

1. Bulles d'air dans les durites
2. Pompe
3. Débit d'huile
4. Capteur de vitesse magnétique
5. Interférences électromagnétiques
6. Contrôleur
7. Gicleurs d'huile

1. Bulles d'air dans les durites

Il ne devrait normalement pas y avoir de bulles d'air dans les durites d'huile allant du réservoir d'huile aux gicleurs.



A l'exception du symptôme 1, la présence de bulles d'air dans les durites indique l'existence d'un problème devant être résolu. Cela peut se limiter à remplir le réservoir d'huile, et parfois être plus compliqué

Au contraire d'un système fonctionnant par gravité, qui délivre de l'huile à chaque fois que la valve du système est ouverte, le PRO-OILER délivre de l'huile **uniquement** lorsque la pompe fonctionne.

Les bulles d'air ne vont pas disparaître sans avoir été pompées hors des durites. Cela peut prendre un certain temps, et perturber le débit d'huile. Voir le document **Questions fréquemment posées : Durites d'huile et purge**

Symptôme 1 :

Présence de petites bulles d'air d'une longueur inférieure à 5mm, pendant une courte période suite à une purge du système

Causes :

- De l'air se trouvait emprisonné dans la pompe et/ou les durites après l'installation
- Lorsque l'on touche aux durites d'huile, ou les démonte pour une quelconque raison, de petites poches d'air peuvent se former et descendre progressivement le long des durites.

Remède :

Aucun – Cela ne pose pas de problème

Symptôme 2 :

Présence de bulles d'air de plus de 10mm de longueur, ou de sections de durites non remplies situées en amont **et** en aval de la pompe.

Vous constatez cependant qu'il n'y a pas de **fuite d'huile** au niveau des gicleurs lorsque le contact de la moto est coupé.

Causes :

- La durite d'aspiration située dans le réservoir aspire de l'air en raison de :
 - Niveau d'huile trop bas.
 - Remarque : de fortes accélérations et freinages peuvent projeter l'huile contre les parois du réservoir. Si la pompe aspire alors que la durite d'aspiration se trouve au dessus du niveau d'huile, de l'air va être aspiré.
 - Plus vous accélérerez et freinerez brutalement alors que le niveau d'huile est bas, plus vous serez confronté à ce problème.
 - Durite coincée au dessus du niveau d'huile (*uniquement* pour les réservoirs d'avant mars 2005, équipés de tubes en métal passés dans le bouchon)
 - Un ou plusieurs joints situés en **amont** de la pompe sont défectueux. La pompe aspire plus facilement de l'air à travers le joint défectueux qu'elle n'aspire d'huile depuis le réservoir. Cela peut sérieusement affecter le débit d'huile et le réduire. Remarque : ce cas est assez rare.

Remèdes :

- Vérifier le niveau d'huile et effectuer un remplissage si nécessaire
- En usage piste ou dans des conditions difficiles, vous pouvez avoir besoin de :
 - garder le niveau d'huile à son maximum, mais il est primordial de s'assurer que le tube de mise à l'air libre se trouve aussi haut que possible
 - envisager d'utiliser un réservoir haut et étroit monté verticalement, ce qui va minimiser les projections d'huile dans le réservoir. Contactez PRO-OILER pour de plus amples informations concernant les solutions existantes.
 - il est parfois souhaitable de monter le réservoir le plus à la verticale possible.

Si le niveau d'huile est correct : (*uniquement* pour les réservoirs d'avant mars 2005, équipés de tubes en métal passés dans le bouchon)

Vérifiez que la durite d'aspiration n'est pas coincée contre une paroi du réservoir. Si la durite est coincée, le tube souple situé à l'intérieur du réservoir est trop long. Tirez avec précaution le tube en métal vers l'extérieur, jusqu'à ce que la durite tombe d'elle-même au fond du réservoir.

- Si le problème n'est pas dû à un niveau d'huile insuffisant ou lié au positionnement de la durite d'aspiration d'huile, recherchez la présence de raccords défectueux sur les durites d'huile. Pour cela, débranchez et rebranchez les durites.

Symptôme 3 :

Sections de durites remplies d'air en **aval** de la pompe.

De l'huile **s'écoule** des gicleurs alors que le contact de la moto est coupé.

Causes :

- De l'air est entré dans les durites en aval de la pompe.
Ceci est un problème **critique**, car il peut entraîner un vidage des durites alors que le système est éteint, et perturber voir stopper la distribution d'huile. De l'air est aspiré dans les durites, et cela entraîne le déplacement de la colonne d'huile. Plus grand est le tronçon d'huile, plus importante est la fuite d'air.

Remèdes :

- (ce qui suit concerne uniquement les systèmes livrés avant février 2004)

Adaptateur en silicone situé à la sortie de la pompe :

Le silicone peut être poreux, permettant à l'air de s'introduire lentement dans les durites. Ceci peut être détecté lorsque la moto a été entreposée à l'arrêt pendant un certain temps.

Solution 1 : demander à PRO-OILER un adaptateur de sortie de pompe de nouvelle génération.

Solution 2 : pousser le tube de silicone de 8mm aussi loin que possible au dessus de la sortie de la pompe, de telle façon que le tube de silicone presse contre la sortie de la pompe, obstruant tout espace. Cela résoudra le problème dans la plupart des cas.

- (ce qui suit concerne uniquement les systèmes livrés avant février 2004)

Y a-t'il une déchirure ou une coupure au niveau du tube en silicone situé à la sortie de la pompe ?

Tordez légèrement le tube et recherchez toute détérioration. Même un trou de la taille d'une tête d'épingle peut être à l'origine du problème.

Si'il y a une déchirure ou coupure : remplacez le tube en silicone par un nouveau tube en caoutchouc noir.

Contactez Pro-Oiler.

Déconnectez et raccordez de nouveau les durites d'huile.

Symptôme 4 :

(Ceci s'applique aux connecteurs en silicone, les connecteurs en caoutchouc noir qui les ont remplacés ne sont pas affectés)

Bulles d'air de plus de 10mm de longueur, ou sections de durite vides situées **en aval** de la pompe. Cependant, vous ne constatez **pas de fuite d'huile** au niveau des gicleurs lorsque le contact de la moto est coupé.

L'huile est refoulée vers le réservoir d'huile (si la durite d'aspiration du réservoir est placée à une hauteur inférieure à celle de la pompe).

Causes :

De l'air fuit au niveau du raccord en silicone situé à l'**entrée** de la pompe. Remarque : il est possible que vous ne voyiez pas de bulles d'air à l'entrée de la pompe, puisque l'air est directement aspiré par la pompe.

Remède :

Y a-t'il une déchirure ou une coupure au niveau du tube en silicone situé sur la pompe ? Tordez légèrement le tube et recherchez toute détérioration.

Remarque : Même un trou de la taille d'une tête d'épingle peut être à l'origine du problème. Si'il y a une déchirure ou coupure : remplacez le tube en silicone par un nouveau tube en caoutchouc noir. Contactez Pro-Oiler.

Déconnectez et raccordez de nouveau les durites d'huile.

2. Pompe

2.1 La pompe ne fonctionne pas

Pour vérifier si la pompe fonctionne :

La pompe produit un léger bruit à chaque pulsation.

- Vous pouvez généralement, mais ce n'est pas toujours le cas, **entendre** ce bruit
- Vous pouvez généralement ressentir la pulsation de la pompe si vous placez votre doigt dessus

Lancez une **purge** après avoir placé votre doigt sur la pompe.

Si vous ne ressentez rien (alors que l'affichage affiche bien le nombre de pulsations jusqu'à 20) :

1. La charge de la batterie peut être insuffisante pour alimenter la pompe

- Si le voltage de la batterie tombe en dessous de 11,5-12V, la pompe peut ne pas se déclencher. Vous pouvez ressentir ou entendre la pulsation de la pompe, mais en fait il n'y a pas assez de courant disponible pour ouvrir la valve.



Important : le contrôleur peut fonctionner avec une tension inférieure à 6V. Le fait que le **contrôleur** fonctionne normalement ne permet pas de déduire qu'il y a assez de courant pour alimenter correctement la **pompe**.

Démarrez le moteur de la moto et lancez un nouveau cycle de purge. Le courant devrait maintenant s'élever à 13,5V.

2. Mauvais contact au niveau du boîtier de connexions

- Vérifier la bonne connexion des fils vert et blanc provenant du contrôleur, ainsi que les fils noirs allant jusqu'à la pompe.
- Même si cela est rarement à l'origine du problème, l'éventualité d'un mauvais contact ne doit pas être exclue.

3. Si après avoir vérifié le point 1, il n'y a toujours pas de pulsation de la pompe

Une ou plusieurs valves de la pompe, ou bien le piston lui-même, peuvent être coincés par un film d'huile. Cela peut arriver si la pompe n'a pas fonctionné pendant un certain temps.

Tapotez le boîtier de la pompe avec le manche d'un tournevis tout en effectuant une purge. Tapotez fermement plusieurs fois de suite : cela ne va pas endommager la pompe.

Si cela ne libère pas la valve ou le piston coincé, soufflez dans la pompe. Voir 2.3 Nettoyer la pompe

4. Si après avoir vérifié les points 1 à 3, il n'y a toujours pas de pulsation de la pompe

Les joints de la pompe peuvent s'être ramollis et bloquer le piston. Cela ne devrait pas arriver si vous utilisez de l'huile moteur, de l'huile de transmission, de l'huile pour boîte de vitesse automatique ou bien des huiles minérales. Le remplacement de la pompe peut s'avérer nécessaire.

2.2 Il y a une fuite, mais pas de bulles d'air dans les durites

Symptômes :

- L'huile fuit des gicleurs
- L'ampleur de la fuite est constante

Cause probable :

Il y a un débris ou de la poussière dans la pompe qui retient ouverte la valve.

Remède :

Souffler dans la pompe. Voir 2.3 Nettoyer la pompe

2.3 Nettoyer la pompe

Pour nettoyer la pompe ou libérer une valve ou un piston bloqués :

- Déconnectez les durites d'huile

Remarque : bouchez la durite située à la sortie de la pompe. Dans le cas contraire, de l'huile va s'échapper par les gicleurs. Veillez aussi à placer la durite située à l'entrée de la pompe à une **hauteur supérieure** à celle du réservoir d'huile. Dans le cas contraire, le réservoir va se vider par **siphonage** !

- Placez un chiffon sous la pompe, ou bien orientez la pompe vers un récipient.
- Prenez un aérosol de WD40 ou bien toute autre bombe d'huile pénétrante avec une paille d'application

(Ce qui suit concerne les pompes d'avant avril 2005, équipée d'un raccord en silicone à l'entrée de la pompe)

- Insérez la paille dans le corps de la pompe avec précaution
- Lorsqu'elle bute contre un obstacle, poussez et vous sentirez la valve d'entrée se déplacer d'1mm contre un ressort

(Ce qui suit concerne les pompes d'après avril 2005, avec un raccord en caoutchouc noir d'une seule pièce)

- Coupez un morceau de durite d'une longueur de 20mm et insérez-le au bout de la paille d'application de l'aérosol de WD40. Elle devrait tenir correctement en place.
- Insérez le tube dans le raccord d'entrée de la pompe jusqu'à ce que l'étanchéité soit bonne (comme vous le feriez pour la durite provenant du réservoir d'huile)
- Envoyez à plusieurs reprises du WD40. Attention, du WD40 peut être projeté à l'extérieur de la pompe !
- Lancez une **purge**. La pompe va chauffer et faire du bruit. Ceci est normal.

3. Débit d'huile

Trop peu d'huile atteint la chaîne :

- La **table** utilisée et/ou le **réglage** est trop pauvre
- Le **niveau d'huile** dans le réservoir est trop bas (vérifiez la présence de bulles d'air dans les durites)
- Les **gicleurs** sont mal alignés ou bien ont été endommagés
- Vérifiez que le **signal** venant du capteur de vitesse est bon

Aucune huile n'atteint la chaîne :

- Les éléments indiqués ci-dessus peuvent être à l'origine du problème. Vérifiez ces points et apportez la correction nécessaire le cas échéant
- Capteur de vitesse magnétique :
 - Vérifiez qu'un **signal** provenant du capteur de vitesse magnétique est bien reçu (en utilisant le mode de comptage des signaux, ou bien avec un multimètre)
- Compteur de vitesse électronique : vérifiez que
 - Le facteur de correction est bien renseigné (s'il est égal à 0, les signaux ne peuvent pas être interprétés)
 - Un signal provenant du capteur de vitesse magnétique est bien reçu (en utilisant le mode de comptage des signaux, ou bien avec un multimètre)
- Vérifiez les raccords des durites d'huile. Si l'un de ces raccords s'est désolidarisé, aucune huile ne parviendra aux gicleurs
- Vérifiez que les durites d'huiles n'ont pas été bouchées suite à un écrasement ou un pliage
- Vérifiez que la pompe **fonctionne** (lancez une purge et examinez l'huile sortant des gicleurs)
- Vérifiez que les gicleurs ne sont pas **obstrués** (par exemple lors de l'installation par des résidus de graisse)

Trop d'huile atteint la chaîne (ceci peut ne pas être un problème) :

- Le **réglage** utilisé est trop riche.
- La **table** sélectionnée est trop riche.

- Fonctionnement avec un capteur de vitesse électronique : le **facteur de correction** est incorrect (trop faible)
- Quelque soit le type de capteur de vitesse utilisé : présence d'**interférences électromagnétiques**

Consultez le **manuel** pour obtenir plus d'informations concernant les réglages à utiliser.

Causes d'erreurs :

Ce qui suit s'applique quelque soit le type de capteur de vitesse utilisé (électronique ou magnétique) :

- **Il y a un problème d'interférences électromagnétiques.**

Voir 5. Interférences électromagnétiques

 **Les interférences électromagnétiques peuvent engendrer un débit excessivement riche**

Dans le cas du capteur de vitesse électronique uniquement :

- **Facteur de correction invalide, ou inapproprié**

Paramétrer un facteur de correction avec une valeur **inférieure** à sa valeur réelle entraîne **systématiquement** un débit trop riche, au prorata de la **marge d'erreur**.

 **Un facteur de correction invalide (trop faible) peut causer un débit excessivement riche**

Dans le cas du capteur de vitesse magnétique uniquement :

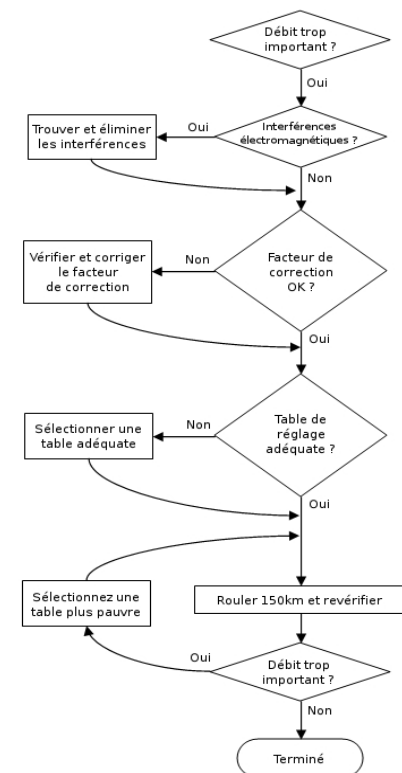
- Le capteur de vitesse peut se trouver trop près de l'aimant, ce qui peut générer des signaux en double. Ces signaux supplémentaires sont filtrés par le système à vitesse plus élevée, mais entraîneront un débit d'huile doublé à des vitesses inférieures à 50km/h.

Ceci constitue un problème devant être solutionné !

Voir 4. Capteur de vitesse magnétique pour plus d'informations à ce sujet.

- Le capteur de vitesse magnétique est endommagé et envoie des signaux en trop grand nombre.

Remarque : ceci peut se produire si l'interrupteur situé à l'intérieur du capteur se désolidarise et bouge à l'intérieur du boîtier. Malheureusement, ce problème est difficile à repérer. Dans le cas où le débit trop riche ne représente pas un problème avec le réglage sélectionné, alors vous pouvez remplacer le capteur de vitesse. Ce problème est cependant rare.



4. Capteur de vitesse magnétique

Le point apparaissant à droite de l'afficheur indique qu'aucun signal n'a été reçu du capteur de vitesse pendant les 2 dernières secondes.

Ce point devrait s'afficher lorsque vous immobilisez la moto, à un stop ou un feu rouge par exemple.

Lorsque vous repartez il devrait disparaître en moins de 10 mètres (environ 5 tours de roue)

Si le point s'affiche toujours après 5 tours de roue (ou alors s'affiche lorsque vous roulez), cela indique qu'**aucun signal** n'est reçu en provenance du capteur de vitesse.

4.1 Absence de signal

Le capteur de vitesse magnétique peut s'arrêter de générer des signaux si

- L'aimant ou le capteur se sont éloignés
- Le support peut avoir bougé ou bien être tordu
- Le capteur peut être fixé sur le bras oscillant et avoir bougé suite à un réglage de la tension de la chaîne. L'aimant et le capteur s'étant éloignés, plus aucun signal n'est généré.
- L'aimant ou le capteur se sont désolidarisés de la moto
- L'aimant s'est démagnétisé temporairement en raison de changements de température, ou de façon définitive en raison d'une surchauffe.

Placez le contrôleur en **mode paramétrage**

- Maintenez appuyées les touches [+] et [-] simultanément tout en mettant le contact de la moto

[Etape 1 - versions 2.09 et plus](#)

- **oH** apparaît
- maintenez appuyée la touche [-] jusqu'à ce que **0** ou **1** s'affiche
- **0** correspond au capteur de vitesse magnétique
- **1** correspond au capteur de vitesse électronique

Si nécessaire, passez la valeur à **0**, puis sauvegardez la modification. Consultez le **Manuel d'installation et d'utilisation : Paramétrage** pour plus d'informations

[Etape 1 - versions 2.07 et 2.08](#)

- **o1** apparaît
- Allez à **o2**

Maintenez appuyée la touche [-]

La valeur affichée doit être **00**. Dans le cas contraire, le contrôleur suppose que le capteur est de type électronique.

Si nécessaire, passez la valeur à **00**, puis sauvegardez la modification. Consultez **Manuel d'installation et d'utilisation : Paramétrage** pour plus d'informations

[Etape 1 - versions 2.05 et 2.06](#)

- **o1** apparaît

Vous êtes en mode capteur de vitesse magnétique, donc aucune action n'est requise

[Etape 2 – toutes versions](#)

Vérifiez la présence d'un signal en utilisant le mode de comptage des signaux (**ot**)

- appuyez plusieurs fois sur [+] jusqu'à ce qu'**ot** apparaisse
- maintenez appuyée la touche [-] pendant au moins 2 secondes jusqu'à voir **00** s'afficher

Tournez la roue pour vérifier la présence d'un signal. La valeur affichée devrait s'incrémenter de 1 à chaque fois qu'un signal est reçu.

Si le compteur reste à **00**, cela signifie que le contrôleur ne reçoit **aucun signal**.

[Etape 3](#)

Laissez le contrôleur en mode de comptage des signaux (**ot**)

Vérifiez maintenant qu'un signal est envoyé par le capteur de vitesse.

En utilisant un multimètre :

- Ouvrez le boîtier de connexions
- Vérifiez la présence d'un signal aux connecteurs 1 et 2 lorsque vous tournez la roue

Si :

- Le multimètre indique qu'un signal est effectivement reçu
- mais que le compteur de signaux reste sur **00**

a) soit il y a un défaut dans le circuit imprimé du boîtier de connexions
b) soit l'entrée du contrôleur a été endommagée. Veuillez contacter PRO-OILER.

[Etape 4](#)

Si le multimètre indique qu'aucun signal n'est reçu

- Déconnectez les fils du capteur de vitesse au niveau du boîtier de connexions (connecteurs 1 et 2)
- Répétez le test précédent directement au niveau des fils du capteur de vitesse (pour éliminer l'hypothèse d'un problème lié aux connecteurs de fils)

Si il n'y a toujours pas de signal provenant du capteur de vitesse :

- Prenez un aimant (n'importe lequel fera l'affaire) et tout en le tenant dans votre main, faites-le passer devant le capteur de vitesse, et observez si un signal est généré.
- Si il n'y a toujours pas de signal, alors le **capteur de vitesse magnétique** peut être défectueux.

- Si il y a un signal alors le problème peut être dû au fait que l'**aimant** et le **capteur** sont trop distants l'un de l'autre. Voir [4.2 Signal intermittent](#)

4.2 Signal intermittent

L'aimant est sensible à la chaleur, ce qui signifie que sa force magnétique diminue lorsque la température augmente.

Si la distance entre le capteur et l'aimant est **trop importante**, cela peut provoquer un échauffement de l'aimant suffisant pour générer la perte du signal. Comme il s'agit d'une situation temporaire, l'envoi du signal est intermittent.

Il peut par exemple y avoir des signaux générés tôt le matin, lorsque les pièces sont froides.

- Puis après un roulage, le point rouge situé à droite de l'afficheur s'illumine, indiquant la disparition du signal
- Dans d'autres cas, le signal peut revenir à haute vitesse, lorsque le vent refroidit l'aimant

Le remède aux signaux intermittents est généralement de **rapprocher le capteur de l'aimant**.

4.2 Signaux multiples

[Symptôme 1 :](#)

Des signaux multiples peuvent être générés par le capteur de vitesse magnétique lorsque :

- Le capteur est trop près de l'aimant
- L'aimant passe dans le sens de la longueur du capteur

Dans ces cas, l'interrupteur du capteur est fermé, puis ouvert, et de nouveau fermé.

Remède :

Ajustez la position du capteur par rapport à l'aimant.

[Symptôme 2 :](#)

Des signaux multiples et irréguliers ou imprévisibles peuvent être générés lorsque l'enveloppe en verre de l'interrupteur est cassée.

Remède :

Remplacer le capteur de vitesse magnétique.

5. Interférences électromagnétiques

Le PRO-OILER utilise les signaux du capteur de vitesse électronique ou magnétique pour déterminer la distance parcourue par la moto, et ainsi activer la pompe aux bons moments.

Les interférences électromagnétiques se produisent lorsque du bruit électronique est capté et interprété par le PRO-OILER comme étant de vrais signaux émis par le capteur de vitesse. Le PRO-OILER considère toute variation de voltage supérieure à 1,25V comme étant un signal.

L'impact sur le débit dépendra de l'importance des interférences électromagnétiques :

- Si il s'agit de signaux en nombre peu élevés (quelques signaux chaque seconde), cela aura peu d'influence sur le débit d'huile.
- Dans le pire des cas, une interférence électromagnétique est émise à chaque allumage des bougies ou rotation de l'alternateur. Cela va provoquer un débit excessivement riche.
- Les interférences électromagnétiques peuvent être intermittentes, variant en fonction de facteurs imprévisibles comme la température. En plus de rendre le calibrage difficile voire impossible, les interférences électromagnétiques intermittentes peuvent entraîner quelques surprises désagréables.



[Les interférences électromagnétiques peuvent entraîner un débit excessivement riche, et ce problème DOIT donc être résolu](#)

Les deux principales sources d'interférences électromagnétiques reçues par le PRO-OILER sont :

- **Une mauvaise mise à la masse** – c'est de loin la **cause la plus probable**.
- **Un routage inapproprié** des fils du PRO-OILER. Ceci est le cas si les fils du capteur de vitesse ou du contrôleur passent trop près des bobines d'allumage ou de toute autre source de fortes interférences électromagnétiques.

[Mauvaise mise à la masse :](#)

Une connexion de mise à la masse mal serrée ou intermittente peut être à l'origine du problème. Vous devez vérifier ce point.

D'un autre côté, une connexion mal serrée pourrait causer d'autres symptômes, comme un redémarrage spontané du contrôleur, et cela aurait dû préalablement vous alerter quant à l'existence d'un problème.

Quelque soit l'élément de la moto auquel la masse du PRO-OILER est connectée, cette pièce peut ne pas **fonctionner** correctement comme masse adéquate. Vous pourriez utiliser une connexion plaquée or à cet endroit, et vous auriez toujours un problème de mise à la masse. En d'autres termes, cette pièce dispose d'une **mauvaise conductivité**.

Pour résumer :

Les signaux empruntent le chemin le plus court.

Il n'y a pas de solution miracle, mais cependant les indications suivantes peuvent vous aider :

- Connectez la masse au cadre



Ne connectez **jamais** le fil de masse directement sur la batterie. Cela engendrerait vraisemblablement des interférences électromagnétiques.

- Si la moto est équipée d'une boucle arrière boulonnée au cadre, connectez le fil de masse sur la partie **avant** du cadre.
- Si le cadre de la moto est peint, nettoyez le pas de la vis où vous connectez le fil de masse avec un taraud.
- Si la moto dispose d'un capteur de vitesse au niveau du pignon de sortie de boîte, positionnez le fil de masse temporairement sur un boulon de fixation du moteur et vérifiez la présence d'interférences électromagnétiques. S'il n'y a plus d'interférences électromagnétiques, essayez de connecter le fil de masse du PRO-OILER au fil de masse du capteur de vitesse électronique.

Routage des câbles :

Si l'un des fils du PRO-OILER (que ce soit ceux du contrôleur ou du capteur de vitesse) passent trop près d'une forte source d'interférences électromagnétiques, ils fonctionnent alors comme une antenne réceptrice.

Les sources fréquentes d'interférences électromagnétiques sont les bobines d'allumage, les injecteurs et quelques autres composants de la moto.

Dans certains cas, le fait de passer les fils à moins de 15cm des bobines d'allumage peut être suffisant pour causer un problème, si l'anti-parasitage est insuffisant. La distance varie d'une moto à l'autre, et parfois même entre plusieurs exemplaires du même modèle de moto.

En pratique, les interférences électromagnétiques dues à un routage inadéquat des fils sont rares.

Résoudre les problèmes liés aux interférences électromagnétiques :

Il n'y a pas d'autre solution qu'une recherche minutieuse.

La solution peut être très simple à trouver, et parfois elle peut demander quelques efforts...

Le schéma situé à droite devrait vous aider dans cette recherche.

En cas de doute, contactez PRO-OILER.

6. Contrôleur

S'il n'y a pas de courant arrivant au contrôleur même lorsque le contact est mis :

- Vérifiez que la mise à la masse est bonne. Une mauvaise mise à la masse est un problème majeur, et peut engendrer un comportement erratique, incluant le redémarrage spontané du contrôleur.
- *Remarque* : la masse doit être prise sur le cadre et **non** sur la batterie.
- Si l'alimentation en courant est prise depuis l'éclairage, vérifiez que les lumières sont bien allumées !

Généralement, le contrôleur fonctionne parfaitement bien, ou alors il y a un problème. Tout scintillement de l'affichage, affichage de symboles étranges ou comportement erratique indique que le contrôleur doit être vérifié ou remplacé.

7. Gicleurs d'huile

La plupart des temps, il est facile de détecter un problème au niveau des gicleurs d'huile.

Une vérification visuelle rapide indiquera si le support s'est détaché, si la vis retenant les gicleurs s'est dévissée ou bien s'il y a un autre problème mécanique.

Si les gicleurs d'huile s'orientent souvent vers le haut

- Vérifiez que la chaîne ne touche pas le support des gicleurs. Tout contact laissera des traces visibles.
- *Important* : une chaîne peut osciller jusqu'à 10 ou 15mm plus loin que vous n'êtes en mesure de la pousser à la main. Il est peu probable que vous disposiez de la force nécessaire pour la faire se déplacer sur toute cette hauteur juste en la poussant vers le haut.

Les gicleurs d'huile doivent toucher légèrement les côtés de la couronne et ne pas entrer en contact avec les boulons de la couronne, les bâtons de jante, les dents de la couronne, ou les évidements réalisés dans la couronne pour l'alléger.

Tout contact va généralement être fatal aux gicleurs d'huile car il exercera d'importantes contraintes mécaniques sur ces pièces.

Il est possible que les gicleurs pivotent légèrement sur leur axe, ce qui peut les mettre en contact avec un élément de la moto. Serrez suffisamment le boulon retenant les gicleurs afin d'éviter tout pivotement.

Remarques :

Les gicleurs à bras longs des versions antérieures (avant avril 2004) sont plus sensibles aux problèmes d'alignement : tout mouvement s'en trouve amplifié.

Les bras courts à auto centrage de la version actuelle (introduite à partir d'avril 2006) résolvent ce problème d'alignement, rendant par là même l'installation plus facile et le système plus fiable.



Dans le cas où un bras des gicleurs viendrait à se rompre, vous pouvez temporairement vous dépanner en bouchant le gicleur cassé au moyen d'un chewing-gum par exemple. L'huile continuera à s'écouler par le bras non endommagé (cela ne concerne uniquement les gicleurs livrés avant avril 2006)

Si l'huile ne sort que par un des deux gicleurs, il est probable que l'autre gicleur est bouché par de la graisse de chaîne.

Cela peut se produire lors de l'installation du PRO-OILER, si le kit chaîne n'a pas été nettoyé. L'huile prend alors le chemin le plus facile, et sort par le gicleur qui n'est pas bouché. Pour déboucher le gicleur, trempez-le dans du dégraissant ou de l'huile de paraffine, et débouchez le trou en utilisant un fin fil de fer.

Résolution des problèmes d'interférences électromagnétiques

