

Groupement Inter Académique II

CAP MAINTENANCE DE VÉHICULES AUTOMOBILES

Option : Motocycles

EP1

Analyse fonctionnelle et technologique

DOSSIER RESSOURCES

Ces documents sont à rendre en fin d'épreuve

Ce dossier comprend :

- Page 2/9 à 6/9 : Caractéristiques détaillées (doc. Revue MOTO technique Yamaha XT 660 N°137)
- Page 7/9 : Les normes de stockage
- Page 8/9 à 9/9 caractéristiques électriques (doc. Revue MOTO technique SUZUKI 125 Intruder N°130)

Groupement inter académique II	Session: 2006	Code : 500-25216R	
Examen :CAP Maintenance des véhicules automobiles Option motocycles			
Épreuve :	EP1 Analyse fonctionnelle et technologique	Ressources	
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h Coefficient : 4	Page 1 sur 9



Phénomène de mode, Yamaha décline son XT660 2004 en version « Supermotard ». Roue de 19 pouces à l'avant et pneumatiques routes. Ajoutez à cela un étrier et un disque de frein surdimensionnés, et vous obtenez une moto joueuse.

Yamaha « XT660R » et « XT660X »

UNE LONGUE LIGNÉE DE « XT ».

Neuf ans après la XTZ660, Yamaha nous présente un nouveau modèle dans sa gamme « XT », la XT660 déclinée en version trail, la XT660R et en version supermotard, la XT660X. L'expérience de la XTZ660 paraît avoir fait son chemin, cannibalisée par son aînée la XT600E, et ne va pas se reproduire. En effet, le modèle 600 cm³, millésime 2002, cesse d'être commercialisé en 2003.

Tableau des 1^{er} numéros de série :

Millésime	Modèle	1 ^{er} N° moteur	1 ^{er} N° cadre
2004	XT660R	M306E 000 101	V5DM01 100000
	XT660X		V5DM01 400000
2005	XT660R		VG5DM01 10000
	XT660X		VG5DM01 40000

>> BLOC MOTEUR

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR

Monocylindre 4 temps, incliné vers l'avant, simple arbre à cames en tête commandant 4 soupapes par l'intermédiaire de basculeurs dédoublés. Système de réglage du jeu aux soupapes par vis et contre-écrou. Entraînement de l'arbre à cames par chaîne silencieuse coté gauche du moteur.

Alésage x course : 100,0 x 84,0 mm.

Cylindrée : 659 cm³.

Taux de compression : 10,00 à 1.

Puissance administrative : 7 cv.

Puissance maxi (en kW/Ch) : 35,3 / 48.

Régime de puissance maxi : 6 000 tr/min.

Couple maxi : 5,84 m.daN.

Régime du couple maxi : 5 250 tr/min.

LUBRIFICATION

Lubrification sous pression avec carter sec. Huile contenue dans l'épave dorsale du cadre faisant office de réservoir d'huile. Pompe à huile trochoïdale, installée dans le carter d'embrayage et entraînée par la couronne de transmission primaire. Filtre à huile papier installé dans un logement sur le carter d'embrayage.

Pompe à huile à double rotor :

- Pompe principale amenant l'huile après passage par le filtre à l'arbre secondaire de boîte de vitesses, au vilebrequin et à la bielle puis à la culasse et à l'arbre à cames.

- Pompe à huile secondaire récupérant via une crépine l'huile dans le carter sec puis l'amenant pour lubrifier l'arbre primaire de boîte et simultanément, amenant l'huile au réservoir.

Utilisation d'une huile SAE 10W30 à 20W50 suivant utilisation et température externe. Huile répondant à la norme API classification SE - SF - SG ou plus.

-20° C	-10° C	0° C	10° C	20° C	30° C	40° C
		SAE 10W30				
		SAE 10W40				
		SAE 15W40 ou 15W50				
		SAE 20W40 ou 20W50				

Groupement inter académique II		Session: 2006	Code : 500-25216R	
Examen : CAP Maintenance des véhicules automobiles				
Option motocycles				
Épreuve : EP1 Analyse fonctionnelle et technologique			Ressources	
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h	Coefficient : 4	Page 2 sur 9

Quantité d'huile :

- Quantité totale : 2,9 litres.
- Après vidange : 2,50 litres.
- Après vidange et remplacement du filtre à huile : 2,6 litres.

VÉRIFICATION DU NIVEAU

Important : Ne jamais dévisser le bouchon de remplissage d'huile juste après une utilisation intensive de la moto car la pression, même faible, dans le réservoir risque de provoquer des projections d'huile et d'occasionner des brûlures. Ce contrôle est à effectuer régulièrement entre chaque vidange et d'une façon générale avant chaque long trajet. Procéder comme suit :

- Tenir la moto droite sur un plan horizontal.
- Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti durant quelques minutes jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement soit environ 70°C.
- Arrêter le moteur et attendre quelques minutes que le niveau de l'huile se stabilise.
- Dévisser le bouchon de remplissage du réservoir puis essuyer la jauge (Photo 8, repères mini - maxi).
- Remettre la jauge sans la visser, puis la retirer. Le niveau d'huile doit se trouver entre les deux traits repères.

- Rechercher dans la trousse à outils fournie avec la moto la plaque de vidange d'huile moteur. L'installer sous la vis de vidange du bloc moteur.
- Dévisser la vis de vidange du bloc moteur (Photo 10). Récupérer sa rondelle/joint d'étanchéité.
- Sur l'avant du cadre, dévisser ensuite la vis de vidange du réservoir d'huile (Photo 11).
- Sur le couvercle du filtre d'huile, dévisser la vis inférieure servant de vis de vidange du logement du filtre à huile (Photo 12, vidange).
- Laisser l'huile s'écouler totalement.
- Installer la vis de vidange du bloc moteur équipée de préférence d'une rondelle d'étanchéité

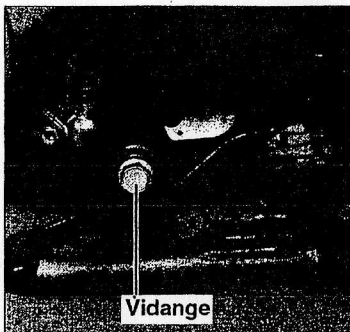


PHOTO 10 (Photo RMT)

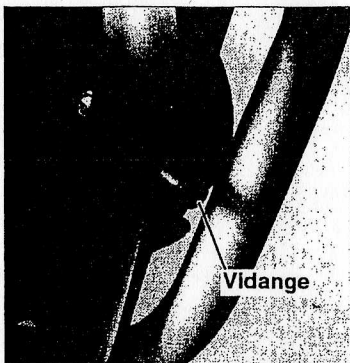


PHOTO 11 (Photo RMT)

- Si nécessaire compléter le niveau avec une huile identique à celle déjà contenue dans le réservoir. Amener le niveau au regard du trait supérieur (repère maxi) de la jauge.
- Nettoyer la jauge ainsi que son joint torique puis mettre en place le bouchon jauge du réservoir.

REPLACEMENT DE L'HUILE MOTEUR

Aux premiers 1 000 Km puis tous les 10 000 Km ou tous les ans, remplacer l'huile moteur. Effectuer cette opération moteur chaud pour faciliter l'écoulement de l'huile.

VIDANGE DE L'HUILE MOTEUR

Attention : L'huile de moteur sert à la lubrification de l'embrayage. Certains types d'huile ou certains additifs risquent de provoquer un patinage de l'embrayage. Par conséquent, Yamaha préconise de ne pas utiliser d'additifs chimiques ou d'huile de qualité CD ou plus. Ne pas utiliser d'huiles marquées « Energy conserving II (économie d'énergie II) ou plus.

- Placer un récipient sous le moteur.
- Déposer le bouchon de remplissage du circuit.
- Déposer la trappe donnant accès au pignon d'entraînement de l'arbre à cames (2 vis - 1 joint torique) (Photo 9).

neuve ou en parfait état. Serrer la vis au couple prescrit de 3,0 m.daN.

- Remettre ensuite la vis de vidange du réservoir d'huile. Elle aussi équipée d'une rondelle d'étanchéité de préférence neuve. Cette dernière se serre à 1,8 m.daN.
- Mettre en place la vis de vidange du boîtier de filtre d'huile. Cette vis est serrée à 1,0 m.daN.
- Faire le plein du réservoir d'huile moteur recommandée.

Attention : Le réservoir d'huile doit être rempli d'huile en deux étapes. Pour commencer, remplir le réservoir de 1,9 litre d'huile. Démarrer le moteur, donner cinq ou six coups de gaz. Couper le moteur puis ajouter le reste d'huile moteur.

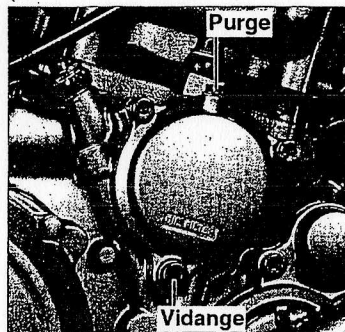
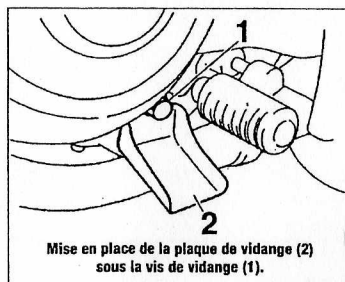


PHOTO 12 (Photo RMT)



Mise en place de la plaque de vidange (2) sous la vis de vidange (1).



PHOTO 9 (Photo RMT)



PHOTO 8 (Photo RMT)

- Vidange totale : 2,90 l.
- Vidange simple : 2,50 l.
- Vidange avec remplacement du filtre d'huile : 2,60 l.

- Mettre en place le bouchon de remplissage du réservoir d'huile ainsi que la trappe d'accès au pignon d'entraînement de l'arbre à cames (les vis de la trappe se serrent à 1,0 m.daN).
- Mettre le moteur en marche, le laisser atteindre sa température de fonctionnement puis le couper.
- Vérifier qu'il n'y ait pas de fuites d'huile moteur.
- Vérifier ensuite le niveau d'huile.
- Vérifier ensuite la pression d'huile moteur comme suit :

- Desserrer légèrement la vis de purge sur la partie supérieure du couvercle de filtre d'huile (Photo 12).
 - Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti jusqu'à ce que l'huile commence à suinter par la vis de purge. Si l'huile ne s'écoule pas après 1 minute couper immédiatement le moteur afin qu'il ne serre pas. Dans ce cas il vous faudra contrôler que les passages d'huile, le filtre d'huile ou la pompe à huile ne présentent pas d'anomalies (fuites ou dommages) - voir au chapitre « Réparation » les opérations traitant du circuit de lubrification.
 - Une fois le problème résolu, mettre en marche le moteur et contrôler à nouveau la pression d'huile du moteur.
- Pour finir, serrer la vis de purge au couple de serrage spécifique de 0,5 m.daN.

REPLACEMENT DU FILTRE D'HUILE

Yamaha préconise le remplacement du filtre à huile toutes les deux vidanges. Nous vous conseillons d'effectuer cette opération à chaque vidange.

Une fois les différentes vis de vidange déposées, procéder au remplacement de la cartouche filtrante d'huile comme suit :

- Déposer le couvercle du logement du filtre (2 vis restantes).
- Déposer le couvercle et récupérer les deux joints toriques (le joint de logement du filtre ainsi que le petit joint torique de l'alsage de la vis de vidange du filtre) (Photo 13, Jt).

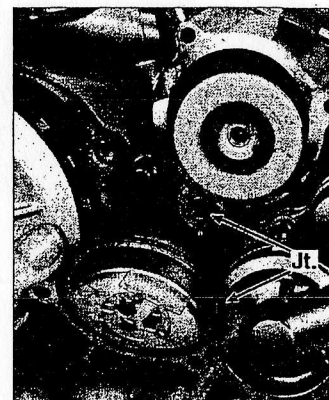


PHOTO 13 (Photo RMT)

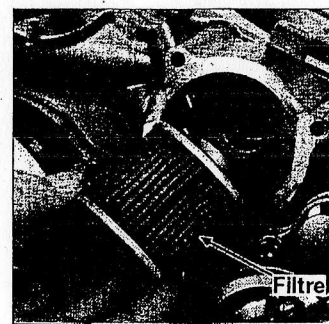


PHOTO 14 (Photo RMT)

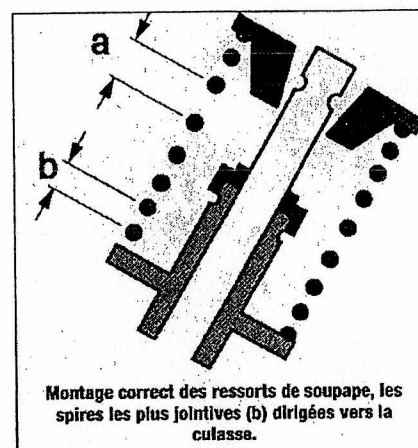
- Contrôler l'état de ces deux joints torique. Procéder à leur remplacement si leur état le nécessite.
- Installer la nouvelle cartouche filtrante (Photo 14, filtre).
- Huiler légèrement les joints toriques d'étanchéité au niveau du couvercle. Installer ensuite le couvercle. Ses vis de fixation sont serrées à 1,0 m.daN.
- Faire ensuite le plein d'huile moteur puis effectuer les opérations décrites dans le paragraphe précédent.

Groupement inter académique II	Session:	2006	Code :	500-25216R
Examen :CAP Maintenance des véhicules automobiles				
Option motocycles				
Épreuve : EP1 Analyse fonctionnelle et technologique			Ressources	
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h	Coefficient : 4	Page 3 sur 9

> CULASSE

PRINCIPAUX RENSEIGNEMENTS

	Valeurs	
	standard	limites
Culasse :		
- Défaut de planéité	—	0,03
Arbre à cames :		
- Hauteur de cames		
• Admission	43,488 à 43,588	43,338
• Échappement	43,129 à 43,229	42,983
- Diamètre de cames		
• Admission	36,959 à 37,059	36,840
• Échappement	37,007 à 37,107	36,886
- Faux rond d'arbre à cames	—	0,040
Culbuteurs et axes de culbuteur :		
- Alésage des culbuteurs	12,000 à 12,018	12,036
- Diamètre des culbuteurs	11,981 à 11,991	11,955
- Jeu axe/culbuteur	0,009 à 0,037	0,081
Soupapes :		
- Diamètre des têtes de soupape		
• Admission	37,90 à 38,10	—
• Échappement	31,90 à 32,10	—
- Largeur des portées de soupape		
• Admission	2,260	—
• Échappement	1,91 à 2,62	—
- Largeur des sièges de soupape	1,00 à 1,20	1,60
- Épaisseur de la marge	0,80 à 1,20	—
- Alésage standard du guide	6,000 à 6,012	6,050
- Ø standard de queue de soupapes		
• Admission	5,975 à 5,990	5,945
• Échappement	5,960 à 5,975	5,930
- Jeu diamétral standard		
• Admission	0,010 à 0,037	0,080
• Échappement	0,025 à 0,052	0,10
- Faux-rond limite queue soupape	—	0,010
Ressorts de soupapes :		
- Longueur libre standard	40,38	38,36
- Longueur en place	35,00	—
- Tarage soupape fermée (kg)	17,44 à 20,09 Kg	—
- Faux équerrage	—	2,5° / 1,8 mm

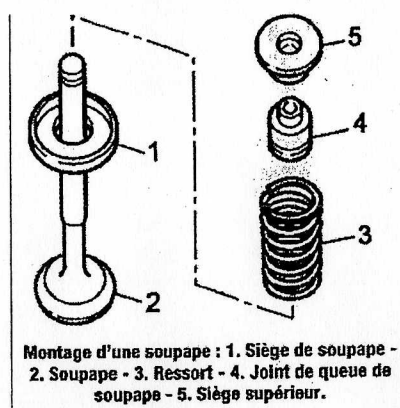


Repose des soupapes :

- Nettoyer parfaitement les sièges et les soupapes avec un chiffon propre imbibé d'essence.
- Enduire les queues de soupapes et les guides d'huile au bisulfure de molybdène.
- Identifier les soupapes pour les remettre à leur place respective. Si les soupapes ont été rangées soigneusement en notant leur emplacement (cas de remontage des soupapes d'origine), il n'y a pas de risque de se tromper.
- Remplacer obligatoirement le joint de queue de soupape.
- Monter les soupapes, les sièges inférieurs, les ressorts et les coupelles supérieures à leurs places respectives, puis comprimer ces ressorts avec le lève soupape (comme au démontage) pour mettre les demi-lunes de clavetage. S'assurer du parfait clavetage des soupapes.

Nota : les ressorts étant à pas variable, il faut donc les remonter dans le bon sens avec leur extrémité dont les spires sont les plus rapprochées, vers le bas, c'est-à-dire contre la culasse.

- Contrôler l'étanchéité des soupapes en remplissant d'essence, tour à tour, les conduits d'admission et d'échappement. Observer les soupapes pour déceler le moindre suintement d'essence. Si c'est le cas, il faut roder la soupape correspondante après l'avoir déclavetée.



Groupement inter académique II	Session:	2006	Code :	500-25216R
Examen : CAP Maintenance des véhicules automobiles Option motocycles				
Épreuve :	EP1 Analyse fonctionnelle et technologique			Ressources
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h	Coefficient : 4	Page 4 sur 9

Entretien >>

Yamaha « XT660R » et « XT660X »

>> PÉRIODICITÉ DES ENTRETIENS

OPÉRATIONS À EFFECTUER

Tour les :	1	10	20	30	40
------------	---	----	----	----	----

Kilométrage au compteur (X par 1 000 Km)

Le plus régulièrement possible avant, chaque long trajet

Le plus régulièrement possible avant, chaque long trajet

Suivant les conditions d'utilisation

(N) Suivant utilisation (environ 5 000km)

(R) à 20 000km

OPÉRATIONS À EFFECTUER	1	10	20	30	40
HUILE MOTEUR					
<input checked="" type="checkbox"/> - Contrôle du niveau	•	•	•	•	•
<input checked="" type="checkbox"/> - Remplacement de l'huile et de son filtre					•
REFROIDISSEMENT					
<input checked="" type="checkbox"/> - Niveau de liquide					
<input checked="" type="checkbox"/> - Vidange du circuit					
<input checked="" type="checkbox"/> - Nettoyage du radiateur					
FILTRE D'AIR ET ALIMENTATION					
<input checked="" type="checkbox"/> - Nettoyage du filtre (N) – remplacement du filtre (R)					
<input checked="" type="checkbox"/> - Nettoyage du reniflard d'huile	•				
INJECTION					
<input checked="" type="checkbox"/> - Jeu aux câbles des gaz	•	•	•	•	•
<input checked="" type="checkbox"/> - Réglage du ralenti		•	•	•	•
<input checked="" type="checkbox"/> - Contrôle du système injection d'air (AIS)					
SOUPPAPES					
<input checked="" type="checkbox"/> - Contrôle du jeu aux soupapes					•
ALLUMAGE					
<input checked="" type="checkbox"/> - Contrôle des bougies (C) – Remplacement (R)		(C)	(C)	(R)	(C)
EMBRAYAGE					
<input checked="" type="checkbox"/> - Contrôle et réglage		•	•	•	•
CHAÎNE SECONDAIRE					
<input checked="" type="checkbox"/> - Graissage et tension					
DIRECTION					
<input checked="" type="checkbox"/> - Contrôle et réglage du jeu à la colonne		•	•	•	•
FOURCHE					
<input checked="" type="checkbox"/> - Vidange					
FREINAGE					
<input checked="" type="checkbox"/> - Liquide de frein (C) : Contrôle – (R) Remplacement)					(C) au + tous les 500 km (R) tous les 2 ans maxi
<input checked="" type="checkbox"/> - Remplacement des durits de frein		•			
<input checked="" type="checkbox"/> - Contrôle d'usure des plaquettes de frein		•			
PNEUMATIQUES					
<input checked="" type="checkbox"/> - Contrôle de l'usure des pneumatiques		•	•	•	•
Graissage					

Groupement inter académique II	Session: 2006	Code : 500-25216R
Examen : CAP Maintenance des véhicules automobiles Option motocycles		
Épreuve : EP1 Analyse fonctionnelle et technologique	Ressources	
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h Coefficient : 4
		Page 5 sur 9

ÉLÉMENTS DE FOURCHE

Dépose d'un élément de fourche :

Déposer dans un premier temps : le garde boue avant, la protection des tubes de fourche, le carénage de tête de fourche et la roue avant. Procéder ensuite comme suit :

- Déposer la bavette de garde boue maintenue par deux pattes sur la version « R » et par un pontet rigidificateur sur la version « X ».
- Déposer la patte de maintien de la durit de frein composée de deux éléments (suivant l'élément que vous déposez).
- Déposer l'étrier de frein, si vous déposez l'élément de fourche droit.
- Dévisser les vis de bridage de l'élément au té supérieur de colonne.
- Débloquer le bouchon de tube de fourche.
- Dévisser les vis de fixation au té inférieur.
- Extraire l'élément de fourche par le bas.

Installation d'un élément de fourche :

Procéder à l'inverse des opérations de dépose en respectant les points suivants :

- Au remontage de l'élément de fourche, aligner la face supérieure du tube de fourche (sous sa vis bouchon) avec la face supérieure du té supérieur.
- Respecter les différents couples de serrage.

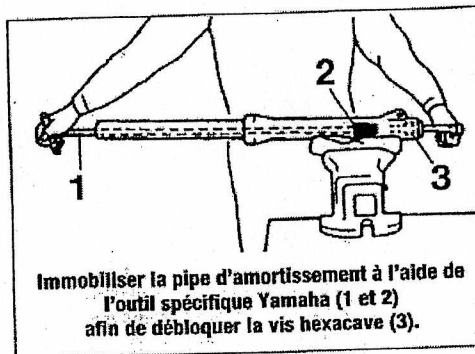
Désassemblage d'un élément de fourche :

Nota : Si vous désassemblez un élément de fourche, un certain nombre d'éléments seront à remplacer systématiquement au remontage :

- Joint torique de bouchon de fourche.
- Cache poussière du fourreau de fourche.
- Joint à lèvres du fourreau.
- Bagues de coulissement (du fourreau, du tube de fourche et de la pipe d'amortissement).
- La rondelle joint de la vis hexacave de maintien de la pipe d'amortissement au pied du fourreau de fourche.

Procéder comme suit, une fois l'élément de fourche déposé.

- Déposer le bouchon de tube de fourche équipé d'un joint torique. Attention lors de la dépose à la pression du ressort installé sous le bouchon.
- Déposer la rondelle siège du ressort de fourche.
- Extraire le ressort de fourche.
- Vidanger l'huile de fourche contenue dans l'élément dans un récipient approprié. Pomper plusieurs fois le tube dans le fourreau pour le vidanger correctement.
- Dégager sur le fourreau de fourche :
 - le cache poussière.
 - le clip de maintien du joint à lèvres
- Déposer ensuite la vis hexacave à la base du fourreau de fourche.
 - Utiliser l'outil de maintien de la pipe d'amortissement (outil composé de l'outil 90890-01460 et de la tige en té 90890-01326).
 - Vous pouvez aussi déposer la vis hexacave comme suit : Remettre en place le ressort ainsi que le bouchon. Comprimer l'élément de fourche. À l'aide d'une clé à choc, débloquent puis dévisser la vis hexacave.
 - Récupérer la rondelle d'étanchéité en cuivre sur la vis hexacave.
 - Renverser l'élément de fourche et récupérer la pipe d'amortissement équipée de son ressort de rebond.

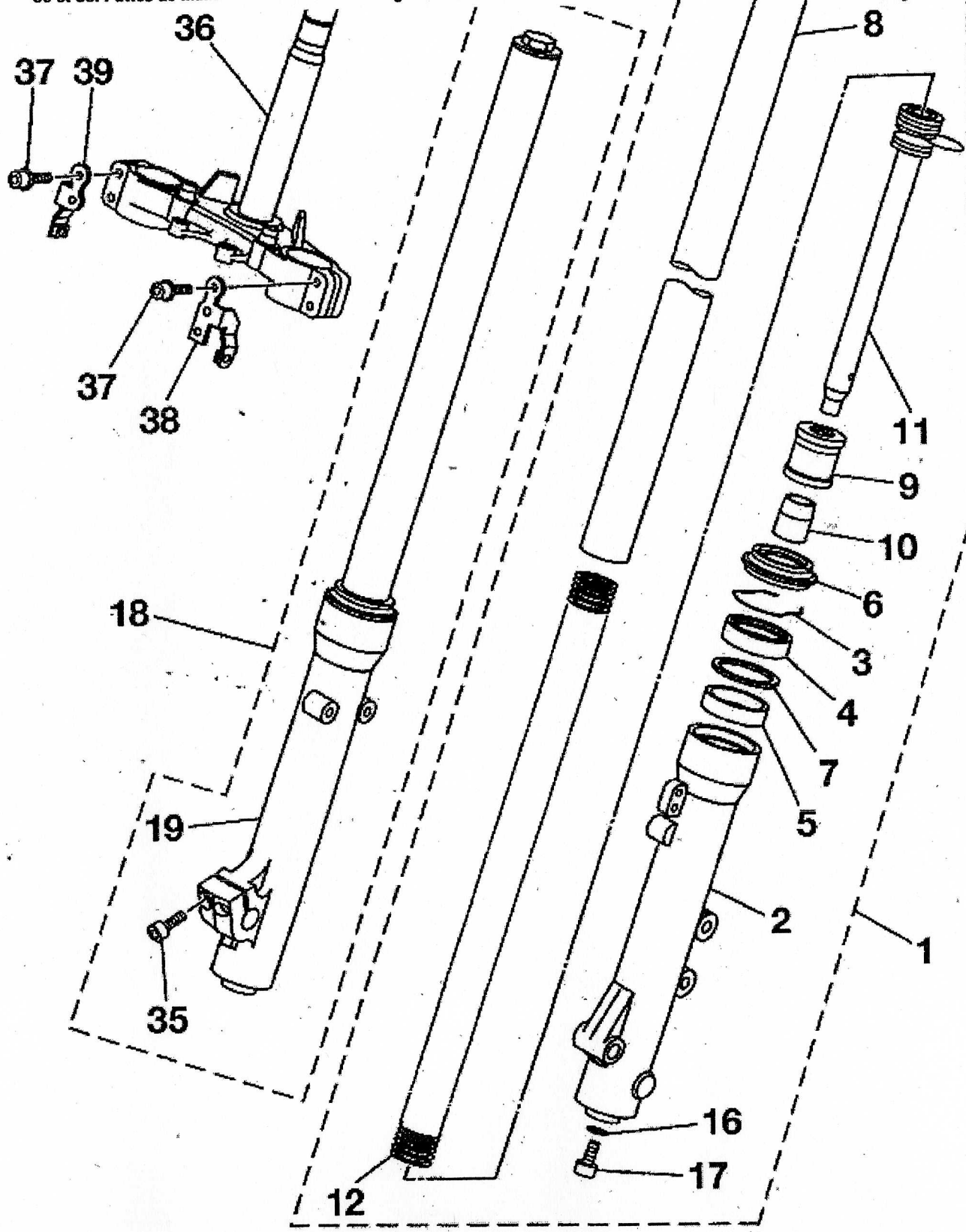


VALEURS DE CONTRÔLE

	Valeurs (en mm)	
	standard	limites
Modèle « XT660 R »		
• Niveau d'huile (fourche enfoncé, sans ressort) :	125 mm	—
• Contenance en huile de chaque tube :	640,0 cm ³	—
• Type d'huile de fourche :	SAE 10W	
• Longueur libre des ressorts de fourche :	640,0 mm	620 mm
• Longueur en place :	628,0 mm	—
• Raideur du ressort		
- de 0 à 120 mm	3,75 N/mm	—
- de 120 à 225 mm	6,00 N/mm	—
Modèle « XT660 X »		
• Niveau d'huile (fourche enfoncé, sans ressort) :	125 mm	—
• Contenance en huile de chaque tube :	600,0 cm ³	—
• Type d'huile de fourche :	SAE 10W	
• Longueur libre des ressorts de fourche :	593,0 mm	581 mm
• Longueur en place :	588,0 mm	—
• Raideur du ressort		
- de 0 à 120 mm	3,75 N/mm	—
- de 120 à 220 mm	6,00 N/mm	—

Groupement inter académique II	Session: 2006	Code : 500-25216R
Examen : CAP Maintenance des véhicules automobiles Option motocycles		
Épreuve :	EP1 Analyse fonctionnelle et technologique	Ressources
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h Coefficient : 4
		Page 6 sur 9

1. Élément de fourche gauche - 2. Fourreau de fourche - 3. Clips - 4. Joint à lèvres - 5. Bague de coulissement - 6. Cache poussière - 7. Siège de joint à lèvres - 8. Tube de fourche - 9. Ressort de rebond - 10. Cône de butée - 11. Pipe d'amortissement - 12. Ressort de fourche - 13. Rondelle siège de ressort - 14. Bouchon de tube de fourche - 15. Joint torique - 16. Rondelle d'étanchéité - 17. Vis hexacave - 18. Élément de fourche droit - 19. Fourreau droit - 35. Vis de bridage d'axe de roue - 36. Colonne de direction - 37. Vis de bridage de tube de fourche - 38 et 39. Pattes de maintien de tête de fourche gauche et droite.

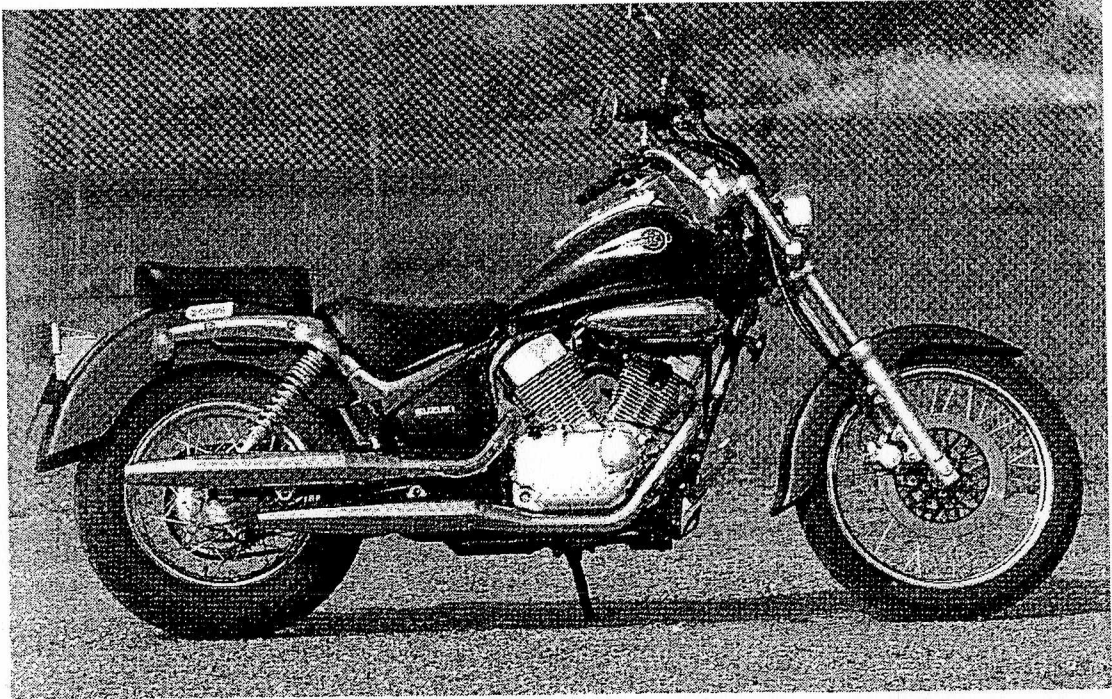


Groupement inter académique II	Session:	2006	Code :	500-25216R
Examen :CAP Maintenance des véhicules automobiles Option motocycles				
Épreuve : EP1 Analyse fonctionnelle et technologique			Ressources	
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h	Coefficient : 4	Page 7 sur 9

LES NORMES DE STOCKAGE

Batteries	Elles contiennent du plomb et de l'acide sulfurique et, à ce titre, présentent de grands risques pour l'environnement. Les filières de traitement des batteries sont en pleine évolution. Tout distributeur est tenu de reprendre gratuitement les batteries qui lui sont rapportées par les particuliers. Il convient de stocker les batteries pleines dans des bacs étanches résistant à l'acide (le béton ne résiste pas à l'acide des batteries). Il est par ailleurs recommandé, pour des raisons de sécurité, de stocker ces batteries dans un lieu inaccessible au public, en dehors des heures d'ouverture, et d'éviter d'en stocker plus de 100.
Emballages souillés et solides imprégnés	S'ils ont contenu des substances polluantes, ils sont soumis aux mêmes règles que ces substances : c'est-à-dire à l'émission d'un BSDI. Ils doivent être stockés séparément ne pas être mélangés à d'autres déchets et ne pas être réutilisés pour contenir d'autres substances.
Huiles usagées	Les huiles doivent être stockées dans une installation étanche avec rétention permettant la conservation jusqu'au ramassage. Tout mélange avec d'autres substances non huileuses est prohibé. L'installation doit être accessible aux véhicules de ramassage. Le détenteur est obligé de confier ces huiles à un ramasseur agréé d'huiles usagées. Celui-ci est tenu de collecter gratuitement dans votre entreprise sous quinze jours, tout lot supérieur à 600 litres. Comme pour les autres déchets, il y a interdiction de rejet, de dépôt, de brûlage, notamment pour le chauffage des locaux. Le détenteur est responsable de l'élimination des huiles mais il n'est en général pas autorisé à le faire lui-même (l'activité d'éliminateur d'huiles est soumise à agrément de la préfecture). Les huiles usagées sont soumises à une réglementation spécifique. Les liquides de frein sont assimilés, par la réglementation, aux huiles usagées. La prise en charge des huiles usagées est financée par une taxe parafiscale (TGAP) prélevée sur le produit neuf. Les professionnels de l'automobile sont pour le maintien d'un financement en amont de la collecte et pour l'élimination des huiles usagées (gratuité pour le détenteur).
Hydrocarbures	Leur stockage peut être soumis à autorisation ou déclaration selon la quantité stockée. Les réservoirs enterrés de liquides inflammables sont strictement réglementés. Les réservoirs installés en fosse doivent subir un contrôle d'étanchéité tous les cinq ans. Attention : la pose de réservoirs enterrés avec une simple enveloppe n'est plus autorisée.
Pots catalytiques	A récupérer impérativement car ils contiennent des métaux précieux (palladium, rhodium, platine) : ils ont donc une valeur marchande.
Solvants et diluants	Les solvants dégagent des COV (Composés Organiques Volatils) qui sont nuisibles à notre santé, aux bâtiments, aux cultures et à l'environnement en général. Pour le nettoyage, l'usage d'une fontaine à solvant est vivement recommandé. Les pistolets et autres pièces sont nettoyés dans cette fontaine qui fait circuler le solvant ainsi filtré et décanté. Le fût de solvants usés doit être régulièrement changé par le fournisseur de solvant qui en dépose un autre à la place. Les visites du fournisseur de solvant sont périodiques et sont en principe l'occasion de nettoyer et d'entretenir l'appareil. Ces solvants sont pour la plupart inflammables et doivent être stockés dans des fûts ou bidons hermétiquement fermés.

Groupement inter académique II	Session:	2006	Code :	500-25216R
Examen :CAP Maintenance des véhicules automobiles				
Option motocycles				
Épreuve : EP1 Analyse fonctionnelle et technologique			Ressources	
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h	Coefficient : 4	Page 8 sur 9



Suzuki « VL 125 Intruder »

>> EQUIPEMENTS ELECTRIQUE

Nota : pour ce chapitre, il est indispensable de posséder un multimètre pour le contrôle des différentes mesures.

Codes couleurs de fils valables pour l'ensemble du chapitre.

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

Groupement inter académique II		Session:	2006	Code :	500-25216R
Examen : CAP Maintenance des véhicules automobiles Option motocycles					
Épreuve : EP1 Analyse fonctionnelle et technologique				Ressources	
RESSOURCES	Date :	Durée : 2 h	Coefficient : 4	Page 9 sur 9	