Ce document a été mis en ligne par l'organisme FormaV®.

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

Pour consulter tous nos sujets d'annales et corrigés du Bac Pro MV, veuillez visiter :
bacpromv.fr/annales-sujets-et-corriges

Bac Pro MV

Épreuve E2 - Baccalauréat professionnel Maintenance des véhicules, option C : Motocycles

Session 2024 • Code sujet : **1709-MV M T** • Durée : **3 heures** • Coefficient : **3**

Sommaire

Cliquez sur une partie pour y accéder directement

1. **Prise en charge du véhicule** (2 questions) — **Page 3**
2. **Préparation à l'intervention sur le système ABS** (16 questions) — **Page 5**
3. **Collecter les données nécessaires à l'entretien** (14 questions) — **Page 10**
4. **Compte rendu d'intervention** (1 question) — **Page 14**
5. **Ce qu'il faut retenir & Questions fréquentes (FAQ)** (Synthèse & Q&A Examen) — **Page 15**

Sujet officiel (PDF) : https://bacpromv.fr/assets/annales/bac-pro-mv/E2 - Maintenance des véhicules (option Motocycles)/2024/Bac Pro MV - E2 - Maintenance des véhicules (option Motocycles) - Session 2024 - 11-Sujet.pdf

1. Prise en charge du véhicule

Une Suzuki 1250 Bandit affichant 47 200 km est reçue pour un voyant ABS allumé et une révision des 48 000 km. L'ordre de réparation, son état visuel et le numéro de cadre servent de supports à la prise en charge et à l'identification du modèle.

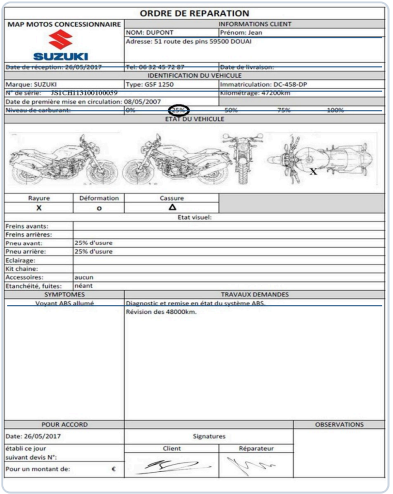
Question 1. À partir de l'ordre de réparation, compléter le tableau du dossier réponses.

Reporter les informations visibles sur l'ordre de réparation. Le document indique le client, ses coordonnées et l'état du véhicule à la réception. Les cases restées vierges sont à laisser non renseignées : aucune valeur ne permet de compléter les contrôles des freins, de l'éclairage ou du kit chaîne.

Rubrique	Information à reporter
Client	Jean Dupont, 51 route des Pins, 59500 Douai, 06 32 45 72 87
Réception	26/05/2017
Véhicule	Suzuki GSF 1250, immatriculation DC-458-DP, cadre JS1CH13100100059
Mise en circulation, kilométrage	08/05/2007, 47 200 km
État et symptômes	Carburant : 25 % ; pneus avant et arrière : 25 % d'usure ; rayure signalée ; voyant ABS allumé ; étanchéité : néant ; accessoires : aucun
Travaux demandés	Diagnostic et remise en état de l'ABS ; révision des 48 000 km

La date de livraison et les cases de contrôle laissées vides ne sont pas à compléter à partir de ce document.

Repères de l'ordre de réparation



ORDRE DE REPARATION

MAP MOTOS CONCESSIONNAIRE — SUZUKI

INFORMATIONS CLIENT
NOM: DUPONT — Prénom: Jean
Adresse: 51 route des pins 59500 DOUAI
Date de réception: 26/05/2017 — Tel: 06 32 45 72 87 — Date de livraison:

IDENTIFICATION DU VEHICULE
Marque: SUZUKI — Type: GSF 1250 — Immatriculation: DC-458-DP
N° de série: JS1CH13100100059 — Kilométrage: 47200Km
Date de première mise en circulation: 08/05/2007
Niveau de carburant: 0% — 25% — 50% — 75% — 100%

ETAT DU VEHICULE

Rayure	Déformation	Cassure
X	o	Δ

Etat visuel:

Freins avants:	
Freins arrières:	
Pneu avant:	25% d'usure
Pneu arrière:	25% d'usure
Eclairage:	
Kit chaine:	
Accessoires:	aucun
Etanchéité, fuites:	néant

SYMPTOMES	TRAVAUX DEMANDES
Voyant ABS allumé	Diagnostic et remise en état du système ABS. Révision des 48000km.

POUR ACCORD		OBSERVATIONS
Date: 26/05/2017	Signatures	
établi ce jour	Client — Réparateur	
suivant devis N°:		
Pour un montant de: €		

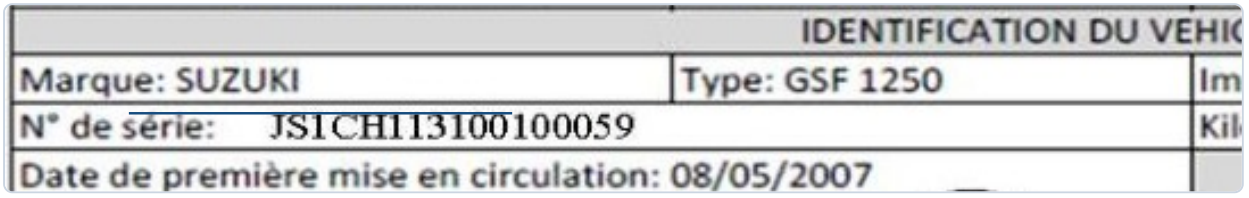
✓ RÉPONSE À RETENIR

Suzuki GSF 1250, 47 200 km : diagnostic et remise en état de l'ABS, révision des 48 000 km.

Question 2. À partir du numéro de cadre, entourer le bon modèle de véhicule et barrer les modèles qui ne correspondent pas.

Le numéro de cadre inscrit sur l'ordre de réparation est **JS1CH13100100059**. Il correspond au modèle **Suzuki GSF 1250 Bandit**, également cohérent avec le véhicule décrit dans la mise en situation. Sur le dossier réponses, entourez ce modèle et barrez les autres propositions. La page du sujet présente le numéro de cadre, mais pas la liste des modèles à barrer : seule la désignation correcte est donc indiquée ici.

Numéro de cadre à identifier



✓ RÉPONSE À RETENIR

Modèle à entourer : Suzuki GSF 1250 Bandit.

2. Préparation à l’intervention sur le système ABS

Le voyant ABS reste allumé sur la Suzuki et le technicien prépare le diagnostic par la lecture des codes défaut et l’examen des signaux des capteurs de roues. Les questions portent aussi sur les composants, les circuits électrique et hydraulique, les opérations correctives et les caractéristiques des éléments de freinage.

Question 3. Expliquer la procédure de lecture des codes défaut avec le sélecteur de mode.

1. Couper le contact et brancher le sélecteur de mode sur la prise de diagnostic.
2. Mettre le contact sans démarrer le moteur.
3. Lire les clignotements du témoin ABS et compter les impulsions selon leur durée et les pauses.
4. Noter les codes, couper le contact et retirer le sélecteur.

Comparer les codes obtenus à la table de diagnostic Suzuki pour identifier les circuits à contrôler.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Brancher le sélecteur, mettre le contact, compter les clignotements du témoin ABS et interpréter les codes avec la table constructeur.

Question 4. Indiquer la précaution à prendre pour éviter de décharger la batterie.

Ne pas laisser le contact mis inutilement lorsque le moteur est arrêté. Le calculateur et les témoins consomment alors du courant, ce qui peut décharger la batterie pendant le diagnostic. Préparer les contrôles à l’avance, relever les codes rapidement et couper le contact entre les opérations si elles durent. Si nécessaire, maintenir la batterie chargée avec un appareil adapté.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Limiter la durée du contact et le couper entre les contrôles.

Question 5. Préciser la signification du sigle DTC.

DTC signifie *Diagnostic Trouble Code*, soit « code de diagnostic d’anomalie ». Le calculateur mémorise ce code lorsqu’il détecte un défaut. Il oriente le diagnostic vers un circuit ou un organe, mais ne suffit pas à établir que la pièce elle-même est défectueuse : les contrôles prescrits doivent confirmer la cause.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> DTC : code de diagnostic d’anomalie.

Question 6. À partir de la trame représentée, déterminer la valeur numérique du ou des codes défaut.

La trame présente deux séquences de défaut. Compter les impulsions de chaque séquence en respectant les pauses qui les séparent permet de relever les valeurs 11 et 12. Ces codes orientent ensuite la recherche vers les circuits correspondants; ils ne dispensent pas de contrôler les capteurs et leur câblage.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Codes défaut : 11 et 12.

Question 7. Identifier les éléments mis en cause par les codes défaut relevés.

Les codes 11 et 12 mettent en cause les circuits des capteurs de vitesse des roues avant et arrière. Contrôler chaque capteur, ses connexions et son faisceau jusqu'au calculateur ABS. Vérifier aussi la roue phonique associée, son état, son alignement et l'entrefer. Un code localise une zone de recherche; il ne justifie pas à lui seul le remplacement du capteur.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Circuits des capteurs de vitesse avant et arrière, connecteurs, faisceaux et roues phoniques.

Question 8. Identifier les différents composants du système ABS en complétant le tableau du dossier réponses.

Ensemble	Composants à identifier
Mesure de vitesse	Capteurs de roue avant et arrière, roues phoniques
Commande ABS	Calculateur et modulateur hydraulique
Freinage	Maîtres-cylindres, conduites et étriers avant et arrière
Alimentation	Batterie, fusible et faisceau électrique

Les capteurs transmettent la vitesse des roues au calculateur. Celui-ci commande le modulateur hydraulique pour réguler la pression de freinage en cas de risque de blocage.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Capteurs et roues phoniques, calculateur-modulateur ABS, circuits de freinage et alimentation électrique.

Question 9. Sur le schéma du dossier réponses, surligner les traits en pointillés en bleu pour l'énergie électrique et en rouge pour l'énergie hydraulique.

Sur le schéma du dossier réponses, repérer les liaisons électriques entre l'alimentation, les capteurs et le calculateur-modulateur, puis les surligner en bleu. Repérer séparément les conduites hydrauliques reliant les maîtres-cylindres, le modulateur et les étriers, puis les surligner en rouge. Le modulateur reçoit ainsi des informations électriques et agit sur la pression hydraulique.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Bleu : liaisons électriques. Rouge : conduites hydrauliques de freinage.

Question 10. Compléter l'organigramme de dépannage.

1. Lire les codes défaut et confirmer les conditions d'apparition.
2. Contrôler fusibles, alimentations, masses, connecteurs et faisceaux.
3. Vérifier capteurs, roues phoniques et signaux de vitesse.
4. Réparer la cause constatée, effacer les défauts et contrôler le système lors d'un essai sécurisé.

Procéder dans cet ordre évite de remplacer un composant avant d'avoir vérifié son circuit.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Lire les codes, contrôler alimentation et capteurs, réparer la cause, effacer les défauts et valider le fonctionnement.

Question 11. Indiquer les couleurs des fils sur lesquels brancher l'oscilloscope aux bornes du calculateur pour relever le signal du capteur de roue avant.

Au connecteur du calculateur ABS, repérer les deux fils du capteur avant sur le schéma électrique, puis brancher l'oscilloscope en dérivation sur ces voies. Les couleurs indiquées pour ce circuit sont blanc et noir. Faire tourner la roue et observer le signal sans percer l'isolant ni court-circuiter les bornes; respecter la référence de masse de l'appareil.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Capteur avant : fils blanc et noir au connecteur du calculateur ABS.

Question 12. Indiquer les couleurs des fils sur lesquels brancher l'oscilloscope aux bornes du calculateur pour relever le signal du capteur de roue arrière.

Au connecteur du calculateur ABS, repérer les deux fils du capteur arrière à l'aide du schéma de câblage, puis brancher l'oscilloscope en dérivation. Les couleurs indiquées pour ce circuit sont vert et noir/blanc. Faire tourner la roue arrière et contrôler le signal, en évitant tout contact entre les pointes de touche et tout court-circuit des voies.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Capteur arrière : fils vert et noir/blanc au connecteur du calculateur ABS.

Question 13. Indiquer si les signaux relevés vous paraissent corrects.

Un signal de capteur doit être régulier pendant la rotation de la roue, sans coupure ni anomalie importante. Comparer les relevés avant et arrière dans des conditions semblables. Si le signal est irrégulier ou absent, contrôler le capteur, le faisceau, l'entrefer et la roue phonique avant de conclure à la défaillance d'une pièce.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Les signaux ne sont pas corrects si leur forme est irrégulière, interrompue ou absente; contrôler capteurs et roues phoniques.

Question 14. Proposer une solution corrective.

Contrôler et nettoyer les capteurs et les roues phoniques, vérifier la fixation, l'entrefer et l'état des dents, puis contrôler les connecteurs et la continuité des faisceaux. Réparer le circuit défectueux ou remplacer le capteur si les mesures confirment sa défaillance. Refaire les relevés après intervention, effacer les codes et vérifier le fonctionnement ABS lors d'un essai prudent.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Remettre en état le circuit ou le capteur défectueux, puis contrôler les signaux et le fonctionnement ABS.

Question 15. Indiquer, en daN.m, le couple de serrage des écrous évasés de tuyau de frein.

Serrer les écrous évasés au couple constructeur, avec une clé adaptée et sans vriller les tuyaux. Les portées coniques assurent l'étanchéité : ne pas ajouter de pâte d'étanchéité. Après intervention sur le circuit, contrôler l'absence de fuite et effectuer la purge prescrite. Le couple attendu pour ces raccords est de 1,6 daN.m.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Couple de serrage : 1,6 daN.m.

Question 16. Cocher le type de liquide de frein préconisé par le constructeur.

Le liquide de frein préconisé pour cette machine est du DOT 4. Utiliser un produit conforme à cette spécification et éviter toute contamination par de l'huile ou un liquide incompatible. Prélever le liquide dans un récipient neuf et fermé : l'humidité absorbée pendant le stockage peut diminuer ses performances de freinage.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Liquide de frein DOT 4.

Question 17. Préciser la caractéristique du liquide de frein préconisé.

Le liquide DOT 4 est un liquide à base de glycol et il est hygroscopique : il absorbe progressivement l'humidité de l'air. Cette humidité abaisse son point d'ébullition et peut dégrader le freinage, notamment lorsque le circuit chauffe. Garder le bidon fermé et éviter tout contact du liquide avec les surfaces peintes.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Liquide à base de glycol, hygroscopique.

Question 18. Après la remise en conformité du système, expliquer en quatre étapes la procédure d'effacement des codes défaut.

1. Couper le contact et brancher le sélecteur de mode sur la prise de diagnostic.
2. Mettre le contact et sélectionner le mode diagnostic.
3. Actionner le sélecteur selon la séquence d'effacement prescrite par Suzuki.
4. Couper le contact, retirer le sélecteur, remettre le contact et vérifier l'extinction du témoin ainsi que l'absence de réapparition des codes.

Effacer la mémoire uniquement après avoir corrigé la cause du défaut.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Passer en mode diagnostic, lancer l'effacement selon la séquence constructeur, puis vérifier l'extinction du témoin et l'absence de codes.

3. Collecter les données nécessaires à l’entretien

Après la remise en conformité de l’ABS, le technicien prépare la révision en s’appuyant sur le programme d’entretien et les données techniques de la moto. Les travaux concernent le filtre à air, le serrage de l’échappement, le contrôle et le réglage des jeux aux soupapes, les bougies et le système PAIR.

Question 19. Dans la colonne de droite du tableau du dossier réponses, définir ce qu’il faut faire en inscrivant une ou plusieurs lettres correspondant à une action définie.

Pour chaque opération du programme d’entretien, reporter dans la colonne de droite la lettre correspondant à l’action indiquée par la légende du tableau : contrôle, nettoyage, réglage, lubrification ou remplacement. La lettre dépend de la codification imprimée dans le dossier réponses.

> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> Inscrire, pour chaque ligne, la lettre de l’action correspondante selon la légende du tableau.

Question 20. Pour nettoyer l’élément du filtre à air déposé, indiquer dans quel sens le souffler.

Souffler le filtre depuis sa face propre vers sa face sale, donc de l’intérieur vers l’extérieur, à l’opposé du sens normal de circulation de l’air. Employer une pression modérée et maintenir la soufflette à distance pour ne pas endommager le média filtrant.

> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> De l’intérieur vers l’extérieur, à pression modérée.

Question 21. Préciser l’opération à effectuer après avoir reposé l’élément du filtre à air.

Après la repose, vérifier le bon positionnement du filtre et l’étanchéité du couvercle de la boîte à air. Contrôler également le boîtier et son conduit de vidange : les nettoyer et les vider s’ils contiennent des dépôts ou du liquide.

> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> Vérifier la pose et l’étanchéité, puis contrôler et nettoyer la vidange du boîtier de filtre à air.

Question 22. Indiquer les conséquences mécaniques possibles à long terme sur le moteur si un filtre à air détérioré n’est pas remplacé.

Un filtre détérioré laisse entrer des poussières abrasives dans le moteur. Elles usent les cylindres, les pistons et les segments, entraînant une baisse de compression et une consommation d’huile accrue. À long terme, cette usure peut provoquer une dégradation importante du moteur.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Usure des cylindres, pistons et segments, perte de compression et consommation d'huile accrue.

Question 23. Les couples de serrage de la clé dynamométrique étant indiqués en daN.m, déterminer à quelle valeur régler la clé pour serrer l'élément repéré (a) du tuyau d'échappement.

Le couple de l'élément (a) est donné à 23 N·m. La clé étant graduée en daN·m, convertir en divisant par 10 : 23 ÷ 10 = 2,3 daN·m.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Régler la clé à 2,3 daN·m.

Question 24. À partir des relevés de jeux aux soupapes fournis avant et après un tour moteur, indiquer en combien de tours moteur l'ensemble des relevés a été effectué.

Les premiers jeux sont mesurés sur les repères de calage. Les autres jeux sont relevés après un tour moteur. Les deux séries de mesures couvrent donc les positions de contrôle obtenues en deux temps de rotation successifs, soit un tour complet au total.

✓ RÉPONSE À RETENIR

1 tour moteur.

Question 25. Préciser quel système permet d'effectuer le réglage du jeu aux soupapes.

Le jeu se règle par remplacement de pastilles calibrées placées sous les poussoirs. Après mesure du jeu et de l'épaisseur de la pastille déposée, choisir une pastille d'épaisseur adaptée, puis contrôler de nouveau le jeu après remontage.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Système à poussoirs et pastilles calibrées sous poussoirs.

Question 26. Indiquer les valeurs constructeur de réglage du jeu aux soupapes à l'admission et à l'échappement.

Les jeux constructeur se contrôlent moteur froid. La plage est de 0,10 à 0,20 mm à l'admission et de 0,20 à 0,30 mm à l'échappement. La pastille de remplacement doit permettre de ramener chaque jeu dans sa plage.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Admission : 0,10 à 0,20 mm. Échappement : 0,20 à 0,30 mm.

Question 27. Décrire comment s'effectue la dépose des poussoirs et des cales.

1. Déposer les arbres à cames selon la procédure constructeur et repérer leur position.
2. Retirer les poussoirs sans les intervertir.
3. Extraire chaque pastille, noter son épaisseur et la repérer avec le cylindre et la soupape correspondants.

Conserver les pièces repérées jusqu'au remontage.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Déposer les arbres à cames, puis retirer et repérer chaque poussoir et sa pastille.

Question 28. À partir des valeurs des cales d'admission reportées dans le tableau du dossier réponses, compléter ce tableau avec les valeurs des cales à remonter pour obtenir un réglage correct des jeux.

Pour viser le milieu de la plage d'admission, prendre 0,15 mm. La variation d'épaisseur de pastille à appliquer est : jeu mesuré − 0,15 mm. Ajouter cette variation à l'épaisseur de la pastille déposée, puis choisir la pastille disponible adaptée et vérifier le jeu après remontage.

Cylindre	Jeux mesurés (mm)	Variation de pastille (mm)
1	0,23 ; 0,24	+0,08 ; +0,09
2	0,21 ; 0,22	+0,06 ; +0,07
3	0,06 ; 0,15	−0,09 ; 0
4	0,25 ; 0,22	+0,10 ; +0,07

✓ RÉPONSE À RETENIR

Variations admission : cyl. 1 +0,08/+0,09 ; cyl. 2 +0,06/+0,07 ; cyl. 3 −0,09/0 ; cyl. 4 +0,10/+0,07 mm.

Question 29. À partir des valeurs des cales d'échappement reportées dans le tableau du dossier réponses, compléter ce tableau avec les valeurs des cales à remonter pour obtenir un réglage correct des jeux.

Pour viser le milieu de la plage d'échappement, prendre 0,25 mm. La variation d'épaisseur de pastille à appliquer est : jeu mesuré − 0,25 mm. Ajouter cette variation à l'épaisseur de la pastille déposée, choisir la pastille adaptée et contrôler le jeu après remontage.

Cylindre	Jeux mesurés (mm)	Variation de pastille (mm)
1	0,33 ; 0,34	+0,08 ; +0,09
2	0,32 ; 0,31	+0,07 ; +0,06
3	0,25 ; 0,22	0 ; −0,03
4	0,18 ; 0,19	−0,07 ; −0,06

✓ **RÉPONSE À RETENIR**

Variations échappement : cyl. 1 +0,08/+0,09 ; cyl. 2 +0,07/+0,06 ; cyl. 3 0/−0,03 ; cyl. 4 −0,07/−0,06 mm.

Question 30. Trois types de bougies peuvent être montés sur cette moto et deux types sont disponibles en stock. Les bougies déposées sont des NGK CR6E et leurs électrodes sont brillantes : cocher le type de bougie à remonter.

Des électrodes brillantes peuvent signaler une bougie trop chaude. Chez NGK, un chiffre thermique plus élevé correspond à une bougie plus froide. Choisir donc une référence plus froide que la CR6E déposée, parmi les types disponibles, et monter quatre bougies identiques.

✓ **RÉPONSE À RETENIR**

NGK CR7E.

Question 31. Indiquer la valeur d'écartement des électrodes définie par le constructeur.

Contrôler l'écartement avec une jauge d'épaisseur. Si nécessaire, corriger uniquement l'électrode de masse, sans appuyer sur l'électrode centrale.

✓ **RÉPONSE À RETENIR**

0,7 à 0,8 mm.

Question 32. Préciser dans quelle zone sont localisés les principaux éléments du système PAIR équipant ce moteur.

Les éléments principaux du système PAIR sont localisés dans la zone supérieure du moteur : les conduits et clapets d'injection d'air secondaire sont au niveau de la culasse et des conduits d'échappement. Les durites et organes de commande se trouvent sous le réservoir, près de la boîte à air.

✓ **RÉPONSE À RETENIR**

Zone supérieure du moteur, autour de la culasse, sous le réservoir et près de la boîte à air.

4. Compte rendu d’intervention

L’entretien de la moto et la remise en état du système ABS sont terminés. Lors de la restitution, le technicien doit communiquer au client la prochaine échéance d’entretien, en kilométrage ou en temps.

Question 33. Lors de la restitution de la moto au client, énoncer la prochaine échéance kilométrique ou temporelle.

La périodicité d’entretien est de 6 000 km ou 12 mois, selon la première échéance atteinte. La révision demandée à 48 000 km constitue le point de départ du prochain intervalle. Le prochain seuil kilométrique est donc de $48\,000 + 6\,000 = 54\,000$ km. L’intervention ayant lieu le 27 mai 2017, l’échéance annuelle correspond au 27 mai 2018. Le client doit retenir la date ou le kilométrage qui survient en premier.

> **✓ RÉPONSE À RETENIR**
>
> Prochaine révision à 54 000 km, ou au plus tard le 27 mai 2018, selon la première échéance atteinte.

Ce qu'il faut retenir de ce sujet (Session 2024)

Bilan de l'épreuve : Épreuve E2 du baccalauréat professionnel Maintenance des véhicules, option C : Motocycles, session 2017, code 1709-MV M T, durée 3 heures, coefficient 3. Sur une Suzuki 1250 Bandit reçue pour un défaut ABS et la révision des 48 000 km, le candidat prépare le diagnostic, exploite les données techniques d'entretien, contrôle les jeux aux soupapes et rend compte de la prochaine échéance.

Notions-clés, formules & règles à maîtriser

- Le diagnostic ABS s'appuie sur la lecture des DTC, l'identification des composants et l'analyse des signaux des capteurs de roues.
- Dans le schéma de l'ABS, il faut distinguer les circuits d'énergie électrique et d'énergie hydraulique.
- Le jeu aux soupapes se contrôle aux positions moteur prescrites et se règle avec des cales adaptées aux valeurs constructeur.
- Les opérations d'entretien, les couples de serrage et les consommables se vérifient dans la documentation technique du modèle.

Points de vigilance & attentes du jury

- Respecter les procédures constructeur de lecture et d'effacement des codes défaut et préserver la charge de la batterie.
- S'appuyer sur les trames, schémas et tableaux fournis pour interpréter les codes et situer les contrôles.
- Conserver les unités et distinguer les valeurs mesurées des valeurs constructeur lors du réglage des cales.
- Formuler clairement la prochaine échéance d'entretien au client lors du compte rendu.

Questions fréquentes sur cette épreuve (Q&A Examen)

Q : Comment aborder un diagnostic ABS à partir d'une trame de défaut ?

Suivez la procédure constructeur de lecture des DTC, puis décodez la trame à l'aide de ses repères. Associez chaque code aux éléments concernés avant de contrôler les circuits et les signaux indiqués.

Q : Comment déterminer une cale adaptée pour corriger un jeu aux soupapes ?

Comparez le jeu mesuré aux valeurs constructeur et relevez l'épaisseur de la cale déposée. Appliquez la méthode de calcul prescrite, puis choisissez une cale disponible qui place le jeu dans la plage spécifiée.

Q : Comment gérer le temps pendant cette épreuve ?

Le sujet conseille 20 minutes pour la prise en charge, 1 heure pour l'ABS, 1 heure 15 pour l'entretien et 10 minutes pour le compte rendu. Gardez du temps pour vérifier les unités et les réponses reportées.

Q : Le sujet indique-t-il un barème ou des critères détaillés de notation ?

Le dossier sujet indique une durée de 3 heures et un coefficient 3, mais ne donne pas de points par question. Les réponses marquées DR vont au dossier réponses et celles marquées copie d'examen sur la copie fournie.

Sujet officiel associé (PDF) : https://bacpromv.fr/assets/annales/bac-pro-mv/E2 - Maintenance des véhicules (option Motocycles)/2024/Bac Pro MV - E2 - Maintenance des véhicules (option Motocycles) - Session 2024 - 11-Sujet.pdf
Ressources Bac Pro MV : Toutes les annales & corrigés • Fiches de révision complètes • Simulateur de notes d'examen

Copyright © 2027 FormaV®. Tous droits réservés.

FormaV® est une marque déposée auprès de l'INPI sous le numéro 5227897.

Ce document a été élaboré par FormaV® avec le plus grand soin afin d'accompagner chaque apprenant vers la réussite de ses examens. Son contenu (textes, graphiques, méthodologies, tableaux, exercices, concepts, mises en forme) constitue une œuvre protégée par le droit d'auteur.

Toute copie, partage, reproduction, diffusion ou mise à disposition, même partielle, gratuite ou payante, est strictement interdite sans accord préalable et écrit de FormaV®, conformément aux articles L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Dans une logique anti-plagiat, FormaV® se réserve le droit de vérifier toute utilisation illicite, y compris sur les plateformes en ligne ou sites tiers.

En utilisant ce document, vous vous engagez à respecter ces règles et à préserver l'intégrité du travail fourni. La consultation de ce document est strictement personnelle.

Merci de respecter le travail accompli afin de permettre la création continue de ressources pédagogiques fiables et accessibles.