

## 50900 Contacteur de béquille latérale

### 50910 Modifications sur les R1100 et R850 dérivés

Le contacteur de béquille latérale est bien chiant (doux euphémisme) car il ne permet pas de laisser tourner le moteur au point mort sur la latérale (pour ouvrir la porte du garage par exemple). Avant 02/96, il a la réf. BMW 61.31-2 306 212 et après 02/96, il a la réf. BMW 61.31-2 306 060 et m'a coûté 25.17 € le 01JUN02 chez BMW Allemagne. Celui des modèles R850/1150/1200 a la réf. BMW 61.31-2 305 950. Anecdote : j'ai cassé le mien le jour où j'ai démonté les béquilles pour installer des graisseurs sur leurs paliers.

Première solution : court-circuiter le contacteur. C'est donc comme si la moto croyait que la béquille est toujours repliée. Il devient possible de partir avec la béquille latérale dépliée. **C'est très dangereux !** A faire en toute connaissance de cause sachant que personne n'est infaillible.

Seconde solution : réussir à se procurer le câble réf. BMW 61.13-2 317 699 et un relais réf. BMW 61.36-2 306 888 (le même que celui du démarreur, voir la boîte à fusibles). Celui-ci se monte entre connecteur du contacteur et connecteur du point mort. Coupure uniquement en cas de passage de vitesse. Il semblerait que cela soit le câble prévu à l'origine pour les motos devant équiper les administrations (Police,...etc.). Voir [www.ibmw.org/R1100tech](http://www.ibmw.org/R1100tech) pages

Troisième solution : adapter le câble de la R1150 sur la R1100. L'inconvénient ayant été levé sur ces modèles, on peut supposer qu'un câble dans le genre de celui de la seconde solution est prévu d'origine. Il va falloir que vous fassiez votre recherche seul car j'ai opté pour une solution plus « cheap »

Quatrième solution : copier le câble de la seconde solution (ce qui revient aussi à utiliser un schéma de câblage comme on le trouve sur n'importe quelle moto japonaise). Le connecteur du contacteur de point mort sous la boîte à fusibles est de marque AMP référence 1-828815-1 et 1-828816-1. Celui du contacteur de béquille latérale est de marque inconnue, référence A2 et A4. Comme il semble extrêmement difficile de s'en procurer, on moulera / coulera des contre-connecteurs autour des cosses avec de la colle thermofusible. Enduire les connecteurs servant de moule avec de la graisse pour autoriser un démoulage ultérieur facile. Schéma simplifié du branchement sur la fiche 90900. Ce n'est pas tout à fait le schéma que j'avais imaginé au départ. Mais avec mon montage initial, impossible de démarrer sans tirer le levier d'embrayage. Je n'ai jamais été excellent électricien. Je me suis donc rabattu sur la solution du schéma de la fiche 90900 trouvé sur le Net. Son auteur (un mécanicien de l'aviation civile hollandaise) a ajouté après quelques essais une diode pour éviter des courants de fuites qui le perturbaient. Les références du site et de la diode sont sur la fiche 90900.

Cinquième solution : brancher le contacteur en série avec le contacteur de point mort. Une fois le moteur démarré, on peut déplier la latérale sans qu'il y ait coupure du moteur. Il devient possible de partir avec la béquille latérale sortie. **C'est très dangereux !** A faire en toute connaissance de cause sachant que personne n'est infaillible.