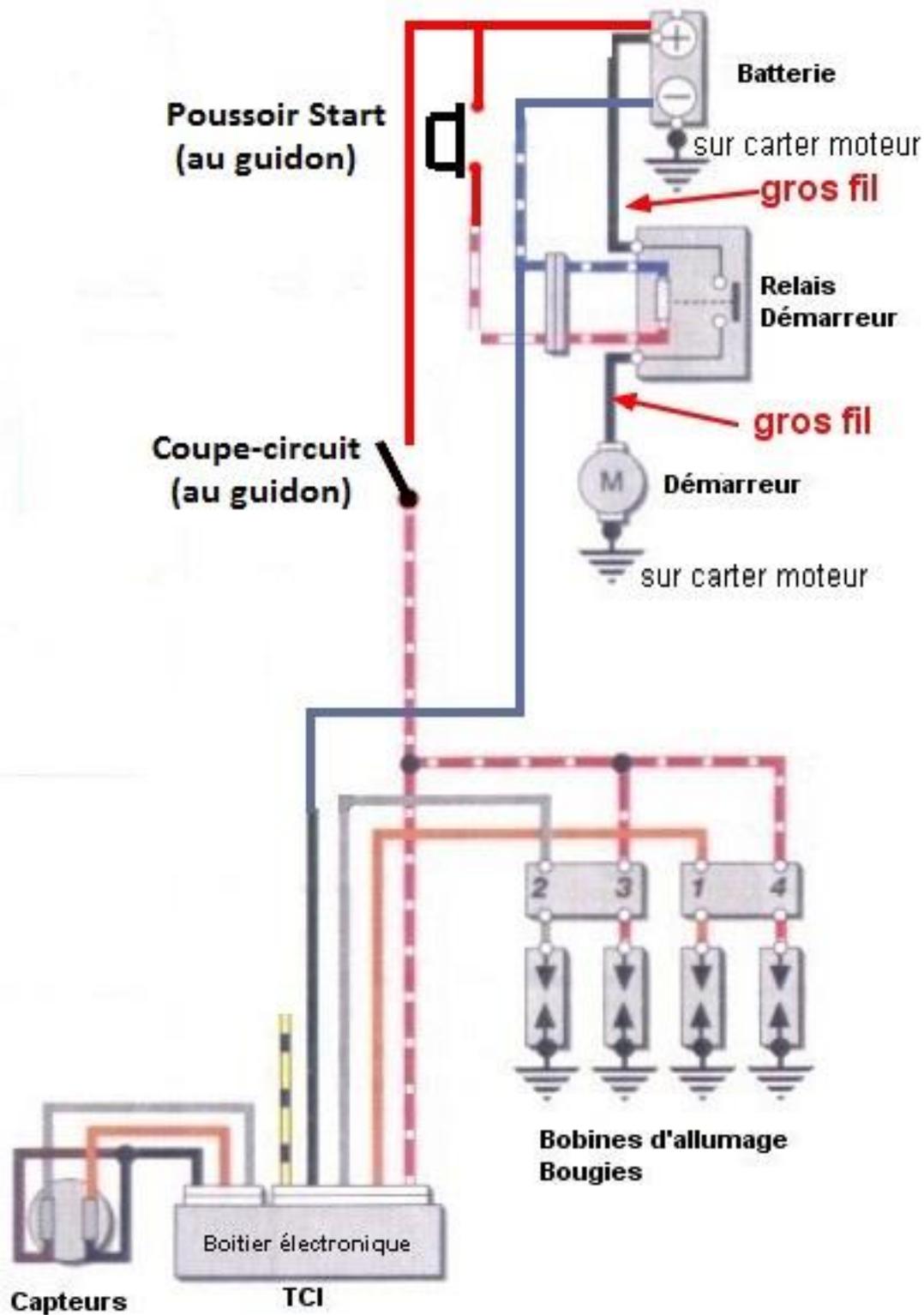


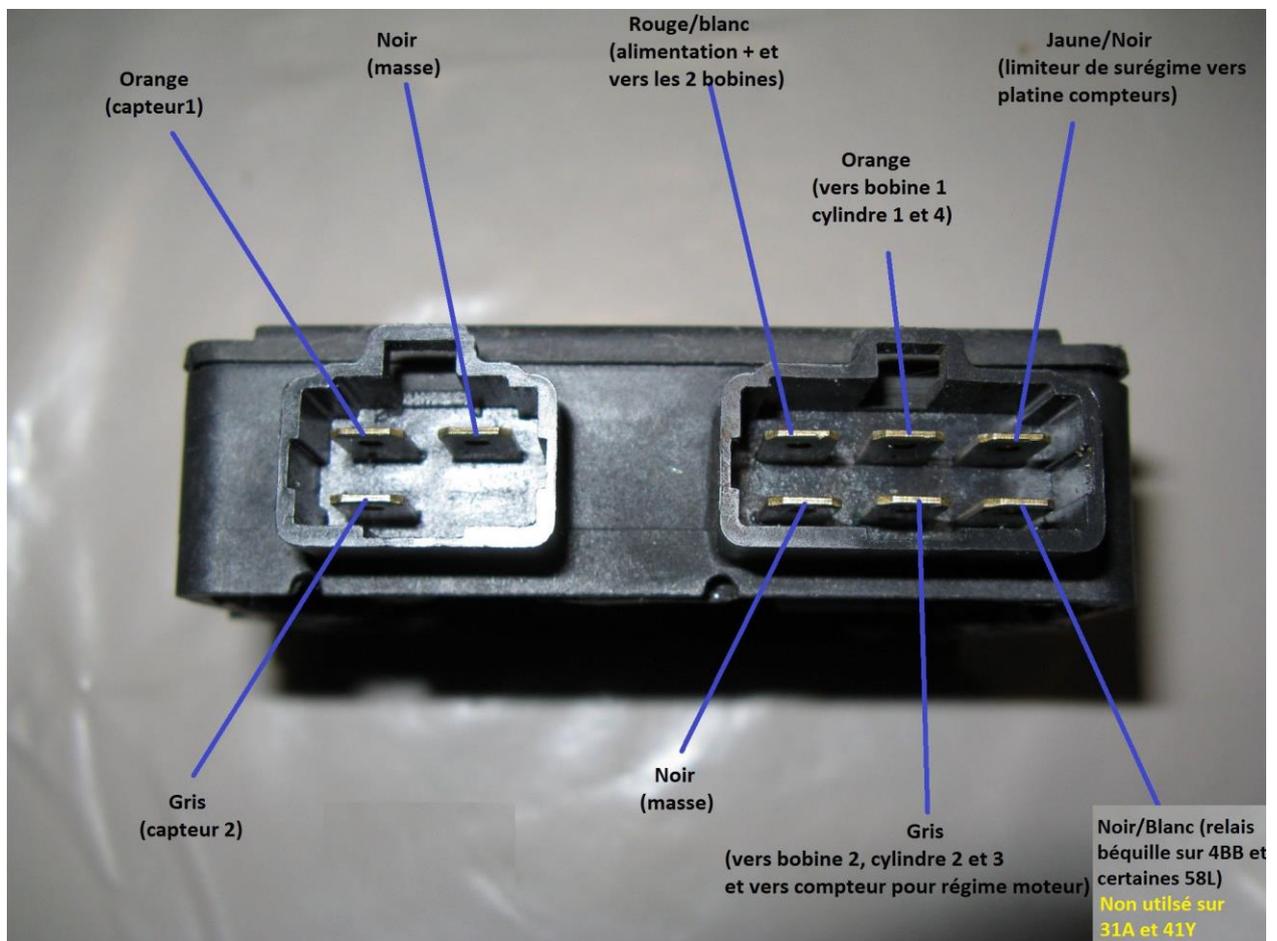
# TCI XJ 900 et XJ 750

## 1) Principe de fonctionnement de l'allumage

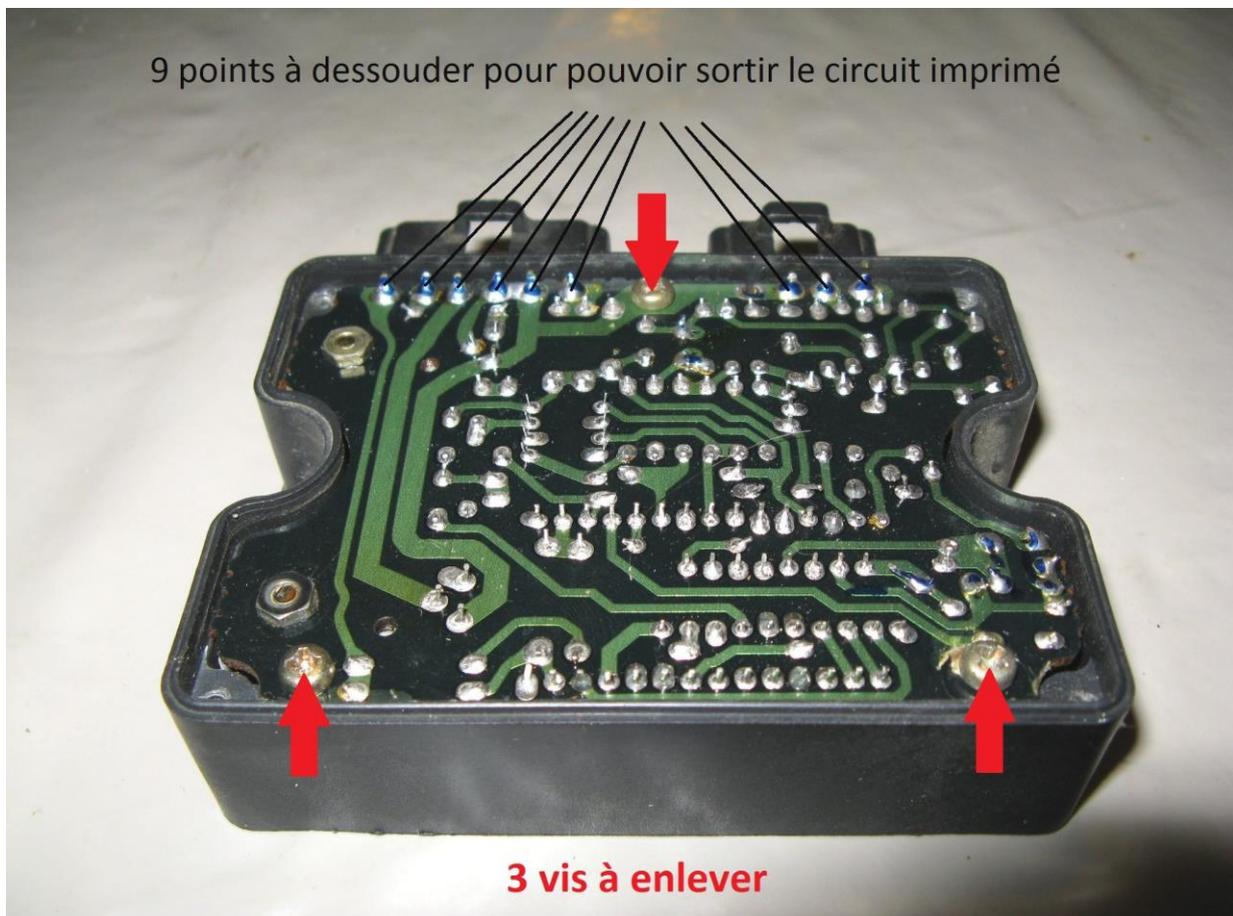




### 3) TCI et connexions



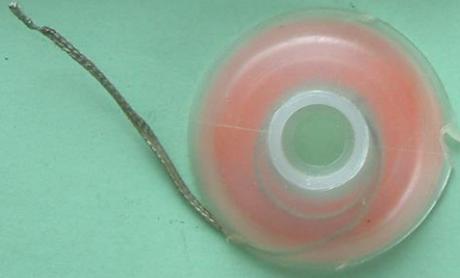
#### 4) Ouverture TCI



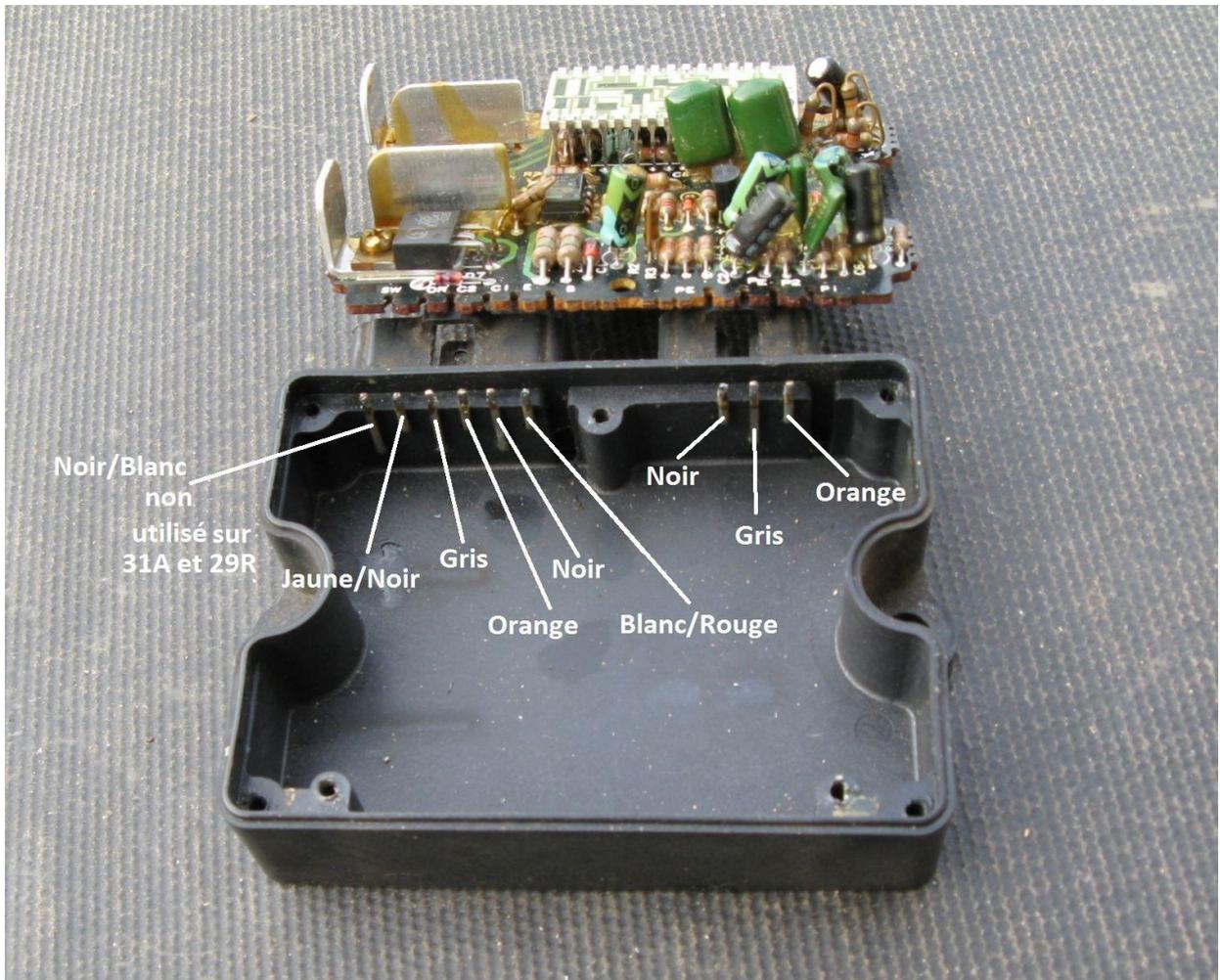
Pompe à dessouder



ou



Tresse à dessouder



## 5) Les TCI des XJ 900 (31A-58L-4BB) et des XJ 750 (41Y)



XJ 900 31A

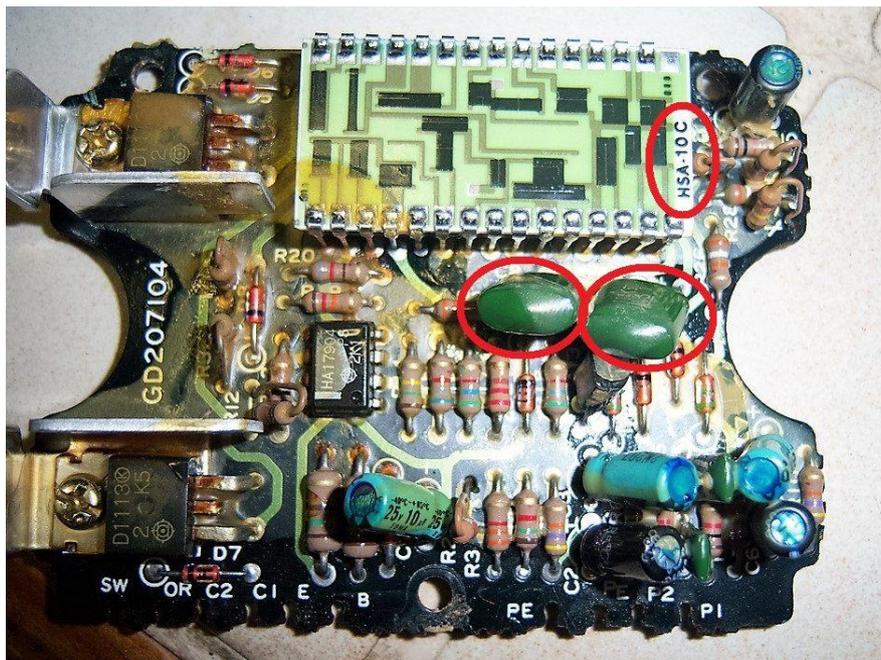


XJ900 58L et 4BB



XJ 750 (41Y)

Différences entre les 3 TCIs



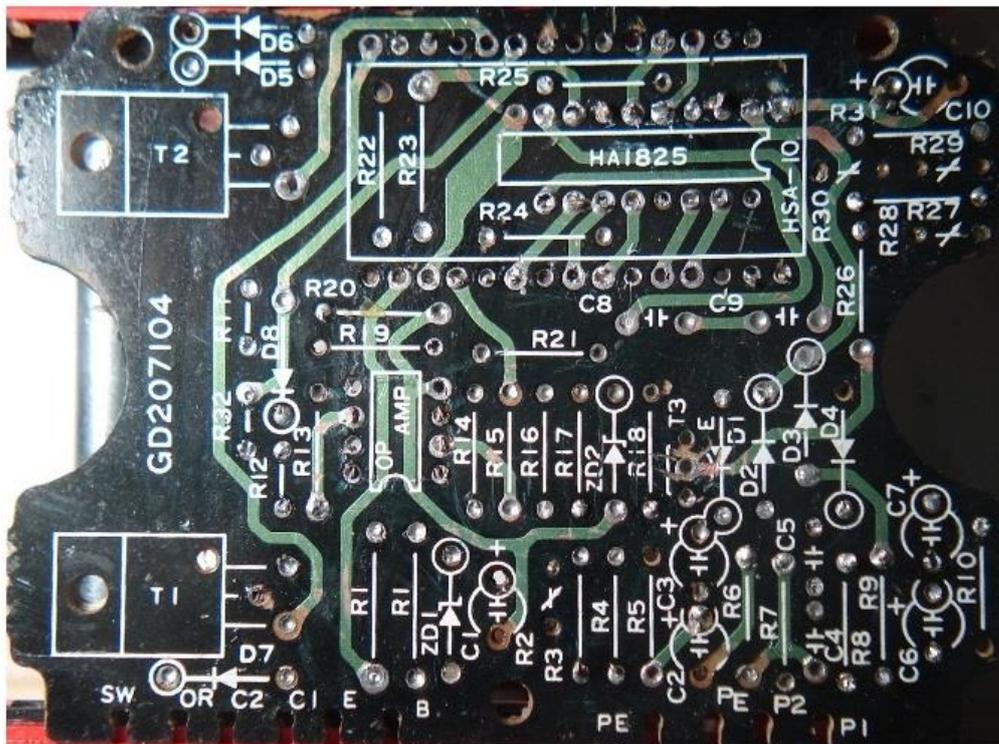
31A-10 : EEPROM **HSA-10C** avec les 2 condensateurs verts

58L-10 : EEPROM **HSA-10B** avec les 2 condensateurs verts

29R-10 : EEPROM **HSA-10A** mais les 2 condensateurs verts sont **inexistants**

## 6) Circuit électrique

Circuit imprimé coté composants (31A-10, 58L-10 et 29R-10)

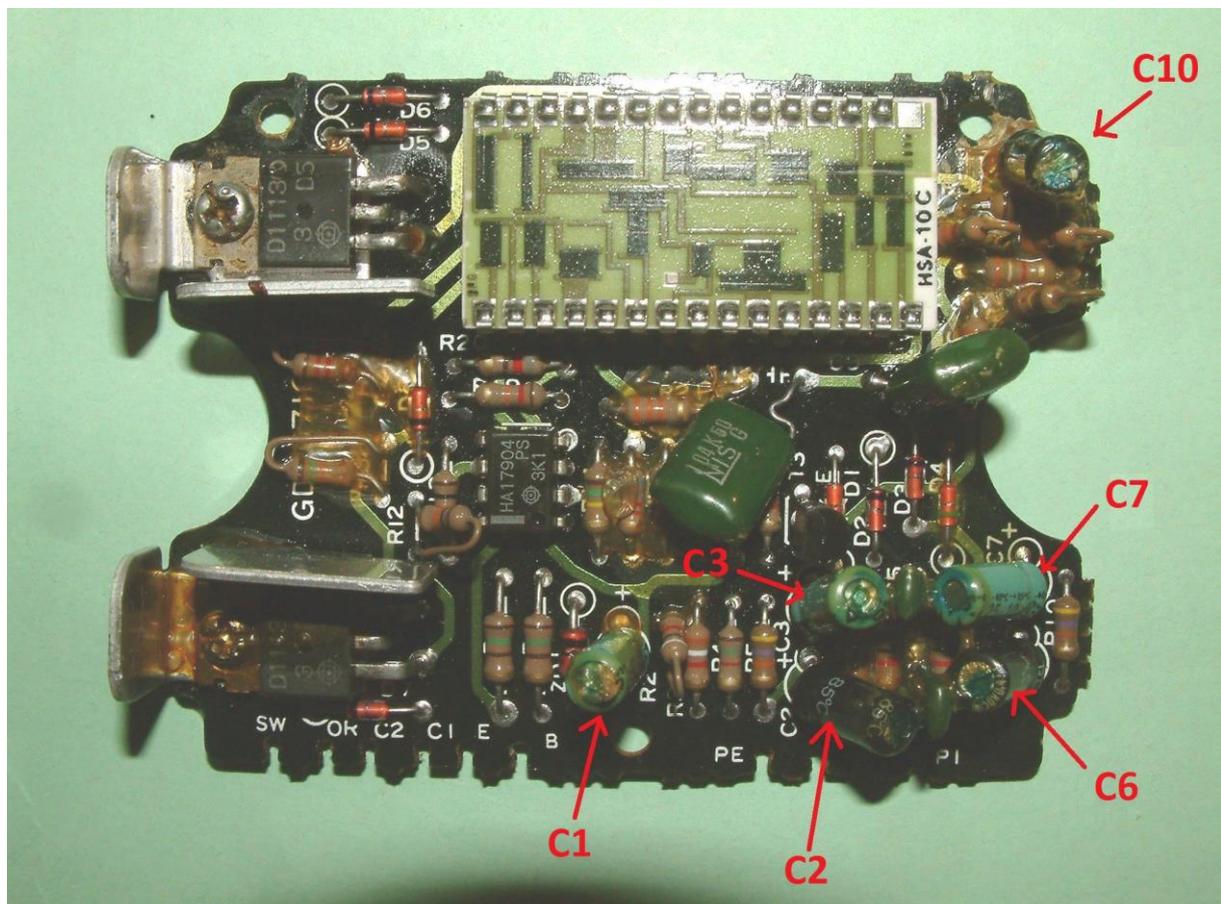


Composant	Valeur ou équivalent	Composant	Valeur
<b>Condensateurs</b>		<b>Résistances</b>	ohms
<b>C01</b>	10 $\mu$ F 25V (chimique)	<b>R01</b>	150
<b>C02</b>	0,47 $\mu$ F 50V (chimique)	<b>R02-1</b>	150
<b>C03</b>	10 $\mu$ F 25V (chimique)	<b>R02-2</b>	11K
<b>C04</b>	472K 50V (4700 pF)	<b>R03</b>	3,9K
<b>C05</b>	472K 50V (4700 pF)	<b>R04</b>	1,5K
<b>C06</b>	0,47 $\mu$ F 50V (chimique)	<b>R05</b>	47K
<b>C07</b>	10 $\mu$ F 25V (chimique)	<b>R06</b>	160K
<b>C08</b> (inexistant sur TCI 29R)	104K 50V (100000 pF)	<b>R07</b>	1,5K
<b>C09</b> (inexistant sur TCI 29R)	104K 50V (100000 pF)	<b>R08</b>	1,6K
<b>C10</b>	2,2 $\mu$ F 50V (chimique)	<b>R09</b>	160K
		<b>R10</b>	47K
<b>Diodes</b>		<b>R11</b>	1,2K
<b>D01</b>	?	<b>R12</b>	16K
<b>D02</b>	1N4148	<b>R13</b>	16K
<b>D03</b>	1N4148	<b>R14</b>	160K
<b>D04</b>	?	<b>R15</b>	6,6K
<b>D05</b>	1N4148	<b>R16</b>	5,6K
<b>D06</b>	1N4148	<b>R17</b>	220
<b>D07</b>	1N4148	<b>R18</b>	5.6K
<b>D08</b>	1N4148	<b>R19</b>	12K
<b>ZD1</b>	Diode Zener 8V	<b>R20</b>	620
<b>ZD2</b>	Diode Zener 4,5V	<b>R21</b>	33K
		<b>R22</b>	Sous HSA
<b>Transistors</b>		<b>R23</b>	Sous HSA

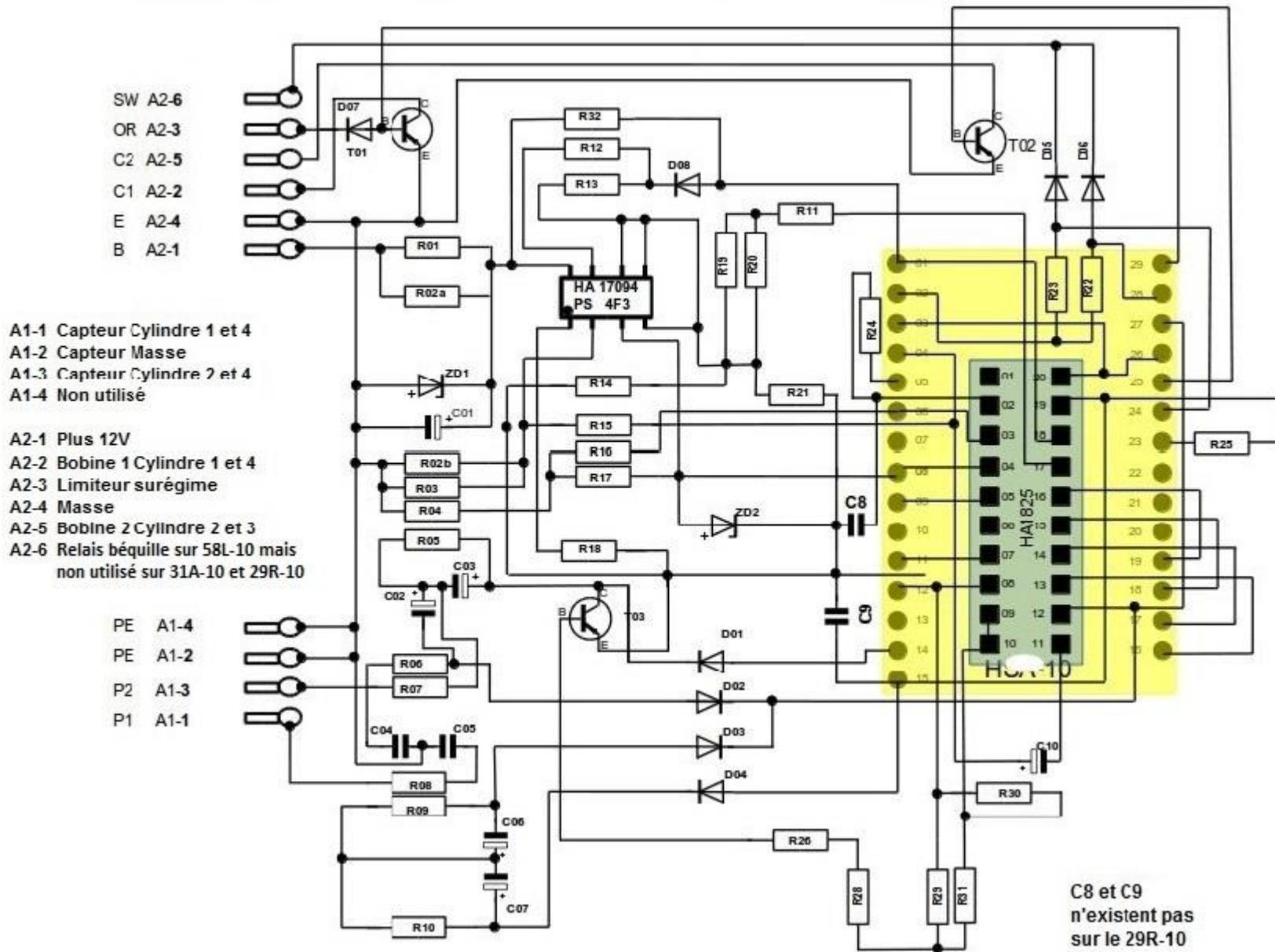
<b>T01</b>	<b>2SD1113</b> équivalent : BU806, NTE2317, ETD41	<b>R24</b>	Sous HSA
<b>T02</b>	<b>2SD1113</b> équivalent : BU806, NTE2317, ETD41	<b>R25</b>	Sous HSA
<b>T03</b>	<b>C945</b>	<b>R26</b>	56K
		<b>R27</b>	750K
<b>Amplis OP</b> <b>OP AMP</b>	<b>HA17904</b> équivalent : LM 2904, LM358	<b>R28</b>	3,9K
		<b>R29</b>	47K
<b>HA1825</b>	<b>HA1825</b>	<b>R30</b>	700K
<b>EEPROM</b> <b>programmable</b>		<b>R31</b>	12K
<b>HSA-10</b>	<b>HSA-10C (31A-10)</b>		
	<b>HSA-10B (58L-10 et 4BB-10)</b>		
	<b>HSA-10A(29R-10)</b>		

Visuellement (éventuellement à la loupe), il est parfois possible de diagnostiquer certaines pannes. Les pannes les plus fréquentes sont dues à des mauvaises soudures (peu d'étain, soudure mat ou soudure qui a lâché). Il suffit alors de reprendre la soudure.

Parfois, un composant électronique peut être « grillé » (noir, carbonisé). Le remplacer peut suffire. On peut aussi préciser que les condensateurs C1, C2, C3, C6, C7, C10 chimiques (electrolytiques) sont les composants qui vieillissent le plus mal et tant que le boîtier est ouvert, autant les remplacer surtout que c'est d'un coût modique (bien respecter les valeurs d'origine et la polarité de montage lors du remplacement). Ca va redonner un coup de jeunesse à l'allumage.



# Schéma électrique (31A-10, 58L-10 et 29R-10)

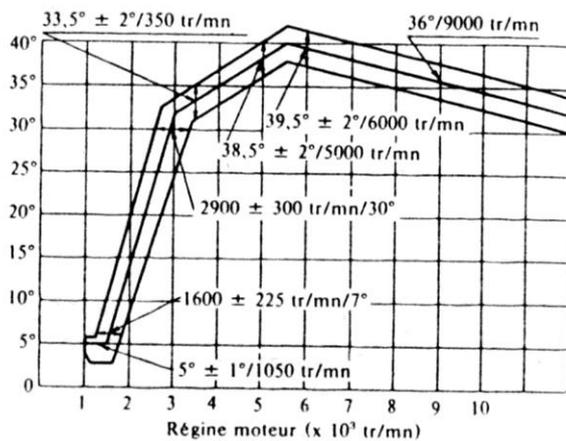


## 4) Renseignements Divers

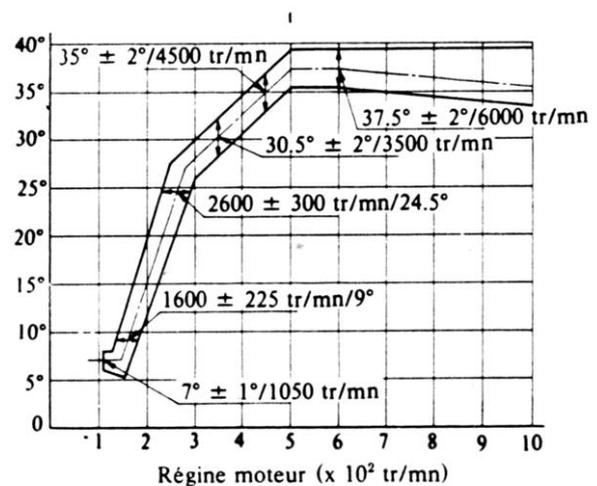
### a) tableau des différents TCI origine sur les XJ

XJ 900 31A	TID14-19	31A-10
XJ 900 58L et 4BB	TID14-37	58L-10
XJ 750 41Y	TID14-21	29R-10
XJ 750 SECA	TID14-06	5G2-10
XJ 650 K0	TID14-02	4H7-10
XJ 650 TURBO	TID14-13	16G-10
XJ 600 51J, 3KN, 3KM	TID14-31	49A-10
XJ 550	TID14-05	4U8-10
XJ 400	TID14-05	4U8-10

### b) Courbes d'avance à l'allumage



Avance à l'allumage XJ 900 31A



Avance à l'allumage XJ 750 41Y