

ELECTRICITE

MOTOS SERIES K

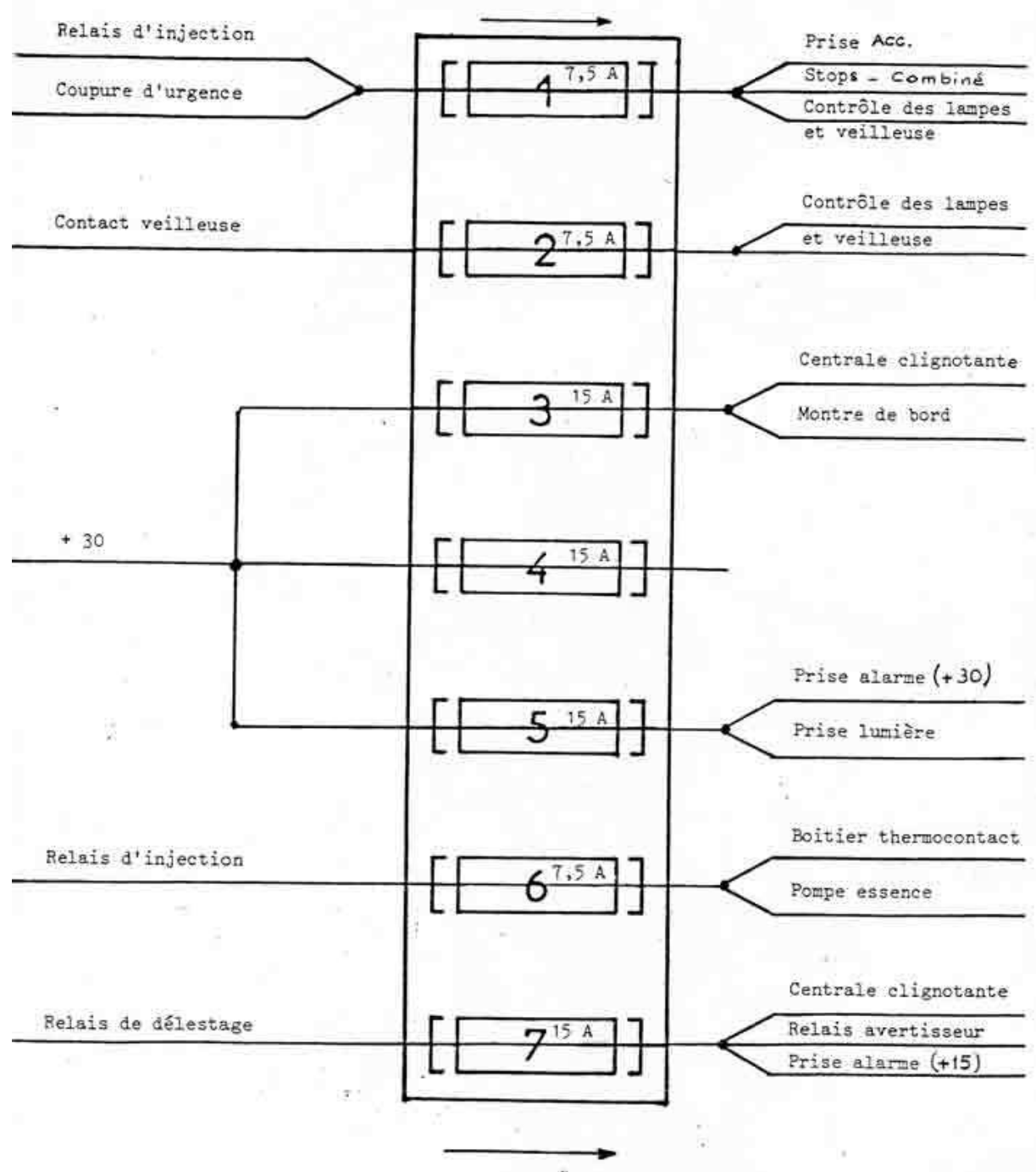


Document de travail du centre de formation SAV

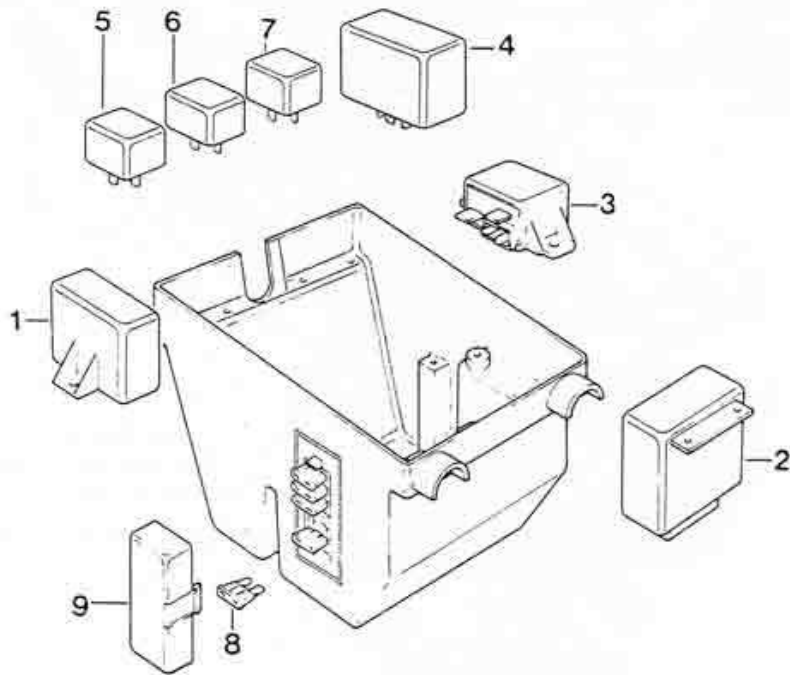
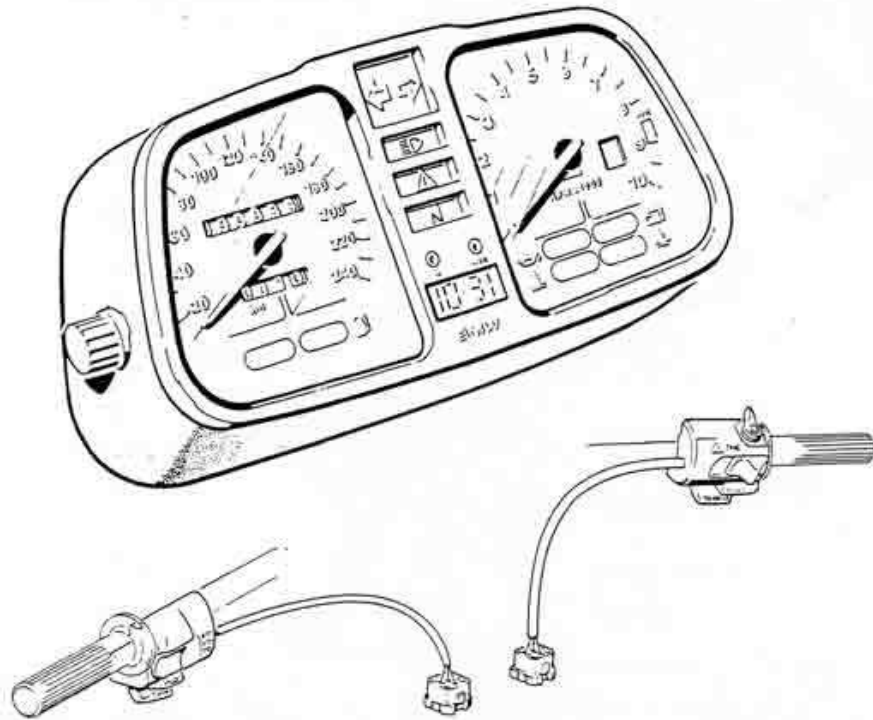
BMW
Service Après-Vente

Merh

FUSIBLES serie K



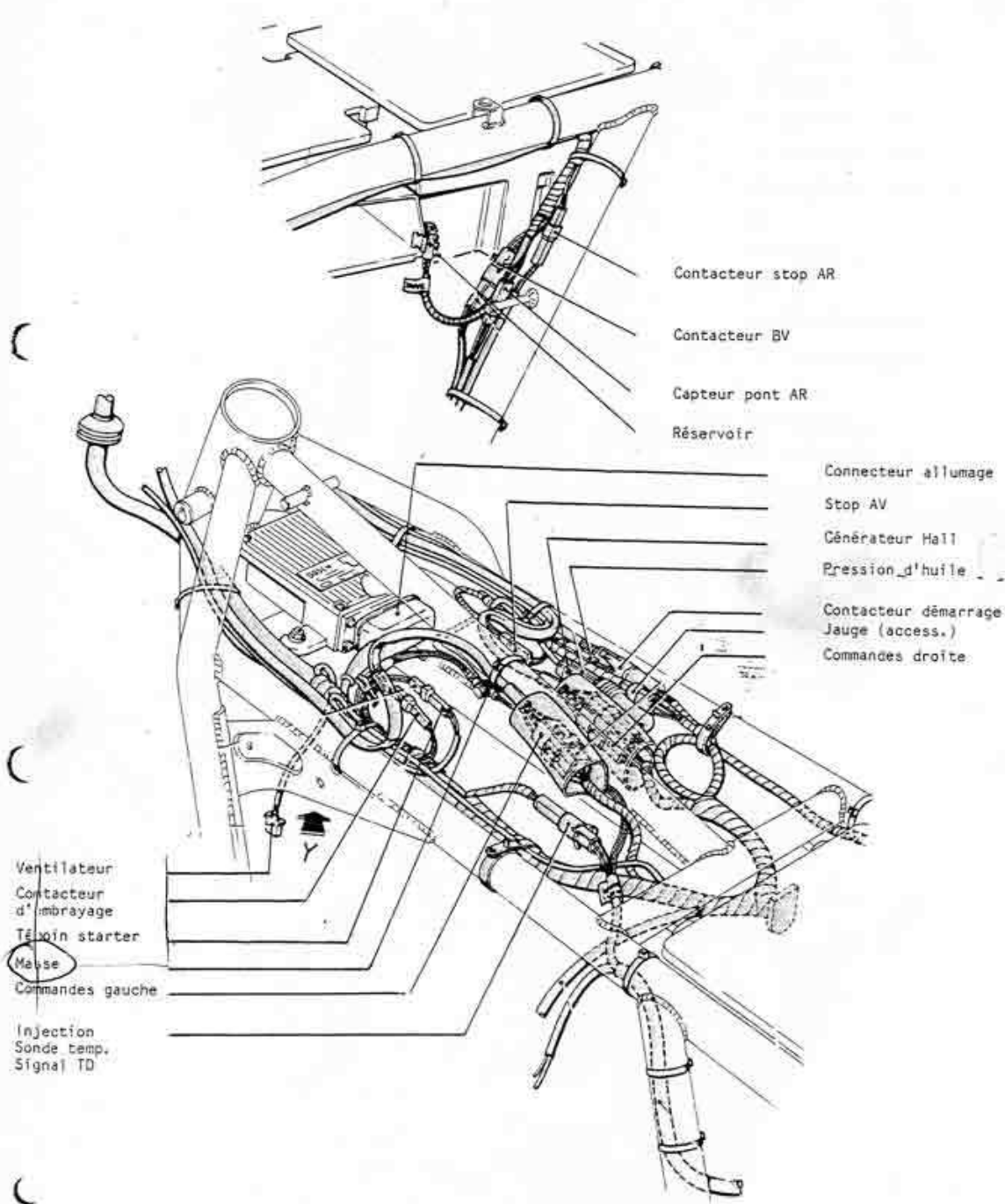
RELAIS



- 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 - Couvrecle

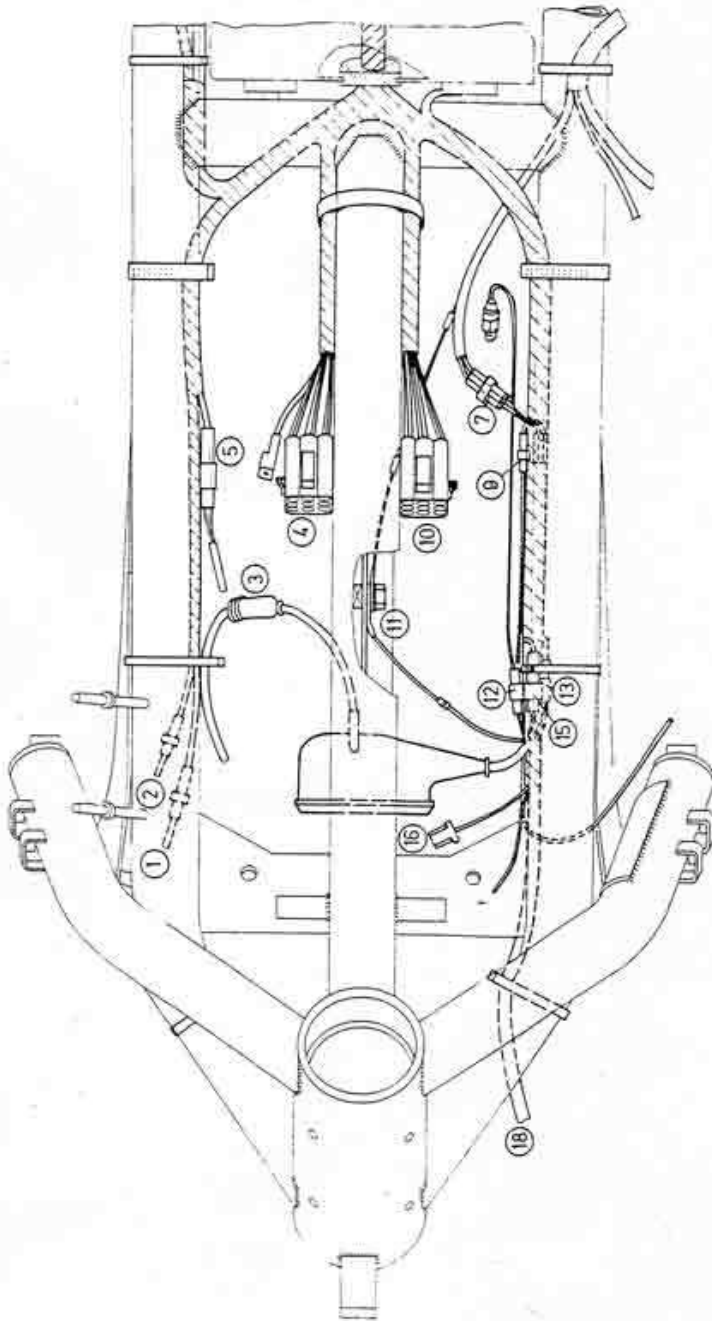
ELECTRICITE SERIE K



Contacteur stop AR
Contacteur BV
Capteur pont AR
Réservoir

Connecteur allumage
Stop AV
Générateur Hall
Pression_d'huile
Contacteur démarrage
Jauge (access.)
Commandes droite

Ventilateur
Contacteur d'embrayage
Témoign starter
Masse
Commandes gauche
Injection
Sonde temp.
Signal TD



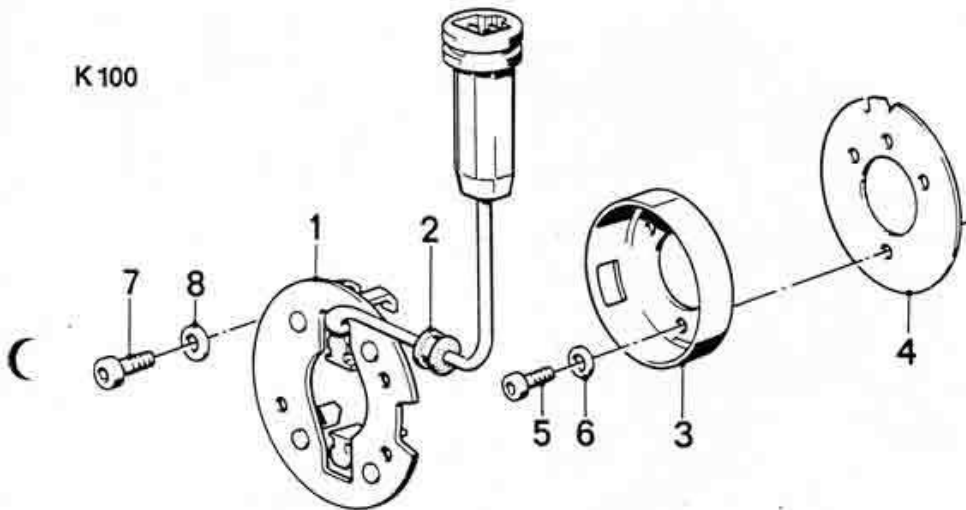
- 1 - Coupure clignotants
- 2 - Stop AV
- 3 - Générateur Hall
- 4 - Commandes droite
- 5 - Contacteur démarrage
- 6 -
- 7 - Injection - Sonde NTC
- 8 -
- 9 - Poignée chauffante (acc.)
- 10 - Commandes gauche
- 11 - Masse
- 12 - Contacteur embrayage
- 13 - Témoin starter
- 14 -
- 15 - Feux détresse
-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

SERIE K

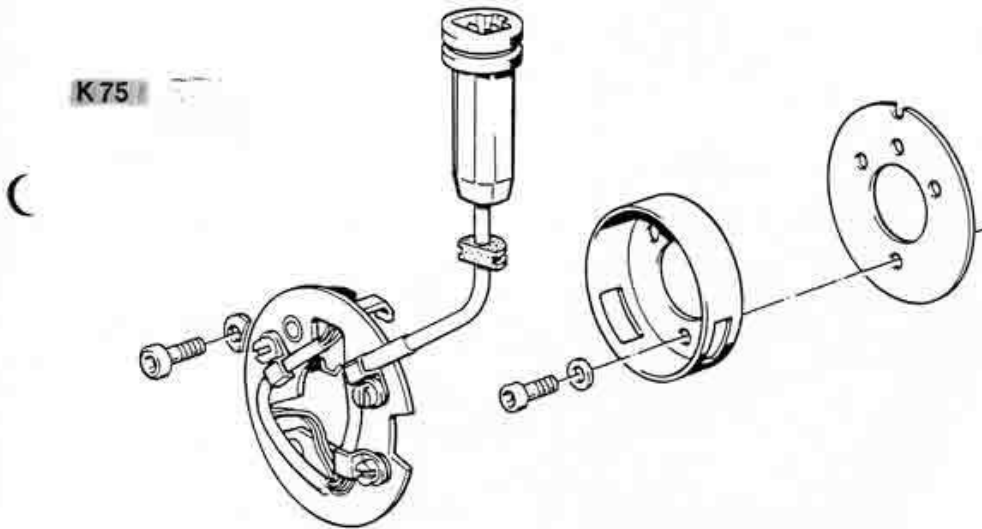
Generateurs Hall



K100

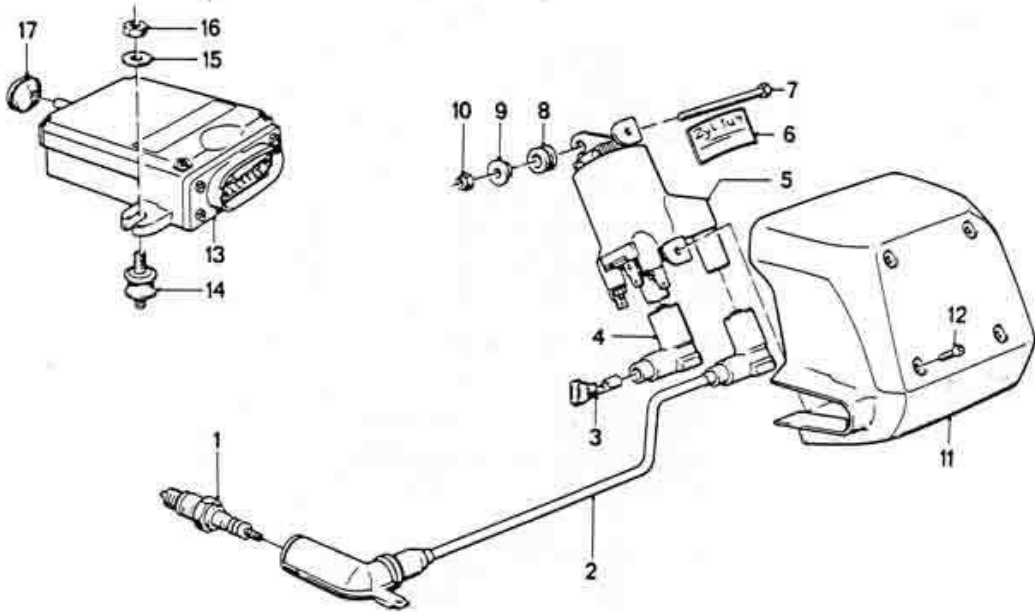


K75

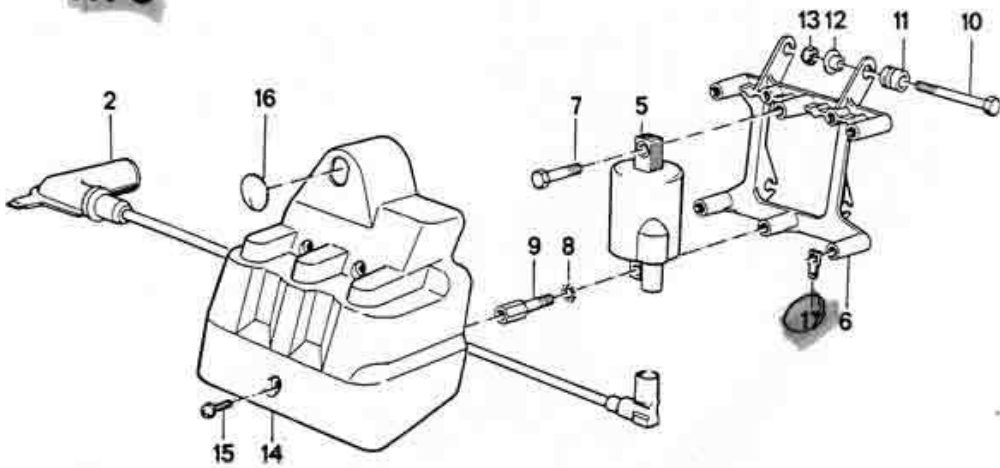




K100



K75



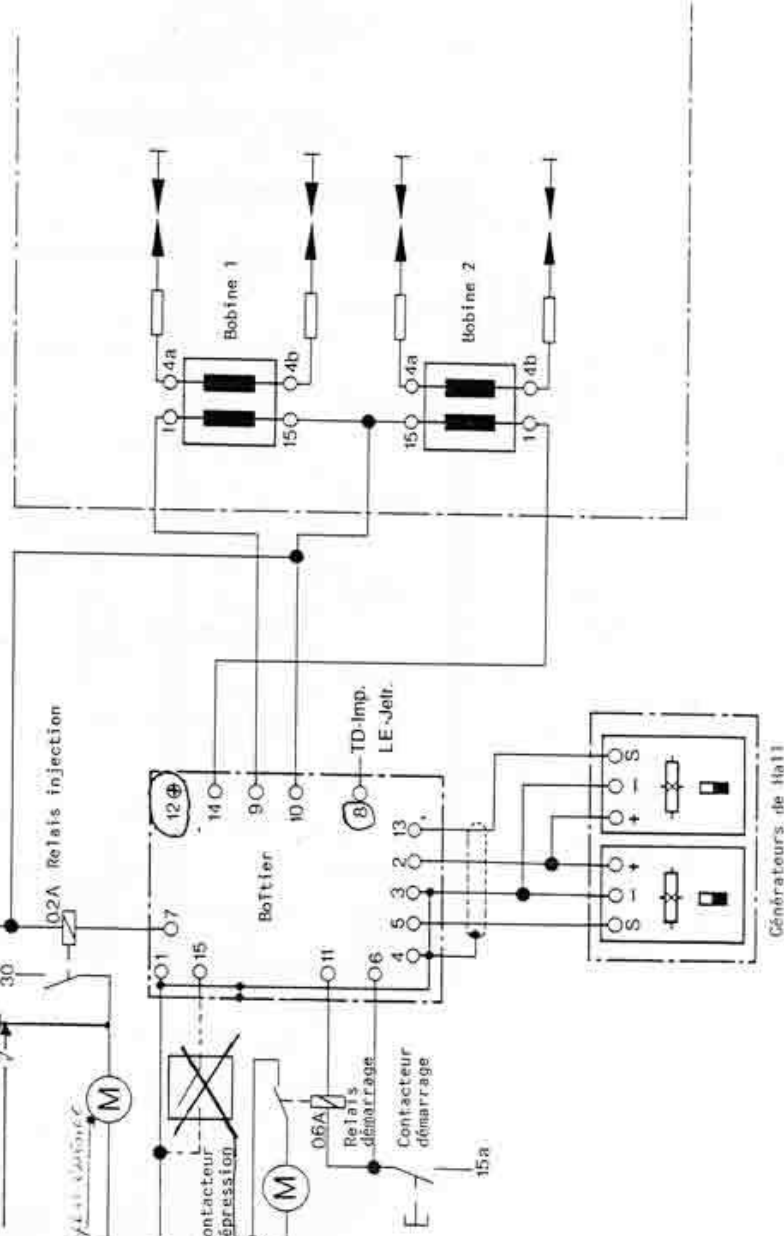
ALLUMAGE K 100

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

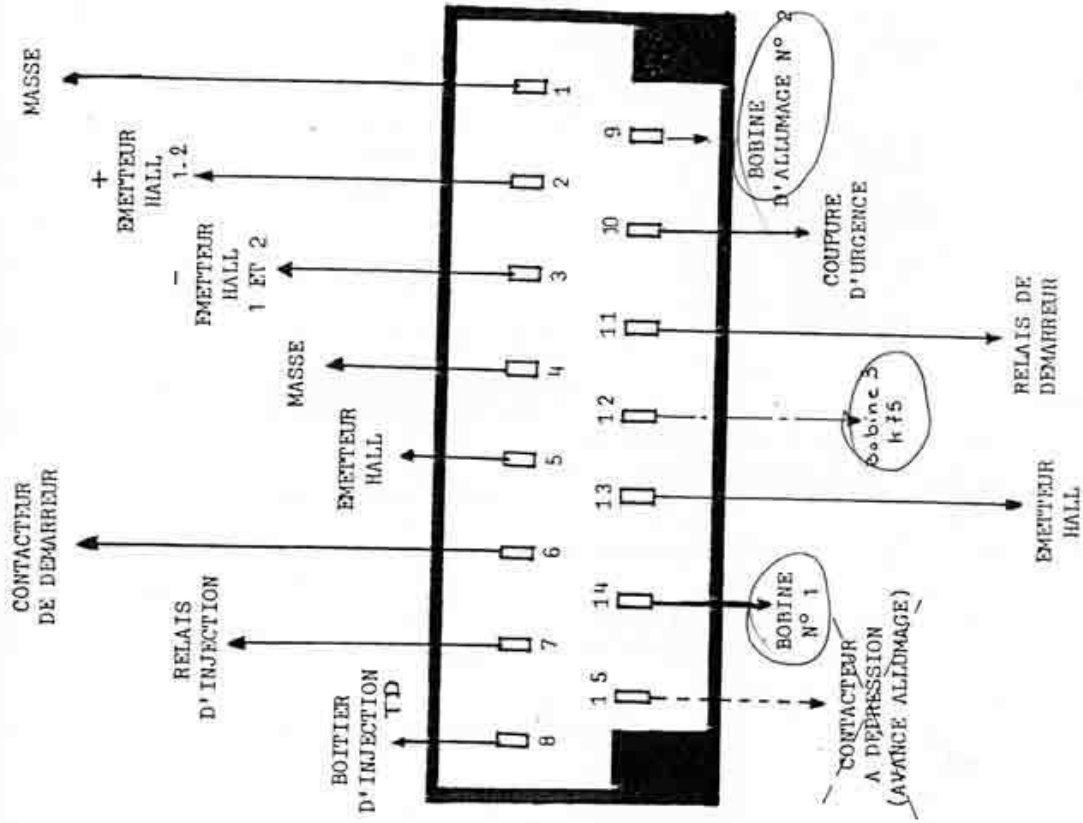


8 admetteurs comp. 600 et section L&E-J&A

boitier d'allumage

K 100


K 75



1. CONTACTEUR BOITE DE VITESSES

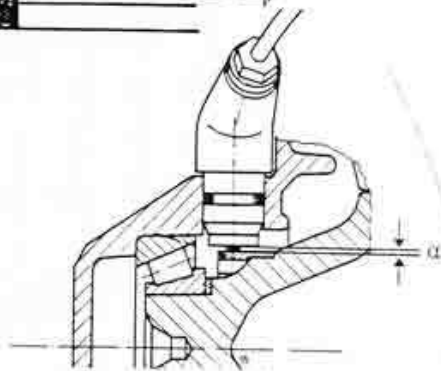
Les 3 fils seront reliés à la masse en fonction du rapport engagé.

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



2. CAPTEUR INDUCTIF DE PONT AR

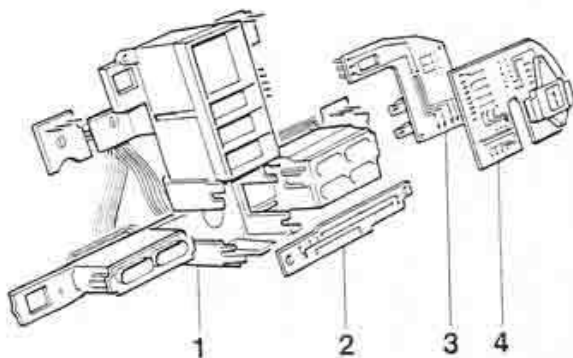
- La tension alternative émise par le capteur se situe entre 0,3 et 5,5 volts selon la vitesse.
- Entrefer entre capteur et roue :
 $\alpha = 0,5 \text{ à } 1,2 \text{ mm}$
- Résistance $\sim 2,9 \text{ K}\Omega$



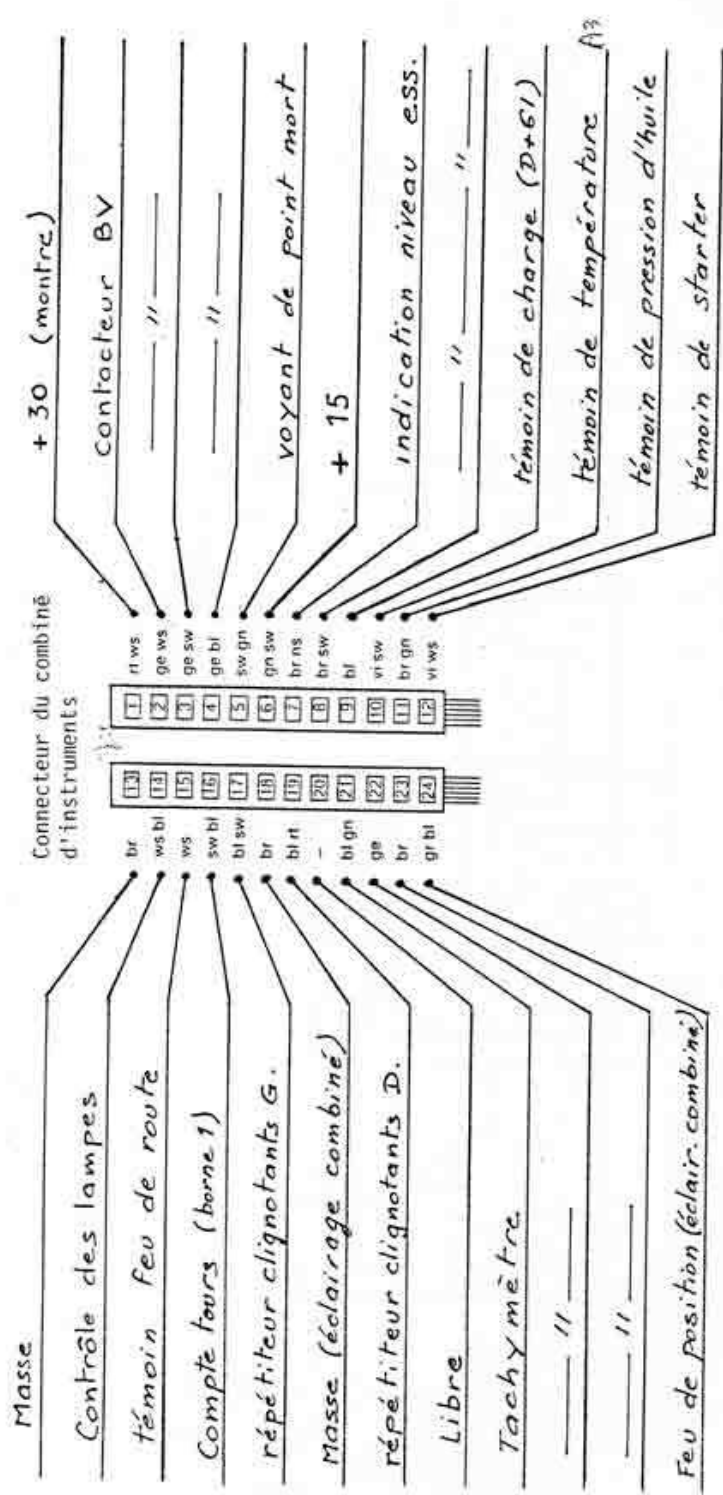
3. CONTACTEUR THERMIQUE DE VENTILATEUR

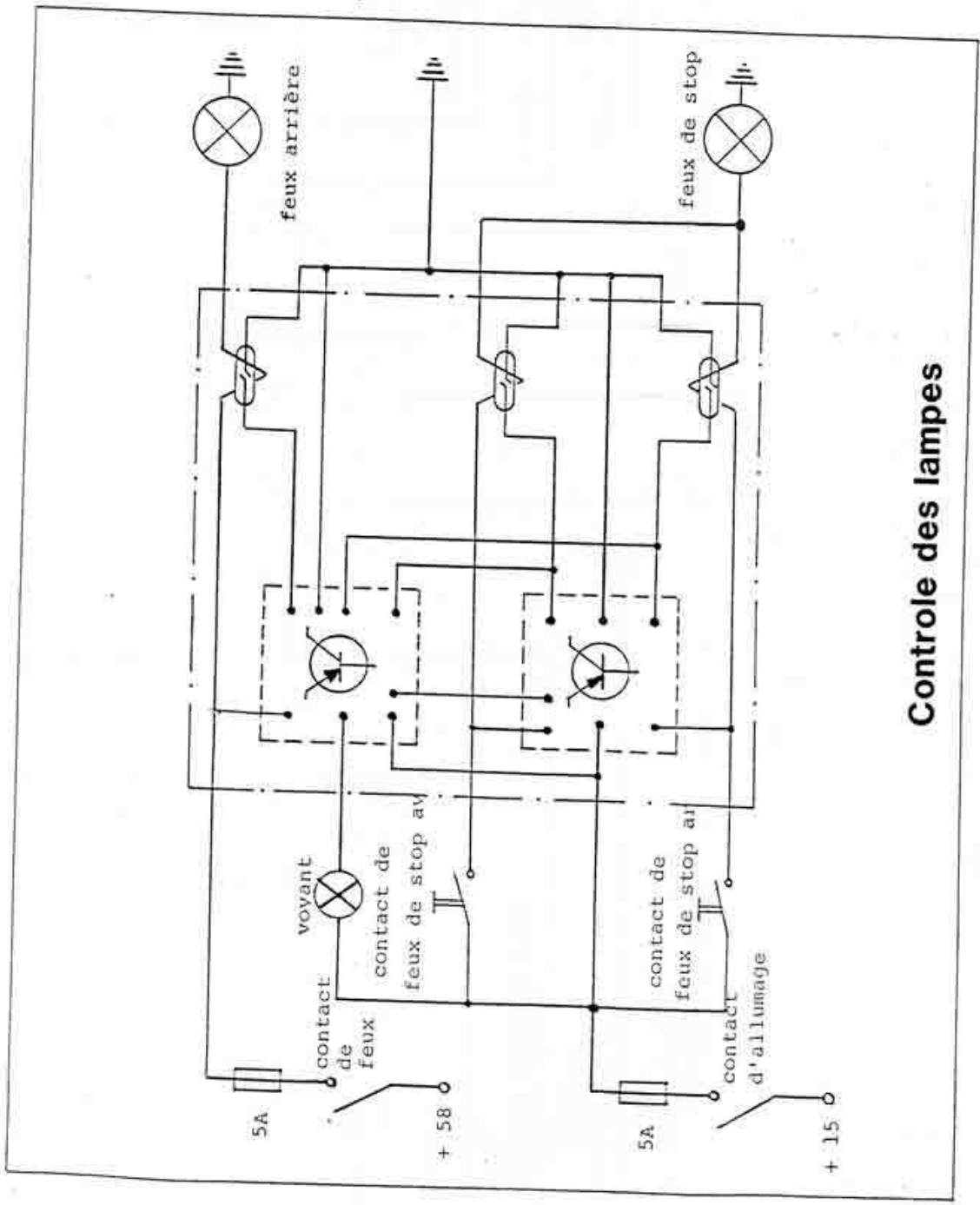
- La température d'enclenchement du ventilateur est de $103^{\circ} \text{C} \pm 3,5$, ce qui correspond à une résistance de la sonde NTC 2 (eau) de $175 \Omega \pm 10 \%$.
Remarque : les 2 résistances NTC de la sonde de température (ventilateur et injection) ont la même valeur.
- La température d'allumage 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

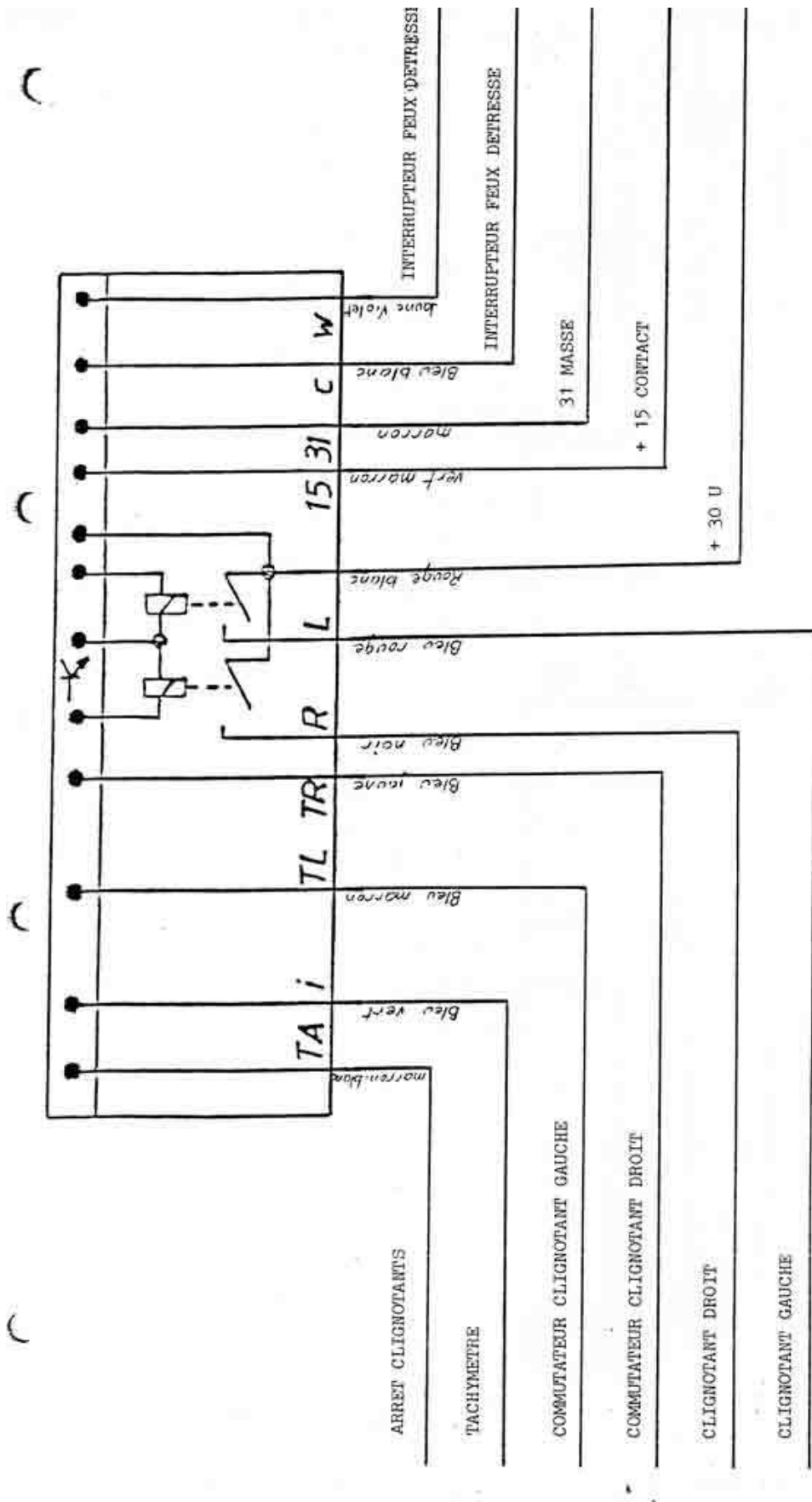


- 1 Platine principale
- 2 Platine tachymètre (pré-ampli)
- 3 Platine niveau carburant
- 4 Platine indication rapport B.V.

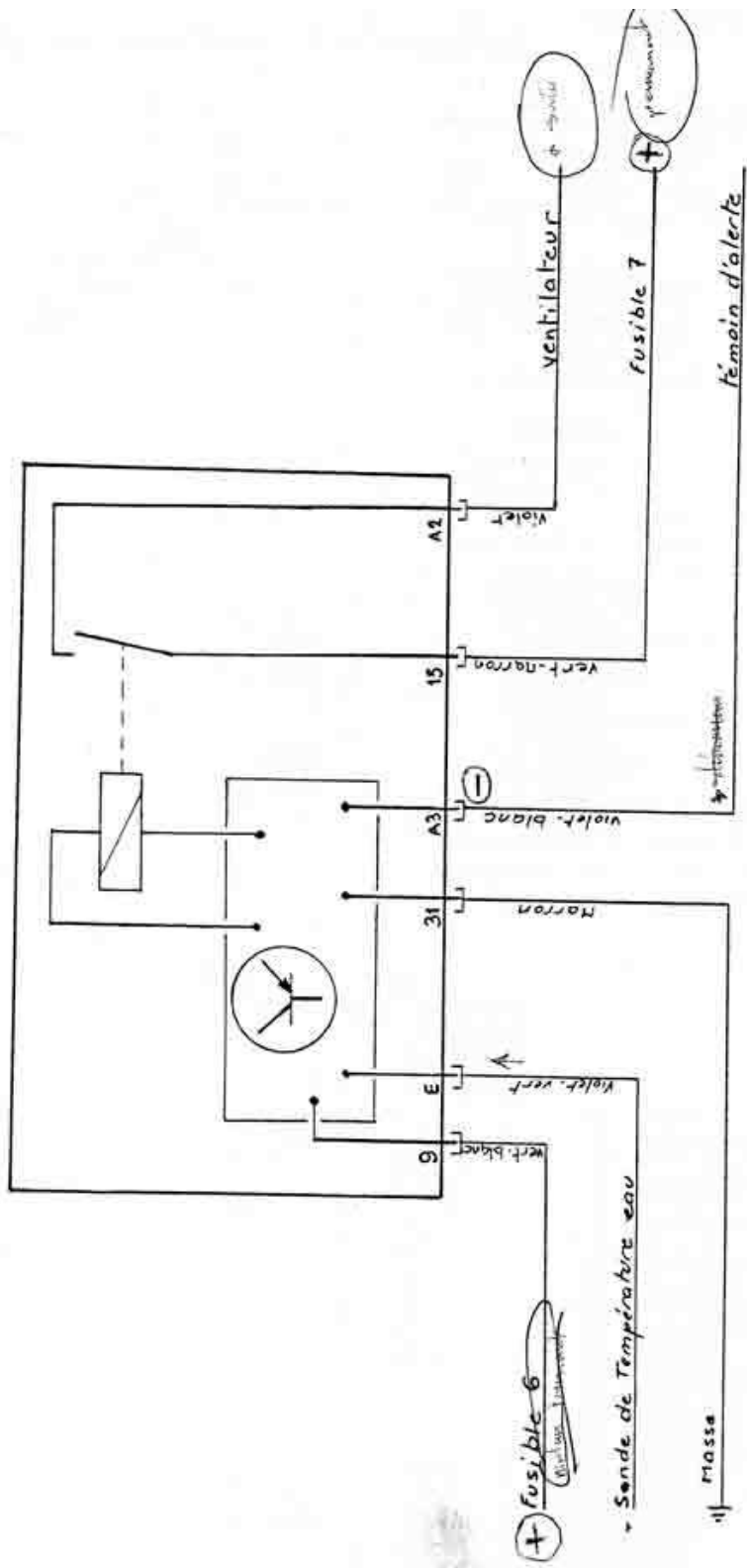




Contrôle des lampes

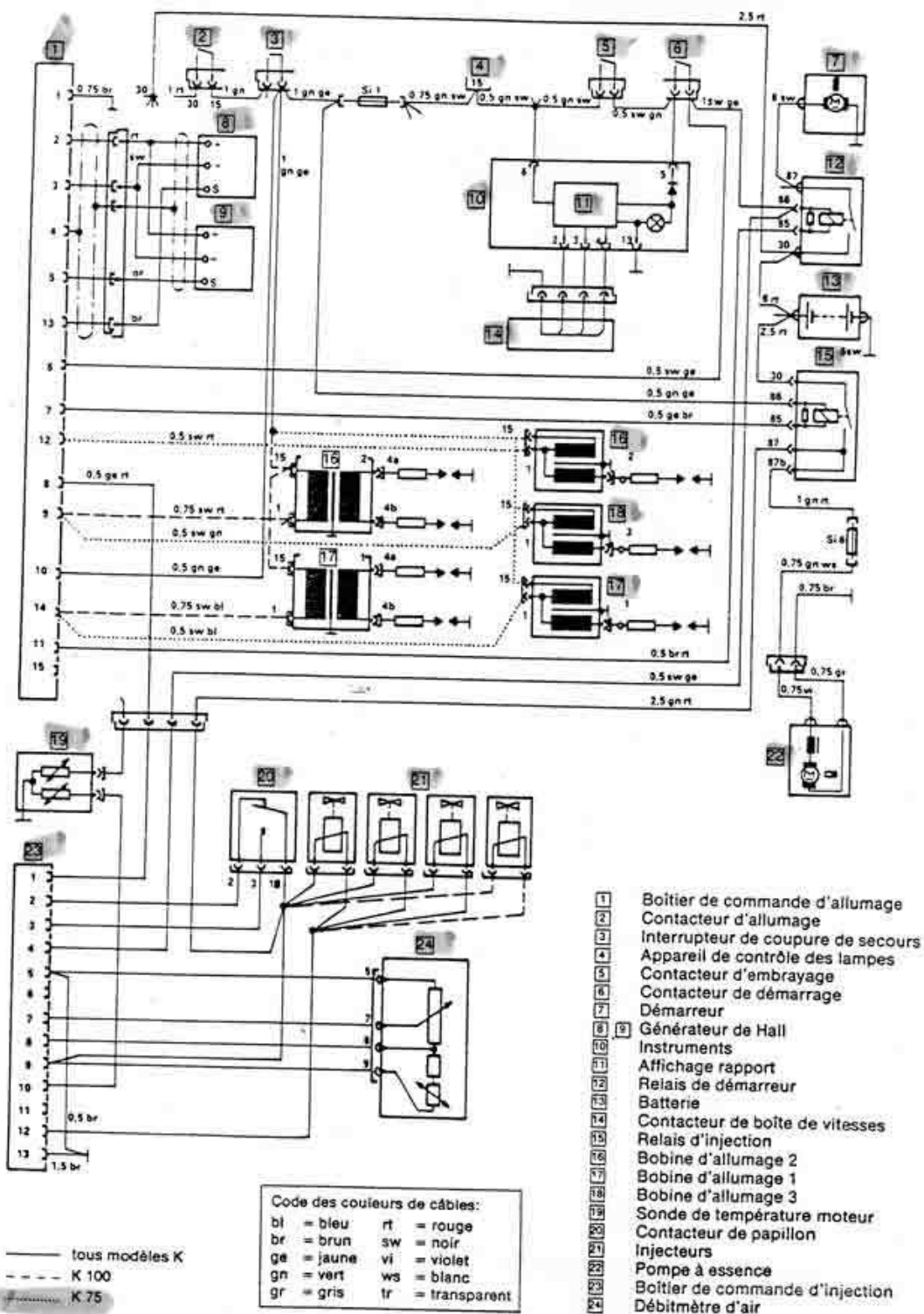


Centrale clignotante

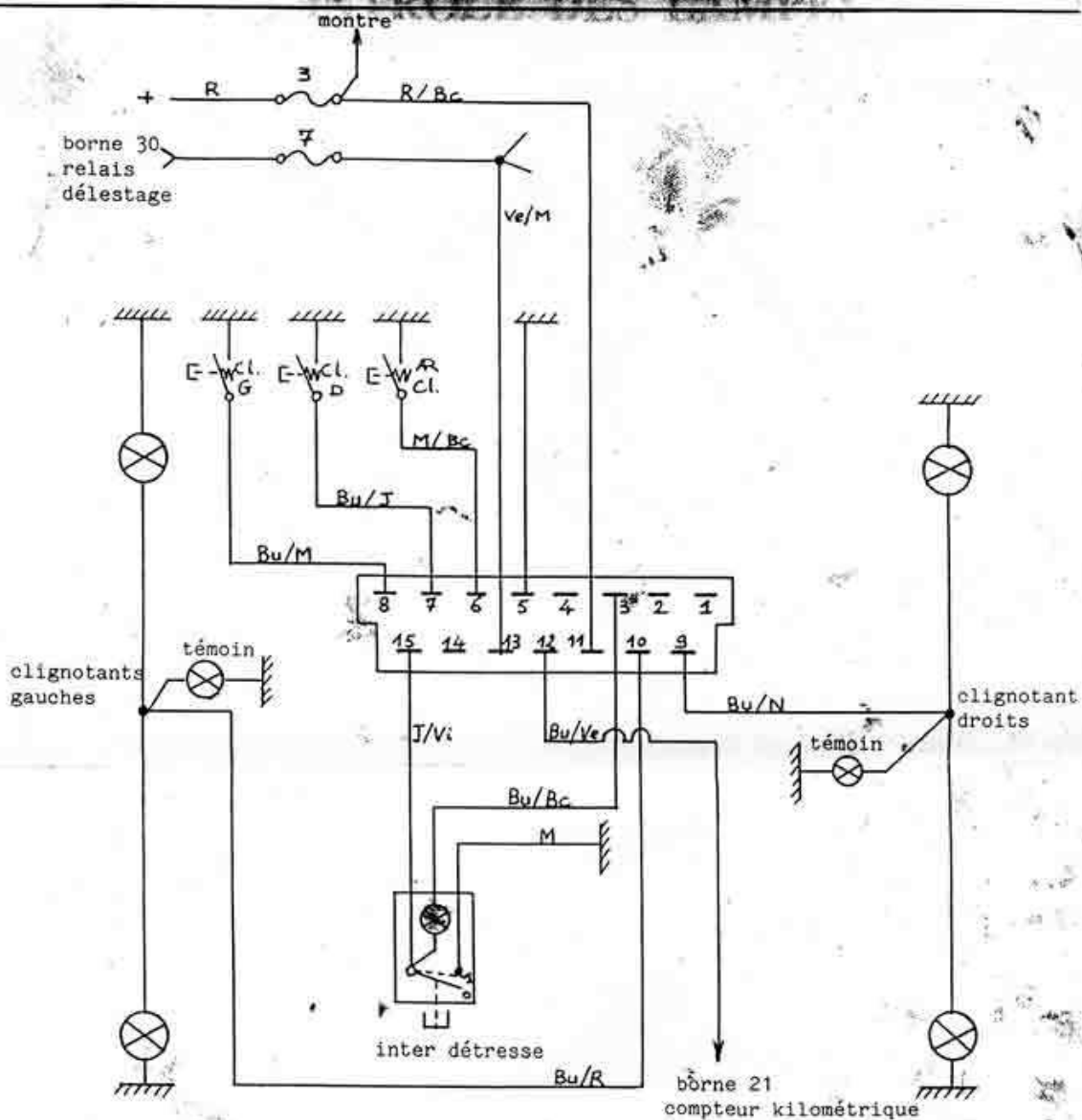


contacteur thermique

Schéma général Electronique Moteur K

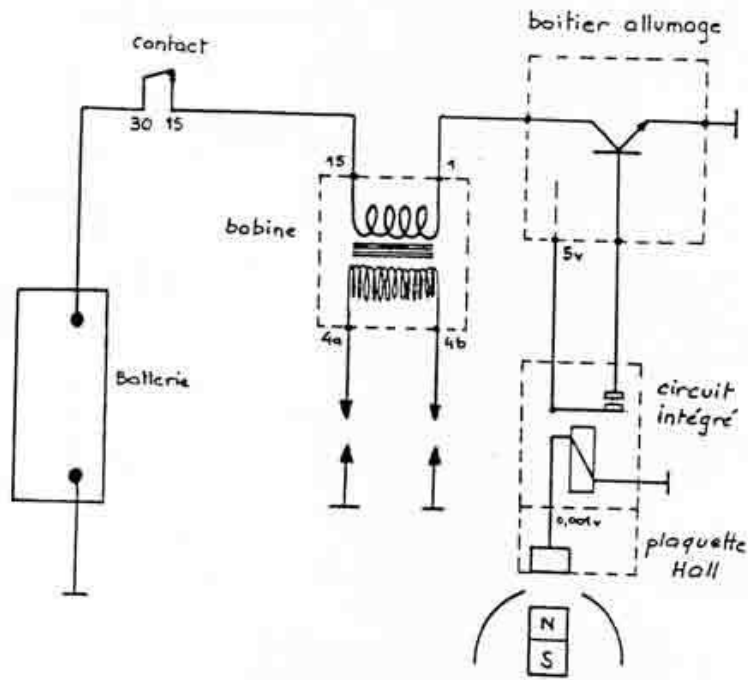


CLIGNOTANT DETRESSE



- 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