

Dossier ressources

SUZUKI Bandit 600

Schéma de principe du circuit d'allumage

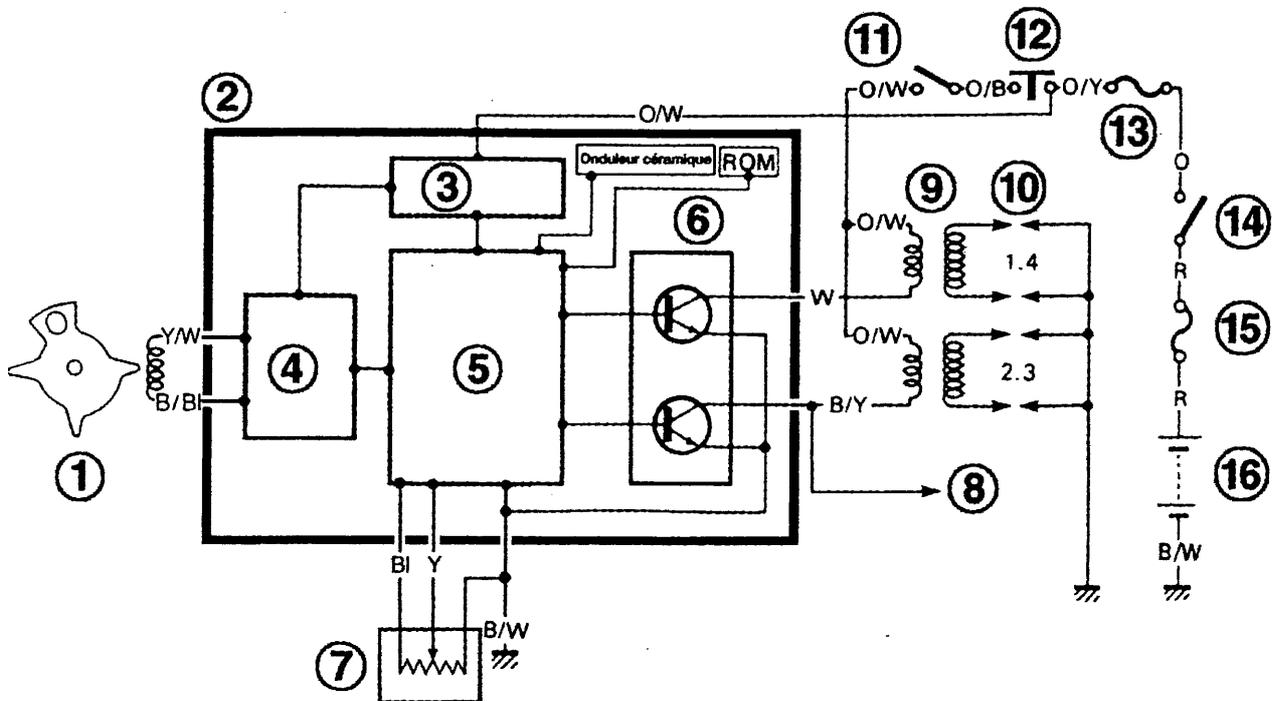
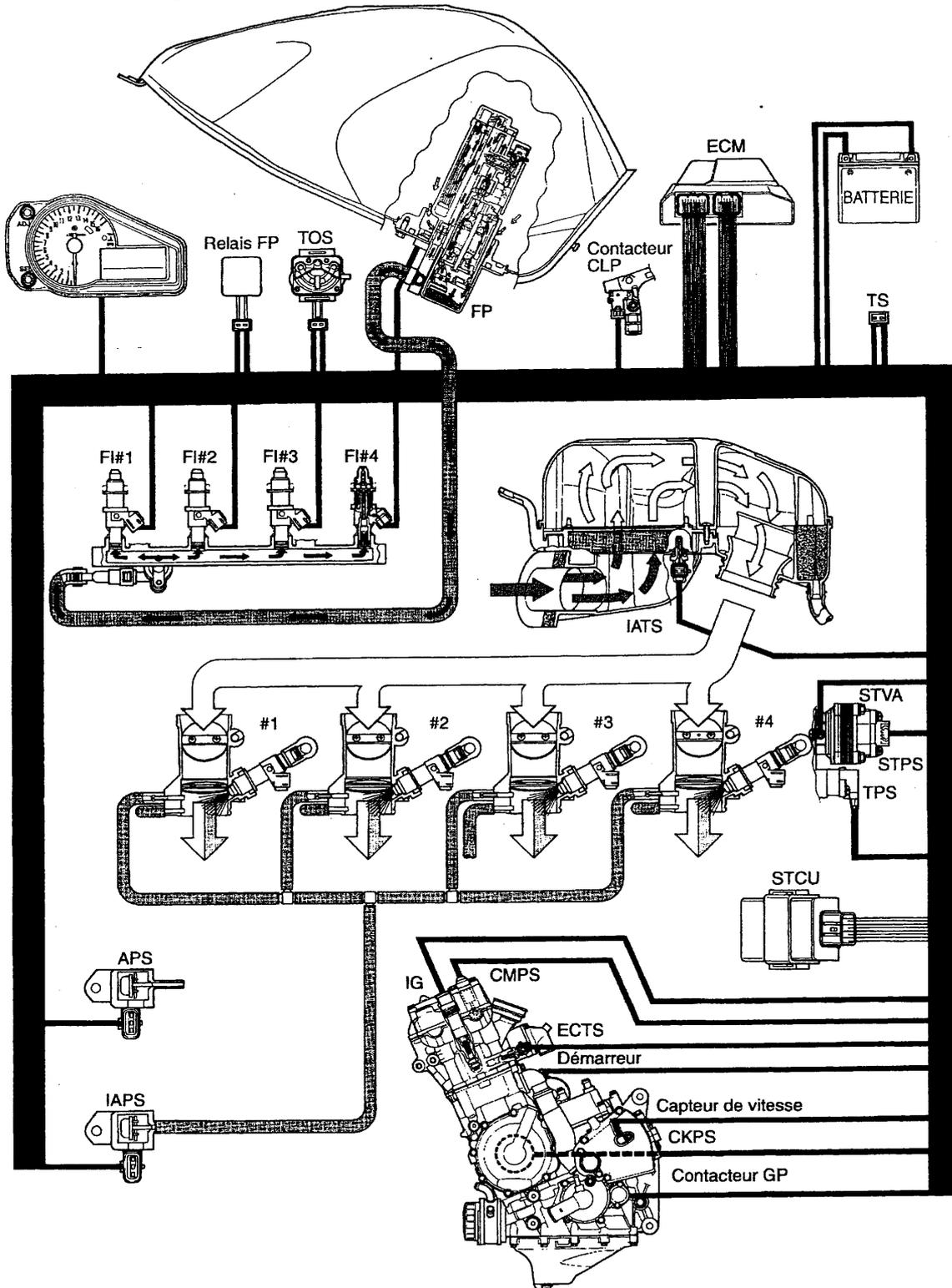


Schéma de principe du circuit d'allumage

1. Capteur d'allumage - 2. Boîtier d'allumage - 3. Circuit de source d'alimentation d'allumeur -
4. Circuit de forme d'onde - 5. Unité centrale - 6. Circuit de thyristors -
7. Capteur de position du papillon des gaz - 8. Vers le compte-tours - 9. Bobines d'allumage -
10. Bougies - 11. Coupe circuit d'allumage - 12. Relais de béquille latérale -
13. Fusible accessoire de 10 A - 14. Contacteur d'allumage - 15. Fusible principal de 30 A -
16. Batterie.

SUZUKI GSXR 600

Schéma du système d'injection

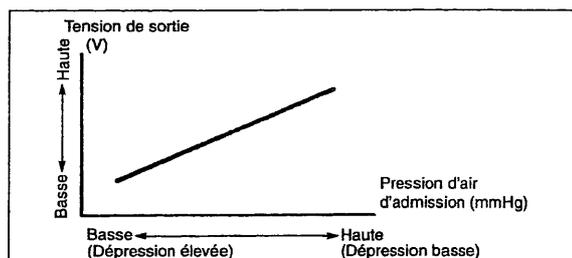


Capteurs D'injection

Capteur de pression d'air d'admission (IAPS)

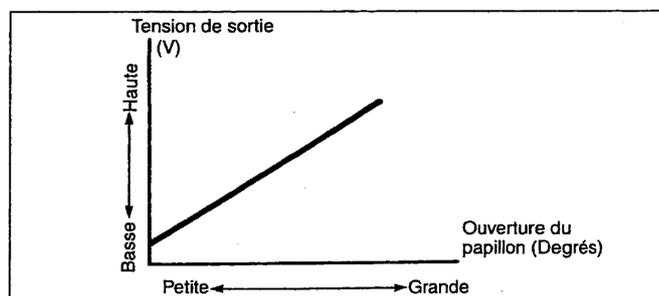
Le capteur de pression d'air d'admission se trouve à l'arrière du boîtier de filtre à air et son tuyau de dépression est connecté au porte-papillons.

Le capteur perçoit la pression d'air d'admission, cette pression est convertie en un signal de tension envoyé à l'ECM. La durée d'injection de carburant de base est déterminée en fonction du signal de tension. Le signal de tension augmente proportionnellement à la pression d'air d'admission.



Capteur de position de papillon (TPS)

Le capteur de position de papillon se trouve sur le porte papillons. Le capteur de position de papillon est une résistance variable qui perçoit l'angle d'ouverture du papillon. La durée d'injection de carburant de base est déterminée en fonction du signal de tension. Le signal de tension augmente comme l'ouverture du papillon.



Capteur de régime moteur (CKPS)

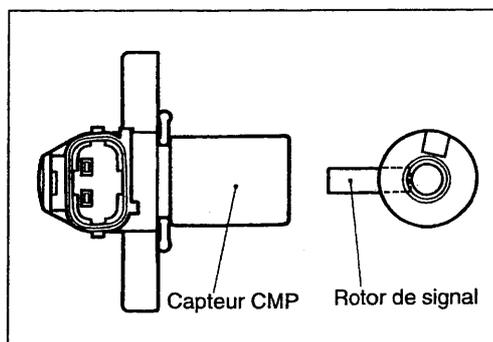
Le rotor de signal est monté sur l'extrémité droite du vilebrequin et le capteur de régime est monté sur le côté droit du carter central.

Le capteur inductif fournit à l'ECM l'information régime moteur. La durée d'injection de carburant de base est déterminée en fonction du signal envoyé par ce capteur.

Capteur de Position d'arbre à cames (CMPS)

Le rotor de signal est monté sur l'arbre à cames d'admission, et le capteur de position d'arbre à cames est monté sur le couvre culasse.

Le capteur inductif génère un signal à l'ECM. L'ECM identifie le cylindre et détermine la séquence d'injection.

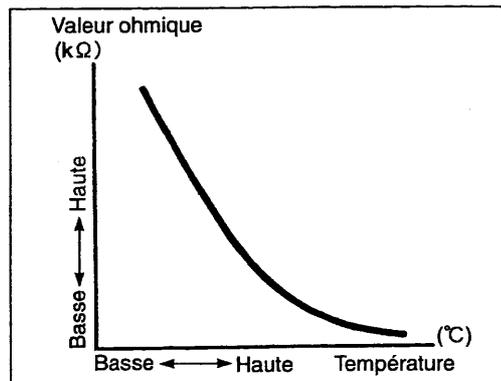
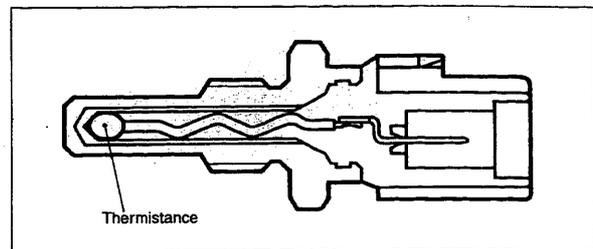


Capteur de température d'air d'admission (IATS)

Le capteur de température d'air d'admission est monté sur le côté droit du boîtier de filtre à air.

Le capteur perçoit la température d'air d'admission sous forme de valeur ohmique de thermistance. Cette valeur ohmique est convertie en signal de tension, et ce signal est envoyé à l'ECM. Le volume d'injection augmente lorsque la température d'air d'admission baisse.

La valeur ohmique de la thermistance augmente quand la température d'admission baisse (thermistance CTN) et inversement lorsque la température augmente

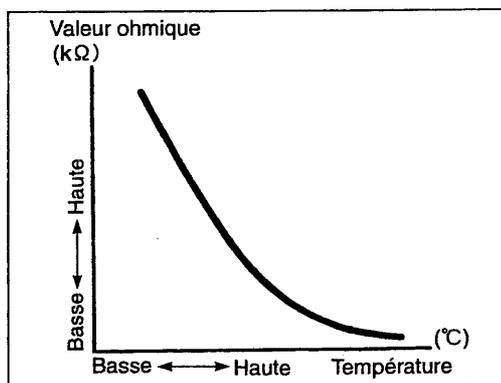
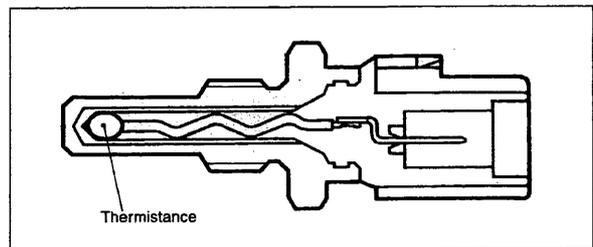


Capteur de température de liquide de refroidissement (ECTS)

Le capteur de température de liquide de refroidissement est monté à l'arrière de la culasse.

Le capteur perçoit la température de liquide de refroidissement sous forme de valeur ohmique de thermistance. Cette valeur ohmique est convertie en signal de tension, et ce signal est envoyé à l'ECM. Le volume d'injection augmente lorsque la température de liquide de refroidissement baisse.

La valeur ohmique de la thermistance augmente quand la température de liquide de refroidissement baisse (thermistance CTN) et inversement lorsque la température augmente

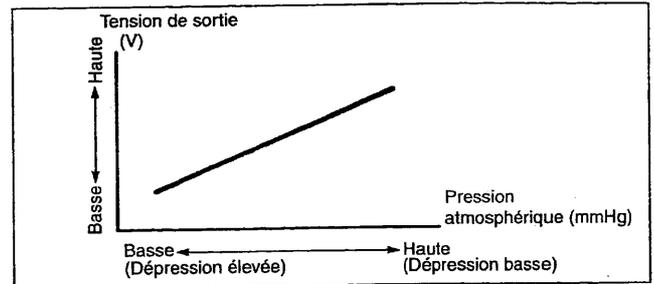


Capteur de pression atmosphérique (APS)

Le capteur de pression atmosphérique se trouve au dessus de l'ECM

Le capteur perçoit la pression atmosphérique, cette pression est convertie en un signal de tension envoyé à l'ECM .

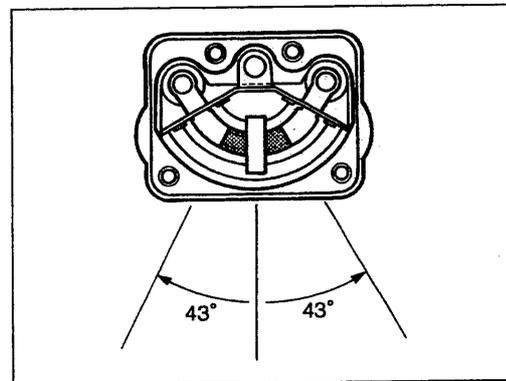
La durée d'injection de carburant de base est déterminée en fonction du signal de tension. Le signal de tension augmente proportionnellement à la pression atmosphérique



Capteur de renversement (TOS)

Le capteur de renversement se trouve devant le support de batterie.

Le capteur perçoit l'inclinaison de la moto. Quand l'inclinaison est supérieure à 43°, l'interrupteur mécanique se ferme et un signal est envoyé à l'ECM. L'ECM coupe l'alimentation électrique de la pompe à carburant, des injecteurs de carburant et l'allumage.



DEPANNAGE

Code panne et anomalie du système FI

CODE	CAPTEUR	RECOURS	REDEMARRAGE
C11	Position ACT	Conduisible	NON
C12	Régime moteur	Stop	NON
C13	Pression air admission	Conduisible	OUI
C14	Position papillon	Conduisible	OUI
C15	Température liquide refroidissement	Conduisible	OUI
C21	Température air admission	Conduisible	OUI
C22	Pression atmosphérique	Conduisible	OUI
C23	Capteur de chute	Stop	NON

Circuit de charge

Type de l'alternateur	Excitation permanente
Puissance	390 Watts/ 5000 tr/min
Résistance de bobine d'alternateur	0,2 - 1,5 Ohms
Tension à vide de l'alternateur	65 V AC à 5000 tr/min
Tension régulée	14,0 - 15,0 Volts à 5000 tr/min
Capacité batterie	12 Volts, 8 Ah