

DOCUMENTATION D'ATELIER



GLYNSTAR

SOMMAIRE

CARACTERISTIQUES	3
PRESENTATION DU SYSTEME INJECTION 4 TEMPS (EFI)	4
Synoptique.....	4
OUTIL DE DIAGNOSTIC	5
Présentation	5
Connexion de l'outil de diagnostic.....	6
POINTS PARTICULIERS IMPORTANTS	7
Circuit de carburant.....	7
COUPLES DE SERRAGE	8
Moteur 50 cm ³	8
Moteur 125-150 cm ³	8
OUTILS SPECIAUX	9
COMBINE	10
Description et indication des témoins	10
Changement d'unité du compteur	11
Fonction entretien.....	11
ANTI DEMARRAGE A TRANSPONDEUR	12
Programmation du système	12
Rappel de la procédure de mémorisation des clés.....	12
Contrôle de mémorisation des clés.....	12
Indications de la LED de diagnostic.....	12
Informations complémentaires	13
Tableau de recherches de pannes	14
Schéma de principe de l'allumage.....	15
PARTICULARITE DU SYNCHRO BRAKING CONCEPT 2^{eme} GENERATION	16
INTERVENTIONS SUR SYSTEME D'INJECTION 4 TEMPS	17
Dépose de la pompe à carburant.....	17
Dépose de l'injecteur de carburant.....	20
Dépose du boîtier papillon et de la vanne de ralenti	21
INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS	22
Diagnostic ABS/PBS.....	22
Arborescence de dépannage	22
Incidents ne pouvant pas être détecté par le calculateur	25
Schéma de principe de l'ABS/PBS	27
RELEVÉ DE PARAMETRES	28
Dépose du modulateur.....	29
Repose du modulateur	32
METHODE DE PURGE DU SYSTEME ABS/PBS	33
Purge du circuit après la dépose d'un étrier, d'une commande hydraulique inférieure arrière ou avant	33
Purge du circuit après la dépose de l'émetteur avant ou de la commande hydraulique supérieure avant (côté droit)	35
Purge du circuit après la dépose de l'émetteur arrière ou de la commande hydraulique supérieure arrière (freinage intégral côté gauche).....	37
Purge des circuits avant et arrière après l'échange du modulateur	39
Purge du circuit d'assistance	44
FEUX DE DETRESSE	46
Schéma de principe	46
Fonctionnement.....	47
IMPLANTATION DES COMPOSANTS	48
Elystar 50 cm ³	48
Elystar 125-150 cm ³	49

CARACTERISTIQUES

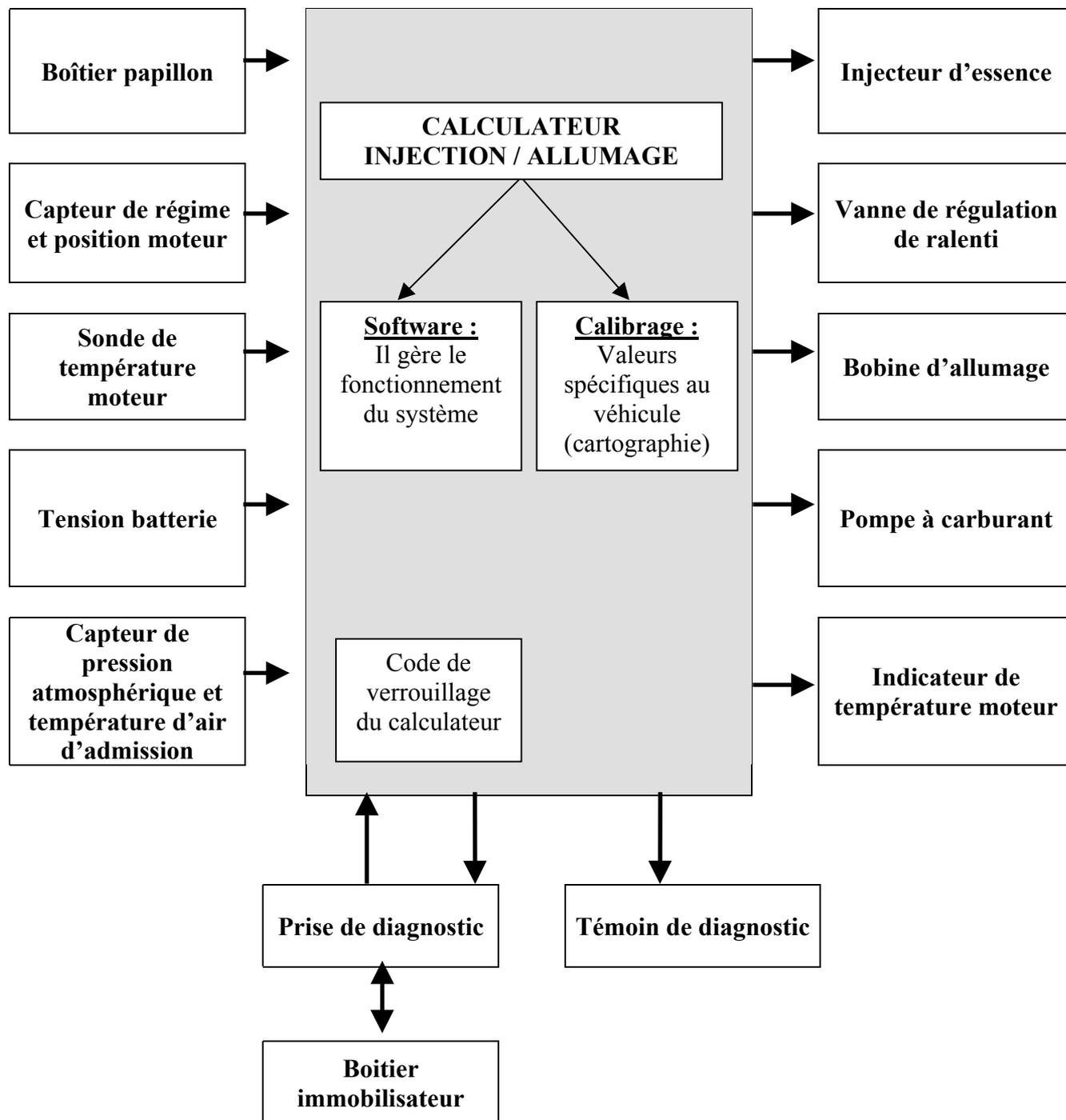
CARACTERISTIQUES

	Moteur FC5 50 cm³	Moteur FD3 125 cm³	Moteur FD4 150 cm³
Type	Monocylindre 2 temps à injection refroidissement par air	Monocylindre 4 temps à injection refroidissement liquide	
Alésage x course	40,3 x 39,1	57 x 48,9	57 x 58,9
Cylindrée	49,1cm ³	124,8cm ³	150,3 cm ³
Puissance maxi	3,4 kW à 6900 trs/mn	9 kW à 8700 Tr/min	10,5 kW à 8200 Tr/min
Couple maxi	4,7 Nm à 6800 trs/mn	10,5 Nm à 7500 Tr/min	12,5 Nm à 6500 Tr/min
Rapport volumétrique brut	11,4		
Distribution		2 soupapes à arbres à cames en tête entraîné par chaîne	
Capacité huile moteur		1,25 L	
Capacité boîte relais	0,12 L		
Système d'injection/type	TSDI Two Stroke Direct Injection	EFI Electronic Fuel Injection	
Allumage / Carburation	Calculateur Synerject	Calculateur Synerject	Calculateur Synerject
Injecteur d'essence	Siemens vert 37.028	Siemens noir 8884	
Injecteur d'air	Synerject bleu 37.073		
Régulateur de pression de carburant	Synerject	Synerject	
Pompe à essence	Synerject	Synerject	
Boîtier papillon	Bing 235 011	Bing 7229 104	
Sonde de température	Synerject	Synerject	
Graissage		Pompe trochoïdale avec clapet de décharge	
Lubrification	Pompe à huile Mikuni ESOP-03		
Bougie	NGK CPR8E	NGK CR7E	
Volant magnétique	Mitsuba 180W	Mitsuba 235 W	
Démarrreur	Mitsuba 250 W	Mitsuba 440 W	

PRESENTATION DU SYSTEME INJECTION 4 TEMPS (EFI)

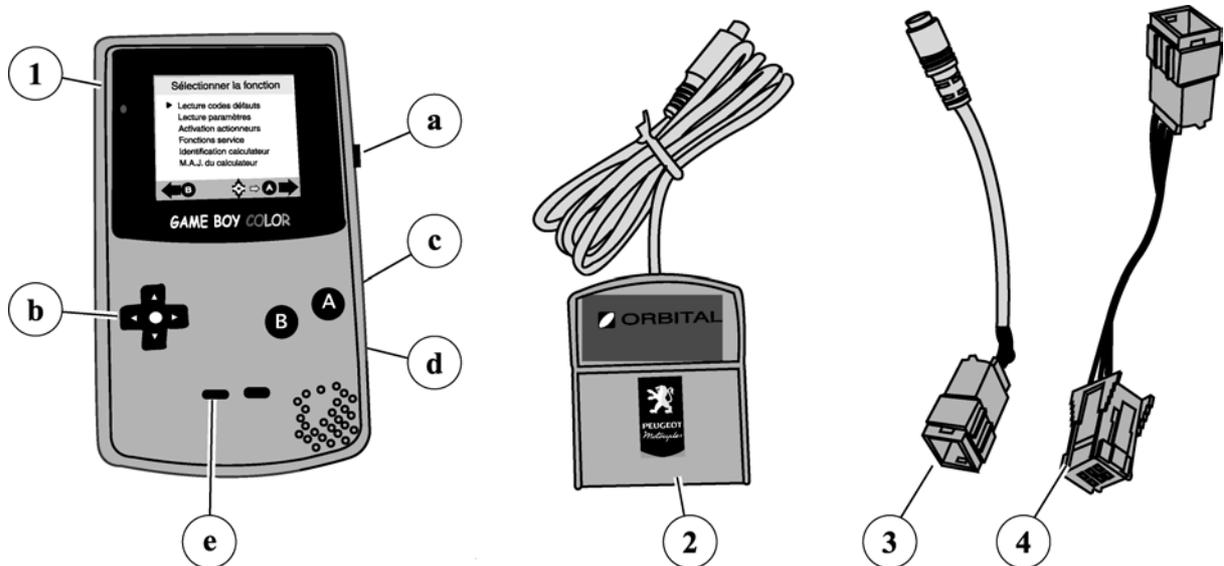
PRESENTATION DU SYSTEME INJECTION 4 TEMPS (EFI)

Synoptique



OUTIL DE DIAGNOSTIC

Présentation

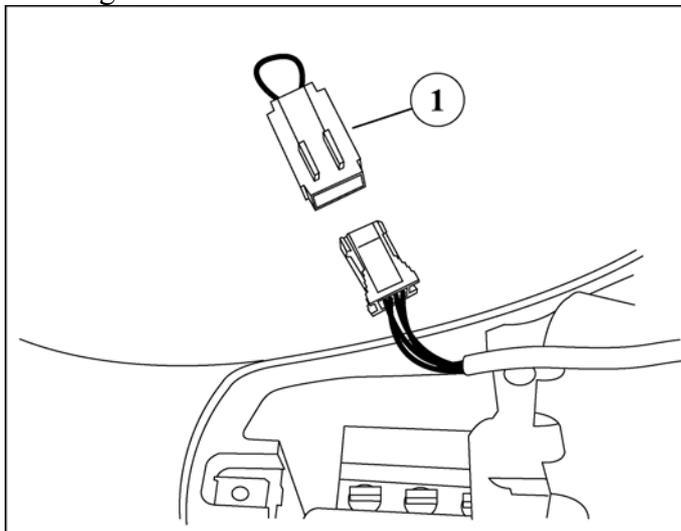


- 1 - Afficheur, une console de jeu Game Boy™ Color de chez Nintendo ©
 - a - bouton marche/arrêt
 - b - pavé directionnel : bouton de sélection
 - c - bouton A : bouton de validation
 - d - bouton B : bouton de retour
 - e - bouton select : bouton d'appel d'aide
- 2 - Cartouche, logiciel de dialogue entre le véhicule et l'afficheur
- 3 - Câble de liaison entre le véhicule et l'outil pour le diagnostic du système d'injection 4 temps (EFI)
- 4 - Interface de liaison entre le véhicule et le câble de liaison (3) pour le diagnostic du système ABS/PBS

OUTIL DE DIAGNOSTIC

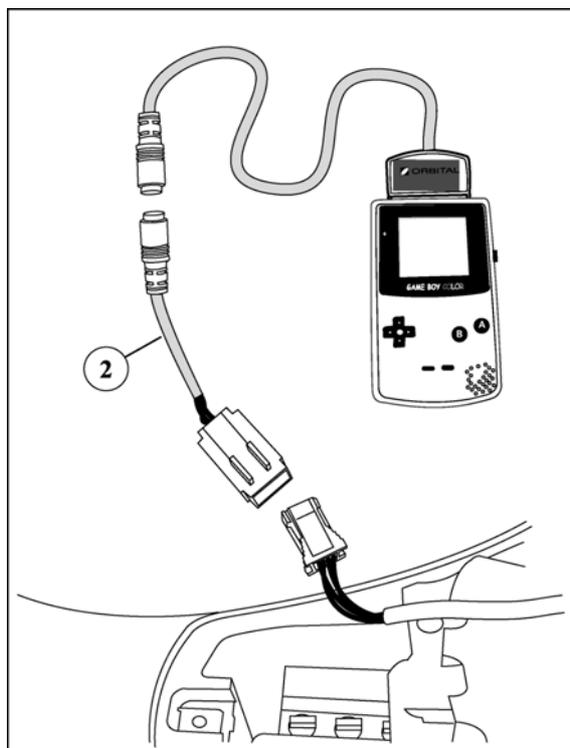
Connexion de l'outil de diagnostic

1. Mettre le contact (pour déverrouiller le calculateur et autoriser le démarrage du moteur)
2. Déposer le pont (1) de prise diagnostic

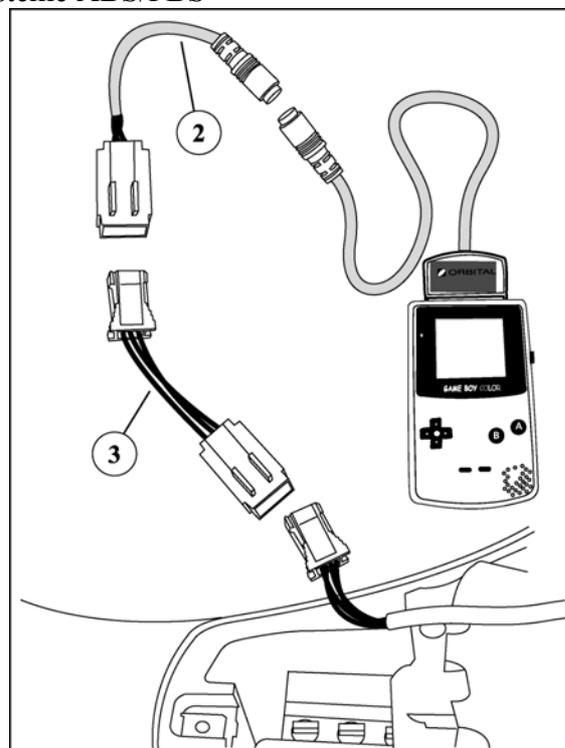


3. Connecter l'outil de diagnostic au véhicule en utilisant :

a - Le câble de liaison (2) pour le diagnostic du système EFI



b - Le câble de liaison (2) + l'interface spécifique (3) réf : 756449 pour le diagnostic du système ABS/PBS



4. Allumer l'outil diagnostic

Nota : Ne jamais oublier de rebrancher le pont de prise diagnostic. Ce pont sert de liaison entre le boîtier immobilisateur et le calculateur d'injection / allumage, il est indispensable pour le démarrage du moteur

POINTS PARTICULIERS IMPORTANTS

POINTS PARTICULIERS IMPORTANTS

Circuit de carburant

Il est impératif, avant toutes interventions, de procéder au nettoyage du groupe motopropulseur

Le système d'injection est composé d'éléments de précision et ne supportant pas les impuretés. Il faut donc impérativement travailler dans des conditions de propreté parfaite

Nota :

Avant toute intervention, laisser refroidir le moteur pendant 2 heures minimum

L'essence est un produit extrêmement inflammable, ne pas fumer dans la zone de travail et éviter toute flamme ou étincelle

Travailler dans un local bien aéré et ventilé

Les tuyaux de carburant doivent être remplacés impérativement s'ils présentent des traces d'usures, de fissures etc...

De plus les colliers comme les tuyaux sont spécifiques, ils ne doivent être remplacés que par ceux d'origine

COUPLES DE SERRAGE

COUPLES DE SERRAGE

Moteur 50 cm³

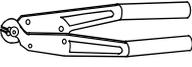
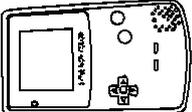
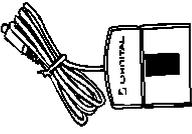
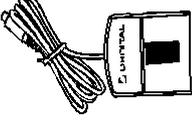
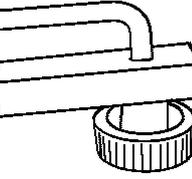
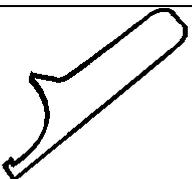
Culasse	1,2 m.daN
Carters	1 m.daN
Couvercles	1 m.daN
Raccord d'admission	1 m.daN
Démarrreur	1 m.daN
Rotor	4 m.daN
Stator	1 m.daN
Capteur de régime	1 m.daN
Turbine	1 m.daN
Poulie motrice	4 m.daN
Poulie réceptrice	4,5 m.daN
Bougie	1 m.daN
Compresseur	0,65 m.daN
Rampe d'injection	0,65 m.daN

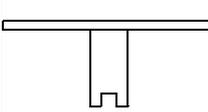
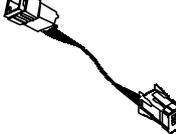
Moteur 125-150 cm³

Culasse	2,3 m.daN
Carters	1 m.daN
Couvercles	1 m.daN
Démarrreur	1 m.daN
Rotor	7 m.daN
Stator	1 m.daN
Capteur de régime	0,65 m.daN
Poulie motrice	7 m.daN
Poulie réceptrice	7 m.daN
Bougie	1 m.daN
Rampe d'injection	1 m.daN

OUTILS SPECIAUX

OUTILS SPECIAUX

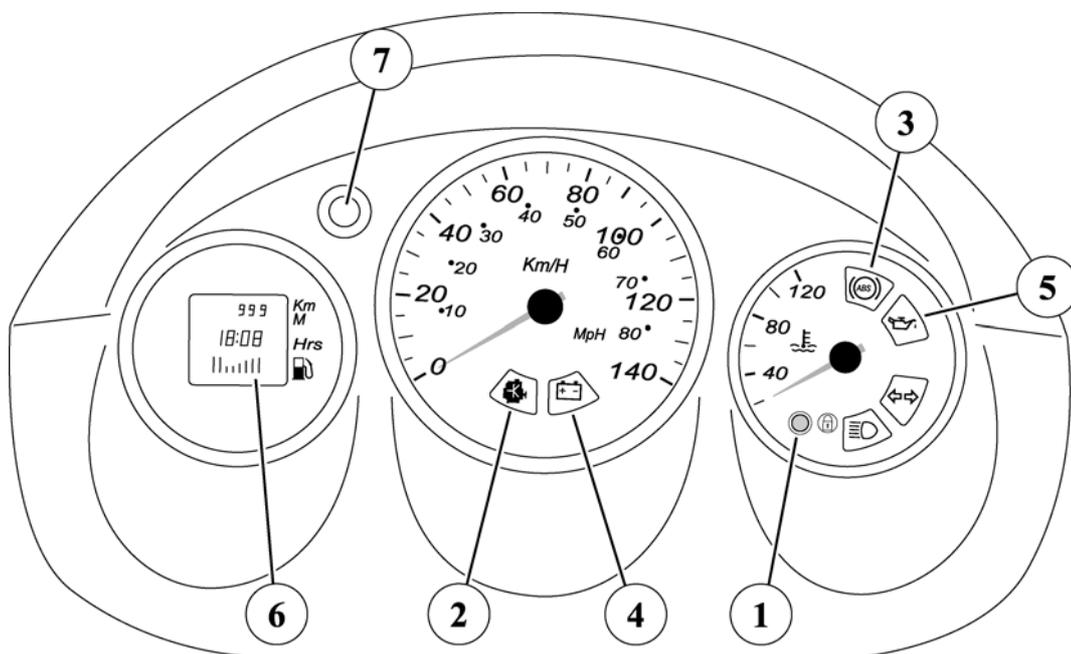
	N° d'outil	Désignation	Utilisé avec
	750539	Pince à colliers clic	
	755878	outil de diagnostic (game boy color)	
	755806	cartouche France	755878
	755807	cartouche Export	755878
	755990	logiciel de mise à jour outil diagnostic	755878 755806 755807
	755996	pince tuyau	
	756056	Clé de bague de réservoir	

	756017	faisceau d'alimentation de l'injecteur d'essence TSDI	
	756076	Clé de jauge de réservoir EFI	
	756449	Interface de liaison ABS/PBS pour l'outil diagnostic	755878 755806 755807

COMBINE

COMBINE

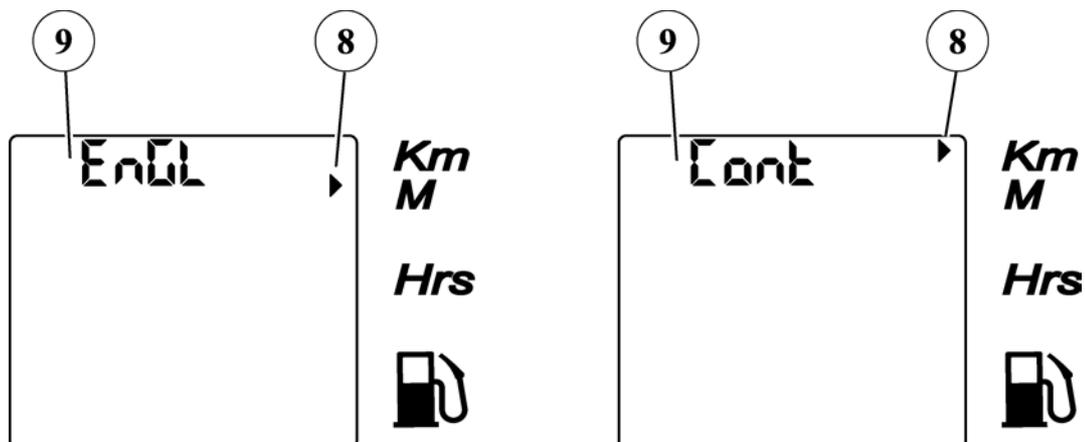
Description et indication des témoins



A la mise du contact :

- 1 - La LED de diagnostic de l'anti-démarrage à transpondeur (1) s'allume et s'éteint après 0,5 seconde
En présence d'un défaut de l'anti-démarrage, la LED clignote plusieurs fois suivant le défaut détecté puis s'allume en permanence
- 2 - Le témoin de diagnostic de l'EFI (Electronic Fuel Injection) (2) s'allume puis s'éteint au démarrage du moteur
En présence d'un défaut de l'EFI, le témoin clignote ou s'allume en permanence
- 3 - Le témoin de diagnostic de l'ABS/PBS (Anti Blocking System/Powered Braking System) (3) s'allume puis s'éteint au roulage du véhicule (au-dessus de 5 km/h)
En présence d'un défaut de l'ABS/PBS, le témoin s'allume en permanence
- 4 - Le témoin de charge batterie (4) ne s'allume pas
Par contre ce témoin peut s'allumer en dessous de 11,6 V ou au-dessus de 15,8 V pour indiquer un défaut du circuit de charge batterie
- 5 - Le témoin de pression d'huile (5) s'allume puis s'éteint au démarrage du moteur. Ce témoin s'allume en dessous de 0,5 bar indiquant une chute de pression d'huile moteur (arrêter le véhicule le plus rapidement possible) (sur Elystar 50 cc, ce témoin sert de niveau huile de graissage séparé, il s'allume 3 secondes à la mise du contact)

Changement d'unité du compteur



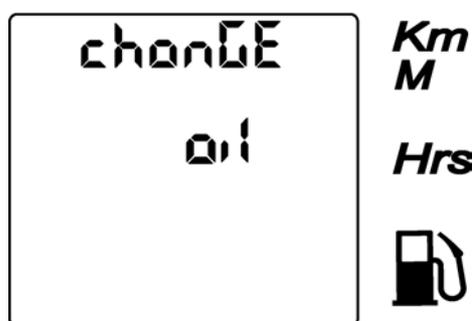
Nota : cette fonction est disponible si le véhicule à moins de 10 kms

Le choix de l'unité de distance (km/miles) est possible par un appui sur le bouton de commande (7) avant la mise du contact et en le maintenant appuyé jusqu'à l'allumage de l'afficheur

La sélection de l'unité est faite par un appui sur le bouton commande (7), l'indicateur (8) se déplace face à l'unité sélectionnée et l'indication "engl" ou "cont" apparaît en (9)

La validation de ce choix se fait par un appui de plus de 2 secondes sur le bouton commande (7)

Fonction entretien



Nota : cette fonction n'est disponible que sur Elystar 125-150 cc et si le véhicule à plus de 10 kms

A partir de 5000 kms et une fois passer le kilométrage considéré, à la mise du contact, un message "change oil" apparaît pendant 10 secondes à la place de l'affichage de la montre
Cet affichage indique au client que le 1^{er} entretien de son véhicule est à faire

Après avoir effectué l'entretien préconisé du véhicule, la remise à zéro du compteur d'entretien est obtenue par appui sur le bouton commande (7) avant la mise du contact

De même par la suite, et tous les 5000 kms parcourus, le même affichage apparaît pour rappeler au client ses entretiens (5000 kms après la précédente remise à zéro du compteur d'entretien)

ANTI DEMARRAGE A TRANSPONDEUR

Précautions :

S'assurer de la présence du pont de prise diagnostic. Ce pont sert de liaison entre le boîtier immobilisateur et le calculateur d'injection / allumage, il est indispensable pour le démarrage du moteur
 En absence de ce pont, le diagnostic de la LED du transpondeur est toujours le même (absence de liaison entre l'immobilisateur et le calculateur)

Nota : La présence d'un antiparasite résistif de 5 kΩ accompagné d'une bougie résistive est obligatoire pour le bon fonctionnement du moteur

Programmation du système

Le véhicule est livré avec une clé rouge (master) et une clé noire

Le système est programmé en usine

Il est possible de programmer jusqu'à 7 clés noires

La procédure de mémorisation des clés est identique au système AEC400 et ACI100

Rappel de la procédure de mémorisation des clés

1. A l'aide de la clé rouge, mettre le contact sur marche, dès que la LED s'allume, couper le contact
2. Dans un délai maximum de 15 secondes après la coupure du contact avec la clé rouge, mettre le contact avec la 1^{ère} clé noire, dès que la LED s'allume, couper le contact (répéter l'opération autant de fois qu'il y a de clés noires à mémoriser (7 clés noires maximum))
3. Dans un délai maximum de 15 secondes après la coupure du contact de la dernière clé noire à mémoriser, mettre le contact avec la clé rouge, dès que la LED s'allume, couper le contact

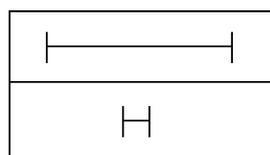
Contrôle de mémorisation des clés

A l'aide de la clé rouge, mettre le contact sur marche, la LED au combiné s'allume pendant 0,5 seconde suivie d'un certain nombre de flashes. Le nombre de flashes indique le nombre de clés mémorisées, clé rouge comprise

Indications de la LED de diagnostic

L'éclairage de la LED de diagnostic, à la mise du contact avec une clé noire, comprend 3 phases successives

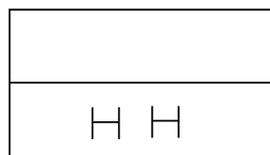
Phase 1 : état du système



éclairage de 2 secondes : immobilisateur non programmé

éclairage de 0,5 seconde : immobilisateur programmé

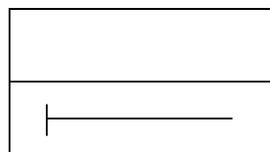
Phase 2 : diagnostic



pas d'éclairage : pas de défaut détecté

de 1 à 4 éclairages de 0,5 seconde : défaut détecté

Phase 3 : autorisation de démarrage



pas d'éclairage : démarrage autorisé (si le moteur ne démarre pas, voir tableau de recherches de pannes)

éclairage permanent : démarrage non autorisé

ANTI DEMARRAGE A TRANSPONDEUR

Informations complémentaires

Avant toutes interventions sur l'anti-démarrage à transpondeur, disposer de la clé rouge et des clés noires du véhicule

Lorsque le moteur ne démarre pas, un premier diagnostic peut être effectué à partir de la LED avant de vérifier les autres éléments du système d'allumage

Nota : Ne pas retirer le pont de prise diagnostic

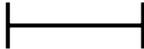
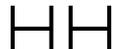
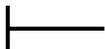
Lors d'une panne, ne pas utiliser un boîtier immobilisateur ou calculateur d'un autre véhicule pour faire un essai. En effet, un ensemble, clés, boîtier immobilisateur et calculateur programmé sur un autre véhicule est lié par un code et ne peut en aucun cas être séparé

Important : Dans le cas d'un échange de calculateur sans mémorisation des clés, ne pas mettre le contact plus de 16 fois si le pont de prise diagnostic est débranché car, au-delà, la fonction anti-démarrage du calculateur serait annulée

ANTI DEMARRAGE A TRANSPONDEUR

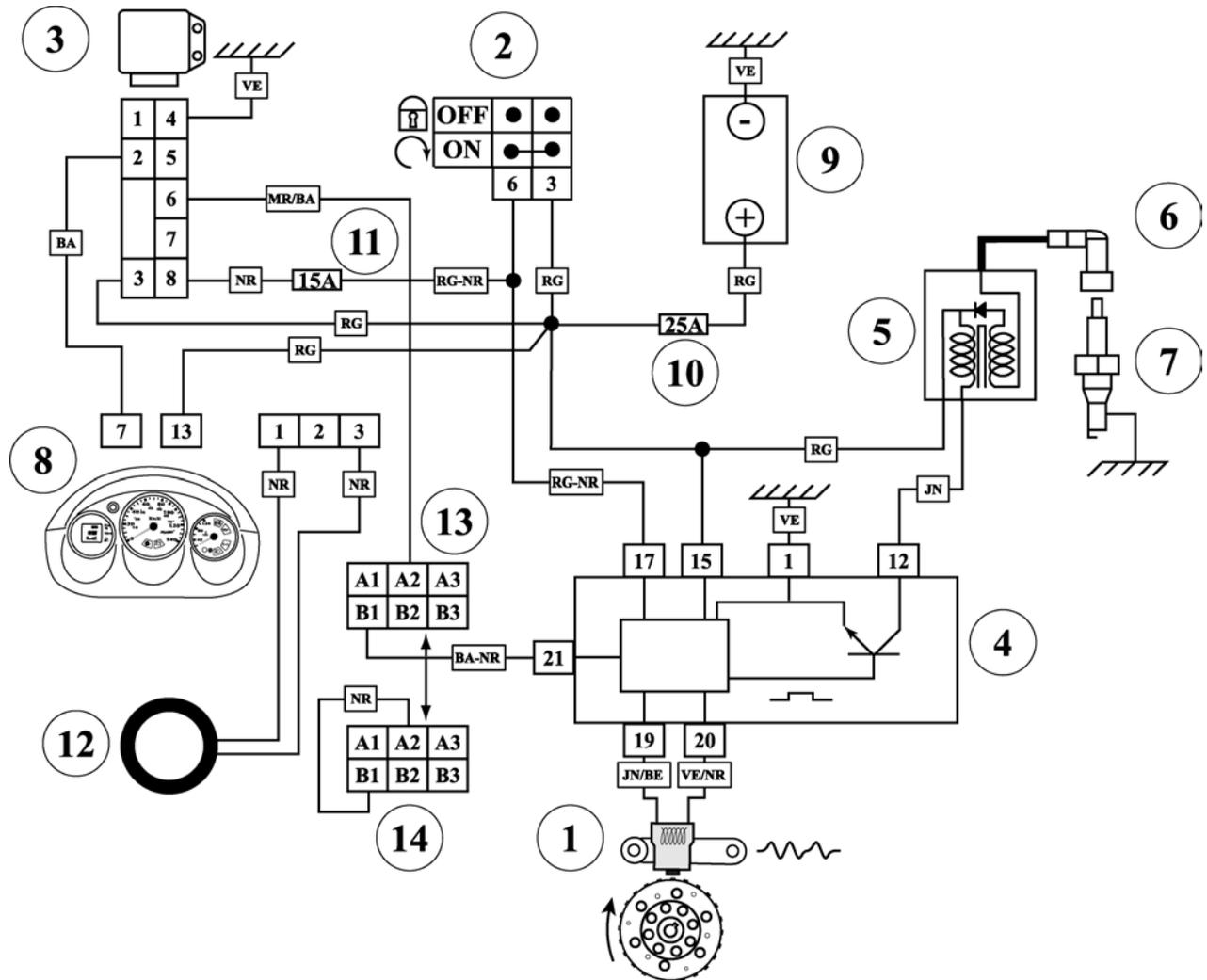
Tableau de recherches de pannes

Lorsque le moteur ne démarre pas, un premier diagnostic peut être effectué à partir de la LED avant de vérifier les autres éléments du système d'allumage

TEST A REALISER UNIQUEMENT AVEC LA CLE NOIRE				
SIGNAL DE LA LED			INDICATIONS	SOLUTIONS
PHASE 1	PHASE 2	PHASE 3		
2 s 			Immobilisateur vierge connecté à un calculateur vierge	Effectuer une programmation du système à partir des clés
0,5 s 			Calculateur vierge connecté à un immobilisateur programmé	Déconnecter le pont de prise diagnostic, mettre le contact avec la clé rouge et démarrer le moteur Si OK, connecter le pont de prise diagnostic, mettre le contact avec la clé rouge et démarrer le moteur ou mettre le contact 3 secondes pour mémoriser les clés dans le système
0,5 s 		Permanent 	Clé noire et immobilisateur programmé venant d'un autre véhicule	Remettre l'immobilisateur et les clés d'origine ou remplacer par un neuf et effectuer une programmation du système à partir des clés d'origine
0,5 s 	0,5 s 	Permanent 	Absence du pont prise diagnostic ou mauvaise liaison immobilisateur /calculateur	Remettre le pont prise diagnostic en place ou vérifier le fil de liaison entre l'immobilisateur et calculateur
0,5 s 	0,5 s 	Permanent 	Antenne débranchée ou défectueuse Clé sans transpondeur	Vérifier la connexion et la résistance de l'antenne (17 Ω) Remplacer la clé
0,5 s 	0,5 s 	Permanent 	Mauvaise clé ou défectueuse ou immobilisateur programmé venant d'un autre véhicule	Remettre l'immobilisateur d'origine ou remplacer par un neuf et effectuer une programmation du système à partir des clés d'origine
2 s 	0,5 s 	Permanent 	Immobilisateur vierge connecté à un calculateur programmé	Effectuer une programmation du système à partir des clés

ANTI DEMARRAGE A TRANSPONDEUR

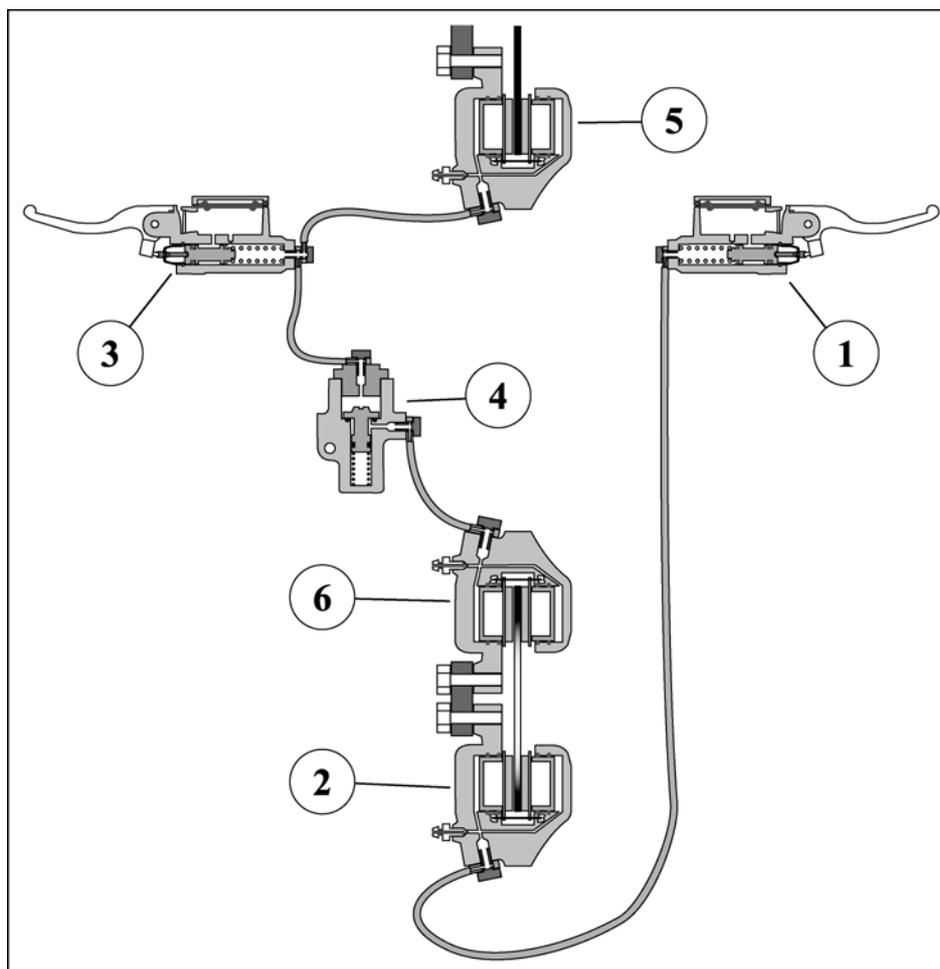
Schéma de principe de l'allumage



1. Capteur de position moteur
2. Contacteur à clé
3. Boîtier immobilisateur
4. Calculateur injection
5. Bobine haute tension
6. Antiparasite résistif
7. Bougie résistive
8. LED combiné
9. Batterie
10. Fusible 25 A
11. Fusible 15 A
12. Antenne transpondeur
13. Prise diagnostic
14. Pont de prise diagnostic

BA	Blanc
BA/NR	Blanc/Noir
JN	Jaune
JN/BE	Jaune/Bleu
MR/BA	Marron/Blanc
NR	Noir
RG	Rouge
RG/NR	Rouge/Noir
VE	Vert
VE/NR	Vert/Noir

PARTICULARITE DU SYNCHRO BRAKING CONCEPT 2^{ème} GENERATION



1. Poignée de frein droite

C'est un maître cylindre classique qui commande l'étrier de frein arrière (2). Ce circuit fait office de **frein de secours**

2. Etrier de frein arrière du circuit de secours

C'est un étrier fixe à 2 pistons opposés

3. Poignée de frein gauche

C'est un maître cylindre classique double sortie qui commande l'étrier avant (5) et l'étrier arrière (6) du circuit principal simultanément. Ce circuit fait office de **frein principal**

4. Limiteur de freinage arrière

C'est un clapet qui limite la pression de freinage sur l'étrier arrière du circuit principal permettant d'éviter le blocage de la roue arrière lors d'un freinage violent sur sol sec

5. Etrier de frein avant

C'est un étrier fixe à 2 pistons opposés

6. Etrier de frein arrière du circuit principal

C'est un étrier fixe à 2 pistons opposés

INTERVENTIONS SUR SYSTEME D'INJECTION 4 TEMPS

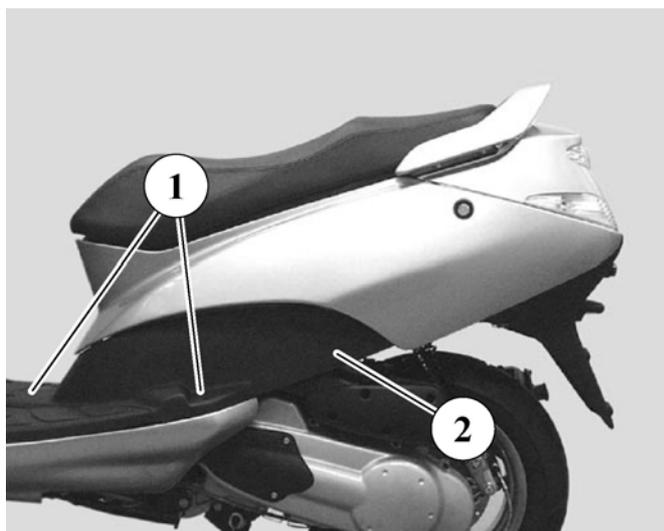
Dépose de la pompe à carburant

Nota : Avant toute intervention, laisser refroidir le moteur 2 heures minimum

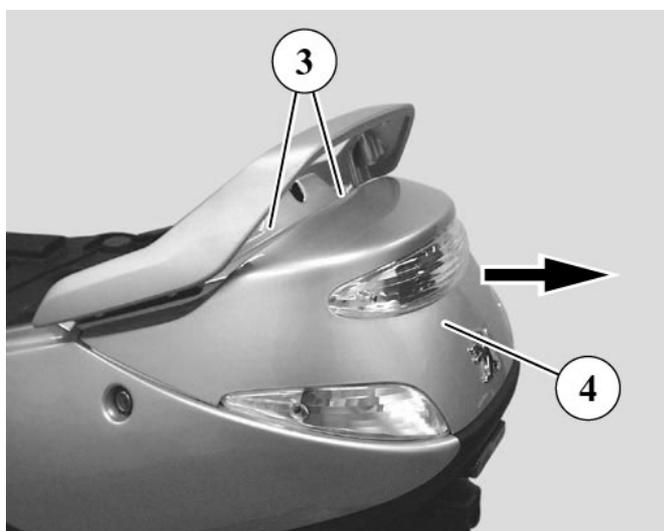
Le carburant est un produit extrêmement inflammable, ne pas fumer dans la zone de travail et éviter toute flamme ou étincelle

Travailler dans un local bien aéré

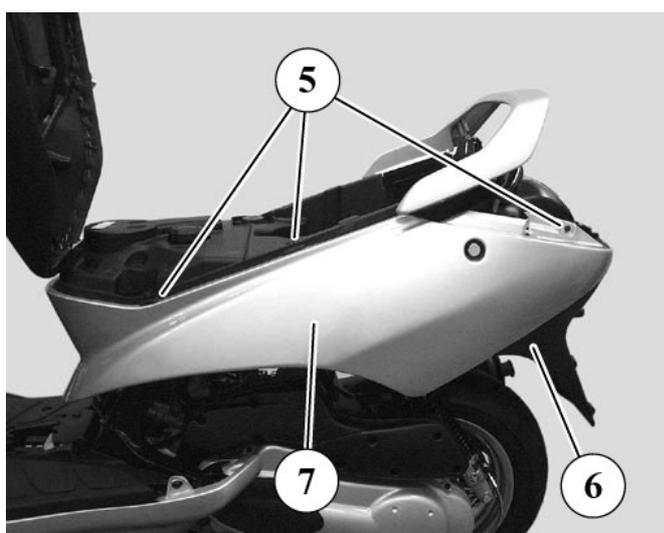
- Retirer la clé de contact
- Déposer les 3 vis (1) des carénages inférieurs (2)



- Déposer les 2 vis (3) du carénage arrière (4)
- Déposer le carénage arrière en le tirant vers l'arrière

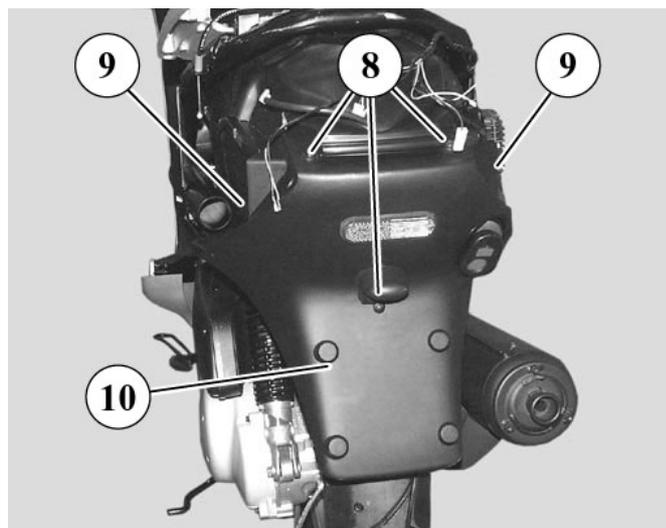


- Déposer les 6 vis (5) et les 2 plasti-rivets (6) de l'ensemble carénage latéral (7)
- Décrocher la commande d'ouverture de selle
- Déposer l'ensemble carénage latéral

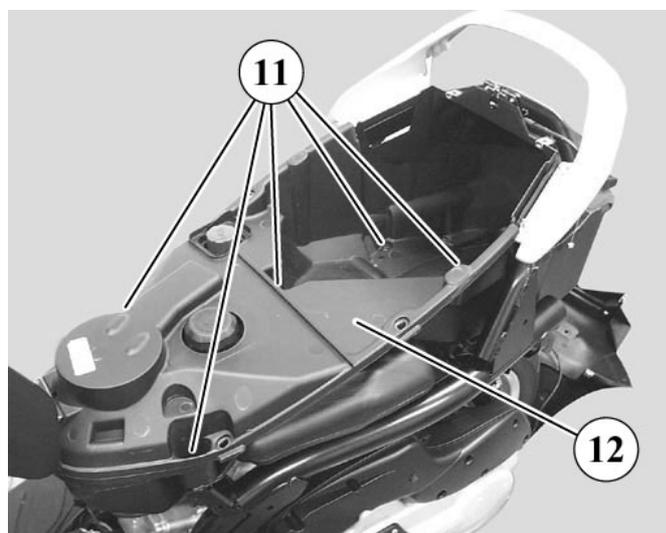


INTERVENTIONS SUR SYSTEME D'INJECTION 4 TEMPS

- Déposer les 3 vis (8) et les 2 vis (9) (dans le coffre) de la bavette (10)
- Déposer la bavette sans retirer le boa si ce n'est pas nécessaire



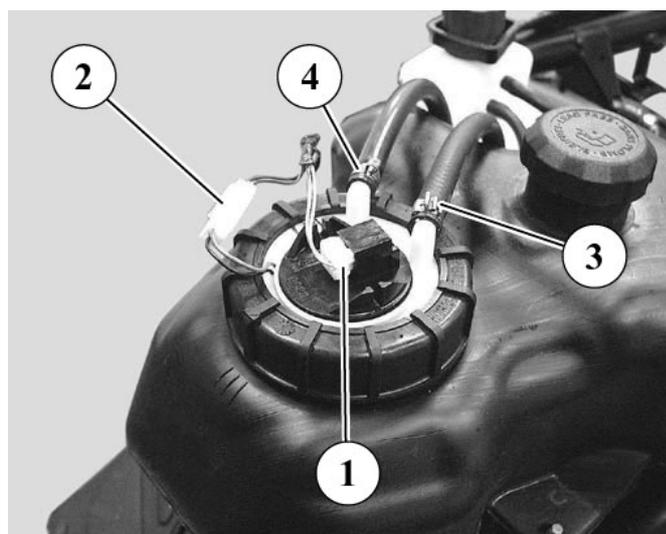
- Déposer les 5 vis (11) du coffre (12)
- Déposer le coffre avec la selle



- Déconnecter la jauge (1)
- Déconnecter la pompe à carburant (2)

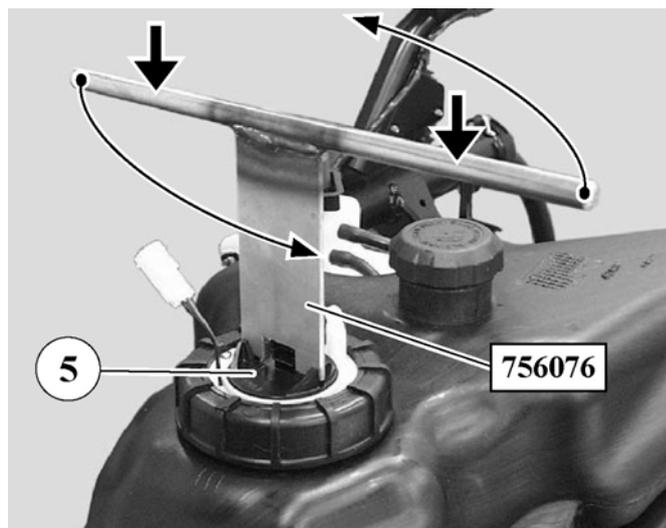
Nota : Poser un chiffon sur le tuyau d'alimentation (3) pour éviter les éventuelles projections de carburant

- Débrancher le tuyau d'alimentation de carburant (3) et le tuyau de dépression du régulateur (4)



INTERVENTIONS SUR SYSTEME D'INJECTION 4 TEMPS

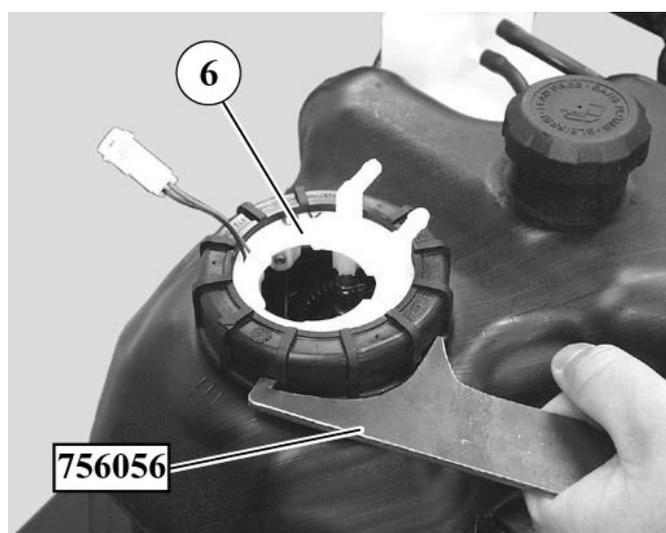
- Déposer la jauge à carburant (5) avec son joint en utilisant l'outil réf. 756076 (appuyer fortement sur l'outil afin d'écraser le joint caoutchouc et dévisser d'un quart de tour)



- Dévisser et déposer l'ensemble pompe à carburant (6) avec son joint en utilisant l'outil réf. 756056

Nota : Aucun des éléments, pompe à carburant, régulateur de pression et crépine de filtrage n'est démontable

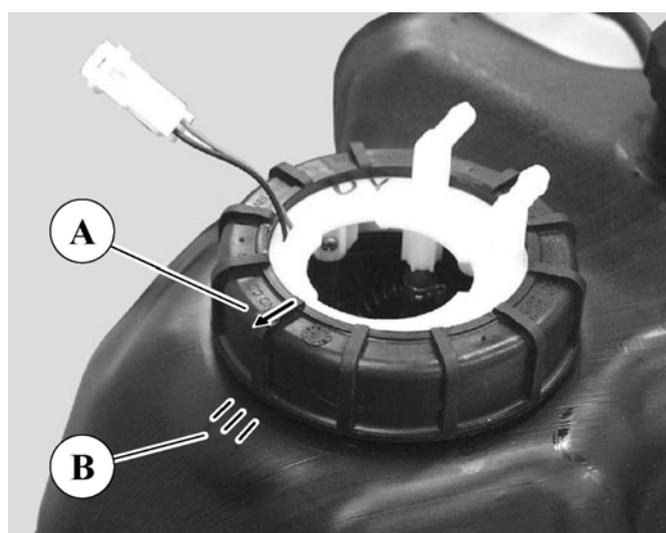
Seul le nettoyage extérieur de la crépine est possible



Remontage : Procéder dans l'ordre inverse du démontage

- Serrer la pompe à carburant avec la clé de bague réf. 756056 de façon à aligner la flèche (A) avec le repère central (B) du réservoir

- Poser la jauge à carburant avec un joint caoutchouc neuf

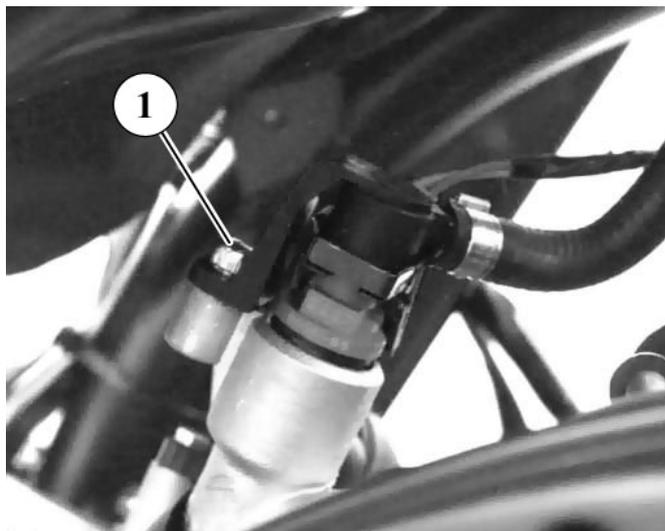


Contrôle : A l'aide de l'outil diagnostic, vérifier l'absence de codes défauts, les effacer le cas échéant

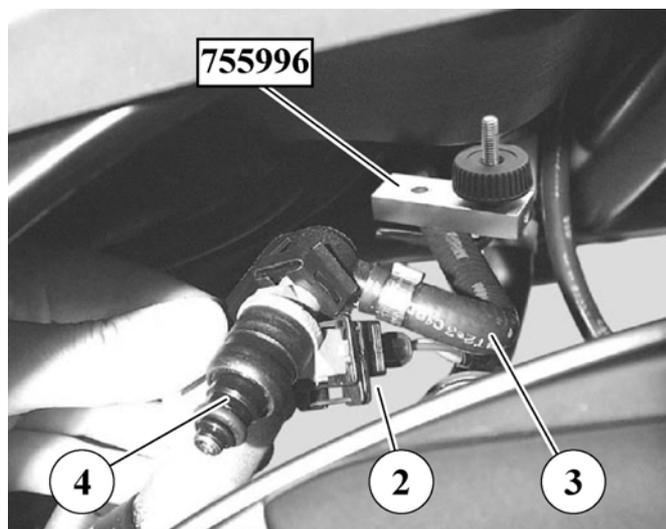
INTERVENTIONS SUR SYSTEME D'INJECTION 4 TEMPS

Dépose de l'injecteur de carburant

- Retirer la clé de contact
- Déposer les carénages latéraux
- Déposer l'ensemble injecteur (1)



- Déconnecter l'injecteur de carburant (2)
- Mettre en place le pince durit réf. 755996 sur le tuyau d'alimentation (3)
- Débrancher le tuyau
- Déposer l'injecteur de carburant (4)



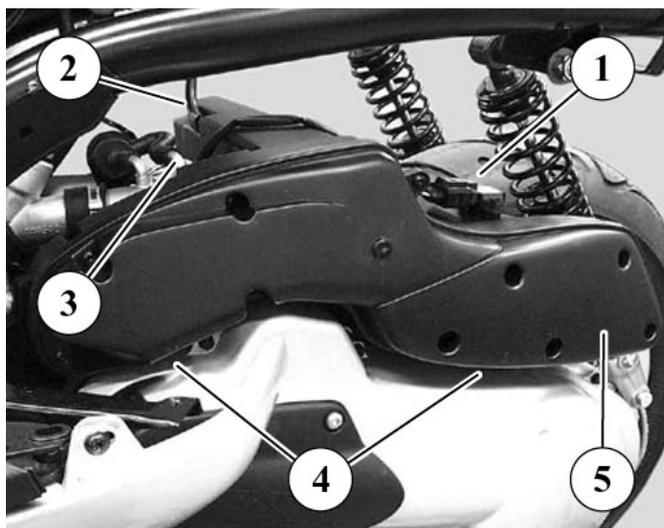
Remontage : Procéder dans l'ordre inverse du démontage

Contrôle : A l'aide de l'outil diagnostic, vérifier l'absence de codes défauts, les effacer le cas échéant

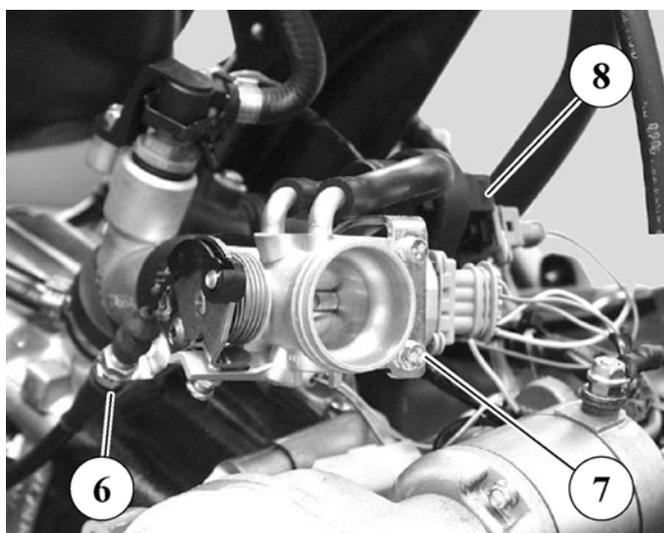
INTERVENTIONS SUR SYSTEME D'INJECTION 4 TEMPS

Dépose du boîtier papillon et de la vanne de ralenti

- Retirer la clé de contact
- Déposer les carénages de la batterie
- Déconnecter le capteur de pression atmosphérique (1)
- Débrancher la durit de recyclage des vapeurs d'huile (2)
- Desserrer le collier à vis (3) de liaison boîtier papillon et silencieux d'admission
- Déposer les 2 vis de fixation (4) du silencieux d'admission
- Déposer le silencieux d'admission (5)



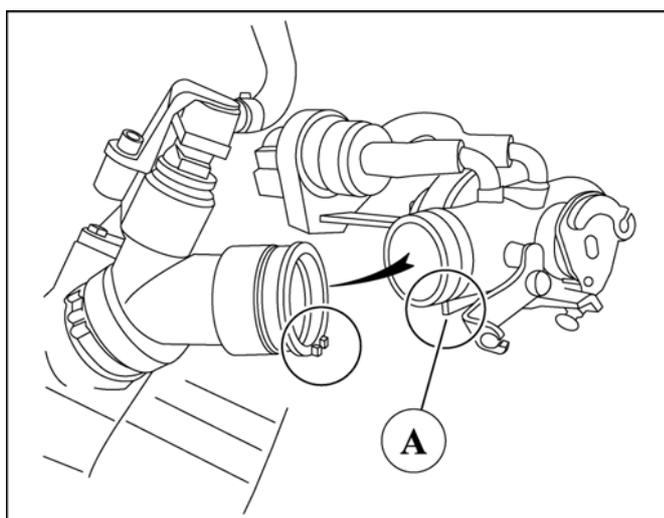
- Décrocher la commande de gaz (6)
- Déconnecter le boîtier papillon (7) et la vanne de ralenti (8)
- Déclipper le collier clic
- Déposer le boîtier papillon



Remontage : Procéder dans l'ordre inverse du démontage en s'assurant :

- De l'enclenchement du pion de positionnement (A) du boîtier papillon dans son logement sur le raccord d'admission
- D'une tension parfaite du câble d'accélérateur
- A l'aide de l'outil diagnostic effectuer une initialisation du boîtier papillon (se reporter à la documentation Utilisation de l'Outil Diagnostic pour le Moteur Injection)

Contrôle : A l'aide de l'outil diagnostic, vérifier l'absence de codes défauts, les effacer le cas échéant



INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

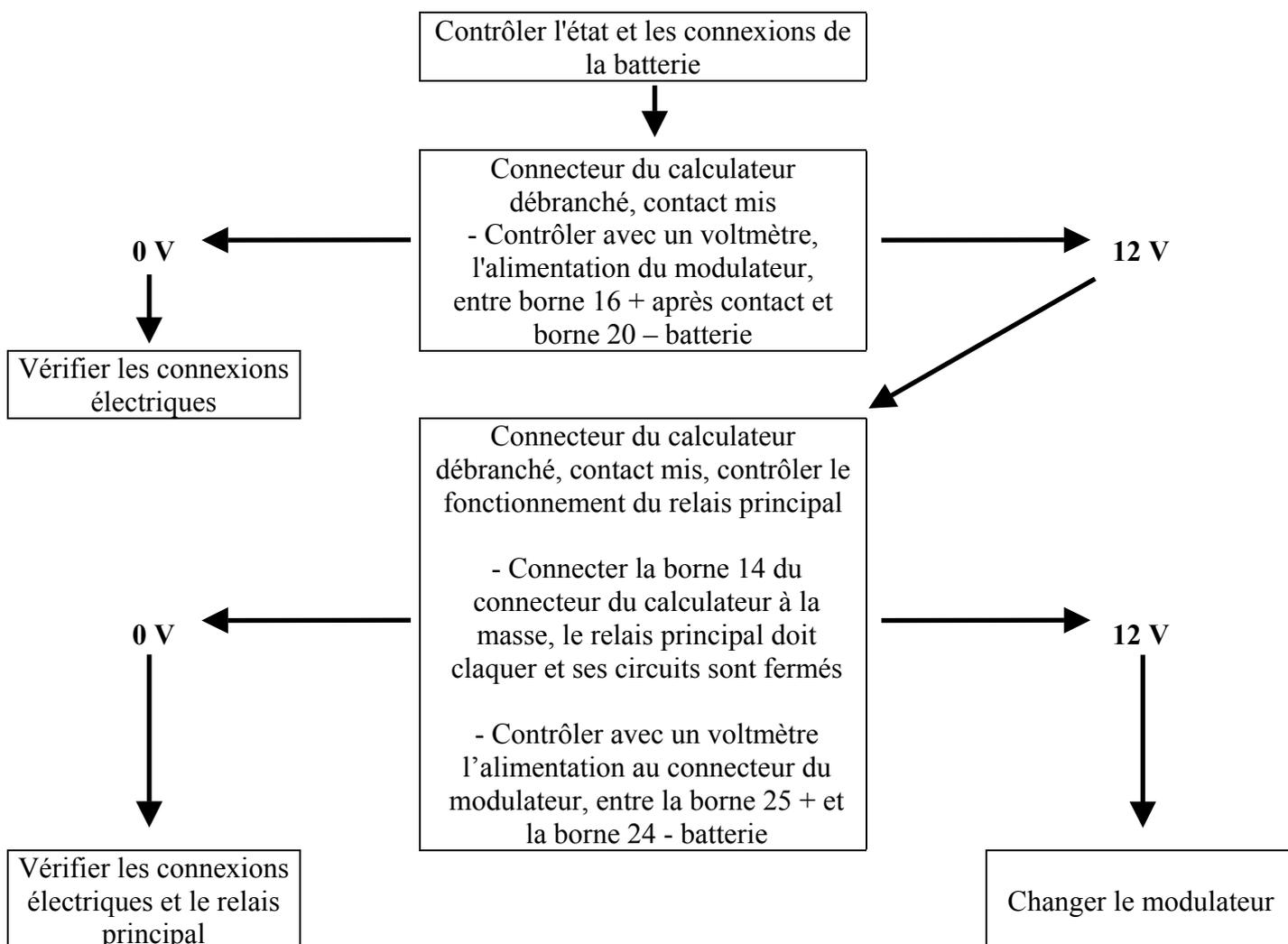
Diagnostic ABS/PBS

Pour procéder au diagnostic de la fonction ABS/PBS :

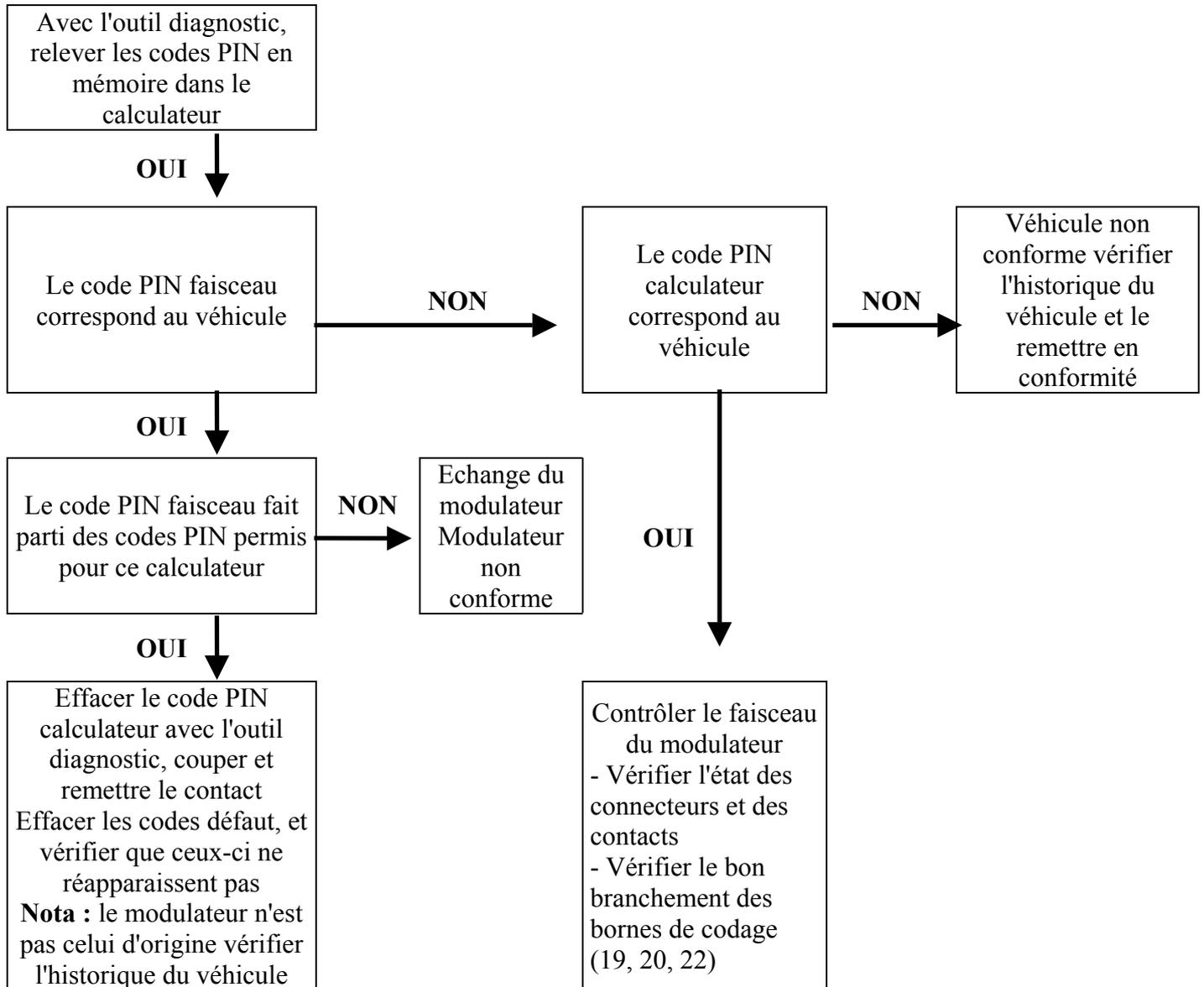
- Mettre le contact
- Déposer le pont de prise diagnostic
- Connecter l'outil de diagnostic réf. : 755878 à l'interface spécifique réf. : 756449
- Connecter l'interface à la prise de diagnostic du véhicule

Arborescence de dépannage

1. Codes défaut A (1, 3, 4, 7, 8, 21, 22, 27, 28, 30) : défaut interne calculateur
Echanger le modulateur et le retourner à PMTC accompagné de la fiche de paramètres complétée
2. Codes défaut B (5, 6, 11) : défaut alimentation modulateur

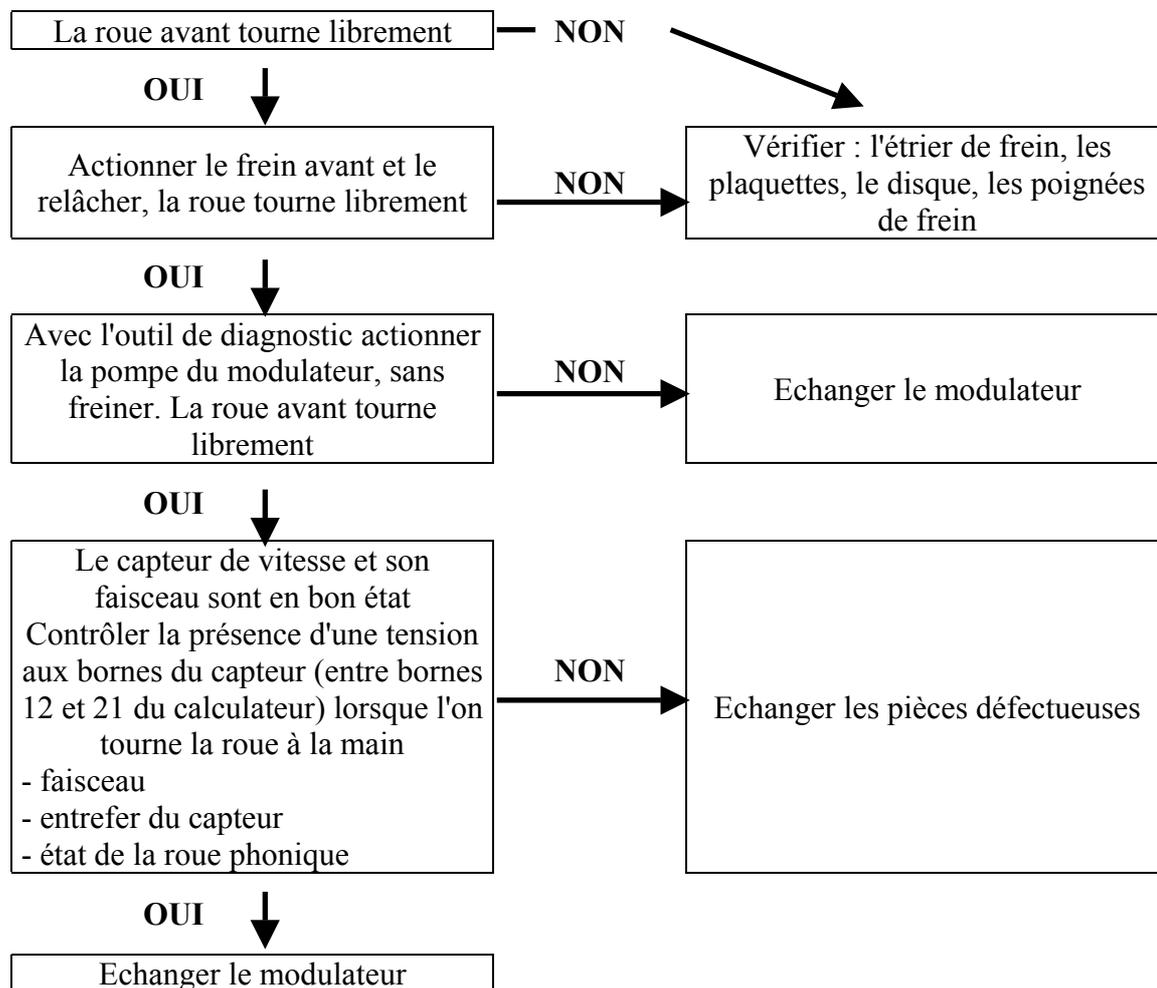


3. Code défaut 15 : code PIN erroné

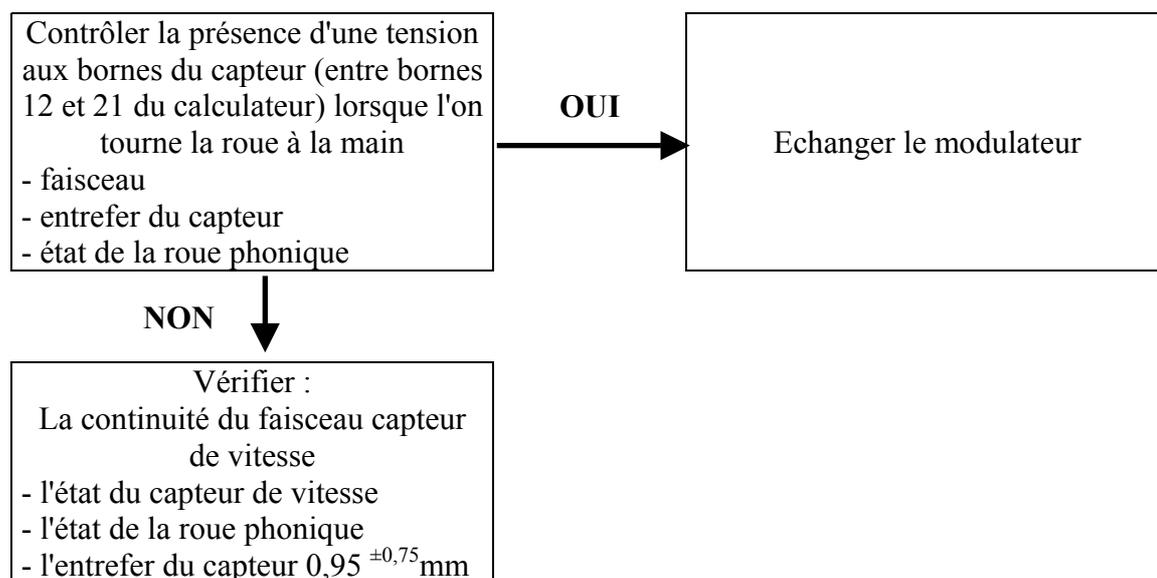


INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

4. Code défaut 129 : blocage de roue trop long



5. Code défaut 130 : absence information vitesse roue



Incidents ne pouvant pas être détecté par le calculateur

Ces incidents ne seront pas détectés par le calculateur et ne feront pas apparaître de code défaut

↳ Manque de pression de freinage, poignée de frein molle : (témoin éteint)

Contrôles :

- Vérifier le niveau de liquide de frein dans les poignées
 - Vérifier le fonctionnement de la partie conventionnelle des freins, étriers, plaquettes, raccords, ...
 - Vérifier le niveau de liquide de frein dans le réservoir du modulateur
 - Purger le circuit de freinage et vérifier qu'il n'y a pas d'air dans le circuit
 - Vérifier l'alimentation électrique du modulateur, charge de la batterie, connexions faisceau, ...
- si ces contrôles sont bons et que le défaut persiste échanger le modulateur

↳ Freinage très violent et sans progressivité : (témoin éteint)

- Echanger le modulateur

↳ Témoin ne s'éteint pas à une vitesse supérieure à 5 km/h mais s'éteint après un freinage et absence de code défaut : (témoin allumé)

Contrôles :

- Vérifier les contacteurs de frein droit et gauche
- Vérifier le faisceau des contacteurs de frein, continuité, isolement
- Vérifier le faisceau du témoin, continuité, isolement
- Vérifier le capteur de vitesse, entrefer trop grand, roue phonique déformée, capteur défectueux, ...
- Vérifier l'alimentation électrique du modulateur, borne 15 et borne 18

Si ces contrôles sont bons et que le défaut persiste, échanger le modulateur

↳ Témoin ne s'éteint pas à une vitesse supérieure à 5 km/h même après un freinage et absence de code défaut : (témoin allumé)

Contrôles :

- Vérifier les contacteurs de frein droit et gauche
- Vérifier le faisceau des contacteurs de frein, continuité, isolement
- Vérifier le faisceau du témoin, continuité, isolement

Si ces contrôles sont bons et que le défaut persiste échanger le modulateur

↳ Pompe électrique fonctionne en permanence sans action sur les freins : (témoin allumé)

Contrôles :

- Couper et remettre le contact
- Vérifier les contacteurs de frein droit et gauche
- Vérifier le faisceau des contacteurs de frein, continuité, isolement
- Vérifier le faisceau du témoin, continuité, isolement
- Vérifier le capteur de vitesse, entrefer trop grand, roue phonique déformée, capteur défectueux, ...
- Vérifier l'alimentation électrique du modulateur, borne 15 et borne 18

Si ces contrôles sont bons et que le défaut persiste échanger le modulateur



INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

↪ Témoin s'éteint à la mise du contact : (témoin éteint)

Contrôles :

- Vérifier le faisceau du témoin, continuité, isolement
- Vérifier le fonctionnement du témoin

Si ces contrôles sont bons et que le défaut persiste échanger le modulateur

↪ Pompe électrique ne tourne pas lors d'un freinage à une vitesse supérieure à 5 km/h : (témoin éteint)

Contrôles :

- Vérifier les contacteurs de frein droit et gauche
- Vérifier le faisceau des contacteurs de frein, continuité, isolement
- Vérifier l'alimentation électrique du modulateur, borne 30

Si ces contrôles sont bons et que le défaut persiste, échanger le modulateur

Nota : Lors d'un arrêt prolongé, à un feu par exemple, avec une poignée de frein actionnée la pompe haute pression du système de freinage s'arrête après quelques minutes (sauf sur les véhicules du début de série) .





DIRECTION COMMERCIALE
ANIMATION TECHNIQUE RESEAU

FICHE DE RELEVÉ PARAMETRES

ELYSTAR
ELYSTAR ABS/PBS

RELEVÉ DE PARAMETRES

COORDONNES VEHICULE	
V.I.N.	
Kilométrage	
Identification calculateur	
N° calculateur	
Version software	
Version modulateur	

Code défauts présents lors du contrôle :

PARAMETRE	Relevé 1 arrêté	Relevé 2 roulage	Valeurs standard
Vitesse véhicule			0 à 120 km/h
Tension batterie			13,8 à 15 volts
Contacteur de stop gauche			On, off
Contacteur de stop droit			On, off
pompe			On, off
Code PIN faisceau			Xxx
Code PIN calculateur			Xxx
Codes possible calculateur			xxx-xxx-xxx-xxx-xxx

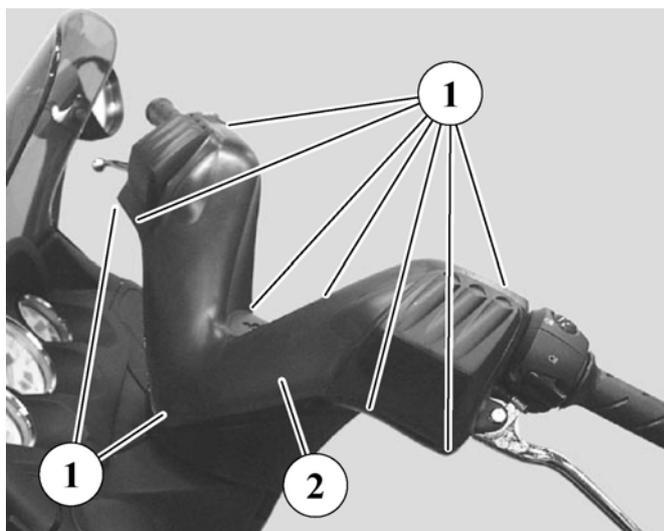
A photocopier et à transmettre à Peugeot Motocycles en cas d'incident nécessitant une aide de notre service animation réseau



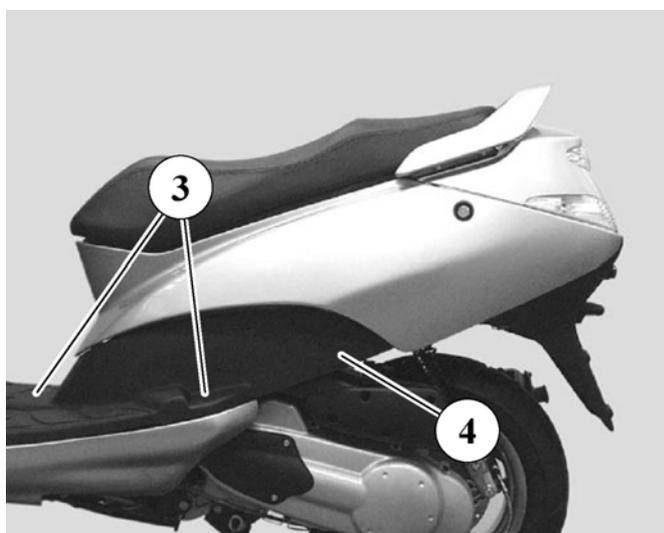
INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

Dépose du modulateur

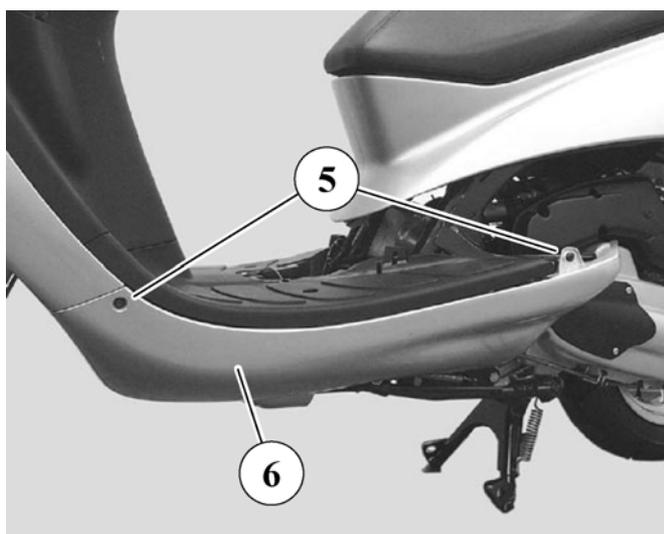
- Retirer la clé de contact
- Déposer les 9 vis (1) du carénage supérieur de guidon (2)



- Déposer les 3 vis (3) des carénages inférieurs (4)

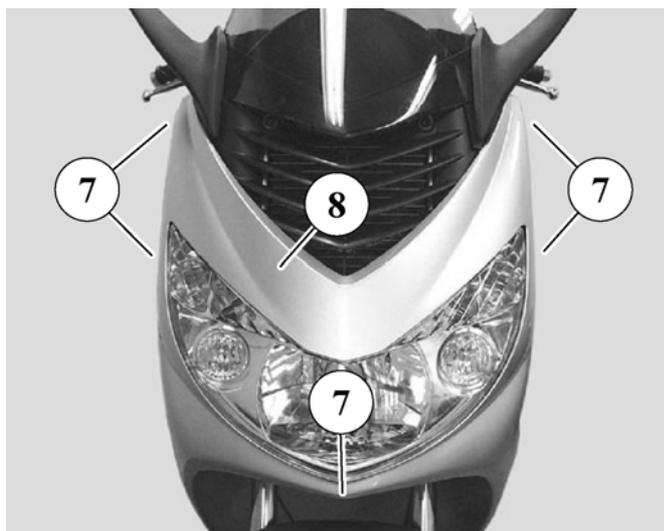


- Déposer les 4 vis (5) des bas de caisse (6)

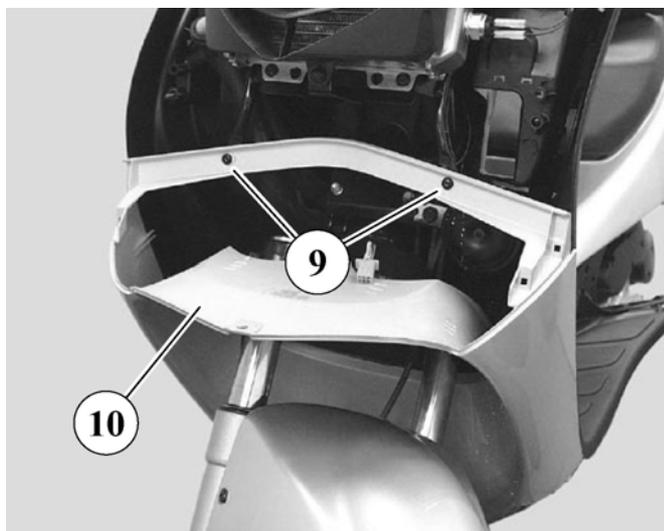


INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

- Déposer les 5 vis (7) du tablier avant supérieur (8)

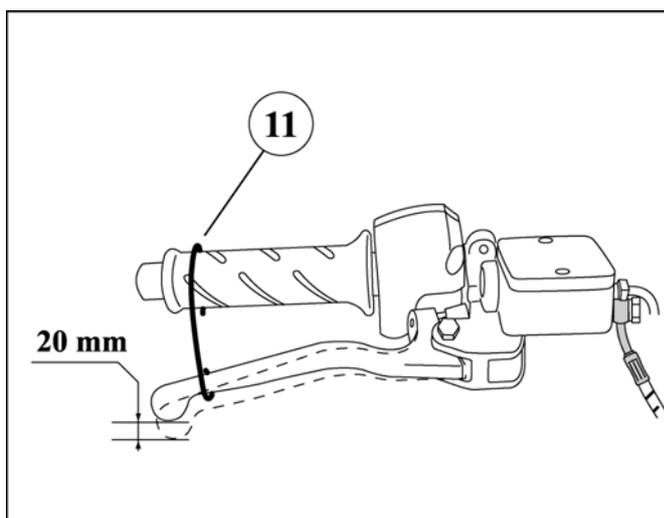


- Déposer les 2 vis (9) du tablier inférieur (10)



- Immobiliser les leviers à 20 mm de la position repos (avec des crochets ou des liens plastiques (11))

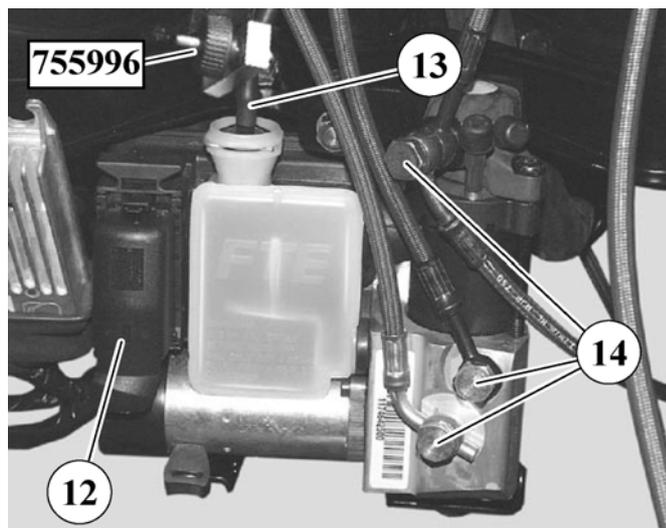
Nota : Cette opération permet de fermer le circuit et d'éviter de vider les commandes hydrauliques lors de leur débranchement du modulateur



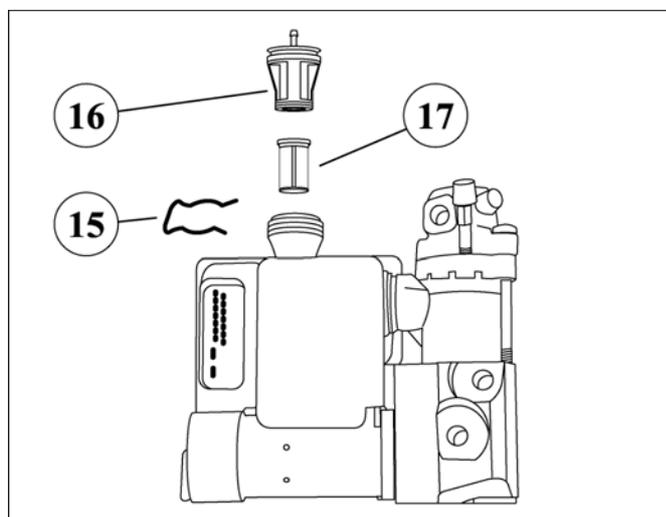
INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

- Protéger les plastiques pouvant être exposés à des projections de liquide de frein
- Déconnecter le modulateur (12)
- Pincer le tuyau d'alimentation (13) du réservoir avec une pince à tuyau réf. 755996
- Débrancher le tuyau d'alimentation
- Débrancher les 4 commandes hydrauliques (14)

Nota : Mettre un récipient sous le modulateur pour récupérer le liquide de frein
Ne pas déposer les couvercles des maîtres cylindre

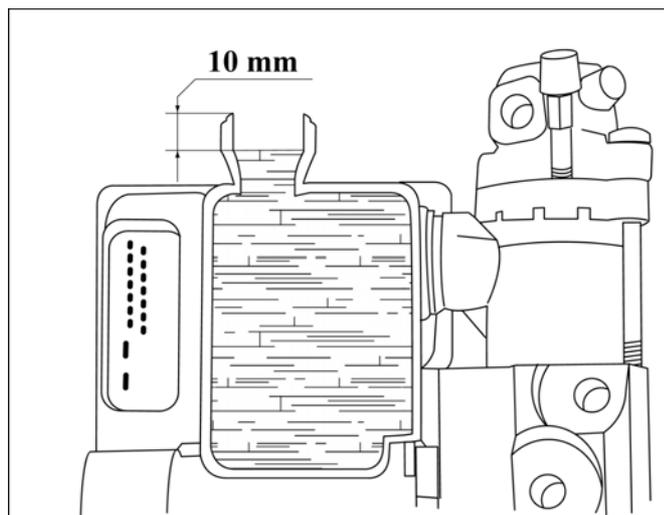


- Déposer le modulateur
- Déposer l'agrafe (15), le bouchon (16) et le filtre (17) pour vidanger le réservoir

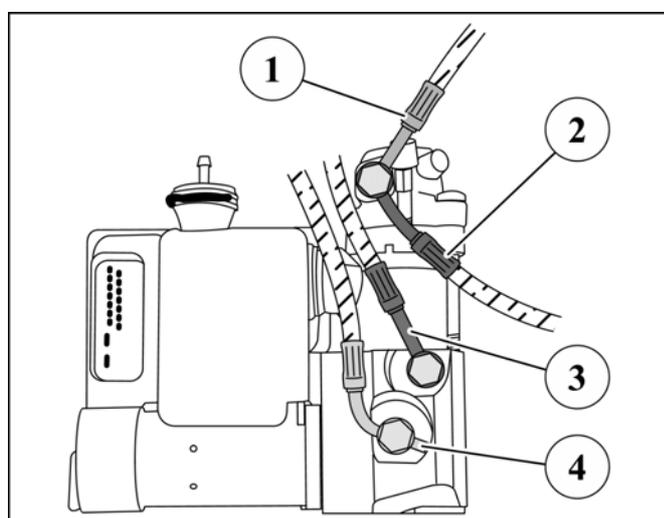


Repose du modulateur

- Remplir le réservoir du modulateur à 10 mm du bord supérieur
- Poser le filtre, le bouchon et l'agrafe

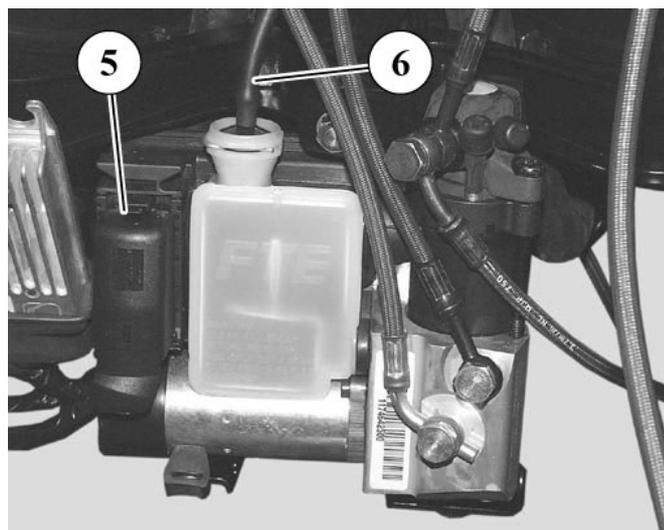


- Mettre le modulateur en place sur ses supports sans le serrer
- Positionner les commandes hydrauliques dans l'ordre indiqué :
 - La commande hydraulique (1) venant de l'émetteur gauche
 - La commande hydraulique (2) allant à l'étrier de frein arrière et la positionner au-dessus de la commande hydraulique (1)
 - La commande hydraulique (3) venant de l'émetteur droit
 - La commande hydraulique (4) allant à l'étrier de frein avant



Nota : Remplacer les joints cuivre à chaque démontage

- Connecter le modulateur (5)
- Brancher le tuyau d'alimentation (6)
- Déposer la pince à tuyau du tuyau d'alimentation
- Déboîter le modulateur de ses supports de façon à ce que celui ci soit dans une position la plus vertical possible
- Effectuer une purge du circuit hydraulique selon la méthode



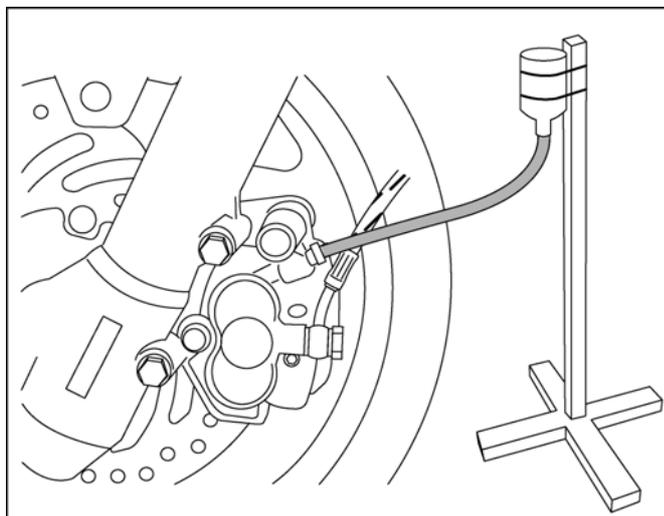
METHODE DE PURGE DU SYSTEME ABS/PBS

Purge du circuit après la dépose d'un étrier, d'une commande hydraulique inférieur arrière ou avant

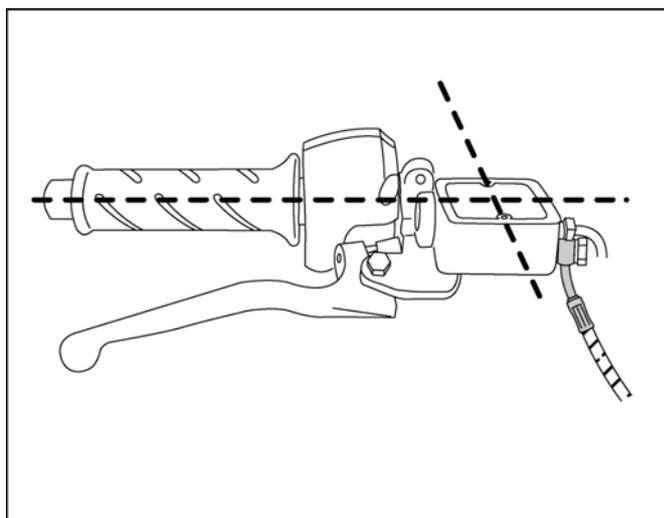
Gamme 1

- Déposer le couvercle de l'émetteur
- Protéger les plastiques pouvant être exposés à des projections de liquide de frein
- Déposer le capuchon de la vis de purge de l'étrier

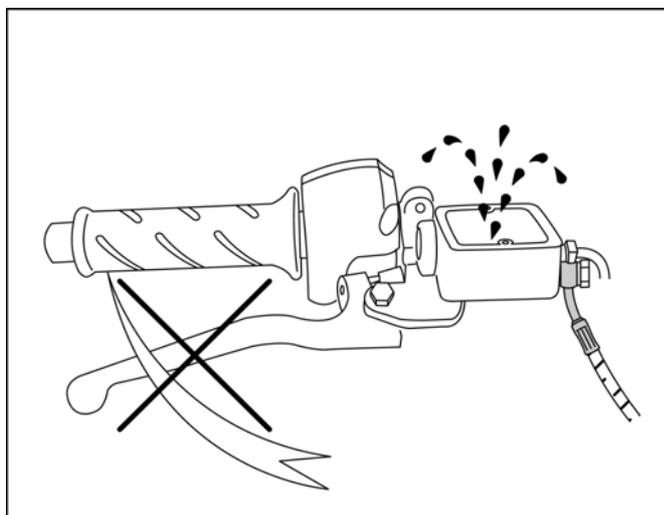
- Raccorder la vis de purge à un bocal contenant du liquide de frein au moyen d'un tuyau transparent. Le bocal doit être maintenu plus haut que l'étrier de frein pour faciliter le contrôle de l'évacuation des bulles d'air
- Ouvrir d'un demi-tour la vis de purge de l'étrier



- Orienter le guidon de manière à positionner l'émetteur à l'horizontal



Attention : Il est impératif de ne pas se tenir à l'aplomb de l'émetteur pendant la purge pour éviter tous risques de projection de liquide de frein



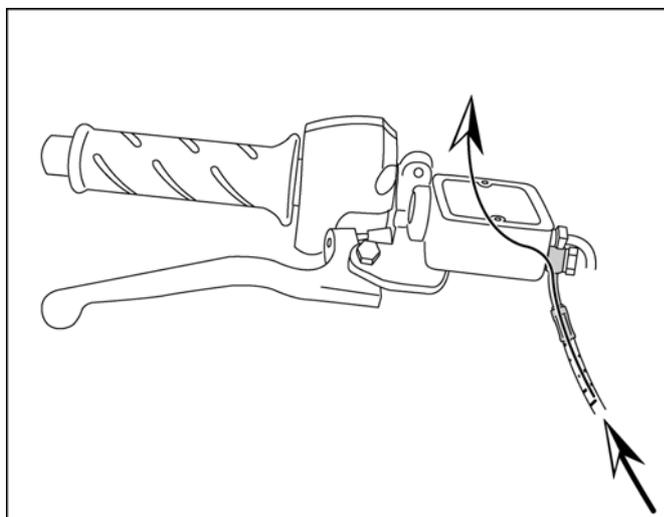
- Actionner le levier de frein de manière **régulière et sans précipitation** tout en complétant le niveau du liquide dans l'émetteur
- Arrêter l'opération lorsqu'il ne sort plus de bulles de la vis de purge de l'étrier
- Fermer la vis de purge
- Débrancher le tuyau la reliant au bocal
- Vérifier la dureté au levier sans actionner violemment le levier pour éviter les projections de liquide de frein

Nota : Si la sensation de dureté au levier n'est pas satisfaisante effectuer la **gamme 2**

Gamme 2

L'opération suivante doit être réalisée de manière scrupuleuse, elle consiste à faire remonter les bulles d'air bloquées dans le circuit par l'émetteur correspondant, elle sera le garant du fonctionnement correct des circuits de freinage

- Orienter le guidon de manière à créer un point haut dans l'émetteur afin de faciliter la remontée de bulles d'air dans le circuit



Précautions impératives : 1) le pompage avec le levier de frein doit être réalisé lentement
2) le levier ne doit pas venir en contact avec le guidon

- Protéger les plastiques pouvant être exposés à des projections de liquide de frein
- Actionner **lentement** le levier de frein avec un déplacement maximum de 2 cm depuis sa position repos jusqu'à ce que l'on ne voie plus de bulles remonter dans le bocal de l'émetteur et obtienne une dureté correcte au levier
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur et reposer le couvercle de l'émetteur

Impératif : Le niveau de liquide de frein dans les émetteurs en position horizontal doit toujours être supérieur au hublot de niveau

- Reposer le capuchon de la vis de purge

La réussite de cette opération n'est possible que si elle est réalisée **sans aucune précipitation**

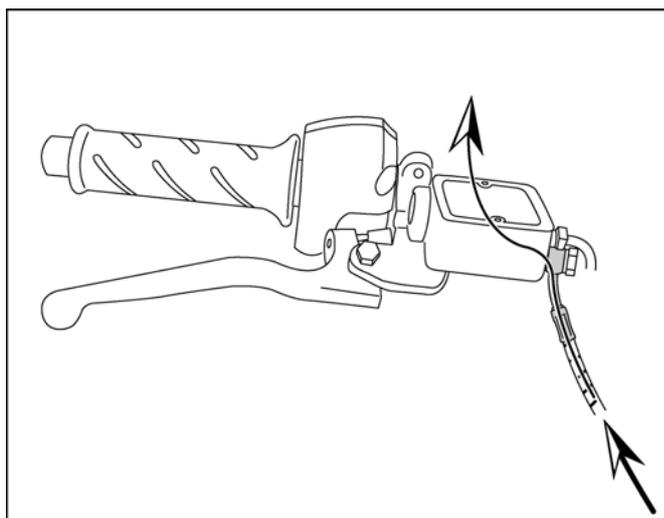
Nota : Si la sensation de dureté au levier n'est pas satisfaisante répéter l'opération depuis la gamme 1

Purge du circuit après la dépose de l'émetteur avant ou de la commande hydraulique supérieure avant (côté droit)

L'opération suivante doit être réalisée de manière scrupuleuse, elle consiste à faire remonter les bulles d'air bloquées dans le circuit par l'émetteur correspondant, elle sera le garant du fonctionnement correct des circuits de freinage

- Protéger les plastiques pouvant être exposés à des projections de liquide de frein

- Remplir à moitié l'émetteur droit de liquide de frein
- Orienter le guidon de manière à créer un point haut dans l'émetteur afin de faciliter la remontée de bulles d'air dans le circuit



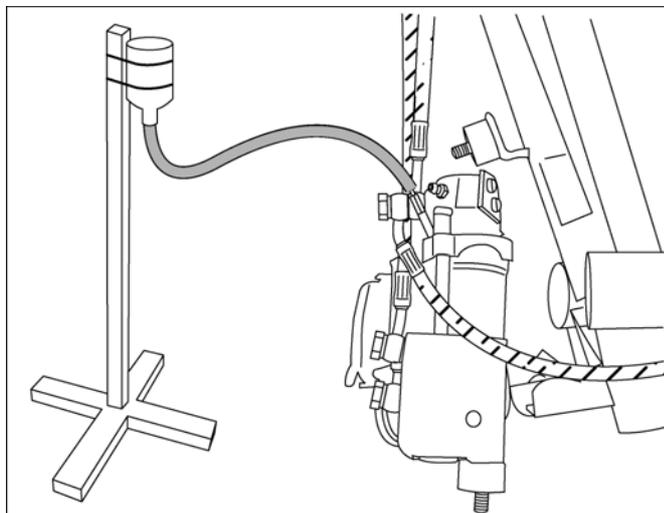
Précautions impératives : 1) le pompage avec le levier de frein doit être réalisé lentement
2) le levier ne doit pas venir en contact avec le guidon

- Actionner **lentement** le levier de frein avec un déplacement maximum de 2 cm depuis sa position repos jusqu'à ce que l'on ne voie plus de bulles remonter dans le bocal de l'émetteur

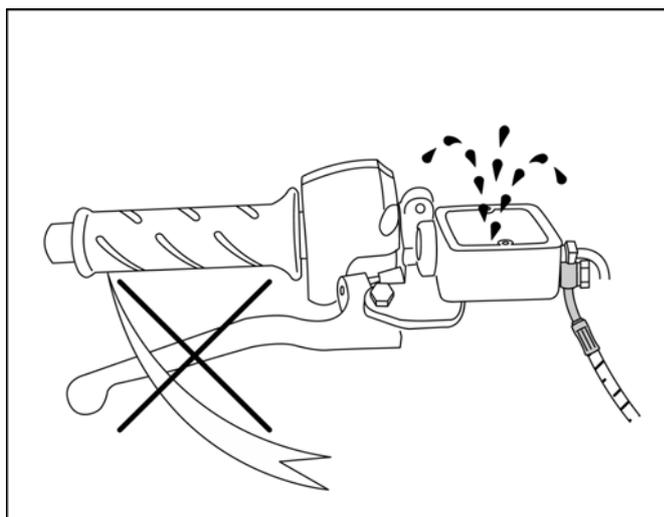
La réussite de cette opération n'est possible que si elle est réalisée **sans aucune précipitation**

- Déposer le capuchon de la vis de purge du circuit avant sur le modulateur

- Raccorder la vis de purge à un bocal contenant du liquide de frein au moyen d'un tuyau transparent. Le bocal doit être maintenu plus haut que le modulateur pour faciliter le contrôle de l'évacuation des bulles d'air
- Ouvrir d'un demi-tour la vis de purge



Attention : Il est impératif de ne pas se tenir à l'aplomb de l'émetteur pendant la purge pour éviter tous risques de projection de liquide de frein



- Actionner le levier de frein de manière **régulière et sans précipitation** tout en complétant le niveau du liquide dans l'émetteur
- Arrêter l'opération lorsqu'il ne sort plus de bulles de la vis de purge du modulateur
- Fermer la vis de purge
- Débrancher le tuyau la reliant au bocal
- Vérifier la dureté au levier sans actionner violemment le levier pour éviter les projections de liquide de frein

Nota : Si la sensation de dureté au levier n'est pas satisfaisante répéter l'opération de purge au modulateur

- Actionner à nouveau lentement le levier de frein pour vérifier qu'il ne remonte plus de bulles du circuit
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur et reposer le couvercle de l'émetteur

Impératif : Le niveau de liquide de frein dans les émetteurs en position horizontal doit toujours être supérieur au hublot de niveau

- Reposer le capuchon de la vis de purge

Nota : Si la sensation de dureté au levier n'est pas satisfaisante, procéder à la purge du circuit d'assistance

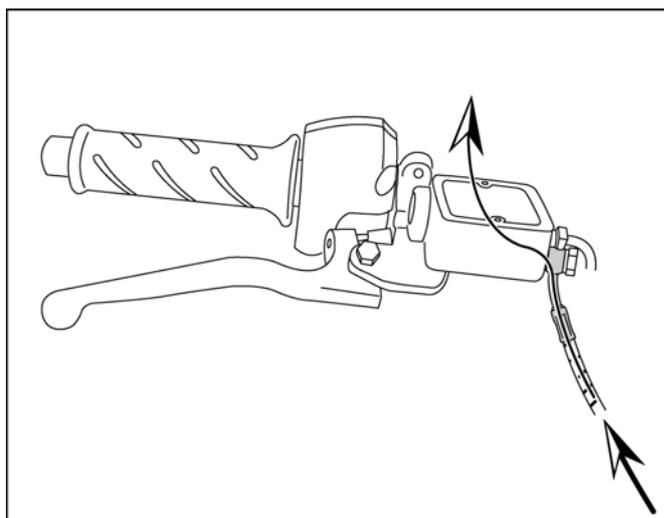
INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

Purge du circuit après la dépose de l'émetteur arrière ou de la commande hydraulique supérieure arrière (freinage intégral côté gauche)

L'opération suivante doit être réalisée de manière scrupuleuse, elle consiste à faire remonter les bulles d'air bloquées dans le circuit par l'émetteur correspondant, elle sera le garant du fonctionnement correct des circuits de freinage

- Protéger les plastiques pouvant être exposés à des projections de liquide de frein

- Remplir de moitié l'émetteur gauche de liquide de frein
- Orienter le guidon de manière à créer un point haut dans l'émetteur afin de faciliter la remontée de bulles d'air dans le circuit



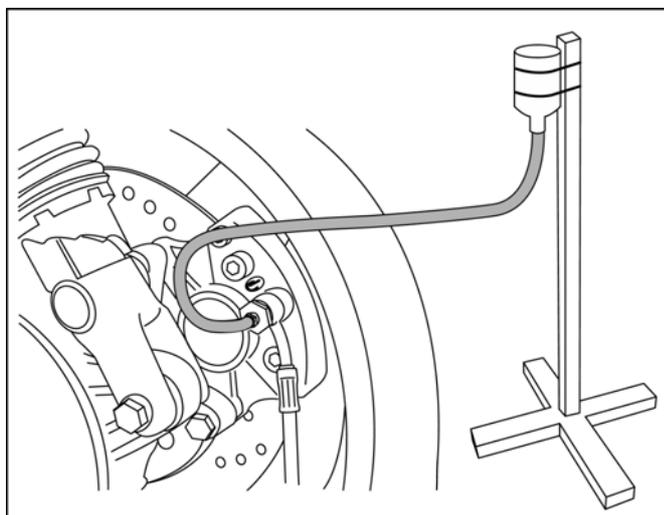
Précautions impératives : 1) le pompage avec le levier de frein doit être réalisé lentement
2) le levier ne doit pas venir en contact avec le guidon

- Actionner **lentement** le levier de frein avec un déplacement maximum de 2 cm depuis sa position repos jusqu'à ce que l'on ne voie plus de bulles remonter dans le bocal de l'émetteur

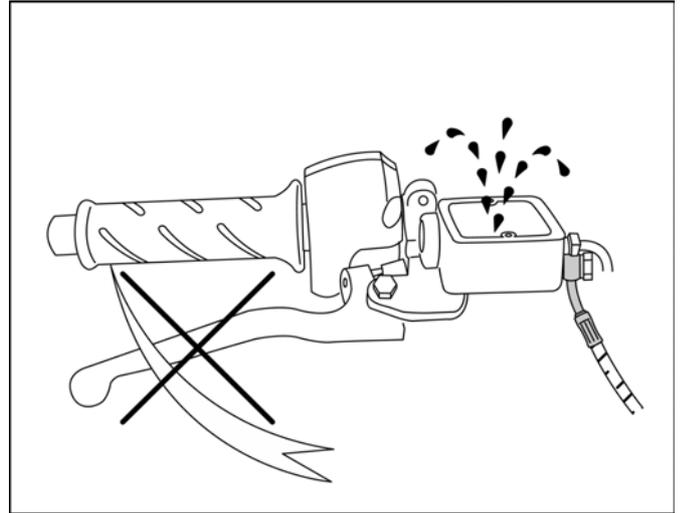
La réussite de cette opération n'est possible que si elle est réalisée **sans aucune précipitation**

- Déposer le capuchon de la vis de purge de l'étrier arrière
- Raccorder la vis de purge à un bocal contenant du liquide de frein au moyen d'un tuyau transparent. Le bocal doit être maintenu plus haut que l'étrier de frein pour faciliter le contrôle de l'évacuation des bulles d'air

- Ouvrir d'un demi-tour la vis de purge de l'étrier



Attention : Il est impératif de ne pas se tenir à l'aplomb de l'émetteur pendant la purge pour éviter tous risques de projection de liquide de frein



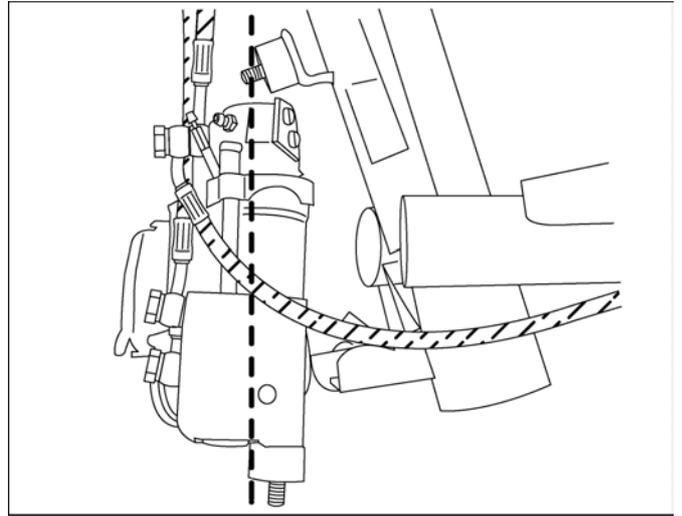
- Actionner le levier de frein de manière **régulière et sans précipitation** tout en complétant le niveau du liquide dans l'émetteur
- Arrêter l'opération lorsqu'il ne sort plus de bulles de la vis de purge de l'étrier
- Fermer la vis de purge
- Débrancher le tuyau la reliant au bocal
- Vérifier la dureté au levier sans actionner violemment le levier pour éviter les projections de liquide de frein

Nota : Si la sensation de dureté au levier n'est pas satisfaisante répéter l'opération de purge du circuit

- Actionner à nouveau lentement le levier de frein pour vérifier qu'il ne remonte plus de bulles du circuit
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur et reposer le couvercle de l'émetteur
- Reposer le capuchon de la vis de purge

Purge des circuits avant et arrière après l'échange du modulateur

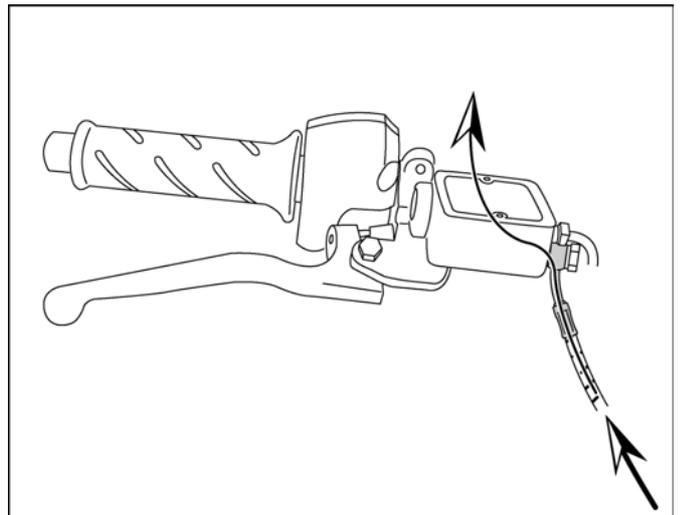
- Remplir le réservoir du modulateur de liquide de frein avant de le positionner sur le véhicule
- Poser le modulateur dans ses supports sans le fixer
- Raccorder les commandes hydrauliques au modulateur
- Déposer le modulateur de ses supports pour qu'il soit dans une position la plus verticale possible
- Libérer les leviers de frein en retirant les crochets ou les liens plastiques



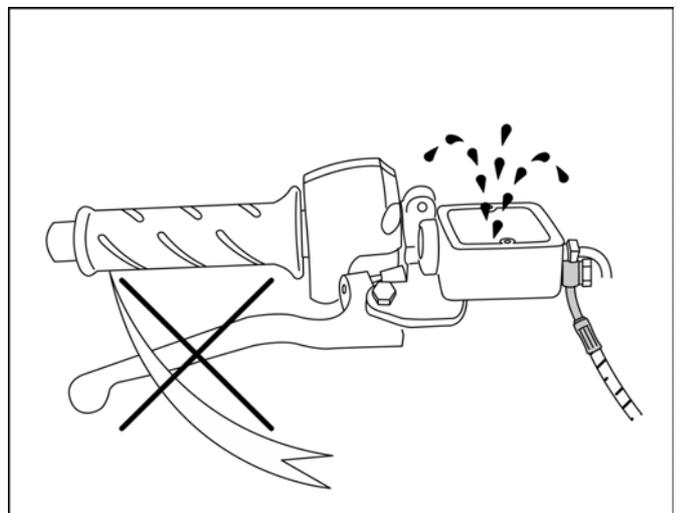
Circuit de frein avant (frein de secours)

- 1) Protéger les plastiques pouvant être exposés à des projections de liquide de frein
- Déposer le couvercle de l'émetteur droit

- Orienter le guidon de manière à créer un point haut à l'émetteur afin de faciliter la remontée de bulles d'air dans le circuit
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur



Nota : Il est impératif de ne pas se tenir à l'aplomb de l'émetteur pendant la purge pour éviter d'éventuelles projections de liquide de frein

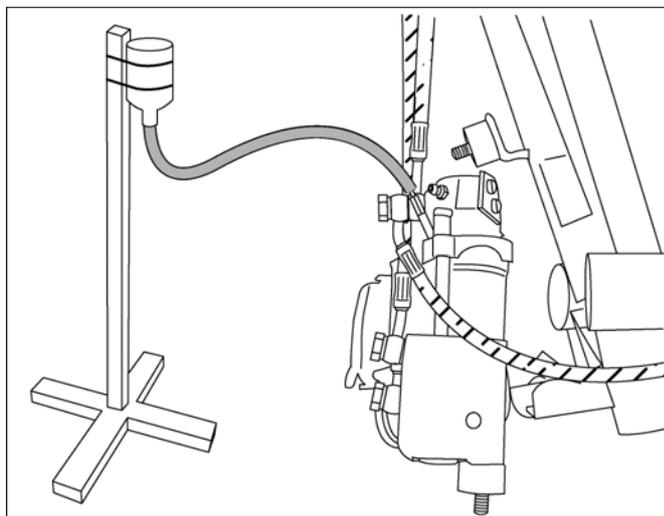


2) Actionner **lentement** de manière **régulière et sans précipitation** le levier de frein droit avec un déplacement maximum de 2 cm depuis sa position repos jusqu'à ce que l'on ne voie plus de bulles remonter dans le bocal de l'émetteur

3) Déposer le capuchon de la vis de purge du circuit avant sur le modulateur

- Raccorder la vis de purge du modulateur à un bocal contenant du liquide de frein au moyen d'un tuyau transparent. Le bocal doit être maintenu plus haut que le modulateur pour faciliter le contrôle de l'évacuation des bulles d'air

- Ouvrir d'un demi-tour la vis de purge



- Actionner le levier de frein droit de manière **régulière et sans précipitation** tout en complétant le niveau du liquide dans l'émetteur

- Arrêter l'opération lorsqu'il ne sort plus de bulles du modulateur

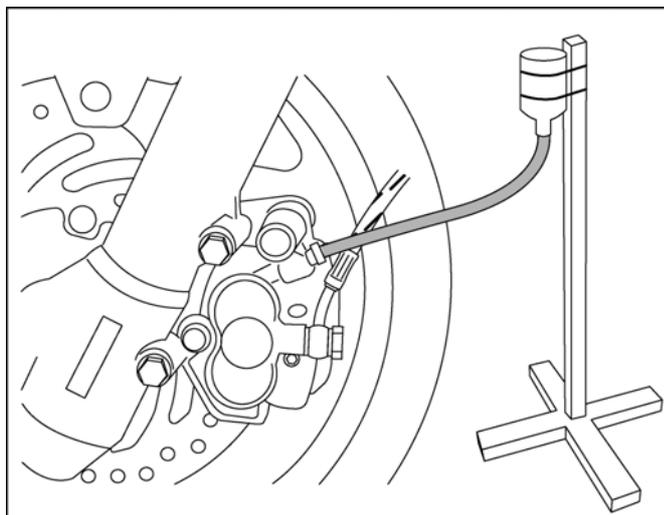
- Fermer la vis de purge

- Reposer le capuchon de la vis de purge

4) Déposer le capuchon de la vis de purge de l'étrier avant

- Raccorder la vis de purge à un bocal contenant du liquide de frein au moyen d'un tuyau transparent. Le bocal doit être maintenu plus haut que l'étrier de frein pour faciliter le contrôle de l'évacuation des bulles d'air

- Ouvrir d'un demi-tour la vis de purge de l'étrier



- Actionner le levier de frein de manière **régulière et sans précipitation** tout en complétant le niveau du liquide dans l'émetteur

- Arrêter l'opération lorsqu'il ne sort plus de bulles de l'étrier

- Fermer la vis de purge

- Débrancher le tuyau la reliant au bocal

- Vérifier la dureté au levier

INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

Nota : Si la sensation de dureté au levier n'est pas satisfaisante répéter l'opération depuis le paragraphe 2 "Purge du circuit de frein avant après échange du modulateur"

- Reposer le capuchon de la vis de purge
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur et reposer le couvercle de l'émetteur

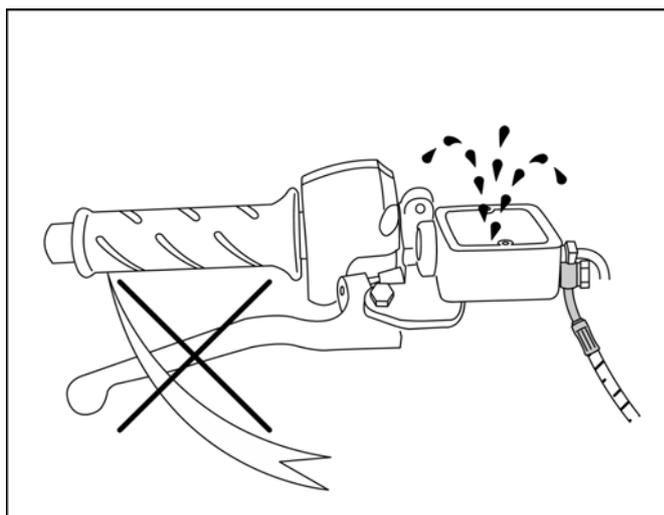
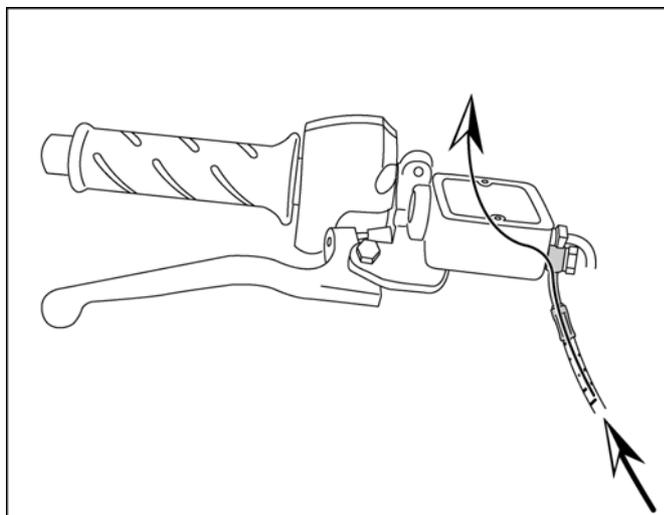
Impératif : Le niveau de liquide de frein dans les émetteurs en position horizontal doit toujours être supérieur au hublot de niveau

Circuit de frein arrière

1) Protéger les plastiques pouvant être exposés à des projections de liquide de frein

- Déposer le couvercle de l'émetteur gauche

- Orienter le guidon de manière à créer un point haut à l'émetteur afin de faciliter la remontée de bulles d'air dans le circuit
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur



Nota : Il est impératif de ne pas se tenir à l'aplomb de l'émetteur pendant la purge pour éviter d'éventuelles projections de liquide de frein

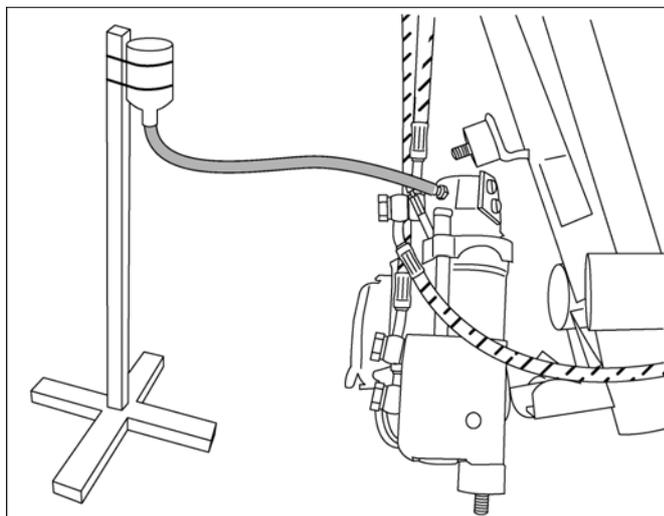
INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

2) Actionner **lentement** de manière **régulière et sans précipitation** le levier de frein droit avec un déplacement maximum de 2 cm depuis sa position repos jusqu'à ce que l'on ne voie plus de bulles remonter dans le bocal de l'émetteur

3) Déposer le capuchon de la vis de purge du circuit intégral sur le modulateur

- Raccorder la vis de purge du modulateur à un bocal contenant du liquide de frein au moyen d'un tuyau transparent. Le bocal doit être maintenu plus haut que le modulateur pour faciliter le contrôle de l'évacuation des bulles d'air

- Ouvrir d'un demi-tour la vis de purge



- Actionner le levier de frein gauche de manière **régulière et sans précipitation** tout en complétant le niveau du liquide dans l'émetteur

- Arrêter l'opération lorsqu'il ne sort plus de bulles du modulateur

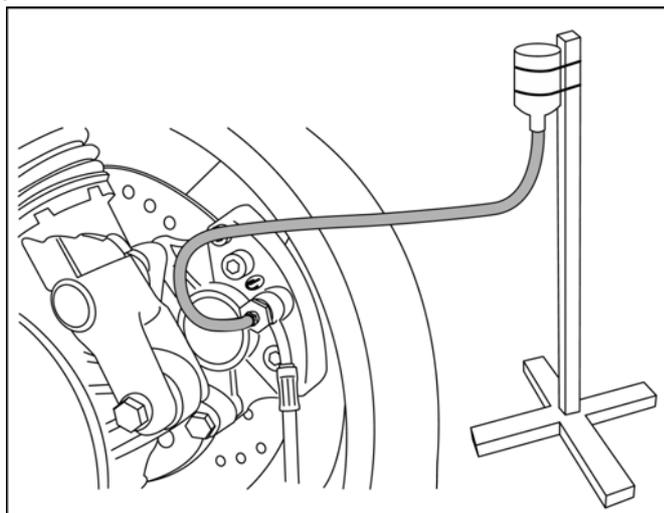
- Fermer la vis de purge

- Reposer le capuchon de la vis de purge

4) Déposer le capuchon de la vis de purge de l'étrier arrière

- Raccorder la vis de purge à un bocal contenant du liquide de frein au moyen d'un tuyau transparent. Le bocal doit être maintenu plus haut que l'étrier de frein pour faciliter le contrôle de l'évacuation des bulles d'air

- Ouvrir d'un demi-tour la vis de purge de l'étrier



- Actionner le levier de frein de manière **régulière et sans précipitation** tout en complétant le niveau du liquide dans l'émetteur

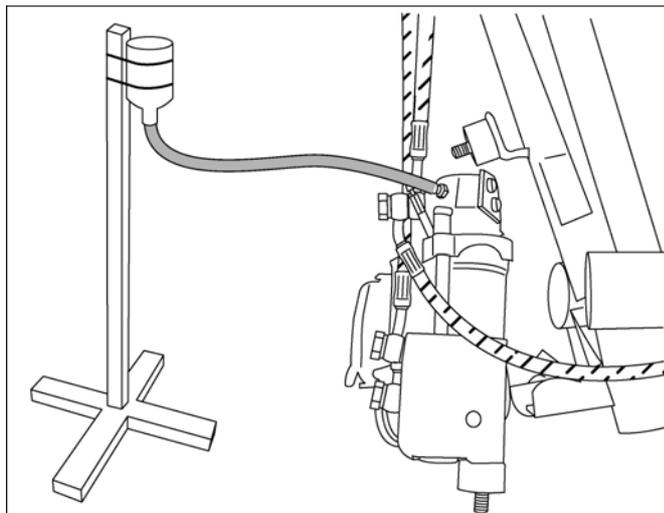
- Arrêter l'opération lorsqu'il ne sort plus de bulles de l'étrier

- Fermer la vis de purge

- Débrancher le tuyau la reliant au bocal

- Vérifier la dureté au levier

Nota : Si la sensation de dureté au levier n'est pas satisfaisante répéter l'opération depuis le paragraphe 2 "*Purge du circuit de frein arrière après échange du modulateur*"



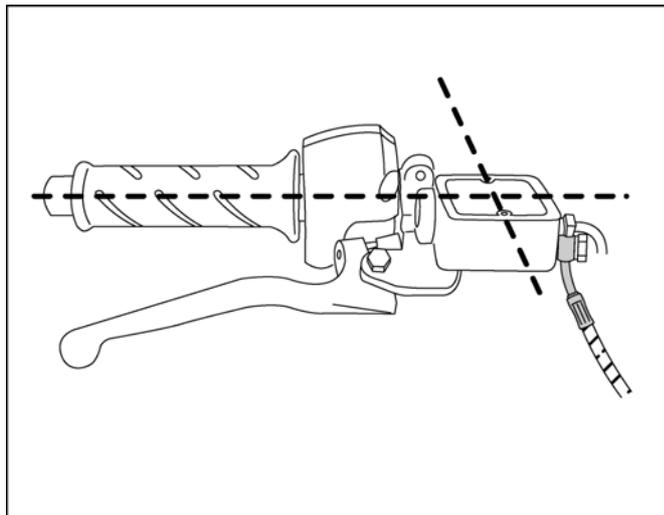
- Reposer le capuchon de la vis de purge
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur et reposer le couvercle de l'émetteur

Purge du circuit d'assistance

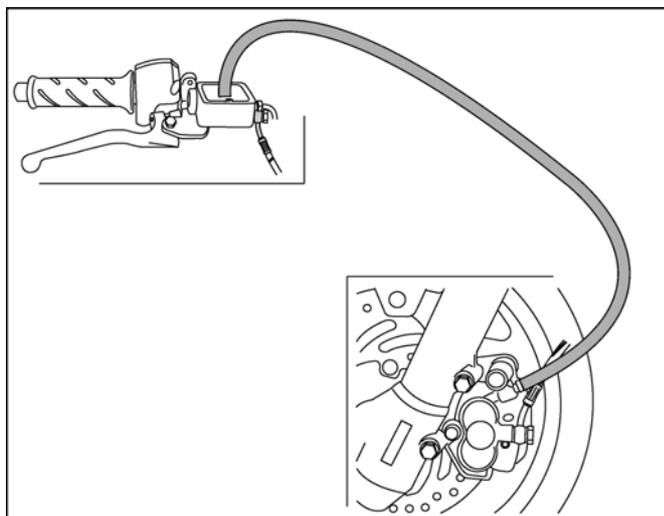
Nota : Avant toute intervention sur le système d'assistance il est impératif de s'assurer d'un parfait état de charge de la batterie, une chute de tension trop importante provoquera une mise hors circuit immédiate de la pompe d'assistance

- Déposer le couvercle de l'émetteur droit

- Orienter le guidon de manière à positionner l'émetteur à l'horizontal
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur



- Déposer le capuchon de la vis de purge de l'étrier avant
- Raccorder un tuyau transparent contenant du liquide de frein de la vis de purge de l'étrier avant au réservoir de l'émetteur droit



- A l'aide de l'outil diagnostic, mettre en action la pompe du modulateur et exercer une faible pression sur le levier droit
- Ouvrir d'un demi-tour la vis de purge de l'étrier
- Garder cette pression sur le levier pour que la pompe continue de tourner jusqu'à ce que le liquide circule de l'étrier avant jusqu'au réservoir de l'émetteur droit

INTERVENTIONS SUR SYSTEME ABS/PBS

- S'assurer que le niveau de liquide dans l'émetteur ne descend pas en dessous du tuyau de liaison avec le réservoir du modulateur
- Arrêter l'opération lorsqu'il ne circule plus de bulles dans le tuyau transparent
- Fermer la vis de purge
- Couper le contact
- Débrancher le tuyau transparent en pinçant l'autre extrémité pour empêcher l'écoulement du liquide
- Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans l'émetteur

Impératif : Le niveau de liquide de frein dans les émetteurs en position horizontal doit toujours être supérieur au hublot de niveau

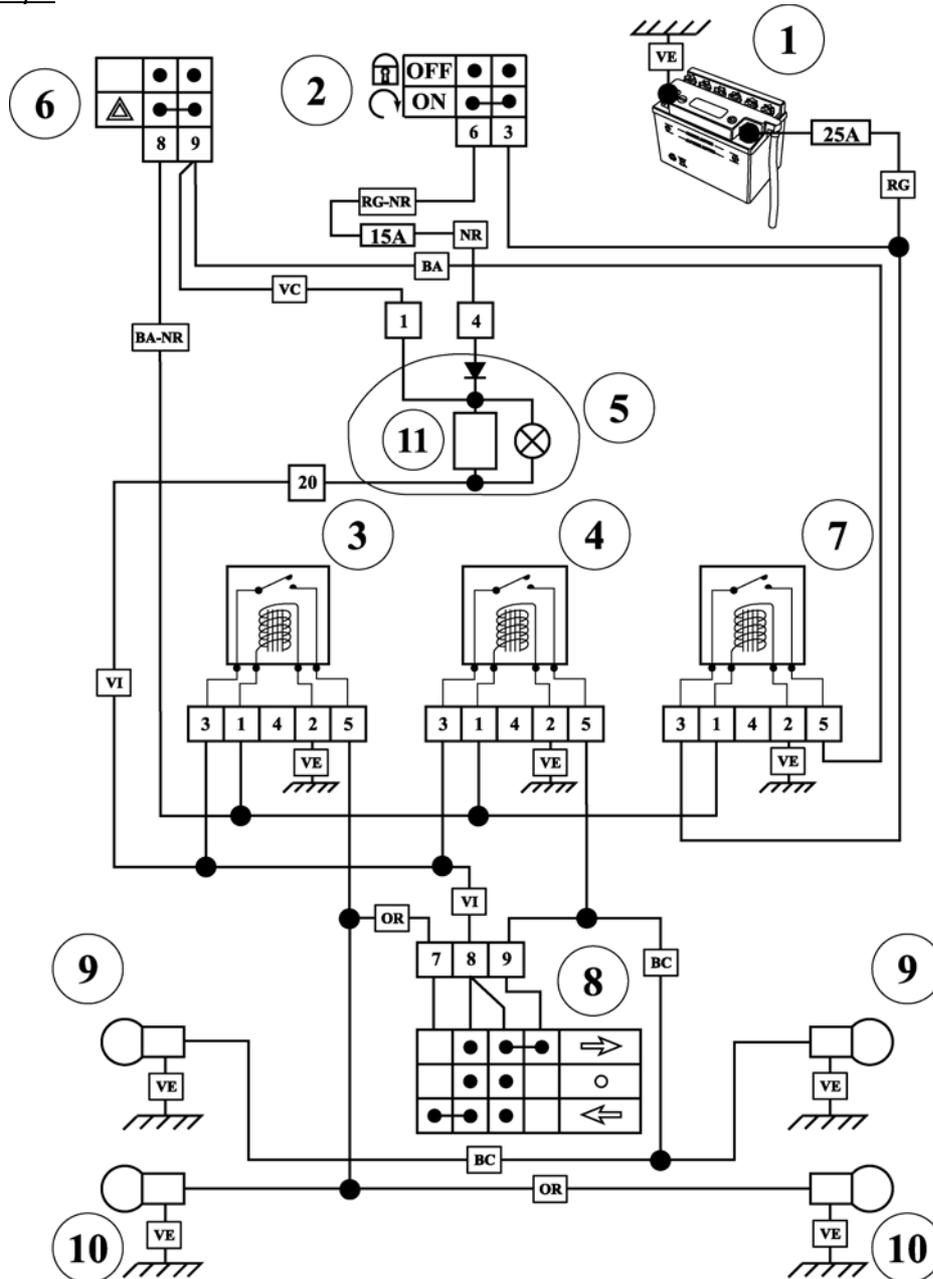
- **Vérifier et compléter si nécessaire le niveau du liquide de frein dans le réservoir du modulateur**
- Reposer le couvercle de l'émetteur
- Vérifier la dureté aux leviers
- A l'aide de l'outil diagnostic, mettre en action la pompe du modulateur et exercer une forte pression sur chacun des leviers pour s'assurer de leur bon fonctionnement



FEUX DE DETRESSE

FEUX DE DETRESSE

Schéma de principe



1. Batterie
2. Contacteur à clé
3. Relais de clignotants gauches
4. Relais de clignotants droits
5. Combiné
6. Interrupteur de feux de détresse
7. Relais de feux de détresse
8. Commutateur de clignotants
9. Clignotants droits
10. Clignotants gauches
11. Centrale clignotante

BA	Blanc
BA/NR	Blanc/Noir
BC	Bleu Clair
NR	Noir
OR	Orange
RG	Rouge
RG/NR	Rouge/Noir
VC	Vert Clair
VE	Vert
VI	Violet

Fonctionnement

1. Contact sur "ON"

- Le contacteur à clé (2) alimente par la borne (4) du combiné (5)
 - La centrale clignotante (11)
 - La borne (9) de l'interrupteur de feux de détresse (6)
- L'interrupteur de feux de détresse (6) sur "ON" commande les relais (3, 4 et 7)
 - Le relais (3) alimente les clignotants gauches (10)
 - Le relais (4) alimente les clignotants droits (9)
 - Le relais (7) alimente l'interrupteur de feux de détresse (6) en + batterie

2. Contact sur "OFF"

- L'alimentation de la centrale clignotante (11) ne se fait plus par le contacteur à clé (2) mais se fait par l'intermédiaire du relais (7) en + batterie
- Le fonctionnement des feux de détresse est identique au chapitre précédent (contact sur "ON")

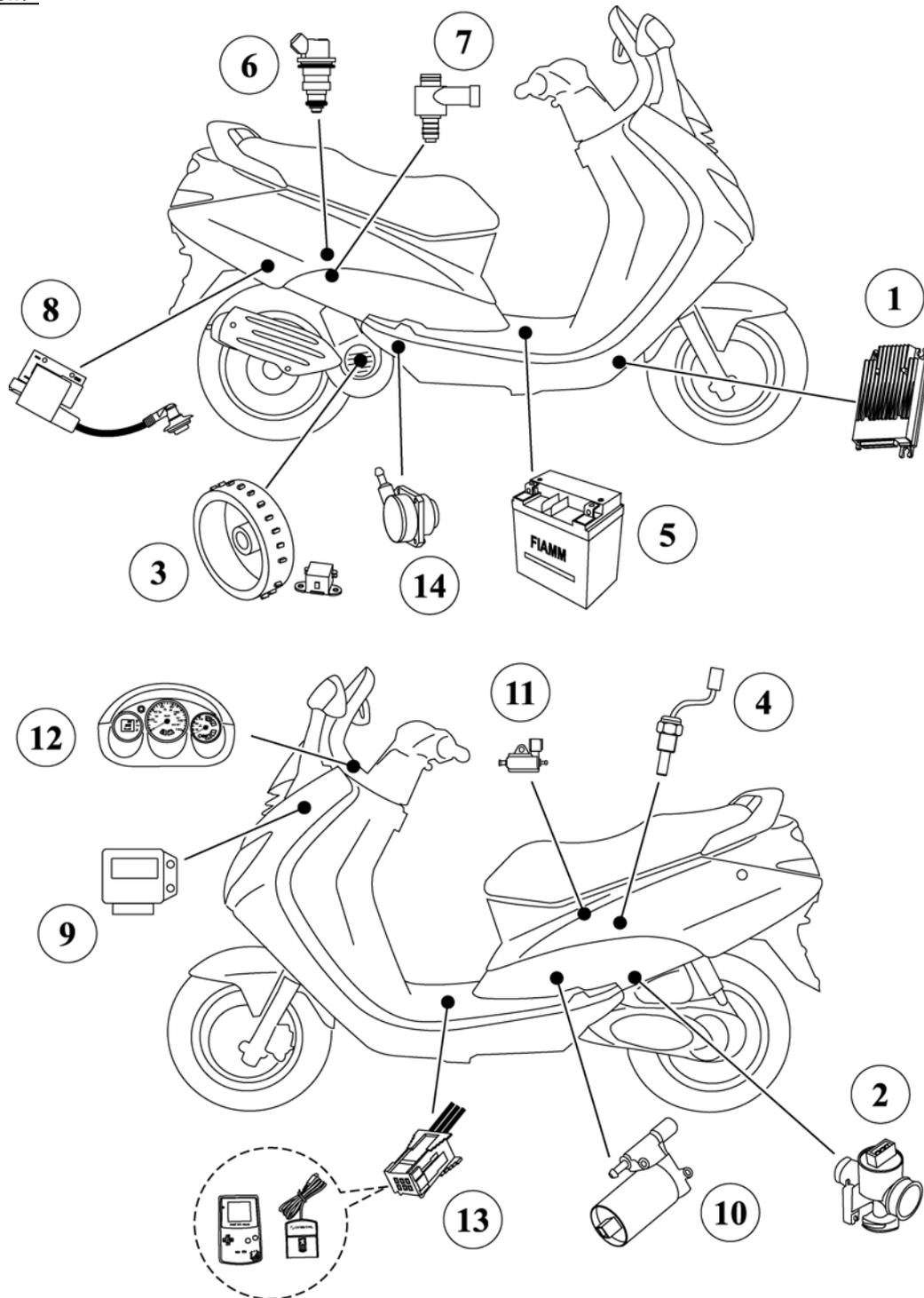
Nota : Une action sur l'interrupteur de feux de détresse coupe l'alimentation du circuit de commande du relais (7), la fonction feux de détresse est désactivée

La mise du contact est nécessaire pour activer la fonction feux de détresse

IMPLANTATION DES COMPOSANTS

IMPLANTATION DES COMPOSANTS

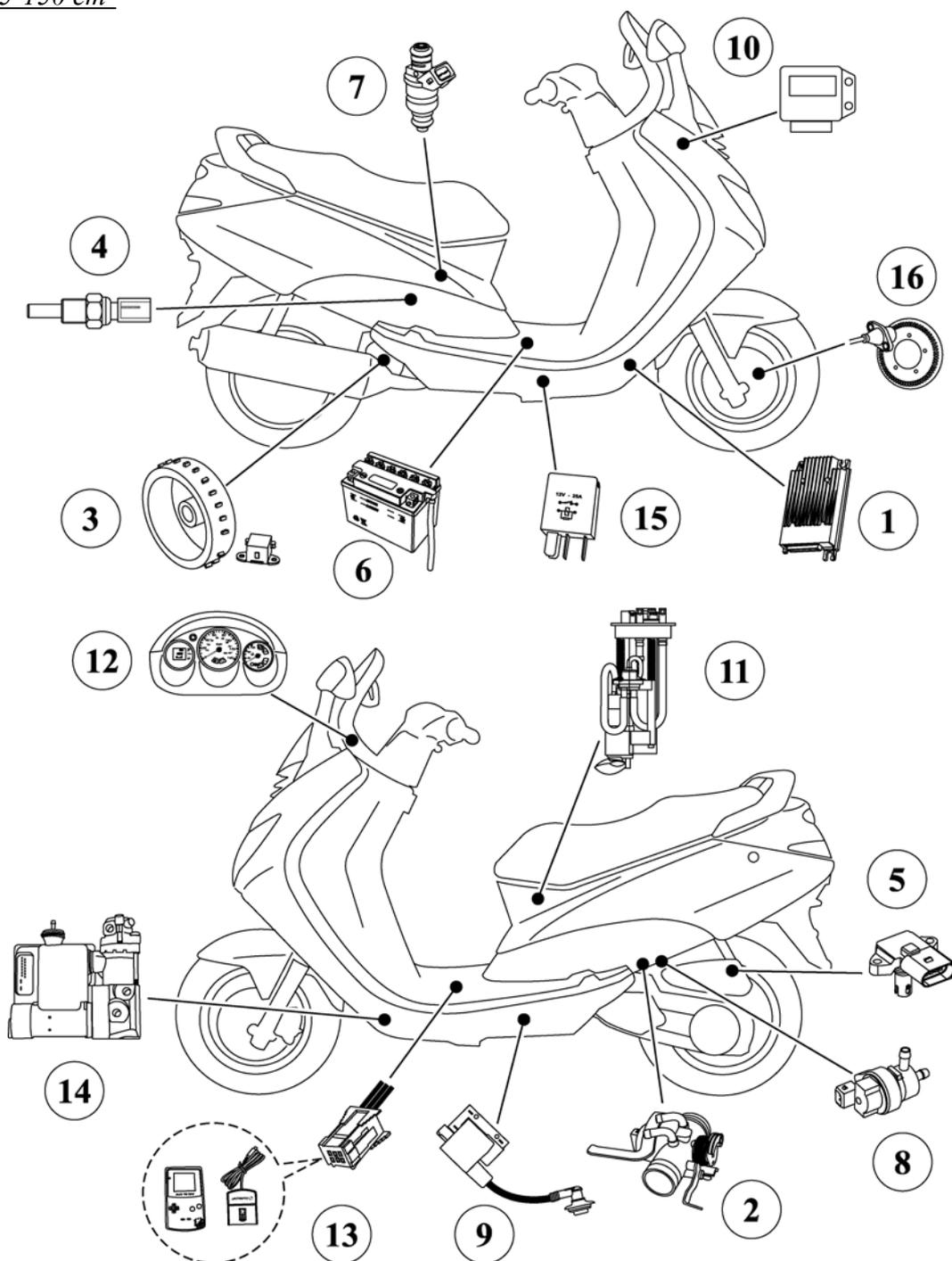
Elystar 50 cm³



- | | |
|---|---------------------------|
| 1. Calculateur injection | 8. Bobine d'allumage |
| 2. Boîtier papillon | 9. Boîtier immobilisateur |
| 3. Capteur de régime et position moteur | 10. Pompe à essence |
| 4. Sonde de température moteur | 11. Pompe à huile |
| 5. Batterie | 12. Témoin de diagnostic |
| 6. Injecteur d'essence | 13. Prise diagnostic |
| 7. Injecteur d'air | 14. Compresseur |

IMPLANTATION DES COMPOSANTS

Elystar 125-150 cm³



- | | |
|---|---|
| 1. Calculateur injection | 10. Boîtier immobilisateur |
| 2. Boîtier papillon | 11. Pompe à essence |
| 3. Capteur de régime et position moteur | 12. Témoin de diagnostic |
| 4. Sonde de température moteur | 13. Prise diagnostic |
| 5. Capteur de pression atmosphérique et température d'air | 14. Modulateur |
| 6. Batterie | 15. Relais de pompe à essence, ABS/PBS, clignotants et feux de détresse |
| 7. Injecteur d'essence | 16. Capteur de vitesse et roue phonique |
| 8. Vanne de ralenti | |
| 9. Bobine d'allumage | |



PEUGEOT
Motocycles

RECOMMANDE



 **UTAC**
CERTIFICATION
SYSTEMES QUALITE
ISO 9001
Certificat n° SQ/766

REF: 756444

Dans un souci constant d'amélioration Peugeot Motocycles se réserve le droit de supprimer, modifier, ou ajouter toute référence citée
DC/PS/ATR imp en E.U. 06/2002 (photos non contractuelles)

