
LIGHTS/INSTRUMENTS/SWITCHES

FEUX/INSTRUMENTS/COMMODOES

**BELEUCHTUNG/ANZEIGEINSTRUMENTE/
SCHALTER**

SERVICE INFORMATION	19-1	THERMOSTATIC SWITCH	19-9
TROUBLESHOOTING	19-2	FUEL PUMP	19-10
BULB REPLACEMENT	19-3	FUEL RESERVE SENSOR/ WARNING LIGHT CHECKER	19-10
HEADLIGHT	19-4	TACHOMETER	19-11
INSTRUMENTS	19-5	NEUTRAL SWITCH	19-12
IGNITION SWITCH	19-6	BRAKE LIGHT SWITCH	19-12
HANDLEBAR SWITCH	19-7	CLUTCH SWITCH	19-12
OIL PRESSURE SWITCH	19-8	HORN	19-13
TEMPERATURE GAUGE/SENSOR			

SERVICE INFORMATION

GENERAL

- Some wires have different colored bands around them near the connector. These are connected to other wires which correspond to the band color.
- All plastic connectors have locking tabs that must be released before disconnecting, and must be aligned when reconnecting.
- To isolate an electrical failure, check the continuity of the electrical path through the part. A continuity check can usually be made without removing the part from the motorcycle. Simply disconnect the wires and connect a continuity tester or volt-ohmmeter to the terminals or connections.
- A continuity tester is useful when checking to find out whether or not there is an electrical connection between the two points. An ohmmeter is needed to measure the resistance of a circuit, such as when there is a specific coil resistance involved, or when checking for high resistance caused by corroded connections.

SPECIFICATIONS

Headlight	12 V 35 W/35 W
	F type: 12 V 36 W/36 W x 2
	SW type: 12 V 60 W/55 W
Position light	12 V 4 W
	SW type: 12 V 4 W x 2
Turn signal light	12 V 21 W x 4
Tail/brake light	12 V 5 W/21 W
Instrument light	12 V 1.7 W x 4
Neutral indicator	12 V 3.4 W
High beam indicator	12 V 1.7 W
Turn signal indicator	12 V 3.4 W x 2
Oil pressure warning light	12 V 3.4 W
Fuel reserve warning light	12 V 3.4 W x 2
Side stand indicator	12 V 3.4 W

INFORMATIONS D'ENTRETIEN	19-1	CONTACTEUR THERMOSTATIQUE	19- 9
DEPISTAGE DES PANNES	19-2	POMPE A ESSENCE	19-10
REMPLACEMENT D'AMPOULE	19-3	CAPTEUR DE RESERVE D'ESSENCE/	
PHARE	19-4	VERIFICATEUR DE TEMOIN	
INSTRUMENTS	19-5	D'AVERTISSEMENT	19-10
CONTACTEUR D'ALLUMAGE	19-5	COMPTE-TOURS	19-11
COMMO DU GUIDON	19-6	CONTACTEUR DE POINT MORT	19-12
CONTACTEUR DE PRESSION D'HUILE	19-7	CONTACTEUR DE FEU STOP	19-12
INDICATEUR/CAPTEUR DE		CONTACTEUR D'EMBRAYAGE	19-12
TEMPERATURE	19-8	AVERTISSEUR SONORE	19-13

INFORMATIONS D'ENTRETIEN**GENERALITES**

- Certains fils sont munis de colliers de couleur différente à proximité du connecteur. Ils sont connectés à d'autres fils ayant une couleur de collier correspondante.
- Toutes les connecteurs en plastique possèdent des languettes de verrouillage qui doivent être libérées avant la déconnexion et doivent être alignées lors de la reconnexion.
- Pour isoler une panne électrique, vérifier la continuité du parcours électrique à travers la pièce. Une vérification de continuité peut normalement être effectuée sans déposer la pièce de la motocyclette. Déconnecter simplement les fils et connecter un appareil de vérification de continuité ou un voltmètre-ohmmètre aux bornes ou connexions.
- Un appareil de vérification de continuité est utile pour vérifier s'il y a ou non une connexion électrique pour vérifier s'il y a ou non une connexion électrique entre deux points. Un ohmmètre sert à mesurer la résistance d'un circuit, lorsque par exemple la résistance d'une bobine spécifique est en jeu, ou lorsque l'on vérifie s'il y a de hautes résistances provoquées par des connexions corrodées.

CARACTERISTIQUES

Phare	12V 25W/35W
Type F :	12V 36W/36W x 2
Type SW :	12V 60W/55W
Feu de position	12V 4W
Type SW :	12V 4W x 2
Clignotant	12V 21W x 4
Feu stop/arrière	12V 5W/21W
Eclairage des instruments	12V 1,7W x 4
Témoin de point mort	12V 3,4W
Témoin de feu de route	12V 1,7W
Témoin de clignotant	12V 3,4W x 2
Témoin d'avertissement de pression d'huile	12V 3,4W
Témoin d'avertissement de réserve d'essence	12V 3,4W x 2
Témoin de béquille latérale	12V 3,4W

WARTUNGSMFORMATIONEN	19-1	THERMOSTATSCHALTER	19- 9
STÖRUNGSBESEITIGUNG	19-2	KRAFTSTOFFPUMPE	19-10
ERSETZEN DER BIRNEN	19-3	KRAFTSTOFFRESERVE-SENSOR/ WARNINDIKATOR	19-10
SCHEINWERFER	19-4	DREHZAHLMESSER	19-11
INSTRUMENTE	19-5	LEERLAUFSCHALTER	19-12
ZÜNDSCHALTER	19-5	BREMSLEUCHTENSCHALTER	19-12
LENKERSCHALTER	19-6	KUPPLUNGSSCHALTER	19-12
ÖLDRUCKSCHALTER	19-7	HUPE	19-13
TEMPERATURANZEIGE/SENSOR	19-8		

WARTUNGSMFORMATIONEN

ALLGEMEINES

- Einige Kabel sind im Bereich des Steckers mit andersfarbigen Bändern versehen. Diese Kabel sind mit anderen Kabel der gleichen Farbmarkierung zu verbinden.
- Alle Plastikstecker sind mit Laschen versehen, die vor dem Abziehen der Stecker ausgerastet und beim Wiederanschießen ausgerichtet werden müssen.
- Um eine Fehlfunktion der elektrischen Anlage zu lokalisieren, den Stromdurchgang durch das betreffende Teil prüfen. Diese Stromdurchgangsprüfung kann meist durchgeführt werden, ohne daß das betreffende Teil aus dem Motorrad ausgebaut werden muß. Dazu sind einfach die Kabel abzuklemmen und einen Stromdurchgangsprüfer oder Volt/Ohmmeter an den entsprechenden Klemmen oder Anschlüssen anzuschließen.
- Ein Stromdurchgangsprüfer dient dazu, einen Stromdurchgang zwischen zwei Punkten zu bestätigen. Ein Ohmmeter wird benötigt, um den Widerstand in einem Schaltkreis zu messen, zum Beispiel wenn ein bestimmter Spulenwiderstand vorgeschrieben ist, oder um einen hohen Widerstand festzustellen, der durch korrodierte Anschlüsse verursacht wird.

TECHNISCHE DATEN

Scheinwerfer	12V 35W/35W
Modell F:	12V 36W/36W x 2
Modell SW:	12V 60W/55W
Positionsleuchte	12V 4W
Modell SW:	12V 4W x 2
Blinkleuchte	12V 21W x 4
Schluß/Bremsleuchte	12V 5W/21W
Armaturenbeleuchtung	12V 1,7W x 4
Leerlaufanzeige	12V 3,4W
Fernlichtanzeige	12V 1,7W
Blinkleuchtenanzeige	12V 3,4W x 2
Öldruckwarnleuchte	12V 3,4W
Kraftstoffreserve-Warnleuchte	12V 3,4W x 2
Seitenständer-Warnleuchte	12V 3,4W

TROUBLESHOOTING

No lights come on when ignition switch is turned ON:

- Bulb as fault or burned out
- Faulty switch
- Wiring to that component has open circuit
- Fuse blown
- Wiring loose, broken, or at fault
- Battery dead or disconnected

Headlight beam does not shift when HI-LO switch is operated:

- Beam filament burned out
- Faulty dimmer switch

All lights come on, but dimly, when ignition switch is turned ON:

- Battery voltage low
- Wiring or switch has excessive resistance

DEPISTAGE DES PANNES

Aucune lumière ne s'allume lorsque le contacteur d'allumage est placé sur la position "ON" :

- Ampoule défectueuse ou grillée
- Commutateur défectueux
- Circuit ouvert dans le câblage à ce composant
- Fusible fondu
- Fil desserré, brisé ou défectueux
- Batterie morte ou déconnectée

Tous les feux s'allument, mais faiblement, lorsque le contacteur d'allumage est placé sur la position "ON" :

- Tension de batterie insuffisante
- Résistance excessive dans le câblage ou le commutateur

Pas de feu de route lorsque l'inverseur code/phare est actionné :

- Filament d'ampoule grillé
- Inverseur code/phare défectueux

STÖRUNGSBESEITIGUNG

Lampen leuchten nicht auf, wenn der Zündschlüssel auf ON gestellt wird:

- Birne gelockert oder durchgebrannt
- Defekter Schalter
- Offener Stromkreis dieser Komponente
- Durchgebrannte Sicherung
- Kabel gelockert oder gebrochen
- Batterie leer oder abgeklemmt

Lampen leuchten nur schwach auf, wenn der Zündschlüssel auf ON gestellt wird:

- Batteriespannung zu niedrig
- Kabel oder Schalter weisen zu hohen Widerstand auf

Scheinwerfer schaltet nicht um, wenn der HI-LO-Schalter betätigt wird:

- Glühfaden der Birne durchgebrannt
- Defekter Abblendschalter

BULB REPLACEMENT

HEADLIGHT

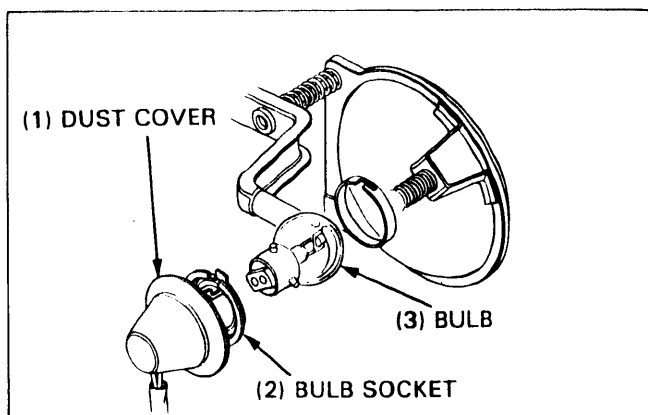
Remove the side cowls (page 12-2).

Except SW type

Remove the dust cover from the headlight bulb socket.

Remove the socket from the headlight by turning it counterclockwise.

Remove the bulb from the socket by turning it counterclockwise while pushing it in.



SW type

Disconnect the headlight connector and remove the dust cover.

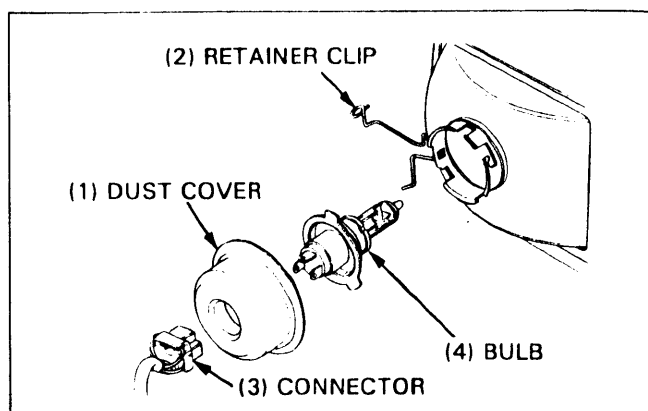
Release the retainer clip.

Remove the headlight bulb and replace it with a new one.

CAUTION

- *Wear glove when installing the halogen bulb. If you touch the bulb with your bare hands, clean it with a cloth moistened with alcohol to prevent its early failure.*

Install the bulb, aligning its tabs with case slots.
Install the retainer clip.



Install the dust cover with its TOP mark facing up.

Install a new bulb in the reverse order of removal.

TAIL/BRAKE LIGHT

Remove the tail/brake light lens.

Remove the bulb by turning it counterclockwise while pushing it in.

Install a new bulb in the reverse order of removal.

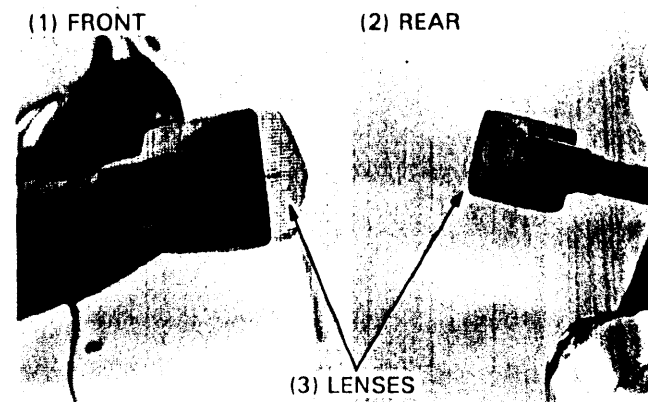


TURN SIGNAL LIGHT

Remove the turn signal light lens.

Remove the bulb by turning it counterclockwise while pushing it in.

Install a new bulb in the reverse order of removal.



REPLACEMENT D'AMPOULE

PHARE

Déposer les carénages latéraux (page 12-2).

Sauf pour type SW

Déposer le cache-poussière de la douille d'ampoule du phare.
Déposer la douille du phare en la faisant tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
Déposer l'ampoule de la douille en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre tout en la poussant.

- (1) CACHE-POUSSIÈRE
- (2) DOUILLE D'AMPOULE
- (3) AMPOULE

Type SW

Déconnecter le connecteur du phare et déposer le cache-poussière.

Libérer l'attache de retenue.

Déposer l'ampoule du phare et le remplacer par une nouvelle.

PRECAUTION

Porter des gants lors de la mise en place d'une ampoule halogène. Si l'on touche l'ampoule avec les mains nues, la nettoyer avec un chiffon propre humidifié d'alcool pour éviter une panne prématurée.

Reposer l'ampoule, en alignant ses languettes avec les fentes du boîtier.

Reposer l'attache de retenue.

Reposer le cache-poussière avec son repère "TOP" dirigé vers le haut.

Reposer une ampoule neuve dans l'ordre inverse de la dépose.

- (1) CACHE-POUSSIÈRE
- (2) ATTACHE DE RETENUE
- (3) CONNECTEUR
- (4) AMPOULE

FEU STOP/ARRIÈRE

Déposer l'optique du feu arrière/stop.

Déposer l'ampoule en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre tout en la poussant.

Reposer une nouvelle ampoule dans l'ordre inverse de la dépose.

- (1) OPTIQUE

CLIGNOTANT

Déposer l'optique de clignotant.

Déposer l'ampoule en la tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre tout en la poussant.

Reposer une nouvelle ampoule dans l'ordre inverse de la dépose.

- (1) AVANT
- (2) ARRIÈRE
- (3) OPTIQUES

ERSETZEN DER BIRNEN

SCHEINWERFER

Die beiden seitlichen Windläufe abnehmen (Seite 12-2).

Ausgenommen Modell SW

Die Staubabdeckung von der Scheinwerferbirnen-Fassung entfernen.

Die Fassung durch Drehen im Gegenuhrzeigersinn vom Scheinwerfer entfernen.

Die Birne von der Fassung entfernen, indem sie hineingedrückt und gleichzeitig im Gegenuhrzeigersinn gedreht wird.

- (1) STAUBABDECKUNG
- (2) BIRNENFASSUNG
- (3) BIRNE

Modell SW

Den Stecker des Scheinwerfers abziehen und die Staubabdeckung entfernen.

Die Sicherungsklammer lösen.

Die Scheinwerferbirne herausnehmen und eine neue Birne einsetzen.

VORSICHT

Beim Einsetzen der Halogenbirne saubere Handschuhe tragen. Sollte die Birne versehentlich mit bloßen Fingern berührt werden, sie mit einem alkoholgetränkten Tuch abwischen, um ein vorzeitiges Ausbrennen zu vermeiden.

Die Birne einsetzen, wobei die Laschen mit den Gehäuseschlitten ausgerichtet sein müssen.

Die Sicherungsklammer anbringen.

Die Staubabdeckung so einbauen, daß die TOP-Markierung nach oben zeigt.

Die neue Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus einbauen.

- (1) STAUBABDECKUNG
- (2) SICHERUNGSKLAMMER
- (3) STECKER
- (4) BIRNE

SCHLUSS/BREMSLEUCHTE

Die Lichtscheibe der Schluß/Bremsleuchte abnehmen.

Die Birne entfernen, indem sie hineingedrückt und gleichzeitig im Gegenuhrzeigersinn gedreht wird.

Eine neue Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus einbauen.

- (1) LICHTSCHEIBE

BLINKELUCHTE

Die Lichtscheibe der Blinkleuchte abnehmen.

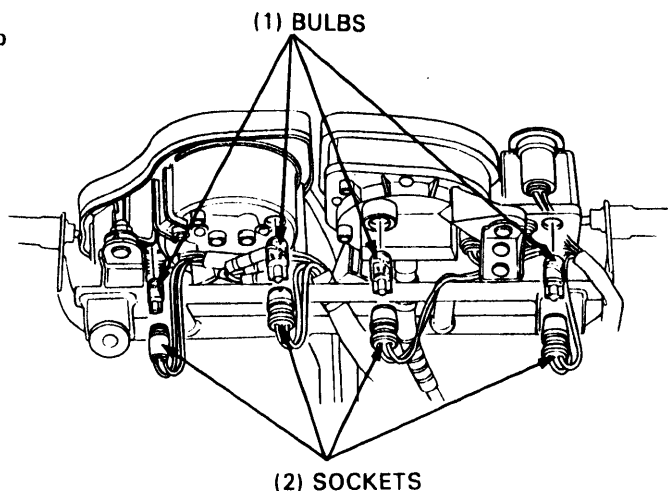
Die Birne entfernen, indem sie hineingedrückt und gleichzeitig im Gegenuhrzeigersinn gedreht wird.

Eine neue Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus einbauen.

- (1) VORNE
- (2) HINTEN
- (3) LICHTSCHEIBEN

INSTRUMENT, INDICATOR AND WARNING LIGHT

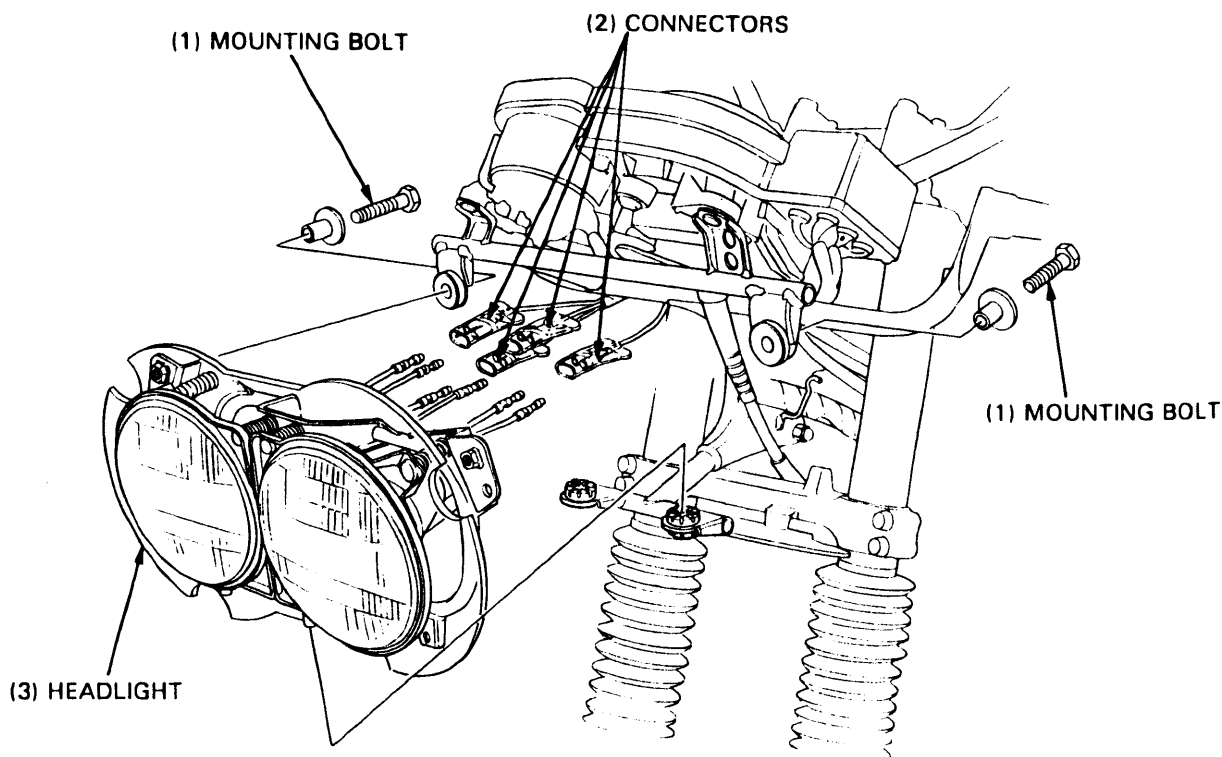
Remove the instrument mounting nuts and lift the instruments up.
Pull the bulb socket out of the instrument and remove the bulb from the socket.
Install a new bulb in the reverse order of removal.



HEADLIGHT

REMOVAL/INSTALLATION

Remove the upper cowl (page 12-2).
Remove the two headlight mounting bolts and the headlight from the stay.
Disconnect the headlight and position light connectors and remove the headlight.



Install the headlight in the reverse order of removal.

INSTRUMENT, INDICATEUR ET TEMOIN D'AVERTISSEMENT

Déposer les écrous de montage des instruments et soulever les instruments vers le haut.
Extraire la douille d'ampoule des instruments et retirer l'ampoule de la douille.
Reposer une ampoule neuve dans l'ordre inverse de la dépose.

- (1) DOUILLES
- (2) AMPOULE

PHARE

DEPOSE/REPOSE

Déposer le carénage supérieur (page 12-2).
Déposer les deux boulons de montage du phare et le phare de son armature.
Déconnecter les connecteurs du phare et des feux de position et retirer le phare.

- (1) BOULON DE MONTAGE
- (2) CONNECTEURS
- (3) PHARE

Reposer le phare dans l'ordre inverse de la dépose.

INSTRUMENTEN-, ANZEIGE- UND WARNLAMPEN

Die Haltemuttern der Instrumente entfernen und die Instrumente nach oben ziehen.
Die Lampenfassung aus dem Gehäuse herausziehen und die Birne aus der Fassung nehmen.
Eine neue Birne in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

- (1) BIRNENFASSUNGEN
- (2) BIRNE

SCHEINWERFER

AUSBAU/EINBAU

Den oberen Windlauf ausbauen (Seite 12-2).
Die beiden Befestigungsschrauben des Scheinwerfers entfernen und den Scheinwerfer von der Halterung abnehmen.
Die Stecker des Scheinwerfers und der Positionslampen abziehen und den Scheinwerfer ausbauen.

- (1) BEFESTIGUNGSSCHRAUBE
- (2) STECKER
- (3) SCHEINWERFER

Den Scheinwerfer in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

INSTRUMENTS

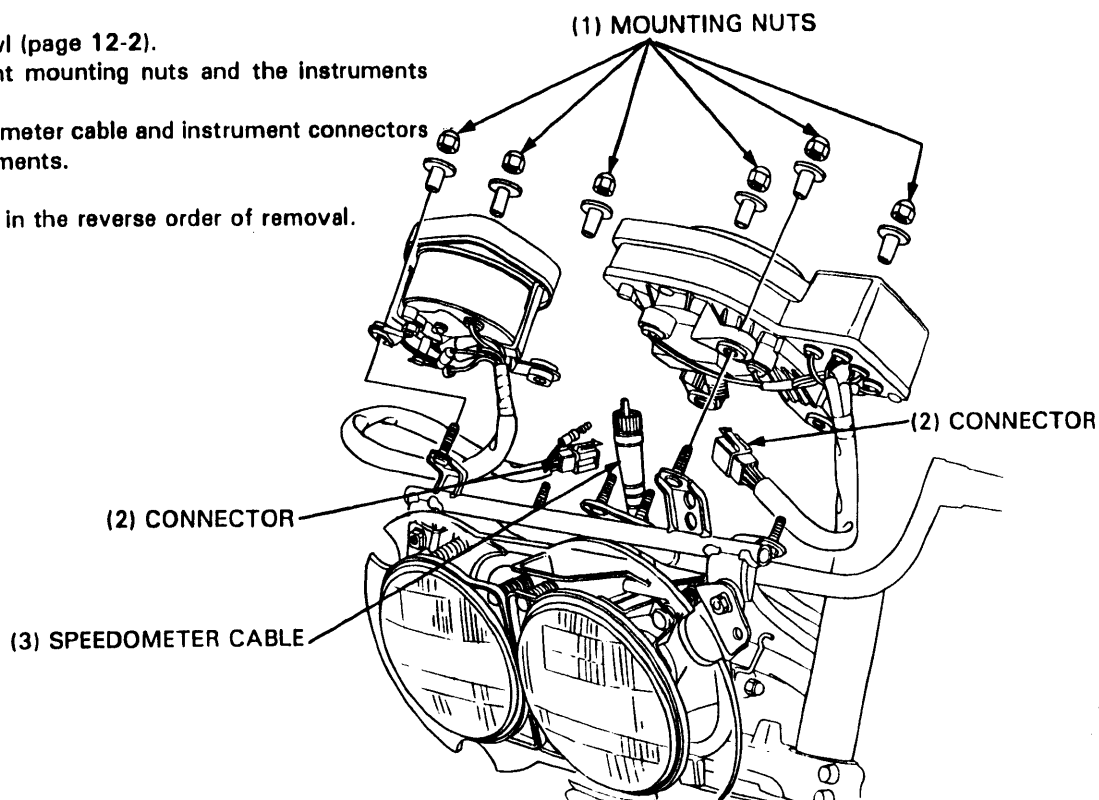
REMOVAL/INSTALLATION

Remove the upper cowl (page 12-2).

Remove the instrument mounting nuts and the instruments from the bracket.

Disconnect the speedometer cable and instrument connectors and remove the instruments.

Install the instruments in the reverse order of removal.



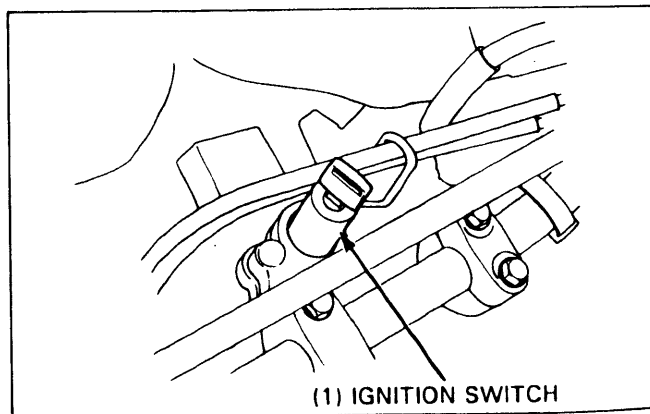
IGNITION SWITCH

Remove the upper cowl (page 12-2).

Disconnect the ignition switch 4-P connector.

Check for continuity between the ignition switch coupler terminals in each switch position.

Continuity should exist between the color coded wires in each chart below.



Except AR type

TERMINAL	BAT1	BAT2	FAN
ON	○	○	○
OFF			
LOCK			
COLOR	R	R/BI	Bu/O

AR type

TERMINAL	BAT1	BAT2	FAN	PA
ON	○	○	○	
OFF				
P	○			○
LOCK				
COLOR	R	R/BI	Bu/O	Y/BI

INSTRUMENTS

DEPOSE/REPOSE

Déposer le carénage supérieur (page 12-2).
Déposer les écrous de montage des instruments et les instruments du support.
Déconnecter le câble de compteur de vitesse et les connecteurs des instruments et retirer les instruments.
Reposer les instruments dans l'ordre inverse de la dépose.

- (1) ECRUS DE MONTAGE
- (2) CONNECTEUR
- (3) CABLE DE COMPTEUR DE VITESSE

CONTACTEUR D'ALLUMAGE

Déposer le carénage supérieur (page 12-2).
Déconnecter le connecteur 4-P du contacteur d'allumage.
Vérifier la continuité entre les bornes du coupleur de contacteur d'allumage dans chaque position du commutateur.
Il doit y avoir continuité entre les fils codés en couleur dans chaque position ci-dessous.

(1) CONTACTEUR D'ALLUMAGE

Sauf type AR

BORNE	BAT1	BAT2	VENTILATEUR
ON (Marche)	○	○	○
OFF (Arrêt)			
VERROU			
COULEUR	R	R/BI	Bu/O

Type AR

BORNE	BAT1	BAT2	VENTILATEUR	PA
ON (Marche)	○	○	○	
OFF (Arrêt)				
P	○			○
VERROU				
COULEUR	R	R/BI	Bu/O	Y/BI

INSTRUMENTE

AUSBAU/EINBAU

Den oberen Windlauf ausbauen (Seite 12-2).
Die Befestigungsschrauben der Instrumente entfernen und die Instrumente von der Halterung abnehmen.
Die Tachometerwelle und die Stecker der Instrumente abziehen und die Instrumente ausbauen.
Die Instrumente in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

- (1) BEFESTIGUNGSMUTTERN
- (2) STECKER
- (3) TACHOMETERWELLE

ZÜNDSCHALTER

Den oberen Windlauf ausbauen (Seite 12-2).
Den Stecker 4P des Zündschalters abziehen.
Auf Durchgang zwischen den Steckeranschlüssen des Zündschalters bei jeder Schalterposition überprüfen.
Zwischen den farblich gekennzeichneten Kabeln der Unterstehenden Tabelle muß Durchgang bestehen.

(1) ZÜNDSCHALTER

Ausgenommen Modell AR

KLEMME	BAT1	BAT2	VENTILATOR
ON	○	○	○
OFF			
LOCK			
FARBE	R	R/BI	Bu/O

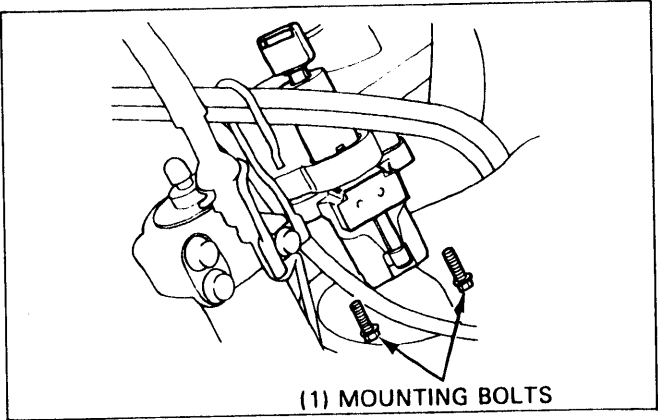
Modell AR

KLEMME	BAT1	BAT2	VENTILATOR	PA
ON	○	○	○	
OFF				
P	○			○
LOCK				
FARBE	R	R/BI	Bu/O	Y/BI

REMOVAL

Remove the upper cowl (page 12-2).
Disconnect the ignition switch 4-P connector.

Remove the two ignition switch mounting bolts and ignition switch.



Remove the wire clamp.
Remove the three screws, push the lugs in the slots and pull the contact base out of the cylinder.

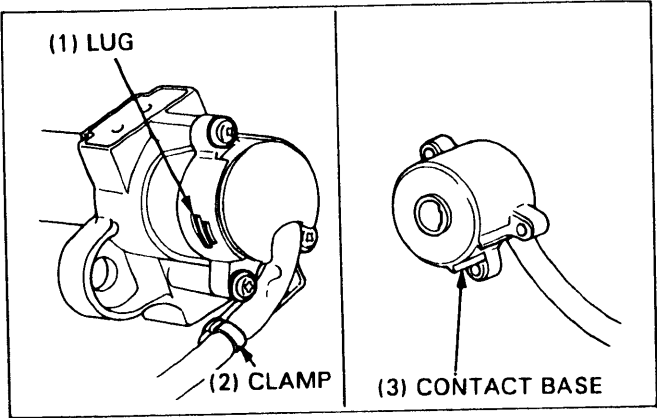
INSTALLATION

Install the ignition switch in the reverse order of removal.

NOTE

- Be sure to use a new wire clamp.

After installation, check the ignition switch operation.



HANDLEBAR SWITCH

Remove the upper cowl (page 12-2).
Disconnect the 6P mini coupler of the starter/engine stop switches.
Disconnect the 9P mini coupler of the lighting/dimmer/turn signal/horn/passing switches.

Continuity checks for the components of the handlebar cluster switches are as follows.
Continuity should exist between the color coded wires in each chart below.

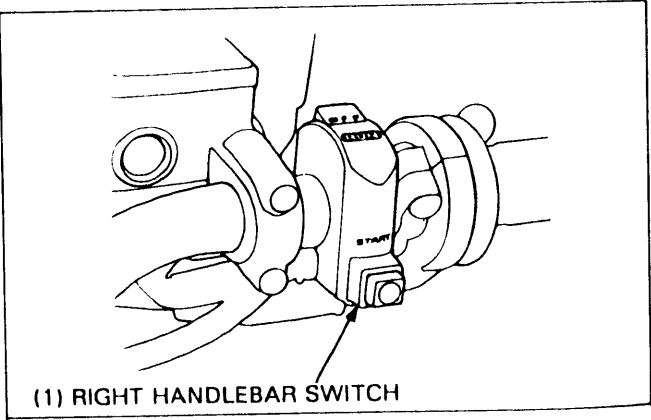
<RIGHT HANDLEBAR SWITCH>

STARTER SWITCH

TERMINAL	BAT4	ST
FREE		
PUSH	○	○
COLOR	BI	Y/R

ENGINE STOP SWITCH

TERMINAL	BAT3	IG
OFF		
RUN	○	○
COLOR	BI/R	BI/W



DEPOSE

Déposer le carénage supérieur (page 12-2).
Déconnecter le connecteur 4-P du contacteur d'allumage.
Déposer les deux boulons de montage du contacteur d'allumage et le contacteur d'allumage.

(1) BOULONS DE MONTAGE

Déposer le serre-fils.
Déposer les trois vis, pousser les languettes dans les fentes et tirer la base de contact pour l'extraire du cylindre.

REPOSE

Remonter le contacteur d'allumage dans l'ordre inverse de la dépose.

NOTE

- Toujours utiliser un nouveau serre-fils.

Après la repose, vérifier le fonctionnement du contacteur d'allumage.

- (1) LANGUETTE
- (2) SERRE-FILS
- (3) BASE DE CONTACT

COMMODOUS DU GUIDON

Déposer le carénage supérieur (page 12-2).
Déconnecter le mini coupleur 6P des commutateurs de démarreur/arrêt du moteur.
Déconnecter le mini coupleur 9P des commutateurs d'éclairage/code-phare/clignotants/avertisseur sonore/feu de dépassement.
Les essais de continuité des organes des commodos du combiné de guidon sont indiqués ci-après.
Il doit y avoir continuité entre les fils codés en couleur dans chaque tableau ci-dessous.

(1) COMMODOUS DU GUIDON DROIT

< COMMODOUS DU GUIDON DROIT >

CONTACTEUR DE DEMARREUR

BORNE	BAT4	ST
LIBRE		
POUSSE	○	○
COULEUR	BI	Y/R

INTERRUPTEUR D'ARRET DU MOTEUR

BORNE	BAT3	IG
OFF		
RUN	○	○
COULEUR	BI/R	BI/W

AUSBAU

Den oberen Windlauf ausbauen (Seite 12-2).
Den Stecker 4P vom Zündschalter abziehen.
Die beiden Befestigungsschrauben des Zündschalters und den Schalter ausbauen.

(1) BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN

Die Kabelschelle entfernen.
Die drei Schrauben herausnehmen, die Vorsprünge in die Schlitzte hineindrücken und das Kontaktteil vom Zylinder abziehen.

EINBAU

Den Zündschalter in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen.

ZUR BEACHTUNG

- Darauf achten, daß eine neue Kabelschelle verwendet wird.

Nach dem Einbau die Funktion des Zündschalters überprüfen.

- (1) VORSPRUNG
- (2) KABELSCHELLE
- (3) KONTAKTTEIL

LENKERSCHALTER

Den oberen Windlauf ausbauen (Seite 12-2).
Die Mini-Stecker 6P der Anlasser/Motorstoppschalter abziehen.
Die Mini-Stecker 9P der Scheinwerfer/Abblend/Blinkleuchten/Hupen/Lichthupen-Schalter abziehen.
Die folgenden Durchgangsprüfungen für die Komponenten der Lenkerschalter-Einheit vornehmen:

(1) RECHTER LINKERSCHALTER

< RECHTER LENKERSCHALTER >

ANLASSERSCHALTER

KLEMME	BAT4	ST
FREI		
DRÜCKEN	○	○
FARBE	BI	Y/R

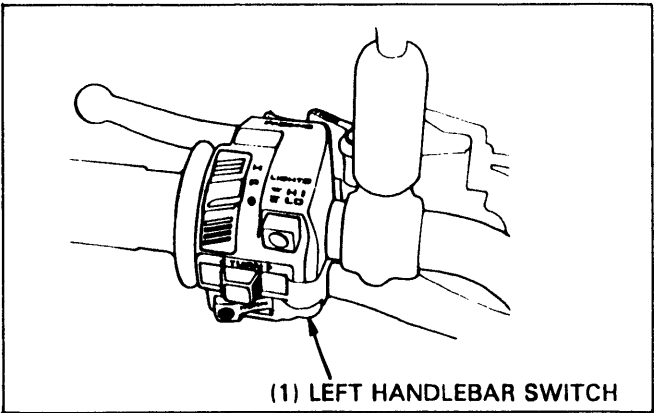
MOTORSTOPPSCHALTER

KLEMME	BAT3	IG
OFF		
RUN	○	○
FARBE	BI/R	BI/W

<LEFT HANDLEBAR SWITCH>

LIGHTING SWITCH

TERMINAL	BAT6	TL	HL	BAT5
•				
P	○ — ○			
(N)	○ — ○			
HL	○ — ○		○ — ○	
COLOR	Bl	Br AR: Br/W	●	W/G



DIMMER SWITCH

TERMINAL	HL	Lo	Hi
Lo	○ — ○		
(N)	○ — ○		○
Hi	○ — ○		○
COLOR	●	W	Bu

TURN SIGNAL SWITCH

TERMINAL	W	R	L
R	○ — ○		
N			
L	○ — ○		○
COLOR	Gr	Lb	O

HORN SWITCH

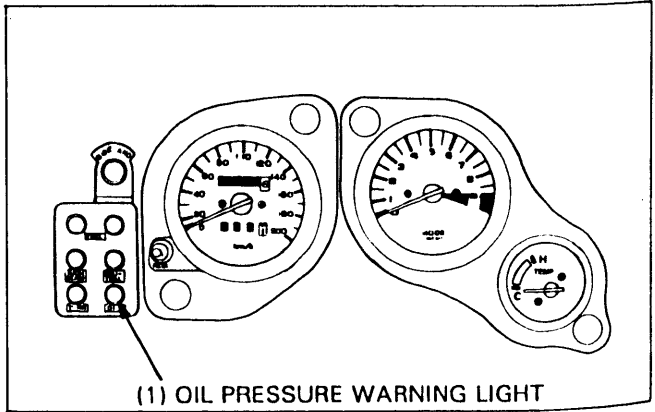
TERMINAL	Ho1	BAT6
FREE		
PUSH	○ — ○	
COLOR	Lg	Bl

PASSING SWITCH

TERMINAL	BAT5	Hi
FREE		
PUSH	○ — ○	
COLOR	W/G	Bu

OIL PRESSURE SWITCH

Make sure that the oil pressure warning light comes on with the ignition switch "ON".



< COMMODOS DU GUIDON GAUCHE >

COMMUTATEUR D'ECLAIRAGE

BORNE	BAT6	TL	HL	BAT5
•				
P				
(N)				
HL				
COULEUR	Bl	Br Ar: Br/W		W/G

(1) COMMODOS DU GUIDON GAUCHE INVERSEUR DE CODE-PHARE

BORNE	HL	Lo	Hi
Lo			
(N)			
Hi			
COULEUR		W	Bu

INVERSEUR DE CLIGNOTANTS

BORNE	W	R	L
DROIT (R)			
POINT MORT			
GAUCHE (L)			
COULEUR	Gr	Lb	O

CONTACTEUR D'AVERTISSEUR SONORE

BORNE	Ho1	BAT6
LIBRE		
POUSSE		
COULEUR	Lg	Bl

CONTACTEUR DE FEU DE DEPASSEMENT

BORNE	BAT5	Hi
LIBRE		
POUSSE		
COULEUR	W/G	Bu

CONTACTEUR DE PRESSION D'HUILE

S'assurer que le témoin de pression d'huile s'allume avec le contacteur d'allumage sur la position "ON".

(1) TEMOIN DE PRESSION D'HUILE

< LINKER LENKERSCHALTER >

SCHEINWERFERSCHALTER

KLEMME	BAT6	TL	HL	BAT5
•				
P				
(N)				
HL				
FARBE	Bl	Br AR: Br/W		W/G

(1) LINKER LENKERSCHALTER

ABBLENDSCHALTER

KLEMME	HL	Lo	Hi
Lo			
(N)			
Hi			
FARBE		W	Bu

BLINKLEUCHTENSCHALTER

KLEMME	W	R	L
R			
N			
L			
FARBE	Gr	Lb	O

HUPENSCHALTER

KLEMME	Ho1	BAT6
FREI		
DRÜCKEN		
FARBE	Lg	Bl

LIGHTHUPE

KLEMME	BAT5	Hi
FREI		
DRÜCKEN		
FARBE	W/G	Bu

ÖLDRUCKSCHALTER

Sich vergewissern, daß die Öldruck-Warnlampe aufleuchtet, wenn der Zündschalter auf ON gestellt wird.

(1) ÖLDRUCK-WARNLAMPE

If the light does not come on, inspect as follow:
Remove the drive sprocket cover.
Disconnect the oil pressure switch wire from the switch by removing the terminal screw.
Short it to ground using a jumper wire. Turn the ignition switch "ON".

The oil pressure warning light should come on.
If the light does not come on, check the bulb, fuse (15 A) and wires for a loose connection or an open circuit.

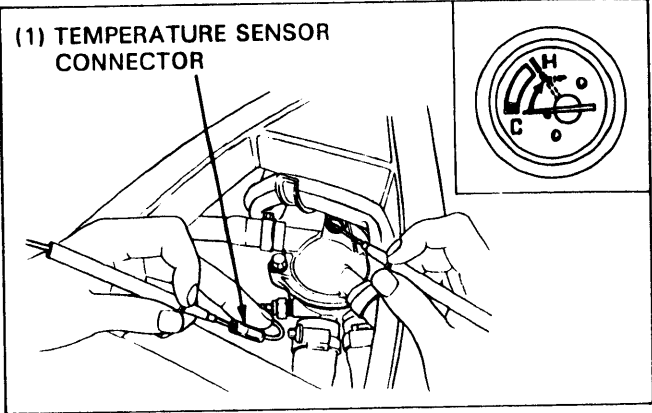
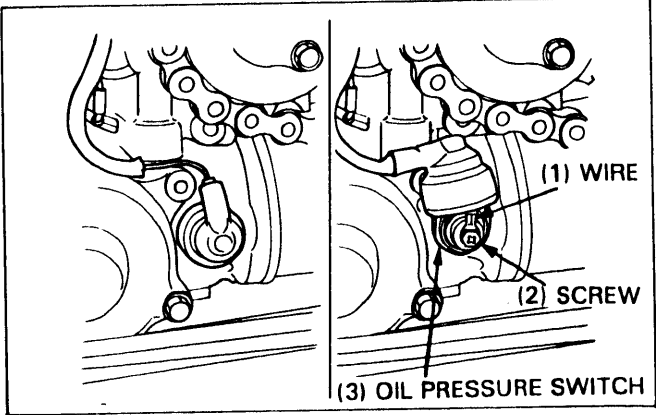
Start the engine and make sure that the light goes out. If the light does not go out, check the oil pressure (page 2-4).
If the oil pressure is normal, replace the oil pressure switch with a new one (page 2-4).

TEMPERATURE GAUGE/SENSOR

Remove the fuel tank (page 4-3).

TEMPERATURE GAUGE

Disconnect the temperature sensor wire from the sensor and short it to ground with a jumper wire.
Turn the ignition switch ON.
The temperature gauge pointer should move all the way to high (H).



CAUTION

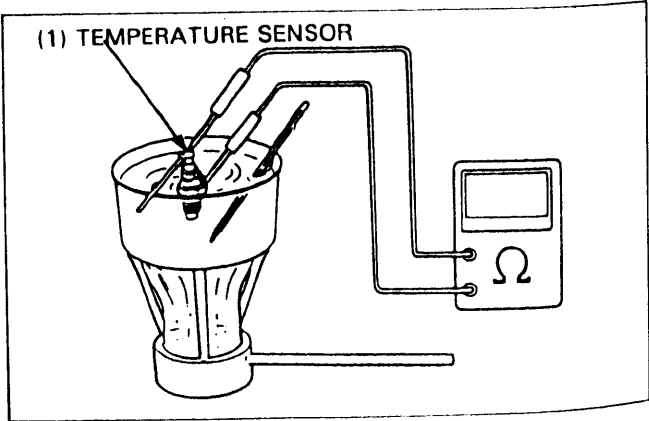
- Do not leave the temperature sensor wire grounded for longer than 5 seconds with the ignition switch turned ON, or the gauge will be damaged.

If the gauge does not move, check for loose connections or open circuits. If normal, replace the gauge.

TEMPERATURE SENSOR

Drain the cooling system (page 5-3).
Disconnect the temperature sensor wire and remove the sensor from the thermostat housing.
Suspend the sensor in a pan of coolant (50—50 mixture) over a heater and measure the resistance through the sensor as the coolant heats up.

Temperature (°C/°F)	50/122	80/176	120/248
Resistance (Ω)	130—180	45—60	10—20



Si le témoin ne s'allume pas, vérifier de la manière suivante :
Déposer le couvercle du pignon de sortie de boîte.
Déconnecter le fil du contacteur de pression d'huile du contacteur en retirant la vis de la borne.
Le mettre à la masse en utilisant un cavalier. Placer le contacteur d'allumage sur la position "ON".
Le témoin de pression d'huile doit s'allumer.
Si le témoin ne s'allume pas, vérifier si les connexions de l'ampoule, du fusible (15A) et des fils sont relâchées ou s'il y a un circuit ouvert.
Mettre le moteur en marche et s'assurer que le témoin s'éteint.
Si le témoin ne s'éteint pas, vérifier la pression d'huile (page 2-4).
Si la pression d'huile est normale, remplacer le contacteur de pression d'huile par un nouveau (page 2-4).

- (1) FIL
- (2) VIS
- (3) CONTACTEUR DE PRESSION D'HUILE

INDICATEUR/CAPTEUR DE TEMPERATURE

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).

INDICATEUR DE TEMPERATURE

Déconnecter le fil du capteur de température du capteur et le mettre à la masse avec un cavalier.
Placer le contacteur d'allumage sur la position "ON".
L'aiguille de l'indicateur de température doit aller à fond sur "H".

PRECAUTION

- *Ne pas laisser le fil du capteur de température à la masse pendant plus de 5 secondes avec le contacteur sur la position "ON", car cela pourrait endommager l'indicateur de température.*

Si l'aiguille ne bouge pas, vérifier s'il y a une connexion relâchée ou des circuits ouverts. Si tout est normal, remplacer l'indicateur.

- (1) CONNECTEUR DE CAPTEUR DE TEMPERATURE

CAPTEUR DE TEMPERATURE

Vidanger le circuit de refroidissement (page 5-3).
Déconnecter le fil du capteur de température et retirer le capteur du boîtier du thermostat.
Suspendre le capteur dans un récipient de liquide de refroidissement (mélange 50-50) placé sur un réchaud et mesurer la résistance par le capteur au fur et à mesure que le liquide chauffe.

Température (°C)	50	80	120
Résistance (Ω)	130-180	45-60	10-20

- (1) CAPTEUR DE TEMPERATURE

Wenn die Lampe nicht aufleuchtet, die folgende Überprüfung durchführen:
Die Abdeckung des Antriebsrads abnehmen.
Die Klemmschraube herausdrehen und das Kabel des Öldruckschalters vom Schalter abziehen.
Mit Hilfe eines Überbrückungskabels den Schalter mit der Masse kurzschließen. Den Zündschalter auf ON stellen.
Die Öldruck-Warnlampe muß nun aufleuchten.
Wenn die Lampe nicht aufleuchtet, die Birne, die Sicherung (15A) und die Kabel auf lockere Verbindung und/oder offenen Stromkreis überprüfen.
Den Motor anlassen und sich vergewissern, daß die Lampe verlöscht. Wenn dies nicht der Fall sein sollte, den Öldruck überprüfen (Seite 2-4).
Wenn der Öldruck in Ordnung ist, den Öldruckschalter ersetzen (Seite 2-4).

- (1) KABEL
- (2) SCHRAUBE
- (3) ÖLDRUCKSCHALTER

TEMPERATURANZEIGER/SENSOR

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).

TEMPERATURANZEIGER

Das Kabel des Temperatursensors vom Sensor abziehen und mit einem Überbrückungskabel an der Masse kurzschließen.
Den Zündschalter auf ON stellen.
Die Nadel der Temperaturanzeige muß sich nun ganz auf die H-Position bewegen.

VORSICHT

- *Das Kabel des Temperaturanzeigers nicht länger als 5 Sekunden bei auf ON gestelltem Zündschalter erten, da andernfalls der Temperaturanzeiger beschädigt wird.*

Wenn sich die Nadel des Anzeigers nicht bewegt, auf gelockerte Verbindungen oder offene Stromkreise überprüfen. Wenn diese in Ordnung sind, den Temperaturanzeiger ersetzen.

- (1) STECKER DES TEMPERATURANZEIGERSENSORS

TEMPERATURSENSOR

Die Kühlflüssigkeit ablassen (Seite 5-3).
Das Kabel des Temperatursensors abziehen und den Sensor aus dem Thermostatgehäuse herausnehmen.
Den Temperatursensor in einem mit Kühlflüssigkeit (Mischungsverhältnis 1:1) gefüllten Gefäß über einem Heizelement aufhängen und den Durchflußwiderstand des Sensors messen, die Kühlflüssigkeit erwärmt wird.

Temperatur (°C)	50	80	120
Widerstand (Ω)	130-180	45-60	10-20

- (1) TEMPERATURSENSOR

⚠ WARNING

- *Wear gloves and eye protection.*

NOTE

- Coolant must be used as the heated liquid to check the function above 100°C (212°F).
- You will get false readings if either the sensor or thermometer touches the pan.

Replace the sensor if it is out of specification by more than 10% at either temperature.

THERMOSTATIC SWITCH

The cooling fan motor is actuated by the thermostatic switch located in the bottom of the radiator.

If the fan motor does not start, disconnect the Black/Blue lead from the thermostatic switch and ground it with a jumper wire. Turn the Ignition switch ON. The cooling fan motor should start running. If it does not start, check for battery voltage from the Black/Blue lead of the fan motor connector and ground with ignition switch ON.

If there is no voltage, check for a blown fuse, loose terminals or connectors, or an open circuit.

If there is voltage, inspect the thermostatic switch as follows: Remove the switch.

Connect one lead of an ohmmeter to the connector of the thermostatic switch and the other to the body.

Suspend the thermostatic switch in a pan of coolant (50–50 mixture) and check the temperatures at which the switch opens and closes.

Make sure that there is no continuity at room temperature and then gradually raise the coolant temperature. The switch should show continuity (close) at 93°–97°C (199°–207

NOTE

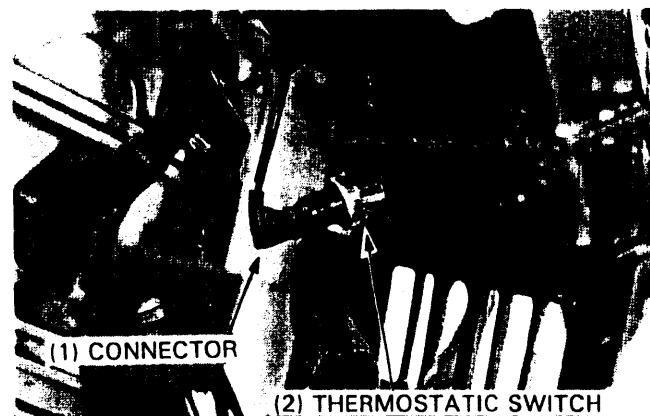
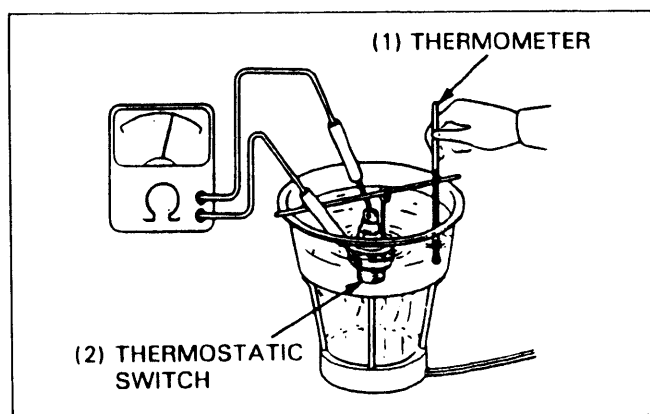
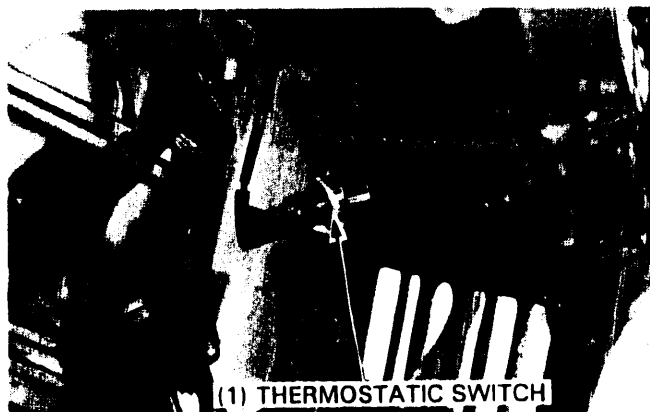
- Keep the temperature constant for 3 minutes to confirm continuity.
- A sudden change of temperature will cause error temperature reading between the thermometer and switch.
- Do not let the switch or thermometer touch the pan as it will give a false reading.
- Immerse the switch in coolant up to its threads.

Install a new O-ring on the switch.
Apply sealant to the switch threads and install it.
Tighten the switch to the specified torque.

TORQUE: 18 N·m (1.8 kg·m, 13 ft·lb)

NOTE

- Do not over tighten the switch.



ATTENTION

- Porter des gants et une protection faciale.

NOTE

- Le liquide de refroidissement doit être utilisé comme liquide de chauffe pour vérifier le fonctionnement au-dessus de 100°C.
- Les indications seront erronées si le capteur ou le thermomètre touche le récipient.

Remplacer le capteur s'il ne correspond pas aux spécifications de plus de 10% à l'une des températures.

CONTACTEUR THERMOSTATIQUE

Le moteur de ventilateur de refroidissement est activé par le contacteur thermostatique situé au bas du radiateur.

Si le moteur du ventilateur ne se met pas en marche, déconnecter le fil noir/bleu du contacteur thermostatique et le mettre à la masse avec un cavalier.

Mettre le contact. Le moteur de ventilateur de refroidissement doit se mettre en marche. S'il ne se met pas en marche, vérifier s'il y a la tension de la batterie au fil noir/bleu du connecteur du moteur de ventilateur et la masse avec le contacteur d'allumage sur la position "ON".

S'il n'y a pas de tension, vérifier si un fusible est sauté, si des bornes ou des connecteurs sont relâchés ou s'il y a un circuit ouvert.

S'il y a une tension, vérifier le contacteur thermostatique de la manière suivante :

Déposer le contacteur.

Connecteur l'un des fils d'un ohmmètre au connecteur du contacteur thermostatique et l'autre au cadre.

(1) CONTACTEUR THERMOSTATIQUE

Suspendre le contacteur thermostatique dans un récipient de liquide de refroidissement (mélange 50-50) et vérifier à quelle température le contacteur s'ouvre et se ferme.

S'assurer qu'il n'y a pas de continuité à la température du local et élever graduellement la température du liquide de refroidissement. Il doit y avoir continuité (fermeture) du contacteur à 93-97°C.

NOTE

- Maintenir la température constante pendant 3 minutes pour confirmer la continuité.
Un changement de température brusque donnerait une indication de température erronée entre le thermomètre et le contacteur.
- Ne pas laisser le contacteur ou le thermomètre toucher le bac car cela donnerait une indication erronée.
- Immerger le contacteur dans le liquide de refroidissement jusqu'à ses filets.

(1) THERMOMÈTRE

(2) CONTACTEUR THERMOSTATIQUE

Poser un joint torique neuf sur le contacteur.

Appliquer un agent d'étanchéité sur les filets du contacteur et le remettre en place.

Serrer le contacteur au couple de serrage spécifié.

COUPLE DE SERRAGE : 18 N-m (1,8 kg-m)

NOTE

- Ne pas trop serrer le contacteur.

(1) CONNECTEUR

(2) CONTACTEUR THERMOSTATIQUE

WARNUNG

- Handschuhe und Schutzbrille tragen.

ZUR BEACHTUNG

- Als Flüssigkeit muß Kühlmittel verwendet werden, um eine Funktionsprüfung des Sensors bei einer Temperatur von über 100°C zu ermöglichen.
- Darauf achten, daß weder Sensor noch Thermometer das Gefäß berühren, da dies zu falschen Meßwerten führt.

Den Sensor ersetzen, wenn die Meßwerte eine Abweichung von mehr als 10% von einer der oben angegebenen Temperaturen ergeben.

THERMOSTATSCHALTER

Der Kühlgebläsemotor wird durch den Thermostatschalter aktiviert, der sich im unteren Teil des Kühlers befindet.

Wenn der Kühlgebläsemotor nicht läuft, das schwarz/blau Kabel Thermostatschalter abziehen und mit einem Überbrückungskabel kurzschließen.

Den Zündschalter auf ON stellen. Der Kühlgebläsemotor muß nun laufen. Wenn dies nicht der Fall ist, das schwarz/blau Zuleitungskabel des Gebläsemotorsteckers auf Batteriespannung und auf Masse bei auf ON gestelltem Zündschalter überprüfen.

Wenn keine Spannung anliegt, auf durchgebrannte Sicherung, gelockerte Anschlüsse oder Steckverbindungen sowie auf einen offenen Stromkreis überprüfen.

Wenn Spannung anliegt, den Thermostatschalter wie folgt überprüfen:

Den Schalter ausbauen.

Das eine Kabel eines Ohmmeters mit dem Stecker des Thermostatschalters, und das andere Kabel mit der Masse verbinden.

(1) THERMOSTATSCHALTER

Den Thermostatschalter in einem Gefäß mit Kühlflüssigkeit (Mischung 1:1) aufhängen und die Temperatur prüfen, bei der sich der Schalter öffnet und schließt.

Sich vergewissern, daß bei Raumtemperatur kein Durchgang besteht; nun die Temperatur langsam steigern. Der Schalter muß bei einer Temperatur von 93°-97°C Durchgang zeigen (schließt sich).

ZUR BEACHTUNG

- Die Temperatur etwa 3 Minuten aufrechterhalten, um einen korrekten Durchgang zu bestätigen. Plötzliche Temperaturveränderungen verursachen sowohl am Schalter als auch am Thermometer inkorrekte Temperaturangaben.
- Darauf achten, daß weder Schalter noch Thermometer das Gefäß berühren, da dies ebenfalls eine inkorrekte Temperaturangabe verursacht.
- Den Schalter bis zum Gewinde in die Kühlflüssigkeit eintauchen.

(1) THERMOMETER

(2) THERMOSTATSCHALTER

Einen neuen O-Ring am Schalter anbringen.

Das Gewinde des Schalters mit Dichtmittel versehen und den Schalter einbauen.

Den Schalter mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

ANZUGSMOMENT: 18 Nm (1,8 kg-m)

ZUR BEACHTUNG

- Darauf achten, daß der Schalter nicht zu fest angezogen wird.

(1) STECKER

(2) THERMOSTATSCHALTER

FUEL PUMP

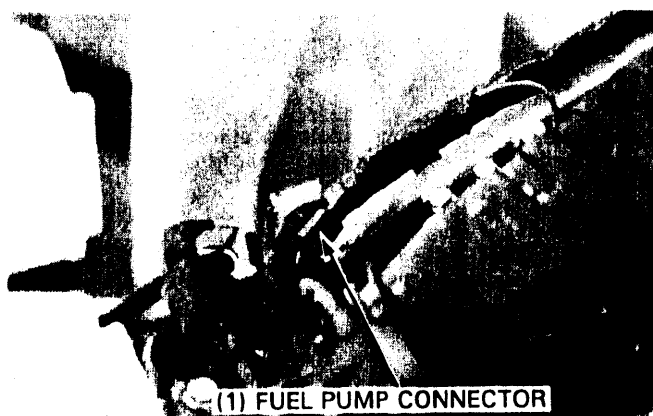
SYSTEM INSPECTION

Remove the fuel tank (page 4-3).

Disconnect the fuel pump 6-P connector.

Measure the voltage between the BI/R (positive) and G (negative) terminals of the harness side connector.

There should be battery voltage with the ignition switch ON. If there is no voltage, check the wire harness for open or short circuit.



FUNCTIONAL TEST

Turn the ignition switch OFF.

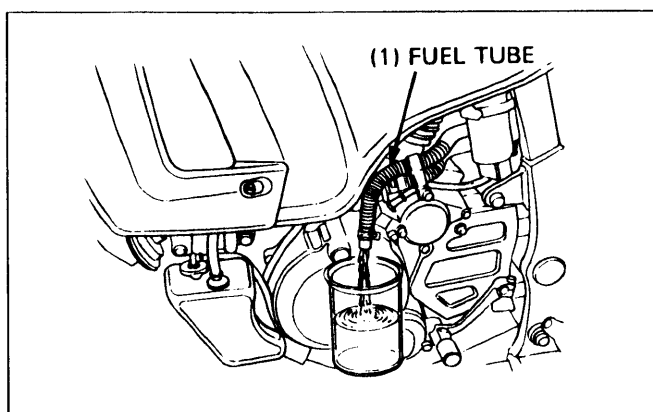
Connect the BI/R and BI wire terminals with a suitable jumper wire.

NOTE

- The BI ends at the connector: its only purpose is for the functional test.

⚠ WARNING

- Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuel in a well-ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refueled or where gasoline is stored.*



Disconnect the fuel tube between the fuel pump and carburetor, and hold a graduated beaker under the fuel tube.

Turn the ignition switch ON and let the fuel flow into the beaker for 5 seconds, then turn the ignition switch OFF.

Multiply the amount in the beaker by 12 to determine the fuel pump flow capacity per minute.

FUEL PUMP FLOW CAPACITY:

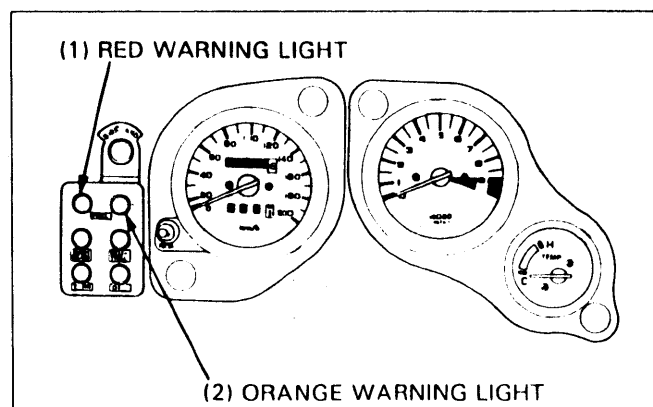
cc (0.74 US qt, 0.62 Imp qt)/minute

FUEL RESERVE SENSOR/ WARNING LIGHT CHECKER

WARNING LIGHT CHECKER

Turn the ignition switch ON.

The fuel reserve warning lights should come on and remain on for few seconds, then go off.



POMPE A ESSENCE

INSPECTION DU SYSTEME

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).
Déconnecter le connecteur 6-P de la pompe à essence.
Mesurer la tension entre les bornes BI/R (positive) et G (négative) du connecteur du côté du faisceau.
Il doit y avoir la tension de la batterie lorsque le contacteur d'allumage est sur la position "ON". S'il n'y a pas de tension, vérifier le faisceau de fils pour voir s'il y a un circuit ouvert ou un court-circuit.

(1) CONNECTEUR DE POMPE A ESSENCE

ESSAI DE FONCTION

Couper le contact.
Connecteur les bornes de fil BI/R et BI avec un cavalier convenable.

NOTE

- Les extrémités BI du connecteur ne sont destinées qu'à un essai de fonction.

ATTENTION

- L'essence est extrêmement inflammable et peut exploser dans certaines conditions. Refaire le plein dans un endroit bien ventilé avec le moteur arrêté. Ne pas fumer ni laisser de flammes ou étincelles dans la zone où l'on fait le plein ou là où l'essence est stockée.

Déconnecter le tube à essence du raccord en T près du carburateur et maintenir un récipient gradué sous le tube à essence.

Mettre le contact et laisser l'essence s'écouler dans le récipient pendant 5 secondes, puis couper le contact.

Multiplier la quantité d'essence dans le récipient par 12 pour déterminer la capacité de débit de la pompe à essence par minute.

CAPACITE DE POMPE A ESSENCE :

700 cm³/minute

- TUBE A ESSENCE
- RACCORD EN T

CAPTEUR DE RESERVE D'ESSENCE/ VERIFICATEUR DE TEMOIN D'AVERTISSEMENT

VERIFICATEUR DE TEMOIN D'AVERTISSEMENT

Mettre le contact.

Les témoins d'avertissement de réserve d'essence doivent s'allumer et rester allumés pendant quelques secondes, puis s'éteindre.

- TEMOIN D'AVERTISSEMENT ROUGE
- TEMOIN D'AVERTISSEMENT ORANGE

KRAFTSTOFFPUMPE

SYSTEMÜBERPRÜFUNG

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).
Den Stecker 6P der Kraftstoffpumpe abziehen.
Die Spannung zwischen der BI/R (positiven) und der G (negativen) Klemmen des Steckers der Kabelbaumseite messen.
Wenn der Zündschalter auf ON steht, muß Batteriespannung anliegen. Wenn keine Spannung anliegt, den Kabelbaum auf offenen oder kurzgeschlossenen Stromkreis überprüfen.

(1) KRAFTSTOFFPUMPEN-STECKER

FUNKTIONSPRÜFUNG

Den Zündschalter auf OFF stellen.
Die Anschlüsse der Kabel BI/R und BI mit einem geeigneten Überbrückungskabel verbinden.

ZUR BEACHTUNG

- Das BI/R Kabel wird nur zur Funktionsprüfung verwendet und endet am Stecker.

WARNUNG

- Benzin ist extrem feuergefährlich und unter gewissen Bedingungen explosiv. Nur in einem gut belüfteten Bereich und bei abgestelltem Motor auftanken. In der Nähe von Benzin nicht rauchen, und offene Flammen und Funken beim Auftanken fernhalten.

Die Kraftstoffleitung vom T-Anschluß in der Nähe des Vergasers abziehen und ein Meßgefäß unter die Kraftstoffleitung halten.

Den Zündschalter auf ON stellen und 5 Sekunden lang Kraftstoff in den Meßbecher fließen lassen. Dann den Zündschalter auf OFF stellen.

Die im Meßbecher befindliche Kraftstoffmenge mit 12 multiplizieren, um die Durchflußmenge pro Minute zu erhalten.

KRAFTSTOFFPUMPEN-DURCHFLUSSMENGE:

700 ml/Minute

- KRAFTSTOFFLEITUNG
- T-VERBINDUNG

KRAFTSTOFFRESERVE-SENSOR/ WARNLEUCHTE

WARNLEUCHTE

Den Zündschalter auf ON stellen.

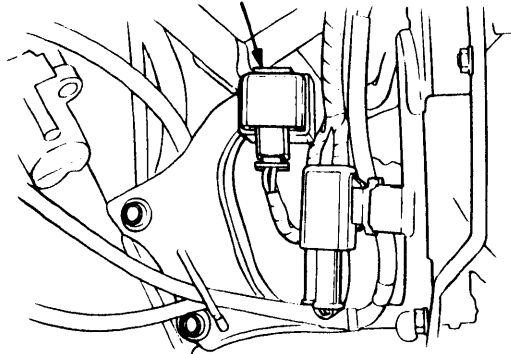
Die Kraftstoffreserve-Warnlampe muß nun aufleuchten, und nach wenigen Sekunden wieder verlöschen.

- ROTE WARNLEUCHTE
- ORANGE WARNLEUCHTE

If they do not come on, check the fuel reserve sensor circuit. If the circuit is OK, disconnect the checker connector from the checker and measure the voltage between the BI and G wires of the connector at the wire harness side. There should be battery voltage. If the battery voltage exist, replace the checker.

If no voltage, check the wire harness for an open or short circuit, or loose connection.

(1) WARNING LIGHT CHECKER



RESERVE SENSOR CIRCUIT

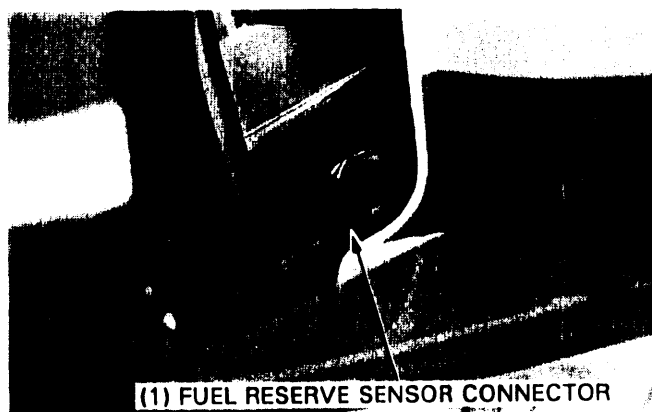
Disconnect the warning light checker connector from the checker.

Disconnect the fuel reserve sensor wire 3-P connector and perform the following test at the wire harness side connector.

- Short the O/W and G wires with a jumper wire. The orange fuel reserve warning light should come on.
- Short the Gr/BI and G wires with a jumper wire. The red fuel reserve warning light should come on.

If the warning lights come on, check the fuel reserve sensor wire for an open or short circuit, or loose connectors. If there are no problems, replace the fuel reserve sensors.

If the warning lights do not come on, check the bulb and the wire harness for an open or short circuit, or loose connections.



(1) FUEL RESERVE SENSOR CONNECTOR

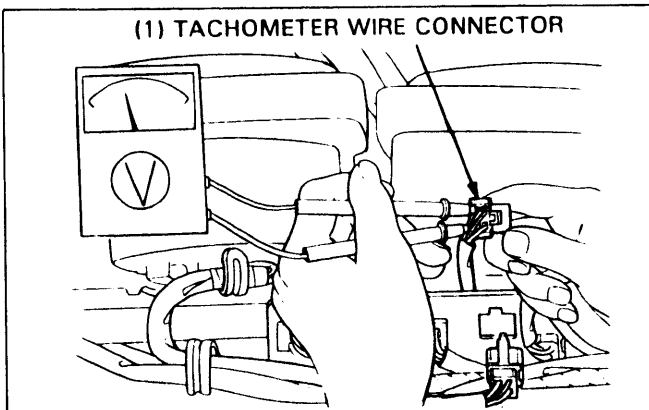
TACHOMETER

If the tachometer does not work properly, check as follows: Remove the upper cowl (page 12-2).

Disconnect the tachometer wire 4-P connector and check the voltage between the BI (+) and G (-) wires of the connector at the wire harness side.

There should be battery voltage.

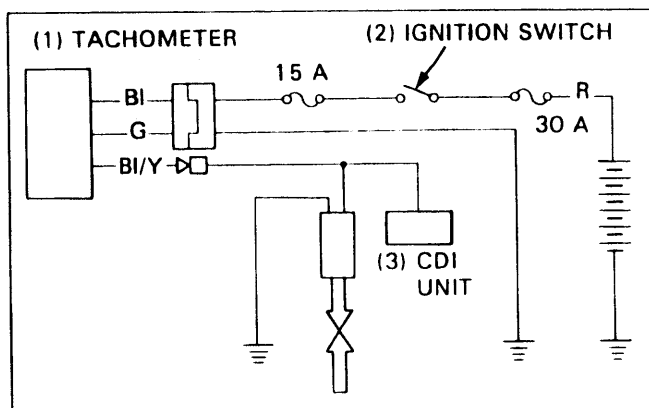
If voltage does not come on, check the fuse (15 A) and wire for a loose connection or an open circuit.



(1) TACHOMETER WIRE CONNECTOR

If there is good condition, check the BI/Y wire for open circuit between the tachometer and CDI unit (REAR).

If the problem still appears, replace the tachometer with a new one (page 19-5).



Si les témoins ne s'allument pas, vérifier le circuit du capteur de réserve d'essence.

Si le circuit est en bon état, déconnecter le connecteur du vérificateur et mesurer la tension entre les fils BI et G du connecteur au côté du faisceau de fils.

Il doit y avoir la tension de la batterie.

S'il y a la tension de la batterie, remplacer le vérificateur.

S'il n'y a pas de tension, vérifier s'il y a un circuit ouvert, un court-circuit ou une mauvaise connexion dans le faisceau de fils.

(1) VERIFICATEUR DE TEMOIN D'AVERTISSEMENT

CIRCUIT DE CAPTEUR DE RESERVE

Déconnecter le connecteur du vérificateur de témoin d'avertissement du vérificateur.

Déconnecter le connecteur 3-P du fil de capteur de réservoir d'essence et effectuer l'essai suivant au niveau du connecteur du côté du faisceau de fils.

- Court-circuiter les fils O/W et G avec un cavalier.
Le témoin d'avertissement de réserve d'essence orange doit s'allumer.
- Court-circuiter les fils Gr/BI et G avec un cavalier.
Le témoin d'avertissement de réserve d'essence rouge doit s'allumer.

Si les témoins d'avertissement s'allument, vérifier le fil de capteur de réserve d'essence pour voir s'il présente un circuit ouvert, un court-circuit ou des connecteurs relâchés. S'il n'y a pas de problème, remplacer les capteurs de réserve d'essence.

Si les témoins d'avertissement ne s'allument pas, vérifier les ampoules et voir si le faisceau de fils présente un court-circuit, un circuit ouvert ou des connexions relâchées.

(1) CONNECTEUR DE CAPTEUR DE RESERVE D'ESSENCE

COMPTE-TOURS

Si le compte-tours ne fonctionne pas correctement, vérifier comme suit :

Déposer le carénage supérieur (page 12-2)

Déconnecter le connecteur 4P de fil de compte-tours et vérifier la tension entre les fils BI (+) et G (-) du connecteur du côté du faisceau de fils.

(1) CONNECTEUR DE FIL DE COMPTE-TOURS

Il doit y avoir la tension de la batterie.

Si la tension n'apparaît pas, vérifier si la connexion du fusible (15A) et du fil est relâchée ou s'il y a un circuit ouvert.

Si tout est en ordre, vérifier s'il y a un circuit ouvert dans le fil noir/jaune entre le compte-tours et l'unité CDI (ARRIERE).

Si le problème persiste, remplacer le compte-tours par un nouveau (page 19-5).

- (1) COMPTE-TOURS
- (2) CONTACTEUR D'ALLUMAGE
- (3) UNITE CDI

Wenn die Warnlampen nicht aufleuchten, den Schaltkreis des Kraftstoffreserve-Sensors überprüfen.

Wenn der Schaltkreis in Ordnung ist, den Warnleuchtenstecker abziehen und die Spannung zwischen den Kabeln BI und G des Steckers auf der Kabelbaumseite messen.

Es muß Batteriespannung anliegen.

Wenn Batteriespannung anliegt, die Warnleuchte ersetzen.

Wenn keine Spannung anliegt, den Kabelbaum auf offenen oder kurzgeschlossenen Stromkreis oder gelockerte Verbindungen überprüfen.

(1) WARNLEUCHTE

RESERVESENSOR-SCHALTKREIS

Den Warnleuchtenstecker von der Warnleuchte abziehen.

Den Stecker 3P des Kraftstoffreserve-Sensorkabels abziehen und die folgende Überprüfung am Stecker der Kabelbaumseite durchführen:

- Die Kabel O/W und G mit einem Überbrückungskabel kurzschließen.
Die orange Kraftstoffreserve-Warnlampe muß nun aufleuchten.
- Die Kabel Gr/BI und G mit einem Überbrückungskabel kurzschließen.
Die rote Kraftstoffreserve-Warnlampe muß nun aufleuchten.

Wenn die Warnlampen aufleuchten, das Kabel des Kraftstoffreserve-Sensors auf einen offenen oder kurzgeschlossenen Stromkreis oder gelockerte Steckverbindungen überprüfen. Wenn alles in Ordnung ist, den Kraftstoffreserve-Sensor ersetzen. Wenn die Warnlampen nicht aufleuchten, die Birne testen und den Kabelbaum auf offenen oder kurzgeschlossenen Stromkreis oder gelockerte Verbindungen überprüfen.

(1) STECKER DES KRAFTSTOFFRESERVE-SENSORS

DREHZAHLMESSER

Wenn der Drehzahlmesser nicht einwandfrei funktioniert, die folgende Überprüfung vornehmen:

Den oberen Windlauf ausbauen (Seite 12-2).

Den Stecker 4P des Drehzahlmesserkabels abziehen und die Spannung zwischen den Kabeln BI (+) und G (-) des Steckers auf der Kabelbaumseite überprüfen.

(1) STECKER DES DREHZAHLMESSERKABELS

Es muß Batteriespannung anliegen.

Wenn dies nicht der Fall ist, die Sicherung (15A) und das Kabel auf eine gelockerte Verbindung oder einen offenen Stromkreis überprüfen.

Wenn der Stromkreis in Ordnung ist, das schwarz/gelbe Kabel auf einen offenen Stromkreis zwischen dem Drehzahlmesser und der CDI-Einheit (HINTEN) überprüfen.

Wenn die Funktionsstörung immer noch nicht beseitigt ist, den Drehzahlmesser ersetzen (Seite 19-5).

- (1) DREHZAHLMESSER
- (2) ZÜNDSCHALTER
- (3) CDI-EINHEIT

NEUTRAL SWITCH

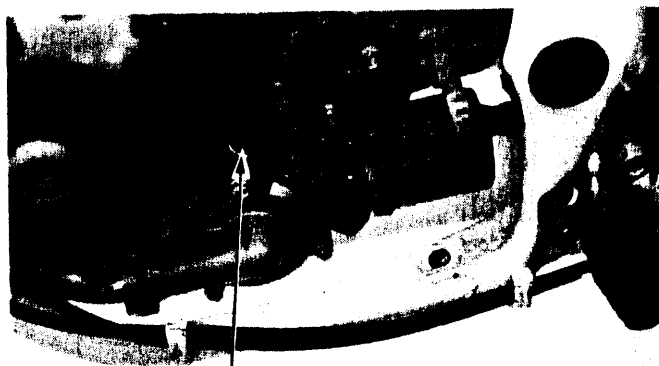
INSPECTION

Remove the skid plate (page 2-3).

Remove the drive sprocket cover, and temporarily install the gearshift pedal.

Check the neutral switch for continuity between the switch terminal and body ground.

There should be continuity when the transmission is in neutral and should be no continuity with the transmission in any gear.



(1) NEUTRAL SWITCH

BRAKE LIGHT SWITCH

FRONT INSPECTION

Disconnect the front brake light switch connectors and check for continuity between the switch terminals.

There should be continuity with the front brake applied, and should be no continuity when the brake released.

Replace the switch if necessary.



(1) BRAKE LIGHT SWITCH TERMINALS

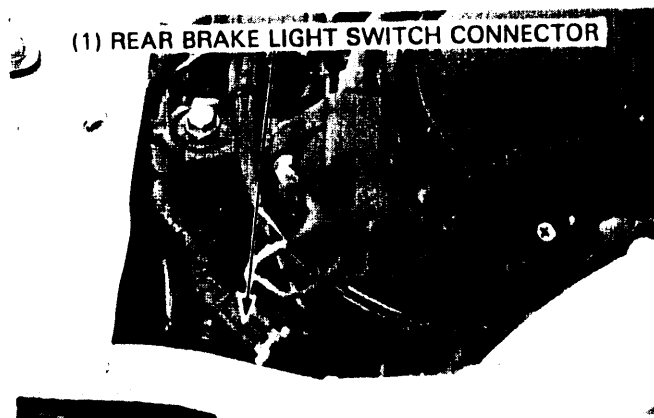
REAR INSPECTION

Remove the fuel tank (page 4-3).

Disconnect the rear brake light switch coupler and check for continuity between the terminals.

There should be continuity with the rear brake applied and should be no continuity with the rear brake released.

Replace the rear brake light switch, if necessary.



(1) REAR BRAKE LIGHT SWITCH CONNECTOR

CLUTCH SWITCH

INSPECTION

Disconnect the clutch switch wire connectors.

Check for continuity between the switch terminals.

There should be continuity with the clutch lever applied and should no continuity with the clutch lever released.

Replace the clutch switch with a new one if necessary.



(1) CLUTCH SWITCH TERMINALS

CONTACTEUR DE POINT MORT

INSPECTION

Déposer la plaque de dérapage (page 2-3).
Déposer le couvercle du pignon de sortie de boîte et reposer provisoirement le sélecteur de vitesse.
Vérifier la continuité du contacteur de point mort entre la borne du contacteur et la masse du cadre.
Il doit y avoir continuité lorsque la boîte de vitesses se trouve au point mort et il ne doit pas y avoir de continuité si une vitesse est engagée.

(1) CONTACTEUR DE POINT MORT

CONTACTEUR DE FEU STOP

INSPECTION AVANT

Déconnecter les connecteurs de contacteur de feu stop avant et vérifier la continuité entre les bornes du contacteur.
Il doit y avoir continuité lorsque le levier de frein avant est actionné et pas de continuité lorsque le levier est relâché.
Remplacer le contacteur si nécessaire.

(1) BORNES DU CONTACTEUR DE FEU STOP AVANT

INSPECTION ARRIERE

Déposer le réservoir d'essence (page 4-3).
Déconnecter le coupleur du contacteur de feu stop arrière et vérifier la continuité entre les bornes.
Il doit y avoir continuité lorsque la pédale de frein arrière est actionnée et pas de continuité lorsque la pédale est relâchée.
Remplacer le contacteur de feu stop si nécessaire.

(1) CONNECTEUR DE FEU STOP ARRIERE

CONTACTEUR D'EMBRAYAGE

INSPECTION

Déconnecter les connecteurs de fils du contacteur d'embrayage.
Vérifier la continuité entre les bornes du contacteur.
Il doit y avoir continuité lorsque le levier d'embrayage est actionné et pas de continuité lorsqu'il est relâché.
Remplacer le contacteur d'embrayage par un nouveau si nécessaire.

(1) BORNES DU CONTACTEUR D'EMBRAYAGE

LEERLAUFSCHALTER

ÜBERPRÜFUNG

Die Unterschutzplatte ausbauen (Seite 2-3).
Die Abdeckung des Antriebskettenrads abnehmen und das Schaltpedal provisorisch wieder anbringen.
Den Leerlaufschalter auf Durchgang zwischen den Schalteranschluß und der Messe wie gezeigt überprüfen.
Wenn sich das Getriebe in der Leerlaufstellung befindet, muß Durchgang bestehen.
Wenn irgendein Gang eingelegt ist, darf kein Durchgang bestehen.

(1) LEERLAUFSCHALTER

BREMSLEUCHTENSCHALTER

ÜBERPRÜFUNG DES VORDEREN SCHALTERS

Die Stecker des vorderen Bremsleuchtenschalters abziehen und auf Durchgang prüfen.
Wenn die vordere Bremse betätigt wird, muß Durchgang bestehen, und wenn die Bremse freigegeben wird, darf kein Durchgang bestehen.
Den Schalter – wenn erforderlich – ersetzen.

(1) ANSCHLÜSSE DES BREMSLICHTSCHALTERS

ÜBERPRÜFUNG DES HINTEREN BREMSLEUCHTENSCHALTERS

Den Kraftstofftank ausbauen (Seite 4-3).
Die Stecker des hinteren Bremsleuchtenschalters abziehen und auf Durchgang zwischen den Klemmen prüfen.
Wenn die hintere Bremse betätigt wird, muß Durchgang bestehen, und wenn sie losgelassen wird, darf kein Durchgang bestehen.
Den hinteren Bremsleuchtenschalter – wenn erforderlich – ersetzen.

(1) STECKER DES HINTEREN BREMSLEUCHTENSCHALTERS

KUPPLUNGSSCHALTER

ÜBERPRÜFUNG

Die Stecker des Kupplungsschalters abziehen.
Auf Durchgang zwischen den Schalterklemmen überprüfen.
Wenn der Kupplungshebel betätigt wird, muß Durchgang bestehen; wenn der Hebel losgelassen wird, darf kein Durchgang bestehen.
Den Schalter – wenn erforderlich – ersetzen.

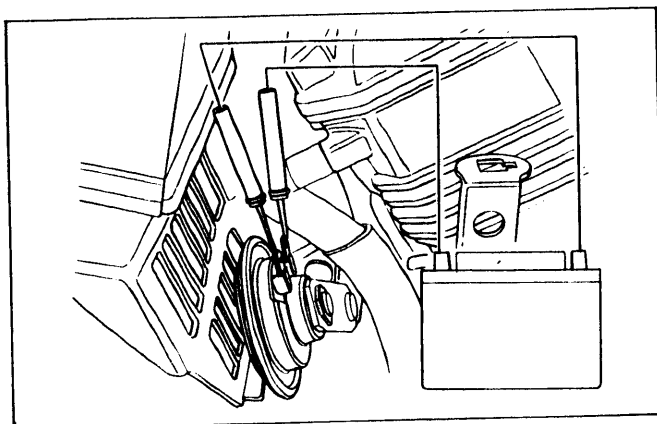
(1) KLEMMEN DES KUPPLUNGSSCHALTERS

HORN

INSPECTION

Disconnect the horn wire connectors and connect a fully charged 12 V battery to the horn terminals.

The horn is normal if it sounds when the battery is connected across the terminals.



AVERTISSEUR SONORE

INSPECTION

Déconnecter les connecteurs de fil de l'avertisseur et connecter une batterie de 12 V complètement chargée aux bornes de l'avertisseur.

L'avertisseur sonore est normal s'il retentit lorsque la batterie est connectée aux bornes.

HUPE

ÜBERPRÜFUNG

Die Kabel von der Hupe abziehen und eine vollgeladene 12V-Batterie an die Klemmen des Hupenkabels anschließen.

Die Hupe ist in Ordnung, wenn beim Verbinden der Hupenanschlüssen über die 12V-Batterie die Hupe ertönt.