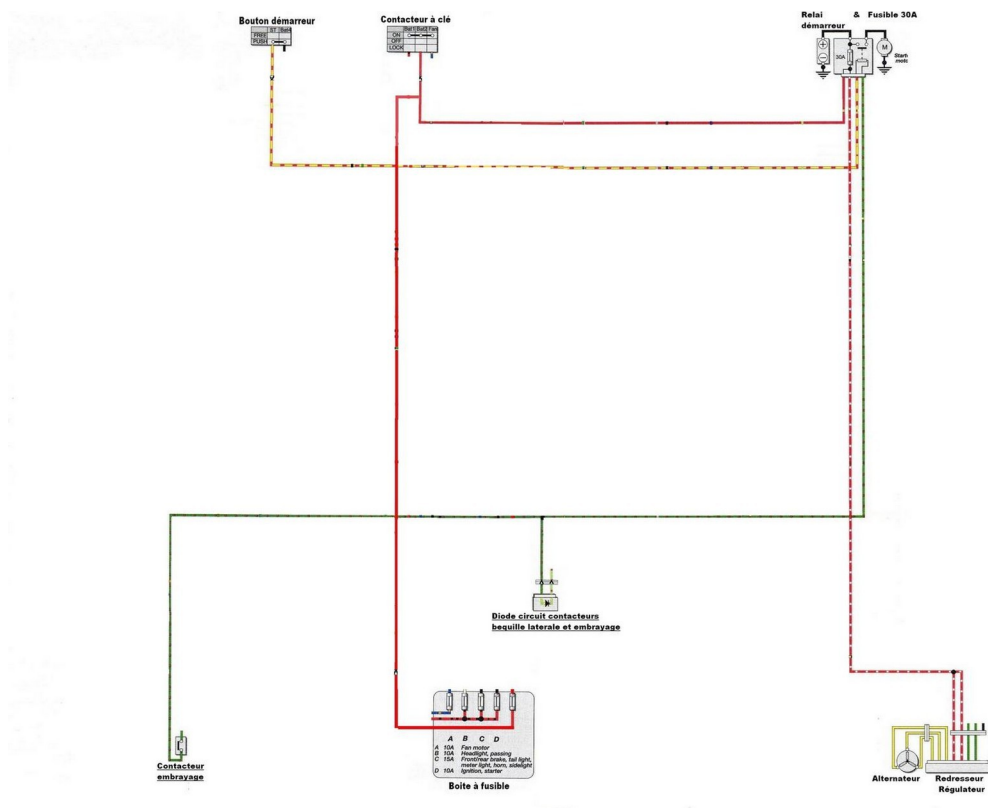
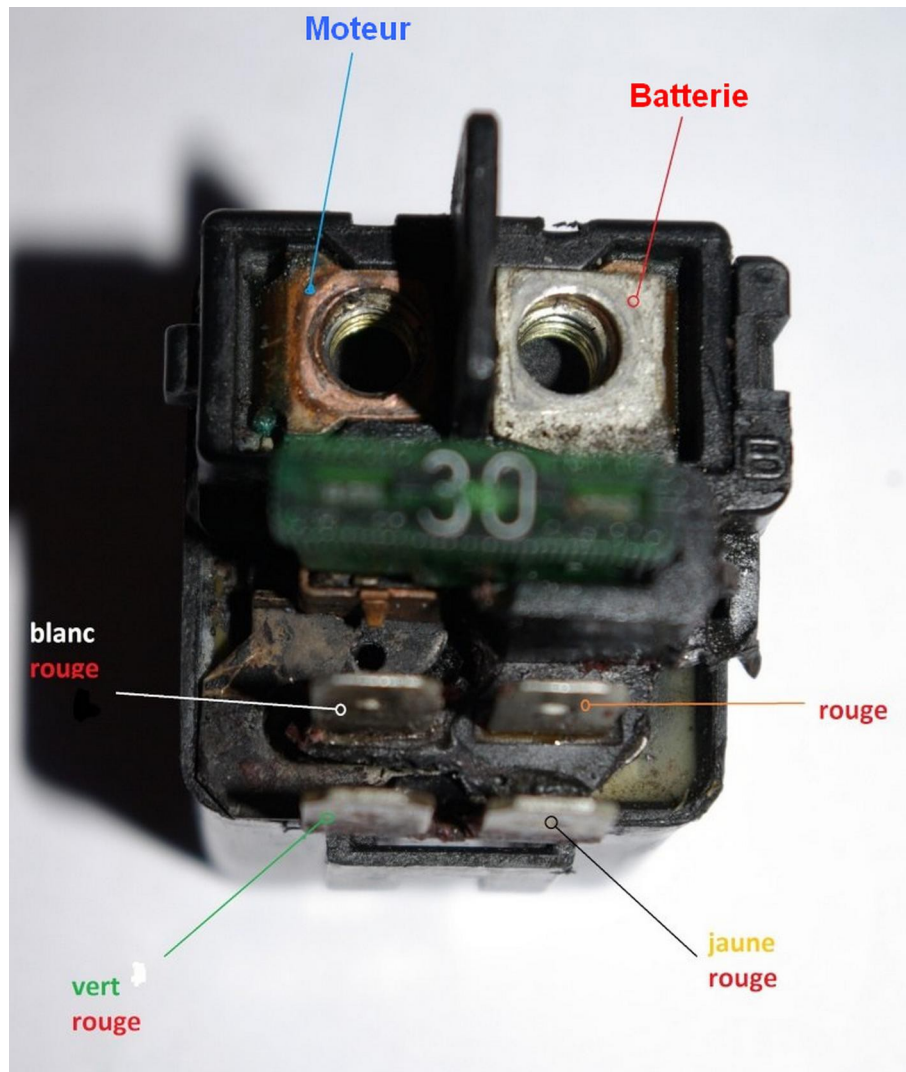


Voila le circuit elec épuré du relai 30A, avec les couleurs (Merci TiTi).



Voila les clichés du connecteur, avec couleur cables (sur @t 2002).





Et enfin, voilà ma solution.

L'allumage récurrent du voyant neutre (vert) au débrayage, apparu après le "grillage" du connecteur porte-fusible 30A, est devenu aléatoire, sans que je ne fasse quoi que ce soit.

Pour info, quand ce connecteur chauffe et grille la moto s'arrête, alors que le fusible lui ne claque pas forcément.

Donc j'ai refait le connecteur par une méthode appliquée par certain, entre autres Dudu13, à savoir rendre indépendante chaque fiche.

Ca a tenu environ 80000kms, je vérifiais périodiquement (au début) les fiches et RAS, donc j'ai oublié ces connections, d'autant plus qu'avec le porte-valises, le flanc gauche est pénible à sortir.

Il y a quelques mois, mon voltmètre vascille quand il pleut, il m'indique des pics à 15v-16v en circulation, donc phares allumés. Donc changement du régul qui était un FH0012 (un vrai) et rebelote sur une grosse pluie 15v. Je pense que ce n'est pas grave, c'est le voltmètre qui est HS.

Puis, toujours par grosse pluie, le moteur cale à mon arrivée sur un rond-point, dans la galère, je ne me souviens pas de ce qui se passait au tableau de bord, le soir à 18H30, sorti de boulot, j'ai plutôt pensé à sauver ma peau.

Je me pose sur le bas-côté, je remets le contact, un coup de démarreur et GAZ, donc pas grave c'est la flotte, c'était une grosse grosse pluie.

Puis la batterie Yuasa (- de 2 ans était pas en forme) à peine 12.4 v le matin, donc pas grave, je pense, la batterie est morte, je change la batterie, sans démonter les flancs, toujours pénibles. Et là, avec une batterie neuve, gavée à l'Optimate toute la nuit, rien, plus de contact.

Donc la pour le coup, c'est GRAVE. Je démonte le p....n de flanc gauche, visiblement le fusible est bon, je trouve un léger jeu dans une cosse, donc je sors le relai pour un bon coup de nettoyant dielectrique.

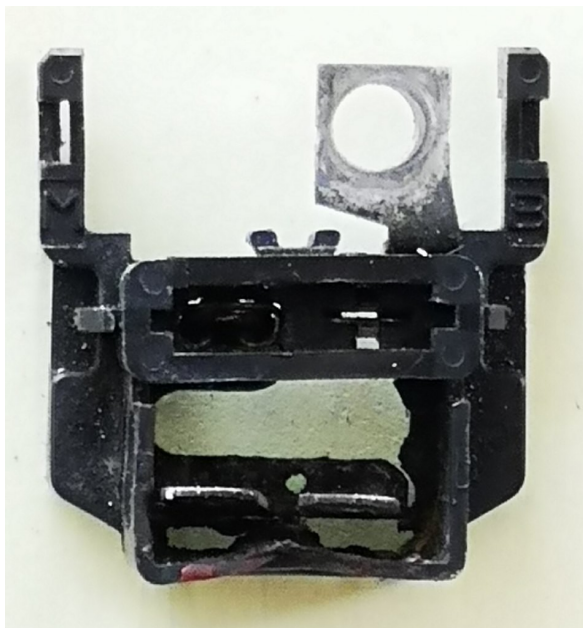
Et en fait, ma cosse faisait bien contact, mais impossible d'extraire le fusible. C'est lui qui avait sûrement pris du jeu et qui avait chauffé,

J'ai fini par m'attaquer à ce fameux relai, en faisant sauter son couvercle.

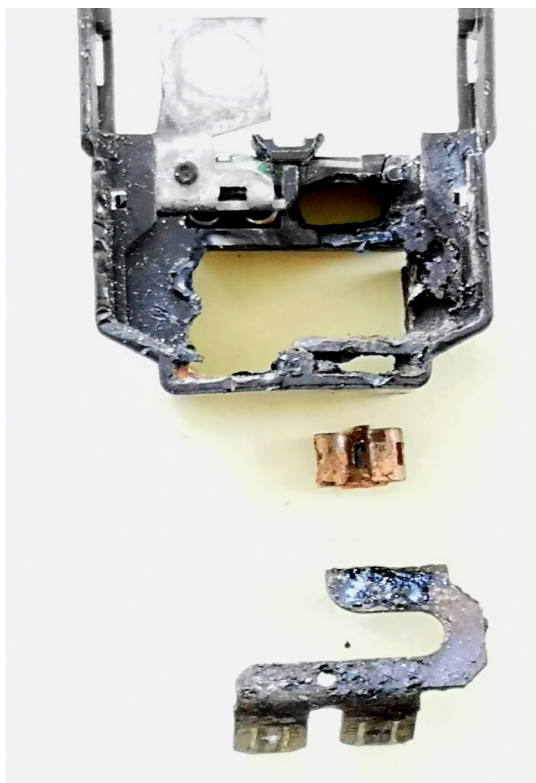
Sous le couvercle tout est noyé dans la résine, comme les régulateurs ou les CDI. et seules les deux bornes à vis et deux fiches émergent de cette résine.

Test de continuité, les deux fiches qui émergent sont reliées.

Par contre le couvercle est intéressant, voir les photos.

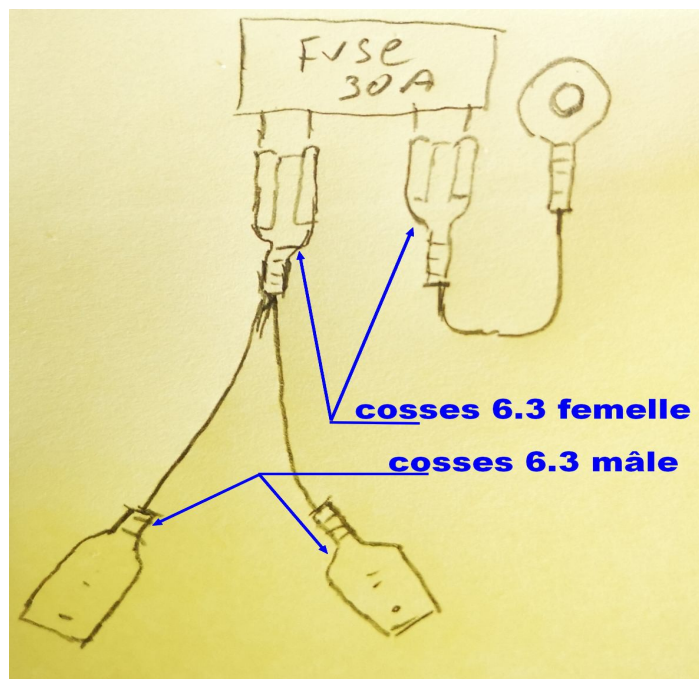


Vue de dessus



Vue de dessous

J'ai dégagé ce couvercle et remplacé tout ce qu'il contient par ça.



C'est sous forme de schéma, car j'ai oublié de faire des photos du truc et comme c'est remonté et que le démontage de ce flanc gauche n'est pas mon activité favorite, je ferai une photo à l'occasion.

Pour mes problèmes (ancien régul FH0012 remonté et tout va bien, l'ancienne batterie, après gavage Optimate, tient bien les 12v7), je pense que le fusible devait arquer, d'où les montées de tension par intermittence (pourquoi la pluie? peut-être que l'eau s'infiltrait et facilitait le contact ?) ma panne sur le rond point était son dernier sursaut.

D'où l'étude du schéma élec. en couleur de TiTi, après l'avoir épuré. Et la je vois le lien avec la fameuse diode, le contacteur béquille, le régulateur, le contacteur de la poignée d'embrayage et l'alim du contacteur à clé.

Ma théorie, c'est soit une connection inversée au relai, soit une connection entre deux fils qui ont chauffé et son entré en contact après fusion du plastique. Je n'ai à aucun moment touché la fameuse diode, ni même dégagé le « chaterton » qui l'emballe.

Mais je n'ai aucune connaissance en fonctionnement de composant élec..

J'ai peut être tout simplement eu de la chance que tout refonctionne.

Jojo31 – ATOC Moto