



Diagrammes de diagnostic

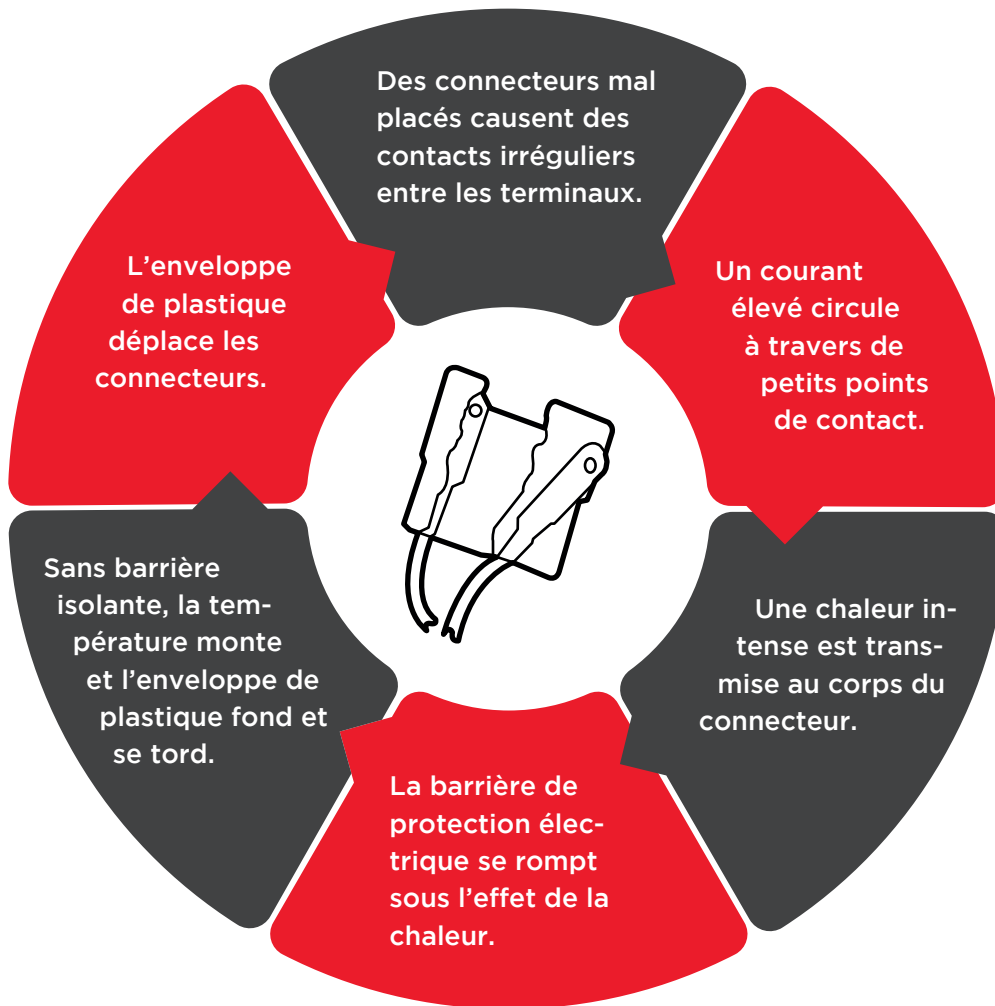
CONTACT

1-877-838-1399

support@rmstator.com

Local & International: **819-849-7333**

www.rmstator.com

LE CERCLE VICIEUX DES CONNECTEURS FONDUS**La solution à ce problème :**

Vérifier chaque connecteur avant de remplacer toute composante électrique.

1^{er} niveau

Si la corrosion ne fait que commencer, utiliser du papier sablé afin de nettoyer les terminaux. Cela permettra un meilleur contact et éliminera d'éventuels problèmes. Un terminal corrodé est ce qui fait fondre le plus souvent les connecteurs, ce qui peut nuire au bon fonctionnement du système électrique.

**Graisse diélectrique****2^e niveau**

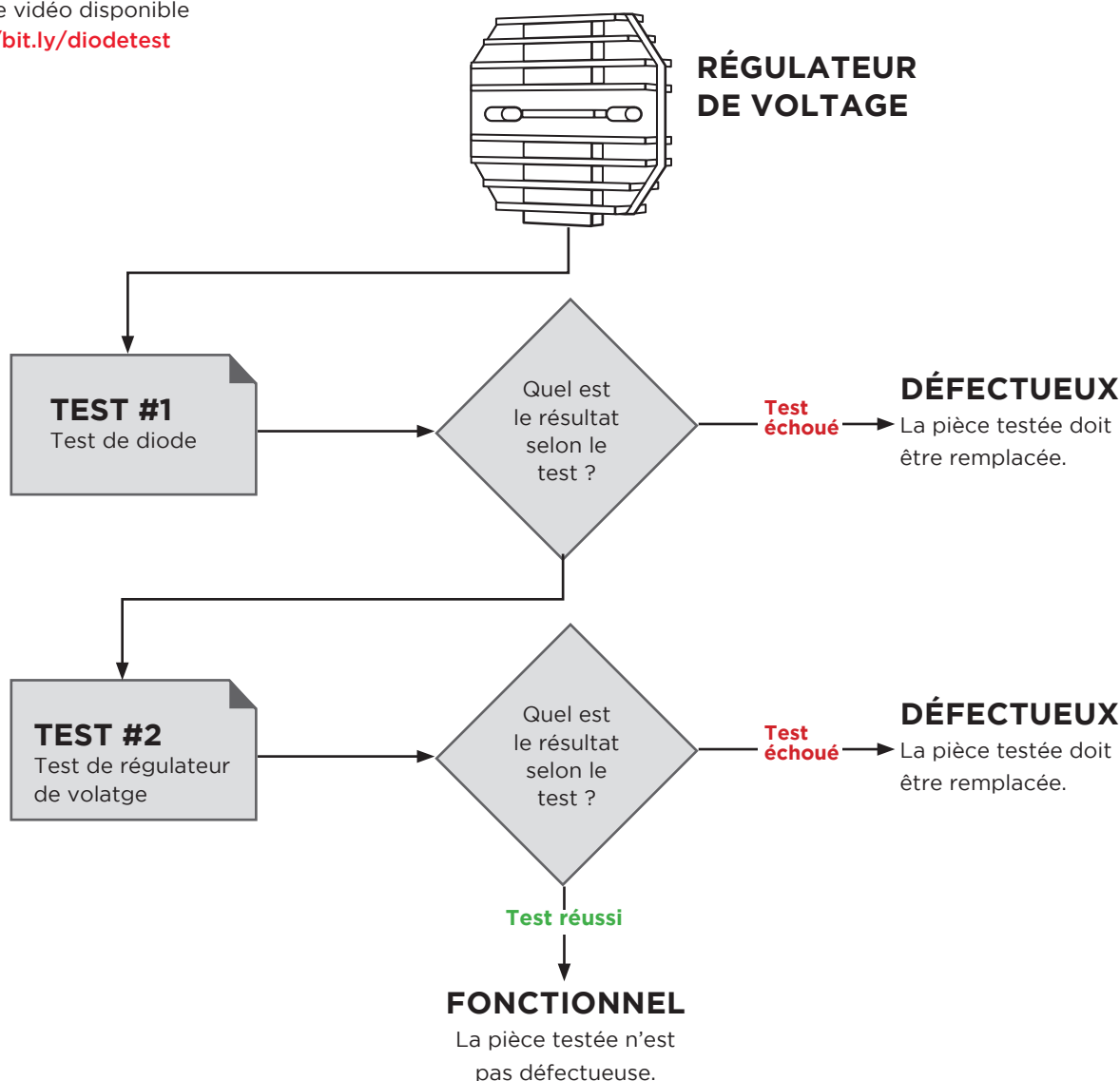
Si le connecteur est fondu ou si la corrosion est trop importante, retirer tous les connecteurs et les terminaux et les remplacer par l'un de nos kits de connecteurs neufs (qui inclut les terminaux des connecteurs mâle et femelle). RMSTATOR a rendu cette tâche très simple. Il suffit d'utiliser notre pince à sertir avec blocage (pièce #RM10002), notre station de soudage à haute intensité (pièce #RM10003) et un de nos kits de connecteurs.

Toujours utiliser de la graisse diélectrique à haute résistance sur toutes les connections électriques afin d'éviter les problèmes.

**RM10002****RM10003****RM22980**

DIAGNOSTIC DE RÉGULATEUR DE VOLTAGE

Procédure vidéo disponible au <http://bit.ly/diodetest>



Test #1 - Test de diode

Note : Si vous testez un régulateur MOSFET, veuillez voir le tableau correspondant ci-dessous.

Note : Ce test ne sert uniquement qu'à vérifier la partie « redresseur » fonctionne bien. Il ne vérifie PAS la partie « régulateur ».

- Mettre le multimètre en mode « Diode ». Votre multimètre DOIT être équipé de la fonction « Diode » afin d'effectuer ce test.
- Repérer les fils positifs (souvent ROUGE) et négatif de la batterie (souvent NOIR ou VERT) sur le régulateur. Si ce dernier possède un connecteur intégré, il est possible d'identifier les terminaux à l'aide de la couleur des fils dans le connecteur.
- Repérer les fils du stator dans le régulateur. Il y en a habituellement trois de la même couleur (souvent JAUNE ou BLANC). Si le régulateur possède un connecteur intégré, il est possible d'identifier les terminaux avec la couleur des fils dans le connecteur.
- Brancher le multimètre selon le tableau de la page suivante et écrire chaque mesure.

RÉUSSITE

Les lectures du redresseur sont à l'intérieur des spécifications indiquées dans le tableau au verso.

ÉCHEC

Les lectures du redresseur sont à l'extérieur des spécifications indiquées dans le tableau au verso.

DIAGNOSTIC DE RÉGULATEUR DE VOLTAGE

Procédure vidéo disponible au <http://bit.ly/diodetest>

Multi- mètre ROUGE à la Batterie +	Multimètre NOIR au :	Spécification :	Résultat:
	Fil stator 1	'OL' or '1 .'	
	Fil stator 2	'OL' or '1 .'	
	Fil stator 3	'OL' or '1 .'	

Multi- mètre NOIR à la Batterie +	Multimètre ROUGE au:	Spécification:	Spécification MOSFET:	Résultat:
	Fil stator 1	0.2-0.8V	0.090-0.110V	
	Fil stator 2	0.2-0.8V	0.090-0.110V	
	Fil stator 3	0.2-0.8V	0.090-0.110V	

Multi- mètre ROUGE à la Batterie -	Multimètre NOIR au :	Spécification:	Résultat:
	Fil stator 1	0.2-0.8V	
	Fil stator 2	0.2-0.8V	
	Fil stator 3	0.2-0.8V	

Multi- mètre NOIR à la Batterie -	Multimètre ROUGE au:	Spécification:	Spécification MOSFET:	Résultat:
	Fil stator 1	'OL' or '1 .'	'OL' or '1 .'	
	Fil stator 2	'OL' or '1 .'	'OL' or '1 .'	
	Fil stator 3	'OL' or '1 .'	'OL' or '1 .'	

Test #2 - Test de régulateur de voltage

- Réglez le multimètre sur DC Voltage et dans la gamme des 20 volt si possible.
- Brancher le fil rouge du multimètre à la borne + batterie. Brancher le fil noir du multimètre à la borne - de la batterie.
- Notez le voltage de la batterie avec le moteur éteint. Le voltage dedoit se situer 12.0-13.0 volts au repos.
- Démarrer le moteur et laisser tourner au ralenti (~ 1000 tr / min). Le voltage de la batterie doit se situer entre 12.0-13.5 Volts.
- Augmenter la vitesse du moteur à ~ 5000 tr / min. Le volatge de la batterie doit se situer entre 14.6-14.8 Volts.
- Si l'un de ces essais échoue, le régulateur est défectueux et doit être remplacé.

RÉUSSITE

Les lectures du redresseur sont à l'intérieur des spécifications indiquées dans le tableau ci-dessous.

ÉCHEC

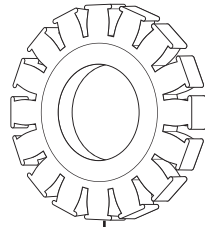
Les lectures du redresseur sont à l'extérieur des spécifications indiquées dans le tableau ci-dessous.

RMP	Voltage de la batterie
Motor off	12-13 volts
1000 RMP	12-13.5 volts
5000 RMP	14.6-14.8 volts

DIAGNOSTIC DE STATOR 3 PHASES

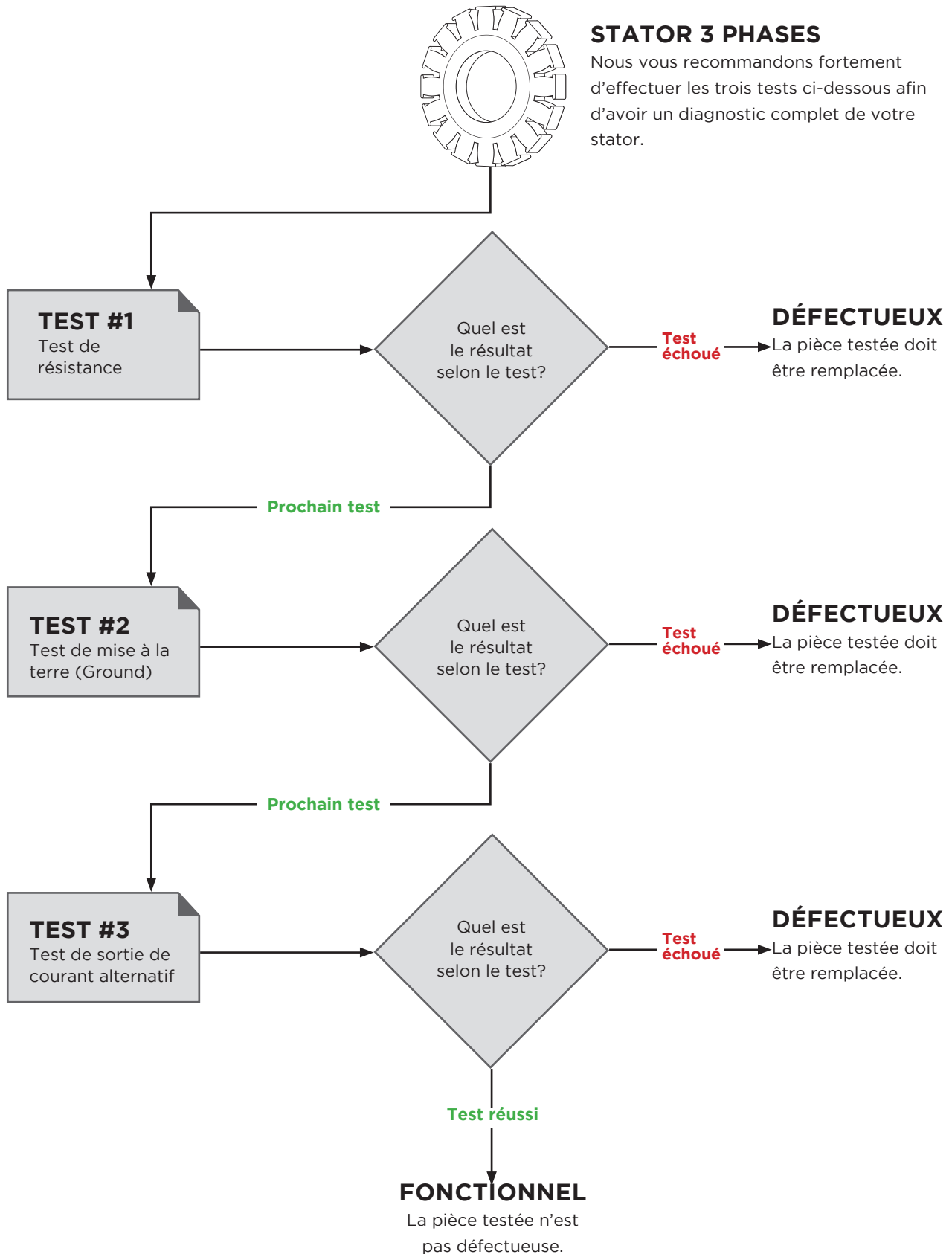


Procédure vidéo disponible
au <http://bit.ly/statortest>



STATOR 3 PHASES

Nous vous recommandons fortement d'effectuer les trois tests ci-dessous afin d'avoir un diagnostic complet de votre stator.



Procédure vidéo disponible
au <http://bit.ly/statortest>

Test #1 - Test de résistance

- Mettre le multimètre à la plus basse résistance disponible.
- Le stator possède trois fils de la même couleur. Prendre trois mesures de résistance, entre chaque paire de fils. L'ordre des sondes du multimètre n'a pas d'importance.

RÉUSSITE

Les trois mesures sont les mêmes (une marge de 0,1 ohm entre chaque mesure est acceptable) et se situent entre 0,2 et 0,9 ohm.

ÉCHEC

Une ou plusieurs mesures différent (de plus de 0,1 ohm) ou les mesures ne se situent pas entre 0,2 et 0,9 ohm.

Test #2 - Test de mise à la terre (Ground)

- Mettre le multimètre à la plus basse résistance disponible.
- Brancher la sonde NOIRE du multimètre (mise à la terre ou négatif) à une partie sans peinture du châssis ou au pôle négatif de la batterie.
- Brancher la sonde ROUGE du multimètre (positif) à chacun des trois fils de même couleur du stator, un après l'autre.

RÉUSSITE

Les trois mesures affichent « OL » (Open Loop), « 1 . » ou « No Connection ». Le voltage ne devrait pas passer entre les fils du stator et la mise à la terre.

ÉCHEC

Une ou plusieurs mesures affichent une résistance entre un fil de stator et la mise à la terre.

Test #3 - Test de sortie de courant alternatif

Note: Ce test peut être utile, mais est souvent imprécis selon le multimètre utilisé. Assurez-vous de faire les tests de résistance et de mise à la terre détaillés plus haut puisqu'ils sont beaucoup plus précis pour diagnostiquer un stator.

- Mettre le multimètre au voltage AC le plus près de 100 VAC.
- Le stator possède trois fils de même couleur. Prendre trois mesures de voltage AC, entre chaque paire de fils. L'ordre des sondes du multimètre n'a pas d'importance. Il est nécessaire d'effectuer ces tests lorsque le moteur est au ralenti (~1000 tr/min) ET à 5000 tr/min, tous deux lorsque le stator est débranché du harnais de câblage ou du régulateur ET lorsque qu'il est branché. Vous pouvez insérer les sondes à l'arrière du connecteur pour toucher aux terminaux à l'intérieur.

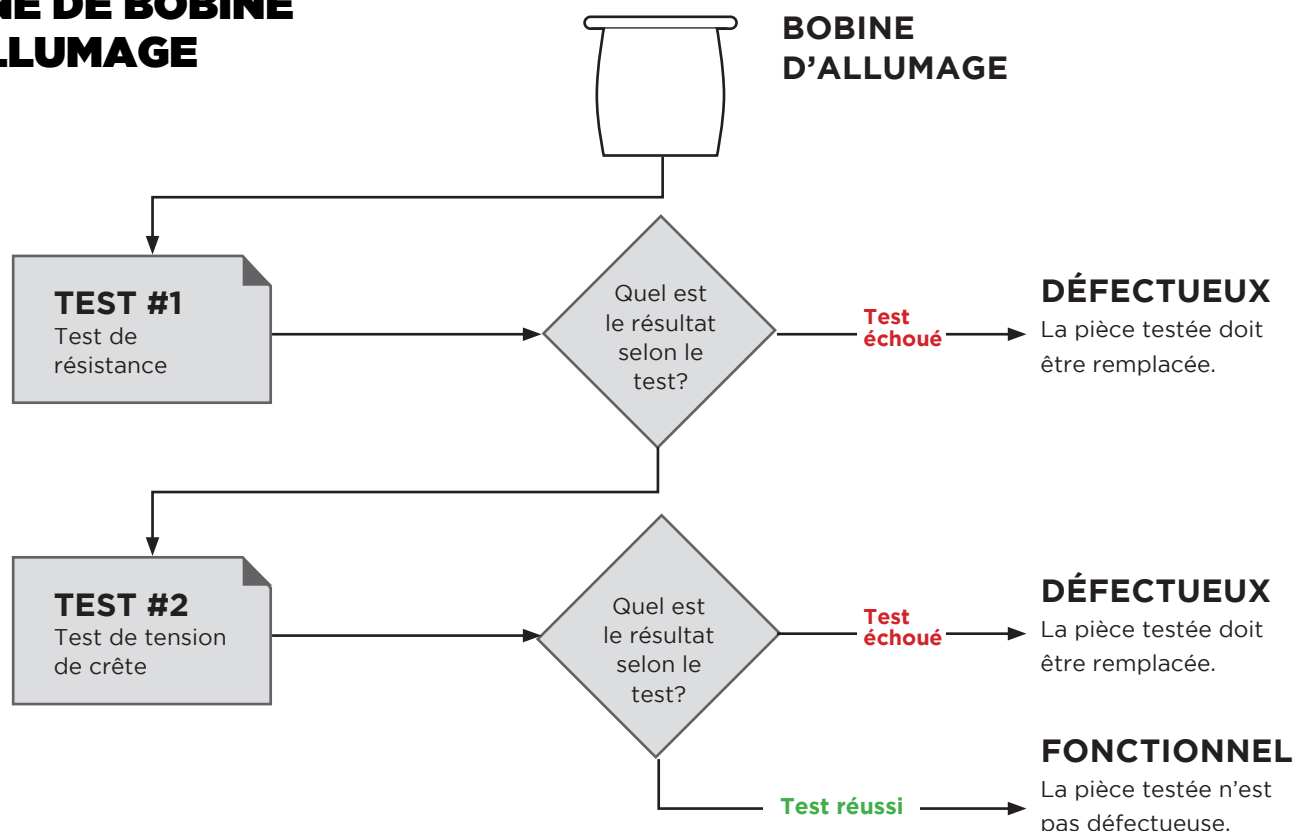
RÉUSSITE

	STATOR DÉBRANCHÉ	STATOR BRANCHÉ
1000 RPM	Les trois mesures sont les mêmes (une marge de 3 VAC entre chaque mesure est acceptable) et se situent entre 10 et 25 VAC.	Stator branché, 1000 tr/min : Les trois mesures sont les mêmes (une marge de 3 VAC entre chaque mesure est acceptable) et se situent entre 5 et 15 VAC.
5000 RPM	Les trois mesures sont les mêmes (une marge de 3 VAC entre chaque mesure est acceptable) et se situent entre 40 et 70 VAC.	Stator branché, 5000 tr/min : Les trois mesures sont les mêmes (une marge de 3 VAC entre chaque mesure est acceptable) et se situent entre 30 et 60 VAC.

ÉCHEC

Les valeurs précédentes sont universelles et s'appliquent à la majorité des stators. Si votre stator échoue un ou plusieurs tests avec un écart important, il est probablement défectueux. Il est très important que les mesures soient les mêmes, et près des variations mentionnées plus haut.

DIAGNOSTIC D'UNE DE BOBINE D'ALLUMAGE



Test #1 - Test de résistance

Note : avant d'effectuer le test de tension de crête (peak volt), mesurer la résistance de la bobine source et la comparer aux spécifications.

Test de résistance :

- Trouver les spécifications de résistance pour les Marque/Modèle/Année. Si le diagnostic est pour un produit RMSTATOR, les spécifications sont disponibles sur la page du produit au rmstator.com. Si le diagnostic est pour une pièce d'origine (OEM), les spécifications sont disponibles dans le manuel d'entretien.
- Mettre le multimètre à la résistance la plus proche, au-dessus de la spécification. (Par exemple, si la spécification est à 120 ohms, mettre le multimètre à 200 ohms. Si la spécification est à 300 ohms, mettre le multimètre à 2K ohms.
- Brancher les sondes NOIR et ROUGE du multimètre aux deux fils de la bobine source. S'il n'y a qu'un fil, brancher une des sondes du multimètre à la mise à la terre du châssis. L'ordre des sondes n'est pas important.

RÉUSSITE

La mesure est égale à la résistance prescrite +/- 20 %.

ÉCHEC

La mesure n'est PAS égale à la résistance prescrite +/- 20 %.



RM22980

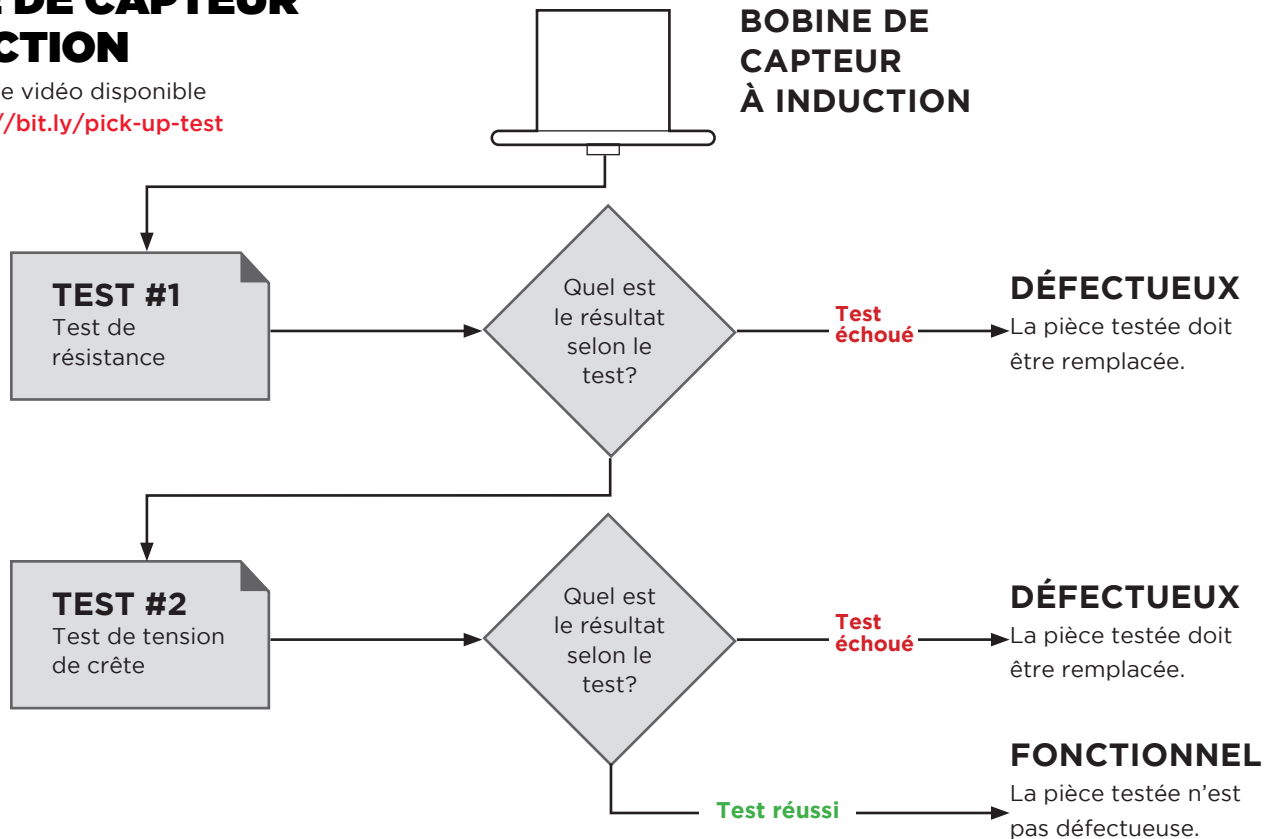
Notre kit de test de tension de crête est requis pour compléter ce diagnostic. Il est disponible sur rmstator.com

Test #1 - Test de tension de crête (peak volt)

- Mettre le multimètre en mode DC Volts.
- Pour ce test, utiliser un adaptateur de tension maximale RMSTATOR (RM22980).
- Brancher l'adaptateur dans le multimètre, et les fils au harnais de la bobine d'allumage.
- Tenter de démarrer le véhicule.
- Le voltage requis pour passer ou échouer le test de la bobine d'allumage varie selon l'année, la marque et le modèle de votre véhicule. On doit habituellement compter la moitié de la résistance de la bobine d'allumage 3 10v. Par exemple, sur un Yamaha Warrior 350 1995, la bobine d'allumage est de 320 Ohms. Pour ce modèle, le multimètre devrait obtenir une lecture entre 120 et 170 volts à la vitesse de démarrage pour bien charger le boîtier CDI. Si la lecture est sous 150 volts, la bobine d'allumage est défectueuse.

DIAGNOSTIC D'UNE BOBINE DE CAPTEUR À INDUCTION

Procédure vidéo disponible au <http://bit.ly/pick-up-test>



RM22980

Notre kit de test de tension de crête est requis pour compléter ce diagnostic. Il est disponible sur rmstator.com

Test #1 - Test de résistance

Note : avant d'effectuer le test de tension de crête (peak volt), mesurer la résistance de la bobine de capteur à induction et la comparer aux spécifications.

Test de résistance :

- Trouver les spécifications de résistance pour les Marque/Modèle/Année. Si le diagnostic est pour un produit RMSTATOR, les spécifications sont disponibles sur la page du produit au rmstator.com. Si le diagnostic est pour une pièce d'origine (OEM), les spécifications sont disponibles dans le manuel d'entretien.
- Mettre le multimètre à la résistance la plus proche, au-dessus de la spécification. (Par exemple, si la spécification est à 120 ohms, mettre le multimètre à 200 ohms. Si la spécification est à 300 ohms, mettre le multimètre à 2K ohms.
- Brancher les sondes NOIR et ROUGE du multimètre aux deux fils de la bobine source. S'il n'y a qu'un fil, brancher une des sondes du multimètre à la mise à la terre du châssis. L'ordre des sondes n'est pas important.

RÉUSSITE

La mesure est égale à la résistance prescrite +/- 20 %.

ÉCHEC

La mesure n'est PAS égale à la résistance prescrite +/- 20 %.

Test #1 - Test de tension de crête (peak volt)

- Mettre le multimètre en mode DC Volts.
- Pour ce test, utiliser un adaptateur de tension maximale RMSTATOR (RM22980).
- Brancher l'adaptateur dans le multimètre et les fils au harnais de la bobine de capteur à induction.
- Démarrer le véhicule.

RÉUSSITE

Le multimètre devrait lire au moins 4 volts pour activer le boîtier CDI.

ÉCHEC

La lecture est de moins de 4 volts.