

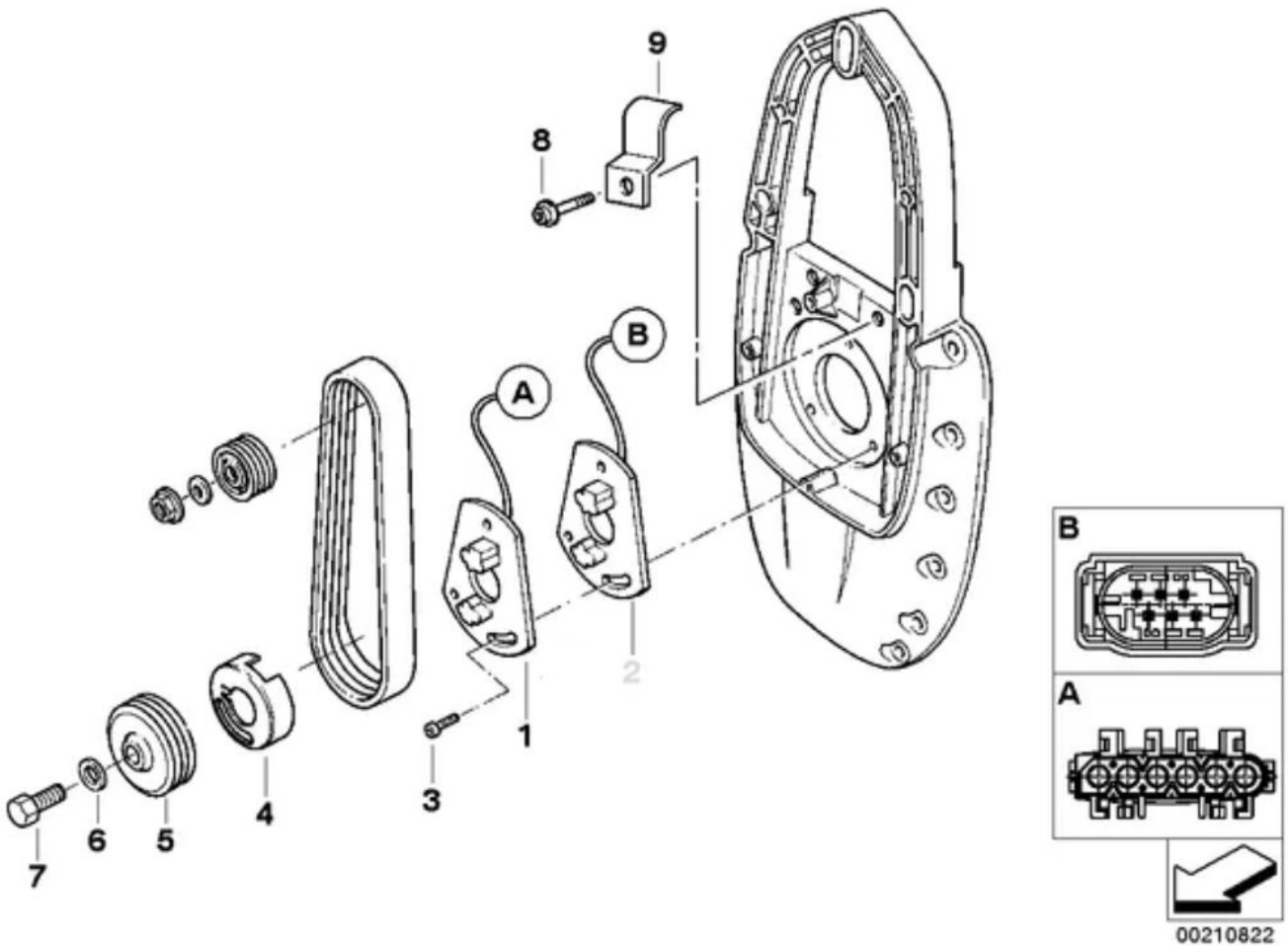


BMW R 1100 GS - Juill. 1995
BMW R 850 R - Déc. 2000
 Roues à rayons - sans A.B.S.



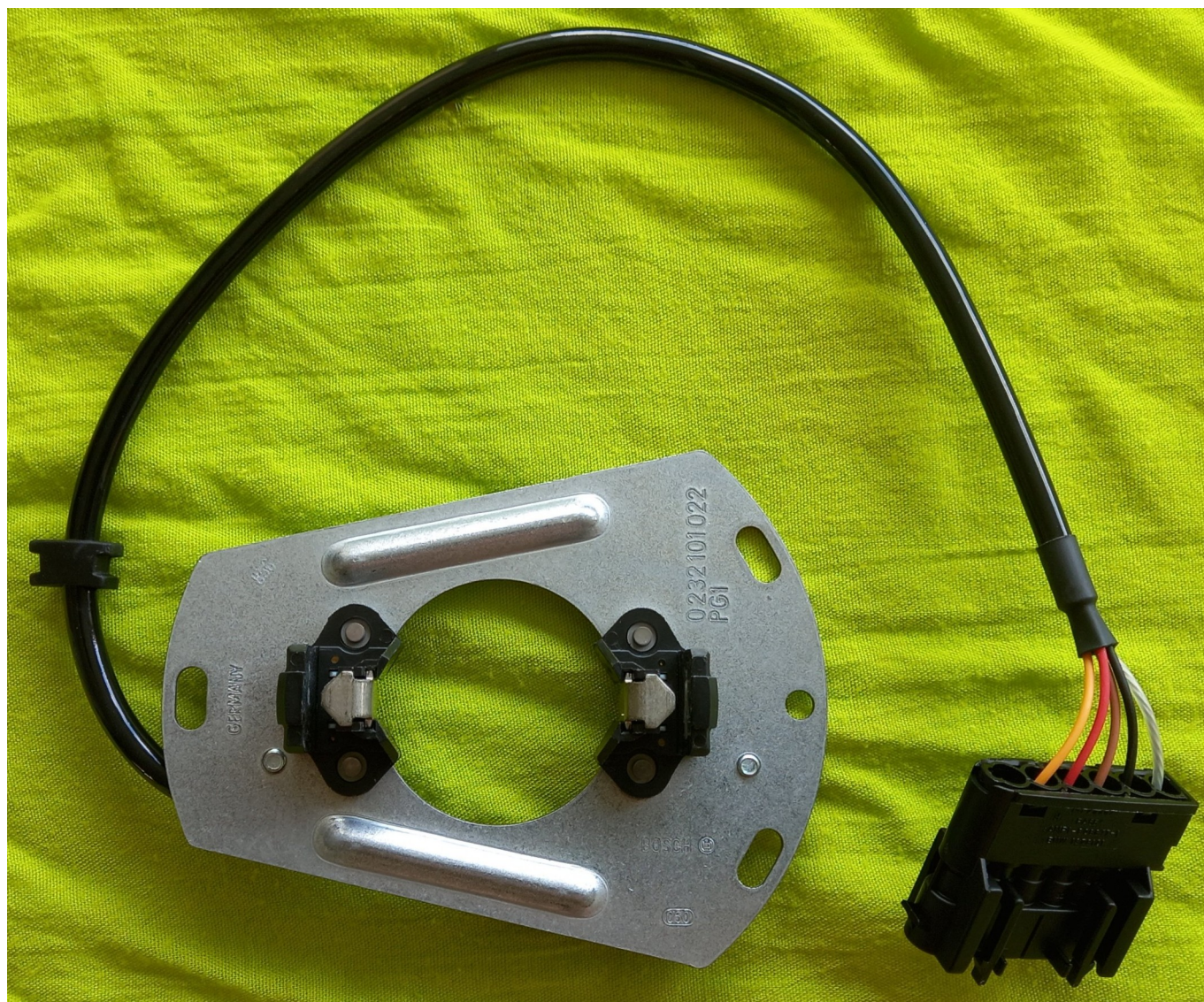
CAPTEURS à EFFET HALL
CÂBLAGE

ÉCLATÉ des PIÈCES

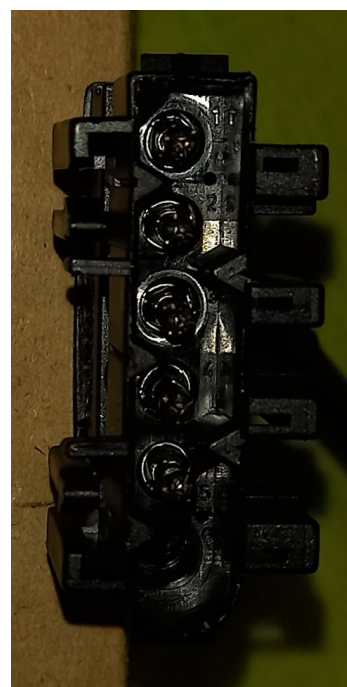
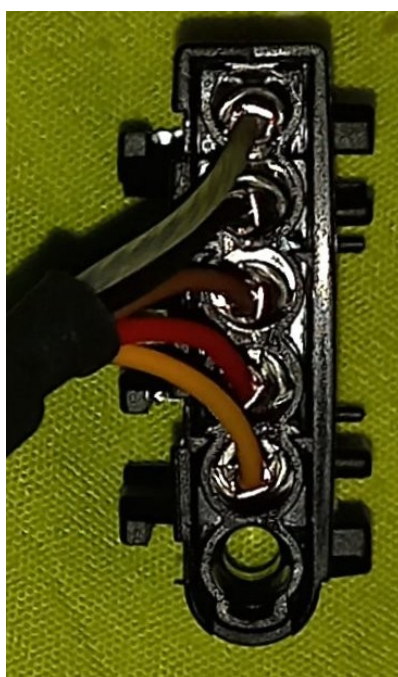
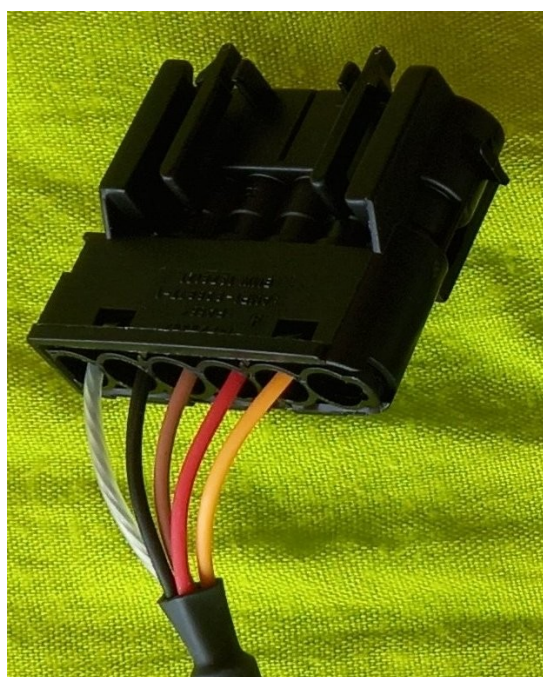


N°	Descriptions	Supplément	Qté	A partir de	Jusqu'à	Référence pièce	Prix	Note
	fiche plate a 6 poles							
01	Generateur d'impulsions d'allumage		1			12112306137	\$340.18	+vieille matière
03	Vis Isa	M5X8	3			07129905119		
04	Rotor		1			12141342853	\$11.52	+vieille matière
05	Poulie de vilebrequin		1			12311341912	\$42.53	
06	Plaque d'appui		1			11311341572	\$2.96	
07	Vis six pans	M10X35	1			07119900545	\$2.20	
08	Vis Isa avec rondelle	M6X30-U0-8.8	1			07129905537	\$1.09	
09	Support		1			12111341535	\$4.32	

DESCRIPTION :

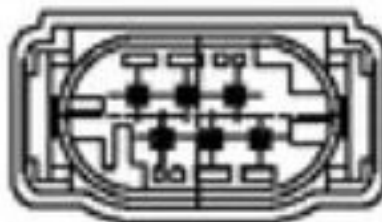


L'ensemble : capteurs , prise , passe fil

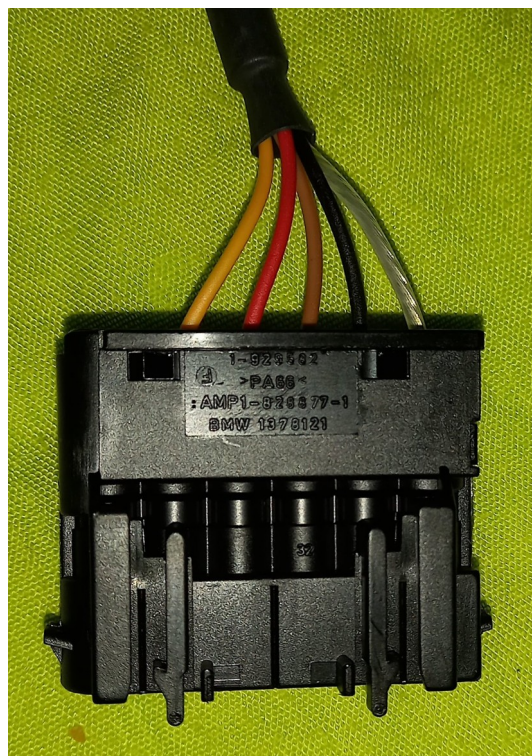
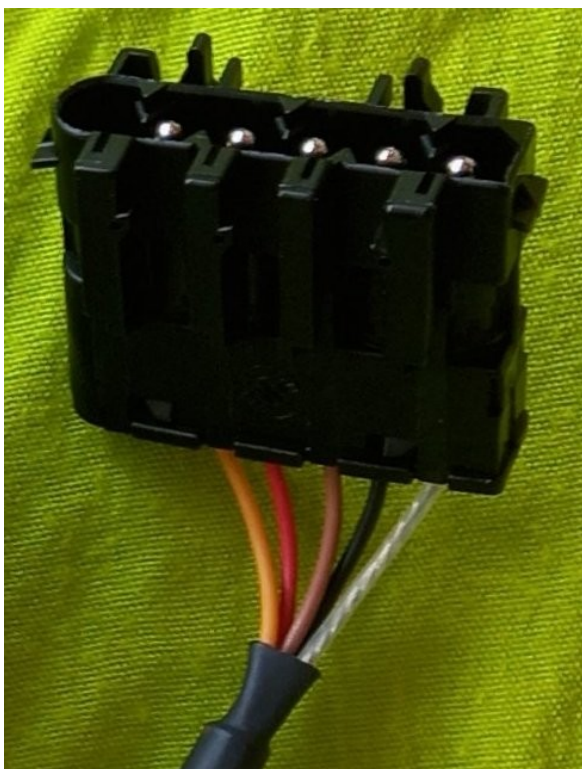
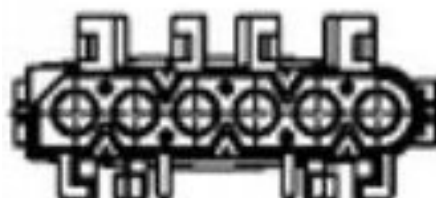


Il existe deux types de prises pour ces capteurs

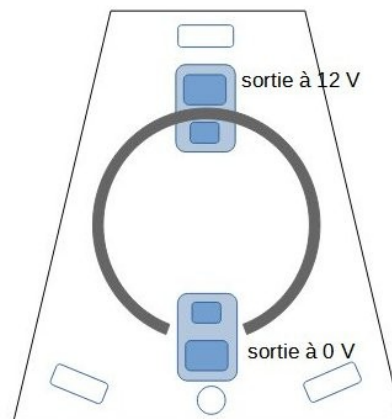
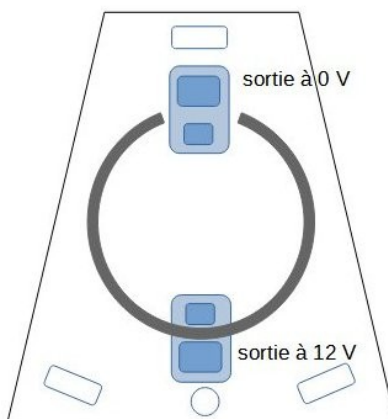
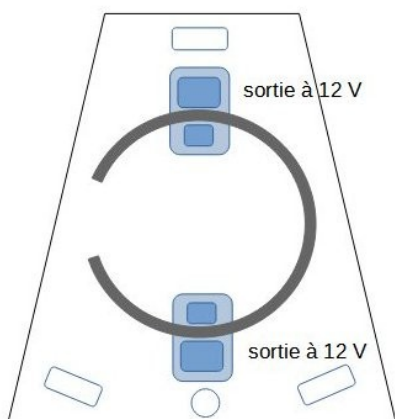
- Une prise à 6 broches en quinconce



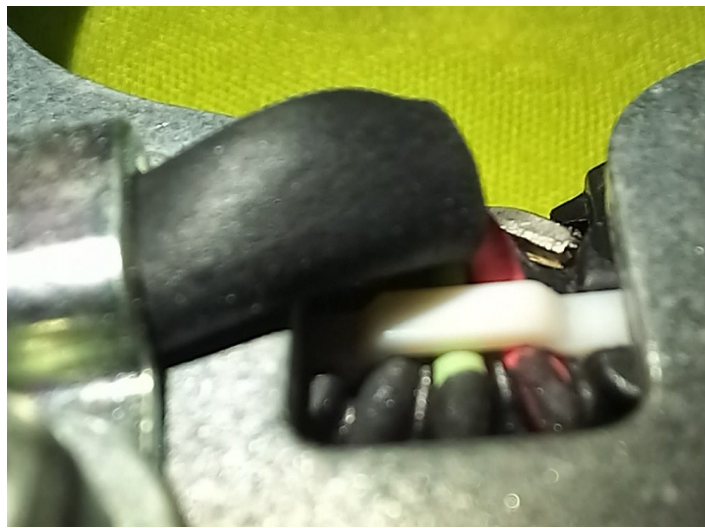
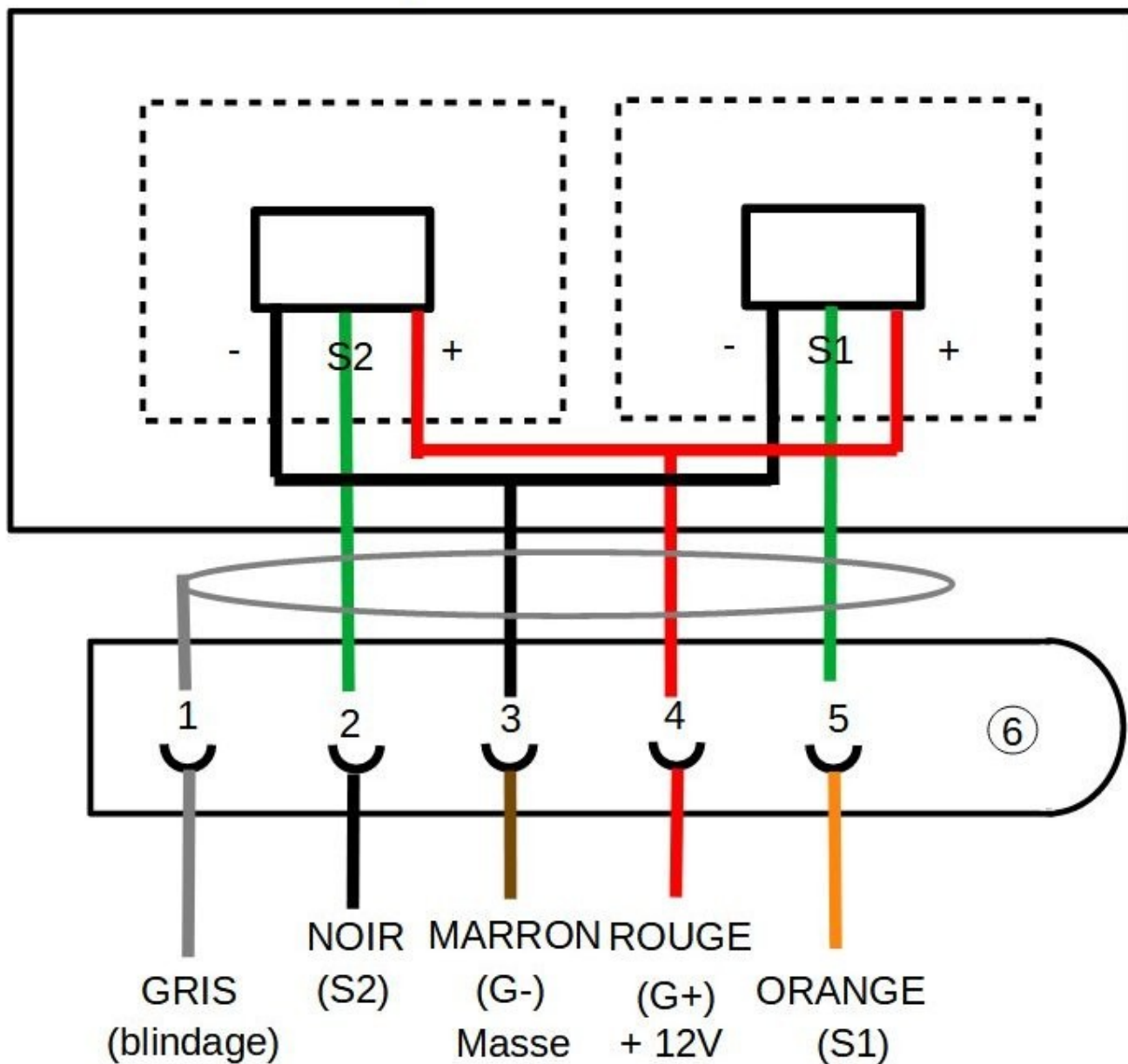
- Une prise à 6 broches en ligne
celle que j'ai trouvé sur mes deux motos



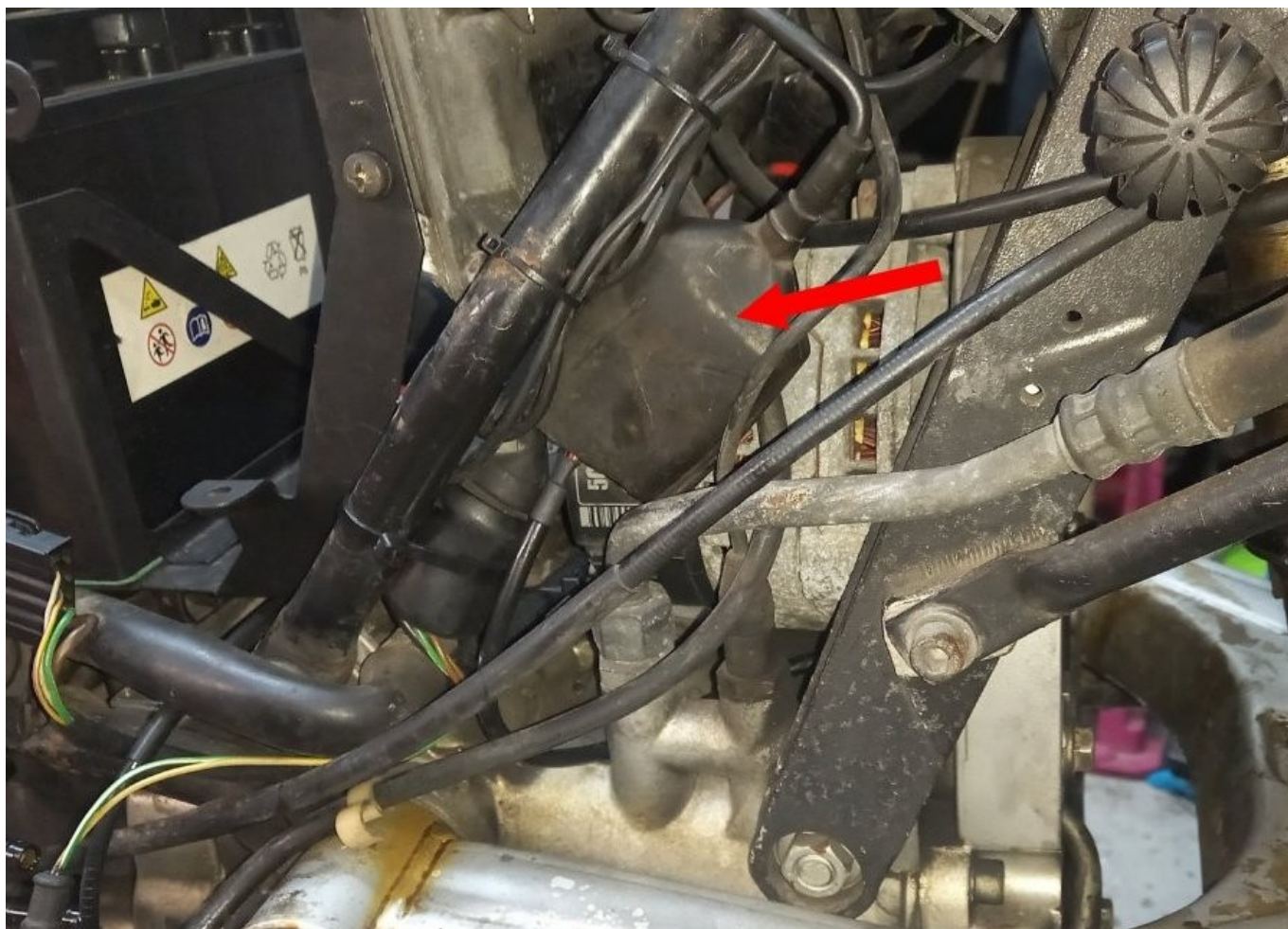
CAPTEURS A EFFET HALL



Capteurs Effet HALL



La prise est située sous l'avant du réservoir avec un capuchon plastique de protection.



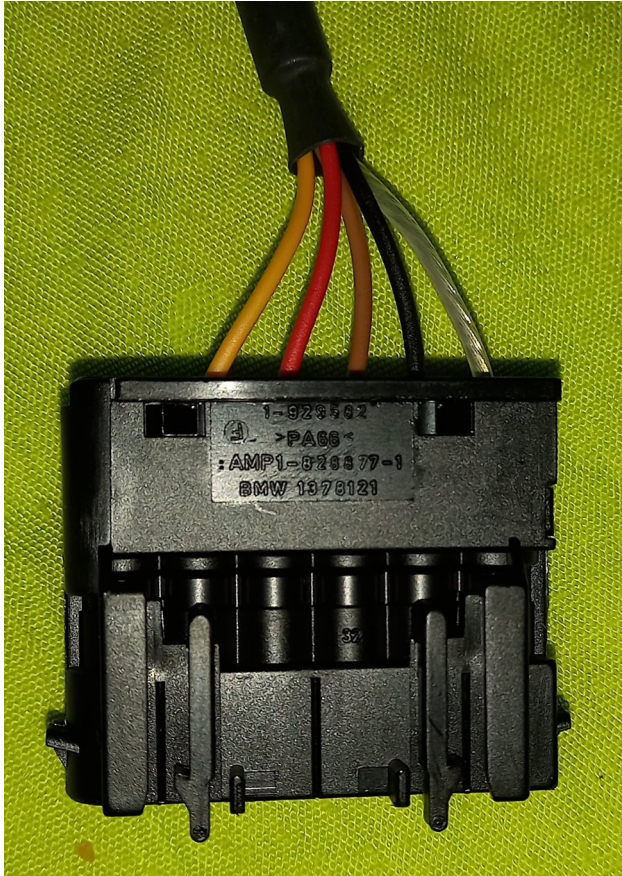
à noter les deux petits clips de verrouillage sur les cotés.

PROBLÈMES RENCONTRES

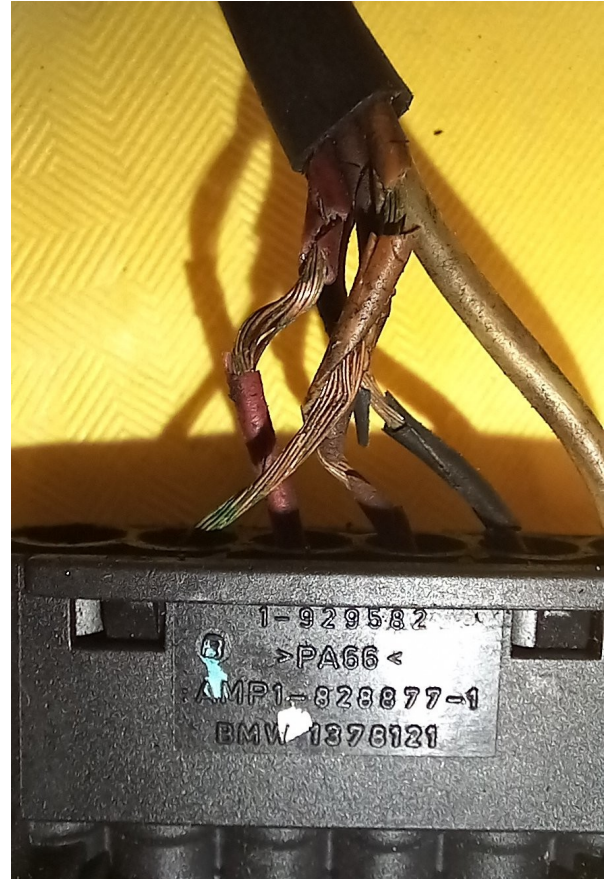
Avec le temps , la partie du câble entre la prise et les fils qui sortent des capteurs se détériore avec perte de l'isolation. En effet cette zone est soumise à des températures élevées en particulier sur les modèles qui comportent un tuyau de circulation d'huile à ce niveau.

On peut changer l'ensemble ou ne changer que la partie du câblage détériorée après avoir vérifié que le problème ne vient pas des capteurs HALL.

NEUF



PAS NEUF !



TEST DES CAPTEURS

On peut assez facilement tester le fonctionnement des capteurs sur la platine débranchée :

- Relier les plus : borne 4 (fil rouge) à un plus 12 V.
- Relier les moins : borne 3 (fil marron) à la masse au 0 V.
- Tester successivement les capteurs avec un voltmètre branché entre la masse et les sorties 2 (fil noir) puis 5 (fil orange) des deux capteurs.
- Au repos la tension doit être de 0 Volts.
- Avec un morceau de fer dans l'entrefer du capteur , la tension doit passer à 12 Volts.

BIBLIOGRAPHIE

La documentation BMW
La Revue Moto Technique
RealOEM.com

Isatis : [La BMW R1100 RT \(free.fr\)](#)

JcJames : [Mécanique entretien et restauration motos \(free.fr\)](#)

Le forum Motards BM'istes : [Forum Motards BM'istes \(forumpro.fr\)](#)

Le forum motos anciennes BMW : [Forum motos anciennes BMW \(motards.net\)](#)

[Maintenance et modifications de la BMW R1100S \(xn--le-fanfou-j4a.net\)](#)

Diagnosing and Replacing the Oilhead Hall Effect Ignition Impulse Sending Unit (par Dana E. Hager) très complet mais en anglais

[R1100GS - 1100 tours max \(Capteur Hall\)](#)

Tous ceux que j'ai oublié de citer mais que je remercie néanmoins.

fantasiadl

13/10/2021

17/12/2022