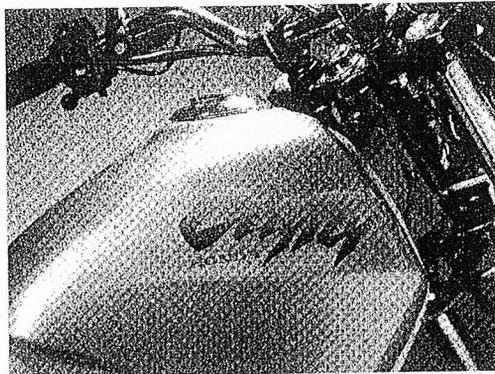


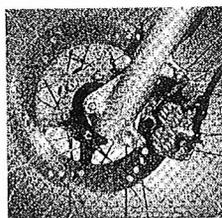
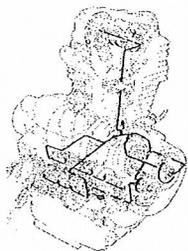
ANALYSE TECHNOLOGIQUE EP1

BEP MVM Moto



Dossier Ressources

Honda CLR 125 CityFly



BEP MAINTENANCE DES VEHICULES ET DES MATERIELS dominante : motocycles		Session 2008	RESSOURCES
Épreuve : EP1 - Analyse technologique	Durée : 2h	Coef. : 4	Page 1 sur 5

Caractéristiques générales :

CARBURATEUR

1 carburateur Keihin de 20 mm avec système de réchauffage de cuve électrique. Commande du boisseau par câble.

- Réglage de carburation : PDC5B
- Gicleur principal : 100.
- Gicleur de ralenti : 38.
- Cran de réglage de l'aiguille : 3ème cran
- Vis de richesse (Dévisser de) : 1,5 tour
- Régime de ralenti (tr/min) : 1 400 ± 100
- Hauteur de flotteur (mm) : 24
- Jeu à la poignée des gaz : 2 à 6 mm.
- Filtre à air par élément papier.

ALLUMAGE

Type d'allumage :

Allumage électronique DC CDI ,

Avance à l'allumage :

- Avance initial 15° Avant PMH à 1 400 tr/min.

Bougies :

- Bougie standard : NGK DPR 8 EA 9 - Nippon Denso : X24EPR-U9.
- Ecartement des électrodes : 0,8 à 0,9 mm.
- Dimensions du culot de bougie : Ø 12 x 19 mm de long.

CIRCUIT DE CHARGE/BATTERIE

Tension de l'équipement électrique : 12 Volts.

Alternateur triphasé, monté en bout gauche du vilebrequin,

Redresseur régulateur électronique. Tension de régulation : 14,5 V à 5 000 tr/min.

Batterie 12 V - 4 Ah alimentant le circuit d'éclairage et de signalisation, négatif à la masse.

Marque et référence :

- Yuasa YTH5L-BS.

Dimension de la batterie :

- Longueur : 110 mm, largeur : 68 mm, hauteur : 104 mm.

Protection de l'équipement électrique par un fusible de 20 ampères, contenu dans le support du relais de démarreur. Un fusible de rechange sous le support.

Circuits protégés par 3 fusibles : 2 fusibles de 10 A (frein , feux, avertisseur, clignotants et compteur et 1 de 15 A (phare et démarreur).

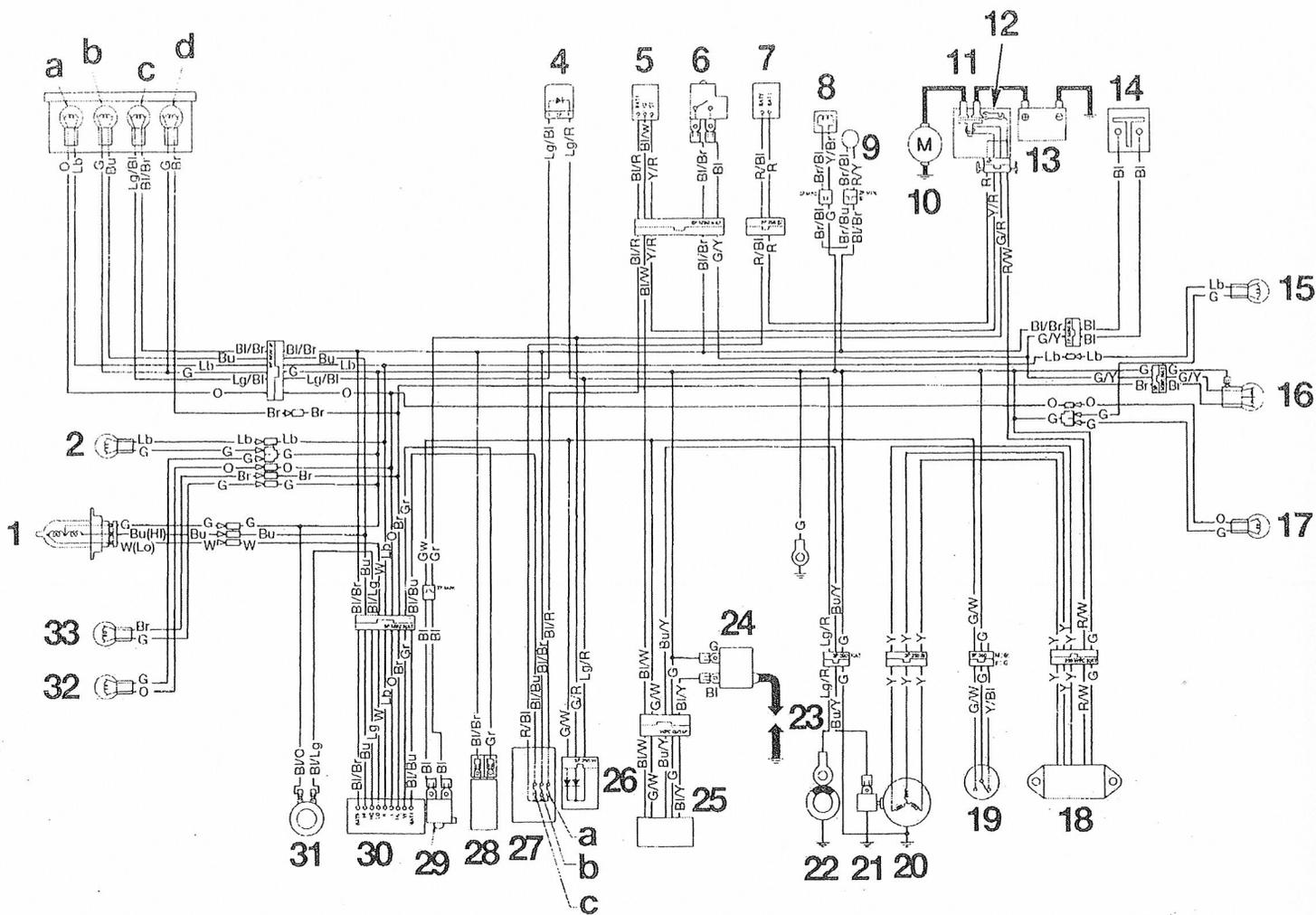
ÉCLAIRAGE AMPOULES

Phare rond : CEV de Ø 150 mm.

- Ampoule code/phare : 12 V - 36/35 W.
- Veilleuse : 12 V - 5 W.
- Feu arrière/stop : 12 V - 5/21 W.
- Clignotants : 12 V - 10 W x 4.
- Eclairage compteur : 12 V - 1,7 W x 1
- Témoins : 12 V - 1,7 W x 3 (clignotants - phare et point mort).

BEP MAINTENANCE DES VEHICULES ET DES MATERIELS dominante : motocycles	Session 2008	RESSOURCES	
Épreuve : EP1 - Analyse technologique	Durée : 2h	Coef. : 4	Page 2 sur 5

Schéma électrique complet du véhicule :



SCHEMA ÉLECTRIQUE DE LA HONDA " CL125 - CITYFLY "

- 1. Phare -
- 2. Clignotant avant droit -
- 3. Tableau de bord
(A. Témoin des clignotants -
I. Témoin du phare - C. Témoin de point mort - 4. Éclairage du compteur) -
- 4. Diode -
- 5. Contacteur du démarreur -
- 6. Contacteur de frein avant sur poignée de frein -
- 7. Contacteur à clé -
- 8. Résistance de chauffage
- 9. Thermo-contact
- 10. Démarreur -
- 11. Relais du démarreur -
- 12. Fusible principal -
- 13. Batterie -
- 14. Contacteur de feu stop sur pédale de frein -
- 15. Clignotant arrière droit -
- 16. Feu rouge et stop -
- 17. Clignotant arrière gauche -

- 18. Redresseur régulateur -
 - 19. Contacteur sur béquille latérale -
 - 20. Alternateur -
 - 21. Capteur d'allumage -
 - 22. Contacteur de point mort -
 - 23. Bougie -
 - 24. Bobine d'allumage -
 - 25. Boîtier d'allumage -
 - 26. Diodes -
 - 27. Boîtier à fusibles (A. Allumage (10A) -
B. Frein, avertisseur, feux arrière, clignotants et compteur (10 A) -
C. Phare et démarreur (15 A)) -
 - 28. Relais des clignotants -
 - 29. Contacteur sur poignée d'embrayage -
 - 30. Commande au guidon gauche (clignotant - phare - inverseur code/phare et avertisseur sonore) -
 - 31. Avertisseur sonore -
 - 32. Clignotant avant gauche -
 - 33. Feu de position.
- Code des coloris de fils :
Bl. Noir - Y. Jaune - Bu. Bleu - G. Vert - R. Rouge - W. Blanc -
Br. Marron - O. Orange - Lb. Bleu clair - Lg. Vert clair - P. Rose - Gr. Gris.

Caractéristiques détaillées des éléments électriques :

PRINCIPAUX RENSEIGNEMENTS

Circuit de charge

- Tension de régulation : 14,0 à 14,8 V à 5000 tr/min.
- Courant de fuite : maxi 1,0 mA.
- Capacité de l'alternateur : 200 W à 5 000 tr/min.
- Résistance du bobinage de charge : de 0,1 à 1,0 Ω .

Circuit d'allumage

- Bobines haute tension
- Résistance primaire: 0,2 à 0,3 Ω .
- Résistance du secondaire avec antiparasites: 7 à 9 k Ω .
- Tension de crête primaire: plus de 100 V.
- Résistance du capteur d'allumage: 50 à 170 Ω .
- Tension de crête du capteur d'allumage: plus de 0,7 V.

Démarrreur électrique

- Longueur des balais:
- Normal: 12,5 à 13,5 mm
- Mini: 8,5 mm

SYSTÈME DE RÉCHAUFFAGE

DU CARBURATEUR

Après dépose de la selle, procéder comme suit :

- Débrancher les connecteurs électrique de la sonde de réchauffage du carburateur (**Photo 88, flèche**) (connecteur 2 broches, blanc) et de la sonde de température d'air (**Photo 89, flèche**) (connecteur 2 fiches, noir).
- Vérifier la continuité entre le fil marron/bleu des deux connecteurs. Il doit y avoir continuité, en cas contraire, le fil doit être coupé ou la fiche d'un connecteur n'est pas sortie correctement.
- Vérifier ensuite la tension entre les bornes des fils noir/marron (+) et vert (-) au niveau des deux connecteurs côté faisceau, contacteur d'allumage sur " ON ".

- La mesure doit correspondre à la tension de la batterie. Si ce n'est le cas, vérifier que les fils ne sont pas coupés.

- Mesurer ensuite la résistance de la sonde de réchauffage.

- Valeur standard : entre 4 et 10 Ω .

- Si la valeur relevée est hors norme, procéder au remplacement de la sonde.

- Si la résistance est correcte, procéder au contrôle de la sonde de température d'air.

- Au dessus de 20° C, il ne doit pas y avoir continuité entre les fiches de la sonde.

- En dessous de 7° C, il doit y avoir continuité.

- Si ce n'est le cas, procéder au remplacement de la sonde de température.



PHOTO 88 (Photo RMT)



PHOTO 89 (Photo RMT)

Courbe caractéristique du capteur de température du système de réchauffage du carburateur :

