

ELECTRICITE

MOTOS SERIES K

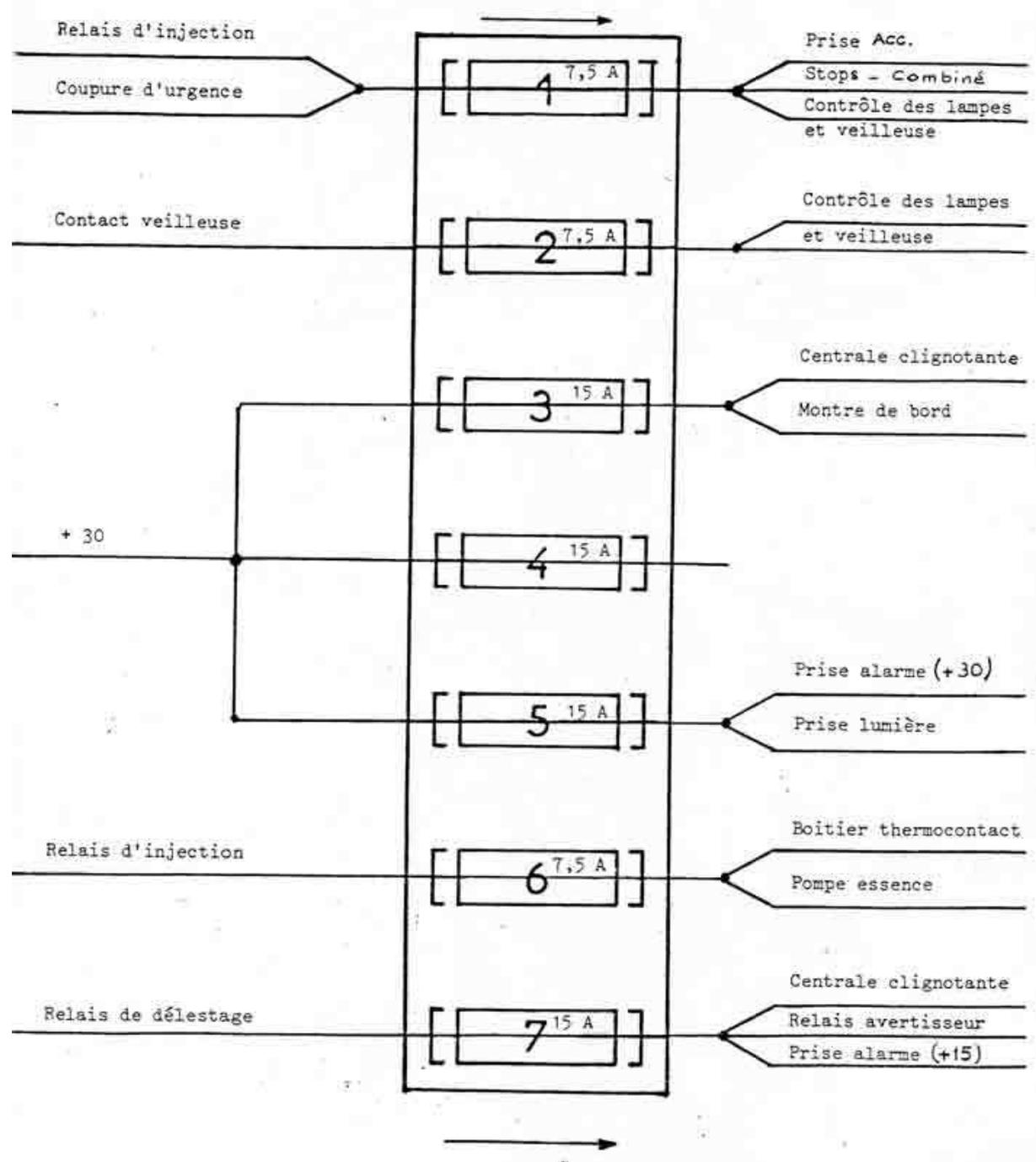


Document de travail du centre de formation SAV

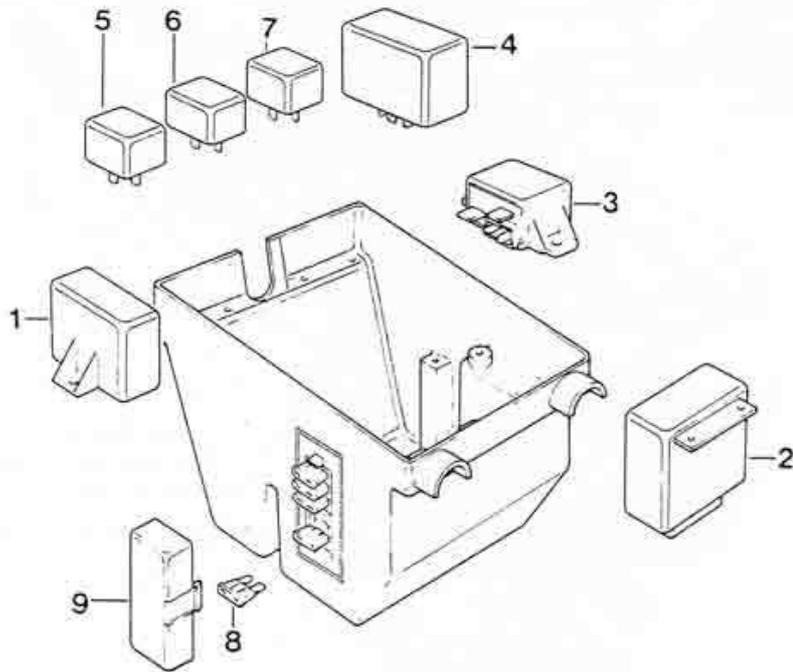
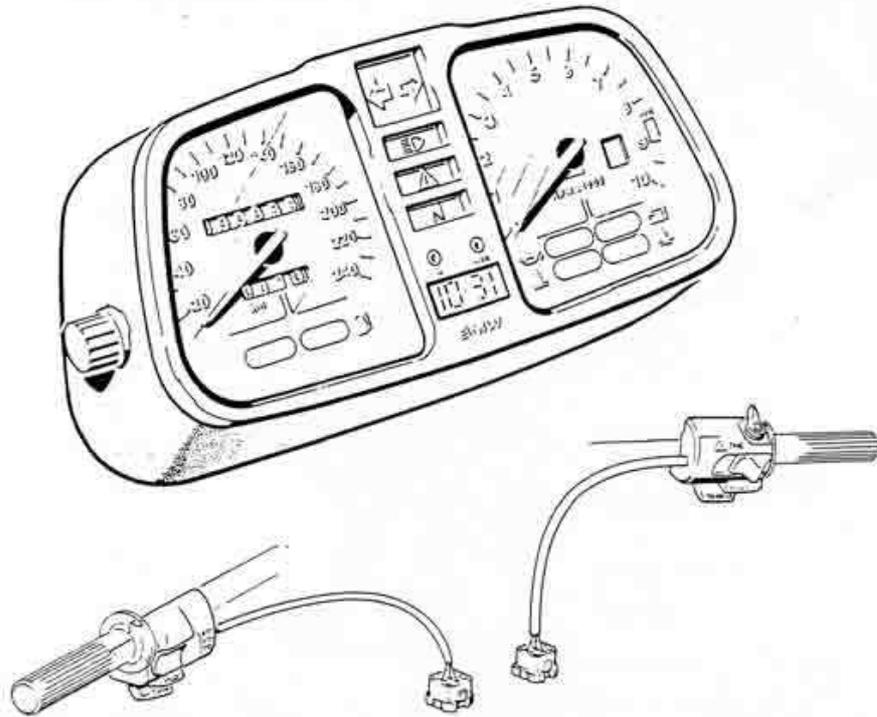
BMW
Service Après-Vente

Merh

FUSIBLES serie K



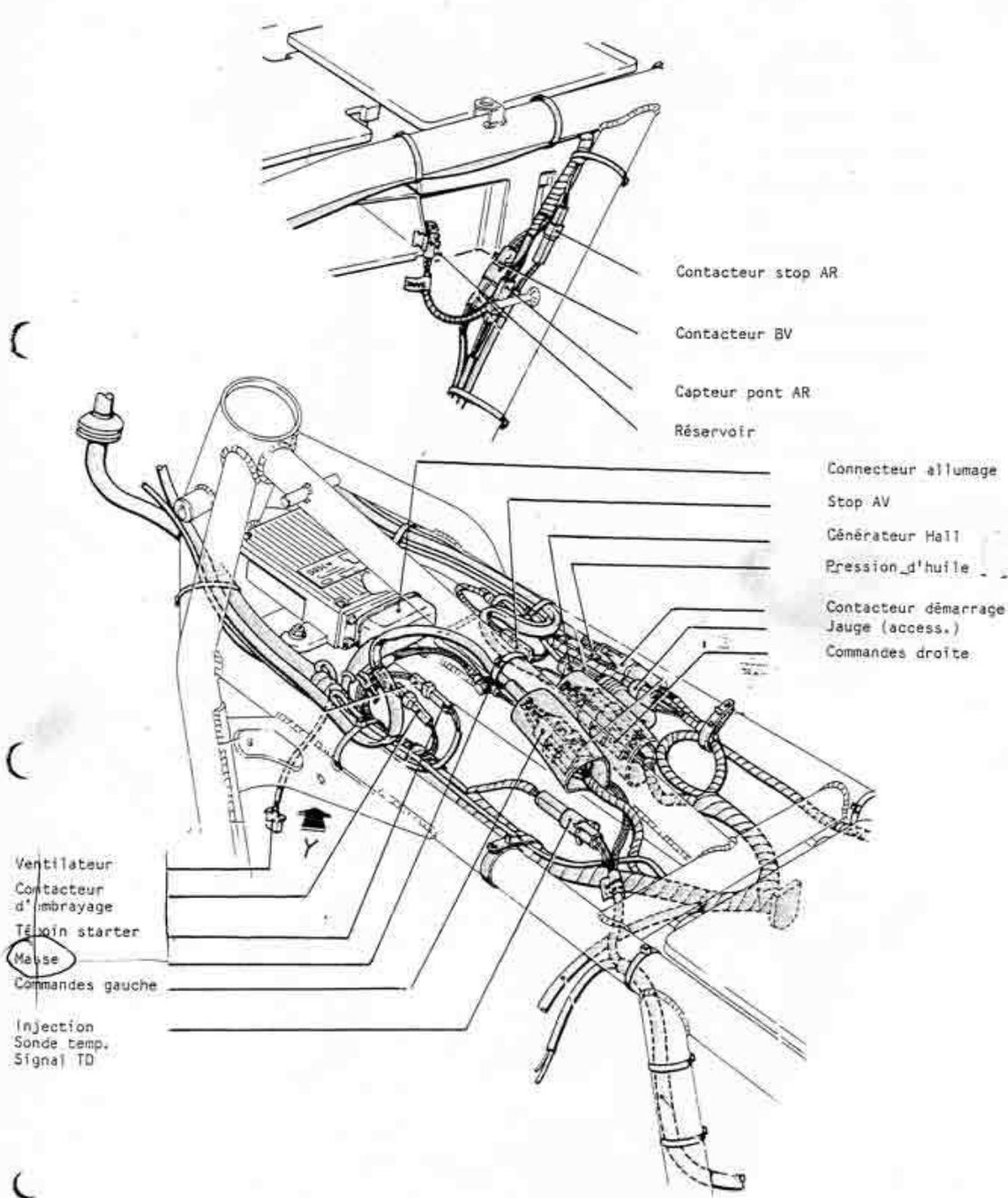
RELAIS

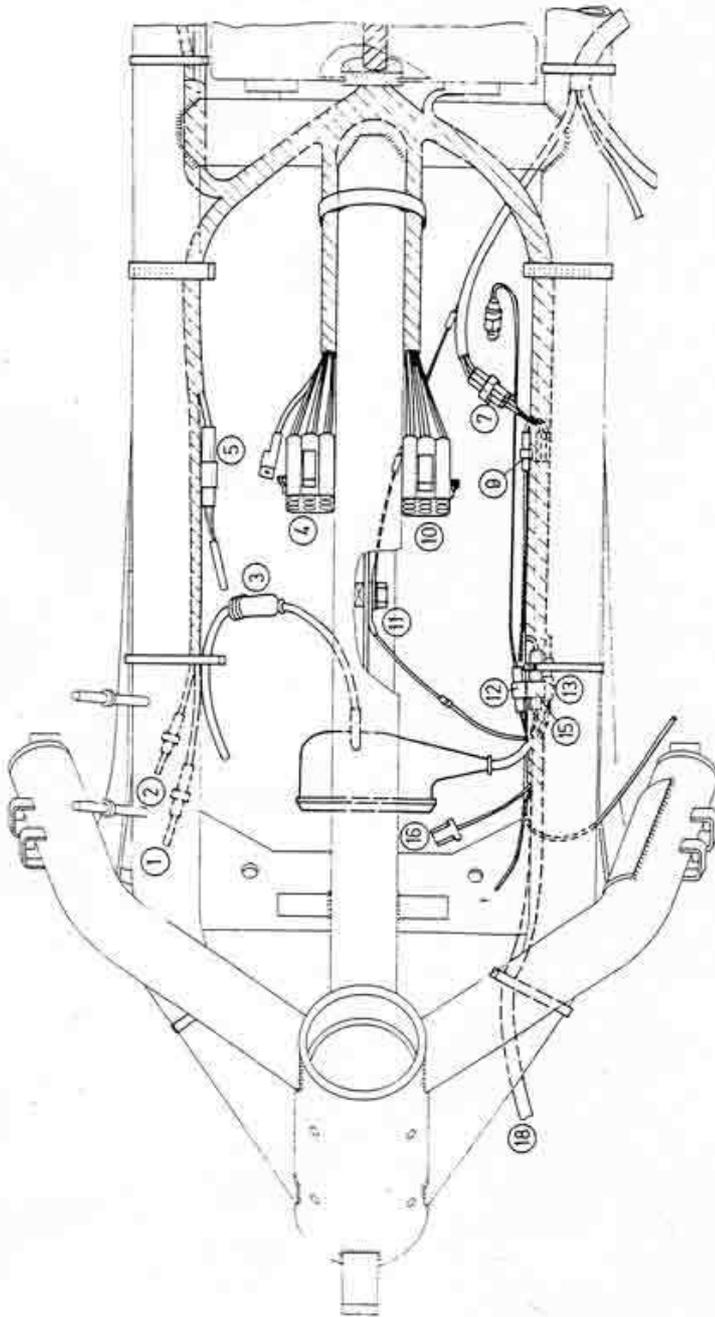


- 1 - Contrôle des lampes
- 2 - Centrale clignotante
- 3 - Relais démarrage
- 4 - Contacteur thermique

- 5 - Relais injection (connecteur orange)
- 6 - Relais delestage (connecteur noir)
- 7 - Relais avertisseur (connecteur blanc)
- 8 - Fusible
- 9 - Couverture

ELECTRICITE SERIE K





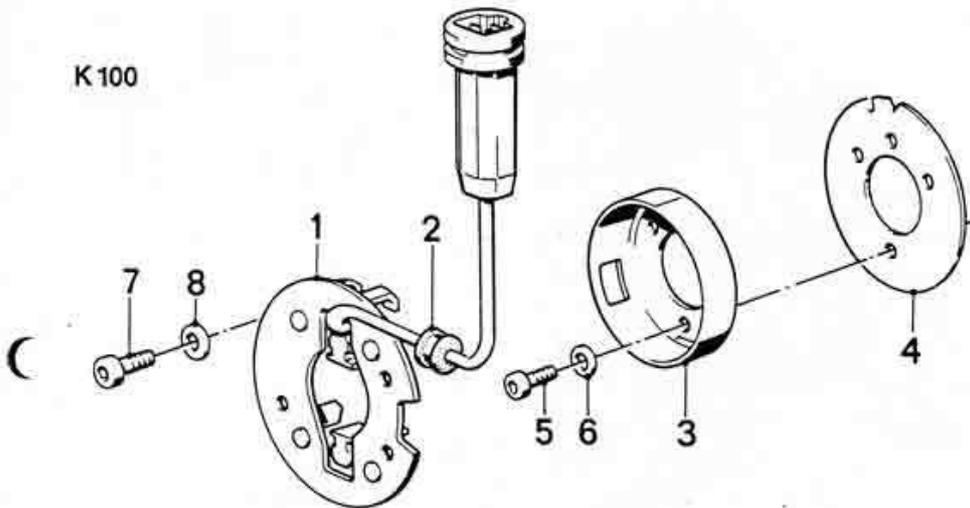
- 1 - Coupure clignotants
- 2 - Stop AV
- 3 - Générateur Hall
- 4 - Commandes droite
- 5 - Contacteur démarrage
- 6 -
- 7 - Injection - Sonde NTC
- 8 -
- 9 - Poignée chauffante (acc.)
- 10 - Commandes gauche
- 11 - Masse
- 12 - Contacteur embrayage
- 13 - Témoin starter
- 14 -
- 15 - Feux détresse
- 16 - Ventilateur
- 17 -
- 18 - Combiné

SERIE K

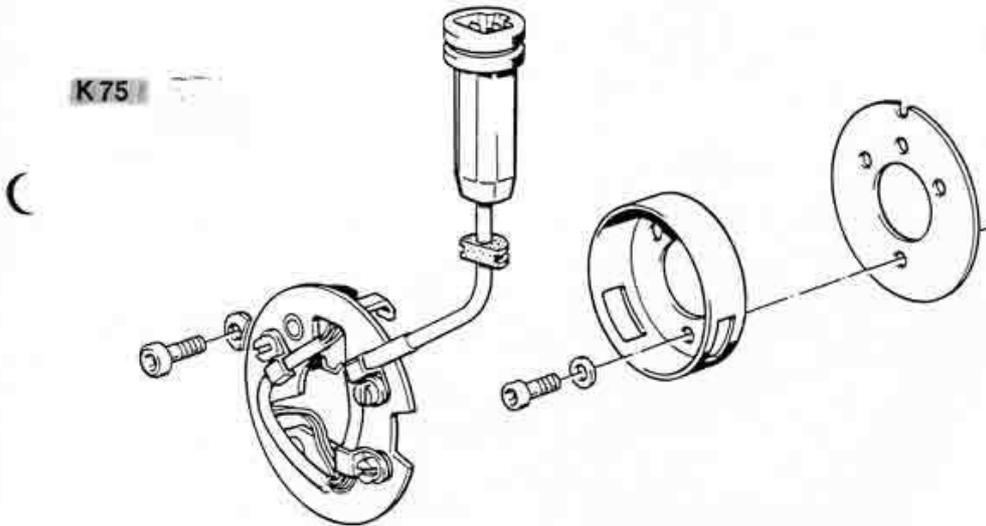
Generateurs Hall



K100

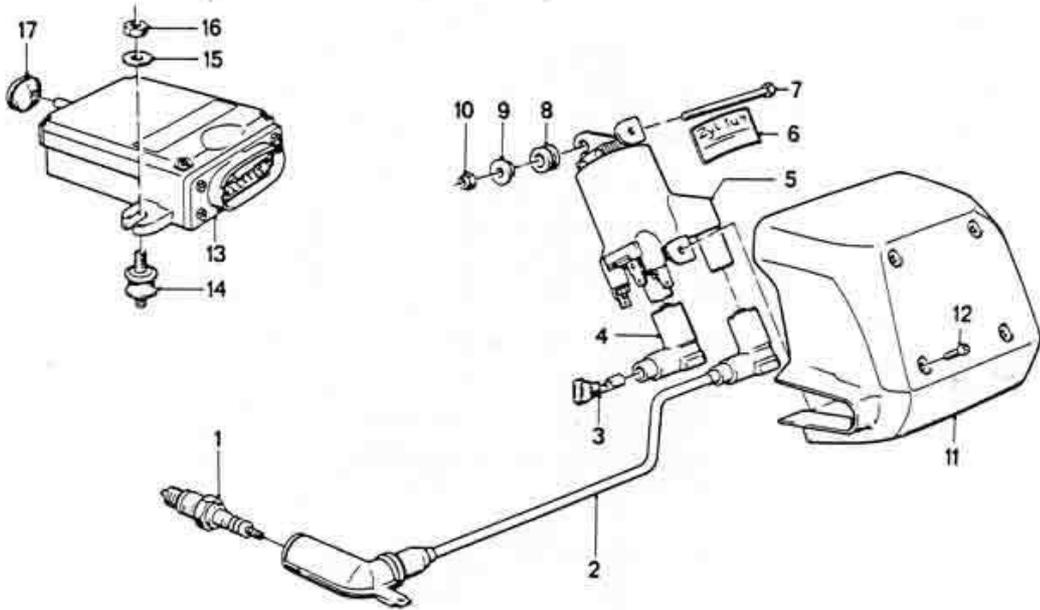


K75

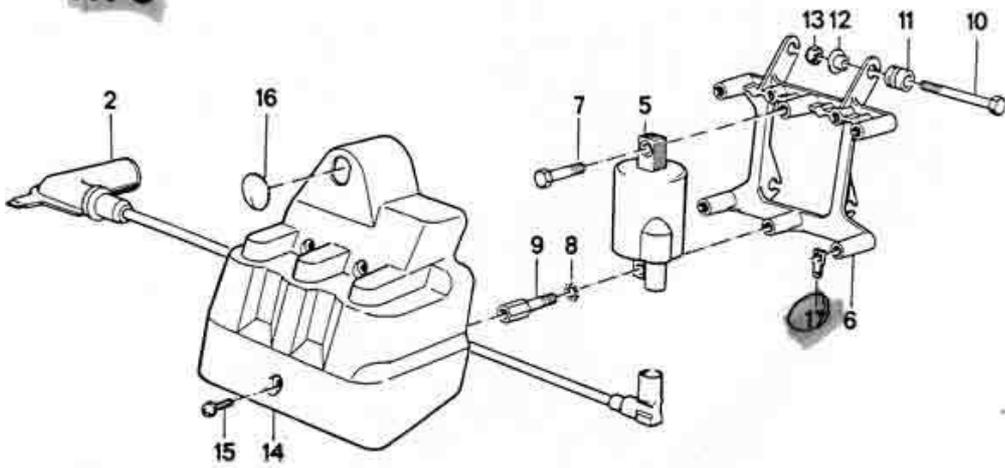




K100



K75



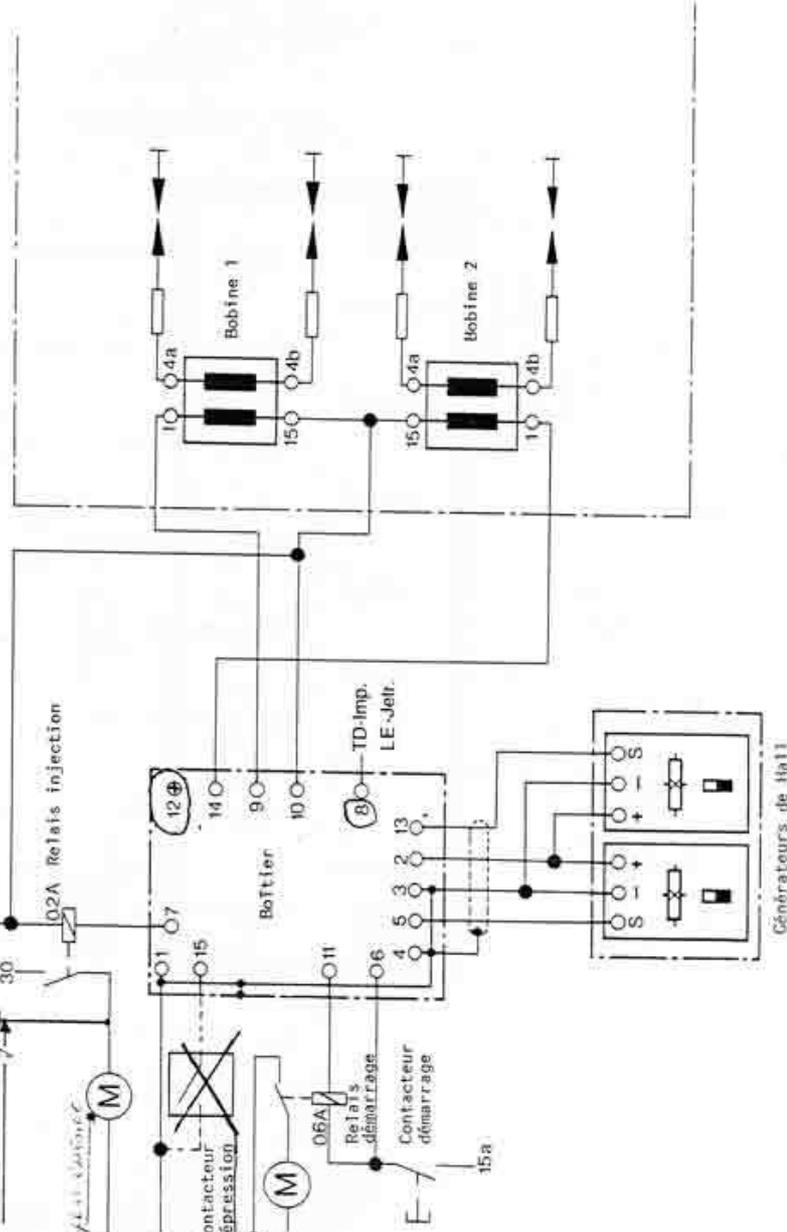
ALLUMAGE K 100

K 75: Bobine N° 3 commandée par la bobine (12⊕)
 Interrupteur allumage

*Données sans injection
 et Boîtier d'injection*

Température

*K 100 - 1985-86
 à supprimez la*



K 100

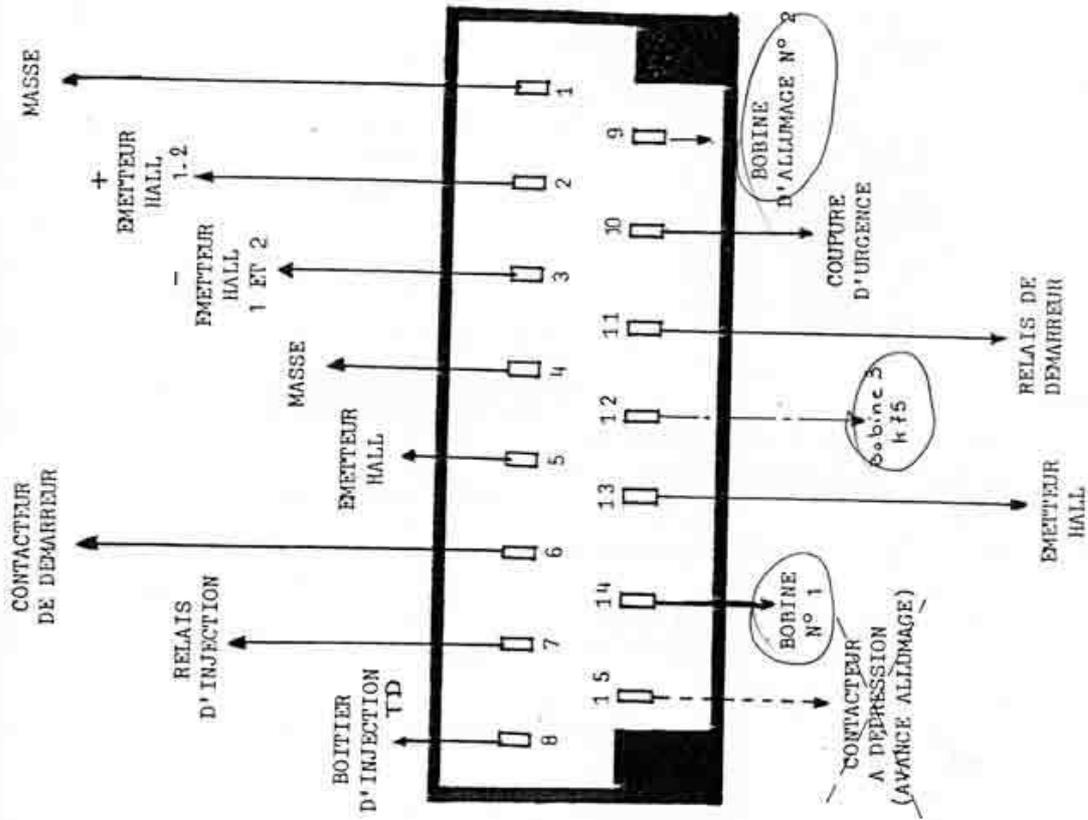
8 admetteurs comp. 600 et section L.E. Jola



boitier d'allumage

K 100

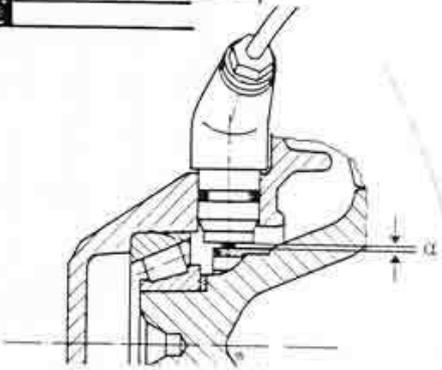
K 75



1. CONTACTEUR BOITE DE VITESSES

Les 3 fils seront reliés à la masse en fonction du rapport engagé.

Rapport	Jaune/bleu	Jaune/noir	Jaune/blanc
1			
0			
2			
3			
4			
5			



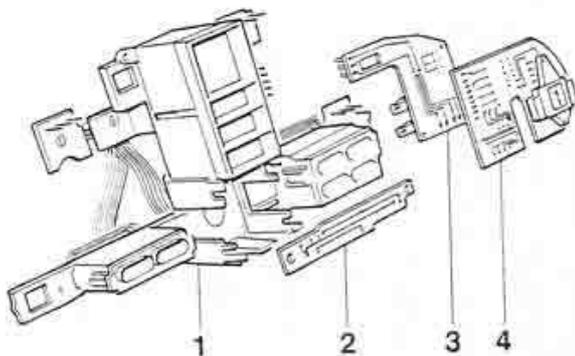
2. CAPTEUR INDUCTIF DE PONT AR

- La tension alternative émise par le capteur se situe entre 0,3 et 5,5 volts selon la vitesse.
- Entrefer entre capteur et roue :
 $\alpha = 0,5 \text{ à } 1,2 \text{ mm}$
- Résistance $\sim 2,9 \text{ K}\Omega$

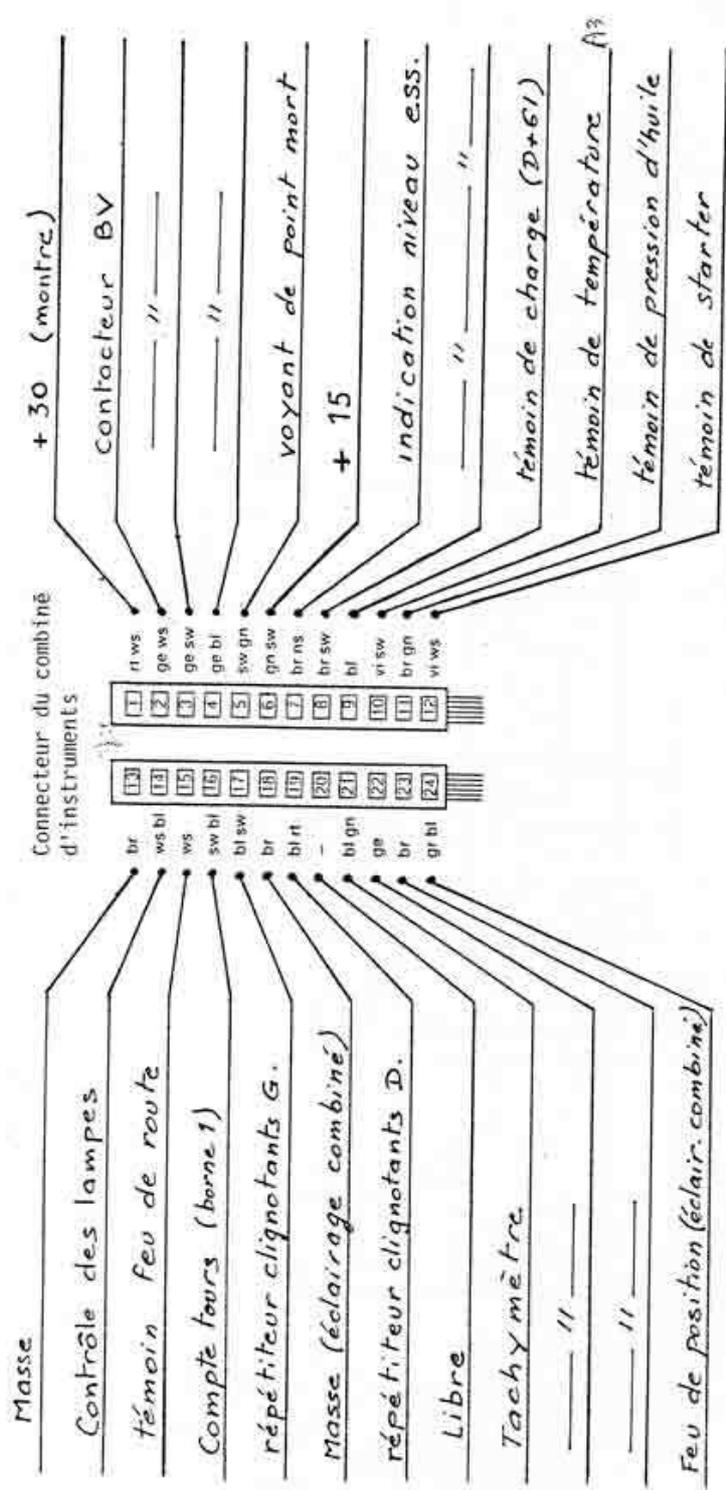
3. CONTACTEUR THERMIQUE DE VENTILATEUR

- La température d'enclenchement du ventilateur est de $103^\circ \text{C} \pm 3,5$, ce qui correspond à une résistance de la sonde NTC 2 (eau) de $175 \Omega \pm 10 \%$.
Remarque : les 2 résistances NTC de la sonde de température (ventilateur et injection) ont la même valeur.
- La température d'allumage du témoin d'alerte est de $111^\circ \text{C} \pm 3,5$, correspondant à une résistance de $143 \Omega \pm 10 \%$.
- Tension de fonctionnement : 9 à 14 volts.
- Température de fonctionnement : $-30^\circ \text{ à } +60^\circ \text{C}$.

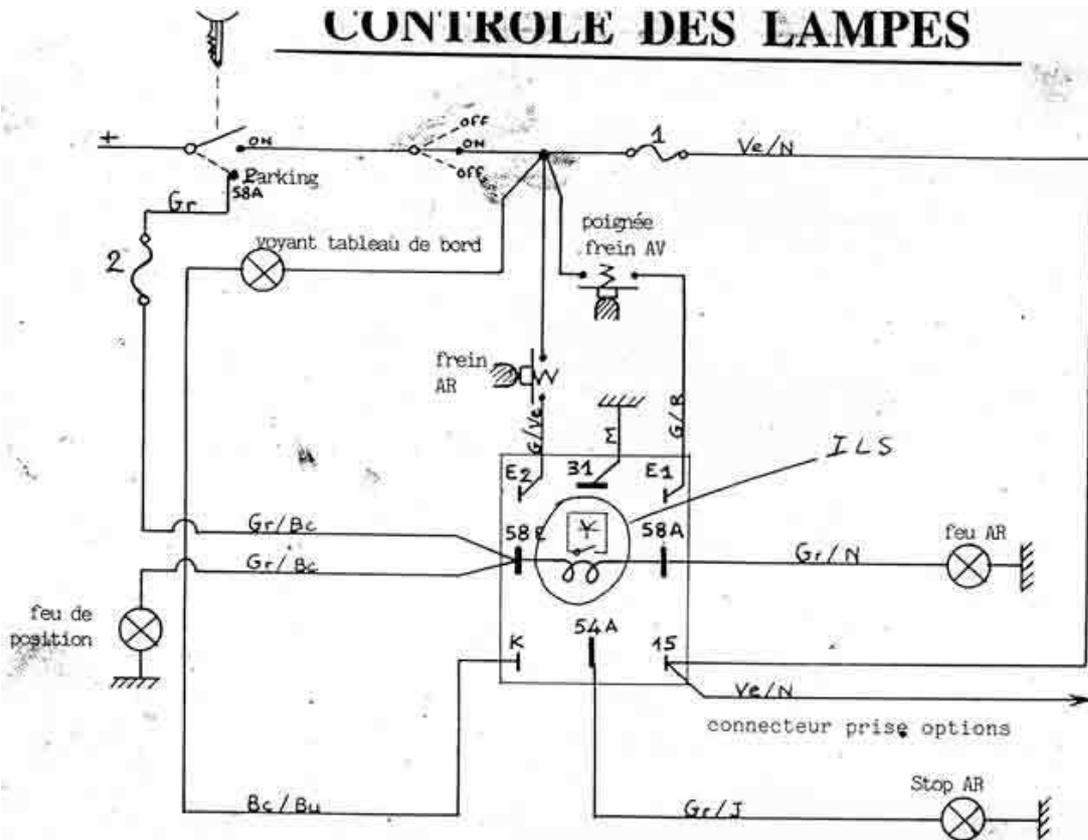
4. COMBINE D'INSTRUMENTS, PLATINE DE COMMANDE



- 1 Platine principale
- 2 Platine tachymètre (pré-ampli)
- 3 Platine niveau carburant
- 4 Platine indication rapport B.V.

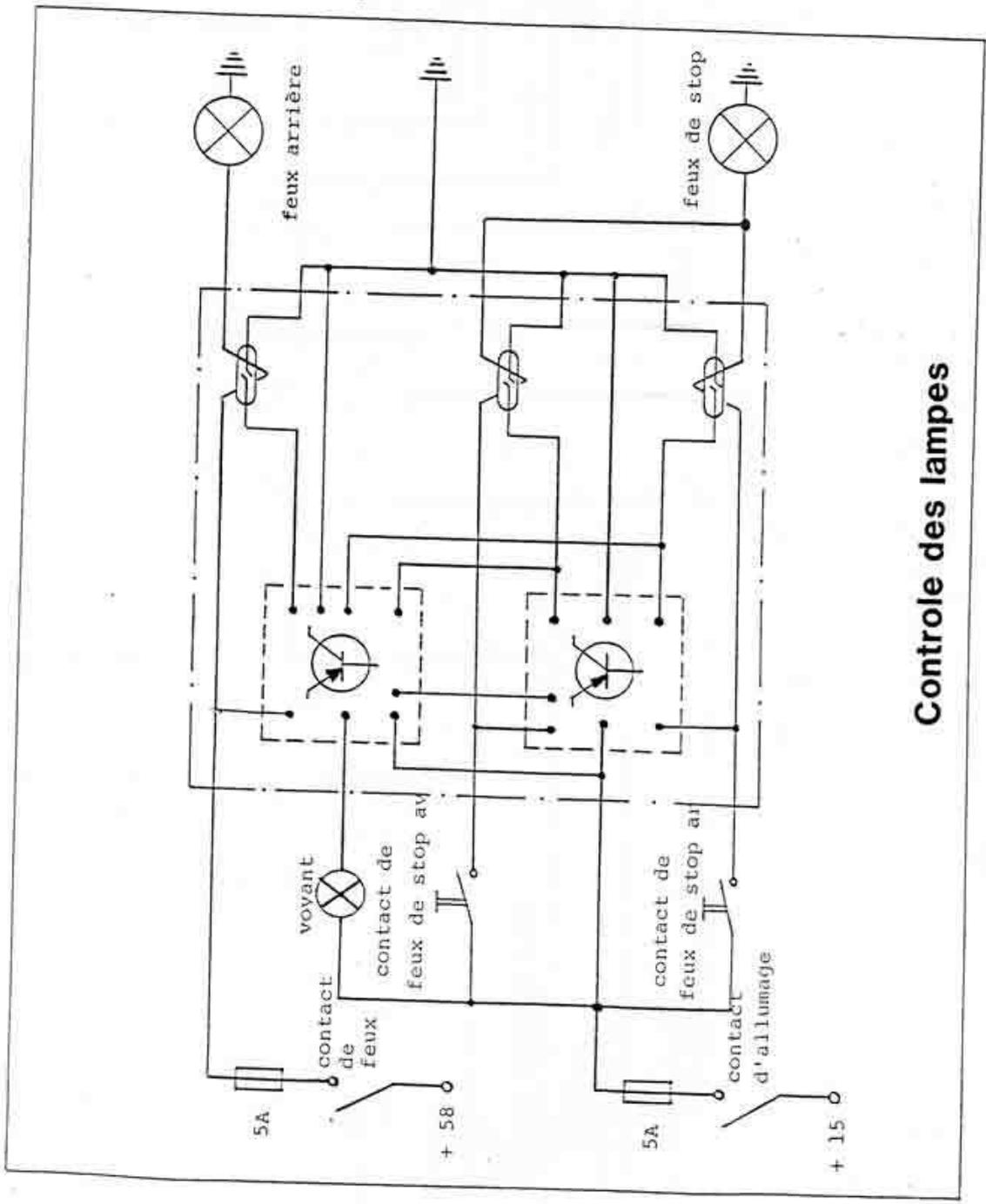


CONTROLE DES LAMPES

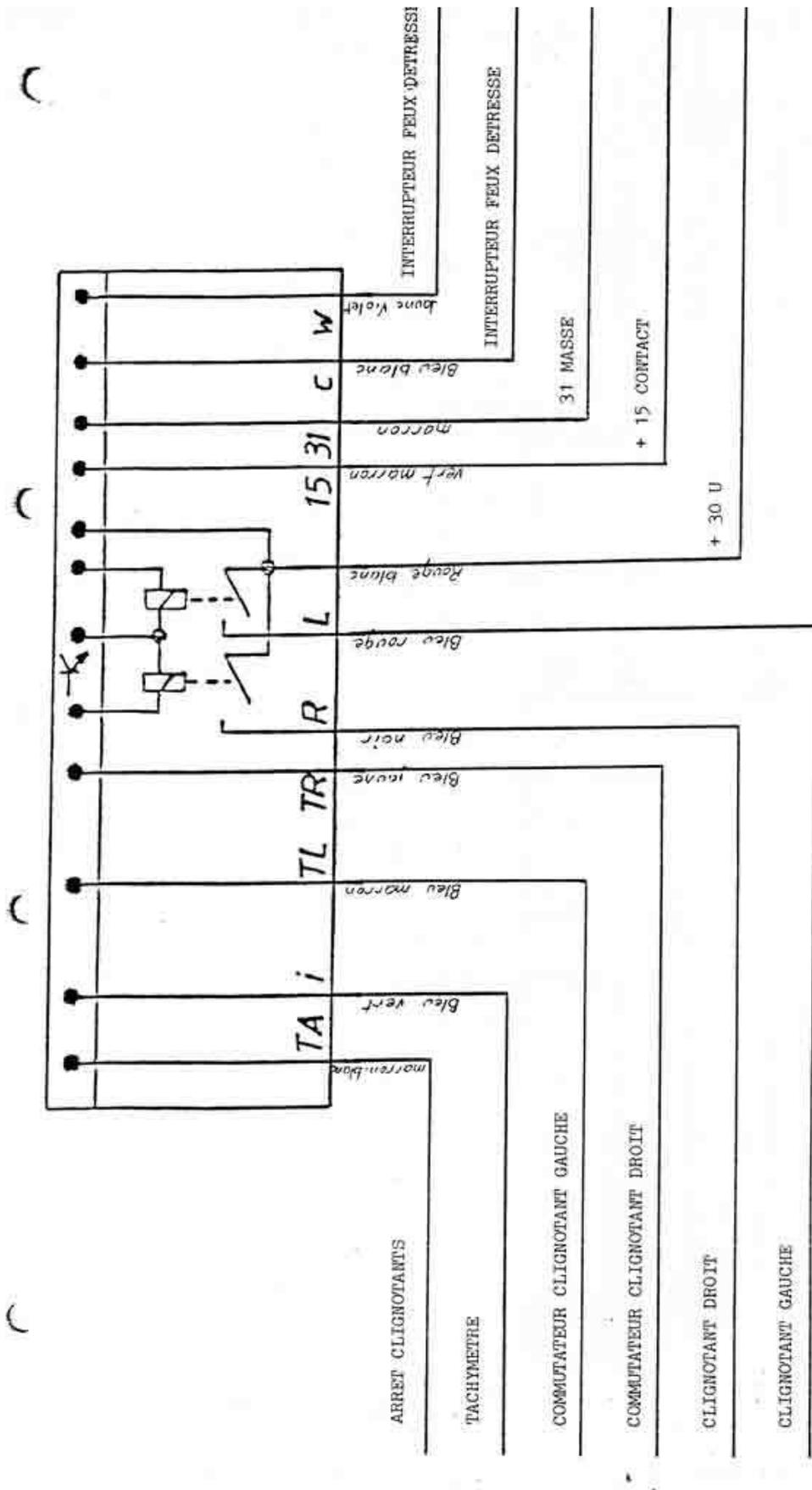


PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

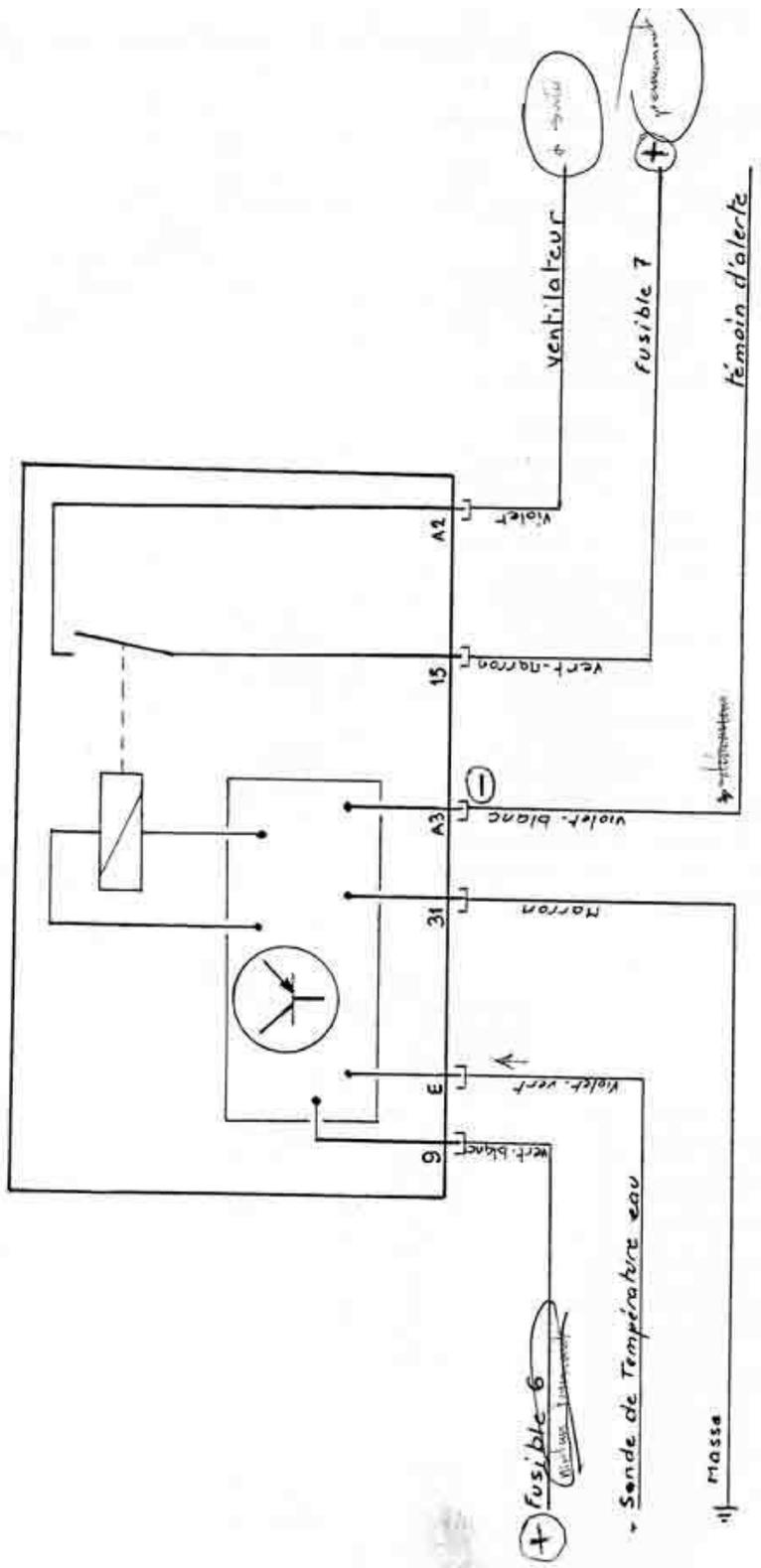
- Contact mis, arrêt d'urgence sur "ON", le boîtier électronique est alimenté sur la borne 15 via le fusible 1.
- Le voyant rouge au tableau de bord doit s'allumer par la mise à la masse de la borne K.
- Avant de partir le pilote doit actionner la poignée de frein AV et la pédale de frein AR pour permettre l'extinction du voyant, ceci étant le test de bon fonctionnement des contacteurs et de l'ampoule de stop AR.
- Lorsque l'éclairage est en position veilleuse, la borne 58E est alimentée via le fusible n° 2, le feu de position AV est alimenté, la borne 58A en série avec la 58E alimente également le feu de position AR.
- Cas de l'ampoule AR grillée : l'intensité du courant entre 58A et 58E devient nulle, le boîtier électronique détecte cette anomalie et commande l'allumage du voyant de tableau par la borne K.



Contrôle des lampes

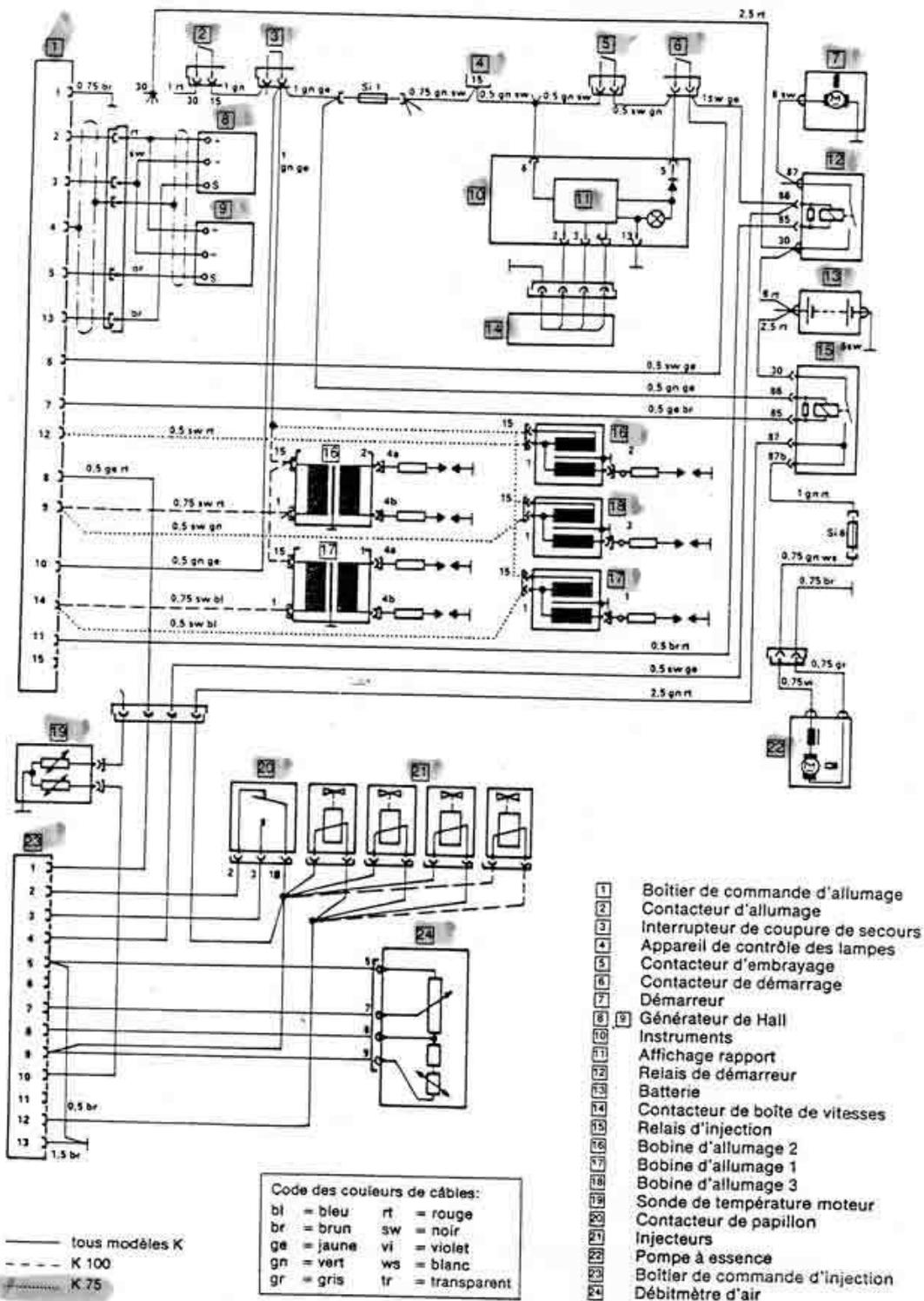


Centrale clignotante

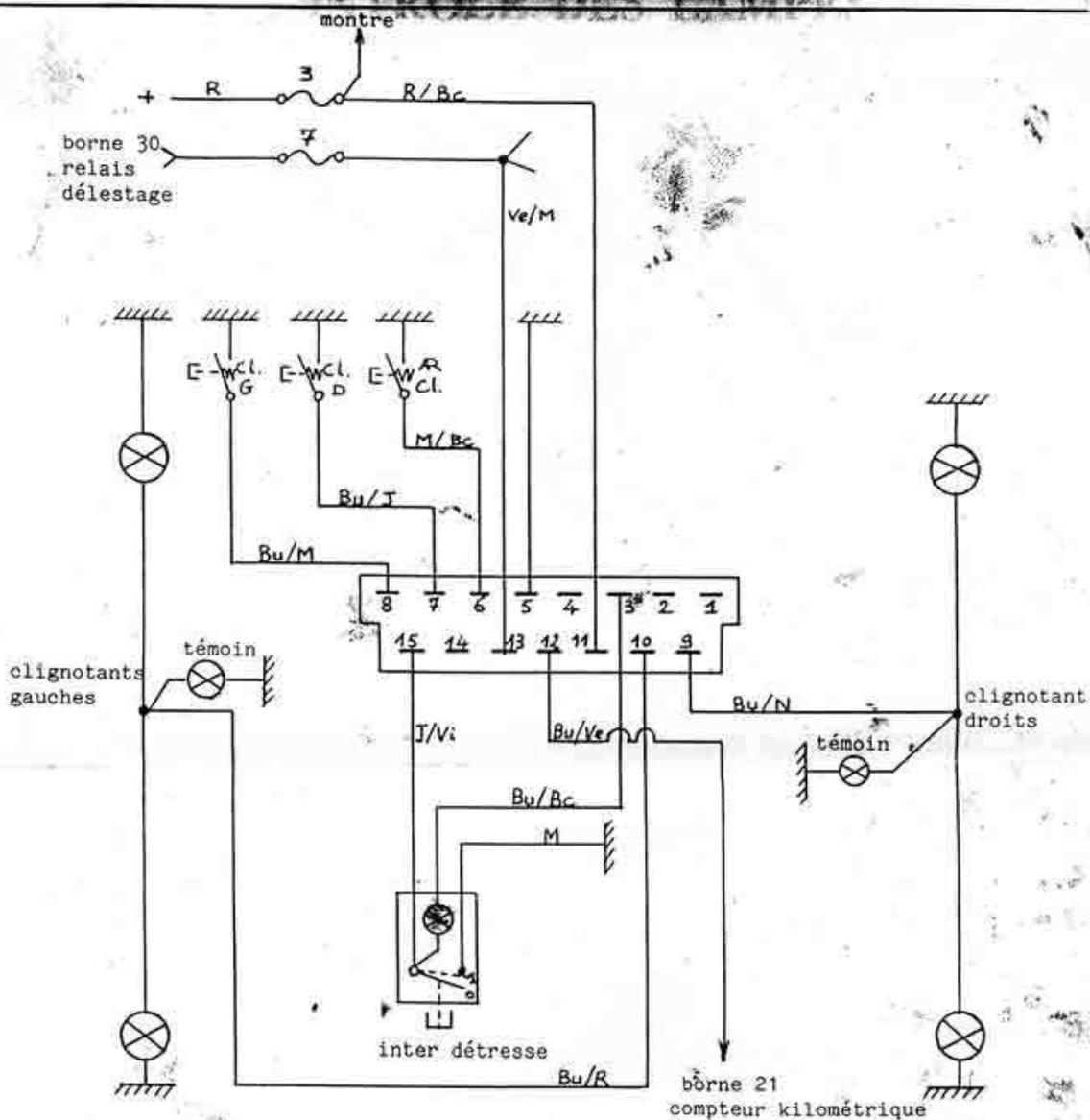


contacteur thermique

Schéma général Electronique Moteur K

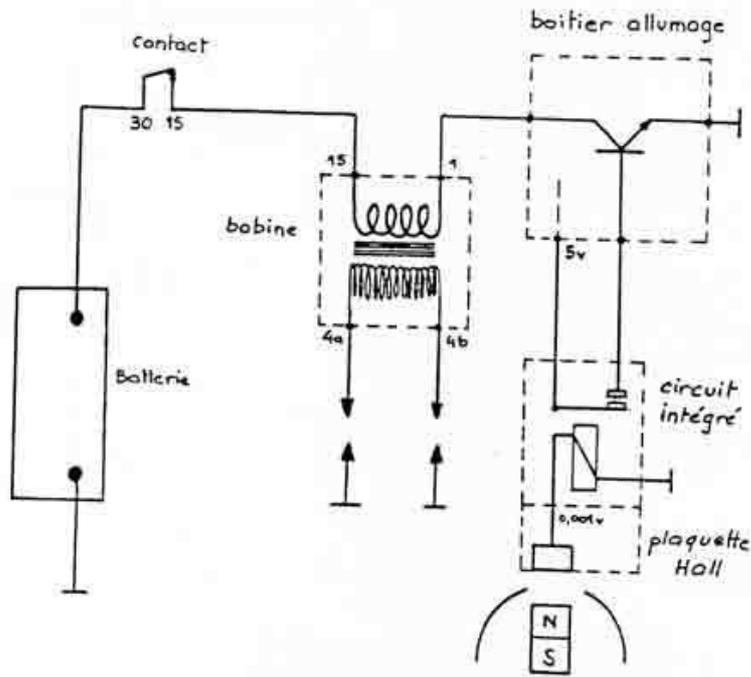


CLIGNOTANT DÉTRESSE



- L'alimentation est faite sur la borne 13, après le fusible n° 7 et le relais de délestage.
- Un "+" permanent arrive sur la borne 11 de façon à alimenter les feux de détresse même en cas de coupure du contact.
- La sortie clignotant gauche à la borne 10 est obtenue après une impulsion sur le bouton-poussoir "Cl.G" faisant une mise à la masse de la borne 8.
- Idem pour "Cl.D" et arrêt clignotant sur la borne 7 et la borne 6.
- La fonction détresse est obtenue en basculant l'interrupteur détresse de 0 sur 1 provoquant la mise à la masse de la borne 15 et de la sortie du témoin détresse incorporé au bouton.
- La borne 12 reçoit du compteur kilométrique l'information de distance parcourue, afin d'arrêter automatiquement les clignotants en cas d'oubli du pilote.

ALLUMAGE TSZ h



SCHEMA DE PRINCIPE