retenue de roulement du carter de courroie trapézoïdale **11 N·m (1.1 kgf·m, 8.1 lb·ft)** **LOCTITE®**



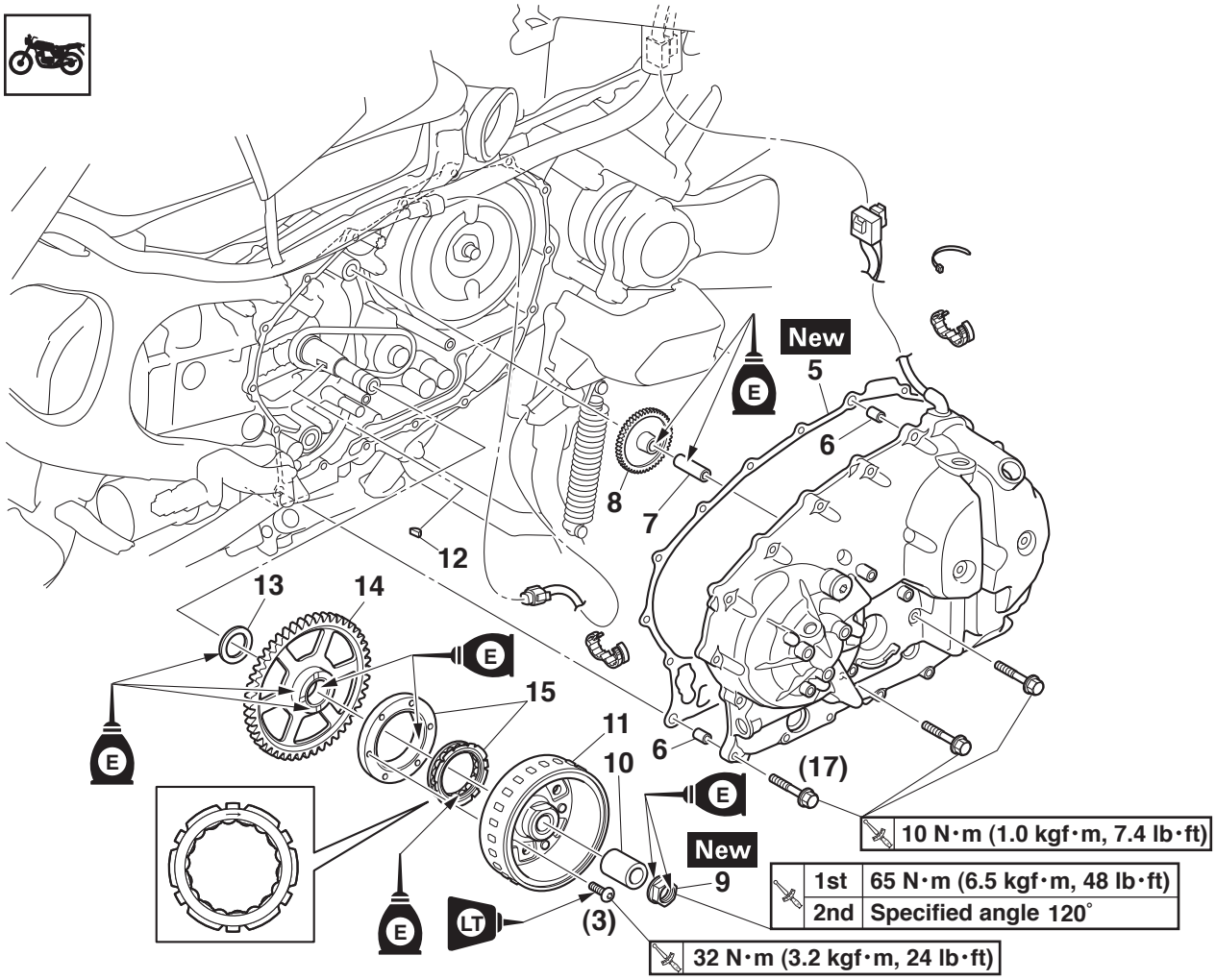
FAS20140
ALTERNATEUR ET LANCEUR DE DÉMARREUR

Dépose du rotor d'alternateur et du lanceur de démarreur



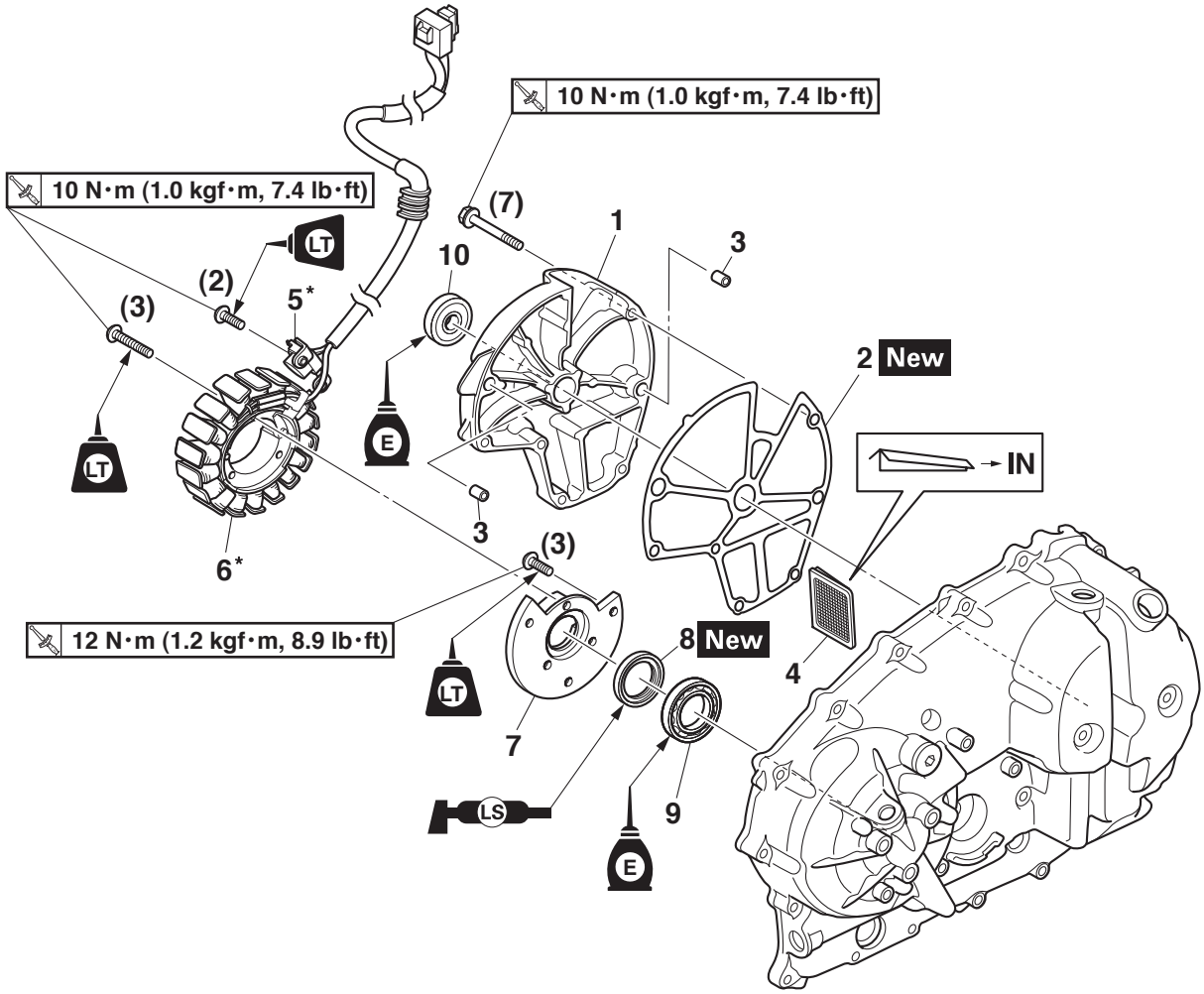
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Huile moteur		Vidanger. Se reporter à "CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR" à la page 3-31.
	Liquide de refroidissement		Vidanger. Se reporter à "CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 3-34.
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral (gauche)/Marche-pied (gauche)		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (gauche)/Protection du couvercle d'alternateur/Tuyau d'arrivée de pompe à eau/Tuyau de sortie de pompe à eau/Ensemble pompe à eau		Se reporter à "POMPE À EAU" à la page 6-9.
1	Coupleur de solénoïde de verrouillage de béquille centrale	1	Débrancher.
2	Coupleur de capteur de position de vilebrequin	1	Débrancher.
3	Coupleur de bobine de stator	1	Débrancher.
4	Couvercle d'alternateur	1	

Dépose du rotor d'alternateur et du lanceur de démarreur



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
5	Joint du couvercle d'alternateur	1	
6	Goujon	2	
7	Arbre de pignon libre de lanceur de démarreur	1	
8	Pignon libre de lanceur de démarreur	1	
9	Écrou du rotor d'alternateur	1	
10	Entretoise	1	
11	Rotor d'alternateur	1	
12	Clavette demi-lune	1	
13	Rondelle	1	
14	Pignon de lanceur de démarreur	1	
15	Lanceur de démarreur	1	

Dépose de la bobine de stator et du réservoir d'huile



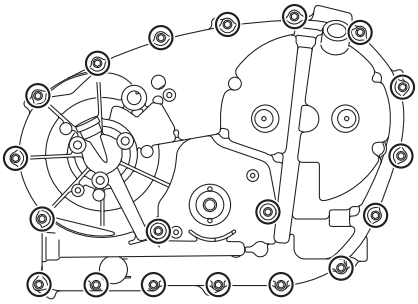
*** Lorsque du remplacement du capteur de position de vilebrequin ou de la bobine de stator, les remplacer ensemble.**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Réservoir d'huile	1	
2	Joint de réservoir d'huile	1	
3	Goujon	2	
4	Crépine à huile	1	
5	Capteur de position de vilebrequin	1	
6	Bobine de stator	1	
7	Couvercle de roulement	1	
8	Bague d'étanchéité	1	
9	Roulement	1	
10	Roulement	1	

FAS30867
DÉPOSE DE L'ALTERNATEUR
1. Déposer :
   • Couvercle d'alternateur

N.B.

Desserrer chaque boulon de 1/4 de tour à la fois, en procédant par étapes et dans un ordre entrecroisé.
Une fois que tous les boulons sont entièrement desserrés, les déposer.



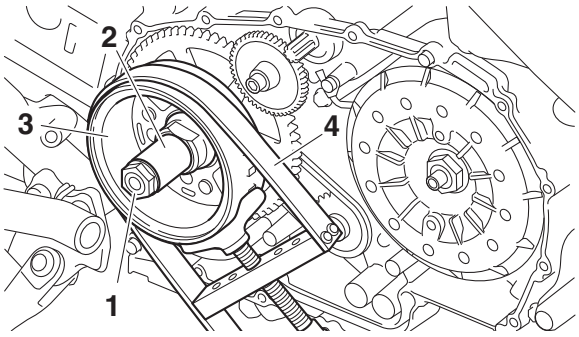
2. Déposer :
   • Écrou du rotor d'alternateur "1"
   • Entretoise "2"

N.B.

• Tout en maintenant le rotor d'alternateur "3" à l'aide de la clé à sangle "4", desserrer l'écrou du rotor d'alternateur.
• Ne pas laisser la clé à sangle en contact avec la saillie sur le rotor d'alternateur.



Clé à sangle
90890-01701
Clé à sangle
YS-01880-A



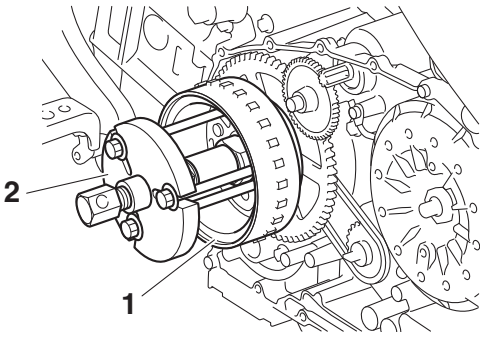
3. Déposer :
   • Rotor d'alternateur "1"
   (avec l'extracteur de volant magnétique "2")
   • Clavette demi-lune

N.B.

S'assurer que l'extracteur de volant magnétique est centré sur le rotor d'alternateur.



Extracteur de volant magnétique
90890-01362
Extracteur à griffes
YU-33270-B



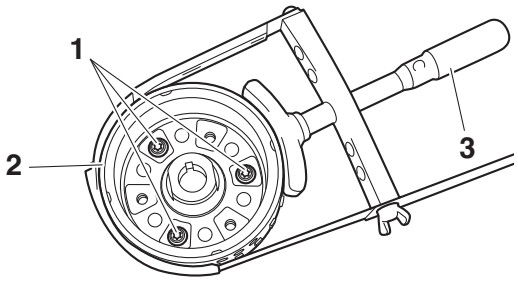
FAS30868
DÉPOSE DU LANCEUR DE DÉMARREUR
1. Déposer :
   • Vis de lanceur de démarreur "1"
   • Lanceur de démarreur

N.B.

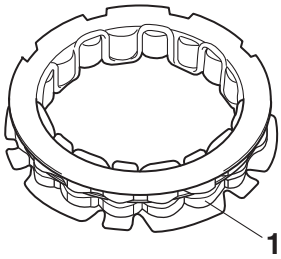
• Tout en maintenant le rotor d'alternateur "2" à l'aide de la clé à sangle "3", retirer les vis du lanceur de démarreur.
• Ne pas laisser la clé à sangle en contact avec la saillie sur le rotor d'alternateur.



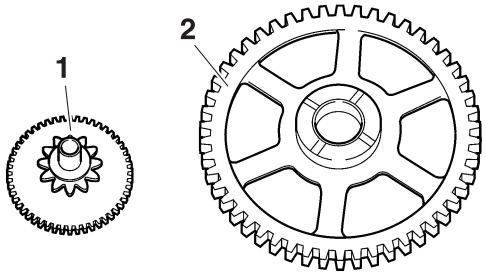
Clé à sangle
90890-01701
Clé à sangle
YS-01880-A



FAS30869
CONTRÔLE DU LANCEUR DE DÉMARREUR
1. Contrôler :
   • Rouleaux de lanceur de démarreur "1"
   Endommagement/usure → Remplacer.



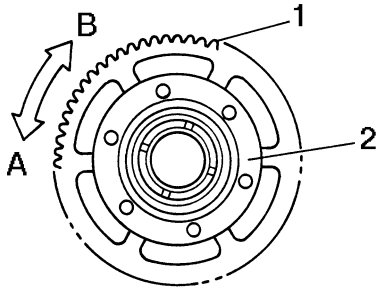
2. Contrôler :
   • Pignon libre de lanceur de démarreur “1”
   • Pignon de lanceur de démarreur “2”
   Ébarbures/éclats/dureté/usure → Remplacer la ou les pièces défectueuses.



3. Contrôler :
   • Surfaces de contact du pignon de lanceur de démarreur
   Endommagement/piqûres/usure → Remplacer le pignon de lanceur de démarreur.
4. Contrôler :
   • Fonctionnement du lanceur de démarreur

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Installer le pignon de lanceur de démarreur “1” sur le lanceur de démarreur “2” et maintenir le lanceur de démarreur.
b. En tournant le pignon de lanceur de démarreur dans le sens inverse des aiguilles d’une montre “A”, le lanceur de démarreur et le pignon de lanceur de démarreur doivent s’engrener ; sinon le lanceur de démarreur est défectueux et doit être remplacé.
c. Le pignon de lanceur de démarreur doit tourner librement dans le sens des aiguilles d’une montre “B” ; sinon le lanceur de démarreur est défectueux et doit être remplacé.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31439
CONTRÔLE DE LA CRÉPINE À HUILE

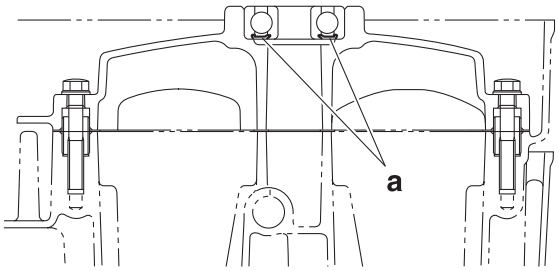
1. Contrôler :
   • Crépine à huile
   Endommagement → Remplacer.
   Contaminants → Nettoyer avec du dissolvant.

FAS31440
MONTAGE DU RÉSERVOIR D’HUILE

1. Installer :
   • Roulement

N.B.

Le joint “a” est collé sur un seul côté du roulement. Noter l’orientation de pression.



FAS30871
MONTAGE DU LANCEUR DE DÉMARREUR

1. Installer :
   • Lanceur de démarreur
   • Vis de lanceur de démarreur “1”

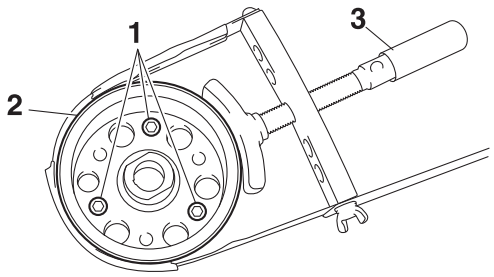


Vis de lanceur de démarreur
32 N·m (3.2 kgf·m, 24 lb·ft)
LOCTITE®

N.B.

- Tout en maintenant le rotor d’alternateur “2” à l’aide de la clé à sangle “3”, serrer les vis du lanceur de démarreur.
- Ne pas laisser la clé à sangle en contact avec la saillie sur le rotor d’alternateur.

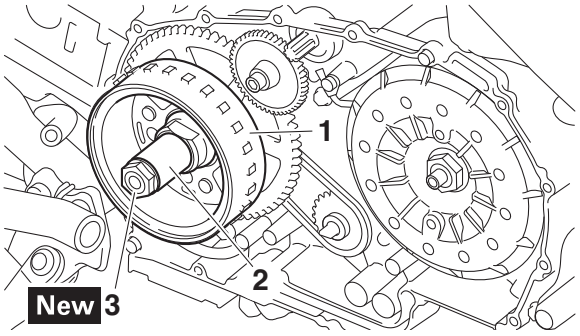
Clé à sangle
90890-01701
Clé à sangle
YS-01880-A



FAS30872
REPOSE DE L'ALTERNATEUR

1. Installer :
   - Clavette demi-lune
   - Rotor d'alternateur "1"
   - Entretoise "2"
   - Écrou du rotor d'alternateur "3" New

N.B.
- Nettoyez la portion effilée avec le vilebrequin et le moyeu du rotor d'alternateur.
- Lors de la pose du rotor d'alternateur, s'assurer que la clavette demi-lune est correctement installée sur la rainure du vilebrequin.
- Lubrifier les sièges de l'écrou du rotor d'alternateur et le filetage avec de l'huile moteur.

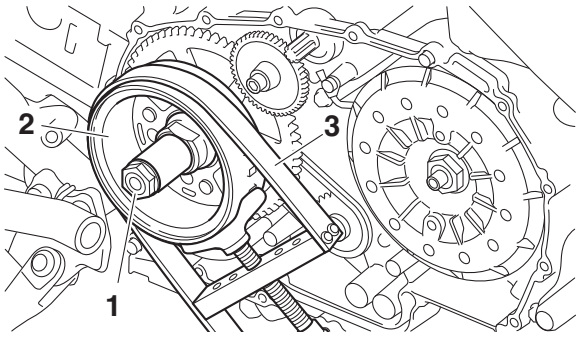


2. Serrer :
   - Écrou du rotor d'alternateur "1"

Écrou du rotor d'alternateur (1er)
65 N·m (6.5 kgf·m, 48 lb·ft)

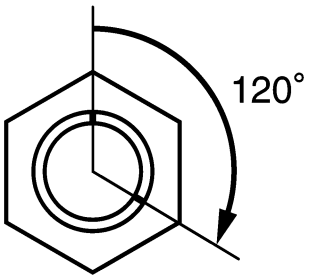
N.B.
- Tout en maintenant le rotor d'alternateur "2" à l'aide de la clé à sangle "3", serrer l'écrou du rotor d'alternateur.
- Ne pas laisser la clé à sangle en contact avec la saillie sur le rotor d'alternateur.

Clé à sangle
90890-01701
Clé à sangle
YS-01880-A



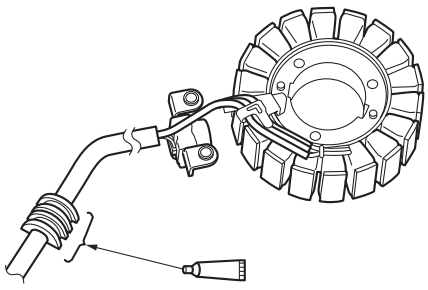
Écrou du rotor d'alternateur (2e)
Angle spécifié de 120°

N.B.
- Lors du serrage de l'écrou du rotor d'alternateur, s'assurer d'utiliser une clé dynamométrique à faisceau.
- Serrer l'écrou jusqu'à atteindre l'angle spécifié.



3. Enduire :
   - Pâte d'étanchéité
     (sur le capteur de position de vilebrequin/passe-fil du fil de stator)

Pâte à joint Yamaha 1215
90890-85505
(Three bond No.1215®)



4. Installer :
   • Couvercle d'alternateur

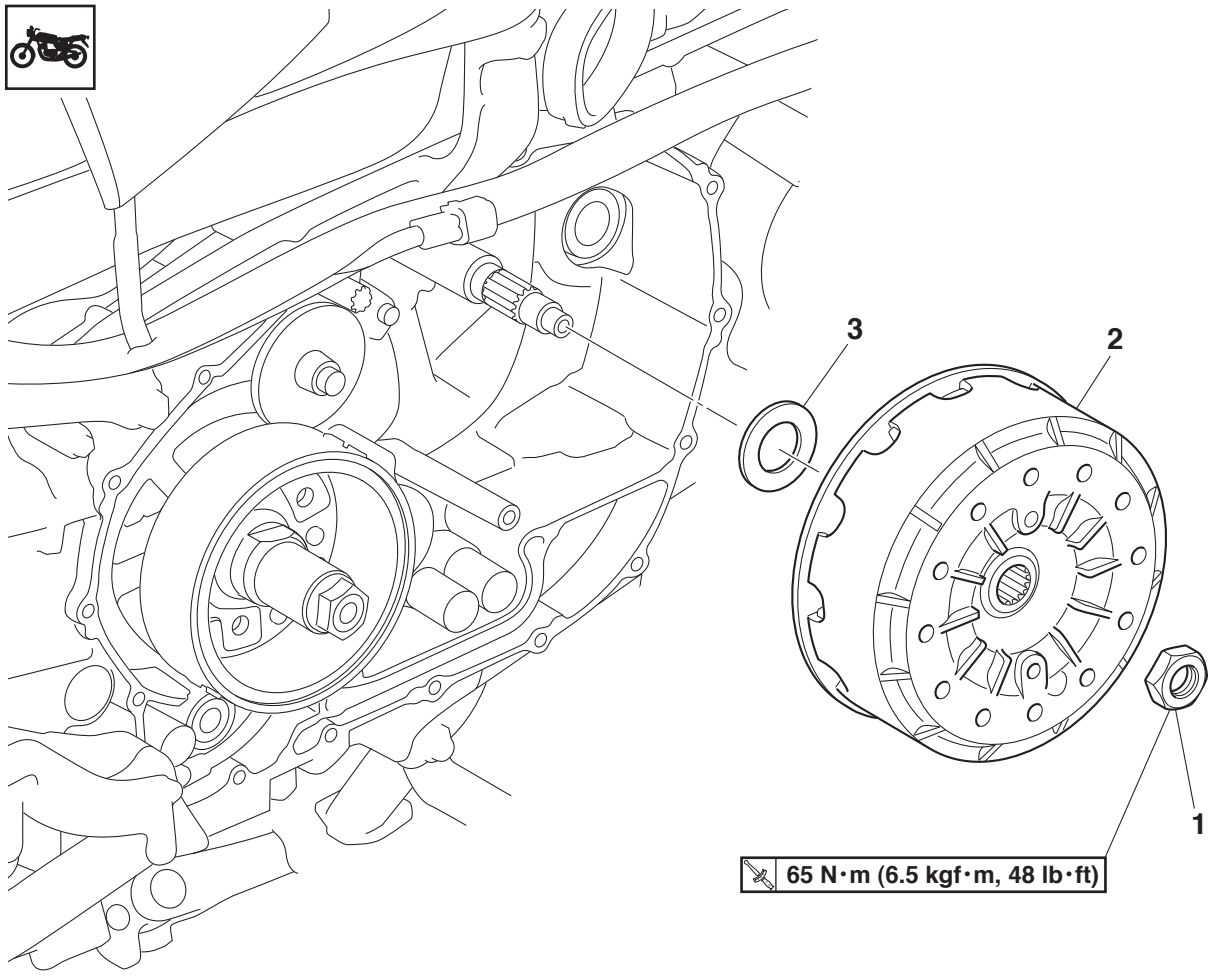


Boulon du couvercle d'alternateur
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

N.B.
Serrer les boulons du couvercle d'alternateur par étapes et dans un ordre entrecroisé.

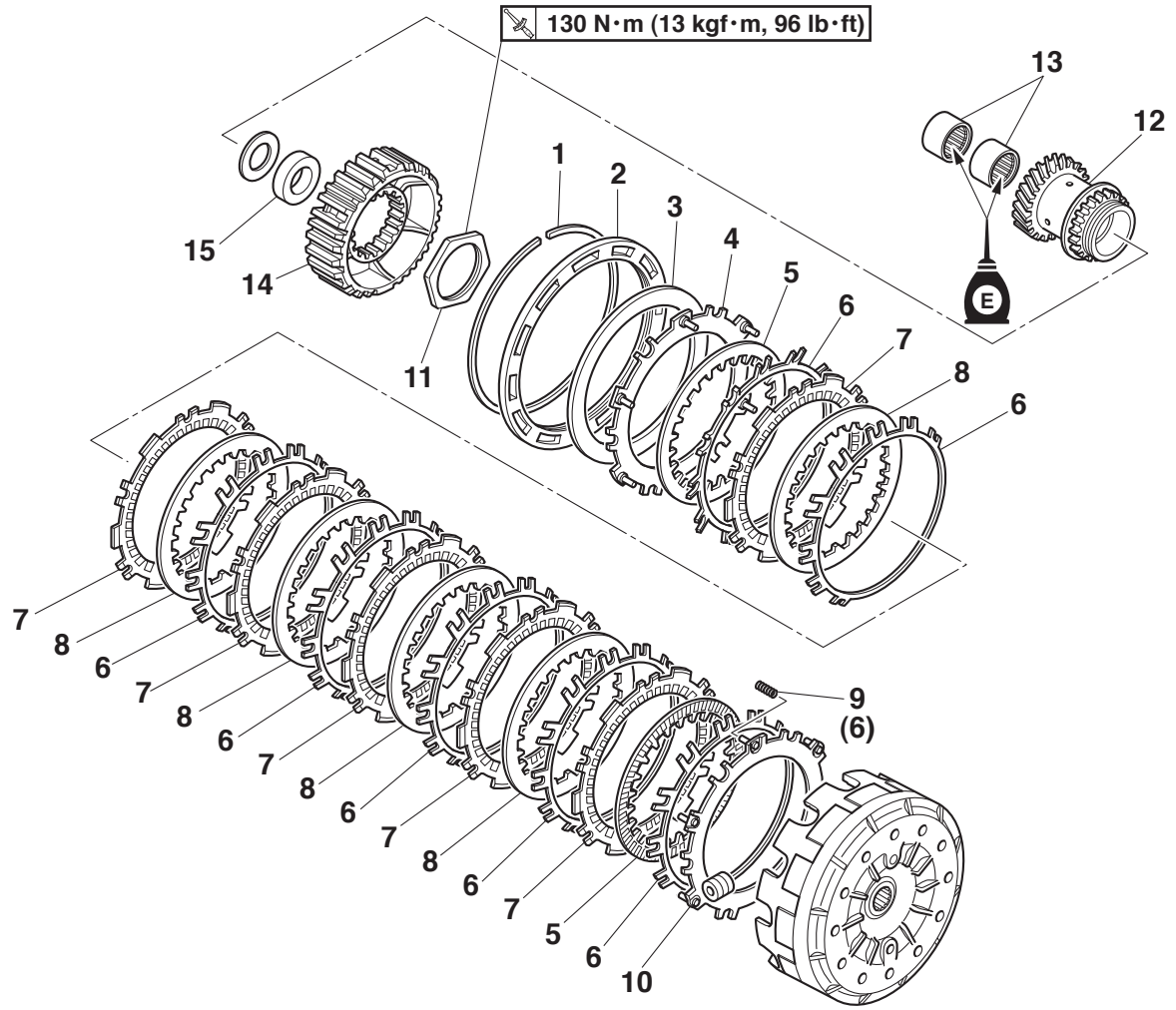
FAS20055
EMBRAYAGE

Dépose de l'embrayage



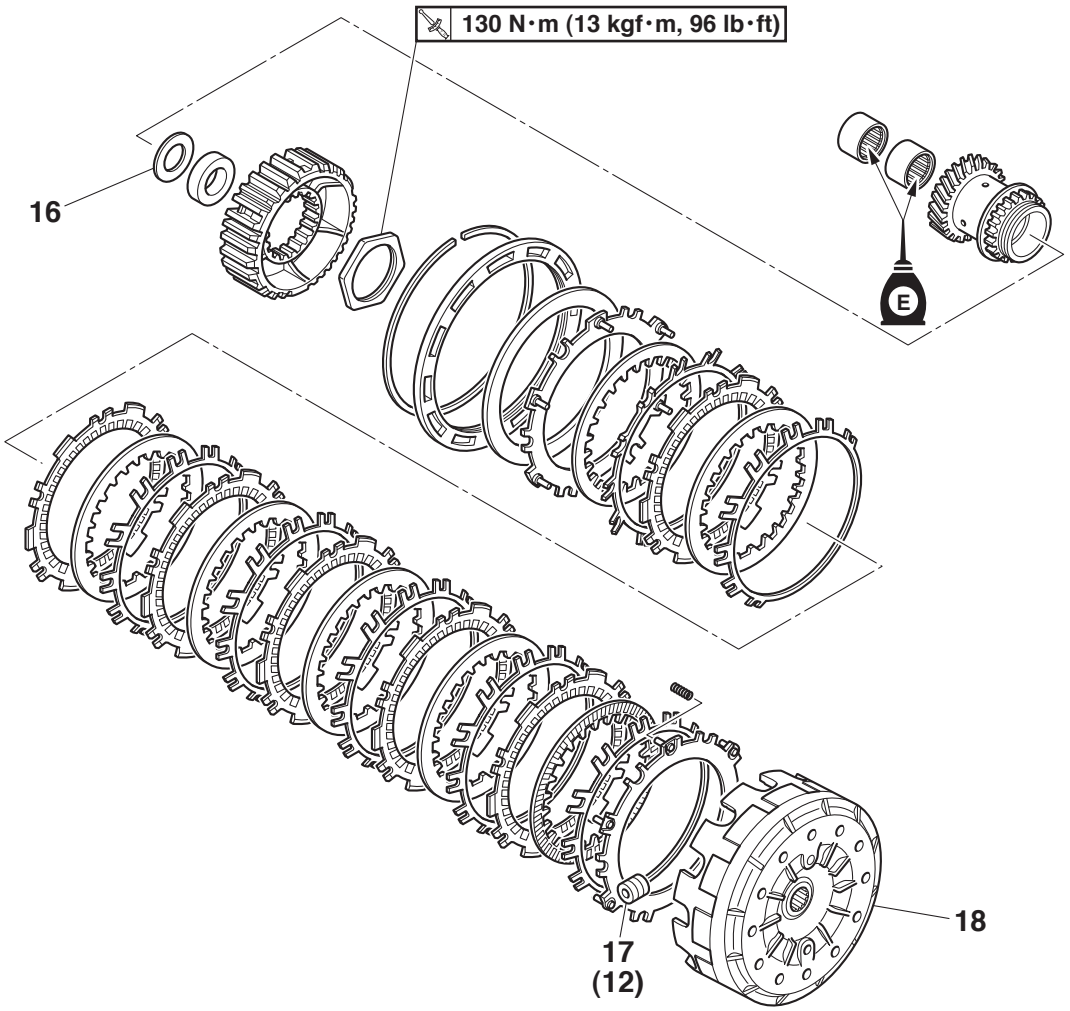
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral (gauche)/Marche-pied (gauche)		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Huile moteur		Vidanger. Se reporter à "CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR" à la page 3-31.
	Liquide de refroidissement		Vidanger. Se reporter à "CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 3-34.
	Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (gauche)/Protection du couvercle d'alternateur/Tuyau d'arrivée de pompe à eau/Tuyau de sortie de pompe à eau/Ensemble pompe à eau		Se reporter à "POMPE À EAU" à la page 6-9.
	Couvercle d'alternateur		Se reporter à "ALTERNATEUR ET LANCEUR DE DÉMARREUR" à la page 5-47.
1	Écrou d'embrayage équipé	1	
2	Embrayage équipé	1	
3	Rondelle	1	

Démontage de l'embrayage



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Clip	1	
2	Plaque de butée du ressort	1	
3	Plaque-ressort d'embrayage	1	
4	Plateau de pression	1	
5	Disque d'embrayage 2	2	
6	Ressort amortisseur d'embrayage	7	
7	Disque garni	6	
8	Disque d'embrayage 1	5	
9	Ressort d'appui du plateau de pression	6	
10	Plaque de poussée	1	
11	Écrou de noix d'embrayage	1	
12	Pignon menant de transmission primaire	1	
13	Roulement	2	
14	Noix d'embrayage	1	
15	Entretoise épaulée	1	

Démontage de l'embrayage



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
16	Plaque de poussée	1	
17	Masselotte d'embrayage	12	
18	Cloche d'embrayage	1	

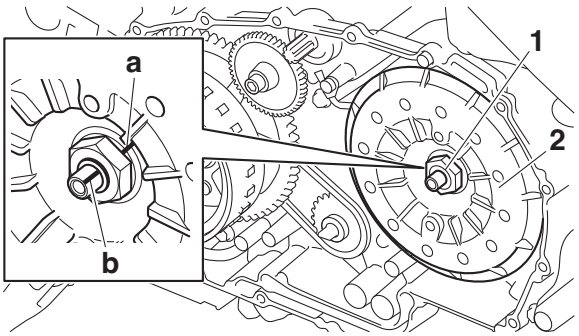
FAS30346
DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE

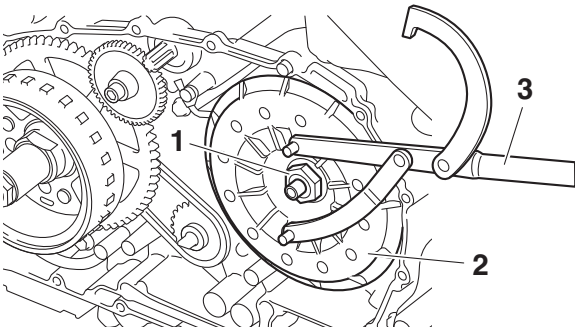
1. Déposer :
   • Écrou d'embrayage équipé "1"
   • Embrayage équipé "2"

N.B.

• Avant de procéder à la dépose, placer des repères d'alignement "a" et "b", comme indiqué.
• Tout en maintenant l'embrayage équipé à l'aide de l'outil de maintien de rotor "3", desserrer l'écrou de l'embrayage équipé.
• Aligner ces repères lors du remontage.

Outil de maintien de rotor
90890-01235
Outil de maintien universel de magnéto et de rotor
YU-01235





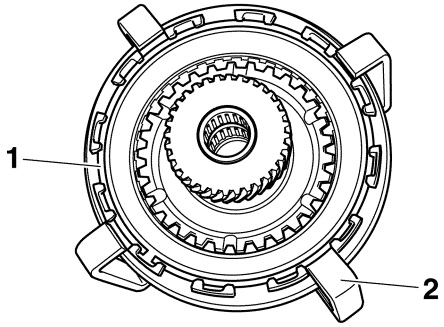
FAS31441
DÉMONTAGE DE L'EMBRAYAGE

1. Déposer :
   • Clip "1"

N.B.

Tout en comprimant les ressorts d'appui du plateau de pression avec le compresseur de ressort d'appui de plateau de pression "2", retirer le clip.

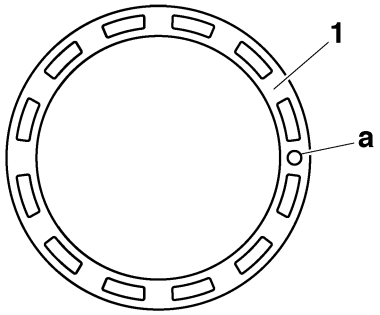
Compresseur de ressort d'appui de plateau de pression
90890-01482



2. Déposer :
   • Plaque de butée du ressort "1"

N.B.

Afin d'assurer un bon équilibre de l'embrayage équipé, un à trois trous "a", ou aucun trou du tout, peuvent avoir été percés dans la plaque de butée du ressort. Avant de retirer la plaque de butée du ressort, faire des repères d'alignement sur la plaquette et la cloche d'embrayage afin que la plaquette puisse être remise en position initiale.

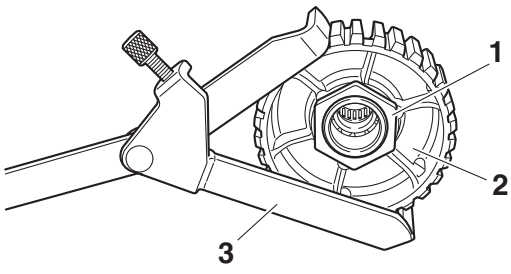


3. Desserrer :
   • Écrou de noix d'embrayage "1"

N.B.

Tout en maintenant la noix d'embrayage "2" à l'aide de l'outil de maintien d'embrayage "3", desserrer l'écrou de noix d'embrayage.

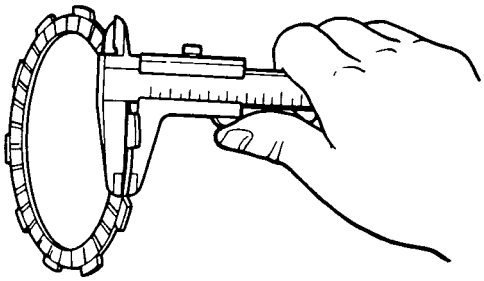
Outil de maintien d'embrayage
90890-04086
Outil de maintien d'embrayage
YM-91042



FAS30348
CONTRÔLE DES DISQUES GARNIS
Les étapes suivantes s'appliquent à tous les disques garnis.
1. Contrôler :
   • Disque garni
   Endommagement/usure → Remplacer les disques garnis en un ensemble.
2. Mesurer :
   • Épaisseur du disque garni
   Hors spécifications → Remplacer les disques garnis en un ensemble.

N.B.
Mesurer le disque garni quatre endroits.

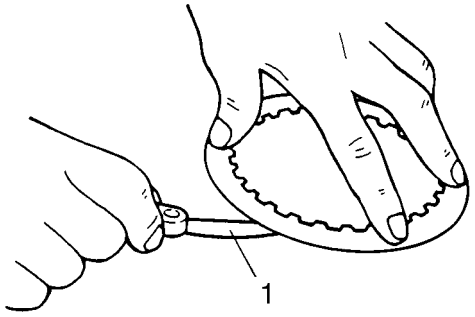
Épaisseur des disques garnis
2.92–3.08 mm (0.115–0.121 in)
Limite d'usure
2.82 mm (0.111 in)



FAS30349
CONTRÔLE DES DISQUES D'EMBRAYAGE
L'étape suivante s'applique à tous les disques d'embrayage.
1. Contrôler :
   • Disque d'embrayage
   Détériorations → Remplacez l'ensemble des disques d'embrayage.
2. Mesurer :
   • Gauchissement du disque d'embrayage
   (avec un marbre et un calibre d'épaisseur "1")
   Hors spécifications → Remplacer les disques d'embrayage en un ensemble.

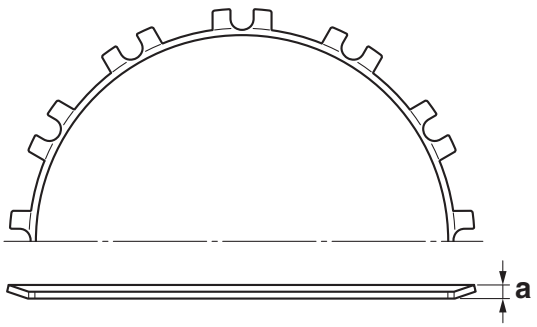
Calibre d'épaisseur
90890-03180
Calibre d'épaisseur
YU-26900-9

Épaisseur des disques lisses 1
1.30–1.50 mm (0.051–0.059 in)
Déformation maximum
0.10 mm (0.004 in)
Épaisseur des disques lisses 2
1.80–2.00 mm (0.071–0.079 in)
Déformation maximum
0.20 mm (0.008 in)



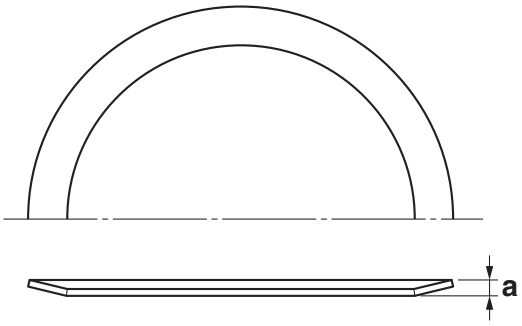
FAS31442
CONTRÔLE DES RESSORTS AMORTISSEURS D'EMBRAYAGE
Les étapes suivantes s'appliquent à tous les ressorts amortisseur d'embrayage.
1. Contrôler :
   • Ressort amortisseur d'embrayage
   Endommagement → Remplacez.
2. Mesurer :
   • Hauteur libre du ressort amortisseur d'embrayage "a"
   Hors spécifications → Remplacer les ressorts amortisseur d'embrayage en un ensemble.

Hauteur de ressort amortisseur d'embrayage
3.50 mm (0.14 in)
Hauteur minimum
3.10 mm (0.12 in)



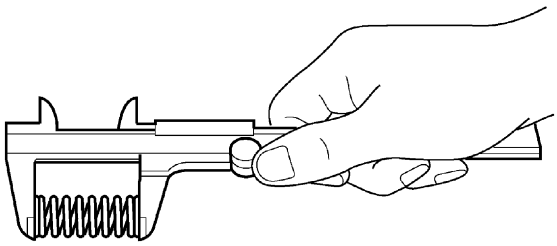
FAS30350
VÉRIFICATION DE LA PLAQUE-RESSORT D'EMBRAYAGE
1. Contrôler :
   • Plaque-ressort d'embrayage
   Endommagement → Remplacez.
2. Mesurer :
   • Hauteur libre de la plaque-ressort d'embrayage "a"
   Hors spécifications → Remplacer la plaque-ressort d'embrayage.

Hauteur de plaque-ressort d'appui du plateau de pression
4.70 mm (0.19 in)
Hauteur minimum
4.40 mm (0.17 in)



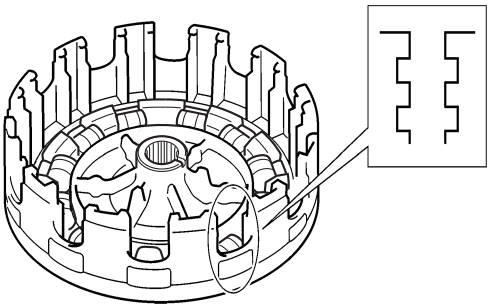
FAS30351
CONTRÔLE DES RESSORTS D'APPUI DU PLATEAU DE PRESSION
Les étapes suivantes s'appliquent à tous les ressorts d'appui du plateau de pression.
1. Contrôler :
   • Ressort d'appui du plateau de pression
   Détérioration → Remplacez l'ensemble des ressorts d'appui du plateau de pression.
2. Mesurer :
   • Hauteur libre du ressort d'appui du plateau de pression
   Hors spécifications → Remplacer les ressorts d'appui du plateau de pression en un ensemble.

Longueur libre des ressorts d'embrayage
31.90 mm (1.26 in)
Limite
24.80 mm (0.98 in)



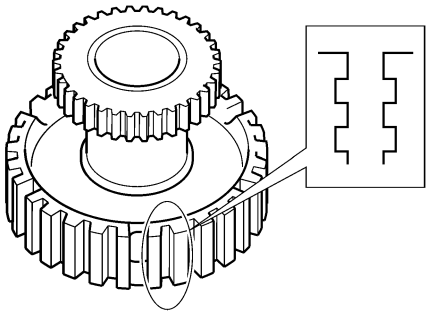
FAS30352
CONTRÔLE DE LA CLOCHE D'EMBRAYAGE
1. Contrôler :
   • Crabots de cloche d'embrayage
   Détérioration/piqûres/usure → Ébarber les crabots de cloche d'embrayage ou remplacer la cloche d'embrayage.

N.B.
Des crabots de cloche d'embrayage piqués entraînent le fonctionnement irrégulier de l'embrayage.

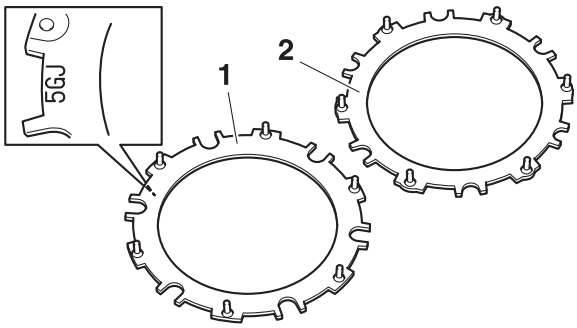


FAS30353
CONTRÔLE DE LA NOIX D'EMBRAYAGE
1. Contrôler :
   • Cannelures de la noix d'embrayage
   Endommagement/piqûres/usure → Remplacer la noix d'embrayage.

N.B.
Des cannelures de noix d'embrayage piqués entraînent le fonctionnement irrégulier de l'embrayage.



FAS31443
VÉRIFICATION DU PLATEAU DE PRESSION ET DE LA PLAQUE DE POUSSÉE
1. Contrôler :
   • Plateau de pression “1”
   • Plaque de poussée “2”
   Fissures/endommagement → Remplacer.

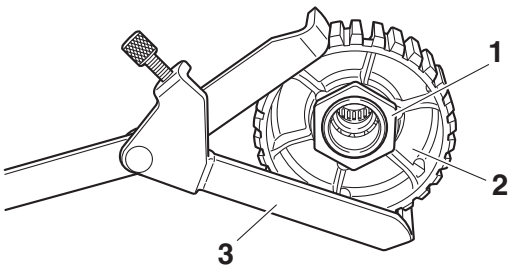


FAS31444
MONTAGE DE L’EMBRAYAGE
1. Installer :
   • Noix d’embrayage
   • Pignon menant de transmission primaire
   • Écrou de noix d’embrayage
2. Serrer :
   • Écrou de noix d’embrayage “1”

	Écrou de noix d’embrayage 130 N·m (13 kgf·m, 96 lb·ft)

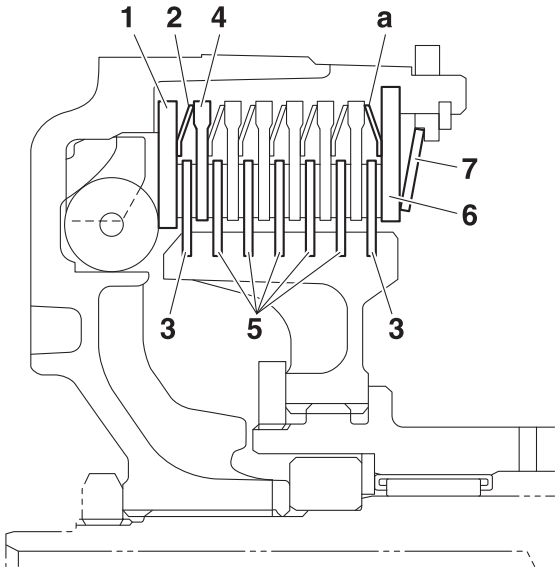
N.B.
Tout en maintenant la noix d’embrayage “2” à l’aide de l’outil de maintien d’embrayage “3”, serrer l’écrou de noix d’embrayage.

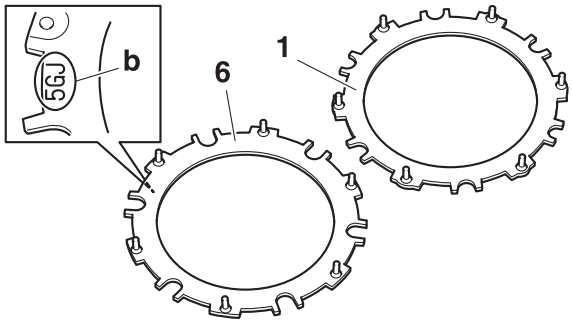
	Outil de maintien d’embrayage 90890-04086 **Outil de maintien d’embrayage YM-91042**



3. Installer :
   • Masselottes d’embrayage
   • Plaque de poussée “1”
   • Ressorts d’appui du plateau de pression
   • Ressorts amortisseurs d’embrayage “2”
   • Disques d’embrayage 2 “3”
   • Disques garnis “4”
   • Disques d’embrayage 1 “5”
   • Plateau de pression “6”
   • Plaque-ressort d’embrayage “7”

N.B.
• Le ressort amortisseur d’embrayage “a” installé à l’extrémité doit être installé à l’envers.
• Le plateau de pression “6” et la plaque de poussée “1” peuvent être identifiés grâce au repère poinçonné “b” de la plaque de pression.

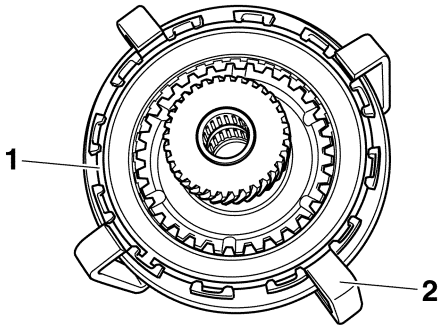


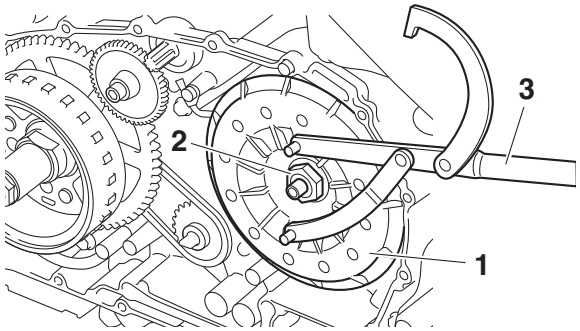


4. Installer :
   • Clip “1”

N.B.
Tout en comprimant les ressorts d’appui du plateau de pression avec le compresseur de ressort d’appui de plateau de pression “2”, déposer le clip.

Compresseur de ressort d'appui de plateau de pression
90890-01482





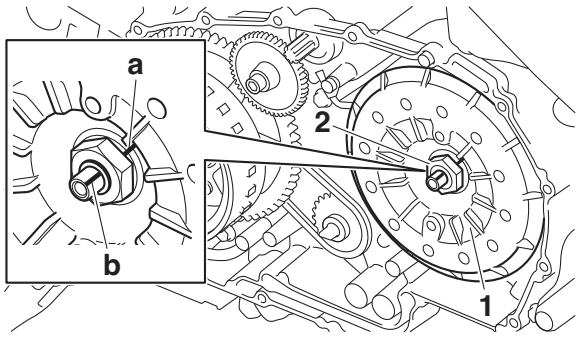
FAS30363
INSTALLATION DE L'EMBRAYAGE

1. Installer :
   - Embrayage équipé "1"
   - Écrou d'embrayage équipé "2"

Écrou d'embrayage équipé
65 N·m (6.5 kgf·m, 48 lb·ft)

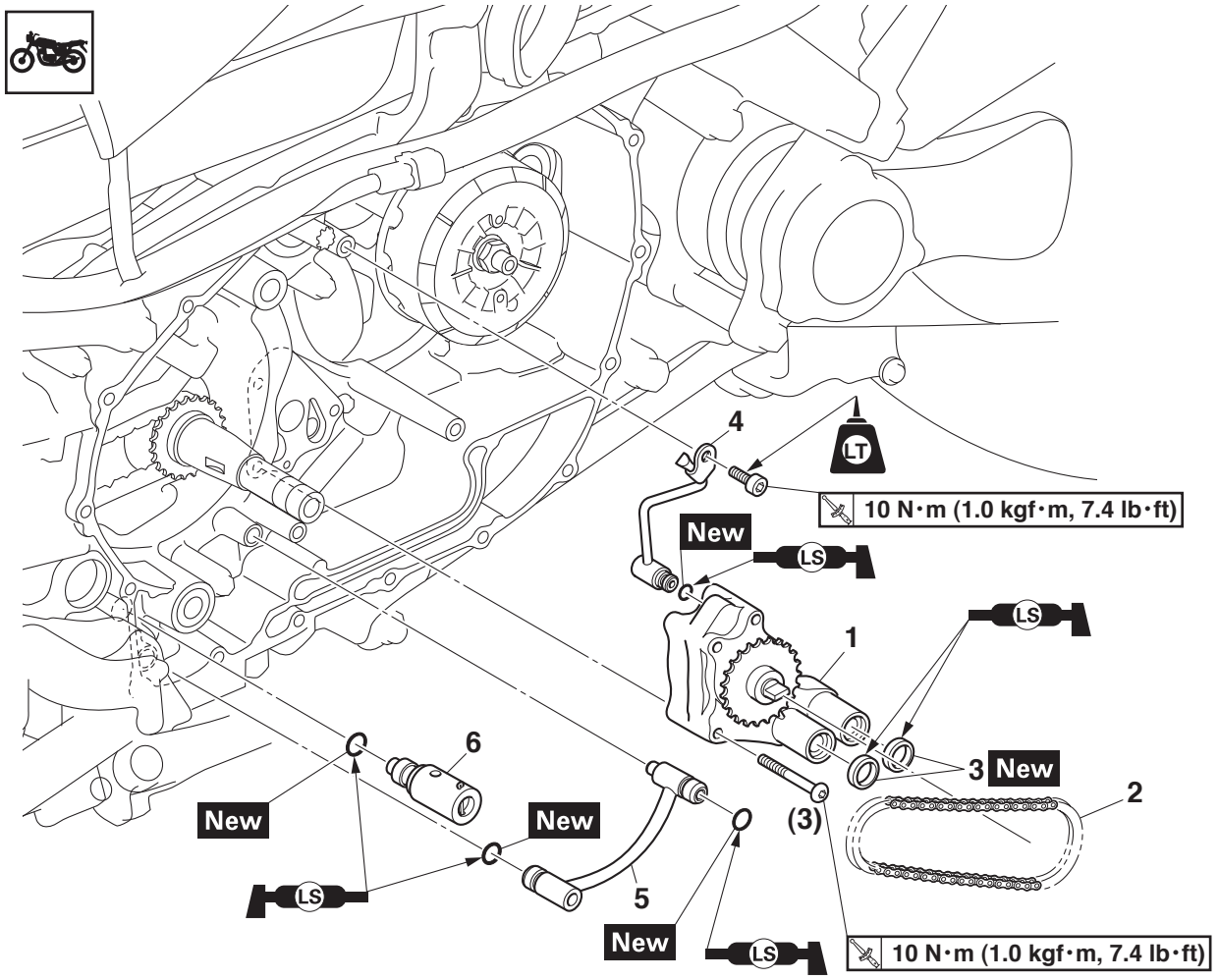
N.B.
- Aligner "a" et "b" pendant le remontage.
- Tout en maintenant l'embrayage équipé à l'aide de l'outil de maintien de rotor "3", serrer l'écrou de l'embrayage équipé.

Outil de maintien de rotor
90890-01235
Outil de maintien universel de magnéto et de rotor
YU-01235



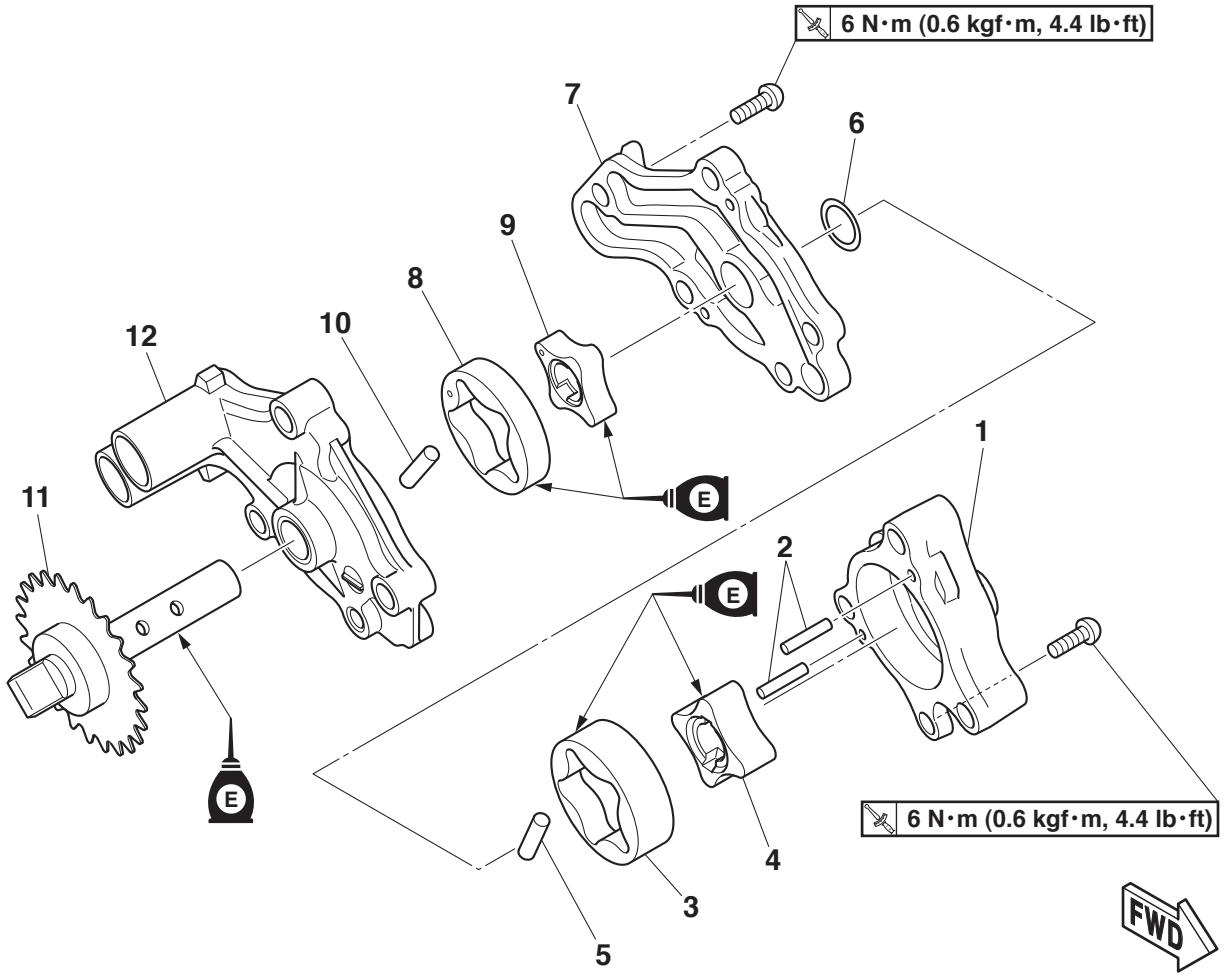
FAS20054
POMPE À HUILE

Dépose de la pompe à huile équipée



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral (gauche)/Marche-pied (gauche)		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
	Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (gauche)/Protection du couvercle d’alternateur/Tuyau d’arrivée de pompe à eau/Tuyau de sortie de pompe à eau/Ensemble pompe à eau		Se reporter à “POMPE À EAU” à la page 6-9.
	Couvercle d’alternateur/Rotor d’alternateur/Pignon de lanceur de démarreur		Se reporter à “ALTERNATEUR ET LANCEUR DE DÉMARREUR” à la page 5-47.
1	Pompe à huile équipée	1	
2	Chaîne d’entraînement de pompe à huile	1	
3	Joint	2	
4	Tuyau d’alimentation d’huile	1	
5	Tuyau d’huile	1	
6	Clapet de décharge équipé	1	

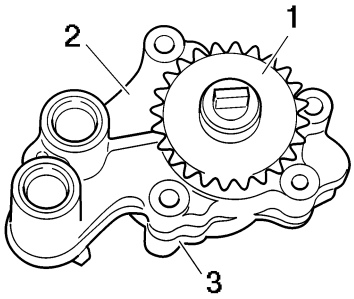
Démontage de la pompe à huile équipée



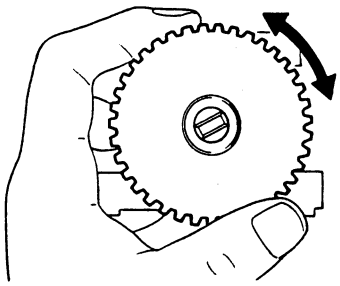
*** Lors du remplacement de l'une ou l'autre pièce, remplacer la pompe à huile équipée.**

Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Corps de la pompe à d'huile 1	1	
2	Goujon	2	
3	Rotor extérieur de pompe à huile 1	1	
4	Rotor intérieur de pompe à huile 1	1	
5	Goupille	1	
6	Rondelle	1	
7	Centre du corps de la pompe à d'huile	1	
8	Rotor extérieur de pompe à huile 2	1	
9	Rotor intérieur de pompe à huile 2	1	
10	Goupille	1	
11	Pignon mené de pompe à huile	1	
12	Corps de la pompe à d'huile 2	1	

FAS30337
CONTRÔLE DE LA POMPE À HUILE
1. Contrôler :
   • Pignon mené de pompe à huile “1”
   • Corps de la pompe à d’huile 2 “2”
   • Corps de la pompe à d’huile 1 “3”
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer la pompe à huile équipée.



2. Contrôler :
   • Fonctionnement de la pompe à huile
   Mouvement irrégulier → Répéter les étapes (1) et (2) ou remplacer la pompe à huile équipée.



FAS30338
CONTRÔLE DU CLAPET DE DÉCHARGE
1. Contrôler :
   • Corps de clapet de décharge
   Endommagement/usure → Remplacer.

FAS30742
CONTRÔLE DES TUYAUX D’HUILE
1. Contrôler :
   • Tuyau d’huile
   • Tuyau d’alimentation d’huile
   Endommagement → Remplacer.
   Obstructions → Laver et nettoyer à l’air comprimé.

FAS30785
VÉRIFICATION DE LA CHAÎNE D’ENTRAÎNEMENT DE POMPE À HUILE
1. Contrôler :
   • Chaîne d’entraînement de pompe à huile
   Craquelures/raideur → Remplacer à la fois la pompe à huile et la pompe à huile équipée.

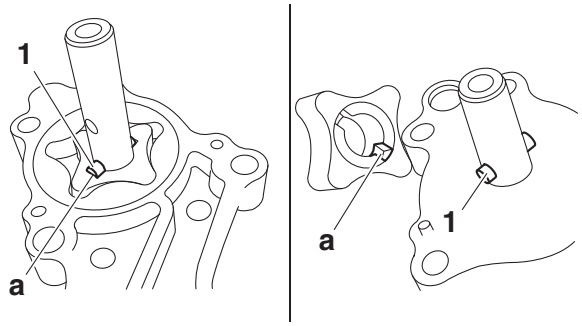


FAS30342
MONTAGE DE LA POMPE À HUILE
1. Graisser :
   • Rotor interne
   • Rotor extérieur
   • Arbre de pompe à huile
   (avec le lubrifiant recommandé)

	Lubrifiant recommandé **Huile moteur**

2. Installer :
   • Rotors internes

N.B.
Lors de l’installation du rotor interne, aligner les goupilles “1” dans l’arbre de pompe à huile avec les rainures “a” dans le rotor interne.



3. Contrôler :
   • Fonctionnement de la pompe à huile
   Se reporter à “CONTRÔLE DE LA POMPE À HUILE” à la page 5-64.

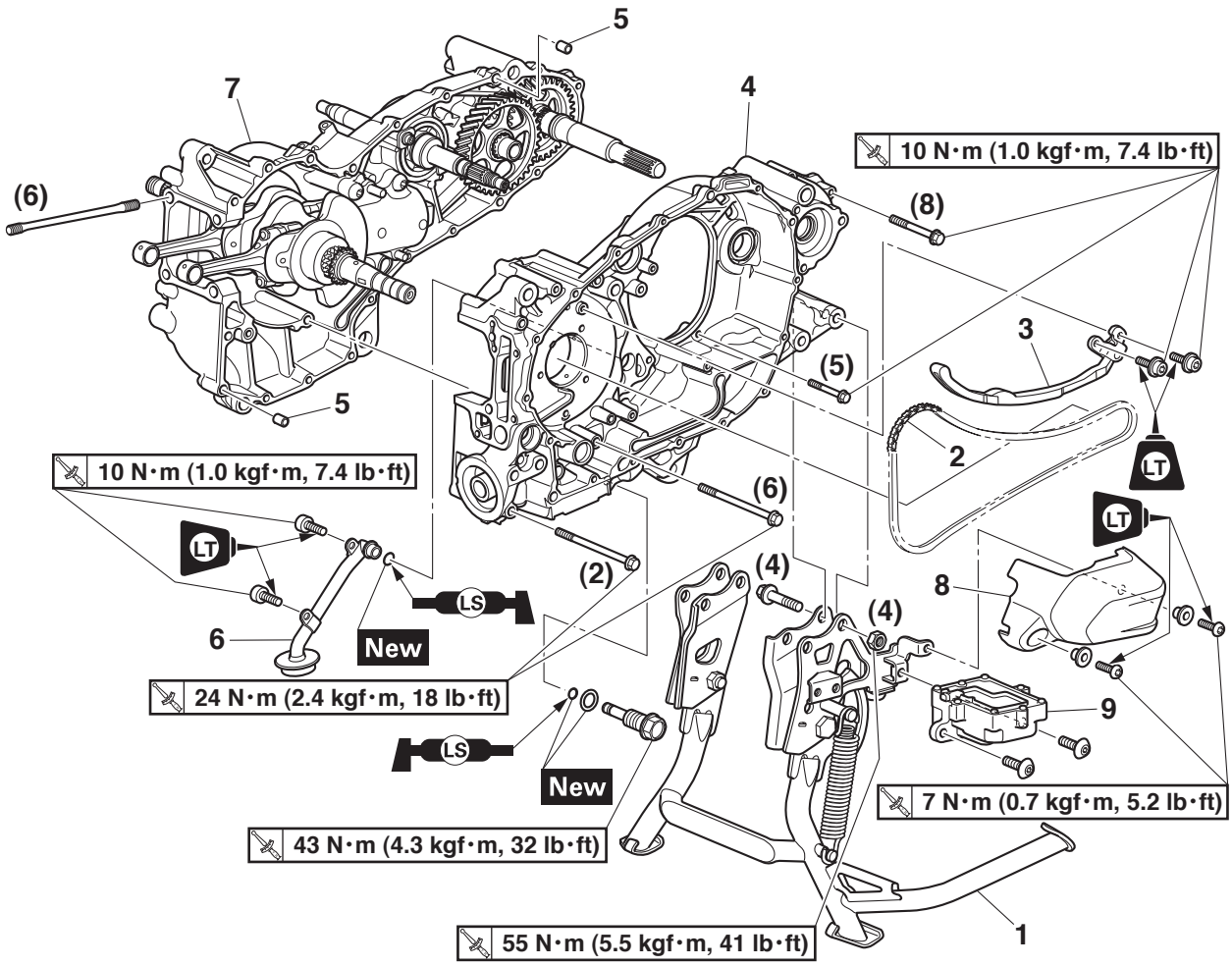
FAS30343
POSE DE LA POMPE À HUILE
1. Installer :
   • Pompe à huile équipée

	Boulon de pompe à huile **10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)**

FCA13890
ATTENTION
Après le serrage des vis, s’assurer que la pompe à huile tourne en douceur.

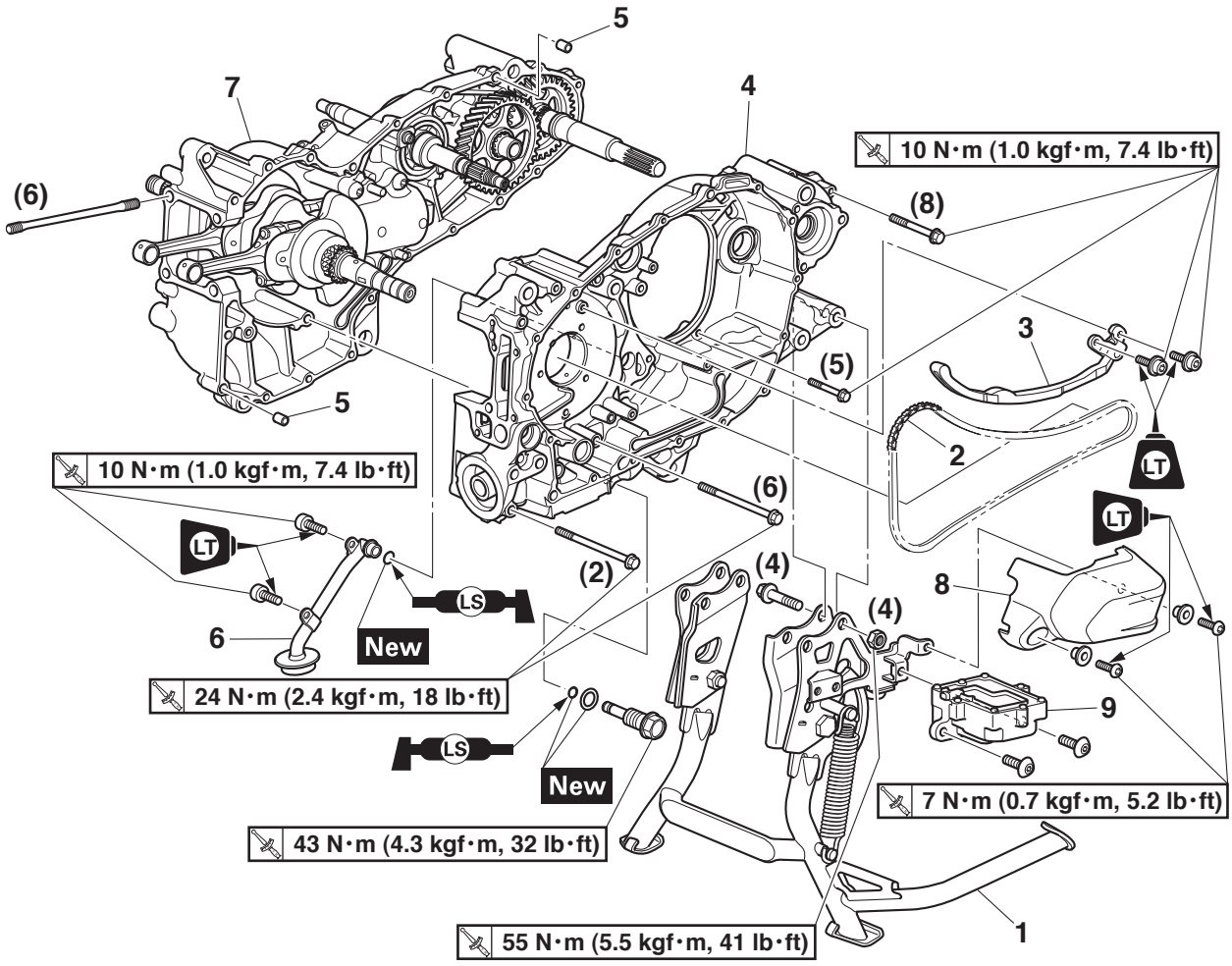
FAS20059
CARTER MOTEUR

Séparation du carter moteur



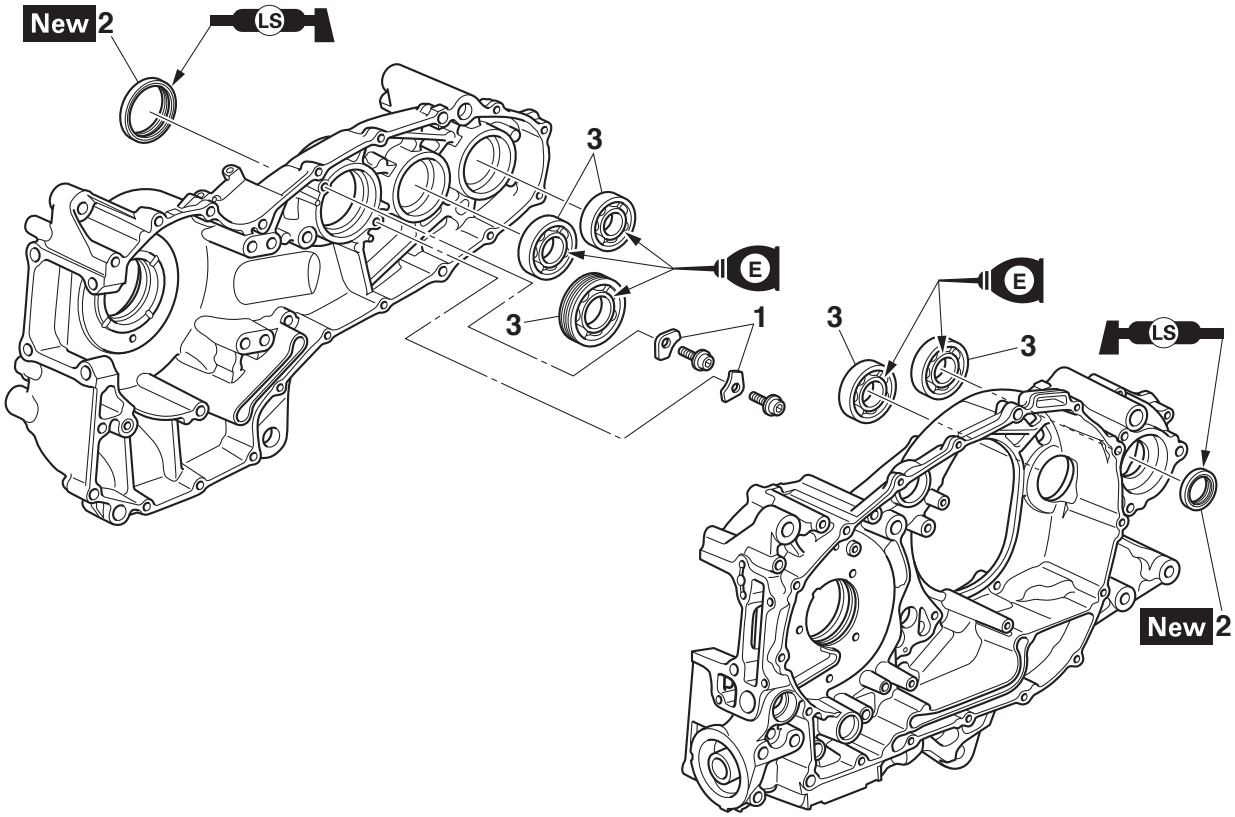
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Moteur		Se reporter à “DÉPOSE DU MOTEUR” à la page 5-3.
	Culasse		Se reporter à “CULASSE” à la page 5-17.
	Cylindre/Pistons		Se reporter à “CYLINDRE ET PISTONS” à la page 5-28.
	Radiateur d’huile		Se reporter à “RADIATEUR D’HUILE” à la page 6-5.
	Démarreur		Se reporter à “DÉMARREUR ÉLECTRIQUE” à la page 5-33.
	Ensemble pompe à eau		Se reporter à “POMPE À EAU” à la page 6-9.
	Couvercle d’alternateur/Rotor d’alternateur/Pignon de lanceur de démarreur		Se reporter à “ALTERNATEUR ET LANCEUR DE DÉMARREUR” à la page 5-47.
	Embrayage équipé		Se reporter à “EMBRAYAGE” à la page 5-54.
	Pompe à huile équipée		Se reporter à “POMPE À HUILE” à la page 5-62.
	Carter extérieur de courroie trapézoïdale/Poulie menante équipée/Poulie menée équipée/Carter intérieur de courroie trapézoïdale		Se reporter à “BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE À COURROIE TRAPÉZOÏDALE” à la page 5-37.
	Logement de roulement		Se reporter à “BRAS OSCILLANT” à la page 4-109.

Séparation du carter moteur



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Béquille centrale complète	1	
2	Chaîne de distribution	1	
3	Patin de chaîne de distribution (côté admission)	1	
4	Carter moteur (gauche)	1	
5	Goujon	2	
6	Crépine à huile	1	
7	Carter moteur (droite)	1	
8	Couvercle de solénoïde de verrouillage de béquille centrale	1	
9	Solénoïde de verrouillage de béquille centrale	1	

Dépose des bagues d'étanchéité et des roulements

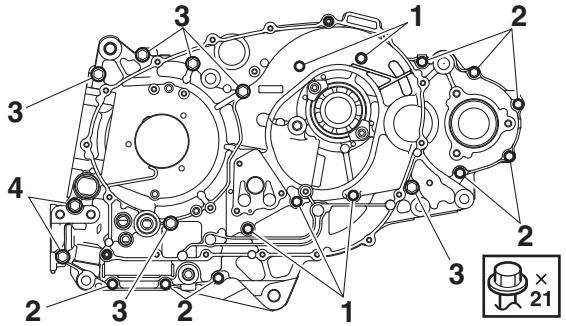


Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Vilebrequin équipé		Se reporter à "VILEBREQUIN" à la page 5-70.
	Boîte de vitesses		Se reporter à "BOÎTE DE VITESSES" à la page 5-80.
1	Retenue de roulement	2	
2	Bague d'étanchéité	2	
3	Roulement	5	

FAS30389
DÉMONTAGE DU CARTER MOTEUR
1. Déposer :
   • Vis du carter moteur

N.B.
Desserrez chaque vis de 1/4 de tour à la fois, en procédant par étapes et dans un ordre entrecroisé. Une fois que toutes les vis sont entièrement desserrées, les déposer.

   • Boulons M6 × 35 mm (1.38 in) “1”
   • Boulons M6 × 50 mm (1.97 in) “2”
   • Boulons M8 × 110 mm (4.33 in) “3”
   • Boulons M8 × 120 mm (4.72 in) “4”



2. Déposer :
   • Carter moteur (gauche)

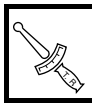
FCA13900
ATTENTION
Tapoter sur un côté du carter moteur à l’aide d’un maillet en plastique. Veiller à tapoter sur les portions renforcées du carter moteur et non sur ses plans de joint. Procéder lentement et avec soin de sorte à séparer uniformément les deux demi-carters.

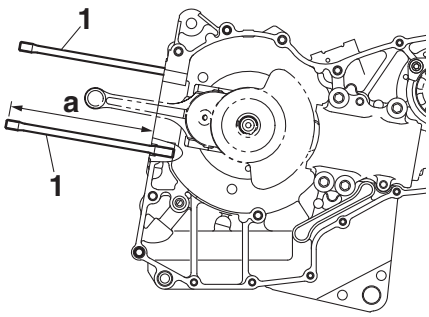
FAS30390
CONTRÔLE DU CARTER MOTEUR
1. Laver soigneusement les demi-carters moteur dans du dissolvant doux.
2. Nettoyez minutieusement toutes les portées de joint ainsi que les plans de joint du carter moteur.
3. Contrôler :
   • Carter moteur
   Fissures/endommagement → Remplacer.
   • Passages d’alimentation en huile
   Obstruction → Nettoyer à l’air comprimé.

FAS31445
CONTRÔLE DE LA CHAÎNE DE DISTRIBUTION
1. Contrôler :
   • Chaîne de distribution
   Endommagement/raideur → Remplacer à la fois la chaîne de distribution, les arbres à cames, le vilebrequin équipé.

FAS30397
MONTAGE DU CARTER MOTEUR
1. Installer :
   • Vis filetées de cylindre “1”

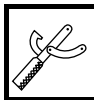
N.B.
Pour la vis filetée de cylindre, la hauteur intégrée “a” est la valeur standard et le couple de serrage est la valeur de référence.

	**Vis filetée de cylindre** **13 N·m (1.3 kgf·m, 9.6 lb·ft)**

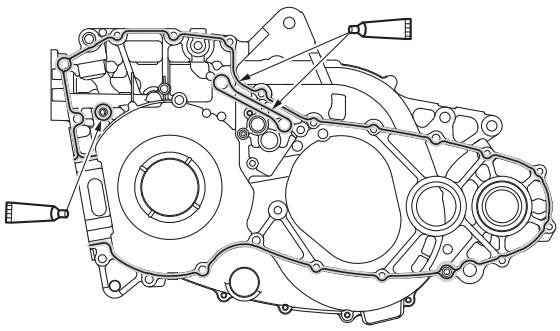


a. 150.2–152.2 mm (5.91–5.99 in)

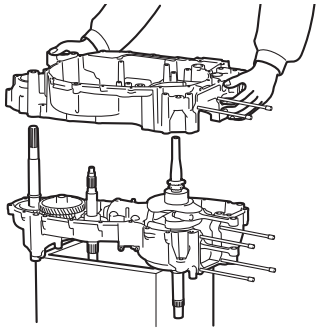
2. Nettoyer minutieusement toutes les plans de joint ainsi que les plans de joint du carter moteur.
3. Enduire :
   • Pâte d’étanchéité
   (sur les plans de joint du carter moteur)

	**Pâte à joint Yamaha 1215** **90890-85505** **(Three bond No.1215®)**

N.B.
Ne pas mettre la pâte d’étanchéité en contact avec la rampe de graissage.



4. Installer :
   • Goujons
   • Carter moteur (gauche)

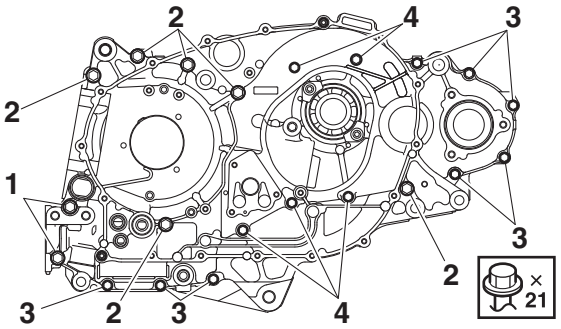


5. Installer :
   • Boulons de carter moteur (M8)
   • Boulons de carter moteur (M6)

Boulon de carter moteur (M8)
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)
Boulon de carter moteur (M6)
24 N·m (2.4 kgf·m, 18 lb·ft)

N.B.
Serrer chaque boulon de 1/4 de tour à la fois, en procédant par étapes et dans un ordre entrecroisé.

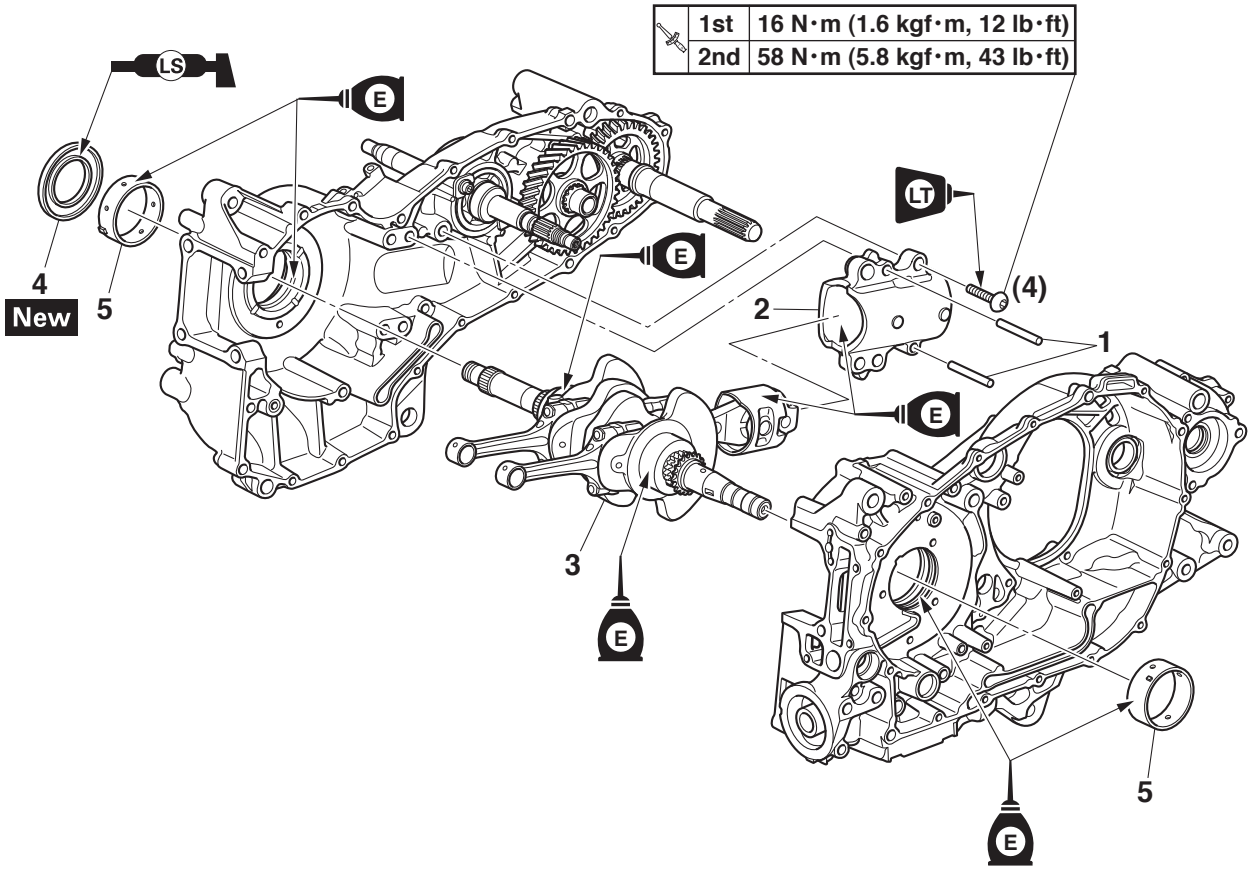
   • Boulons M8 × 120 mm (4.72 in) “1”
   • Boulons M8 × 110 mm (4.33 in) “2”
   • Boulons M6 × 50 mm (1.97 in) “3”
   • Boulons M6 × 35 mm (1.38 in) “4”



6. Contrôler :
   • Fonctionnement du vilebrequin et de la boîte de vitesses
   Mouvement irrégulier → Réparer.

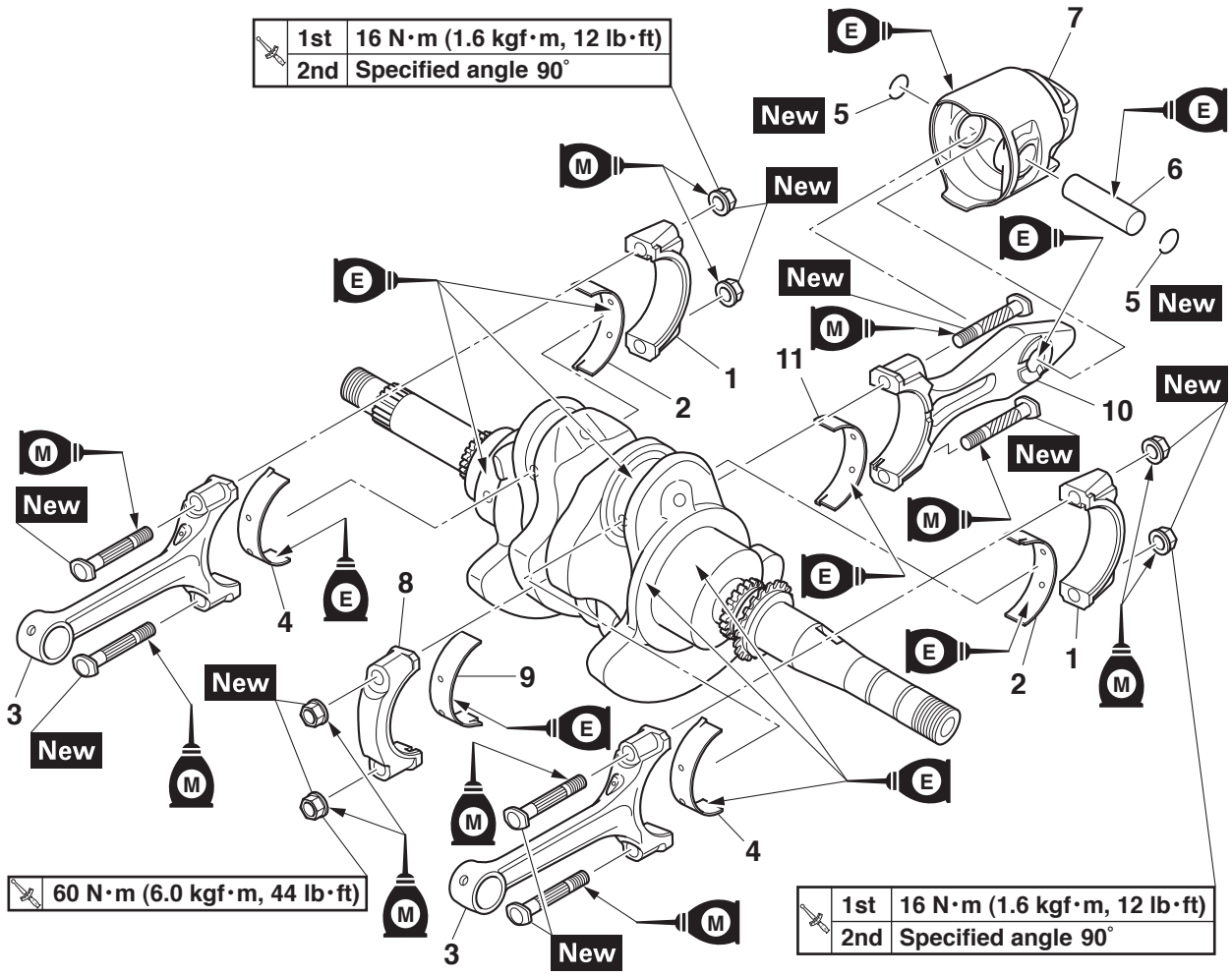
FAS20061
VILEBREQUIN

Dépose du vilebrequin équipé



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carter moteur		Séparer. Se reporter à “CARTER MOTEUR” à la page 5-65.
1	Goujon	2	
2	Cylindre de balancier	1	
3	Vilebrequin équipé	1	
4	Bague d’étanchéité	1	
5	Coussinet de tourillon de vilebrequin	2	

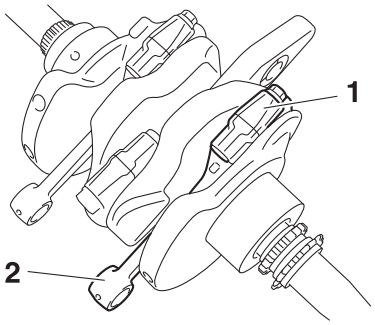
Dépose des bielles



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Chapeau de bielle	2	
2	Coussinet inférieur de tête de bielle	2	
3	Bielle	2	
4	Coussinet supérieur de tête de bielle	2	
5	Clip d'axe de piston	2	
6	Goupille de piston de balancier	1	
7	Piston de balancier	1	
8	Capuchon de barre de liaison de balancier	1	
9	Coussinet inférieur de tête de bielle de balancier	1	
10	Barre de liaison de balancier	1	
11	Coussinet supérieur de tête de bielle de balancier	1	

FAS30415
DÉPOSE DES BIELLES
L'étape suivante s'applique à toutes les bielles.
1. Déposer :
   • Chapeau de bielle "1"
   • Bielle "2"
   • Coussinets de tête de bielle

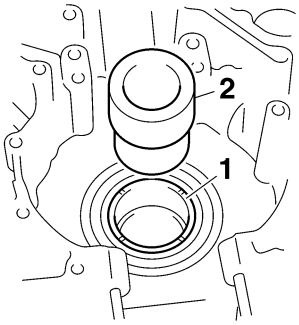
N.B.
Repérer la position d'origine de chaque coussinet de tête de bielle afin de pouvoir effectuer un remontage correct.

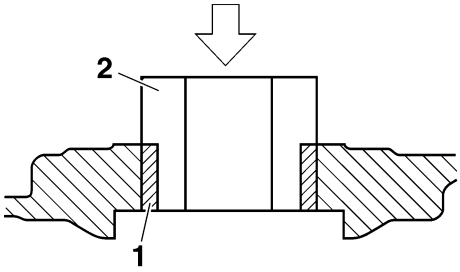


FAS30419
DÉPOSE DES COUSSINETS DE TOURILLON DE VILEBREQUIN
Procéder comme suit pour les deux coussinets de tourillon de vilebrequin.
1. Déposer :
   • Vilebrequin équipé
   • Coussinet de tourillon de vilebrequin "1"

N.B.
Déposer le coussinet de tourillon de vilebrequin avec l'outil de repose de coussinet "2".

	Outil de repose de coussinet 90890-04139

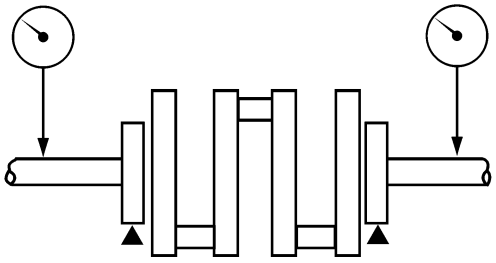




N.B.
Repérer la position d'origine de chaque coussinet de tourillon de vilebrequin afin de pouvoir effectuer un remontage correct.

FAS30423
CONTRÔLE DU VILEBREQUIN ET DES BIELLES
1. Mesurer :
   • Faux-rond du vilebrequin
   Hors spécifications → Remplacer le vilebrequin.

	Déformation maximum 0.030 mm (0.0012 in)



2. Contrôler :
   • Surfaces de tourillon de vilebrequin
   • Surfaces de maneton de bielle
   • Surfaces de roulement
   Rayures/usure → Remplacer le vilebrequin.
3. Mesurer :
   • Jeu entre la goupille de vilebrequin et le cous-

sinet de tête de bielle
Hors spécifications → Remplacer les coussinets de tête de bielle.

Bielle
Jeu de fonctionnement
0.036–0.060 mm (0.0014–0.0024 in)
Balancier
Jeu de fonctionnement
0.036–0.060 mm (0.0014–0.0024 in)

La procédure suivante s'applique à chacune des bielles et des barres de liaison de balancier.

FCA13930

ATTENTION

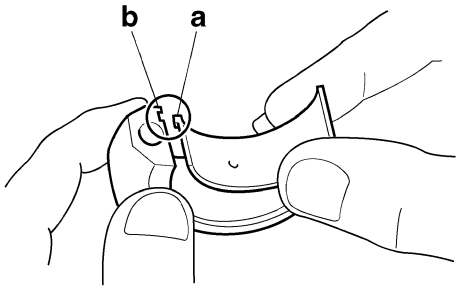
Ne pas intervertir les coussinets de tête de bielle ni les bielles. Afin d'obtenir le jeu correct entre le maneton de bielle et le coussinet de tête de bielle et d'éviter d'endommager le moteur, il convient d'installer les coussinets de tête de bielle à leur emplacement original.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

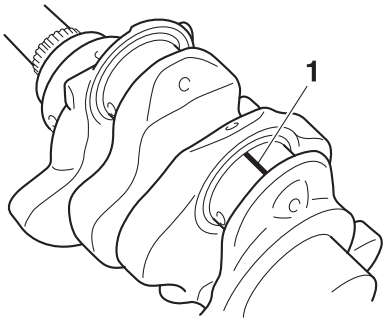
a. Nettoyer les coussinets de tête de bielle, les manetons de bielle et l'intérieur des moitiés de bielle.
b. Poser le coussinet supérieur de tête de bielle dans la bielle et le coussinet inférieur de tête de bielle dans le chapeau de bielle.

N.B.

Aligner les saillies "a" sur les coussinets de tête de bielle avec les encoches "b" dans la bielle et le chapeau de bielle.



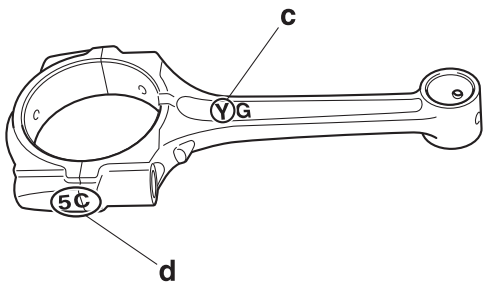
c. Placer un morceau de Plastigauge® "1" sur le maneton de bielle.



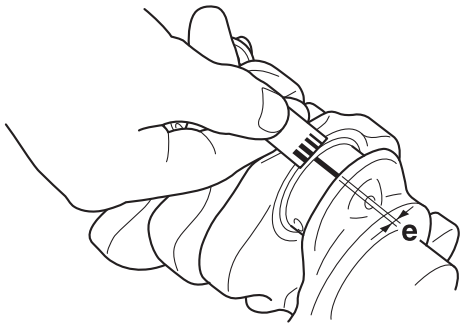
d. Assemblez les moitiés de bielle.

N.B.

- Ne bougez ni la bielle ni le vilebrequin avant que la mesure du jeu ne soit terminée.
- Lubrifier les filets de vis et les sièges d'écrou à l'aide de graisse au bisulfure de molybdène.
- Veiller à ce que le repère "Y" "c" de la bielle soit orienté vers le côté gauche du vilebrequin.
- S'assurer que les caractères "d" sur la bielle et le chapeau de bielle sont alignés.



e. Serrer les écrous de bielle.
Se reporter à "REPOSE DES BIELLES" à la page 5-76.
f. Déposer la bielle et les coussinets de tête de bielle.
Se reporter à "DÉPOSE DES BIELLES" à la page 5-72.
g. Mesurer la largeur de la Plastigauge® comprimée "e" sur le maneton de bielle.
Si le jeu entre le maneton de bielle et le coussinet de tête de bielle est hors spécifications, choisir des coussinets de tête de bielle de remplacement.

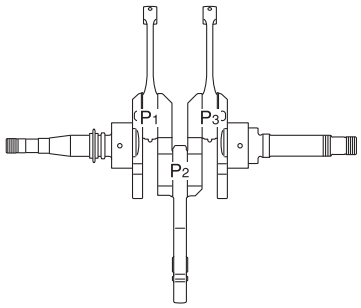


▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

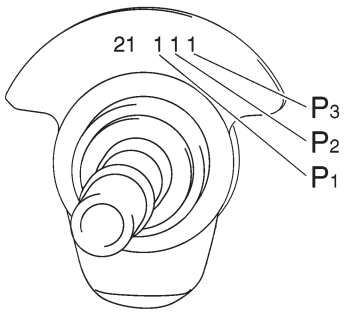
4. Sélectionner :
   • Coussinets de tête de bielle (P_1–P_3)

N.B.

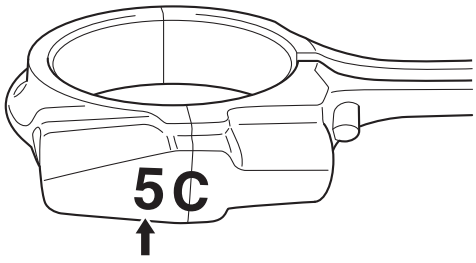
- Les chiffres “A” poinçonnés dans la masse de vilebrequin et les chiffres “B” poinçonnés sur les bielles servent à déterminer les tailles des coussinets de tête de bielle de remplacement.
- P_1–P_3 correspondent aux roulements indiqués sur le schéma du vilebrequin.



A



B



Par exemple, si les numéros de la bielle P_1 et de la masse de vilebrequin P_1 sont respectivement 5 et 1, alors la taille du roulement pour P_1 est :

P_1 (bielle) - P_1 (masse de vilebrequin) = 5 - 1 = 4 (vert)

Code de couleur de coussinet
Code 1
Bleu
Code 2
Noir
Code 3
Brun
Code 4
Vert

5. Mesurer :
   • Jeu entre le tourillon de vilebrequin et les coussinets de tourillon de vilebrequin
   Hors spécifications → Remplacer les coussinets de tourillon de vilebrequin.

Jeu de fonctionnement
0.040–0.087 mm (0.0016–0.0034 in)

N.B.

Sur le tourillon, la valeur la plus grande est utilisée comme base de calcul pour le jeu d’huile, et sur le coussinet de tourillon, la valeur la plus petite est utilisée.

Procéder comme suit pour tous les coussinets de tourillon de vilebrequin.

FCA13920

ATTENTION

Ne pas intervertir les coussinets de tourillon de vilebrequin. Afin d’obtenir le jeu correct entre les tourillons de vilebrequin et les coussinets de tourillon de vilebrequin et afin d’éviter d’endommager le moteur, il convient d’installer les coussinets de tourillon de vilebrequin à leur place d’origine.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

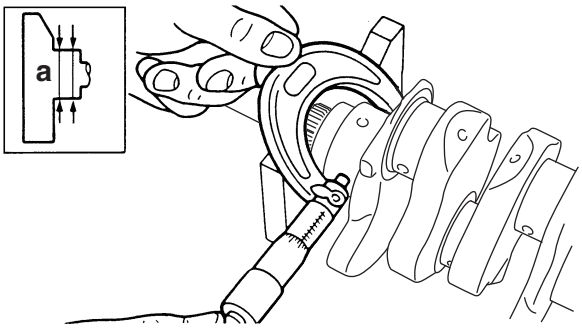
a. Nettoyer les coussinets de tourillon de vilebrequin, les tourillons de vilebrequin et les parties roulement du carter moteur.
b. Vérifier la surface de roulement. Si la surface de roulement est usée ou rayée, les deux roulements doivent être remplacés.

N.B.

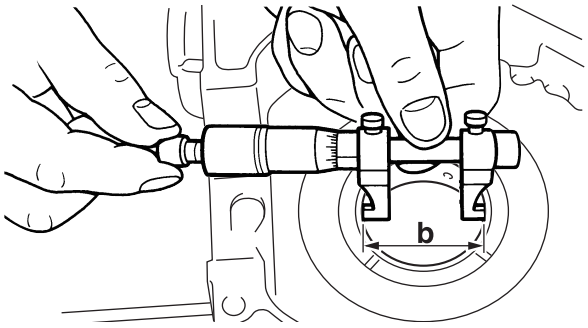
Si l’un ou l’autre coussinet de tourillon gauche ou droit est usé ou rayé, remplacer les deux roulements en même temps.

c. Mesurer le diamètre de tourillon de vilebrequin “a” de chaque tourillon de vilebrequin en deux endroits. Si hors spécification, remplacer le vilebrequin.

Diamètre du tourillon de vilebrequin
54.984–55.000 mm (2.1647–2.1654 in)



d. Mesurer le diamètre du coussinet de tourillon de vilebrequin “b” de chaque coussinet de tourillon de vilebrequin en deux endroits.



e. Si le diamètre intérieur du coussinet de tourillon de vilebrequin est de “55.03” et que le diamètre de tourillon de vilebrequin est de “54.98”, alors le jeu d’huile du tourillon est :

Jeu d’huile de tourillon :
Diamètre intérieur du coussinet de tourillon de vilebrequin -
Diamètre de tourillon de vilebrequin
= 55.03 - 54.98
= 0.05 mm

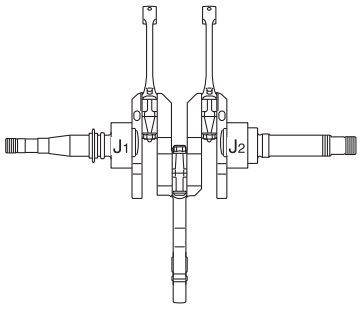
Si le jeu d’huile dépasse la limite prescrite, sélectionner des roulements de remplacement.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

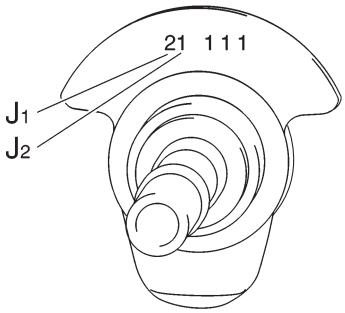
6. Sélectionner :
   • Coussinets de tourillon de vilebrequin (J_1–J_2)

N.B.

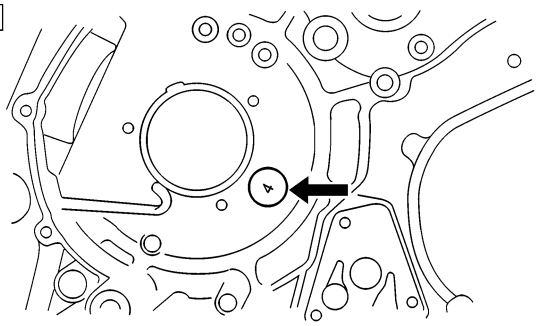
• Les chiffres “A” sont poinçonnés dans la masse de vilebrequin, le chiffre “B” sur le carter moteur gauche, et le chiffre “C” sur le carter moteur droit.
• Les chiffres “A”, “B”, “C” servent à déterminer la taille du coussinet de tourillon de vilebrequin de remplacement.
• J_1–J_2 correspondent aux roulements indiqués sur le schéma du vilebrequin.



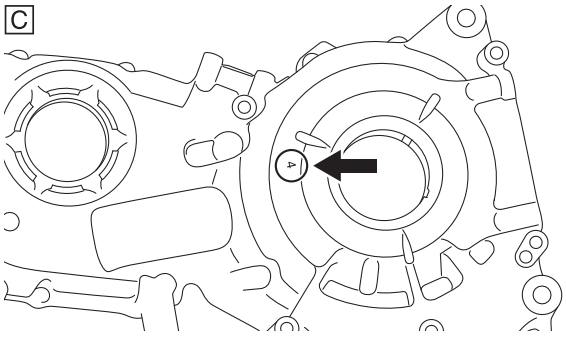
A



B



C



Par exemple, si les numéros de carter moteur J_1 et de masse de vilebrequin J_1 sont respectivement 4 et 2, alors la taille du roulement pour J_1 est :

J_1 (carter moteur) - J_1 (masse de vilebrequin)
= 4 - 2
= 2 (noir)

Code de couleur de coussinet
Code 0
Blanc
Code 1
Bleu
Code 2
Noir
Code 3
Brun
Code 4
Vert
Code 5
Jaune

FAS31446
INSTALLATION DES COUSSINETS DE TOURILLON DE VILEBREQUIN

Procéder comme suit pour les deux coussinets de tourillon de vilebrequin.

1. Fixer :
   • Coussinet de tourillon de vilebrequin “1”

N.B.

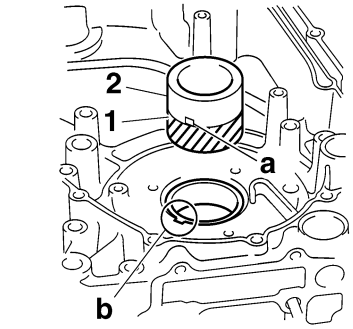
Attacher le coussinet de tourillon de vilebrequin à l’outil de repose de coussinet “2”.

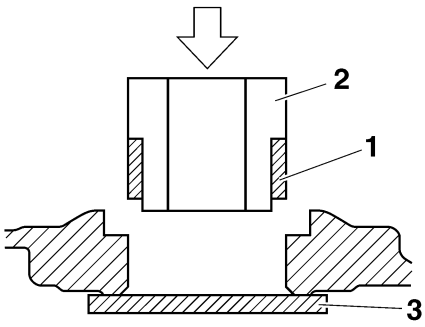
Outil de repose de coussinet
90890-04139

2. Installer :
   • Coussinet de tourillon de vilebrequin

N.B.

- Aligner la saillie “a” du roulement sur la saillie “b” du carter moteur.
- Placer une plaquette en fer “3” sous le carter moteur et ajuster en appuyant de façon à ce que l’outil de repose de coussinet entre en contact avec la plaquette en fer.





FAS30426
REPOSE DES BIELLES

1. Graisser :
   • Filet de vis New
   • Sièges d’écrou New
   (avec le lubrifiant recommandé)

Lubrifiant recommandé
Huile au bisulfure de molybdène

2. Graisser :
   • Manetons de bielle
   • Surface intérieure des coussinets de tête de bielle
   • Surface intérieure des coussinets de tête de bielle de balancier
   (avec le lubrifiant recommandé)

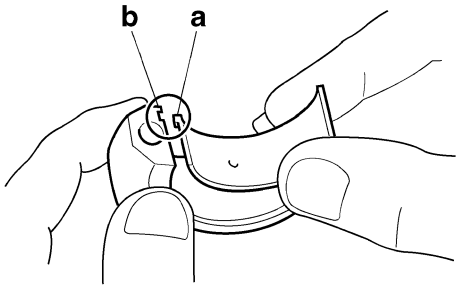
Lubrifiant recommandé
Huile moteur

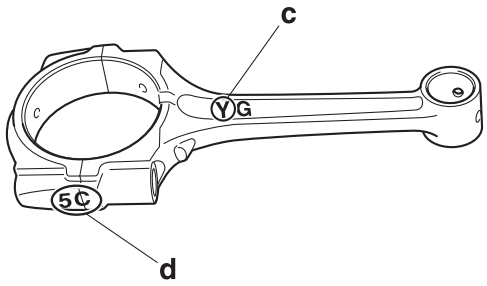
3. Installer :
   • Coussinets de tête de bielle
   • Bielles
   • Chapeaux de bielle
   (sur les manetons de bielle)

N.B.

- Aligner les saillies “a” sur les coussinets de tête de bielle avec les encoches “b” dans les bielles et les chapeaux de bielle.
- Veiller à remettre chaque coussinet de tête de bielle à son emplacement d’origine.
- Veiller à ce que les repères “Y” “c” des bielles

soient orientés vers le côté gauche du vilebrequin.
• S'assurer que les caractères "d" sur la bielle et le chapeau de bielle sont alignés.





4. Serrer :
• Écrous de bielle

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

FWA13390

⚠ AVERTISSEMENT

• Remplacer les vis et les écrous de bielle.
• Nettoyer les vis et les écrous de bielle.

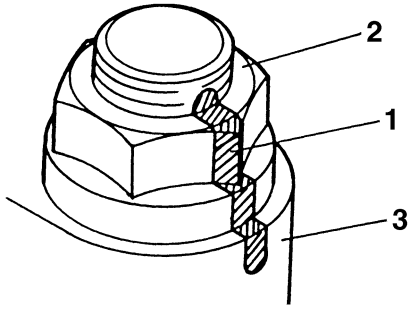
N.B.

Serrer les écrous de bielle en procédant comme suit.

a. Serrer les écrous de bielle à l'aide d'une clé dynamométrique.

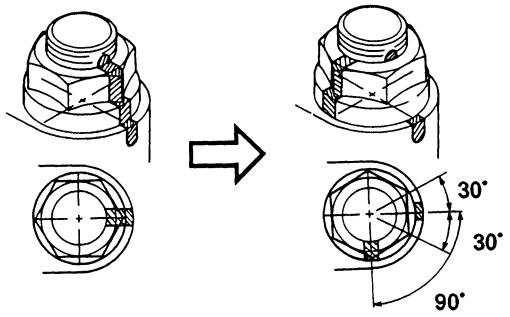
	Écrou de bielle (1er) **16 N·m (1.6 kgf·m, 12 lb·ft)**

b. Placer un repère "1" sur le coin du boulon de bielle "2" et du chapeau de bielle "3".



c. Serrer les écrous de bielle jusqu'à l'angle spécifié de 90°.

	Écrou de bielle (2e) **Angle spécifié de 90°**



FWA13400

⚠ AVERTISSEMENT

Si l'angle de serrage spécifié est dépassé par mégarde, ne jamais desserrer l'écrou de bielle et le resserrer. Il faut refaire le serrage avec une vis et un écrou neufs.

FCA19930

ATTENTION

• Ne pas utiliser une clé dynamométrique pour serrer l'écrou de bielle à l'angle spécifié.
• Serrer l'écrou jusqu'à l'angle spécifié.

N.B.

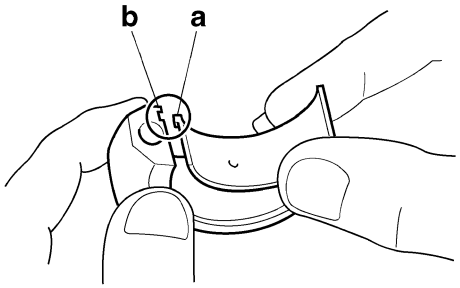
Sur un écrou hexagonal, noter que l'angle de pointe à pointe est de 60°.

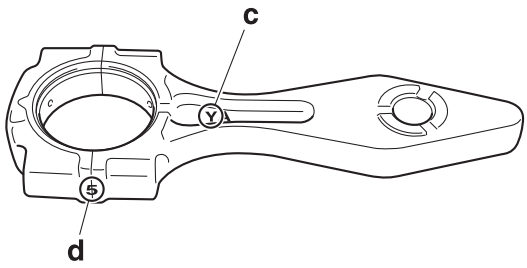
▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

5. Installer :
• Coussinets de tête de bielle de balancier
• Barre de liaison de balancier
• Capuchon de barre de liaison de balancier (sur le maneton de bielle)

N.B.

• Aligner les saillies "a" sur les coussinets de tête de bielle de balancier avec les encoches "b" dans la barre de liaison de balancier et le capuchon de barre de liaison de balancier.
• Veiller à reposer chaque coussinet de tête de bielle de balancier à sa place d'origine.
• Veiller à ce que les repères "Y" "c" de la barre de liaison de balancier soient orientés vers le côté gauche du vilebrequin.
• S'assurer que les caractères "d" sur la barre de liaison de balancier et le capuchon de barre de liaison de balancier sont alignés.





6. Serrer :
   • Écrous de barre de liaison de balancier

	**Écrou de barre de liaison de balancier** **60 N·m (6.0 kgf·m, 44 lb·ft)**

FCA22190

ATTENTION

Serrer les écrous avec une clé dynamométrique en F.

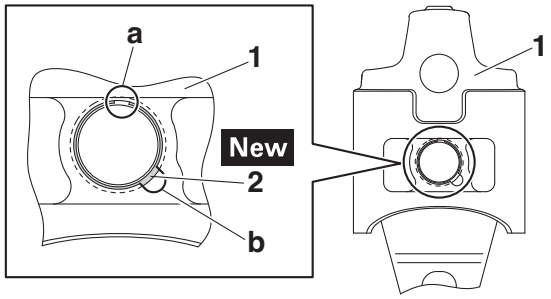
N.B.

Serrer les écrous au couple spécifié. Utiliser un couple continu entre 30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft) et 60 N·m (6.0 kgf·m, 44 lb·ft) sans aucune pause. Après avoir atteint 30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft), ne pas arrêter de serrer tant que le couple spécifié n'est pas atteint. Si le serrage est interrompu entre 30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft) et 60 N·m (6.0 kgf·m, 44 lb·ft), desserrer l'écrou à moins de 30 N·m (3.0 kgf·m, 22 lb·ft) et recommencer.

7. Installer :
   • Piston de balancier "1"
   • Goupille de piston de balancier
   • Clip d'axe de piston "2" New

N.B.

- Appliquer l'huile moteur sur la goupille du piston de balancier.
- S'assurer que les extrémités du clip "a" sont positionnées à l'écart de la découpe "b" du piston de balancier comme indiqué sur l'illustration.



FAS30428

MONTAGE DU VILEBREQUIN ÉQUIPÉ

1. Installer :
   • Vilebrequin équipé "1"
   • Cylindre de balancier "2"
   • Boulon de cylindre de balancier

FCA13970

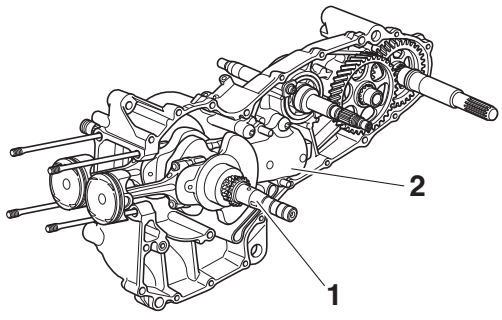
ATTENTION

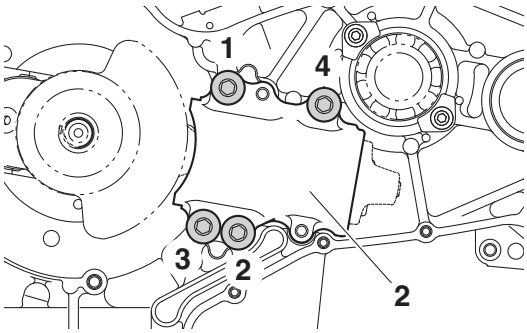
Afin d'éviter de griffer le vilebrequin et afin de faciliter son montage, graisser les lèvres de bague d'étanchéité avec de la graisse à base de savon au lithium et lubrifier chaque coussinet avec de l'huile moteur.

N.B.

Serrer les boulons de cylindre de balancier dans l'ordre de serrage indiqué et les serrer au couple en 2 étapes.

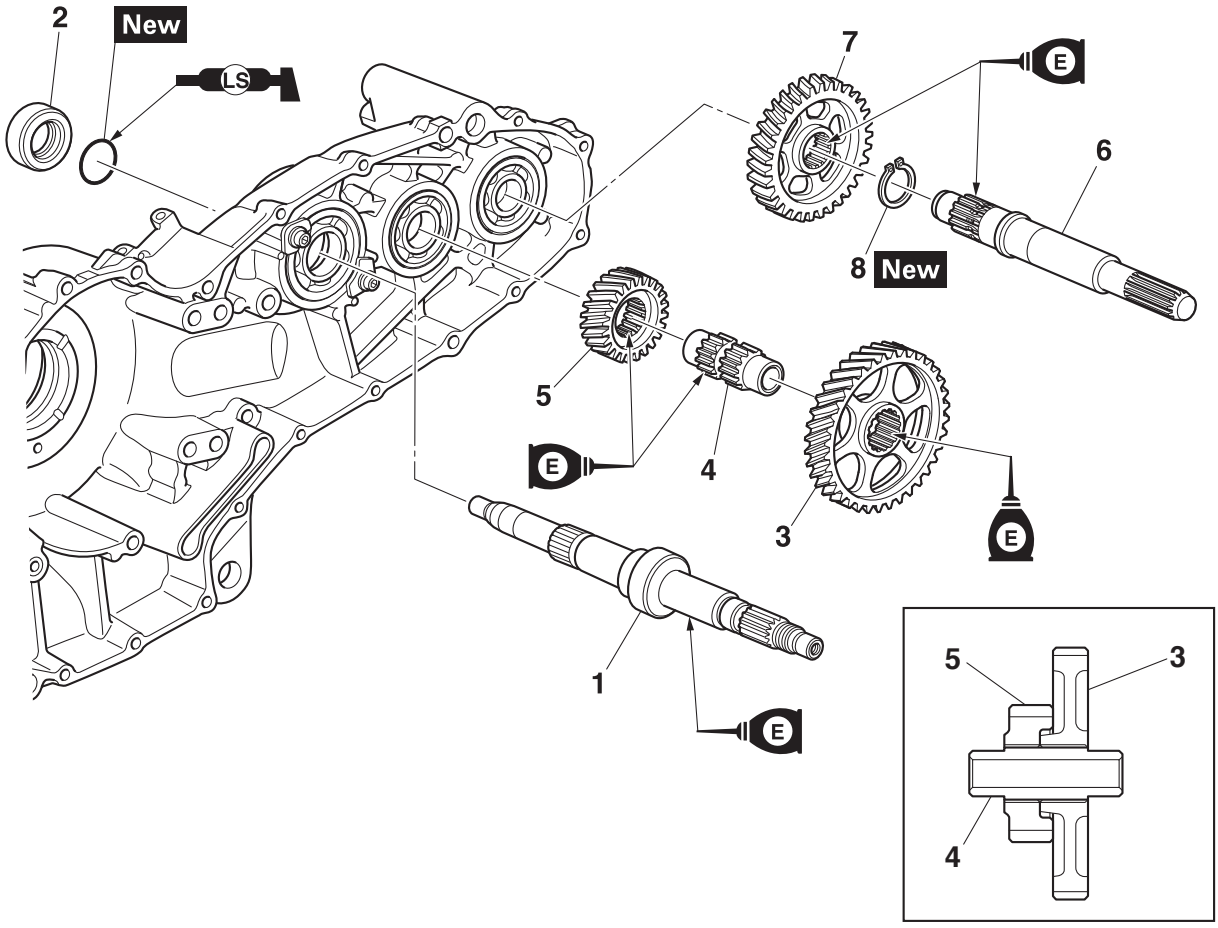
	**Boulon de cylindre de balancier** **1re : 16 N·m (1.6 kgf·m, 12 lb·ft)** **2e : 58 N·m (5.8 kgf·m, 43 lb·ft)** **LOCTITE®**




1
4
3
2
2

FAS20062
BOÎTE DE VITESSES

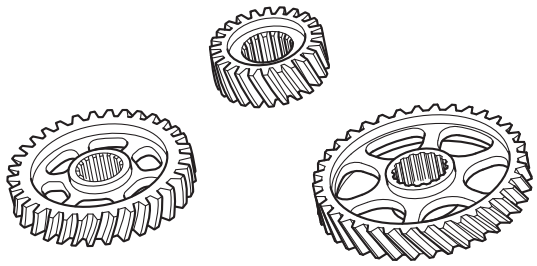
Dépose de la boîte de vitesses



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carter moteur		Séparer. Se reporter à “CARTER MOTEUR” à la page 5-65.
1	Arbre secondaire	1	
2	Entretoise épaulée	1	
3	Pignon mené de transmission primaire	1	
4	Arbre primaire	1	
5	Pignon menant de 1re	1	
6	Arbre secondaire	1	
7	Pignon mené de 1re	1	
8	Circlip	1	

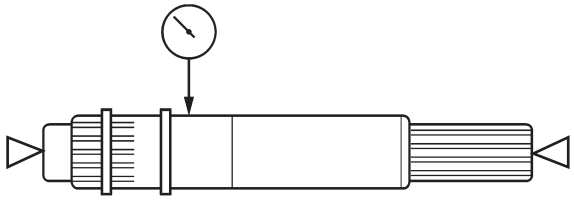
FAS30433
CONTRÔLE DE LA BOÎTE DE VITESSES

1. Contrôler :
   • Pignons de la boîte de vitesses
   Décoloration bleue/piqûres/usure → Remplacer.



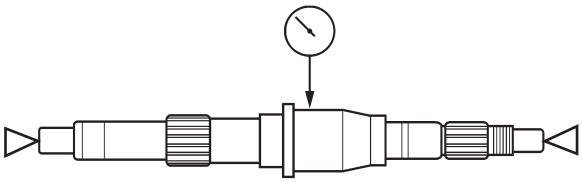
2. Contrôler :
   • Mouvement du pignon de la boîte de vitesses
   Mouvement irrégulier → Remplacer la ou les pièces défectueuse(s).
3. Contrôler :
   • Arbre primaire
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer l'arbre primaire.
4. Mesurer :
   • Faux-rond d'arbre secondaire
   (avec un dispositif de centrage et un comparateur cadran)
   Hors spécifications → Remplacer l'arbre secondaire.

Déformation maximum d'arbre secondaire
0.08 mm (0.0032 in)



5. Mesurer :
   • Faux-rond d'arbre secondaire
   (avec un dispositif de centrage et un comparateur cadran)
   Hors spécifications → Remplacer l'arbre secondaire.

Limite d'ovalisation d'arbre secondaire
0.12 mm (0.0047 in)



CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

RADIATEUR 6-1
CONTRÔLE DU RADIATEUR 6-3
REPOSE DU RADIATEUR 6-3

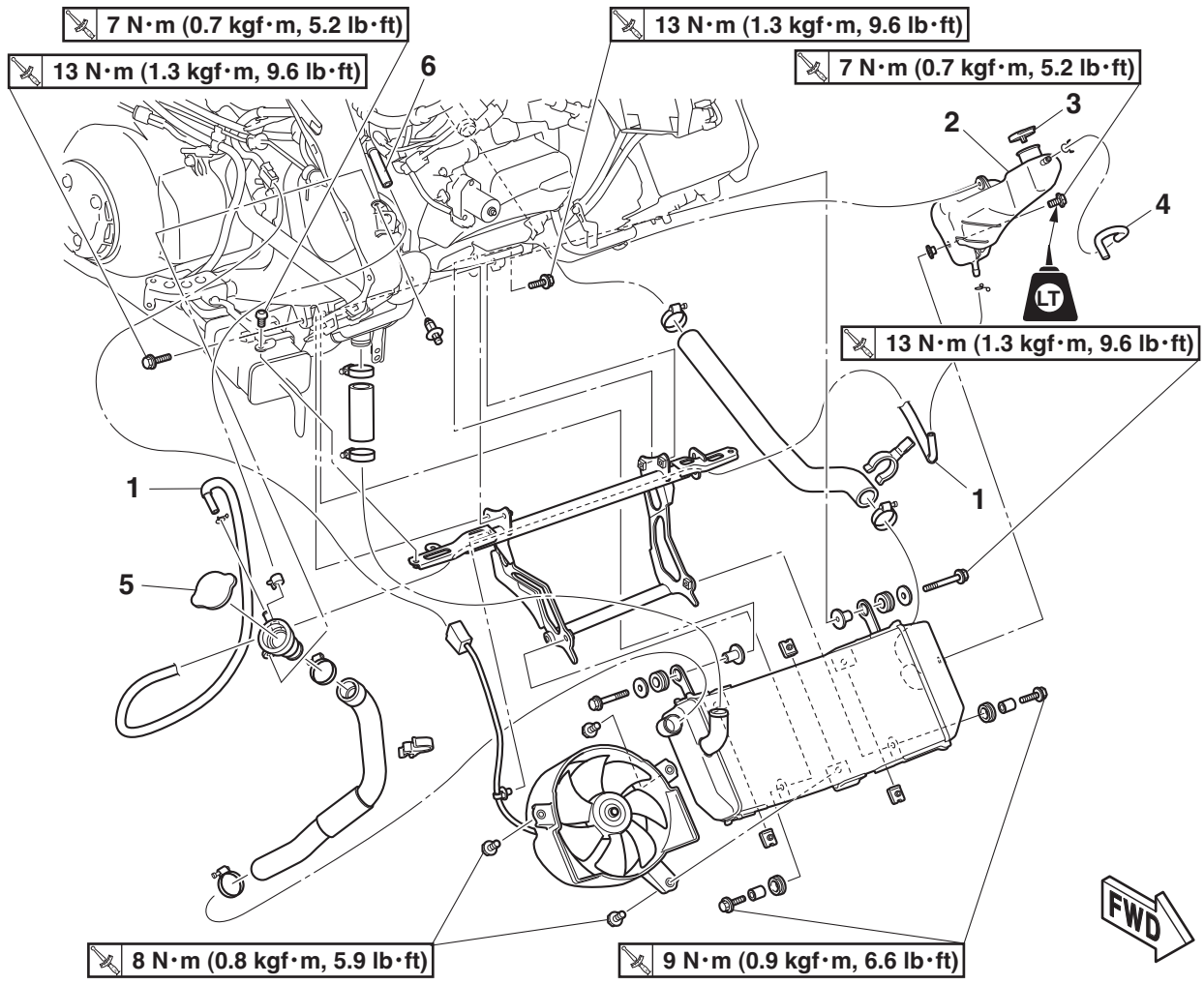
RADIATEUR D'HUILE 6-5
CONTRÔLE DU RADIATEUR D'HUILE 6-6
INSTALLATION DU RADIATEUR D'HUILE 6-6

THERMOSTAT 6-7
CONTRÔLE DU THERMOSTAT 6-8
REPOSE DU THERMOSTAT ÉQUIPÉ 6-8

POMPE À EAU 6-9
DÉMONTAGE DE LA POMPE À EAU 6-11
CONTRÔLE DE LA POMPE À EAU 6-11
MONTAGE DE LA POMPE À EAU 6-11
INSTALLATION DE LA POMPE À EAU 6-12

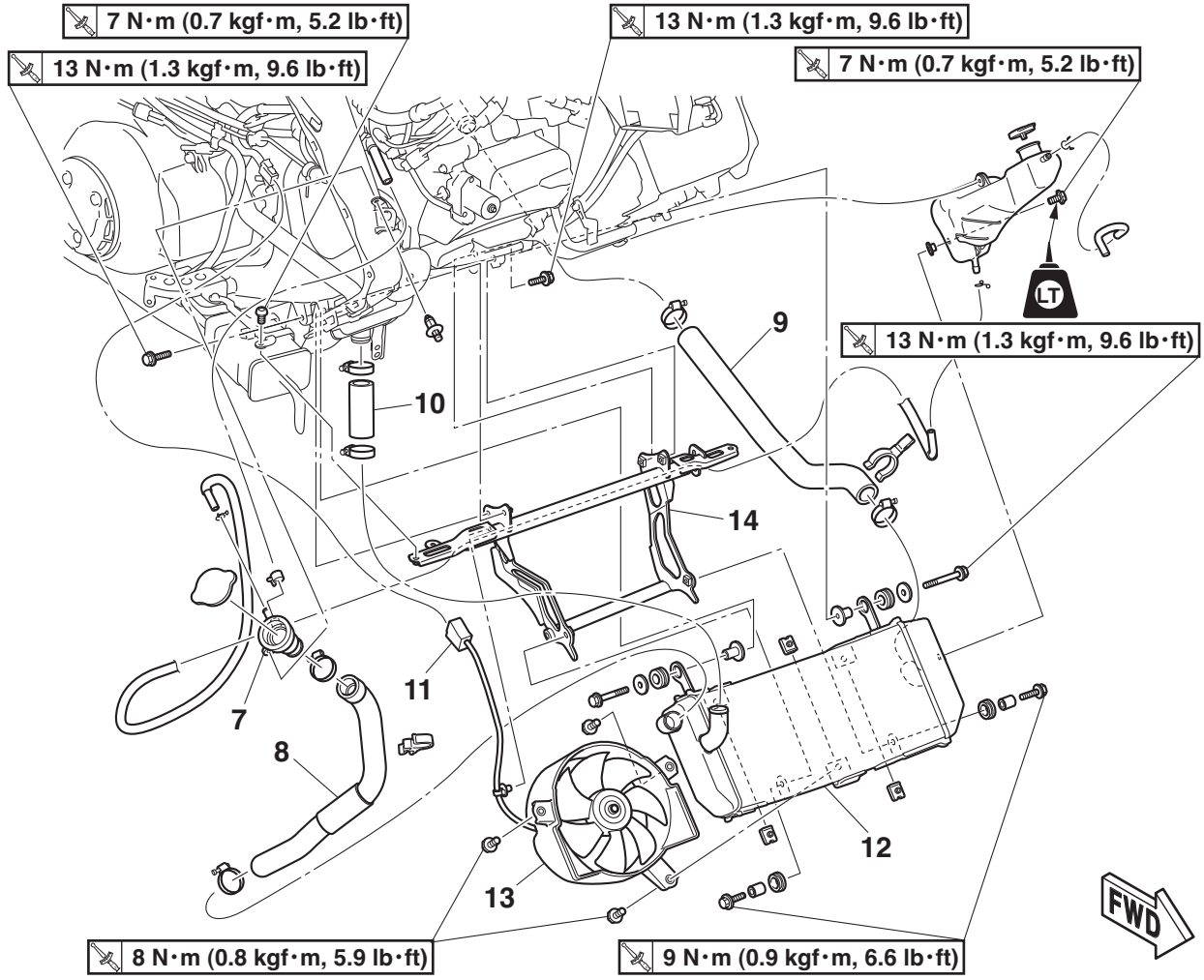
FAS20063
RADIATEUR

Dépose du radiateur



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
	Liquide de refroidissement		Vidanger. Se reporter à “CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT” à la page 3-34.
1	Durite du vase d’expansion	1	
2	Vase d’expansion	1	
3	Bouchon du vase d’expansion	1	
4	Durite de mise à l’air du vase d’expansion	1	
5	Bouchon du radiateur	1	**N.B.** Le déposer/installer en maintenant le tuyau de remplissage de radiateur.
6	Durite de purge d’air du circuit de refroidissement	1	Débrancher.

Dépose du radiateur

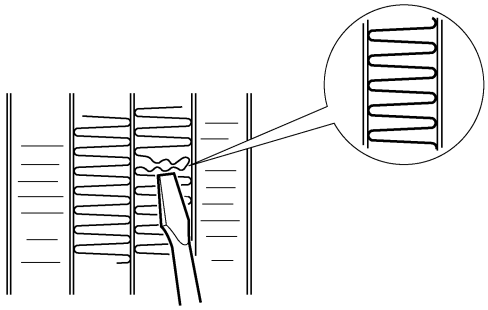


Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
7	Tuyau de remplissage de radiateur	1	
8	Durite de remplissage du radiateur	1	
9	Durite de sortie de radiateur	1	Débrancher.
10	Durite d'arrivée de radiateur	1	
11	Coupleur du moteur de ventilateur	1	Débrancher.
12	Radiateur	1	
13	Ventilateur	1	
14	Support du radiateur	1	

FAS30439
CONTRÔLE DU RADIATEUR

1. Contrôler :
   • Ailettes du radiateur
   Obstruction → Nettoyer.
   Appliquer de l'air comprimé à l'arrière du radiateur.
   Endommagement → Réparer ou remplacer.

N.B.
Redresser toute ailette aplatie à l'aide d'un fin tournevis à embout plat.



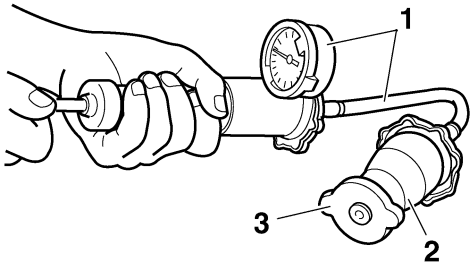
2. Contrôler :
   • Durites du radiateur
   • Tuyaux du radiateur
   Fissures/endommagement → Remplacer.
3. Mesurer :
   • Pression d'ouverture de soupape de bouchon du radiateur
   Sous la pression spécifiée → Remplacer le bouchon du radiateur.

Pression d'ouverture de soupape du bouchon de radiateur
107.9–137.3 kPa (1.08–1.37 kgf/cm^2, 15.6–19.9 psi)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Poser le testeur de bouchon de radiateur "1" et l'embout d'adaptation de testeur de bouchon de radiateur "2" sur le bouchon du radiateur "3".

Testeur de bouchon de radiateur
90890-01325
Kit de testeur du circuit de refroidissement (Mityvac)
YU-24460-A
Embout d'adaptation de testeur de bouchon de radiateur
90890-01352
Embout de contrôleur de pression
YU-33984



b. Exercez la pression spécifiée pendant dix secondes et assurez-vous qu'elle ne diminue pas.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

4. Contrôler :
   • Ventilateur
   Endommagement → Remplacer.
   Défaillance → Vérifier et réparer.
   Se reporter à "CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT" à la page 8-47.

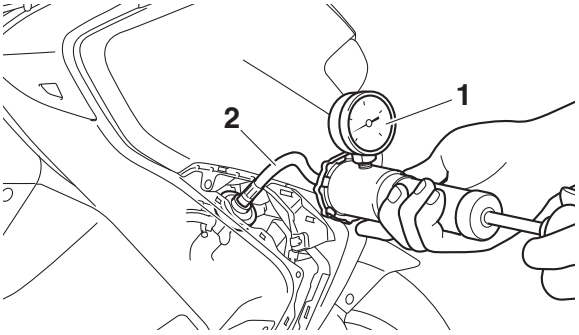
FAS30440
REPOSE DU RADIATEUR

1. Remplir :
   • Circuit de refroidissement
   (de la quantité prescrite du liquide de refroidissement recommandé)
   Se reporter à "CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 3-34.
2. Contrôler :
   • Circuit de refroidissement
   Fuites → Réparez ou remplacez toute pièce défectueuse.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Fixer le testeur de bouchon de radiateur "1" et l'embout d'adaptation de testeur de bouchon de radiateur "2" sur le radiateur.

Testeur de bouchon de radiateur
90890-01325
Kit de testeur du circuit de refroidissement (Mityvac)
YU-24460-A
Embout d'adaptation de testeur de bouchon de radiateur
90890-01352
Embout de contrôleur de pression
YU-33984

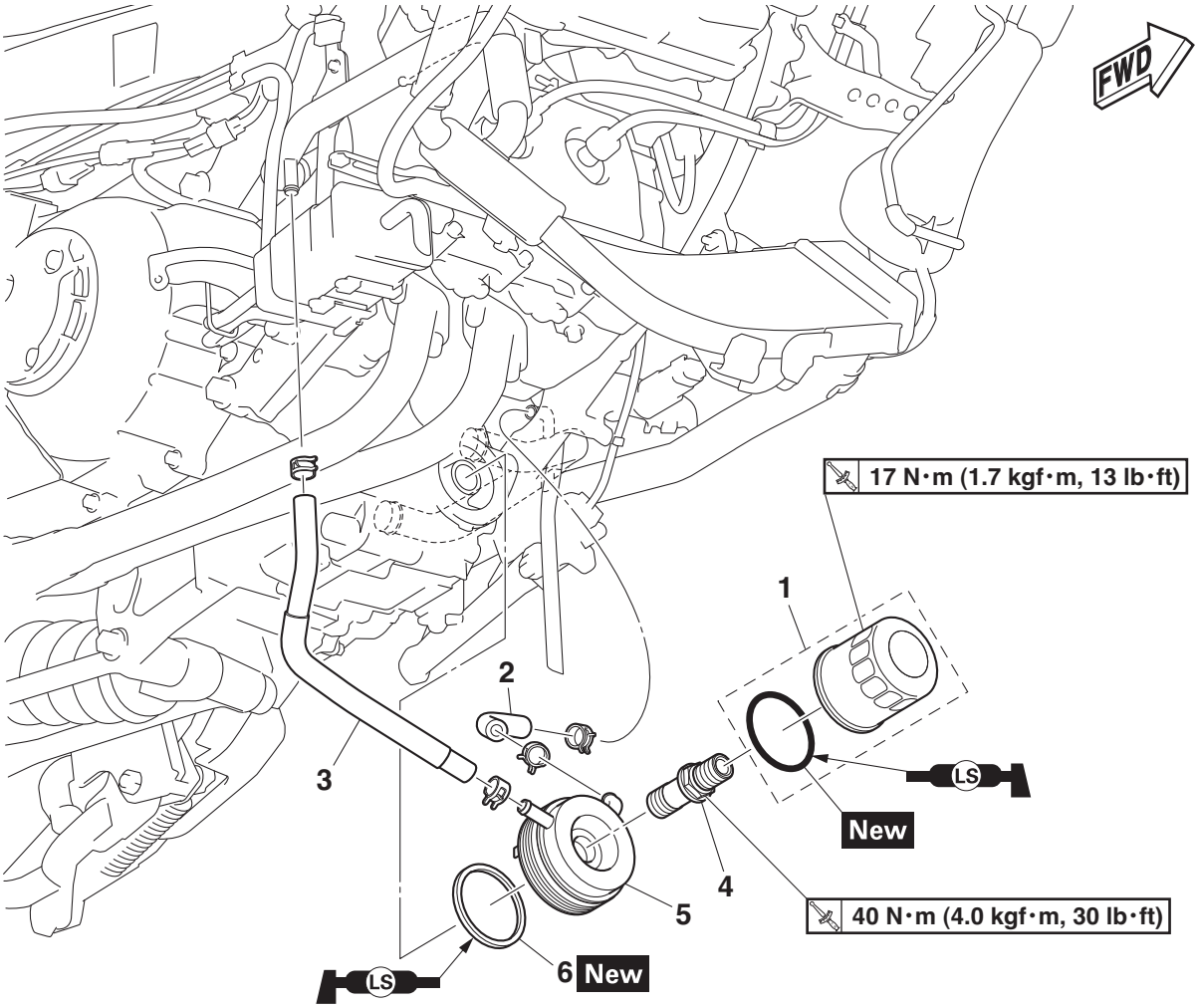


b. Appliquer une pression de 137.3 kPa (1.37 kgf/cm^2, 19.9 psi).
c. Mesurez la pression indiquée avec le manomètre.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS20064
RADIATEUR D'HUILE

Dépose du radiateur d'huile



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Cache de radiateur/Carénage central inférieur		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Huile moteur		Vidanger. Se reporter à "CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR" à la page 3-31.
	Liquide de refroidissement		Vidanger. Se reporter à "CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 3-34.
1	Cartouche du filtre à huile	1	
2	Durite d'arrivée du radiateur d'huile	1	
3	Durite de sortie du radiateur d'huile	1	
4	Boulon de raccord de cartouche du filtre à huile	1	
5	Radiateur d'huile	1	
6	Joint	1	

FAS30441
CONTRÔLE DU RADIATEUR D'HUILE

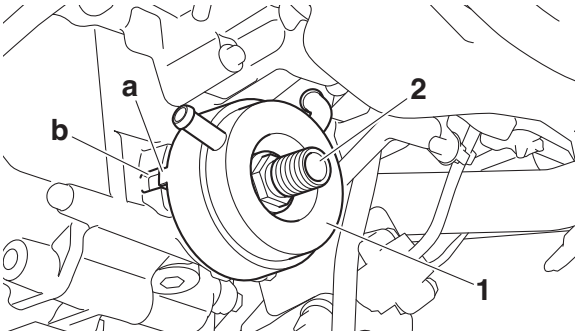
1. Contrôler :
   • Radiateur d'huile
   Fissures/endommagement → Remplacer.
2. Contrôler :
   • Durite d'arrivée du radiateur d'huile
   • Durite de sortie du radiateur d'huile
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.

FAS30442
INSTALLATION DU RADIATEUR D'HUILE

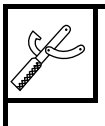
1. Nettoyer :
   • Plans de joint du radiateur d'huile et du carter moteur
   (avec un chiffon enduit de diluant)
2. Installer :
   • Joint New
   • Radiateur d'huile "1"
   • Boulon de raccord de cartouche du filtre à huile "2"

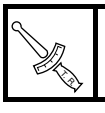
	**Boulon de raccord de cartouche du filtre à huile** **40 N·m (4.0 kgf·m, 30 lb·ft)**

N.B.
- S'assurer que le joint est positionné correctement.
- Aligner la saillie "a" du radiateur d'huile sur la fente "b" du carter moteur.



3. Installer :
   • Cartouche du filtre à huile

	**Clé pour filtre à huile** **90890-01426** **Clé pour filtre à huile** **YU-38411**

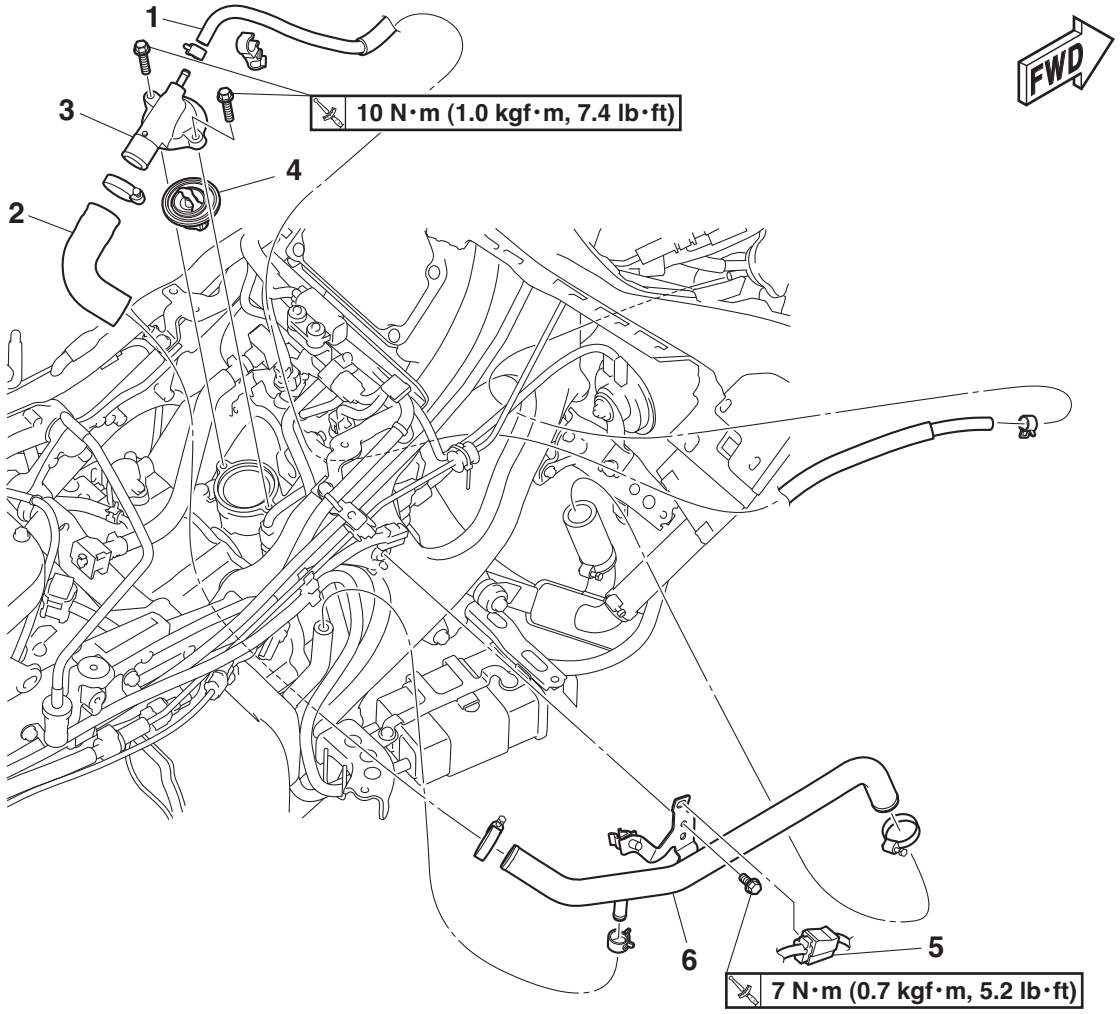
	**Cartouche du filtre à huile** **17 N·m (1.7 kgf·m, 13 lb·ft)**

Se reporter à "CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR" à la page 3-31.

4. Remplir :
   • Circuit de refroidissement
   (de la quantité prescrite du liquide de refroidissement recommandé)
   Se reporter à "CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 3-34.
   • Carter moteur
   (avec la quantité spécifiée de l'huile moteur recommandée)
   Se reporter à "CHANGEMENT DE L'HUILE MOTEUR" à la page 3-31.
5. Contrôler :
   • Circuit de refroidissement
   Fuites → Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.
   Se reporter à "REPOSE DU RADIATEUR" à la page 6-3.
6. Mesurer :
   • Pression d'ouverture de soupape de bouchon du radiateur
   Sous la pression spécifiée → Remplacer le bouchon du radiateur.
   Se reporter à "CONTRÔLE DU RADIATEUR" à la page 6-3.

FAS20065
THERMOSTAT

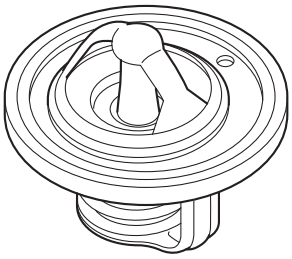
Dépose du thermostat



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
	Réservoir de carburant		Se reporter à “RÉSERVOIR DE CARBURANT” à la page 7-1.
	Liquide de refroidissement		Vidanger. Se reporter à “CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT” à la page 3-34.
1	Durite de purge d’air du circuit de refroidissement	1	Débrancher.
2	Durite de sortie du thermostat	1	Débrancher.
3	Couvercle du thermostat	1	
4	Thermostat	1	
5	Coupleur du moteur de ventilateur	1	
6	Tuyau de liquide de refroidissement	1	

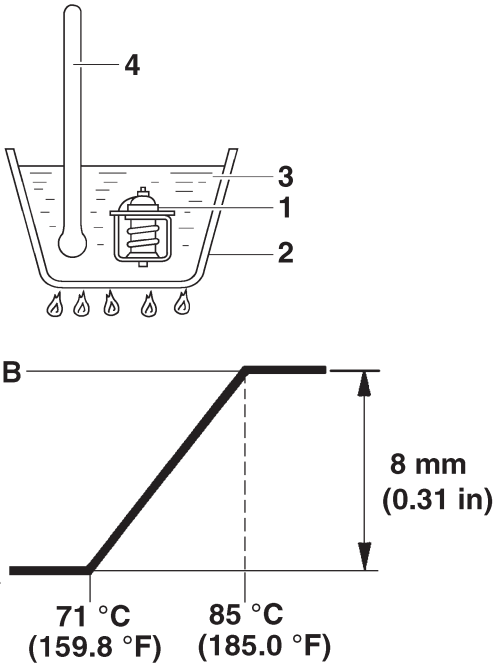
FAS30443
CONTRÔLE DU THERMOSTAT

1. Contrôler :
   • Thermostat
   Ne s'ouvre pas à 71–85 °C (159.8–185.0 °F) → Remplacer.



▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Suspendre le thermostat "1" dans un récipient "2" rempli d'eau.
b. Chauffer lentement l'eau "3".
c. Mettre un thermomètre "4" dans l'eau.
d. Tout en remuant l'eau, observer le thermostat et la température indiquée par le thermomètre.



A. Complètement fermée
B. Complètement ouverte

N.B.

Si la précision du thermostat est dans le doute, remplacez-le. Un thermostat défectueux peut causer une surchauffe sérieuse ou un rafraîchissement trop important.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

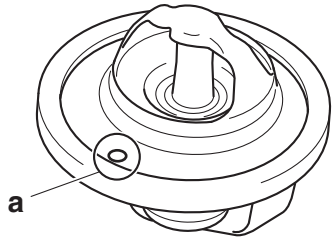
2. Contrôler :
   • Couvercle du thermostat
   Fissures/endommagement → Remplacer.

FAS30445
REPOSE DU THERMOSTAT ÉQUIPÉ

1. Installer :
   • Thermostat

N.B.

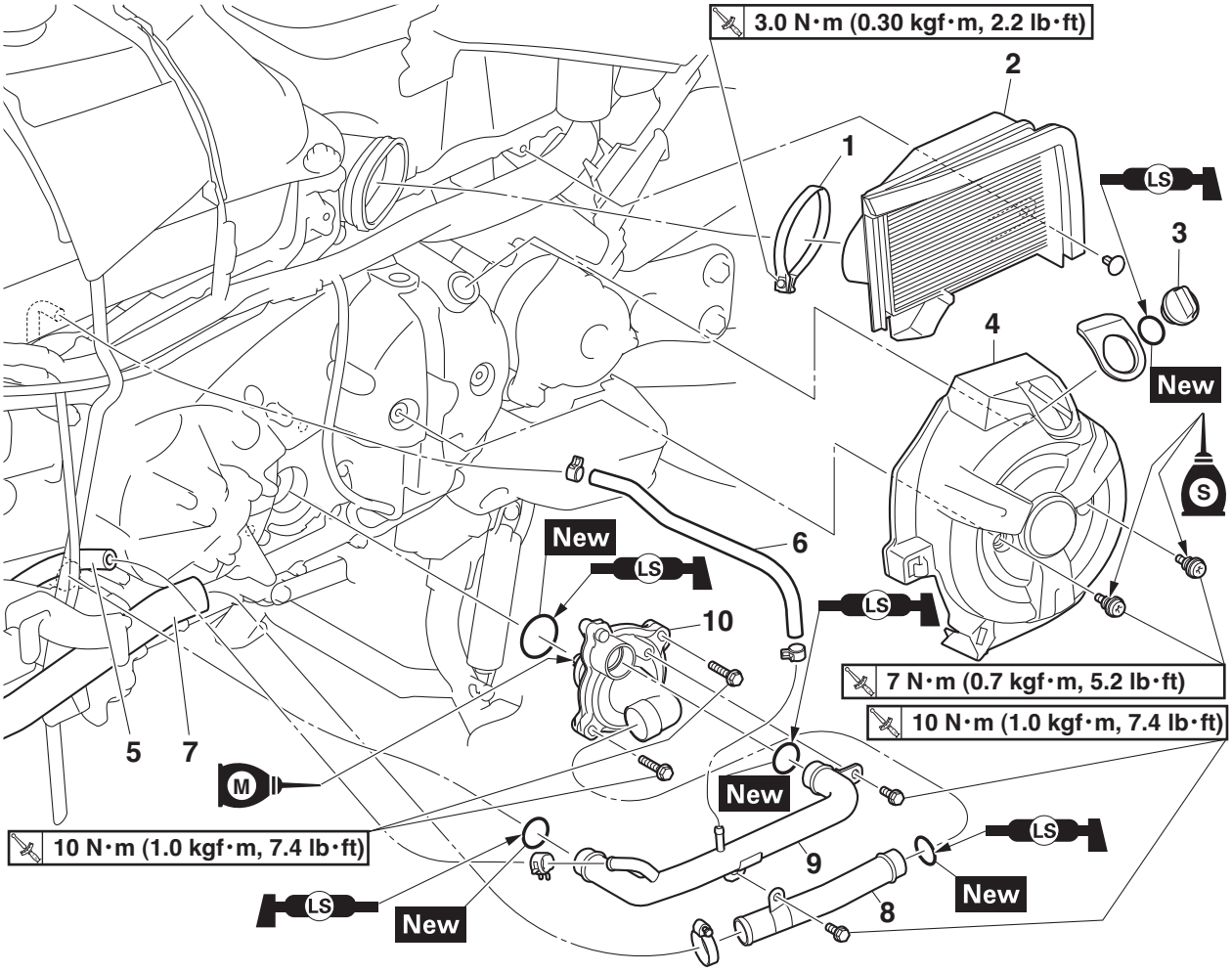
Installer le thermostat avec son orifice de mise à l'air "a" orienté vers l'avant.



2. Remplir :
   • Circuit de refroidissement
   (de la quantité prescrite du liquide de refroidissement recommandé)
   Se reporter à "CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 3-34.
3. Contrôler :
   • Circuit de refroidissement
   Fuites → Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.
   Se reporter à "REPOSE DU RADIATEUR" à la page 6-3.
4. Mesurer :
   • Pression d'ouverture de soupape de bouchon du radiateur
   Sous la pression spécifiée → Remplacer le bouchon du radiateur.
   Se reporter à "CONTRÔLE DU RADIATEUR" à la page 6-3.

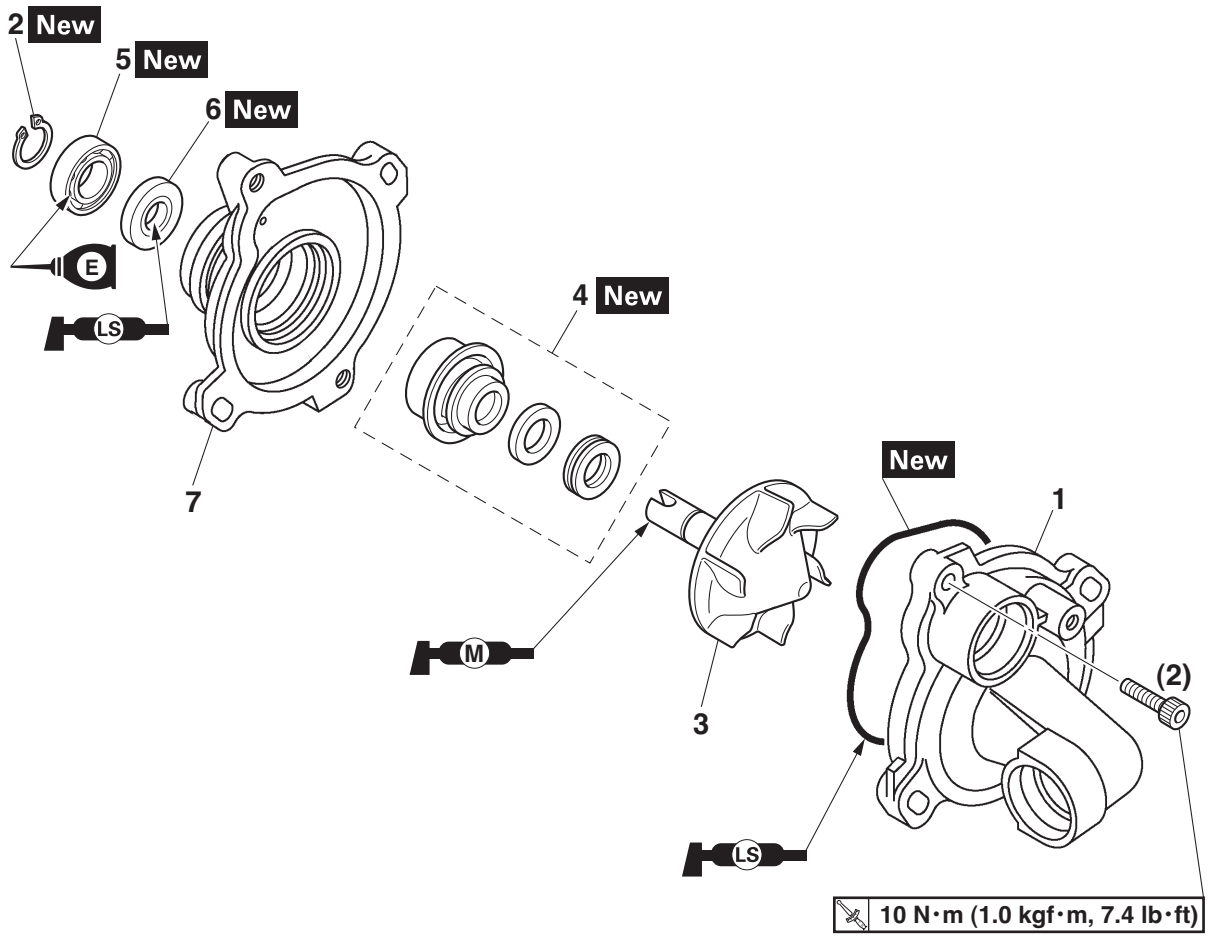
FAS20066
POMPE À EAU

Retirer la pompe à eau



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral (gauche)/Marchepied (gauche)		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
	Liquide de refroidissement		Vidanger. Se reporter à “CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT” à la page 3-34.
1	Collier à pince du raccord de l’élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale	1	Desserrer.
2	Élément du filtre à air du boîtier de la courroie trapézoïdale (gauche)	1	
3	Bouchon de remplissage d’huile	1	
4	Protection du couvercle d’alternateur	1	
5	Durite d’arrivée du radiateur d’huile	1	Débrancher.
6	Durite de liquide de refroidissement	1	Débrancher.
7	Durite de sortie de radiateur	1	Débrancher.
8	Tuyau d’arrivée de pompe à eau	1	
9	Tuyau de sortie de pompe à eau	1	
10	Ensemble pompe à eau	1	

Démontage de la pompe à eau

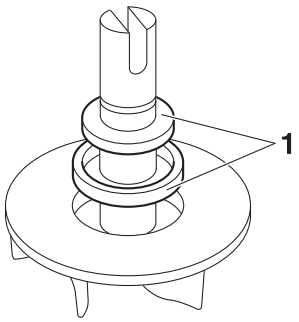


Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Couvercle de corps de la pompe à eau	1	
2	Circlip	1	
3	Arbre de pompe	1	
4	Garniture mécanique	1	
5	Roulement	1	
6	Bague d'étanchéité	1	
7	Corps de la pompe à eau	1	

FAS30446
DÉMONTAGE DE LA POMPE À EAU

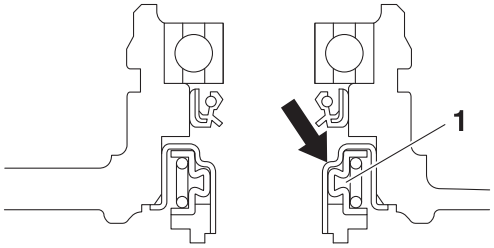
1. Déposer :
   • Garniture mécanique (côté turbine) “1”
   (de la turbine, à l’aide d’un fin tournevis à embout plat)

N.B.
Ne rayez pas l’arbre de pompe.



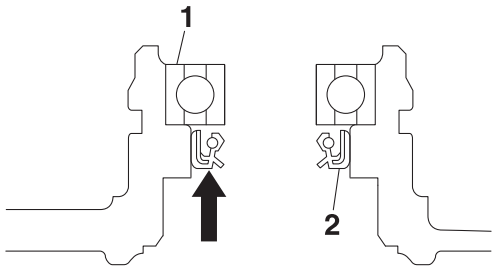
2. Déposer :
   • Garniture mécanique (côté corps) “1”

N.B.
Déposer la garniture mécanique (côté corps) de l’intérieur du corps de la pompe à eau.



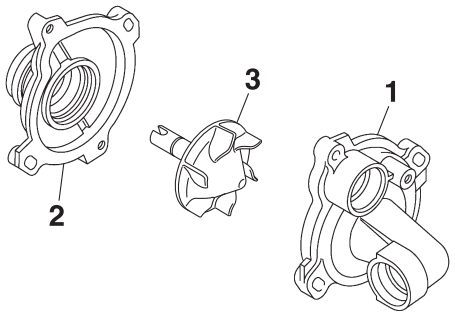
3. Déposer :
   • Roulement “1”
   • Bague d’étanchéité “2”

N.B.
Retirer le roulement et la bague d’étanchéité depuis l’extérieur du corps de la pompe à eau.



FAS30447
CONTRÔLE DE LA POMPE À EAU

1. Contrôler :
   • Couvercle de corps de la pompe à eau “1”
   • Corps de la pompe à eau “2”
   • Arbre de pompe “3”
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.



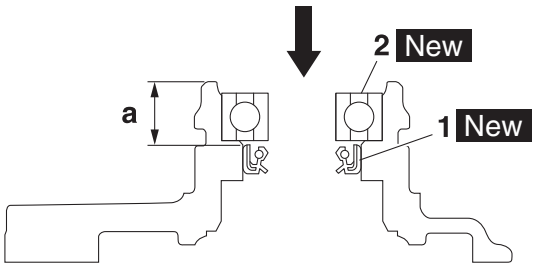
2. Contrôler :
   • Tuyau d’arrivée de pompe à eau
   • Tuyau de sortie de pompe à eau
   Fissures/endommagement/usure → Remplacer.

FAS30448
MONTAGE DE LA POMPE À EAU

1. Installer :
   • Bague d’étanchéité “1” New
   • Roulement “2” New
   (sur le corps de la pompe à eau)

N.B.
- Avant de reposer la bague d’étanchéité, appliquer de l’eau du robinet ou du liquide de refroidissement sur sa surface extérieure.
- Installer la bague d’étanchéité à l’aide d’une douille de même diamètre extérieur.
- Installer la bague d’étanchéité depuis l’intérieur du corps de la pompe à eau.

Profondeur installée de bague d’étanchéité “a”
11.5 mm (0.45 mm)



2. Installer :
   • Garniture mécanique (côté corps) “1” New
   (dans le corps de la pompe à eau “2”)

FCA20330

ATTENTION

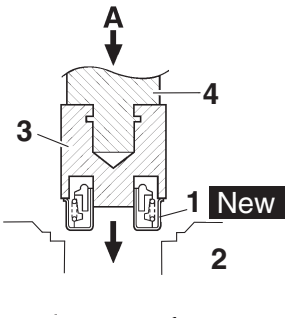
Ne jamais huiler ou graisser la surface de la garniture mécanique (côté logement).

N.B.

Utiliser l’outil spécial et une presse pour appuyer sur la garniture mécanique (côté corps) jusqu’à ce qu’il soit en contact avec le corps de la pompe à eau.



Outil de mise en place de garniture mécanique
90890-04132
Outil de montage de joint d’étanchéité de pompe à eau
YM-33221-A
Outil de montage de roulement d’arbre mené de transmission intermédiaire
90890-04058
Outil de repose de roulement de transmission intermédiaire 40 et 50 mm
YM-04058



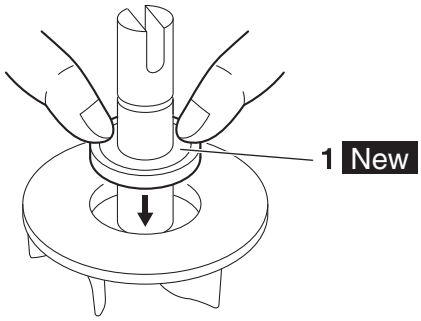
A. Enfoncer

3. Outil de mise en place de garniture mécanique
4. Outil de montage de roulement d’arbre mené de transmission intermédiaire

3. Installer :
   • Garniture mécanique (côté turbine) “1” New

N.B.

Avant de reposer la garniture mécanique (côté turbine), appliquer de l’eau du robinet ou du liquide de refroidissement sur sa surface extérieure.



4. Mesurer :
   • Inclinaison de l’arbre de turbine
   Hors spécification → Répéter les étapes (3) et (4).

FCA20340

ATTENTION

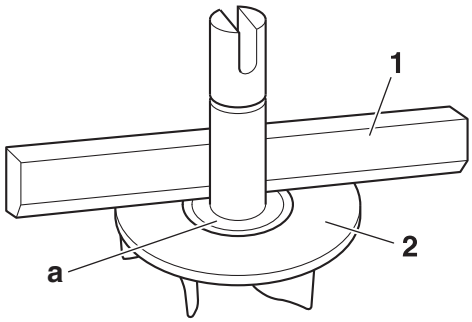
S’assurer que la garniture mécanique (côté turbine) est au même niveau que la turbine.

N.B.

Si la surface “a” de la garniture mécanique (côté turbine) qui entre en contact avec la garniture mécanique (côté corps) est sale, la nettoyer.



Inclinaison maximum d’arbre de rotor
0.15 mm (0.006 in)



1. Réglet
2. Arbre de pompe

FAS30449

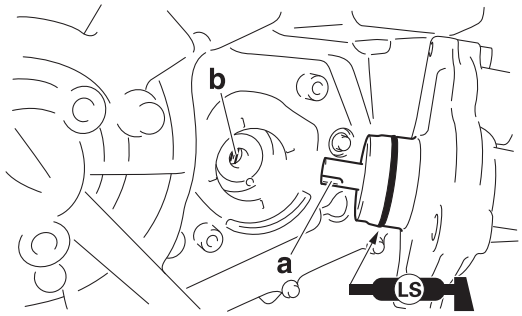
INSTALLATION DE LA POMPE À EAU

1. Installer :
   • Joint torique New
   • Ensemble pompe à eau

N.B.

- Aligner la fente “a” et l’arbre de pompe avec la saillie “b” sur l’arbre de pompe à huile.
- Lubrifier le joint torique d’une fine couche de graisse à base de savon au lithium.

Boulon de l'ensemble pompe à eau
10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)



2. Remplir :
   • Circuit de refroidissement
   (de la quantité prescrite du liquide de refroidissement recommandé)
   Se reporter à "CHANGEMENT DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 3-34.
3. Contrôler :
   • Circuit de refroidissement
   Fuites → Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.
   Se reporter à "REPOSE DU RADIATEUR" à la page 6-3.
4. Mesurer :
   • Pression d'ouverture de soupape de bouchon du radiateur
   Sous la pression spécifiée → Remplacer le bouchon du radiateur.
   Se reporter à "CONTRÔLE DU RADIATEUR" à la page 6-3.

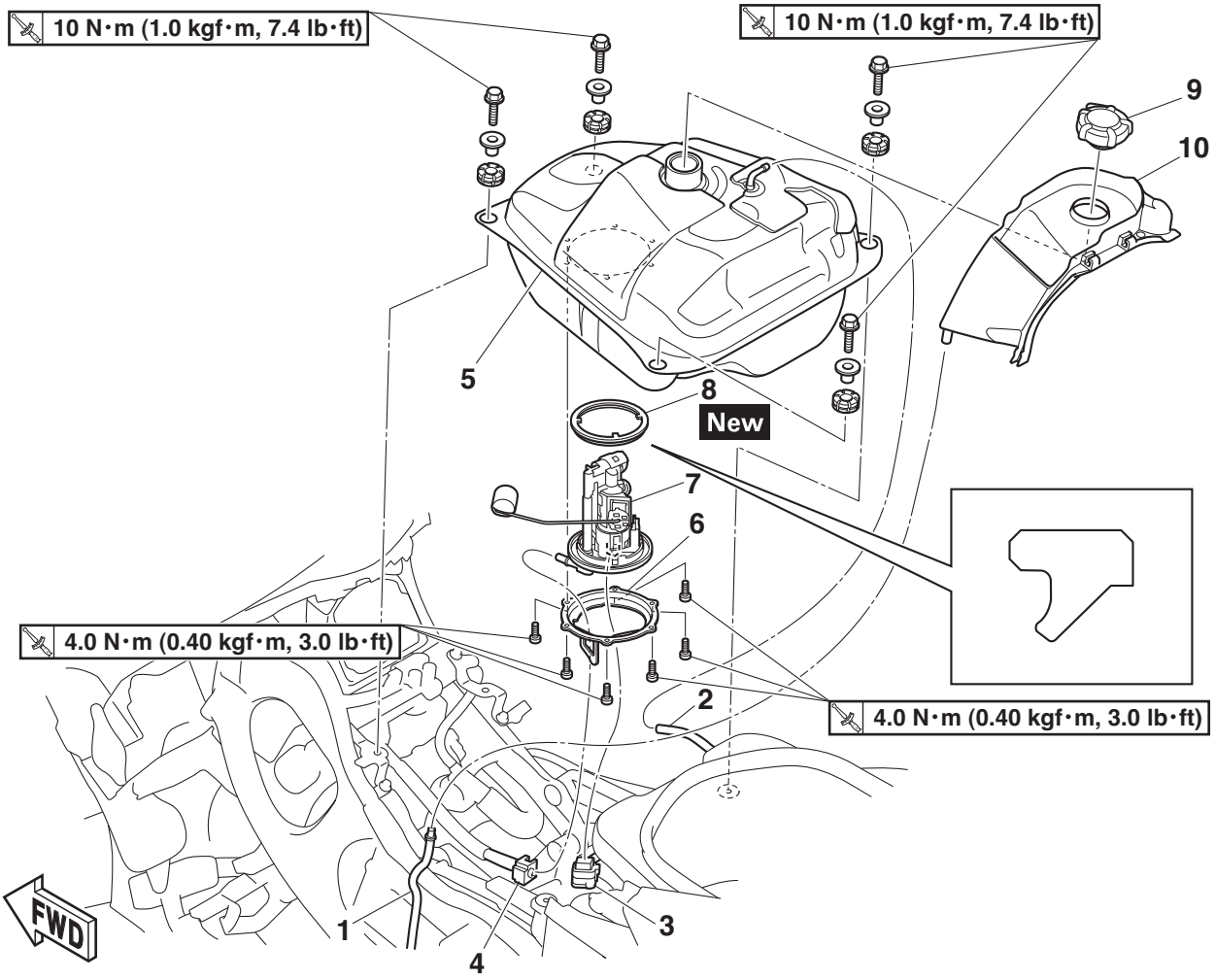
CIRCUIT D'ALIMENTATION

RÉSERVOIR DE CARBURANT 7-1
DÉPOSE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT 7-3
DÉPOSE DE LA POMPE À CARBURANT 7-3
CONTRÔLE DU CORPS DE POMPE À CARBURANT 7-3
CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DE LA POMPE À CARBURANT 7-3
VÉRIFICATION DE LA SOUPAPE DE SÉCURITÉ DE CHUTE 7-3
REPOSE DE LA POMPE À CARBURANT 7-4
REPOSE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT 7-4

BOÎTIER D'INJECTION 7-5
CONTRÔLE DES INJECTEURS (AVANT LA DÉPOSE) 7-9
DÉPOSE DE LA DURITE D'ALIMENTATION (CÔTÉ RAMPE D'INJECTION) 7-9
DÉPOSE DES INJECTEURS 7-9
CONTRÔLE DES INJECTEURS 7-9
CONTRÔLE ET NETTOYAGE DES BOÎTIERS D'INJECTION 7-9
REMPLACEMENT DES BOÎTIERS D'INJECTION 7-11
MONTAGE DES INJECTEURS 7-12
CONTRÔLE DE LA PRESSION DE L'INJECTEUR 7-12
CONTRÔLE DE LA PRESSION DE CARBURANT 7-13
INSTALLATION DE LA DURITE D'ALIMENTATION (CÔTÉ RAMPE D'INJECTION) 7-13
RÉGLAGE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ 7-14

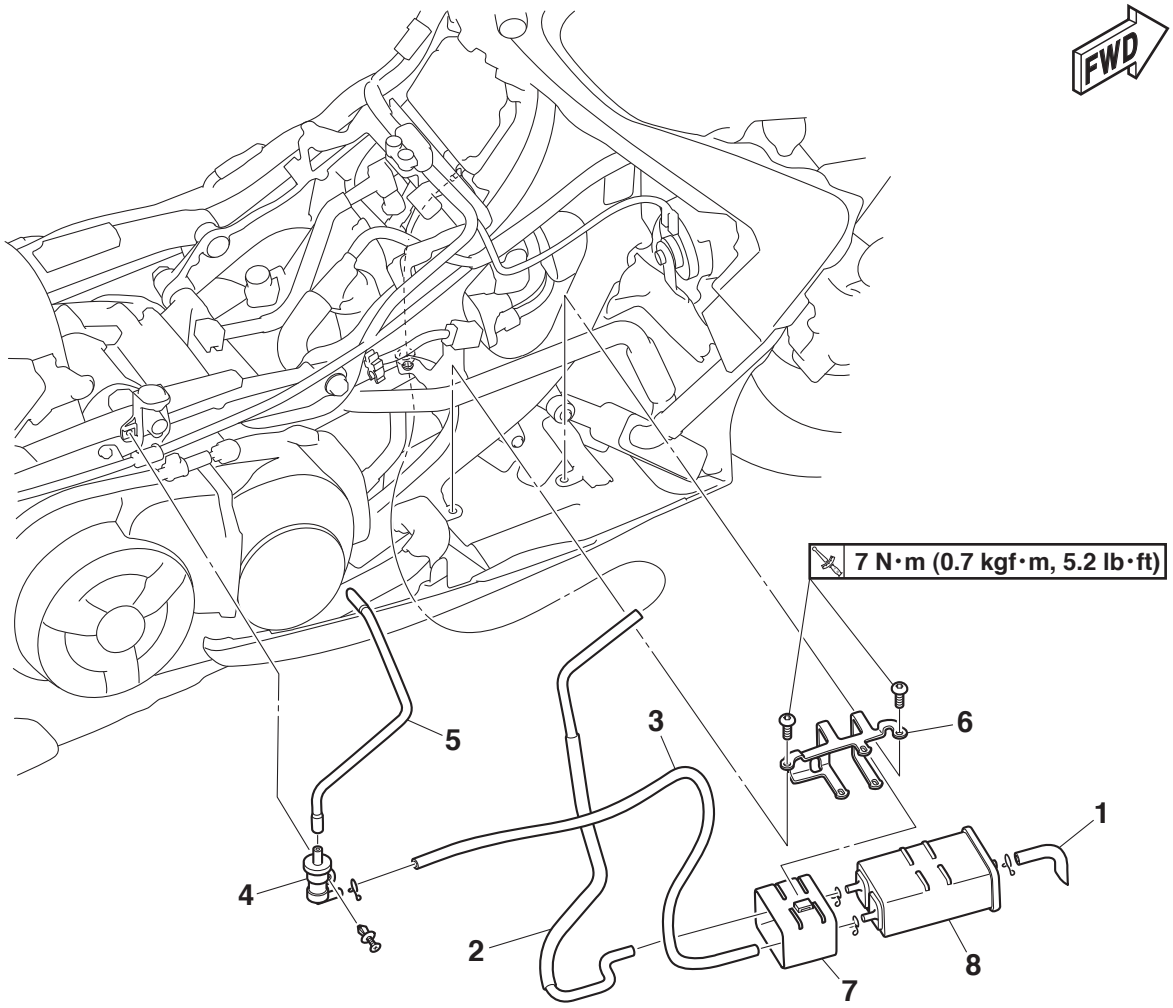
FAS20067
RÉSERVOIR DE CARBURANT

Dépose du réservoir de carburant



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à “PARTIE CYCLE (2)” à la page 4-11.
1	Durite de trop-plein du réservoir de carburant	1	
2	Durite de mise à l’air du réservoir de carburant	1	Débrancher.
3	Coupleur de pompe à carburant	1	Débrancher.
4	Connecteur de durite d’alimentation	1	Débrancher.
5	Réservoir de carburant	1	
6	Support de pompe à carburant	1	
7	Pompe à carburant	1	
8	Joint de pompe à carburant	1	
9	Bouchon du réservoir de carburant	1	
10	Couvercle de remplissage	1	

Dépose de la soupape de sécurité de chute et de l'absorbeur



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage central inférieur		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Réservoir de carburant		Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
1	Durite de mise à l'air de l'absorbeur de vapeurs d'essence	1	
2	Durite de purge d'absorbeur (du raccord de durite à l'absorbeur)	1	
3	Durite de mise à l'air du réservoir de carburant (de l'absorbeur à la soupape de sécurité de chute)	1	
4	Soupape de sécurité de chute	1	
5	Durite de mise à l'air du réservoir de carburant (du réservoir de carburant à la soupape de sécurité de chute)	1	
6	Support de l'absorbeur	1	
7	Support d'absorbeur de vapeurs d'essence	1	
8	Absorbeur	1	

FAS30450
DÉPOSE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT

1. Extrayez le carburant du réservoir de carburant par le bouchon du réservoir de carburant à l'aide d'une pompe.
2. Déposer :
   - Carénage latéral inférieur
   - Cache latéral
   - Carénage central inférieur
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
   - Cache central
   - Ensemble cache du réservoir de carburant
   - Cache latéral
   - Marche-pied
     Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
3. Déconnecter :
   - Durite de trop-plein du réservoir de carburant
   - Durite de mise à l'air du réservoir de carburant
   - Durite d'alimentation (côté réservoir de carburant)
   - Coupleur de pompe à carburant

FWA17320
⚠ AVERTISSEMENT

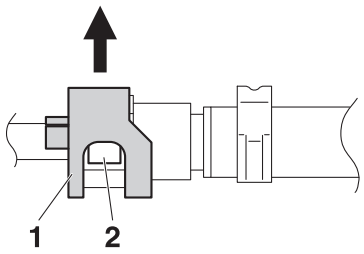
Recouvrir les branchements de durite d'alimentation d'un chiffon avant de les débrancher. Du carburant pourrait gicler en cas de pression résiduelle dans les conduites de carburant.

FCA17490
ATTENTION

S'assurer de débrancher la durite d'alimentation à la main. Ne pas forcer avec des outils pour la débrancher.

N.B.

- Pour retirer la durite d'alimentation de la pompe à carburant, faire glisser le cache du connecteur de durite d'alimentation "1" sur l'extrémité de la durite dans le sens de la flèche, comme indiqué, appuyer sur les deux boutons "2" situés sur les côtés du connecteur, puis déposer la durite.
- Avant de déposer la durite, disposer des chiffons sous celle-ci là où elle sera retirée.
- Il est interdit de porter les gants de travail en coton ou protections équivalentes.



4. Déposer :
   - Réservoir de carburant

N.B.

Ne mettez pas le réservoir de carburant vers le bas afin que la surface d'installation de la pompe à carburant soit directement sous le réservoir. Veillez à pencher le réservoir de carburant à la verticale.

FAS30451
DÉPOSE DE LA POMPE À CARBURANT

1. Déposer :
   - Support de pompe à carburant
   - Pompe à carburant
   - Joint de pompe à carburant

FCA14721
ATTENTION

- **Ne pas laisser tomber la pompe à carburant ni la soumettre à un choc violent.**
- **Ne pas toucher la base du capteur de carburant.**

FAS30454
CONTRÔLE DU CORPS DE POMPE À CARBURANT

1. Contrôler :
   - Corps de pompe à carburant
     Obstruction → Nettoyer.
     Fissures/endommagement → Remplacer la pompe à carburant équipée.

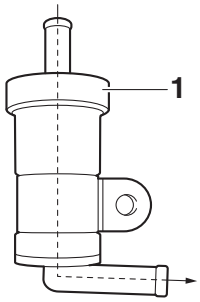
FAS30455
CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DE LA POMPE À CARBURANT

1. Contrôler :
   - Fonctionnement de la pompe à carburant
     Se reporter à "CONTRÔLE DE LA PRESSION DE CARBURANT" à la page 7-13.

FAS30699
VÉRIFICATION DE LA SOUPAPE DE SÉCURITÉ DE CHUTE

1. Contrôler :
   - Soupape de sécurité de chute "1"
     Endommagement/défaillance → Remplacer.

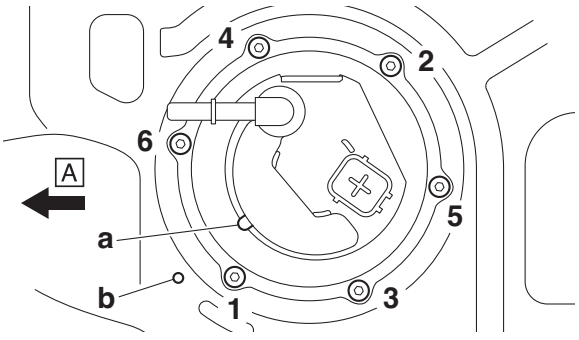
N.B.
- Contrôler que l'air s'écoule correctement uniquement dans la direction de la flèche, comme indiqué sur l'illustration.
- La soupape de sécurité de chute doit se trouver en position verticale lors du contrôle du flux d'air.



FAS30456
REPOSE DE LA POMPE À CARBURANT
1. Installer :
   - Joint de pompe à carburant **New**
   - Pompe à carburant
   - Support de pompe à carburant

	Boulon de la pompe à carburant 4.0 N·m (0.40 kgf·m, 3.0 lb·ft)

N.B.
- Veiller à ne pas endommager les surfaces de pose du réservoir de carburant lors de l'installation de la pompe à carburant.
- Toujours utiliser un joint de pompe à carburant neuf.
- Installer la pompe à carburant comme indiqué sur le schéma.
- Aligner la saillie "a" sur la pompe à carburant sur le repère "b" du réservoir de carburant.
- Serrer les vis de pompe à carburant dans l'ordre de serrage indiqué.



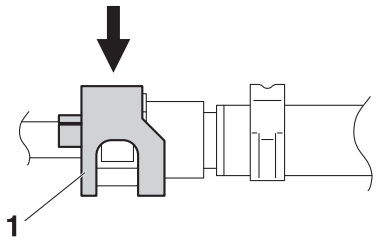
A. Avant

FAS30457
REPOSE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT
1. Connecter :
   - Durite d'alimentation (côté réservoir de carburant)

FCA17500
ATTENTION

S'assurer de raccorder fermement la durite d'alimentation et de reposer correctement le cache de son connecteur.

N.B.
- Installer solidement la durite d'alimentation sur la pompe à carburant jusqu'à ce qu'un "déclic" distinct se fasse entendre.
- Pour poser la durite d'alimentation sur la pompe à carburant, faire glisser le cache du connecteur de durite d'alimentation "1" sur l'extrémité de la durite dans le sens indiqué par la flèche.
- Il est interdit de porter les gants de travail en coton ou protections équivalentes.

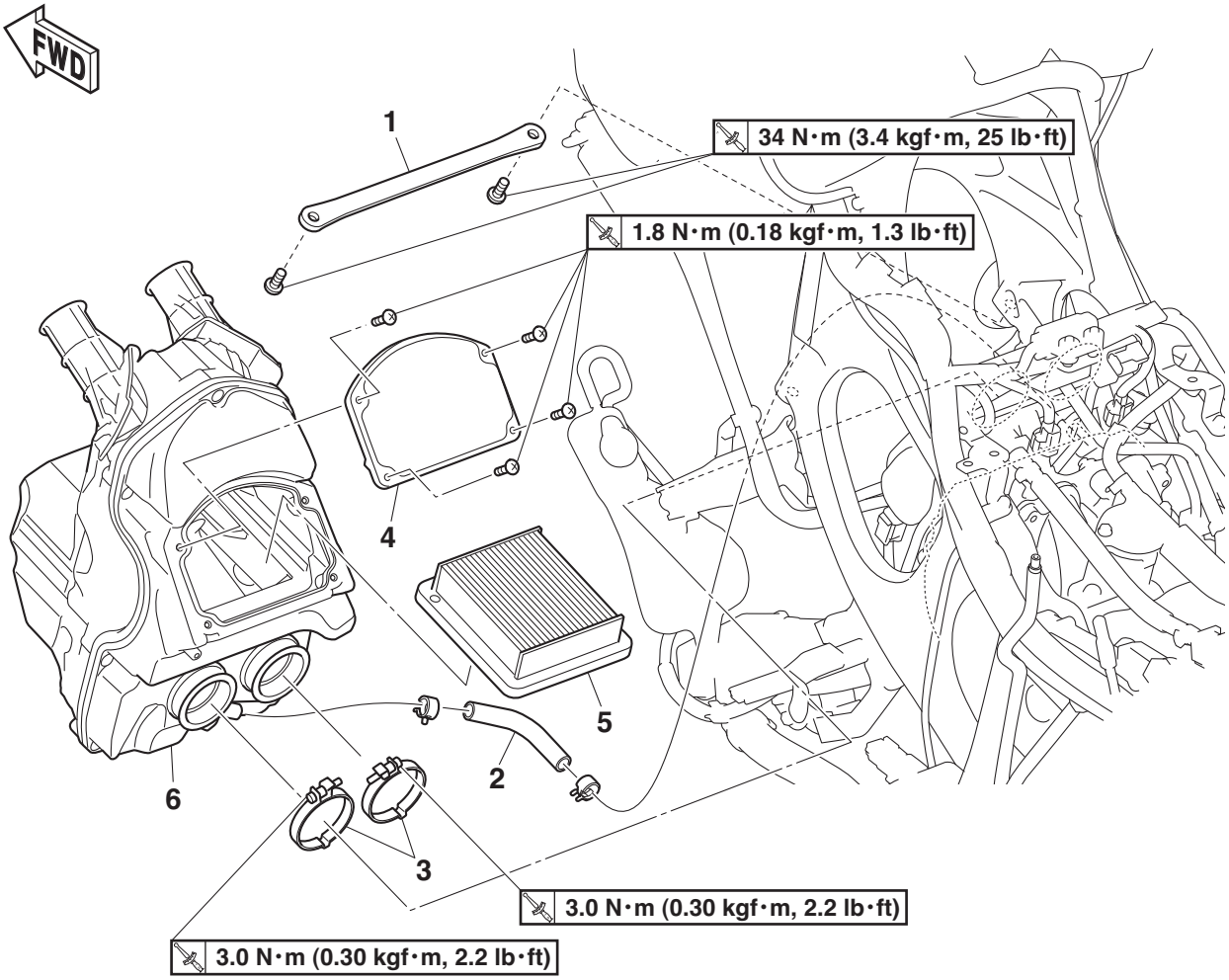


2. Connecter :
   - Coupleur de pompe à carburant
   - Durite de mise à l'air du réservoir de carburant
   - Durite de trop-plein du réservoir de carburant
3. Installer :
   - Réservoir de carburant

	Boulon du réservoir de carburant 10 N·m (1.0 kgf·m, 7.4 lb·ft)

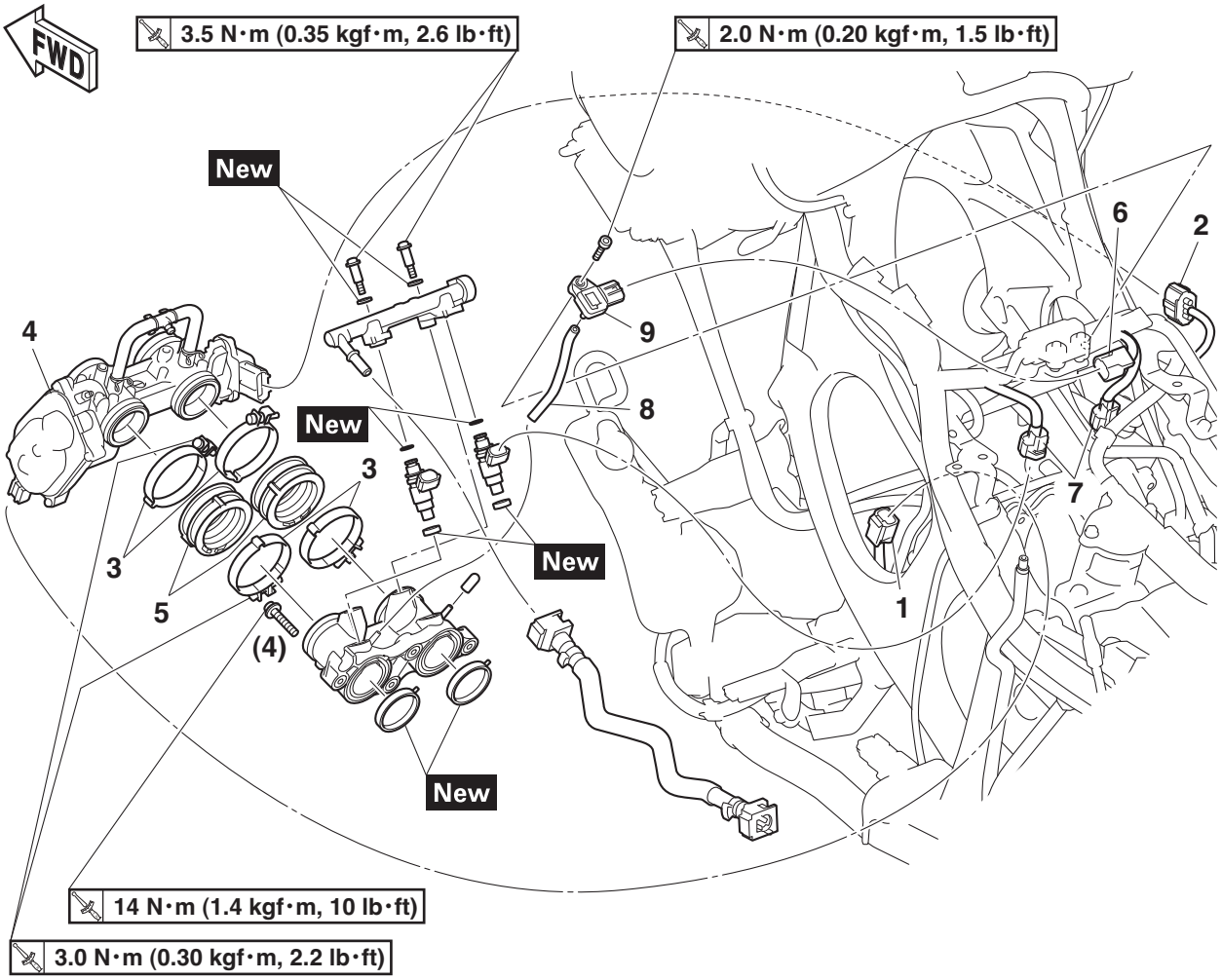
FAS20070
BOÎTIER D'INJECTION

Dépose du boîtier de filtre à air



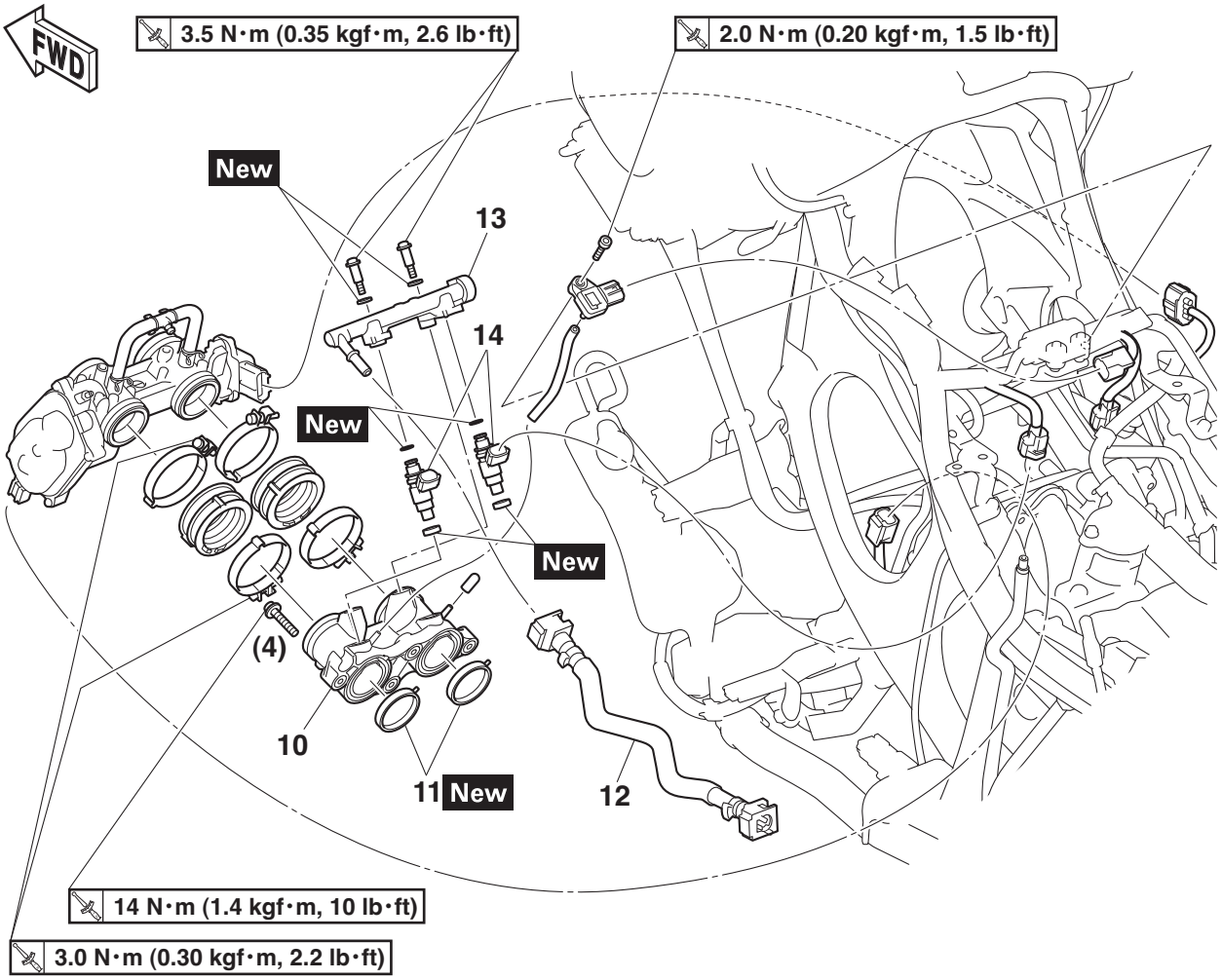
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Réservoir de carburant		Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
	Ensemble boîtier d'injection		Se reporter à "BOÎTIER D'INJECTION" à la page 7-5.
	Roue avant		Se reporter à "ROUE AVANT" à la page 4-22.
	Garde-boue avant		Se reporter à "FOURCHE" à la page 4-89.
1	Plaquette	1	
2	Durite de mise à l'air de culasse	1	
3	Collier à pince du raccord de boîtier de filtre à air	2	Desserrer.
4	Couvercle du boîtier de filtre à air	1	
5	Élément du filtre à air	1	
6	Boîtier de filtre à air	1	

Dépose du boîtier d'injection



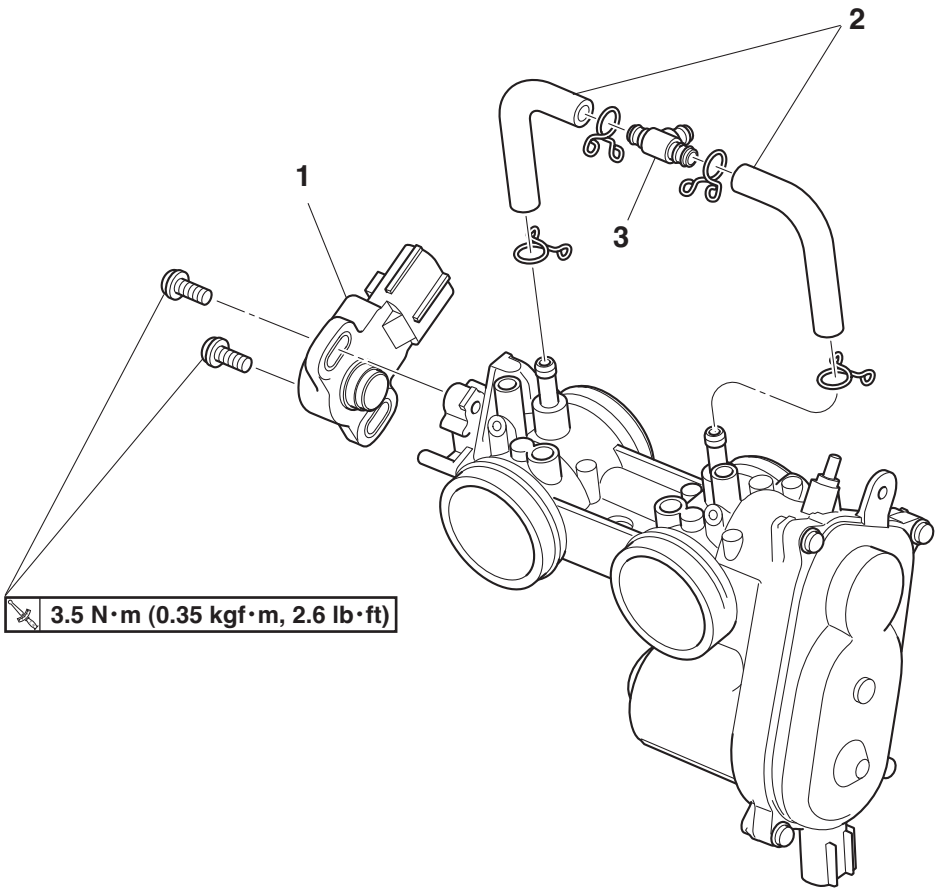
Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
	Pare-brise/Cache avant/Cache intérieur de pare-brise/Compteur équipé/Rétroviseur/Carénage latéral inférieur/Cache latéral/Carénage avant équipé/Protège-jambes complet		Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
	Cache central/Ensemble cache du réservoir de carburant/Cache latéral/Marche-pied		Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
	Réservoir de carburant		Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
	Boîtier de filtre à air		Déconnecter. Se reporter à "BOÎTIER D'INJECTION" à la page 7-5.
1	Coupleur du servomoteur de papillon des gaz	1	Débrancher.
2	Coupleur du capteur de position de papillon des gaz	1	Débrancher.
3	Vis de collier du raccord du boîtier d'injection	4	Desserrer.
4	Ensemble boîtier d'injection	1	
5	Raccord du boîtier d'injection	2	
6	Coupleur de capteur de pression d'air admis	1	Débrancher.
7	Coupleur d'injecteur	2	Débrancher.
8	Durite de capteur de pression d'air admis	1	
9	Capteur de pression d'air admis	1	

Dépose du boîtier d'injection



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
10	Tubulure d'admission	1	
11	Joint	2	
12	Durite d'alimentation	1	
13	Rampe d'injection	1	
14	Injecteur	2	

Démontage de l'ensemble boîtier d'injection



Ordre	Travail/pièces à déposer	Qté	Remarques
1	Capteur de position de papillon des gaz	1	
2	Durite de purge d'absorbeur	2	
3	Raccord de durite	1	

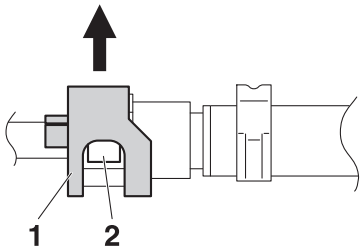
FAS30475
CONTRÔLE DES INJECTEURS (AVANT LA DÉPOSE)
1. Contrôler :
   • Injecteurs
   Utiliser les numéros de code de diagnostic "36"–"37".
   Se reporter à "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.

FAS31158
DÉPOSE DE LA DURITE D'ALIMENTATION (CÔTÉ RAMPE D'INJECTION)
1. Déposer :
   • Réservoir de carburant
   Se reporter à "DÉPOSE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-3.
2. Déposer :
   • Durite d'alimentation (côté rampe d'injection)

FCA17490
ATTENTION

S'assurer de débrancher la durite d'alimentation à la main. Ne pas forcer avec des outils pour la débrancher.

N.B.
- Pour retirer la durite d'alimentation du raccord de la rampe d'injection, faire glisser le cache du connecteur de durite d'alimentation "1" sur l'extrémité de la durite dans le sens de la flèche, comme indiqué, appuyer sur les deux boutons "2" situés sur les côtés du connecteur, puis déposer la durite.
- Avant de déposer la durite, disposer des chiffons sous celle-ci là où elle sera retirée.
- Il est interdit de porter les gants de travail en coton ou protections équivalentes.

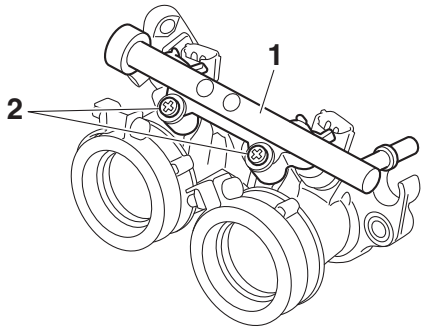


FAS30476
DÉPOSE DES INJECTEURS
FWA20210
⚠ AVERTISSEMENT
- **Contrôler les injecteurs dans une zone bien ventilée et exempte de matériaux inflammables. S'assurer que personne ne fume ou n'utilise d'outils électriques à proximité des injecteurs.**
- **Faire attention lors de la déconnexion de la durite d'alimentation. Toute pression restante dans la durite d'alimentation risque de provoquer un jaillissement de carburant. Placer un récipient ou un chiffon sous la durite pour récupérer tout carburant renversé. Toujours nettoyer immédiatement tout carburant renversé.**
- **Pousser le contacteur OFF/LOCK et débrancher le câble négatif de batterie de la borne de batterie avant de retirer les injecteurs.**

1. Déposer :
   • Rampe d'injection "1"

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déposer les vis de rampe d'injection "2" comme indiqué.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30477
CONTRÔLE DES INJECTEURS
1. Contrôler :
   • Injecteurs
   Obstruction → Remplacer et vérifier la pompe à carburant/le système d'alimentation en carburant.
   Dépôt → Remplacer.
   Endommagement → Remplacer.
2. Contrôler :
   • Résistance d'injecteur
   Se reporter à "CONTRÔLE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT" à la page 8-269.

FAS30769
CONTRÔLE ET NETTOYAGE DES BOÎTIERS D'INJECTION
N.B.

Nettoyez uniquement les boîtiers d'injection s'ils ne peuvent être synchronisés à l'aide de la vis d'air de dérivation. Avant de nettoyer les boîtiers

d'injection, vérifiez les éléments suivants :
• Jeu de soupape
• Bougies
• Élément du filtre à air
• Raccords du boîtier d'injection
• Durite d'alimentation
• Système d'échappement
• Durite de mise à l'air de culasse

FWA17340
⚠ AVERTISSEMENT

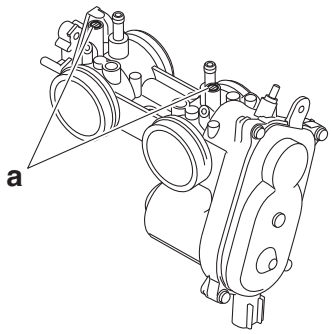
Si les boîtiers d'injection sont soumis à un choc violent ou s'ils tombent lors du nettoyage, il convient de remplacer l'ensemble.

1. Contrôler :
   • Boîtiers d'injection
   Fissures/endommagement → Remplacer les boîtiers d'injection en un ensemble.
2. Nettoyer :
   • Boîtiers d'injection

FCA21540
ATTENTION

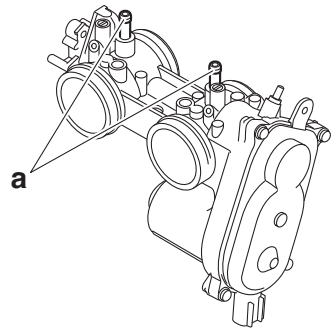
- **Respecter les précautions suivantes, sinon les boîtiers d'injection pourraient ne pas fonctionner correctement.**
- **Ne pas soumettre les boîtiers d'injection à une force excessive.**
- **Nettoyez les boîtiers d'injection avec le dissolvant nettoyant recommandé.**
- **Veiller à ne pas utiliser un agent de nettoyage pour carburateur qui soit corrosif.**
- **Ne pas appliquer de dissolvant de nettoyage directement sur les pièces en plastique, les capteurs ou les joints.**
- **Veillez à ne pas retirer le repère peint en blanc qui identifie le boîtier d'injection standard.**
- **Ne tournez pas les vis d'air de dérivation "a", car cela risquerait de modifier la synchronisation du boîtier d'injection.**

Dissolvant de nettoyage recommandé
Huile et nettoyeur de frein Yamaha



▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Placez les boîtiers d'injection sur une surface plane avec le côté du boîtier de filtre à air orienté vers le haut.
b. Installer les capuchons (895-14169-00) sur les raccords de durites "a".



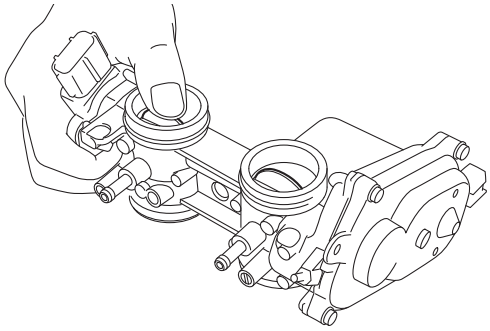
c. Maintenir les boisseaux en position ouverte.

FWA17590
⚠ AVERTISSEMENT

Lors du nettoyage des boîtiers d'injection, veiller à ne pas se blesser avec les boisseaux ou d'autres pièces des boîtiers d'injection.

FCA20380
ATTENTION

- **Ne pas provoquer l'ouverture des papillons des gaz en alimentant les boîtiers d'injection.**
- **Ne pas utiliser d'outils pour provoquer l'ouverture des papillons des gaz ni pour les maintenir en position ouverte.**
- **Ne pas ouvrir les papillons des gaz trop rapidement.**



d. Enduire les boisseaux et l'intérieur des boîtiers d'injection de dissolvant pour éliminer la calamine.

N.B.

- Ne laissez pas de dissolvant de nettoyage entrer dans l'orifice des injecteurs.
- Ne pas enduire de dissolvant nettoyant sur les parties des arbres du boisseau entre les boîtiers d'injection.

e. Éliminer la calamine de l'intérieur de chaque boîtier d'injection de haut en bas, du côté du boîtier de filtre à air du boîtier d'injection vers le côté du moteur.

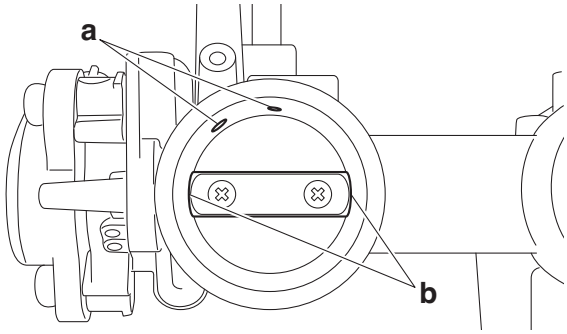
FCA17590

ATTENTION

- **Ne pas utiliser d'outil, tel qu'une brosse à poils métalliques, pour retirer la calamine. L'intérieur des boîtiers d'injection pourrait être endommagé.**
- **Ne pas laisse de calamine ou d'autres corps étrangers pénétrer dans les passages de chaque boîtier d'injection ou dans l'espace entre l'arbre de boisseau et le boîtier d'injection.**

f. Après avoir éliminé la calamine, nettoyez l'intérieur des boîtiers d'injection avec un dissolvant nettoyant, puis séchez les boîtiers d'injection à l'aide d'air comprimé.

g. Ne pas laisser de calamine ou autres corps étrangers entrer dans les passages "a" de chaque boîtier d'injection ou dans l'espace "b" entre l'arbre de boisseau et le boîtier d'injection.



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Poser les boîtiers d'injection.
4. Réinitialisation :
   - Valeurs d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti)
     Utiliser le numéro de code de diagnostic "67".
     Se reporter à "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.
5. Régler :
   - Synchronisation des boîtiers d'injection
     Hors spécifications → Remplacer les boîtiers d'injection.
     Se reporter à "SYNCHRONISATION DES BOÎTIERS D'INJECTION" à la page 3-11.

FAS31160

REMPLACEMENT DES BOÎTIERS D'INJECTION

1. Déposer les boîtiers d'injection du véhicule.
2. Poser de nouveaux boîtiers d'injection sur le véhicule.
3. Réinitialisation :
   - Valeurs d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti)
     Utiliser le numéro de code de diagnostic "67".
     Se reporter à "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.
4. Régler :
   - Synchronisation des boîtiers d'injection
     Se reporter à "SYNCHRONISATION DES BOÎTIERS D'INJECTION" à la page 3-11.
5. Placer le véhicule sur un support de maintenance, de sorte que la roue arrière soit surélevée.
6. Contrôler :
   - Régime de ralenti
     Démarrez le moteur, puis faites-le chauffer, et mesurer le régime de ralenti.

	Régime de ralenti **1100–1300 tr/mn**

FAS30480
MONTAGE DES INJECTEURS

FCA21550
ATTENTION

• Toujours utiliser des joints toriques neufs.
• Lors de la pose des injecteurs, ne pas laisser un corps étranger pénétrer dans les injecteurs, les rails de carburant ou les joints toriques, ni adhérer à ces derniers.
• Veiller à ne pas tordre ou pincer les joints toriques lors de la pose des injecteurs.
• Lors de la pose de l'injecteur, le placer dans la même position que le cylindre déposé.
• Remplacer tout injecteur soumis à des chocs importants ou à une force excessive.
• Si vous posez le rail de carburant et les vis d'origine, déposez le repère peint en blanc à l'aide d'un dissolvant de nettoyage. Dans le cas contraire, les particules de peinture sur les vis de selle pourraient empêcher les vis d'être serrées au couple spécifié.

1. Poser un joint neuf sur l'extrémité de chaque injecteur.
2. Installer les injecteurs à la rampe d'injection, en veillant à les placer dans le bon sens.
3. Installer l'injecteur complet sur la tubulure d'admission.

Boulon de la rampe d'injection
3.5 N·m (0.35 kgf·m, 2.6 lb·ft)

4. Contrôler la pression de l'injecteur après la pose des injecteurs.
   Se reporter à "CONTRÔLE DE LA PRESSION DE L'INJECTEUR" à la page 7-12.

FAS30481
CONTRÔLE DE LA PRESSION DE L'INJECTEUR

N.B.

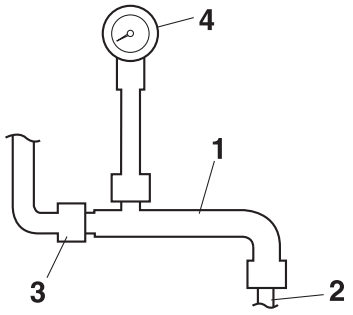
• Après la pose des injecteurs, effectuer la procédure suivante pour vérifier la pression de l'injecteur.
• Ne pas laisser des corps étrangers pénétrer dans les canalisations de carburant.

1. Contrôler :
   • Pression de l'injecteur

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher l'embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant "1" sur le raccord de rampe d'injection "2", puis brancher un compresseur d'air "3" sur l'embout d'adaptation.
b. Brancher le manomètre "4" sur l'embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant "1".

Manomètre
90890-03153
Manomètre
YU-03153
Embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant
90890-03210
Embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant
YU-03210



c. Fermer la soupape de l'embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant.
d. Appliquez une pression d'air à l'aide du compresseur d'air.
e. Ouvrir la soupape sur l'embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant jusqu'à ce que la pression spécifiée soit obtenue.

Pression d'air spécifiée
490 kPa (5.0 kgf/cm^2, 71.1 psi)

FCA17600
ATTENTION

Ne jamais dépasser la pression d'air spécifiée, des détériorations pourraient se produire.

f. Fermer la soupape de l'embout d'adaptation de manomètre pour injecteur de carburant.
g. Vérifier que la pression d'air spécifiée est maintenue pendant au moins une minute.
   Chutes de pression → Vérifier le manomètre et l'embout d'adaptation.
   Vérifier les joints et les joints toriques puis réinstaller.
   Hors spécifications → Remplacer les injecteurs de carburant.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30482
CONTRÔLE DE LA PRESSION DE CARBURANT

1. Contrôler :
   • Pression de carburant

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

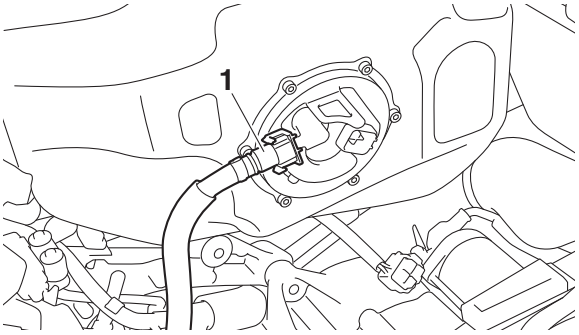
a. Retirer le carénage latéral inférieur, le cache latéral et le carénage central inférieur.
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
b. Retirer le cache central, l'ensemble cache du réservoir de carburant, le cache latéral et le marchepied.
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (2)" à la page 4-11.
c. Déposer le boulon du réservoir de carburant et maintenir le réservoir de carburant droit.
d. Débrancher la durite d'alimentation "1" de la pompe à carburant.
   Se reporter à "DÉPOSE DU RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-3.

FWA17320
⚠ AVERTISSEMENT

Recouvrir les branchements de durite d'alimentation d'un chiffon avant de les débrancher. Du carburant pourrait gicler en cas de pression résiduelle dans les conduites de carburant.

FCA17490
ATTENTION

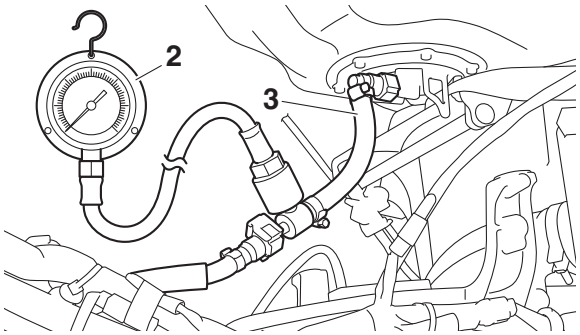
S'assurer de débrancher la durite d'alimentation à la main. Ne pas forcer avec des outils pour la débrancher.



e. Brancher le manomètre "2" et l'embout d'adaptation de manomètre de pression de carburant "3" à la durite d'alimentation.



Manomètre
90890-03153
Manomètre
YU-03153
Embout d'adaptation de manomètre de pression de carburant
90890-03186
Embout d'adaptation de manomètre de pression de carburant
YM-03186



f. Démarrez le moteur.
g. Mesurer la pression de carburant.
   Défectueuse → Remplacer la pompe à carburant.



Pression dans le circuit de carburant (au ralenti)
220–300 kPa (2.2–3.0 kgf/cm^2, 31.9–43.5 psi)

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31159
INSTALLATION DE LA DURITE D'ALIMENTATION (CÔTÉ RAMPE D'INJECTION)

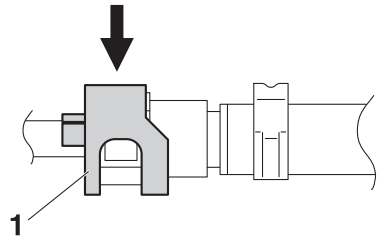
1. Connecter :
   • Durite d'alimentation (côté rampe d'injection)

FCA17500
ATTENTION

S'assurer de raccorder fermement la durite d'alimentation et de reposer correctement le cache de son connecteur.

N.B.
- Installer solidement la durite d'alimentation sur le raccord de la rampe d'injection jusqu'à ce qu'un "déclic" distinct se fasse entendre.
- Pour poser la durite d'alimentation sur le raccord de la rampe d'injection, faire glisser le cache du connecteur de durite d'alimentation "1" sur l'extrémité de la durite dans le sens indiqué par la flèche.
- Il est interdit de porter les gants de travail en

coton ou protections équivalentes.



FAS30485
RÉGLAGE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ

FCA17540
ATTENTION

- **Manipuler le servomoteur de cornets d'admission avec beaucoup de soin.**
- **Ne jamais soumettre le servomoteur de cornets d'admission à des chocs violents. Si cette pièce tombe accidentellement, la remplacer.**

1. Contrôler :
   - Capteur de position de papillon des gaz
     Se reporter à "CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ" à la page 8-265.
2. Régler :
   - Angle du capteur de position de papillon des gaz

N.B.

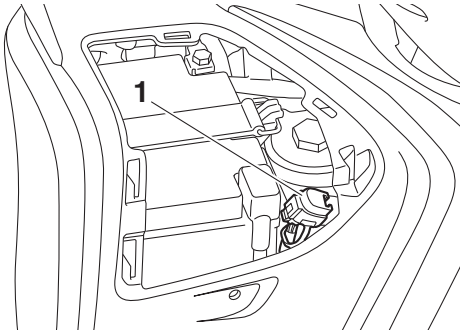
Après avoir réglé l'angle de capteur de position de papillon des gaz, les boîtiers d'injection doivent être déposés.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Serrer provisoirement les vis du capteur de position de papillon des gaz.
b. Contrôler que les boisseaux soient complètement fermés.
c. Branchez le capteur de position de papillon des gaz au faisceau de fils.
d. Déposer le capuchon de protection "1", puis brancher l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur.

N.B.

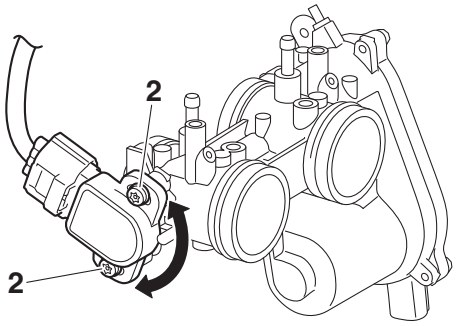
Pour plus d'informations sur l'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter au manuel d'utilisation fourni avec l'outil.



e. Le numéro de code de diagnostic "01" est sélectionné.
f. Ajuster la position de l'angle du capteur de position de papillon des gaz de sorte que 11–20 s'affiche sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
g. Après avoir réglé l'angle de capteur de position de papillon des gaz, serrer les vis du capteur de position de papillon des gaz "2".



Vis du capteur de position de papillon des gaz
3.5 N·m (0.35 kgf·m, 2.6 lb·ft)



▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

CIRCUIT ÉLECTRIQUE

SYSTÈME D'ALLUMAGE 8-1
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-1
RECHERCHE DE PANNES 8-7

SYSTÈME DE DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE 8-9
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-9
FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE COUPE-CIRCUIT DE DÉMARRAGE 8-15
RECHERCHE DE PANNES 8-17

CIRCUIT DE CHARGE 8-19
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-19
RECHERCHE DE PANNES 8-25

SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE 8-27
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-27
RECHERCHE DE PANNES 8-33

CIRCUITS DE SIGNALISATION 8-35
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-35
RECHERCHE DE PANNES 8-41

CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT 8-47
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-47
RECHERCHE DE PANNES 8-53

SYSTÈME D'INJECTION DE CARBURANT 8-55
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-55
FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES DE L'ECU 8-61
MÉTHODE SUR LE DIAGNOSTIC DE PANNES 8-61
OUTIL DE DIAGNOSTIC DES PANNES YAMAHA 8-62
INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE DE PANNE) 8-63

SYSTÈME DE RÉGULATEUR DE VITESSE (pour XP530D-A) 8-125
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-125
FONCTIONNEMENT DU CIRCUIT DE RÉGULATEUR DE VITESSE 8-127
INSTRUCTION DE BASE POUR LA RECHERCHE DE PANNES 8-129
PROCESSUS DE BASE DE LA RECHERCHE DE PANNES 8-130
[A] VÉRIFICATION DU TÉMOIN DU RÉGULATEUR DE VITESSE 8-131
[B-1] DIAGNOSTIC À L'AIDE DES CODES DE PANNE 8-131
[B-2] DIAGNOSTIC À L'AIDE DES CODES D'HISTORIQUE DE DYSFONCTIONNEMENT 8-144
[B-3] L'HISTORIQUE DES DYSFONCTIONNEMENTS N'EST PAS AFFICHÉ 8-144

[C-1] SUPPRIMER LES CODES DE PANNE 8-144
[C-2] CONTRÔLE FINALE 8-144

SYSTÈME DE POMPE À CARBURANT 8-145
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-145
RECHERCHE DE PANNES 8-151

SYSTÈME D'ENTRAÎNEMENT DU PARE-BRISE (pour XP530D-A) 8-153
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-153
RECHERCHE DE PANNES 8-155

SYSTÈME DE CHAUFFE-POIGNÉE (pour XP530D-A) 8-157
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-157
RECHERCHE DE PANNES 8-159

SYSTÈME DE CHAUFFAGE DE SELLE (pour XP530D-A) 8-163
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-163
RECHERCHE DE PANNES 8-165

SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues) 8-169
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-169
TABLEAU DES PIÈCES CONSTITUTIVES DU SYSTÈME ABS 8-175
SCHÉMA DE L'EMPLACEMENT DU COUPLEUR DU SYSTÈME ABS 8-177
ENTRETIEN DU BOÎTIER DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME ABS 8-179
DESCRIPTION DE LA RECHERCHE DE PANNES DU SYSTÈME ABS 8-179
INSTRUCTION DE BASE POUR LA RECHERCHE DE PANNES 8-180
PROCESSUS DE BASE DE LA RECHERCHE DE PANNES 8-181
[A] CONTRÔLE DU TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS 8-182
[A-1] SEUL LE TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS NE S'ALLUME PAS 8-182
[A-2] AUCUN TÉMOIN NE S'ALLUME 8-182
[A-3] LE TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS S'ALLUME 8-183
[A-4] SEUL LE BOÎTIER DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME ABS NE PARVIENT PAS À COMMUNIQUER (L'écran de l'unité sélectionnée ne s'affiche pas.) 8-183
[A-5] LE BOÎTIER DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME ABS ET L'ECU FI NE PARVIENNENT PAS À COMMUNIQUER 8-184
[B-1] LES DYSFONCTIONNEMENT SONT COURAMMENT DÉTECTÉS 8-184
[B-2] DIAGNOSTIC À L'AIDE DES CODES DE PANNE 8-184
[B-3] SUPPRIMER LES CODES DE PANNE 8-207
[C-1] CONTRÔLE FINALE 8-207

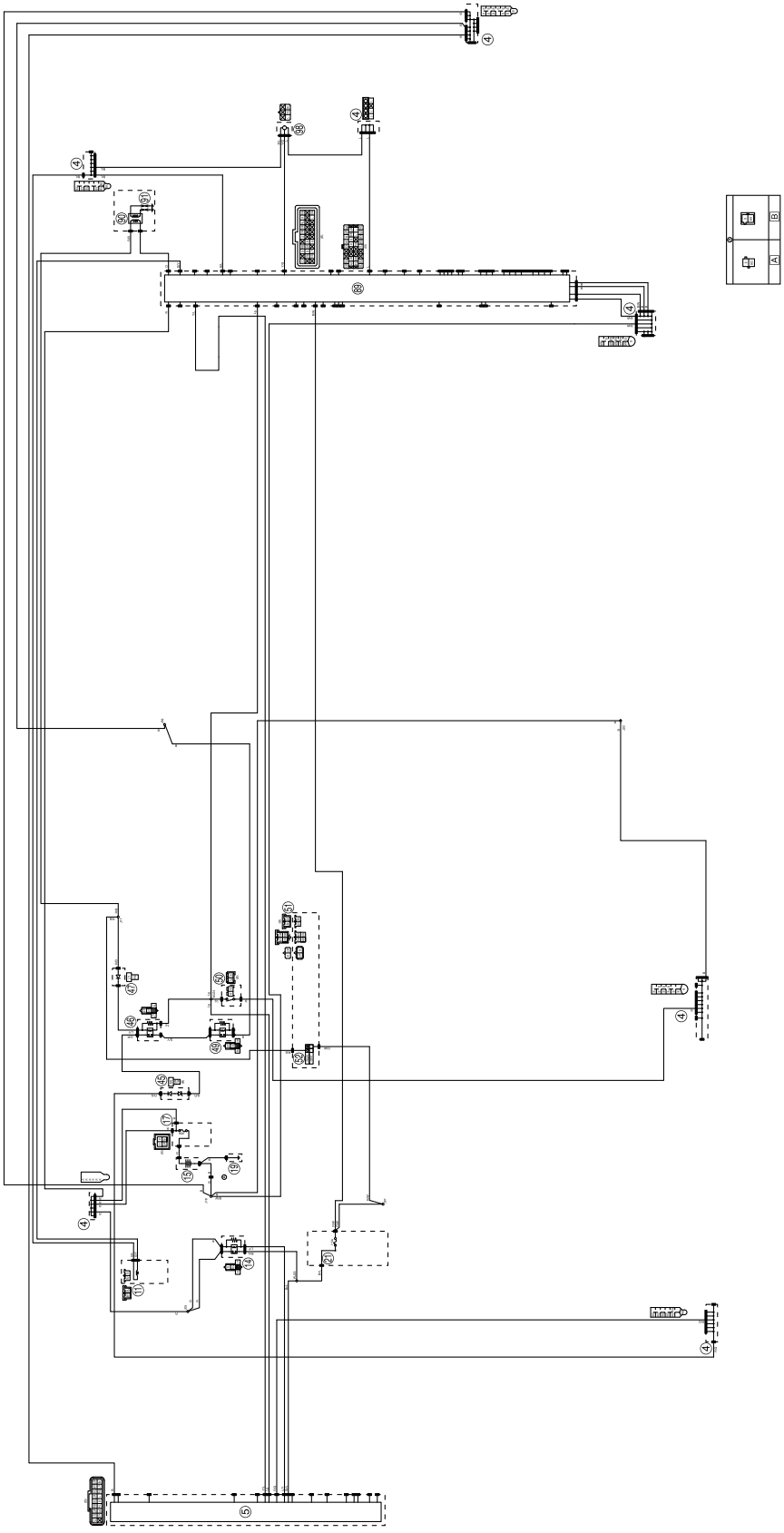
SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS 8-209
SCHÉMA DU CIRCUIT 8-209
RECHERCHE DE PANNES 8-215
DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS 8-222

MODE D'URGENCE DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS 8-224
ENREGISTREMENT D'UNE CLÉ D'ACCÈS 8-226
DÉSACTIVATION D'UNE CLÉ D'ACCÈS 8-228
REMPLACEMENT DU BLOC DE CONTRÔLE À DISTANCE, DE LA SERRURE ANTIVOL ET DE L'ECU 8-229
REMPLACEMENT DU BLOC DE CONTRÔLE À DISTANCE 8-229
REMPLACEMENT DU BLOC DE SERRURE ANTIVOL 8-229
REMPLACEMENT DU BLOC DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE 8-229
LISTE DES PIÈCES DE RECHANGE 8-230

COMPOSANTS ÉLECTRIQUES 8-233
CONTRÔLE DES CONTACTEURS 8-239
VÉRIFICATION DES AMPOULES ET DES DOUILLES D'AMPOULE 8-246
CONTRÔLE DES FUSIBLES 8-247
REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur) 8-248
CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE 8-248
CONTRÔLE DES RELAIS 8-251
CONTRÔLE DES DIODES 8-257
VÉRIFICATION DES CAPUCHONS DE BOUGIE 8-259
CONTRÔLE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE 8-259
CONTRÔLE DE LA LONGUEUR D'ÉTEINCELLE D'ALLUMAGE 8-260
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE VILEBREQUIN 8-260
VÉRIFICATION DU CAPTEUR DE SÉCURITÉ DE CHUTE 8-261
CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DU MOTEUR DE DÉMARREUR 8-261
CONTRÔLE DE LA BOBINE DE STATOR 8-262
CONTRÔLE DU REDRESSEUR/RÉGULATEUR 8-262
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE CARBURANT 8-263
VÉRIFICATION DE L'AFFICHEUR DU NIVEAU DE CARBURANT/ INDICATEUR D'ALERTE DU NIVEAU DE CARBURANT 8-263
CONTRÔLE DU MOTEUR DE VENTILATEUR 8-264
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT 8-264
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ 8-265
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION D'ACCÉLÉRATEUR 8-265
CONTRÔLE DU SERVOMOTEUR DE PAPILLONS DES GAZ 8-266
VÉRIFICATION DU MOTEUR DE RÉGLAGE DU PARE-BRISE (pour XP530D-A) 8-266
VÉRIFICATION DES CHAUFFE-POIGNÉES (pour XP530D-A) 8-267
VÉRIFICATION DU CHAUFFAGE DE SELLE (pour XP530D-A) 8-267
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE PRESSION D'AIR ADMIS 8-268
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE D'AIR ADMIS 8-268
CONTRÔLE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT 8-269
VÉRIFICATION DE LA PILE DE LA CLÉ D'ACCÈS 8-269
CONTRÔLE DU TÉMOIN SONORE 8-270
VÉRIFICATION DU SOLÉNOÏDE DE SERRURE DU COUVERCLE DE SELLE/COUVERCLE DE CARBURANT 8-270
VÉRIFICATION DU SOLÉNOÏDE DE SERRURE DU COUVERCLE DU COMPARTIMENT DE RANGEMENT (pour XP530-A/XP530D-A) 8-270

FAS20072
SYSTÈME D’ALLUMAGE

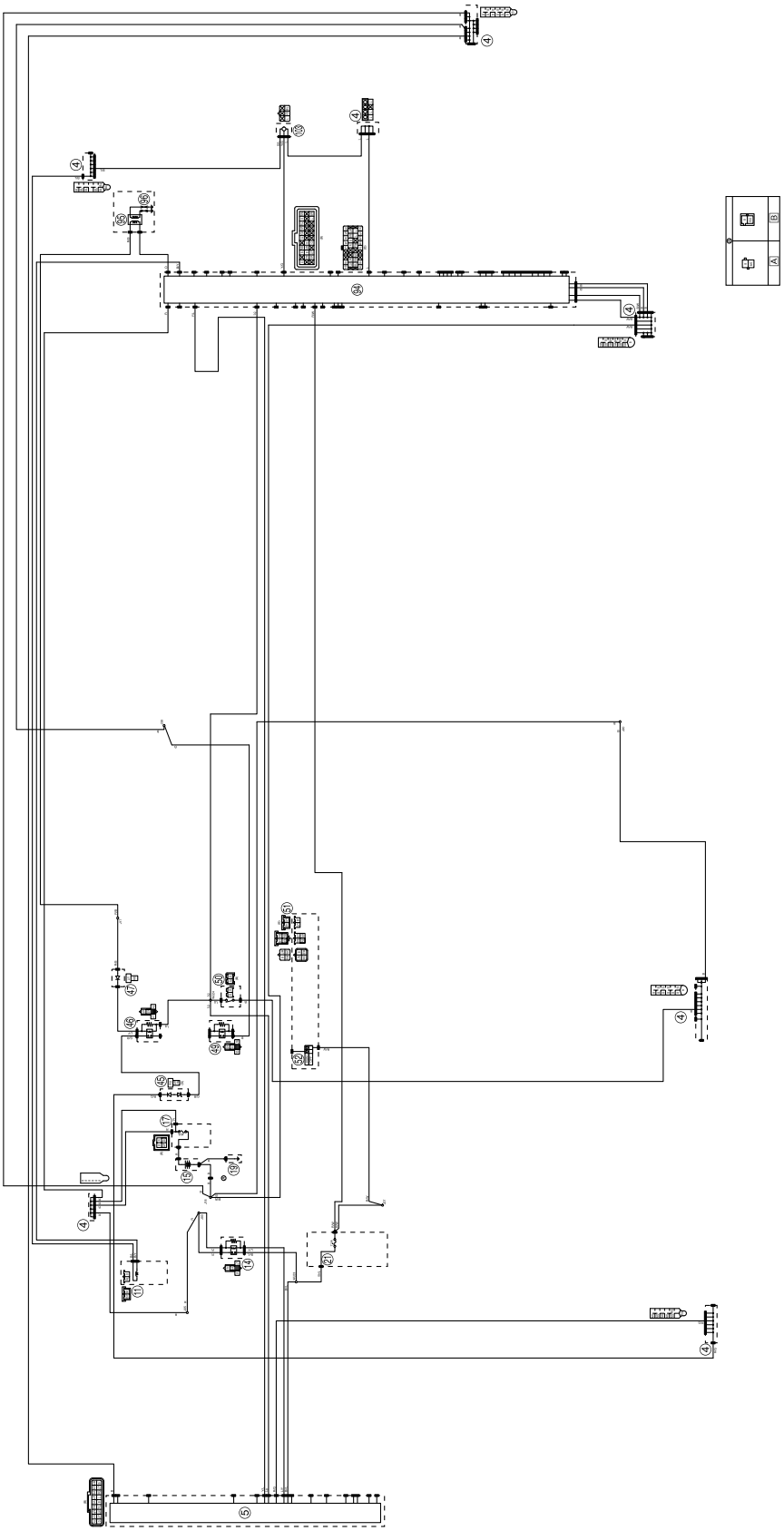
FAS30490
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
11. Capteur de position de vilebrequin
14. Relais du système d’allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l’allumage
45. Diode 1
46. Relais de béquille latérale
47. Diode 2
49. Relais de coupe-circuit de démarrage
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
89. ECU (boîtier de commande du moteur)
90. Bobine d’allumage
91. Bougie
98. Capteur de sécurité de chute

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

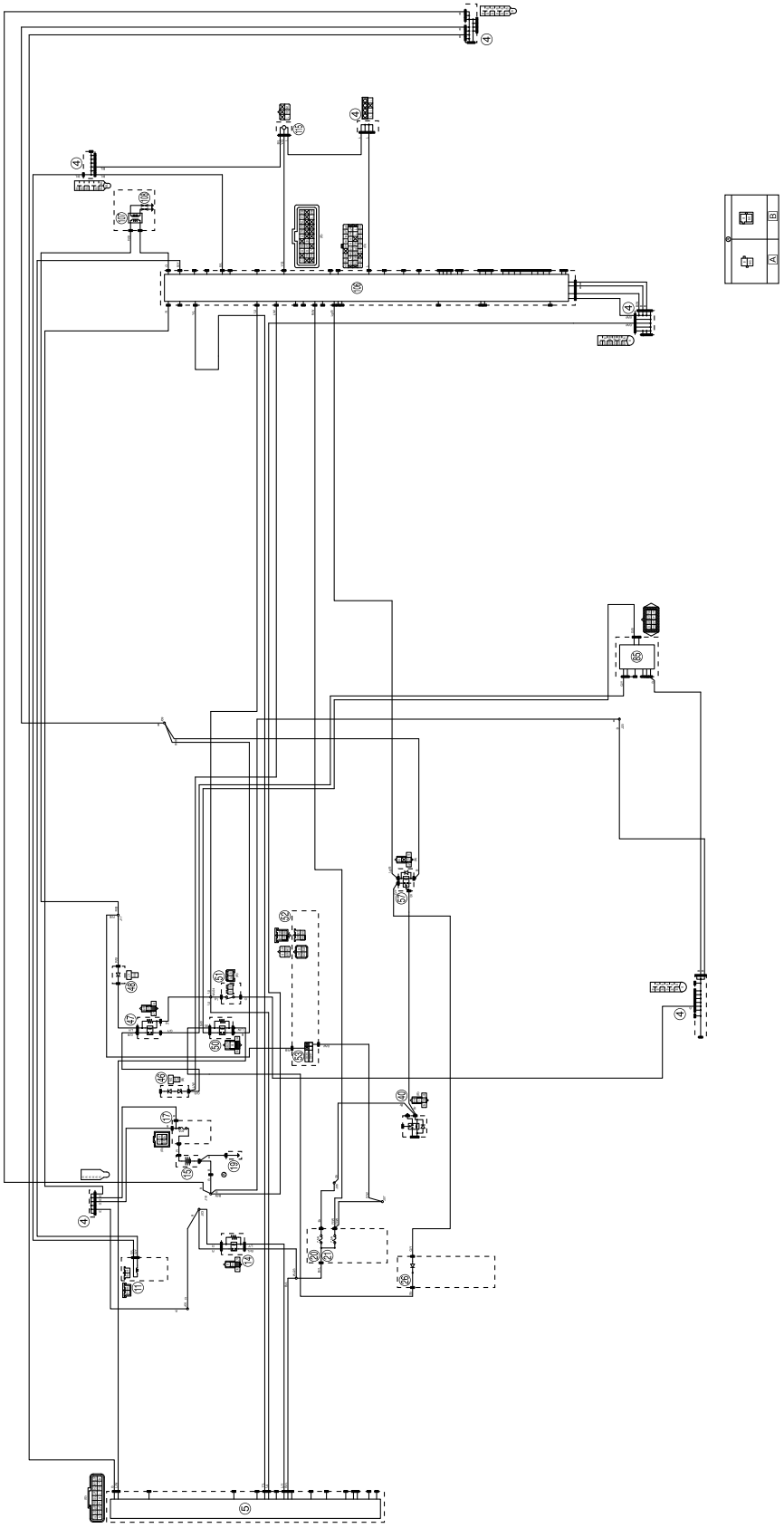
XP530-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
11. Capteur de position de vilebrequin
14. Relais du système d’allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l’allumage
45. Diode 1
46. Relais de béquille latérale
47. Diode 2
49. Relais de coupe-circuit de démarrage
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
94. ECU (boîtier de commande du moteur)
95. Bobine d’allumage
96. Bougie
103. Capteur de sécurité de chute

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

XP530D-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
11. Capteur de position de vilebrequin
14. Relais du système d’allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l’allumage
26. Diode (boîtier à fusibles)
40. Relais de phare (inverseur)
46. Diode 1
47. Relais de béquille latérale
48. Diode 2
50. Relais de coupe-circuit de démarrage
51. Contacteur de béquille latérale
52. Contacteur à la poignée (droite)
53. Coupe-circuit du moteur
57. Relais de feu stop
85. Bloc de contrôle du système de suivi
106. ECU (boîtier de commande du moteur)
107. Bobine d’allumage
108. Bougie
115. Capteur de sécurité de chute

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS30492
RECHERCHE DE PANNES
Le système d'allumage ne fonctionne pas (absence d'étincelle ou étincelle intermittente).
N.B.
• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénage avant équipé/Caches latéraux
2. Cache central
3. Marchepieds/Caches latéraux
4. Carénage arrière (droite)

1. Vérifier les fusibles. (Principal et allumage) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
2. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
3. Vérifier les bougies. Se reporter à "CONTRÔLE DES BOUGIES" à la page 3-6.	INCORRECT→	Régler l'écartement des bougies ou les remplacer.
OK↓		
4. Vérifier la longueur d'étincelle d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA LONGUEUR D'ÉTEINCELLE D'ALLUMAGE" à la page 8-260.	OK→	Le système d'allumage fonctionne normalement.
INCORRECT↓		
5. Vérifier les capuchons de bougie. Se reporter à "VÉRIFICATION DES CAPUCHONS DE BOUGIE" à la page 8-259.	INCORRECT→	Remplacer les capuchons de bougie.
OK↓		
6. Contrôler la bobine d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE" à la page 8-259.	INCORRECT→	Remplacer la bobine d'allumage.
OK↓		
7. Vérifier le relais du système d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'allumage.
OK↓		

8. Vérifier les diodes.
(Diode (boîtier à fusibles) (pour XP530D-A), diode 1 et diode 2)
Se reporter à "CONTRÔLE DES DIODES" à la page 8-257.
INCORRECT→ Remplacer les diodes.

OK↓

9. Vérifier le relais de coupe-circuit de démarrage.
Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.
INCORRECT→ Remplacer le relais de coupe-circuit de démarrage.

OK↓

10. Vérifier le relais de béquille latérale.
Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.
INCORRECT→ Remplacer le relais de béquille latérale.

OK↓

11. Vérifier le contacteur de béquille latérale.
Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
INCORRECT→ Remplacez le contacteur de béquille latérale.

OK↓

12. Vérifier le coupe-circuit du moteur.
Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
INCORRECT→ Le coupe-circuit du moteur est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (droite).

OK↓

13. Vérifier le capteur de sécurité de chute.
Se reporter à "VÉRIFICATION DU CAPTEUR DE SÉCURITÉ DE CHUTE" à la page 8-261.
INCORRECT→ Remplacer le capteur de sécurité de chute.

OK↓

14. Vérifier le capteur de position de vilebrequin.
Se reporter à "CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE VILEBREQUIN" à la page 8-260.
INCORRECT→ Remplacer la bobine de stator.

OK↓

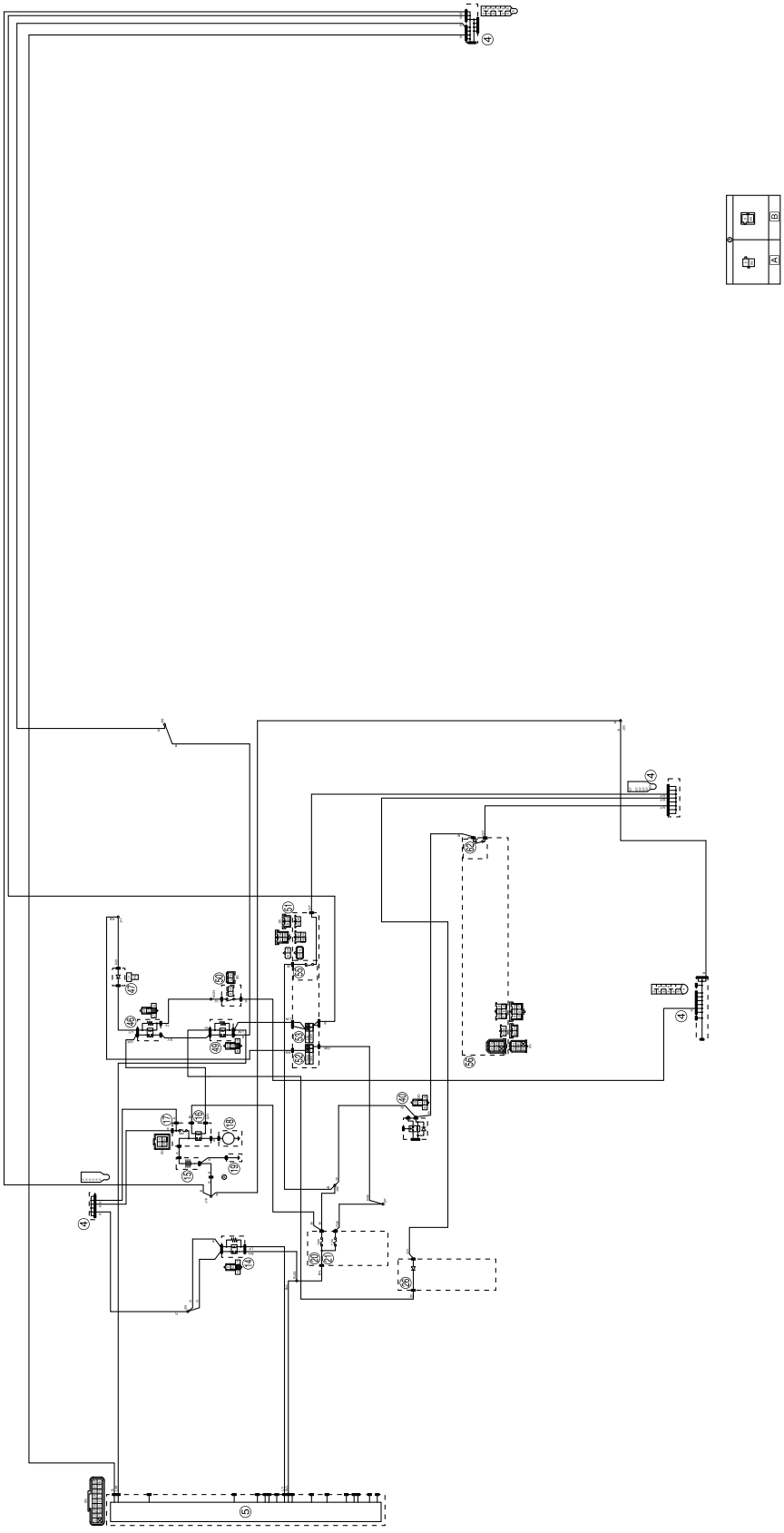
15. Vérifier tout le câblage du système d'allumage.
Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-1.
INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.

OK↓

Remplacer l'ECU ou le bloc de contrôle à distance.

FAS20073
SYSTÈME DE DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE

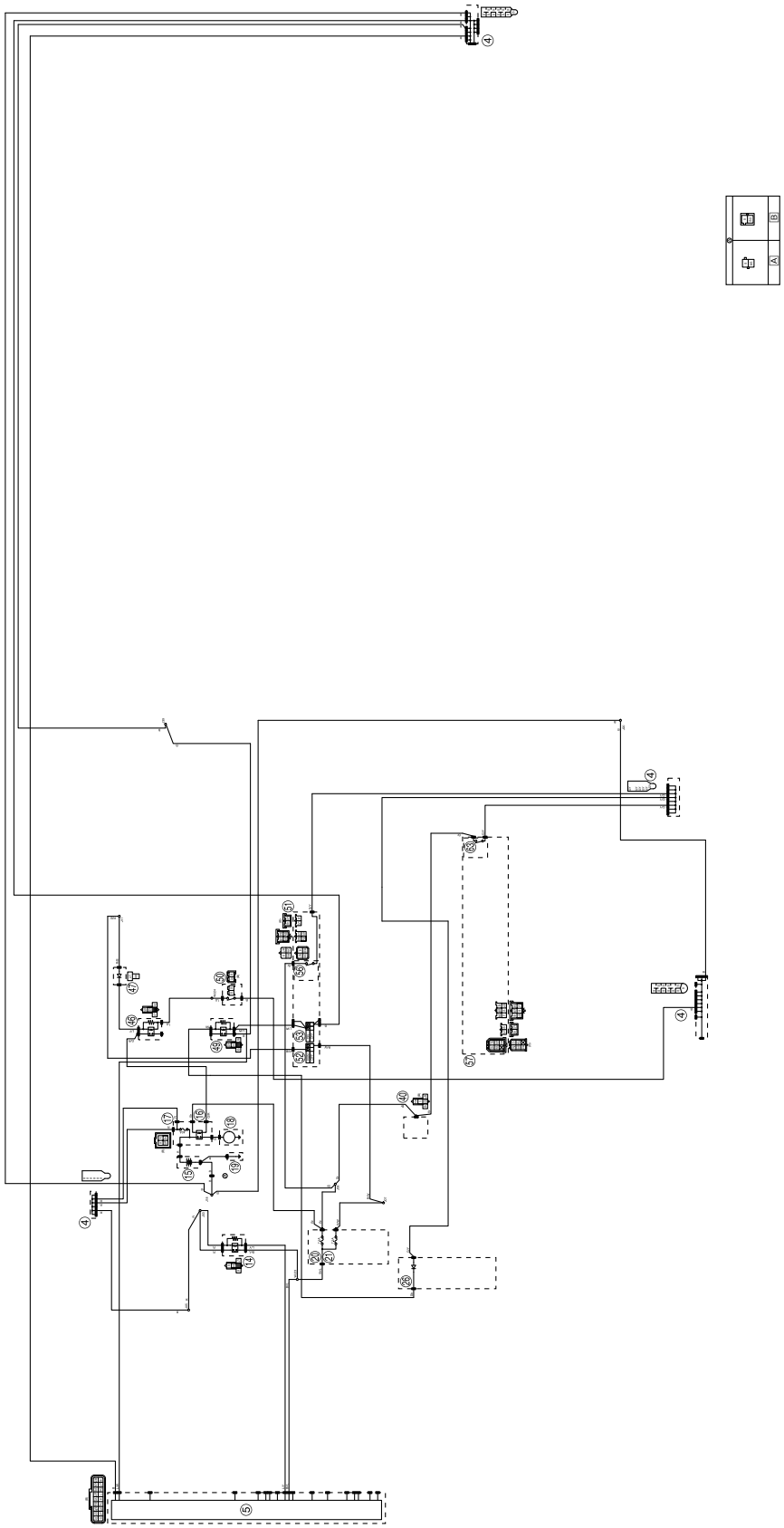
FAS30493
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
16. Relais du démarreur
17. Fusible principal
18. Démarreur
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
26. Diode (boîtier à fusibles)
40. Relais de phare (inverseur)
46. Relais de béquille latérale
47. Diode 2
49. Relais de coupe-circuit de démarrage
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
53. Contacteur ON/du démarreur
55. Contacteur de feu stop sur frein avant
56. Contacteur à la poignée (gauche)
62. Contacteur de feu stop sur frein arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

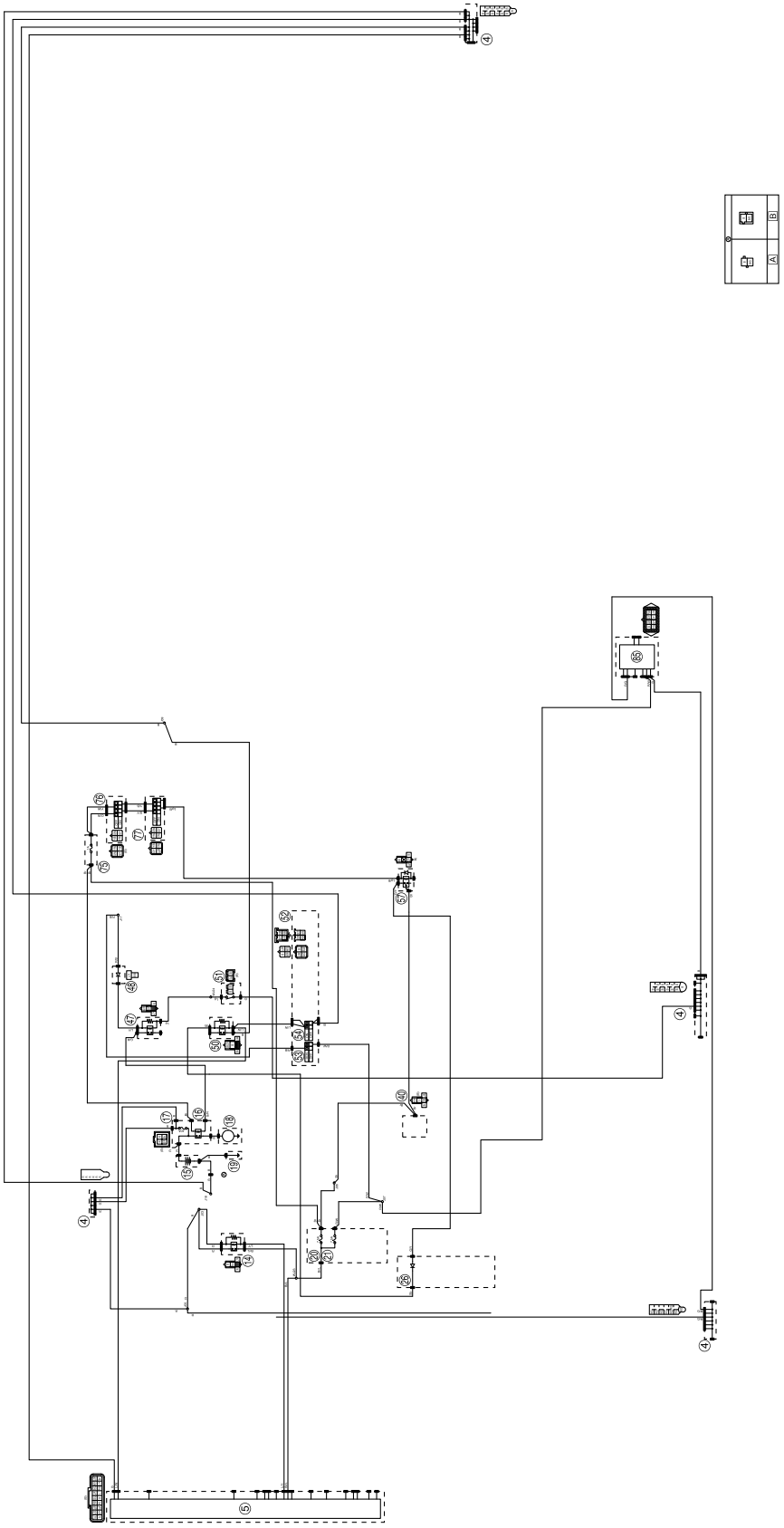
XP530-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
16. Relais du démarreur
17. Fusible principal
18. Démarreur
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
26. Diode (boîtier à fusibles)
40. Relais de phare (inverseur)
46. Relais de béquille latérale
47. Diode 2
49. Relais de coupe-circuit de démarrage
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
53. Contacteur ON/du démarreur
56. Contacteur de feu stop sur frein avant
57. Contacteur à la poignée (gauche)
63. Contacteur de feu stop sur frein arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

XP530D-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
16. Relais du démarreur
17. Fusible principal
18. Démarreur
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
26. Diode (boîtier à fusibles)
40. Relais de phare (inverseur)
47. Relais de béquille latérale
48. Diode 2
50. Relais de coupe-circuit de démarrage
51. Contacteur de béquille latérale
52. Contacteur à la poignée (droite)
53. Coupe-circuit du moteur
54. Contacteur ON/du démarreur
57. Relais de feu stop
75. Fusible de feu stop
76. Contacteur de feu stop sur frein avant
77. Contacteur de feu stop sur frein arrière
85. Bloc de contrôle du système de suivi

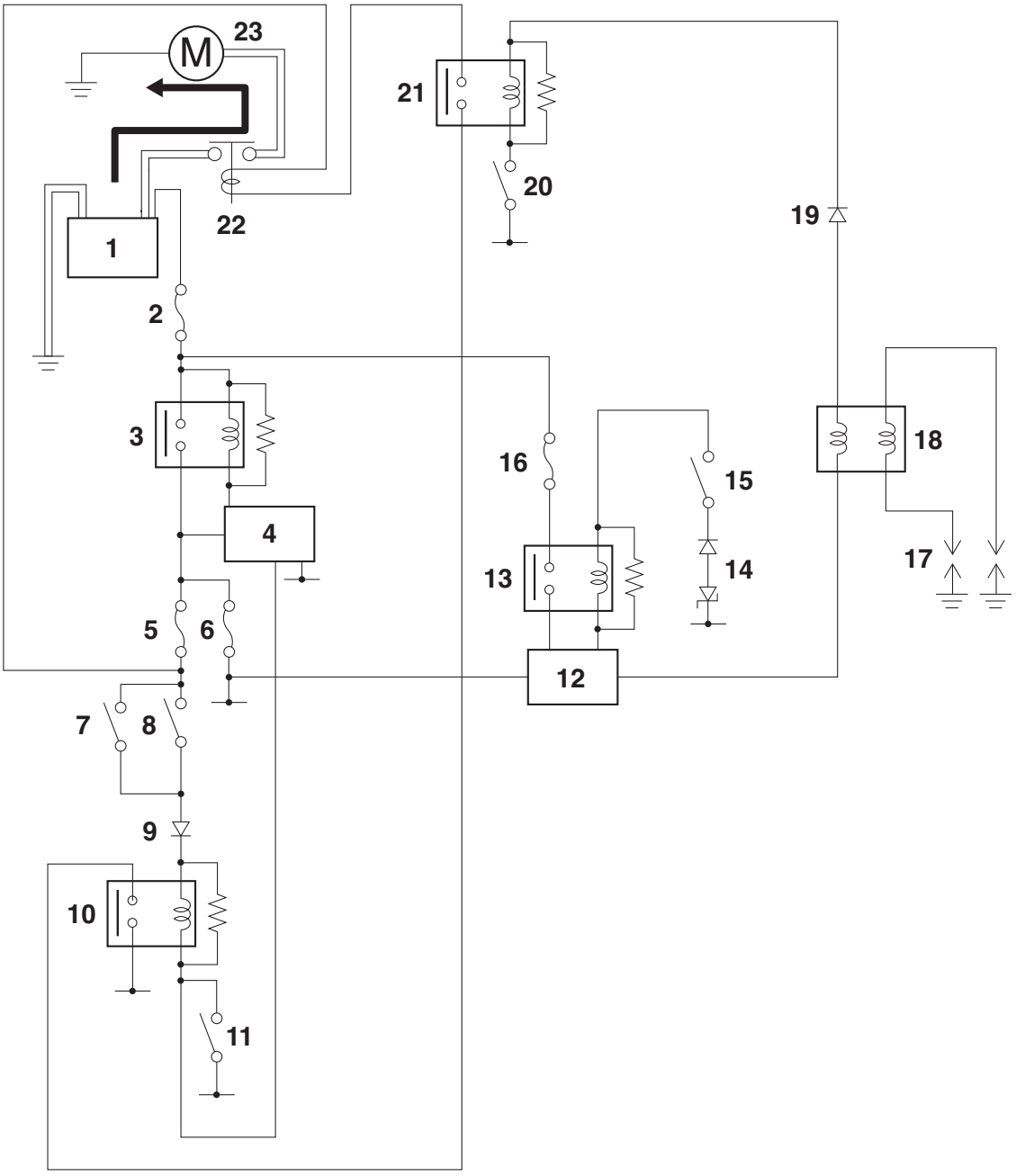
A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS30494
FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE COUPE-CIRCUIT DE DÉMARRAGE

Si le coupe-circuit du moteur est réglé sur "◠" et en appuyant sur le contacteur ON/du démarreur pendant une seconde, le démarreur fonctionnera uniquement si au moins une des conditions suivantes est remplie :

- Le levier de frein avant est tiré vers le guidon (le contacteur de feu stop sur frein avant est fermé) et la béquille latérale est repliée (le contacteur de béquille latérale est fermé).
- Le levier de frein arrière est tiré vers le guidon (le contacteur de feu stop sur frein arrière est fermé) et la béquille latérale est repliée (le contacteur de béquille latérale est fermé).

Le relais de coupe-circuit de démarrage empêche le démarreur de fonctionner lorsqu'aucune de ces conditions n'est remplie. Dans ce cas, le relais de coupe-circuit de démarrage est ouvert, de manière à ce que le courant ne puisse pas atteindre le démarreur. Si au moins une des conditions décrites ci-dessus est remplie, le relais de coupe-circuit de démarrage est fermé et le moteur peut être démarré en appuyant sur le contacteur ON/du démarreur.



1. Batterie
2. Fusible principal
3. Relais du système d'allumage
4. Bloc de contrôle à distance
5. Fusible des circuits de signalisation
6. Fusible de l'allumage
7. Contacteur de feu stop sur frein avant
8. Contacteur de feu stop sur frein arrière
9. Diode (boîtier à fusibles)
10. Relais de coupe-circuit de démarrage
11. Contacteur ON/du démarreur
12. ECU (boîtier de commande du moteur)
13. Relais du système d'injection de carburant
14. Diode 3
15. Coupe-circuit du moteur
16. Fusible du système d'injection de carburant
17. Bougie
18. Bobine d'allumage
19. Diode 1
20. Contacteur de béquille latérale
21. Relais de béquille latérale
22. Relais du démarreur
23. Démarreur

FAS30495
RECHERCHE DE PANNES
Le démarreur ne tourne pas.
N.B.
• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénage avant équipé
2. Boîte de rangement
3. Réservoir de carburant
4. Cache arrière (droite)

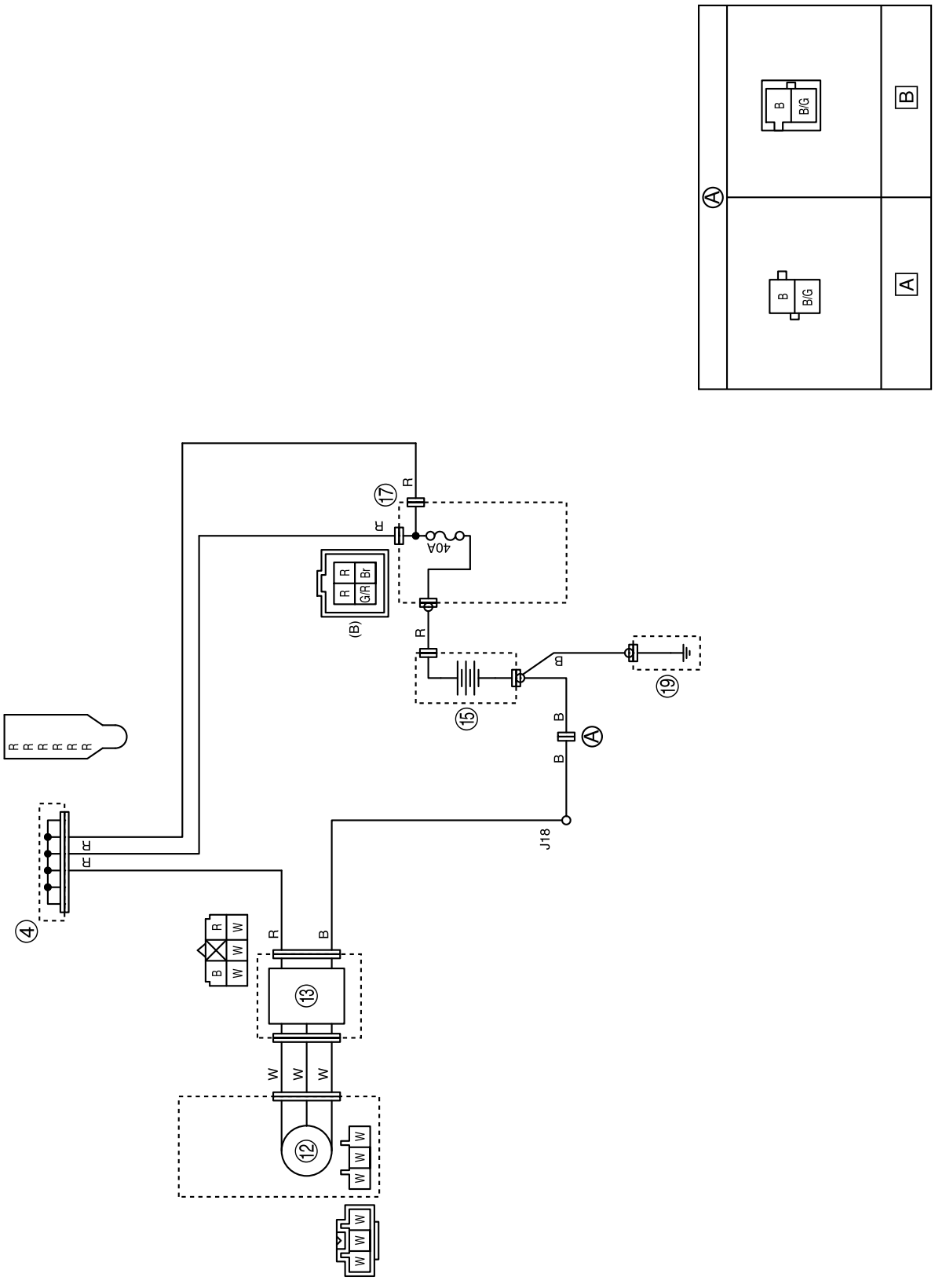
1. Vérifier les fusibles. (Principal, allumage et circuit de signalisation) Se reporter à “CONTRÔLE DES FUSIBLES” à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
2. Vérifier la batterie. Se reporter à “CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE” à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
3. Contrôler le fonctionnement du démarreur. Se reporter à “CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DU MOTEUR DE DÉMARREUR” à la page 8-261.	OK→	Le démarreur est OK. Effectuer la recherche de pannes pour le système de démarrage électrique, en commençant par l’étape (5).
INCORRECT↓		
4. Vérifier le démarreur. Se reporter à “CONTRÔLE DU DÉMARREUR” à la page 5-35.	INCORRECT→	Réparez ou remplacez le démarreur.
OK↓		
5. Vérifier le relais du système d’allumage. Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d’allumage.
OK↓		
6. Vérifier les diodes. (Diode (boîtier à fusibles) et diode 2) Se reporter à “CONTRÔLE DES DIODES” à la page 8-257.	INCORRECT→	Remplacer les diodes.
OK↓		
7. Vérifier le relais de coupe-circuit de démarrage. Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais de coupe-circuit de démarrage.
OK↓		

8. Vérifier le relais de béquille latérale.
   Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.
   INCORRECT→ Remplacer le relais de béquille latérale.
   OK↓
9. Vérifier le relais du démarreur.
   Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.
   INCORRECT→ Remplacez le relais du démarreur.
   OK↓
10. Vérifier le coupe-circuit du moteur.
    Se reporter à “CONTRÔLE DES CONTACTEURS” à la page 8-239.
    INCORRECT→ Le coupe-circuit du moteur est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (droite).
    OK↓
11. Vérifier le contacteur de béquille latérale.
    Se reporter à “CONTRÔLE DES CONTACTEURS” à la page 8-239.
    INCORRECT→ Remplacez le contacteur de béquille latérale.
    OK↓
12. Contrôler le contacteur de feu stop sur frein avant.
    Se reporter à “CONTRÔLE DES CONTACTEURS” à la page 8-239.
    INCORRECT→ Remplacer le contacteur de feu stop sur frein avant.
    OK↓
13. Contrôler le contacteur de feu stop sur frein arrière.
    Se reporter à “CONTRÔLE DES CONTACTEURS” à la page 8-239.
    INCORRECT→ Remplacez le contacteur de feu stop sur frein arrière.
    OK↓
14. Vérifier le contacteur ON/du démarreur.
    Se reporter à “CONTRÔLE DES CONTACTEURS” à la page 8-239.
    INCORRECT→ Le contacteur ON/du démarreur est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (droite).
    OK↓
15. Régler les diodes de démarrage. (Diodes 1 et 3 et diode (boîtier à fusibles) (pour XP530D-A))
    Se reporter à “CONTRÔLE DES DIODES” à la page 8-257.
    INCORRECT→ Remplacer les diodes.
    OK↓
16. Vérifier tout le câblage du système de démarrage.
    Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-9.
    INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
    OK↓

Remplacer le bloc de contrôle à distance.
Se reporter à “SYSTÈME DE CLÉ D’ACCÈS” à la page 8-209.

FAS20074
CIRCUIT DE CHARGE

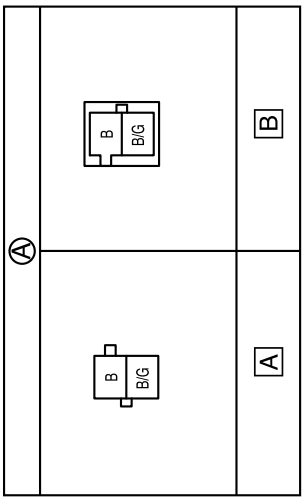
FAS30496
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A

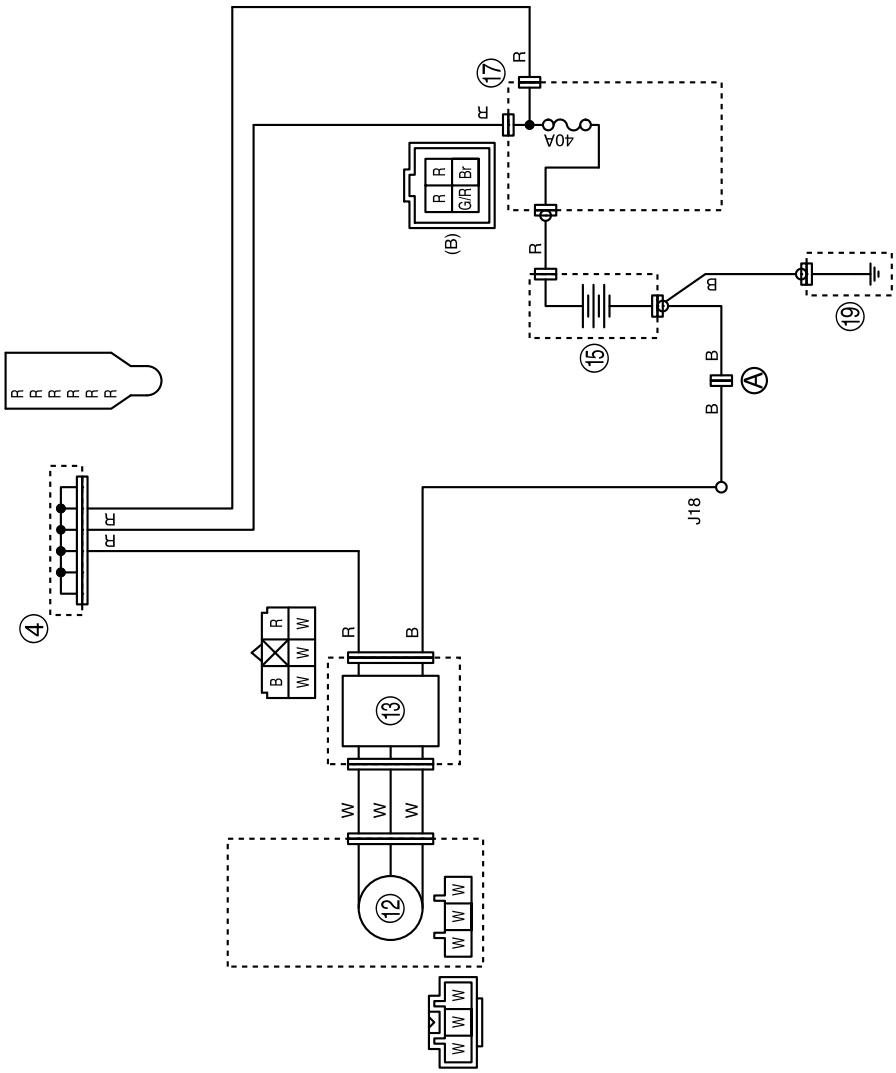


4. Coupleur double
12. Alternateur avec rotor à aimantation permanente
13. Redresseur/régulateur
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

XP530-A

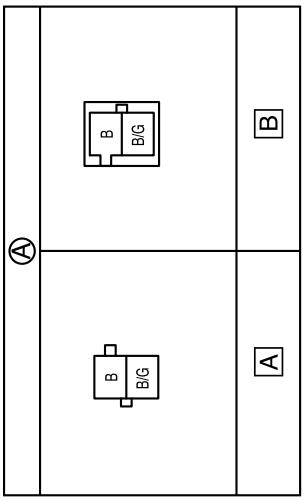

Ⓐ
B
B/G
B
A
B
B/G

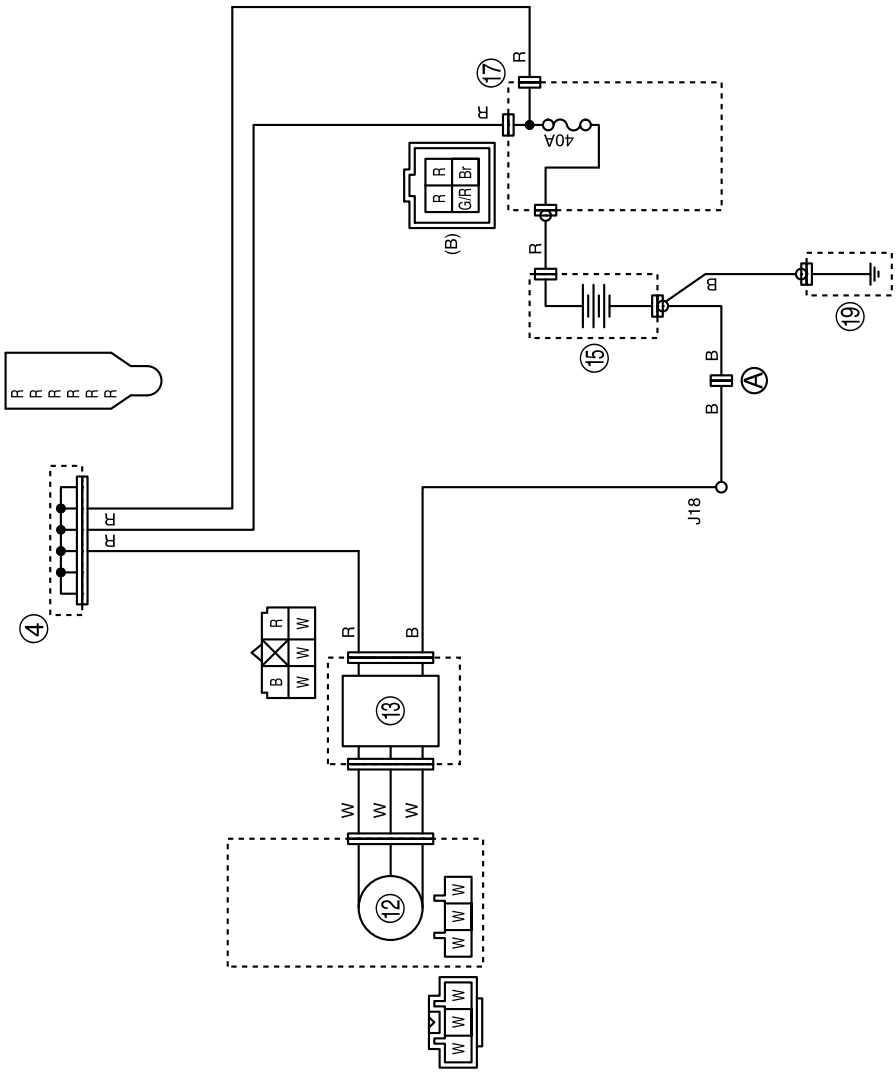

⑰
R
or
40A
R
R
G/R
Br
(B)
R
⑮
or
⑲
B
Ⓐ
B
J18
R
R
R
R
R
or
or
④
R
W
B
W
W
R
B
⑬
W
W
W
⑫
W
W
W
W
W
W

4. Coupleur double
12. Alternateur avec rotor à aimantation permanente
13. Redresseur/régulateur
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

XP530D-A


Ⓐ
B
B/G
B
A
B
B/G


⑰
R
or
40A
R
R
G/R
Br
(B)
R
⑮
or
⑲
B
Ⓐ
B
J18
R
R
R
R
R
or
or
④
R
W
B
W
W
R
B
⑬
W
W
W
⑫
W
W
W
W
W
W

4. Coupleur double
12. Alternateur avec rotor à aimantation permanente
13. Redresseur/régulateur
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur

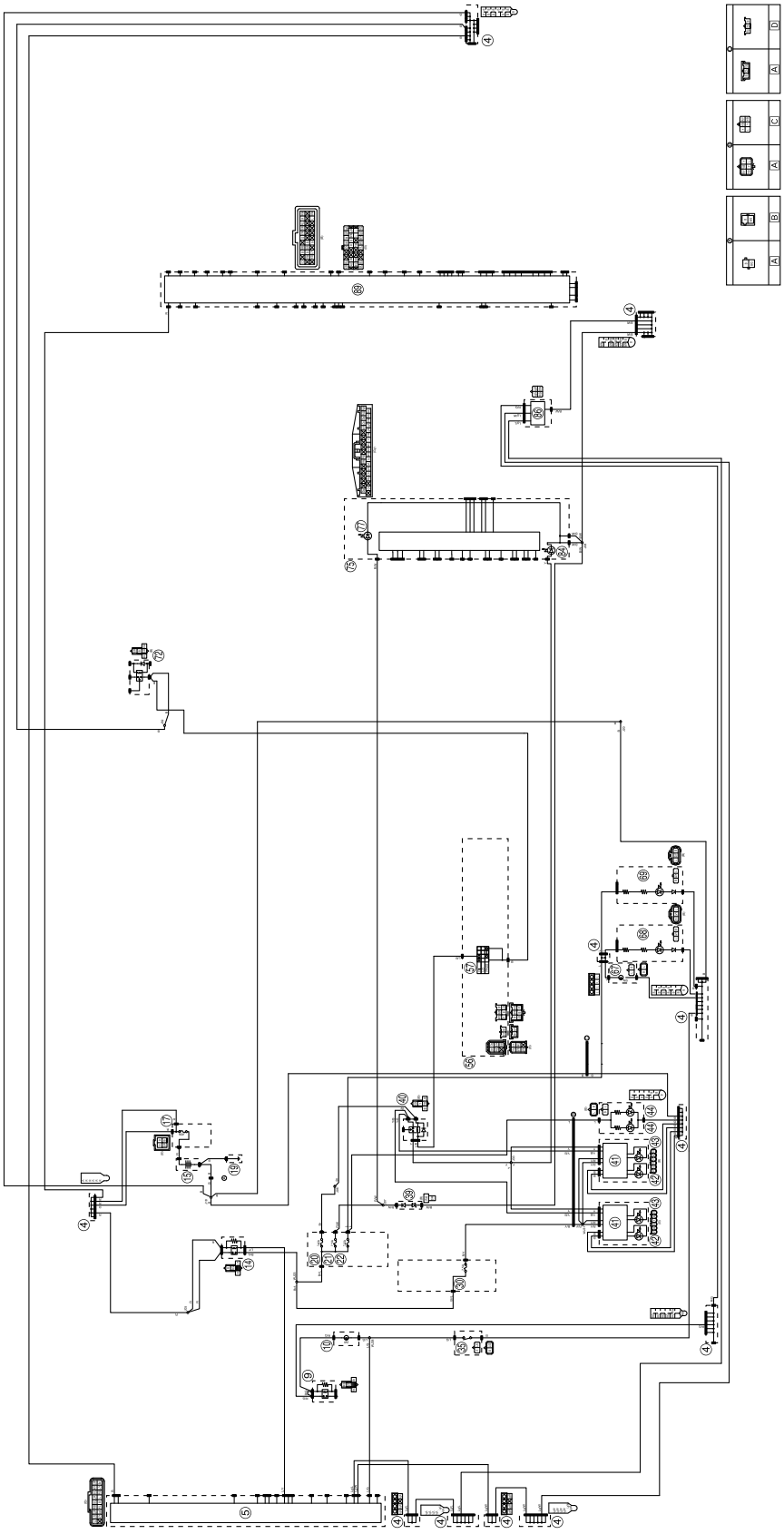
A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS30497
RECHERCHE DE PANNES
La batterie n'a pas été chargée.
N.B.
• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénage avant équipé
2. Boîte de rangement
3. Réservoir de carburant
4. Cache arrière (droite)

1. Vérifier le fusible. (Principal) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le fusible.
OK↓		
2. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
3. Contrôler la bobine de stator. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA BOBINE DE STATOR" à la page 8-262.	INCORRECT→	Remplacer la bobine de stator.
OK↓		
4. Contrôler le redresseur/régulateur. Se reporter à "CONTRÔLE DU REDRESSEUR/RÉGULATEUR" à la page 8-262.	INCORRECT→	Remplacez le redresseur/régulateur.
OK↓		
5. Vérifier tout le câblage du circuit de charge. Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-19.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
OK↓		
Le circuit de charge fonctionne normalement.		

FAS20075
SYSTÈME D’ÉCLAIRAGE

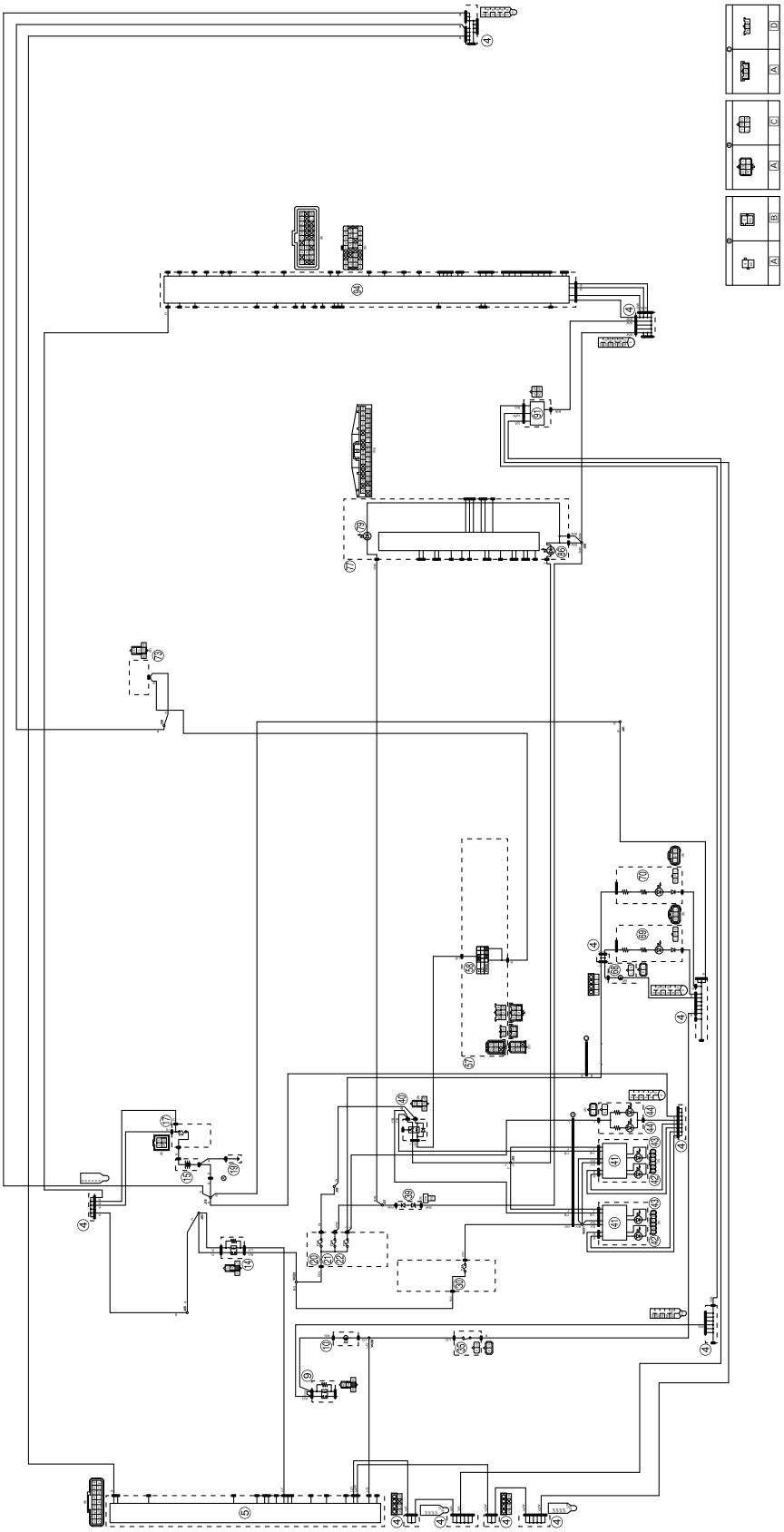
FAS30498
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
22. Fusible de feu arrière
30. Fusible de phare
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
39. Diode 3
40. Relais de phare (inverseur)
41. Bloc de contrôle de phare
42. Phare (faible)
43. Phare (fort)
44. Veilleuse
56. Contacteur à la poignée (gauche)
57. Inverseur/contacteur d'appel de phare
67. Éclairage de la plaque d'immatriculation
68. Feu arrière/stop (gauche)
69. Feu arrière/stop (droite)
72. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
75. Compteur équipé
77. Éclairage des instruments
84. Témoin de feu de route
86. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
89. ECU (boîtier de commande du moteur)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

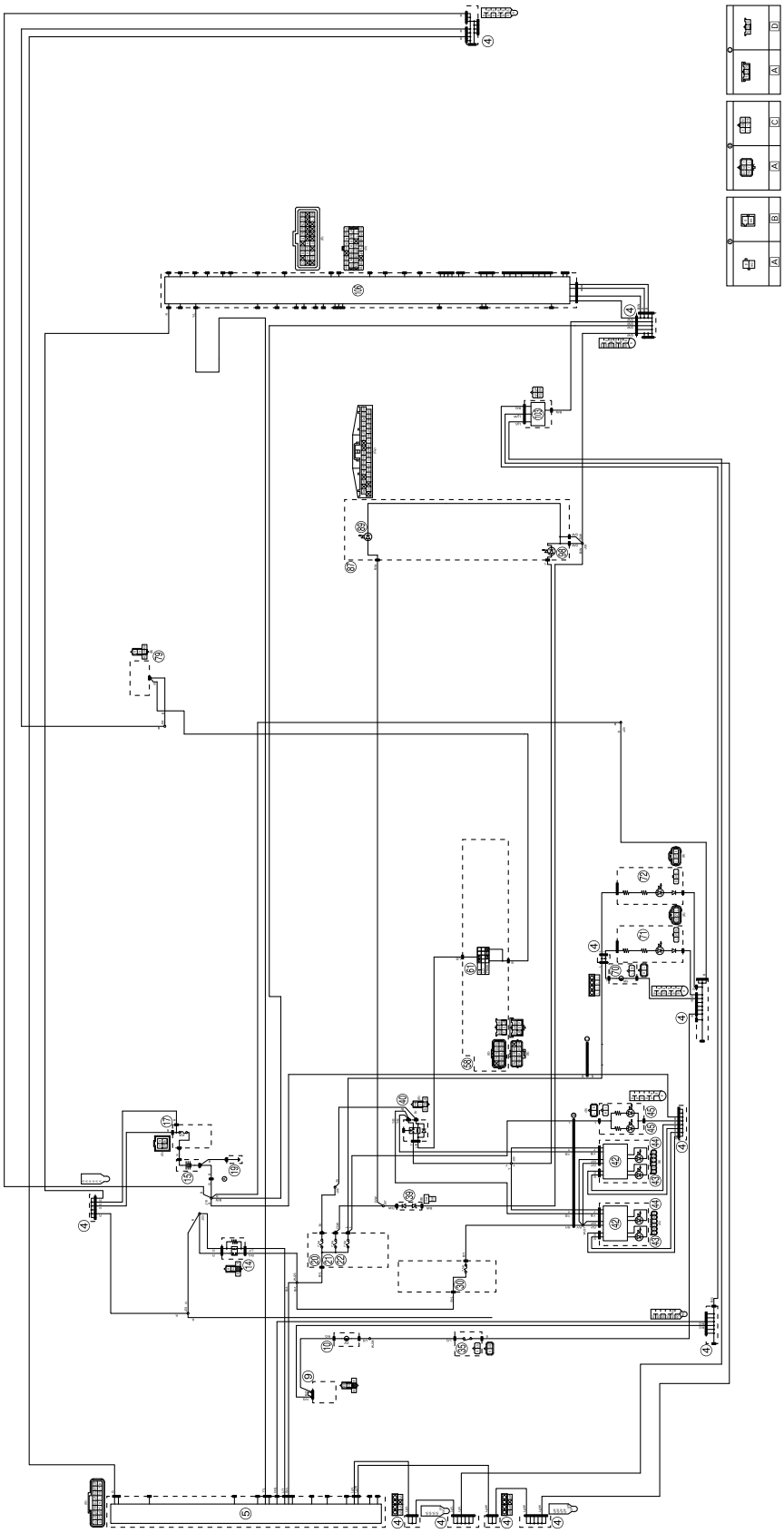
XP530-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
22. Fusible de feu arrière
30. Fusible de phare
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
39. Diode 3
40. Relais de phare (inverseur)
41. Bloc de contrôle de phare
42. Phare (faible)
43. Phare (fort)
44. Veilleuse
57. Contacteur à la poignée (gauche)
58. Inverseur/contacteur d'appel de phare
68. Éclairage de la plaque d'immatriculation
69. Feu arrière/stop (gauche)
70. Feu arrière/stop (droite)
73. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
77. Compteur équipé
79. Éclairage des instruments
86. Témoin de feu de route
91. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
94. ECU (boîtier de commande du moteur)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

XP530D-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
22. Fusible de feu arrière
30. Fusible de phare
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
39. Diode 3
40. Relais de phare (inverseur)
42. Bloc de contrôle de phare
43. Phare (faible)
44. Phare (fort)
45. Veilleuse
58. Contacteur à la poignée (gauche)
61. Inverseur/contacteur d'appel de phare
70. Éclairage de la plaque d'immatriculation
71. Feu arrière/stop (gauche)
72. Feu arrière/stop (droite)
79. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
87. Compteur équipé
89. Éclairage des instruments
98. Témoin de feu de route
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
106. ECU (boîtier de commande du moteur)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

FAS30499
RECHERCHE DE PANNES

Si l'un des éléments suivants ne s'allume pas : phare, veilleuse, témoin de feu de route, feu arrière/stop, éclairage de la plaque d'immatriculation, éclairage des instruments ou éclairage de la boîte de rangement.

N.B.

• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénage avant équipé
2. Bavette

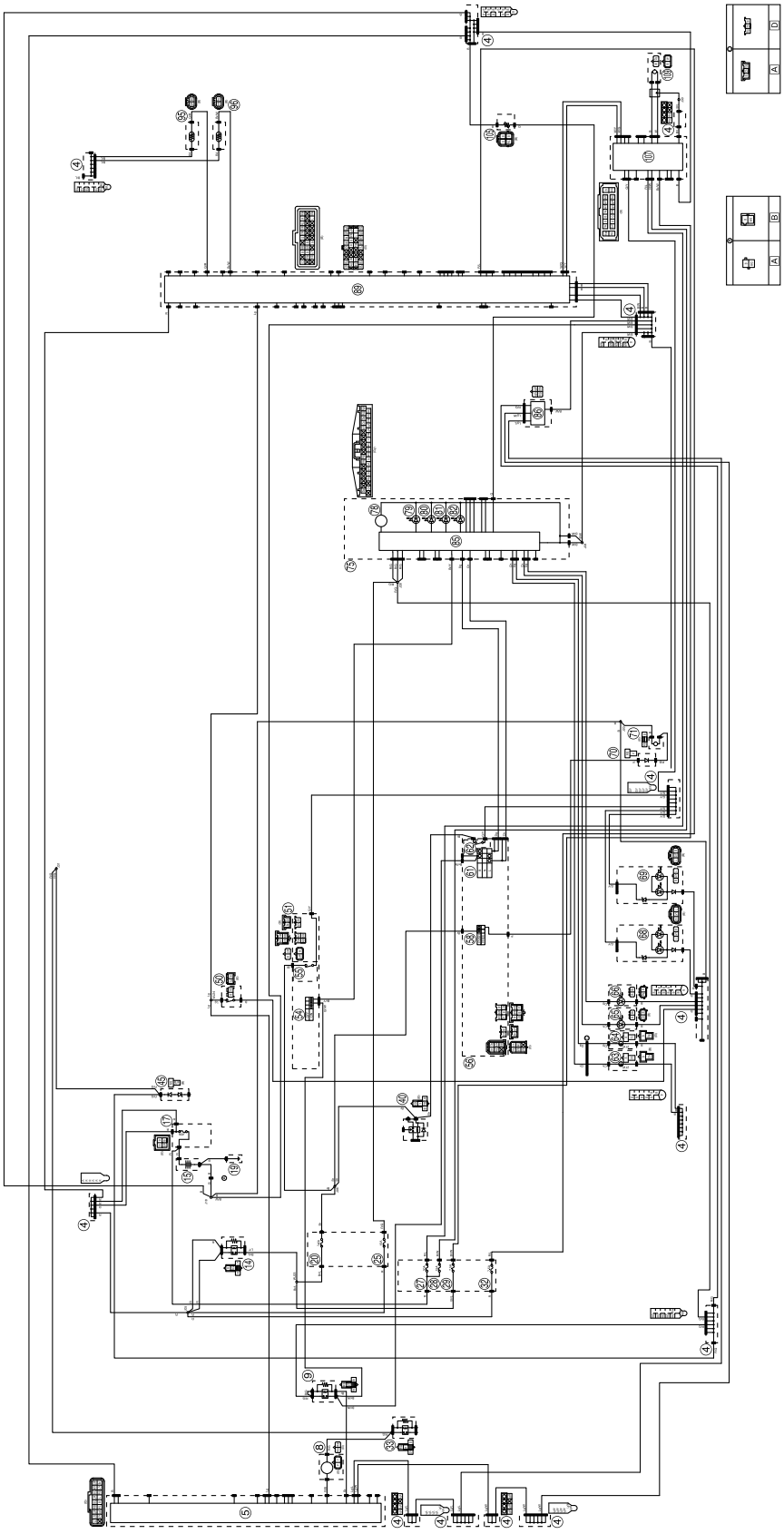
1. Vérifier l'état de chaque ampoule et de chaque douille d'ampoule. Se reporter à "VÉRIFICATION DES AMPOULES ET DES DOUILLES D'AMPOULE" à la page 8-246.	INCORRECT→	Remplacer la ou les ampoules et la ou les douilles d'ampoule.
OK↓		
2. Vérifier les fusibles. (Principal, phare, allumage, circuit de signalisation et feu arrière) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
3. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
4. Vérifier le relais du système d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'allumage.
OK↓		
5. Vérifier la diode. (Diode 3) Se reporter à "CONTRÔLE DES DIODES" à la page 8-257.	INCORRECT→	Remplacer la diode.
OK↓		
6. Vérifier l'inverseur feu de route/feu de croisement. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	L'inverseur feu de route/feu de croisement est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).
OK↓		
7. Vérifier le contacteur d'appel de phare. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	Le contacteur d'appel de phare est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).
OK↓		

8. Vérifier le relais de phare (inverseur).
   Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.
   INCORRECT→ Remplacer le relais de phare (inverseur).
   OK↓
9. Vérifier le contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement.
   Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
   INCORRECT→ Remplacer le contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement.
   OK↓
10. Contrôler tout le câblage du système d'éclairage.
    Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-27.
    INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
    OK↓

Remplacer l'ECU, le phare équipé, le bloc de contrôle à distance ou le compteur équipé.

FAS20076
CIRCUITS DE SIGNALISATION

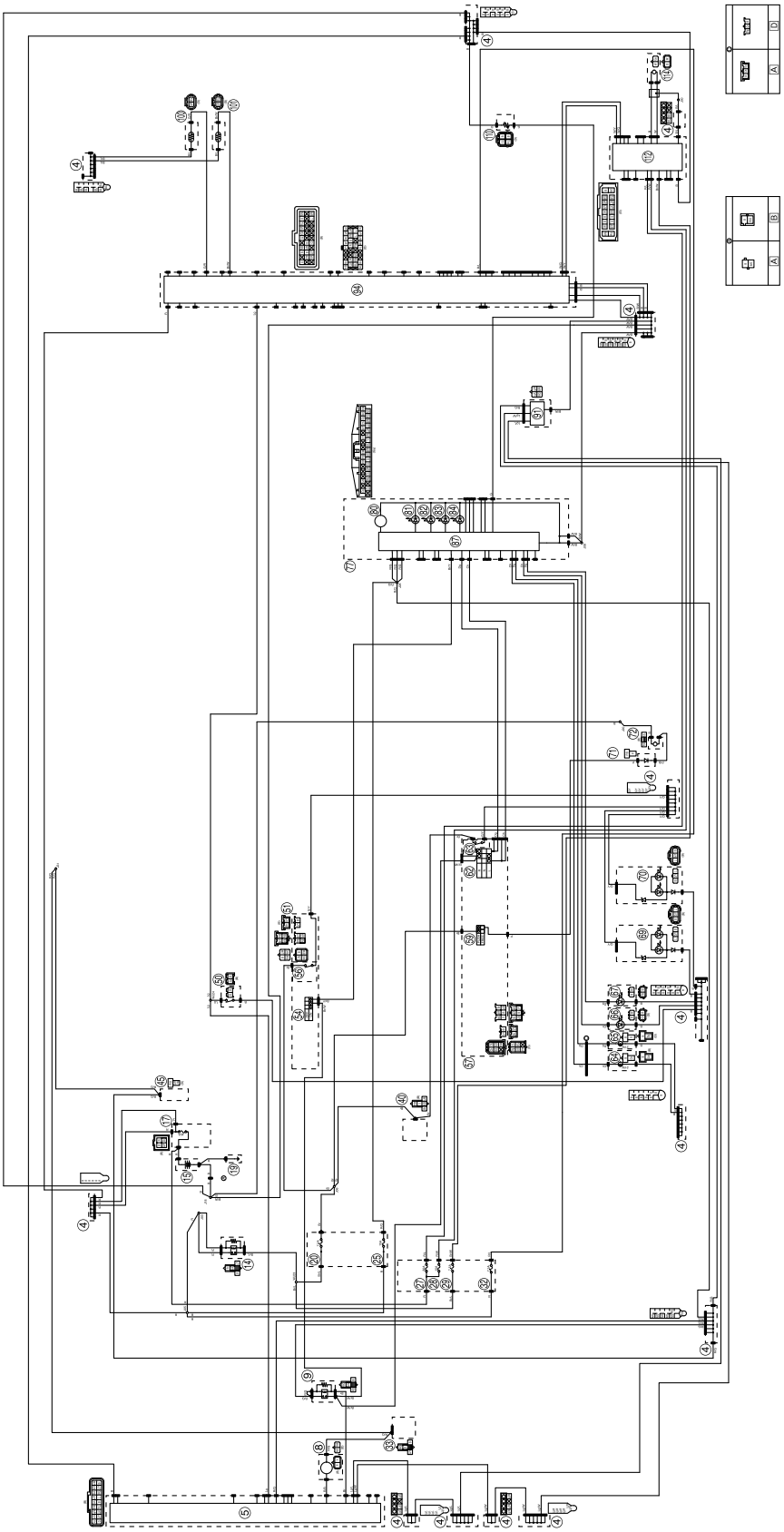
FAS30500
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
25. Fusible de sauvegarde
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
32. Fusible de papillon des gaz électronique
33. Relais de la serrure antivol
40. Relais de phare (inverseur)
45. Diode 1
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
54. Contacteur des feux de détresse
55. Contacteur de feu stop sur frein avant
56. Contacteur à la poignée (gauche)
58. Contacteur d'avertisseur
61. Commande des clignotants
62. Contacteur de feu stop sur frein arrière
63. Clignotant avant (gauche)
64. Clignotant avant (droite)
65. Clignotant arrière (gauche)
66. Clignotant arrière (droite)
68. Feu arrière/stop (gauche)
69. Feu arrière/stop (droite)
70. Diode 5
71. Avertisseur
75. Compteur équipé
78. Compte-tours
79. Témoin d'alerte de panne du moteur
80. Témoin du système de régulation antipatinage
81. Témoin des clignotants (gauche)
82. Témoin des clignotants (droite)
85. Écran multifonction
86. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
89. ECU (boîtier de commande du moteur)
95. Capteur de température du liquide de refroidissement
96. Capteur de température d'air admis
105. Capteur de carburant
107. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
109. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

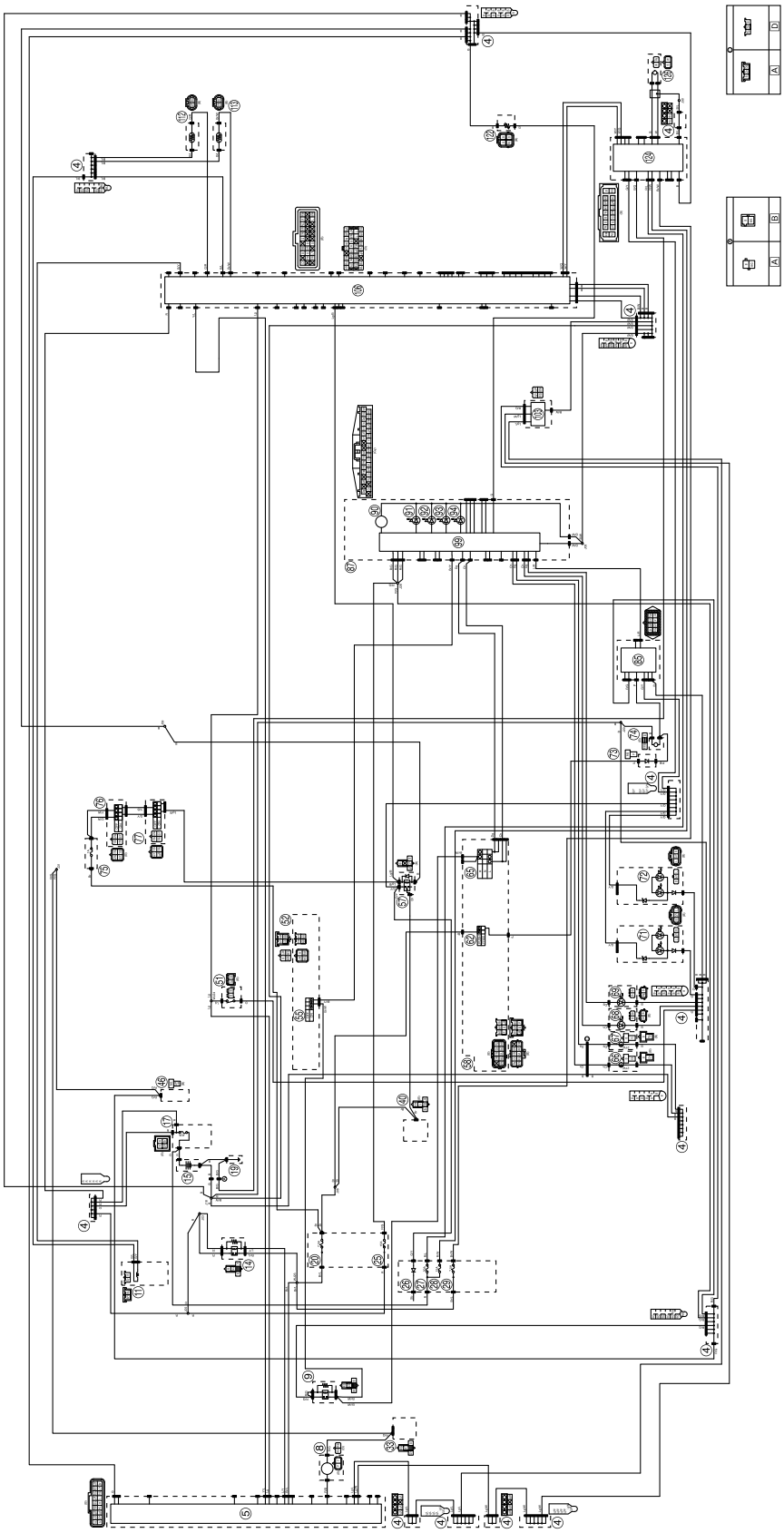
XP530-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
25. Fusible de sauvegarde
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
32. Fusible de papillon des gaz électronique
33. Relais de la serrure antivol
40. Relais de phare (inverseur)
45. Diode 1
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
54. Contacteur des feux de détresse
56. Contacteur de feu stop sur frein avant
57. Contacteur à la poignée (gauche)
59. Contacteur d'avertisseur
62. Commande des clignotants
63. Contacteur de feu stop sur frein arrière
64. Clignotant avant (gauche)
65. Clignotant avant (droite)
66. Clignotant arrière (gauche)
67. Clignotant arrière (droite)
69. Feu arrière/stop (gauche)
70. Feu arrière/stop (droite)
71. Diode 5
72. Avertisseur
77. Compteur équipé
80. Compte-tours
81. Témoin d'alerte de panne du moteur
82. Témoin du système de régulation antipatinage
83. Témoin des clignotants (gauche)
84. Témoin des clignotants (droite)
87. Écran multifonction
91. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
94. ECU (boîtier de commande du moteur)
100. Capteur de température du liquide de refroidissement
101. Capteur de température d'air admis
110. Capteur de carburant
112. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
114. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

XP530D-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
11. Capteur de position de vilebrequin
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
25. Fusible de sauvegarde
26. Diode (boîtier à fusibles)
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
33. Relais de la serrure antivol
40. Relais de phare (inverseur)
46. Diode 1
51. Contacteur de béquille latérale
52. Contacteur à la poignée (droite)
55. Contacteur des feux de détresse
57. Relais de feu stop
58. Contacteur à la poignée (gauche)
62. Contacteur d'avertisseur
65. Commande des clignotants
66. Clignotant avant (gauche)
67. Clignotant avant (droite)
68. Clignotant arrière (gauche)
69. Clignotant arrière (droite)
71. Feu arrière/stop (gauche)
72. Feu arrière/stop (droite)
73. Diode 5
74. Avertisseur
75. Fusible de feu stop
76. Contacteur de feu stop sur frein avant
77. Contacteur de feu stop sur frein arrière
85. Bloc de contrôle du système de suivi
87. Compteur équipé
90. Compte-tours
91. Témoin d'alerte de panne du moteur
92. Témoin du système de régulation antipatinage
93. Témoin des clignotants (gauche)
94. Témoin des clignotants (droite)
99. Écran multifonction
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
106. ECU (boîtier de commande du moteur)
112. Capteur de température du liquide de refroidissement
113. Capteur de température d'air admis
122. Capteur de carburant
124. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
126. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

FAS30501
RECHERCHE DE PANNES
- Ce qui suit ne s'allume pas : clignotant, feu stop ou un témoin.
- L'avertisseur ne fonctionne pas.
- L'afficheur du niveau de carburant ne fonctionne pas.
- Le compteur de vitesse ne fonctionne pas.
- Le témoin sonore ne fonctionne pas.
- Le compteur de remplacement de la courroie trapézoïdale ne fonctionne pas.
- Le compteur de la température ambiante ne fonctionne pas.
- L'afficheur de la température du liquide de refroidissement ne fonctionne pas.
- Le compteur de changement d'huile ne fonctionne pas.

N.B.
- Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :

1. Carénage avant équipé
2. Boîte de rangement
3. Réservoir de carburant
4. Marchepieds
5. Carénage arrière (droite)

1. Vérifier les fusibles. (Principal, circuit de signalisation, moteur du système ABS, solénoïde du système ABS, boîtier de commande électronique du système ABS et de secours) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
2. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
3. Vérifier le relais du système d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'allumage.
OK↓		
4. Vérifier les diodes. (Diode 1 et diode 5) Se reporter à "CONTRÔLE DES DIODES" à la page 8-257.	INCORRECT→	Remplacer les diodes.
OK↓		
5. Contrôler tout le câblage du circuit de signalisation. Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-35.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
OK↓		
Ce circuit fonctionne normalement.		

Vérification des circuits de signalisation

L'avertisseur ne fonctionne pas.

1. Contrôler le contacteur d'avertisseur.
   Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
   - INCORRECT→ Le contacteur d'avertisseur est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).
   - OK↓
2. Contrôler tout le câblage du circuit de signalisation.
   Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-35.
   - INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
   - OK↓

Remplacer l'avertisseur ou le bloc de contrôle à distance.

Le feu arrière/stop ne s'allume pas.

1. Contrôler le contacteur de feu stop sur frein avant.
   Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
   - INCORRECT→ Remplacer le contacteur de feu stop sur frein avant.
   - OK↓
2. Contrôler le contacteur de feu stop sur frein arrière.
   Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
   - INCORRECT→ Remplacez le contacteur de feu stop sur frein arrière.
   - OK↓
3. Contrôler tout le câblage du circuit de signalisation.
   Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-35.
   - INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
   - OK↓

Remplacer le bloc de feu arrière/stop ou le bloc de contrôle à distance.

Le clignotant, le témoin des clignotants ou les deux ne clignotent pas.

1. Vérifier la commande des clignotants.
   Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
   - INCORRECT→ La commande des clignotants est défectueuse. Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).
   - OK↓
2. Vérifier le contacteur des feux de détresse.
   Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
   - INCORRECT→ Le contacteur des feux de détresse est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (droite).
   - OK↓

3. Contrôler le relais de clignotants/feux de détresse. Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais de clignotant/feux de détresse.

OK↓

4. Contrôler tout le câblage du circuit de signalisation. Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-35.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.

OK↓

Remplacer le compteur équipé ou le bloc de contrôle à distance.

L’afficheur du niveau de carburant ne fonctionne pas.

1. Vérifier le capteur de carburant. Se reporter à “CONTRÔLE DU CAPTEUR DE CARBURANT” à la page 8-263.	INCORRECT→	Remplacez la pompe à carburant équipée.

OK↓

2. Contrôler tout le câblage du circuit de signalisation. Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-35.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.

OK↓

Remplacez le compteur équipé.

L’afficheur de la température du liquide de refroidissement ne fonctionne pas.

1. Vérifier le capteur de température du liquide de refroidissement. Se reporter à “CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT” à la page 8-264.	INCORRECT→	Remplacez le capteur de température du liquide de refroidissement.

OK↓

2. Vérifier tout le câblage du circuit de signalisation. Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-35.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.

OK↓

Remplacer l’ECU ou le compteur équipé.

Le compteur de vitesse ne fonctionne pas.

1. Vérifier le capteur de roue arrière. Se reporter à “ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF” à la page 4-36.	INCORRECT→	Remplacez le capteur de roue arrière.

OK↓

2. Contrôler tout le câblage du capteur de roue. Se reporter à N.B.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.

OK↓

Remplacer l’ensemble modulateur de pression, l’ECU ou le compteur équipé.

N.B.

Remplacez en cas de court-circuit ou de circuit ouvert.

- Entre le coupleur de capteur de roue arrière et le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS.
  (Noir–Noir)
  (Blanc–Blanc)
- Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le coupleur de l’ECU.
  (Blanc/Jaune–Blanc/Jaune)
- Entre le coupleur du boîtier de commande électronique et le coupleur des compteurs.
  (Vert clair/Bleu–Vert clair/Bleu)
  (Vert clair/Blanc–Vert clair/Blanc)

Le compte-tours ne fonctionne pas.

1. Vérifier le capteur de position de vilebrequin. Se reporter à “CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE VILEBREQUIN” à la page 8-260.	INCORRECT→	Remplacer la bobine de stator.

OK↓

2. Vérifier tout le câblage du circuit de signalisation. Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-35.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.

OK↓

Remplacer l’ECU ou le compteur équipé.

Le compteur de la température ambiante ne fonctionne pas.

1. Vérifier le capteur de température d’air. Se reporter à “CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE D’AIR ADMIS” à la page 8-268.	INCORRECT→	Remplacer le capteur de température d’air admis.

OK↓

2. Vérifier tout le câblage du circuit de signalisation.
   Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-35.
   INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
   OK↓
Remplacer l’ECU ou le compteur équipé.

L’indicateur de remplacement de la courroie trapézoïdale ne s’allume pas.

1. Vérifier tout le câblage du circuit de signalisation.
   Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-35.
   INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
   OK↓
Remplacez le compteur équipé.

Le témoin de changement d’huile ne s’allume pas.

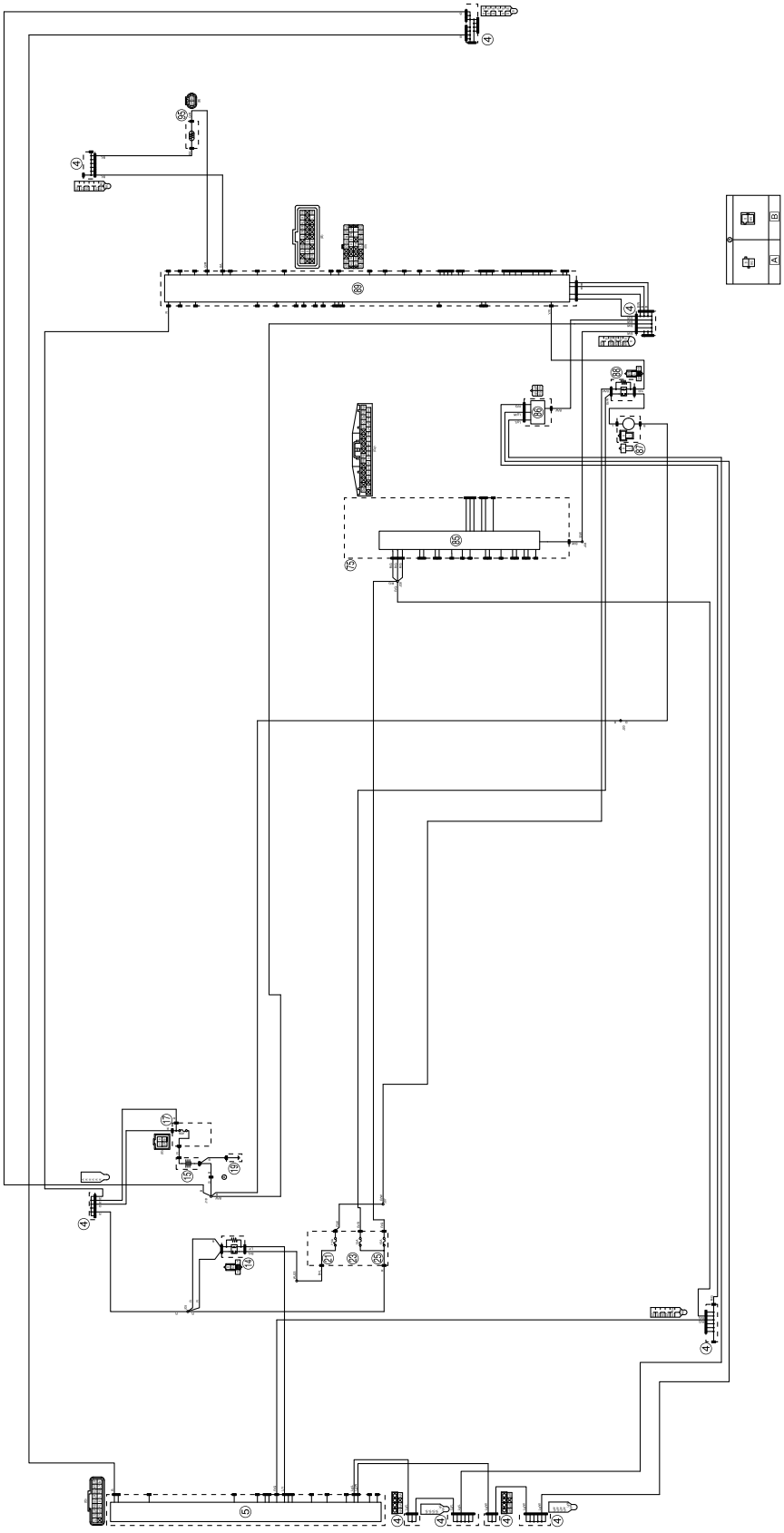
1. Vérifier tout le câblage du circuit de signalisation.
   Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-35.
   INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
   OK↓
Remplacez le compteur équipé.

Le témoin sonore ne retentit pas.

1. Vérifier le témoin sonore.
   Se reporter à “CONTRÔLE DU TÉMOIN SONORE” à la page 8-270.
   INCORRECT→ Remplacer le témoin sonore.
   OK↓
2. Vérifier tout le câblage du circuit de signalisation.
   Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-35.
   INCORRECT→ Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
   OK↓
Remplacer le bloc de contrôle à distance ou l’ECU.

FAS20077
CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

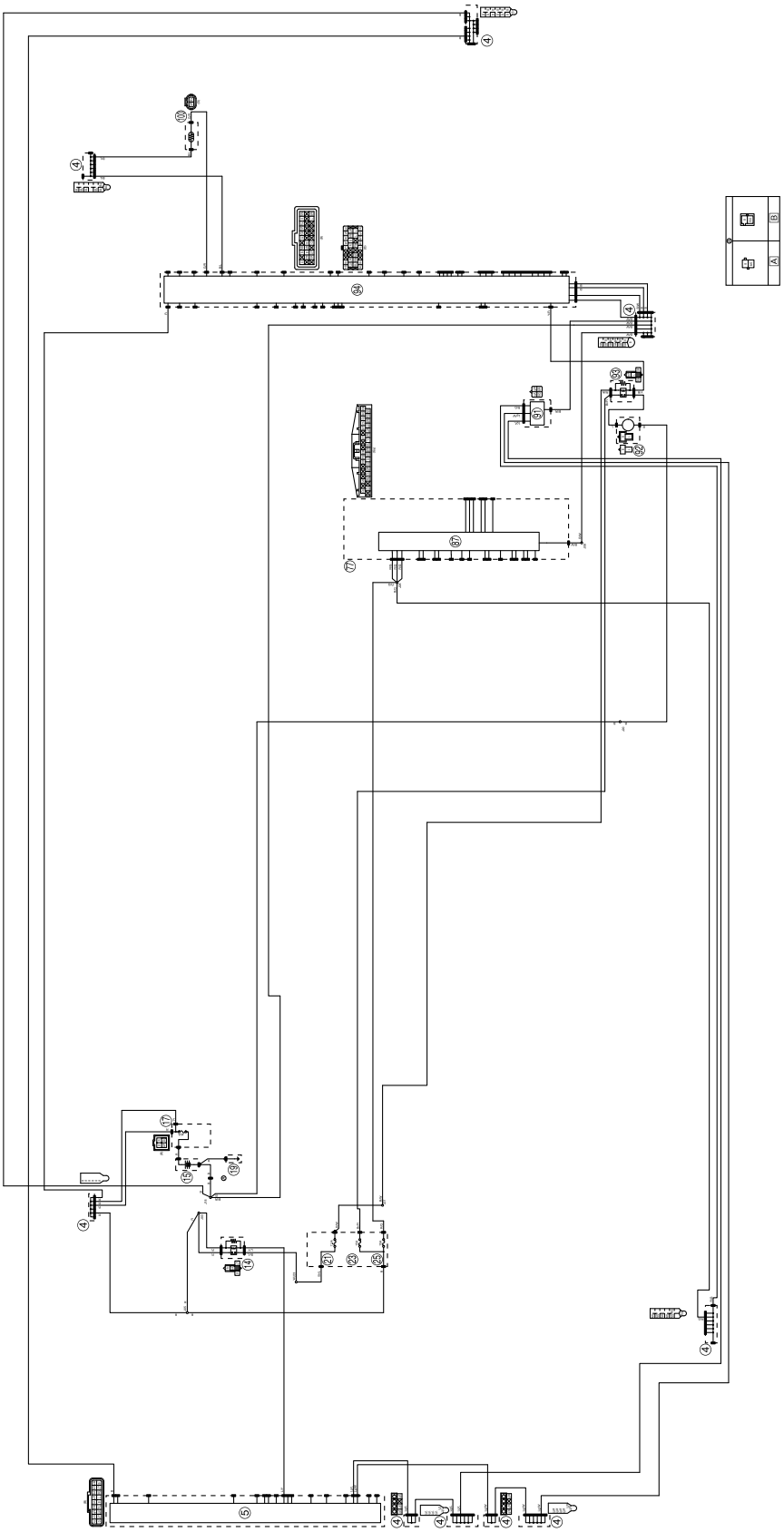
FAS30502
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l'allumage
23. Fusible du moteur du ventilateur de radiateur
25. Fusible de sauvegarde
75. Compteur équipé
85. Écran multifonction
86. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
87. Moteur du ventilateur
88. Relais du moteur de ventilateur
89. ECU (boîtier de commande du moteur)
95. Capteur de température du liquide de refroidissement

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

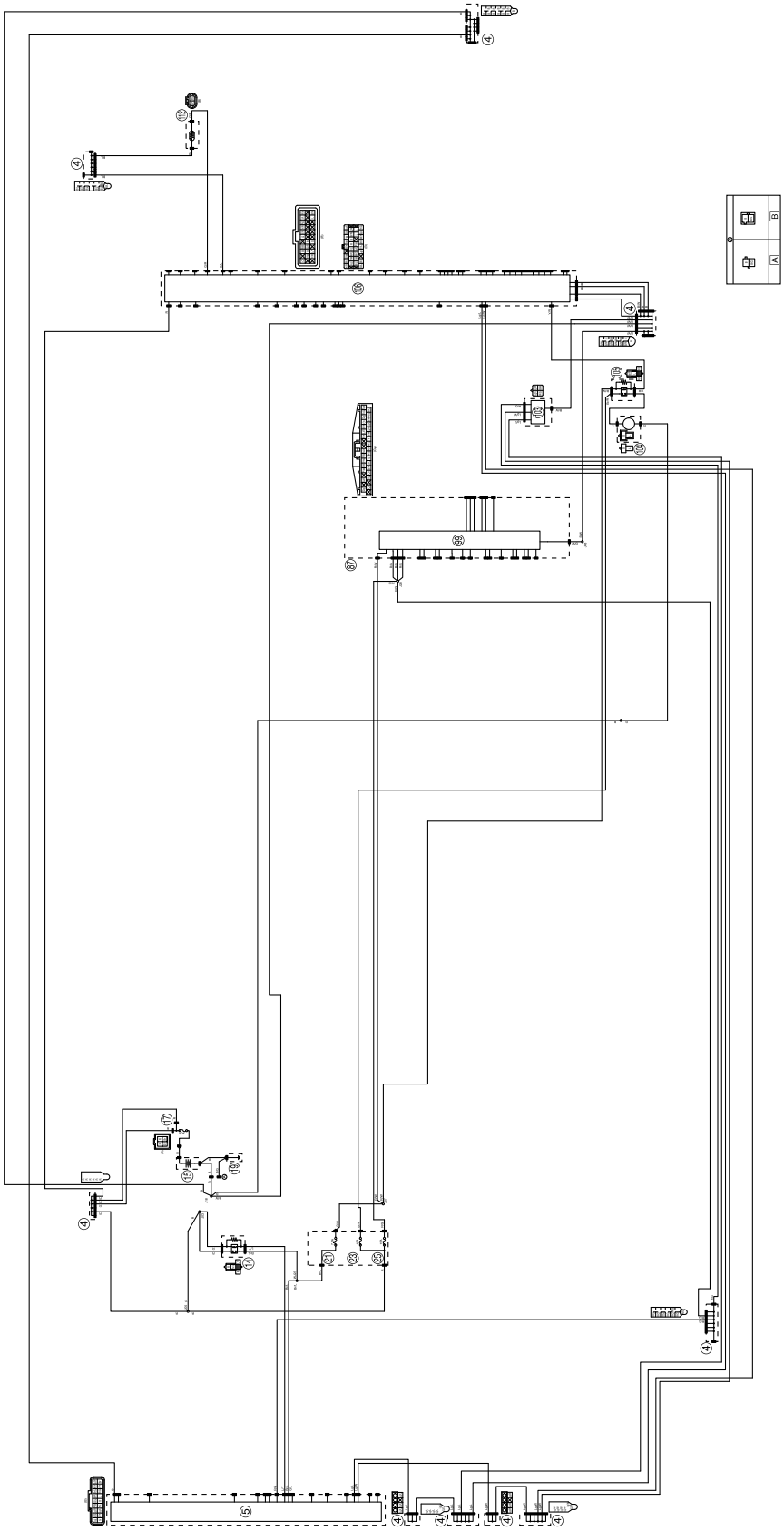
XP530-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l'allumage
23. Fusible du moteur du ventilateur de radiateur
25. Fusible de sauvegarde
77. Compteur équipé
87. Écran multifonction
91. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
92. Moteur du ventilateur
93. Relais du moteur de ventilateur
94. ECU (boîtier de commande du moteur)
100. Capteur de température du liquide de refroidissement

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

XP530D-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l'allumage
23. Fusible du moteur du ventilateur de radiateur
25. Fusible de sauvegarde
87. Compteur équipé
99. Écran multifonction
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
104. Moteur du ventilateur
105. Relais du moteur de ventilateur
106. ECU (boîtier de commande du moteur)
112. Capteur de température du liquide de refroidissement

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS30503
RECHERCHE DE PANNES

N.B.

• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénage avant équipé
2. Boîte de rangement
3. Réservoir de carburant
4. Marche-pied (droite)
5. Carénage arrière (droite)

1. Vérifier les fusibles. (Principal, allumage, moteur du ventilateur et de secours) Se reporter à “CONTRÔLE DES FUSIBLES” à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
2. Vérifier la batterie. Se reporter à “CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE” à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
3. Vérifier le relais du système d’allumage. Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d’allumage.
OK↓		
4. Contrôler le moteur du ventilateur. Se reporter à “CONTRÔLE DU MOTEUR DE VENTILATEUR” à la page 8-264.	INCORRECT→	Remplacez le moteur du ventilateur.
OK↓		
5. Contrôler le relais du moteur de ventilateur. Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du moteur de ventilateur.
OK↓		
6. Vérifier le capteur de température du liquide de refroidissement. Se reporter à “CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT” à la page 8-264.	INCORRECT→	Remplacez le capteur de température du liquide de refroidissement.
OK↓		

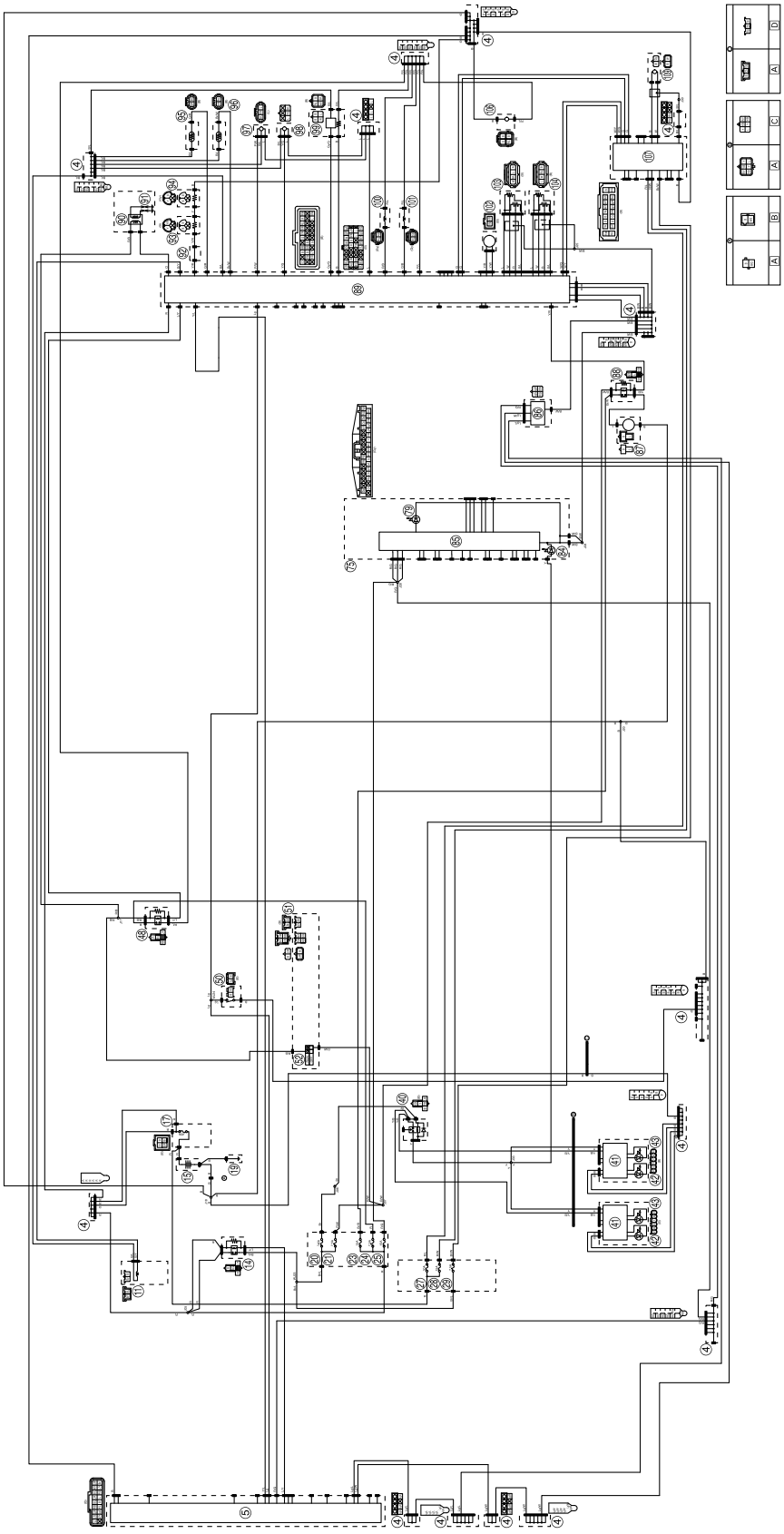
7. Vérifier tout le câblage du circuit de refroidissement. Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-47.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.

OK↓

Remplacer l’ECU ou le compteur équipé.

FAS20078
SYSTÈME D’INJECTION DE CARBURANT

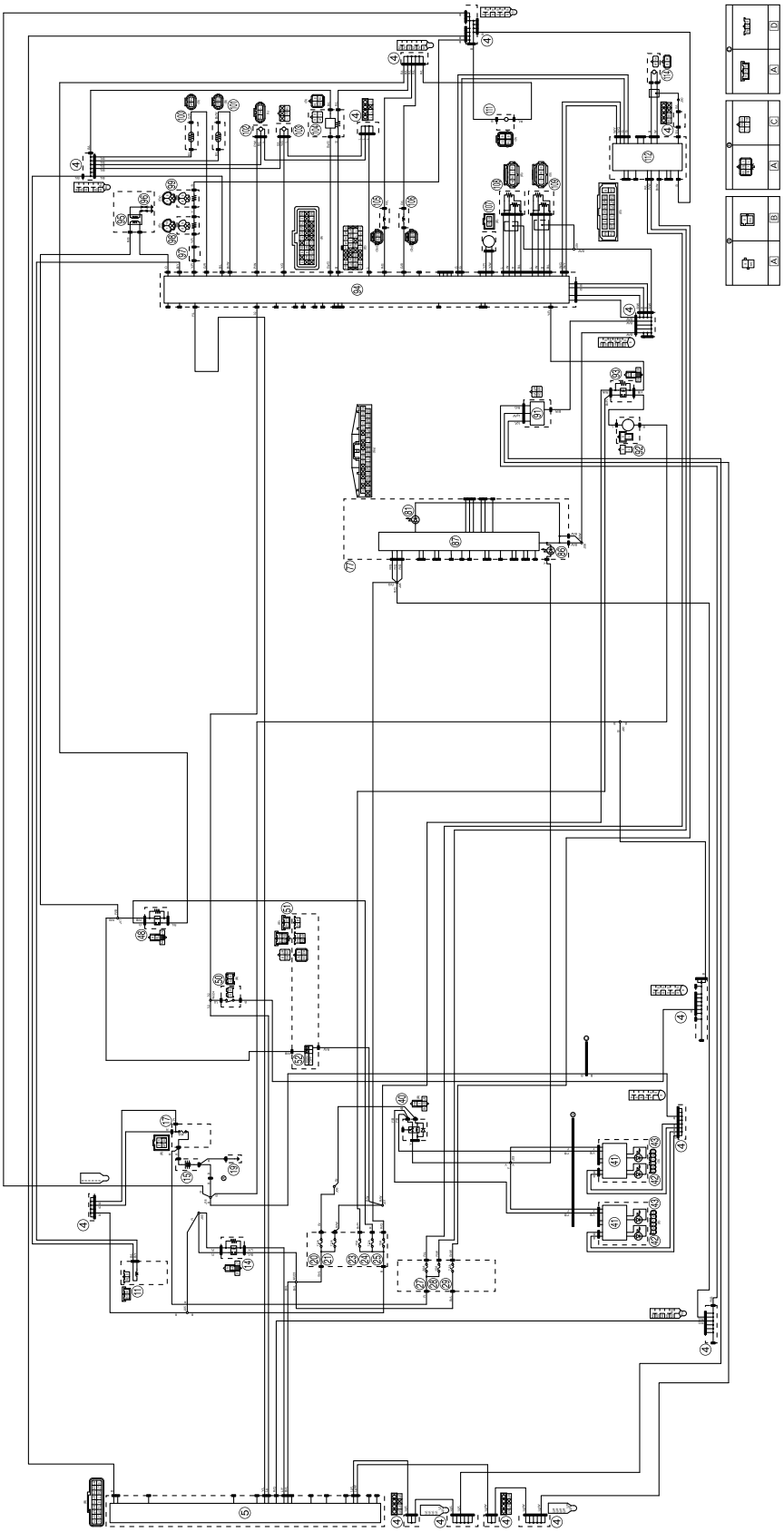
FAS30504
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
11. Capteur de position de vilebrequin
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
23. Fusible du moteur du ventilateur de radiateur
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
40. Relais de phare (inverseur)
41. Bloc de contrôle de phare
42. Phare (faible)
43. Phare (fort)
48. Relais du système d'injection de carburant
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
75. Compteur équipé
79. Témoin d'alerte de panne du moteur
84. Témoin de feu de route
85. Écran multifonction
86. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
87. Moteur du ventilateur
88. Relais du moteur de ventilateur
89. ECU (boîtier de commande du moteur)
90. Bobine d'allumage
91. Bougie
92. Connecteur de chauffe-poignée
93. Chauffe-poignée (gauche) (OPTION)
94. Chauffe-poignée (droite) (OPTION)
95. Capteur de température du liquide de refroidissement
96. Capteur de température d'air admis
97. Capteur de pression d'air admis
98. Capteur de sécurité de chute
99. Capteur d'oxygène
100. Injecteur n° 1
101. Injecteur n° 2
102. Servomoteur du papillon des gaz
103. Capteur de position d'accélérateur
104. Capteur de position de papillon des gaz
106. Pompe à carburant
107. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
109. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

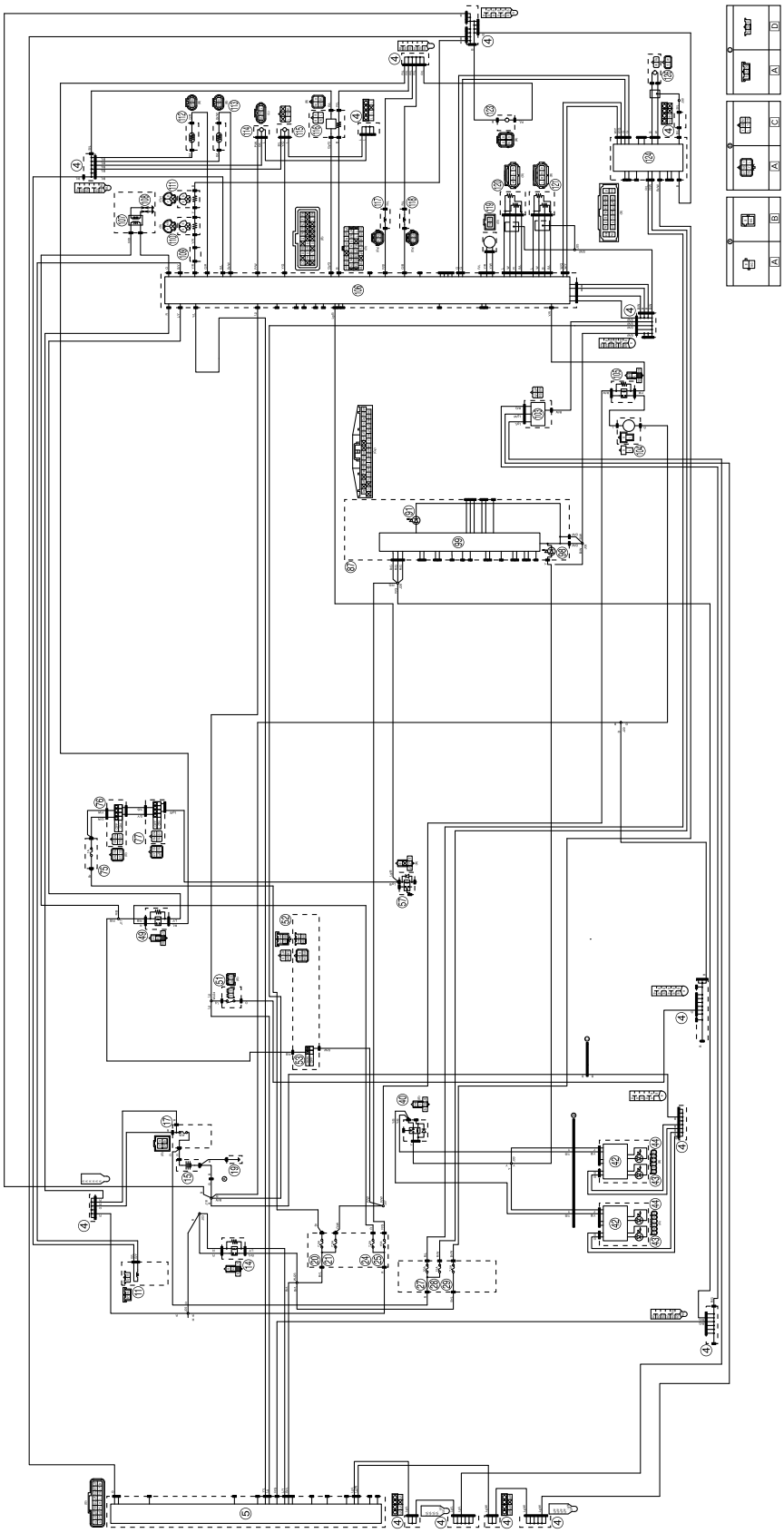
XP530-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
11. Capteur de position de vilebrequin
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
23. Fusible du moteur du ventilateur de radiateur
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
40. Relais de phare (inverseur)
41. Bloc de contrôle de phare
42. Phare (faible)
43. Phare (fort)
48. Relais du système d'injection de carburant
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
77. Compteur équipé
81. Témoin d'alerte de panne du moteur
86. Témoin de feu de route
87. Écran multifonction
91. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
92. Moteur du ventilateur
93. Relais du moteur de ventilateur
94. ECU (boîtier de commande du moteur)
95. Bobine d'allumage
96. Bougie
97. Connecteur de chauffe-poignée
98. Chauffe-poignée (gauche) (OPTION)
99. Chauffe-poignée (droite) (OPTION)
100. Capteur de température du liquide de refroidissement
101. Capteur de température d'air admis
102. Capteur de pression d'air admis
103. Capteur de sécurité de chute
104. Capteur d'oxygène
105. Injecteur n° 1
106. Injecteur n° 2
107. Servomoteur du papillon des gaz
108. Capteur de position d'accélérateur
109. Capteur de position de papillon des gaz
111. Pompe à carburant
112. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
114. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

XP530D-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
11. Capteur de position de vilebrequin
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
40. Relais de phare (inverseur)
42. Bloc de contrôle de phare
43. Phare (faible)
44. Phare (fort)
49. Relais du système d'injection de carburant
51. Contacteur de béquille latérale
52. Contacteur à la poignée (droite)
53. Coupe-circuit du moteur
57. Relais de feu stop
75. Fusible de feu stop
76. Contacteur de feu stop sur frein avant
77. Contacteur de feu stop sur frein arrière
87. Compteur équipé
91. Témoin d'alerte de panne du moteur
98. Témoin de feu de route
99. Écran multifonction
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
104. Moteur du ventilateur
105. Relais du moteur de ventilateur
106. ECU (boîtier de commande du moteur)
107. Bobine d'allumage
108. Bougie
109. Connecteur de chauffe-poignée
110. Chauffe-poignée (gauche)
111. Chauffe-poignée (droite)
112. Capteur de température du liquide de refroidissement
113. Capteur de température d'air admis
114. Capteur de pression d'air admis
115. Capteur de sécurité de chute
116. Capteur d'oxygène
117. Injecteur n° 1
118. Injecteur n° 2
119. Servomoteur du papillon des gaz
120. Capteur de position d'accélérateur
121. Capteur de position de papillon des gaz
123. Pompe à carburant
124. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
126. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

FAS30505
FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES DE L'ECU
L'ECU est pourvue d'une fonction de diagnostic de pannes permettant de garantir le fonctionnement normal du système d'injection de carburant. Si cette fonction détecte une défaillance dans le système, elle lance immédiatement une action de substitution appropriée et prévient le pilote de la défaillance en allumant le témoin d'alerte de panne du moteur. Une fois qu'une défaillance a été détectée, un numéro de code de panne est enregistré dans la mémoire de l'ECU.

Vérification du témoin d'alerte de panne du moteur
Le témoin d'alerte de panne du moteur s'allume pendant 2 secondes après que le contacteur ON/du démarreur a été placé sur ON. Si le témoin d'alerte ne s'allume pas, il se peut que le témoin d'alerte (DEL) soit défectueux.

L'ECU détecte un signal anormal en provenance du capteur
Si l'ECU détecte un signal anormal depuis un capteur pendant la conduite du véhicule, l'ECU allume le témoin d'alerte de panne du moteur et fournit au moteur des instructions de fonctionnement alternatives appropriées au type de dysfonctionnement.
Lorsqu'un signal anormal est reçu depuis un capteur, l'ECU traite les valeurs spécifiées qui sont programmées pour chaque capteur afin de fournir au moteur des instructions de fonctionnement alternatives permettant au moteur de continuer à fonctionner ou de cesser de fonctionner le cas échéant.

FAS30506
MÉTHODE SUR LE DIAGNOSTIC DE PANNES

Le moteur ne fonctionne pas normalement et le témoin d'alerte de panne du moteur s'allume.

1. Contrôler :
   • Numéro de code de panne

▼▼

a. Vérifier les numéros de code de panne qui ont un état de "Détecté" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
b. Identifiez le système défectueux à l'aide du numéro de code de panne.
c. Identifiez la cause probable de la défaillance.

▲▲

2. Contrôler et réparer la cause probable de la défaillance.

N° de code de panne	Aucun N° de code de panne
Contrôler et réparer. Se reporter à "INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE DE PANNE)" à la page 8-63. Contrôler le fonctionnement des capteurs et des actionneurs en mode de diagnostic. Se reporter à "INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE DE PANNE)" à la page 8-63 et "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.	Contrôler et réparer.

3. Rétablir l'action du système d'injection de carburant.
   Se reporter à "Confirmation de la réalisation de l'entretien" dans le tableau approprié dans "INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE DE PANNE)" à la page 8-63.

N.B.
• Si un autre code de panne s'affiche, répétez les étapes (1) à (3) jusqu'à ce qu'aucun code de panne ne s'affiche.
• Appuyer sur le contacteur OFF/LOCK n'effacera pas l'historique des défaillances.

Le moteur ne fonctionne pas normalement mais le témoin d'alerte de panne du moteur ne s'allume pas.

1. Contrôler le fonctionnement des capteurs et des actionneurs suivants en mode de diagnostic. Se reporter à "CODE DE DIAGNOSTIC : TABLEAU DE FONCTIONNEMENT DU CAPTEUR" à la page 9-16 et "CODE DE DIAGNOSTIC : TABLEAU DE FONCTIONNEMENT DE L'ACTIONNEUR" à la page 9-19.

01 : Signal de capteur de position de papillon des gaz 1 (angle du papillon des gaz)
13 : Signal de capteur de position de papillon des gaz 2 (angle du papillon des gaz)
14 : Signal de capteur de position d'accélérateur 1 (angle du papillon des gaz)
15 : Signal du capteur de position d'accélérateur 2 (angle du papillon des gaz)
30 : Bobine d'allumage
36 : Injecteur nº 1
37 : Injecteur nº 2

Si une défaillance est détectée dans les capteurs ou les actionneurs, réparer ou remplacer toutes les pièces défectueuses.
Si aucune défaillance des capteurs ou des actionneurs n'est détectée, contrôler et réparer les pièces internes du moteur.

FAS30951
OUTIL DE DIAGNOSTIC DES PANNES YAMAHA

Ce modèle utilise l'outil de diagnostic des pannes Yamaha pour identifier des dysfonctionnements.
Pour des informations sur l'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter au manuel d'utilisation fourni avec l'outil.



Port USB de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03256
Interface de l'adaptateur de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03254

N.B.
Un outil de détection générique peut également être utilisé pour identifier les dysfonctionnements.



Kit fil de sortie OBD/ GST
90890-03249

Caractéristiques de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha

L'outil de diagnostic des pannes Yamaha sert à identifier les dysfonctionnements plus rapidement que par des méthodes conventionnelles.
En connectant l'interface de l'embout d'adaptation, qui est connecté au port USB de l'ordinateur, au boîtier de commande électronique d'un véhicule utilisant le câble de communication, les informations nécessaires à l'identification des dysfonctionnements et de l'entretien s'affichent sur l'ordinateur. Les informations affichées comprennent les données de sortie du capteur et les informations enregistrées dans l'ECU.

Fonctions de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha

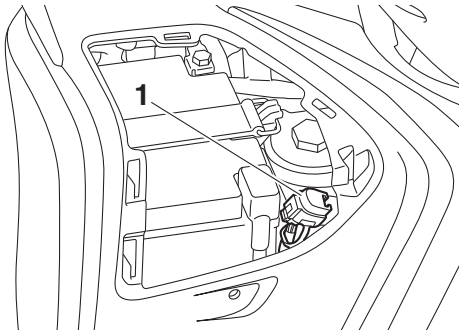
Diagnostic de dysfonctionnement :	Les codes de panne enregistrés dans l'ECU sont lus et leurs contenus sont affichés. Les données d'image fixe correspondent aux données de fonctionnement au moment où un dysfonctionnement a été détecté. Ces données peuvent servir à déterminer quand le dysfonctionnement est survenu et à vérifier l'état du moteur et les conditions de conduite lorsque cela s'est produit.
Diagnostic de fonction :	Contrôler le fonctionnement de la valeur de sortie de chaque capteur et actionneur.
Inspection dynamique :	Vérifier automatiquement l'état des composants électriques.

Test actif :	Régler manuellement la durée d'injection et/ou enclencher certains actionneurs pour le dépannage.
Enregistrement de maintenance :	Enregistrer l'historique des inspections dans l'application de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
Recherche de rappel :	Recherche d'informations sur les campagnes de rappel.
Surveillance :	Affiche un graphique des valeurs de sortie du capteur pour les conditions d'utilisation réelles.
Connexion :	Enregistre et sauvegarde les valeurs de sortie du capteur dans les conditions de conduite réelles.
Réglage CO :	Réglez la concentration d'admissions de CO au ralenti.
Reprogrammer ECU :	Si nécessaire, l'ECU est modifié au moyen des données de réécriture de l'ECU fournies par Yamaha. Le réglage du calage de l'allumage, etc. ne peut être modifié de l'état original du véhicule.
Écriture du numéro VIN/cadre :	Écrire le numéro VIN/cadre dans l'ECU.
Afficher les journaux :	Affiche les données enregistrées.

Cependant, l'outil de diagnostic des pannes Yamaha ne peut être utilisé afin de changer librement les fonctions basiques du véhicule, telles que le réglage du calage de l'allumage.

Branchement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha

Retirer le capuchon de protection "1", puis brancher l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur.



FAS31791

INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE DE PANNE)

Cette section décrit les mesures liées au numéro de code de panne affiché sur l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. Contrôler et réparer les éléments ou composants qui sont la cause probable du dysfonctionnement en suivant l'ordre donné.

Lorsque le contrôle et l'entretien de la pièce défaillante ont été réalisés, supprimer les codes de panne affichés sur l'outil de diagnostic des pannes Yamaha en fonction de la méthode de rétablissement.

N° de code de panne :

Numéro de code de panne affiché sur l'outil de diagnostic des pannes Yamaha lorsque le moteur n'a pas fonctionné normalement.

Nº de code de diagnostic :

Numéro de code de diagnostic à utiliser lorsque le mode de diagnostic de pannes est activé. Se reporter à "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.

Pièces connectées à l'ECU

Les pièces suivantes sont bien connectées à l'ECU.
Lors du contrôle de la présence d'un court-circuit de l'alimentation, il est nécessaire de déconnecter les coupleurs de toutes les pièces suivantes au préalable.

- Capteur de position de vilebrequin
- Injecteur de carburant n° 1
- Injecteur de carburant n° 2
- Bobine d'allumage
- Capteur de position de papillon des gaz
- Capteur de position d'accélérateur
- Capteur de pression d'air admis
- Capteur de température du liquide de refroidissement
- Capteur de température d'air admis
- Capteur d'oxygène
- Capteur de sécurité de chute
- Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
- Servomoteur du papillon des gaz
- Relais du système d'allumage
- Relais de feu stop
- Relais du moteur de ventilateur
- Compteur équipé

N° de code de panne P0030

N.B.

- Si les numéros de code de panne "P0030" et "P0112" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0112".
- Si les numéros de code de panne "P0030" et "P0113" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0113".
- Si les numéros de code de panne "P0030" et "P0122" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0122".
- Si les numéros de code de panne "P0030" et "P0123" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0123".
- Si les numéros de code de panne "P0030" et "P0222" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0222".
- Si les numéros de code de panne "P0030" et "P0223" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0223".
- Si les numéros de code de panne "P0030" et "P2135" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P2135".

N° de code de panne	**P0030**
Élément	**Chauffage de capteur d'oxygène : contrôleur de chauffage défectueux détecté.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur
	Capable de rouler
N° de code de diagnostic	—
Affichage d'outil	—
Procédure	—

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien

N° de code de panne		P0030	
Élément		Chauffage de capteur d'oxygène : contrôleur de chauffage défectueux détecté.	
1	Connexion du coupleur de capteur d'oxygène. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Démarrer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2. **N.B.** Pour cette vérification, régler aussi le coupe-circuit du moteur sur "ON".
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique du faisceau de fils. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Démarrer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3. **N.B.** Pour cette vérification, régler aussi le coupe-circuit du moteur sur "ON".

N° de code de panne		P0030	
Élément		Chauffage de capteur d'oxygène : contrôleur de chauffage défectueux détecté.	
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Connecter correctement ou remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de capteur d'oxygène et le coupleur du boîtier de commande électronique. noir–noir Entre le coupleur double et le relais du système d'injection de carburant. rouge/bleu–rouge/bleu	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Démarrer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4. **N.B.** Pour cette vérification, régler aussi le coupe-circuit du moteur sur "ON".
4	Chauffage de capteur d'oxygène défectueux.	Remplacer le capteur d'oxygène.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Démarrer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5. **N.B.** Pour cette vérification, régler aussi le coupe-circuit du moteur sur "ON".
5	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
6	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

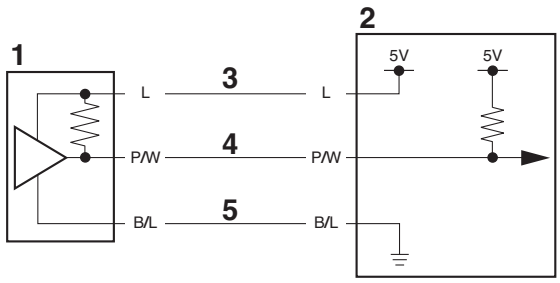
N° de code de panne P0107, P0108

N° de code de panne	**P0107, P0108**
Élément	**[P0107] Capteur de pression d'air admis : court-circuit détecté à la masse.** **[P0108] Capteur de pression d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur
	Capable de rouler
N° de code de diagnostic	03
Affichage d'outil	Affiche la pression d'air admis.
Procédure	Actionner le papillon des gaz tout en appuyant sur le côté "≋" du contacteur du coupe-circuit du moteur. (Si la valeur affichée change, le fonctionnement est correct.)

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Connexion du coupleur de capteur de pression d'air admis. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.

N° de code de panne	P0107, P0108
Élément	**[P0107] Capteur de pression d'air admis : court-circuit détecté à la masse.** **[P0108] Capteur de pression d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**

3-1



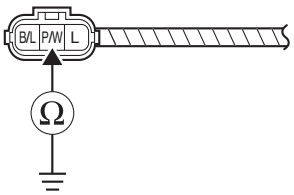
1. Capteur de pression d'air admis
2. ECU
3. Fil d'entrée du capteur
4. Fil de sortie du capteur
5. Fil de la masse du capteur

3-2

Débrancher le coupleur du boîtier de commande électronique de l'ECU.
Déconnecter le coupleur de capteur de pression d'air admis du capteur de pression d'air admis.

3-3

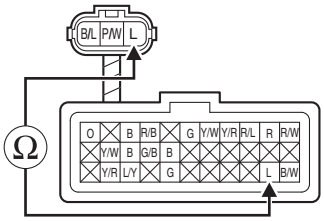
[Pour P0107] Court-circuit à la masse
Entre le coupleur de capteur de pression d'air admis et la masse : rose/blanc–masse
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.



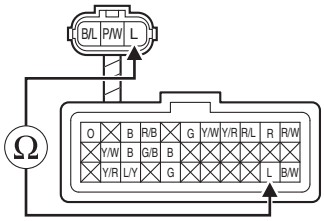
3-4

[Pour P0108] Circuit ouvert
Entre le coupleur de capteur de pression d'air admis et le coupleur du boîtier de commande électronique : bleu–bleu
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

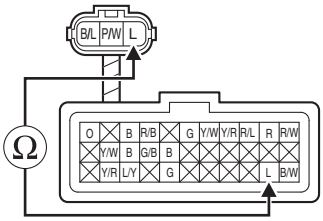
A



B

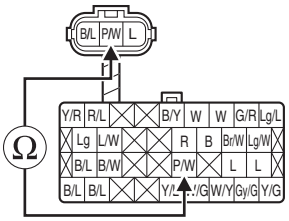
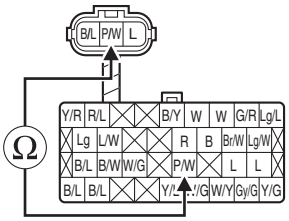
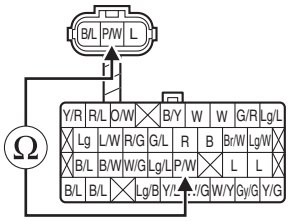
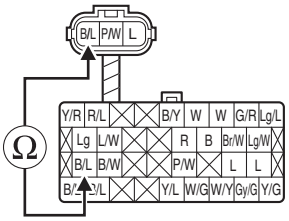
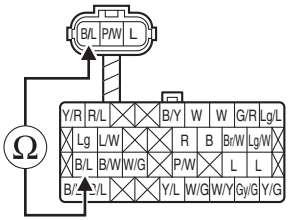
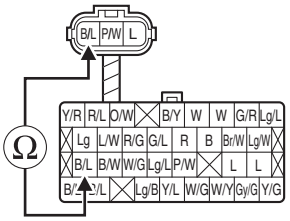


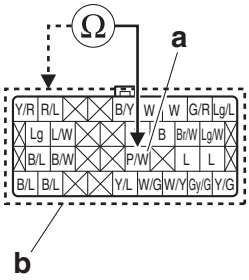
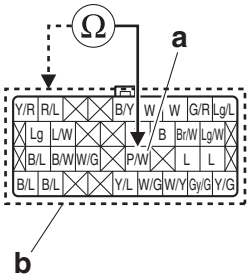
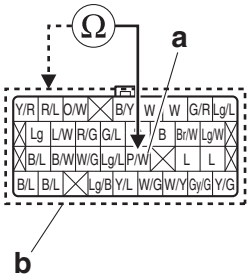
C



A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

N° de code de panne	P0107, P0108
Élément	**[P0107] Capteur de pression d'air admis : court-circuit détecté à la masse.** **[P0108] Capteur de pression d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**

3-5	[Pour P0108] Circuit ouvert Entre le coupleur de capteur de pression d'air admis et le coupleur du boîtier de commande électronique : rose/blanc–rose/blanc S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A  B  C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A
3-6	[Pour P0108] Circuit ouvert Entre le coupleur de capteur de pression d'air admis et le coupleur du boîtier de commande électronique : noir/bleu–noir/bleu S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A  B  C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A
3-7	Déconnecter les coupleurs des pièces qui sont connectées à l'ECU. Se reporter à "Pièces connectées à l'ECU" à la page 8-64.

N° de code de panne	P0107, P0108		
Élément	**[P0107] Capteur de pression d'air admis : court-circuit détecté à la masse.** **[P0108] Capteur de pression d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**		
3-8	[Pour P0107/P0108] Court-circuit Entre la borne de sortie du capteur de pression d'air admis (rose/blanc) "a" du coupleur du boîtier de commande électronique et de n'importe quelle autre borne du coupleur du boîtier de commande électronique "b". S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A  B  C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A		
4	Condition de montage du capteur de pression d'air admis.	Vérifier le jeu ou le pincement. Capteur mal installé → Réinstaller ou remplacer le capteur.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.

N° de code de panne		P0107, P0108	
Élément		**[P0107] Capteur de pression d'air admis : court-circuit détecté à la masse.** **[P0108] Capteur de pression d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**	
5	Capteur de pression d'air admis défectueux.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 03) Lorsque le moteur est à l'arrêt : La pression atmosphérique correspondant à l'altitude et aux conditions climatiques actuelles est indiquée. Au niveau de la mer : Env. 101 kPa (757.6 mmHg, 29.8 inHg), environ 3.64 V 1000 m (3300 ft) au-dessus du niveau de la mer : Env. 90 kPa (675.1 mmHg, 26.6 inHg), environ 3.30 V 2000 m (6700 ft) au-dessus du niveau de la mer : Env. 80 kPa (600.0 mmHg, 23.6 inHg), environ 3.00 V 3000 m (9800 ft) au-dessus du niveau de la mer : Env. 70 kPa (525.0 mmHg, 20.7 inHg), environ 2.70 V Lorsque le moteur est démarré : vérifier que les valeurs indiquées changent. La valeur ne change pas lorsque le moteur est démarré → Vérifier le capteur de pression d'air admis. Remplacer si défectueux. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	Lancer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0112, P0113

N.B.

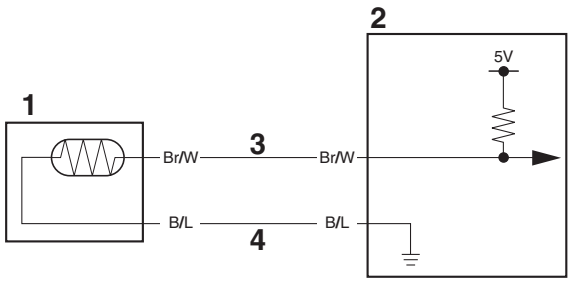
Effectuer cette procédure lorsque le moteur est froid.

N° de code de panne	**P0112, P0113**
Élément	**[P0112] Capteur de température d'air admis : court-circuit détecté à la masse.** **[P0113] Capteur de température d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur
	Capable de rouler
N° de code de diagnostic	05
Affichage d'outil	Affiche la température de l'air.
Procédure	Comparer la température de l'air réelle mesurée avec la valeur de l'affichage de l'outil.

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Connexion du coupleur de capteur de température d'air admis. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.

N° de code de panne	P0112, P0113
Élément	**[P0112] Capteur de température d'air admis : court-circuit détecté à la masse.** **[P0113] Capteur de température d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**

3-1



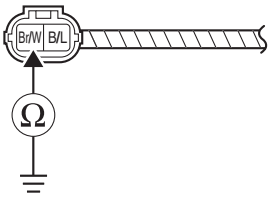
1. Capteur de température d'air admis
2. ECU
3. Fil de sortie du capteur
4. Fil de la masse du capteur

3-2

Déconnecter le coupleur du boîtier de commande électronique de l'ECU.
Déconnecter le coupleur de capteur de température d'air admis depuis le capteur de température d'air admis.

3-3

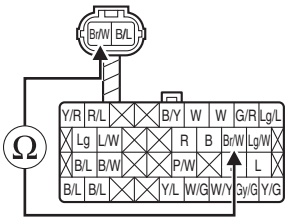
[Pour P0112] Court-circuit à la masse
Entre le coupleur de capteur de température d'air admis et la masse : brun/blanc–masse
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.



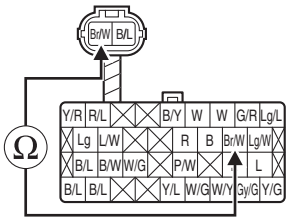
3-4

[Pour P0113] Circuit ouvert
Entre le coupleur de capteur de température d'air admis et le coupleur du boîtier de commande électronique : brun/blanc–brun/blanc
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

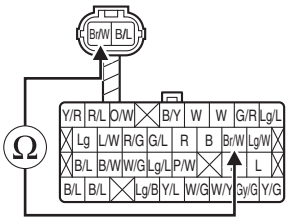
A



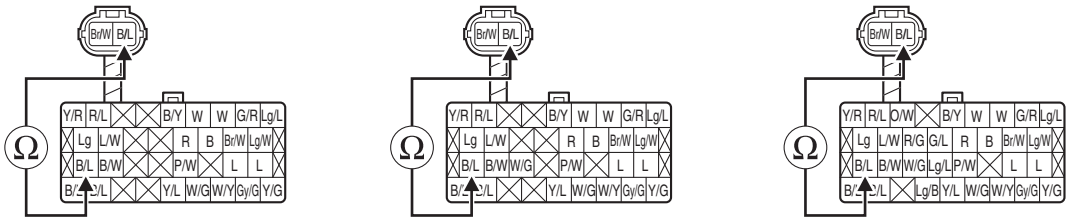
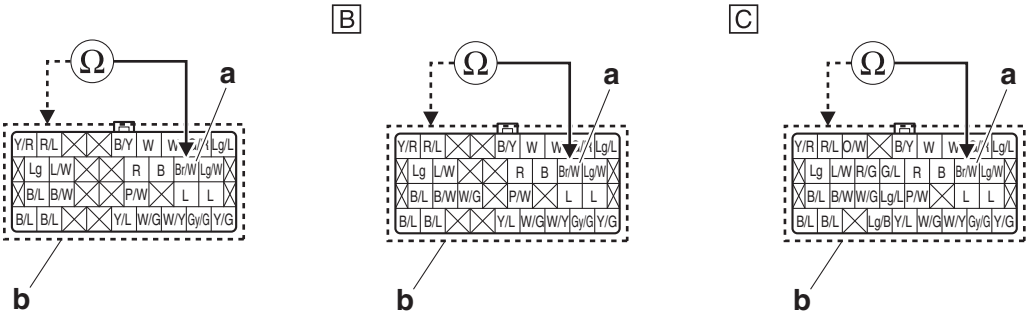
B



C



A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

N° de code de panne	P0112, P0113		
Élément	**[P0112] Capteur de température d'air admis : court-circuit détecté à la masse.** **[P0113] Capteur de température d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**		
3-5	[Pour P0113] Circuit ouvert Entre le coupleur de capteur de température d'air admis et le coupleur du boîtier de commande électronique : noir/bleu–noir/bleu S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A B C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A		
3-6	Déconnecter les coupleurs des pièces qui sont connectées à l'ECU. Se reporter à "Pièces connectées à l'ECU" à la page 8-64.		
3-7	[Pour P0112/P0113] Court-circuit Entre la borne de sortie du capteur de température d'air admis (brun/blanc) "a" du coupleur du boîtier de commande électronique et de n'importe quelle autre borne du coupleur du boîtier de commande électronique "b". S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A B C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A		
4	Condition de montage du capteur de température d'air admis.	Vérifier le jeu ou le pincement. Capteur mal installé → Réinstaller ou remplacer le capteur.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.

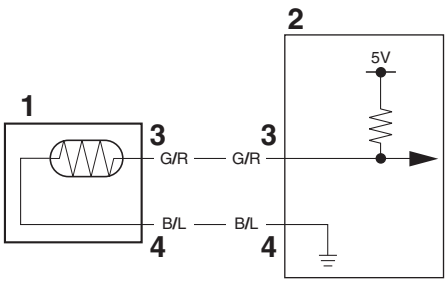
N° de code de panne		P0112, P0113	
Élément		[P0112] Capteur de température d'air admis : court-circuit détecté à la masse. [P0113] Capteur de température d'air admis : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.	
5	Capteur de température d'air admis défectueux.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 05) Lorsque moteur est froid : La température affichée est proche de la température ambiante. La température affichée n'est pas proche de la température ambiante → Vérifier le capteur de température d'air admis. Remplacer si défectueux. Se reporter à "CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE D'AIR ADMIS" à la page 8-268.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0117, P0118

N.B.

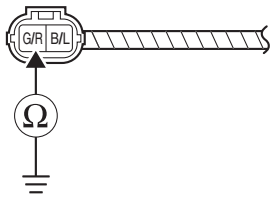
Effectuer cette procédure lorsque le moteur est froid.

N° de code de panne		P0117, P0118	
Élément		[P0117] Capteur de température du liquide de refroidissement : court-circuit détecté à la masse. [P0118] Capteur de température du liquide de refroidissement : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.	
Système de sécurité		Capable de démarrer le moteur	
		Capable de rouler	
N° de code de diagnostic		06	
Affichage d'outil		Lorsque le moteur est froid : affiche la température la plus proche de la température de l'air. Lorsque le moteur est chaud : affiche la température actuelle du liquide de refroidissement.	
Procédure		Comparer la température de liquide de refroidissement réelle mesurée avec la valeur d'affichage de l'outil.	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**

N° de code de panne		P0117, P0118	
Élément		**[P0117] Capteur de température du liquide de refroidissement : court-circuit détecté à la masse. [P0118] Capteur de température du liquide de refroidissement : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**	
1	Connexion du coupleur du capteur de température du liquide de refroidissement. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.
3-1	 1. Capteur de température du liquide de refroidissement 2. ECU 3. Fil de sortie du capteur 4. Fil de la masse du capteur		
3-2	Déconnecter le coupleur du boîtier de commande électronique de l'ECU. Déconnecter le coupleur du capteur de température du liquide de refroidissement depuis le capteur de température du liquide de refroidissement.		

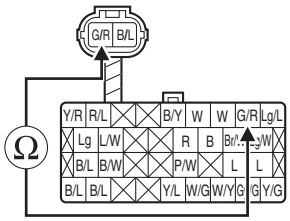
N° de code de panne	P0117, P0118
Élément	**[P0117] Capteur de température du liquide de refroidissement : court-circuit détecté à la masse.** **[P0118] Capteur de température du liquide de refroidissement : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**

3-3 [Pour P0117] Court-circuit à la masse
Entre le coupleur de faisceau de fils (côté ECU) et la masse : vert/rouge–masse
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

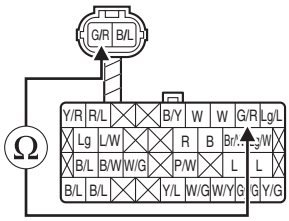


3-4 [Pour P0118] Circuit ouvert
Entre le coupleur de faisceau de fils (côté ECU) et le coupleur du boîtier de commande électronique : vert/rouge–vert/rouge
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

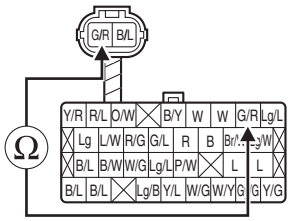
A



B



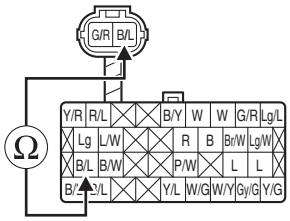
C



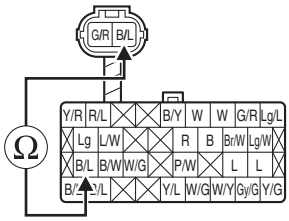
A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

3-5 [Pour P0118] Circuit ouvert
Entre le coupleur de faisceau de fils (côté ECU) et le coupleur du boîtier de commande électronique : noir/bleu–noir/bleu
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

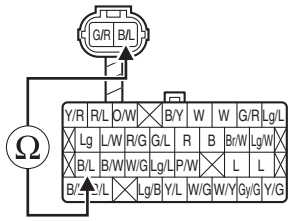
A



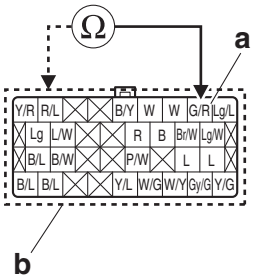
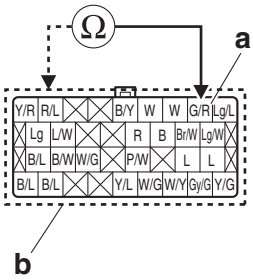
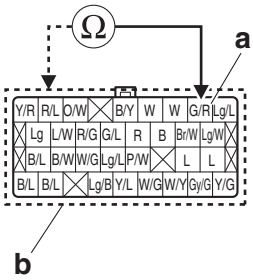
B



C



A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

N° de code de panne	P0117, P0118		
Élément	**[P0117] Capteur de température du liquide de refroidissement : court-circuit détecté à la masse.** **[P0118] Capteur de température du liquide de refroidissement : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.**		
3-6	Déconnecter les coupleurs des pièces qui sont connectées à l'ECU. Se reporter à "Pièces connectées à l'ECU" à la page 8-64.		
3-7	[Pour P0117/P0118] Court-circuit Entre la borne de sortie du faisceau de fils (côté ECU) (vert/rouge) "a" du coupleur du boîtier de commande électronique et de n'importe quelle autre borne du coupleur du boîtier de commande électronique "b". S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A  B  C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A		
4	Condition de montage du capteur de température du liquide de refroidissement.	Vérifier le jeu ou le pincement. Capteur mal installé → Réinstaller ou remplacer le capteur.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Capteur de température du liquide de refroidissement défectueux.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 06) Lorsque moteur est froid : La température affichée est proche de la température ambiante. La température affichée n'est pas proche de la température ambiante → Vérifier le capteur de température du liquide de refroidissement. Remplacer si défectueux. Se reporter à "CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT" à la page 8-264.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.

N° de code de panne		P0117, P0118	
Élément		[P0117] Capteur de température du liquide de refroidissement : court-circuit détecté à la masse. [P0118] Capteur de température du liquide de refroidissement : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.	
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

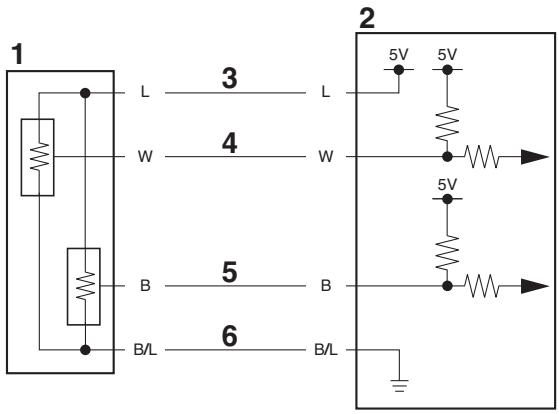
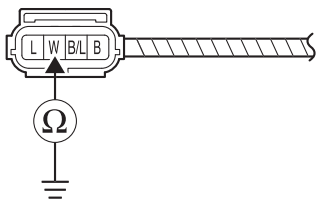
N° de code de panne P0122, P0123, P0222, P0223, P2135

N.B.

Si un code de panne autre que le n° "P2135" ("P0122, P0123, P0222, P0223") est détecté, effectuer en premier la recherche de pannes.

N° de code de panne		P0122, P0123, P0222, P0223, P2135	
Élément		[P0122] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse. [P0123] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté. [P0222] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse. [P0223] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté. [P2135] Capteur de position de papillon des gaz : erreur de déviation de tension de sortie.	
Système de sécurité		Capable/Incapable de démarrer le moteur	
		Capable/Incapable de conduire le véhicule	
N° de code de diagnostic		01, 13	
01	Affichage d'outil	Signal du capteur de position de papillon des gaz 1 • 11–20 (position complètement fermée) • 95–106 (position complètement ouverte)	
	Procédure	• Contrôler avec les boisseaux complètement fermés. • Contrôler avec les boisseaux complètement ouverts.	
13	Affichage d'outil	Signal du capteur de position de papillon des gaz 2 • 8–22 (position complètement fermée) • 92–108 (position complètement ouverte)	
	Procédure	• Contrôler avec les boisseaux complètement fermés. • Contrôler avec les boisseaux complètement ouverts.	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
1	Connexion du coupleur du capteur de position de papillon des gaz. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.

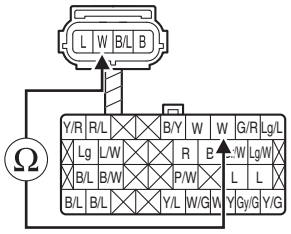
N° de code de panne		P0122, P0123, P0222, P0223, P2135	
Élément		**[P0122] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0123] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P0222] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0223] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2135] Capteur de position de papillon des gaz : erreur de déviation de tension de sortie.**	
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.

N° de code de panne	**P0122, P0123, P0222, P0223, P2135**
Élément	**[P0122] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0123] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P0222] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0223] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2135] Capteur de position de papillon des gaz : erreur de déviation de tension de sortie.**
3-1	 1. Capteur de position de papillon des gaz 2. ECU 3. Fil d'entrée du capteur 4. Fil de sortie du capteur 1 5. Fil de sortie du capteur 2 6. Fil de la masse du capteur
3-2	Débrancher le coupleur du boîtier de commande électronique de l'ECU. Déconnecter le coupleur du capteur de position de papillon des gaz du capteur de position de papillon des gaz.
3-3	[Pour P0122] Court-circuit détecté à la masse Entre le coupleur du capteur de position de papillon des gaz et la masse : blanc–masse S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. 

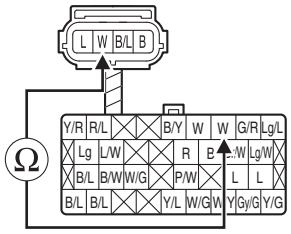
N° de code de panne	P0122, P0123, P0222, P0223, P2135
Élément	**[P0122] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0123] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P0222] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0223] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2135] Capteur de position de papillon des gaz : erreur de déviation de tension de sortie.**

3-4 [Pour P0123] Circuit ouvert
Entre le coupleur du capteur de position de papillon des gaz et le coupleur du boîtier de commande électronique : blanc–blanc
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

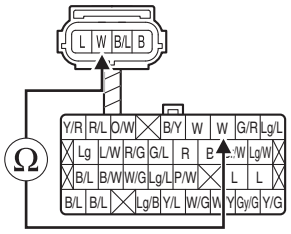
A



B

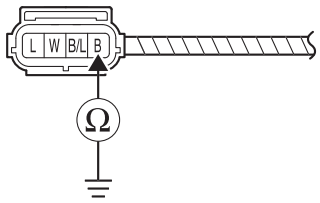


C



A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

3-5 [Pour P0222] Court-circuit détecté à la masse
Entre le coupleur du capteur de position de papillon des gaz et la masse : noir–masse
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

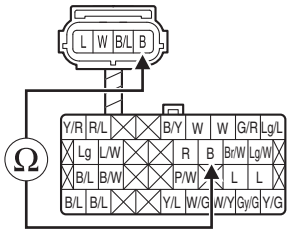


N° de code de panne	P0122, P0123, P0222, P0223, P2135
Élément	**[P0122] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0123] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P0222] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0223] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2135] Capteur de position de papillon des gaz : erreur de déviation de tension de sortie.**

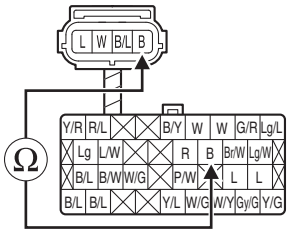
3-6

[Pour P0223] Circuit ouvert
Entre le coupleur du capteur de position de papillon des gaz et le coupleur du boîtier de commande électronique : noir–noir
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

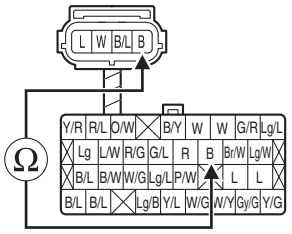
A



B



C

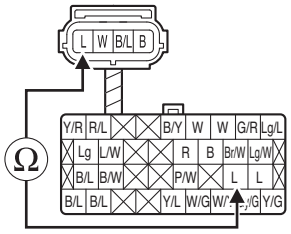


A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

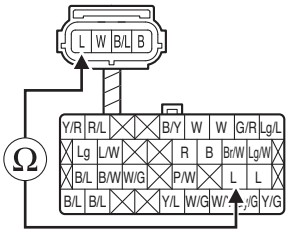
3-7

[Pour P0123/P0223] Circuit ouvert
Entre le coupleur du capteur de position de papillon des gaz et le coupleur du boîtier de commande électronique : bleu–bleu
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

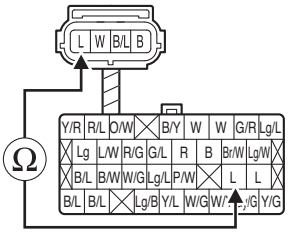
A



B



C

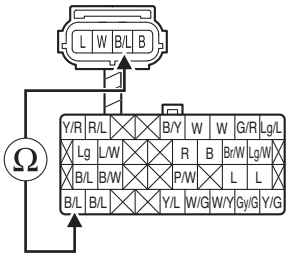


A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

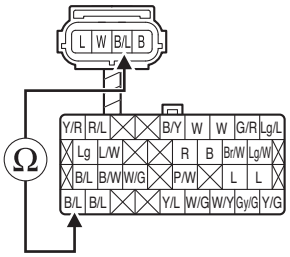
N° de code de panne	P0122, P0123, P0222, P0223, P2135
Élément	**[P0122] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0123] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P0222] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0223] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2135] Capteur de position de papillon des gaz : erreur de déviation de tension de sortie.**

3-8 [Pour P0123/P0223] Circuit ouvert
Entre le coupleur du capteur de position de papillon des gaz et le coupleur du boîtier de commande électronique : noir/bleu–noir/bleu
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

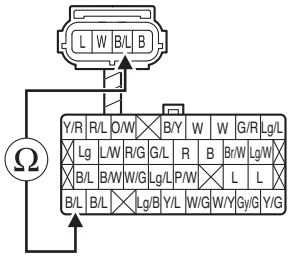
A



B



C

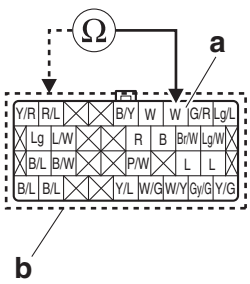


A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

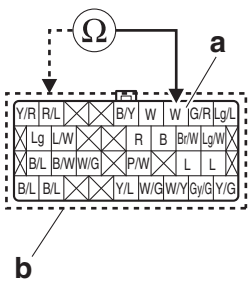
3-9 Déconnecter les coupleurs des pièces qui sont connectées à l'ECU.
Se reporter à "Pièces connectées à l'ECU" à la page 8-64.

3-10 [Pour P0122/P0123] Court-circuit
Entre la borne de sortie de capteur de position de papillon des gaz (blanc) "a" du coupleur du boîtier de commande électronique et de n'importe quelle autre borne du coupleur du boîtier de commande électronique "b".
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

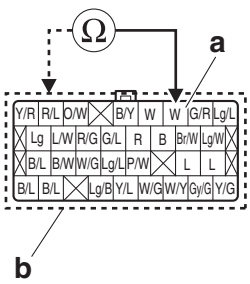
A



B

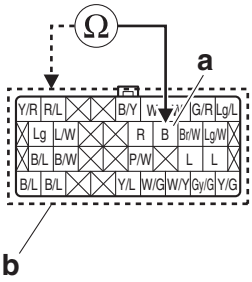
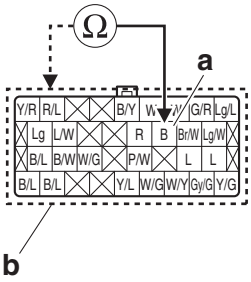
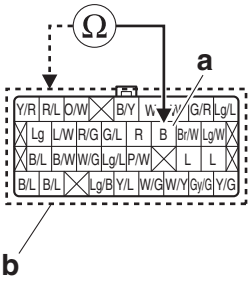


C



A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

N° de code de panne	P0122, P0123, P0222, P0223, P2135
Élément	**[P0122] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0123] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P0222] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0223] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2135] Capteur de position de papillon des gaz : erreur de déviation de tension de sortie.**

3-11	[Pour P0222/P0223] Court-circuit Entre la borne de sortie de capteur de position de papillon des gaz (noir) "a" du coupleur du boîtier de commande électronique et de n'importe quelle autre borne du coupleur du boîtier de commande électronique "b". S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A  B  C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A		
4	Condition de montage du capteur de position de papillon des gaz.	Vérifier le jeu ou le pincement. Capteur mal installé → Réinstaller ou ajuster le capteur. Se reporter à "RÉGLAGE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ" à la page 7-14.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Capteur de position de papillon des gaz défectueux (résistance).	Mesurer la résistance du capteur de position de papillon des gaz. Se reporter à "CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ" à la page 8-265.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.

N° de code de panne		P0122, P0123, P0222, P0223, P2135	
Élément		**[P0122] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0123] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P0222] Capteur de position de papillon des gaz : court-circuit détecté à la masse.** **[P0223] Capteur de position de papillon des gaz : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2135] Capteur de position de papillon des gaz : erreur de déviation de tension de sortie.**	
6	Capteur de position de papillon des gaz défectueux.	Vérifier le signal de capteur de position de papillon des gaz 1. Exécuter le mode de diagnostic. (Code N° 01) Lorsque les boisseaux sont complètement fermés : Une valeur de 11–20 est indiquée. Lorsque les boisseaux sont complètement ouverts : Une valeur de 95–106 est indiquée. Vérifier le signal de capteur de position de papillon des gaz 2. Exécuter le mode de diagnostic. (Code N° 13) Lorsque les boisseaux sont complètement fermés : Une valeur de 8–22 est indiquée. Lorsque les boisseaux sont complètement ouverts : Une valeur de 92–108 est indiquée. Une valeur indiquée est en dehors de la plage spécifiée → Remplacer le capteur de position de papillon des gaz.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 7.
7	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
8	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0132

N° de code de panne	**P0132**
Élément	**Capteur d'oxygène : court-circuit détecté (court-circuit d'alimentation).**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur
	Capable de rouler
N° de code de diagnostic	—
Affichage d'outil	—
Procédure	—

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Condition de montage du capteur d'oxygène.	Vérifier le jeu ou le pincement. Capteur mal installé → Réinstaller ou remplacer le capteur.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur de capteur d'oxygène. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique du faisceau de fils. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.

N° de code de panne		P0132	
Élément		Capteur d'oxygène : court-circuit détecté (court-circuit d'alimentation).	
4	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Connecter correctement ou remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de capteur d'oxygène et le connecteur de raccord. noir/bleu–noir/bleu Entre le connecteur de raccord et le coupleur du boîtier de commande électronique. noir/bleu–noir/bleu Entre le coupleur de capteur d'oxygène et le coupleur du boîtier de commande électronique. gris/vert–gris/vert	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Capteur d'oxygène défectueux.	Vérifier le capteur d'oxygène. Défectueux → Remplacer le capteur d'oxygène. Se reporter à "DÉPOSE DU MOTEUR" à la page 5-3.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0201

N° de code de panne	**P0201**
Élément	**Injecteur de carburant n° 1 : dysfonctionnement dans l'injecteur de carburant n° 1.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur (selon le nombre de cylindres défectueux)
	Capable de conduire le véhicule (selon le nombre de cylindres défectueux)
N° de code de diagnostic	36
Actionnement	Déclenche l'injecteur de carburant n° 1 cinq fois à une seconde d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que l'injecteur de carburant est déclenché.
Procédure	Débrancher le coupleur de pompe à carburant. Contrôler que l'injecteur de carburant n° 1 est déclenché cinq fois en écoutant le bruit de fonctionnement.

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Connexion du coupleur de l'injecteur de carburant n° 1. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 36) Bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 6. Aucun bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 2.
2	Injecteur de carburant n° 1 défectueux.	Mesurez la résistance de l'injecteur de carburant. Remplacer si hors spécifications. Se reporter à "CONTRÔLE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT" à la page 8-269.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 36) Bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 6. Aucun bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 3.
3	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 36) Bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 6. Aucun bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 4.
4	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur d'injecteur de carburant et le coupleur du boîtier de commande électronique. rouge/noir–rouge/noir Entre le coupleur d'injecteur de carburant et le coupleur de relais de coupe-circuit de démarrage. rouge/bleu–rouge/bleu	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 36) Bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 6. Aucun bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 5.

N° de code de panne		P0201	
Élément		Injecteur de carburant n° 1 : dysfonctionnement dans l'injecteur de carburant n° 1.	
5	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	
6	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide du mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0202

N° de code de panne		P0202	
Élément		Injecteur de carburant n° 2 : dysfonctionnement dans l'injecteur de carburant n° 2.	
Système de sécurité		Capable de démarrer le moteur (selon le nombre de cylindres défectueux)	
		Capable de conduire le véhicule (selon le nombre de cylindres défectueux)	
N° de code de diagnostic		37	
Actionnement		Déclenche l'injecteur de carburant n° 2 cinq fois à une seconde d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que l'injecteur de carburant est déclenché.	
Procédure		Débrancher le coupleur de pompe à carburant. Contrôler que l'injecteur de carburant n° 2 est déclenché cinq fois en écoutant le bruit de fonctionnement.	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
1	Connexion du coupleur de l'injecteur de carburant n° 2. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 37) Bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 6. Aucun bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 2.
2	Injecteur de carburant n° 2 défectueux.	Mesurez la résistance de l'injecteur de carburant. Remplacer si hors spécifications. Se reporter à "CONTRÔLE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT" à la page 8-269.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 37) Bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 6. Aucun bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 3.

N° de code de panne		P0202	
Élément		Injecteur de carburant n° 2 : dysfonctionnement dans l'injecteur de carburant n° 2.	
3	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 37) Bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 6. Aucun bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 4.
4	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur d'injecteur de carburant et le coupleur du boîtier de commande électronique. vert/noir–vert/noir Entre le coupleur d'injecteur de carburant et le coupleur de relais de coupe-circuit de démarrage. rouge/bleu–rouge/bleu	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 37) Bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 6. Aucun bruit de fonctionnement → Aller à l'élément 5.
5	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	
6	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide du mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0335

N° de code de panne		P0335	
Élément		Capteur de position de vilebrequin : aucun signal normal n'est reçu en provenance du capteur de position de vilebrequin.	
Système de sécurité		Incapable de démarrer le moteur	
		Incapable de rouler	
N° de code de diagnostic		—	
Affichage d'outil		—	
Procédure		—	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**

N° de code de panne		P0335	
Élément		Capteur de position de vilebrequin : aucun signal normal n'est reçu en provenance du capteur de position de vilebrequin.	
1	Connexion du coupleur du capteur de position de vilebrequin. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Lancer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Lancer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de capteur de position de vilebrequin et le coupleur du boîtier de commande électronique. noir/jaune–noir/jaune Entre le coupleur de capteur de position de vilebrequin et le connecteur de raccord. noir/bleu–noir/bleu Entre le connecteur de raccord et le coupleur du boîtier de commande électronique. noir/bleu–noir/bleu	Lancer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.
4	Condition de montage du capteur de position de vilebrequin. Vérifier s'il y a du jeu ou des pincements. Vérifier l'écartement entre le capteur de position de vilebrequin et le rotor d'alternateur.	Capteur installé de manière inappropriée → Réinstaller ou remplacer le capteur. Se reporter à "ALTERNATEUR ET LANCEUR DE DÉMARREUR" à la page 5-47.	Lancer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Capteur de position de vilebrequin défectueux.	Vérifier le capteur de position de vilebrequin. Se reporter à "CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE VILEBREQUIN" à la page 8-260. Remplacer si défectueux.	Lancer le moteur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.

N° de code de panne		P0335	
Élément		Capteur de position de vilebrequin : aucun signal normal n'est reçu en provenance du capteur de position de vilebrequin.	
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0351

N° de code de panne		P0351	
Élément		Bobine d'allumage : circuit ouvert ou court-circuit détecté dans le fil primaire de la bobine d'allumage.	
Système de sécurité		Capable de démarrer le moteur (selon le nombre de cylindres défectueux)	
		Capable de conduire le véhicule (selon le nombre de cylindres défectueux)	
N° de code de diagnostic		30	
Actionnement		Déclenche la bobine d'allumage cinq fois à une seconde d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que la bobine d'allumage est déclenchée.	
Procédure		Contrôler qu'une étincelle est générée cinq fois. • Branchez un testeur d'allumage.	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
1	Connexion du coupleur de bobine d'allumage. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.

N° de code de panne		P0351	
Élément		Bobine d'allumage : circuit ouvert ou court-circuit détecté dans le fil primaire de la bobine d'allumage.	
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de bobine d'allumage et le coupleur du boîtier de commande électronique. orange–orange Entre le coupleur de bobine d'allumage et le coupleur de contacteur de diode. rouge/noir–rouge/noir	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.
4	Condition de montage de la bobine d'allumage.	Vérifier le jeu ou le pincement. Bobine d'allumage mal installée → Réinstaller ou remplacer la bobine d'allumage.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Bobine d'allumage défectueuse.	Mesurer la résistance de l'enroulement primaire de la bobine d'allumage. Remplacer si hors spécifications. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE" à la page 8-259.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 30) Aucune étincelle → Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0500

N° de code de panne	**P0500**
Élément	**Capteur de roue arrière : aucun signal normal en provenance du capteur de roue arrière n'est reçu.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur
	Capable de rouler
N° de code de diagnostic	07
Affichage d'outil	Impulsion de vitesse de roue arrière 0–999
Procédure	Contrôler que le nombre augmente lorsque la roue arrière est tournée. Le numéro est cumulatif et n'est pas remis à zéro à chaque fois que la roue est arrêtée.

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Connexion du coupleur du capteur de roue arrière. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 07) Tourner la roue arrière à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 07) Tourner la roue arrière à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 3.
3	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 07) Tourner la roue arrière à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 4.
4	Continuité du fil de capteur de roue arrière ou capteur de roue arrière défectueux.	Circuit ouvert ou court-circuit, ou capteur défectueux → Remplacer le capteur de roue arrière. Entre le coupleur du capteur de roue arrière et le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS. noir–noir blanc–blanc Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le coupleur du boîtier de commande électronique. blanc/vert–blanc/vert	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 07) Tourner la roue arrière à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 5.

N° de code de panne		P0500	
Élément		Capteur de roue arrière : aucun signal normal en provenance du capteur de roue arrière n'est reçu.	
5	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 07) Tourner la roue arrière à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement du boîtier de commande électronique du système ABS.	Remplacez le boîtier de commande électronique du système ABS.	Allez à l'élément 7.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis faire tourner la roue arrière à la main. Démarrer le moteur et entrer les signaux de vitesse du véhicule en utilisant le véhicule entre 20 et 30 km/h (12 à 19 mph). Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide du mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne. Supprimer ce code de panne même s'il est en état "Détecté".	

N° de code de panne P0507

N.B.

- Si les numéros de code de panne "P0507" et "P0560" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0560".
- Si les numéros de code de panne "P0507" et "P0638" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0638".
- Si les numéros de code de panne "P0507" et "P0500" sont indiqués simultanément, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0500".

N° de code de panne		P0507	
Élément		Le régime de ralenti du moteur est trop élevé.	
Système de sécurité		Capable de démarrer le moteur	
		Capable de rouler	
N° de code de diagnostic		67	
Affichage d'outil		—	
Procédure		—	
Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien

N° de code de panne		P0507	
Élément		Le régime de ralenti du moteur est trop élevé.	
1	Système d'admission anormal (entrée d'alimentation en air secondaire).	Vérifier les boîtiers d'injection. Remplacer si défectueux. Se reporter à "BOÎTIER D'INJECTION" à la page 7-5.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 minutes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 4 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	L'apprentissage de l'ISC (contrôle du régime de ralenti) est surcompensé.	Vérifier le système d'admission et nettoyer le boîtier d'injection. Se reporter à "CONTRÔLE ET NETTOYAGE DES BOÎTIERS D'INJECTION" à la page 7-9. Exécuter le mode de diagnostic. (Code N° 67) Exécuter l'effacement des données d'apprentissage de l'ISC (contrôle du régime de ralenti).	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 minutes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 4 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
4	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0560

N° de code de panne		P0560	
Élément		La tension de charge est anormale.	
Système de sécurité		Capable de démarrer le moteur	
		Capable de rouler	
N° de code de diagnostic		—	
Affichage d'outil		—	
Procédure		—	
Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien

N° de code de panne		P0560	
Élément		La tension de charge est anormale.	
1	Défaillance du circuit de charge.	Vérifier le circuit de charge. Se reporter à "CIRCUIT DE CHARGE" à la page 8-19. Redresseur/régulateur ou alternateur avec rotor à aimantation permanente défectueux → Remplacer. Connexion défectueuse dans le circuit de charge → Connecter correctement ou remplacer le faisceau de fils.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 2 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Répéter l'élément 1.
2	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0601, P0606

N° de code de panne		P0601, P0606	
Élément		Dysfonctionnement interne de l'ECU. (Lorsque ce dysfonctionnement est détecté dans l'ECU, le numéro de code de panne peut ne pas apparaître sur l'affichage de l'outil.)	
Système de sécurité		Capable/Incapable de démarrer le moteur	
		Capable/Incapable de conduire le véhicule	
N° de code de diagnostic		—	
Affichage d'outil		—	
Procédure		—	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
1	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Contrôler que le témoin d'alerte de panne du moteur ne s'allume pas.

N° de code de panne P062F

N° de code de panne	**P062F**
Élément	**Numéro de code de panne EEPROM : une erreur est détectée en cours de lecture ou de rédaction sur l'EEPROM.**
Système de sécurité	Capable/Incapable de démarrer le moteur
	Capable/Incapable de conduire le véhicule
N° de code de diagnostic	60
Affichage d'outil	00 • Aucun dysfonctionnement détecté (Si le code de panne P062F de diagnostic de pannes est indiqué, l'ECU est défectueux.) 01, 02 (Valeur d'ajustement CO) • (Si plus d'un cylindre sont défectueux, l'affichage change toutes les deux secondes pour afficher tous les numéros de cylindre détecté. Lorsque tous les numéros de cylindre sont affichés, l'affichage répète le même procédé.) 11 (Erreur de données pour les valeurs d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti)) 12 (Valeur d'apprentissage de rétroaction de l'oxygène) 13 (Valeur de mémoire OBD)
Procédure	—

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Identifier le dysfonctionnement.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 60) 00 : Aller à l'élément 5. 01 : Aller à l'élément 2. 02 : Aller à l'élément 3. 11–13 : Aller à l'élément 4.	
2	"01" est indiqué dans le mode de diagnostic. (Code N° 60) Erreur de données EEPROM pour le réglage de la concentration de CO du cylindre n° 1.	Modifier la concentration de CO du cylindre n° 1, et réécrire dans l'EEPROM. Se reporter à "RÉGLAGE DU VOLUME DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT" à la page 3-14. Une fois ce réglage effectué, appuyer sur le contacteur OFF/LOCK.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Répéter l'élément 1. Si le même numéro est indiqué, aller à l'élément 5.
3	"02" est indiqué dans le mode de diagnostic. (Code N° 60) Erreur de données EEPROM pour le réglage de la concentration de CO du cylindre n° 2.	Modifier la concentration de CO du cylindre n° 2, et réécrire dans l'EEPROM. Se reporter à "RÉGLAGE DU VOLUME DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT" à la page 3-14. Une fois ce réglage effectué, appuyer sur le contacteur OFF/LOCK.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Répéter l'élément 1. Si le même numéro est indiqué, aller à l'élément 5.

N° de code de panne		P062F	
Élément		Numéro de code de panne EEPROM : une erreur est détectée en cours de lecture ou de rédaction sur l'EEPROM.	
4	"11" est indiqué dans le mode de diagnostic. (Code N° 60) Erreur de données EEPROM pour les valeurs d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti). "12" est indiqué en mode de diagnostic. (Code N° 60) Erreur de données EEPROM pour les valeurs d'apprentissage de rétroaction d'oxygène. "13" est indiqué en mode de diagnostic. (Code N° 60) Erreur de données EEPROM pour les valeurs de mémoire OBD.	Pousser le contacteur OFF/LOCK.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Répéter l'élément 1. Si le même numéro est indiqué, aller à l'élément 5.
5	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
6	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0638

N° de code de panne		P0638	
Élément		YCC-T système d'entraînement : dysfonctionnement détecté.	
Système de sécurité		Capable/Incapable de démarrer le moteur	
		Capable/Incapable de conduire le véhicule	
N° de code de diagnostic		—	
Affichage d'outil		—	
Procédure		—	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
1	Connexion du coupleur du servomoteur de papillon des gaz. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.

N° de code de panne		P0638	
Élément		YCC-T système d'entraînement : dysfonctionnement détecté.	
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique du faisceau de fils. Débrancher le coupleur et contrôler les goupilles (bornes pliées ou cassées et verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Contrôler le fusible boisseau électronique.	Anomalie → Remplacer le fusible du boisseau électronique.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.
4	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur du servomoteur de papillon des gaz et le coupleur du boîtier de commande électronique. jaune/rouge–jaune/rouge jaune/rouge–jaune/rouge Entre le coupleur du boîtier de commande électronique et le boîtier à fusibles (fusible de papillon des gaz électronique). rouge/bleu–rouge/bleu	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Servomoteur du papillon des gaz défectueux.	Vérifier le servomoteur du papillon des gaz. Remplacer les boîtiers d'injection s'ils sont défectueux. Se reporter à "CONTRÔLE DU SERVOMOTEUR DE PAPILLONS DES GAZ" à la page 8-266.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Boîtiers d'injection défectueux.	Vérifier les boîtiers d'injection. Remplacer si défectueux. Se reporter à "CONTRÔLE DU SERVOMOTEUR DE PAPILLONS DES GAZ" à la page 8-266.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 7.

N° de code de panne		P0638	
Élément		YCC-T système d'entraînement : dysfonctionnement détecté.	
7	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DU BLOC DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE" à la page 8-229.	L'entretien est terminé.
8	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0657

N° de code de panne		P0657	
Élément		Tension du circuit d'alimentation : tension incorrecte fournie à l'injecteur de carburant et à la pompe à carburant.	
Système de sécurité		Capable de démarrer le moteur	
		Capable de rouler	
N° de code de diagnostic		09, 50	
09	Affichage d'outil	Tension de circuit d'alimentation (tension de la batterie) Environ 12.0	
	Procédure	Régler le coupe-circuit du moteur sur "◯", puis comparer la tension de la batterie réelle mesurée avec la valeur de l'affichage de l'outil. (Si la tension réelle mesurée de la batterie est faible, rechargez la batterie.)	
50	Actionnement	Déclenche le relais de coupe-circuit de démarrage cinq fois à une seconde d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que le relais est déclenché.	
	Procédure	Contrôler que le relais de coupe-circuit de démarrage est actionné cinq fois en écoutant le bruit de fonctionnement.	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
1	Connexion du coupleur de relais du système d'injection de carburant. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.

N° de code de panne		P0657	
Élément		Tension du circuit d'alimentation : tension incorrecte fournie à l'injecteur de carburant et à la pompe à carburant.	
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le relais du démarreur et le coupleur de relais du système d'allumage. rouge–rouge Entre le coupleur de relais du système d'allumage et le coupleur du bloc de contrôle à distance. jaune/bleu–jaune/bleu Entre le coupleur de relais du système d'allumage et le fusible de l'allumage. brun/bleu–brun/bleu Entre le fusible de l'allumage et le coupleur de contacteur à la poignée (droite). rouge/blanc–rouge/blanc Entre le coupleur de contacteur à la poignée (droite) et le coupleur de relais du système d'injection de carburant. rouge/noir–rouge/noir Entre le relais du démarreur et le fusible du système d'injection de carburant. rouge–rouge Entre le fusible du système d'injection de carburant et le coupleur de relais du système d'injection de carburant. rouge–rouge Entre le coupleur de relais du système d'injection de carburant et le coupleur du boîtier de commande électronique. rouge/bleu–rouge/bleu bleu/jaune–bleu/jaune	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.

N° de code de panne		P0657	
Élément		Tension du circuit d'alimentation : tension incorrecte fournie à l'injecteur de carburant et à la pompe à carburant.	
4	Relais du système d'injection de carburant défectueux.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 50) Pas de son de fonctionnement → Remplacer le relais du système d'injection de carburant et le relais du système d'allumage.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Relais du système d'injection de carburant défectueux.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 09) La tension du circuit d'alimentation est en dessous de 3 V → Remplacer le relais du système d'injection de carburant et le relais du système d'allumage.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 5 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P1601

N° de code de panne		P1601	
Élément		Contacteur de béquille latérale : circuit ouvert ou court-circuit du fil vert clair de l'ECU détecté.	
Système de sécurité		Incapable de démarrer le moteur	
		Incapable de rouler	
N° de code de diagnostic		20	
Affichage d'outil		Contacteur de béquille latérale • "ON" (béquille latérale repliée) • "OFF" (béquille latérale dépliée)	
Procédure		Dépliez et repliez la béquille latérale (avec la boîte de vitesses engagée).	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**

N° de code de panne		P1601	
Élément		Contacteur de béquille latérale : circuit ouvert ou court-circuit du fil vert clair de l'ECU détecté.	
1	Connexion du coupleur de contacteur de béquille latérale. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis déployer et rétracter la béquille latérale. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis déployer et rétracter la béquille latérale. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Connexion du coupleur de contacteur de béquille latérale. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis déployer et rétracter la béquille latérale. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.
4	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de contacteur de béquille latérale et le coupleur du boîtier de commande électronique. vert clair–vert clair Entre le coupleur de contacteur de béquille latérale et la masse. noir–noir	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis déployer et rétracter la béquille latérale. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Contacteur de béquille latérale.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 20) Béquille latérale rétractée : "ON" Béquille latérale dépliée : "OFF" Remplacer si défectueuse.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis déployer et rétracter la béquille latérale. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.

N° de code de panne		P1601	
Élément		Contacteur de béquille latérale : circuit ouvert ou court-circuit du fil vert clair de l'ECU détecté.	
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P1602

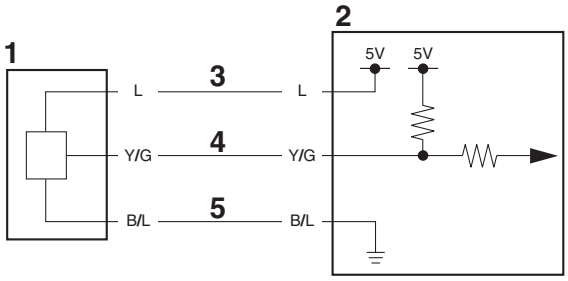
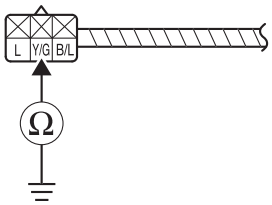
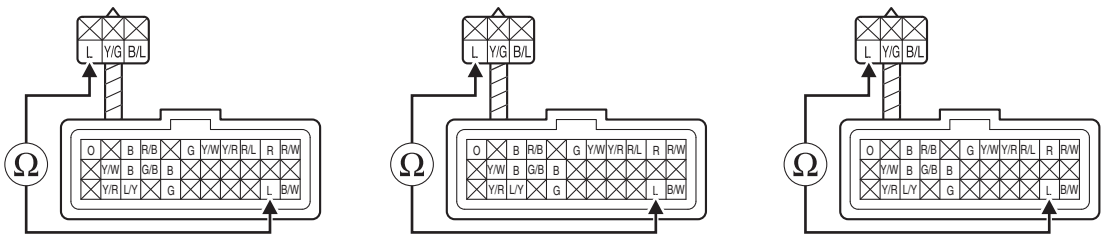
N° de code de panne		P1602	
Élément		Dysfonctionnement dans le circuit interne ECU (dysfonctionnement de la fonction de coupure d'alimentation ECU).	
Système de sécurité		Capable/Incapable de démarrer le moteur	
		Capable/Incapable de conduire le véhicule	
N° de code de diagnostic		—	
Affichage d'outil		—	
Procédure		—	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
1	Condition de montage des câbles de batterie. Vérifier la condition de montage de la batterie et des câbles de batterie (boulons desserrés).	Batterie ou câbles de batterie installés de manière inappropriés → Réinstaller ou remplacer les câbles de batterie.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur de relais de démarreur. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.

N° de code de panne		P1602	
Élément		Dysfonctionnement dans le circuit interne ECU (dysfonctionnement de la fonction de coupure d'alimentation ECU).	
3	Contrôler le fusible principal.	Fusible grillé → Remplacer le fusible.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.
4	Continuité du faisceau de fils entre le relais du démarreur et le coupleur du boîtier de commande électronique.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le relais de démarreur et le coupleur du boîtier de commande électronique. rouge–rouge	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Continuité du faisceau de fils entre le relais du démarreur et la batterie.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le relais du démarreur et la batterie. rouge–rouge	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacez l'ECU.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P1604, P1605

N° de code de panne	**P1604, P1605**
Élément	**[P1604] Capteur de sécurité de chute : court-circuit détecté à la masse.** **[P1605] Capteur de sécurité de chute : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation.**
Système de sécurité	Incapable de démarrer le moteur
	Incapable de rouler
N° de code de diagnostic	08
Affichage d'outil	Tension de sortie du capteur de sécurité de chute • 0.4–1.4 (vertical) • 3.7–4.4 (renversé)
Procédure	Déposer le capteur de sécurité de chute et l'incliner de plus de 65 degrés.

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Connexion du coupleur de capteur de sécurité de chute. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis sur "OFF", puis de nouveau sur "ON". Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis sur "OFF", puis de nouveau sur "ON". Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis sur "OFF", puis de nouveau sur "ON". Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.

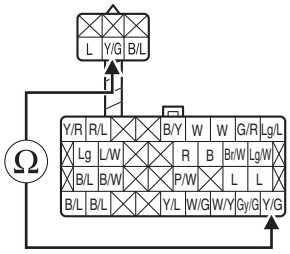
N° de code de panne	**P1604, P1605**
Élément	**[P1604] Capteur de sécurité de chute : court-circuit détecté à la masse.** **[P1605] Capteur de sécurité de chute : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation.**
3-1	 1. Capteur de sécurité de chute 2. ECU 3. Fil d'entrée du capteur 4. Fil de sortie du capteur 5. Fil de la masse du capteur
3-2	Débrancher le coupleur du boîtier de commande électronique de l'ECU. Déconnecter le coupleur de capteur de sécurité de chute du capteur de sécurité de chute.
3-3	[Pour P1604] Court-circuit à la masse Entre le coupleur de capteur de sécurité de chute et la masse : jaune/vert–masse S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. 
3-4	[Pour P1605] Circuit ouvert Entre le coupleur de capteur de sécurité de chute et le coupleur du boîtier de commande électronique : bleu–bleu S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A B C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A

N° de code de panne	P1604, P1605
Élément	**[P1604] Capteur de sécurité de chute : court-circuit détecté à la masse.** **[P1605] Capteur de sécurité de chute : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation.**

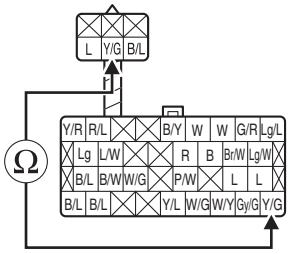
3-5

[Pour P1605] Circuit ouvert
Entre le coupleur de capteur de sécurité de chute et le coupleur du boîtier de commande électronique : jaune/vert–jaune/vert
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

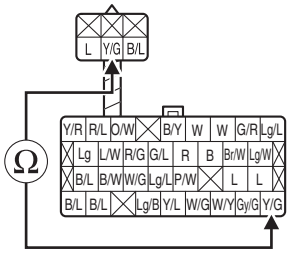
A



B



C

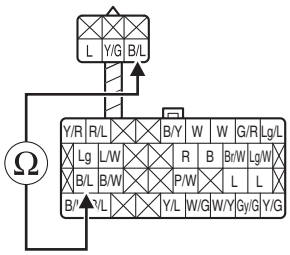


A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

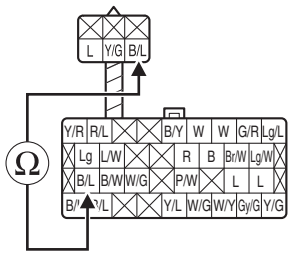
3-6

[Pour P1605] Circuit ouvert
Entre le coupleur de capteur de sécurité de chute et le coupleur du boîtier de commande électronique : noir/bleu–noir/bleu
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

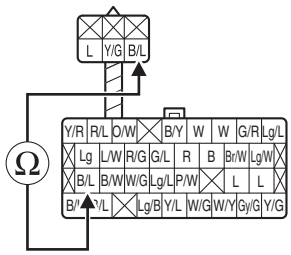
A



B



C

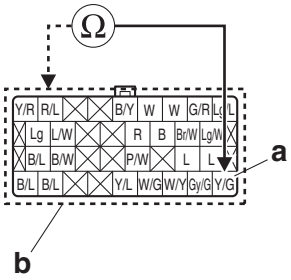
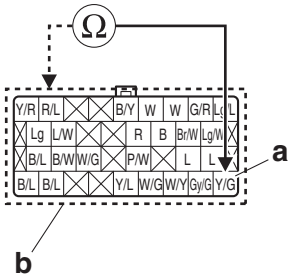
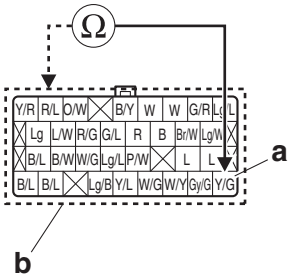


A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

3-7

Déconnecter les coupleurs des pièces qui sont connectées à l'ECU.
Se reporter à "Pièces connectées à l'ECU" à la page 8-64.

N° de code de panne	P1604, P1605
Élément	**[P1604] Capteur de sécurité de chute : court-circuit détecté à la masse.** **[P1605] Capteur de sécurité de chute : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation.**

3-8	[Pour P1604/P1605] Court-circuit Entre la borne de sortie du capteur de sécurité de chute (jaune/vert) "a" du coupleur du boîtier de commande électronique et de n'importe quelle autre borne du coupleur du boîtier de commande électronique "b". S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A  B  C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A		
4	Capteur de sécurité de chute défectueux.	Se reporter à "VÉRIFICATION DU CAPTEUR DE SÉCURITÉ DE CHUTE" à la page 8-261.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis sur "OFF", puis de nouveau sur "ON". Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.
5	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
6	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

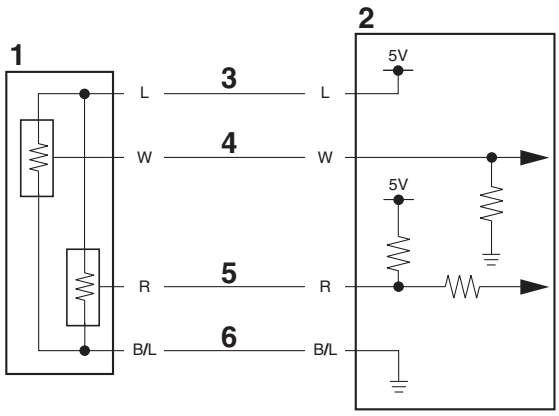
N° de code de panne P2122, P2123, P2127, P2128, P2138

N.B.

Si un code de panne autre que le n° "P2138" ("P2122, P2123, P2127, P2128") est détecté, effectuer en premier la recherche de pannes.

N° de code de panne		**P2122, P2123, P2127, P2128, P2138**
Élément		**[P2122] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit détecté à la masse.** **[P2123] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2127] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit détecté à la masse.** **[P2128] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2138] Capteur de position d'accélérateur : erreur de déviation de tension de sortie.**
Système de sécurité		Capable/Incapable de démarrer le moteur
		Capable/Incapable de conduire le véhicule
N° de code de diagnostic		14, 15
14	**Affichage d'outil**	Signal du capteur de position d'accélérateur 1 • 11–20 (position complètement fermée) • 95–106 (position complètement ouverte)
	Procédure	• Contrôler avec la poignée des gaz complètement fermée. • Contrôler avec la poignée des gaz complètement ouverte.
15	**Affichage d'outil**	Signal du capteur de position d'accélérateur 2 • 9–23 (position complètement fermée) • 93–109 (position complètement ouverte)
	Procédure	• Contrôler avec la poignée des gaz complètement fermée. • Contrôler avec la poignée des gaz complètement ouverte.

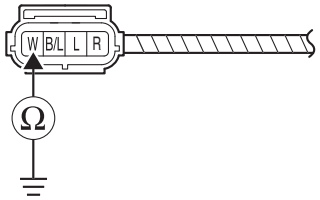
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
1	Connexion du coupleur du capteur de position d'accélérateur. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.

N° de code de panne		**P2122, P2123, P2127, P2128, P2138**	
Élément		**[P2122] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit détecté à la masse. [P2123] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit d'alimentation détecté. [P2127] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit détecté à la masse. [P2128] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté. [P2138] Capteur de position d'accélérateur : erreur de déviation de tension de sortie.**	
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.
3-1	 1. Capteur de position d'accélérateur 2. ECU 3. Fil d'entrée du capteur 4. Fil de sortie du capteur 1 5. Fil de sortie du capteur 2 6. Fil de la masse du capteur		
3-2	Débrancher le coupleur du boîtier de commande électronique de l'ECU. Déconnecter le coupleur du capteur de position d'accélérateur du capteur de position d'accélérateur.		

N° de code de panne	P2122, P2123, P2127, P2128, P2138
Élément	**[P2122] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit détecté à la masse.** **[P2123] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2127] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit détecté à la masse.** **[P2128] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2138] Capteur de position d'accélérateur : erreur de déviation de tension de sortie.**

3-3

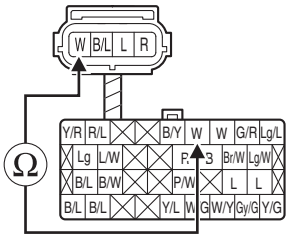
[Pour P2122] Court-circuit à la masse
Entre le coupleur du capteur de position d'accélérateur et la masse : blanc–masse
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.



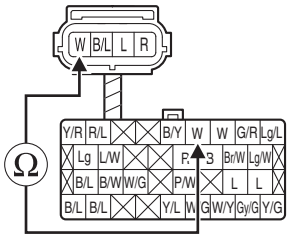
3-4

[Pour P2122] Circuit ouvert
Entre le coupleur du capteur de position d'accélérateur et le coupleur du boîtier de commande électronique : blanc–blanc
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

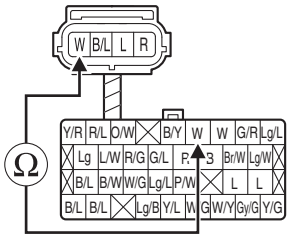
A



B



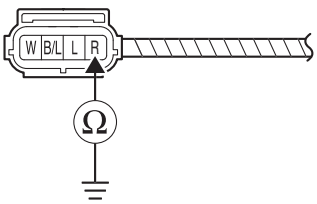
C



A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

3-5

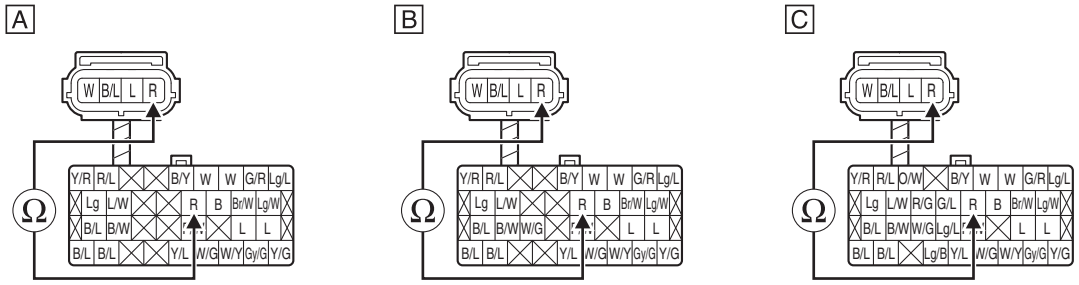
[Pour P2127] Court-circuit à la masse
Entre le coupleur du capteur de position d'accélérateur et la masse : rouge–masse
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.



N° de code de panne	P2122, P2123, P2127, P2128, P2138
Élément	**[P2122] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit détecté à la masse.** **[P2123] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2127] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit détecté à la masse.** **[P2128] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2138] Capteur de position d'accélérateur : erreur de déviation de tension de sortie.**

3-6

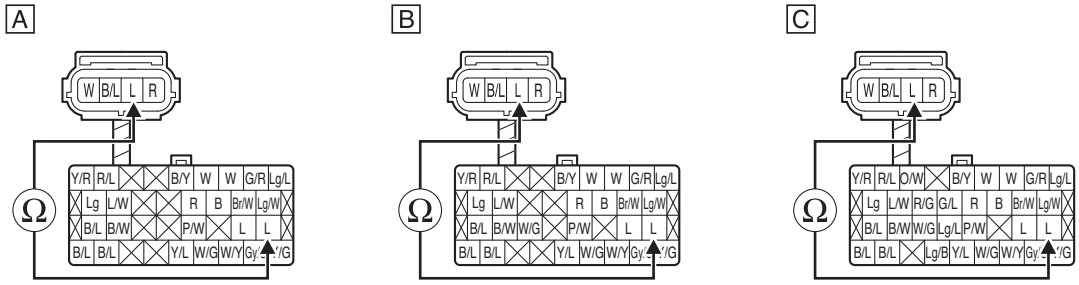
[Pour P2128] Circuit ouvert
Entre le coupleur du capteur de position d'accélérateur et le coupleur du boîtier de commande électronique : rouge–rouge
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.



A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

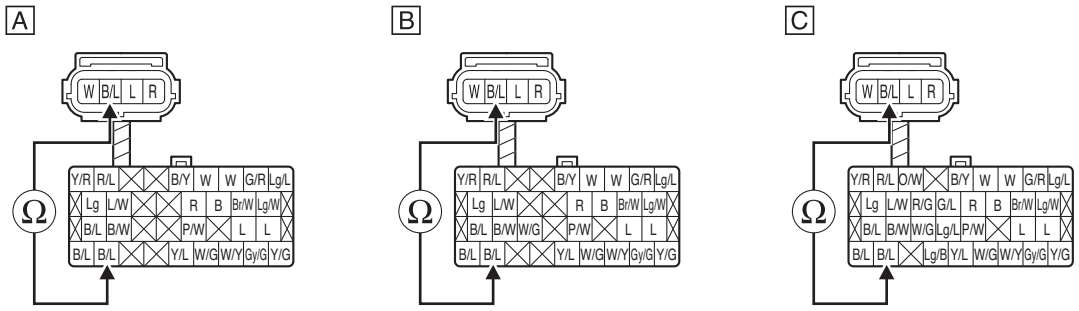
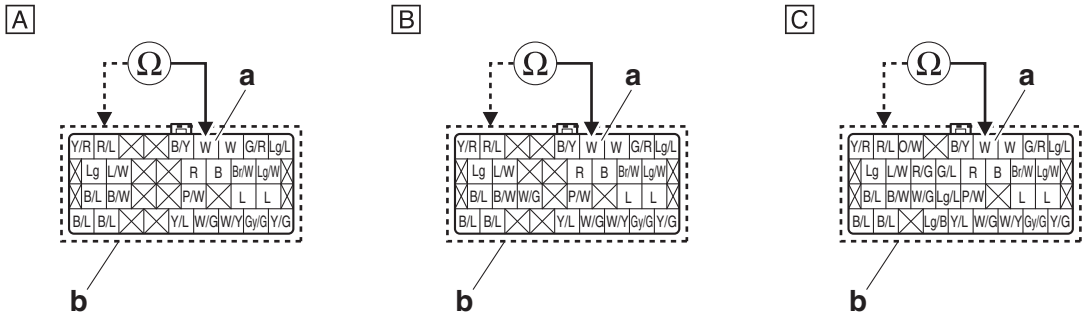
3-7

[Pour P2122/P2128] Circuit ouvert
Entre le coupleur du capteur de position d'accélérateur et le coupleur du boîtier de commande électronique : bleu–bleu
S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.

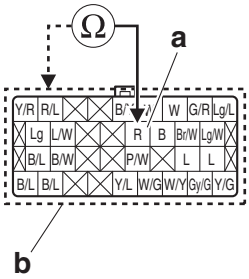
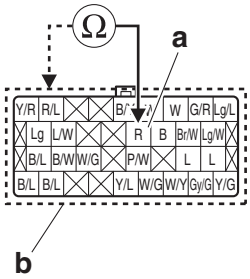
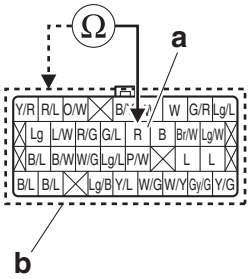


A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

N° de code de panne	P2122, P2123, P2127, P2128, P2138
Élément	**[P2122] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit détecté à la masse.** **[P2123] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2127] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit détecté à la masse.** **[P2128] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2138] Capteur de position d'accélérateur : erreur de déviation de tension de sortie.**

3-8	[Pour P2122/P2128] Circuit ouvert Entre le coupleur du capteur de position d'accélérateur et le coupleur du boîtier de commande électronique : noir/bleu–noir/bleu S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A
3-9	Déconnecter les coupleurs des pièces qui sont connectées à l'ECU. Se reporter à "Pièces connectées à l'ECU" à la page 8-64.
3-10	[Pour P2122/P2123] Court-circuit Entre la borne de sortie de capteur de position de l'accélérateur (blanc) "a" du coupleur du boîtier de commande électronique et de n'importe quelle autre borne du coupleur du boîtier de commande électronique "b". S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils.  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A

N° de code de panne	P2122, P2123, P2127, P2128, P2138
Élément	**[P2122] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit détecté à la masse.** **[P2123] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2127] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit détecté à la masse.** **[P2128] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2138] Capteur de position d'accélérateur : erreur de déviation de tension de sortie.**

3-11	[Pour P2127/P2128] Court-circuit Entre la borne de sortie de capteur de position de l'accélérateur (rouge) "a" du coupleur du boîtier de commande électronique et de n'importe quelle autre borne du coupleur du boîtier de commande électronique "b". S'il n'y a pas de continuité, remplacer le faisceau de fils. A  B  C  A. XP530E-A B. XP530-A C. XP530D-A		
4	Condition de montage du capteur de position d'accélérateur.	Vérifier le jeu ou le pincement. Capteur mal installé → Réinstaller ou ajuster le capteur. Se reporter à "RÉGLAGE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ" à la page 7-14.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5.

N° de code de panne		P2122, P2123, P2127, P2128, P2138	
Élément		**[P2122] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit détecté à la masse.** **[P2123] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2127] Capteur de position d'accélérateur : court-circuit détecté à la masse.** **[P2128] Capteur de position d'accélérateur : circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté.** **[P2138] Capteur de position d'accélérateur : erreur de déviation de tension de sortie.**	
5	Capteur de position de l'accélérateur défectueux.	Vérifier le signal de capteur de position d'accélérateur 1. Exécuter le mode de diagnostic. (Code N° 14) Lorsque la poignée des gaz est complètement fermée : une valeur de 11–20 est indiquée. Lorsque la poignée des gaz est complètement ouverte : une valeur de 95–106 est indiquée. Vérifier le signal de capteur de position de l'accélérateur 2. Exécuter le mode de diagnostic. (Code N° 15) Lorsque la poignée des gaz est complètement fermée : une valeur de 9–23 est indiquée. Lorsque la poignée des gaz est complètement ouverte : une valeur de 93–109 est indiquée. Une valeur indiquée est en dehors de la plage spécifiée → Remplacer le capteur de position de l'accélérateur.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P2158

N° de code de panne	**P2158**
Élément	**Capteur de roue avant : aucun signal normal en provenance du capteur de roue avant n'est reçu.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur
	Capable de rouler
N° de code de diagnostic	16
Affichage d'outil	Impulsion de vitesse de roue avant 0–999
Procédure	Contrôler que le nombre augmente lorsque la roue avant est tournée. Le numéro est cumulatif et n'est pas remis à zéro à chaque fois que la roue est arrêtée.

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Connexion du coupleur du capteur de roue avant. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 16) Tourner la roue avant à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 16) Tourner la roue avant à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 3.
3	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 16) Tourner la roue avant à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 4.
4	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur du capteur de roue avant et le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS. noir–noir blanc–blanc Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le coupleur du boîtier de commande électronique. blanc/jaune–blanc/jaune	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 16) Tourner la roue avant à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 5.

N° de code de panne		P2158	
Élément		Capteur de roue avant : aucun signal normal en provenance du capteur de roue avant n'est reçu.	
5	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 16) Tourner la roue avant à la main et vérifier que la valeur indiquée augmente. La valeur augmente → Aller à l'élément 7 et terminer la réparation. La valeur n'augmente pas → Aller à l'élément 6.
6	Dysfonctionnement du boîtier de commande électronique du système ABS.	Remplacez le boîtier de commande électronique du système ABS.	Allez à l'élément 7.
7	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis faire tourner la roue avant à la main. Démarrer le moteur et entrer les signaux de vitesse du véhicule en utilisant le véhicule entre 20 et 30 km/h (12 à 19 mph). Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide du mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne. Supprimer ce code de panne même s'il est en état "Détecté".	

N° de code de panne P2195

N.B.

Si les numéros de code de panne "P0657", "P2195" et "P0030", deux numéros ou plus sont indiqués, procéder d'abord aux actions spécifiées pour le numéro de code de panne "P0657", "P0030" et "P2195" dans cet ordre.

N° de code de panne		P2195	
Élément		Capteur d'oxygène : circuit ouvert détecté.	
Système de sécurité		Capable de démarrer le moteur	
		Capable de rouler	
N° de code de diagnostic		—	
Affichage d'outil		—	
Procédure		—	
Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**

N° de code de panne		P2195	
Élément		Capteur d'oxygène : circuit ouvert détecté.	
1	Condition de montage du capteur d'oxygène.	Vérifier le jeu ou le pincement. Capteur mal installé → Réinstaller ou remplacer le capteur.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 10 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2. Supprimer également le code de panne qui présente l'état "Détecté".
2	Connexion du coupleur de capteur d'oxygène. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 10 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3. Supprimer également le code de panne qui présente l'état "Détecté".
3	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 10 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4. Supprimer également le code de panne qui présente l'état "Détecté".

N° de code de panne		P2195	
Élément		Capteur d'oxygène : circuit ouvert détecté.	
4	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de capteur d'oxygène et le coupleur du boîtier de commande électronique. gris/vert–gris/vert rose/noir–rose/noir Entre le coupleur de capteur d'oxygène et le connecteur de raccord. noir/bleu–noir/bleu Entre le coupleur de capteur d'oxygène et le coupleur du boîtier de commande électronique. noir–noir Entre le coupleur de capteur d'oxygène et le coupleur double. rouge/bleu–rouge/bleu Entre le connecteur de raccord et le coupleur du boîtier de commande électronique. noir/bleu–noir/bleu Entre le capteur d'oxygène et le relais du système d'injection de carburant. rouge/bleu–rouge/bleu	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 10 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 5. Supprimer également le code de panne qui présente l'état "Détecté".
5	Contrôler la pression de carburant.	Se reporter à "CONTRÔLE DE LA PRESSION DE CARBURANT" à la page 7-13.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 10 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 6. Supprimer également le code de panne qui présente l'état "Détecté".
6	Capteur d'oxygène défectueux.	Vérifier le capteur d'oxygène. Remplacer si défectueux. Se reporter à "DÉPOSE DU MOTEUR" à la page 5-3.	Démarrer le moteur et le faire tourner au ralenti pendant environ 10 secondes. Vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 8 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 7. Supprimer également le code de panne qui présente l'état "Détecté".
7	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.

N° de code de panne		P2195	
Élément		Capteur d'oxygène : circuit ouvert détecté.	
8	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.	Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne U0155 ou "Err"

N.B.

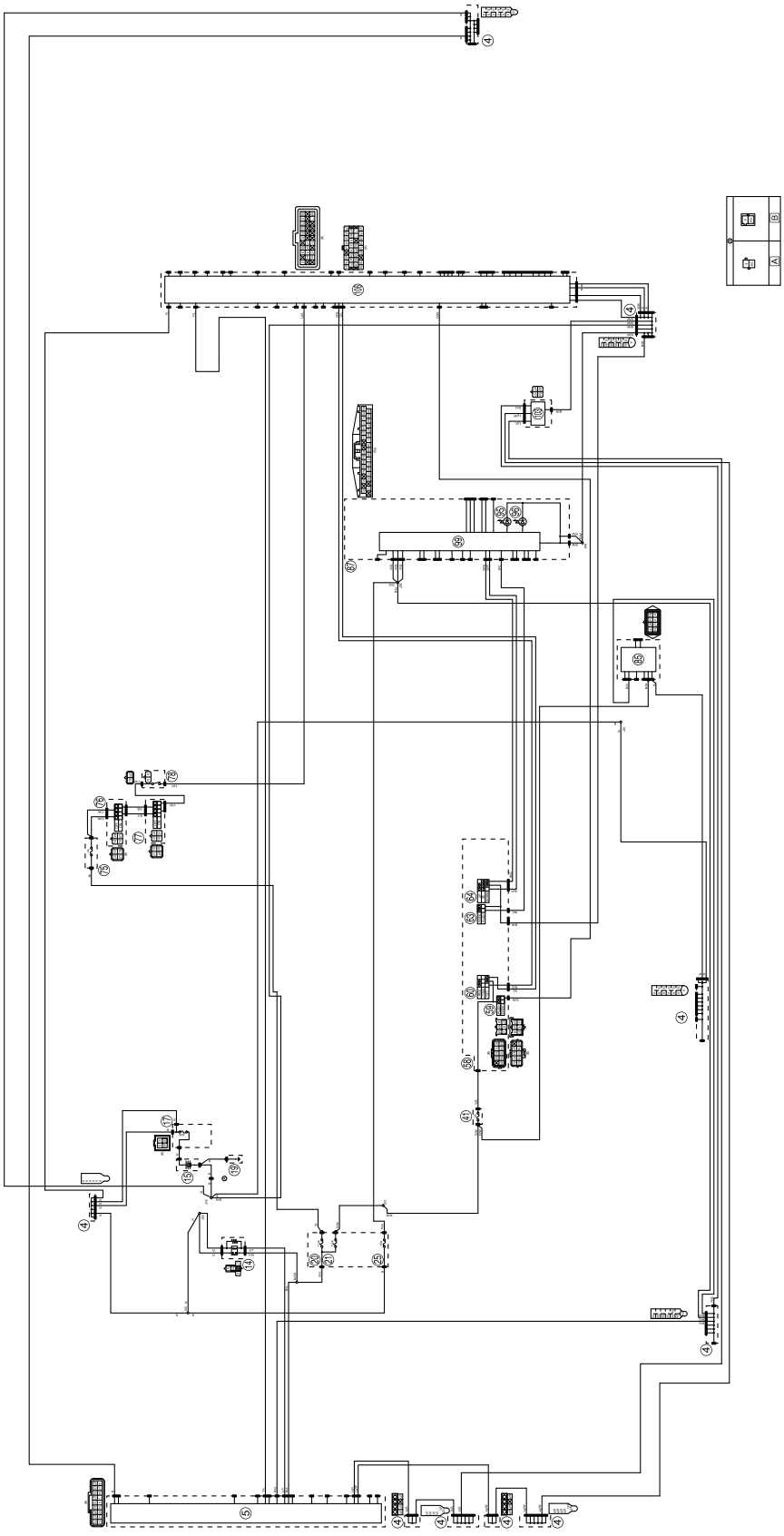
"Err" apparaît sur l'affichage de la montre de l'écran multifonction, mais le témoin d'alerte de panne du moteur ne s'allume pas.

N° de code de panne		U0155 ou "Err"	
Élément		Écran multifonction : les signaux ne peuvent pas être transmis entre le bloc de commande électronique et l'écran multifonction.	
Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Connexion du coupleur des compteurs. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 2.
2	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 3.
3	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur des compteurs et le coupleur double. vert clair/bleu–vert clair/bleu vert clair/blanc–vert clair/blanc Entre le coupleur double et le coupleur du boîtier de commande électronique. vert clair/bleu–vert clair/bleu vert clair/blanc–vert clair/blanc	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément 6 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément 4.

N° de code de panne		**U0155 ou “Err”**	
Élément		**Écran multifonction : les signaux ne peuvent pas être transmis entre le bloc de commande électronique et l’écran multifonction.**	
4	Compteur équipé défectueux.	Remplacez le compteur équipé.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément 6 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément 5.
5	Dysfonctionnement de l’ECU.	Remplacer l’ECU. Se reporter à “REMPLACEMENT DE L’ECU (Boîtier de commande du moteur)” à la page 8-248.	L’entretien est terminé.
6	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d’alerte de panne du moteur s’éteint.	Confirmer que le code de panne est en état “Récupéré” à l’aide de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

FAS20087
SYSTÈME DE RÉGULATEUR DE VITESSE (pour XP530D-A)

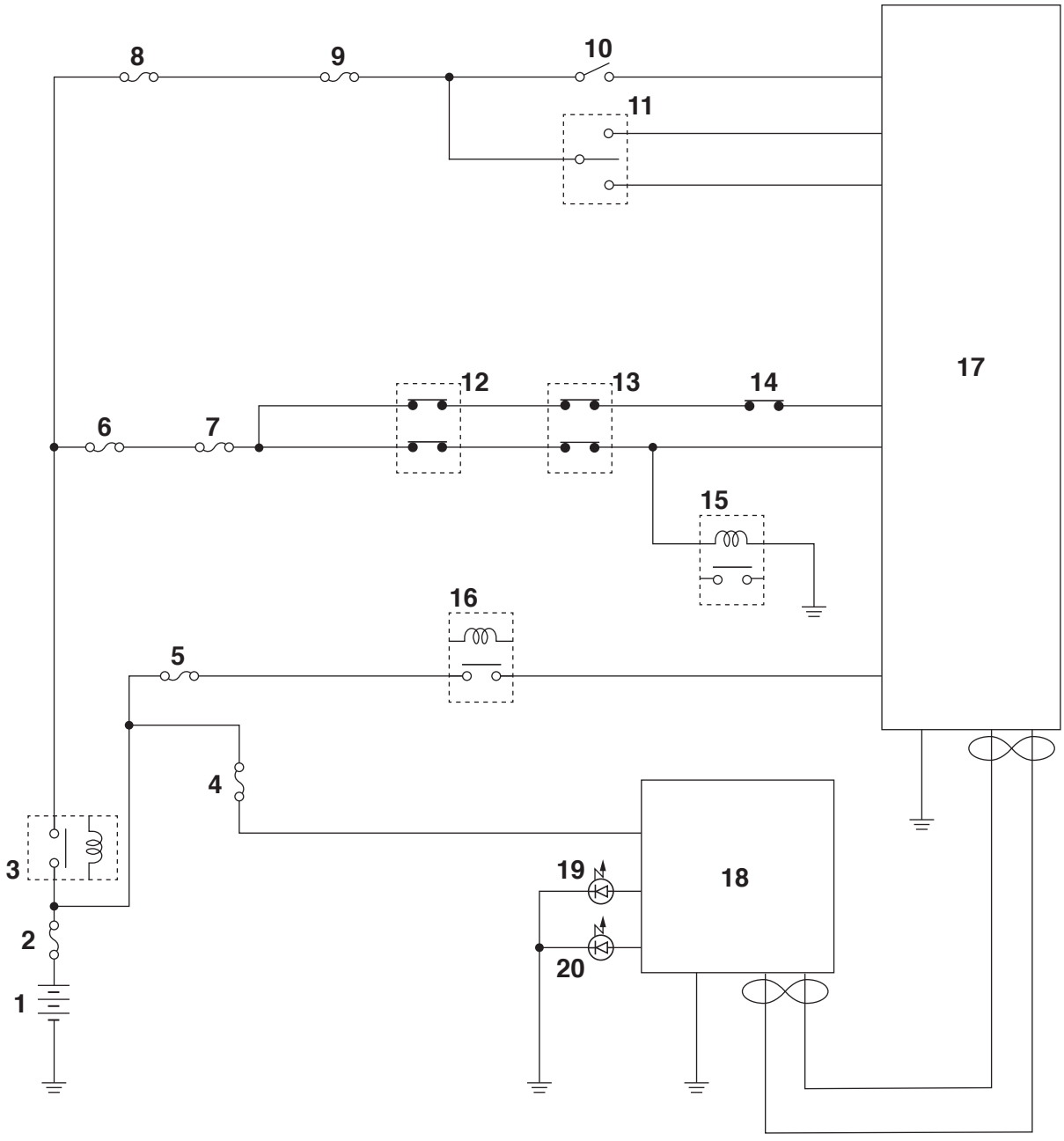
FAS30544
SCHÉMA DU CIRCUIT



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
41. Fusible du régulateur de vitesse
58. Contacteur à la poignée (gauche)
59. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse
60. Contacteur de réglage du régulateur de vitesse
63. Contacteur de menu
64. Contacteur de sélection
75. Fusible de feu stop
76. Contacteur de feu stop sur frein avant
77. Contacteur de feu stop sur frein arrière
78. Contacteur d'annulation de la poignée
85. Bloc de contrôle du système de suivi
87. Compteur équipé
95. Témoin du régulateur de vitesse
96. Témoin de réglage du régulateur de vitesse
99. Écran multifonction
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
106. ECU (boîtier de commande du moteur)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS30666
FONCTIONNEMENT DU CIRCUIT DE RÉGULATEUR DE VITESSE



1. Batterie
2. Fusible principal
3. Relais du système d'allumage
4. Fusible de sauvegarde
5. Fusible du système d'injection de carburant
6. Fusible des circuits de signalisation
7. Fusible de feu stop
8. Fusible de l'allumage
9. Fusible du régulateur de vitesse
10. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse
11. Contacteur de réglage du régulateur de vitesse
12. Contacteur de feu stop sur frein avant
13. Contacteur de feu stop sur frein arrière
14. Contacteur d'annulation de la poignée
15. Relais de feu stop
16. Relais du système d'injection de carburant
17. ECU (boîtier de commande du moteur)
18. Écran multifonction
19. Témoin du régulateur de vitesse
20. Témoin de réglage du régulateur de vitesse

FAS30667
INSTRUCTION DE BASE POUR LA RECHERCHE DE PANNES
FWA17420
⚠ AVERTISSEMENT

- **Procéder au diagnostic de pannes dans l'ordre [A] → [B] → [C]. Veiller à respecter l'ordre indiqué sous peine de fausser les résultats si l'ordre est modifié ou si une étape est omise.**
- **Veiller à utiliser une batterie conventionnelle suffisamment chargée.**

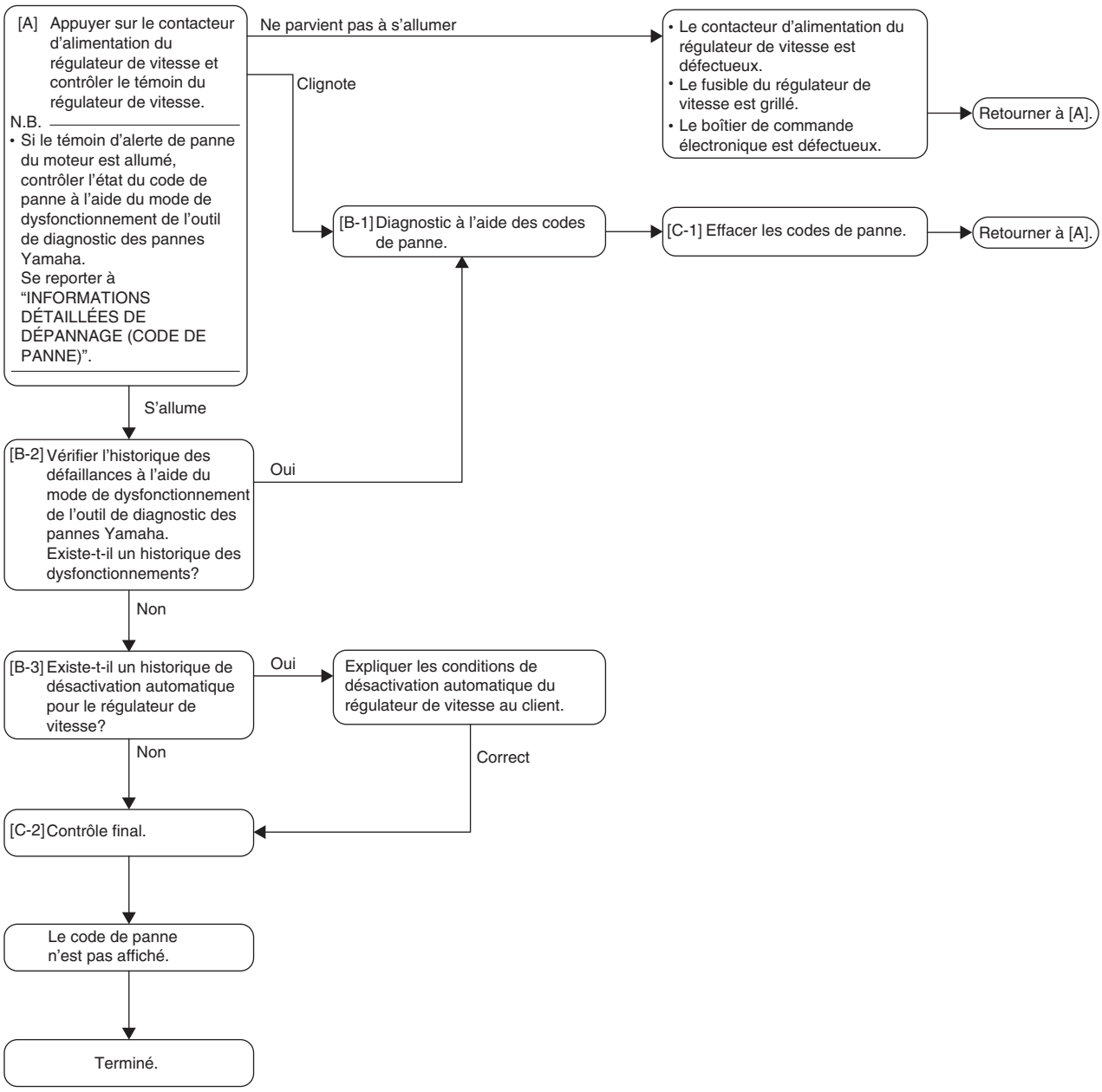
[A] Vérification du dysfonctionnement en utilisant le témoin du régulateur de vitesse
[B] Utiliser l'outil de diagnostic des pannes Yamaha pour déterminer la cause du dysfonctionnement pour le code de panne enregistré à partir de l'état et de l'endroit où le dysfonctionnement est survenu.

N.B.

Pour plus d'informations sur l'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter à "OUTIL DE DIAGNOSTIC DES PANNES YAMAHA" à la page 8-62.

[C] Entretien du système de régulateur de vitesse
Exécuter la dernière vérification après le démontage et le montage.

FAS30668
PROCESSUS DE BASE DE LA RECHERCHE DE PANNES



FWA17441

⚠ AVERTISSEMENT

Si un entretien ou des contrôles ont été réalisés sur des éléments du régulateur de vitesse, veiller à effectuer un contrôle final avant de rendre le véhicule à son propriétaire.

Se reporter à "[C-2] CONTRÔLE FINALE" à la page 8-144.

FAS30669

[A] VÉRIFICATION DU TÉMOIN DU RÉGULATEUR DE VITESSE

Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis appuyer sur le contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse.

1. Le témoin du régulateur de vitesse ne s'allume pas.
   - Vérifier la continuité du contacteur de commande d'alimentation. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239. En l'absence de continuité, remplacer le contacteur à la poignée (gauche).
   - Contrôler la continuité du fusible. Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247. Si le fusible du régulateur de vitesse est grillé, remplacer le fusible.
   - Vérifier la continuité entre la borne orange/blanc du coupleur de contacteur à la poignée (gauche) et la borne orange/blanc du coupleur de l'ECU (boîtier de commande du moteur). S'il n'y a pas de continuité, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils.
2. Le témoin du régulateur de vitesse clignote. [B-1]
3. Le témoin du régulateur de vitesse s'allume. [B-2]

FAS30670

[B-1] DIAGNOSTIC À L'AIDE DES CODES DE PANNE

1. Des informations sur les codes de panne du système de régulateur de vitesse sont disponibles dans le tableau suivant. Se reporter à ce tableau pour le dépannage.

Tableau des codes de panne

N° de code de panne	Symptôme	Point de vérification
P056C	Aucun signal normal n'est reçu du contacteur par l'ECU.	• Faisceau de fils (coupleur du boîtier de commande électronique et coupleur de contacteur de feu stop sur frein avant ou arrière) • Fusible des circuits de signalisation et fusibles de feu stop • Connexion du coupleur de relais de feu stop • Connexion du coupleur de relais du système d'allumage • Contacteur de feu stop sur frein avant • Contacteur de feu stop sur frein arrière
P0564	Aucun signal normal n'est reçu du contacteur par l'ECU.	• Faisceau de fils (coupleur du boîtier de commande électronique et coupleur de contacteur à la poignée (gauche)) • Fusible de l'allumage et fusible du régulateur de vitesse • Connexion du coupleur de relais du système d'allumage • Contacteur de réglage du régulateur de vitesse

N° de code de panne P056C

N° de code de panne	**P056C**	
Élément	**A**	**Contacteur de feu stop sur frein avant : circuit ouvert ou court-circuit détecté.**
	B	**Contacteur de feu stop sur frein arrière : circuit ouvert ou court-circuit détecté.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur	
	Capable de rouler	
N° de code de diagnostic	82, 83	
Affichage d'outil	"ON" (lorsque les freins sont actionnés) "OFF" (lorsque les freins ne sont pas actionnés)	
Procédure	Actionner le levier de frein.	

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
A-1	Identifier le dysfonctionnement.	Exécutez le mode diagnostic. (Codes N° 82, 83) Lorsque le frein avant est actionné : "ON" Lorsque le frein avant n'est pas actionné : "OFF" Lorsque le frein arrière est actionné : "ON" Lorsque le frein arrière n'est pas actionné : "OFF"	Dysfonctionnement → Aller à l'élément A-2. Dysfonctionnement → Aller à l'élément B-2 pour le contacteur de feu stop sur frein arrière.
A-2	Connexion du coupleur de contacteur de feu stop sur frein avant. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein avant, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément A-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément A-3.
A-3	Connexion du coupleur de relais de feu stop. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein avant, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément A-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément A-4.

N° de code de panne		P056C			
Élément		A	Contacteur de feu stop sur frein avant : circuit ouvert ou court-circuit détecté.		
		B	Contacteur de feu stop sur frein arrière : circuit ouvert ou court-circuit détecté.		
A-4	Connexion du coupleur de relais du système d'allumage. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).		Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.		Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein avant, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément A-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément A-5.
A-5	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique du faisceau de fils. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).		Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.		Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein avant, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément A-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément A-6.
A-6	Contrôler le fusible. (fusible des circuits de signalisation, fusible de feu stop)		Anomalie → Remplacer le fusible. (fusible des circuits de signalisation, fusible de feu stop)		Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein avant, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément A-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément A-7.

N° de code de panne		P056C			
Élément		A	**Contacteur de feu stop sur frein avant : circuit ouvert ou court-circuit détecté.**		
		B	**Contacteur de feu stop sur frein arrière : circuit ouvert ou court-circuit détecté.**		
A-7	Continuité du faisceau de fils.		Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre la batterie et le coupleur de relais du système d'allumage. rouge–rouge Entre le coupleur de relais du système d'allumage et le boîtier à fusibles. brun/bleu–brun/bleu Entre le boîtier à fusibles et le contacteur de feu stop sur frein avant. brun–vert/blanc Entre le coupleur de contacteur de feu stop sur frein avant et le coupleur de relais de feu stop. vert/jaune–vert clair/noir Entre le coupleur de relais de feu stop et le coupleur du boîtier de commande électronique. vert clair/noir–vert clair/noir Entre le coupleur de relais de feu stop et la batterie. noir–noir	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein avant, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément A-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément A-8.
A-8	Contacteur de feu stop sur frein avant défectueux.		Remplacer le contacteur de feu stop sur frein avant.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein avant, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément A-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément A-9.
A-9	Dysfonctionnement de l'ECU.		Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	
A-10	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.		Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne	**P056C**	
Élément	**A**	**Contacteur de feu stop sur frein avant : circuit ouvert ou court-circuit détecté.**
	B	**Contacteur de feu stop sur frein arrière : circuit ouvert ou court-circuit détecté.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur	
	Capable de rouler	
N° de code de diagnostic	82, 83	
Affichage d'outil	"ON" (lorsque les freins sont actionnés) "OFF" (lorsque les freins ne sont pas actionnés)	
Procédure	Actionner le levier de frein arrière.	

Élément	**Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification**	**Travaux d'entretien**	**Confirmation de la réalisation de l'entretien**
B-1	Identifier le dysfonctionnement.	Exécutez le mode diagnostic. (Codes N° 82, 83) Lorsque le frein avant est actionné : "ON" Lorsque le frein avant n'est pas actionné : "OFF" Lorsque le frein arrière est actionné : "ON" Lorsque le frein arrière n'est pas actionné : "OFF"	Dysfonctionnement → Aller à l'élément A-2 pour le contacteur de feu stop sur frein avant. Dysfonctionnement → Aller à l'élément B-2.
B-2	Connexion du coupleur de contacteur de feu stop sur frein arrière. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein arrière, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément B-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément B-3.
B-3	Connexion du coupleur de relais de feu stop. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein arrière, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément B-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément B-4.

N° de code de panne		P056C		
Élément		A	Contacteur de feu stop sur frein avant : circuit ouvert ou court-circuit détecté.	
		B	Contacteur de feu stop sur frein arrière : circuit ouvert ou court-circuit détecté.	
B-4	Connexion du coupleur de relais du système d'allumage. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).		Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein arrière, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément B-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément B-5.
B-5	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique du faisceau de fils. Vérifier l'état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).		Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein arrière, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément B-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément B-6.
B-6	Contrôler le fusible. (fusible des circuits de signalisation, fusible de feu stop)		Anomalie → Remplacer le fusible. (fusible des circuits de signalisation, fusible de feu stop)	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein arrière, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément B-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément B-7.

N° de code de panne		P056C		
Élément		A	Contacteur de feu stop sur frein avant : circuit ouvert ou court-circuit détecté.	
		B	Contacteur de feu stop sur frein arrière : circuit ouvert ou court-circuit détecté.	
B-7	Continuité du faisceau de fils.		Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de relais du système d'allumage et le boîtier à fusibles. brun/bleu–brun/bleu Entre le boîtier à fusibles et le contacteur de feu stop sur frein arrière. brun–vert/jaune Entre le coupleur de contacteur de feu stop sur frein arrière et le coupleur de relais de feu stop. vert clair/noir–vert clair/noir Entre le coupleur de relais de feu stop et le coupleur du boîtier de commande électronique. vert clair/noir–vert clair/noir Entre le coupleur de relais de feu stop et la batterie. noir–noir	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein arrière, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément B-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément B-8.
B-8	Contacteur de feu stop sur frein arrière défectueux.		Remplacez le contacteur de feu stop sur frein arrière.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Actionner le levier de frein arrière, puis vérifier l'état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. L'état est "Récupéré" → Aller à l'élément B-10 et terminer la réparation. L'état est "Détecté" → Aller à l'élément B-9.
B-9	Dysfonctionnement de l'ECU.		Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	
B-10	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.		Confirmer que le code de panne est en état "Récupéré" à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne P0564

N° de code de panne	**P0564**	
Élément	**A**	**Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.**
	B	**Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur	
	Capable de rouler	
N° de code de diagnostic	80, 81	
Affichage d’outil	“ON” (lorsque le contacteur est enfoncé) “OFF” (lorsque le contacteur est relâché)	
Procédure	Appuyer et relâcher le côté “RES+” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse.	

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d’entretien	Confirmation de la réalisation de l’entretien
A-1	Identifier le dysfonctionnement.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 80) Lorsque le contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+” est actionné : “ON” Lorsque le contacteur de réglage du régulateur de vitesse est relâché : “OFF” Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 81) Lorsque le contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–” est enfoncé : “ON” Lorsque le contacteur de réglage du régulateur de vitesse est relâché : “OFF”	Dysfonctionnement → Aller à l’élément A-2. Dysfonctionnement → Aller à l’élément B-2 pour le contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–”.
A-2	Connexion du coupleur de contacteur à la poignée (gauche). Vérifier l’état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer et relâcher le côté “RES+” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément A-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément A-3.

N° de code de panne		P0564			
Élément		A	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.		
		B	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.		
A-3	Connexion du coupleur de relais du système d’allumage. Vérifier l’état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).		Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.		Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer et relâcher le côté “RES+” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément A-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément A-4.
A-4	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l’état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).		Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.		Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer et relâcher le côté “RES+” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément A-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément A-5.
A-5	Contrôler le fusible. (fusible de l’allumage, fusible du régulateur de vitesse)		Anomalie → Remplacer le fusible. (fusible de l’allumage, fusible du régulateur de vitesse)		Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer et relâcher le côté “RES+” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément A-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément A-6.

N° de code de panne		P0564		
Élément		A	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.	
		B	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.	
A-6	Continuité du faisceau de fils.		Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de relais du système d’allumage et le boîtier à fusibles. brun/bleu–brun/bleu Entre le boîtier à fusibles et le coupleur de contacteur à la poignée (gauche). rouge/blanc–jaune/noir Entre le coupleur de contacteur à la poignée (gauche) et le coupleur du boîtier de commande électronique. rouge/vert–rouge/vert	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer et relâcher le côté “RES+” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément A-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément A-7.
A-7	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse défectueux.		Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer et relâcher le côté “RES+” et “SET–” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément A-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément A-8.
A-8	Dysfonctionnement de l’ECU.		Remplacer l’ECU. Se reporter à “REMPLACEMENT DE L’ECU (Boîtier de commande du moteur)” à la page 8-248.	
A-9	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d’alerte de panne du moteur s’éteint.		Confirmer que le code de panne est en état “Récupéré” à l’aide de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

N° de code de panne	**P0564**	
Élément	**A**	**Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.**
	B	**Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.**
Système de sécurité	Capable de démarrer le moteur	
	Capable de rouler	
N° de code de diagnostic	80, 81	
Affichage d’outil	“ON” (lorsque le contacteur est enfoncé) “OFF” (lorsque le contacteur est relâché)	
Procédure	Appuyer sur le côté “SET–” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse.	

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d’entretien	Confirmation de la réalisation de l’entretien
B-1	Identifier le dysfonctionnement.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 80) Lorsque le contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+” est actionné : “ON” Lorsque le contacteur de réglage du régulateur de vitesse est relâché : “OFF” Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 81) Lorsque le contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–” est enfoncé : “ON” Lorsque le contacteur de réglage du régulateur de vitesse est relâché : “OFF”	Dysfonctionnement → Aller à l’élément A-2 pour le contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+”. Dysfonctionnement → Aller à l’élément B-2.
B-2	Connexion du coupleur de contacteur à la poignée (gauche). Vérifier l’état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer le côté “SET–” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément B-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément B-3.

N° de code de panne		P0564		
Élément		A	**Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.**	
		B	**Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.**	
B-3	Connexion du coupleur de relais du système d’allumage. Vérifier l’état de verrouillage du coupleur. Déconnecter le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer le côté “SET–” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément B-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément B-4.	
B-4	Connexion du coupleur du boîtier de commande électronique. Vérifier l’état de verrouillage du coupleur. Débrancher le coupleur et vérifier les goupilles (bornes pliées ou cassées et état de verrouillage des goupilles).	Branchement défectueux → Branchez correctement le coupleur ou remplacez le faisceau de fils.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer le côté “SET–” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément B-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément B-5.	
B-5	Contrôler le fusible. (fusible de l’allumage, fusible du régulateur de vitesse)	Anomalie → Remplacer le fusible. (fusible de l’allumage, fusible du régulateur de vitesse)	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer le côté “SET–” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément B-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément B-6.	
B-6	Continuité du faisceau de fils.	Circuit ouvert ou court-circuit → Remplacer le faisceau de fils. Entre le coupleur de relais du système d’allumage et le boîtier à fusibles. brun/bleu–brun/bleu Entre le boîtier à fusibles et le coupleur de contacteur à la poignée (gauche). rouge/blanc–jaune/noir Entre le coupleur de contacteur à la poignée (gauche) et le coupleur du boîtier de commande électronique. vert/bleu–vert/bleu	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer le côté “SET–” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément B-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément B-7.	

N° de code de panne		P0564		
Élément		A	**Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “RES+” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.**	
		B	**Contacteur de réglage du régulateur de vitesse “SET–” : un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté.**	
B-7	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse défectueux.		Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Enfoncer et relâcher le côté “RES+” et “SET–” du contacteur de réglage du régulateur de vitesse, puis vérifier l’état du code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. L’état est “Récupéré” → Aller à l’élément B-9 et terminer la réparation. L’état est “Détecté” → Aller à l’élément B-8.
B-8	Dysfonctionnement de l’ECU.		Remplacer l’ECU. Se reporter à “REMPLACEMENT DE L’ECU (Boîtier de commande du moteur)” à la page 8-248.	
B-9	Supprimer le code de panne et vérifier que le témoin d’alerte de panne du moteur s’éteint.		Confirmer que le code de panne est en état “Récupéré” à l’aide de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha, puis supprimer le code de panne.	

FAS30671
[B-2] DIAGNOSTIC À L'AIDE DES CODES D'HISTORIQUE DE DYSFONCTIONNEMENT
Vérifier l'historique des dysfonctionnements en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
- L'historique des dysfonctionnements est affiché sur l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. [B-1]
- L'historique des dysfonctionnements n'est pas affiché sur l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. [B-3]

FAS31924
[B-3] L'HISTORIQUE DES DYSFONCTIONNEMENTS N'EST PAS AFFICHÉ
Utiliser l'outil de diagnostic des pannes Yamaha pour vérifier si l'historique de désactivation automatique pour le système de régulateur de vitesse existe.
1. Il existe un historique de désactivation automatique pour le système de régulateur de vitesse.
   - Expliquer au client les conditions pour désactiver automatiquement le système de régulateur de vitesse.
   - Pour plus d'informations sur les conditions pour désactiver automatiquement le système de régulateur de vitesse.
     Se reporter à "DESCRIPTION DU SYSTÈME DE RÉGULATEUR DE VITESSE (pour XP530D-A)" à la page 1-4.

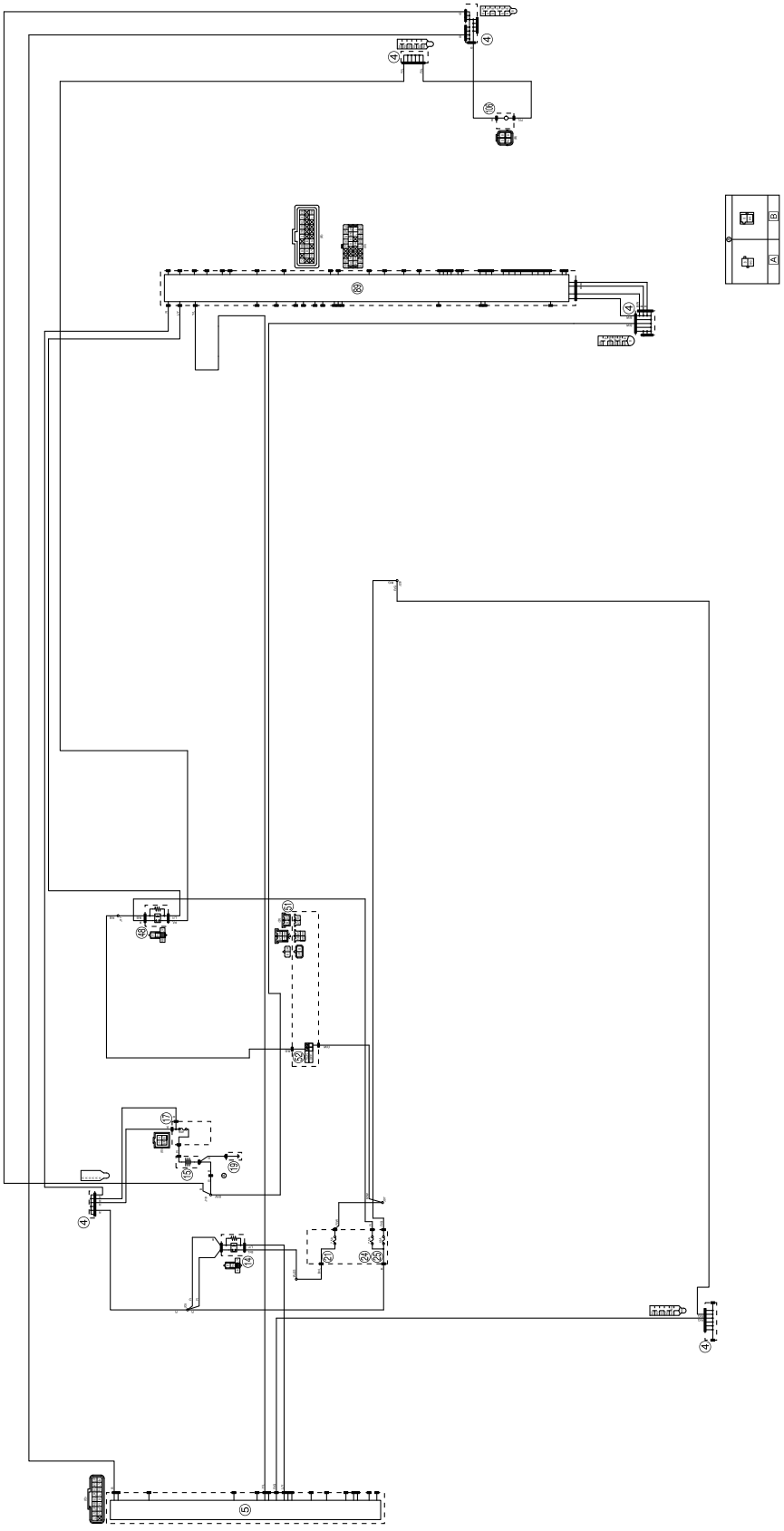
N.B.
Si vous ne disposez pas d'un outil de diagnostic des pannes Yamaha, l'historique de désactivation automatique ne peut pas être vérifié. Par conséquent, expliquer la fonction de désactivation automatique du système de régulateur de vitesse au client et expliquer qu'il ne s'agit pas d'un dysfonctionnement.

FAS30674
[C-1] SUPPRIMER LES CODES DE PANNE
1. Supprimer le code de panne en utilisant le mode de dysfonctionnement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, et vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur s'éteint.

FAS30675
[C-2] CONTRÔLE FINALE
1. Vérifier le fonctionnement du levier de frein avant et du levier de frein arrière.
2. Contrôler les contacteurs de feu stop sur frein arrière.
   Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS DE FEU STOP" à la page 3-37.
3. Exécuter le mode de diagnostic (codes N° 82 et 83) pour vérifier le fonctionnement du contacteur de feu stop sur frein avant, du contacteur de feu stop sur frein arrière, et du contacteur d'annulation de la poignée.
   Se reporter à "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.
4. Exécuter le mode de diagnostic (codes N° 80 et 81) pour vérifier le fonctionnement du contacteur de réglage du régulateur de vitesse.
   Se reporter à "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.
5. Supprimer les codes de panne.
   Se reporter à "FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)" à la page 9-5.
6. Vérifier le fonctionnement du système de régulateur de vitesse.
   Faire un essai de conduite du véhicule et confirmer que le système de régulateur de vitesse fonctionne normalement.

FAS20081
SYSTÈME DE POMPE À CARBURANT

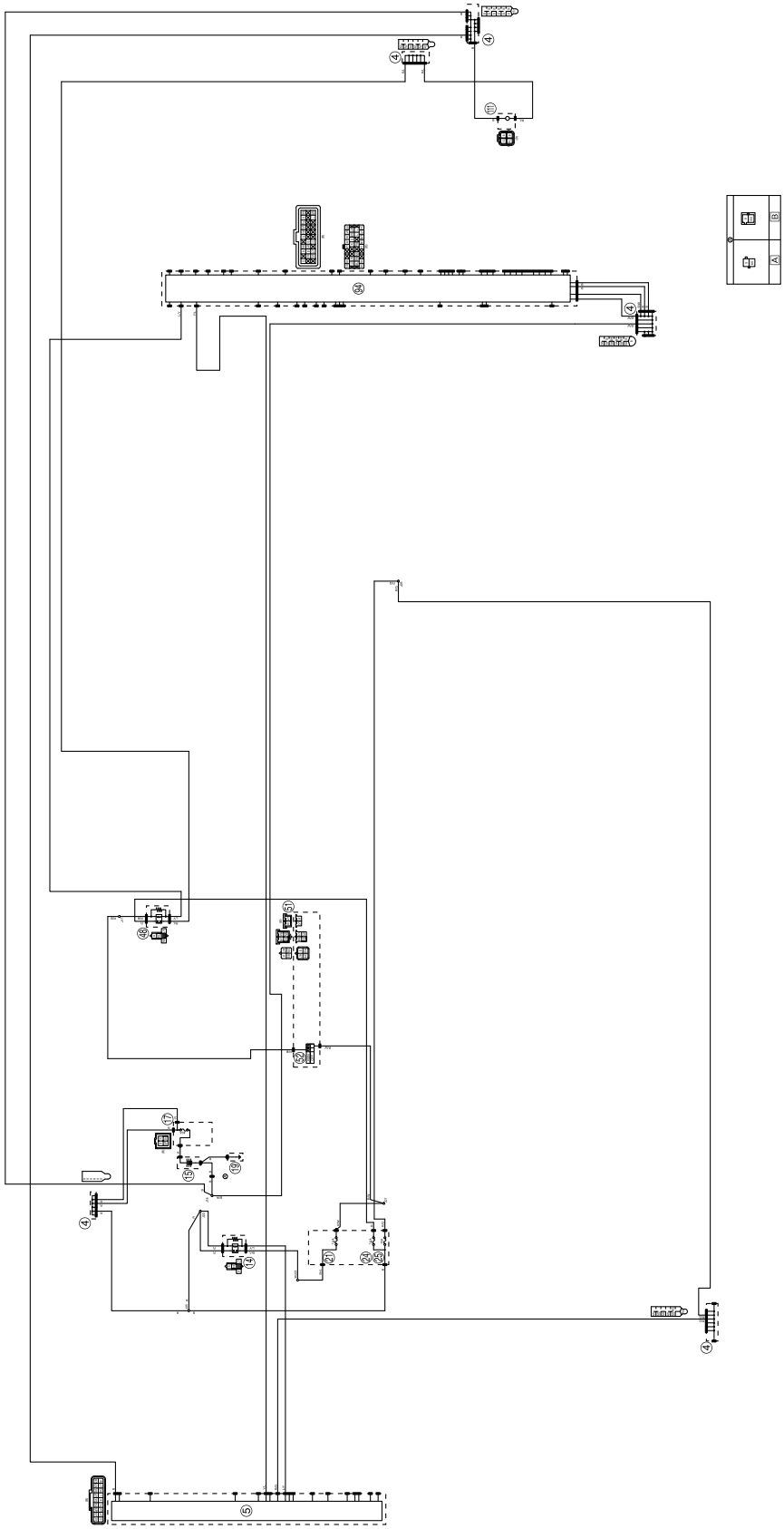
FAS30513
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l'allumage
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
48. Relais du système d'injection de carburant
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
89. ECU (boîtier de commande du moteur)
106. Pompe à carburant

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

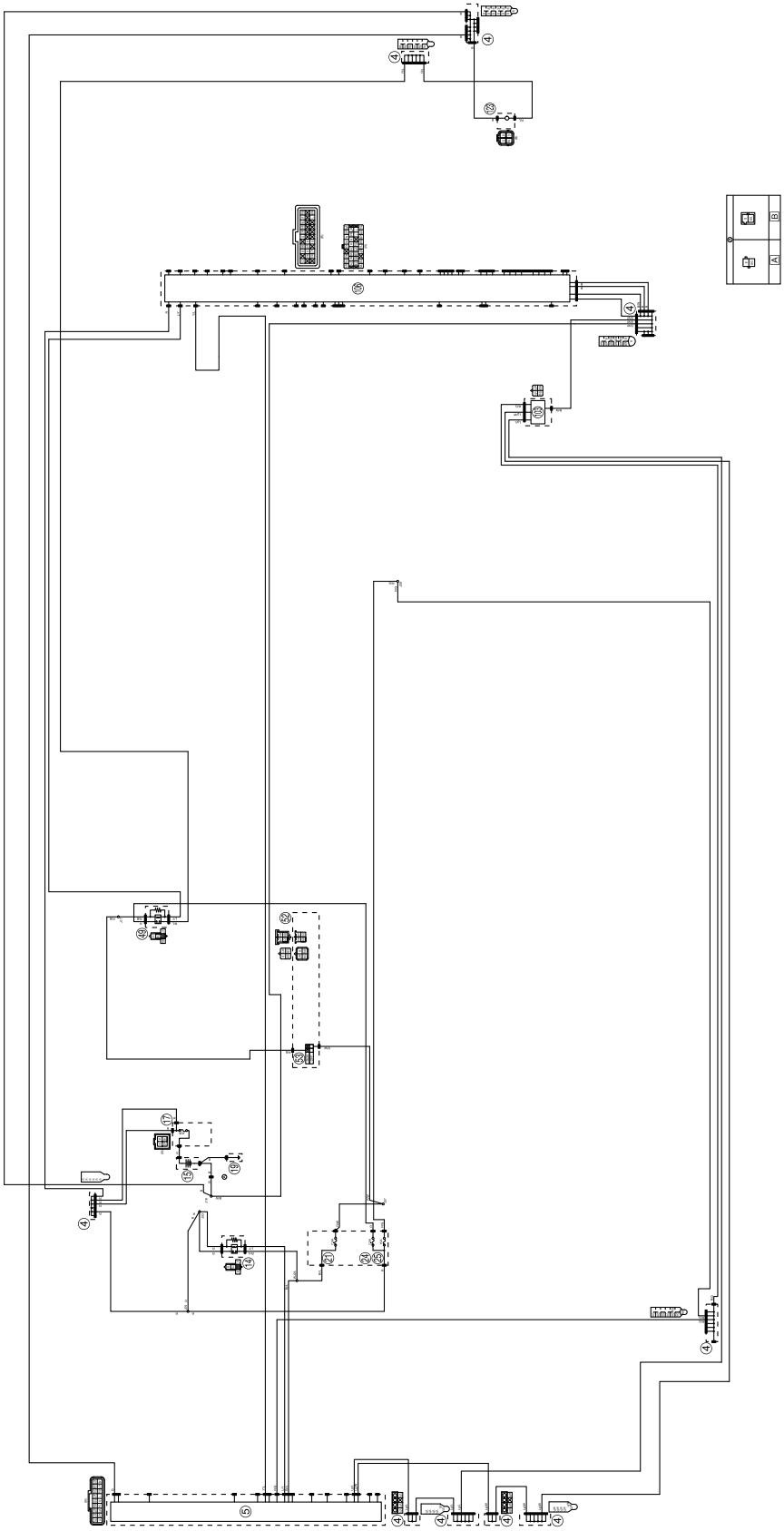
XP530-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l'allumage
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
48. Relais du système d'injection de carburant
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
94. ECU (boîtier de commande du moteur)
111. Pompe à carburant

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

XP530D-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l'allumage
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
49. Relais du système d'injection de carburant
52. Contacteur à la poignée (droite)
53. Coupe-circuit du moteur
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
106. ECU (boîtier de commande du moteur)
123. Pompe à carburant

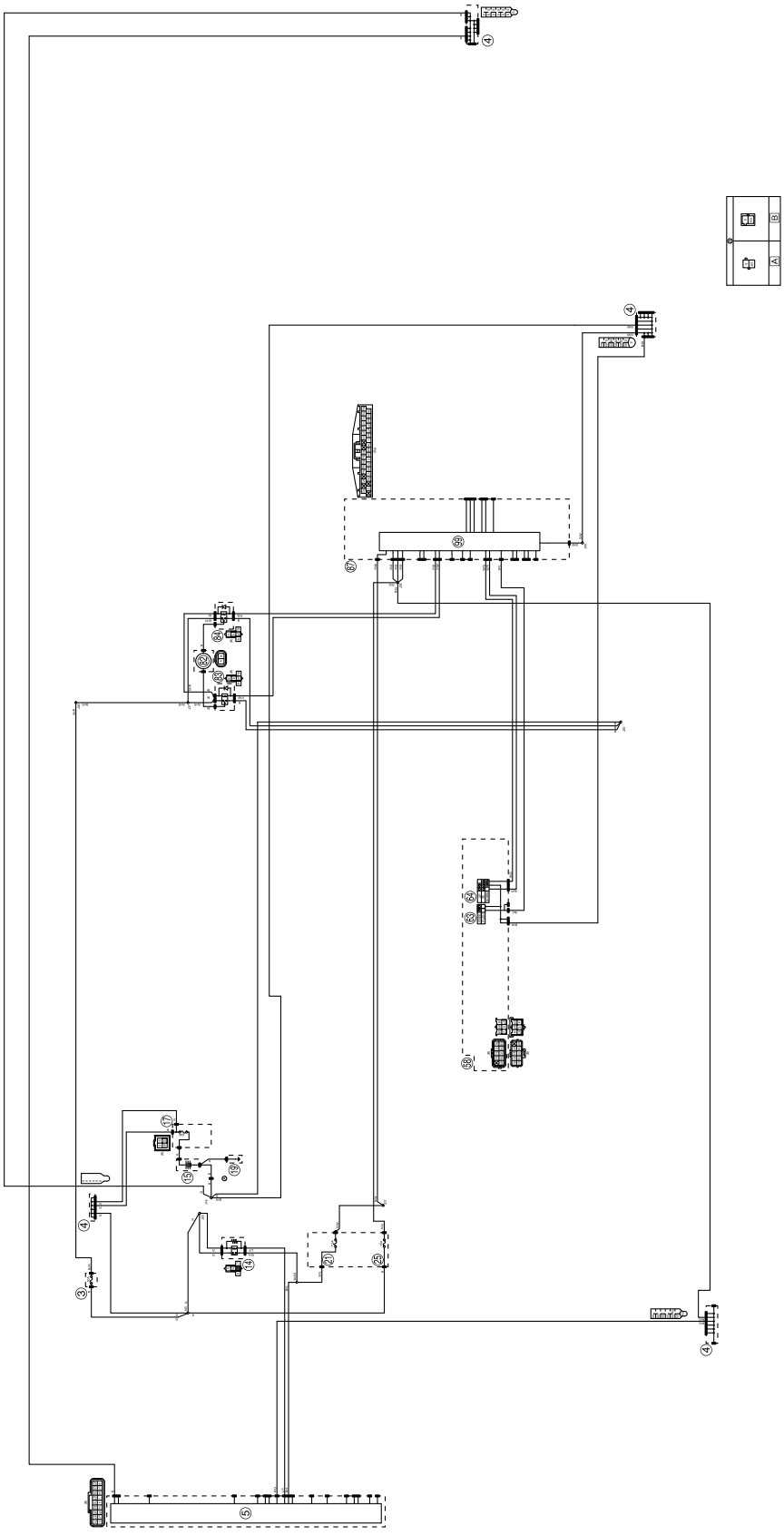
A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS30514
RECHERCHE DE PANNES
La pompe à carburant ne fonctionne pas.
N.B.
• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénage avant équipé
2. Boîte de rangement
3. Réservoir de carburant

1. Vérifier les fusibles. (Principal, allumage, de secours et système d'injection de carburant) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
2. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
3. Vérifier le coupe-circuit du moteur. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	Le coupe-circuit du moteur est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (droite).
OK↓		
4. Vérifier le relais du système d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'allumage.
OK↓		
5. Vérifier le relais du système d'injection de carburant. Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'injection de carburant.
OK↓		
6. Vérifier la pompe à carburant. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA PRESSION DE CARBURANT" à la page 7-13.	INCORRECT→	Remplacez la pompe à carburant équipée.
OK↓		
7. Vérifier tout le câblage du système de pompe à carburant. Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-145.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
OK↓		
Remplacer le boîtier de commande électronique et/ou le bloc de contrôle à distance.		

FAS20083
SYSTÈME D’ENTRAÎNEMENT DU PARE-BRISE (pour XP530D-A)

FAS30517
SCHÉMA DU CIRCUIT



3. Fusible du moteur de pare-brise
4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
58. Contacteur à la poignée (gauche)
63. Contacteur de menu
64. Contacteur de sélection
82. Moteur de réglage du pare-brise
83. Relais du moteur de réglage du pare-brise (vers le bas)
84. Relais du moteur de réglage du pare-brise (vers le haut)
87. Compteur équipé
99. Écran multifonction

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS30518

RECHERCHE DE PANNES

Le pare-brise ne parvient pas à se déplacer.

N.B.

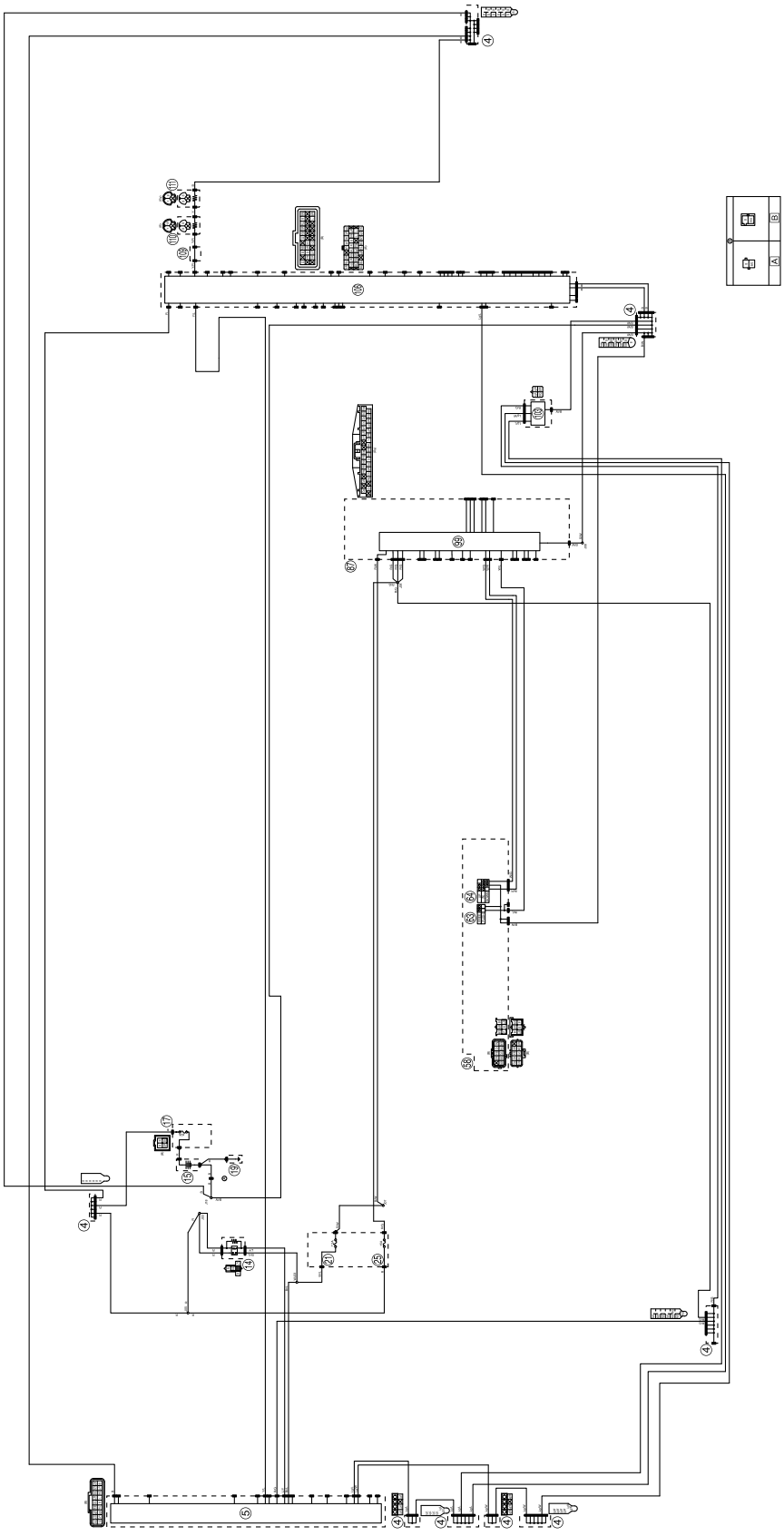
• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénage avant équipé
2. Protège-jambes
3. Carénage arrière (droite)

1. Vérifier qu'il n'y a pas de pierres ou d'autres corps étrangers dans les rails latéraux du moteur de réglage du pare-brise.	INCORRECT→	Retirer le corps étranger.
OK↓		
2. Vérifier qu'il n'y a pas de corps étranger entre le câble et la poulie.	INCORRECT→	Retirer le corps étranger.
OK↓		
3. Vérifier les fusibles. (Principal, allumage, de secours et moteur de pare-brise) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
4. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
5. Vérifier le relais du système d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'allumage.
OK↓		
6. Vérifier le contacteur de menu. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	• Le contacteur de menu est défectueux. • Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).
OK↓		
7. Vérifier le contacteur de sélection. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	• Le contacteur de sélection est défectueux. • Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).
OK↓		
8. Vérifier le relais du moteur de réglage du pare-brise (haut). Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du moteur de réglage du pare-brise (haut).
OK↓		

9. Vérifier le relais du moteur de réglage du pare-brise (bas). Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du moteur de réglage du pare-brise (bas).
OK↓		
10. Vérifier le moteur d'entraînement du pare-brise. Se reporter à "VÉRIFICATION DU MOTEUR DE RÉGLAGE DU PARE-BRISE (pour XP530D-A)" à la page 8-266.	INCORRECT→	Remplacer le moteur de réglage du pare-brise.
OK↓		
11. Vérifier tout le câblage du système d'entraînement du pare-brise. Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-153.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.
OK↓		
Remplacez le compteur équipé.		

FAS20167
SYSTÈME DE CHAUFFE-POIGNÉE (pour XP530D-A)

FAS31007
SCHÉMA DU CIRCUIT



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
58. Contacteur à la poignée (gauche)
63. Contacteur de menu
64. Contacteur de sélection
87. Compteur équipé
99. Écran multifonction
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
106. ECU (boîtier de commande du moteur)
109. Connecteur de chauffe-poignée
110. Chauffe-poignée (gauche)
111. Chauffe-poignée (droite)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS31008
RECHERCHE DE PANNES

N.B.

• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénages avant
2. Protège-jambes
3. Marchepieds

Les chauffe-poignées ne chauffent pas du tout.

1. Vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur est sous tension et que le message "Err" apparaît sur l'affichage de l'écran multifonction.	INCORRECT→	Effectuer la recherche de pannes pour le code de panne n° U0155. Se reporter à "INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE DE PANNE)" à la page 8-63.
OK↓		
2. Vérifier que les chauffe-poignées ne sont pas éteints.	INCORRECT→	Ajuster les niveaux de température des réglages des chauffe-poignées.
OK↓		
3. Vérifier les fusibles. (Principal, allumage, et de secours) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
4. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
5. Vérifier le relais du système d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'allumage.
OK↓		
6. Contrôler que le moteur a démarré.	INCORRECT→	Démarrez le moteur.
OK↓		
7. Vérifier les chauffe-poignées. Se reporter à "VÉRIFICATION DES CHAUFFE-POIGNÉES (pour XP530D-A)" à la page 8-267.	INCORRECT→	Remplacer le(s) chauffe-poignée(s).
OK↓		
8. Vérifier tout le câblage du système de chauffe-poignée. Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-157.	INCORRECT→	Branchez correctement ou remplacez le faisceau de fils.
OK↓		

9. Exécuter le mode de diagnostic (code N° 57) pour activer les chauffe-poignées, et s'assurer ensuite qu'ils chauffent.	INCORRECT→	Remplacez l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.

OK↓

Remplacez le compteur équipé.

Les chauffe-poignées sont anormalement chauds alors que le moteur est au ralenti.

1. Vérifier que le niveau de température du réglage faible du chauffe-poignée est sur la température la plus basse.	INCORRECT→	Ajuster les niveaux de température des réglages des chauffe-poignées.

OK↓

Remplacez l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.

Les chauffe-poignées ne deviennent pas très chauds lors de la conduite du véhicule.

1. Vérifier que le niveau de température du réglage élevé du chauffe-poignée est sur la température la plus haute.	INCORRECT→	Ajuster les niveaux de température des réglages des chauffe-poignées.

OK↓

2. Vérifier que le témoin d'alerte de panne du moteur est allumé et que le n° de code de panne P0500 apparaît dans l'affichage de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.	INCORRECT→	Effectuer la recherche de pannes pour le code de panne n° P0500. Se reporter à "INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE DE PANNE)" à la page 8-63.

OK↓

Remplacez l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.

Les niveaux de température des réglages des chauffe-poignées ne peuvent pas être modifiés.

1. Vérifier le contacteur de menu. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	• Le contacteur de menu est défectueux. • Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).

OK↓

2. Vérifier le contacteur de sélection. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	• Le contacteur de sélection est défectueux. • Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).

OK↓

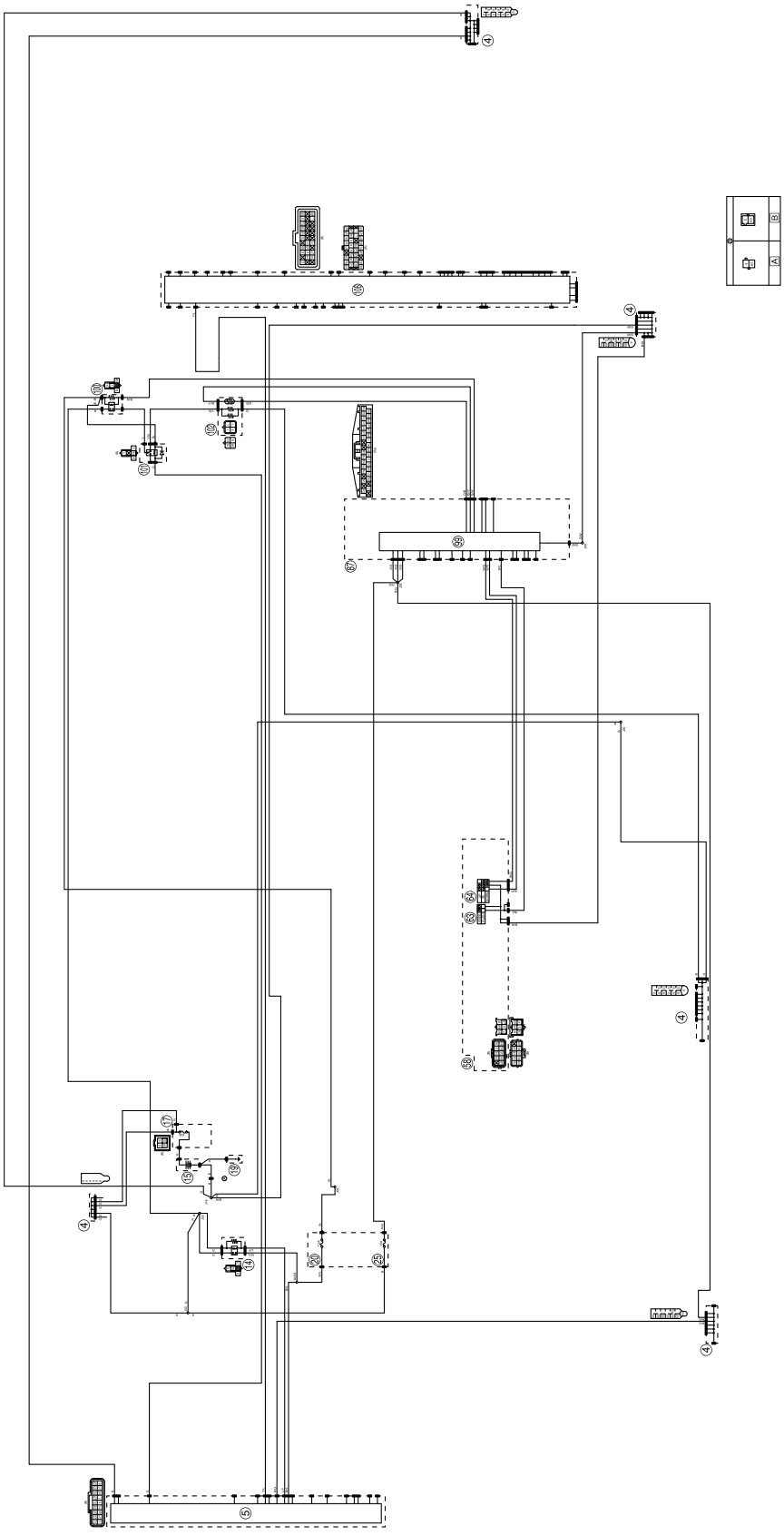
3. Vérifier le faisceau de fils entre le contacteur à la poignée (gauche) et le compteur équipé.	INCORRECT→	Branchez correctement ou remplacez le faisceau de fils.

OK↓

Remplacez le compteur équipé.

FAS20312
SYSTÈME DE CHAUFFAGE DE SELLE (pour XP530D-A)

FAS32438
SCHÉMA DU CIRCUIT



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
25. Fusible de sauvegarde
58. Contacteur à la poignée (gauche)
63. Contacteur de menu
64. Contacteur de sélection
87. Compteur équipé
99. Écran multifonction
100. Relais de chauffage de selle (alimentation)
101. Relais de chauffage de selle (commande)
102. Chauffage de selle
106. ECU (boîtier de commande du moteur)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS32439
RECHERCHE DE PANNES

N.B.

• Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénages avant
2. Marchepieds
3. Carénage arrière (droite)

Le chauffage de selle ne chauffe pas du tout.

1. Vérifier que le chauffage de selle n'est pas éteint.	INCORRECT→	Ajuster les niveaux de température des réglages du chauffage de selle.
OK↓		
2. Vérifier les fusibles. (Principal, circuit de signalisation et de secours) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
3. Contrôler que le moteur a démarré.	INCORRECT→	Démarrez le moteur.
OK↓		
4. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
5. Vérifier le relais du système d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'allumage.
OK↓		
6. Vérifier le relais de chauffage de selle (alimentation). Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais de chauffage de selle (alimentation).
OK↓		
7. Vérifier le relais de chauffage de selle (commande). Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais de chauffage de selle (commande).
OK↓		
8. Vérifier le chauffage de selle. Se reporter à "VÉRIFICATION DU CHAUFFAGE DE SELLE (pour XP530D-A)" à la page 8-267.	INCORRECT→	Remplacer le chauffage de selle.
OK↓		

9. Vérifier tout le câblage du système de chauffage de selle. Se reporter à “SCHÉMA DU CIRCUIT” à la page 8-163.	INCORRECT→	Branchez correctement ou remplacez le faisceau de fils.

OK↓

Remplacez le compteur équipé.

Le chauffage de selle est anormalement chaud alors que le moteur est au ralenti.

1. Vérifier que le niveau de température du réglage faible du chauffage de selle est sur la température la plus basse.	INCORRECT→	Ajuster les niveaux de température des réglages du chauffage de selle.

OK↓

2. Vérifier le relais de chauffage de selle (alimentation). Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais de chauffage de selle (alimentation).

OK↓

3. Vérifier le chauffage de selle. Se reporter à “VÉRIFICATION DU CHAUFFAGE DE SELLE (pour XP530D-A)” à la page 8-267.	INCORRECT→	Remplacer la selle complète.

OK↓

Remplacez le compteur équipé.

Le chauffage de selle ne devient pas très chaud lors de la conduite du véhicule.

1. Vérifier que le niveau de température du réglage élevé du chauffage de selle est sur la température la plus haute.	INCORRECT→	Ajuster les niveaux de température des réglages du chauffage de selle.

OK↓

2. Vérifier le relais de chauffage de selle (alimentation). Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais de chauffage de selle (alimentation).

OK↓

3. Vérifier le relais de chauffage de selle (commande). Se reporter à “CONTRÔLE DES RELAIS” à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais de chauffage de selle (commande).

OK↓

4. Vérifier le chauffage de selle. Se reporter à “VÉRIFICATION DU CHAUFFAGE DE SELLE (pour XP530D-A)” à la page 8-267.	INCORRECT→	Remplacer la selle complète.

OK↓

Remplacez le compteur équipé.

Les niveaux de température des réglages de chauffage de selle ne peuvent pas être modifiés.

1. Vérifier le contacteur de menu. Se reporter à “CONTRÔLE DES CONTACTEURS” à la page 8-239.	INCORRECT→	• Le contacteur de menu est défectueux. • Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).

OK↓

2. Vérifier le contacteur de sélection. Se reporter à “CONTRÔLE DES CONTACTEURS” à la page 8-239.	INCORRECT→	• Le contacteur de sélection est défectueux. • Remplacer le contacteur à la poignée (gauche).

OK↓

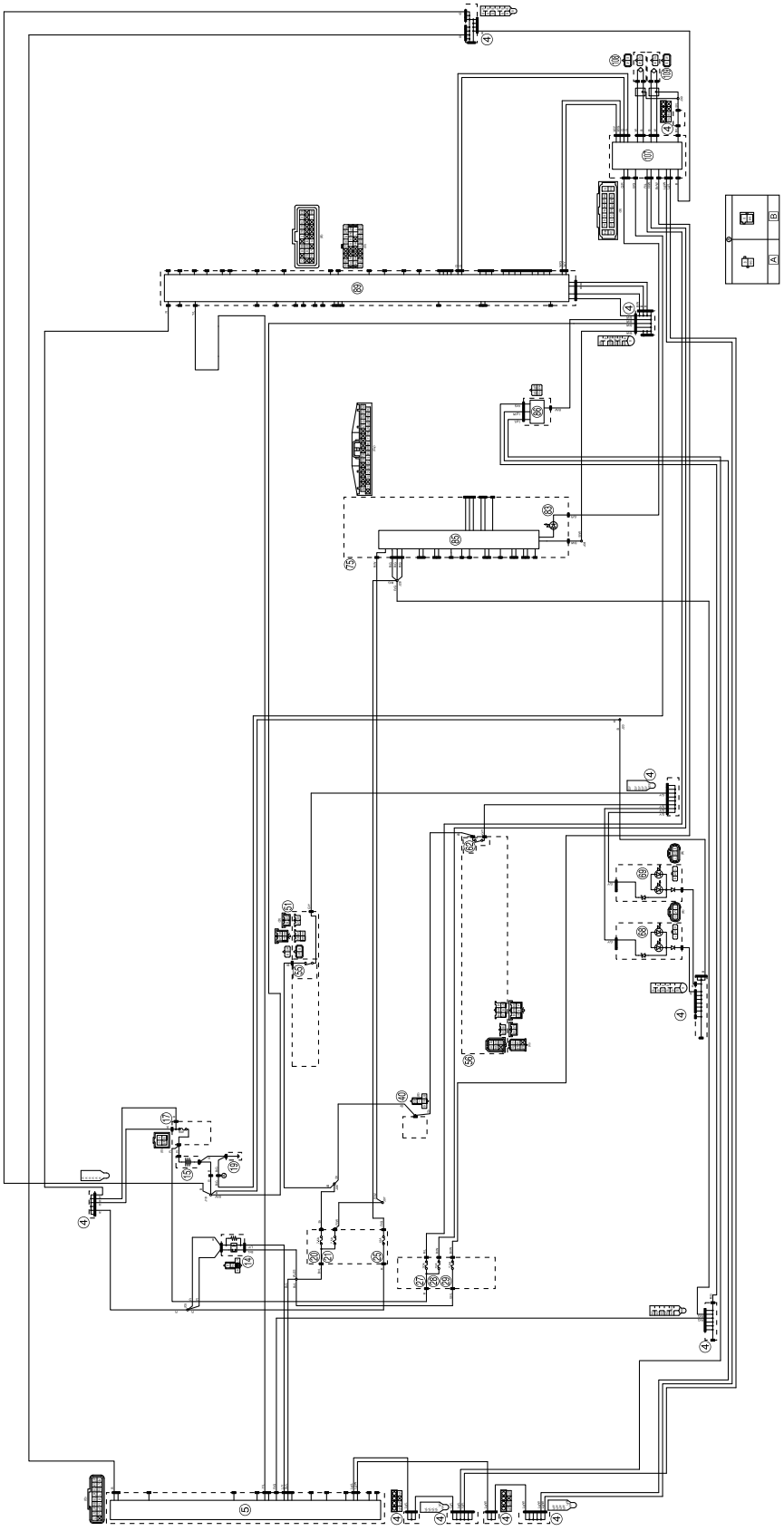
3. Vérifier le faisceau de fils entre le contacteur à la poignée (gauche) et le compteur équipé.	INCORRECT→	Branchez correctement ou remplacez le faisceau de fils.

OK↓

Remplacez le compteur équipé.

FAS20085
SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)

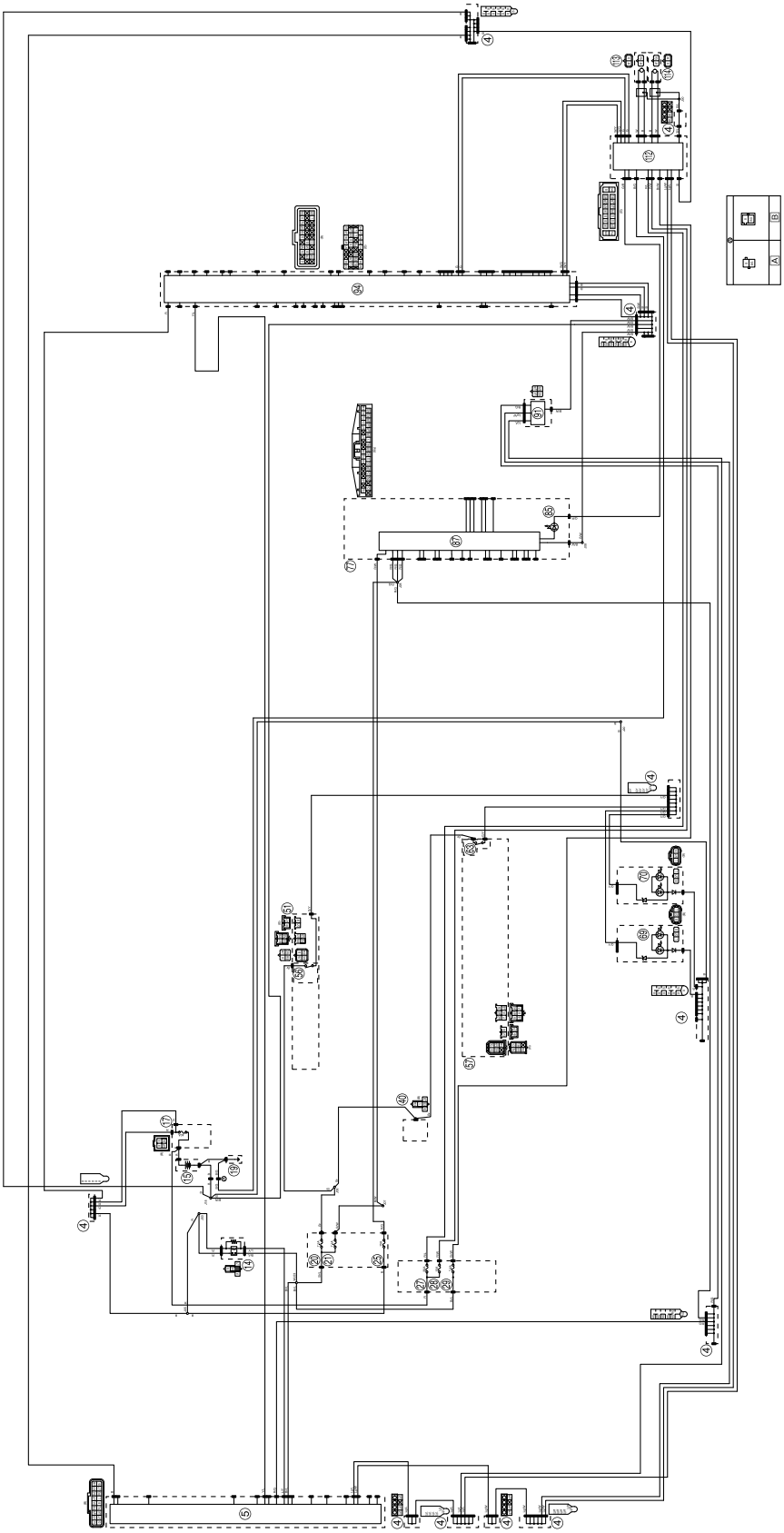
FAS30843
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
40. Relais de phare (inverseur)
51. Contacteur à la poignée (droite)
55. Contacteur de feu stop sur frein avant
56. Contacteur à la poignée (gauche)
62. Contacteur de feu stop sur frein arrière
68. Feu arrière/stop (gauche)
69. Feu arrière/stop (droite)
75. Compteur équipé
83. Témoin d'alerte du système ABS
85. Écran multifonction
86. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
89. ECU (boîtier de commande du moteur)
107. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
108. Capteur de roue avant
109. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

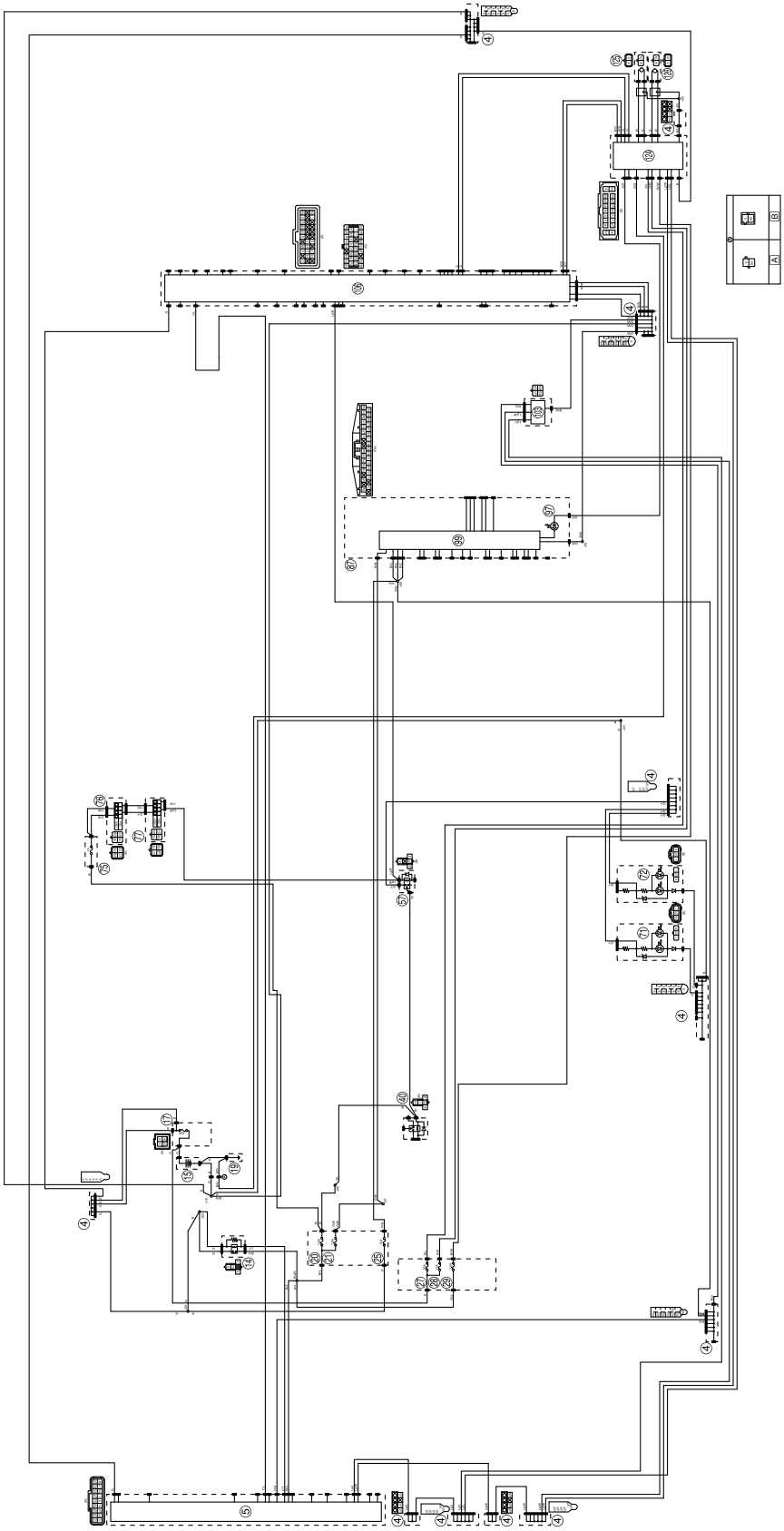
XP530-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
40. Relais de phare (inverseur)
51. Contacteur à la poignée (droite)
56. Contacteur de feu stop sur frein avant
57. Contacteur à la poignée (gauche)
63. Contacteur de feu stop sur frein arrière
69. Feu arrière/stop (gauche)
70. Feu arrière/stop (droite)
77. Compteur équipé
85. Témoin d'alerte du système ABS
87. Écran multifonction
91. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
94. ECU (boîtier de commande du moteur)
112. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
113. Capteur de roue avant
114. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

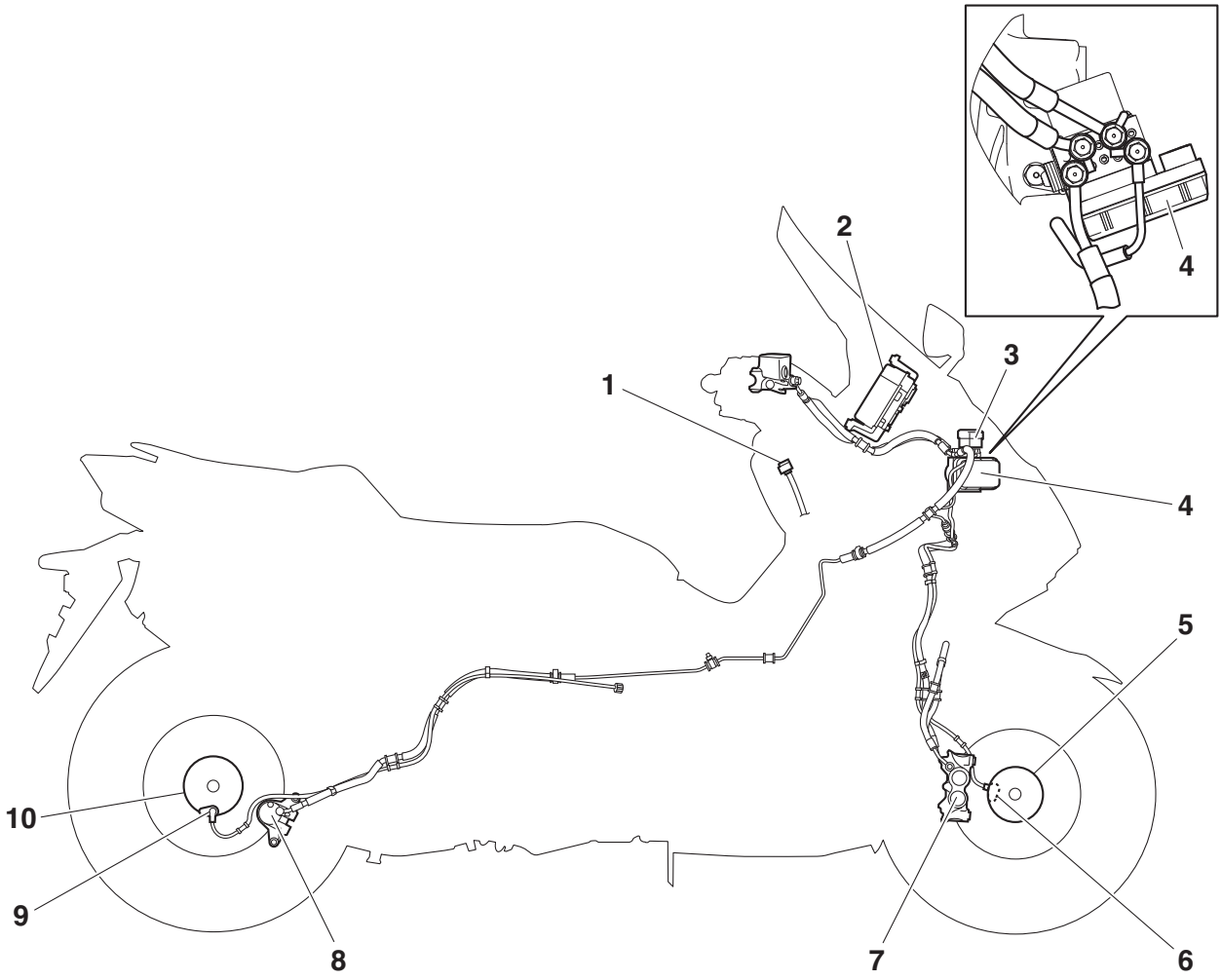
XP530D-A



4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
40. Relais de phare (inverseur)
57. Relais de feu stop
71. Feu arrière/stop (gauche)
72. Feu arrière/stop (droite)
75. Fusible de feu stop
76. Contacteur de feu stop sur frein avant
77. Contacteur de feu stop sur frein arrière
87. Compteur équipé
97. Témoin d'alerte du système ABS
99. Écran multifonction
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
106. ECU (boîtier de commande du moteur)
124. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
125. Capteur de roue avant
126. Capteur de roue arrière

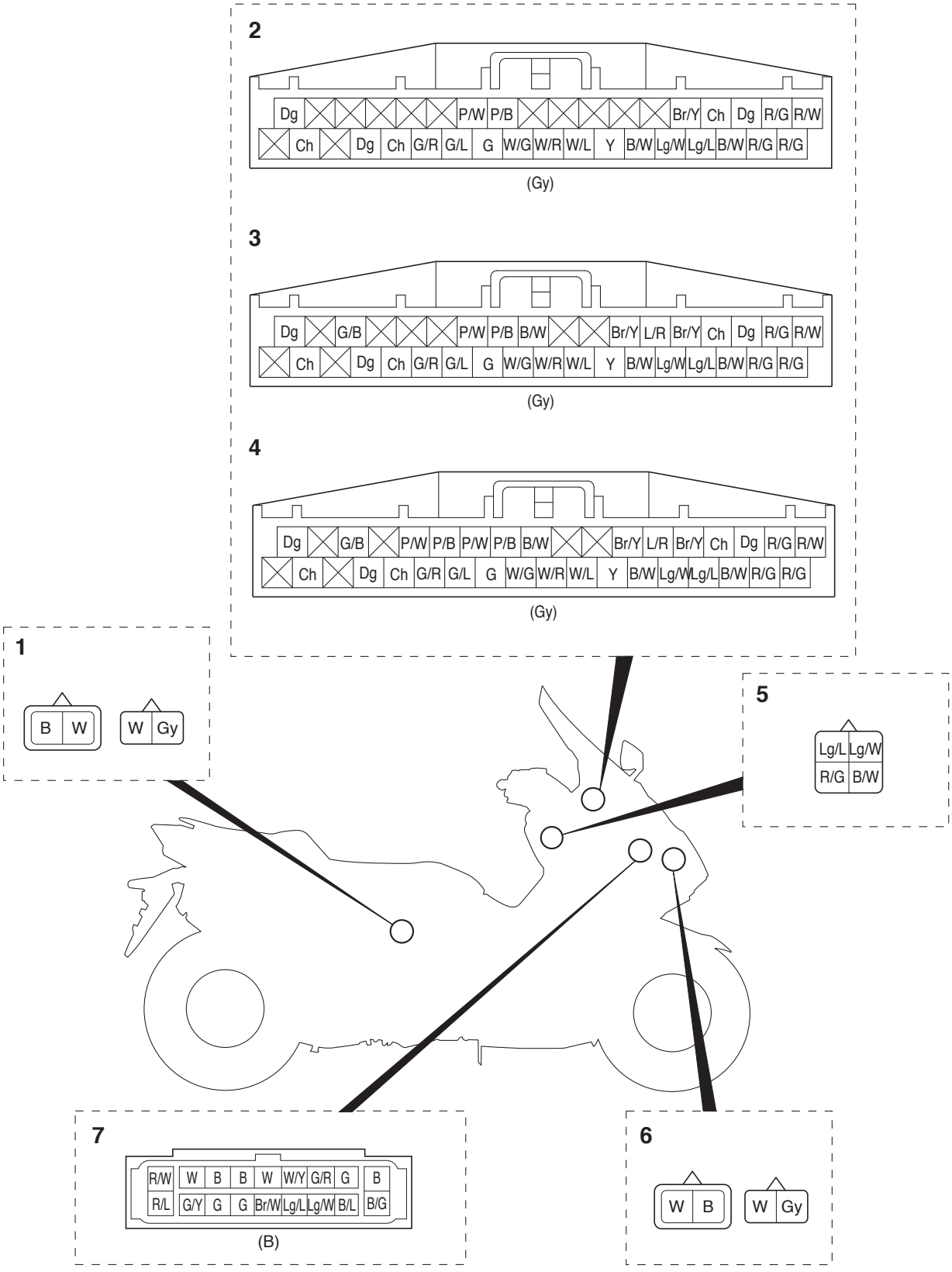
A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie

FAS30525
TABLEAU DES PIÈCES CONSTITUTIVES DU SYSTÈME ABS



1. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
2. Témoin d'alerte du système ABS
3. Boîtier à fusibles (fusible du moteur du système ABS, fusible de solénoïde du système ABS et fusible du boîtier de commande électronique du système ABS)
4. Boîtier de commande électronique du système ABS
5. Capteur rotatif de roue avant
6. Capteur de roue avant
7. Étrier de frein avant
8. Étrier de frein arrière
9. Capteur de roue arrière
10. Capteur rotatif de roue arrière

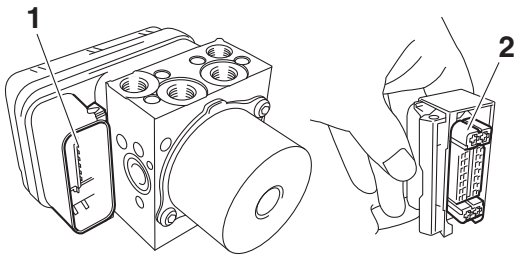
FAS30844
SCHÉMA DE L'EMPLACEMENT DU COUPLEUR DU SYSTÈME ABS



1. Coupleur du capteur de roue arrière
2. Coupleur des compteurs (pour XP530E-A)
3. Coupleur des compteurs (pour XP530-A)
4. Coupleur des compteurs (pour XP530D-A)
5. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
6. Coupleur du capteur de roue avant
7. Coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS

FAS30845
ENTRETIEN DU BOÎTIER DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME ABS
Vérification du boîtier de commande électronique du système ABS
1. Contrôler :
   - Bornes “1” du boîtier de commande électronique du système ABS
     Fissures/endommagement → Remplacer à la fois l’ensemble modulateur de pression, les durites de frein et les tuyaux de frein qui sont connectés à l’ensemble modulateur.
   - Bornes “2” du coupleur de boîtier de commande électronique du système ABS
     Connexion défectueuse, contaminée, détachée → Corriger ou nettoyer.

N.B.
Si le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS est couvert de boue ou de saleté, nettoyez-le à l’air comprimé.



FAS30528
DESCRIPTION DE LA RECHERCHE DE PANNES DU SYSTÈME ABS
Cette section décrit la recherche de pannes pour le système ABS en détail. Lire attentivement ce manuel d’atelier et s’assurer de comprendre parfaitement les informations contenues avant de corriger tout dysfonctionnement ou d’effectuer une réparation.
Le boîtier de commande électronique du système ABS est doté d’une fonction de dispositif embarqué de diagnostic de pannes. En cas de défaillance du système, le témoin d’alerte du système ABS du compteur équipé indique un dysfonctionnement.
La recherche de pannes ci-dessous explique comment identifier un problème et la méthode de réparation à l’aide de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha. Pour plus d’informations sur l’utilisation de l’outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter à “[B-2] DIAGNOSTIC À L’AIDE DES CODES DE PANNE” à la page 8-184. Pour une recherche de pannes sur d’autres pièces, suivre la méthode de réparation habituelle.

FWA16710
⚠ AVERTISSEMENT
Si un entretien ou des contrôles ont été réalisés sur des éléments du système ABS, veiller à effectuer un contrôle final avant de rendre le véhicule à son propriétaire.

N.B.
Pour exécuter une vérification finale, se reporter à “[C-1] CONTRÔLE FINALE” à la page 8-207.

Fonctionnement du système ABS quand le témoin d’alerte du système ABS s’allume
1. Le témoin d’alerte du système ABS reste allumé → Le système ABS agit comme un système de freinage standard.
   - Un dysfonctionnement a été détecté via la fonction de diagnostic de pannes du système ABS.
   - Le diagnostic de pannes du système ABS n’a pas été effectué.
     Le diagnostic de pannes du système ABS commence lorsque le contacteur ON/du démarreur est enfoncé et se termine lorsque le véhicule roule à une vitesse d’environ 10 km/h (6 mi/h).
2. Le témoin d’alerte du système ABS s’allume lorsque le moteur démarre et s’éteint lorsque le véhicule commence à rouler (à une vitesse d’environ 10 km/h (6 mi/h)) → Le fonctionnement du système ABS est normal.

3. Le témoin d'alerte du système ABS clignote → Le système ABS fonctionne normalement.
   • Se reporter à "INSTRUCTION DE BASE POUR LA RECHERCHE DE PANNES" à la page 8-180.

Diagnostic de pannes et entretien

Le boîtier de commande électronique du système ABS possède un dispositif de diagnostic de pannes. En utilisant cette fonction, l'identification rapide d'un problème et l'entretien sont possibles. Les défaillances précédentes peuvent être vérifiées, car le boîtier de commande électronique du système ABS conserve également l'historique des dysfonctionnements.

Les codes de pannes enregistrés dans le boîtier de commande électronique du système ABS peuvent être vérifiés à l'aide de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. Une fois toutes les réparations effectuées, veillez à ce que le véhicule fonctionne normalement, puis effacez le(s) code(s) de panne. Pour plus d'informations sur la suppression des codes de panne, se reporter à "[B-3] SUPPRIMER LES CODES DE PANNE" à la page 8-207. En supprimant les codes de panne mémorisés dans le boîtier de commande électronique du système ABS, il est possible de rechercher la cause correctement si un autre dysfonctionnement se produit.

N.B.

Le système ABS effectue un test du dispositif embarqué de diagnostic de pannes pendant quelques secondes chaque fois que le véhicule est démarré pour la première fois après avoir enfoncé le contacteur ON/du démarreur. Pendant ce test, un "claquement" est audible à l'avant du véhicule, et si le levier de frein avant et le levier de frein arrière sont enfoncés, même légèrement, une vibration est ressentie sur les leviers, sans que cela n'indique de dysfonctionnement.

Dispositif embarqué de diagnostic de pannes utilisant le boîtier de commande électronique du système ABS

Le boîtier de commande électronique du système ABS effectue une vérification statique de tout le système lorsque le contacteur ON/du démarreur est enfoncé. Il vérifie également toute défaillance quand le véhicule roule. Puisque tous les dysfonctionnements sont mémorisés après avoir été détectés, les données relatives au dysfonctionnement enregistrées peuvent être vérifiées via l'outil de diagnostic des pannes Yamaha quand le boîtier de commande électronique du système ABS est entrée en mode de diagnostic de pannes.

Mesures de précaution spéciales relatives à la manipulation et la réparation d'un véhicule équipé du système ABS

FCA18490

ATTENTION

Il convient de ne pas soumettre les éléments du système ABS à des chocs et de les retirer sans forcer car ils ont été réglés avec précision.

- Le boîtier de commande électronique du système ABS et le modulateur de pression sont des blocs et ne peuvent pas être démontés.
- Le dysfonctionnement est mémorisé dans le boîtier de commande électronique du système ABS. Effacez les codes de panne une fois l'entretien terminé. (Ceci est dû au fait que les code de panne précédents seront affichés à nouveau si une autre défaillance se produit.)

FAS30529

INSTRUCTION DE BASE POUR LA RECHERCHE DE PANNES

FWA17420

⚠ AVERTISSEMENT

- **Procéder au diagnostic de pannes dans l'ordre [A] → [B] → [C]. Veiller à respecter l'ordre indiqué sous peine de fausser les résultats si l'ordre est modifié ou si une étape est omise.**
- **Veiller à utiliser une batterie conventionnelle suffisamment chargée.**

[A] Vérification du dysfonctionnement en utilisant le témoin d'alerte du système ABS

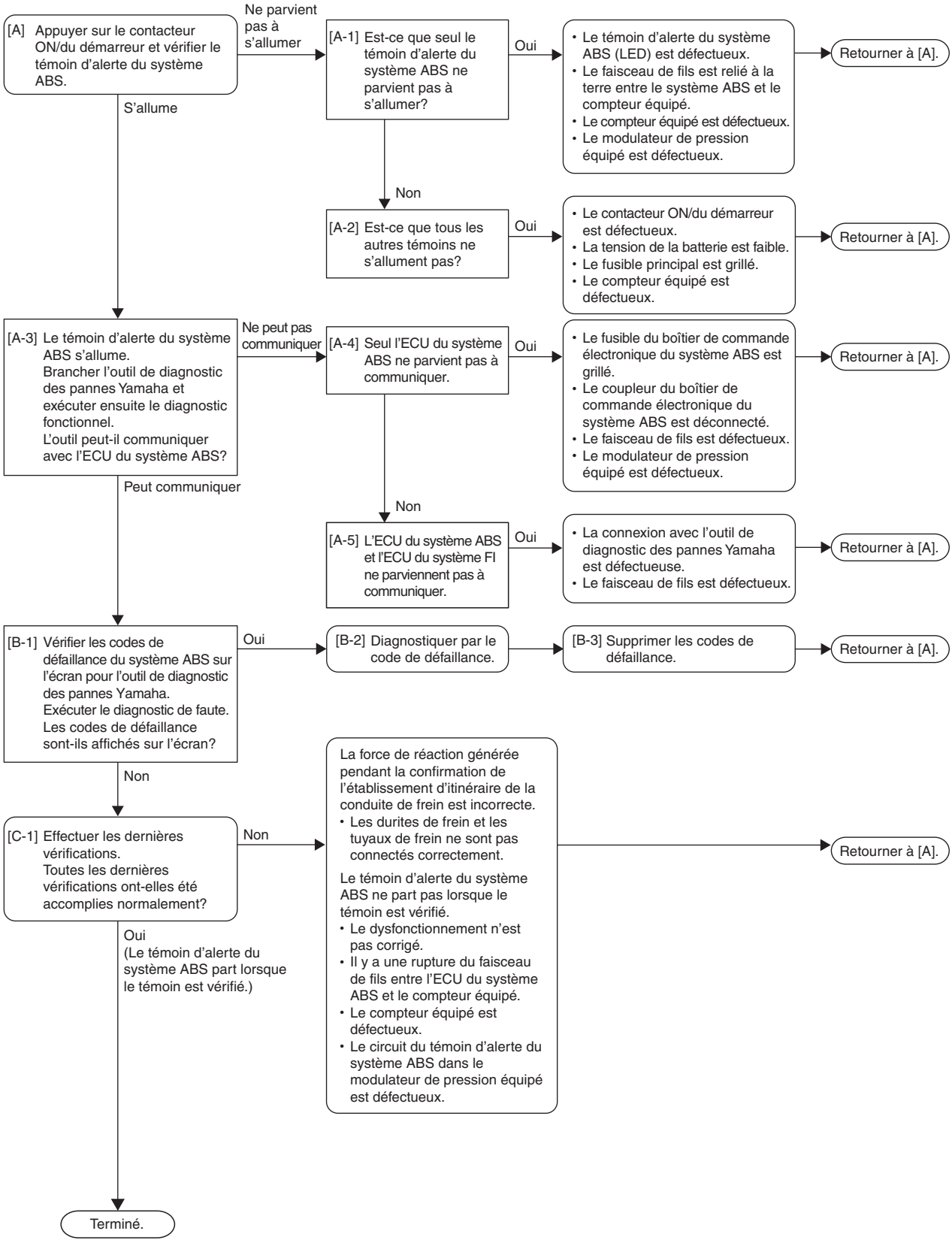
[B] Utiliser l'outil de diagnostic des pannes Yamaha et déterminer la localisation du dysfonctionnement et la cause d'après le code de panne enregistré.

Déterminer la cause du dysfonctionnement à partir de l'état et de l'endroit où le dysfonctionnement est survenu.

[C] Entretien du système ABS

Exécuter la dernière vérification après le démontage et le montage.

FAS30530
PROCESSUS DE BASE DE LA RECHERCHE DE PANNES



FWA16710

⚠ AVERTISSEMENT

Si un entretien ou des contrôles ont été réalisés sur des éléments du système ABS, veiller à effectuer un contrôle final avant de rendre le véhicule à son propriétaire.

N.B.

Pour exécuter une vérification finale, se reporter à "[C-1] CONTRÔLE FINALE" à la page 8-207.

FAS30531

[A] CONTRÔLE DU TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS

Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. (Ne démarrez pas le moteur.)

1. Le témoin d'alerte du système ABS ne s'allume pas.
   - Seul le témoin d'alerte du système ABS ne s'allume pas. [A-1]
   - Le témoin d'alerte du système ABS et tous les autres témoins ne s'allument pas. [A-2]
2. Le témoin d'alerte du système ABS s'allume. [A-3]

FAS30532

[A-1] SEUL LE TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS NE S'ALLUME PAS

1. Rechercher d'éventuels courts-circuits à la masse entre la borne verte/rouge du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la borne verte/rouge du compteur équipé.
   - En cas de court-circuit à la masse, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils.
2. Débrancher le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et vérifier si le témoin d'alerte du système ABS s'allume quand le contacteur ON/du démarreur est enfoncé.
   - Si le témoin d'alerte du système ABS ne s'allume pas, le circuit du compteur équipé (dont le témoin d'alerte du système ABS [LED]) est défectueux. Remplacez le compteur équipé.
   - Si le témoin d'alerte du système ABS s'allume, boîtier de commande électronique du système ABS est défectueux. Remplacer l'ensemble modulateur de pression.

FAS30964

[A-2] AUCUN TÉMOIN NE S'ALLUME

1. Contacteur ON/du démarreur
   - Vérifier la continuité du contacteur ON/du démarreur.
     Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
   - En l'absence de continuité, remplacer le contacteur à la poignée (droit).
2. Batterie
   - Vérifier l'état de la batterie.
     Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.
   - Si la batterie est défectueuse, nettoyez les bornes de batterie et rechargez-la, ou remplacez la batterie.
3. Fusible principal
   - Contrôler la continuité du fusible.
     Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.
   - Si le fusible principal est grillé, le remplacer.
4. Circuit
   - Contrôler le circuit du compteur équipé.
     Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-169.
   - Si le circuit du compteur équipé est ouvert, remplacez le faisceau de fils.

FAS31162
[A-3] LE TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS S'ALLUME

Branchez l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha et exécutez le diagnostic fonctionnel. (Pour plus d'informations sur la manière d'exécuter le diagnostic fonctionnel, se reporter au manuel d'utilisation fourni avec l'outil.)
Vérifier que la communication avec le boîtier de commande électronique du système ABS est possible.
- Seul le boîtier de commande électronique du système ABS ne parvient pas à communiquer. [A-4]
- Le boîtier de commande électronique du système ABS et l'ECU FI ne parviennent pas à communiquer. [A-5]
- La communication est possible avec le boîtier de commande électronique du système ABS. [B-1] (Le système ABS est affiché sur l'écran de sélection du groupe.)

FAS31163
[A-4] SEUL LE BOÎTIER DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME ABS NE PARVIENT PAS À COMMUNIQUER (L'écran de l'unité sélectionnée ne s'affiche pas.)

1. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
   - Contrôler la continuité du fusible du boîtier de commande électronique du système ABS.
     Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.
   - Si le fusible du boîtier de commande électronique du système ABS est grillé, remplacez le fusible.
2. Coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS
   - Vérifier que le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS est connecté correctement.
     Pour plus d'informations sur la manière de connecter correctement le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS, se reporter à "REPOSE DE L'ENSEMBLE MODULATEUR DE PRESSION" à la page 4-75.
3. Faisceau de fils
   - Circuit ouvert entre la batterie et le boîtier de commande électronique du système ABS, ou entre le boîtier de commande électronique du système ABS et la masse.
     Vérifier la continuité entre la borne positive de batterie et la borne brun/blanc du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS.
     Vérifier la continuité entre la borne noir/vert du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la masse, et entre la borne noire du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la masse.
     S'il n'y a pas de continuité, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils.
   - Circuit ouvert dans le faisceau de fils entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
     Vérifier la continuité entre la borne bleu/rouge du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la borne bleu/rouge du coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha. (CANH)
     Contrôler la continuité entre la borne bleue/noire du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la borne bleue/noire du coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha. (CANL)
4. Dysfonctionnement du boîtier de commande électronique du système ABS
   Remplacer l'ensemble modulateur de pression.

FAS31164
[A-5] LE BOÎTIER DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME ABS ET L'ECU FI NE PARVIENNENT PAS À COMMUNIQUER

1. Outil de diagnostic des pannes Yamaha
   Vérifier que l'outil de diagnostic des pannes Yamaha est correctement connecté.
2. Faisceau de fils
   • Circuit ouvert dans le faisceau de fils entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
   Vérifier la continuité entre la borne bleu/rouge du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la borne bleu/rouge du coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha. (CANH)
   Contrôler la continuité entre la borne bleue/noire du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la borne bleue/noire du coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha. (CANL)

FAS31165
[B-1] LES DYSFONCTIONNEMENT SONT COURAMMENT DÉTECTÉS

Lorsque l'outil de diagnostic des pannes Yamaha est connecté au coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha, les codes de panne s'affichent sur l'écran de l'ordinateur.
• Un code de panne s'affiche. [B-2]
• Un code de panne ne s'affiche pas. [C-1]

FAS31166
[B-2] DIAGNOSTIC À L'AIDE DES CODES DE PANNE

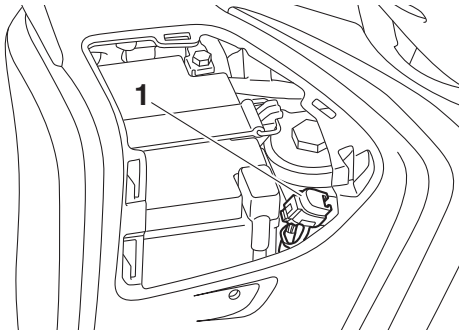
Ce modèle utilise l'outil de diagnostic des pannes Yamaha pour identifier des dysfonctionnements.
Pour des informations sur l'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha, se reporter au manuel d'utilisation fourni avec l'outil.



Port USB de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03256
Interface de l'adaptateur de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03254

Branchement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha

Dépose du couvercle de batterie. Se reporter à "DÉPOSE DU COUVERCLE DE BATTERIE" à la page 4-10.
Dépose du capuchon de protection, puis brancher l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur "1".



Les détails concernant les codes de panne affichés sont indiqués dans le tableau suivant. Se reporter à ce tableau et contrôler le véhicule.
Une fois tout le travail terminé, effacer tous les codes de panne. [B-3]

N.B.

Contrôler les points de contrôle après la fin de connexion avec l'outil de diagnostic des pannes Yamaha et appuyer sur le contacteur OFF/LOCK.

Tableau des codes de panne

N.B.

Enregistrez tous les codes de panne affichés et consultez les points de vérification.

N° de code de panne	Élément	Symptôme	Point de vérification
11* 25*	Capteur de roue avant (impulsions intermittentes ou aucune impulsion)	Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (Les impulsions ne sont pas reçues ou sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule.)	• Un corps étranger adhère autour du capteur de roue avant • Installation incorrecte de la roue avant • Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor • Capteur de roue avant défectueux ou montage incorrect du capteur
12	Capteur de roue arrière (impulsions intermittentes ou aucune impulsion)	Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (Les impulsions ne sont pas reçues ou sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule.)	• Un corps étranger adhère autour du capteur de roue arrière • Installation incorrecte de la roue arrière • Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor • Capteur de roue arrière défectueux ou pose incorrecte du capteur
13* 26*	Capteur de roue avant (période d'impulsion anormale)	Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (La durée d'impulsion est anormale pendant que le véhicule roule.)	• Un corps étranger adhère autour du capteur de roue avant • Installation incorrecte de la roue avant • Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor • Capteur de roue avant défectueux ou montage incorrect du capteur
14* 27*	Capteur de roue arrière (période d'impulsion anormale)	Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (La durée d'impulsion est anormale pendant que le véhicule roule.)	• Un corps étranger adhère autour du capteur de roue arrière • Installation incorrecte de la roue arrière • Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor • Capteur de roue arrière défectueux ou pose incorrecte du capteur

N° de code de panne	Élément	Symptôme	Point de vérification
15	Capteur de roue avant (circuit ouvert ou court-circuit)	Détection d'un circuit ouvert ou court-circuit dans le capteur de roue avant.	• Coupleur défaillant entre le capteur de roue avant et l'ensemble modulateur de pression • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue avant et l'ensemble modulateur de pression • Capteur de roue avant défectueux ou ensemble modulateur de pression
16	Capteur de roue arrière (circuit ouvert ou court-circuit)	Un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté dans le capteur de roue arrière.	• Coupleur défectueux entre le capteur de roue arrière et l'ensemble modulateur de pression • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue arrière et l'ensemble modulateur de pression • Capteur de roue arrière défectueux ou ensemble modulateur de pression
17* 45*	Capteur de roue avant (impulsions manquantes)	Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (Les impulsions manquantes sont détectées dans le signal pendant que le véhicule est en mouvement.)	• Un corps étranger adhère autour du capteur de roue avant • Installation incorrecte de la roue avant • Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor • Capteur de roue avant défectueux ou montage incorrect du capteur
18* 46*	Capteur de roue arrière (impulsions manquantes)	Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (Les impulsions manquantes sont détectées dans le signal pendant que le véhicule est en mouvement.)	• Un corps étranger adhère autour du capteur de roue arrière • Installation incorrecte de la roue arrière • Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor • Capteur de roue arrière défectueux ou pose incorrecte du capteur
21	Ensemble modulateur de pression (circuit d'entraînement solénoïde défectueux)	Le circuit d'entraînement solénoïde dans l'ensemble modulateur de pression est ouvert ou court-circuité.	• Ensemble modulateur de pression défectueux

N° de code de panne	Élément	Symptôme	Point de vérification
24	Contacteur de feu stop ou feu arrière/feu stop	Le signal de feu stop n'est pas reçu correctement lors de la conduite du véhicule. (Circuit de feu stop, ou circuit de contacteur de feu stop sur frein arrière ou avant.)	• Circuit de signalisation défectueux (feu arrière/stop ou contacteur de feu stop) • Coupleur défectueux entre le circuit de signalisation (feu arrière/stop ou contacteur de feu stop) et l'ensemble modulateur de pression • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le circuit de signalisation (feu arrière/stop ou contacteur de feu stop) et l'ensemble modulateur de pression • Ensemble modulateur de pression défectueux
31	Ensemble modulateur de pression (alimentation de solénoïde du système ABS anormale)	L'alimentation n'est pas fournie au circuit solénoïde dans l'ensemble modulateur de pression.	• Fusible de solénoïde du système ABS grillé • Coupleur défectueux entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression • Ensemble modulateur de pression défectueux
32	Ensemble modulateur de pression (court-circuit du circuit d'alimentation de solénoïde du système ABS)	Un court-circuit a été détecté dans le circuit d'alimentation de solénoïde de l'ensemble modulateur de pression.	• Ensemble modulateur de pression défectueux
33	Ensemble modulateur de pression (alimentation du moteur du système ABS solénoïde anormale)	L'alimentation n'est pas fournie au circuit moteur dans l'ensemble modulateur de pression.	• Fusible du moteur du système ABS grillé • Coupleur défectueux entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression • Ensemble modulateur de pression défectueux
34	Ensemble modulateur de pression (court-circuit du circuit d'alimentation moteur du système ABS)	Un court-circuit a été détecté dans le circuit d'alimentation moteur de l'ensemble modulateur de pression.	• Ensemble modulateur de pression défectueux

N° de code de panne	Élément	Symptôme	Point de vérification
41	Système ABS de la roue avant (impulsions de vitesse intermittentes de la roue ou dépressurisation incorrecte)	• Les impulsions du capteur de roue avant sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule. • Le risque de blocage de la roue avant persiste alors que le signal est transmis par le boîtier de commande électronique du système ABS pour réduire la pression hydraulique.	• Montage incorrect du capteur de roue avant • Rotation incorrecte de la roue avant • Frottement de frein avant • Ensemble modulateur de pression défectueux
42 47	Système ABS de la roue arrière (impulsions de vitesse intermittentes de la roue ou dépressurisation incorrecte)	• Les impulsions du capteur de roue arrière sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule. (pour le code de panne n° 42) • Le risque de blocage de la roue arrière persiste alors que le signal est transmis par le boîtier de commande électronique du système ABS pour réduire la pression hydraulique.	• Montage incorrect du capteur de roue arrière (pour code de panne n° 42) • Rotation incorrecte de la roue arrière • Frottement de frein arrière • Ensemble modulateur de pression défectueux
43	Capteur de roue avant (impulsions manquantes)	Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (Les impulsions manquantes sont détectées dans le signal pendant que le véhicule est en mouvement.)	• Un corps étranger adhère autour du capteur de roue avant • Installation incorrecte de la roue avant • Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor • Capteur de roue avant défectueux ou montage incorrect du capteur
44	Capteur de roue arrière (impulsions manquantes)	Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (Les impulsions manquantes sont détectées dans le signal pendant que le véhicule est en mouvement.)	• Un corps étranger adhère autour du capteur de roue arrière • Installation incorrecte de la roue arrière • Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor • Capteur de roue arrière défectueux ou pose incorrecte du capteur
51 52	• Système d'alimentation du véhicule (la tension de l'alimentation du boîtier de commande électronique du système ABS est élevée) (pour le code de panne n° 51) • Système d'alimentation du véhicule (la tension de l'alimentation du capteur de roue est élevée) (pour le code de panne n° 52)	• La tension électrique fournie au boîtier de commande électronique du système ABS dans l'ensemble modulateur de pression est trop élevée. (pour le code de panne n° 51) • La tension d'alimentation fournie au capteur de roue est trop élevée. (pour le code de panne n° 52)	• Batterie défectueuse • Borne de batterie débranchée • Circuit de charge défectueux

N° de code de panne	Élément	Symptôme	Point de vérification
53	Système d'alimentation du véhicule (la tension de l'alimentation du boîtier de commande électronique du système ABS est basse)	La tension électrique fournie au boîtier de commande électronique du système ABS dans l'ensemble modulateur de pression est trop basse.	• Batterie défectueuse • Coupleur défectueux entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression • Circuit de charge défectueux
54	Ensemble modulateur de pression (circuits d'alimentation du solénoïde et du moteur du système ABS)	Une anomalie a été détectée dans le circuit d'alimentation du solénoïde ou du moteur de l'ensemble modulateur de pression.	• Batterie défectueuse • Coupleur défectueux entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression • Circuit de charge défectueux • Ensemble modulateur de pression défectueux
55	Ensemble modulateur de pression (boîtier de commande électronique du système ABS défectueux)	Des données anormales sont détectées dans l'ensemble modulateur de pression.	• Ensemble modulateur de pression défectueux
56	Ensemble modulateur de pression (alimentation interne anormale)	Une anomalie a été détectée dans le circuit de l'alimentation de l'ensemble modulateur de pression.	• Ensemble modulateur de pression défectueux
63	Alimentation de capteur de roue avant (la tension d'alimentation est basse)	La tension électrique fournie au boîtier de commande électronique du système ABS au capteur de roue avant est trop basse.	• Court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue avant et l'ensemble modulateur de pression • Capteur de roue avant défectueux • Ensemble modulateur de pression défectueux
64	Alimentation du capteur de roue arrière (la tension d'alimentation est basse)	La tension électrique fournie au boîtier de commande électronique du système ABS au capteur de roue arrière est trop basse.	• Court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue arrière et l'ensemble modulateur de pression • Capteur de roue arrière défectueux • Ensemble modulateur de pression défectueux

* Le numéro de code de panne varie en fonction des conditions du véhicule.

N° de code de panne 11, 25

N.B.

Avec la roue avant à l'arrêt, la roue arrière a été tournée plus de 20 secondes (Code de panne n° 11) ou plus que 2 secondes (Code de panne n° 25).

N° de code de panne	**11 25**	
Élément	**Capteur de roue avant (impulsions intermittentes ou aucune impulsion)**	
Symptôme	**Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (Les impulsions ne sont pas reçues ou sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Un corps étranger adhère autour du capteur de roue avant	Inspecter la surface du capteur rotatif et du capteur à la recherche de corps étrangers, tels que des particules métalliques. Nettoyer le capteur rotatif et le capteur si nécessaire.
2	Installation incorrecte de la roue avant	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT" à la page 4-24.
3	Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor	Vérifier la surface du capteur rotatif à la recherche de dommage. Remplacer le capteur rotatif si des dommages sont visibles. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.
4	Capteur de roue avant défectueux ou montage incorrect du capteur	Contrôler s'il y a des dégâts sur le capteur de roue et contrôler également les conditions de montage du capteur. Réparer ou remplacer le capteur de roue au besoin. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.

N° de code de panne 12

N° de code de panne	**12**	
Élément	**Capteur de roue arrière (impulsions intermittentes ou aucune impulsion)**	
Symptôme	**Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (Les impulsions ne sont pas reçues ou sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Un corps étranger adhère autour du capteur de roue arrière	Inspecter la surface du capteur rotatif et du capteur à la recherche de corps étrangers, tels que des particules métalliques. Nettoyer le capteur rotatif et le capteur si nécessaire.
2	Installation incorrecte de la roue arrière	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE ARRIÈRE" à la page 4-35.

N° de code de panne	**12**	
Élément	**Capteur de roue arrière (impulsions intermittentes ou aucune impulsion)**	
Symptôme	**Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (Les impulsions ne sont pas reçues ou sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
3	Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor	Vérifier la surface du capteur rotatif à la recherche de dommage. Remplacer le capteur rotatif si des dommages sont visibles. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-36.
4	Capteur de roue arrière défectueux ou pose incorrecte du capteur	Contrôler s'il y a des dégâts sur le capteur de roue et contrôler également les conditions de montage du capteur. Réparer ou remplacer le capteur de roue au besoin. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-36.

N° de code de panne 13, 26

N.B.

- Si le frein avant du système ABS fonctionne continuellement pendant 20 secondes ou plus, le N° de code de panne 26 sera enregistré. Si le frein avant du système ABS fonctionne continuellement pendant 36 secondes ou plus, le N° de code de panne 13 sera enregistré.
- Véhicule probablement conduit sur des routes irrégulières.

N° de code de panne	**13** **26**	
Élément	**Capteur de roue avant (période d'impulsion anormale)**	
Symptôme	**Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (La durée d'impulsion est anormale pendant que le véhicule roule.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Un corps étranger adhère autour du capteur de roue avant	Inspecter la surface du capteur rotatif et du capteur à la recherche de corps étrangers, tels que des particules métalliques. Nettoyer le capteur rotatif et le capteur si nécessaire.
2	Installation incorrecte de la roue avant	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT" à la page 4-24.
3	Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor	Contrôler qu'il n'y ait pas de dégâts sur la surface du capteur rotatif. Remplacer le capteur rotatif si les dommages sont visibles. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.

N° de code de panne	**13 26**	
Élément	**Capteur de roue avant (période d'impulsion anormale)**	
Symptôme	**Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (La durée d'impulsion est anormale pendant que le véhicule roule.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
4	Capteur de roue avant défectueux ou montage incorrect du capteur	Contrôler s'il y a des dégâts sur le capteur de roue et contrôler également les conditions de montage du capteur. Réparer ou remplacer le capteur de roue au besoin. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.

N° de code de panne 14, 27

N.B.

- Si le frein arrière du système ABS fonctionne continuellement pendant 20 secondes ou plus, le N° de code de panne 27 sera enregistré. Si le frein arrière du système ABS fonctionne continuellement pendant 36 secondes ou plus, le N° de code de panne 14 sera enregistré.
- Véhicule probablement conduit sur des routes irrégulières.

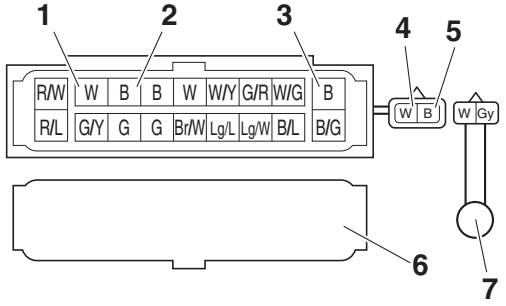
N° de code de panne	**14 27**	
Élément	**Capteur de roue arrière (période d'impulsion anormale)**	
Symptôme	**Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (La durée d'impulsion est anormale pendant que le véhicule roule.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Un corps étranger adhère autour du capteur de roue arrière	Inspecter la surface du capteur rotatif et du capteur à la recherche de corps étrangers, tels que des particules métalliques. Nettoyer le capteur rotatif et le capteur si nécessaire.
2	Installation incorrecte de la roue arrière	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE ARRIÈRE" à la page 4-35.
3	Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor	Vérifier la surface du capteur rotatif à la recherche de dommage. Remplacer le capteur rotatif si des dommages sont visibles. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-36.
4	Capteur de roue arrière défectueux ou pose incorrecte du capteur	Contrôler s'il y a des dégâts sur le capteur de roue et contrôler également les conditions de montage du capteur. Réparer ou remplacer le capteur de roue au besoin. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-36.

N° de code de panne 15

N.B.

Pousser le contacteur OFF/LOCK avant de débrancher ou de brancher un coupleur.

N° de code de panne	**15**
Élément	**Capteur de roue avant (circuit ouvert ou court-circuit)**
Symptôme	**Détection d'un circuit ouvert ou court-circuit dans le capteur de roue avant.**

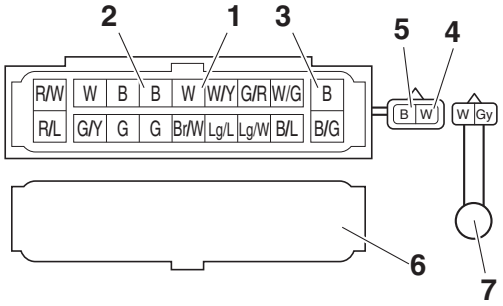
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Coupleur défaillant entre le capteur de roue avant et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler le coupleur pour les goupilles qui peuvent être retirées. • Contrôler l'état de verrouillage du coupleur. • En cas de défaillance, réparer et raccorder solidement le coupleur. Voir N.B.
2	Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue avant et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler la continuité entre la borne blanche "1" et la borne blanche "4" et entre la borne noire "2" et la borne noire "5". • S'il n'y a pas de continuité, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils. • Contrôler qu'il n'y ait pas de court-circuit entre la borne blanche "1" et la borne noire "2" et entre la borne blanche "4" et la borne noire "5". • En cas de court-circuit, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils. • Contrôler qu'il n'y ait pas de court-circuit entre la borne noire "3" et la borne blanche "4" et entre la borne noire "3" et la borne noire "5". • En cas de court-circuit, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils.  6. Boîtier de commande électronique du système ABS 7. Capteur de roue avant
3	Capteur de roue avant défectueux ou ensemble modulateur de pression	Si les éléments ci-dessous ont été utilisés et aucun dysfonctionnement n'a été découvert, le capteur de roue ou l'ensemble modulateur de pression est défectueux. Remplacer le capteur de roue ou l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "ROUE AVANT" à la page 4-22 et "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 16

N.B.

Pousser le contacteur OFF/LOCK avant de débrancher ou de brancher un coupleur.

N° de code de panne	**16**
Élément	**Capteur de roue arrière (circuit ouvert ou court-circuit)**
Symptôme	**Un circuit ouvert ou un court-circuit est détecté dans le capteur de roue arrière.**

Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Coupleur défectueux entre le capteur de roue arrière et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler le coupleur pour les goupilles qui peuvent être retirées. • Contrôler l'état de verrouillage du coupleur. • En cas de défaillance, réparer et raccorder solidement le coupleur. Voir N.B.
2	Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue arrière et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler la continuité entre la borne blanche "1" et la borne blanche "4" et entre la borne noire "2" et la borne noire "5". • S'il n'y a pas de continuité, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils. • Contrôler qu'il n'y ait pas de court-circuit entre la borne blanche "1" et la borne noire "2" et entre la borne blanche "4" et la borne noire "5". • En cas de court-circuit, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils. • Contrôler qu'il n'y ait pas de court-circuit entre la borne noire "3" et la borne blanche "4" et entre la borne noire "3" et la borne noire "5". • En cas de court-circuit, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils.  6. Boîtier de commande électronique du système ABS 7. Capteur de roue arrière
3	Capteur de roue arrière défectueux ou ensemble modulateur de pression	Si les éléments ci-dessous ont été utilisés et aucun dysfonctionnement n'a été découvert, le capteur de roue ou l'ensemble modulateur de pression est défectueux. Remplacer le capteur de roue ou l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "ROUE ARRIÈRE" à la page 4-31 et "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 17, 45

N.B.

Si des écarts d'impulsions sont détectés pendant que le véhicule roule à une vitesse de 30 km/h (19 mi/h) ou plus, le code de panne n° 17 sera enregistré. Si le véhicule roule à une vitesse de 29 km/h (18 mi/h) ou moins, le code de panne n° 45 sera enregistré en premier et le code de panne n° 17 sera enregistré si l'état continue.

N° de code de panne	**17** **45**
Élément	**Capteur de roue avant (impulsions manquantes)**
Symptôme	**Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (Les impulsions manquantes sont détectées dans le signal pendant que le véhicule est en mouvement.)**

Ordre	Élément/composants et cause probable	Tâche de vérification ou de maintenance
1	Un corps étranger adhère autour du capteur de roue avant	Inspecter la surface du capteur rotatif et du capteur à la recherche de corps étrangers, tels que des particules métalliques. Nettoyer le capteur rotatif et le capteur si nécessaire.
2	Installation incorrecte de la roue avant	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT" à la page 4-24.
3	Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor	Vérifier la surface du capteur rotatif à la recherche de dommage. Remplacer le capteur rotatif si des dommages sont visibles. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.
4	Capteur de roue avant défectueux ou montage incorrect du capteur	Contrôler s'il y a des dégâts sur le capteur de roue et contrôler également les conditions de montage du capteur. Réparer ou remplacer le capteur de roue au besoin. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.

N° de code de panne 18, 46

N.B.

Si des écarts d'impulsions sont détectés pendant que le véhicule roule à une vitesse de 30 km/h (19 mi/h) ou plus, le code de panne n° 18 sera enregistré. Si le véhicule roule à une vitesse de 29 km/h (18 mi/h) ou moins, le code de panne n° 46 sera enregistré en premier et le code de panne n° 18 sera enregistré si l'état continue.

N° de code de panne	**18 46**	
Élément	**Capteur de roue arrière (impulsions manquantes)**	
Symptôme	**Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (Les impulsions manquantes sont détectées dans le signal pendant que le véhicule est en mouvement.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Un corps étranger adhère autour du capteur de roue arrière	Inspecter la surface du capteur rotatif et du capteur à la recherche de corps étrangers, tels que des particules métalliques. Nettoyer le capteur rotatif et le capteur si nécessaire.
2	Installation incorrecte de la roue arrière	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE ARRIÈRE" à la page 4-35.
3	Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor	Vérifier la surface du capteur rotatif à la recherche de dommage. Remplacer le capteur rotatif si des dommages sont visibles. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-36.
4	Capteur de roue arrière défectueux ou pose incorrecte du capteur	Contrôler s'il y a des dégâts sur le capteur de roue et contrôler également les conditions de montage du capteur. Réparer ou remplacer le capteur de roue au besoin. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-36.

N° de code de panne 21

N° de code de panne	**21**	
Élément	**Ensemble modulateur de pression (circuit d'entraînement solénoïde défectueux)**	
Symptôme	**Le circuit d'entraînement solénoïde dans l'ensemble modulateur de pression est ouvert ou court-circuité.**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Ensemble modulateur de pression défectueux	Remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 24

N° de code de panne	**24**	
Élément	**Contacteur de feu stop ou feu arrière/feu stop**	
Symptôme	**Le signal de feu stop n'est pas reçu correctement lors de la conduite du véhicule. (Circuit de feu stop, ou circuit de contacteur de feu stop sur frein arrière ou avant.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Circuit de signalisation défectueux (feu arrière/stop ou contacteur de feu stop)	Contrôler les contacteurs de feu stop. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
2	Coupleur défectueux entre le circuit de signalisation (feu arrière/stop ou contacteur de feu stop) et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler le coupleur pour les goupilles qui peuvent être retirées. • Contrôler l'état de verrouillage du coupleur. • En cas de défaillance, réparez et raccordez solidement le coupleur.
3	Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le circuit de signalisation (feu arrière/stop ou contacteur de feu stop) et l'ensemble modulateur de pression	• Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le coupleur double. (Vert–Jaune) • Entre le coupleur double et le coupleur de contacteur de feu stop sur frein avant. (Vert–Jaune) • Entre le coupleur double et le coupleur de contacteur de feu stop sur frein arrière. (Vert–Jaune)
4	Ensemble modulateur de pression défectueux	Si les éléments ci-dessus ont été effectués et qu'aucun dysfonctionnement n'a été trouvé, remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 31

N.B.

Pousser le contacteur OFF/LOCK avant de débrancher ou de brancher un coupleur.

N° de code de panne	**31**	
Élément	**Ensemble modulateur de pression (alimentation de solénoïde du système ABS anormale)**	
Symptôme	**L'alimentation n'est pas fournie au circuit solénoïde dans l'ensemble modulateur de pression.**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Fusible de solénoïde du système ABS grillé	Contrôler le fusible de solénoïde du système ABS. Si le fusible de solénoïde du système ABS est grillé, remplacer le fusible et vérifier le faisceau de fils. Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.
2	Coupleur défectueux entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler l'état de verrouillage du coupleur. • En cas de défaillance, réparer et raccorder solidement le coupleur. Voir N.B.

N° de code de panne		31
Élément		Ensemble modulateur de pression (alimentation de solénoïde du système ABS anormale)
Symptôme		L'alimentation n'est pas fournie au circuit solénoïde dans l'ensemble modulateur de pression.
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
3	Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression	• Remplacez en cas de court-circuit ou de circuit ouvert. • Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le fusible de solénoïde du système ABS. (Rouge/Blanc–Rouge/Blanc)
4	Ensemble modulateur de pression défectueux	Si les éléments ci-dessus ont été effectués et qu'aucun dysfonctionnement n'a été trouvé, remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 32

N° de code de panne		32
Élément		Ensemble modulateur de pression (court-circuit du circuit d'alimentation de solénoïde du système ABS)
Symptôme		Un court-circuit a été détecté dans le circuit d'alimentation de solénoïde de l'ensemble modulateur de pression.
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Ensemble modulateur de pression défectueux	Remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 33

N.B.

Pousser le contacteur OFF/LOCK avant de débrancher ou de brancher un coupleur.

N° de code de panne		33
Élément		Ensemble modulateur de pression (alimentation du moteur du système ABS solénoïde anormale)
Symptôme		L'alimentation n'est pas fournie au circuit moteur dans l'ensemble modulateur de pression.
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Fusible du moteur du système ABS grillé	Contrôler le fusible du moteur du système ABS. Si le fusible du moteur du système ABS est grillé, remplacer le fusible et vérifier le faisceau de fils. Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.

N° de code de panne		33
Élément		Ensemble modulateur de pression (alimentation du moteur du système ABS solénoïde anormale)
Symptôme		L'alimentation n'est pas fournie au circuit moteur dans l'ensemble modulateur de pression.
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
2	Coupleur défectueux entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler le coupleur pour les goupilles qui peuvent être retirées. • Contrôler l'état de verrouillage du coupleur. • En cas de défaillance, réparer et raccorder solidement le coupleur. Voir N.B.
3	Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression	• Remplacez en cas de court-circuit ou de circuit ouvert. • Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le fusible du moteur du système ABS. (Rouge/Bleu–Rouge/Bleu) • Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la masse. (Noir/Vert–Noir/Vert)
4	Ensemble modulateur de pression défectueux	Si les éléments ci-dessus ont été effectués et qu'aucun dysfonctionnement n'a été trouvé, remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 34

N° de code de panne		34
Élément		Ensemble modulateur de pression (court-circuit du circuit d'alimentation moteur du système ABS)
Symptôme		Un court-circuit a été détecté dans le circuit d'alimentation moteur de l'ensemble modulateur de pression.
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Ensemble modulateur de pression défectueux	Remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 41

N° de code de panne	**41**	
Élément	**Système ABS de la roue avant (impulsions de vitesse intermittentes de la roue ou dépressurisation incorrecte)**	
Symptôme	**• Les impulsions du capteur de roue avant sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule. • Le risque de blocage de la roue avant persiste alors que le signal est transmis par le boîtier de commande électronique du système ABS pour réduire la pression hydraulique.**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Montage incorrect du capteur de roue avant	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à “CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT” à la page 4-24.
2	Rotation incorrecte de la roue avant	Contrôler qu’il n’y a pas de frottement de disque de frein sur la roue avant et qu’elle tourne sans heurt. Se reporter à “CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT” à la page 4-24 et “CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN AVANT” à la page 4-45.
3	Frottement de frein avant	Contrôler que la pression de liquide de frein est correctement transmise à l’étrier de frein lorsque le levier de frein avant est actionné et que la pression diminue lorsque le levier est relâché. Se reporter à “CONTRÔLE DES DISQUES DE FREIN AVANT” à la page 4-45.
4	Ensemble modulateur de pression défectueux	Si les éléments ci-dessus ont été effectués et qu’aucun dysfonctionnement n’a été trouvé, remplacer l’ensemble modulateur de pression. Se reporter à “SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)” à la page 4-72.

N° de code de panne 42, 47

N° de code de panne	**42 47**	
Élément	**Système ABS de la roue arrière (impulsions de vitesse intermittentes de la roue ou dépressurisation incorrecte)**	
Symptôme	**• Les impulsions du capteur de roue arrière sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule. (pour le code de panne n° 42) • Le risque de blocage de la roue arrière persiste alors que le signal est transmis par le boîtier de commande électronique du système ABS pour réduire la pression hydraulique.**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Montage incorrect du capteur de roue arrière (pour code de panne n° 42)	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à “CONTRÔLE DE LA ROUE ARRIÈRE” à la page 4-35.
2	Rotation incorrecte de la roue arrière	Contrôler qu’il n’y a pas de frottement de disque de frein sur la roue et qu’elle tourne sans heurt. Se reporter à “CONTRÔLE DE LA ROUE ARRIÈRE” à la page 4-35.

N° de code de panne	**42** **47**
Élément	**Système ABS de la roue arrière (impulsions de vitesse intermittentes de la roue ou dépressurisation incorrecte)**
Symptôme	**• Les impulsions du capteur de roue arrière sont reçues par intermittence pendant que le véhicule roule. (pour le code de panne n° 42)** **• Le risque de blocage de la roue arrière persiste alors que le signal est transmis par le boîtier de commande électronique du système ABS pour réduire la pression hydraulique.**

Ordre	Élément/composants et cause probable	Tâche de vérification ou de maintenance
3	Frottement de frein arrière	Contrôler que la pression de liquide de frein est correctement transmise à l'étrier de frein lorsque le levier de frein arrière est actionné et que la pression diminue lorsque le levier est relâché. Se reporter à "CONTRÔLE DU DISQUE DE FREIN ARRIÈRE" à la page 4-61.
4	Ensemble modulateur de pression défectueux	Si les éléments ci-dessus ont été effectués et qu'aucun dysfonctionnement n'a été trouvé, remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 43

N° de code de panne	**43**
Élément	**Capteur de roue avant (impulsions manquantes)**
Symptôme	**Le signal du capteur de roue avant n'est pas reçu correctement. (Les impulsions manquantes sont détectées dans le signal pendant que le véhicule est en mouvement.)**

Ordre	Élément/composants et cause probable	Tâche de vérification ou de maintenance
1	Un corps étranger adhère autour du capteur de roue avant	Inspecter la surface du capteur rotatif et du capteur à la recherche de corps étrangers, tels que des particules métalliques. Nettoyer le capteur rotatif et le capteur si nécessaire.
2	Installation incorrecte de la roue avant	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE AVANT" à la page 4-24.
3	Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor	Contrôler qu'il n'y ait pas de dégâts sur la surface du capteur rotatif. Remplacer le capteur rotatif si les dommages sont visibles. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.
4	Capteur de roue avant défectueux ou montage incorrect du capteur	Contrôler s'il y a des dégâts sur le capteur de roue et contrôler également les conditions de montage du capteur. Réparer ou remplacer le capteur de roue au besoin. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE AVANT ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-26.

N° de code de panne 44

N° de code de panne	**44**	
Élément	**Capteur de roue arrière (impulsions manquantes)**	
Symptôme	**Le signal du capteur de roue arrière n'est pas reçu correctement. (Les impulsions manquantes sont détectées dans le signal pendant que le véhicule est en mouvement.)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Un corps étranger adhère autour du capteur de roue arrière	Inspecter la surface du capteur rotatif et du capteur à la recherche de corps étrangers, tels que des particules métalliques. Nettoyer le capteur rotatif et le capteur si nécessaire.
2	Installation incorrecte de la roue arrière	Contrôler que les composants ne sont pas desserrés, déformés ou tordus. Se reporter à "CONTRÔLE DE LA ROUE ARRIÈRE" à la page 4-35.
3	Capteur rotatif défectueux ou installation incorrecte du rotor	Contrôler qu'il n'y ait pas de dégâts sur la surface du capteur rotatif. Remplacer le capteur rotatif si les dommages sont visibles. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-36.
4	Capteur de roue arrière défectueux ou pose incorrecte du capteur	Contrôler s'il y a des dégâts sur le capteur de roue et contrôler également les conditions de montage du capteur. Réparer ou remplacer le capteur de roue au besoin. Se reporter à "ENTRETIEN DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE ET DU CAPTEUR ROTATIF" à la page 4-36.

N° de code de panne 51, 52

N° de code de panne	**51** **52**	
Élément	**• Système d'alimentation du véhicule (la tension de l'alimentation du boîtier de commande électronique du système ABS est élevée) (pour le code de panne n° 51)** **• Système d'alimentation du véhicule (la tension de l'alimentation du capteur de roue est élevée) (pour le code de panne n° 52)**	
Symptôme	**• La tension électrique fournie au boîtier de commande électronique du système ABS dans l'ensemble modulateur de pression est trop élevée. (pour le code de panne n° 51)** **• La tension d'alimentation fournie au capteur de roue est trop élevée. (pour le code de panne n° 52)**	
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Batterie défectueuse	Recharger ou remplacer la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.
2	Borne de batterie débranchée	Contrôler le branchement. Remplacez ou rebranchez la borne si nécessaire.
3	Circuit de charge défectueux	Vérifier le circuit de charge. Se reporter à "CIRCUIT DE CHARGE" à la page 8-19.

N° de code de panne 53

N.B.

Pousser le contacteur OFF/LOCK avant de débrancher ou de brancher un coupleur.

N° de code de panne	**53**
Élément	**Système d'alimentation du véhicule (la tension de l'alimentation du boîtier de commande électronique du système ABS est basse)**
Symptôme	**La tension électrique fournie au boîtier de commande électronique du système ABS dans l'ensemble modulateur de pression est trop basse.**

Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Batterie défectueuse	Recharger ou remplacer la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.
2	Coupleur défectueux entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler le coupleur pour les goupilles qui peuvent être retirées. • Contrôler l'état de verrouillage du coupleur. • En cas de défaillance, réparer et raccorder solidement le coupleur. Voir N.B.
3	Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression	• Remplacez en cas de court-circuit ou de circuit ouvert. • Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le fusible du boîtier de commande électronique du système ABS. (Brun/Blanc–Brun/Blanc)
4	Circuit de charge défectueux	Vérifier le circuit de charge. Se reporter à "CIRCUIT DE CHARGE" à la page 8-19.

N° de code de panne 54

N.B.

Pousser le contacteur OFF/LOCK avant de débrancher ou de brancher un coupleur.

N° de code de panne	**54**
Élément	**Ensemble modulateur de pression (circuits d'alimentation du solénoïde et du moteur du système ABS)**
Symptôme	**Une anomalie a été détectée dans le circuit d'alimentation du solénoïde ou du moteur de l'ensemble modulateur de pression.**

Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Batterie défectueuse	Recharger ou remplacer la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.
2	Coupleur défectueux entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression	• Contrôler le coupleur pour les goupilles qui peuvent être retirées. • Contrôler l'état de verrouillage du coupleur. • En cas de défaillance, réparer et raccorder solidement le coupleur. Voir N.B.

N° de code de panne		54
Élément		Ensemble modulateur de pression (circuits d'alimentation du solénoïde et du moteur du système ABS)
Symptôme		Une anomalie a été détectée dans le circuit d'alimentation du solénoïde ou du moteur de l'ensemble modulateur de pression.
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
3	Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ensemble modulateur de pression	• Remplacez en cas de court-circuit ou de circuit ouvert. • Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le fusible du moteur du système ABS. (Rouge/Bleu–Rouge/Bleu) • Entre le coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et le fusible de solénoïde du système ABS. (Rouge/Blanc–Rouge/Blanc)
4	Circuit de charge défectueux	Vérifier le circuit de charge. Se reporter à "CIRCUIT DE CHARGE" à la page 8-19.
5	Ensemble modulateur de pression défectueux	Si les éléments ci-dessus ont été effectués et qu'aucun dysfonctionnement n'a été trouvé, remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 55

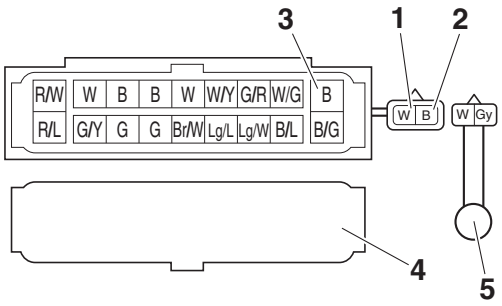
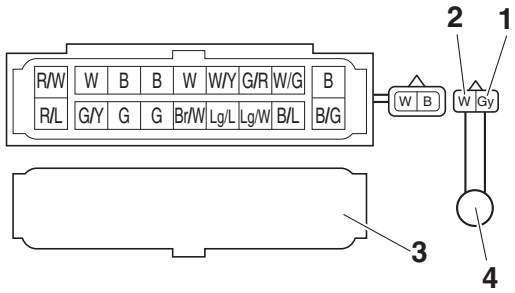
N° de code de panne		55
Élément		Ensemble modulateur de pression (boîtier de commande électronique du système ABS défectueux)
Symptôme		Des données anormales sont détectées dans l'ensemble modulateur de pression.
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Ensemble modulateur de pression défectueux	Remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 56

N° de code de panne		56
Élément		Ensemble modulateur de pression (alimentation interne anormale)
Symptôme		Une anomalie a été détectée dans le circuit de l'alimentation de l'ensemble modulateur de pression.
Ordre	**Élément/composants et cause probable**	**Tâche de vérification ou de maintenance**
1	Ensemble modulateur de pression défectueux	Remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

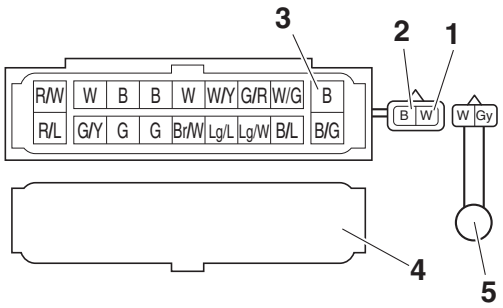
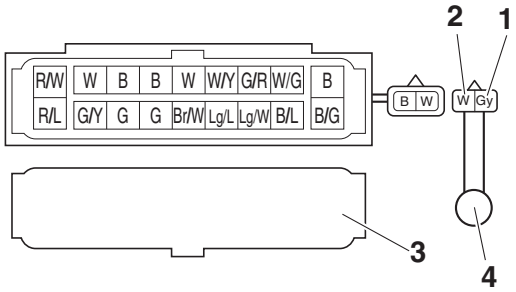
N° de code de panne 63

N° de code de panne	**63**
Élément	**Alimentation de capteur de roue avant (la tension d'alimentation est basse)**
Symptôme	**La tension électrique fournie au boîtier de commande électronique du système ABS au capteur de roue avant est trop basse.**

Ordre	Élément/composants et cause probable	Tâche de vérification ou de maintenance
1	Court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue avant et l'ensemble modulateur de pression	• Vérifier qu'il n'y a pas de court-circuit entre la borne blanche "1" et la borne noire "2". • Vérifier qu'il n'y a pas de court-circuit entre la borne noire "3" et la borne blanche "1". • En cas de court-circuit, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils.  4. Boîtier de commande électronique du système ABS 5. Capteur de roue avant
2	Capteur de roue avant défectueux	• Vérifier qu'il n'y a pas de court-circuit entre la borne grise "1" et la borne blanche "2". • En cas de court-circuit, le capteur de roue est défectueux. Réparer ou remplacer le capteur de roue.  3. Boîtier de commande électronique du système ABS 4. Capteur de roue avant
3	Ensemble modulateur de pression défectueux	Remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

N° de code de panne 64

N° de code de panne	**64**
Élément	**Alimentation du capteur de roue arrière (la tension d'alimentation est basse)**
Symptôme	**La tension électrique fournie au boîtier de commande électronique du système ABS au capteur de roue arrière est trop basse.**

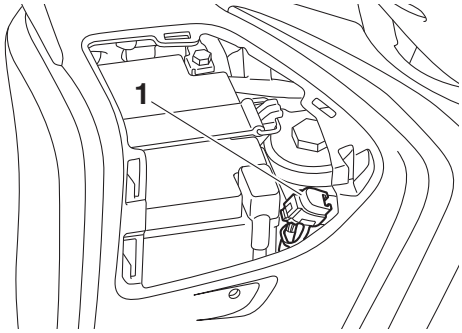
Ordre	Élément/composants et cause probable	Tâche de vérification ou de maintenance
1	Court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue arrière et l'ensemble modulateur de pression	• Vérifier qu'il n'y a pas de court-circuit entre la borne blanche "1" et la borne noire "2". • Vérifier qu'il n'y a pas de court-circuit entre la borne noire "3" et la borne blanche "1". • En cas de court-circuit, le faisceau de fils est défectueux. Remplacez le faisceau de fils.  4. Boîtier de commande électronique du système ABS 5. Capteur de roue arrière
2	Capteur de roue arrière défectueux	• Vérifier qu'il n'y a pas de court-circuit entre la borne grise "1" et la borne blanche "2". • En cas de court-circuit, le capteur de roue est défectueux. Réparer ou remplacer le capteur de roue.  3. Boîtier de commande électronique du système ABS 4. Capteur de roue arrière
3	Ensemble modulateur de pression défectueux	Remplacer l'ensemble modulateur de pression. Se reporter à "SYSTÈME ABS (Antiblocage des roues)" à la page 4-72.

FAS31167
[B-3] SUPPRIMER LES CODES DE PANNE
Pour afficher les codes de panne, utilisez l'outil de diagnostic des pannes Yamaha. Pour plus d'informations sur la suppression des codes de panne, se reporter au manuel d'utilisation de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.
Contrôler que tous les codes de panne affichés sont supprimés.



Port USB de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03256
Interface de l'adaptateur de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
90890-03254

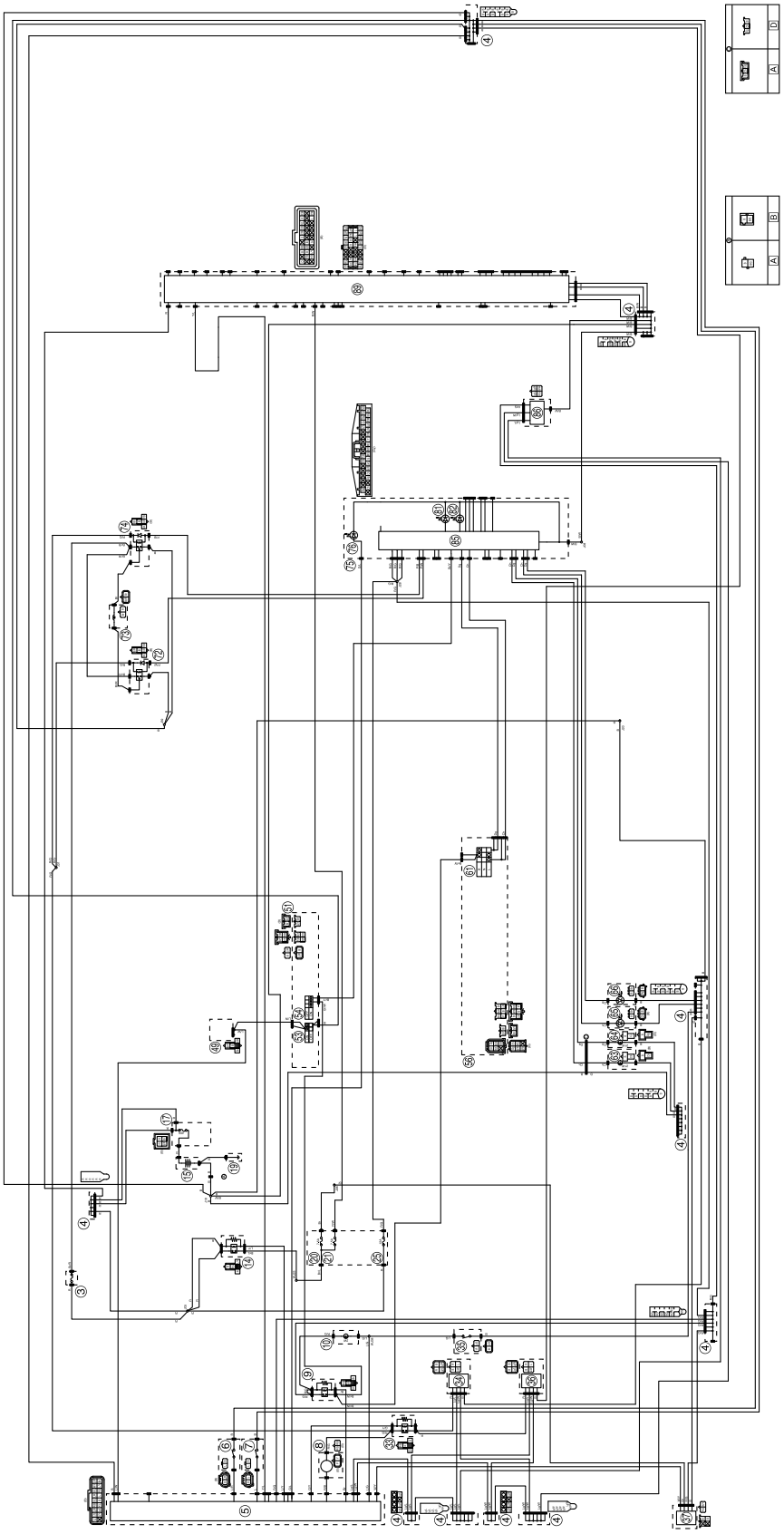
Branchement de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha
Déposer le capuchon de protection, puis brancher l'outil de diagnostic des pannes Yamaha au coupleur "1".



FAS31168
[C-1] CONTRÔLE FINALE
Vérifier tous les éléments suivants pour terminer l'inspection.
Si le processus n'est pas correctement effectué jusqu'au bout, recommencer depuis le début.
Procédures de vérification
1. Contrôler le niveau de liquide de frein dans le réservoir du maître-cylindre de frein et le réservoir du liquide de frein.
   Se reporter à "CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN" à la page 3-16.
2. Contrôler que le capteur de roue est bien installé.
   Se reporter à "INSTALLATION DE LA ROUE AVANT (FREIN À DISQUE)" à la page 4-29 et "INSTALLATION DE LA ROUE ARRIÈRE (FREIN À DISQUE)" à la page 4-36.
3. Effectuer la confirmation de routage de la ligne de frein.
   Se reporter à "TEST DE FONCTIONNEMENT DU MODULATEUR DE PRESSION" à la page 4-76.
   S'il n'y a pas de force de réactivité correcte, la durite de frein n'est pas acheminée ou connectée correctement.
4. Supprimer les codes de panne.
   Se reporter à "[B-3] SUPPRIMER LES CODES DE PANNE" à la page 8-207.
5. Vérification du témoin d'alerte du système ABS.
   Se reporter à "CONTRÔLE DU TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS" à la page 4-80.
   Si le témoin d'alerte du système ABS ne s'éteint pas, les causes probables sont les suivantes :
   - Le problème n'est pas résolu.
   - Circuit ouvert entre le boîtier de commande électronique du système ABS et le compteur équipé.
     Contrôler la continuité entre la borne verte/rouge du coupleur du boîtier de commande électronique du système ABS et la borne verte/rouge du coupleur des compteurs.
   - Dysfonctionnement dans le circuit de compteur équipé.
   - Un dysfonctionnement du témoin d'alerte du système ABS dans l'ensemble modulateur de pression.

FAS20201
SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS

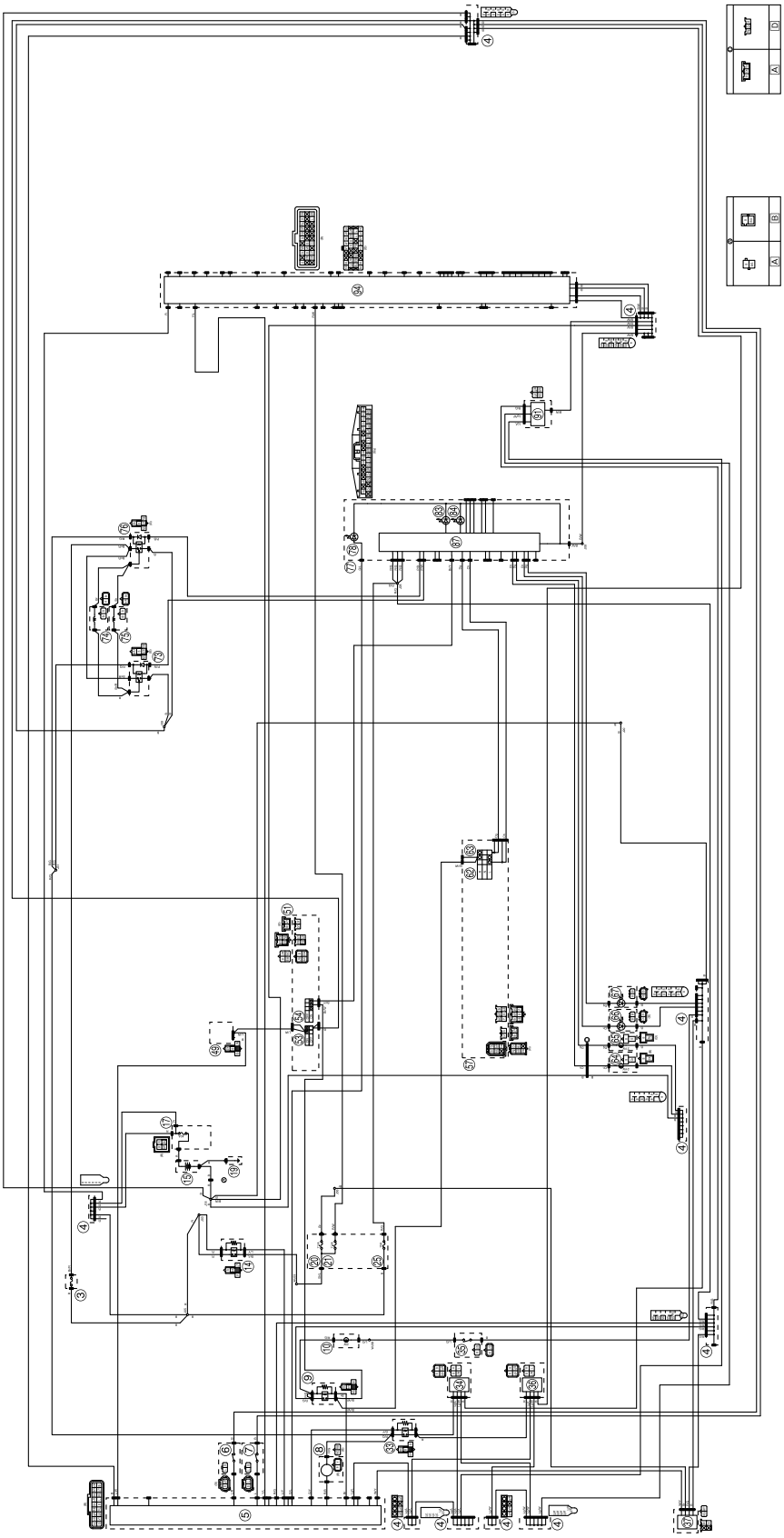
FAS31452
SCHÉMA DU CIRCUIT
XP530E-A



3. Fusible de serrure de selle
4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
6. Contacteur OFF/LOCK
7. Contacteur de stationnement/déverrouillage
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
33. Relais de la serrure antivol
34. Solénoïde de verrouillage de béquille centrale
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
36. Bloc de serrure antivol
37. Alarme antivol (OPTION)
49. Relais de coupe-circuit de démarrage
51. Contacteur à la poignée (droite)
53. Contacteur ON/du démarreur
54. Contacteur des feux de détresse
56. Contacteur à la poignée (gauche)
61. Commande des clignotants
63. Clignotant avant (gauche)
64. Clignotant avant (droite)
65. Clignotant arrière (gauche)
66. Clignotant arrière (droite)
72. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
73. Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant
74. Relais du système de clé d'accès (verrouillage)
75. Compteur équipé
76. Témoin du système de clé d'accès
81. Témoin des clignotants (gauche)
82. Témoin des clignotants (droite)
85. Écran multifonction
86. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
89. ECU (boîtier de commande du moteur)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)

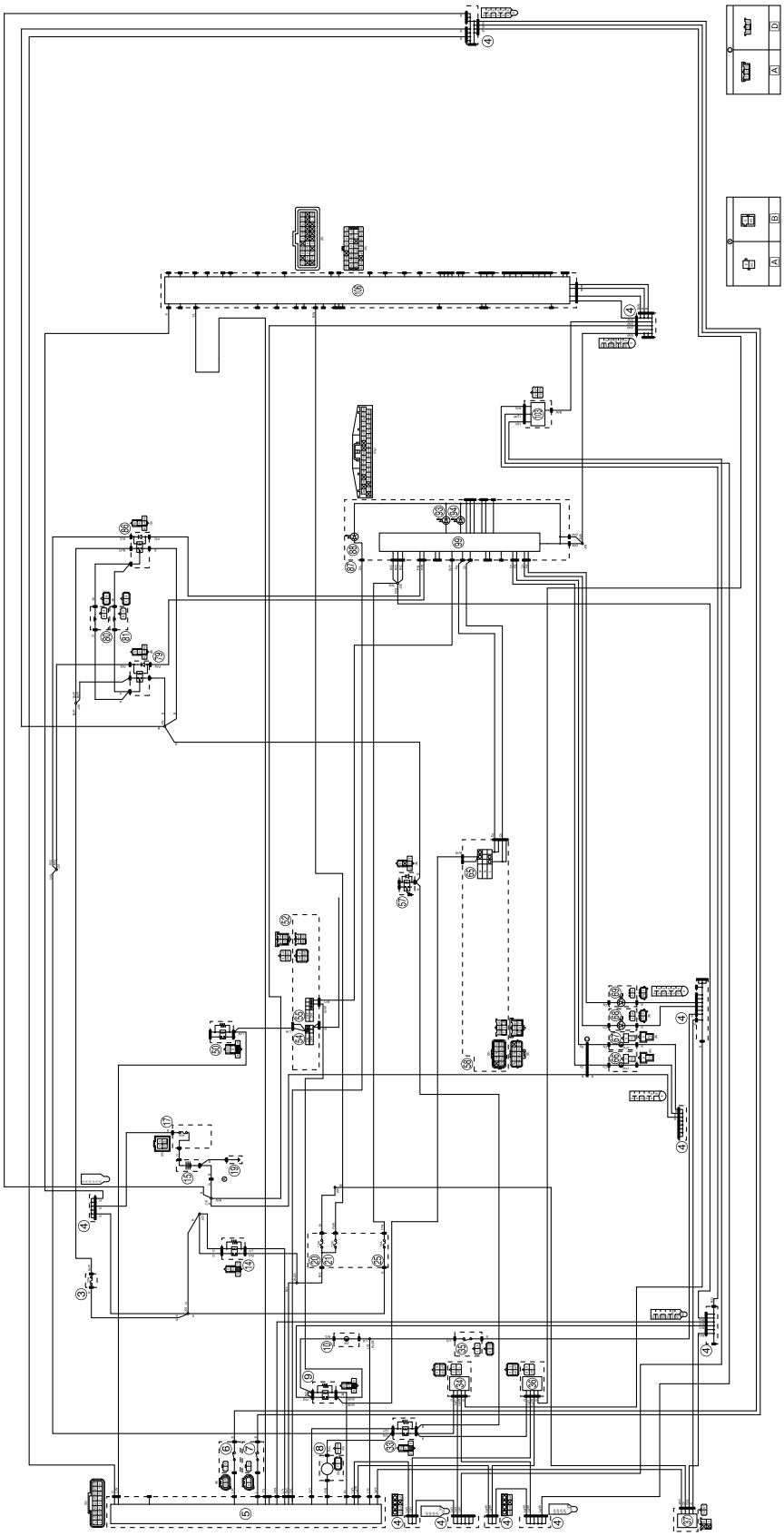
XP530-A



3. Fusible de serrure de selle
4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
6. Contacteur OFF/LOCK
7. Contacteur de stationnement/déverrouillage
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
33. Relais de la serrure antivol
34. Solénoïde de verrouillage de béquille centrale
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
36. Bloc de serrure antivol
37. Alarme antivol (OPTION)
49. Relais de coupe-circuit de démarrage
51. Contacteur à la poignée (droite)
53. Contacteur ON/du démarreur
54. Contacteur des feux de détresse
57. Contacteur à la poignée (gauche)
62. Commande des clignotants
63. Contacteur de feu stop sur frein arrière
64. Clignotant avant (gauche)
65. Clignotant avant (droite)
66. Clignotant arrière (gauche)
67. Clignotant arrière (droite)
73. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
74. Solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement
75. Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant
76. Relais du système de clé d'accès (verrouillage)
77. Compteur équipé
78. Témoin du système de clé d'accès
83. Témoin des clignotants (gauche)
84. Témoin des clignotants (droite)
87. Écran multifonction
91. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
94. ECU (boîtier de commande du moteur)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)

XP530D-A



3. Fusible du moteur de pare-brise
4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
6. Contacteur OFF/LOCK
7. Contacteur de stationnement/déverrouillage
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
17. Fusible principal
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
25. Fusible de sauvegarde
33. Relais de la serrure antivol
34. Solénoïde de verrouillage de béquille centrale
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
36. Bloc de serrure antivol
37. Alarme antivol (OPTION)
50. Relais de coupe-circuit de démarrage
52. Contacteur à la poignée (droite)
54. Contacteur ON/du démarreur
55. Contacteur des feux de détresse
57. Relais de feu stop
58. Contacteur à la poignée (gauche)
65. Commande des clignotants
66. Clignotant avant (gauche)
67. Clignotant avant (droite)
68. Clignotant arrière (gauche)
69. Clignotant arrière (droite)
79. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
80. Solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement
81. Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant
86. Relais du système de clé d'accès (verrouillage)
87. Compteur équipé
88. Témoin du système de clé d'accès
93. Témoin des clignotants (gauche)
94. Témoin des clignotants (droite)
99. Écran multifonction
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
106. ECU (boîtier de commande du moteur)

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)

FAS31453
RECHERCHE DE PANNES
L'alimentation du véhicule ne s'allume pas. (L'éclairage des instruments et le feu arrière/stop ne s'allument pas.)
Le moteur ne démarre pas, alors même que l'alimentation du véhicule est allumée.
Le couvercle de selle/carburant ou le couvercle du compartiment de rangement (pour XP530-A/XP530D-A) ne s'ouvre pas. (Le véhicule est mis sous tension.)

N.B.

Déposer la ou les pièce(s) suivante(s) avant de procéder à la recherche de pannes :
1. Carénage avant équipé
2. Cache de guidon (avant)
3. Boîte de rangement

Vérification de l'alimentation du véhicule

1. Vérifier la clé d'accès. → Le témoin de la clé d'accès s'allume si le contacteur ON/OFF "ᯤ" est enfoncé. → Vérifier la pile-bouton. Se reporter à "VÉRIFICATION DE LA PILE DE LA CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-269.	INCORRECT→	Remplacer la pile-bouton de la clé d'accès. Pile standard : CR2025
OK↓		
2. Vérifier les fusibles. (Principal, de secours et d'allumage) Se reporter à "CONTRÔLE DES FUSIBLES" à la page 8-247.	INCORRECT→	Remplacer le(s) fusible(s).
OK↓		
3. Vérifier la batterie. Se reporter à "CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE" à la page 8-248.	INCORRECT→	• Nettoyer les bornes de batterie. • Recharger ou remplacer la batterie.
OK↓		
4. Vérifier le contacteur ON/du démarreur. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	Le contacteur ON/du démarreur est défectueux. Remplacer le contacteur à la poignée (droite).
OK↓		
5. Vérifier le relais du système d'allumage. Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.	INCORRECT→	Remplacer le relais du système d'allumage.
OK↓		

6. Vérifier tout le câblage du système de la clé d'accès. Se reporter à "SCHÉMA DU CIRCUIT" à la page 8-209.	INCORRECT→	Brancher correctement ou remplacer le faisceau de fils.

OK↓

Remplacer le bloc de contrôle à distance.

Vérification du système de la clé d'accès

Avant de vérifier le système de clé d'accès, s'assurer que la clé d'accès se trouve dans la plage de fonctionnement du système de clé d'accès et que la clé est mise sous tension.

L'alimentation du véhicule ne s'allume pas. (L'éclairage des instruments et du feu arrière/stop ne s'allume pas.)

N.B.

- Avant d'effectuer cette procédure, s'assurer qu'aucune source de fortes ondes électromagnétiques ne se trouvent à proximité. (Car la quantité d'ondes électromagnétiques changera si le véhicule est déplacé sur une courte distance, déplacer le véhicule à l'écart de sources de fortes ondes électromagnétiques avant d'effectuer la procédure.)
- Utiliser la clé d'accès qui est déjà enregistrée pour le véhicule.

1. Vérifier l'alimentation du véhicule. Se reporter à la section "Vérification de l'alimentation du véhicule".	INCORRECT→	Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.

OK↓

2. Vérifier que le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote lorsque le contacteur ON/du démarreur est enfoncé.	OUI→	• Le véhicule peut être utilisé en mode d'urgence. → Remplacer la clé d'accès ou le bloc de contrôle à distance. • Le véhicule ne peut pas être mis en marche en mode d'urgence, mais l'éclairage de la boîte de rangement s'allume pour indiquer que la selle est ouverte. → Remplacer le bloc de contrôle à distance. • L'éclairage de la boîte de rangement ne s'allume pas lorsque la selle est ouverte. → Remplacer la selle ou l'éclairage de la boîte de rangement.

NON↓

3. Le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote. (Le témoin clignote une fois toutes les 2 secondes, puis s'éteint après environ 20 secondes.) Se reporter à "DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-222.	OUI→	• La serrure antivol est bloquée et ne peut pas être libérée. • Libérer la serrure antivol. → Essayer de déplacer légèrement le guidon vers la gauche ou vers la droite. • La serrure antivol n'est pas bloquée. → Remplacer le bloc de serrure antivol.

NON↓

4. Le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote. (Le témoin clignote 2 fois de façon répétée, puis s'éteint après environ 20 secondes.) Se reporter à "DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-222.	OUI→	• Une erreur de communication avec la serrure antivol s'est produite. • Vérifier la présence de circuit ouvert ou de court-circuit entre le bloc de serrure antivol et le bloc de contrôle à distance (Vert clair/Bleu–Vert clair/Bleu). → Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.

NON↓

5. Le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote. (Le témoin clignote 3 fois de façon répétée, puis s'éteint après environ 20 secondes.) Se reporter à "DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-222.	OUI→	Erreur de données ou dysfonctionnement du bloc de serrure antivol → Remplacer le bloc de serrure antivol.

NON↓

- Le témoin du système de clé d'accès "🔑" ne s'allume pas.
- Il y a des sources de fortes ondes électromagnétiques à proximité → Déplacer le véhicule.
- Dysfonctionnement de la clé d'accès → Enregistrer et utiliser une autre clé d'accès.
- Dysfonctionnement du bloc de contrôle à distance → Remplacer le bloc de contrôle à distance.

Le moteur ne démarre pas, alors même que le véhicule est mis sous tension.

1. Lorsque le véhicule est mis sous tension, le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote. Se reporter à "DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-222.	NON→	Vérifier et réparer le système de démarrage électrique. Se reporter à "SYSTÈME DE DÉMARRAGE ÉLECTRIQUE" à la page 8-9.

OUI↓

2. Contrôler la continuité au niveau de la ligne de communication entre l'ECU et le bloc de contrôle à distance (Jaune/Bleu).	INCORRECT→	Remplacez le faisceau de fils.

OK↓

- Vérifier le moteur.
  Se reporter à "SYSTÈME D'INJECTION DE CARBURANT" à la page 8-55.
- Remplacez l'ECU.
- Remplacer le bloc de contrôle à distance.

Le couvercle de selle/de carburant ne s'ouvre pas. (Le véhicule est mis sous tension.)

N.B.

Si le témoin du système de clé d'accès "" s'allume pendant 0.3 seconde, s'éteint pendant 1.0 seconde, et ce pendant 20 secondes de suite (erreur) lorsque le couvercle de selle/carburant est ouvert, celui-ci ne peut pas être ouvert à moins que l'alimentation du véhicule soit sur arrêt puis sur marche.

1. Vérifier l'alimentation du véhicule. Se reporter à la section "Vérification de l'alimentation du véhicule".	INCORRECT→	Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.

OK↓

2. Vérifier le contacteur OFF/LOCK et le contacteur de stationnement/déverrouillage. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	Remplacer le contacteur OFF/LOCK et/ou le contacteur de stationnement/déverrouillage.

OK↓

3. Vérifier que le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote lorsque le contacteur de stationnement/déverrouillage sur le véhicule est actionné. (S'allume pendant 0.3 seconde, s'éteint pendant 1.0 seconde de suite, et ce pendant 20 secondes.) Se reporter à "DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-222.	OUI→	La communication entre le bloc de contrôle à distance et le compteur est impossible. → Vérifier le faisceau de fils (Vert clair/Vert–Vert clair/Blanc) et/ou remplacer le bloc de contrôle à distance et/ou le compteur.

NON↓

• Le couvercle de selle/du carburant ne peut pas être ouvert. • Vérifier les composants mécaniques de la serrure pour les dysfonctionnements. Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse. • Vérifier le solénoïde de verrouillage du couvercle de selle/carburant. Se reporter à "VÉRIFICATION DU SOLÉNOÏDE DE SERRURE DU COUVERCLE DE SELLE/COUVERCLE DE CARBURANT" à la page 8-270. → Remplacer le bloc de contrôle à distance et/ou le compteur.

Le couvercle du compartiment de rangement (pour XP530-A/XP530D-A) ne s'ouvre pas. (Le véhicule est mis sous tension.)

N.B.

Si le témoin du système de clé d'accès "🔑" s'allume pendant 0.3 seconde, s'éteint pendant 1.0 seconde, et ce pendant 20 secondes de suite (erreur) lorsque le compartiment de rangement est ouvert, celui-ci ne peut pas être ouvert à moins que l'alimentation du véhicule soit sur arrêt puis sur marche.

1. Vérifier l'alimentation du véhicule. Se reporter à la section "Vérification de l'alimentation du véhicule".	INCORRECT→	Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.

OK↓

2. Vérifier le contacteur OFF/LOCK et le contacteur de stationnement/déverrouillage. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.	INCORRECT→	Remplacer le contacteur OFF/LOCK et le contacteur de stationnement/déverrouillage.

OK↓

3. Vérifier que le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote lorsque le contacteur de stationnement/déverrouillage sur le véhicule est actionné.
(S'allume pendant 0.3 seconde, s'éteint pendant 1.0 seconde de suite, et ce pendant 20 secondes.)

OUI→ La communication entre le bloc de contrôle à distance et le compteur est impossible. → Vérifier le faisceau de fils (Vert clair/Vert–Vert clair/Blanc) et/ou remplacer le bloc de contrôle à distance et/ou le compteur.

NON↓

- Le compartiment de rangement ne peut pas être ouvert.
- Vérifier les composants mécaniques de la serrure pour les dysfonctionnements. Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.
- Vérifier le solénoïde du couvercle du compartiment de rangement (pour XP530-A/XP530D-A).
  Se reporter à "VÉRIFICATION DU SOLÉNOÏDE DE SERRURE DU COUVERCLE DU COMPARTIMENT DE RANGEMENT (pour XP530-A/XP530D-A)" à la page 8-270. → Remplacer le bloc de contrôle à distance et/ou le compteur.

Le clignotant ne clignote pas (fonctionnement en mode stationnement).

1. Contrôler le relais de clignotants/feux de détresse.
Se reporter à "CONTRÔLE DES RELAIS" à la page 8-251.

INCORRECT→ Remplacer le relais de clignotant/feux de détresse.

OK↓

2. Vérifier s'il y a un circuit ouvert ou un court-circuit entre le bloc de contrôle à distance et le relais de clignotants/feux de détresse (Brun).

INCORRECT→ Remplacez le faisceau de fils.

OK↓

Remplacer le bloc de contrôle à distance.

La béquille centrale ne se déverrouille pas. (Le véhicule est mis sous tension.)

N.B.

Si le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote (erreur, se reporter à "DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-222.) lorsque la béquille centrale est déverrouillée, celle-ci ne peut pas être déverrouillée si le véhicule n'est pas mis sur arrêt puis sur marche.

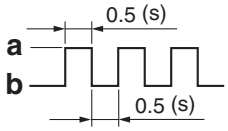
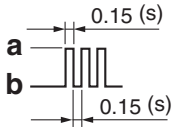
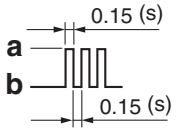
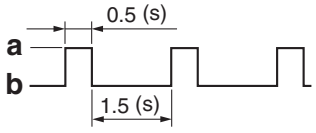
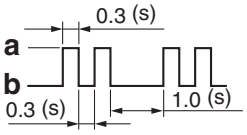
1. Vérifier l'alimentation du véhicule. Se reporter à la section "Vérification de l'alimentation du véhicule".
   - INCORRECT→ Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse.
   - OK↓
2. Vérifier le contacteur OFF/LOCK et le contacteur ON/du démarreur. Se reporter à "CONTRÔLE DES CONTACTEURS" à la page 8-239.
   - INCORRECT→ Remplacer le contacteur OFF/LOCK et le contacteur ON/du démarreur.
   - OK↓
3. Vérifier que le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote lorsque le contacteur ON/du démarreur du véhicule est utilisé. (Se reporter à "DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-222.)
   - OUI→ La communication entre le bloc de contrôle à distance et la serrure de la béquille centrale est impossible. → Vérifier le faisceau de fils (Vert clair/Vert–Vert clair/Blanc) et/ou remplacer le bloc de contrôle à distance et/ou le bloc serrure de la béquille centrale.
   - NON↓
     - La béquille centrale ne peut pas être déverrouillée.
     - Vérifier les composants mécaniques de la serrure pour les dysfonctionnements. Réparer ou remplacer toute pièce défectueuse. → Remplacer le bloc de contrôle à distance et/ou le bloc serrure de la béquille centrale.

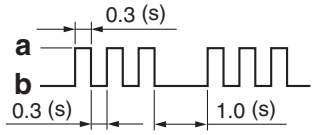
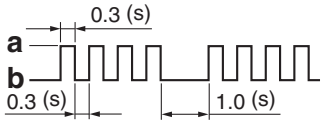
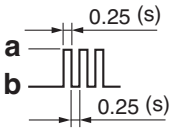
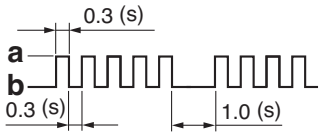
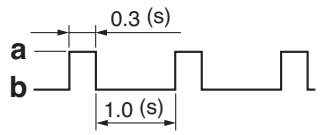
FAS31534
DISPOSITIF EMBARQUÉ DE DIAGNOSTIC DE PANNES DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS

Le système de clé d'accès est équipé d'une fonction d'autodiagnostic. Si un dysfonctionnement est détecté dans le système, le dysfonctionnement sera indiqué par la séquence de clignotement du témoin du système de clé d'accès "".

N.B.

Le témoin du système de clé d'accès "" s'allume pendant 1 seconde lorsque le contacteur ON/du démarreur est enfoncé. Si l'un des dysfonctionnements suivants est détecté, le témoin commence à clignoter.

Élément	Séquence de clignotement	Temps de clignotement/nombre de clignotements	Dysfonctionnement et point à vérifier
Basse tension de la pile-bouton de la clé d'accès	 a. LED allumée b. LED teinte	20 (secondes)	Remplacer la pile-bouton de la clé d'accès. Se reporter à "SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-209.
Erreur de vérification à l'arrêt du véhicule	 a. LED allumée b. LED teinte	10 (secondes)	La clé d'accès ne peut pas être reconnue. Vérifier qu'aucune source de fortes ondes électromagnétiques se trouve à proximité, que la clé d'accès n'est pas perdue, et que la pile n'est pas déchargée.
Erreur d'exécution de détection*	 a. LED allumée b. LED teinte	Clignote de façon continue jusqu'à ce que l'erreur soit résolue.	La clé d'accès ne peut pas être reconnue. Vérifier qu'aucune source de fortes ondes électromagnétiques se trouve à proximité, que la clé d'accès n'est pas perdue, et que la pile n'est pas déchargée.
• La serrure antivol est bloquée • La serrure antivol ne peut pas être libérée	 a. LED allumée b. LED teinte	20 (secondes)/10 fois	Vérifier si la serrure antivol est bloquée.
Erreur de communication de la serrure antivol ou de la béquille centrale	 a. LED allumée b. LED teinte	20 (secondes)/clignote 2 fois de façon répétée	Contrôler le faisceau de fils.

Élément	Séquence de clignotement	Temps de clignotement/nombre de clignotements	Dysfonctionnement et point à vérifier
• Erreur de données de serrure antivol • Dysfonctionnement du bloc de serrure antivol	 a. LED allumée b. LED teinte	20 (secondes)/clignote 3 fois de façon répétée	Vérifier le faisceau de fils. Vérifier le bloc de serrure antivol.
• Erreur de communication avec l'ECU • Erreur de données • Dysfonctionnement de l'ECU	 a. LED allumée b. LED teinte	Clignote de façon continue jusqu'à ce que l'erreur soit résolue/clignote 4 fois en boucle.	Vérifier le faisceau de fils. Vérifier l'ECU. Vérifier le bloc de contrôle à distance.
Serrure antivol anormale ou béquille centrale anormale (contact à l'extrémité)	 a. LED allumée b. LED teinte	10 secondes	Vérifier si la serrure antivol est bloquée.
Serrure antivol anormale ou béquille centrale anormale (autres)	 a. LED allumée b. LED teinte	20 (secondes)/clignote 5 fois de façon répétée.	Vérifier le bloc de serrure antivol ou le bloc de serrure de la béquille centrale. L'erreur persiste → Remplacer le bloc de serrure antivol, le bloc de serrure de béquille centrale, et/ou le bloc de contrôle à distance.
Erreur de communication entre le bloc de contrôle à distance et le compteur	 a. LED allumée b. LED teinte	20 secondes	Contrôler le faisceau de fils.

* Erreur d'exécution de détection
Si la clé d'accès tombe ou ne peut plus être reconnue pendant que le véhicule roule. Si le véhicule se déplace de 1 km ou plus alors que la clé d'accès ne peut pas être reconnue, le témoin du système d'accès "🔑" clignote par intervalle de 0.15 seconde.
Le véhicule peut être conduit, mais il ne peut pas être mis hors tension.
Même si un arrêt forcé peut être exécuté pour couper l'alimentation du véhicule (le contacteur OFF/LOCK est enfoncé brièvement lorsque le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote par intervalle de 0.15 seconde), le véhicule ne peut pas être remis sous tension.

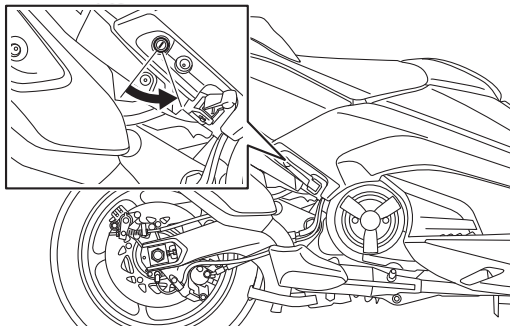
FAS31535
MODE D'URGENCE DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS

Lorsque la clé d'accès est perdue, endommagée, ou si sa batterie est déchargée, le véhicule peut toujours être mis en marche et le moteur démarré. Une clé mécanique et le numéro d'identification du système de clé d'accès seront nécessaires. Pour faire fonctionner le véhicule en mode d'urgence, procéder selon les étapes suivantes.

N.B.

Le fonctionnement en mode d'urgence sera annulé si les étapes respectives ne sont pas effectuées dans le temps imparti pour chaque opération ou si le contacteur OFF/LOCK est enclenché.

1. Arrêter le véhicule dans un endroit sûr.
2. Déverrouiller la selle en insérant la clé mécanique dans la serrure située du côté droit de la carrosserie et la tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

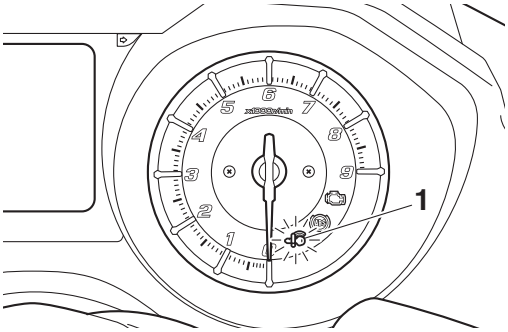


3. Ouvrir la selle et vérifier que le témoin du coffre s'allume.
4. Appuyer une fois sur le contacteur ON/du démarreur.
5. Sans complètement fermer la selle, la lever et l'abaisser trois fois en 10 secondes.

N.B.

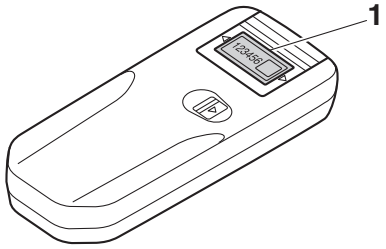
Utiliser le témoin de compartiment de rangement arrière comme guide en levant et abaissant la selle.

Le témoin du système de clé d'accès "" s'allume sur le compteur de vitesse pendant trois secondes pour indiquer la transition vers le mode d'urgence.



1. Témoin du système de clé d'accès ""

6. Une fois que le témoin du système de clé d'accès "🔑" s'éteint, utiliser le contacteur de stationnement/déverrouillage pour saisir le numéro d'identification. Se reporter à la procédure suivante sur la façon de saisir le numéro d'identification.

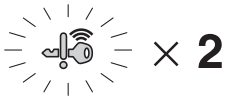


1. Numéro d'identification

7. La saisie du numéro d'identification est effectuée en comptant le nombre de clignotements du témoin du système de clé d'accès "🔑".
   Par exemple, si le numéro d'identification est 123456 :
   Appuyer sur le contacteur de stationnement/déverrouillage.
   ↓
   Le témoin du système de clé d'accès "🔑" se met à clignoter.
   ↓



   Relâcher le contacteur de stationnement/déverrouillage après que le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote une fois.
   ↓
   Le premier chiffre du numéro d'identification a été configuré comme "1".
   ↓
   Maintenir de nouveau enfoncé le contacteur de stationnement/déverrouillage.
   ↓



Relâcher le contacteur de stationnement/déverrouillage après que le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote deux fois.
↓
Le deuxième chiffre a été configuré comme "2".
↓
Répéter la procédure ci-dessus jusqu'à ce que tous les chiffres du numéro d'identification soient programmés. Le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote pendant 10 secondes si le numéro d'identification correct a été saisi.

N.B.

Le mode d'urgence s'arrête lorsque l'une des situations suivantes s'appliquent. Dans ce cas, reprendre à partir de l'étape (4).

- Lorsqu'il n'y a pas d'opération du contacteur de stationnement/déverrouillage pendant 10 secondes durant le processus de saisie du numéro d'identification.
- Lorsque le témoin du système de clé d'accès "🔑" est autorisé à clignoter 10 fois ou plus.

8. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur alors que le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignote pour mettre en marche le véhicule. Le moteur peut maintenant être lancé.

N.B.

- Si le numéro d'identification n'est pas saisi correctement, le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignotera rapidement pendant 3 secondes et le mode d'urgence sera terminé. Dans ce cas, reprendre à partir de l'étape (4).
- Pour verrouiller le guidon après la mise en marche du véhicule en mode d'urgence, mettre le véhicule hors tension, patienter 30 secondes, puis tourner le guidon vers la gauche et pousser le contacteur OFF/LOCK.

FAS31536

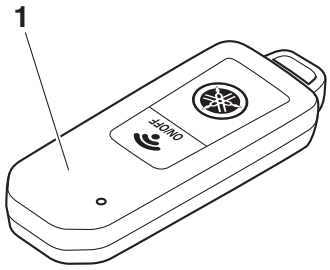
ENREGISTREMENT D'UNE CLÉ D'ACCÈS

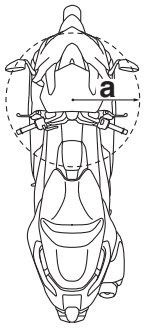
La procédure suivante peut être utilisée pour enregistrer d'autres clés d'accès ou une nouvelle clé d'accès au cas où la clé d'accès d'origine est perdue.

N.B.

- Un maximum de 6 clés d'accès peuvent être enregistrées dans le bloc de contrôle à distance.
- Veiller à enregistrer les clés d'accès l'une après l'autre. Ne pas enregistrer plusieurs clés d'accès en même temps.

1. Placer la clé d'accès "1" qui sera enregistrée dans un rayon de 80 cm (31.5 in) "a" du bloc de contrôle à distance.



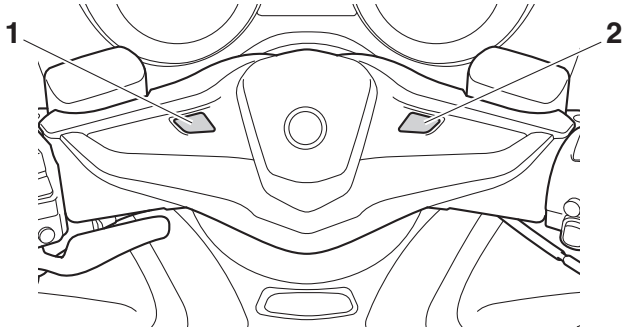


2. Effectuer les étapes (1) à (7) dans "MODE D'URGENCE DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-224.

3. Lorsque le témoin du système de clé d'accès "🔑" s'allume pendant 10 secondes, appuyer sur le contacteur de stationnement/déverrouillage "1" et le contacteur OFF/LOCK "2" en alternance 3 fois (au total 6 fois).

N.B.

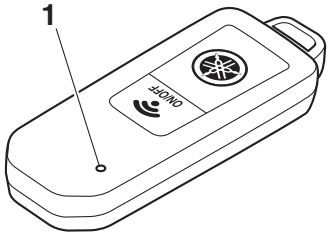
L'un des contacteurs peut être poussé en premier.



4. Le témoin de clé d'accès (rouge) "1" sur la nouvelle clé d'accès s'allume pendant 10 secondes.

N.B.

Lorsque le témoin de clé d'accès s'allume sur la clé d'accès, le témoin du système de clé d'accès "🔑" se met à clignoter pour indiquer le nombre de clés d'accès actuellement enregistrées. (Par exemple, si 5 clés d'accès sont enregistrées, le témoin clignote 5 fois.)



5. Alors que le témoin de clé d'accès est allumé pendant 10 secondes, appuyer sur le contacteur ON/OFF "📶" sur la clé d'accès pour transmettre le signal de la clé d'accès au bloc de contrôle à distance.
6. Si la clé d'accès est enregistrée avec succès, le témoin du système de clé d'accès "🔑" s'allumera pendant 3 secondes, puis le système de clé d'accès s'éteindra.
   Si la clé d'accès n'a pas été enregistrée avec succès, le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignotera pendant 3 secondes, puis le système de clé d'accès s'éteindra.

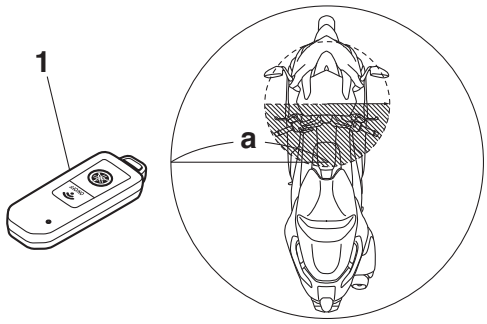
N.B.

Si cette procédure est effectuée pendant l'enregistrement d'une clé d'accès qui a déjà été enregistrée, le témoin du système de clé d'accès "🔑" clignotera pendant 7 secondes (s'allume pendant 0.2 seconde puis s'éteint pendant 0.8 seconde).

FAS31537
DÉSACTIVATION D'UNE CLÉ D'ACCÈS

Si une clé d'accès est perdue ou volée, la clé d'accès peut être désactivée.

1. Placer toutes les clés d'accès "1" à 300 cm (118.1 in) "a" ou plus dans la direction opposée à celle du véhicule ou bien verrouiller la communication.



2. Effectuer les étapes (1) à (7) dans "MODE D'URGENCE DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-224.
3. Lorsque le témoin du système de clé d'accès "🔑" s'affiche pendant 10 secondes, exécuter la procédure suivante.

▼▼▼

FAS32446
REMPLACEMENT DU BLOC DE CONTRÔLE À DISTANCE, DE LA SERRURE ANTIVOL ET DE L'ECU

N.B.

Le bloc de contrôle à distance, la serrure antivol et l'ECU ne peuvent pas être remplacés en même temps.

FAS32447
REMPLACEMENT DU BLOC DE CONTRÔLE À DISTANCE

1. Remplacer le bloc de contrôle à distance, puis placer uniquement 1 clé d'accès utilisée précédemment dans un rayon de 80 cm (31.5 in) du bloc de contrôle à distance.
2. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.
3. Appuyer sur le contacteur OFF/LOCK, puis appuyer sur le contacteur ON/du démarreur pour vérifier que le fonctionnement est correct.
4. Enregistrer des clés d'accès supplémentaires.

N.B.

- Si plusieurs clés d'accès ont été sauvegardées sur le bloc de contrôle à distance précédent, effectuer la procédure précédente pour 1 seule clé d'accès. Ne pas effectuer la procédure pour plusieurs clés d'accès en même temps.
- Si le numéro d'identification de la clé d'accès correspond, la légitimité de l'utilisateur exécutant la procédure de remplacement peut être déterminée. Écrire le numéro d'identification du bloc de contrôle à distance et le numéro d'identification de la clé d'accès sur le bloc de contrôle à distance et réécrire le numéro d'identification de la clé d'accès sur la clé d'accès avec le nouveau numéro.

FAS31556
REMPLACEMENT DU BLOC DE SERRURE ANTIVOL

1. Remplacer le bloc de serrure antivol, puis placer uniquement la clé d'accès utilisée précédemment dans un rayon de 80 cm (31.5 in) du bloc de contrôle à distance.
2. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.
3. Appuyer sur le contacteur OFF/LOCK, puis appuyer sur le contacteur ON/du démarreur pour vérifier que le fonctionnement est correct.

N.B.

Aucun numéro d'identification n'est écrit sur le bloc de serrure antivol lorsqu'il est expédié de l'usine. Lorsque le système du véhicule est mis sous tension pour la première fois, le numéro d'identification du bloc de contrôle à distance et le numéro d'identification de clé d'accès sont automatiquement enregistrés du bloc de contrôle à distance vers le bloc de serrure antivol.

FAS31541
REMPLACEMENT DU BLOC DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE

1. Remplacer l'ECU, puis placer uniquement la clé d'accès utilisée précédemment dans un rayon de 80 cm (31.5 in) du bloc de contrôle à distance.
2. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.
3. Appuyer sur le contacteur OFF/LOCK, puis appuyer sur le contacteur ON/du démarreur pour vérifier que le fonctionnement est correct.

N.B.

Aucun numéro d'identification n'est écrit sur l'ECU lorsqu'il est expédié de l'usine. Lorsque le système du véhicule est mis sous tension pour la première fois, le numéro d'identification du bloc de contrôle à distance est automatiquement écrit du bloc de contrôle à distance au boîtier de commande électronique.

FAS31719
LISTE DES PIÈCES DE RECHANGE

N.B.

Lorsque du remplacement des pièces, se reporter aux sections suivantes.

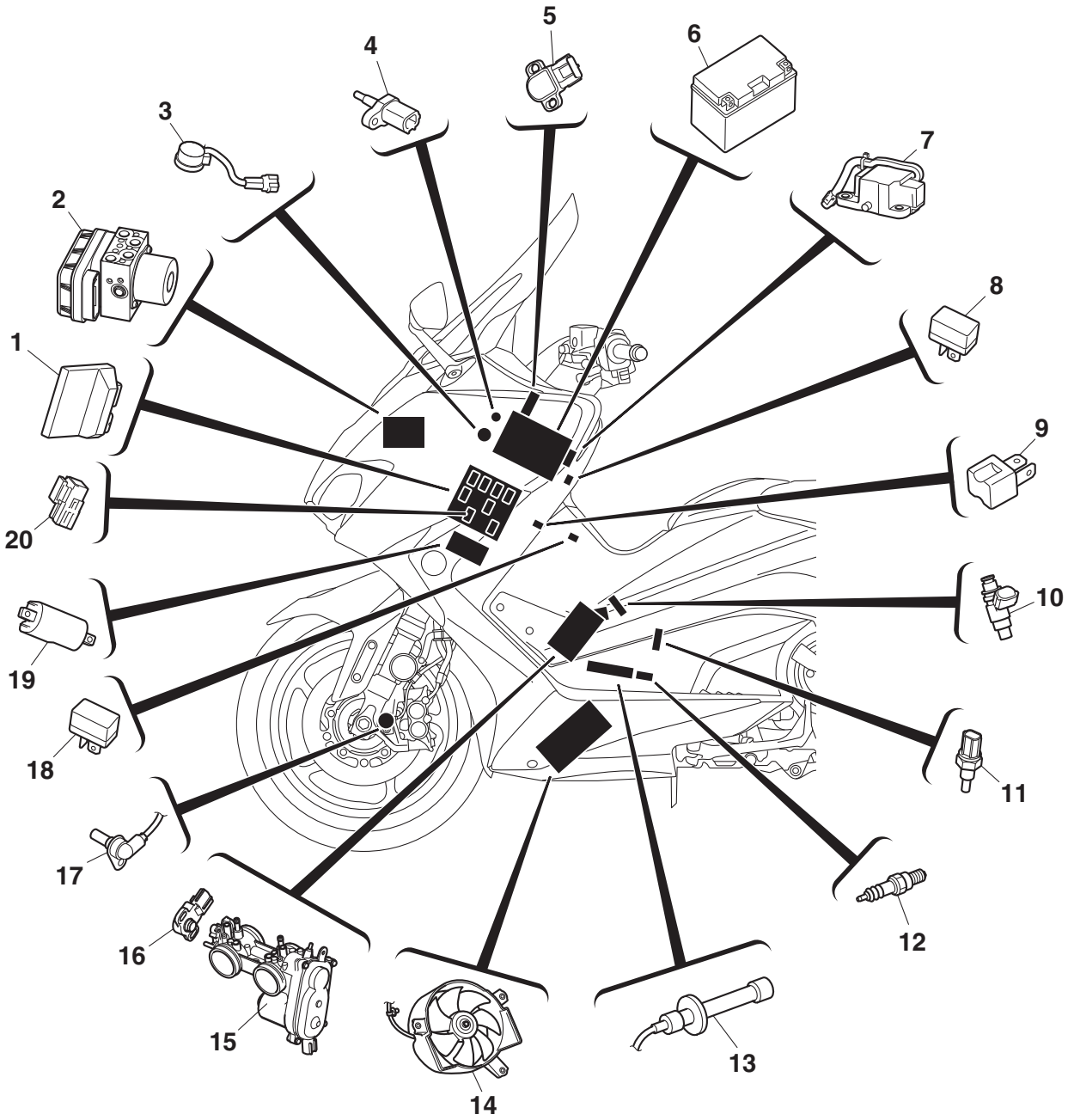
- Se reporter à "MODE D'URGENCE DU SYSTÈME DE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-224.
- Se reporter à "ENREGISTREMENT D'UNE CLÉ D'ACCÈS" à la page 8-226.
- Se reporter à "REMPLACEMENT DU BLOC DE CONTRÔLE À DISTANCE, DE LA SERRURE ANTIVOL ET DE L'ECU" à la page 8-229.
- Se reporter à "REMPLACEMENT DU BLOC DE CONTRÔLE À DISTANCE" à la page 8-229.
- Se reporter à "REMPLACEMENT DU BLOC DE SERRURE ANTIVOL" à la page 8-229.
- Se reporter à "REMPLACEMENT DU BLOC DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE" à la page 8-229.

Pièce défectueuse	Élément requis lors du remplacement des pièces ○ : Requis. △ : Le numéro d'identification de la clé d'accès ou la clé d'accès est nécessaire. × : Non requis.		Pièces de rechange (lorsqu'un élément est nécessaire afin de remplacer des pièces) ○ : Remplacer. × : Ne pas remplacer. * : Cette pièce doit être remplacée, même si elle n'est pas défectueuse.				Remarques
	Numéro d'identification de la clé d'accès	Clé d'accès	Clé d'accès	Bloc de contrôle à distance	Bloc de serrure antivol	ECU	
Clé d'accès	○	×	○	×	×	×	Enregistrer le numéro d'identification de la clé d'accès en mode d'urgence.
Bloc de contrôle à distance	×	○	×	○	×	×	Lorsque le système du véhicule est mis sous tension, le numéro d'identification de la clé d'accès est automatiquement enregistré dans le bloc de contrôle à distance.
Bloc de serrure antivol	△	△	×	×	○	×	Lorsque le système du véhicule est mis sous tension, le numéro d'identification de la clé d'accès est automatiquement enregistré dans le bloc de serrure antivol.
ECU	△	△	×	×	×	○	Lorsque le système du véhicule est mis sous tension, le numéro d'identification de la clé d'accès est automatiquement enregistré dans l'ECU.
Bloc de serrure antivol/ECU	△	△	×	×	○	○	Lorsque le système du véhicule est mis sous tension, le numéro d'identification de la clé d'accès est automatiquement enregistré dans le bloc de serrure antivol et l'ECU.
Bloc de contrôle à distance/ECU	×	○	×	○	×	○	Lorsque le système du véhicule est mis sous tension, le numéro d'identification de la clé d'accès est automatiquement enregistré dans le bloc de contrôle à distance et l'ECU.

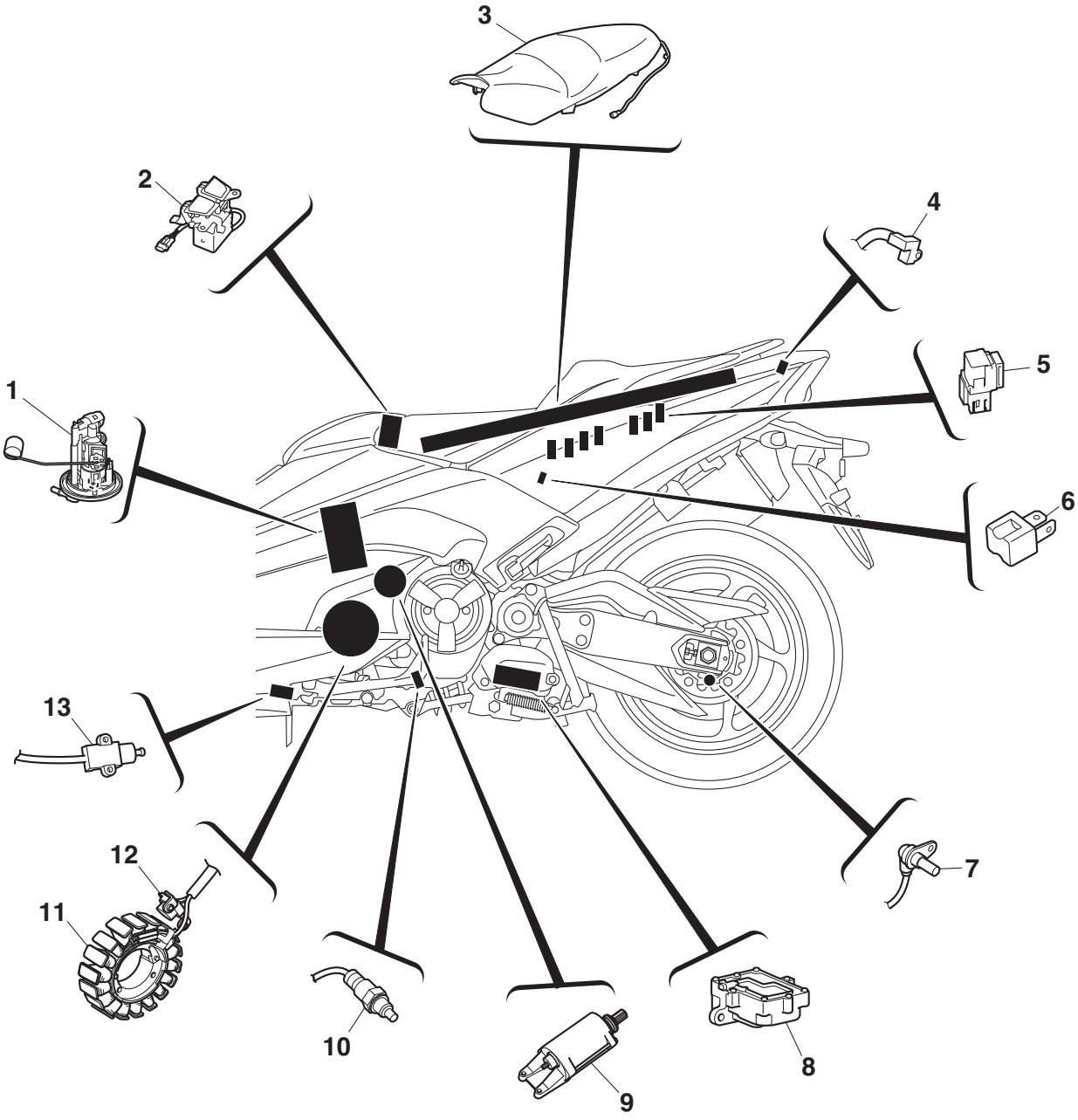
Pièce défectueuse	Élément requis lors du remplacement des pièces ○ : Requis. △ : Le numéro d'identification de la clé d'accès ou la clé d'accès est nécessaire. × : Non requis.		Pièces de rechange (lorsqu'un élément est nécessaire afin de remplacer des pièces) ○ : Remplacer. × : Ne pas remplacer. * : Cette pièce doit être remplacée, même si elle n'est pas défectueuse.				Remarques
	Numéro d'identification de la clé d'accès	Clé d'accès	Clé d'accès	Bloc de contrôle à distance	Bloc de serrure antivol	ECU	
Bloc de contrôle à distance/Bloc de serrure antivol	×	×	○*	○	○	○*	Les clé d'accès d'origine peuvent être utilisées si elles sont enregistrées comme clés d'accès supplémentaires. Remplacer la clé d'accès, le bloc de contrôle à distance, le bloc de serrure antivol, et le bloc de commande électronique en un ensemble.
Clé d'accès/Bloc de contrôle à distance	×	×	○	○	○*	○*	Remplacer la clé d'accès, le bloc de contrôle à distance, le bloc de serrure antivol, et le bloc de commande électronique en un ensemble.
Clé d'accès/Bloc de serrure antivol	○	×	○	×	○	×	Enregistrer le numéro d'identification de la clé d'accès en mode d'urgence. Lorsque le système du véhicule est mis sous tension, le numéro d'identification de la clé d'accès est automatiquement enregistré dans le bloc de serrure antivol.
Clé d'accès/ECU	○	×	○	×	×	○	Enregistrer le numéro d'identification de la clé d'accès en mode d'urgence. Lorsque le système du véhicule est mis sous tension, le numéro d'identification de la clé d'accès est automatiquement enregistré dans l'ECU.
Bloc de contrôle à distance/Bloc de serrure antivol/ECU/(Clé d'accès)	×	×	○	○	○	○	Remplacer la clé d'accès, le bloc de contrôle à distance, le bloc de serrure antivol, et le bloc de commande électronique en un ensemble.
Clé d'accès/Bloc de contrôle à distance/Bloc de serrure antivol	×	×	○	○	○	○*	Remplacer la clé d'accès, le bloc de contrôle à distance, le bloc de serrure antivol, et le bloc de commande électronique en un ensemble.
Clé d'accès/Bloc de contrôle à distance/ECU	×	×	○	○	○*	○	Remplacer la clé d'accès, le bloc de contrôle à distance, le bloc de serrure antivol, et le bloc de commande électronique en un ensemble.
Clé d'accès/Bloc de serrure antivol/ECU	○	×	○	×	○	○	Enregistrer le numéro d'identification de la clé d'accès en mode d'urgence. Lorsque le système du véhicule est mis sous tension, le numéro d'identification de la clé d'accès est automatiquement enregistré dans le bloc de serrure antivol et l'ECU.

N.B.
Lors du remplacement du bloc de verrouillage de la béquille centrale, il n'est pas nécessaire de remplacer les autres pièces en même temps.

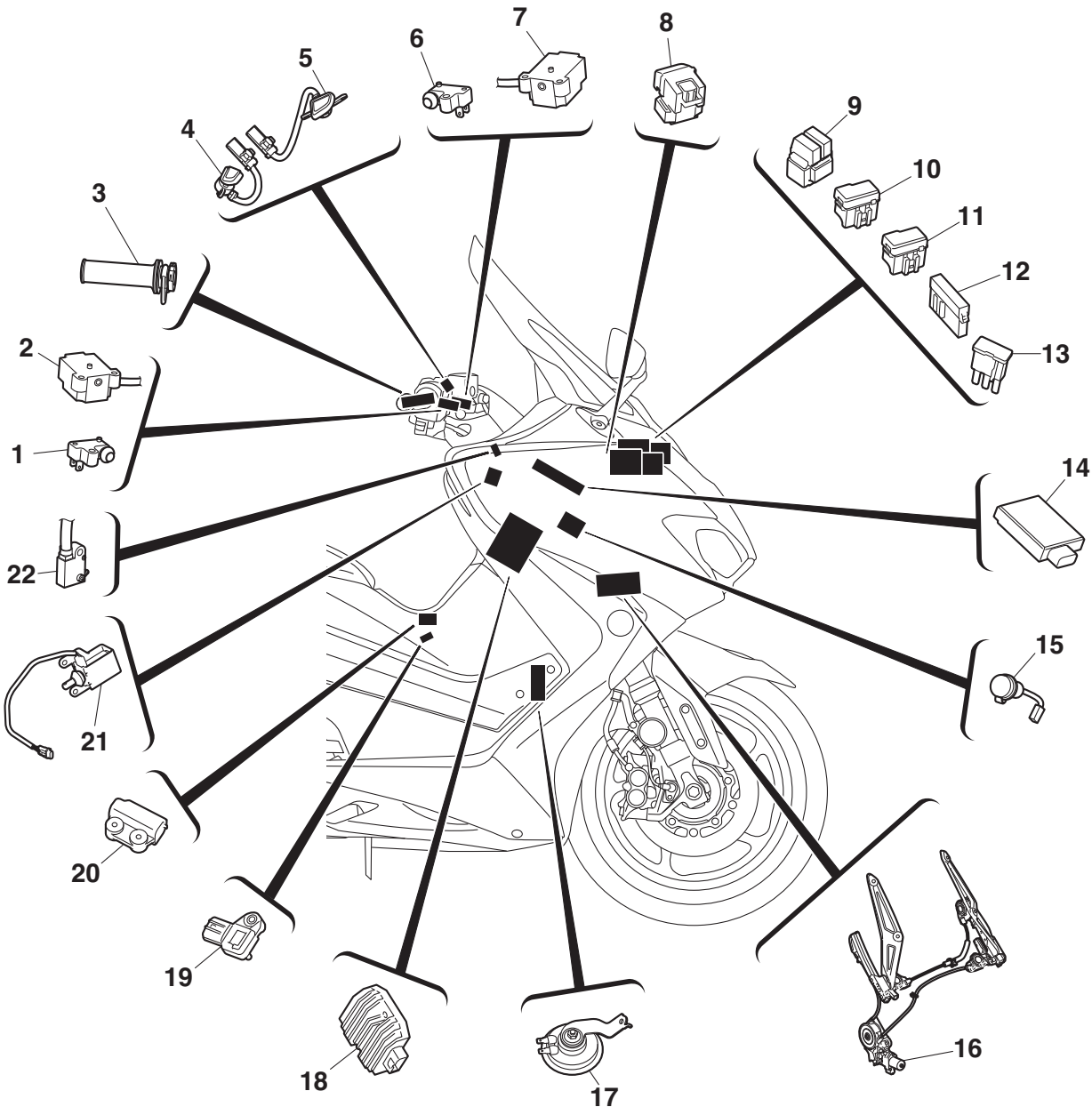
FAS20089
COMPOSANTS ÉLECTRIQUES



1. ECU (boîtier de commande du moteur)
2. Ensemble modulateur de pression
3. Témoin sonore
4. Capteur de température d'air admis
5. Capteur de position d'accélérateur
6. Batterie
7. Bloc de serrure antivol
8. Diode 3
9. Diode 5
10. Injecteur
11. Capteur de température du liquide de refroidissement
12. Bougie
13. Capuchon de bougie
14. Moteur du ventilateur
15. Servomoteur du papillon des gaz
16. Capteur de position de papillon des gaz
17. Capteur de roue avant
18. Diode 1
19. Bobine d'allumage
20. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)/Relais du système de clé d'accès (verrouillage)/Relais de phare (inverseur) /Relais de feu stop (pour XP530D-A)/Relais du système d'injection de carburant/Relais de la serrure antivol/Relais de coupe-circuit de démarrage/Relais du système d'allumage

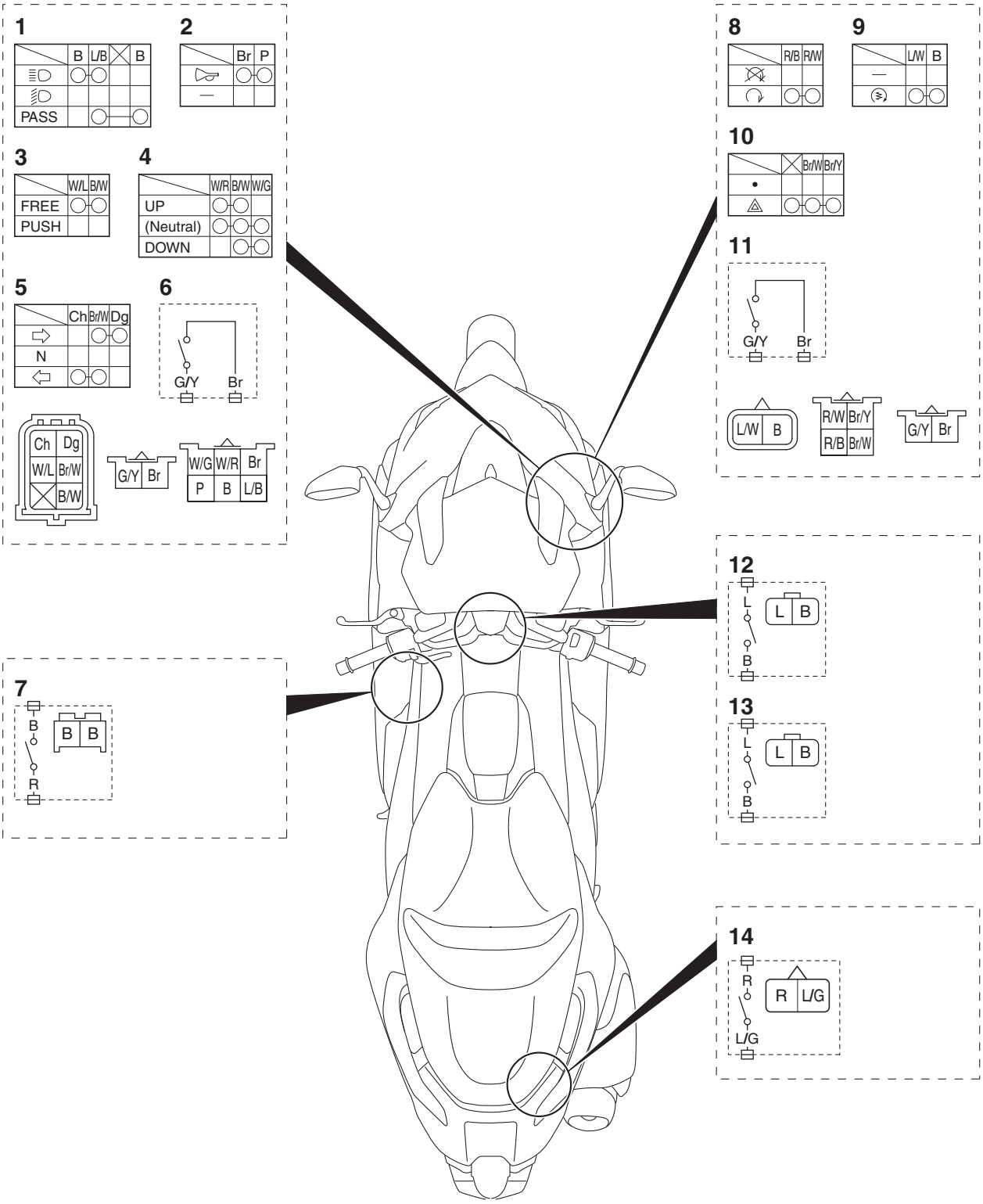

3
2
4
5
1
6
13
12
11
7
10
9
8

1. Pompe à carburant
2. Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant
3. Chauffage de selle (pour XP530D-A)
4. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
5. Relais de béquille latérale/Relais de clignotants/feux de détresse/Relais du moteur de ventilateur/Relais de chauffage de selle (alimentation) (pour XP530D-A)/Relais de chauffage de selle (commande) (pour XP530D-A)/Relais du moteur de réglage du pare-brise (bas) (pour XP530D-A)/Relais du moteur de réglage du pare-brise (haut) (pour XP530D-A)
6. Diode 2
7. Capteur de roue arrière
8. Solénoïde de verrouillage de béquille centrale
9. Démarreur
10. Capteur d'oxygène
11. Bobine de stator
12. Capteur de position de vilebrequin
13. Contacteur de béquille latérale


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22

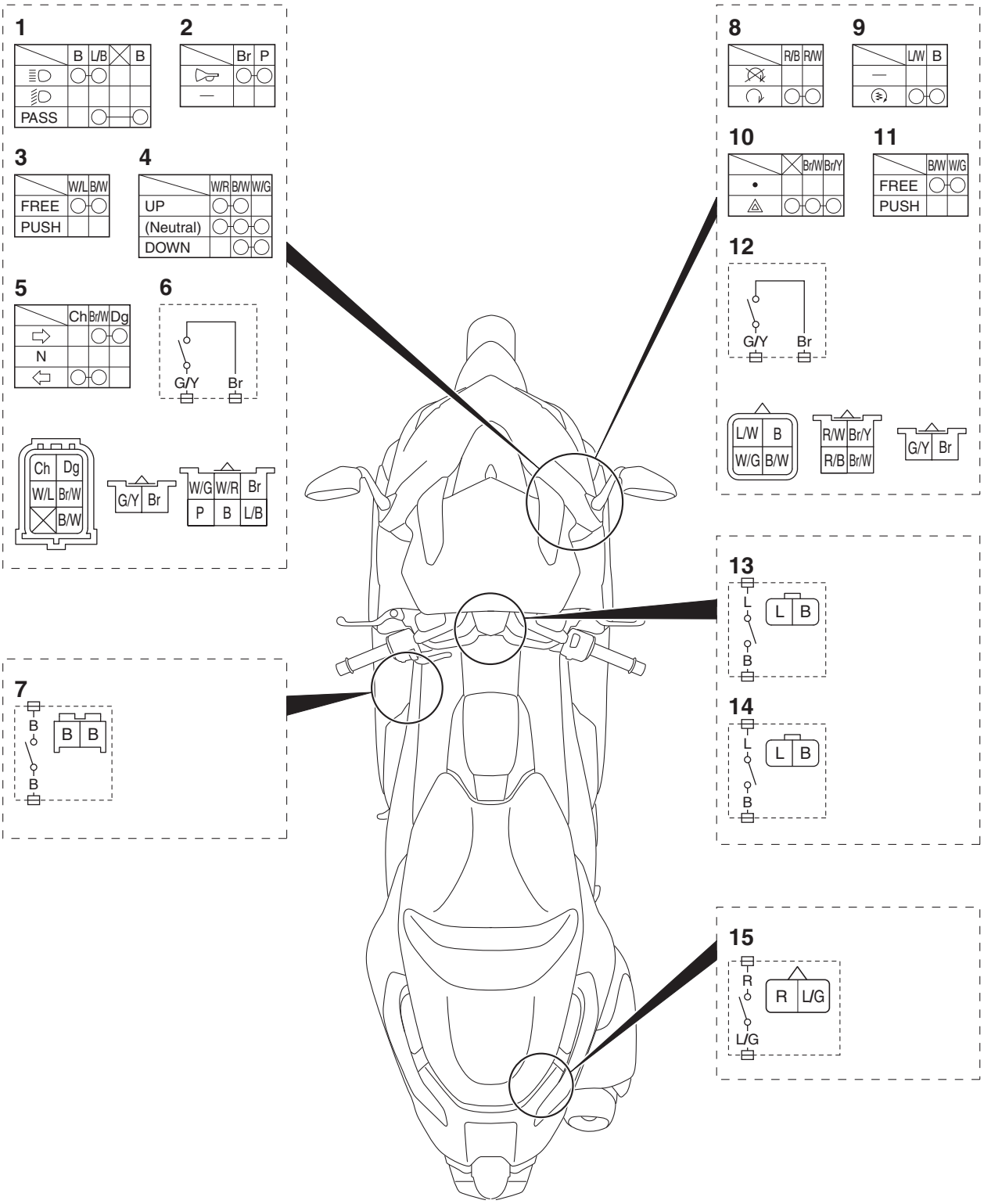
1. Contacteur de feu stop sur frein avant (pour XP530E-A/XP530-A)
2. Contacteur de feu stop sur frein avant (pour XP530D-A)
3. Chauffe-poignée (pour XP530D-A)
4. Contacteur de stationnement/déverrouillage
5. Contacteur OFF/LOCK
6. Contacteur de feu stop sur frein arrière (pour XP530E-A/XP530-A)
7. Contacteur de feu stop sur frein arrière (pour XP530D-A)
8. Relais du démarreur
9. Boîtier à fusibles 4 (Fusible de feu stop) (pour XP530D-A)/Boîtier à fusibles 5 (Fusible du régulateur de vitesse) (pour XP530D-A)
10. Boîtier à fusibles 1
11. Boîtier à fusibles 2
12. Boîtier à fusibles 3
13. Diode (boîtier à fusibles 2)
14. Bloc de contrôle à distance
15. Prise pour accessoire CC
16. Moteur de réglage du pare-brise
17. Avertisseur
18. Redresseur/régulateur
19. Capteur de pression d'air admis
20. Capteur de sécurité de chute
21. Solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement (pour XP530-A/XP530D-A)
22. Contacteur d'annulation de la poignée

FAS30549
CONTRÔLE DES CONTACTEURS
XP530E-A



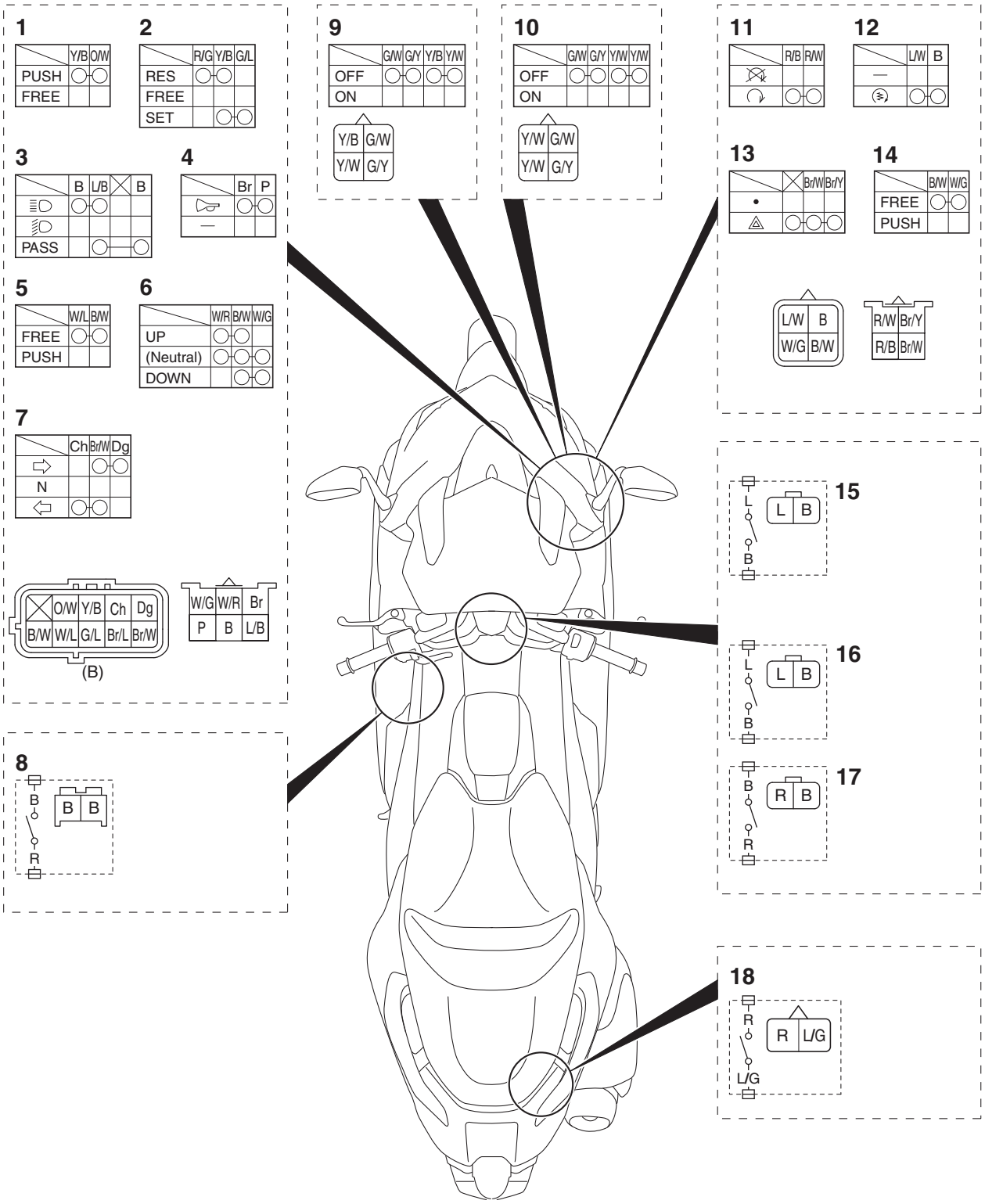
1. Inverseur/contacteur d'appel de phare
2. Contacteur d'avertisseur
3. Contacteur de menu
4. Contacteur de sélection
5. Commande des clignotants
6. Contacteur de feu stop sur frein arrière
7. Contacteur de béquille latérale
8. Coupe-circuit du moteur
9. Contacteur ON/du démarreur
10. Contacteur des feux de détresse
11. Contacteur de feu stop sur frein avant
12. Contacteur OFF/LOCK
13. Contacteur de stationnement/déverrouillage
14. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement

XP530-A


1
B L/B B
PASS
2
Br P
3
W/L B/W
FREE
PUSH
4
W/R B/W W/G
UP
(Neutral)
DOWN
5
Ch Br/W Dg
N
6
G/Y Br
Ch Dg
W/L Br/W
B/W
G/Y Br
W/G W/R Br
P B L/B
7
B
B B
8
R/B R/W
9
L/W B
10
Br/W Br/Y
11
B/W W/G
FREE
PUSH
12
G/Y Br
L/W B
W/G B/W
R/W Br/Y
R/B Br/W
G/Y Br
13
L
L B
B
14
L
L B
B
15
R
R L/G
L/G

1. Inverseur/contacteur d’appel de phare
2. Contacteur d’avertisseur
3. Contacteur de menu
4. Contacteur de sélection
5. Commande des clignotants
6. Contacteur de feu stop sur frein arrière
7. Contacteur de béquille latérale
8. Coupe-circuit du moteur
9. Contacteur ON/du démarreur
10. Contacteur des feux de détresse
11. Contacteur de mode
12. Contacteur de feu stop sur frein avant
13. Contacteur OFF/LOCK
14. Contacteur de stationnement/déverrouillage
15. Contacteur de l’éclairage de la boîte de rangement

XP530D-A


1
Y/B O/W
PUSH
FREE
2
R/G Y/B G/L
RES
FREE
SET
3
B L/B B
PASS
4
Br P
5
W/L B/W
FREE
PUSH
6
W/R B/W W/G
UP
(Neutral)
DOWN
7
Ch Br/W Dg
N
O/W Y/B Ch Dg
B/W W/L G/L Br/L Br/W
(B)
W/G W/R Br
P B L/B
8
B B
B
R
9
G/W G/Y Y/B Y/W
OFF
ON
Y/B G/W
Y/W G/Y
10
G/W G/Y Y/W Y/W
OFF
ON
Y/W G/W
Y/W G/Y
11
R/B R/W
12
L/W B
13
Br/W Br/Y
14
B/W W/G
FREE
PUSH
L/W B
W/G B/W
R/W Br/Y
R/B Br/W
15
L B
L
B
16
L B
L
B
17
R B
B
R
18
R L/G
R
L/G

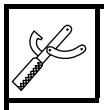
1. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse
2. Contacteur de réglage du régulateur de vitesse
3. Inverseur/contacteur d'appel de phare
4. Contacteur d'avertisseur
5. Contacteur de menu
6. Contacteur de sélection
7. Commande des clignotants
8. Contacteur de béquille latérale
9. Contacteur de feu stop sur frein avant
10. Contacteur de feu stop sur frein arrière
11. Coupe-circuit du moteur
12. Contacteur ON/du démarreur
13. Contacteur des feux de détresse
14. Contacteur de mode
15. Contacteur OFF/LOCK
16. Contacteur de stationnement/déverrouillage
17. Contacteur d'annulation de la poignée
18. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement

Contrôler la continuité de chaque contacteur à l'aide du multimètre numérique. Si la continuité n'est pas correcte, vérifier les branchements de câbles et, si nécessaire, remplacer le contacteur.

FCA18520

ATTENTION

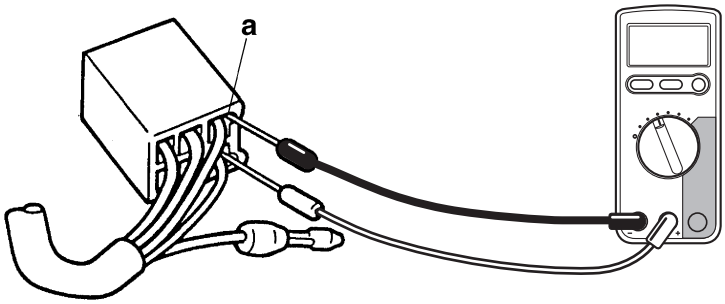
Ne jamais insérer les pointes du multimètre dans les fentes de borne de coupleur "a". Toujours introduire les pointes par l'autre extrémité du coupleur en veillant à ne pas desserrer ou endommager les fils.



Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

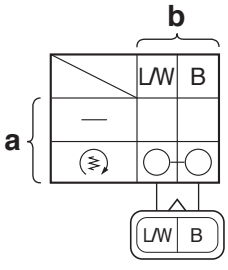
N.B.

- Avant de contrôler la continuité, régler le multimètre numérique sur "0" et à la plage "Ω".
- Lors de la vérification de la continuité, changez la position du contacteur de l'avant vers l'arrière à plusieurs reprises.

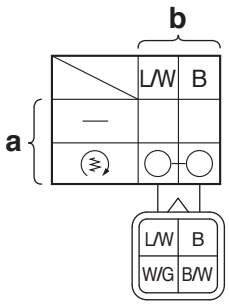


Les contacteurs et leurs connexions de borne sont illustrés comme dans l'exemple suivant du contacteur ON/du démarreur.
Les positions du contacteur "a" figurent dans la colonne à l'extrême gauche et les couleurs de fil du contacteur "b" figurent sur la première ligne.
La continuité (par ex., un circuit fermé) entre les bornes de contacteur à une position donnée du contacteur est indiquée par " ○——○ ".
Il y a continuité entre le fil Bleu/Blanc et Noir lorsque le contacteur est mis sur "ON".

A



B



A. XP530E-A
B. XP530-A/XP530D-A

FAS30550
VÉRIFICATION DES AMPOULES ET DES DOUILLES D'AMPOULE

N.B.

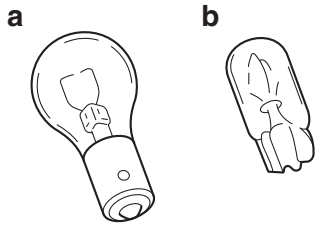
Ne vérifier aucun des éclairages utilisant des LED.

Vérifier chaque ampoule et chaque douille d'ampoule pour détecter tout dommage ou usure, vérifier que les connexions sont correctes et également la continuité entre les bornes.
Endommagement/usure → Réparer ou remplacer l'ampoule, la douille d'ampoule ou les deux.
Mauvaise connexion → Correctement connecté.
Aucune continuité → Réparer ou remplacer l'ampoule, la douille d'ampoule ou les deux.

Types d'ampoules

Les types d'ampoules équipant ce véhicule sont indiqués sur l'illustration.

- Les ampoules "a" sont utilisées pour les clignotants et peuvent être déposées de leur douille en enfonçant et tournant l'ampoule dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Les ampoules "b" sont utilisées pour l'éclairage de la plaque d'immatriculation et de la boîte de rangement et peuvent être déposées de leur douille en les tirant avec précaution.



Vérifier l'état des ampoules

Procéder comme suit pour chacune des ampoules.

1. Déposer :
   - Ampoule

FWA17540

⚠ AVERTISSEMENT

Une ampoule de phare allumée chauffe considérablement. Il faut donc éviter de la toucher et tenir tout produit inflammable à distance.

FCA14381

ATTENTION

- **Maintenir fermement la douille pour retirer l'ampoule. Ne jamais tirer sur le fil, car cela risquerait de l'arracher de la borne du coupleur.**
- **Éviter de toucher la partie en verre de l'ampoule de phare afin de ne pas la tacher d'huile. En effet, cela réduirait la transparence du verre, la durée de vie de l'ampoule ainsi que le flux lumineux. Si l'ampoule de phare est sale, la nettoyer soigneusement à l'aide d'un chiffon imbibé d'alcool ou de diluant pour peinture.**

2. Contrôler :
   - Ampoule (pour la continuité)
     (avec le multimètre numérique)
     Pas de continuité → Remplacer.



Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

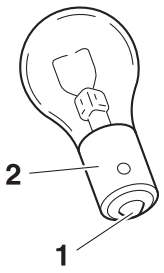
N.B.

Avant de contrôler la continuité, régler le multimètre numérique sur "0" et à la plage "Ω".

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher la pointe positive du multimètre à la borne "1" et la pointe négative du multimètre à la borne "2", et contrôler la continuité.
b. Si la lecture indique une absence de continuité, remplacer l'ampoule.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲



Contrôler l'état des douilles d'ampoule

Les procédures suivantes s'appliquent à chacune des douilles d'ampoule.

1. Contrôler :
   - Douille d'ampoule (pour la continuité)
     (avec le multimètre numérique)
     Pas de continuité → Remplacer.



Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

N.B.
Contrôler la continuité au niveau de chaque douille d'ampoule de la même manière que dans la section sur les ampoules, cependant, tenir compte des points suivants.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Installer une ampoule en bon état dans la douille d'ampoule.
b. Connecter les sondes du multimètre numérique aux fils respectifs de la douille d'ampoule.
c. Vérifier la continuité de la douille d'ampoule. Si une des lectures indique une absence de continuité, remplacer la douille d'ampoule.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30551
CONTRÔLE DES FUSIBLES

Les étapes suivantes s'appliquent à tous les fusibles.

FCA25770
ATTENTION

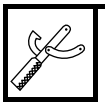
Pour éviter un court-circuit, veiller à toujours pousser le contacteur OFF/LOCK lors du contrôle ou du remplacement d'un fusible.

1. Déposer :
   • Cache avant
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
2. Contrôler :
   • Fusible

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le multimètre numérique au fusible et vérifier la continuité.

N.B.
Régler le sélecteur du multimètre numérique sur " Ω ".



Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

b. Si le multimètre numérique indique "O.L", remplacer le fusible.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Remplacer :
   • Fusible (fusible grillé)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Pousser le contacteur OFF/LOCK.
b. Installer un nouveau fusible d'intensité correcte.
c. Mettez les contacteurs en circuit afin de vérifier si le circuit électrique fonctionne.
d. Si le fusible grille immédiatement, vérifiez le circuit électrique.

Fusibles	Intensité	Qté
Principal	40 A	1
Phare	7.5 A	1
Feu arrière	7.5 A	1
Boisseau électronique	7.5 A	1
Circuits de signalisation	7.5 A	1
Allumage	7.5 A	1
Moteur du ventilateur	15 A	1
Système d'injection de carburant	7.5 A	1
Moteur du système ABS	30 A	1
Bloc de contrôle du système ABS	7.5 A	1
Solénoïde du système ABS	15 A	1
Sauvegarde	15 A	1
Prise pour accessoire CC	2 A	1
Serrure de selle (pour XP530E-A/XP530-A)	7.5 A	1
Moteur de pare-brise (pour XP530D-A)	20 A	1
Feu stop (pour XP530D-A)	1 A	1
Régulateur de vitesse (pour XP530D-A)	1 A	1
Rechange	40 A	1
Rechange	30 A	1
Rechange	1 A	1
Rechange	15 A	1
Rechange (pour XP530D-A)	20 A	1
Rechange	7.5 A	1
Rechange	2 A	1

FWA13310
⚠ AVERTISSEMENT

Ne jamais utiliser un fusible d'ampérage différent de celui spécifié. Toute improvisation ou la mise en place d'un fusible d'un ampérage incorrect risque de gravement endommager le circuit électrique, de provoquer un

mauvais fonctionnement du système d'éclairage et d'allumage, et pourrait même être à l'origine d'un incendie.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

4. Installer :
   • Cache avant
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.

FAS31006

REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)

1. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur (à OFF).
2. Remplacez l'ECU (boîtier de commande du moteur).
3. Nettoyer les boîtiers d'injection et réinitialiser les valeurs d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti).
   Se reporter à "CONTRÔLE ET NETTOYAGE DES BOÎTIERS D'INJECTION" à la page 7-9.
4. Contrôler :
   • Régime de ralenti
   Démarrez le moteur, puis faites-le chauffer, et mesurer le régime de ralenti.

	**Régime de ralenti 1100–1300 tr/mn**

FAS30552

CONTRÔLE ET CHARGEMENT DE LA BATTERIE

FWA13290

⚠ AVERTISSEMENT

Les batteries produisent de l'hydrogène, qui est un gaz explosif, et elles contiennent de l'électrolyte, qui est composé d'acide sulfurique, un produit toxique et corrosif. Veiller, dès lors, à toujours prendre les précautions suivantes :

- **Toujours porter des lunettes de protection lorsque l'on travaille à proximité de batteries.**
- **Charger les batteries dans un endroit bien aéré.**
- **Tenir les batteries à l'écart des sources de flammes et d'étincelles (machines à souder, cigarettes, etc.).**
- **NE PAS FUMER en chargeant ou en manipulant des batteries.**
- **TENIR BATTERIES ET ÉLECTROLYTE HORS DE LA PORTÉE DES ENFANTS.**
- **Éviter tout contact avec l'électrolyte, car il peut gravement brûler la peau et les yeux.**

PREMIERS SOINS EN CAS DE CONTACT DIRECT :

EXTERNE

- **Peau — Rincer à l'eau.**
- **Yeux — Rincer à l'eau pendant 15 minutes et consulter un médecin sans tarder.**

INTERNE

- **Boire une grande quantité d'eau ou de lait. Avaler ensuite du lait de magnésie, des œufs battus ou de l'huile végétale. Consulter un médecin sans tarder.**

FCA13661

ATTENTION

- **La batterie de ce véhicule est de type plomb-acide à régulation par soupape (VRLA). Ne jamais enlever les bouchons d'étanchéité sous peine de perturber l'équilibre des éléments, ce qui réduirait les performances de la batterie.**
- **La durée, l'intensité et la tension de charge d'une batterie de type VRLA diffèrent d'une batterie classique. La batterie de type VRLA doit être rechargée conformément à la méthode recommandée. Si l'on surcharge la batterie, son niveau d'électrolyte diminuera considérablement. Par conséquent, toujours recharger la batterie avec beaucoup de soin.**

N.B.

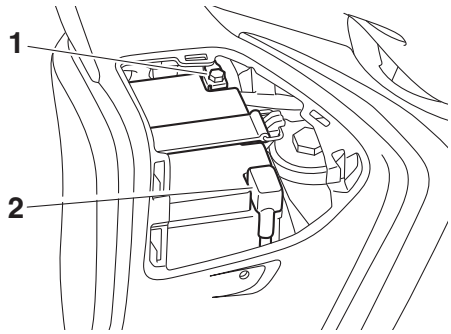
Comme une batterie de type plomb-acide à régulation par soupape (VRLA) est scellée, il est impossible de contrôler son état de charge en mesurant la densité de l'électrolyte. Par conséquent, vérifiez la charge de la batterie en mesurant la tension aux bornes de la batterie.

1. Déposer :
   • Couvercle de batterie
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
2. Déconnecter :
   • Câbles de batterie
   (à partir des bornes de batterie)

FCA13640

ATTENTION

Déconnecter d'abord le câble négatif de batterie "1", puis le câble positif "2".



3. Déposer :
   • Batterie
   Se reporter à “PARTIE CYCLE (1)” à la page 4-1.
4. Contrôler :
   • Charge de la batterie

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le multimètre numérique sur les bornes de batterie.

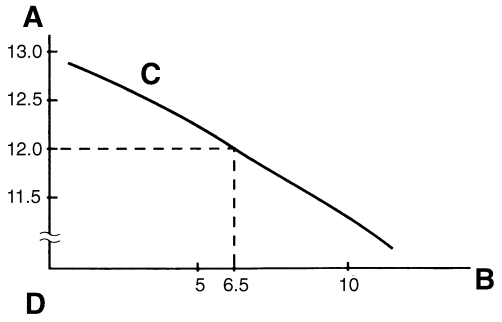
• Pointe positive du multimètre → borne positive de batterie • Pointe négative du multimètre → borne négative de batterie

N.B.

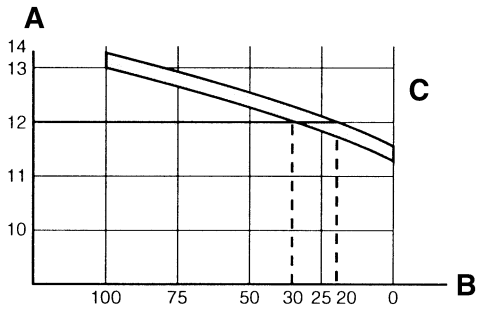
- On peut contrôler l’état de charge d’une batterie de type plomb-acide à régulation par soupape (VRLA) en mesurant la tension entre ses bornes en circuit ouvert (déconnecter la borne positive de batterie).
- Inutile de recharger lorsque la tension en circuit ouvert est supérieure ou égale à 12.8 V.

b. Contrôler la charge de la batterie conformément aux diagrammes et à l’exemple suivant.

Exemple Tension en circuit ouvert = 12.0 V Durée de chargement = 6.5 heures Charge de la batterie = 20–30 %



A. Tension en circuit ouvert (V)
B. Durée de chargement (heures)
C. Relation entre la tension en circuit ouvert et la durée de chargement à 20 °C (68 °F)
D. Ces valeurs varient en fonction de la température, de l’état des plaques de la batterie et du niveau d’électrolyte.



A. Tension en circuit ouvert (V)
B. État de charge de la batterie (%)
C. Température ambiante 20 °C (68 °F)

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

5. Charger :
   • Batterie
   (se reporter à la méthode de charge appropriée)

FWA13300

⚠ AVERTISSEMENT

Ne pas utiliser la méthode de charge rapide pour recharger cette batterie.

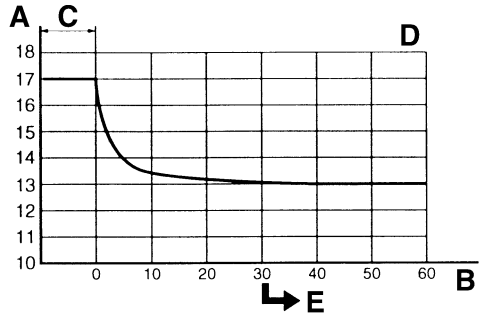
FCA13671

ATTENTION

- **Ne pas utiliser un chargeur de batterie à intensité élevée. En effet, une intensité trop élevée risque de provoquer la surchauffe de la batterie et l’endommagement de ses plaques.**
- **S’il n’est pas possible de régler le courant de charge de la batterie, bien veiller à ne pas la surcharger.**
- **Toujours déposer la batterie avant de procéder à sa charge. (Si la charge doit se faire la batterie montée sur le véhicule, débran-**

cher le câble négatif de la borne de la batterie.)

- **Afin de réduire le risque de production d'étincelles, ne pas brancher le chargeur de batterie avant d'avoir connecté ses câbles à la batterie.**
- **Ne pas oublier de couper l'alimentation du chargeur avant de retirer ses pinces des bornes de la batterie.**
- **Veiller à assurer un excellent contact électrique entre les pinces du chargeur et les bornes de la batterie. Ne jamais laisser les pinces se toucher. Une pince de chargeur corrodée peut provoquer l'échauffement de la batterie dans la zone de contact et une pince lâche peut provoquer des étincelles.**
- **Si la batterie devient chaude au toucher pendant la charge, débrancher le chargeur de batterie et laisser refroidir la batterie avant de la rebrancher. Une batterie chaude risque d'exploser!**
- **Comme montré dans le schéma suivant, la tension en circuit ouvert d'une batterie plomb-acide à régulation par soupape (VR-LA) se stabilise environ 30 minutes après l'achèvement de la recharge. Par conséquent, il convient d'attendre 30 minutes avant de mesurer la tension en circuit ouvert.**



A. Tension en circuit ouvert (V)
B. Durée (minutes)
C. Charge
D. Température ambiante 20 °C (68 °F)
E. Contrôler la tension en circuit ouvert.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

Méthode de charge à l'aide d'un chargeur à courant (tension) variable

a. Mesurez la tension en circuit ouvert avant de procéder à la recharge de la batterie.

N.B.

Mesurez la tension 30 minutes après que le moteur est arrêté.

b. Branchez un chargeur et un ampèremètre à la batterie et lancez la charge.

N.B.

Régler une tension de charge de 16–17 V. Si le réglage est plus faible, la charge sera insuffisante. Si elle est plus importante, la batterie sera surchargée.

c. Veillez à ce que la tension soit supérieure au courant de charge standard stipulé sur la batterie.

N.B.

Si la tension est inférieure au courant de charge standard stipulé sur la batterie, régler la molette de réglage de tension de charge sur 20–24 V et surveiller l'intensité pendant 3–5 minutes afin de vérifier la batterie.

• Le courant de charge standard est atteint La batterie est bonne. • Le courant de charge standard n'est pas atteint Remplacer la batterie.

d. Réglez la tension de sorte que le courant de charge soit au niveau standard.
e. Réglez la durée d'après le temps de charge nécessaire en circuit ouvert.
f. Si le temps de charge excède 5 heures, il est préférable de vérifier le courant de charge au bout de 5 heures. Si l'intensité a changé, régler à nouveau la tension pour obtenir le courant de charge standard.
g. Mesurez la tension de la batterie en circuit ouvert après avoir laissé reposer la batterie pendant 30 minutes.

12.8 V ou plus --- La charge est terminée. 12.7 V ou moins --- Il faut recharger. Moins de 12.0 V --- Remplacer la batterie.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

Méthode de charge à l'aide d'un chargeur à tension constante

a. Mesurez la tension en circuit ouvert avant de procéder à la recharge de la batterie.

N.B.

Mesurez la tension 30 minutes après que le moteur est arrêté.

b. Branchez un chargeur et un ampèremètre à la batterie et lancez la charge.
c. Veillez à ce que la tension soit supérieure au courant de charge standard stipulé sur la batterie.

N.B.
Si la tension est inférieure au courant de charge standard stipulé sur la batterie, ce type de chargeur de batterie ne peut pas être utilisé pour charger la batterie de type plomb-acide à régulation par soupape (VRLA). Il est recommandé d'utiliser un chargeur à tension variable.

d. Charger la batterie jusqu'à ce que la tension de charge de la batterie atteigne 15 V.

N.B.
Réglez le temps de recharge sur 20 heures (maximum).

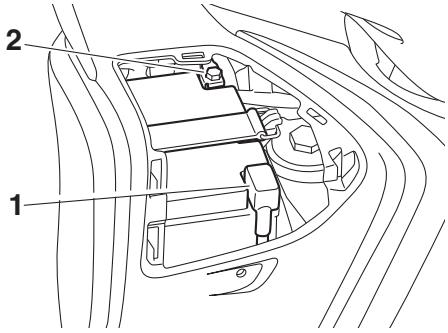
e. Mesurez la tension de la batterie en circuit ouvert après avoir laissé reposer la batterie pendant 30 minutes.

12.8 V ou plus --- La charge est terminée. 12.7 V ou moins --- Il faut recharger. Moins de 12.0 V --- Remplacer la batterie.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

6. Installer :
   • Batterie
   Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.
7. Connecter :
   • Câbles de batterie
   (vers les bornes de batterie)

FCA13630
ATTENTION
Connecter d'abord le câble positif de batterie "1", puis le câble négatif "2".



8. Contrôler :
   • Bornes de batterie
   Impuretés → Nettoyer avec une brosse à poils métalliques.
   Connexion lâche → Connecter correctement.
9. Graisser :
   • Bornes de batterie

	Lubrifiant recommandé **Graisse diélectrique**

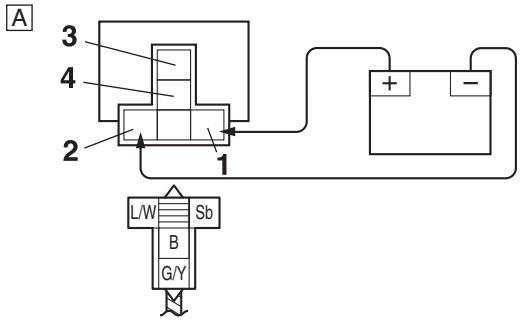
10. Installer :
    • Couvercle de batterie
    Se reporter à "PARTIE CYCLE (1)" à la page 4-1.

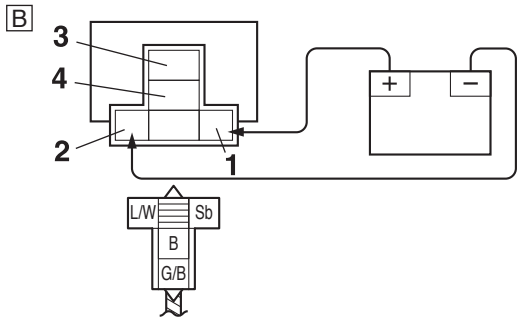
FAS30553
CONTRÔLE DES RELAIS
Contrôler la continuité de chaque contacteur à l'aide du multimètre numérique. Si la continuité n'est pas correcte, remplacez le relais.

	Multimètre numérique (CD732) **90890-03243** **Multimètre modèle 88 avec compte-tours** **YU-A1927**

1. Débranchez le relais du faisceau de fils.
2. Brancher le multimètre numérique (Ω) et la batterie (12 V) à la borne relais comme indiqué.
   Vérifier le fonctionnement du relais.
   Hors spécifications → Remplacer.

Relais de coupe-circuit de démarrage



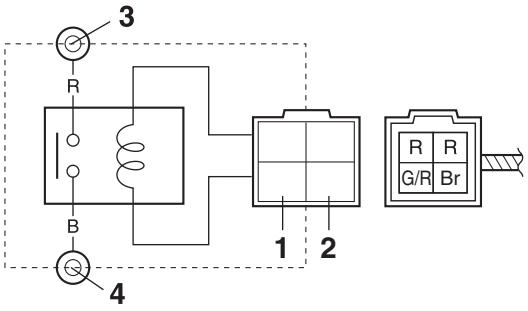


1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

A. XP530E-A/XP530-A
B. XP530D-A

Résultat
Continuité
(entre “3” et “4”)

Relais du démarreur

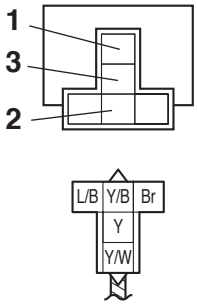


1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre “3” et “4”)

Relais de phare (inverseur)

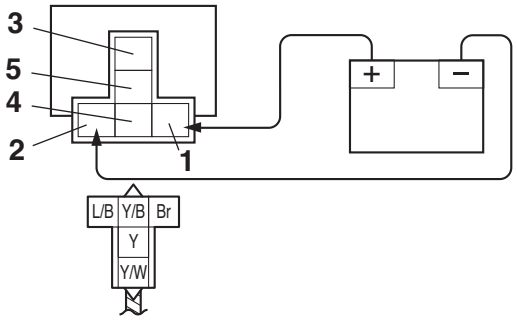
Première étape :



1. Pointe positive du multimètre
2. Pointe négative du multimètre
3. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre “1” et “2”)
Pas de continuité
(entre “1” et “3”)

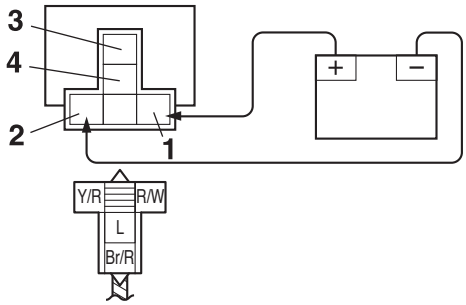
Deuxième étape :



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre
5. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre “3” et “5”)
Pas de continuité
(entre “3” et “4”)

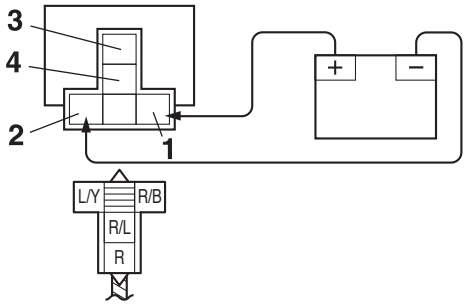
Relais du moteur de ventilateur



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre “3” et “4”)

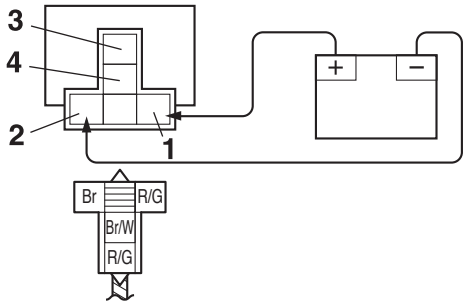
Relais du système d'injection de carburant



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre "3" et "4")

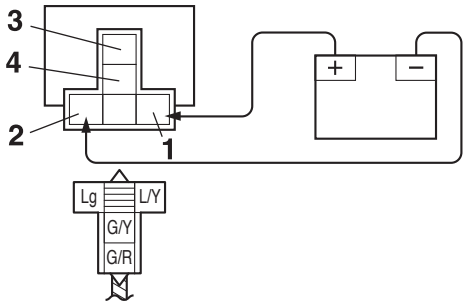
Relais de clignotants/feux de détresse



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre "3" et "4")

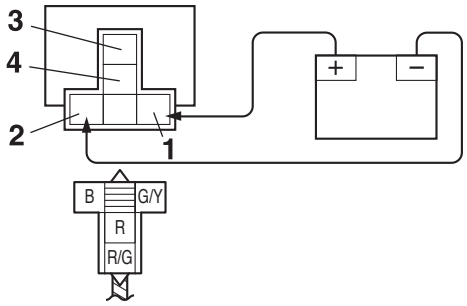
Relais de béquille latérale



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre "3" et "4")

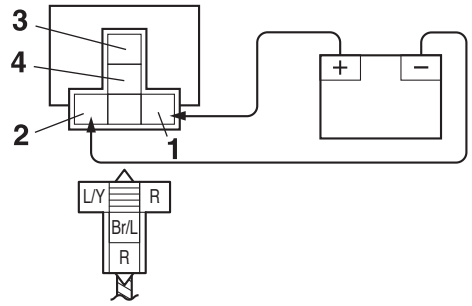
Relais de la serrure antivol



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre "3" et "4")

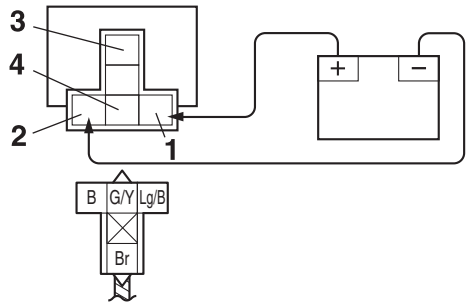
Relais du système d'allumage



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre "3" et "4")

Relais de feu stop (pour XP530D-A)

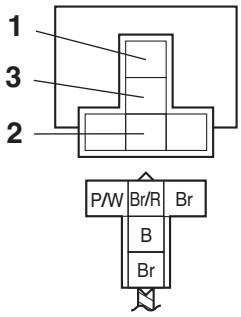


1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Pas de continuité
(entre "3" et "4")

Relais du moteur de réglage du pare-brise (bas) (pour XP530D-A)

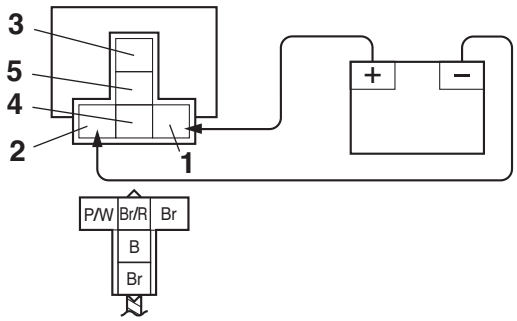
Première étape :



1. Pointe positive du multimètre
2. Pointe négative du multimètre
3. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre "1" et "2")
Pas de continuité
(entre "1" et "3")

Deuxième étape :

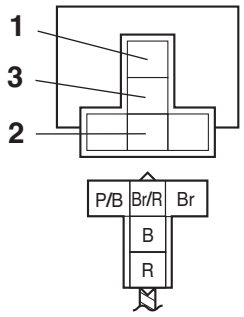


1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre
5. Pointe négative du multimètre

Résultat
Pas de continuité
(entre "3" et "4")
Continuité
(entre "3" et "5")

Relais du moteur de réglage du pare-brise (haut) (pour XP530D-A)

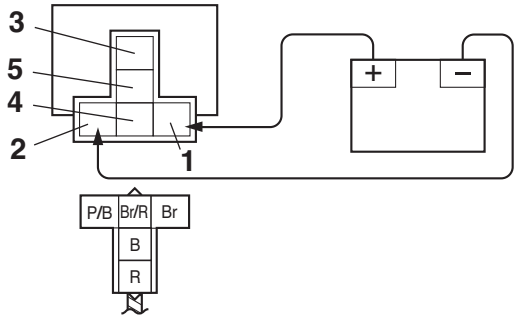
Première étape :



1. Pointe positive du multimètre
2. Pointe négative du multimètre
3. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre “1” et “2”)
Pas de continuité
(entre “1” et “3”)

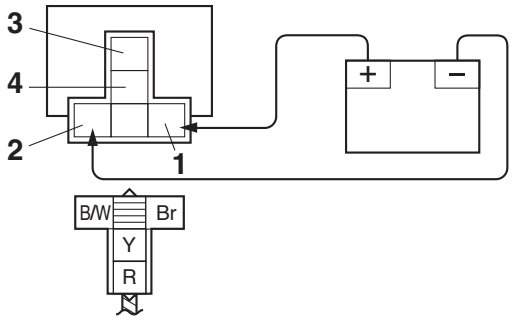
Deuxième étape :



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre
5. Pointe négative du multimètre

Résultat
Pas de continuité
(entre “3” et “4”)
Continuité
(entre “3” et “5”)

Relais du chauffage de selle (alimentation) (pour XP530D-A)

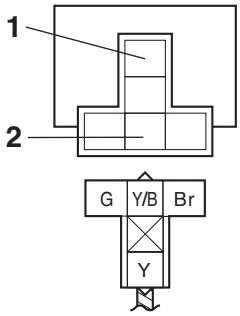


1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre “3” et “4”)

Relais du chauffage de selle (commande) (pour XP530D-A)

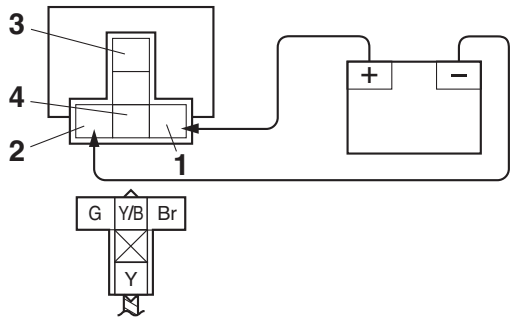
Première étape :



1. Pointe positive du multimètre
2. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre “1” et “2”)

Deuxième étape :



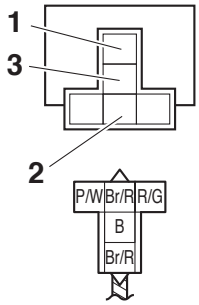
1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre

Résultat
Pas de continuité
(entre “3” et “4”)

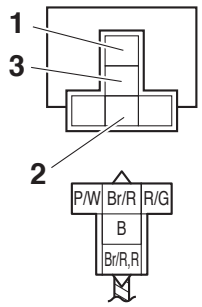
Relais du système de clé d’accès (déverrouillage)

Première étape :

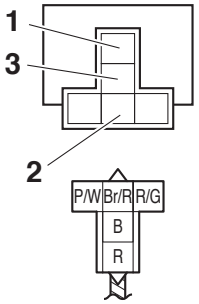
A



B



C



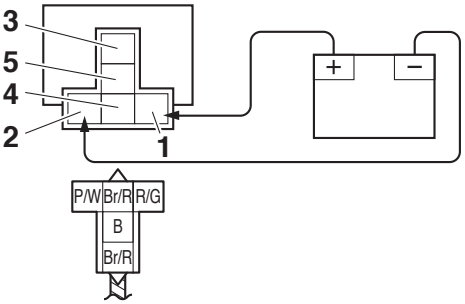
1. Pointe positive du multimètre
2. Pointe négative du multimètre
3. Pointe négative du multimètre

A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

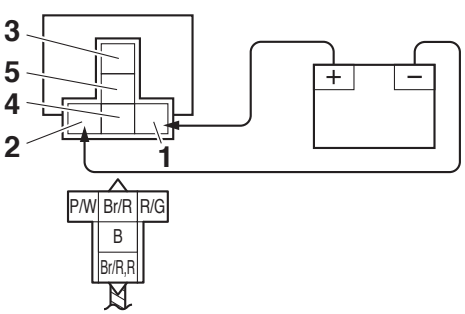
Résultat
Continuité
(entre “1” et “2”)
Pas de continuité
(entre “1” et “3”)

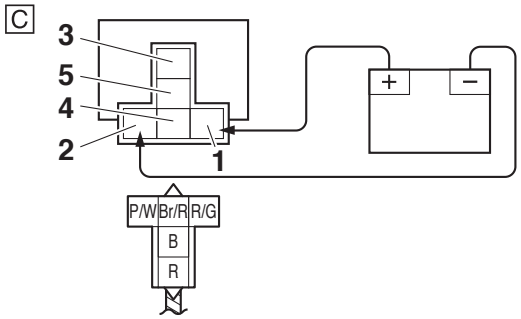
Deuxième étape :

A



B



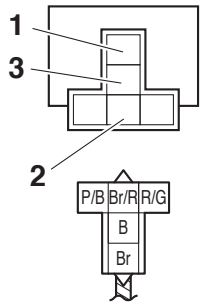


1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre
5. Pointe négative du multimètre

A. XP530E-A
B. XP530-A
C. XP530D-A

Résultat
Pas de continuité
(entre “3” et “4”)
Continuité
(entre “3” et “5”)

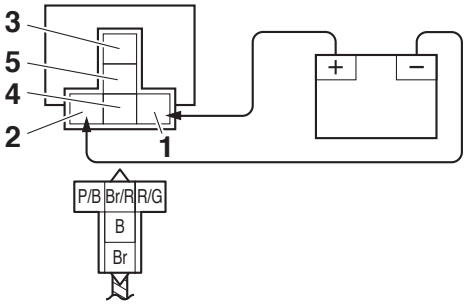
Relais du système de clé d’accès (serrure)
Première étape :



1. Pointe positive du multimètre
2. Pointe négative du multimètre
3. Pointe négative du multimètre

Résultat
Continuité
(entre “1” et “2”)
Pas de continuité
(entre “1” et “3”)

Deuxième étape :



1. Borne positive de batterie
2. Borne négative de batterie
3. Pointe positive du multimètre
4. Pointe négative du multimètre
5. Pointe négative du multimètre

Résultat
Pas de continuité
(entre “3” et “4”)
Continuité
(entre “3” et “5”)

FAS30555
CONTRÔLE DES DIODES

1. Contrôler :
   • Diodes
   Hors spécifications → Remplacer.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

N.B.
La lecture du multimètre numérique est indiquée dans le tableau suivant.

Diode 1
Continuité
Pointe positive du multimètre → Vert/Rouge, Bleu/Blanc "1"
Pointe négative du multimètre → Rouge/Vert "2"
Pas de continuité
Pointe positive du multimètre → Rouge/Vert "2"
Pointe négative du multimètre → Vert/Rouge, Bleu/Blanc "1"

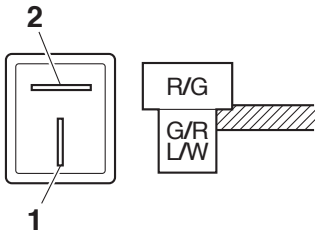
Diode 2
Continuité
Pointe positive du multimètre → Rouge/Noir "3"
Pointe négative du multimètre → Bleu/Jaune "4"
Pas de continuité
Pointe positive du multimètre → Bleu/Jaune "4"
Pointe négative du multimètre → Rouge/Noir "3"

Diode 3
Continuité
Pointe positive du multimètre → Noir/Blanc "5"
Pointe négative du multimètre → Rouge/Blanc "6"
Pas de continuité
Pointe positive du multimètre → Rouge/Blanc "6"
Pointe négative du multimètre → Noir/Blanc "5"

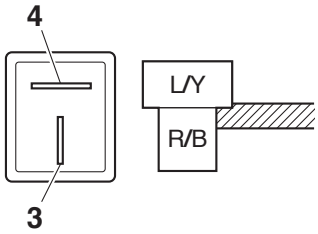
Diode 5
Continuité
Pointe positive du multimètre → Rose "7"
Pointe négative du multimètre → Rose/Noir "8"
Pas de continuité
Pointe positive du multimètre → Rose/Noir "8"
Pointe négative du multimètre → Rose "7"

Diode (boîtier à fusibles)
Continuité
Pointe positive du multimètre → Vert/Jaune "9"
Pointe négative du multimètre → Bleu clair "10"
Pas de continuité
Pointe positive du multimètre → Bleu clair "10"
Pointe négative du multimètre → Vert/Jaune "9"

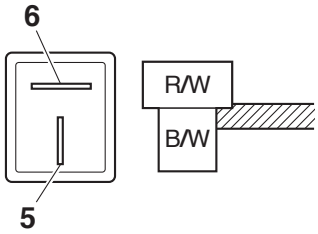
A



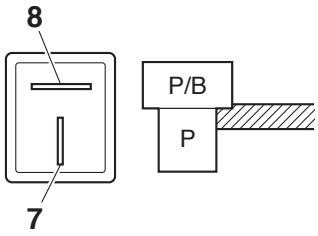
B



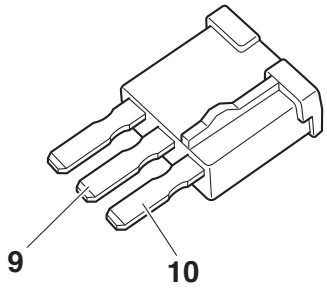
C



D



E



A. Diode 1
B. Diode 2
C. Diode 3
D. Diode 5
E. Diode (boîtier à fusibles)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher la diode du faisceau de fils.
b. Brancher le multimètre numérique (Ω) aux bornes de la diode comme indiqué.
c. Contrôler la continuité de la diode.
d. Contrôler l'absence de continuité de la diode.

N.B.

Si les pointes positive et négative du multimètre sont inversées, les lectures affichées dans le tableau ci-dessus seront également inversées.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30557

VÉRIFICATION DES CAPUCHONS DE BOUGIE

Les étapes suivantes s'appliquent à tous les capuchons de bougie.

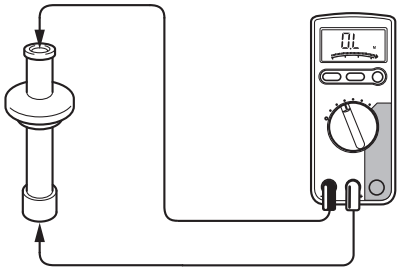
1. Contrôler :
   • Résistance du capuchon de bougie
   Hors spécifications → Remplacer.

Résistance
7.50–12.50 kΩ

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Retirer le capuchon de bougie du fil de bougie.
b. Brancher le multimètre numérique (Ω) au capuchon de bougie comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927



c. Mesurer la résistance du capuchon de bougie.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30558

CONTRÔLE DE LA BOBINE D'ALLUMAGE

1. Contrôler :
   • Résistance de l'enroulement primaire
   Hors spécifications → Remplacer.

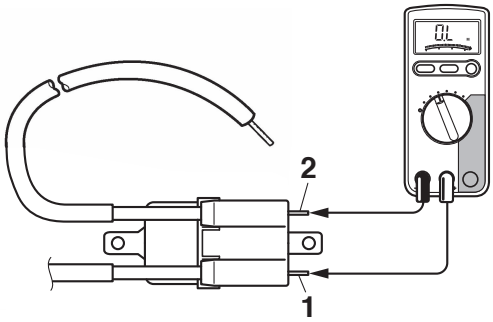
Résistance de l'enroulement primaire
1.87–2.53 Ω

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher les connecteurs de bobine d'allumage des bornes de la bobine d'allumage.
b. Brancher le multimètre numérique (Ω) à la bobine d'allumage comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

• Pointe positive du multimètre→ Orange "1"
• Pointe négative du multimètre → Rouge/Noir "2"



c. Mesurez la résistance de l'enroulement primaire.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

2. Contrôler :
   • Résistance de l'enroulement secondaire
   Hors spécifications → Remplacer.

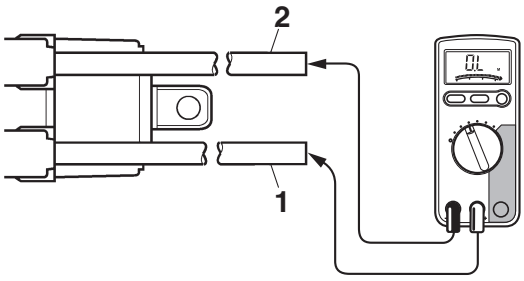
Résistance de l'enroulement secondaire
12.00–18.00 kΩ

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déconnecter le capuchon de bougie de la bobine d'allumage.
b. Brancher le multimètre numérique (Ω) à la bobine d'allumage comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

• Pointe positive du multimètre → Fil de bougie "1"
• Pointe négative du multimètre → Fil de bougie "2"



c. Mesurez la résistance de l'enroulement secondaire.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30556

CONTRÔLE DE LA LONGUEUR D'ÉTEINCELLE D'ALLUMAGE

1. Contrôler :
   • Longueur d'étincelle d'allumage
   Hors spécifications → Effectuer le dépannage du système d'allumage, en commençant par l'étape (5).
   Se reporter à "RECHERCHE DE PANNES" à la page 8-7.

Longueur d'étincelle d'allumage minimum
6.0 mm (0.24 in)

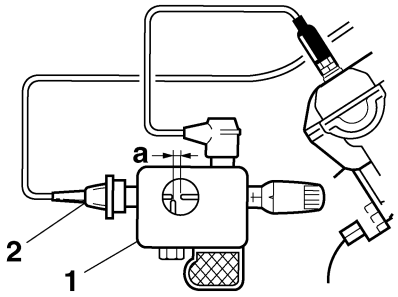
N.B.
Si la longueur d'étincelle d'allumage est dans la limite prescrite, le système d'allumage fonctionne normalement.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Déconnecter le capuchon de bougie de la bougie.
b. Brancher le testeur d'allumage "1" comme indiqué.

Testeur d'allumage
90890-06754
Testeur d'allumage Oppama pet–4000
YM-34487

c. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur et sur le coupe-circuit du moteur sur "∩".
d. Mesurer la longueur d'étincelle d'allumage "a".



2. Capuchon de bougie

e. Mettre le moteur en marche en appuyant sur le contacteur ON/du démarreur et augmenter progressivement la longueur d'étincelle jusqu'à ce qu'un raté se produise.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30560

CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE VILEBREQUIN

1. Déconnecter :
   • Coupleur de capteur de position de vilebrequin
   (du faisceau de fils)
2. Contrôler :
   • Résistance du capteur de position de vilebrequin
   Hors spécifications → Remplacer le capteur de position de vilebrequin/stator équipé.

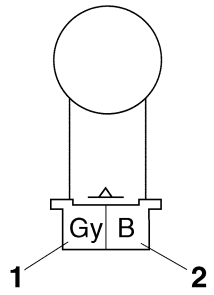
Résistance du capteur de position de vilebrequin
228–342 Ω

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le multimètre numérique (Ω) sur le coupleur de capteur de position de vilebrequin comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

- Pointe positive du multimètre → Gris “1”
- Pointe négative du multimètre → Noir “2”



b. Mesurez la résistance du capteur de position de vilebrequin.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30561

VÉRIFICATION DU CAPTEUR DE SÉCURITÉ DE CHUTE

1. Déposer :
   - Capteur de sécurité de chute (du support)
2. Contrôler :
   - Tension de sortie du capteur de sécurité de chute
     Hors spécifications → Remplacer.

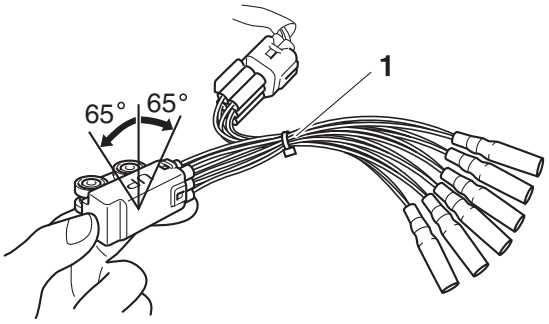
Angle de fonctionnement
65 degrés
Tension de sortie jusqu’à l’angle de fonctionnement
0.4–1.4 V
Tension de sortie au-delà de l’angle de fonctionnement
3.7–4.4 V

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le harnais de test-capteur de sécurité de chute (6 broches) “1” sur le capteur de sécurité de chute et le faisceau de fils, comme indiqué sur le schéma.
b. Connecter le multimètre numérique (V CC) sur le harnais de test-capteur de sécurité de chute (6 broches).

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927
Harnais de test-capteur de sécurité de chute (6 broches)
90890-03209
Harnais de test-capteur de sécurité de chute (6 broches)
YU-03209

- Pointe positive du multimètre → Jaune/Vert (couleur de faisceau de fils)
- Pointe négative du multimètre → Noir/Bleu (couleur de faisceau de fils)



c. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.
d. Lorsque l’on tourne le capteur de sécurité de chute à 65°.
e. Mesurer la tension de sortie du capteur de sécurité de chute.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30562

CONTRÔLE DU FONCTIONNEMENT DU MOTEUR DE DÉMARREUR

1. Contrôler :
   - Fonctionnement du démarreur
     Ne fonctionne pas → Exécuter la recherche de pannes du système de démarrage électrique, en commençant par l’étape (4).
     Se reporter à “RECHERCHE DE PANNES” à la page 8-17.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

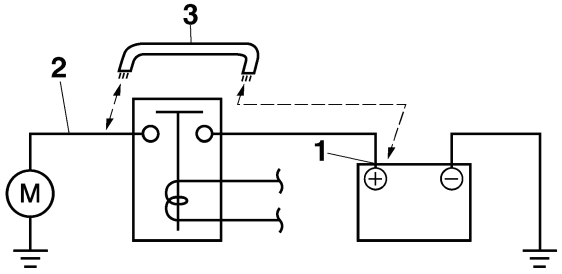
a. Brancher la borne positive de batterie “1” et le fil de démarreur “2” avec un fil volant “3”.

FWA13810

⚠ AVERTISSEMENT

• Un cavalier doit avoir au moins la même capacité qu’un fil de batterie, sans quoi il risque de brûler.

• Ce contrôle est susceptible de produire des étincelles. Éloigner tout gaz ou liquide inflammable.



b. Contrôler le fonctionnement du démarreur.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30566

CONTRÔLE DE LA BOBINE DE STATOR

1. Déconnecter :
   • Coupleur de bobine de stator (du faisceau de fils)
2. Contrôler :
   • Résistance de la bobine de stator
   Hors spécifications → Remplacer la bobine de stator.

	Résistance de la bobine de stator 0.224–0.336 Ω

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

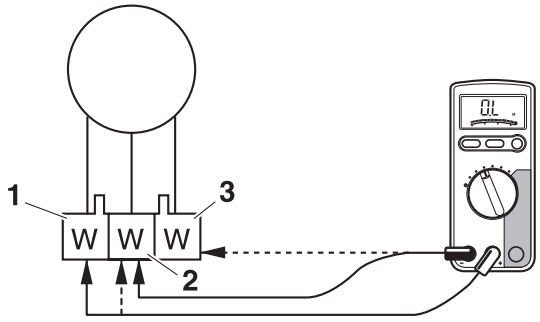
a. Brancher le multimètre numérique (Ω) sur le coupleur de bobine de stator, comme indiqué.

	Multimètre numérique (CD732) 90890-03243 **Multimètre modèle 88 avec compte-tours YU-A1927**

• Pointe positive du multimètre → Blanc “1” • Pointe négative du multimètre → Blanc “2”

• Pointe positive du multimètre → Blanc “1” • Pointe négative du multimètre → Blanc “3”

• Pointe positive du multimètre → Blanc “2” • Pointe négative du multimètre → Blanc “3”



b. Mesurez la résistance de la bobine de stator.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30680

CONTRÔLE DU REDRESSEUR/RÉGULATEUR

1. Contrôler :
   • Tension de charge de la batterie
   Hors spécifications → Vérifier l’état de la bobine de stator. Si la bobine de stator ne dispose pas d’un problème, remplacer le redresseur/régulateur.
   Se reporter à “CONTRÔLE DE LA BOBINE DE STATOR” à la page 8-262.

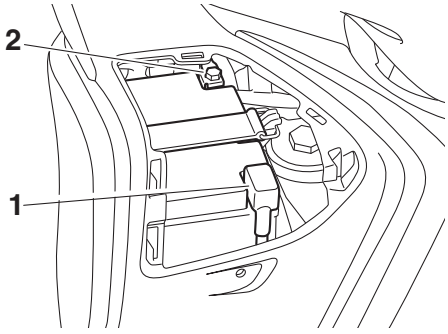
	Tension de charge de la batterie plus de 14 V à 5000 tr/mn

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Connecter le multimètre numérique (V CA) à la borne de batterie comme indiqué.

	Multimètre numérique (CD732) 90890-03243 **Multimètre modèle 88 avec compte-tours YU-A1927**

• Pointe positive du multimètre → Borne positive de la batterie “1” • Pointe négative du multimètre → Borne négative de la batterie “2”



b. Mettez le moteur en marche et faites-le tour-

ner à un régime d'environ 5000 tr/mn.
c. Mesurez la tension d'entrée du redresseur/régulateur.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30573
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE CARBURANT
1. Déposer :
   • Pompe à carburant
   (depuis le réservoir de carburant)
   Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.
2. Contrôler :
   • Résistance du capteur de carburant
   Hors spécifications → Remplacer la pompe à carburant.



Résistance du capteur (rempli)
10.0–14.0 Ω
Résistance du capteur (vide)
267.0–273.0 Ω

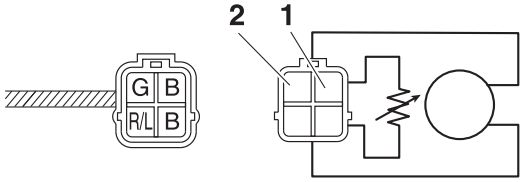
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le multimètre numérique (Ω) aux bornes de la pompe à carburant comme indiqué.

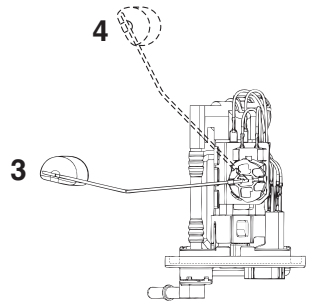


Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

• Pointe positive du multimètre → Vert "1"
• Pointe négative du multimètre → Noir "2"



b. Déplacer le flotteur du capteur de carburant à la position de niveau de réservoir de carburant vide "3" et à la position de niveau de réservoir de carburant plein "4".

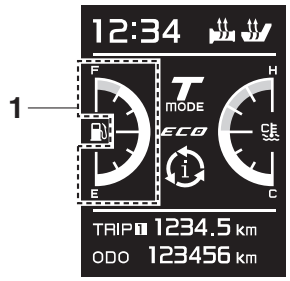


c. Mesurer la résistance du capteur de carburant.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Installer :
   • Pompe à carburant
   Se reporter à "RÉSERVOIR DE CARBURANT" à la page 7-1.

FAS31557
VÉRIFICATION DE L'AFFICHEUR DU NIVEAU DE CARBURANT/INDICATEUR D'ALERTE DU NIVEAU DE CARBURANT
Ce modèle est équipé d'un dispositif embarqué de diagnostic de pannes pour le circuit de détection de niveau de carburant.
1. Contrôler :
   • Afficheur du niveau de carburant/indicateur d'alerte du niveau de carburant "1"
   (Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.)
   L'afficheur du niveau de carburant/indicateur d'alerte du niveau de carburant s'allume quelques secondes, puis s'éteint → L'afficheur du niveau de carburant/indicateur d'alerte du niveau de carburant est OK.
   L'afficheur du niveau de carburant/l'indicateur d'alerte du niveau de carburant ne s'allume pas → Remplacer le compteur équipé.
   L'afficheur du niveau de carburant/l'indicateur d'alerte du niveau de carburant clignote huit fois, puis s'éteint pendant 3 secondes, de manière répétitive (dysfonctionnement détecté dans le capteur de carburant) → Remplacer la pompe à carburant équipée.



FAS30577

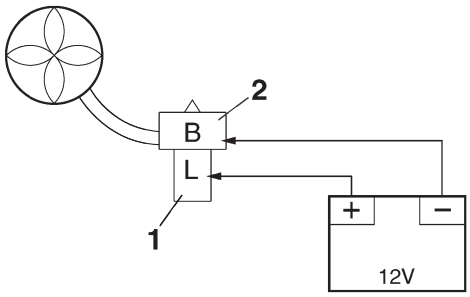
CONTRÔLE DU MOTEUR DE VENTILATEUR

1. Contrôler :
   • Moteur du ventilateur
   Défectueux/mouvement difficile → Remplacer.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débranchez le coupleur du moteur de ventilateur du faisceau de fils.
b. Connecter la batterie (12 V CC) comme indiqué.

• Borne positive de batterie → Bleu “1”
• Borne négative de batterie → Noir “2”



c. Mesurer le mouvement du moteur du ventilateur.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30578

CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

1. Déposer :
   • Capteur de température du liquide de refroidissement
   Se reporter à “THERMOSTAT” à la page 6-7.

FWA14130

⚠ AVERTISSEMENT

- **Manipuler le capteur de température du liquide de refroidissement avec beaucoup de prudence.**
- **Ne jamais soumettre le capteur de température du liquide de refroidissement à des chocs violents. Si le capteur de température du liquide de refroidissement tombe accidentellement, le remplacer.**

2. Contrôler :
   • Résistance du capteur de température du liquide de refroidissement
   Hors spécifications → Remplacer.

Résistance du capteur de température du liquide de refroidissement
2512–2777 Ω à 20 degré C (2512–2777 Ω à 68 degré F)
Résistance du capteur de température du liquide de refroidissement
210–220 Ω à 100 degré C (210–220 Ω à 212 degré F)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le multimètre numérique (Ω) sur les bornes du capteur de température du liquide de refroidissement comme indiqué.

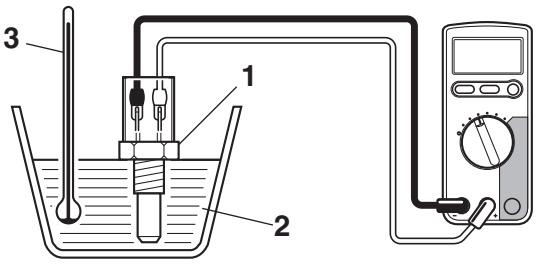
Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

b. Immerger le capteur de température du liquide de refroidissement “1” dans un récipient rempli de liquide de refroidissement “2”.

N.B.

Veillez à ce que les bornes du capteur de température du liquide de refroidissement restent bien sèches.

c. Mettre un thermomètre “3” dans le liquide de refroidissement.



d. Chauffer le liquide de refroidissement ou le laisser refroidir jusqu’à la température spécifiée.
e. Mesurez la résistance du capteur de tempé-

rature du liquide de refroidissement.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Installer :
   • Capteur de température du liquide de refroidissement

Capteur de température du liquide de refroidissement
18 N·m (1.8 kgf·m, 13 lb·ft)

FAS30581
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ

1. Déposer :
   • Capteur de position de papillon des gaz (des boîtiers d'injection)

FWA16690
⚠ AVERTISSEMENT

- **Manipuler le capteur de position du papillon des gaz avec précaution.**
- **Ne jamais soumettre le capteur de position du papillon des gaz à des chocs violents. Si cette pièce tombe accidentellement, la remplacer.**

2. Contrôler :
   • Résistance maximum de capteur de position de papillon des gaz
   Hors spécifications → Remplacer le capteur de position de papillon des gaz.

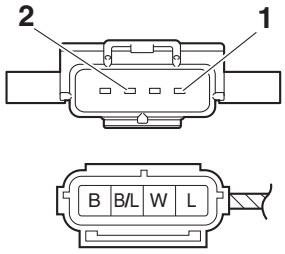
Résistance
1.20–2.80 kΩ

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le multimètre numérique (Ω) sur les bornes du capteur de position de papillon des gaz comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

- Pointe positive du multimètre → Bleu "1"
- Pointe négative du multimètre → Noir/Bleu "2"



b. Mesurer la résistance maximale de capteur de position de papillon des gaz.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Installer :
   • Capteur de position de papillon des gaz

N.B.
Lors de l'installation du capteur de position de papillon des gaz, régler son angle correctement. Se reporter à "RÉGLAGE DU CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON DES GAZ" à la page 7-14.

FAS30582
CONTRÔLE DU CAPTEUR DE POSITION D'ACCÉLÉRATEUR

1. Déposer :
   • Capteur de position d'accélérateur (des boîtiers d'injection)

FWA16700
⚠ AVERTISSEMENT

- **Manipuler le capteur de position d'accélérateur avec précaution.**
- **Ne jamais soumettre le capteur de position d'accélérateur à des chocs violents. Si cette pièce tombe accidentellement, la remplacer.**

2. Contrôler :
   • Résistance maximum de capteur de position d'accélérateur
   Hors spécifications → Remplacer le capteur de position d'accélérateur.

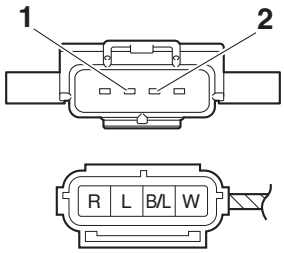
Résistance
1.08–2.52 kΩ

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le multimètre numérique (Ω) sur les bornes du capteur de position d'accélérateur comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

- Pointe positive du multimètre → Bleu “1”
- Pointe négative du multimètre → Bleu/Noir “2”



b. Mesurer la résistance maximale de capteur de position d’accélérateur.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Installer :
   - Capteur de position d’accélérateur

FAS30592

CONTRÔLE DU SERVOMOTEUR DE PAPILLONS DES GAZ

1. Déposer :
   - Boîtier de filtre à air
     Se reporter à “PARTIE CYCLE (3)” à la page 4-17.
2. Contrôler :
   - Fonctionnement des boisseaux
     Les boisseaux ne se referment pas complètement → Remplacer les boîtiers d’injection.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher deux batteries de taille C aux bornes du servomoteur du papillon des gaz “1” comme indiqué.

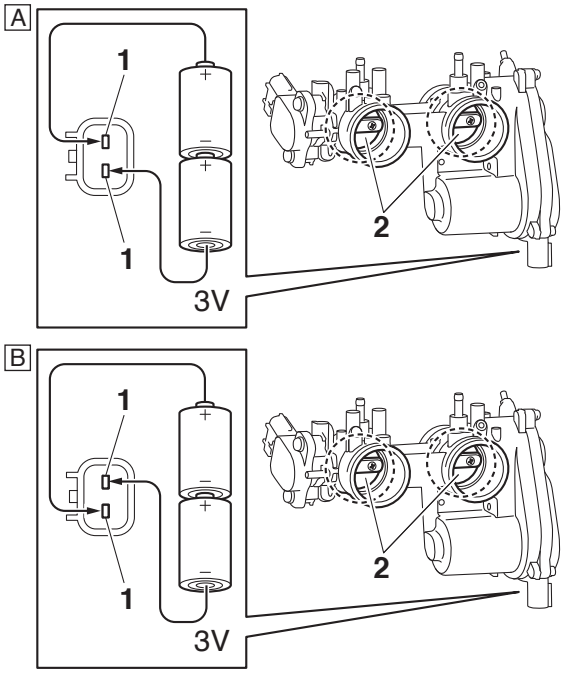
FCA20060

ATTENTION

Ne pas utiliser de batterie 12 V pour faire fonctionner le servomoteur du papillon des gaz.

N.B.

Ne pas utiliser de vieilles piles pour faire fonctionner le servomoteur de papillon des gaz.



A. Contrôler que les boisseaux “2” se ferment complètement.
B. Contrôler que les boisseaux “2” s’ouvrent.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

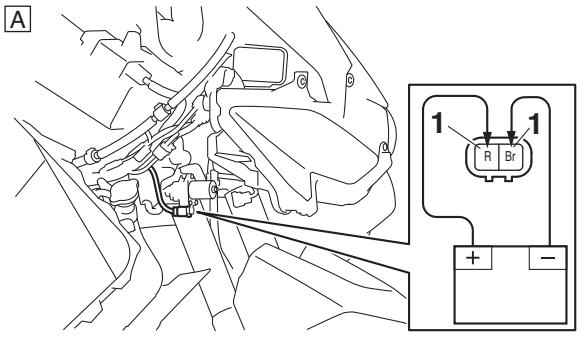
FAS32448

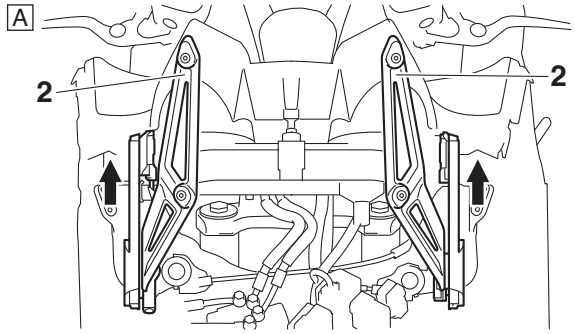
VÉRIFICATION DU MOTEUR DE RÉGLAGE DU PARE-BRISE (pour XP530D-A)

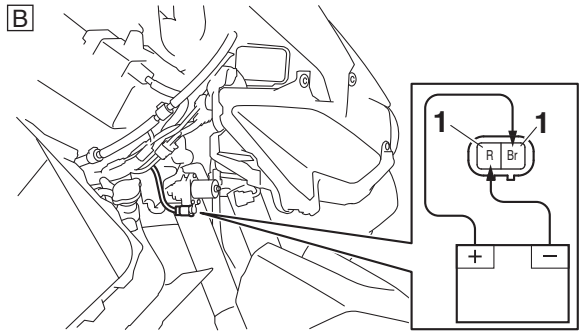
1. Contrôler :
   - Fonctionnement du moteur de réglage du pare-brise
     Mouvement irrégulier/défectueux → Remplacer.

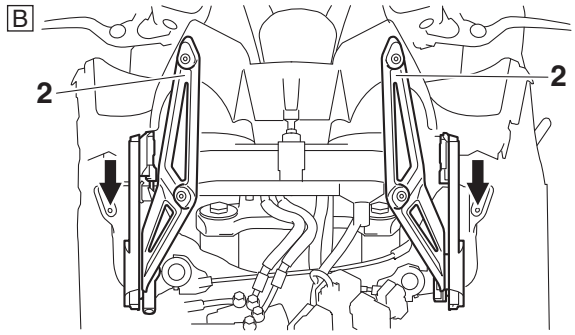
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher le coupleur du moteur de réglage du pare-brise du faisceau de fils.
b. Brancher la batterie (CC V) aux bornes du moteur de réglage du pare-brise “1” comme indiqué.









A. Vérifier que le moteur de réglage du pare-brise “2” s’enclenche vers le haut.
B. Vérifier que le moteur de réglage du pare-brise “2” s’enclenche vers le bas.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31016

VÉRIFICATION DES CHAUFFE-POIGNÉES (pour XP530D-A)

La procédure suivante s’applique pour les deux chauffe-poignées.

1. Contrôler :
   • Résistance du chauffe-poignée
   Hors spécifications → Remplacer le chauffe-poignée.

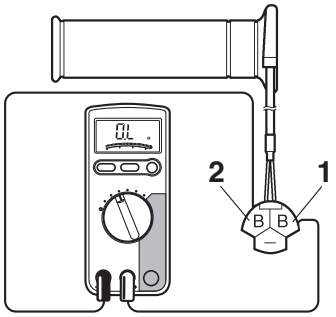
Résistance du chauffe-poignée gauche
1.2–1.4 Ω (XP530D-A)
Résistance du chauffe-poignée droit
1.2–1.5 Ω (XP530D-A)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher le coupleur de chauffe-poignée du faisceau de fils.
b. Brancher le multimètre numérique (Ω) sur le coupleur de chauffe-poignée, comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

• Pointe positive du multimètre → Noir “1”
• Pointe négative du multimètre → Noir “2”



c. Mesurer la résistance du chauffe-poignées.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS32449

VÉRIFICATION DU CHAUFFAGE DE SELLE (pour XP530D-A)

1. Contrôler :
   • Résistance du chauffage de selle
   Hors spécifications → Remplacer la selle complète.

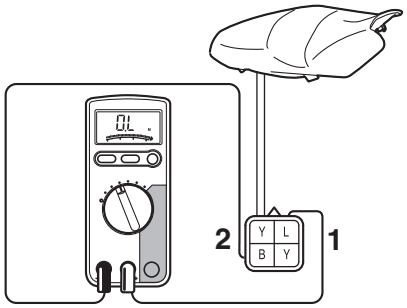
Résistance du chauffage de selle
8.8–10.8 Ω

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher le coupleur de chauffage de selle du faisceau de fils.
b. Brancher le multimètre numérique (Ω) sur le coupleur de chauffage de selle, comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

• Pointe positive du multimètre → Bleu “1”
• Pointe négative du multimètre → Noir “2”



c. Mesurer la résistance du chauffage de selle.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30593

CONTRÔLE DU CAPTEUR DE PRESSION D’AIR ADMIS

1. Contrôler :
   • Tension de sortie du capteur de pression d’air admis
   Hors spécifications → Remplacer.

Tension de sortie du capteur de pression d’air admis
3.57–3.71 à 103.0 kPa (3.57–3.71 à 1.03 kgf/cm^2, 3.57–3.71 à 14.9 psi)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Brancher le capteur de pression S de faisceau de test “1” au capteur de pression d’air admis et au faisceau de fils, comme indiqué.

FCA20040

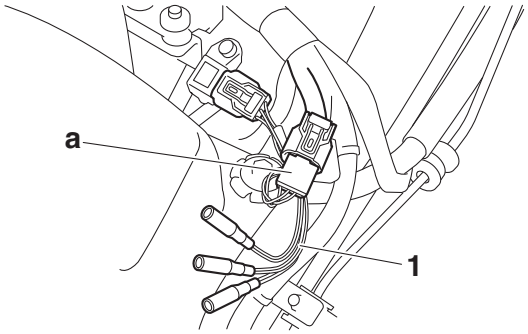
ATTENTION

Veiller à monter le coupleur “a” du capteur de pression S de faisceau de test (3 broches) dans le sens qui convient, comme illustré.

b. Connecter le multimètre numérique au capteur de pression S de faisceau de test (3 broches).

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927
Capteur de pression S de faisceau de test (3 broches)
90890-03207
Capteur de pression S de faisceau de test (3 broches)
YU-03207

• Pointe positive du multimètre → Rose/Blanc (couleur de faisceau de fils)
• Pointe négative du multimètre → Noir/Bleu (couleur de faisceau de fils)



c. Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur.
d. Mesurer la tension de sortie du capteur de pression d’air admis.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS30594

CONTRÔLE DU CAPTEUR DE TEMPÉRATURE D’AIR ADMIS

1. Déposer :
   • Capteur de température d’air admis (du boîtier de filtre à air)

FWA14110

⚠ AVERTISSEMENT

- **Manipuler le capteur de température d’air admis avec prudence.**
- **Ne jamais soumettre le capteur de température d’air admis à des chocs violents. Si le capteur de température d’air admis tombe accidentellement, le remplacer.**

2. Contrôler :
   • Résistance du capteur de température d’air admis
   Hors spécifications → Remplacer.

Résistance du capteur de température d'air admis
5400–6600 Ω à 0 degré C (5400–6600 Ω à 32 degré F)
Résistance du capteur de température d'air admis
289–391 Ω à 80 degré C (289–391 Ω à 176 degré F)

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

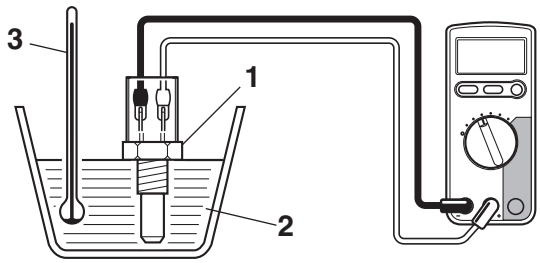
a. Brancher le multimètre numérique (Ω) à la borne du capteur de température d'air admis comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

b. Immerger le capteur de température d'air admis "1" dans un récipient rempli de liquide d'eau "2".

N.B.
Veillez à ce que les bornes du capteur de température d'air admis restent bien sèches.

c. Mettre un thermomètre "3" dans l'eau.



d. Chauffer l'eau ou la laisser refroidir jusqu'aux températures spécifiées.
e. Mesurez la résistance du capteur de température d'air admis.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

3. Installer :
• Capteur de température d'air admis

Vis du capteur de température d'air admis
2.5 N·m (0.25 kgf·m, 1.8 lb·ft)

FAS30681
CONTRÔLE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT

1. Contrôler :
• Résistance de l'injecteur de carburant
Hors spécifications → Remplacer l'injecteur de carburant.

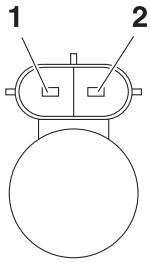
Résistance
12.0 Ω

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher le coupleur d'injecteur de carburant du faisceau de fils.
b. Brancher le multimètre numérique (Ω) sur le coupleur d'injecteur de carburant.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

• Pointe positive du multimètre → Borne de l'injecteur "1"
• Pointe négative du multimètre → Borne de l'injecteur "2"



c. Mesurez la résistance de l'injecteur de carburant.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

FAS31553
VÉRIFICATION DE LA PILE DE LA CLÉ D'ACCÈS

1. Contrôler :
• Tension de la pile de la clé d'accès
Hors spécifications → Remplacer la pile de la clé d'accès.

Tension de la pile de la clé d'accès
2.7–3.2 V

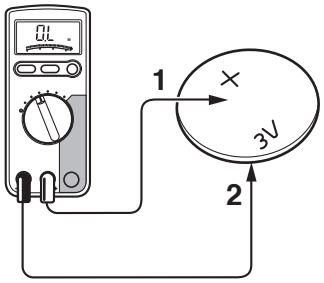
▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Retirer la pile de clé d'accès de la clé.

b. Connecter le multimètre numérique (V CC) à la batterie de la clé intelligente comme indiqué.

Multimètre numérique (CD732)
90890-03243
Multimètre modèle 88 avec compte-tours
YU-A1927

- Pointe positive du multimètre → borne positive de batterie “1”
- Pointe négative du multimètre → borne négative de batterie “2”



c. Mesurer la tension de la pile de la clé d’accès.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

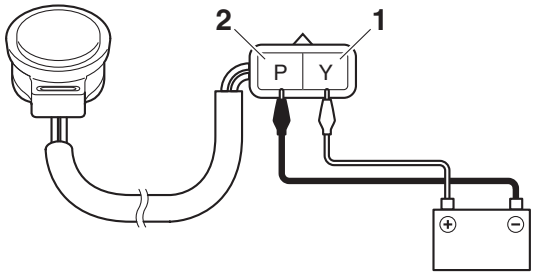
FAS31555
CONTRÔLE DU TÉMOIN SONORE

1. Contrôler :
   - Fonctionnement du témoin sonore
   Le témoin sonore ne retentit pas → Remplacer.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher le coupleur du témoin sonore du faisceau de fils.
b. Connecter la batterie (12 V) au coupleur du témoin sonore, comme indiqué.

- Câble positif de batterie → Jaune “1”
- Câble négatif de batterie → Rose “2”



c. Vérifier que le témoin sonore retentit.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

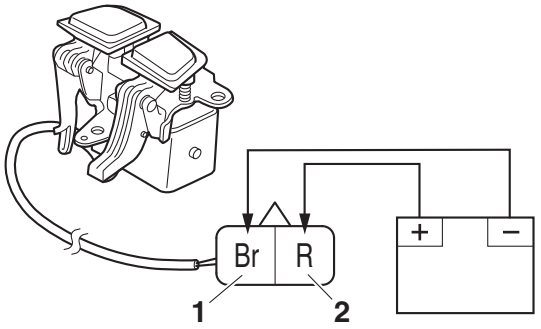
FAS32440
VÉRIFICATION DU SOLÉNOÏDE DE SERRURE DU COUVERCLE DE SELLE/COUVERCLE DE CARBURANT

1. Contrôler :
   - Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant
   Défectueux/mouvement difficile → Remplacer.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher le solénoïde de serrure du couvercle de selle/couvercle de carburant du faisceau de fils.
b. Connecter la batterie (12 V CC) comme indiqué.

- Borne positive de batterie → Brun “1”
- Borne négative de batterie → Rouge “2”



c. Vérifier le mouvement du solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

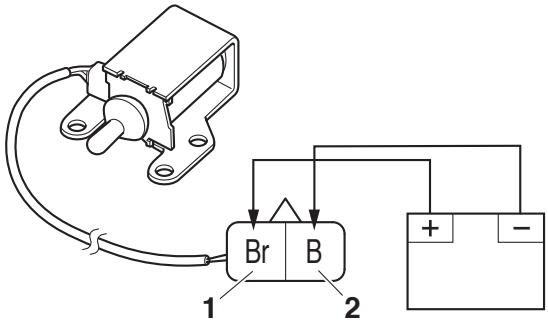
FAS32450
VÉRIFICATION DU SOLÉNOÏDE DE SERRURE DU COUVERCLE DU COMPARTIMENT DE RANGEMENT (pour XP530-A/XP530D-A)

1. Contrôler :
   - Solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement
   Défectueux/mouvement difficile → Remplacer.

▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼▼

a. Débrancher le solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement du faisceau de fils.
b. Connecter la batterie (12 V CC) comme indiqué.

- Borne positive de batterie → Brun “1”
- Borne négative de batterie → Noir “2”



c. Vérifier le mouvement du solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement.

▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲▲

RECHERCHE DE PANNES

RECHERCHE DE PANNES 9-1
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX 9-1
ÉCHEC DU DÉMARRAGE/DÉMARRAGE DIFFICILE 9-1
RÉGIME DE RALENTI INCORRECT 9-2
PERFORMANCES MÉDIOCRES À VITESSES MOYENNES ET ÉLEVÉES 9-2
EMBRAYAGE DÉFECTUEUX 9-2
SURCHAUFFE 9-3
SURREFROIDISSEMENT 9-3
FREINAGE MÉDIOCRE 9-3
BRAS DE FOURCHE DÉFECTUEUX 9-3
VÉHICULE INSTABLE 9-3
CIRCUITS DE SIGNALISATION OU D'ÉCLAIRAGE DÉFECTUEUX 9-4
RECHERCHE DE PANNES DU TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS 9-4

FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU) 9-5
TABLEAU DE FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES (POUR LE SYSTÈME D'INJECTION DE CARBURANT) 9-5
ERREUR DE COMMUNICATION AVEC LE COMPTEUR 9-15
CODE DE DIAGNOSTIC : TABLEAU DE FONCTIONNEMENT DU CAPTEUR 9-16
CODE DE DIAGNOSTIC : TABLEAU DE FONCTIONNEMENT DE L'ACTIONNEUR 9-19

TABLEAU DES CODES D'ÉVÉNEMENT 9-21
INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE D'ÉVÉNEMENT) 9-23

FAS20090
RECHERCHE DE PANNES

FAS30599
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

N.B.

Le guide de recherche de pannes ci-dessous ne permet pas de couvrir toutes les causes de pannes possibles. Il sera cependant utile et servira de guide de recherche de pannes. Se reporter aux procédures adéquates de ce manuel pour plus de détails sur les vérifications, les réglages et le remplacement de pièces.

FAS31258
ÉCHEC DU DÉMARRAGE/DÉMARRAGE DIFFICILE

Moteur

1. Cylindre(s) et culasse
   - Bougie desserrée
   - Cylindre ou culasse desserrés
   - Joint de culasse endommagé
   - Joint de cylindre endommagé
   - Cylindre usé ou endommagé
   - Jeu des soupapes incorrect
   - Mauvaise étanchéité de soupape
   - Contact entre la soupape et le siège de soupape incorrect
   - Synchronisation des soupapes incorrecte
   - Ressort de soupape défectueux
   - Soupape grippée
2. Piston(s) et segment(s)
   - Segment de piston mal posé
   - Segment de piston endommagé, usé ou fatigué
   - Segment de piston grippé
   - Piston grippé ou endommagé
3. Filtre à air
   - Filtre à air mal posé
   - Élément du filtre à air bouché
4. Carter moteur et vilebrequin
   - Carter moteur mal remonté
   - Vilebrequin grippé

Circuit d'alimentation

1. Réservoir de carburant
   - Réservoir de carburant vide
   - Soupape de sécurité de chute obstruée
   - Durite de mise à l'air du réservoir de carburant obstrué
   - Carburant dégradé ou sale
   - Durite d'alimentation endommagée ou obstruée
2. Pompe à carburant
   - Pompe à carburant défectueuse
   - Relais du système d'injection de carburant défectueux
   - Durite de dépression endommagée
   - Durite mal acheminée
3. Boîtier d'injection
   - Carburant dégradé ou sale
   - Air aspiré

Circuit électrique

1. Batterie
   - Batterie déchargée
   - Batterie défectueuse
2. Fusible(s)
   - Fusible grillé, endommagé ou incorrect
   - Fusible mal posé
3. Bougie(s)
   - Écartement des électrodes de bougie incorrect
   - Gamme thermique de bougie incorrecte
   - Bougie encrassée
   - Électrode usée ou endommagée
   - Isolant usé ou endommagé
   - Capuchon de bougie défectueux
4. Bobine d'allumage
   - Corps de bobine d'allumage fissuré ou brisé
   - Enroulements primaire ou secondaire cassés ou court-circuités
   - Fil de bougie défectueux
5. Système d'allumage
   - ECU (boîtier de commande du moteur) défectueux
   - Capteur de position de vilebrequin défectueux
   - Clavette demi-lune du rotor d'alternateur cassée
6. Contacteurs et câblage
   - Contacteur du coupe-circuit du moteur défectueux
   - Câblage rompu ou court-circuité
   - Contacteurs de feu stop avant, arrière ou les deux, défectueux
   - Contacteur ON/du démarreur défectueux
   - Contacteur de béquille latérale défectueux
   - Circuit mal mis la masse
   - Connexions desserrées
7. Système de démarrage
   - Démarreur défectueux
   - Relais du démarreur défectueux
   - Relais de coupe-circuit de démarrage défectueux
   - Lanceur de démarreur défectueux

FAS30601
RÉGIME DE RALENTI INCORRECT
Moteur
1. Cylindre(s) et culasse
   • Jeu des soupapes incorrect
   • Composants de commande des soupapes endommagés
2. Filtre à air
   • Élément du filtre à air bouché

Circuit d'alimentation
1. Boîtier d'injection
   • Raccord du boîtier d'injection endommagé ou desserré
   • Boîtiers d'injection mal synchronisés
   • Régime de ralenti mal réglé (vis de réglage de ralenti)
   • Garde de la poignée des gaz incorrecte
   • Boîtier d'injection noyé

Circuit électrique
1. Batterie
   • Batterie déchargée
   • Batterie défectueuse
2. Bougie(s)
   • Écartement des électrodes de bougie incorrect
   • Gamme thermique de bougie incorrecte
   • Bougie encrassée
   • Électrode usée ou endommagée
   • Isolant usé ou endommagé
   • Capuchon de bougie défectueux
3. Bobine d'allumage
   • Enroulements primaire ou secondaire cassés ou court-circuités
   • Fil de bougie défectueux
   • Bobine d'allumage fissurée ou brisée
4. Système d'allumage
   • ECU (boîtier de commande du moteur) défectueux
   • Capteur de position de vilebrequin défectueux
   • Clavette demi-lune du rotor d'alternateur cassée

FAS30602
PERFORMANCES MÉDIOCRES À VITESSES MOYENNES ET ÉLEVÉES
Se reporter à "ÉCHEC DU DÉMARRAGE/DÉMARRAGE DIFFICILE" à la page 9-1.
Moteur
1. Filtre à air
   • Élément du filtre à air bouché

Circuit d'alimentation
1. Boîtier d'injection
   • Boîtier d'injection défectueux
2. Pompe à carburant
   • Pompe à carburant défectueuse

FAS30849
EMBRAYAGE DÉFECTUEUX
Le moteur fonctionne mais le scooter ne se déplace pas
1. Courroie trapézoïdale
   • Courroie trapézoïdale tordue, endommagée ou usée
   • La courroie trapézoïdale patine
2. Came de poulie menante et coulisseau de poulie menante
   • Came de poulie menante endommagée ou usée
   • Coulisseau de poulie menante endommagé ou usé
3. Ressort(s) d'appui du plateau de pression
   • Ressort d'appui du plateau de pression endommagé
4. Pignon(s) de la boîte de vitesses
   • Pignon de la boîte de vitesses endommagé

L'embrayage patine
1. Embrayage
   • Embrayage mal monté
   • Ressort d'appui du plateau de pression fatigué
   • Poids de l'embrayage usé
   • Disque garni usé
   • Disque d'embrayage usé
2. Huile moteur
   • Niveau d'huile incorrect
   • Viscosité d'huile incorrecte (faible)
   • Huile détériorée
3. Flasque mobile menant
   • Flasque mobile menant grippée

Performances de démarrage médiocres
1. Courroie trapézoïdale
   • La courroie trapézoïdale patine
   • Huile ou graisse sur la courroie trapézoïdale
2. Flasque mobile menant
   • Fonctionnement défectueux
   • Rainure de goupille usée
   • Goupille usée

Performances de vitesse médiocres
1. Courroie trapézoïdale
   • Huile ou graisse sur la courroie trapézoïdale
2. Galet(s) de poulie menante
   • Fonctionnement défectueux
   • Galet de poulie menante usé
3. Flasque fixe menant
   • Flasque fixe menant usé
4. Flasque mobile menant
   • Flasque mobile menant usé

5. Flasque fixe mené
   • Flasque fixe mené usé
6. Flasque mobile mené
   • Flasque mobile mené usé

FAS30607
SURCHAUFFE
Moteur
1. Passages de liquide de refroidissement obstrués
   • Culasse et piston(s)
   • Dépôts de calamine excessifs
2. Huile moteur
   • Niveau d'huile incorrect
   • Viscosité d'huile incorrecte
   • Huile de qualité inférieure

Circuit de refroidissement
1. Liquide de refroidissement
   • Faible niveau du liquide de refroidissement
2. Radiateur
   • Radiateur endommagé ou présentant une fuite
   • Bouchon du radiateur défectueux
   • Ailette du radiateur tordue ou endommagée
3. Pompe à eau
   • Pompe à eau endommagée ou défectueuse
4. Thermostat
   • Thermostat reste fermé
5. Radiateur d'huile
   • Radiateur d'huile obstrué ou endommagé
6. Durite(s) et tuyau(x)
   • Durite endommagée
   • Durite mal connectée
   • Tuyau endommagé
   • Tuyau mal connecté

Circuit d'alimentation
1. Boîtier(s) d'injection
   • Raccord du boîtier d'injection endommagé ou desserré
2. Filtre à air
   • Élément du filtre à air bouché

Châssis
1. Frein(s)
   • Frottement de frein

Circuit électrique
1. Bougie(s)
   • Écartement des électrodes de bougie incorrect
   • Gamme thermique de bougie incorrecte
2. Système d'allumage
   • ECU défectueuse

FAS30608
SURREFROIDISSEMENT
Circuit de refroidissement
1. Thermostat
   • Thermostat ne se referme pas

FAS30609
FREINAGE MÉDIOCRE
• Plaquette de frein usée
• Disque de frein usé
• Présence d'air dans le système de freinage hydraulique
• Fuite de liquide de frein
• Kit d'étrier de frein défectueux
• Joint d'étrier de frein défectueux
• Vis de raccord desserré
• Durite de frein endommagée
• Disque de frein gras
• Plaquette de frein grasse
• Niveau de liquide de frein incorrect

FAS30610
BRAS DE FOURCHE DÉFECTUEUX
Fuite d'huile
• Tube plongeur coudé, endommagé ou rouillé
• Fourreau endommagé ou fissuré
• Bague d'étanchéité mal posée
• Lèvre de bague d'étanchéité endommagée
• Niveau d'huile incorrect (élevé)
• Vis de pipe d'amortissement desserrée
• Rondelle en cuivre de la vis de pipe d'amortissement endommagée
• Joint torique de vis de chapeau endommagé ou fissuré

Dysfonctionnement
• Tube plongeur coudé ou endommagé
• Fourreau coudé ou endommagé
• Ressort de fourche endommagé
• Bague antifriction usée ou endommagée
• Pipe d'amortissement déformée ou endommagée
• Viscosité d'huile incorrecte
• Niveau d'huile incorrect

FAS30611
VÉHICULE INSTABLE
1. Guidon
   • Guidon coudé ou mal posé
2. Composants de tête de fourche
   • Té supérieur mal installé
   • Té inférieur mal monté (écrou crénelé mal serré)
   • Colonne de direction tordue
   • Bille de roulement ou cage de roulement endommagée

3. Bras de fourche
   • Niveaux d'huile inégaux (des deux bras de fourche)
   • Ressort de fourche tendu inégalement (des deux bras de fourche)
   • Ressort de fourche bris
   • Tube plongeur coudé ou endommagé
   • Fourreau coudé ou endommagé
4. Bras oscillant
   • Roulement ou coussinet usé
   • Bras oscillant endommagé ou courbé
5. Combiné ressort-amortisseur arrière
   • Ressort d'amortisseur arrière défectueux
   • Fuite d'huile ou de gaz
6. Pneu(s)
   • Pression des pneus inégale (avant et arrière)
   • Pression de gonflage des pneus incorrecte
   • Usure de pneu inégale
7. Roue(s)
   • Mauvais équilibre des roues
   • Roue coulée déformée
   • Roulement de roue endommagé
   • Axe de roue tordu ou desserré
   • Voile de roue excessif
8. Cadre
   • Cadre tordu
   • Tube de direction endommagé
   • Cage de roulement mal installée

FAS30612

CIRCUITS DE SIGNALISATION OU D'ÉCLAIRAGE DÉFECTUEUX

Le phare ne s'allume pas
- Phare équipé défectueux
- Trop d'accessoires électriques
- Recharge difficile
- Connexion incorrecte
- Circuit mal mis la masse
- Mauvais contacts (inverseur feu de route/feu de croisement)
- Relais de phare défectueux (inverseur)
- Relais du système d'allumage défectueux
- Bloc de contrôle à distance défectueux

Le feu arrière/stop ne s'allume pas
- Contacteur de feu stop défectueux
- Trop d'accessoires électriques
- Connexion incorrecte
- Feu arrière/stop défectueux
- Relais du système d'allumage défectueux
- Bloc de contrôle à distance défectueux

Un clignotant ne s'allume pas
- Commande des clignotants défectueuse
- Relais de clignotants/feux de détresse défectueux
- Ampoule de clignotant grillée
- Connexion incorrecte
- Faisceau de fils endommagé ou défectueux
- Circuit mal mis la masse
- Batterie défectueuse
- Fusible grillé, endommagé ou incorrect

Les clignotants clignotent lentement
- Relais de clignotants/feux de détresse défectueux
- Bloc de contrôle à distance défectueux
- Commande des clignotants défectueuse
- Ampoule de clignotant incorrecte

Le clignotant reste allumé
- Relais de clignotants/feux de détresse défectueux
- Ampoule de clignotant grillée

Les clignotants clignotent rapidement
- Ampoule de clignotant incorrecte
- Relais de clignotants/feux de détresse défectueux
- Ampoule de clignotant grillée

L'avertisseur ne retentit pas
- Avertisseur mal réglé
- Avertisseur endommagé ou défectueux
- Bloc de contrôle à distance défectueux
- Contacteur d'avertisseur défectueux
- Batterie défectueuse
- Fusible grillé, endommagé ou incorrect
- Faisceau de fils défectueux

FAS30848

RECHERCHE DE PANNES DU TÉMOIN D'ALERTE DU SYSTÈME ABS

Se reporter à "PROCESSUS DE BASE DE LA RECHERCHE DE PANNES" à la page 8-181.

FAS20162

FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES ET TABLEAU DES CODES DE DIAGNOSTIC (ECU)

FAS31794

TABLEAU DE FONCTION DE DIAGNOSTIC DE PANNES (POUR LE SYSTÈME D'INJECTION DE CARBURANT)

N.B.

Pour plus de détails sur le code de panne, se reporter à "MÉTHODE SUR LE DIAGNOSTIC DE PANNES" à la page 8-61.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P0030	Chauffage de capteur d'oxygène (contrôleur de chauffage défectueux détecté)	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils. • Coupleur déconnecté. • Contrôleur de chauffage de capteur d'oxygène défectueux (dysfonctionnement dans l'ECU). • Fil cassé ou déconnecté dans le chauffage de capteur d'oxygène.	(Lorsque le capteur d'oxygène ne fonctionne pas parce que la température d'échappement est basse) Émissions d'échappement accrues. L'apprentissage du carburant ne peut pas être effectué.	Affichage uniquement (Si le capteur d'oxygène ne fonctionne pas, la rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée.) Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P0107 P0108	[P0107] Capteur de pression d'air admis (court-circuit détecté à la masse) [P0108] Capteur de pression d'air admis (circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté)	[P0107] Basse tension du circuit du capteur de pression d'air admis (0.5 V ou moins) [P0108] Tension élevée du circuit du capteur de pression d'air admis (4.8 V ou plus) • Coupleur défectueux entre le capteur de pression d'air admis et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de pression d'air admis et l'ECU. • Capteur de pression d'air admis défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le régime de ralenti est instable. La réponse du moteur est médiocre. Perte de puissance moteur. Émissions d'échappement accrues.	α–N est fixe. Le carburant n'est pas coupé à cause de la différence de pression d'air admis. La pression d'air admis est fixe à 101.3 [kPa]. La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P0112 P0113	[P0112] Capteur de température d'air admis (court-circuit détecté à la masse) [P0113] Capteur de température d'air admis (circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté)	[P0112] Basse tension du circuit du capteur de température d'air admis (0.1 V ou moins) [P0113] Tension élevée du circuit du capteur de température d'air admis (4.8 V ou plus) • Coupleur défectueux entre le capteur de température d'air admis et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de température d'air admis et l'ECU. • Capteur de température d'air admis mal installé. • Capteur de température d'air admis défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur a du mal à démarrer. Émissions d'échappement accrues. Le régime de ralenti est instable.	La température d'air admis est fixe à 20 [°C]. La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué.
P0117 P0118	[P0117] Capteur de température du liquide de refroidissement (court-circuit détecté à la masse) [P0118] Capteur de température du liquide de refroidissement (circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté)	[P0117] Basse tension du circuit du capteur de température du liquide de refroidissement (0.1 V ou moins) [P0118] Tension élevée du circuit du capteur de température du liquide de refroidissement (4.9 V ou plus) • Coupleur défectueux entre le capteur de température du liquide de refroidissement et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de température du liquide de refroidissement et l'ECU. • Capteur de température du liquide de refroidissement mal installé. • Capteur de température du liquide de refroidissement défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur a du mal à démarrer. Émissions d'échappement accrues. Le régime de ralenti est instable.	Le relais du moteur de ventilateur est allumé seulement lorsque le véhicule se déplace à de faibles vitesses. La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué. La température de liquide de refroidissement est fixe à 60 [°C]. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P0122 P0123 P0222 P0223 P2135	[P0122] Capteur de position de papillon des gaz (court-circuit détecté à la masse) [P0123] Capteur de position de papillon des gaz (circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté) [P0222] Capteur de position de papillon des gaz (court-circuit détecté à la masse) [P0223] Capteur de position de papillon des gaz (circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté) [P2135] Capteur de position de papillon des gaz (erreur de déviation de tension de sortie)	[P0122, P0222] Basse tension du circuit du capteur de position de papillon des gaz (0.25 V ou moins) [P0123, P0223] Tension élevée du circuit de capteur de position de papillon des gaz (4.75 V ou plus) [P2135] Différence dans la tension de sortie 1 et la tension de sortie 2 du capteur de position de papillon des gaz • Coupleur défectueux entre le capteur de position de papillon des gaz et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de position de papillon des gaz et l'ECU. • Capteur de position de papillon des gaz mal installé. • Capteur de position de papillon des gaz défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le régime de ralenti est élevé. Le régime de ralenti est instable. La réponse du moteur est médiocre. Perte de puissance moteur. La décélération est médiocre. Émissions d'échappement accrues. Le véhicule ne peut pas être conduit.	Le changement dans l'ouverture du papillon des gaz est 0 (la commande transitoire n'est pas effectuée). D–j est fixe. L'ouverture du papillon des gaz est fixe à 125[°]. La pression d'air admis est fixe à 101.3 [kPa]. La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. Le carburant n'est pas coupé à cause de l'ouverture du papillon des gaz. La puissance est limitée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P0132	Capteur d'oxygène (court-circuit détecté (court-circuit d'alimentation)) Aucun signal normal n'est reçu en provenance du capteur d'oxygène.	[P0132] Haute tension du circuit du capteur d'oxygène (4.8 V ou plus) • Capteur d'oxygène mal installé. • Coupleur défectueux entre le capteur d'oxygène et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur d'oxygène et l'ECU. • Pression de carburant incorrecte. • Capteur d'oxygène défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Émissions d'échappement accrues.	La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. L'apprentissage de la rétroaction d'oxygène n'est pas effectué. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P0201 P0202	[P0201] Injecteur de carburant n° 1 (dysfonctionnement dans l'injecteur de carburant n° 1) [P0202] Injecteur de carburant n° 2 (dysfonctionnement dans l'injecteur de carburant n° 2)	• Coupleur défectueux entre l'injecteur et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre l'injecteur et l'ECU. • Injecteur défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU. • Injecteur mal installé.	Perte de puissance du moteur. Le moteur a du mal à démarrer. Le moteur ne peut pas être démarré. Le moteur s'arrête. Le régime de ralenti est instable. Émissions d'échappement accrues.	La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P0335	Capteur de position de vilebrequin (aucun signal normal n'est reçu en provenance du capteur de position de vilebrequin)	• Coupleur défectueux entre le capteur de position de vilebrequin et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de position de vilebrequin et l'ECU. • Capteur de position de vilebrequin mal installé. • Anomalie dans le rotor d'alternateur. • Capteur de position de vilebrequin défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur ne peut pas démarrer.	Ne fonctionne pas. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué.
P0351	Bobine d'allumage (circuit ouvert ou court-circuit détecté dans le fil primaire de la bobine d'allumage)	• Coupleur défectueux entre la bobine d'allumage et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre la bobine d'allumage et l'ECU. • Bobine d'allumage mal installée. • Bobine d'allumage défectueuse. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur s'arrête. Perte de puissance moteur. Le moteur a du mal à démarrer. Le moteur ne peut pas être démarré. Le régime de ralenti est instable. Émissions d'échappement accrues.	L'injection au groupe de cylindre applicable est coupée. La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P0500	Capteur de roue arrière (aucun signal normal en provenance du capteur de roue arrière n'est reçu)	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue arrière et le système ABS. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le système ABS et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le contacteur de point mort et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le contacteur d'embrayage et l'ECU. • Capteur de roue arrière défectueux. • Contacteur de point mort défectueux. • Contacteur d'embrayage défectueux. • Mauvais réglage du levier d'embrayage. • Dysfonctionnement de l'ECU.	La vitesse du véhicule n'est pas affichée sur le compteur. Le moteur cale lorsque le véhicule décélère jusqu'à l'arrêt. Le régime de ralenti est élevé. L'indication du témoin de point mort est incorrecte. Le moteur ne peut pas être redémarré lorsque la boîte de vitesses est engagée même en appuyant sur le levier d'embrayage. Le régime de ralenti est instable. Émissions d'échappement accrues. La commande de traction ne fonctionne pas.	Vitesse du véhicule affichée sur le compteur = 0 [km/h] La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. La commande de coupure de carburant lorsque le capteur de roue arrière ou le contacteur de point mort ne fonctionne pas correctement est effectuée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué. La commande de traction n'est pas effectuée. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P0507	Le régime de ralenti du moteur est trop élevé.	• Dysfonctionnement lorsqu'on enregistre les valeurs d'apprentissage de l'ISC (contrôle du régime de ralenti). • Fuite d'air dans le passage d'admission. • Boisseau défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le régime de ralenti du moteur est trop élevé.	La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P0560	Redresseur/régulateur : dysfonctionnement détecté. La tension de charge est anormale.	• Surcharge batterie (redresseur/régulateur défectueux). • Surcharge batterie (fil cassé ou déconnecté dans le faisceau de fils du redresseur/régulateur). • Batterie trop déchargée (fil cassé ou déconnecté dans le circuit de charge). • Batterie trop déchargée (redresseur/régulateur défectueux).	Le moteur a du mal à démarrer. Émissions d'échappement accrues. Les performances de la batterie se sont détériorées ou la batterie est défectueuse.	La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P0564	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse "RES+" (aucun signal normal n'est reçu en provenance du capteur de roue avant) Contacteur de réglage du régulateur de vitesse "SET–" (aucun signal normal n'est reçu en provenance du capteur de roue avant)	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils. • Contacteur de réglage du régulateur de vitesse défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.	Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P056C	Contacteur d'annulation du régulateur de vitesse (circuit ouvert ou court-circuit détecté)	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils. • Contacteur de réglage du régulateur de vitesse défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.	Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P0601	Mémoire défectueuse de l'ECU (Lorsque ce dysfonctionnement est détecté dans l'ECU, le numéro de code de panne peut ne pas apparaître sur l'affichage de l'outil.)	• Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur ne peut pas démarrer.	Le moteur ne peut pas démarrer.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P0606	Dysfonctionnement interne dans l'ECU (Lorsque ce dysfonctionnement est détecté dans l'ECU, le numéro de code de panne peut ne pas apparaître sur l'affichage de l'outil.)	• Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur ne peut pas être démarré. La réponse du moteur est médiocre. Perte de puissance moteur.	Le moteur ne peut pas être démarré. L'allumage et l'injection ne sont pas effectués. Le jugement pour d'autres codes de panne n'est pas effectué. Le contrôle de charge n'est pas effectué. (Le relais du système d'injection de carburant, le relais de phare (inverseur) et les autres relais sont tous éteints.) Le mode de réglage CO et le mode de diagnostic ne peuvent pas être activés. La puissance est limitée. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P062F	Numéro de code de panne EEPROM (une erreur est détectée en cours de lecture ou de rédaction sur l'EEPROM)	• La valeur de réglage CO n'est pas écrite correctement. • La valeur d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas écrite correctement. • La valeur de mémoire OBD n'est pas écrite correctement. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Émissions d'échappement accrues. Le moteur ne peut pas être démarré ou est difficile à démarrer. Le régime de ralenti est instable. La valeur de mémoire OBD est incorrecte.	Valeur de réglage CO pour le cylindre défectueux = 0 (valeur par défaut) Valeurs d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) = Valeurs par défaut La valeur de la mémoire OBD est initialisée. Initialisation de la valeur d'apprentissage de rétroaction d'oxygène. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P0638	Système d'entraînement YCC-T : circuit ouvert ou court-circuit. Système d'entraînement YCC-T : dysfonctionnement détecté.	• Coupleur défectueux entre le servomoteur du papillon des gaz et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le servomoteur du papillon des gaz et l'ECU. • Servomoteur du papillon des gaz défectueux. • Servomoteur du papillon des gaz bloqué (mécanisme ou moteur). • Dysfonctionnement de l'ECU. • Fusible du boisseau électrique grillé.	La réponse du moteur est médiocre. Perte de puissance du moteur. Le régime de ralenti est instable.	La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. L'évacuation YCC-T est activée. La puissance est limitée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P0657	Tension du circuit d'alimentation (tension incorrecte fournie à l'injecteur de carburant, à la pompe à carburant et au relais du système d'injection de carburant)	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le relais du système d'injection de carburant admis et l'ECU. • Circuit ouvert dans le faisceau de fils entre la batterie et l'ECU. • Relais du système d'injection de carburant défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur a du mal à démarrer. Émissions d'échappement accrues.	Tension de contrôle = 12 [V] La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P1601	Contacteur de béquille latérale (aucun signal normal n'est reçu en provenance du contacteur de béquille latérale)	• Coupleur défectueux entre le relais de coupe-circuit de démarrage et le bloc de commande électronique. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le relais de coupe-circuit de démarrage et l'ECU. • Coupleur défectueux entre le contacteur de béquille latérale et le relais de coupe-circuit de démarrage. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le contacteur de béquille latérale et le relais de coupe-circuit de démarrage. • Contacteur de béquille latérale. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur ne peut pas démarrer.	Le moteur s'arrête brutalement (la sortie d'injecteur est arrêtée).
P1602	Dysfonctionnement dans le circuit interne ECU (dysfonctionnement de la fonction de coupure d'alimentation ECU)	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre l'ECU et la batterie. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre l'ECU et le relais du système d'allumage. • Fusible de sauvegarde grillé. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le régime de ralenti est instable. Le régime de ralenti est élevé. Émissions d'échappement accrues. Le moteur a du mal à démarrer.	L'apprentissage de la rétroaction d'oxygène n'est pas effectué. La valeur d'apprentissage de la rétroaction d'oxygène n'est pas écrite. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P1604 P1605	[P1604] Capteur de sécurité de chute (court-circuit détecté à la masse) [P1605] Capteur de sécurité de chute (circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation)	[P1604] Basse tension du circuit de capteur de sécurité de chute (0.2 V ou moins) [P1605] Tension élevée du circuit de capteur de sécurité de chute (4.8 V ou plus) • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de sécurité de chute et l'ECU. • Capteur de sécurité de chute défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Le moteur ne peut pas démarrer.	Le moteur ne peut pas démarrer.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P2122 P2123 P2127 P2128 P2138	[P2122] Capteur de position d'accélérateur (circuit ouvert ou court-circuit détecté à la masse) [P2123] Capteur de position d'accélérateur (court-circuit d'alimentation détecté) [P2127] Capteur de position d'accélérateur (court-circuit détecté à la masse) [P2128] Capteur de position d'accélérateur (circuit ouvert ou court-circuit d'alimentation détecté) [P2138] Capteur de position d'accélérateur (erreur de déviation de tension de sortie)	[P2122, P2127] Basse tension du circuit de capteur de position d'accélérateur (0.25 V ou moins) [P2123, P2128] Tension élevée du circuit de capteur de position d'accélérateur (4.75 V ou plus) [P2138] Différence dans la tension de sortie 1 et la tension de sortie 2 du capteur de position d'accélérateur. • Coupleur défectueux entre le capteur de position d'accélérateur et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de position d'accélérateur et l'ECU. • Capteur de position d'accélérateur mal installé. • Capteur de position de l'accélérateur défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	La réponse du moteur est médiocre. Perte de puissance du moteur. Le régime de ralenti est instable.	Aucun changement dans l'ouverture de l'accélérateur. (La commande transitoire n'est pas effectuée.) L'ouverture de l'accélérateur est fixe à 0[°]. La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. L'évacuation YCC-T est activée. La coupure de carburant est interdite par l'ouverture de l'accélérateur. La puissance est limitée. La rétroaction ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectuée. L'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) n'est pas effectué. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.
P2158	Capteur de roue avant (aucun signal normal en provenance du capteur de roue avant n'est reçu)	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur de roue avant et l'ECU. • Capteur de roue avant défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	La réponse du moteur est médiocre. Perte de puissance moteur. Le régime de ralenti est instable. La commande de traction ne fonctionne pas. L'indicateur du système de régulation antipatinage s'allume sur le compteur. Le contacteur du système de régulation antipatinage est désactivé. (Le témoin du système de commande de traction sur le compteur s'éteint.)	La commande de traction ne fonctionne pas. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
P2195	Capteur d'oxygène (aucun signal en provenance du capteur d'oxygène n'est reçu)	• La tension de signal est de 0.25–0.53 V. • Capteur d'oxygène mal installé. • Coupleur défectueux entre le capteur d'oxygène et l'ECU. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur d'oxygène et l'ECU. • Capteur d'oxygène défectueux. • Dysfonctionnement de l'ECU.	Émissions d'échappement accrues.	La rétroaction d'oxygène n'est pas effectuée. L'apprentissage de la rétroaction d'oxygène n'est pas effectué. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.

FAS31119
ERREUR DE COMMUNICATION AVEC LE COMPTEUR

N° de code de panne	Élément	Cause probable du dysfonctionnement	Symptôme du véhicule	Fonctionnement du système sans panne
U0155 (outil de diagnostic des pannes Yamaha) Err (affichage de l'écran multifonction)	Erreur de communication CAN (avec le compteur)	La communication entre l'ECU et le compteur n'est pas possible • Coupleur de compteur et coupleur du boîtier de commande électronique défectueux. • Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le compteur et l'ECU. • Compteur défectueux. • ECU défectueux.	Affichage du compteur défectueux. La commande de traction ne fonctionne pas.	Sortie chauffe-poignée : OFF est fixe. Changement MAP : l'état est fixe. La commande de traction ne fonctionne pas. L'entrée du contacteur du compteur : OFF est fixe. Le système de régulateur de vitesse ne peut pas être utilisé.

FAS31057
CODE DE DIAGNOSTIC : TABLEAU DE FONCTIONNEMENT DU CAPTEUR

N° de code de diagnostic	Élément	Affichage du compteur	Procédure
01	Signal du capteur de position de papillon des gaz 1		
	• Position complètement fermée	11–20	Contrôler avec les boisseaux complètement fermés.
	• Position complètement ouverte	95–106	Contrôler avec les boisseaux complètement ouverts.
03	Pression d'air admis	Affiche la pression d'air admis.	Faire fonctionner le papillon des gaz tout en appuyant sur le contacteur ON/du démarreur. (Si la valeur affichée change, le fonctionnement est correct.)
05	Température de l'air	Affiche la température de l'air.	Comparez la température de l'air réelle mesurée avec la valeur de l'affichage du compteur.
06	Température du liquide de refroidissement	Lorsque le moteur est froid : affiche la température la plus proche de la température de l'air. Lorsque le moteur est chaud : affiche la température actuelle du liquide de refroidissement.	Comparez la température de liquide de refroidissement réelle mesurée avec la valeur d'affichage du compteur.
07	Impulsions de vitesse du véhicule de la roue arrière	Impulsion de vitesse de roue arrière 0–999	Contrôler que le nombre augmente lorsque la roue arrière est tournée. Le numéro est cumulatif et n'est pas remis à zéro à chaque fois que la roue est arrêtée.
08	Capteur de sécurité de chute	Tension de sortie du capteur de sécurité de chute	Déposer le capteur de sécurité de chute et l'incliner de plus de 65 degrés.
	• À la verticale	0.4–1.4	
	• Renversé	3.7–4.4	
09	Tension du circuit d'alimentation (tension de la batterie)	Tension du circuit d'alimentation Environ 12.0	Régler le coupe-circuit du moteur sur "◠", puis comparer la tension de la batterie réelle mesurée avec la valeur de l'affichage de l'outil. (Si la tension réelle mesurée de la batterie est faible, rechargez la batterie.)
13	Signal du capteur de position de papillon des gaz 2		
	• Position complètement fermée	8–22	Contrôler avec les boisseaux complètement fermés.
	• Position complètement ouverte	92–108	Contrôler avec les boisseaux complètement ouverts.

N° de code de diagnostic	Élément	Affichage du compteur	Procédure
14	Signal du capteur de position d'accélérateur 1		
	• Position complètement fermée	11–20	Contrôler avec la poignée des gaz complètement fermée.
	• Position complètement ouverte	95–106	Contrôler avec la poignée des gaz complètement ouverte.
15	Signal du capteur de position d'accélérateur 2		
	• Position complètement fermée	9–23	Contrôler avec la poignée des gaz complètement fermée.
	• Position complètement ouverte	93–109	Contrôler avec la poignée des gaz complètement ouverte.
16	Impulsions de vitesse du véhicule de la roue avant	Impulsion de vitesse de roue avant 0–999	Contrôler que le nombre augmente lorsque la roue avant est tournée. Le numéro est cumulatif et n'est pas remis à zéro à chaque fois que la roue est arrêtée.
20	Contacteur de béquille latérale		Dépliez et repliez la béquille latérale (avec la boîte de vitesses engagée).
	• Béquille latérale repliée	ON	
	• Béquille latérale dépliée	OFF	
60	Affichage des codes de panne EEPROM		—
	• Pas d'historique	00 • Aucun dysfonctionnement détecté (Si le code de panne P062F de diagnostic de pannes est indiqué, l'ECU est défectueux.)	
	• Il y a un historique	01–02 (Valeur d'ajustement CO) • (Si plus d'un cylindre est défectueux, l'affichage change toutes les deux secondes pour afficher tous les numéros de cylindres détectés. Lorsque tous les numéros de cylindres sont affichés, l'affichage répète le même processus.) 11 (Erreur de données pour les valeurs d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti)) 12 (Valeur d'apprentissage de rétroaction de l'oxygène) 13 (Valeur de mémoire OBD)	

N° de code de diagnostic	Élément	Affichage du compteur	Procédure
67	Affichage de la condition d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) Effacement des données d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti)	00 Les données d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti) ont été effacées. 01 Il n'est pas nécessaire d'effacer les données d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti). 02 Il est nécessaire d'effacer les données d'apprentissage de l'ISC (contrôle du régime de ralenti).	Pour effacer les données d'apprentissage ISC (contrôle du régime de ralenti), déplacer le coupe-circuit du moteur de la position "⊗" à "∩" 3 fois en 5 secondes.
70	Numéro de contrôle	0–254 [-]	—
80	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse "RES+" • Le contacteur est enfoncé • Le contacteur est relâché	 ON OFF	Appuyer et relâcher le côté "RES+" du contacteur de réglage du régulateur de vitesse.
81	Contacteur de réglage du régulateur de vitesse "SET–" • Le contacteur est enfoncé • Le contacteur est relâché	 ON OFF	Appuyer et relâcher sur le côté "SET–" du contacteur de réglage du régulateur de vitesse.
82	Circuit d'annulation du régulateur de vitesse • Le levier de frein avant est actionné • Le levier de frein avant est relâché • Le levier de frein arrière est serré • Le levier de frein arrière est relâché • La poignée des gaz est tournée jusqu'à la position fermée dans le sens de la décélération • Poignée des gaz relâchée	 ON OFF ON OFF ON OFF	Actionner le levier de frein avant, le levier de frein arrière, et la poignée des gaz.
83	Contacteur de feu stop sur frein avant et contacteur de feu stop sur frein arrière • Le levier de frein avant est actionné • Le levier de frein avant est relâché • Le levier de frein arrière est serré • Le levier de frein arrière est relâché	 ON OFF ON OFF	Actionner le levier de frein avant et le levier de frein arrière.

N° de code de diagnostic	Élément	Affichage du compteur	Procédure
87	Effacement des données d'apprentissage de rétroaction de l'oxygène	00 Les données d'apprentissage de rétroaction d'oxygène ont été effacées. 01 Les données d'apprentissage de rétroaction d'oxygène n'ont pas été effacées.	Pour effacer les données d'apprentissage de rétroaction de l'oxygène, déplacer le coupe-circuit du moteur de la position "⊠" à "∩" 3 fois en 5 secondes.

FAS31058

CODE DE DIAGNOSTIC : TABLEAU DE FONCTIONNEMENT DE L'ACTIONNEUR

N° de code de diagnostic	Élément	Actionnement	Procédure
30	Bobine d'allumage	Déclenche la bobine d'allumage cinq fois à une seconde d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que la bobine d'allumage est déclenchée.	Contrôler qu'une étincelle est générée cinq fois. • Branchez un testeur d'allumage.
36	Injecteur n° 1	Déclenche l'injecteur n° 1 cinq fois à une seconde d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que l'injecteur de carburant est déclenché.	Débrancher le coupleur de pompe à carburant. Contrôler que l'injecteur n° 1 est déclenché cinq fois en écoutant le bruit de fonctionnement.
37	Injecteur n° 2	Déclenche l'injecteur n° 2 cinq fois à une seconde d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que l'injecteur de carburant est déclenché.	Débrancher le coupleur de pompe à carburant. Contrôler que l'injecteur n° 2 est déclenché cinq fois en écoutant le bruit de fonctionnement.
50	Relais du système d'injection de carburant	Déclenche le relais du système d'injection de carburant cinq fois à une seconde d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que le relais est déclenché.	Contrôler que le relais du système d'injection de carburant est déclenché cinq fois en écoutant le bruit de fonctionnement.

N° de code de diagnostic	Élément	Actionnement	Procédure
51	Relais du moteur de ventilateur	Déclenche le relais du moteur de ventilateur cinq fois à cinq secondes d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que le relais est déclenché.	Contrôler que le relais du moteur de ventilateur est actionné cinq fois en écoutant le bruit de fonctionnement.
52	Relais de phare (inverseur)	Déclenche le relais de phare (inverseur) cinq fois à cinq secondes d'intervalle. L'indicateur de vérification "check" sur l'écran de l'outil de diagnostic des pannes Yamaha s'allume à chaque fois que le phare est déclenché.	Contrôler que le relais de phare (inverseur) est déclenché cinq fois en écoutant le bruit de fonctionnement.
57	Chauffe-poignée	Permet d'activer les chauffe-poignées pendant 2 minutes.	Vérifier que les chauffe-poignées chauffent.

FAS20164
TABLEAU DES CODES D'ÉVÉNEMENT

N.B.

Les numéros de code d'événement listés ci-dessous ne peuvent être affichés sur le compteur. Pour afficher les numéros de code d'événement, utilisez l'outil de diagnostic des pannes Yamaha.

N°	Élément	Symptôme	Causes possibles	Remarque
192	Capteur de pression d'air admis	Brève anomalie détectée dans le capteur de pression d'air admis	Identique au numéro de code de panne P0107 et P0108	Procéder à la vérification des éléments répertoriés pour le numéro de code de panne P0107 et P0108.
193	Capteur de position de papillon des gaz	Brève anomalie détectée dans le capteur de position de papillon des gaz	Identique au numéro de code de panne P0122, P0123, P0222 et P0223	Procéder à la vérification des éléments répertoriés pour le numéro de code de panne P0122, P0123, P0222 et P0223.
195	Contacteur de béquille latérale	Brève anomalie détectée dans la ligne d'entrée du boîtier de commande électronique (bleu/jaune)	Identique au numéro de code de panne P1601	Procéder à la vérification des éléments répertoriés pour le numéro de code de panne P1601.
196	Capteur de température du liquide de refroidissement	Brève anomalie détectée dans le capteur de température du liquide de refroidissement	Identique au numéro de code de panne P0117 et P0118	Procéder à la vérification des éléments répertoriés pour le numéro de code de panne P0117 et P0118.
197	Capteur de température d'air admis	Brève anomalie détectée dans le capteur de température d'air admis	Identique au numéro de code de panne P0112 et P0113	Procéder à la vérification des éléments répertoriés pour le numéro de code de panne P0112 et P0113.
203	Capteur de sécurité de chute	Brève anomalie détectée dans le capteur de sécurité de chute	Identique au numéro de code de panne P1604 et P1605	Effectuer les vérifications et les travaux d'entretien pour le numéro de code de panne P1604 et P1605.
207	Capteur de position d'accélérateur	Brève anomalie détectée dans le capteur de position de l'accélérateur	Identique au numéro de code de panne P2122, P2123, P2127 et P2128	Procéder à la vérification des éléments répertoriés pour le numéro de code de panne P2122, P2123, P2127 et P2128.
240	Capteur d'oxygène (Coincé à la limite supérieure pour le réglage)	Pendant la rétroaction de l'oxygène, le réglage est maintenu à la limite supérieure	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur et l'ECU • Chute de pression de carburant • Injecteur de carburant obstrué • Dysfonctionnement du capteur • Défaillance de l'ECU • Présence d'une anomalie dans le système d'injection de carburant	• Si un code de panne se produit, répondez à cela en premier. * Rarement, un code 240 survient alors que le système fonctionne correctement.

N°	Élément	Symptôme	Causes possibles	Remarque
241	Capteur d'oxygène (Coincé à la limite inférieure pour le réglage)	Pendant la rétroaction de l'oxygène, le réglage est maintenu à la limite inférieure	• Circuit ouvert ou court-circuit dans le faisceau de fils entre le capteur et l'ECU • Chute de pression de carburant • Injecteur de carburant obstrué • Dysfonctionnement du capteur • Défaillance de l'ECU • Présence d'une anomalie dans le système d'injection de carburant	• Si un code de panne se produit, répondez à cela en premier. * Rarement, un code 241 survient alors que le système fonctionne correctement.
242	ISC (contrôle du régime de ralenti) (Coincé à la limite supérieure pour réglage)	Pendant le ralenti, le réglage est maintenu à la limite supérieure	La vitesse de ralenti du moteur est lente • Boîtier d'injection obstrué • Câble des gaz mal ajusté • Câble d'embrayage mal ajusté • Présence d'une anomalie dans le système d'injection de carburant • Bougie sale ou usée • Dysfonctionnement dans la batterie • Défaillance de l'ECU	• Exécuter le code de diagnostic 67 et vérifier la requête d'entretien de l'ISC (contrôle du régime de ralenti). • Si un code de panne se produit, répondez à cela en premier. * Rarement, un code 242 survient alors que le système fonctionne correctement.
243	ISC (contrôle du régime de ralenti) (Coincé à la limite inférieure pour réglage)	Pendant le ralenti, le réglage est maintenu à la limite inférieure	La vitesse de ralenti du moteur est rapide • Câble des gaz mal ajusté • Câble d'embrayage mal ajusté • Présence d'une anomalie dans le système d'injection de carburant • Bougie sale ou usée • Dysfonctionnement dans la batterie • Défaillance de l'ECU	• Si un code de panne se produit, répondez à cela en premier. * Rarement, un code 243 survient alors que le système fonctionne correctement.
244	Mauvais démarrage/impossibilité de démarrer	Mauvais démarrage/impossibilité de démarrer détectée	• Pas d'essence • Présence d'une anomalie dans le système d'injection de carburant • Bougie sale ou usée • Dysfonctionnement dans la batterie • Défaillance de l'ECU	• Si un code de panne se produit, répondez à cela en premier. * Rarement, un code 244 survient alors que le système fonctionne correctement.
245	Arrêt du moteur	Arrêt du moteur détecté	• Pas d'essence • Câble des gaz mal ajusté • Câble d'embrayage mal ajusté • Présence d'une anomalie dans le système d'injection de carburant • Bougie sale ou usée • Dysfonctionnement dans la batterie • Défaillance de l'ECU	• Si un code de panne se produit, répondez à cela en premier. * Rarement, un code 245 survient alors que le système fonctionne correctement.

N°	Élément	Symptôme	Causes possibles	Remarque
246	Régulateur de vitesse	Mise hors tension automatique du système de régulateur de vitesse détectée	Le système de régulateur de vitesse se désactive automatiquement dans les conditions suivantes : • Impossible de maintenir la vitesse de conduite réglée lors d'un trajet en pente raide • Patinage de roue détecté • Le moteur cale • La béquille latérale est dépliée • Le coupe-circuit du moteur est réglé sur la position "⊠"	La mise hors tension automatique du système de régulateur de vitesse n'indique pas un dysfonctionnement dans le système.

FAS32023
INFORMATIONS DÉTAILLÉES DE DÉPANNAGE (CODE D'ÉVÉNEMENT)
Code de panne n° 30

Code de panne n°	**30**
Élément	**Déclenchement détecté.**
Système de sécurité	Incapable de démarrer le moteur
	Incapable de rouler
N° de code de diagnostic	08
Affichage d'outil	Tension de sortie du capteur de sécurité de chute • 0.4–1.4 (vertical) • 3.7–4.4 (renversé)
Procédure	Déposer le capteur de sécurité de chute et l'incliner de plus de 65 degrés.

Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Le véhicule s'est renversé.	Levez le véhicule à la verticale.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis appuyer sur le contacteur OFF/LOCK puis appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Le témoin d'alerte de panne du moteur ne s'allume pas → La réparation est terminée. Le témoin d'alerte de panne du moteur s'allume → Aller à l'élément 2.
2	Condition de montage du capteur de sécurité de chute.	Contrôler le sens de pose et de l'état du capteur.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis appuyer sur le contacteur OFF/LOCK puis appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Le témoin d'alerte de panne du moteur ne s'allume pas → La réparation est terminée. Le témoin d'alerte de panne du moteur s'allume → Aller à l'élément 3.

Code de panne n°		30	
Élément		Déclenchement détecté.	
3	Capteur de sécurité de chute défectueux.	Exécutez le mode diagnostic. (Code N° 08) Remplacer si défectueux. Se reporter à "VÉRIFICATION DU CAPTEUR DE SÉCURITÉ DE CHUTE" à la page 8-261.	Appuyer sur le contacteur ON/du démarreur, puis appuyer sur le contacteur OFF/LOCK puis appuyer sur le contacteur ON/du démarreur. Le témoin d'alerte de panne du moteur ne s'allume pas → La réparation est terminée. Le témoin d'alerte de panne du moteur s'allume → Aller à l'élément 4.
4	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DE L'ECU (Boîtier de commande du moteur)" à la page 8-248.	L'entretien est terminé.

Code de panne n° 70

N.B.

Si un autre code d'erreur s'affiche en même temps, vérifier d'abord l'autre code d'erreur et le réparer.

Code de panne n°		70	
Élément		Le moteur s'arrête de brutalement lorsque le véhicule est laissé au ralenti pendant une longue période de temps.	
Élément	Cause probable du dysfonctionnement et de la vérification	Travaux d'entretien	Confirmation de la réalisation de l'entretien
1	Laisser tourner au ralenti pendant une longue période de temps.	Pousser le contacteur OFF/LOCK.	Vérifier s'il est possible de démarrer le moteur. Démarrage du moteur possible → La réparation est terminée. Impossible de démarrer le moteur → Aller à l'élément 2.
2	Dysfonctionnement de l'ECU.	Remplacer l'ECU. Se reporter à "REMPLACEMENT DU BLOC DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE" à la page 8-229.	L'entretien est terminé.

FAS20091

SCHÉMA DE CÂBLAGE

XP530E-A 2017

1. Borne de chargeur de batterie (OPTION)
2. Borne D-AIR® (OPTION)
3. Fusible de serrure de selle
4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
6. Contacteur OFF/LOCK
7. Contacteur de stationnement/déverrouillage
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
11. Capteur de position de vilebrequin
12. Alternateur avec rotor à aimantation permanente
13. Redresseur/régulateur
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
16. Relais du démarreur
17. Fusible principal
18. Démarreur
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
22. Fusible de feu arrière
23. Fusible du moteur du ventilateur de radiateur
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
26. Diode (boîtier à fusibles)
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
30. Fusible de phare
31. Fusible de prise pour accessoire CC
32. Fusible de papillon des gaz électronique
33. Relais de la serrure antivol
34. Solénoïde de verrouillage de béquille centrale
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
36. Bloc de serrure antivol
37. Alarme antivol (OPTION)
38. Prise pour accessoire CC
39. Diode 3
40. Relais de phare (inverseur)
41. Bloc de contrôle de phare
42. Phare (faible)
43. Phare (fort)
44. Veilleuse
45. Diode 1
46. Relais de béquille latérale
47. Diode 2
48. Relais du système d'injection de carburant
49. Relais de coupe-circuit de démarrage
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
53. Contacteur ON/du démarreur
54. Contacteur des feux de détresse
55. Contacteur de feu stop sur frein avant
56. Contacteur à la poignée (gauche)
57. Inverseur/contacteur d'appel de phare
58. Contacteur d'avertisseur
59. Contacteur de menu
60. Contacteur de sélection
61. Commande des clignotants
62. Contacteur de feu stop sur frein arrière
63. Clignotant avant (gauche)
64. Clignotant avant (droite)
65. Clignotant arrière (gauche)
66. Clignotant arrière (droite)
67. Éclairage de la plaque d'immatriculation
68. Feu arrière/stop (gauche)
69. Feu arrière/stop (droite)
70. Diode 5
71. Avertisseur
72. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
73. Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant
74. Relais du système de clé d'accès (verrouillage)
75. Compteur équipé
76. Témoin du système de clé d'accès
77. Éclairage des instruments
78. Compte-tours
79. Témoin d'alerte de panne du moteur
80. Témoin du système de régulation antipatinage
81. Témoin des clignotants (gauche)
82. Témoin des clignotants (droite)
83. Témoin d'alerte du système ABS
84. Témoin de feu de route
85. Écran multifonction
86. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
87. Moteur du ventilateur
88. Relais du moteur de ventilateur
89. ECU (boîtier de commande du moteur)
90. Bobine d'allumage
91. Bougie
92. Connecteur de chauffe-poignée
93. Chauffe-poignée (gauche) (OPTION)
94. Chauffe-poignée (droite) (OPTION)
95. Capteur de température du liquide de refroidissement
96. Capteur de température d'air admis
97. Capteur de pression d'air admis
98. Capteur de sécurité de chute
99. Capteur d'oxygène
100. Injecteur n° 1
101. Injecteur n° 2
102. Servomoteur du papillon des gaz
103. Capteur de position d'accélérateur
104. Capteur de position de papillon des gaz
105. Capteur de carburant
106. Pompe à carburant
107. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
108. Capteur de roue avant
109. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

XP530-A 2017

1. Borne de chargeur de batterie (OPTION)
2. Borne D-AIR® (OPTION)
3. Fusible de serrure de selle
4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
6. Contacteur OFF/LOCK
7. Contacteur de stationnement/déverrouillage
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
11. Capteur de position de vilebrequin
12. Alternateur avec rotor à aimantation permanente
13. Redresseur/régulateur
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
16. Relais du démarreur
17. Fusible principal
18. Démarreur
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
22. Fusible de feu arrière
23. Fusible du moteur du ventilateur de radiateur
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
26. Diode (boîtier à fusibles)
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
30. Fusible de phare
31. Fusible de prise pour accessoire CC
32. Fusible de papillon des gaz électronique
33. Relais de la serrure antivol
34. Solénoïde de verrouillage de béquille centrale
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
36. Bloc de serrure antivol
37. Alarme antivol (OPTION)
38. Prise pour accessoire CC
39. Diode 3
40. Relais de phare (inverseur)
41. Bloc de contrôle de phare
42. Phare (faible)
43. Phare (fort)
44. Veilleuse
45. Diode 1
46. Relais de béquille latérale
47. Diode 2
48. Relais du système d'injection de carburant
49. Relais de coupe-circuit de démarrage
50. Contacteur de béquille latérale
51. Contacteur à la poignée (droite)
52. Coupe-circuit du moteur
53. Contacteur ON/du démarreur
54. Contacteur des feux de détresse
55. Contacteur de mode
56. Contacteur de feu stop sur frein avant
57. Contacteur à la poignée (gauche)
58. Inverseur/contacteur d'appel de phare
59. Contacteur d'avertisseur
60. Contacteur de menu
61. Contacteur de sélection
62. Commande des clignotants
63. Contacteur de feu stop sur frein arrière
64. Clignotant avant (gauche)
65. Clignotant avant (droite)
66. Clignotant arrière (gauche)
67. Clignotant arrière (droite)
68. Éclairage de la plaque d'immatriculation
69. Feu arrière/stop (gauche)
70. Feu arrière/stop (droite)
71. Diode 5
72. Avertisseur
73. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
74. Solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement
75. Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant
76. Relais du système de clé d'accès (verrouillage)
77. Compteur équipé
78. Témoin du système de clé d'accès
79. Éclairage des instruments
80. Compte-tours
81. Témoin d'alerte de panne du moteur
82. Témoin du système de régulation antipatinage
83. Témoin des clignotants (gauche)
84. Témoin des clignotants (droite)
85. Témoin d'alerte du système ABS
86. Témoin de feu de route
87. Écran multifonction
88. Relais de chauffage de selle (alimentation) (OPTION)
89. Relais de chauffage de selle (contrôle) (OPTION)
90. Chauffage de selle (OPTION)
91. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
92. Moteur du ventilateur
93. Relais du moteur de ventilateur
94. ECU (boîtier de commande du moteur)
95. Bobine d'allumage
96. Bougie
97. Connecteur de chauffe-poignée
98. Chauffe-poignée (gauche) (OPTION)
99. Chauffe-poignée (droite) (OPTION)
100. Capteur de température du liquide de refroidissement
101. Capteur de température d'air admis
102. Capteur de pression d'air admis
103. Capteur de sécurité de chute
104. Capteur d'oxygène
105. Injecteur n° 1
106. Injecteur n° 2
107. Servomoteur du papillon des gaz
108. Capteur de position d'accélérateur
109. Capteur de position de papillon des gaz
110. Capteur de carburant
111. Pompe à carburant
112. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
113. Capteur de roue avant
114. Capteur de roue arrière
115. Bloc de contrôle du système de suivi

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

XP530D-A 2017

1. Borne de chargeur de batterie (OPTION)
2. Borne D-AIR® (OPTION)
3. Fusible du moteur de pare-brise
4. Coupleur double
5. Bloc de contrôle à distance
6. Contacteur OFF/LOCK
7. Contacteur de stationnement/déverrouillage
8. Témoin sonore
9. Relais de clignotants/feux de détresse
10. Éclairage de la boîte de rangement
11. Capteur de position de vilebrequin
12. Alternateur avec rotor à aimantation permanente
13. Redresseur/régulateur
14. Relais du système d'allumage
15. Batterie
16. Relais du démarreur
17. Fusible principal
18. Démarreur
19. Masse du moteur
20. Fusible des circuits de signalisation
21. Fusible de l'allumage
22. Fusible de feu arrière
23. Fusible du moteur du ventilateur de radiateur
24. Fusible du système d'injection de carburant
25. Fusible de sauvegarde
26. Diode (boîtier à fusibles)
27. Fusible du moteur du système ABS
28. Fusible de solénoïde du système ABS
29. Fusible du boîtier de commande électronique du système ABS
30. Fusible de phare
31. Fusible de prise pour accessoire CC
32. Fusible de papillon des gaz électronique
33. Relais de la serrure antivol
34. Solénoïde de verrouillage de béquille centrale
35. Contacteur de l'éclairage de la boîte de rangement
36. Bloc de serrure antivol
37. Alarme antivol (OPTION)
38. Prise pour accessoire CC
39. Diode 3
40. Relais de phare (inverseur)
41. Fusible du régulateur de vitesse
42. Bloc de contrôle de phare
43. Phare (faible)
44. Phare (fort)
45. Veilleuse
46. Diode 1
47. Relais de béquille latérale
48. Diode 2
49. Relais du système d'injection de carburant
50. Relais de coupe-circuit de démarrage
51. Contacteur de béquille latérale
52. Contacteur à la poignée (droite)
53. Coupe-circuit du moteur
54. Contacteur ON/du démarreur
55. Contacteur des feux de détresse
56. Contacteur de mode
57. Relais de feu stop
58. Contacteur à la poignée (gauche)
59. Contacteur d'alimentation du régulateur de vitesse
60. Contacteur de réglage du régulateur de vitesse
61. Inverseur/contacteur d'appel de phare
62. Contacteur d'avertisseur
63. Contacteur de menu
64. Contacteur de sélection
65. Commande des clignotants
66. Clignotant avant (gauche)
67. Clignotant avant (droite)
68. Clignotant arrière (gauche)
69. Clignotant arrière (droite)
70. Éclairage de la plaque d'immatriculation
71. Feu arrière/stop (gauche)
72. Feu arrière/stop (droite)
73. Diode 5
74. Avertisseur
75. Fusible de feu stop
76. Contacteur de feu stop sur frein avant
77. Contacteur de feu stop sur frein arrière
78. Contacteur d'annulation de la poignée
79. Relais du système de clé d'accès (déverrouillage)
80. Solénoïde de serrure du couvercle du compartiment de rangement
81. Solénoïde de serrure du couvercle de selle/carburant
82. Moteur de réglage du pare-brise
83. Relais du moteur de réglage du pare-brise (vers le bas)
84. Relais du moteur de réglage du pare-brise (vers le haut)
85. Bloc de contrôle du système de suivi
86. Relais du système de clé d'accès (verrouillage)
87. Compteur équipé
88. Témoin du système de clé d'accès
89. Éclairage des instruments
90. Compte-tours
91. Témoin d'alerte de panne du moteur
92. Témoin du système de régulation antipatinage
93. Témoin des clignotants (gauche)
94. Témoin des clignotants (droite)
95. Témoin du régulateur de vitesse
96. Témoin de réglage du régulateur de vitesse
97. Témoin d'alerte du système ABS
98. Témoin de feu de route
99. Écran multifonction
100. Relais de chauffage de selle (alimentation)
101. Relais de chauffage de selle (commande)
102. Chauffage de selle
103. Coupleur d'outil de diagnostic des pannes Yamaha
104. Moteur du ventilateur
105. Relais du moteur de ventilateur
106. ECU (boîtier de commande du moteur)
107. Bobine d'allumage
108. Bougie
109. Connecteur de chauffe-poignée
110. Chauffe-poignée (gauche)
111. Chauffe-poignée (droite)
112. Capteur de température du liquide de refroidissement
113. Capteur de température d'air admis
114. Capteur de pression d'air admis
115. Capteur de sécurité de chute
116. Capteur d'oxygène
117. Injecteur n° 1
118. Injecteur n° 2
119. Servomoteur du papillon des gaz
120. Capteur de position d'accélérateur

121. Capteur de position de papillon des gaz
122. Capteur de carburant
123. Pompe à carburant
124. Boîtier de commande électronique du système ABS (boîtier de commande électronique)
125. Capteur de roue avant
126. Capteur de roue arrière

A. Faisceau de fils
B. Faisceau de fils secondaire de la borne négative de la batterie
C. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau des phares)
D. Faisceau de fils secondaire de phare (faisceau de clignotant avant)

FAS30613

CODES DE COULEUR

B	Noir
Br	Brun
Ch	Chocolat
Dg	Vert foncé
G	Vert
Gy	Gris
L	Bleu
Lg	Vert clair
O	Orange
P	Rose
R	Rouge
Sb	Bleu clair
W	Blanc
Y	Jaune
B/G	Noir/Vert
B/L	Noir/Bleu
B/W	Noir/Blanc
B/Y	Noir/Jaune
Br/B	Brun/Noir
Br/L	Brun/Bleu
Br/R	Brun/Rouge
Br/W	Brun/Blanc
Br/Y	Brun/Jaune
G/B	Vert/Noir
G/L	Vert/Bleu
G/R	Vert/Rouge
G/W	Vert/Blanc
G/Y	Vert/Jaune
Gy/G	Gris/Vert
L/B	Bleu/Noir
L/G	Bleu/Vert
L/R	Bleu/Rouge
L/W	Bleu/Blanc
L/Y	Bleu/Jaune
Lg/B	Vert clair/Noir
Lg/L	Vert clair/Bleu
Lg/W	Vert clair/Blanc
O/W	Orange/Blanc
P/B	Rose/Noir
P/W	Rose/Blanc
R/B	Rouge/Noir
R/G	Rouge/Vert
R/L	Rouge/Bleu
R/W	Rouge/Blanc
R/Y	Rouge/Jaune
W/G	Blanc/Vert
W/L	Blanc/Bleu
W/R	Blanc/Rouge
W/Y	Blanc/Jaune
Y/B	Jaune/Noir
Y/G	Jaune/Vert
Y/L	Jaune/Bleu
Y/R	Jaune/Rouge
Y/W	Jaune/Blanc



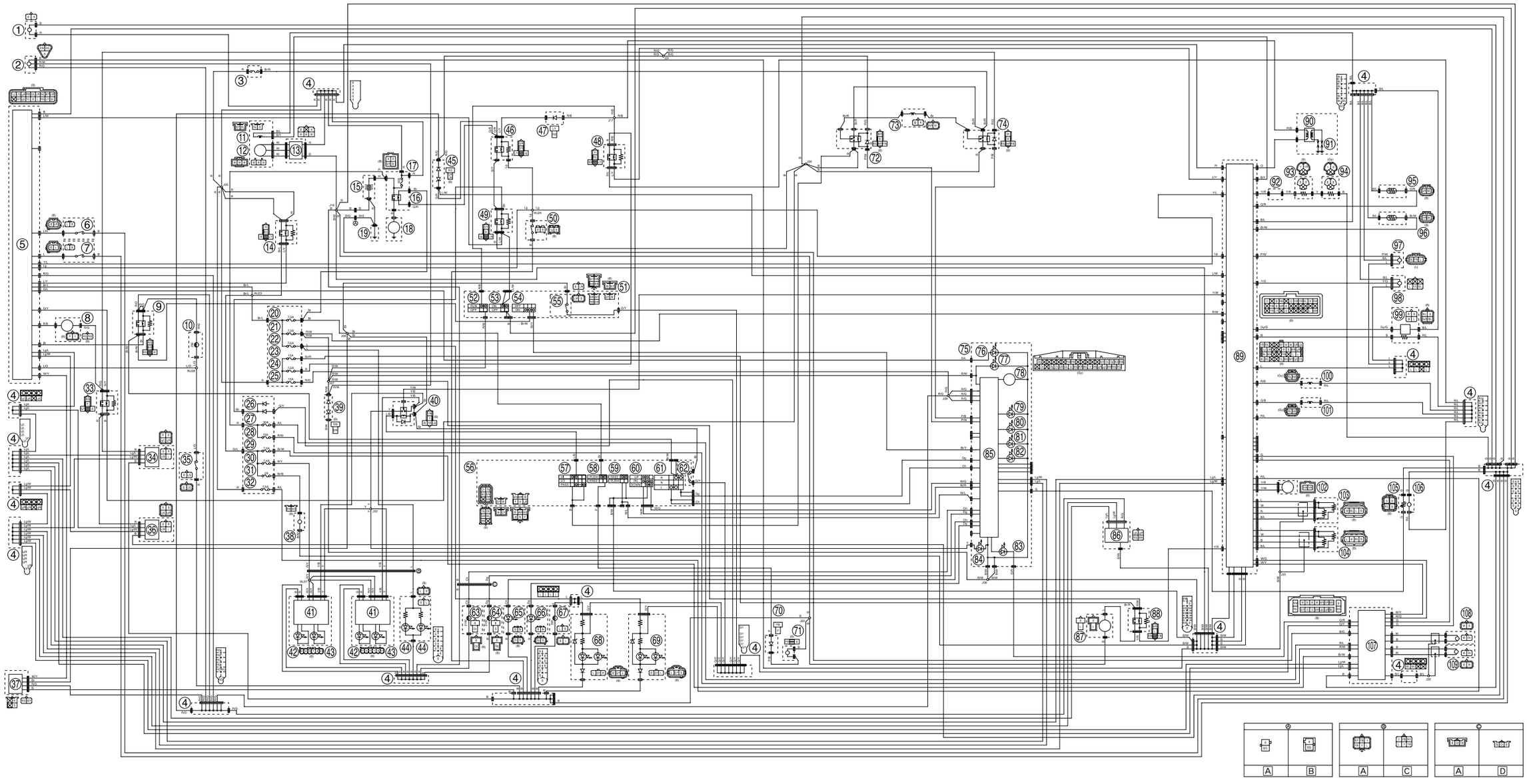
XP530E-A 2017
WIRING DIAGRAM

XP530E-A 2017
SCHÉMA DE CÂBLAGE

XP530E-A 2017
SCHALTPLAN

XP530E-A 2017
SCHEMA ELETTRICO

XP530E-A 2017
DIAGRAMA ELÉCTRICO



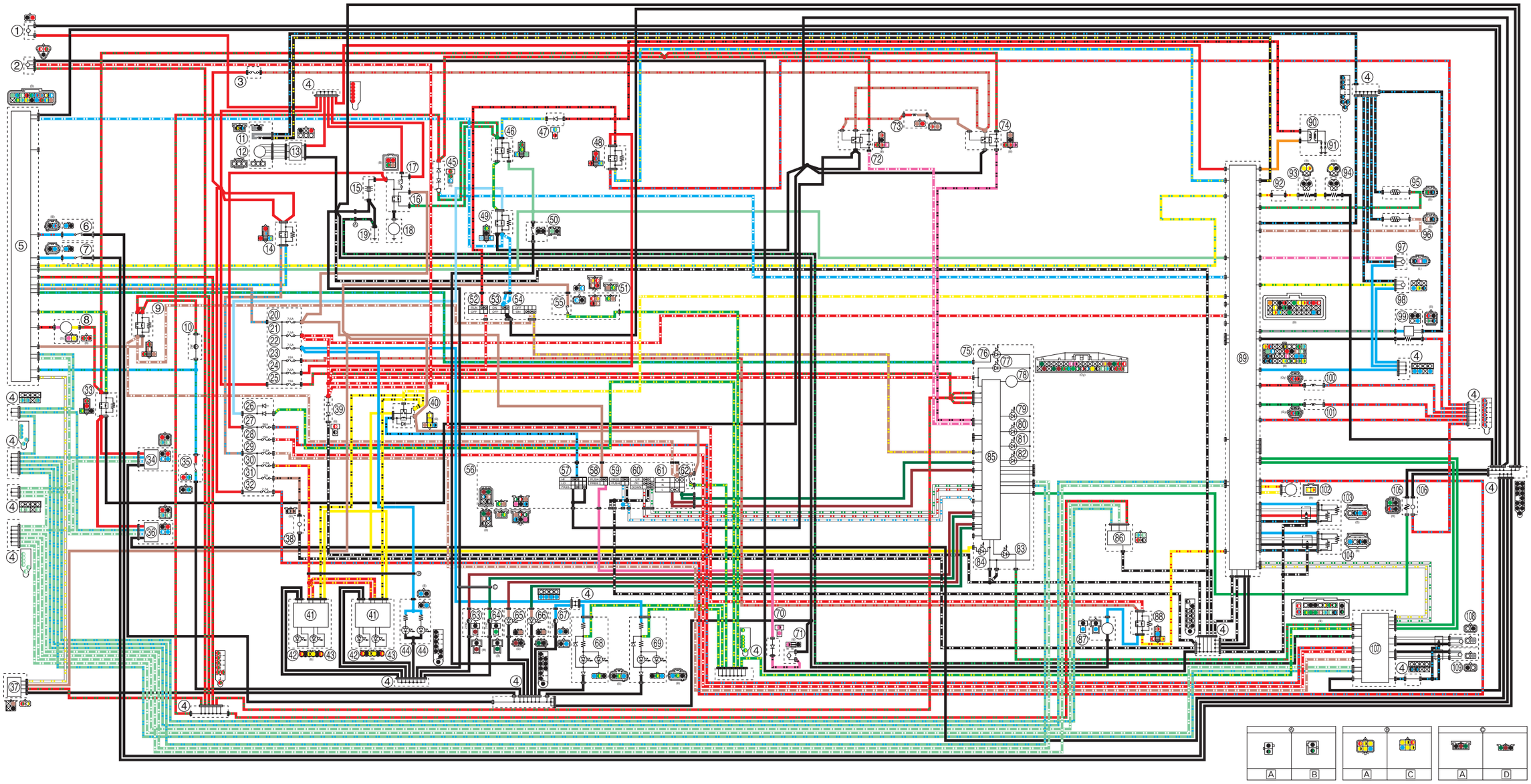
XP530E-A 2017
WIRING DIAGRAM

XP530E-A 2017
SCHÉMA DE CÂBLAGE

XP530E-A 2017
SCHALTPLAN

XP530E-A 2017
SCHEMA ELETTRICO

XP530E-A 2017
DIAGRAMA ELÉCTRICO



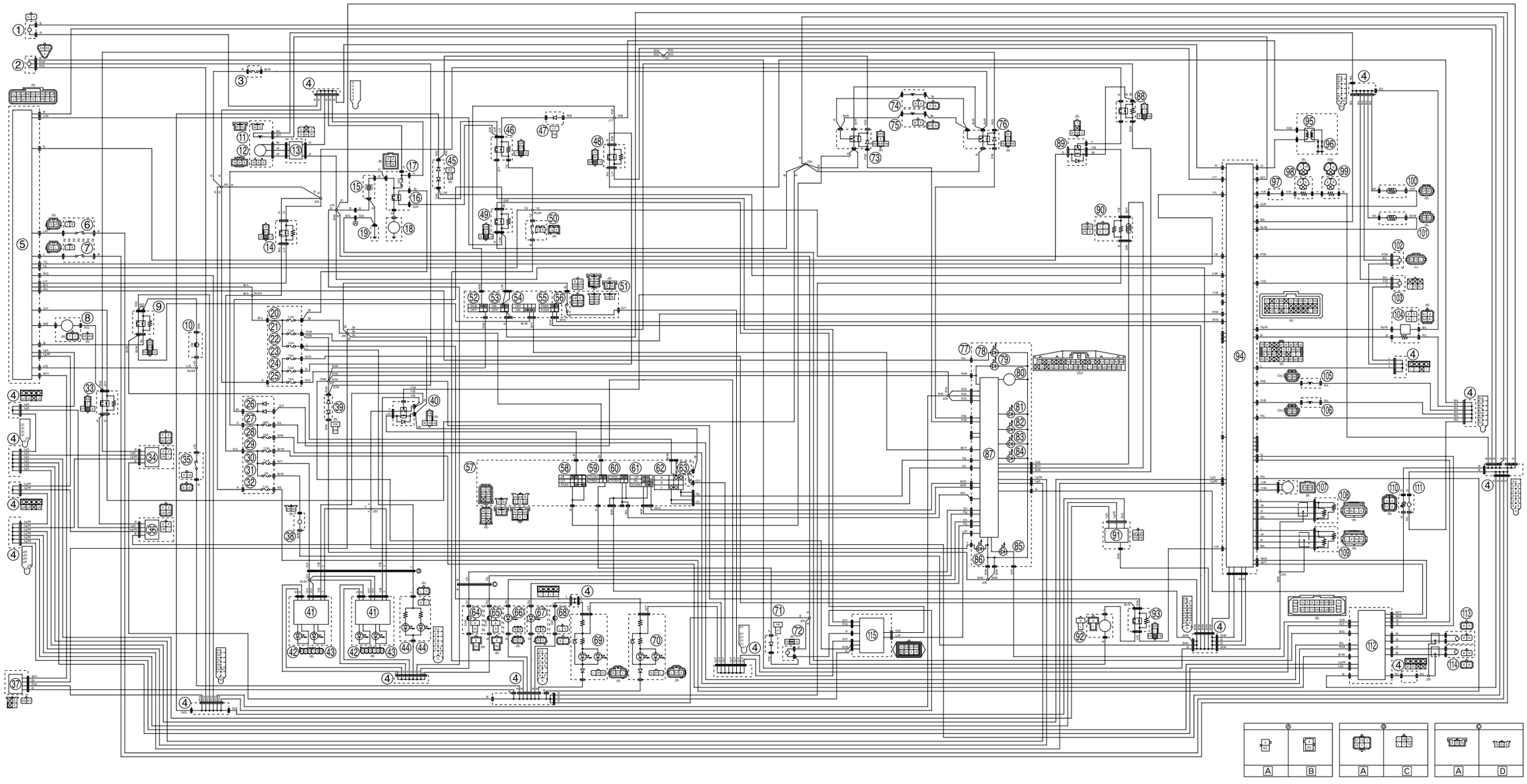
XP530-A 2017
WIRING DIAGRAM

XP530-A 2017
SCHÉMA DE CÂBLAGE

XP530-A 2017
SCHALTPLAN

XP530-A 2017
SCHEMA ELETTRICO

XP530-A 2017
DIAGRAMA ELÉCTRICO



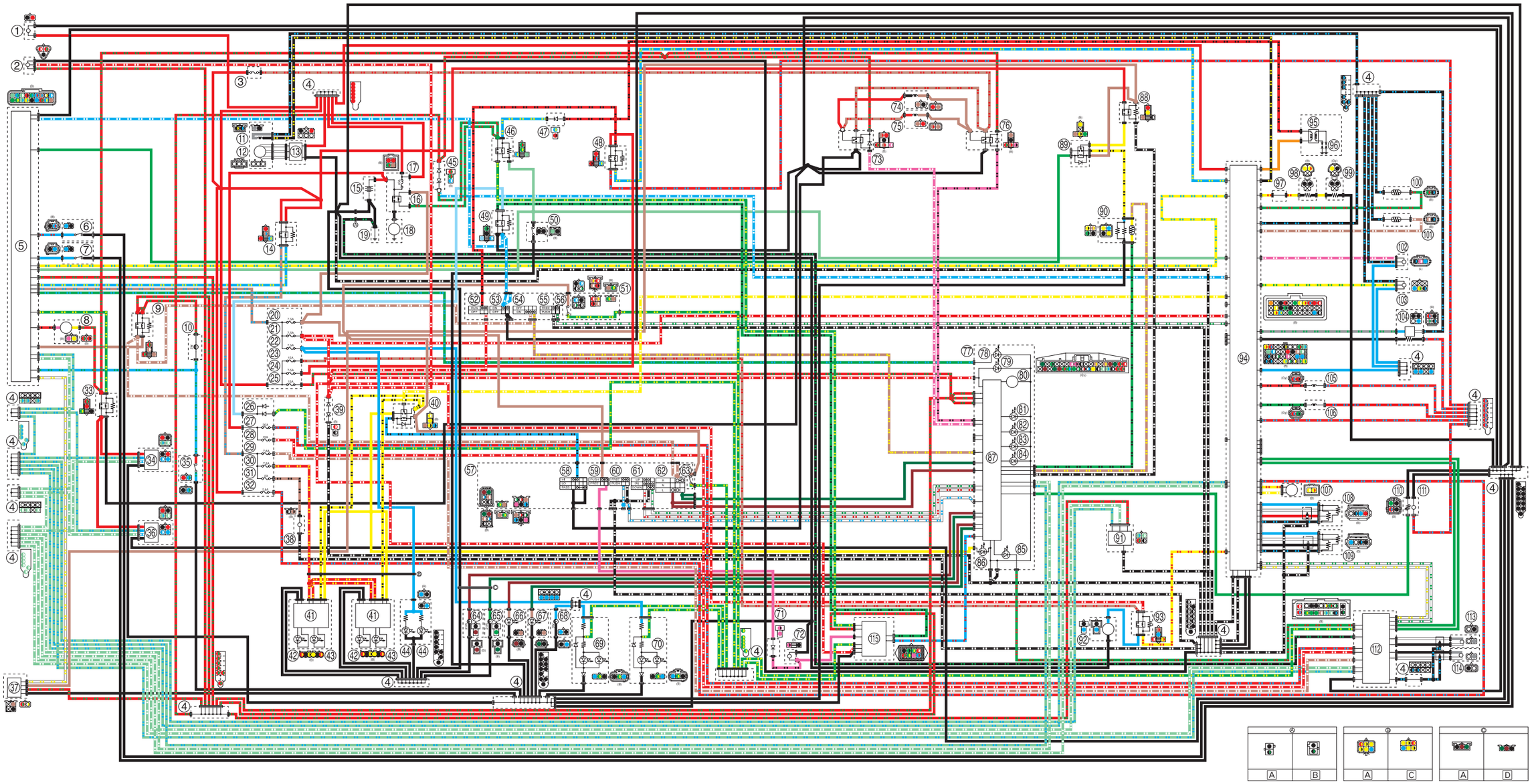
XP530-A 2017
WIRING DIAGRAM

XP530-A 2017
SCHÉMA DE CÂBLAGE

XP530-A 2017
SCHALTPLAN

XP530-A 2017
SCHEMA ELETTRICO

XP530-A 2017
DIAGRAMA ELÉCTRICO



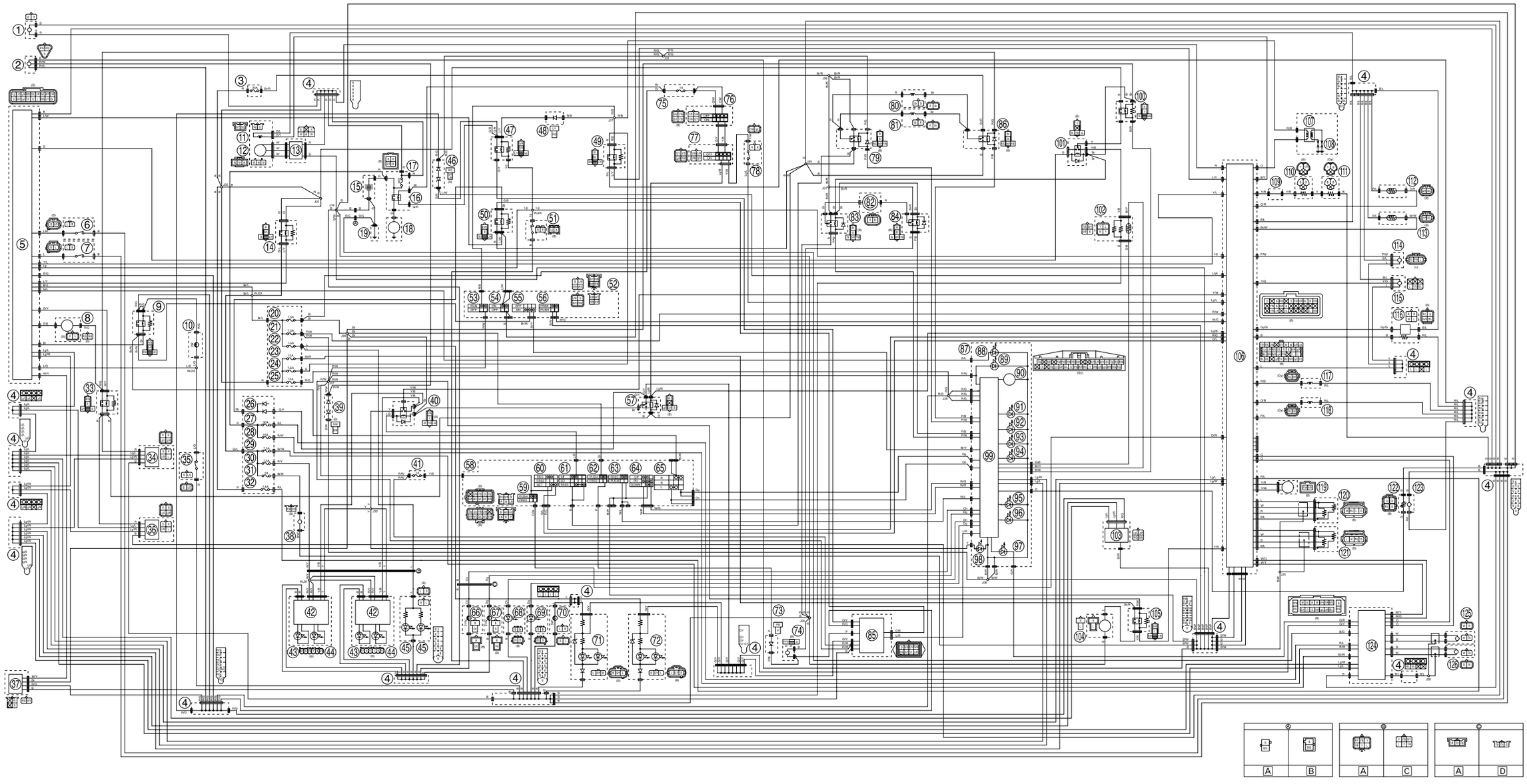
XP530D-A 2017
WIRING DIAGRAM

XP530D-A 2017
SCHÉMA DE CÂBLAGE

XP530D-A 2017
SCHALTPLAN

XP530D-A 2017
SCHEMA ELETTRICO

XP530D-A 2017
DIAGRAMA ELÉCTRICO



XP530D-A 2017
WIRING DIAGRAM

XP530D-A 2017
SCHÉMA DE CÂBLAGE

XP530D-A 2017
SCHALTPLAN

XP530D-A 2017
SCHEMA ELETTRICO

XP530D-A 2017
DIAGRAMA ELÉCTRICO

