

TABLE DES MATIERES

1.0	INTRODUCTION	1
1.1	SYSTEMES ET VEHICULES DIAGNOSTIQUES	1
1.2	METHODE DE DIAGNOSTIC EN SIX ETAPES	1
2.0	IDENTIFICATION DU SYSTEME	1
3.0	DESCRIPTION DU SYSTEME ET DE SON FONCTIONNEMENT	1
3.1	PROTECTION DES OCCUPANTS/COUSSINS ANTI-CHOCs	2
3.1.1	COUSSIN ANTI-CHOCs DU CONDUCTEUR	3
3.1.2	DEVIDOIR DE CABLE	4
3.1.3	COUSSIN ANTI-CHOCs DU PASSAGER	4
3.1.4	CONTACTEURS DE CEINTURE DE SECURITE (SBS)	5
3.1.5	COUSSINS ANTI-CHOCs DE RIDEAU	5
3.1.6	CAPTEUR D'IMPACT AVANT	6
3.1.7	CAPTEUR D'IMPACT LATERAL	6
3.1.8	OUTILS SPECIAUX	6
3.1.9	CODES DE DEFAULT	7
3.1.9.1	CODES ACTIFS	7
3.1.9.2	CODES MEMORISES	7
3.2	SYSTEME AUDIO	7
3.2.1	COMMANDES A DISTANCE DE LA RADIO	8
3.2.2	CHANGEUR DE DISQUES COMPACTS	8
3.3	SYSTEME DE CHAUFFAGE ET DE CLIMATISATION	8
3.3.1	DISPONIBILITE DU SYSTEME	8
3.3.2	COMMANDES DU SYSTEME	8
3.3.3	REVISIONS DU SYSTEME	9
3.3.4	DIAGNOSTICS DU SYSTEME (MTC)	9
3.3.5	DIAGNOSTICS DU SYSTEME (AZC)	9
3.3.6	APRES UNE REPARATION (AZC)	9
3.4	MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE	10
3.5	SYSTEME DE SONNERIE	11
3.5.1	MESSAGES DE DEMANDE DE SONNERIE DU MIC	11
3.5.2	MESSAGES DE SONNERIE INITIES PAR LE BCM	11
3.5.3	MESSAGES DE DEMANDE DE SONNERIE DE L'EVIC	11
3.5.4	IMMOBILISEUR AVEC CLE A MEMOIRE	12
3.6	AVERTISSEMENT DE PORTE OUVERTE	12
3.7	MODULES DE PORTE	12
3.7.1	LEVE-GLACE MOTORISES	12
3.7.2	SERRURES MOTORISEES	12
3.7.3	DESACTIVATION DU VERROUILLAGE DE PORTE	13
3.7.4	COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE	13
3.7.4.1	FONCTION DE PANIQUE	13
3.7.5	CODE DE BRASSAGE	13
3.7.6	DISPOSITIFS PROGRAMMABLES DES SERRURES DE PORTE	13
3.8	CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE (EVIC)	14
3.8.1	AFFICHAGE D'INFORMATIONS SUR LE VEHICULE	14
3.8.2	BOUTON STEP	14
3.8.3	BOUTON MENU	15
3.8.4	BOUTON RESET	15
3.8.5	BOUTON DE BOUSSOLE/TEMPERATURE (C/T)	15
3.8.6	FONCTIONS D'AFFICHAGE DU NAVIGATEUR	15

TABLE DES MATIERES - (Suite)

3.8.7	BOUSSOLE/TEMPERATURE.....	15
3.8.8	FONCTIONNEMENT DE LA BOUSSOLE	15
3.8.9	REGLAGE DE LA DECLINAISON	15
3.8.10	ETALONNAGE DE LA BOUSSOLE	16
3.8.11	DIAGNOSTIC ET ESSAI.....	16
3.8.12	CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE	17
3.8.13	CODES DE DEFAUT DE CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE	17
3.8.14	ESSAI DU CAPTEUR DE TEMPERATURE AMBIANTE.....	17
3.8.15	EMETTEUR UNIVERSEL HOMELINK®.....	17
3.9	SYSTEME DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS (TPM)	17
3.9.1	APPRENTISSAGE DE L'EVIC	17
3.9.2	SEUILS DE DECLenchement DES CAPTEURS	18
3.9.3	ALERTEs DE PRESSION CRITIQUES ET NON CRITIQUES.....	18
3.9.4	CODES DE DEFAUT DU SYSTEME	19
3.9.5	LOCALISATION AUTOMATIQUE DE LA ROUE DE SECOURS (UNIQUEMENT TPM POUR 5 PNEUS).....	19
3.9.6	RETRAIT DE L'AIMANT DE LA ROUE DE SECOURS (UNIQUEMENT TPM POUR 5 PNEUS)	19
3.9.7	PRESSIOn DE PNEU INDISPOnIBLE	19
3.9.8	PRESSIOn DE PNEU MAINTENANT DISPOnIBLE.....	20
3.9.9	DIAGNOSTIC ET EFFACEMENT DES CODES DE DEFAUT	20
3.9.10	ESSAI SYSTEME	20
3.10	ECLAIRAGE EXTERIEUR	20
3.10.1	ECONOMISEUR DE BATTERIE DES FEUX.....	20
3.10.2	EXTINCTION DIFFEREE DES PROJECTEURS.....	20
3.10.3	COMMUTATEUR DES PROJECTEURS	20
3.10.4	COMMANDE DES FEUX ANTIBROUILLARD	20
3.11	ECLAIRAGE INTERIEUR	20
3.11.1	COMMANDE DES LAMPES DE COURTOISIE.....	20
3.11.2	ACCES ECLAIRE	21
3.11.3	ECONOMISEUR DE BATTERIE DE L'ECLAIRAGE INTERIEUR ...	21
3.12	BLOC D'INSTRUMENTS ELECTROMECANIQUE (EMIC).....	21
3.12.1	ATTENUATION DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS...	21
3.13	SIEGES A MEMOIRE	21
3.13.1	SIEGE MOTORISE	22
3.13.2	SORTIE AISEE DU SIEGE (DISPONIBLE AVEC LE SIEGE A MEMOIRE).....	22
3.13.3	LIMITES DE SECURITE	22
3.13.4	SIEGES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT	22
3.14	IMMOBILISEUR AVEC CLE A MEMOIRE (SKIS)	23
3.15	TOIT OUVRANT MOTORISE	23
3.16	COMMUNICATION	23
3.17	SYSTEME ANTIVOL	24
3.18	ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE AVANT	25
3.18.1	ESSUIE-GLACE AVANT	25
3.18.2	SYSTEME D'ESSUIE-GLACE ARRIERE.....	26
3.19	MODE D'EMPLOI DU DRBIII®	27
3.19.1	MESSAGES D'ERREUR DU DRBIII® ET ECRAN VIDE	27
3.19.2	LE DRBIII® NE S'ALLUME PAS.....	27
3.19.3	ECRAN ILLISIBLE.....	27

TABLE DES MATIERES - (Suite)

4.0	EXONERATION DE RESPONSABILITE, CONSIGNES DE SECURITE, AVERTISSEMENTS	28
4.1	EXONERATION DE RESPONSABILITE	28
4.2	SECURITE	28
4.2.1	SECURITE DES TECHNICIENS	28
4.2.2	PREPARATION DU VEHICULE EN VUE DES ESSAIS	28
4.2.3	INTERVENTIONS SUR LES SOUS-ENSEMBLES	28
4.2.4	INFORMATIONS DE SECURITE AU SUJET DU DRBIII®	28
4.3	AVERTISSEMENTS ET MISES EN GARDE	29
4.3.1	DEGATS AU VEHICULE	29
4.3.2	AVERTISSEMENTS CONCERNANT L'ESSAI ROUTIER	29
5.0	OUTILLAGE ET EQUIPEMENT NECESSAIRES	29
6.0	GLOSSAIRE ET SIGLES	29
7.0	METHODES DE DIAGNOSTIC	31
	COUSSIN ANTI-CHOC	
	ACCELEROMETRE 1	32
	ACCELEROMETRE 2	32
	INTERNE 1	32
	SORTIE D'ENTRAINEUR 1	32
	ENERGIE D'ALLUMAGE STOCKEE 1	32
	CIRCUIT OUVERT DE LAMPE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOC	34
	COURT-CIRCUIT DE LAMPE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOC	34
	DISCORDANCE DE MESSAGE DE BLOC D'INSTRUMENTS	37
	CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR	39
	COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR	42
	COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR	45
	COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR	48
	CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT	51
	CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE	54
	CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE	57
	PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR	60
	ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR	60
	AMORCE DE CONDUCTEUR 1 – CIRCUIT OUVERT	64
	AMORCE DE CONDUCTEUR 1 – COURT-CIRCUIT	67
	AMORCE DE CONDUCTEUR 1 – COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE	70
	AMORCE DE CONDUCTEUR 1 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE	73
	AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – CIRCUIT OUVERT	76
	AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – COURT-CIRCUIT	79
	AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE	82
	AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE	85
	CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE INTERNE 1	88

TABLE DES MATIERES - (Suite)

PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE	88
PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE-DEMARRAGE	92
PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE UNIQUEMENT	95
PAS DE MESSAGE DU BLOC D'INSTRUMENTS	98
ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER	100
PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER	100
PAS DE TRANSMISSION PCI	104
PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT	106
CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT INTERNE 1	106
CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER	110
COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER	113
COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER	116
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER	119
CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER	122
CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE	122
CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE	122
AMORCE DE PASSAGER 1 – CIRCUIT OUVERT	124
AMORCE DE PASSAGER 1 – COURT-CIRCUIT	127
AMORCE DE PASSAGER 1 – COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE	130
AMORCE DE PASSAGER 1 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE	133
AMORCE DE PASSAGER 2 – CIRCUIT OUVERT	136
AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT	139
AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE	142
AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE	145
*TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS ALLUME SANS CODE DE DEFAULT ACTIF	148

AUDIO

TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT – SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME	149
TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT – SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME	152
PANNE DU LECTEUR DE CASSETTES	154
PANNE MECANIQUE DE LECTEUR DE CD	154
*COMMUTATEUR AM/FM DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEURS DE PRESELECTION DE STATIONS DEFECTUEUX	154
*EQUILIBRE DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEUR D'EJECTION DE CD DEFECTUEUX	154
*CORRECTEUR DE FREQUENCES DEFECTUEUX	154
*EQUILIBREUR AVANT/ARRIERE (FADER) DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEUR FF/RW DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEURS HEURE/MINUTE DEFECTUEUX	154
*PANNE DU COMMUTATEUR PAUSE/LECTURE	154
*COMMUTATEUR D'ALIMENTATION DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEUR DE BALAYAGE DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEUR DE RECHERCHE DEFECTUEUX	154

TABLE DES MATIERES - (Suite)

*COMMUTATEUR DE REGLAGE DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEUR D'EJECTION DE CASSETTE DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEUR D'HORLOGE DEFECTUEUX	154
*COMMUTATEUR DE SYNTONISATION DEFECTUEUX	154
PANNE MECANIQUE DU CHANGEUR DE CD	156
PANNE DE LECTURE DU CHANGEUR DE CD.....	157
TEMPERATURE ELEVEE DU CHANGEUR DE CD.....	158
PANNE DE REPRODUCTION SONORE DE LECTEUR DE CD.....	159
PANNE DE LECTURE DU LECTEUR DE CD.....	160
TEMPERATURE ELEVEE DE LECTEUR DE DISQUES COMPACTS	161
NIVEAU DE TENSION INSUFFISANT.....	162
PAS DE CONNEXION D'ANTENNE	163
COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME ...	164
COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME ..	167
COURT-CIRCUIT HAUT DE RHEOSTAT DE LA RADIO	169
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE COMMUTATEUR DE RADIO A DISTANCE ...	170
*AUCUN SON PROVENANT DES HAUT-PARLEURS	173
*PANNE DES COMMANDES DE RADIO A DISTANCE	178

CARILLON

PAS D'ALARME SONORE AVEC CLE DANS LE CONTACT, PORTE DU CONDUCTEUR OUVERTE	181
*PANNE PERMANENTE DE L'ALARME SONORE	183
*ALARME SONORE INOPERANTE AVEC LA CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR DEBOUCLEE	184
*PAS D'ALARME SONORE AVEC LAMPES EXTERIEURES, PORTE DU CONDUCTEUR OUVERTE	185
*L'ALARME SONORE RETENTIT QUAND LA PORTE DU CONDUCTEUR EST OUVERTE	186
*ALARME SONORE AVEC CEINTURE DU CONDUCTEUR BOUCLEE.....	187
*PROBLEME D'ALERTE SONORE DE VITESSE ELEVEE DU VEHICULE.....	188

COMMUNICATION

DECONNEXION DE L'ALIMENTATION DIRECTE DE BATTERIE AU BCM.....	189
ERREUR DE SOMME DE CONTROLE EEPROM DU BCM	191
ERREUR DE SOMME DE CONTROLE FLASH DU BCM	192
PAS DE MESSAGE DU DDM.....	193
LE BCM NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU MIC	194
PAS DE MESSAGE PCI DU CHANGEUR DE CD	195
LE BCM NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU PCM	197
PAS DE MESSAGE DU PDM.....	198
AUCUNE RECEPTION DE MESSAGES DU CAPTEUR DE PLUIE	199
*ABSENCE DE REACTION DU MODULE DE PEDALES REGLABLES.....	200
*PAS DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCs.....	202
*ABSENCE DE REACTION DE L'AMPLIFICATEUR.....	204
*PAS DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE PAR ZONE.....	206
*PAS DE REPONSE DU MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE	208
*PAS DE REPONSE DU CONTROLEUR ABS	210
*PAS DE REACTION DU MODULE DE PORTE COTE CONDUCTEUR	213
*PAS DE REACTION DE L'ECM (BUS PCI) - DIESEL UNIQUEMENT.....	215
*PAS DE REACTION DE L'ECM (SCI UNIQUEMENT) - DIESEL UNIQUEMENT ..	216

TABLE DES MATIERES - (Suite)

*PAS DE REACTION DU BLOC D'INSTRUMENTS	218
*ABSENCE DE REACTION DU MODULE TRANSDUCTEUR D'INTRUSION	220
*PAS DE REACTION DU MODULE DE PORTE COTE PASSAGER	222
*ABSENCE DE REACTION DU PCM (BUS PCI) - ESSENCE UNIQUEMENT	224
*PAS DE REACTION DU PCM (SCI UNIQUEMENT) - ESSENCE UNIQUEMENT	226
*PAS DE REPOSE DE LA RADIO	229
*ABSENCE DE REACTION DU CAPTEUR DE PLUIE	232
*PAS DE REACTION DU MODULE DE SIEGE	234
*PAS DE REACTION DU MODULE D'IMMOBILISEUR AVEC CLE A MEMOIRE	236
*ABSENCE DE REACTION DE L'ENSEMBLE DE LEVIER SELECTEUR - DIESEL UNIQUEMENT	238
*ABSENCE DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION - DIESEL UNIQUEMENT	240
*PAS DE REPOSE DU MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION - ESSENCE UNIQUEMENT	242
*PAS DE REACTION DU CENTRE D'INFORMATION DU VEHICULE	245
*PANNE DE COMMUNICATION DU BUS PCI	247
*LE DRBIII® NE PEUT COMMUNIQUER AVEC LES MODULES DE PORTE COTE CONDUCTEUR ET/OU PASSAGER	249

PORTE ENTROUVERTE

*COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE	251
*CIRCUIT OUVERT DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE	252
*CIRCUIT OUVERT DE CAPOT ENTROUVERT (SELON L'EQUIPEMENT)	254
*COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE CAPOT ENTROUVERT (SELON L'EQUIPEMENT)	255
*CIRCUIT OUVERT DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE	256
*COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE	258
*CIRCUIT OUVERT DE HAYON ENTROUVERT	259
*COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE HAYON ENTROUVERT	261
*CIRCUIT OUVERT DE VITRE BASCULANTE DE HAYON ENTROUVERTE	263
*COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE VITRE BASCULANTE DE HAYON ENTROUVERTE	265
*CIRCUIT OUVERT DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE	266
*COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE	268
*CIRCUIT OUVERT DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE	269
*COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE	271

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR	272
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR	277
THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE	280
THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE	282

TABLE DES MATIERES - (Suite)

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER.....	285
COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER.....	290
THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE	293
THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE	295
COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DU DESEMBUEUR ARRIERE	298
CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DU DESEMBUEUR ARRIERE.....	299
*NON-FONCTIONNEMENT DES SIEGES CHAUFFANTS SUITE A UNE ENTREE DU CONTACTEUR DE CLE AU CONTACT.....	302
*PANNE DE LA GRILLE DE DESEMBUAGE DE LA VITRE ARRIERE.....	304
*PANNE DU TEMOIN DU COMMUTATEUR DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE	309

ECLAIRAGE EXTERIEUR

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD	310
COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD	311
COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE DETRESSE	314
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS.....	315
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS	317
COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE ..	318
COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT.....	319
COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT.....	320
COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT.....	322
COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT.....	323
CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE	325
COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE	328
*LES PROJECTEURS AUTOMATIQUES NE S'ETEIGNENT PAS	329
*LES PROJECTEURS AUTOMATIQUES NE S'ALLUMENT PAS	329
*PANNE D'AVERTISSEUR OPTIQUE	332
*LES FEUX ANTIBROUILLARD NE S'ETEIGNENT PAS	333
*LES FEUX ANTIBROUILLARD NE S'ALLUMENT PAS.....	335
*LES PROJECTEURS DES FEUX DE ROUTE NE S'ETEIGNENT PAS	338
*LES PROJECTEURS DES FEUX DE ROUTE NE S'ALLUMENT PAS	340
*LES PROJECTEURS DES FEUX DE CROISEMENT NE S'ETEIGNENT PAS....	343
*LES PROJECTEURS DES FEUX DE CROISEMENT NE S'ALLUMENT PAS	345
*LES FEUX DE STATIONNEMENT NE S'ETEIGNENT PAS	347
*LES FEUX DE STATIONNEMENT NE S'ALLUMENT PAS.....	348
*LES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE NE S'ALLUMENT PAS	350
*LES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE NE S'ETEIGNENT PAS	352

TABLE DES MATIERES - (Suite)

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

PANNE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (AZC) (ACTIF)	354
PANNE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (AZC) (MEMORISE) . . .	355
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (ACTIF)	356
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (MEMORISE)	357
COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (ACTIF)	358
COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (MEMORISE)	359
ERREUR DE SOMME DE CONTROLE D'ETALONNAGE (AZC) (ACTIF)	360
ERREUR DE SOMME DE CONTROLE D'ETALONNAGE (AZC) (MEMORISE) . . .	361
ERREUR DE CODE DE PAYS (AZC) (ACTIF)	362
ERREUR DE CODE DE PAYS (AZC) (MEMORISE)	363
CAPTEUR INFRAROUGE DEFECTUEUX (AZC) (ACTIF)	364
CAPTEUR INFRAROUGE DEFECTUEUX (AZC) (MEMORISE)	365
ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF)	366
ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (MEMORISE)	369
PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF)	370
PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (MEMORISE)	372
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF)	373
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (MEMORISE)	375
ABSENCE DE REACTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR (AZC) (ACTIF)	376
ABSENCE DE REACTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR (AZC) (MEMORISE)	377
ERREUR DE REGIME DU MOTEUR (AZC) (ACTIF)	378
ERREUR DE REGIME DU MOTEUR (AZC) (MEMORISE)	379
CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC)	380
COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC)	383
ERREUR DE REACTION DU CAPTEUR IAT (AZC) (ACTIF)	385
ERREUR DE REACTION DU CAPTEUR IAT (AZC) (MEMORISE)	386
PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MODE (AZC) (ACTIF)	387
PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MODE (AZC) (MEMORISE)	389
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MODE (AZC) (ACTIF)	390
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MODE (AZC) (MEMORISE)	392
ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE MODE (AZC) (ACTIF)	393
ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE MODE (AZC) (MEMORISE)	395
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (ACTIF)	396
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (MEMORISE)	397
COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (ACTIF)	398
COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (MEMORISE)	399

TABLE DES MATIERES - (Suite)

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)	400
ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)	403
PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)	404
PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)	406
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)	407
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)	409
PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)	410
PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE)	412
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)	413
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE) ..	415
ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF) ...	416
ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE)	418
ERREUR DE VITESSE DU VEHICULE (AZC) (ACTIF)	419
ERREUR DE VITESSE DU VEHICULE (AZC) (MEMORISE)	420
ERREUR DE NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE (AZC) (ACTIF)	421
ERREUR DE NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE (AZC) (MEMORISE)	422
ERREUR D'ATTENUATION VF (AZC) (ACTIF)	423
ERREUR D'ATTENUATION VF (AZC) (MEMORISE)	424
*LA CLIM. FONCTIONNE AVEC LE COMMUTATEUR DE CLIM. EN POSITION HORS FONCTION (AZC & MTC AVEC MOTEUR A ESSENCE)	425
*SIGNAL DU COMMUTATEUR DE CLIM. NE FONCTIONNANT PAS CORRECTEMENT (MTC ET AZC)	428
*LE MOTEUR DE SOUFFLERIE TOURNE TOUJOURS A LA MEME VITESSE (AZC)	429
*PANNE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE (AZC)	431

BLOC D'INSTRUMENTS

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DU TEMOIN ABS	435
PANNE D'ENTRAINEUR DU TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS	435
COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DU TEMOIN DE FREIN	435
CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN ABS	436
CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS	436
CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN DES FREINS	436
LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DE L'ABS	438
LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DE L'ACM	439
LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU BCM	440
ERREUR DE SOMME DE CONTROLE	441
STATUT DE MESSAGE EATX	442
ABSENCE DE COMMUNICATION SUR LE BUS PCI	443
LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU PCM	444
LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU SKIM	445
*LE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT	446
*PANNE DE TOUS LES INDICATEURS	447
*PANNE DU TEMOIN DE FREIN	449

TABLE DES MATIERES - (Suite)

*TEMOIN DE FREIN TOUJOURS ALLUME	450
*LE TEMOIN DE VERIFICATION DU MOTEUR NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT	452
*PANNE DU TEMOIN DE VERIFICATION DES INDICATEURS	453
*PANNE DU TEMOIN DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT - DIESEL UNIQUEMENT	454
*LE TEMOIN DE REGULATION DE VITESSE EN FONCTION NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT	456
*LA JAUGE DE CARBURANT NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT	457
*PANNE DU TEMOIN DE FEU DE ROUTE	458
*PANNE D'OBSCURCISSEMENT DU BLOC D'INSTRUMENTS	459
*TEMOIN DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT TOUJOURS EN FONCTION - DIESEL UNIQUEMENT	460
*PANNE DU TEMOIN DE BAS NIVEAU DE CARBURANT	462
*PANNE DU TEMOIN DE MISE HORS FONCTION DE SURMULTIPLIEE	463
*L'INDICATEUR DE PRESSION D'HUILE NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT	464
*PANNE DU TEMOIN DU SKIM	465
*MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU COMPTEUR DE VITESSE	466
*LE COMPTE-TOURS NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT	467
*PANNE DE L'INDICATEUR DE TEMPERATURE	468
*PANNE DE TEMOIN DE TEMPERATURE EXCESSIVE DE LA TRANSMISSION ..	469
*PANNE DU VOLTMETRE	470
*PROBLEMES DU TEMOIN DE PRESENCE D'EAU DANS LE CARBURANT - DIESEL UNIQUEMENT	471

ECLAIRAGE INTERIEUR

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DU RHEOSTAT	472
CIRCUIT OUVERT DU RHEOSTAT	474
COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'ATTENUATION LUMINEUSE	476
COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE DELESTAGE DE CHARGE	478
PANNE D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU	480
*PANNE DE TOUTES LES LAMPES DE COURTOISIE	484
*PANNE DE LA LAMPE DU CENDRIER	485
*PANNE DES LAMPES DE COURTOISIE - SAUF CELLES DES PORTES AVANT	486
*LES LAMPES DE COURTOISIE NE FONCTIONNENT PAS A PARTIR DU COMMUTATEUR DU PLAFONNIER UNIQUEMENT	487
*SEULE LA PORTE DU CONDUCTEUR N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE	488
*SEULE LA PORTE ARRIERE GAUCHE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE	490
*LE HAYON N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE	492
*SEULE LA LUNETTE SOULEVABLE DU HAYON N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE	494
*SEULE LA PORTE AVANT DROITE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE	495
*SEULE LA PORTE ARRIERE DROITE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE	497
*LES LAMPES DE COURTOISIE (SAUF LES DEUX LAMPES DE COURTOISIE DE PORTE AVANT – EN OPTION) SONT EN FONCTION EN PERMANENCE	499

TABLE DES MATIERES - (Suite)

*PANNE DE LA LAMPE DE COURTOISIE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR.	500
*PANNE DE LA LAMPE DE LA BOITE A GANTS.	501
*PANNE DE LA DIODE DU COMMUTATEUR DE SIEGE CHAUFFE	502
*PANNE DES DIODES DE COMMANDE HVAC.	504
*PANNE DES LAMPES DE COURTOISIE DU PANNEAU D'INSTRUMENTS	505
*PANNE DU DISPOSITIF DE DESACTIVATION DE LA LAMPE DE COURTOISIE DU HAYON.	506
*PANNE DES LAMPES EN HAUTEUR, ARRIERE ET DU HAYON.	507
*PANNE DE LA LAMPE DE COURTOISIE DE PORTE DU PASSAGER	508
*PANNE D'ECLAIRAGE DE DISPOSITIF DE CHANGEMENT DE RAPPORT/BOITE DE TRANSFERT	509
*PANNE D'ECLAIRAGE DE LA RADIO	510
*PANNE DES LAMPES DE LECTURE ET DE COURTOISIE	511

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE	512
CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE	515
CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE	518
CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE	521
CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE	524
CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE.	527
CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE	530
CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE	533
*PANNE DE L'ELEVATEUR DE L'AVANT DU SIEGE DU CONDUCTEUR.	536
*PANNE DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DE SIEGE DU CONDUCTEUR	539
*PANNE DE L'ELEVATEUR DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUCTEUR.	542
*PANNE DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DE SIEGE DU CONDUCTEUR.	545

CONSOLE SUSPENDUE

CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE	548
COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE	550
MESSAGES DE BUS MANQUANTS.	552
ECHEC DE L'ESSAI DE LA BOUSSOLE	553
CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT - ESSENCE UNIQUEMENT	554
DEMAGNETISER LA BOUSSOLE	556
PANNE INTERNE DE L'EVIC.	557
PAS DE MESSAGES RECUS DU BCM	558
PAS DE MESSAGES RECUS DU PCM	559
REGLER LA DECLINAISON CONFORMEMENT AUX INSTRUCTIONS DU MANUEL D'ATELIER.	560
PANNE DE CONTACTEUR DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE	561
*INDICATION DE CONSOMMATION MOYENNE IMPRECISE OU ERRONEE	562
*INDICATION D'AUTONOMIE IMPRECISE OU ERRONEE.	562

TABLE DES MATIERES - (Suite)

*INDICATION DE DISTANCE JUQU'AU PROCHAIN ENTRETIEN IMPRECISE OU ERRONEE .....	.562
*INDICATION DE DUREE D'ALLUMAGE EN FONCTION IMPRECISE OU ERRONEE .....	.562
*COMPTEUR DE TRAJET IMPRECIS OU ERRONE .....	.562
*PANNE D'ATTENUATION DE L'EVIC. ....	.563
*PANNE DE L'EVIC. ....	.564
*TEMOIN DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT TOUJOURS ALLUME - ESSENCE UNIQUEMENT .....	.565
*MESSAGE DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE TOUJOURS AFFICHE .....	.566
*AFFICHAGE DE TEMPERATURE EXTERIEURE IMPRECIS OU EN PANNE ....	.567

SERRURES MOTORISEES/RKE

*PAS DE VERROUILLAGE/DEVERROUILLAGE DES PORTES SAUF CELLE DU CONDUCTEUR .....	.568
*VERROUILLAGE IMPOSSIBLE DE TOUTES LES PORTES (SAUF CELLE DU CONDUCTEUR) .....	.569
*PAS DE DEVERROUILLAGE DES PORTES SAUF CELLE DU CONDUCTEUR .....	.570
*LE MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR N'ACTIONNE AUCUNE SERRURE .....	.571
*LE MODULE DE PORTE DU PASSAGER N'ACTIONNE AUCUNE SERRURE ...	.572
*PANNE DES SERRURES AUTOMATIQUES DE PORTE .....	.573
*LES PORTES SE VERROUILLENT AVEC LA CLE DANS LE CONTACT, LA PORTE AVANT EST OUVERTE .....	.574
*PAS DE VERROUILLAGE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR .....	.576
*NI VERROUILLAGE NI DEVERROUILLAGE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR .	.577
*PAS DE DEVERROUILLAGE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR .....	.579
*VERROUILLAGE/DEVERROUILLAGE IMPOSSIBLE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE .....	.580
*NI VERROUILLAGE NI DEVERROUILLAGE DU HAYON .....	.581
*NI VERROUILLAGE NI DEVERROUILLAGE DE LA PORTE AVANT DROITE ...	.582
*PANNE DE COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE .....	.583
*VERROUILLAGE/DEVERROUILLAGE IMPOSSIBLE DE LA PORTE ARRIERE DROITE .....	.585
*PANNE DU RKE - (JAPON UNIQUEMENT) .....	.586
*PORTEE MEDIOCRE DE LA COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE- JAPON UNIQUEMENT .....	.588

RETROVISEUR MOTORISE

*PANNE DU RETROVISEUR A MEMOIRE DU CONDUCTEUR .....	.589
*PANNE DU RETROVISEUR MOTORISE RABATTABLE .....	.593

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

*PANNE DE TOUS LES LEVE-GLACE MOTORISES .....	.597
*AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE .....	.598
*LE DDM N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE .....	.601
*LE COMMUTATEUR ARRIERE N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE .....	.602
*PANNE DE LA VITRE DU CONDUCTEUR .....	.603

TABLE DES MATIERES - (Suite)

*AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE	
ARRIERE DROITE	606
*LE DDM N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE DROITE	609
*LE COMMUTATEUR ARRIERE N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE	
ARRIERE DROITE	610
*AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE	
AVANT DROITE	611
*LE DDM N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE AVANT DROITE	614
*LE PDM N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE AVANT DROITE	615

TOIT OUVRANT

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DE TEMPORISATION DES	
ACCESSOIRES - TOIT OUVRANT	616
*PANNE DE TEMPORISATION DU TOIT OUVRANT	617
*PANNE DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT	618

SURVEILLANCE DE PRESSION DES PNEUS

PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVG	624
PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS AVG	624
PILE FAIBLE DU CAPTEUR ARG	624
PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS ARG	624
PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVD	624
PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS AVD	624
PILE FAIBLE DU CAPTEUR ARD	624
PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS ARD	624
PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DE PNEU DE SECOURS	624
PILE FAIBLE DU CAPTEUR DE PNEU DE SECOURS	624

ANTIVOL

PAS DE RECEPTION DE MESSAGE DU BCM (EXPORTATION UNIQUEMENT) ..	627
PANNE DE TEMPORISATION DE PRE-ARMEMENT (EXPORTATION	
UNIQUEMENT)	627
COURT-CIRCUIT HAUTE TENSION SUR LE CIRCUIT DE RELAIS DE	
L'AVERTISSEUR SONORE	629
ITM - PANNE D'EEPROM (EXPORTATION UNIQUEMENT)	630
PANNE D'INFORMATION EN RETOUR DE BOUCLE (EXPORTATION	
UNIQUEMENT)	630
ITM - PANNE DE TRANSDUCTEUR (EXPORTATION UNIQUEMENT)	631
ITM - ERREUR DE VIN (EXPORTATION UNIQUEMENT)	632
PAS DE COMMUNICATION SERIE (EXPORTATION UNIQUEMENT)	633
PANNE DE COMMUNICATION DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT) ..	633
PAS DE RECEPTION DE MESSAGE DU PCM (EXPORTATION UNIQUEMENT) ..	636
LA BATTERIE DE LA SIRENE A ETE TOUCHEE PAR QUELQU'UN	
(EXPORTATION UNIQUEMENT)	638
PANNE D'EEPROM DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)	639
PANNE DE BATTERIE INTERNE DE LA SIRENE	
(EXPORTATION UNIQUEMENT)	639
PANNE DE ROM DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)	639
*L'ALARME SE DECLENCHE D'ELLE-MEME	641
*LA CLE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR NE PEUT PAS DESARMER	
L'ANTIVOL	642
*LES FEUX DE DETRESSE NE SONT PAS ACTIONNES PAR L'ALARME	644

TABLE DES MATIERES - (Suite)

*LES PROJECTEURS NE SONT PAS ACTIONNES PAR L'ALARME - BIEN QUE LA FONCTION SOIT ACTIVEE	645
*L'AVERTISSEUR SONORE NE RETENTIT PAS LORSQUE L'ALARME EST DECLENCHEE	646
*SENSIBILITE DU MODULE TRANSDUCTEUR D'INTRUSION (EXPORTATION UNIQUEMENT)	647
*PAS D'ARMEMENT DE L'ANTIVOL	648
*L'ANTIVOL NE SE DECLENCHE PAS DEPUIS LA PORTE DU CONDUCTEUR ..	649
*LE CAPOT NE DECLENCHE PAS L'ALARME - OPTION	650
*LA PORTE ARRIERE GAUCHE NE DECLENCHE PAS L'ALARME	651
*LE HAYON NE DECLENCHE PAS L'ALARME	652
*SEULE LA LUNETTE SOULEVABLE DU HAYON NE DECLENCHE PAS L'ALARME	653
*LA PORTE AVANT DROITE NE DECLENCHE PAS L'ALARME	654
*LA PORTE ARRIERE DROITE NE DECLENCHE PAS L'ALARME	655
*LE TEMOIN ANTIVOL NE FONCTIONNE PAS	656
 ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE	
PANNE DU CAPTEUR DE PLUIE	657
PANNE DU CAPTEUR DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE	659
CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE GRANDE/PETITE VITESSE	660
COURT-CIRCUIT DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE GRANDE/PETITE VITESSE.	664
COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE	665
COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE	667
PANNE DE COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE	671
CIRCUIT MULTIPLEXE OUVERT DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE	674
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT MULTIPLEXE DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE)	676
 ESSAIS DE VERIFICATION	
ESSAIS DE VERIFICATION	678
 8.0 EMBLACEMENT DES ORGANES.	685
 8.1 SYSTEME DES COUSSINS ANTI-CHOCs	685
8.2 SYSTEME AUDIO	686
8.3 COMMANDE AUTOMATIQUE DE ZONE (AZC)	686
8.3.1 MODULE AZC	686
8.3.2 UNITE HVAC	687
8.3.3 CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR	687
8.3.4 DESEMBUEUR DE LA LUNETTE ARRIERE	687
8.3.5 ECRAN DU DRB III, SIGNAL DU CONTROLEUR DU MOTEUR DE SOUFFLERIE DU MODULE AZC.	688
8.4 SYSTEME DE SONNERIE	688
8.5 CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE (EVIC)	689
8.6 MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE ET BOITE DE JONCTION	689
8.7 SERRURES MOTORISEES	690
8.7.1 PORTE AVANT	690
8.7.2 PORTE ARRIERE	690
8.7.3 HAYON	690

exclusifmanuel@gmail.com

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

TABLE DES MATIERES - (Suite)

MOTEUR/ACTUATEUR DU VOLET DE MELANGE D'AIR COTE CONDUCTEUR (CAD) (AZC)	717
AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU DU CONDUCTEUR	717
CONTACTEUR DU BARILLET DE SERRURE COTE CONDUCTEUR	717
MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DU CONDUCTEUR	718
MODULE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR C1	718
MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR C2	718
MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR C3	719
MOTEUR DU LEVE-GLACE MOTORISE AVANT DU CONDUCTEUR	719
DOSSIER DU SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR (SIEGE CHAUFFANT / HAUT DE GAMME I/III)	719
COUSSIN DU SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME I/III)	719
COMMUTATEUR DE SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR	720
MOTEUR DU SUPPORT LOMBAIRE DU SIEGE DU CONDUCTEUR (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME)	720
COMMUTATEUR DU SUPPORT LOMBAIRE DU SIEGE DU CONDUCTEUR (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME)	720
RETROVISEUR MOTORISE COTE CONDUCTEUR	720
MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR	721
CAPTEUR DU MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)	721
MOTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR	721
CAPTEUR DU MOTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)	721
MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR	722
CAPTEUR DU MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)	722
MOTEUR D'INCLINAISON DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR	722
CAPTEUR DU MOTEUR D'INCLINAISON DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)	722
COMMUTATEUR DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME)	723
MOTEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE MOTORISE DU COTE CONDUCTEUR ...	724
COMMUTATEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE MOTORISE DU COTE CONDUCTEUR	724
CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR	724
CAPTEUR D'IMPACT LATERAL COTE CONDUCTEUR	724
MODULE C1 DE COMMANDE DU MOTEUR (MOTEUR DIESEL)	725
MODULE C2 DE COMMANDE DU MOTEUR (MOTEUR DIESEL)	726
MOTEUR D'ESSUIE-GLACE AVANT	726
MODULE DE POMPE D'ALIMENTATION EN CARBURANT (ESSENCE)	727
MODULE DE RESERVOIR A CARBURANT (DIESEL)	727
CONTACTEUR DE CAPOT OUVERT (EXPORTATION)	727
AVERTISSEUR SONORE N° 1	727
AVERTISSEUR SONORE N° 2	728
COMMUTATEUR D'ALLUMAGE C1	728
COMMUTATEUR D'ALLUMAGE C2	728
BLOC D'INSTRUMENTS	728

TABLE DES MATIERES - (Suite)

MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)	729
FUSIBLES (BOITE DE JONCTION).....	731
RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES.....	731
RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD	732
RELAIS DES FEUX DE ROUTE	732
RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT.....	732
RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT	732
RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE (EXPORTATION).....	732
RELAIS DU DESEMBUEUR DE LUNETTE ARRIERE	732
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE DE LA BOITE DE JONCTION	733
BOITE DE JONCTION C1	734
BOITE DE JONCTION C2 (CAG).....	735
BOITE DE JONCTION C2 (CAD).....	736
BOITE DE JONCTION C3	737
BOITE DE JONCTION C4	738
BOITE DE JONCTION C5	738
LAMPE DE COURTOISIE DU COTE GAUCHE	738
FEU ANTIBROUILLARD GAUCHE	738
HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE	739
CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE	739
FEU DE STATIONNEMENT AVANT GAUCHE	739
FEU DE STATIONNEMENT/DE DIRECTION AVANT GAUCHE (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION).....	739
PROJECTEUR DE FEU DE ROUTE GAUCHE	740
HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE GAUCHE	740
CONTACTEUR GAUCHE DE HAYON ENTROUVERT.....	740
COMMUTATEUR MULTIFONCTION GAUCHE.....	740
MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DE PORTE ARRIERE GAUCHE	741
HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE	741
COMMUTATEUR DE RADIO A DISTANCE GAUCHE	741
CONTACTEUR DE LUNETTE DE HAYON ENTROUVERTE.....	741
CONTACTEUR DU BOUTON POUSSOIR DE LA LUNETTE DU HAYON	742
SOLENOIDE DE DEVERROUILLAGE DE LA LUNETTE DU HAYON.....	742
MOTEUR DE SERRURE MOTORISEE DU HAYON	742
COMMANDE MANUELLE DE TEMPERATURE C1 (MTC)	742
COMMANDE MANUELLE DE TEMPERATURE C2 (MTC)	743
MOTEUR/ACTUATEUR DE VOLET DE MODE (AZC)	743
COUSSIN ANTI-CHOC DU PASSAGER	743
MOTEUR/ACTUATEUR DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE PASSAGER (CAG) (AZC)	743
MOTEUR/ACTUATEUR DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE PASSAGER (CAD) (AZC)	744
AMORCE DU COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU DU PASSAGER	744
MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DU PASSAGER	744
MODULE DE PORTE DU PASSAGER C1	745
MODULE DE PORTE DU PASSAGER C2	745
MOTEUR DU LEVE-GLACE MOTORISE AVANT COTE PASSAGER.....	745
DOSSIER DU SIEGE CHAUFFANT DU PASSAGER (HAUT DE GAMME I/III)	746
COUSSIN DU SIEGE CHAUFFANT DU PASSAGER (HAUT DE GAMME I/III)	746
COMMUTATEUR DU SIEGE CHAUFFANT DU PASSAGER	746

TABLE DES MATIERES - (Suite)

RETROVISEUR MOTORISE COTE PASSAGER	746
MOTEUR DU LEVE-GLACE MOTORISE ARRIERE COTE PASSAGER	747
COMMUTATEUR DU LEVE-GLACE MOTORISE ARRIERE COTE PASSAGER ...	747
CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER	747
AMPLIFICATEUR C1 (RADIO HAUT DE GAMME)	747
AMPLIFICATEUR C2 (RADIO HAUT DE GAMME)	748
FUSIBLES (DIESEL)	750
FUSIBLES (ESSENCE)	752
RELAIS D'AVERTISSEUR	752
RELAIS LENT/RAPIDE DES ESSUIE-GLACE	753
RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE	753
MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR C1 (ESSENCE) ..	754
MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR C2 (ESSENCE) ..	755
MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR C3 (ESSENCE) ..	756
RADIO C1	757
RADIO C2	757
CAPTEUR DE PLUIE (BALAYAGE AUTOMATIQUE)	757
MOTEUR/ACTUATEUR DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC)	758
CONTACTEUR DU TEMOIN ROUGE DES FREINS	758
MODULE DE COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE (JAPON) ..	758
FEU ANTIBROUILLARD DROIT	758
HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE	759
CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT	759
FEU DE STATIONNEMENT/DE DIRECTION AVANT DROIT (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)	759
HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE DROIT	759
CONTACTEUR DROIT DE HAYON ENTROUVERT	760
COMMUTATEUR MULTIFONCTION DROIT	760
MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DE LA PORTE ARRIERE DROITE	760
HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE	760
ENSEMBLE DE FEU ARRIERE DROIT	761
COMMUTATEUR A DISTANCE DE RADIO DROIT	761
MODULE DE SIEGE C1 (HAUT DE GAMME/SIEGES CHAUFFANTS)	761
MODULE DE SIEGE C2 (HAUT DE GAMME/SIEGES CHAUFFANTS)	762
MODULE D'IMMOBILISEUR AVEC CLE A MEMOIRE	762
ENSEMBLE DU LEVIER SELECTEUR C1 (DIESEL)	763
ENSEMBLE DU LEVIER SELECTEUR C2 (DIESEL)	763
SIRENE (EXPORTATION)	763
MODULE DE COMMANDE DU TOIT OUVRANT	763
MOTEUR DE TOIT OUVRANT C1	764
MOTEUR DE TOIT OUVRANT C2	764
COMMUTATEUR DU TOIT OUVRANT	764
CAPTEUR DE POSITION DE LA BOITE DE TRANSFERT	764
MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION (MOTEUR 4.7L)	765
MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION C1 (DIESEL)	766
MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION C2 (DIESEL)	766
CENTRE D'INFORMATIONS DU VEHICULE	766
CONTACTEUR DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE LAVE-GLACE	767
CAPTEUR D'EAU DANS LE CARBURANT (MOTEUR DIESEL)	767

TABLE DES MATIERES - (Suite)

10.0	SCHEMAS.....	.769
10.1	SYSTEME DES COUSSINS ANTI-CHOCS.....	.769
10.2	SYSTEME AUDIO.....	.770
10.2.1	SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME.....	.770
10.2.2	SYSTEME AUDIO DE BASE.....	.771
10.2.3	COMMANDES A DISTANCE DE LA RADIO.....	.772
10.2.4	CHANGEUR DE DISQUES COMPACTS.....	.772
10.3	CHAUFFAGE ET CLIMATISATION.....	.773
10.3.1	COMMANDE AUTOMATIQUE DE TEMPERATURE PAR ZONE - CAG.....	.773
10.3.2	COMMANDE AUTOMATIQUE DE TEMPERATURE PAR ZONE - CAD.....	.774
10.3.3	COMMANDE MANUELLE DE LA TEMPERATURE.....	.775
10.4	SONNERIE D'AVERTISSEMENT.....	.775
10.5	AVERTISSEMENT DE PORTE OUVERTE.....	.776
10.6	EVIC.....	.777
10.7	FEUX.....	.778
10.8	ECLAIRAGE INTERIEUR.....	.779
10.9	BLOC D'INSTRUMENTS ELECTROMECHANIQUE (MIC).....	.781
10.10	SIEGES CHAUFFANTS A MEMOIRE.....	.782
10.11	SERRURES MOTORISEES.....	.783
10.12	SYSTEME DE RETROVISEURS MOTORISES.....	.783
10.12.1	RETROVISEUR DU CONDUCTEUR.....	.783
10.12.2	RETROVISEUR DU PASSAGER.....	.784
10.13	TOIT OUVRANT MOTORISE.....	.784
10.14	LEVE-GLACE MOTORISES.....	.785
10.14.1	COTE CONDUCTEUR.....	.785
10.14.2	COTE PASSAGER.....	.785
10.15	COMMUNICATIONS DU VEHICULE.....	.786
10.15.1	COMMUNICATION DU VEHICULE – CAG.....	.786
10.15.2	COMMUNICATION DU VEHICULE – CAD.....	.787
10.15.3	COMMUNICATION DU PCM.....	.788
10.15.4	COMMUNICATION ECM - MOTEUR DIESEL.....	.788
10.16	SYSTEME ANTIVOL (VTSS).....	.789
10.16.1	MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION UNIQUEMENT).....	.790
10.17	SYSTEME D'ESSUIE-GLACE AVANT.....	.791
10.17.1	ESSUIE-GLACE AVANT.....	.791
10.17.2	SYSTEME D'ESSUIE-GLACE ARRIERE.....	.792

NOTES

1.0 INTRODUCTION

Ce manuel fournit les spécifications, instructions et illustrations nécessaires au diagnostic des problèmes des système de caisse des véhicules de l'année-modèle 2003. Les diagnostics de ce manuel sont basés sur une panne ou un symptôme observable au moment du diagnostic.

Voici comment commencer le diagnostic.

1. Commencer par vérifier si le DRBIII® communique avec les modules ; par exemple, si le DRBIII® affiche "Pas de réaction" ou "circuit ouvert de signal de bus +/-"; commencer par diagnostiquer cette panne.
 2. Au DRBIII®, lire les codes de défaut.
 3. En l'absence de codes, examiner la plainte du client.
 4. Le code ou la plainte étant déterminés, localiser l'essai correspondant dans la table des matières pour effectuer le diagnostic.
- L'emplacement des organes est illustré à la section 8.0. L'emplacement des broches de connecteur est illustré à la section 9.0. Les schémas sont reproduits à la section 10.0.

Un astérisque (*) placé devant la description d'un symptôme indique une plainte du client.

En cas de réparation, se référer au manuel d'atelier concerné pour les méthodes correctes de dépose et de réparation.

Les méthodes de diagnostic changent chaque année. De nouveaux systèmes de diagnostic peuvent être ajoutés : des systèmes existants peuvent avoir été améliorés. LIRE CE MANUEL AVANT DE TENTER DE DIAGNOSTIQUER UN CODE DE DEFAUT. Il est recommandé de lire entièrement le manuel pour se familiariser avec les nouvelles procédures.

Ce manuel reflète les nombreuses modifications suggérées par les lecteurs des éditions précédentes. Les commentaires et suggestions inspirés par l'utilisation du manuel peuvent être indiqués sur le formulaire inséré en fin de volume, à renvoyer à l'usine.

1.1 SYSTEMES ET VEHICULES DIAGNOSTIQUES

Ce manuel de procédures de diagnostic couvre tous les problèmes relatifs à la caisse des véhicules JEEP GRAND CHEROKEE 2003. Le diagnostic s'applique aux véhicules à conduite à droite aussi bien qu'à gauche. Il peut exister de légères différences d'emplacement des organes. Si une figure illustre un véhicule CAG, les organes pourront occuper une position symétriquement opposée sur les véhicules CAD.

1.2 METHODE DE DIAGNOSTIC EN SIX ETAPES

Le diagnostic du système de caisse se déroule en six étapes :

- vérification de la plainte
- vérification de tous les symptômes en rapport avec la plainte
- analyse des symptômes
- identification du problème
- réparation du problème identifié
- vérification du fonctionnement correct

2.0 IDENTIFICATION DU SYSTEME

Les systèmes du véhicule faisant partie du système dit de caisse sont les suivants :

- Coussins anti-chocs
- Audio
- Sonnerie d'avertissement
- Communication
- Systèmes chauffés électriquement
- Eclairage extérieur
- Chauffage et climatisation
- Bloc d'instruments
- Eclairage intérieur
- Siège à mémoire
- Centre électronique d'information
- Serrures motorisées de porte/commande à distance des serrures (RKE)
- Rétroviseurs motorisés
- Toit ouvrant motorisé
- Lève-glaces motorisés
- Surveillance de la pression des pneus (TPM)
- Antivol (VTSS)
- Essuie-glace et lave-glaces avant

3.0 DESCRIPTION DU SYSTEME ET DE SON FONCTIONNEMENT

Le système de caisse des véhicules WJ/WG 2003 se compose d'une combinaison de modules qui communiquent par l'intermédiaire du bus PCI (Interface multiplexé de communication programmable). Les informations concernant le fonctionnement des organes et circuits du véhicule sont transmises rapidement via le bus PCI vers le(s) module(s) concerné(s). Tous les modules reçoivent l'ensemble des informations transmises

GENERALITES

via le bus, même si un module n'en a pas besoin pour remplir sa fonction. Ce module ne répondra qu'aux messages qui lui sont " adressés " via un processus de codage binaire. Cette méthode de transmission des données réduit de façon significative la complexité du câblage du véhicule et la taille des faisceaux de câblage. Toute l'information concernant le fonctionnement de tous les systèmes est organisée, contrôlée et communiquée au moyen du bus PCI, dont la description figure à la section Communication de cette introduction.

3.1 PROTECTION DES OCCUPANTS/COUSSINS ANTI-CHOCS

Le système de coussins anti-chocs des véhicules WJ/WG comprend les organes suivants : commande de retenue des occupants (ORC), témoin de coussin anti-chocs, dévidoir de câble, coussins anti-chocs du conducteur et du passager, contacteurs de boucle de ceinture de sécurité (SBS) à effet Hall du conducteur et du passager, capteurs d'impact avant et latéraux du conducteur et du passager, coussins anti-chocs de rideau et capteurs d'impact avant.

La commande de retenue des occupants (ORC) est un nouveau type de module de commande de coussin anti-chocs (ACM). Le nouvel ACM gère un déploiement modulé des coussins anti-chocs et la détection d'impact à distance. Le déploiement est modulé selon la sévérité de l'impact en déclenchant individuellement les gonfleurs à amorce adéquats. Les quatre fonctions principales de l'ACM sont : communications sur le bus PCI, autodiagnostic, détection d'impact et déploiement des organes. L'ACM contient aussi un condensateur à accumulation d'énergie. Ce condensateur peut fournir l'énergie électrique nécessaire au déploiement des coussins anti-chocs avant dans les deux secondes qui suivent un débranchement de la batterie ou une panne pendant un impact. L'ACM est assujéti au tunnel de transmission du bac de plancher, sous la console. L'ACM n'est ni réglable ni réparable.

L'ACM échange via le bus PCI des messages avec le bloc d'instruments (MIC), le module de commande de la caisse (BCM) et les capteurs d'impact. Des codes de défaut sont mémorisés en cas de perte de communication avec ces modules ou en cas d'information erronée.

Le microprocesseur de l'ACM surveille les signaux de capteur d'impact et les circuits électriques du système de coussin anti-chocs pour déterminer la disponibilité du système. Si l'ACM détecte une panne d'un système surveillé, il émet un message vers le bloc d'instruments via le bus PCI pour allumer le témoin de coussin anti-chocs. L'ACM peut mémoriser des codes de défaut actifs et inactifs afin de faciliter le diagnostic. Se référer dans cette section à CODES DE DEFAUT.

L'ACM utilise deux capteurs d'impact avant et un accéléromètre interne pour détecter le rythme de décélération et pour vérifier la direction et la sévérité d'une collision. Un algorithme de décision programmé dans le microprocesseur ACM lui permet de déterminer s'il est nécessaire de procéder au déploiement des coussins. L'ACM utilise aussi l'état du contacteur de ceinture de sécurité du conducteur et du passager avant (ceinture bouclée ou non) et la sévérité de la collision pour déterminer le niveau de déploiement des coussins anti-chocs conducteur et passager avant (faible, moyen ou fort). Quand les conditions prévues sont réunies, l'ACM émet le signal électrique adéquat pour commander le déploiement.

AVERTISSEMENT : LE SYSTEME DE COUSSIN ANTI-CHOCS EST UN SYSTEME ELECTROMECHANIQUE COMPLEXE ET SENSIBLE. AVANT DE TENTER DE DIAGNOSTIQUER/D'INTERVENIR SUR CE SYSTEME OU TOUT ORGANE DE LA COLONNE DE DIRECTION, DU VOLANT OU DU PANNEAU D'INSTRUMENTS, COMMENCER PAR DEBRANCHER ET ISOLER LE CABLE NEGATIF DE LA BATTERIE (MASSE). ATTENDRE DEUX MINUTES LE DECHARGEMENT DU CONDENSATEUR AVANT DE POURSUIVRE L'INTERVENTION. C'EST LA SEULE METHODE FIABLE POUR NEUTRALISER LE SYSTEME DE COUSSINS ANTI-CHOCS. SON NON-RESPECT PEUT ENTRAINER UN DEPLOIEMENT ACCIDENTEL DES COUSSINS ET DES BLESSURES. NE JAMAIS FRAPPER NI HEURTER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS, SOUS PEINE D'ENDOMMAGER LE CAPTEUR D'IMPACT OU D'AFPECTER SON ETALONNAGE. EN CAS DE CHUTE ACCIDENTELLE D'UN MODULE DURANT UNE INTERVENTION, CELUI-CI DOIT ETRE MIS AU REBUT ET REMPLACE PAR UN NOUVEAU MODULE.

Le témoin de coussin anti-chocs est le seul signe apparent de mauvais fonctionnement du système pour le conducteur. Lorsque la clé de contact est mise en position Marche ou Démarrage, l'ACM allume la lampe témoin à titre d'essai de l'ampoule durant 6 à 8 secondes. Si le témoin s'éteint, cela signifie que l'ACM a vérifié le système et le juge en ordre. Si la lampe reste allumée, elle peut signaler un défaut actif du système ou un court-circuit interne du circuit du témoin au MIC. Si le témoin s'allume et reste allumé pendant plus de 6 à 8

secondes, puis s'éteint, c'est généralement l'indice d'un problème intermittent du système.

3.1.1 COUSSIN ANTI-CHOC DU CONDUCTEUR

Le couvercle décoratif et protecteur du coussin anti-chocs est la partie la plus visible du système de coussins anti-chocs du conducteur. Le couvercle protecteur est ajusté à l'avant du module de coussin anti-chocs et forme un couvercle décoratif au centre du volant. Le module est monté directement sur le volant de direction. Sous le couvercle se trouvent le contacteur d'avertisseur sonore, le coussin anti-chocs et les pièces qui le supportent. Le module de coussin anti-chocs comprend un logement auquel sont fixés et scellés le coussin et le gonfleur hybride. Le modèle WJ/WG 2003 est équipé d'un gonfleur de coussin anti-chocs conducteur à deux niveaux de gonflage. Quand ils reçoivent le signal électrique adéquat, les gonfleurs déchargent le gaz directement dans le coussin. Le module de coussin anti-chocs n'est pas réparable ; il doit être remplacé s'il est déployé ou endommagé.

AVERTISSEMENT : LE MODULE DE COUSSIN ANTI-CHOC DU CONDUCTEUR CONTIENT DE L'ARGON COMPRIME A PLUS DE 17 240 Kpa (2 500 PSI). NE PAS TENTER DE DEMONTER UN MODULE DE COUSSIN ANTI-CHOC NI DE FORCER SON GONFLEUR. NE PAS LE PERCER, L'INCINERER OU LE METTRE EN CONTACT AVEC UN COURANT ELECTRIQUE. NE PAS LE STOCKER A UNE TEMPERATURE SUPERIEURE A 93°C (200°F). REMPLACER

LES COMPOSANTS DU SYSTEME DE COUSSINS ANTI-CHOC UNIQUEMENT PAR DES PIECES REPRISES AU CATALOGUE DE PIECES MOPAR DE CHRYSLER. D'AUTRES PIECES DE RECHANGE PEUVENT LEUR RESSEMBLER MAIS DES DIFFERENCES INTERNES REDUIRAIENT LA PROTECTION DES OCCUPANTS. LES FIXATIONS, LES VIS ET LES BOULONS D'ORIGINE UTILISES POUR LES COMPOSANTS DU SYSTEME POSSEDENT DES REVETEMENTS SPECIAUX ET SONT SPECIFIQUEMENT CONCUS POUR LE SYSTEME. NE JAMAIS REMPLACER CES ELEMENTS PAR DES ELEMENTS D'AUTRES MARQUES. QUAND UNE FIXATION NEUVE EST NECESSAIRE, N'UTILISER QUE L'UNE DE CELLES DE LA TROUSSE DE REPARATION OU UNE FIXATION SPECIFIEE DANS LE CATALOGUE DE PIECES MOPAR.

ATTENTION : le gonfleur des coussins déployés peut contenir des matériaux pyrotechniques actifs. Vérifier le déploiement complet des coussins anti-chocs conducteur et passager 2003 avant de les mettre au rebut. Se référer à Système de contrôle des substances dangereuses pour la méthode de mise au rebut. Prendre les précautions réglementaires pour se débarrasser des coussins déployés. Le tableau suivant permet de déterminer l'état de l'amorce.

ETAT DE L'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOC

(1) Au DRBIII® lire les codes concernant les coussins anti-chocs **si** les codes actifs suivants sont présents :

CODE ACTIF	CONDITIONS	ETAT DE L'AMORCE
Amorce conducteur 1 ouverte Amorce conducteur 2 ouverte	Vérifier les codes mémorisés ET SI les minutes enregistrées pour les deux amorces se situent dans un délai de 15 minutes l'une de l'autre.	Les amorces conducteur 1 et 2 ont servi.
Amorce conducteur 1 ouverte Amorce conducteur 2 ouverte	Vérifier les codes mémorisés ET SI le nombre de minutes enregistré pour l'amorce conducteur 2 ouverte est supérieur de 15 minutes ou plus à celui de l'amorce conducteur 1.	L'amorce conducteur 1 a servi ; l'amorce conducteur 2 est active.
Amorce conducteur 1 ouverte Amorce conducteur 2 ouverte	Vérifier les codes mémorisés ET SI le nombre de minutes enregistré pour l'amorce conducteur 1 ouverte est supérieur de 15 minutes ou plus à celui des de l'amorce conducteur 2.	L'amorce conducteur 1 est active ; l'amorce conducteur 2 a servi.

GENERALITES

CODE ACTIF	CONDITIONS	ETAT DE L'AMORCE
Si l'amorce conducteur 1 est ouverte	ET SI l'amorce conducteur 2 ouverte n'est PAS un code actif.	L'amorce conducteur 1 a servi ; l'amorce conducteur 2 est active.
Si l'amorce conducteur 2 est ouverte	ET SI l'amorce conducteur 1 ouverte n'est PAS un code actif.	L'amorce conducteur 1 est active ; l'amorce conducteur 2 a servi.

Si aucun des codes suivants n'est actif :

CODE ACTIF	ETAT DE L'AMORCE
Amorce conducteur 1 ouverte	L'état du coussin anti-chocs est
Amorce conducteur 2 ouverte	Inconnu.

3.1.2 DEVIDOIR DE CABLE

Le dévidoir de câble est fixé sur la colonne de direction, derrière le volant de direction. Cet ensemble se compose d'un boîtier en plastique contenant un ruban plat conducteur d'électricité qui s'enroule et se déroule avec la rotation du volant. Le dévidoir sert à maintenir un circuit électrique constant entre le faisceau de câblage du panneau d'instruments et le module de coussin anti-chocs du côté conducteur, le contacteur d'avertisseur sonore, ainsi que les commutateurs de régulation de vitesse si le véhicule en est équipé. Le dévidoir doit être correctement centré lorsqu'il est posé à nouveau sur la colonne de direction après toute dépose pour intervention, sous peine de dégâts. Il ne peut être réparé et doit être remplacé en cas de panne.

3.1.3 COUSSIN ANTI-CHOC DU PASSAGER

Le modèle WJ/WG est équipé d'un gonfleur de coussin anti-chocs du passager avant à deux niveaux de gonflage. Quand ils reçoivent le signal électrique adéquat, les gonfleurs déchargent le gaz directement dans le coussin. Le module de coussin anti-chocs n'est pas réparable ; il doit être remplacé s'il est déployé ou endommagé.

AVERTISSEMENT : LE MODULE DE COUSSIN ANTI-CHOC DU PASSAGER CONTIENT UN GAZ INERTE COMPRIME A PLUS DE 17 240 kPa (2 500 PSI). NE PAS TENTER DE DEMONTER UN MODULE DE COUSSIN ANTI-CHOC NI DE FORCER SON GONFLEUR. NE PAS LE PERCER, L'INCINERER OU LE METTRE EN CONTACT AVEC UN COURANT ELECTRIQUE. NE PAS LE STOCKER A UNE TEMPERATURE SUPERIEURE A 93°C (200°F). NE REMPLACER LES COMPOSANTS DU SYSTEME DE COUSSINS ANTI-CHOC QUE PAR DES PIECES REPRISES AU CATALOGUE DE PIECES MOPAR. D'AUTRES PIECES DE RECHANGE PEUVENT LEUR RESSEMBLER MAIS DES DIFFERENCES INTERNES POURRAIENT REDUIRE LA PROTECTION DES OCCUPANTS. LES FIXATIONS, LES VIS ET LES BOULONS D'ORIGINE UTILISES POUR LES COMPOSANTS DU SYSTEME POSSEDENT DES REVETEMENTS SPECIAUX ET SONT SPECIFIQUEMENT CONÇUS POUR LE SYSTEME. NE JAMAIS REMPLACER CES ELEMENTS PAR DES ELEMENTS D'AUTRES MARQUES. QUAND UNE FIXATION NEUVE EST NECESSAIRE, N'UTILISER QUE L'UNE DE CELLES DE LA TROUSSE DE REPARATION OU UNE FIXATION SPECIFIEE DANS LE CATALOGUE DE PIECES MOPAR.

ATTENTION : le gonfleur des coussins déployés peut contenir des matériaux pyrotechniques actifs. Vérifier le déploiement complet des coussins anti-chocs conducteur et passager 2003 avant de les mettre au rebut. Se référer à Système de contrôle des substances dangereuses pour la méthode de mise au rebut. Prendre les précautions réglementaires pour se débarrasser des coussins déployés. Le tableau suivant permet de déterminer l'état de l'amorce.

ETAT DE L'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCs

(1) Au DRBIII® lire les codes concernant les coussins anti-chocs **si** les codes actifs suivants sont présents :

CODE ACTIF	CONDITIONS	ETAT DE L'AMORCE
Amorce passager 1 ouverte Amorce passager 2 ouverte	Vérifier les codes mémorisés ET SI les minutes enregistrées pour les deux amorces se situent dans un délai de 15 minutes l'une de l'autre.	Les amorces passager 1 et 2 ont servi.
Amorce passager 1 ouverte Amorce passager 2 ouverte	Vérifier les codes mémorisés ET SI le nombre de minutes enregistrées pour l'amorce passager 2 ouverte est supérieur d'au moins 15 minutes à celui enregistré pour l'amorce passager 1.	L'amorce passager 1 a servi ; l'amorce passager 2 est active.
Amorce passager 1 ouverte Amorce passager 2 ouverte	Vérifier les codes mémorisés ET SI le nombre de minutes enregistrées pour l'amorce passager 1 ouverte est supérieur d'au moins 15 minutes à celui enregistré pour l'amorce conducteur 2.	L'amorce passager 1 est active ; l'amorce conducteur 2 a servi.
Si l'amorce passager 1 est ouverte	ET SI l'amorce passager 2 ouverte n'est PAS un code actif.	L'amorce passager 1 a servi ; l'amorce passager 2 est active.
Si l'amorce passager 2 est ouverte	ET SI l'amorce passager 1 ouverte n'est PAS un code actif.	L'amorce passager 1 est active ; l'amorce passager 2 a servi.

Si aucun des codes suivants n'est actif :

CODE ACTIF	ETAT DE L'AMORCE
Amorce passager 1 ouverte	L'état du coussin anti-chocs est
Amorce passager 2 ouverte	Inconnu.

3.1.4 CONTACTEURS DE CEINTURE DE SECURITE (SBS)

Le contacteur à effet Hall de la ceinture de sécurité du conducteur signale l'état bouclé ou non bouclé de la ceinture par des entrées câblées vers l'ACM. L'ACM utilise cette entrée pour déployer les coussins anti-chocs au niveau requis. L'ACM commande aussi le témoin de ceinture de sécurité par un message émis via le bus PCI vers le bloc d'instruments. Le témoin s'allume quand la ceinture de sécurité du conducteur est débouclée. Si le contacteur est endommagé ou en panne, l'ensemble de boucle doit être remplacé. L'ACM surveille en permanence les circuits de contacteur de ceinture pour y détecter un circuit ouvert ou un court-circuit.

3.1.5 COUSSINS ANTI-CHOCs DE RIDEAU

Les coussins anti-chocs de rideau des côtés gauche et droit se trouvent au bord extérieur du pavillon, sous le garnissage, juste au-dessus des embrasures de porte. Quand ils reçoivent le signal électrique adéquat, les gonfleurs déchargent le gaz comprimé directement dans le coussin. En se déployant, le rideau déchire le garnissage, ce qui permet au coussin de rideau de se déployer complètement entre le pavillon et le siège. Le module de coussin anti-chocs de rideau n'est pas réparable ; le remplacer en cas de déploiement ou de dégâts.

GENERALITES

AVERTISSEMENT : LE MODULE DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU CONTIENT UN GAZ INERTE COMPRISE A 17 240 kPa (2 500 PSI). NE PAS TENTER DE DEMONTER UN MODULE DE COUSSIN ANTI-CHOC NI DE FORCER SON GONFLEUR. NE PAS LE PERCER, L'INCINERER OU LE METTRE EN CONTACT AVEC UN COURANT ELECTRIQUE. NE PAS LE STOCKER A UNE TEMPERATURE SUPERIEURE A 93°C (200°F). NE REMPLACER LES COMPOSANTS DU SYSTEME DE COUSSINS ANTI-CHOC QUE PAR DES PIECES REPRISES AU CATALOGUE DE PIECES MOPAR CHRYSLER. D'AUTRES PIECES DE RECHANGE PEUVENT LEUR RESSEMBLER MAIS DES DIFFERENCES INTERNES POURRAIENT REDUIRE LA PROTECTION DES OCCUPANTS. LES FIXATIONS, LES VIS ET LES BOULONS D'ORIGINE UTILISES POUR LES COMPOSANTS DU SYSTEME POSSEDENT DES REVETEMENTS SPECIAUX ET SONT SPECIFIQUEMENT CONÇUS POUR LE SYSTEME. NE JAMAIS REMPLACER CES ELEMENTS PAR DES ELEMENTS D'AUTRES MARQUES. QUAND UNE FIXATION NEUVE EST NECESSAIRE, N'UTILISER QUE L'UNE DE CELLES DE LA TROUSSE DE REPARATION OU UNE FIXATION SPECIFIEE DANS LE CATALOGUE DE PIECES MOPAR.

3.1.6 CAPTEUR D'IMPACT AVANT

Les capteurs d'impact avant sont des accéléromètres électroniques qui détectent le taux de décélération du véhicule ; combinés avec l'accéléromètre ACM, ils vérifient la direction et la sévérité d'une collision. Chaque capteur contient aussi une puce de communication électronique qui permet à l'unité de communiquer l'état du capteur ainsi que l'information de panne au microprocesseur du module de commande de coussin anti-chocs (ACM). Le microprocesseur ACM surveille en permanence tous les circuits du système de protection passive avant pour en déterminer la disponibilité. Si l'ACM détecte une panne du système, il mémorise un code de défaut et éclaire le témoin de coussin anti-chocs en conséquence. Les capteurs d'impact reçoivent chacun la tension de batterie et la masse par des circuits dédiés de masse et de signal de capteur des côtés gauche et droit depuis l'ACM. Ces capteurs d'impact et l'ACM communiquent en modulant la tension dans le circuit du signal du capteur. Remplacer tout capteur tombé. Déconnecter la batterie

ou déposer les deux fusibles de coussins anti-chocs avant d'intervenir sur un capteur d'impact.

ATTENTION : Débrancher les capteurs d'impact du câblage du véhicule avant de les déposer ou de les poser.

3.1.7 CAPTEUR D'IMPACT LATÉRAL

Les capteurs d'impact latéral sont des accéléromètres électroniques qui détectent le taux de décélération du véhicule ; combinés avec l'accéléromètre ACM, ils vérifient la direction et la sévérité d'une collision latérale. Chaque capteur contient aussi une puce de communication électronique qui permet à l'unité de communiquer l'état du capteur ainsi que l'information de panne au microprocesseur du module de commande de coussin anti-chocs (ACM). Le microprocesseur ACM surveille en permanence tous les circuits du système de protection passive pour en déterminer la disponibilité. Si l'ACM détecte une panne du système, il mémorise un code de défaut et éclaire le témoin de coussin anti-chocs en conséquence. Les capteurs d'impact reçoivent depuis l'ACM une tension de batterie et une masse par des circuits dédiés de masse et de signal de capteur côté conducteur et côté passager. Ces capteurs d'impact et l'ACM communiquent en modulant la tension dans le circuit du signal du capteur. Remplacer tout capteur tombé. Déconnecter la batterie ou déposer les deux fusibles de coussins anti-chocs avant d'intervenir sur un capteur d'impact.

ATTENTION : Débrancher les capteurs d'impact du câblage du véhicule avant de les déposer ou de les poser.

3.1.8 OUTILS SPECIAUX

Certains essais de diagnostic des coussins anti-chocs impliquent l'usage d'outils spéciaux, les outils de charge de coussin anti-chocs 8310 et 8443, pour l'essai des circuits d'amorce. Les outils de charge contiennent des charges résistives fixes, des fils de pontage et des adaptateurs. Les charges fixes sont connectées aux câbles et montées dans un boîtier de rangement. Les câbles peuvent être directement branchés à certains connecteurs de système de coussins anti-chocs. Les fils de pontage servent à relier les connecteurs de câble d'outil de charge aux autres connecteurs de système de coussins anti-chocs. Les adaptateurs sont reliés au connecteur du faisceau du module pour ouvrir les clips de court-circuit et protéger la borne de connecteur pendant l'essai. Lors de l'utilisation de l'outil de charge, suivre toutes les consignes de sécurité indiquées dans le manuel d'atelier pour débrancher les organes du système de coussins anti-chocs. Examiner le

câblage, le connecteur et les bornes en recherchant des dégâts et des défauts d'alignement. Substituer l'outil de charge de coussin anti-chocs au coussin anti-chocs conducteur ou passager ou de rideau, ou au dévidoir de câble, en utilisant au besoin un fil de pontage. Suivre toutes les consignes de sécurité du manuel d'atelier pour connecter les organes du système de coussin anti-chocs. Lire les codes actifs du module. Si le module indique PAS DE CODES ACTIFS, les organes défectueux ont été déposés du système et doivent être remplacés. Si le code est encore actif, continuer à utiliser cette méthode pour essayer tous les autres organes du circuit l'un après l'autre. Ensuite, débrancher le connecteur du module et brancher l'adaptateur correspondant au connecteur du module. Tous les coussins anti-chocs étant débranchés et l'adaptateur posé, le câblage d'amorce peut être testé pour rechercher des circuits ouverts et des courts-circuits.

3.1.9 CODES DE DEFAUT

Les codes de défaut de coussin anti-chocs peuvent être actifs ou mémorisés. En présence de plusieurs codes, toujours commencer par le diagnostic des codes actifs. Chaque défaut est diagnostiqué selon une méthode spécifique. Les procédures de diagnostic comprennent des étapes à suivre pas à pas afin de déterminer la cause des codes de défaut. Il n'est pas nécessaire d'effectuer tous les essais du manuel pour diagnostiquer un code de défaut. Toujours commencer par la lecture des codes de défaut au moyen de l'appareil de diagnostic DRBIII®. Celui-ci indique les essais spécifiques à effectuer. Dans certaines procédures d'essai de ce manuel, les codes de défaut sont utilisés comme outils de diagnostic.

3.1.9.1 CODES ACTIFS

Un code devient actif dès qu'un mauvais fonctionnement est détecté ou que le contact est mis. Un code de défaut actif indique une défaillance en cours. le défaut est présent chaque fois que le module de commande de coussin anti-chocs vérifie ce circuit ou cet organe. Il est impossible d'effacer un code actif. Les codes actifs de coussin anti-chocs ne sont pas permanents et se modifient dans les 12 secondes après avoir remédié à la cause du code. A l'exception des codes de défaut et des défaillances liés au témoin d'avertissement, lorsqu'une défaillance est détectée, le témoin de coussins anti-chocs reste allumé au minimum 12 secondes ou tant que la défaillance existe.

3.1.9.2 CODES MEMORISES

Les codes de coussin anti-chocs sont mémorisés automatiquement dans l'ACM dès la détection de la panne. Un code "mémorisé" signale qu'un code actif

a été présent. Lorsqu'un code de défaut est mémorisé, le témoin de coussin anti-chocs s'allume au minimum 12 secondes (même si le problème a duré moins de 12 secondes). Le code est mémorisé, de même que sa durée d'activation en minutes et le nombre de cycles d'allumage depuis sa dernière détection. La durée minimale d'un code est d'une minute, même si le code s'est manifesté moins d'une minute. Le temps affiché pour une présence de code de 2 minutes et 13 secondes sera par exemple de 3 minutes. Si une panne est détectée, un code est mémorisé et reste mémorisé. Quand la panne disparaît, un décompte de cycles d'allumage commence pour ce code. Après 254 cycles d'allumage sans réapparition de la panne, le code est effacé et le compteur est remis à zéro. Si la panne réapparaît dans les 254 cycles, le compteur est remis à zéro et le code inactif reste mémorisé. Si une panne n'est pas active lors de l'essai de diagnostic, l'essai de code actif ne peut localiser la source du problème. Dans ce cas, le code mémorisé ne peut que suggérer une zone à examiner. Rester à distance sûre de tous les coussins anti-chocs pendant l'examen suivant. Si aucun problème apparent n'est découvert, effacer les codes inactifs, puis, contact mis, secouer le faisceau de câblage et les connecteurs et faire tourner le volant de butée à butée. Révérifier périodiquement les codes pendant l'opération pour découvrir la panne. Cette méthode peut permettre de découvrir une défaillance difficile à localiser.

3.2 SYSTEME AUDIO

Les entrées du bus PCI dans la radio sont utilisées pour le réglage de la luminosité de l'affichage VF et les commandes à distance au volant. Toutes les radios peuvent afficher les défauts et effectuer certains essais actuateurs au moyen du DRBIII®. Ces essais doivent commencer par l'identification de la radio du véhicule.

En cas de diagnostic de courts-circuits de sortie ou de messages d'erreur de sortie, noter les points suivants :

Sur les radios sans amplificateur externe, le terme " sortie " désigne le circuit qui relie la radio et le haut-parleur. Ce type de circuit peut être entièrement surveillé par l'ensemble de radio via les connexions de haut-parleur. Quand la radio affiche un code de défaut de sortie en court-circuit avec ce type de système, la panne peut concerner le haut-parleur, la radio ou le câblage.

Dans le cas de radios équipées d'un amplificateur externe, le terme " sortie " désigne le circuit qui relie le connecteur de radio et l'amplificateur. La radio ne peut surveiller que cette section et ne peut rien indiquer au sujet du circuit entre l'amplificateur et les haut-parleurs. Par conséquent, un code de défaut de sortie en court-circuit ne concerne que

GENERALITES

ce circuit. Une panne de haut-parleur ne fait pas mémoriser ce code de défaut.

3.2.1 COMMANDES A DISTANCE DE LA RADIO

Ces radios peuvent être commandées à distance (selon l'équipement). Les commutateurs se trouvent au dos du volant. Ils commandent le mode, la présélection des émetteurs, la recherche en amont et en aval et le volume sonore.

Ces fonctions sont des entrées vers le module de commande de la caisse (BCM) qui peuvent être lues au moyen d'un DRBIII®. Les commutateurs émettent un signal multiplexé (MUX) vers le BCM. Le circuit MUX de commande de radio de 5 V est mis à la masse via des résistances internes de commutateurs de différentes valeurs. La tension détectée par le BCM baisse et le BCM émet un message spécifique vers la radio via le bus PCI. La radio réagit alors au message.

Le diagnostic de ce circuit est simple. Le circuit doit être fermé entre les commutateurs du volant et le BCM. La masse doit être fermée pour que les commutateurs puissent modifier la tension à titre de signal au BCM. Le circuit traverse le dévidoir de câble ; la continuité à travers le dévidoir doit être vérifiée.

3.2.2 CHANGEUR DE DISQUES COMPACTS

Le changeur de disques est monté dans l'espace de chargement de l'habitacle, sur le panneau de custode arrière droit. Le changeur contient un magasin pour 10 disques. Le changeur reçoit la masse et l'alimentation du commutateur de radio via la radio. Les commandes de la radio actionnent le changeur par des messages émis via le bus PCI. Les sorties audio à 2 canaux du changeur sont câblées en retour vers la radio qui émet ensuite le signal via les canaux vers les haut-parleurs ou les amplis.

3.3 SYSTEME DE CHAUFFAGE ET DE CLIMATISATION

3.3.1 DISPONIBILITE DU SYSTEME

- En fonction des modèles, un système HVAC à commande manuelle de température (MTC) ou commande automatique par zone (AZC) est disponible.

3.3.2 COMMANDES DU SYSTEME

Commande manuelle de la température (MTC)

- Se référer au manuel d'atelier pour une description complète de la MTC et de son fonctionnement.

Le module de commande automatique par zone (ZAC) :

- peut communiquer avec le DRBIII®.
- communique sur le bus (PCI) du système multiplexé à interface de communication programmable.
- possède deux capteurs infrarouges, montés sur la face du module AZC, qui mesurent de manière indépendante la température de surface afin de maintenir les niveaux de confort des occupants.
- possède des commandes doubles de température de zone afin d'offrir une large gamme de température aux deux occupants des sièges avant.
- peut fonctionner manuellement.
- utilise les données de température du moteur, reçues sur le bus PCI, pour le blocage de la soufflerie lorsque le moteur est froid.
- utilise les données de régime du moteur, reçues sur le bus PCI, pour la coupure de climatisation à papillon grand ouvert.
- utilise les données de vitesse du véhicule, reçues sur le bus PCI, pour déterminer le débit d'air passant sur le condenseur en vue du meilleur rendement du refroidissement.
- utilise les données des capteurs de température extérieure, reçues sur le bus PCI, pour optimiser le contrôle du confort.
- émet une requête de climatisation au BCM lorsque le fonctionnement du compresseur est désiré.
- émet une requête au BCM lorsque le fonctionnement du désembuage arrière est désiré.
- contrôle la vitesse du ventilateur, assurant 10 vitesses en mode manuel et une infinité en mode automatique.
 - Le contrôleur du moteur de soufflerie fournit un signal 5 V au module AZC sur le circuit de commande du moteur de soufflerie. Le module AZC fournit une masse à rapport cyclique variable au signal 5 V sur la base de l'entrée du commutateur de soufflerie. Lorsque le commutateur de soufflerie est réglé sur petite vitesse, le module AZC fournit un rapport cyclique court (temps de mise à la masse de la tension du signal plus court). Lorsque des vitesses de soufflerie plus importantes sont nécessaires, le module AZC augmente le rapport cyclique (temps de mise à la masse de la tension du signal plus long). Lorsque le commutateur de soufflerie atteint la grande vitesse, le rapport cyclique

augmente jusqu'au point où l'onde du signal correspond à une ligne plate (avec de brefs pics de tension).

- commande le fonctionnement électronique de l'actuateur de volet.
 - Un système de commande simplifié du fonctionnement des actuateurs de commande de mode, de recirculation et de température propose un positionnement positif sans la complexité d'un circuit en retour des capteurs de position. Le module AZC connaît le nombre de tours d'actuateur requis pour un déplacement complet du volet ainsi que le nombre d'impulsions du commutateur d'actuateur par tour. Le module AZC utilise ces paramètres pour actionner l'actuateur pour le nombre d'impulsions de commutateur qui correspond à la position désirée du volet. La précision est maintenue par un rééta-lonnage périodique automatique d'une valeur nulle connue et de la course complète du volet.
- Se référer au manuel d'atelier pour une descrip-tion supplémentaire du système AZC et de son fonctionnement.

Le module de commande de la caisse :

- utilise les données du capteur de température d'évaporateur pour empêcher le gel de l'évaporateur lors du maintien du rendement optimum du refroidissement.
- contrôle le fonctionnement du désembueur arrière.

Le système HVAC AZC à double zone utilise :

- deux actuateurs de volet de mélange électro-niques à deux fils.
- un actuateur de volet de mode électronique à deux fils.
- un actuateur de volet de recirculation électro-nique à deux fils.

3.3.3 REVISIONS DU SYSTEME

Pour 2003, les systèmes HVAC des véhicules WJ-WG ont peu changé mais le module AZC n'est pas interchangeable avec le module des années antérieures du fait de changements au niveau du logiciel de commande.

3.3.4 DIAGNOSTICS DU SYSTEME (MTC)

La détection des pannes se fait au moyen des codes de défaut.

- Les codes de défaut sont affichés par le DRBIII®.
- Les codes de défaut relatifs au capteur de tempé-rature de l'évaporateur sont mémorisés dans le BCM. Les diagnostics de ces codes se trouvent dans la catégorie Chauffage et Climatisation de ce manuel.

- Les diagnostics des symptômes relatifs au fonc-tionnement du compresseur de climatisation se trouvent dans la catégorie Chauffage et Climati-sation de ce manuel et dans le manuel de procé-dures de diagnostics du groupe motopropulseur.
- Les codes de défaut relatifs aux circuits de com-mande du compresseur de climatisation se trou-vent dans le PCM/ECM. Les diagnostics de ces codes se trouvent dans le manuel de procédures de diagnostics du groupe motopropulseur.
- Se référer au manuel d'atelier pour de plus am-ples informations sur les diagnostics et essais du système MTC.

3.3.5 DIAGNOSTICS DU SYSTEME (AZC)

La détection des pannes se fait au moyen des codes de défaut actifs et mémorisés.

- Les codes de défaut sont affichés par le DRBIII®.
- Codes de défaut du module AZC
- Les codes de défaut actifs sont ceux qui sont actuellement présents dans le système. La condi-tion provoquant le code doit être réparée pour que ce type de code soit effacé.
 - Les codes actifs deviennent des codes mémorisés lorsque les conditions à l'origine des codes actifs n'existent plus.
 - Les codes de défaut mémorisés sont effacés après 72 cycles d'allumage ou au moyen du DRBIII®.
 - Les diagnostics des symptômes relatifs au fonc-tionnement du compresseur de climatisation se trouvent dans la catégorie Chauffage et Climati-sation de ce manuel et dans le manuel de procé-dures de diagnostics du groupe motopropulseur.
 - Se référer au manuel d'atelier pour de plus am-ples informations sur les diagnostics et essais du système AZC.

CODES DE DEFAUT DU BCM

- Les codes de défaut relatifs au capteur de tempé-rature de l'évaporateur sont mémorisés dans le BCM. Les diagnostics de ces codes se trouvent dans la catégorie Chauffage et Climatisation de ce manuel.

CODES DE DEFAUT DU PCM/ECM

- Les codes de défaut relatifs aux circuits de com-mande du compresseur de climatisation se trou-vent dans le PCM/ECM. Les diagnostics de ces codes se trouvent dans le manuel de procédures de diagnostics du groupe motopropulseur.

3.3.6 APRES UNE REPARATION (AZC)

Etalonner les actuateurs des volets AZC

- Etalonner les actuateurs des volets après avoir réparé le système AZC. Voici comment procéder :

GENERALITES

1. Mettre le contact.
2. Régler l'AZC sur automatique.
3. Couper le contact.
4. Déposer le fusible IOD du centre de distribution électrique. Attendre quelques secondes, puis reposer le fusible IOD.
5. Mettre le contact. Ne toucher aucune commande AZC pendant au moins une minute pour permettre l'étalonnage.

3.4 MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

Le module de commande de la caisse (BCM) fournit aux occupants du véhicule des signaux visuels et sonores et commande diverses fonctions du véhicule. Pour fournir et recevoir des informations, le module est relié au réseau de communications du bus série (l'interface de communication programmable ou bus PCI). Ce réseau se compose du module de commande du groupe motopropulseur (PCM) ou du module de commande du moteur (ECM) (diesel), du module de siège chauffant/à mémoire (MHSM, MSM ou HSM), du module d'immobilisation avec clé à mémoire (SKIM), du module de commande de la transmission (TCM), du bloc d'instruments électro/mécanique (MIC), du module de porte du conducteur (DDM), du module de porte du passager (PDM), du module de commande de coussins anti-chocs (ACM), du contrôleur ABS (CAB), du centre d'informations électronique du véhicule (EVIC) (selon l'équipement), de la radio PCI (selon l'équipement), du changeur de CD (selon l'équipement), du module de commande automatique par zone (AZC) (selon l'équipement), de l'ensemble de levier de sélection (diesel), de l'amplificateur (selon l'équipement), du module de pédales réglables (selon l'équipement), du capteur de pluie (selon l'équipement) et du module transducteur d'intrusion (selon l'équipement - exportation). Le BCM fonctionne quand il reçoit la tension de batterie ; en outre, l'alimentation du commutateur d'allumage est utilisée pour les fonctions d'allumage commuté.

LE BCM propose les nouvelles fonctions suivantes :

- Contrôle total de toutes les lampes extérieures et intérieures, y compris les dispositifs suivants :
 - > Si le conducteur ne l'a pas fait, un économiseur de batterie éteint automatiquement toutes les lampes extérieures et intérieures 8 minutes après que le contact ait été coupé. Ceci inclut les lampes de lecture/courtoisie avant et arrière et la lampe du plafonnier de l'espace de chargement, même si elles ont été allumées manuellement.
 - > L'éclairage intérieur s'atténue progressivement lorsque les portes sont fermées.
- Le fonctionnement des lampes de courtoisie intérieures peut être "coupé" à l'aide de la bague de commande du rhéostat située sur le commutateur multifonction gauche.
- L'intensité de l'éclairage du panneau d'instruments peut être augmentée pour accroître la visibilité diurne lorsque les projecteurs ou les feux de position sont allumés au moyen de la bague de commande du rhéostat du commutateur multifonction gauche.
- Une temporisation d'accessoires/toit ouvrant permet le fonctionnement du toit ouvrant et des lève-glaces motorisés après que le contact ait été coupé. Ces accessoires peuvent être actionnés jusqu'à 45 secondes après la coupure du contact ou l'ouverture d'une porte.
- Bips sonores et programmations associés au système d'immobiliseur à clé à mémoire et à l'EVIC. Le BCM permet également les fonctions suivantes :
 - Balayage intermittent et contrôle du balayage lent
 - Statut du système d'essuie-glace
 - Temporisation de mise en/hors fonction de l'allumage
 - Synchronisation de l'affichage VF (fluorescent sous vide)
 - Statut d'ouverture de porte arrière et de hayon
 - Prise et transmission de la température extérieure
 - Statut du commutateur de sélection de climatisation
 - Sonnerie d'avertissement
 - Lampes de courtoisie avec dispositif d'extinction progressive
 - Commande de délestage des lampes de lecture/de la boîte à gants
 - Commande de l'éclairage extérieur, y compris projecteurs automatiques, commande de feux antibrouillard, de feu antibrouillard arrière et des feux de stationnement
 - Statut de lampe extérieure
 - Temporisation des projecteurs lors de mise hors fonction de l'allumage et du commutateur des projecteurs
 - Mode parade
 - Accès éclairé
 - Atténuation de l'éclairage du panneau d'instruments
 - Système antivol avec mode panique et activation de l'avertisseur sonore et des feux de détresse
 - Interface de contacteur de clé dans le contact

- Interface de contacteur de niveau de liquide de frein/contacteur de frein de stationnement
- Rappel de bouclage de ceinture de sécurité
- Commande de balayage intermittent en fonction de la vitesse
- Interface commutateur à distance de la radio/radio
- Statut de l'allumage du véhicule
- Autodiagnostic du BCM
- Mise hors fonction de la lampe de courtoisie du hayon
- Commande de désembueur arrière
- Commande de temporisation des accessoires (lève-glace et toit ouvrant)
- Calculs de consommation et d'autonomie
- Statut du commutateur de siège chauffant
- Délestage de lampe extérieure
- Support des dispositifs programmables de l'EVIC

Le BCM reçoit des informations du PCM sur le bus PCI pour certaines fonctions. Informations requises :

- Régime du moteur
- Température du moteur et de la batterie
- Impulsions d'injecteur et de distance
- Vitesse du véhicule
- Modèle de moteur
- Niveau du réservoir de carburant
- Numéro d'identification du véhicule

Le BCM informe le PCM sur l'état du commutateur de climatisation.

Le véhicule WJ/WG propose plusieurs dispositifs programmables pouvant être mis en/hors fonction au moyen de l'EVIC ou du DRBIII®.

3.5 SYSTEME DE SONNERIE

Le système de sonnerie répond aux requêtes provenant de cinq modules : le module de commande de la caisse (BCM), le centre d'informations électronique du véhicule (EVIC), le bloc d'instruments mécanique (MIC), le module d'immobiliseur avec clé à mémoire (SKIM) et le module de commande du groupe motopropulseur (PCM). Chaque module surveille ses propres systèmes et, via le bus PCI, demande si nécessaire au BCM l'activation de sa sonnerie interne.

La sonnerie retentit dans les situations suivantes :

3.5.1 MESSAGES DE DEMANDE DE SONNERIE DU MIC

- Coussins anti-chocs
- Vérification des indicateurs: Basse tension de charge
Température élevée du liquide de refroidissement
Basse pression d'huile
Tension de charge élevée
- Bas niveau de carburant
- ABS
- Basse tension de batterie
- Eau dans le carburant (diesel)
- Bas niveau de liquide de refroidissement (diesel)

3.5.2 MESSAGES DE SONNERIE INITIES PAR LE BCM

- Projecteurs allumés avec contact coupé et porte du conducteur ouverte
- Clé au contact avec contact coupé et porte du conducteur ouverte
- Ceinture de sécurité non bouclée
- Survitesse (pays du Golfe uniquement)

3.5.3 MESSAGES DE DEMANDE DE SONNERIE DE L'EVIC

Lorsque les messages suivants sont affichés, l'EVIC envoie une demande de sonnerie au BCM. Le BCM répond par une série de sonneries.

- Feu de direction en fonction depuis plus de 1,6 km (1 mille)
- Rappel d'intervention
- Bas niveau de liquide de refroidissement
- Bas niveau de liquide de lave-glace
- Messages d'alerte du système de surveillance de la pression des pneus (selon l'équipement)
- Ouverture de porte ou du hayon (lorsqu'une vitesse critique est atteinte)**

GENERALITES

**TABLEAU DES VITESSES CRITIQUES

PORTE EN-TROUVERTE	SONNERIE EN FONCTION	SONNERIE HORS FONCTION
ARRIERE GAUCHE	5 km/h (3 MPH)	2 km/h (1 MPH)
ARRIERE DROIT	5 km/h (3 MPH)	2 km/h (1 MPH)
HAYON	5 km/h (3 MPH)	2 km/h (1 MPH)
PASSAGER	5 km/h (3 MPH)	2 km/h (1 MPH)
CONDUCTEUR	16 km/h (10 MPH)	11 km/h (7 MPH)

3.5.4 IMMOBILISEUR AVEC CLE A MEMOIRE

Le système d'immobiliseur avec clé à mémoire (SKIS) utilise également le support de bip tactile du système d'alerte sonore. Le module d'immobiliseur avec clé à mémoire (SKIM) est programmé pour envoyer des messages de demande de sonnerie au module de commande de la caisse (BCM) via le bus PCI, afin de fournir une confirmation sonore que :

- le SKIM est passé avec succès en mode apprentissage client.
- un nouveau transpondeur de clé a été programmé avec succès par le SKIM.

Se référer au manuel de l'utilisateur situé dans la boîte à gants du véhicule pour de plus amples informations sur les dispositifs, l'utilisation et le fonctionnement du SKIS. Se référer à **Immobiliseur avec clé à mémoire** dans la section Description et fonctionnement du manuel d'atelier - Systèmes antivol du véhicule, pour de plus amples informations relatives au SKIS. Pour les diagnostics, se référer aux diagnostics du groupe motopropulseur.

3.6 AVERTISSEMENT DE PORTE OUVERTE

L'état des contacteurs d'ouverture de porte, hayon et vitre de hayon sert d'entrée aux différents modules de commande du véhicule. Le DRBIII® affiche l'état des contacteurs d'ouverture de porte, de hayon et de vitre de hayon dans les Entrées/Sorties. Important : quand une porte, le hayon ou la vitre de hayon sont fermés, l'état affiché au DRBIII® pour son contacteur est OUVERT et inversement. Si, lors d'un diagnostic de porte, de hayon ou de lunette soulevable de hayon fermés, l'état du contacteur affiché au DRBIII® est FERME, c'est l'indice d'un court-circuit du circuit d'avertissement. Si, lors d'un diagnostic de porte, de hayon ou de lunette soulevable de hayon ouverts, l'état affiché au DRBIII® du contacteur est OUVERT, c'est l'indice d'un circuit d'avertissement ouvert.

3.7 MODULES DE PORTE

Un module de porte multiplexé se trouve dans chaque porte avant : le module de porte du conducteur (DDM) et le module de porte du passager (PDM). Ils commandent les dispositifs suivants : serrures motorisées, verrouillage automatique des portes (en roulant), descente rapide de la vitre du conducteur, fonctions de rappel de mémoire (pédalles réglables, sièges et rétroviseurs à mémoire), commande à distance des serrures, rétroviseurs motorisés, rétroviseurs chauffants, désarmement de barillet de serrure de porte (porte du conducteur uniquement), désactivation du verrouillage de porte et déverrouillage automatique à la sortie. La réduction de la complexité du câblage est un des avantages principaux de l'utilisation de modules de porte multiplexés. Ces modules communiquent avec le DRBIII® à partir du menu "Caisse" afin de faciliter et d'accélérer les diagnostics.

3.7.1 LEVE-GLACE MOTORISES

Les lève-glace motorisés peuvent être actionnés à partir du module de porte du conducteur (DDM) ou des commutateurs individuels de porte. Le DDM est pourvu d'un commutateur de blocage qui empêche l'actionnement d'une glace à partir de tout autre commutateur que celui de la porte du conducteur. Lorsque le commutateur est enfoncé, il coupe également toutes les diodes des commutateurs individuels de portes.

Un dispositif de ce système permet d'actionner les lève-glace à partir de n'importe quel commutateur 45 secondes après que le contact ait été coupé, pour autant qu'une porte avant n'est pas ouverte. Un autre dispositif est la "Descente rapide" de la glace du conducteur. Lorsque le conducteur enfonce le commutateur de descente au second cran, la glace s'abaisse entièrement même si le commutateur est relâché. Pour arrêter la course de la glace, une simple pression du commutateur dans une direction suffit.

Le circuit du moteur de lève-glace arrière reçoit 12 V sur les circuits de levage et d'abaissement. Le module de porte approprié fournit cette tension. Lorsque le commutateur arrière est enfoncé, le circuit d'alimentation de l'un des côtés du commutateur est ouvert et une masse est fournie, ce qui ferme le circuit et actionne le moteur de lève-glace.

3.7.2 SERRURES MOTORISEES

Les serrures motorisées fonctionnent de quatre manières différentes :

1. commutateurs de serrures de porte avant ;

2. dispositif de verrouillage automatique des portes (en roulant) à une vitesse supérieure à 15 MPH (24 km/h) et lorsque toutes les portes sont fermées ;
3. déverrouillage automatique à la sortie (lorsque le véhicule est arrêté, que le verrouillage automatique des portes a verrouillé les portes, que la transmission est au point mort et que la porte du conducteur est ouverte, toutes les portes sont déverrouillées) ;
4. commande à distance des serrures de porte (RKE).

3.7.3 DESACTIVATION DU VERROUILLAGE DE PORTE

Quand la clé est dans le contact en position hors fonction et qu'une porte avant est ouverte, le commutateur de verrouillage de cette porte est désactivé. Le commutateur de déverrouillage reste fonctionnel. Tout risque de verrouiller un véhicule quand la clé est restée dans le contact est ainsi éliminé. Par exemple, si la porte du conducteur est ouverte et que la porte du passager avant est fermée, les serrures sont opérationnelles à partir du commutateur de porte du passager.

3.7.4 COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE

Lorsque le bouton de verrouillage de l'émetteur est enfoncé, toutes les serrures sont verrouillées, l'accès éclairé est coupé (pour autant que toutes les portes soient fermées) et le système antivol du véhicule (selon l'équipement) s'arme. Lorsque le bouton de déverrouillage de l'émetteur est enfoncé une fois, la porte du conducteur se déverrouille, l'accès éclairé allume les lampes de courtoisie et l'alarme antivol (selon l'équipement) est désarmée. Lorsque le bouton est enfoncé une seconde fois, les autres portes se déverrouillent. Ce dispositif peut être programmé pour ouvrir toutes les portes en une pression à l'aide de l'EVIC ou du DRBIII®.

Le module de porte du passager (PDM) contient le récepteur RKE. Lorsque le PDM reçoit un signal valide de l'émetteur RKE, il envoie un signal sur le bus PCI de verrouillage ou de déverrouillage des portes. L'émetteur RKE utilise des signaux radio pour communiquer avec le récepteur RKE. Si le véhicule est équipé d'un système à mémoire, le message sera reçu avec l'identification de l'émetteur ayant envoyé le signal (1 ou 2).

3.7.4.1 FONCTION DE PANIQUE

Lorsque le bouton panique de l'émetteur RKE est enfoncé, il déclenche les relais des projecteurs, des feux de détresse et de l'avertisseur sonore et active le relais des lampes de courtoisie. En enfonçant à

nouveau le bouton, l'avertisseur et les feux extérieurs se coupent mais les lampes de courtoisie restent allumées jusqu'à ce que le BCM les éteigne ou que le contact soit mis. Le dispositif de panique peut être activé quand le contact est mis mais uniquement si le bouton panique est enfoncé avant de démarrer le véhicule ; il se poursuit durant trois minutes ou jusqu'à ce que le véhicule ait atteint une vitesse de 15 MPH (24 km/h), sauf s'il est annulé par le conducteur.

Au DRBIII®, actionner les relais des projecteurs, de l'avertisseur sonore, des feux de détresse et des lampes de courtoisie pour vérifier l'état des circuits et du module de commande de la caisse. Si le dispositif ne peut être actionné par aucun des deux émetteurs, le remplacement du module de porte du passager sera nécessaire. Si un seul des émetteurs ne peut activer le dispositif, il est alors évident que c'est cet émetteur qui doit être remplacé.

3.7.5 CODE DE BRASSAGE

Le code de brassage modifie une partie du message de l'émetteur chaque fois qu'il est utilisé. Le message de l'émetteur et celui du récepteur se modifient ensemble. Sous certaines conditions (pression d'un bouton de l'émetteur RKE plus de 255 fois en dehors de la zone de réception, remplacement de batterie, etc.), le récepteur et l'émetteur peuvent se désynchroniser. Remarque : Le verrouillage à partir de l'émetteur RKE fonctionne toujours même s'il est désynchronisé ; ceci peut en effet se vérifier en enfonçant le bouton LOCK de l'émetteur RKE. Pour resynchroniser le système, enfoncer et relâcher plusieurs fois le bouton UNLOCK de l'émetteur (jusqu'à 8 fois) en écoutant si les serrures motorisées du véhicule sont actionnées, ce qui indique que la resynchronisation s'est bien déroulée.

3.7.6 DISPOSITIFS PROGRAMMABLES DES SERRURES DE PORTE

- Modification de la commande à distance pour déverrouiller toutes les portes par une pression unique
- Activation/désactivation du dispositif de verrouillage automatique des portes
- Activation/désactivation du déverrouillage automatique à la sortie
- Activation/désactivation du retentissement de l'avertisseur sonore au verrouillage
- Activation/désactivation de l'avertissement optique (feux de direction)
- Programmation d'un nouvel émetteur de commande à distance des serrures (uniquement avec le DRBIII®)
- Activation/désactivation de la liaison entre le RKE et la mémoire (en cas de système à mémoire

GENERALITES

(uniquement avec le DRBIII®). Mémorisation possible uniquement à partir du commutateur de porte du conducteur.

3.8 CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE (EVIC)

Le centre électronique d'information du véhicule (EVIC) se trouve dans la console suspendue. L'EVIC complète l'instrumentation standard du véhicule. L'EVIC utilise un écran à affichage fluorescent sous vide (VF) pour fournir au conducteur les indications suivantes : boussole, température extérieure, consommation moyenne, autonomie, compteur de trajet, temps écoulé depuis que le contact est mis, distance jusqu'au prochain entretien, messages d'avertissement et messages du système à mémoire. Il fournit également un interface d'activation et de désactivation des dispositifs programmables du véhicule. L'EVIC peut également abriter un ouvre-porte de garage universel (UGDO) aussi appelé Homelink®. L'EVIC peut également abriter un système de surveillance de la pression des pneus (TPM).

Les boutons de fonction EVIC portent les mentions C/T, RESET, STEP et MENU. Les trois boutons UGDO portent des points indiquant le numéro de canal.

Le BCM fournit la plupart des informations affichées par l'EVIC. Les informations affichées sont reçues via le bus PCI. L'EVIC envoie et reçoit des données via le bus PCI en communiquant avec le BCM, le PCM et le bloc d'instruments. La pression des pneus est reçue par l'EVIC sous forme de transmission radio. Les capteurs de pression sont montés sur les roues du véhicule. Se référer à ce sujet à la section qui lui est consacrée.

3.8.1 AFFICHAGE D'INFORMATIONS SUR LE VEHICULE

L'EVIC fournit les fonctions suivantes :

- Boussole
- Température extérieure
- Temps écoulé avec le contact mis
- Autonomie
- Consommation moyenne de carburant
- Compteur de trajet
- Distance jusqu'au prochain entretien
- Messages d'alerte au conducteur :
 - FEUX DE DIRECTION EN FONCTION (avec silhouette du véhicule)
 - EFFECTUER INTERVENTION

- PORTE OUVERTE (une ou plusieurs portes, avec silhouette)
- HAYON OUVERT (avec graphique)
- GLACE DE HAYON OUVERTE (avec graphique)
- BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT (avec graphique)
- BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVAGE GLACE (avec graphique)

Une ou plusieurs sonneries accompagnent les messages d'avertissement affichés. Les sonneries concernant les portes ouvertes dépendent de la vitesse du véhicule.

L'EVIC n'affiche que les informations correctes reçues sur le bus PCI. En cas de problèmes relatifs à l'EVIC, se référer à la liste des symptômes de la section Console suspendue de ce manuel.

L'EVIC reçoit les messages suivants du module de commande de la caisse (BCM) :

- Vérification de la sélection des unités anglo-saxonnes/métriques
 - Luminosité de l'écran VF et état des feux
 - Données du compteur de trajet
 - Données de temps écoulé avec le contact mis
 - Consommation
 - Autonomie
 - Température extérieure
 - Distance jusqu'au prochain entretien
 - Messages d'avertissement au conducteur
- L'EVIC transmet les messages suivants au BCM :
- Demande d'état : Bip, réinitialisation, bascule d'unité US/M
 - Affichage en cours
- L'EVIC reçoit le message suivant du PCM :
- Vitesse du véhicule

3.8.2 BOUTON STEP

Le bouton STEP peut être utilisé de trois manières :

1) Pour sélectionner l'un des sept écrans ou l'écran vide, dans l'ordre suivant :

- Consommation moyenne de carburant
- Autonomie
- Compteur de trajet
- Temps écoulé
- Distance jusqu'au prochain entretien
- Pression de chaque pneu
- Hors fonction (vide)

2) Pour régler la zone de déclinaison magnétique lorsque VARIANCE = X (X = 1 - 15) est affiché.

3) Pour sélectionner le réglage de dispositif programmable affiché.

3.8.3 BOUTON MENU

Utiliser le bouton MENU pour faire défiler les fonctions programmables.

Utiliser le bouton MENU pour lancer la méthode d'apprentissage de la surveillance de la pression des pneus (TPM).

3.8.4 BOUTON RESET

Le bouton RESET possède deux fonctions :

1) Effacer les fonctions de trajet pouvant être réinitialisées

2) Entrer et sortir du mode diagnostic

Une pression unique du bouton RESET efface la fonction de trajet actuellement affichée (à l'exception de l'indication de distance jusqu'au prochain entretien) et l'EVIC envoie une demande de signal sonore au BCM sur le bus PCI. Si le bouton RESET est enfoncé à nouveau dans les 3 secondes, l'EVIC réinitialise TOUTES les fonctions de trajet et une demande supplémentaire de signal sonore est envoyée au BCM. Les fonctions de trajet qui peuvent être remises à zéro sont :

- Consommation moyenne de carburant
- Compteur de trajet
- Temps écoulé

Une des fonctions de trajet doit être affichée pour réaliser une mise à zéro.

En enfonçant le bouton RESET pendant plus de 3 secondes, la distance jusqu'au prochain entretien est réinitialisée si le message à ce sujet est affiché. Le module EVIC envoie une demande de signal sonore au BCM.

Une pression simultanée sur les boutons RESET et C/T en mettant le commutateur d'allumage en position En fonction fait passer l'EVIC en mode d'autodiagnostic.

3.8.5 BOUTON DE BOUSSOLE/TEMPERATURE (C/T)

Une pression du bouton Boussole/température (C/T) provoque l'affichage des informations de la boussole et de température. Cette fonction peut aussi s'afficher depuis un autre écran de navigateur ou depuis le mode de fonction programmable.

3.8.6 FONCTIONS D'AFFICHAGE DU NAVIGATEUR

Le bouton STEP permet de modifier le mode de fonctionnement de l'EVIC et d'afficher l'information appropriée en fonction des données reçues du bus PCI.

3.8.7 BOUSSOLE/TEMPERATURE

L'EVIC affiche simultanément la boussole et la température extérieure. Les informations de température extérieure sont reçues du BCM via le bus PCI.

L'orientation de la boussole est détectée et calculée par l'EVIC.

3.8.8 FONCTIONNEMENT DE LA BOUSSOLE

Lorsque le contact est mis, si les informations d'étalonnage stockées dans la mémoire de l'EVIC sont dans la plage normale, l'EVIC passe en mode d'auto-étalonnage lent. Dans ce mode, l'EVIC compense continuellement les modifications lentes du champ magnétique du véhicule. Les changements de magnétisme du véhicule détectés entraînent les corrections internes nécessaires à un affichage correct de la direction.

Cependant, si les informations d'étalonnage stockées dans la mémoire de l'EVIC ne sont pas dans la plage normale lorsque le contact est mis, l'EVIC passe en auto-étalonnage rapide. CAL est affiché en même temps que la température.

L'activation automatique du mode d'auto-étalonnage rapide se produit également lorsque l'EVIC est sujet à de forts niveaux de champ magnétique qui provoquent des erreurs de boussole durant cinq minutes consécutives. CAL s'affiche avec la température pendant cet étalonnage.

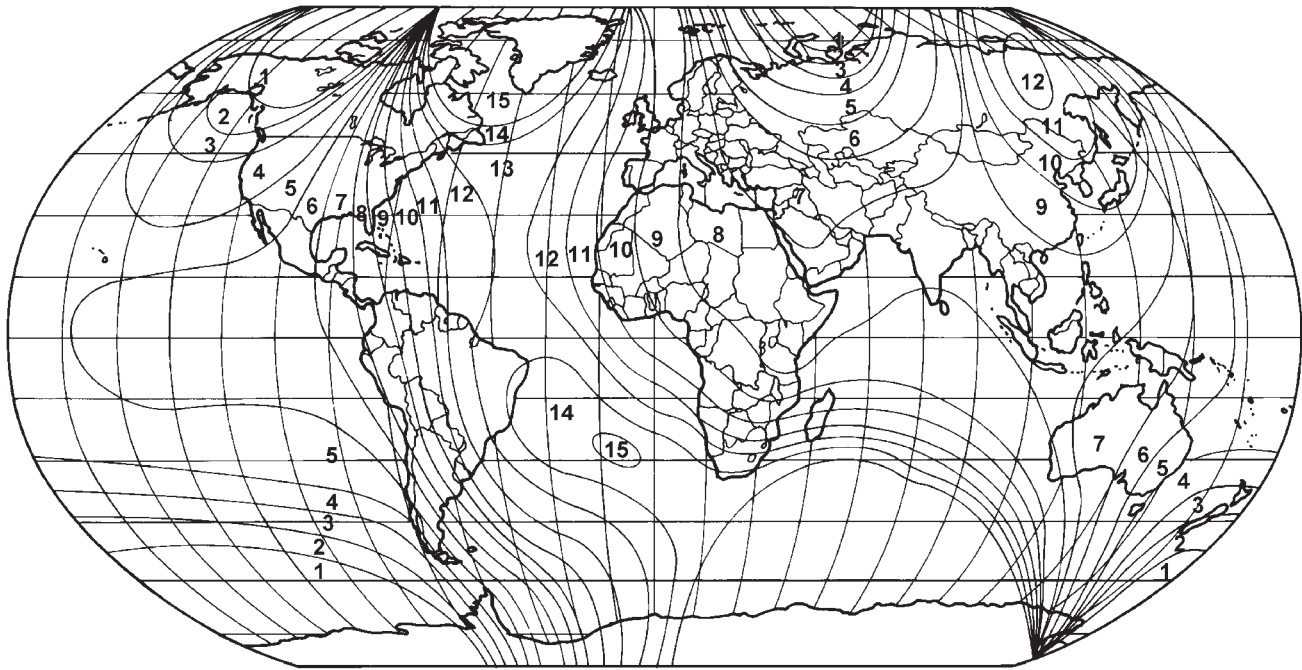
Il est aussi possible d'activer manuellement l'étalonnage rapide en affichant la boussole/température et en enfonçant le bouton RESET pendant 10 secondes.

3.8.9 REGLAGE DE LA DECLINAISON

La déclinaison est la différence angulaire entre le nord magnétique et le nord géographique. La zone de déclinaison correcte doit être sélectionnée pour un fonctionnement correct de la boussole. Pour déterminer la déclinaison de la région parcourue, se référer à la carte suivante. Voici comment vérifier et modifier la zone de déclinaison :

- Le contact est mis et l'écran EVIC fonctionne.
- En l'absence d'affichage de boussole/température, enfoncer et relâcher le bouton C/T.
- Enfoncer sans le relâcher le bouton RESET jusqu'à ce que VARIANCE = XX soit affiché. La zone de déclinaison stockée en mémoire ainsi que le mot VARIANCE (déclinaison) sont affichés par l'EVIC.
- Appuyer sur le bouton STEP pour configurer le numéro de zone, de 1 à 15.
- Ensuite, enfoncer puis relâcher le bouton RESET. La zone de déclinaison est alors mémorisée et l'EVIC revient au fonctionnement normal.

GENERALITES



80a13863

3.8.10 ETALONNAGE DE LA BOUSSOLE

La boussole possède deux modes d'étalonnage automatique : lent et rapide. Le mode lent se déroule pendant les trajets et permet à la boussole de conserver son exactitude. Chaque fois que le contact est mis et que l'EVIC reçoit sur le bus PCI des données indiquant que le régime moteur dépasse zéro, un auto-étalonnage est effectué en permanence.

Si l'information d'étalonnage mémorisée dans le module de boussole ne correspond plus aux normes après un cycle d'allumage, la boussole affiche CAL. L'EVIC passe alors en mode d'étalonnage rapide jusqu'à la fin de l'étalonnage.

Pour effectuer un étalonnage manuel :

- Rouler à l'écart de grands objets métalliques et de lignes à haute tension.
- La zone de déclinaison doit être correcte. Se référer à " Réglage de la déclinaison ".
- Le contact est mis et l'écran EVIC fonctionne.
- Appuyer sur le bouton C/T pour afficher la boussole/température.
- Enfoncer sans le relâcher le bouton RESET jusqu'à ce que CAL soit affiché, puis le relâcher.
- Rouler lentement (à moins de 8 km/h ou 5 mph) en décrivant au moins 1 cercle complet.
- CAL reste allumé pour signaler que l'étalonnage est en cours.
- Ensuite, CAL s'éteint.

Si la boussole ne s'affiche pas, ne peut être étalonnée ou donne de fausses indications, envisager de démagnétiser le véhicule. Se référer à la méthode de démagnétisation du manuel d'atelier.

3.8.11 DIAGNOSTIC ET ESSAI

AUTODIAGNOSTICS

L'EVIC peut effectuer un autodiagnostic de ses fonctions internes. Utiliser un DRBIII® ou la méthode suivante :

- (1) Contact coupé, enfoncer sans les relâcher les boutons RESET et C/T.
- (2) Mettre le contact.
- (3) Maintenir les boutons enfoncés jusqu'à l'affichage de la version de logiciel.
- (4) Tous les segments VF (affichage fluorescent sous vide) s'éclairent pendant 2 à 4 secondes. Surveiller s'il y a des segments qui ne s'éclairent pas ou qui restent allumés en permanence.
- (5) A l'issue de l'autodiagnostic, l'EVIC affiche l'un des messages suivants :

• ESSAI REUSSI

• ECHEC DE L'ESSAI

• MESSAGE J1850 NON REÇU

- (6) Pour quitter le mode d'autodiagnostic, enfoncer le bouton RESET ou actionner le commutateur d'allumage ; l'EVIC revient au fonctionnement normal.

En cas de message de panne de communication, se référer à la liste de symptômes. Si FAILED (Echec) est affiché, remplacer l'EVIC.

3.8.12 CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

La température extérieure est surveillée par le BCM et affichée par l'EVIC. Le BCM reçoit une entrée câblée du capteur de température extérieure (ATS).

L'ATS est une résistance variable qui fonctionne sur un circuit de référence de 5V câblé depuis le BCM. La résistance de l'ATS change avec la température. Le BCM détecte le changement de la température de référence grâce à la résistance de l'ATS. A la résistance de l'ATS correspond dans le BCM une température. Le BCM mémorise et filtre les données de température extérieure et transmet ces données à l'EVIC via le bus PCI. L'ATS ne peut être réglé ou réparé et, s'il est défectueux ou endommagé, il doit être remplacé.

3.8.13 CODES DE DEFAULT DE CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

La température extérieure est détectée par le capteur de température extérieure (ATS) et transmise sur un circuit câblé de signal et de masse au BCM et à l'écran EVIC.

Si l'EVIC affiche 54 °C (130 °F) ou que le circuit de détection ATS est en court-circuit à la masse, cette température affichée indique un court-circuit.

Si l'EVIC affiche -40 °C (-40 °F) ou que le circuit de détection ATS est ouvert, la température affichée indique un circuit ouvert.

Le circuit ouvert ou le court-circuit doit être réparé avant l'essai de l'affichage VF de l'EVIC.

L'ATS dépend du BCM. Les codes de défaut de l'ATS seront enregistrés dans le BCM. L'ATS peut être diagnostiqué par l'essai de capteur suivant. Essayer les circuits ATS au moyen des diagnostics du manuel de diagnostic de la caisse. Si l'EVIC passe l'autodiagnostic avec succès et que l'ATS, les circuits, et les communications sur le bus PCI sont en ordre, mais si la température affichée par l'EVIC est inexacte (ou n'est pas affichée), remplacer le BCM.

3.8.14 ESSAI DU CAPTEUR DE TEMPERATURE AMBIANTE

- (1) Couper le contact.
- (2) Débrancher le connecteur du faisceau de l'ATS.
- (3) Mesurer la résistance de l'ATS en utilisant les valeurs mini/maxi suivantes :
 - 0 °C (32 °F) Résistance du capteur = 29,33 -35,99 Kilohms
 - 10 °C (50 °F) Résistance du capteur = 17,99 -21,81 Kilohms
 - 20 °C (68 °F) Résistance du capteur = 11,37 -13,61 Kilohms

- 25 °C (77 °F) Résistance du capteur = 9,12 -10,86 Kilohms
- 30 °C (86 °F) Résistance du capteur = 7,37 -8,75 Kilohms
- 40 °C (104 °F) Résistance du capteur = 4,90 -5,75 Kilohms

La résistance du capteur doit être comprise entre ces valeurs mini/maxi. Sinon, remplacer le capteur.

3.8.15 EMETTEUR UNIVERSEL HOMELINK®

L'émetteur (selon l'équipement) est intégré à la console suspendue. Afin d'améliorer la sécurité, il actionne des systèmes de sécurité domestiques utilisant des signaux codés appelés généralement *codes de brassage*. La console suspendue affiche le bouton de canal Homelink enfoncé. Le dispositif peut apprendre et mémoriser jusqu'à trois codes de fréquence radio pour commander des systèmes d'ouvre-porte, de grille d'entrée et d'éclairage d'accès. Les boutons comportent un, deux ou trois points. Se référer à Télécommande universelle, dans le manuel d'atelier ou le manuel d'utilisation.

3.9 SYSTEME DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS (TPM)

En cas de système de contrôle de pression des pneus, les cinq roues du véhicule sont équipées d'une tige de soupape avec capteur de pression et émetteur radio intégré. Les signaux des émetteurs sont reçus et interprétés par le centre électronique d'information (EVIC).

Un capteur de roue montée émet la pression détectée une fois par minute quand la vitesse du véhicule dépasse 40 km/h (25 mph). Le capteur de la roue de secours émet une fois par heure. Chaque émission de capteur est codée de manière unique afin que l'EVIC puisse déterminer l'emplacement du capteur. Les pressions des pneus peuvent être affichées graphiquement sur l'EVIC.

REMARQUE : La roue de secours n'est contrôlée qu'en cas de système TPM pour 5 pneus.

3.9.1 APPRENTISSAGE DE L'EVIC

L'EVIC peut apprendre à reconnaître l'emplacement des signaux des capteurs de pression. Méthode d'apprentissage :

1. Sélectionner "RETRAIN TIRE SENSORS" (REAPPRENTISSAGE DES CAPTEURS DE PNEUS) au menu de l'EVIC. Lorsque ce mode est activé par la sélection de "YES", l'EVIC entame la procédure suivante.

GENERALITES

- Un message demande à l'utilisateur de REAP-
PRENDRE LE CAPTEUR AVANT GAUCHE. A
ce moment, l'utilisateur peut mettre le capteur
de pression du pneu avant gauche en mode
d'apprentissage en plaçant un aimant (Aimant
d'apprentissage - outil spécial 8821) sur la tige
de soupape durant au moins 5 secondes. Le
capteur de surveillance à distance de pression
des pneus (RTPM) du pneu avant gauche trans-
met un message indiquant à l'EVIC qu'il est en
mode d'apprentissage. L'avertisseur sonore re-
tentit après l'apprentissage et la demande d'ap-
prentissage de la roue suivante s'affiche. Remar-
que : un délai de 60 secondes est dévolu à
l'apprentissage du premier emplacement de
pneu, et 30 secondes par pneu sont attribuées
pour l'apprentissage des pneus restants. Si l'un
de ces délais est dépassé, l'EVIC met fin à la
procédure d'apprentissage.
- L'EVIC demande l'initialisation d'une séquence
d'apprentissage pour chaque pneu, un à la fois et
dans le sens des aiguilles d'une montre (Avant
gauche, Avant droit, Arrière droit, Arrière
gauche et roue de secours). L'EVIC accorde 30
secondes (60 pour le premier pneu) entre le
début de l'affichage de la demande d'apprentis-
sage et la réception du message d'identification
unique provenant du RTPM. Si, lors de la ses-
sion d'apprentissage, le délai de 60 ou 30 secon-
des expire avant réception du code d'identifica-
tion unique du capteur, ou si le véhicule n'est pas
en stationnement, l'EVIC conserve l'ensemble de
codes d'identifications précédent et affiche
"TRAINING ABORTED" (APPRENTISSAGE
INTERROMPU) jusqu'à ce qu'un bouton soit
enfoncé. Tout code d'identification appris durant
cette session sera effacé. L'EVIC ne mémorise
pas une même identification pour plusieurs
roues.

REMARQUE : La roue de secours n'est contrôlée qu'en cas de système TPM pour 5 pneus.

- Lorsque les quatre (ou cinq) pneus ont reçu
l'apprentissage, l'ensemble de codes d'identifica-
tion mémorisés auparavant est remplacé par les
nouveaux codes, et l'EVIC affiche "TRAINING
COMPLETE" (APPRENTISSAGE TERMINE)
jusqu'à ce qu'un bouton soit enfoncé.

En cas de Homelink, si un bouton Homelink est
enfoncé pendant l'apprentissage, l'EVIC abandonne
immédiatement l'opération, annule les codes d'iden-
tification appris pendant la session et passe en
mode Homelink. Une fois le bouton relâché, le
module affiche NOUVEL APPRENTISSAGE DES
CAPTEURS DE ROUE ? NO".

La procédure d'apprentissage peut être interrom-
pue à tout instant en appuyant sur les boutons C/T,

STEP, RESET ou MENU. Lorsque l'un de ces bou-
tons est pressé, l'EVIC affiche "TRAINING ABOR-
TED" (APPRENTISSAGE INTERROMPU).

Lorsque l'apprentissage est terminé, l'EVIC peut
déterminer si la roue de secours a été montée sur le
véhicule. L'émetteur/capteur de la roue de secours
transmet une fois par heure. Si le code d'identifica-
tion de l'émetteur/capteur de la roue de secours est
reçu à un intervalle plus court, l'EVIC demande
l'émission d'une sonnerie et affiche "SPARE SWAP
DETECTED" (CHANGEMENT DE ROUE DE-
TECTE) durant 5 secondes.

REMARQUE : Le message de la roue de secours n'est disponible qu'en cas de système TPM pour 5 pneus.

3.9.2 SEUILS DE DECLenchement DES CAPTEURS

L'EVIC surveille les signaux de pression des
quatre (ou cinq) capteurs des pneus et détermine si
la pression d'un pneu est inférieure au seuil infé-
rieur de pression ou supérieur au seuil supérieur.
Se référer au tableau ci-dessous.

LIMITES INFERIEURES DE PRESSION DES PNEUS	
INDICATEUR D'ETAT DU SYSTEME	PRESSIION DE PNEU
En fonction	172 kPa (25 PSI)
Hors fonction	193 kPa (28 PSI)
LIMITES SUPERIEURES DE PRESSION DES PNEUS	
INDICATEUR D'ETAT DU SYSTEME	PRESSIION DE PNEU
En fonction	310 kPa (45 PSI)
Hors fonction	276 kPa (40 PSI)

3.9.3 ALERTES DE PRESSION CRITIQUES ET NON CRITIQUES

Une alerte critique est déclenchée quand la pres-
sion sort des normes. En fonction de la situation,
l'EVIC demande l'émission d'une alerte sonore, puis
affiche le message LOW PRESSURE (BASSE
PRESSION) ou HIGH PRESSURE (PRESSION
ELEEVEE) en indiquant la roue en question.

Le message d'alerte est affiché durant trois se-
condes, puis l'écran revient à l'affichage de la pres-
sion des pneus. La pression du pneu ayant dépassé
le seuil critique clignote à intervalle d'une seconde
sur le graphique. Le clignotement se poursuit du-
rant le reste du cycle d'allumage ou jusqu'à pression
sur un bouton de l'EVIC. Si l'écran est effacé sans
correction de la situation, il réapparaît sans alerte

sonore après 60 secondes pour avertir le conducteur de la situation de haute/basse pression.

Une alerte non critique est déclenchée lorsque le seuil de basse/haute pression a été dépassé dans la roue de secours. Le message "SPARE LOW PRESSURE" (BASSE PRESSION DE LA ROUE DE SECOURS) ou "SPARE HIGH PRESSURE" (PRESSION ELEVEE DE LA ROUE DE SECOURS) est affiché durant 60 secondes à chaque mise en fonction de l'allumage. Si le seuil de pression est dépassé lorsque le contact est coupé, l'alerte sera retardée de 8 à 10 secondes après que le contact soit mis.

REMARQUE : La roue de secours n'est contrôlée qu'en cas de système TPM pour 5 pneus.

3.9.4 CODES DE DEFAULT DU SYSTEME

REMARQUE : Le système de contrôle à distance de la pression des pneus (RTPM) n'est pas réparable. En cas de panne de capteur ou de pile faible, le RTPM doit être remplacé.

Quatre conditions provoquent la mémorisation d'un code de défaut du système de contrôle de la pression des pneus. Les codes sont associés à une roue.

1. Si l'EVIC détecte un capteur de roue montée ne transmettant pas durant 10 minutes consécutives à une vitesse supérieure à 40 km/h (25 mph), il va :
 - a. Mémoriser un code de défaut actif.
 - b. Demander une alerte sonore.
 - c. Afficher CAPTEUR DE PNEU DEFECTUEUX / MANQUANT.
 - d. Afficher un trait discontinu à l'emplacement de la roue sur l'affichage graphique, si cet écran est activé.

Lorsque l'EVIC détecte :

2. une pile de capteur de pression faible,
3. les cinq capteurs transmettant à un intervalle plus court que prévu, ou
4. un code d'identification de capteur de pression invalide durant 20 cycles d'allumage consécutifs espacés d'au moins une heure, il va :
 - a. Mémoriser un code de défaut actif.
 - b. Demander une alerte sonore.
 - c. Afficher CAPTEUR DE PNEU DEFECTUEUX / MANQUANT.

Utiliser la fonction Entrées/Sorties du DRBIII® pour mieux isoler le problème spécifique.

Le DRBIII® peut être interrogé pour déterminer le statut du capteur/émetteur :

- "Invalid Pressure" (pression non valide) - le capteur/émetteur fait état d'une pression négative ou supérieure à 434 kPa (63 psi).
- "Low Batt" (pile faible) - le capteur/émetteur fait état d'une pile faible durant 7 cycles d'allumage consécutifs.
- "Trained" (appris) - le code d'identification du capteur/émetteur est reconnu par l'EVIC.
- "Active" (actif) - le véhicule se déplace à 40 km/h (25 mph) et/ou le capteur/émetteur est "réveillé" et une transmission est attendue par l'EVIC.

3.9.5 LOCALISATION AUTOMATIQUE DE LA ROUE DE SECOURS (UNIQUEMENT TPM POUR 5 PNEUS)

Si la roue de secours est montée sur le véhicule, l'EVIC détecte son déplacement et détermine à partir des intervalles de transmission des capteurs les roues qui sont montées et celle qui est devenue la roue de secours. Le capteur/émetteur de la roue de secours transmet une fois par heure. Les capteurs/émetteurs des roues montées transmettent une fois par minute lorsque le véhicule se déplace à 40 km/h (25 mph).

3.9.6 RETRAIT DE L'AIMANT DE LA ROUE DE SECOURS (UNIQUEMENT TPM POUR 5 PNEUS)

Un aimant est utilisé pour initialiser la transmission du code d'identification d'un capteur. Dans la procédure d'apprentissage de l'EVIC, la roue de secours est en dernière position. Si l'aimant est laissé sur la roue, le capteur/émetteur poursuit sa transmission du code d'identification. Si l'EVIC détecte 20 transmissions de la roue de secours en 60 secondes et une vitesse du véhicule supérieure à 40 km/h (25 mph), il va : * demander une alerte sonore. * afficher "REMOVE MAGNET FROM SPARE" (RETIRER L'AIMANT DE LA ROUE DE SECOURS) durant 60 secondes à chaque cycle d'allumage.

3.9.7 PRESSION DE PNEU INDISPONIBLE

L'EVIC peut détecter des interférences radio électromagnétiques. Lorsque le niveau de bruit est trop élevé pour distinguer une transmission provenant d'un capteur/émetteur, il va :

- afficher "TIRE PRESSURE UNAVAILABLE" (PRESSION DE PNEU INDISPONIBLE) durant 5 secondes.
- demander une alerte sonore
- revenir à l'écran précédent.

GENERALITES

3.9.8 PRESSION DE PNEU MAINTENANT DISPONIBLE

Si le message 'TIRE PRESSURE UNAVAILABLE' a été affiché par suite d'interférences radio, l'EVIC va :

- afficher "TIRE PRESSURE UNAVAILABLE" (PRESSION DE PNEU INDISPONIBLE) durant 5 secondes.
- demander une alerte sonore lorsque le niveau de bruit n'interfère plus avec les transmissions du capteur/émetteur.

3.9.9 DIAGNOSTIC ET EFFACEMENT DES CODES DE DEFAULT

Tous les codes de pression de pneu sont propres à une roue. Si un défaut de "LOW BATTERY" (PILE FAIBLE) est détecté, le message "TIRE SENSOR BAD / MISSING" (CAPTEUR DE PNEU DEFAILLANT / MANQUANT) sera affiché. Le capteur/émetteur approprié peut alors être remplacé.

Si un capteur/émetteur unique ne peut être détecté par l'EVIC, le remplacer. Si aucun capteur/émetteur ne peut être détecté, se référer aux symptômes de la section EVIC.

3.9.10 ESSAI SYSTEME

L'EVIC peut lancer un essai du système de surveillance de la pression des pneus. Déroulement de l'essai :

1. Passer à l'écran vide en appuyant sur le bouton STEP.
2. Appuyer sur le bouton RESET pendant 5 secondes.
3. L'EVIC émet une alerte sonore pour indiquer le début de l'essai.
4. L'EVIC efface les compteurs de signal du capteur.
5. Le pictogramme du véhicule s'affiche avec les compteurs de transmission à chaque coin. (Le même affichage que pour les pressions, mais avec des compteurs à la place des pressions de pneus).
6. Conduire le véhicule à plus de 40 km/h (25 mph) durant 10 minutes.
7. Les compteurs augmenteront d'une unité chaque fois qu'un signal de capteur est reçu par l'EVIC (environ 1 signal par minute pour chaque roue à l'exception de la roue de secours).
8. L'essai s'arrête quand un bouton EVIC est enfoncé ou que le contact est coupé.

3.10 ECLAIRAGE EXTERIEUR

3.10.1 ECONOMISEUR DE BATTERIE DES FEUX

Le BCM surveille le statut et contrôle les relais des feux de stationnement, des projecteurs et des feux antibrouillard. Si les feux extérieurs restent allumés après que le contact ait été coupé, le BCM les éteint après 8 minutes.

3.10.2 EXTINCTION DIFFEREE DES PROJECTEURS

L'extinction différée des projecteurs se produit lorsque le contact est coupé et que les projecteurs sont toujours allumés. Ce dispositif est programmable par l'utilisateur et permet une temporisation de 30, 60 ou 90 secondes avant extinction. Ce dispositif peut être également désactivé.

3.10.3 COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

Le commutateur des projecteurs des véhicules WJ utilise un circuit multiplexé (MUX) vers le BCM. Le BCM contrôle ensuite les relais des feux de stationnement, des feux de croisement/de route et des feux antibrouillard en fonction de cette entrée.

3.10.4 COMMANDE DES FEUX ANTIBROUILLARD

Le module de commande de la caisse contrôle le fonctionnement du relais des feux antibrouillard qui commande ces feux. Les feux antibrouillard ne peuvent être en fonction que si les feux de stationnement ou les feux de croisement sont en fonction. Si les feux de route sont en fonction, les feux antibrouillard se coupent automatiquement.

3.11 ECLAIRAGE INTERIEUR

3.11.1 COMMANDE DES LAMPES DE COURTOISIE

Le contrôleur de caisse commande directement toutes les lampes de courtoisie. Il les allume dans les cas suivants :

1. Une porte est ouverte et le commutateur des lampes de courtoisie du commutateur multifonction gauche n'est pas en position de plafonnier éteint.
2. Le commutateur de lampe de courtoisie du commutateur multifonction gauche est en position de plafonnier en fonction.

3. Un message de déverrouillage de la commande à distance des serrures est reçu.
4. La porte du conducteur est déverrouillée au moyen de la clé (uniquement sur les modèles avec antivol).

3.11.2 ACCES ECLAIRE

L'éclairage d'accès est mis en fonction quand l'utilisateur entre dans le véhicule en déverrouillant les portes au moyen de la télécommande, ou avec la clé si le véhicule est équipé d'un antivol. En quittant le véhicule, si le bouton de verrouillage est enfoncé alors qu'une porte est ouverte, l'éclairage d'accès est neutralisé quand la porte se ferme. Si les portes sont fermées avec le contact mis, l'éclairage d'accès est également neutralisé. L'éclairage d'accès ne fonctionne pas si le commutateur de lampe de courtoisie est en position de plafonnier hors fonction.

3.11.3 ECONOMISEUR DE BATTERIE DE L'ECLAIRAGE INTERIEUR

Si l'une des lampes de l'habitacle est laissée allumée après que le contact a été coupé, le BCM l'éteint après 8 minutes. Pour retourner au fonctionnement normal, les lampes de courtoisie fonctionneront après le changement d'état du commutateur de plafonnier ou d'un contacteur de porte ouverte. Les lampes de la boîte à gants, les lampes commutées de lecture et les lampes de miroir de courtoisie ne fonctionnent que si le commutateur d'allumage occupe les positions En fonction ou Accessoires.

3.12 BLOC D'INSTRUMENTS ELECTROMECHANIQUE (EMIC)

Le bloc d'instruments contient un indicateur de carburant, un voltmètre, un indicateur de température du liquide de refroidissement, un indicateur de pression d'huile, un compte-tours et un compteur de vitesse. A l'exception du voltmètre, le bloc positionne les indicateurs en fonction des messages du PCM reçus via le bus PCI. Le voltmètre fonctionne directement à partir du circuit de sortie protégée par fusible B+ commuté, qui fournit la tension d'alimentation au bloc d'instruments.

Le bloc d'instruments contient également des témoins qui sont illuminés par les entrées câblées ou les messages reçus d'autres modules via le bus PCI.

Le compteur kilométrique de trajet/total est un écran à affichage fluorescent sous vide (VF) contrôlé par les messages du PCM reçus via le bus PCI.

Les lampes d'éclairage du bloc d'instruments sont câblées dans le bloc. Lorsque les feux de stationne-

ment ou les projecteurs sont en fonction, le bloc d'instruments reçoit une alimentation de batterie atténuée du commutateur des projecteurs. Le processeur d'entrées/sorties du bloc d'instruments contrôle le niveau d'atténuation de l'écran VF et envoie des messages de niveau d'atténuation sur le bus PCI.

L'EMIC communique avec le DRBIII® pour afficher les informations moteur PCI, les informations du bus PCI et certaines entrées/sorties. Les capacités de diagnostic du bloc d'instruments que le DRBIII® active sont limitées aux points d'étalonnage des indicateurs du bloc. Le DRBIII® peut aussi afficher les codes actifs et mémorisés dans le bloc d'instruments.

L'EMIC est également capable d'effectuer un autodiagnostic qui est lancé en enfonçant sans la relâcher la tige de remise à zéro du compteur kilométrique de trajet tout en mettant le contact. Lorsque le compteur kilométrique du bloc affiche CHEC, le fait de relâcher la tige de remise à zéro déclenche d'essai. Le bloc positionne ensuite toutes les aiguilles des indicateurs à des points spécifiques d'étalonnage et allume tous les témoins contrôlés par le bus PCI. Il illumine également chaque segment de l'écran VF.

L'EMIC peut vérifier les communications avec le PCM, identifier le module ou modifier le code de pays à l'aide du DRBIII®. Pour de plus amples informations concernant la routine de diagnostic et l'explication des codes de défaut, se référer au manuel d'atelier approprié.

3.12.1 ATTENUATION DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS

L'ordinateur de la caisse permet l'atténuation des lampes du panneau d'instruments. Le niveau d'atténuation du commutateur des lampes du panneau est lu par l'ordinateur de caisse, qui convertit ce niveau en une valeur envoyée via le bus PCI. D'autres modules comme la radio, le MIC et l'EVIC utilisent ces données pour adapter leur niveau d'intensité à celui des autres lampes à incandescence du véhicule contrôlées directement par le BCM.

3.13 SIEGES A MEMOIRE

Le système à mémoire se compose du siège motorisé du conducteur, du rétroviseur extérieur du conducteur et des présélections de la radio. Le module à mémoire du siège se trouve sous le siège du conducteur. Le module est disponible avec ou sans dispositif de siège chauffant. Le module de siège reçoit des entrées du commutateur de siège motorisé à huit voies, des capteurs de position du siège, des deux coefficients négatifs de température

GENERALITES

de siège avant (en cas de siège chauffant) et du circuit du bus PCI. Le commutateur à mémoire de la porte du conducteur est directement câblé au module de porte du conducteur et envoie ses messages sur le bus PCI. Le module de siège à mémoire effectue les fonctions suivantes : positionnement du siège du conducteur, activation des éléments chauffants des sièges du conducteur et du passager (selon l'équipement) et envoi des positions mémorisées sur le bus PCI.

Lorsqu'un bouton de mémorisation du commutateur à mémoire est enfoncé (n° 1 ou n° 2), le module de porte du conducteur envoie un message de rappel au module de siège à mémoire (MSM) et à la radio PCI. Ceci positionne en retour le siège du conducteur, le rétroviseur du conducteur et rappelle les présélections de radio. Lorsque le bouton RKE est enfoncé, en fonction de l'émetteur (n° 1 ou n° 2), le module de porte du passager envoie le message de rappel.

3.13.1 SIEGE MOTORISE

Le siège motorisé à mémoire peut occuper deux positions mémorisées. Chaque moteur de siège est connecté au MSM par deux circuits. Chaque circuit est commuté entre la batterie et la masse. En alternant les circuits, le MSM commande le mouvement des moteurs sur la base de l'entrée du commutateur monté sur le siège.

Chaque moteur contient un potentiomètre qui surveille la position du siège. Pour surveiller la position du moteur, le MSM émet une référence de 5V sur le circuit d'alimentation de capteur. Le capteur est mis à la masse en retour vers le module sur un circuit de masse commun. Sur la base de la position du capteur, le MSM surveille les changements de tension à travers le capteur sur un circuit de signal distinct.

Le MSM mémorise la valeur d'entrée de chacun des quatre potentiomètres de siège quand le système est sollicité. Le conducteur peut lancer un rappel de mémoire à l'aide du commutateur à mémoire ou de l'émetteur RKE. Le MSM règle alors les quatre moteurs de siège en fonction des données de position de siège mémorisées.

Par mesure de sécurité, le rappel de position de siège est désactivé par le MSM quand la transmission n'est pas en position de stationnement ou quand la ceinture n'est pas bouclée. Une obstruction dans la trajectoire du siège pendant 2 secondes arrête le déplacement du siège. Le calage du moteur sera alors détecté par le MSM ; un code de défaut sera mémorisé et la sortie de siège correspondante sera désactivée. Si l'obstruction est éliminée, le siège reprend son fonctionnement normal.

3.13.2 SORTIE AISEE DU SIEGE (DISPONIBLE AVEC LE SIEGE A MEMOIRE)

Le but de ce dispositif est de faciliter l'accès et la sortie du véhicule en déplaçant légèrement le siège vers l'arrière lorsque le conducteur coupe le contact. L'une des deux positions mémorisées du siège peut être rappelée en appuyant sur l'un des boutons de rappel de mémorisation du commutateur ou des émetteurs RKE. Si, lorsque le contact est coupé, un mouvement quelconque du siège est entamé, qu'il soit manuel ou par rappel de mémorisation, ceci annule le déplacement vers l'arrière du siège jusqu'au prochain cycle d'allumage.

Ce dispositif peut être activé/désactivé par l'utilisateur via le centre d'informations électronique du véhicule (EVIC) ou au moyen du DRBIII®. L'utilisation du DRBIII® permet également de connaître l'état du dispositif. Pour réinitialiser le dispositif, répéter simplement le processus.

3.13.3 LIMITES DE SECURITE

Le module propose des limites de sécurité qui empêchent que la glissière de siège n'atteigne l'extrémité de l'axe de siège lors d'un déplacement manuel du siège motorisé. Les valeurs des limites de sécurité de chaque axe sont stockées en EEPROM. La limite de sécurité peut être dépassée en poussant le siège au bout de sa course, puis en relâchant le commutateur et en l'enfonçant à nouveau. Le siège se déplacera un peu plus loin. Lorsque la limite de sécurité est dépassée, la position du siège peut être mémorisée, mais si le rappel est activé le siège se déplacera jusqu'à la limite de sécurité et pas plus loin.

Lorsqu'un module de siège ou un ensemble de glissière est remplacé, le DRBIII® doit être utilisé pour effectuer une procédure de réinitialisation des limites de sécurité. AVERTISSEMENT : Le technicien doit être hors du siège lorsque cette procédure est effectuée car le siège se déplacera aux extrémités de sa course dans les 8 axes.

3.13.4 SIEGES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

Le dispositif de siège chauffant est disponible avec ou sans système à mémoire. Le module se trouve sous le siège du conducteur et est appelé module de siège chauffant (HSM) ou module de siège chauffant à mémoire (MHSM). Les commutateurs de commande des sièges chauffants se trouvent sur le panneau d'instruments et sont câblés au module de commande de la caisse. Le BCM envoie le message au HSM via le bus PCI. Le système pro-

pose deux réglages de température de siège : environ 36 °C (96,8 °F) (faible) et environ 41 °C (107,6 °F) (fort).

Lorsque la température du siège augmente, la résistance à coefficient négatif de température (NTC) décroît et la tension détectée par l'HSM augmente. La sortie du dispositif de chauffage du siège est désactivée lorsque la tension atteint sa limite pour l'un des réglages, faible ou fort.

Lorsque la température décroît, la tension augmente jusqu'à ce que le seuil supérieur de l'un des niveaux de réglage soit atteint. A ce moment, la sortie du dispositif de chauffage du siège est activée à nouveau et ce cycle se répète tant que la demande de chauffage de siège existe. Les seuils des réglages faible et fort sont préprogrammés dans la mémoire du module.

Le commutateur de siège chauffant contient des résistances allant jusqu'à 5V qui sont traitées par le module de commande de la caisse comme des valeurs de tension indiquant le réglage faible ou fort désiré.

Les éléments chauffants du dossier et du coussin de siège des modèles Limited et Laredo sont différents. Les éléments chauffants du modèle Laredo sont câblés en série, alors que ceux du module Limited sont câblés en parallèle. Ceci signifie que si un élément est ouvert dans un modèle Laredo, il n'y aura pas de sortie d'élément chauffant dans le coussin ou le dossier de siège. Si un élément est ouvert sur un modèle Limited, les autres éléments fonctionneront normalement. Cependant, si l'un des éléments est ouvert, le coussin de siège devra être remplacé.

Il y a trois éléments chauffants dans les coussins de siège des deux modèles. Le modèle Laredo utilise un fil de résistance pour les rembourrages du centre et des deux côtés du coussin (panneaux relevés de l'extérieur), et le modèle Limited utilise un élément en fibre de carbone au centre et des fils de résistance sur les rembourrages extérieurs.

3.14 IMMOBILISEUR AVEC CLE A MEMOIRE (SKIS)

Le système d'immobiliseur avec clé à mémoire (SKIS) empêche une utilisation frauduleuse du véhicule. Le système se compose d'un module d'immobilisation SKIM, des clés de contact avec puce transpondeur et du contrôleur du moteur. Quand le contact est mis, le SKIM interroge la clé de contact. Si la clé de contact est "valide" le SKIM envoie un message sur le bus PCI vers le contrôleur du moteur pour indiquer la présence d'une clé valide. A la réception de ce signal, le PCM/ECM permet la poursuite du fonctionnement du moteur.

Pour toute information sur le SKIS, se référer au diagnostic du groupe motopropulseur approprié.

3.15 TOIT OUVRANT MOTORISE

Le toit ouvrant motorisé du modèle Grand Cherokee est contrôlé par le module de commande de la caisse (BCM). Lorsque le contact est coupé, le toit ouvrant reste opérationnel durant 45 secondes supplémentaires. Si les portes avant sont ouvertes pendant ce temps, le BCM n'alimente plus le toit ouvrant.

3.16 COMMUNICATION

L'interface de communication programmable ou bus PCI est un réseau à fil simple multiplexé pouvant transférer des messages binaires entre plusieurs modules. Le circuit de bus PCI est D25. Les modules sont câblés en parallèle. Les connexions sont réalisées dans le faisceau par des jonctions. Les modules suivants sont présents sur les véhicules WJ/WG :

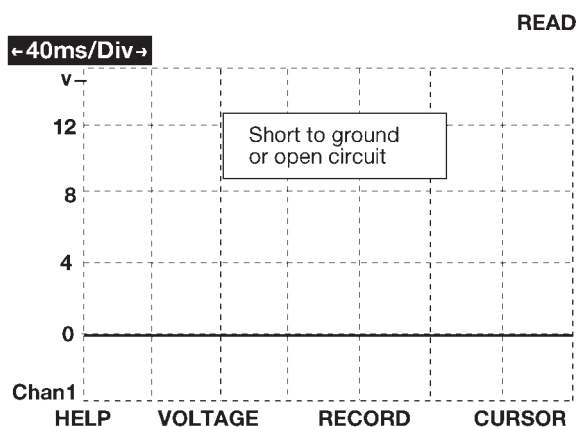
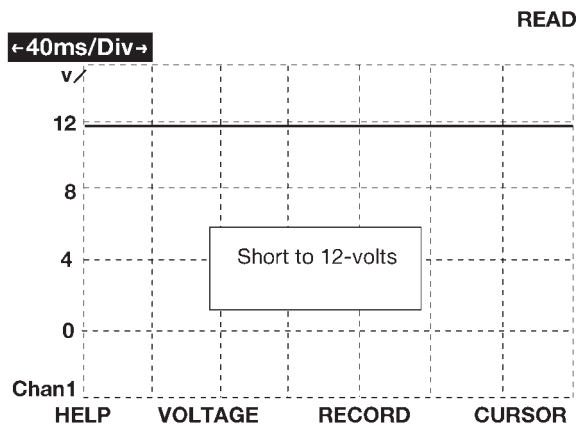
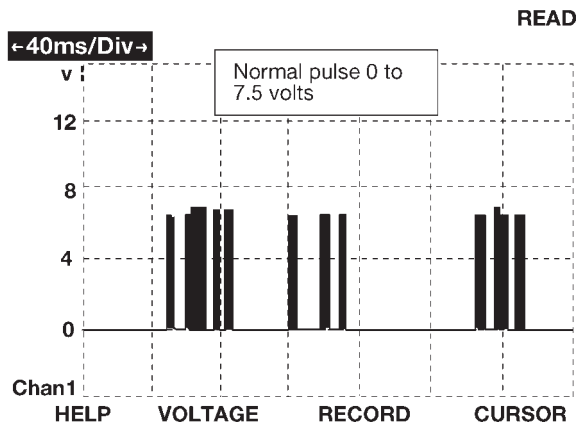
- Module de commande de la caisse
- Module de réglage des pédales
- Modules de porte (conducteur et passager)
- Module de commande de coussin anti-chocs
- Contrôleur ABS
- Module de commande du groupe motopropulseur
- Module de commande du moteur (Diesel uniquement)
- Radio
- Changeur de disques
- Module de commande de la transmission
- Module de commande automatique de la température par zone
- Module d'immobiliseur avec clé à mémoire
- Module de siège
- Centre électronique d'information
- Bloc d'instruments mécanique (MIC)
- Ensemble de levier sélecteur (Diesel)
- Capteur de pluie
- Amplificateur
- Module transducteur d'intrusion (exportation)

Chaque module fournit ses propres polarisation et terminaison pour transmettre et recevoir des messages. La tension du bus est nulle quand aucun module n'effectue de transmission et s'élève à environ 7,5V pendant les transmissions.

Les messages du bus sont transmis à une vitesse moyenne de 10 800 bits par seconde. Etant donné qu'une tension n'est présente que pendant les transmissions et que ces transmissions ne durent qu'environ 500 millisecondes, un voltmètre classique ne peut détecter l'activité du bus. Il est conseillé d'utiliser l'oscilloscope du DRBIII®. La sélection de

GENERALITES

l'onde carrée de 12V sur l'échelle de 20V permet de suivre l'activité du bus. La tension sur le bus doit osciller entre zéro et 7,5V. Se référer au schéma suivant pour les formes d'onde caractéristiques.



80bdbcf6

Les pannes de bus PCI se répartissent en deux catégories : les pannes complètes de communication et l'absence de réaction de modules individuels. Les causes des pannes complètes de communication comprennent un court-circuit à la masse ou vers la

tension sur le circuit du bus. Les causes de panne de module individuel peuvent comprendre un circuit ouvert de PCI au module, ou un circuit ouvert de batterie ou de masse vers le module concerné.

Les symptômes de panne complète de communication du bus PCI sont entre autres :

- Tous les indicateurs de l'EMIC restent à zéro
- Tous les écrans de témoin de l'EMIC sont allumés
- Rétro-éclairage de l'EMIC à intensité maximale
- Lignes discontinues à l'écran de température extérieure de l'EVIC
- Aucune réaction d'aucun module ne provient via le bus PCI (sauf le PCM/ECM)
- Pas de démarrage (si le véhicule est équipé d'un immobiliseur avec clé à mémoire)

Les symptômes de panne d'un module individuel peuvent inclure un ou plusieurs des éléments précités. La différence réside dans le fait qu'un ou plusieurs modules réagissent au DRBIII®.

Les diagnostics commencent par l'identification des symptômes. Si une panne complète de bus PCI est soupçonnée, commencer par identifier les modules du véhicule et tenter ensuite d'obtenir une réaction de ces modules au DRBIII®. Si un module réagit, la panne ne concerne pas le bus lui-même, mais est due à un ou plusieurs circuits PCI de modules, ou à des circuits d'alimentation ou de masse. Le DRBIII® peut afficher "CIRCUIT OUVERT DE SIGNAL DE BUS +/-" ou "PAS DE REACTION" pour signaler un problème de communication. Ces mêmes messages s'affichent si le véhicule n'est pas équipé de ce module particulier. Le message d'erreur CCD est un message par défaut utilisé par le DRBIII® et n'indique en aucune manière si le bus PCI est opérationnel ou non. Le message constitue uniquement une indication soit d'absence de réaction du module, soit d'absence du module lui-même.

3.17 SYSTEME ANTIVOL

L'antivol (VTSS) est contrôlé par le module de commande de la caisse (BCM) qui surveille les portes, le hayon, la lunette de hayon et l'allumage pour en détecter une utilisation frauduleuse. L'alarme fait retentir l'avertisseur sonore, clignoter les projecteurs, les feux de détresse et le témoin antivol. L'antivol n'empêche pas le moteur de tourner ; ceci est la fonction de l'immobiliseur avec clé à mémoire (SKIM). L'armement passif survient lors de la sortie normale du véhicule, en retirant la clé de contact, en ouvrant la porte du conducteur, en verrouillant les portes au moyen de la serrure motorisée, et en fermant la porte du conducteur ou en verrouillant les portes au moyen de la télécommande. Le témoin du bloc d'instruments clignote

pendant 15 secondes pour indiquer que l'armement est en cours. Si aucun système surveillé n'est activé pendant cette période, le système s'arme et le témoin clignote plus lentement. Quand quelque chose déclenche l'alarme, le système actionne les projecteurs, les feux de stationnement et l'avertisseur sonore pendant 18 minutes environ.

Pour des plaintes relatives à une alarme antivol se coupant d'elle-même, utiliser le DRBIII® et sélectionner Alarme antivol, VTSS, puis Ecran de surveillance, et lire l'état " Alarme déclenchée par ". **Alerte de violation** - L'alerte de violation fait retentir l'avertisseur à trois reprises lors du désarmement pour signaler une violation.

Annulation manuelle - Le système ne s'arme pas si les portes sont verrouillées au moyen de la commande manuelle de serrure ou si les serrures sont actionnées de l'intérieur par un occupant après la fermeture des portes.

Pour vérifier le système, agir comme suit :

1. Ouvrir la porte du conducteur.
2. Enlever la clé de contact et la garder en main.
3. Verrouiller les portes au moyen du commutateur de serrure motorisée ou de la télécommande.
4. Fermer la porte du conducteur.

REMARQUE : Après la fermeture des portes, le verrouillage des portes au moyen de la télécommande arme aussi le système.

REMARQUE : Si le témoin antivol clignote, c'est la confirmation du fonctionnement du système. Sinon, un problème est possible.

Armement/désarmement- Un armement actif se produit quand la télécommande est utilisée pour verrouiller les portes ouvertes ou fermées du véhicule. Si une ou plusieurs portes sont ouvertes, la séquence d'armement est achevée uniquement après la fermeture de toutes les portes.

Le désarmement passif survient en entrant normalement dans le véhicule (en déverrouillant la porte du conducteur au moyen de la clé). Ce désarmement arrête aussi une alarme activée.

Un désarmement actif survient quand la télécommande est utilisée pour déverrouiller les portes. Ce désarmement arrête aussi une alarme activée.

Module transducteur d'intrusion (exportation)

Le module de commande de la caisse (BCM) et le module transducteur d'intrusion (ITM) contrôlent ensemble le système antivol haut de gamme des véhicules destinés à l'exportation. Le VTSS haut de gamme comprend également une sirène alimentée par batterie servant d'alarme sonore. Outre les fonctions de l'antivol de base, l'ITM sert à surveiller les mouvements à l'intérieur du véhicule lorsque l'alarme est activée. Ce dispositif peut également

être désactivé par trois commandes de verrouillage supplémentaires du système de commande à distance des serrures (qui seront confirmées par un pialement) lors de la séquence de préarmement de l'antivol.

Lorsque l'alarme est déclenchée, les feux de détresse sont activés pendant 25 secondes et la sirène l'est pendant 28 secondes. Ensuite, si la perturbation est toujours présente, seule la sirène sera activée à nouveau pendant 28 secondes après 5 secondes de pause. Ceci se répète jusqu'à 10 fois si la perturbation persiste. Lorsque l'alarme est activée, la sirène surveille ses circuits B(+) protégé par fusible et de commande de signal. Si l'un de ces circuits est ouvert, la sirène se déclenche.

REMARQUE : Le module transducteur d'intrusion et/ou la sirène ne peuvent jamais être transférés d'un véhicule à un autre. Une fois connectés à un véhicule, ils ne fonctionneront correctement que sur celui-ci.

REMARQUE : Si le témoin antivol s'allume quand le contact est mis et reste allumé, la communication du bus PCI avec le PCM est peut-être perdue.

3.18 ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE AVANT

3.18.1 ESSUIE-GLACE AVANT

Description du système

Le système d'essuie-glace avant comprend les fonctions suivantes : *petite et grande vitesses, balayages de désembuage, fonctionnement intermittent, essuie-glace sensible à la pluie (option) et balayage après lavage*. Le système n'est actif que quand le commutateur d'allumage est en position Marche ou Accessoires.

Le BCM contrôle le système d'essuie-glace avant par une sortie basse tension vers un relais. Le BCM détermine avec cette sortie le rythme de balayage du moteur. Ce rythme est fonction de la position du commutateur de balayage intermittent et de la vitesse du véhicule. Le BCM détermine le délai lorsque les essuie-glace sont au repos. Si le conducteur passe d'un intervalle plus long à un intervalle plus court, un balayage est immédiatement déclenché. Le délai en fonction de la vitesse est fixé sur la base de la vitesse actuelle du véhicule. Si le véhicule dépasse le seuil de vitesse de 16 km/h (10 mph) lors de l'intervalle de balayage intermittent, un intervalle plus court peut être utilisé. Si la vitesse du véhicule tombe sous le seuil de vitesse, un intervalle plus long ne pourra pas être utilisé tant que l'intervalle actuel n'est pas terminé.

GENERALITES

En balayage lent et en mode désembuage, le BCM émet en permanence un signal de commande actif destiné à ramener l'intervalle à zéro. Le BCM commande aussi le relais de moteur d'essuie-glace lent/rapide qui sélectionne la bobine à mettre sous tension. Quand le réglage rapide est sélectionné, le BCM met sous tension la bobine de balayage rapide. La position désembuage est une entrée temporaire au BCM qui provoque le fonctionnement lent des essuie-glace aussi longtemps que cette entrée est présente.

Le BCM surveille également le moteur d'essuie-glace avant pour effectuer un balayage après lavage. Le BCM effectue trois balayages lorsque l'entrée de lavage est stoppée.

Puisque le système d'essuie-glace avant est un dispositif de sécurité important, le BCM assure le fonctionnement de l'essuie-glace dans le cas d'une entrée fautive de mise au repos.

Si le BCM ne détecte pas de changement d'état de l'entrée de mise au repos durant 8 secondes lorsque le relais d'essuie-glace est sous tension, un code de défaut est mémorisé dans le BCM.

Lorsqu'un contacteur de mise au repos défec-
tueux est détecté, le fonctionnement intermittent est désactivé et le BCM passe par défaut au mode de balayage lent, même si le commutateur d'essuie-glace est en position intermittente. Le relais des essuie-glace est mis hors tension lorsque le commutateur de mode de balayage est en position Hors fonction. Si le commutateur de mode de balayage est ouvert ou en court-circuit, les essuie-glace sont mis par défaut hors fonction.

FONCTIONS DE L'ESSUIE-GLACE

Module de capteur de pluie

Le module de capteur de pluie à microprocesseur (RSM) détecte l'humidité sur la surface externe du pare-brise et envoie une commande de balayage au module de commande de la caisse (BCM). Le RSM envoie une commande de balayage au BCM via le bus de données PCI. Le BCM active ou désactive alors le système d'essuie-glace avant. Les entrées de sensibilité sont basées sur les réglages sélectionnés par le conducteur sur le commutateur multifonction droit.

Essuie-glace intermittent sensible à la vitesse

5 intervalles sont prévus, d'un délai minimum de 1/2 seconde à 18 secondes. En dessous de 16 km/h (10 mph), l'intervalle est double (de 1 à 36 sec.).

Désembuage

L'essuie-glace fonctionne tant que le commutateur d'essuie-glace est en position désembuage.

Placement de l'essuie-glace en position d'arrêt après que le contact a été coupé

Comme les relais d'essuie-glace sont alimentés par la batterie, le BCM peut placer l'essuie-glace en position d'arrêt après que le contact a été coupé.

Balayage après lavage

Quand le conducteur appuie sur le bouton de lave-glace et le relâche, l'essuie-glace continue à fonctionner pour 3 cycles supplémentaires.

L'essuie-glace utilise le BCM pour commander le relais de mise en/hors fonction pour les fonctions de balayage lent, le délai de balayage intermittent selon la position du commutateur, et les fonctions de balayage après lavage et de position d'arrêt. Le BCM utilise l'entrée de vitesse du véhicule pour doubler l'intervalle habituel entre balayages en dessous de 16 km/h (10 mph).

COMMUTATEURS D'ESSUIE-GLACE ET DE LAVE-GLACE AVANT/ARRIERE (TIGE DROITE DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION)

Les commutateurs d'essuie-glace/lave-glace avant et arrière se trouvent sur la tige droite du commutateur multifonction, qui est fixée au côté droit du boîtier de montage du commutateur multifonction sur la colonne de direction.

Un bouton situé à l'extrémité de la tige du commutateur multifonction des essuie-glace est tourné pour sélectionner la vitesse de balayage avant désirée (LENT ou RAPIDE) ou l'une des cinq positions de balayage intermittent. La tige des essuie-glace est tirée vers le conducteur pour actionner le lave-glace avant. Les deux moteurs d'essuie-glace et de lave-glace avant fonctionnent continuellement tant que la tige est maintenue dans la position temporaire LAVAGE AVANT.

Un autre commutateur rotatif de la tige du commutateur multifonction des essuie-glace est tourné pour sélectionner la vitesse de balayage arrière (EN FONCTION ou TEMPORISATION). La tige d'essuie-glace est poussée vers le panneau d'instruments pour actionner le système de lave-glace de la lunette de hayon. Les deux moteurs d'essuie-glace et de lave-glace arrière fonctionnent continuellement tant que la tige est maintenue dans la position temporaire LAVAGE ARRIERE.

Si une pièce de la tige droite du commutateur multifonction est défectueuse ou endommagée, tout l'ensemble de commutateur des essuie-glace doit être remplacé.

3.18.2 SYSTEME D'ESSUIE-GLACE ARRIERE

Cinq circuits alimentent le module d'essuie-glace arrière. Deux circuits de courant à haute intensité, un circuit B(+) de batterie et une masse font tourner le moteur. Les trois circuits restants sont des circuits de commande à faible intensité.

Deux de ces circuits proviennent du commutateur d'essuie-glace arrière de la tige droite du commutateur multifonction. Ces circuits sont appelés circuit de commande du moteur d'essuie-glace arrière et

circuit de commande intermittente du moteur d'essuie-glace arrière. Lorsque le commutateur d'essuie-glace arrière est en position Hors fonction, ces deux circuits sont ouverts et le module d'essuie-glace se met en position d'arrêt ou y reste. Lorsque le commutateur d'essuie-glace arrière est en position intermittente, le circuit de commande intermittente est commuté sur la tension d'allumage, le circuit de commande du moteur est ouvert et l'essuie-glace est en mode intermittent. Lorsque le commutateur d'essuie-glace arrière est en position En fonction, le circuit de commande intermittente et le circuit de commande du moteur sont commutés sur la tension d'allumage et l'essuie-glace est en mode de balayage continu.

CIRCUITS DE COMMANDE DU SYSTEME D'ESSUIE-GLACE ARRIERE

ESSUIE-GLACE ARRIERE POSITION COMMUTATEUR	CIRCUIT DE TEMPORISATION	CIRCUIT CONTINU	CIRCUIT DE H. EN-TROUVERTE	MODE ESSUIE-GLACE
HORS FONCTION	OUVERT	OUVERT	OUVERT	ARRET
	OUVERT	OUVERT	MASSE	ARRET
TEMP.	ALLU-MAGE	OUVERT	OUVERT	TEMPORISATION
	ALLU-MAGE	OUVERT	MASSE	ARRET
EN FONCTION	OUVERT	ALLU-MAGE	OUVERT	EN FONCTION
	OUVERT	ALLU-MAGE	MASSE	ARRET
LAVAGE	ALLU-MAGE	ALLU-MAGE	OUVERT	LAVAGE
	ALLU-MAGE	ALLU-MAGE	MASSE	ARRET

Le troisième circuit de commande est le circuit d'OUVERTURE. Ce circuit est alimenté par le circuit de lunette de hayon entrouverte. Lorsque la lunette du hayon est fermée, le contacteur d'ouverture est ouvert et le module d'essuie-glace arrière fonctionne normalement. Lorsque la lunette du hayon est entrouverte, le contacteur d'ouverture est fermé et le circuit fournit une masse au module. Ce signal de masse indique au module d'essuie-glace arrière qu'il doit se mettre au repos s'il fonctionne, ou de ne pas fonctionner s'il est au repos.

3.19 MODE D'EMPLOI DU DRBIII®

Se référer au mode d'emploi du DRBIII® en ce qui concerne la lecture des codes de défaut, leur effacement et les autres fonctions de l'appareil de diagnostic.

3.19.1 MESSAGES D'ERREUR DU DRBIII® ET ECRAN VIDE

En fonctionnement normal, le DRBIII® affiche uniquement l'un des deux messages d'erreur suivants :

- Faire chauffer le moteur ou le faire refroidir

Pour tout autre message, noter tout ce qui est affiché et appeler le centre d'assistance technique STAR. Exemple de message d'erreur :

ver: 2.14
date : 26 juillet 93
fichier: key_itf.cc
date : 26 juillet 1993
ligne : 548
err: 0x1
Laisser refroidir le moteur

Appuyer sur PLUS pour passer de cet écran à l'écran d'application.
Appuyer sur F4 quand l'information est notée.

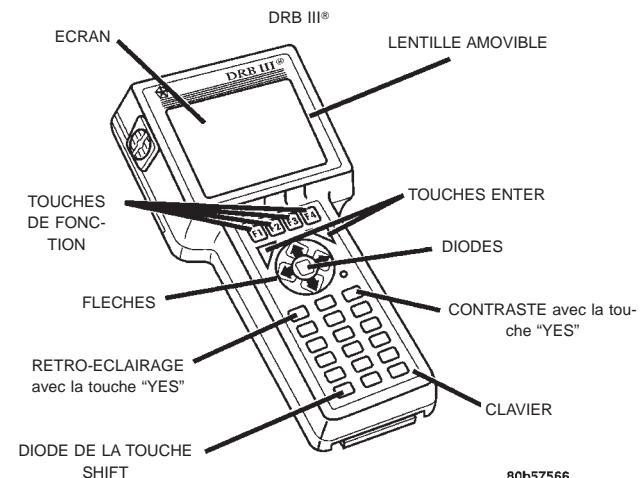
3.19.2 LE DRBIII® NE S'ALLUME PAS

Si les diodes de l'appareil ne s'allument pas ou si aucun son ne retentit, vérifier la connexion et l'état du câble. Vérifier la tension de la batterie (à la cavité 16 du connecteur de liaison de données). Le DRBIII® exige une tension minimum de 11 volts.

Si toutes les connexions sont correctes entre le DRBIII® et le véhicule ou les autres dispositifs, et si la batterie du véhicule est complètement chargée, la panne peut provenir d'un câble défectueux ou du câblage du véhicule.

3.19.3 ECRAN ILLISIBLE

Les basses températures affectent la visibilité de l'écran. Régler le contraste.



GENERALITES

4.0 EXONERATION DE RESPONSABILITE, CONSIGNES DE SECURITE, AVERTISSEMENTS

4.1 EXONERATION DE RESPONSABILITE

Toutes les informations, illustrations et spécifications contenues dans ce manuel sont basées sur les dernières informations disponibles au moment de la mise sous presse. DaimlerChrysler International se réserve le droit de les modifier sans préavis.

4.2 SECURITE

4.2.1 SECURITE DES TECHNICIENS

AVERTISSEMENT : LES MOTEURS PRODUISENT DE L'OXYDE DE CARBONE, GAZ INODORE QUI RALENTIT LES REFLEXES ET PEUT CAUSER DES BLESSURES GRAVES. PENDANT LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR, VENTILER LE LIEU D'INTERVENTION OU FIXER L'ECHAPPEMENT DU VEHICULE AU SYSTEME DE SORTIE DE VENTILATION DE L'ATELIER.

Serrer le frein de stationnement et bloquer les roues avant tout essai ou réparation. Il est particulièrement important de bloquer les roues des véhicules à traction avant (le frein de stationnement ne suffit pas à les immobiliser).

Lors des interventions sur un véhicule, toujours porter une protection oculaire et se débarrasser de tous bijoux métalliques tels que montres-bracelets et bracelets susceptibles de provoquer un contact électrique accidentel.

Lors du diagnostic d'un problème de système de caisse, il est important d'adopter les méthodes prescrites. Ces opérations sont décrites dans la section Généralités de ce manuel ou dans le manuel d'atelier. Il est très important d'adopter ces méthodes pour la sécurité des techniciens effectuant le diagnostic.

4.2.2 PREPARATION DU VEHICULE EN VUE DES ESSAIS

La batterie du véhicule à essayer doit être complètement chargée. Si tel n'est pas le cas, des codes de défaut erronés ou de faux messages d'erreur peuvent survenir.

4.2.3 INTERVENTIONS SUR LES SOUS-ENSEMBLES

Certains organes ne se réparent pas individuellement. Il ne faut pas tenter de déposer ou de réparer certains sous-ensembles sous peine de blessures ou de fonctionnement incorrect. Seuls les organes qui font l'objet de méthodes de réparation et de pose dans le manuel d'atelier sont susceptibles d'une intervention individuelle.

4.2.4 INFORMATIONS DE SECURITE AU SUJET DU DRBIII®

AVERTISSEMENT : LE DEPASSEMENT DES LIMITES DU MULTIMETRE DU DRBIII® EST DANGEREUX. CECI PEUT PROVOQUER DES BLESSURES GRAVES VOIRE MORTELLES. OBSERVER LES LIMITES SPECIFIEES ET LES AVERTISSEMENTS.

- Toujours suivre les spécifications du fabricant du véhicule au sujet des interventions.
- Ne pas utiliser le DRBIII® s'il est endommagé.
- Ne pas utiliser les fils d'essai si leur isolant est endommagé ou si le métal est dénudé.
- Pour éviter tout choc électrique, ne pas toucher les fils, les bornes ni le circuit soumis aux essais.
- Choisir la fonction et la plage de mesure adéquates. Ne pas tenter de mesurer une tension ni un courant qui dépasseraient la capacité nominale.
- Ne pas dépasser les limites du tableau.

FONCTION	LIMITE D'ENTREE
Volts	0-500 en pointe en courant alternatif 0-500 en courant continu
Ohms (Résistance)*	0 -1,12 mégohms
Fréquence mesurée Fréquence générée	0-10 kHz
Température	-50 - 600 °C -58 - 1100 °F

* la résistance ne peut être mesurée en présence de tension. La résistance ne peut se mesurer que sur un circuit hors tension.

- La tension entre une borne et la masse ne peut dépasser 500V en pointe en courant alternatif ou en courant continu.
- La prudence est recommandée lors de la mesure de tensions supérieures à 25V CA ou CC.

- Utiliser le shunt pour courant faible lors de mesures ne dépassant pas 10 A. Utiliser la pince pour courant intense lors de mesures dépassant 10 A.
- Lors d'essais destinés à détecter la tension, vérifier le bon fonctionnement du voltmètre. Etalonner la valeur zéro sur une source électrique connue.
- Lors d'une mesure de courant, brancher le DRB en série avec le fil conducteur d'essai.
- Débrancher le fil conducteur d'essai sous tension avant de débrancher le fil conducteur d'essai commun.
- Lors de l'utilisation de la fonction compteur, garder le DRBIII® à l'écart des fils de bougie et de bobine pour éviter des erreurs dues aux interférences.

4.3 AVERTISSEMENTS ET MISES EN GARDE

4.3.1 DEGATS AU VEHICULE

Avant la déconnexion de tout module de commande, s'assurer que le contact est coupé, sinon, ceci pourrait endommager le module.

Lors des essais de tension ou de continuité d'un module de commande quelconque, utiliser le côté bornes (et non le côté fils) du connecteur. Ne pas sonder un fil à travers son isolant, sous peine de dénuder le fil et d'entraîner des pannes dues à la corrosion. Faire preuve de prudence lors des essais électriques pour éviter des courts-circuits aux bornes. De telles erreurs peuvent endommager les fusibles ou les organes. En outre, un défaut supplémentaire pourrait être mémorisé, ce qui compliquerait le diagnostic du problème initial.

4.3.2 AVERTISSEMENTS CONCERNANT L'ESSAI ROUTIER

Certaines plaintes doivent être vérifiées par un essai routier. L'essai routier est destiné à reproduire la situation ayant provoqué le code de défaut ou le symptôme.

ATTENTION : Tous les organes doivent être remontés avant l'essai routier. NE PAS TENTER DE LIRE LE DRB EN ROULANT. Ne pas suspendre le DRB au rétroviseur ni tenter de le manipuler en roulant. Se faire assister, pendant l'essai, d'une personne qui utilise le DRBIII®.

5.0 OUTILLAGE ET EQUIPEMENT NECESSAIRES

DRBIII® (appareil de diagnostic)

Fils de pontage

Ohmmètre

Voltmètre

Lampe d'essai

Outil Miller 8310

Outil de charge de coussin anti-chocs 8310

Outil de charge de système de coussin anti-chocs SRS 8443

6.0 GLOSSAIRE ET SIGLES

ABS	Système de freins antiblocage
ACM	module de commande de coussins anti-chocs
AECM	module de commande électronique de coussins anti-chocs
APM	module de pédales réglables
ASDM	module de diagnostic de coussins anti-chocs
AZC	commande automatique par zone
BCM	module de commande de la caisse
CAB	contrôleur ABS
DAB	coussin anti-chocs du conducteur
DDM	module de porte du conducteur
DLC	connecteur de liaison de données
DTC	Code de défaut
EBL	lunette arrière à résistance électrique de désembuage
ECM	module de commande du moteur
EVIC	centre électronique d'information du véhicule
HSM	module de siège chauffant (appelé également module de siège)
HVAC	chauffage, ventilation et climatisation
I/R	capteur infrarouge
ITM	module transducteur d'intrusion
MHSM	module de siège chauffant à mémoire (appelé également module de siège)

GENERALITES

MIC	bloc d'instruments électromécanique	RKE	commande à distance des serrures
MSM	module de siège à mémoire	SBS	contacteur de ceinture de sécurité
MUX	multiplexé	SKIM	module d'immobiliseur avec clé à mémoire
ODO	totalisateur	SKIS	Immobiliseur avec clé à mémoire
ORC	commande de retenue des occupants (ACM)	AMORCE	également appelée initiateur (située à l'arrière du module de coussin anti-chocs)
PAB	coussin anti-chocs du passager	TCM	module de commande de la transmission
PCI	interface programmable de communication (bus du véhicule)	TPM	surveillance de la pression des pneus
PCM	module de commande du groupe motopropulseur	VFD	affichage fluorescent sous vide
PDC	centre de distribution électrique	VTSS	antivol
PDM	module de porte du passager		
PWM	modulation d'impulsion		

7.0

METHODES DE DIAGNOSTIC

COUSSIN ANTI-CHOCS

Liste des symptômes :

ACCELEROMETRE 1

ACCELEROMETRE 2

INTERNE 1

SORTIE D'ENTRAINEUR 1

ENERGIE D'ALLUMAGE STOCKEE 1

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. L'intitulé des essais est ESSAI INTERNE DU MODULE.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ACCELEROMETRE 1

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'autodiagnostic du module vérifie en permanence ses circuits internes.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est mémorisé si le module identifie un circuit interne hors normes.

ACCELEROMETRE 2

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'autodiagnostic du module vérifie en permanence ses circuits internes.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est mémorisé si le module identifie un circuit interne hors normes.

INTERNE 1

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'autodiagnostic du module vérifie en permanence ses circuits internes.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est mémorisé si le module identifie un circuit interne hors normes.

SORTIE D'ENTRAINEUR 1

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'autodiagnostic du module vérifie en permanence ses circuits internes.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est mémorisé si le module identifie un circuit interne hors normes.

ENERGIE D'ALLUMAGE STOCKEE 1

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'autodiagnostic de l'ACM vérifie en permanence ses circuits internes.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est mémorisé si l'ACM identifie un circuit interne hors normes.

ACCELEROMETRE 1 — (Suite)

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS - ACM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Vérifier que la batterie est à pleine charge. AVERTISSEMENT : UN MODULE QUI EST TOMBE DOIT ETRE REM-PLACE. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. Dans la liste qui suit, sélectionner le module qui a mémorisé ce code. SELECTIONNER :</p> <p style="padding-left: 40px;">ACM – CODE ACTIF OU INACTIF AVERTISSEMENT : S'ASSURER QUE LA BATTERIE EST DE-BRANCHEE, PUIS ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POUR-SUIVRE. Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Liste des symptômes :

CIRCUIT OUVERT DE LAMPE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS
COURT-CIRCUIT DE LAMPE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. L'intitulé des essais est ESSAI DE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DE LAMPE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille le bus PCI pour un message provenant du MIC indiquant l'état du témoin de coussin anti-chocs. Le MIC transmet le message quand le contact est mis, quand l'état du témoin change ou en réaction au message du témoin de l'ACM.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si l'état du témoin est OUVERT le temps de 2 ou 3 messages consécutifs ou durant 2 ou 3 secondes.

COURT-CIRCUIT DE LAMPE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille le bus PCI pour un message provenant du MIC indiquant l'état du témoin de coussin anti-chocs. Le MIC transmet le message quand le contact est mis, quand l'état du témoin change ou en réaction au message du témoin de l'ACM.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si l'état du témoin est EN COURT-CIRCUIT durant 2 ou 3 messages consécutifs ou 2 ou 3 secondes.

CAUSES POSSIBLES

MIC, PANNE DE COMMUNICATION
INDICATEUR D'AVERTISSEMENT
TEMOIN ACM
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

CIRCUIT OUVERT DE LAMPE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Vérifier que la batterie est à pleine charge. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>Au DRBIII®, vérifier les communications entre le bus PCI et le bloc d'instruments. Le bloc d'instruments communique-t-il sur le bus PCI ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communications et sélectionner le symptôme apparenté BLOC D'INSTRUMENTS -- CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL DU BUS +/-.</p>	Tous
3	<p>Sélectionner au DRBIII® PROTECTIONS PASSIVES, COUSSIN ANTI-CHOCS et ECRAN DES SURVEILLANCES. Au DRBIII®, lire l'écran SURVEILLANCE DE TEMOIN. Sélectionner L'ETAT DU TEMOIN à l'écran de surveillance du DRB. Le DRBIII® affiche-t-il ETAT DU TEMOIN : EN ORDRE ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

CIRCUIT OUVERT DE LAMPE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

DISCORDANCE DE MESSAGE DE BLOC D'INSTRUMENTS

Conditions de surveillance et de mémorisation :

DISCORDANCE DE MESSAGE DE BLOC D'INSTRUMENTS

Conditions de surveillance : Après l'essai de l'ampoule du MIC, l'ACM compare les demandes de mise en/hors fonction du témoin par l'ACM et par le MIC sur le bus PCI. Chaque message est transmis une fois par seconde ou lorsqu'un changement d'état du témoin se produit.

Condition de mémorisation : En cas de discordance entre les demandes de mise en/hors fonction du témoin par l'ACM et par le MIC, le code est mémorisé.

CAUSES POSSIBLES

CODES DE DIAGNOSTIC DU MIC
DISCORDANCE DE MESSAGE DE BLOC D'INSTRUMENTS
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
DISCORDANCE DE MESSAGE ACM/BLOC D'INSTRUMENTS
CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Vérifier que la batterie est à pleine charge. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes du MIC. Le DRBIII® affiche-t-il un code de défaut actif ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs au bloc d'instruments.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

DISCORDANCE DE MESSAGE DE BLOC D'INSTRUMENTS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Au DRBIII® sélectionner PROTECTIONS PASSIVES, COUSSIN ANTI-CHOCS, AFFICHAGE DE SURVEILLANCE et ETAT DU TEMOIN.</p> <p>Actionner la clé de contact et observer les surveillances TEMOIN ALLUME PAR LE MIC et DEMANDE DE TEMOIN PAR L'ACM après l'essai de témoin de 6 à 8 secondes.</p> <p>Correspondance entre le témoin et le message de surveillance ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>AVERTISSEMENT : S'ASSURER QUE LA BATTERIE EST DEBRANCHEE, PUIS ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge.</p> <p>Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules.</p> <p>Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes.</p> <p>Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système.</p> <p>REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur.</p> <p>Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut.</p> <p>Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. - Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. <p>Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

Condition de mémorisation : Quand l'ACM détecte un circuit ouvert ou une résistance élevée sur les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

CIRCUIT OUVERT DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

ACM, CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier que la batterie est à pleine charge. Mettre le contact. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes actifs de l'ACM.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs de rideau en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le fil de pontage de l'outil de charge de coussin anti-chocs.</p> <p>Débrancher le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance des circuits des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau entre l'adaptateur ACM de l'outil de charge et le connecteur de coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm sur les 2 circuits ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs par la méthode du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Réparer un circuit ouvert ou une résistance élevée sur les circuits de la ligne 1 ou 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes. Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance entre les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

Condition de mémorisation : Quand l'ACM détecte une faible résistance entre les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

LIGNE 1 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU EN COURT-CIRCUIT VERS LA LIGNE 2

ACM, COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier que la batterie est à pleine charge. Mettre le contact. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE. Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs de rideau. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs de rideau. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Au DRBIII®, lire les codes actifs de l'ACM. Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs de rideau en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE. Déconnecter le fil de pontage de l'outil de charge de coussin anti-chocs. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM. Mesurer la résistance entre les circuits des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau au connecteur de coussin anti-chocs de rideau. La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre les lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système.</p> <p>REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur.</p> <p>Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. <p>Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la tension des circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

Condition de mémorisation : Quand l'ACM détecte une tension élevée sur les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DU COUSSIN ANTICHOCS DE RIDEAU

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Vérifier que la batterie est à pleine charge. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes actifs de l'ACM.</p> <p>Le DRBIII affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs de rideau en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le fil de pontage de l'outil de charge de coussin anti-chocs.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'adaptateur ACM de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Mesurer la tension des circuits des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau entre le connecteur de coussin anti-chocs de rideau et la masse.</p> <p>Tension présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

Condition de mémorisation : Quand l'ACM détecte un court-circuit vers la masse sur les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DU COUSSIN ANTICHOCS DE RIDEAU

COURT-CIRCUIT VERS MASSE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier que la batterie est à pleine charge. Mettre le contact. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes actifs de l'ACM.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs de rideau en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le fil de pontage de l'outil de charge de coussin anti-chocs.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'adaptateur ACM de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM.</p> <p>Mesurer la résistance des circuits des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau entre le connecteur de coussin anti-chocs de rideau et la masse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 10 Kohms sur l'un des circuits ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse des lignes 1 ou 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes. Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille le circuit de contacteur de ceinture de sécurité pour détecter un circuit ouvert.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM ne détecte pas la tension correcte.

CAUSES POSSIBLES

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT

CIRCUITS DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT
OUVERT

ACM, CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le contacteur de ceinture de sécurité du conducteur. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mettre le contact. Mesurer la tension entre les circuits des lignes 1 et 2 de contacteur de ceinture de sécurité du conducteur au connecteur SBS. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de boucle de ceinture de sécurité du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. Mesurer la résistance des circuits des lignes 1 et 2 du SBS conducteur entre le connecteur du faisceau du SBS conducteur et l'adaptateur de l'outil de charge. La résistance des deux circuits est-elle inférieure à 10 Kohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs par la méthode du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. IL DOIT ETRE REMPLACE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert des lignes 1 ou 2 de contacteur de ceinture de sécurité du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR - CIR- CUI OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme : **CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille le circuit de contacteur de boucle de ceinture de sécurité pour détecter un court-circuit vers la batterie.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM détecte une tension élevée.

CAUSES POSSIBLES
CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE
CIRCUITS DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE
ACM, CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE : ACM – CODE ACTIF Aller à 2 ACM – CODE MEMORISE Aller à 4	Tous

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le contacteur de ceinture de sécurité du conducteur. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mettre le contact. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRB affiche-t-il CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de boucle de ceinture de sécurité du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Mesurer la tension sur les circuits de ligne 1 et 2 du SBS du conducteur au connecteur du SBS du conducteur. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer la ligne 1 ou 2 du contacteur de ceinture de sécurité du conducteur en court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs par la méthode du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes. Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille le circuit de contacteur de boucle de ceinture de sécurité pour détecter un court-circuit mutuel ou vers la masse.

Condition de mémorisation : Le code est produit si l'ACM détecte une tension basse.

CAUSES POSSIBLES

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT MUTUEL OU VERS LA MASSE

CIRCUITS DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT MUTUEL

CIRCUITS DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

ACM, CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du contacteur de ceinture de sécurité du conducteur. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mettre le contact. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRB affiche-t-il CIRCUIT OUVERT DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de boucle de ceinture de sécurité du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mesurer la résistance entre les circuits de ligne 1 et 2 du SBS du conducteur au connecteur du SBS du conducteur. La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer les lignes 1 et 2 de contacteur de ceinture de sécurité du conducteur en court-circuit mutuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Mesurer la résistance des circuits des lignes 1 et 2 du SBS du conducteur entre le connecteur du SBS du conducteur et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 Kohms sur l'un des circuits ?</p> <p>Oui → Réparer la ligne 1 ou 2 de contacteur de ceinture de sécurité du conducteur en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs par la méthode du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes. Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Liste des symptômes :

PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR
ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais.
Intitulé de ces essais : PANNE INTERNE 1 DU CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance : Le capteur d'impact avant gauche est équipé d'autodiagnos-tics pour surveiller les circuits internes de capteur. Si un problème est identifié, le capteur transmet à l'ACM le message de panne interne 1 du capteur d'impact avant gauche.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM reçoit un message de panne interne 1 du capteur d'impact côté conducteur.

ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR

Conditions de surveillance : L'ACM communique en permanence avec le capteur d'impact côté conducteur sur le circuit du signal du capteur. La communication du capteur et les autodiagnos-tics sont alimentés par le signal ACM.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM et le capteur d'impact côté conducteur ne peuvent établir ou maintenir de communication de données valide.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT DE SIGNAL EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE
CIRCUIT DE SIGNAL EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE
CIRCUITS DU CAPTEUR COTE CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT MUTUEL
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL
ACM, CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR
LA REPARATION EST ACHEVEE
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 9</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Débrancher le connecteur du capteur d'impact côté conducteur.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Mesurer la tension du circuit de signal du capteur d'impact côté conducteur entre le connecteur du capteur et la masse.</p> <p>Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit du signal du capteur d'impact côté conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de signal du capteur d'impact côté conducteur entre le connecteur du capteur et la masse.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 100 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit du signal du capteur d'impact côté conducteur en court-circuit vers la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Mesurer la résistance entre le circuit de signal du capteur d'impact côté conducteur et le circuit de masse du capteur au connecteur du capteur.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 100 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer les circuits du capteur d'impact côté conducteur en court-circuit mutuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur d'impact côté conducteur entre le connecteur du capteur et l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée sur le circuit de masse du capteur d'impact côté conducteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
6	<p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de signal du capteur d'impact côté conducteur entre le connecteur du capteur et l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée sur le circuit de signal du capteur d'impact côté conducteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
7	<p>Remplacer le capteur d'impact côté conducteur.</p> <p>Reconnecter le faisceau de la caisse du véhicule et le capteur d'impact.</p> <p>Déposer tous les outils spéciaux et fils de pontage et reconnecter tous les composants déconnectés au préalable - à l'exception de la batterie.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Connecter le DRBIII® au connecteur de liaison de données - utiliser la version du logiciel la plus récente possible.</p> <p>Au DRB III, effacer les codes mémorisés de tous les modules de système de coussin anti-chocs.</p> <p>Couper le contact, attendre 15 secondes puis remettre le contact.</p> <p>Attendre une minute ; lire les codes actifs ; si aucun code actif n'est présent, lire les codes mémorisés.</p> <p>Le code actif de capteur d'impact côté conducteur réapparaît-il ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
8	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme : AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce 1 de coussin anti-chocs du conducteur.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté un circuit ouvert ou une résistance élevée sur le circuit d'amorce 1 du conducteur.

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DE COUSSIN ANTICHOCES DU CONDUCTEUR
CIRCUITS OUVERTS D'AMORCE DE DEVIDOIR DE CABLE
CIRCUIT OUVERT DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR
ACM, AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - CIRCUIT OUVERT
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE : ACM – CODE ACTIF Aller à 2 ACM – CODE MEMORISE Aller à 5 REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.	Tous

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat aux connecteurs du coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il CIRCUIT OUVERT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du conducteur en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du dévidoir.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du dévidoir de câble.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il CIRCUIT OUVERT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le dévidoir de câble en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. Débrancher l'outil de charge du connecteur du dévidoir de câble. Mesurer la résistance du circuit de la ligne 1 et 2 d'amorce du coussin anti-chocs du conducteur entre l'adaptateur ACM et le connecteur du dévidoir de câble. La résistance est-elle inférieure à 1 ohm sur les 2 circuits ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Réparer un circuit ouvert ou une résistance élevée sur le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce de coussin anti-chocs du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce 1 de coussin anti-chocs du conducteur.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté une résistance faible sur les circuits d'amorce 1 du coussin anti-chocs du conducteur.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR - COURT-CIRCUIT

DEVIDOIR DE CABLE, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

LIGNE 1 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA LIGNE 2

ACM, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors de la reconnexion des éléments du système de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être déconnectée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat aux connecteurs du coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT DANS LE CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du dévidoir.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du dévidoir de câble.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT DANS LE CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le dévidoir. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. Débrancher l'outil de charge du connecteur du dévidoir de câble. Mesurer la résistance entre les lignes 1 et 2 d'amorce 1 de coussin anti-chocs du conducteur au connecteur du dévidoir de câble. La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre les lignes 1 et 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la tension du circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du conducteur.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté une tension élevée sur le circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du conducteur.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

DEVIDOIR DE CABLE, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR VERS LA BATTERIE

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR.

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU INACTIF ACM :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES. Déconnecter le coussin anti-chocs du conducteur. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat aux connecteurs du coussin anti-chocs du conducteur. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Au DRBIII®, lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs. Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du conducteur en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du dévidoir. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du dévidoir de câble. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le dévidoir de câble en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Débrancher l'outil de charge du connecteur du dévidoir de câble.</p> <p>Mesurer la tension du circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du conducteur entre le connecteur du dévidoir de câble et la masse.</p> <p>Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du conducteur en court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge.</p> <p>Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules.</p> <p>Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes.</p> <p>Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système.</p> <p>REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur.</p> <p>Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut.</p> <p>Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. - Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. <p>Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce 1 de coussin anti-chocs du conducteur.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté un court-circuit à la masse sur le circuit d'amorce 1 du conducteur.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR - COURT-CIRCUIT A LA MASSE

DEVIDOIR DE CABLE, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR VERS LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR.

ACM, COURT-CIRCUIT A LA MASSE D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES. Déconnecter le module de coussin anti-chocs conducteur. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat aux connecteurs du coussin anti-chocs du conducteur. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du conducteur en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du dévidoir. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du dévidoir de câble. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le dévidoir de câble. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

AMORCE DE CONDUCTEUR 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. Débrancher l'outil de charge du connecteur du dévidoir de câble. Mesurer la résistance du circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du conducteur entre le connecteur du dévidoir de câble et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 Kohms sur l'un des circuits ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du conducteur en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance du circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté un circuit ouvert ou une résistance élevée sur le circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE COUSSIN ANTI-CHOCS

DEVIDOIR DE CABLE, CIRCUIT OUVERT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

CIRCUIT OUVERT DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE 2 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

ACM, AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – CIRCUIT OUVERT

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors de la reconnexion des éléments du système de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être déconnectée.</p>	Tous

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Débrancher le connecteur du coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat aux connecteurs du coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il CIRCUIT OUVERT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du conducteur en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du dévidoir.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du dévidoir de câble.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRB affiche-t-il CIRCUIT OUVERT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le dévidoir de câble en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. Débrancher l'outil de charge du connecteur du dévidoir de câble. Mesurer la résistance du circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du conducteur entre l'adaptateur ACM et le connecteur du dévidoir de câble. La résistance est-elle inférieure à 1 ohm sur les 2 circuits ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs par la méthode du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Réparer un circuit ouvert ou une résistance élevée sur le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance du circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté une résistance faible sur le circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR - COURT-CIRCUIT

DEVIDOIR DE CABLE, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

LIGNE 1 D'AMORCE 2 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA LIGNE 2

ACM, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat aux connecteurs du coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du conducteur en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du dévidoir.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du dévidoir de câble.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le dévidoir de câble en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. Débrancher l'outil de charge du connecteur du dévidoir de câble. Mesurer la résistance entre les lignes 1 et 2 d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur au connecteur du dévidoir de câble. La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre les lignes 1 et 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la tension du circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté une tension élevée sur le circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

DEVIDOIR DE CABLE, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR VERS LA BATTERIE

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DE LA LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE 2 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR.

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES. Déconnecter le coussin anti-chocs du conducteur. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat aux connecteurs du coussin anti-chocs du conducteur. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut de coussin anti-chocs actifs avec le DRBIII®. Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du conducteur en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du dévidoir. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du dévidoir de câble. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le dévidoir de câble en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Débrancher l'outil de charge du connecteur du dévidoir de câble. Mesurer la tension du circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du conducteur entre le connecteur du dévidoir de câble et la masse. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du conducteur en court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance du circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du conducteur.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté un court-circuit à la masse sur le circuit d'amorce 2 du coussin anti-chocs du conducteur.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR - COURT-CIRCUIT A LA MASSE

DEVIDOIR DE CABLE, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR VERS LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE LA LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE 2 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR.

ACM, COURT-CIRCUIT A LA MASSE D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat aux connecteurs du coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du conducteur en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du dévidoir.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du dévidoir de câble.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU CONDUCTEUR ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le dévidoir de câble en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

AMORCE DE CONDUCTEUR 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. Débrancher l'outil de charge du connecteur du dévidoir de câble. Mesurer la résistance du circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du conducteur entre le connecteur du dévidoir de câble et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 Kohms sur l'un des circuits ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du conducteur en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Liste des symptômes :

CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE INTERNE 1

PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais.
Intitulé des essais : PANNE INTERNE 1 DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE INTERNE 1

Conditions de surveillance : Le capteur d'impact avant gauche est pourvu d'autodiagnostic destinés à surveiller ses circuits internes. En cas de panne, le capteur émet vers l'ACM le message de panne interne de capteur d'impact avant gauche 1.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM reçoit un message de panne interne 1 du capteur d'impact avant gauche.

PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE

Conditions de surveillance : L'ACM communique en permanence avec le capteur d'impact avant gauche sur le circuit du signal du capteur. La communication du capteur et les autodiagnostic sont alimentés par le signal ACM.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM et le capteur d'impact avant gauche ne peuvent établir ou maintenir de communication de données valide.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT DE SIGNAL EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE
CIRCUIT DE SIGNAL EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE
CIRCUITS DE CAPTEUR DU COTE GAUCHE EN COURT-CIRCUIT MUTUEL
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL
ACM, CAPTEUR D'IMPACT DU COTE GAUCHE
LA REPARATION EST ACHEVEE
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE INTERNE 1 — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 9</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Débrancher le connecteur du capteur d'impact avant gauche.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Mesurer la tension du circuit de signal du capteur d'impact avant gauche entre le connecteur du capteur et la masse.</p> <p>Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit du signal du capteur d'impact avant gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit du signal du capteur d'impact avant gauche entre le connecteur du capteur et la masse.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 100 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit du signal du capteur d'impact avant gauche pour un court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Mesurer la résistance entre le signal du capteur d'impact avant gauche et les circuits de masse du capteur au connecteur du capteur d'impact avant gauche.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 100 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit mutuel des circuits du capteur d'impact avant gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE INTERNE 1 — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur d'impact avant gauche entre le connecteur du capteur et l'adaptateur de l'outil de charge.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée sur le circuit de masse du capteur d'impact avant gauche.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
6	<p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit du signal du capteur d'impact avant gauche entre le connecteur du capteur gauche et l'adaptateur de l'outil de charge.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée sur le circuit du signal du capteur d'impact avant gauche.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
7	<p>Remplacer le capteur d'impact avant gauche.</p> <p>Reconnecter le faisceau de la caisse du véhicule et le capteur d'impact.</p> <p>Déposer tous les outils spéciaux et fils de pontage et reconnecter tous les composants déconnectés au préalable - à l'exception de la batterie.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Connecter le DRBIII® au connecteur de liaison de données - utiliser la version du logiciel la plus récente possible.</p> <p>Au DRB III, effacer les codes mémorisés de tous les modules de système de coussin anti-chocs.</p> <p>Couper le contact, attendre 15 secondes puis remettre le contact.</p> <p>Attendre une minute ; lire les codes actifs ; si aucun code actif n'est présent, lire les codes mémorisés.</p> <p>Le code actif de capteur d'impact du côté gauche est-il mémorisé à nouveau ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous
8	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE INTERNE 1 — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE-DEMARRAGE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE-DEMARRAGE

Conditions de surveillance : Quand le commutateur d'allumage est en position Marche-Démarrage, le module surveille le circuit Marche-Démarrage pour en détecter la tension système.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si la tension du circuit Marche-Démarrage tombe sous 4,5 volts environ pour l'ACM ou 6,7 volts pour le SIACM.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT MARCHE-DEMARRAGE OUVERT DANS LE COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DANS LE CIRCUIT MARCHE-DEMARRAGE DE LA SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 CIRCUIT MARCHE-DEMARRAGE OUVERT DANS LA SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 ACM, CIRCUIT MARCHE-DEMARRAGE OUVERT DANS LA SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DANS LE CIRCUIT MARCHE-DEMARRAGE DE LA SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
 CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. Dans la liste qui suit, sélectionner le module qui a mémorisé ce code et le type de code. SELECTIONNER :</p> <p style="padding-left: 40px;">ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p style="padding-left: 40px;">ACM – CODE MEMORISE Aller à 6</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE-DEMARRAGE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Déposer et inspecter le fusible Marche-Démarrage du coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Déconnecter le fusible Marche-Démarrage. Brancher l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs. Mesurer la résistance du circuit Marche-Démarrage de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage entre l'adaptateur de l'ACM et la masse. La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse sur le circuit Marche-Démarrage de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : vérifier que la batterie est débranchée et attendre 2 minutes avant de continuer. Remplacer le fusible Marche-Démarrage du coussin anti-chocs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
4	<p>Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage entre le fusible Marche-Démarrage du coussin anti-chocs et la masse. Tension de plus de 4,5 volts environ ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert Marche-Démarrage de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE-DEMARRAGE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Reposer le fusible Marche-Démarrage du coussin anti-chocs. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Mesurer la tension du circuit Marche-Démarrage de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage entre le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs et la masse. Tension de plus de 4,5 volts environ ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert Marche-Démarrage de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
6	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE UNIQUEMENT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE UNIQUEMENT

Conditions de surveillance : Quand le commutateur d'allumage est en position Marche, le module surveille la tension système du circuit Marche uniquement.

Condition de mémorisation : Si la tension sur le circuit Marche uniquement tombe sous 4,5V, le code est mémorisé.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT MARCHE OUVERT DANS LA SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 CIRCUIT MARCHE OUVERT DANS LA SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 ACM - CIRCUIT OUVERT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE
 RECHERCHE D'UN COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT MARCHE
 COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT MARCHE DE LA SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 ACM, COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT MARCHE DE LA SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
 CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
 CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Vérifier que la batterie est à pleine charge. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 8</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déposer et examiner le fusible du circuit Marche du coussin antichocs. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE UNIQUEMENT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déposer le fusible Marche de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage (Marche) entre le fusible Marche et la masse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 10 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le fusible.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
4	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de sortie protégée par fusible d'allumage Marche entre le connecteur ACM et la masse.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit Marche de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage en court-circuit à la masse et remplacer le fusible Marche du coussin anti-chocs.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs selon les instructions du manuel d'atelier et remplacer le fusible Marche uniquement. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>Mettre le contact.</p> <p>Mesurer la tension du circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage (Marche) entre le fusible Marche du coussin anti-chocs et la masse.</p> <p>Tension de plus de 4,5 volts environ ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie d'allumage Marche.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

PERTE D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE UNIQUEMENT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Remplacer le fusible de coussin anti-chocs (Marche). AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Mesurer la tension du circuit Marche de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. Tension de plus de 4,5 volts environ ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée du circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage (Marche). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
7	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
8	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. <p>Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

PAS DE MESSAGE DU BLOC D'INSTRUMENTS

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE MESSAGE DU BLOC D'INSTRUMENTS

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille le bus PCI pour un message provenant du MIC contenant l'état du témoin de coussin anti-chocs. Le MIC transmet le message quand le contact est mis et que l'état du témoin change ou en réaction au message ACM.

Condition de mémorisation : Si le message du MIC n'est pas reçu pendant 10 secondes consécutives, le code est mémorisé.

CAUSES POSSIBLES

MIC, PANNE DE COMMUNICATION
ACM - PAS DE MESSAGE DU BLOC D'INSTRUMENTS
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. Mettre le contact. SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, vérifier les communications entre le bus PCI et le bloc d'instruments. Le bloc d'instruments communique-t-il sur le bus PCI ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communications et sélectionner le symptôme apparenté BLOC D'INSTRUMENTS -- CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL DU BUS +/-.</p>	Tous

PAS DE MESSAGE DU BLOC D'INSTRUMENTS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors de la reconnexion des éléments du système de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être déconnectée.</p>	Tous
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Liste des symptômes :

ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER

PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. L'intitulé des essais est PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER

Conditions de surveillance : L'ACM communique en permanence avec le capteur d'impact côté passager sur le circuit du signal du capteur. La communication du capteur et les autodiagnostic sont alimentés par le signal ACM.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM et le capteur d'impact côté passager ne peuvent établir ou maintenir de communication de données valide.

PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER

Conditions de surveillance : Le capteur d'impact avant côté passager est équipé d'auto-diagnostic pour surveiller les circuits internes du capteur. Si un problème est identifié, le capteur transmet à l'ACM le message interne 1 du capteur d'impact côté passager.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM reçoit un message de panne interne 1 du capteur d'impact côté passager.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT DE SIGNAL EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE
CIRCUIT DE SIGNAL EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE
CIRCUITS DU CAPTEUR COTE PASSAGER EN COURT-CIRCUIT MUTUEL
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL
ACM, CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER
LA REPARATION EST ACHEVEE
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE PAS-SAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 9</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Débrancher le connecteur du capteur d'impact côté passager.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Mesurer la tension du circuit de signal du capteur d'impact côté passager entre le connecteur du capteur et la masse.</p> <p>Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit du signal du capteur d'impact côté passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de signal du capteur d'impact côté passager entre le connecteur du capteur et la masse.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 100 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit du signal du capteur d'impact côté passager en court-circuit vers la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Mesurer la résistance entre le circuit de signal du capteur d'impact côté passager et le circuit de masse du capteur au connecteur du capteur.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 100 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer les circuits du capteur d'impact côté passager en court-circuit mutuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT CÔTÉ PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur d'impact côté passager entre le connecteur du capteur et l'adaptateur de l'outil de charge.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée sur le circuit de masse du capteur d'impact côté passager.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
6	<p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de signal du capteur d'impact côté passager entre le connecteur du capteur et l'adaptateur de l'outil de charge.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée sur le circuit de signal du capteur d'impact côté passager.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
7	<p>Remplacer le capteur d'impact côté passager.</p> <p>Reconnecter le faisceau de la caisse du véhicule et le capteur d'impact.</p> <p>Déposer tous les outils spéciaux et fils de pontage et reconnecter tous les composants déconnectés au préalable - à l'exception de la batterie.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Connecter le DRBIII® au connecteur de liaison de données - utiliser la version du logiciel la plus récente possible.</p> <p>Au DRB III, effacer les codes mémorisés de tous les modules de système de coussin anti-chocs.</p> <p>Couper le contact, attendre 15 secondes puis remettre le contact.</p> <p>Attendre une minute ; lire les codes actifs ; si aucun code actif n'est présent, lire les codes mémorisés.</p> <p>Le code actif de capteur d'impact côté passager réapparaît-il ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous
8	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

ABSENCE DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT COTE PAS-SAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes. Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme : PAS DE TRANSMISSION PCI

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE TRANSMISSION PCI

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis et que le module émet de l'information via le bus PCI.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'autodiagnostic ne peut détecter l'information transmise via le bus PCI durant 4 secondes consécutives. REMARQUE : Toute panne de bus PCI cause la mémorisation d'un code inactif.

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS - ACM
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. UN MODULE QUI EST TOMBE DOIT ETRE REMPLACE. Mettre le contact. Dans la liste qui suit, sélectionner le module qui a mémorisé ce code et le type de code. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. Sélectionner le module et le type de code.</p> <p>ACM - ACTIF AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>ACM – INACTIF Aller à 2</p>	Tous

PAS DE TRANSMISSION PCI — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Liste des symptômes :

**PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT
CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT INTERNE 1**

**Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut
sont diagnostiqués par les mêmes essais.
Intitulé des essais : PAS DE COMMUNI-
CATION DU CAPTEUR D'IMPACT
AVANT DROIT.**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT

Conditions de surveillance : L'ACM communique en permanence avec le capteur d'impact avant droit via le circuit du signal du capteur. La communication du capteur et les autodiagnosics sont alimentés par le signal ACM.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM et le capteur d'impact avant droit ne peuvent établir ou maintenir de communication de données valide.

CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT INTERNE 1

Conditions de surveillance : Le capteur d'impact avant droit est pourvu d'autodiagnosics destinés à surveiller ses circuits internes. En cas de panne, le capteur émet vers l'ACM le message de panne interne 1 de capteur d'impact avant droit.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM reçoit un message de panne interne 1 du capteur d'impact avant droit.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT DE SIGNAL EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE
CIRCUIT DE SIGNAL EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE
CIRCUITS DE CAPTEUR DU COTE DROIT EN COURT-CIRCUIT MUTUEL
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL
ACM, CAPTEUR D'IMPACT DU COTE DROIT
LA REPARATION EST ACHEVEE
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 9</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Débrancher le connecteur du capteur d'impact avant droit.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Mesurer la tension du circuit du signal du capteur d'impact avant droit entre le connecteur du capteur droit et la masse.</p> <p>Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit du signal du capteur d'impact avant droit. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit du signal du capteur d'impact avant droit entre le connecteur du capteur et la masse.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 100 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit du signal du capteur d'impact avant droit pour un court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Mesurer la résistance entre le signal du capteur d'impact avant droit et les circuits de masse du capteur au connecteur du capteur d'impact avant droit.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 100 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit mutuel des circuits du capteur d'impact avant droit. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur d'impact avant droit entre le connecteur du capteur et l'adaptateur de l'outil de charge.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée sur le circuit de masse du capteur d'impact avant droit.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
6	<p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit du signal du capteur d'impact avant droit entre le connecteur du capteur et l'adaptateur de l'outil de charge.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou la résistance élevée sur le circuit du signal du capteur d'impact avant droit.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
7	<p>Remplacer le capteur d'impact avant droit.</p> <p>Reconnecter le faisceau de la caisse du véhicule et le capteur d'impact.</p> <p>Déposer tous les outils spéciaux et fils de pontage et reconnecter tous les composants déconnectés au préalable - à l'exception de la batterie.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Connecter le DRBIII® au connecteur de liaison de données - utiliser la version du logiciel la plus récente possible.</p> <p>Au DRB III, effacer les codes mémorisés de tous les modules de système de coussin anti-chocs.</p> <p>Couper le contact, attendre 15 secondes puis remettre le contact.</p> <p>Attendre une minute ; lire les codes actifs ; si aucun code actif n'est présent, lire les codes mémorisés.</p> <p>Le code actif de capteur d'impact du côté droit est-il mémorisé à nouveau ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous
8	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

PAS DE COMMUNICATION DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

Condition de mémorisation : Quand l'ACM détecte un circuit ouvert ou une résistance élevée sur les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU
CIRCUIT OUVERT DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU
ACM, CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU
CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE
CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier que la batterie est à pleine charge. Mettre le contact. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER :</p> <p>SIACM DU COTE DROIT - CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>SIACM DU COTE DROIT - CODE INACTIF Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes actifs de l'ACM.</p> <p>Le DRB affiche-t-il CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs de rideau en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le fil de pontage de l'outil de charge de coussin anti-chocs.</p> <p>Débrancher le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge approprié au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs latéral.</p> <p>Mesurer la résistance des circuits des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau entre l'adaptateur SIACM de l'appareil d'essai de charge et le connecteur de coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm sur les 2 circuits ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Réparer un circuit ouvert ou une résistance élevée sur les circuits de la ligne 1 ou 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

CIRCUIT OUVERT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes. Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance entre les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

Condition de mémorisation : Quand l'ACM détecte une faible résistance entre les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

LIGNE 1 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU EN COURT-CIRCUIT VERS LA LIGNE 2

ACM, COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier que la batterie est à pleine charge. Mettre le contact. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE. Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs de rideau. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs de rideau. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Au DRBIII®, lire les codes actifs de l'ACM. Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs de rideau en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE. Déconnecter le fil de pontage de l'outil de charge de coussin anti-chocs. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM. Mesurer la résistance entre les circuits des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau au connecteur de coussin anti-chocs de rideau. La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre les lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la tension des circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

Condition de mémorisation : Quand l'ACM détecte une tension élevée sur les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DU COUSSIN ANTICHOCS DE RIDEAU

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Vérifier que la batterie est à pleine charge. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER :</p> <p>SIACM DU COTE DROIT - CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>SIACM DU COTE DROIT - CODE INACTIF Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes actifs de l'ACM.</p> <p>Le DRBIII affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs de rideau en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le fil de pontage de l'outil de charge de coussin anti-chocs.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'adaptateur ACM de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Mesurer la tension des circuits des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau entre le connecteur de coussin anti-chocs de rideau et la masse.</p> <p>Tension présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes. Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

Condition de mémorisation : Quand l'ACM détecte un court-circuit vers la masse sur les circuits d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DU COUSSIN ANTICHOCS DE RIDEAU

COURT-CIRCUIT VERS MASSE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier que la batterie est à pleine charge. Mettre le contact. REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM. SELECTIONNER :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes actifs de l'ACM.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs de rideau en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DEBRANCHER LA BATTERIE ET ATTENDRE 2 MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE EN L'AIR EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, EN RISQUANT UNE BLESSURE GRAVE OU FATALE.</p> <p>Déconnecter le fil de pontage de l'outil de charge de coussin anti-chocs.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'adaptateur ACM de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM.</p> <p>Mesurer la résistance des circuits des lignes 1 et 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau entre le connecteur de coussin anti-chocs de rideau et la masse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 10 Kohms sur l'un des circuits ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse des lignes 1 ou 2 d'amorce de coussin anti-chocs de rideau.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCS DE RIDEAU COTE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Liste des symptômes :

CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. L'intitulé des essais est ESSAI DU CIRCUIT DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER

Conditions de surveillance : L'ACM surveille le circuit de contacteur de boucle de ceinture de sécurité pour détecter un circuit ouvert.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM ne détecte pas la tension correcte.

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance : L'ACM surveille le circuit de contacteur de boucle de ceinture de sécurité pour détecter un court-circuit vers la batterie.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM détecte une tension élevée.

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance : L'ACM surveille le circuit de contacteur de boucle de ceinture de sécurité pour détecter un court-circuit mutuel ou un court-circuit à la masse.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si l'ACM détecte une tension basse.

CAUSES POSSIBLES

ACM, CODE DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER

CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs par la méthode du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs par la méthode du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

AMORCE DE PASSAGER 1 – CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE PASSAGER 1 – CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce de passager 1.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté un circuit ouvert ou une résistance élevée sur le circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du passager.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CIRCUIT OUVERT DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

ACM, AMORCE DE PASSAGER 1 – CIRCUIT OUVERT

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

AMORCE DE PASSAGER 1 - CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le coussin anti-chocs du passager.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il CIRCUIT OUVERT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du passager en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Débrancher l'outil de charge du connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>Mesurer la résistance des circuits des lignes 1 et 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du passager entre l'adaptateur ACM et le connecteur du PAB.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm sur les 2 circuits ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Réparer un circuit ouvert ou une résistance élevée sur le circuit des lignes 1 ou 2 d'amorce 1 du PAB.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors de la reconnexion des éléments du système de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être déconnectée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE PASSAGER 1 - CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance du circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du passager.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté une résistance faible sur le circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du passager.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER - COURT-CIRCUIT

LIGNE 1 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA LIGNE 2

ACM, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le coussin anti-chocs du passager.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT DANS LE CIRCUIT D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du passager en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Débrancher l'outil de charge du connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>Mesurer la résistance entre les lignes 1 et 2 d'amorce 1 de coussin anti-chocs du passager au connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre les lignes 1 et 2 d'amorce 1 du PAB.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors de la reconnexion des éléments du système de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être déconnectée.</p>	Tous

AMORCE DE PASSAGER 1 – COURT-CIRCUIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

AMORCE DE PASSAGER 1 – COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE PASSAGER 1 – COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la tension du circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du passager.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté une tension élevée sur le circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du passager.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE 2 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER.

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DE L'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p style="padding-left: 40px;">ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p style="padding-left: 40px;">ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES. Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs du passager. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DANS LE CIRCUIT D'AMORCE 1 DU PAB ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du passager en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Débrancher l'outil de charge du connecteur du coussin anti-chocs du passager. Mesurer la tension sur le circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du passager entre le connecteur du coussin anti-chocs du passager et la masse. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du passager en court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance du circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du passager pour détecter une résistance faible.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté un court-circuit à la masse sur le circuit d'amorce 1 de coussin anti-chocs du passager.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER - COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DES LIGNES 1 ET 2 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER.

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DE L'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact. REMARQUE : Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager. SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE 1 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du passager en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Débrancher l'outil de charge du connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du passager entre le connecteur du module de coussin anti-chocs du passager et la masse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 10 Kohms sur l'un des circuits ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 1 du coussin anti-chocs du passager en court-circuit à la masse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

AMORCE DE PASSAGER 1 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

AMORCE DE PASSAGER 2 – CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE PASSAGER 2 – CIRCUIT OUVERT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance des circuits d'amorce 2 de passager.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté un circuit ouvert ou une résistance élevée sur le circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du passager.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CIRCUIT OUVERT DE LA LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE 2 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

ACM, AMORCE DE PASSAGER 2 – CIRCUIT OUVERT

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

AMORCE DE PASSAGER 2 - CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRB affiche-t-il CIRCUIT OUVERT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du passager en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Débrancher l'outil de charge du connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du passager entre l'adaptateur ACM et le connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 ohm sur les 2 circuits ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Réparer un circuit ouvert ou une résistance élevée sur le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE PASSAGER 2 – CIRCUIT OUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance du circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du passager.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté une résistance faible sur le circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du passager.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER - COURT-CIRCUIT

LIGNE 1 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA LIGNE 2

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

ACM, COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE PASSAGER 2 - COURT-CIRCUIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le coussin anti-chocs du passager.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes de défaut actifs.</p> <p>Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du passager en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Débrancher l'outil de charge du connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>Mesurer la résistance entre les circuits des lignes 1 et 2 d'amorce 2 de coussin anti-chocs de passager au connecteur de coussin anti-chocs de passager.</p> <p>La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre les lignes 1 et 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la tension du circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du passager.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté une tension élevée sur le circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du passager.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE 2 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER.

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p style="padding-left: 40px;">ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p style="padding-left: 40px;">ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

AMORCE DE PASSAGER 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES. Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs du passager. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®. Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER VERS LA BATTERIE ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du passager en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE. Débrancher l'outil de charge du connecteur du coussin anti-chocs du passager. Mesurer la tension sur le circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du passager entre le connecteur du coussin anti-chocs du passager et la masse. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du passager en court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE PASSAGER 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes. Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

Symptôme :

AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AMORCE DE PASSAGER 2 – COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis, l'ACM surveille la résistance du circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du passager pour détecter une résistance faible.

Condition de mémorisation : L'ACM a détecté un court-circuit à la masse sur le circuit d'amorce 2 de coussin anti-chocs du passager.

CAUSES POSSIBLES

COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER - COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DE LIGNE 1 OU 2 D'AMORCE 2 DE COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

ACM, COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER

CODE MEMORISE OU CONDITION INTERMITTENTE

CODE ACTIF PRESENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier que la batterie est totalement chargée. Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Pour cet essai, les modules de diagnostic du système de coussin anti-chocs (AECM) et de la commande de retenue des occupants (ORC) sont appelés ACM.</p> <p>SELECTIONNER LE CODE ACTIF OU MEMORISE :</p> <p>ACM – CODE ACTIF Aller à 2</p> <p>ACM – CODE MEMORISE Aller à 4</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

AMORCE DE PASSAGER 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Brancher l'outil de charge adéquat au connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>Lire les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs avec le DRBIII®.</p> <p>Le DRB affiche-t-il COURT-CIRCUIT D'AMORCE 2 DU COUSSIN ANTI-CHOCS DU PASSAGER VERS LA MASSE ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le coussin anti-chocs du passager en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous
3	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>AVERTISSEMENT : NE PAS PLACER UN COUSSIN ANTI-CHOCS INTACT NON DEPLOYE FACE VERS LE BAS SUR UNE SURFACE DURE SOUS PEINE DE LE VOIR PROPULSE DANS LES AIRS EN CAS DE DEPLOIEMENT ACCIDENTEL, CE QUI POURRAIT PROVOQUER DE GRAVES BLESSURES.</p> <p>Déconnecter le connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter l'adaptateur de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Débrancher l'outil de charge du connecteur du coussin anti-chocs du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit des lignes 1 et 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du passager entre le connecteur du module de coussin anti-chocs du passager et la masse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 10 Kohms sur l'un des circuits ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de la ligne 1 ou 2 d'amorce 2 du coussin anti-chocs du passager en court-circuit à la masse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

AMORCE DE PASSAGER 2 - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier que la batterie est à pleine charge. Enregistrer et effacer avec le DRBIII® tous les codes de défaut de tous les modules. Commencer par le diagnostic des codes actifs. Rester à l'écart de tous les coussins anti-chocs pendant les opérations suivantes. Au DRBIII®, surveiller les codes actifs en travaillant sur le système. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs côté passager, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur. Secouer le faisceau de câblage et les connecteurs du système de coussin anti-chocs concerné et faire tourner le volant de butée à butée. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Essai de simulation de la condition de mémorisation du code de défaut. Les vérifications supplémentaires suivantes peuvent aider à l'identification d'un problème intermittent possible : - Effectuer une inspection visuelle des connecteurs du faisceau de câblage concerné. Rechercher des bornes brisées, pliées, desserties, écartées, corrodées ou contaminées. - Effectuer une inspection visuelle des faisceaux concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. - Se référer aux schémas de câblage et aux bulletins techniques relatifs au problème. Le code de défaut devient-il actif ?</p> <p>Oui → Sélectionner le symptôme concerné dans la liste des symptômes.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p>	Tous

COUSSIN ANTI-CHOCS

Symptôme :

***TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS ALLUME SANS CODE DE
DEFAUT ACTIF**

CAUSES POSSIBLES

MEMORISATION DE CODE DE DEFAUT DE CAPTEUR D'IMPACT AVANT OU LATERAL
ACM, MEMORISATION DU CODE DE DEFAUT PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT
PROBLEMES DU BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Vérifier que tous les codes de défaut actifs de coussin anti-chocs et de bloc d'instruments ont été réparés avant d'effectuer cette procédure. Sélectionner au DRBIII® ECRAN DES SURVEILLANCES, ETAT DE TEMOIN et consulter les écrans PROTECTIONS PASSIVES, COUSSIN ANTI-CHOCS, ECRAN DES SURVEILLANCES, ETATS DES TEMOINS. En l'absence de codes de défaut actifs, le moniteur DEMANDE D'ALLUMAGE DU TEMOIN par l'ACM indique-t-il EN FONCTION ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer ou remplacer le bloc d'instruments selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
2	<p>Au DRBIII®, lire les codes de défaut mémorisés. Le DRBIII® affiche-t-il le code de défaut mémorisé PANNE INTERNE 1 DE CAPTEUR D'IMPACT AVANT ou LATERAL ?</p> <p>Oui → AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Remplacer le capteur d'impact avant ou latéral désigné par le code de défaut mémorisé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ACM conformément aux instructions du manuel d'atelier. AVERTISSEMENT : REMPLACER LE MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS EN CAS DE CHUTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT – SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME

Conditions de surveillance et de mémorisation :

TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT – SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : La radio a détecté un court-circuit sur la sortie durant plus de 10 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DETERMINER LA DEFAILLANCE

HAUT-PARLEUR AVANT EN COURT-CIRCUIT

HAUT-PARLEUR ARRIERE EN COURT-CIRCUIT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT (+)

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT (-)

CIRCUITS (+) ET (-) DE HAUT-PARLEUR EN COURT-CIRCUIT MUTUEL

SECTION HAUT-PARLEUR DE LA RADIO

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il TOUTES LES SORTIES EN COURT-CIRCUIT ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au schémas de câblage du manuel d'atelier pour isoler un éventuel court-circuit intermittent. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT - SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. REMARQUE : Effectuer cette procédure après la déconnexion de chaque connecteur de haut-parleur avant et de panneau d'instruments (selon l'équipement). Déconnecter un par un chaque connecteur de faisceau de haut-parleur avant et de panneau d'instruments (selon l'équipement). Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il TOUTES LES SORTIES SONT EN COURT-CIRCUIT quand tous les haut-parleurs sont débranchés ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le haut-parleur pour lequel le code de défaut n'a pas été réinitialisé lors de son débranchement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. REMARQUE : Commencer par débrancher chaque connecteur de haut-parleur arrière. Débrancher successivement chaque connecteur du faisceau de haut-parleur arrière. Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il TOUTES LES SORTIES SONT EN COURT-CIRCUIT quand tous les haut-parleurs arrière sont débranchés ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le haut-parleur pour lequel le code de défaut n'a pas été réinitialisé lors de son débranchement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher tous les connecteurs de faisceau de haut-parleur avant et arrière. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre la masse et chaque circuit de haut-parleur (+). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit (+) de haut-parleur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT - SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Couper le contact. Débrancher tous les connecteurs de faisceau de haut-parleur avant et arrière. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre la masse et chaque circuit de haut-parleur (-). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit (-) de haut-parleur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Débrancher tous les connecteurs de faisceau de haut-parleur avant et arrière. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre chaque circuit de haut-parleur (+) et chaque circuit de haut-parleur (-). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms pour l'une de ces mesures ?</p> <p>Oui → Réparer les circuits de haut-parleur en court-circuit mutuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

Symptôme :

TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT – SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME

Conditions de surveillance et de mémorisation :

TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT – SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : La radio a détecté un court-circuit sur la sortie durant plus de 10 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DETERMINER LA DEFAILLANCE

SECTION HAUT-PARLEUR DE L'AMPLIFICATEUR

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT (+)

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT (-)

CIRCUITS (+) ET (-) DE HAUT-PARLEUR EN COURT-CIRCUIT MUTUEL

SECTION HAUT-PARLEUR DE LA RADIO

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il TOUTES LES SORTIES EN COURT-CIRCUIT ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier pour isoler un court-circuit éventuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'amplificateur. Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il TOUTES LES SORTIES EN COURT-CIRCUIT ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer l'amplificateur conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

TOUTES SORTIES EN COURT-CIRCUIT - SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'amplificateur. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre la masse et chaque circuit (+) de haut-parleur. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit (+) de haut-parleur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'amplificateur. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre la masse et chaque circuit (-) de haut-parleur. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit (-) de haut-parleur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'amplificateur. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre chaque circuit de haut-parleur (+) et chaque circuit de haut-parleur (-). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms pour l'une de ces mesures ?</p> <p>Oui → Réparer les circuits de haut-parleur en court-circuit mutuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

Liste des symptômes :

PANNE DU LECTEUR DE CASSETTES

PANNE MECANIQUE DE LECTEUR DE CD

***COMMUTATEUR AM/FM DEFECTUEUX**

***COMMUTATEURS DE PRESELECTION DE STATIONS DEFECTUEUX**

***EQUILIBRE DEFECTUEUX**

***COMMUTATEUR D'EJECTION DE CD DEFECTUEUX**

***CORRECTEUR DE FREQUENCES DEFECTUEUX**

***EQUILIBREUR AVANT/ARRIERE (FADER) DEFECTUEUX**

***COMMUTATEUR FF/RW DEFECTUEUX**

***COMMUTATEURS HEURE/MINUTE DEFECTUEUX**

***PANNE DU COMMUTATEUR PAUSE/LECTURE**

***COMMUTATEUR D'ALIMENTATION DEFECTUEUX**

***COMMUTATEUR DE BALAYAGE DEFECTUEUX**

***COMMUTATEUR DE RECHERCHE DEFECTUEUX**

***COMMUTATEUR DE REGLAGE DEFECTUEUX**

***COMMUTATEUR D'EJECTION DE CASSETTE DEFECTUEUX**

***COMMUTATEUR D'HORLOGE DEFECTUEUX**

***COMMUTATEUR DE SYNTONISATION DEFECTUEUX**

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. L'intitulé des essais est PANNE DU LECTEUR DE CASSETTE.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DU LECTEUR DE CASSETTES

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le contact est mis et que la radio est allumée.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si la radio détecte une panne interne de cassette.

PANNE MECANIQUE DE LECTEUR DE CD

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le contact est mis et que le lecteur de CD est en fonction.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si la radio détecte une panne mécanique de CD.

CAUSES POSSIBLES

PANNE INTERNE

PANNE DU LECTEUR DE CASSETTES — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Si un code de défaut est mémorisé, l'effacer et tenter de le mémoriser à nouveau. Si le code est produit à nouveau, effectuer cet essai. C'est une panne interne de radio. Envisager de réparer.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

Symptôme :

PANNE MECANIQUE DU CHANGEUR DE CD

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE MECANIQUE DU CHANGEUR DE CD

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le contact est mis et que le changeur de CD est en fonction.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si le changeur de CD détecte une panne mécanique.

CAUSES POSSIBLES

PANNE INTERNE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	REMARQUE : Effacer le code et tenter une réinitialisation. Si le code est produit à nouveau, effectuer cet essai. C'est une panne interne du changeur de CD. Envisager de réparer. Réparer Remplacer le changeur de CD. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

PANNE DE LECTURE DU CHANGEUR DE CD

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DE LECTURE DU CHANGEUR DE CD

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le contact est mis et que le changeur de CD est en fonction.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si un CD non formaté comme CD musical est inséré dans le changeur de CD.

CAUSES POSSIBLES

PANNE DE LECTURE DU CHANGEUR DE CD

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remplacer le CD problématique par un CD de musique propre, non rayé et en bon état.</p> <p>Mettre en fonction la radio et sélectionner le CD en bon état.</p> <p>Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il PANNE DE LECTURE DU CHANGEUR DE CD ?</p> <p>Oui → Remplacer le changeur de CD. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

AUDIO

Symptôme :

TEMPERATURE ELEVEE DU CHANGEUR DE CD

Conditions de surveillance et de mémorisation :

TEMPERATURE ELEVEE DU CHANGEUR DE CD

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le contact est mis et que le changeur de CD est en fonction.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si la température dans le changeur de CD est supérieure à +65° C (+145° F).

CAUSES POSSIBLES

PANNE – TEMPERATURE ELEVEE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®.</p> <p>Démarrer le moteur et le laisser tourner pour le réchauffer jusqu'à la température de fonctionnement.</p> <p>Si le véhicule a été exposé aux rayons du soleil ou à un froid extrême, déplacer le véhicule à l'intérieur et ouvrir les portes pour laisser la température intérieure se stabiliser.</p> <p>Le changeur de CD fonctionne entre -23° C et 65° C (-10° F et +145° F).</p> <p>Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il TEMPERATURE ELEVEE DU CHANGEUR DE CD ?</p> <p>Oui → Remplacer le changeur de CD. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

PANNE DE REPRODUCTION SONORE DE LECTEUR DE CD

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DE REPRODUCTION SONORE DE LECTEUR DE CD

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le contact est mis et que le lecteur de CD de la radio est en fonction.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si un CD non formaté comme CD musical ou rayé ou sale est inséré et que la radio ne peut lire le CD.

CAUSES POSSIBLES

PANNE DE REPRODUCTION SONORE DE LECTEUR DE CD

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remplacer le CD problématique par un CD de musique propre, non rayé et en bon état. Mettre en fonction le lecteur de CD de la radio. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il PANNE DE LECTURE DE CD ?</p> <p>Oui → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

AUDIO

Symptôme :

PANNE DE LECTURE DU LECTEUR DE CD

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DE LECTURE DU LECTEUR DE CD

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le contact est mis et que le lecteur de CD de la radio est en fonction.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si un CD non formaté comme CD musical est inséré dans le lecteur de CD.

CAUSES POSSIBLES

PANNE DE LECTURE DU LECTEUR DE CD

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remplacer le CD problématique par un CD de musique propre, non rayé et en bon état.</p> <p>Mettre en fonction le lecteur de CD de la radio.</p> <p>Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il PANNE DE LECTURE DE CD ?</p> <p>Oui → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

TEMPERATURE ELEVEE DE LECTEUR DE DISQUES COMPACTS

Conditions de surveillance et de mémorisation :

TEMPERATURE ELEVEE DE LECTEUR DE DISQUES COMPACTS

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le contact est mis et que le lecteur de CD de la radio est en fonction.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si la température dans le lecteur de CD est supérieure à +70° C (+156° F).

CAUSES POSSIBLES

PANNE – TEMPERATURE ELEVEE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®.</p> <p>Démarrer le moteur et le laisser tourner pour le réchauffer jusqu'à la température de fonctionnement.</p> <p>Si le véhicule a été exposé aux rayons du soleil ou à un froid extrême, déplacer le véhicule à l'intérieur et ouvrir les portes pour laisser la température intérieure se stabiliser.</p> <p>Le lecteur de CD fonctionne entre -23° C et 70° C (-10° F et +156° F).</p> <p>Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il TEMPERATURE ELEVEE DE CD ?</p> <p>Oui → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

AUDIO

Symptôme : NIVEAU DE TENSION INSUFFISANT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

NIVEAU DE TENSION INSUFFISANT

Conditions de surveillance :

Condition de mémorisation : La radio détecte une tension plus faible que la tension normale.

CAUSES POSSIBLES

VERIFIER LE SYSTEME DE CHARGE

VERIFIER LE NIVEAU DE TENSION A LA RADIO

RADIO

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier le système de charge en se référant au manuel d'atelier. Le système de charge fonctionne-t-il correctement ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au manuel d'atelier approprié et réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Démarrer le moteur. Mesurer la tension de chaque circuit B+ protégé par fusible et le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La tension est-elle supérieure ou égale à environ 14 volts pour chaque mesure ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer la résistance élevée du circuit. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Reconnecter tous les éléments préalablement débranchés. Mettre le contact et allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Démarrer le moteur. Lire les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme : PAS DE CONNEXION D'ANTENNE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE CONNEXION D'ANTENNE

Conditions de surveillance : Quand le contact est mis et que la radio est en mode de balayage vers le haut/le bas.

Condition de mémorisation : La radio est en mode de recherche ou de balayage pendant 2 minutes mais la radio ne détecte pas de signal d'antenne ou ne reçoit pas de signal d'un émetteur.

CAUSES POSSIBLES

MAUVAISE CONNEXION D'ANTENNE
TESTER L'ANTENNE
RADIO

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de l'antenne de la radio. Inspecter la connexion de l'antenne de la radio. La connexion est-elle propre et serrée ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer la connexion de l'antenne. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Se référer au système audio dans le manuel d'atelier et essayer l'antenne. L'antenne est-elle en ordre ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer ou remplacer l'antenne selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Reconnecter tous les éléments préalablement débranchés. Mettre le contact et allumer la radio. Au DRBIII®, effacer les codes de défaut audio, mettre la radio en mode de balayage vers le haut/le bas et attendre environ 2 minutes avant de poursuivre. Lire les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

AUDIO

Symptôme :

COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : La radio a détecté un court-circuit sur la sortie durant plus de 10 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DETERMINER LA DEFAILLANCE

HAUT-PARLEUR AVANT EN COURT-CIRCUIT

HAUT-PARLEUR ARRIERE EN COURT-CIRCUIT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT (+)

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT (-)

CIRCUITS (+) ET (-) DE HAUT-PARLEUR EN COURT-CIRCUIT MUTUEL

SECTION HAUT-PARLEUR DE LA RADIO

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COUPURE D'AMPLI ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au schémas de câblage du manuel d'atelier pour isoler un éventuel court-circuit intermittent. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. REMARQUE : Effectuer cette procédure après la déconnexion de chaque connecteur de haut-parleur avant et de panneau d'instruments (selon l'équipement). Déconnecter un par un chaque connecteur de faisceau de haut-parleur avant et de panneau d'instruments (selon l'équipement). Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COUPURE DE L'AMPLIFICATEUR quand tous les haut-parleurs sont débranchés ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le haut-parleur pour lequel le code de défaut n'a pas été réinitialisé lors de son débranchement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. REMARQUE : Commencer par débrancher chaque connecteur de haut-parleur arrière. Débrancher successivement chaque connecteur du faisceau de haut-parleur arrière. Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COUPURE DE L'AMPLIFICATEUR quand tous les haut-parleurs arrière sont débranchés ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le haut-parleur pour lequel le code de défaut n'a pas été réinitialisé lors de son débranchement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher tous les connecteurs de faisceau de haut-parleur avant et arrière. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre la masse et chaque circuit de haut-parleur (+). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit (+) de haut-parleur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

AUDIO

COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO BAS DE GAMME — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Couper le contact. Débrancher tous les connecteurs de faisceau de haut-parleur avant et arrière. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre la masse et chaque circuit de haut-parleur (-). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit (-) de haut-parleur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Débrancher tous les connecteurs de faisceau de haut-parleur avant et arrière. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre chaque circuit de haut-parleur (+) et chaque circuit de haut-parleur (-). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms pour l'une de ces mesures ?</p> <p>Oui → Réparer les circuits de haut-parleur en court-circuit mutuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : La radio a détecté un court-circuit sur la sortie durant plus de 10 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DETERMINER LA DEFAILLANCE

SECTION HAUT-PARLEUR DE L'AMPLIFICATEUR

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT (+)

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT (-)

CIRCUITS (+) ET (-) DE HAUT-PARLEUR EN COURT-CIRCUIT MUTUEL

SECTION HAUT-PARLEUR DE LA RADIO

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COUPURE D'AMPLI ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier pour isoler un court-circuit éventuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'amplificateur. Mettre le contact. Allumer la radio. Effacer les codes de défaut audio avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il COUPURE D'AMPLI ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer l'amplificateur conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

COUPURE D'ALIMENTATION D'AMPLI - SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'amplificateur. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre la masse et chaque circuit (+) de haut-parleur. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit (+) de haut-parleur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'amplificateur. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre la masse et chaque circuit (-) de haut-parleur. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit (-) de haut-parleur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'amplificateur. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mesurer la résistance entre chaque circuit de haut-parleur (+) et chaque circuit de haut-parleur (-). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms pour l'une de ces mesures ?</p> <p>Oui → Réparer les circuits de haut-parleur en court-circuit mutuel. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT DE RHEOSTAT DE LA RADIO

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT DE RHEOSTAT DE LA RADIO

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Le BCM tente d'activer la sortie du rhéostat de la radio (feux de stationnement en fonction et sollicitation du mode parade). Le code sera mémorisé si le BCM pompe cette entrée et qu'une tension excessive est envoyée vers le BCM.

CAUSES POSSIBLES

SECTION DU RHEOSTAT DE LA RADIO

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mettre le contact. Allumer les feux de stationnement. Mesurer la tension du circuit entraîneur des lampes du panneau au connecteur de la radio. Tourner le rhéostat de l'intensité minimale à l'intensité maximale. La tension augmente-t-elle d'environ 3,5 volts à environ 12,0 volts ?</p> <p>Oui → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du BCM. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit entraîneur des lampes du panneau au connecteur de la radio. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la tension dans le circuit entraîneur des lampes du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

Symptôme :

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE COMMUTATEUR DE RADIO A DISTANCE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE COMMUTATEUR DE RADIO A DISTANCE

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Le code sera mémorisé si le BCM détecte un court-circuit à la masse dans le circuit MUX de commande de la radio durant plus de 5 secondes.

CAUSES POSSIBLES

COMMUTATEUR A DISTANCE GAUCHE DE LA RADIO EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 COMMUTATEUR A DISTANCE DROIT DE LA RADIO EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CIRCUIT MUX DE COMMANDE DE LA RADIO EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE AU COMMUTATEUR
 CIRCUIT MUX DE COMMANDE DE LA RADIO EN COURT-CIRCUIT AVEC LE CIRCUIT DE RETOUR AU COMMUTATEUR
 COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU DEVIDOIR DE CABLE
 CIRCUIT MUX DE COMMANDE DE LA RADIO EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CIRCUIT MUX DE COMMANDE DE LA RADIO EN COURT-CIRCUIT AVEC LE CIRCUIT DE RETOUR MUX DE COMMANDE DE LA RADIO
 MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>AVERTISSEMENT : couper le contact, déconnecter la batterie et attendre deux minutes avant de continuer.</p> <p>ATTENTION : ne pas placer un coussin anti-chocs intact non déployé face vers le bas sur une surface dure sous peine de le voir propulsé en l'air en cas de déploiement accidentel.</p> <p>Déposer le module de coussin anti-chocs du conducteur. Déconnecter le connecteur de faisceau du commutateur à distance gauche de la radio. Mettre le contact, reconnecter la batterie. Sélectionner au DRBIII® Ordinateur de caisse, puis Capteurs et surveiller la tension du commutateur de commande de la radio. La tension est-elle d'environ 5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur à distance gauche de la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE COMMUTATEUR DE RADIO A DISTANCE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : couper le contact, déconnecter la batterie et attendre deux minutes avant de continuer.</p> <p>ATTENTION : ne pas placer un coussin anti-chocs intact non déployé face vers le bas sur une surface dure sous peine de le voir propulsé en l'air en cas de déploiement accidentel.</p> <p>Déposer le module de coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du commutateur à distance droit de la radio.</p> <p>Mettre le contact, reconnecter la batterie.</p> <p>Sélectionner au DRBIII® Ordinateur de caisse, puis Capteurs et surveiller la tension du commutateur de commande de la radio.</p> <p>La tension est-elle d'environ 5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur à distance droit de la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur C4 du dévidoir de câble.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Sélectionner au DRBIII® Ordinateur de caisse, puis Capteurs et surveiller la tension du commutateur de commande de la radio.</p> <p>La tension est-elle d'environ 5V ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
4	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur C4 du dévidoir de câble.</p> <p>REMARQUE : vérifier que les deux commutateurs à distance de la radio sont déconnectés.</p> <p>Mesurer la résistance entre la masse et le circuit MUX de commande de la radio au connecteur de faisceau C4 du dévidoir de câble.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit MUX de commande de la radio entre le dévidoir et les commutateurs à distance de la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le court-circuit entre le circuit MUX et le circuit MUX de retour de commande de la radio entre le dévidoir et les commutateurs à distance de la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau C3 du dévidoir.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Sélectionner au DRBIII® Ordinateur de caisse, puis Capteurs et surveiller la tension du commutateur de commande de la radio.</p> <p>La tension est-elle d'environ 5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le dévidoir. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous

AUDIO

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE COMMUTATEUR DE RADIO A DISTANCE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C3 du dévidoir. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit MUX de commande de la radio. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit MUX de commande de la radio entre le dévidoir et le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C3 du dévidoir. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance entre le circuit MUX et le circuit MUX de retour de commande de la radio. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre le circuit MUX et le circuit MUX de retour de commande de la radio entre le dévidoir et le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*AUCUN SON PROVENANT DES HAUT-PARLEURS

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT INTERMITTENT - FUSIBLE No. 5
 AMPLIFICATEUR - COURT-CIRCUIT INTERNE
 RADIO - COURT-CIRCUIT DANS LE CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
 COURT-CIRCUIT INTERMITTENT - FUSIBLE No. 30
 RADIO - COURT-CIRCUIT DANS LE CIRCUIT DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE PROTEGE PAR FUSIBLE
 CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT VERS LA RADIO
 CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE OUVERT VERS LA RADIO
 CIRCUIT OUVERT DE MASSE DE LA RADIO
 CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT VERS L'AMPLIFICATEUR
 CIRCUIT DE MASSE OUVERT VERS L'AMPLIFICATEUR
 CIRCUIT OUVERT DE SIGNAL DE MISE EN FONCTION D'AMPLIFICATEUR
 COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE SIGNAL DE MISE EN FONCTION D'AMPLIFICATEUR
 RADIO (PAS DE SORTIE DE HAUT-PARLEUR)
 RADIO (PAS DE SIGNAL DE MISE EN FONCTION D'AMPLIFICATEUR)
 AMPLIFICATEUR (PAS DE SORTIE)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déposer et inspecter le fusible No. 5 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 5</p>	Tous
2	<p>Remplacer le fusible No. 5 dans la boîte de jonction. Allumer la radio. Déposer et inspecter le fusible No. 5 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 3 Non → Remplacer le fusible No. 5 dans la boîte de jonction. Se référer aux schémas de câblage situés dans le manuel d'atelier pour isoler une possible condition de court-circuit intermittent à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

*AUCUN SON PROVENANT DES HAUT-PARLEURS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>REMARQUE : si le véhicule n'est pas pourvu d'un amplificateur, répondre oui à la question.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau de l'amplificateur. Remplacer le fusible No. 5 dans la boîte de jonction. Allumer la radio. Déposer et inspecter le fusible No. 5 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer l'amplificateur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Remplacer le fusible No. 5 dans la boîte de jonction. Déposer et inspecter le fusible No. 5 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déposer et inspecter le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Remplacer le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Mettre le contact. Allumer la radio. Couper le contact. Déposer et inspecter le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Remplacer le fusible n° 30 dans la boîte de jonction. Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier pour isoler une éventuelle condition de court-circuit intermittent à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***AUCUN SON PROVENANT DES HAUT-PARLEURS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Remplacer le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Mettre en et hors fonction le commutateur d'allumage. Déposer et inspecter le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit B (+) protégé par fusible. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V pour sonder le circuit de masse de la radio. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 11</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
11	<p>REMARQUE : si le véhicule n'est pas pourvu d'un amplificateur, répondre oui à la question. Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau de l'amplificateur. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder les deux circuits B (+) protégés par fusible. La lampe s'allume-t-elle pour les deux circuits ?</p> <p>Oui → Aller à 12</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

*AUCUN SON PROVENANT DES HAUT-PARLEURS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
12	<p>REMARQUE : si le véhicule n'est pas pourvu d'un amplificateur, répondre oui à la question.</p> <p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau de l'amplificateur. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à une alimentation 12V pour sonder les deux circuits de masse. La lampe s'allume-t-elle pour les deux circuits ?</p> <p>Oui → Aller à 13</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
13	<p>REMARQUE : si le véhicule n'est pas pourvu d'un amplificateur, répondre oui à la question.</p> <p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Débrancher le connecteur de faisceau de l'amplificateur. Mesurer la résistance du circuit de signal de mise en fonction de l'amplificateur entre le connecteur de la radio et le connecteur de l'amplificateur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 14</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de signal de mise en fonction de l'amplificateur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
14	<p>REMARQUE : si le véhicule n'est pas pourvu d'un amplificateur, répondre non à la question.</p> <p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la radio. Débrancher le connecteur de faisceau de l'amplificateur. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de signal de mise en fonction de l'amplificateur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de signal de mise en fonction de l'amplificateur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 15</p>	Tous
15	<p>REMARQUE : si le véhicule n'est pas pourvu d'un amplificateur, répondre non à la question.</p> <p>Tout en sondant, mesurer la tension de chaque circuit (+) de haut-parleur dans le connecteur de la radio. Mettre le contact et allumer la radio. La tension est-elle d'environ 5,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 16</p> <p>Non → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***AUCUN SON PROVENANT DES HAUT-PARLEURS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
16	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau de l'amplificateur. Mettre le contact et allumer la radio. Mesurer la tension du circuit de signal de mise en fonction de l'amplificateur dans le connecteur de l'amplificateur. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Remplacer l'amplificateur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

Symptôme :

*PANNE DES COMMANDES DE RADIO A DISTANCE

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT MUX DE COMMANDE DE RADIO OUVERT AU COMMUTATEUR
 CIRCUIT MUX DE RETOUR DE COMMANDE DE RADIO OUVERT AU COMMUTATEUR
 COMMUTATEUR A DISTANCE DE LA RADIO
 MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE - COURT-CIRCUIT INTERNE
 DEVIDOIR OUVERT
 CIRCUIT MUX DE COMMANDE DE LA RADIO OUVERT
 CIRCUIT MUX DE RETOUR DE COMMANDE DE LA RADIO OUVERT
 MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE - OUVERTURE INTERNE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : si des codes de défaut sont mémorisés, les diagnostiquer avant de poursuivre.</p> <p>Mettre le contact et allumer la radio. Actionner les deux commutateurs à distance de la radio. Les deux commutateurs à distance de la radio sont-ils défaillants ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 7</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C3 du dévidoir. Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Ordinateur de caisse, puis Capteurs et surveiller la tension du commutateur de commande de la radio. La tension est-elle d'environ 5V ?</p> <p>Oui → Aller à 3 Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C3 du dévidoir. Mettre le contact. Connecter un fil de pontage entre la cavité 1 et la cavité 2 au connecteur C3 du dévidoir de câble. Sélectionner au DRBIII® Ordinateur de caisse, puis Capteurs et surveiller la tension du commutateur de commande de la radio. La tension est-elle d'environ 0,0 volt ?</p> <p>Oui → Rechercher une ouverture dans les circuits entre le connecteur du dévidoir et la jonction. Si tout est en ordre, remplacer le dévidoir. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

***PANNE DES COMMANDES DE RADIO A DISTANCE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C3 du dévidoir. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance du circuit MUX de commande de la radio entre le connecteur C2 du BCM et le connecteur C3 du dévidoir. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit MUX de commande de la radio ouvert entre le dévidoir et le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C3 du dévidoir. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance du circuit MUX de retour de commande de la radio entre le connecteur C2 du BCM et le connecteur C3 du dévidoir. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit MUX de retour de commande de la radio ouvert entre le dévidoir et le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>AVERTISSEMENT : couper le contact, déconnecter la batterie et attendre deux minutes avant de continuer. ATTENTION : ne pas placer un coussin anti-chocs intact non déployé face vers le bas sur une surface dure sous peine de le voir propulsé en l'air en cas de déploiement accidentel. Déposer le module de coussin anti-chocs du conducteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau des deux commutateurs à distance de la radio. Mettre le contact, reconnector la batterie. Mesurer la tension du circuit MUX de commande de la radio au commutateur à distance défectueux. La tension est-elle d'environ 5V ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit MUX de commande de la radio ouvert entre le commutateur défectueux et la jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

AUDIO

*PANNE DES COMMANDES DE RADIO A DISTANCE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	<p>AVERTISSEMENT : couper le contact, déconnecter la batterie et attendre deux minutes avant de continuer.</p> <p>ATTENTION : ne pas placer un coussin anti-chocs intact non déployé face vers le bas sur une surface dure sous peine de le voir propulsé en l'air en cas de déploiement accidentel.</p> <p>Déposer le module de coussin anti-chocs du conducteur.</p> <p>Déconnecter les connecteurs de faisceau des deux commutateurs à distance de la radio.</p> <p>Débrancher le connecteur C4 du dévidoir de câble.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit MUX de retour de commande de la radio entre le commutateur défectueux et le connecteur du dévidoir.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le circuit MUX de retour de commande de la radio ouvert entre le commutateur défectueux et le dévidoir.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le commutateur à distance de la radio défectueux.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PAS D'ALARME SONORE AVEC CLE DANS LE CONTACT, PORTE DU CONDUCTEUR OUVERTE

CAUSES POSSIBLES

CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT OUVERT

CIRCUIT DE MASSE DE DETECTION DE CLE DANS LE CONTACT OUVERT

CIRCUIT DE DETECTION DE CLE DANS LE CONTACT OUVERT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE - CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT

PROBLEMES D'OUVERTURE DE PORTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Les lampes intérieures doivent s'allumer et s'éteindre correctement. Remarque : Les lampes extérieures doivent s'allumer et s'éteindre correctement. Retirer la clé du commutateur d'allumage. Au DRBIII® sélectionner : Caisse, ENTREES/SORTIES, CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT Insérer une clé dans le commutateur d'allumage. Lire l'état du contacteur de clé dans le contact avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT : FERME ?</p> <p>Oui → Se référer à Ouverture de porte pour les symptômes correspondants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur C2 du commutateur d'allumage. La clé est dans le contact. Utiliser un ohmmètre pour contrôler la résistance à travers le commutateur d'allumage. La résistance dépasse-t-elle 10,0 ohms?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du commutateur d'allumage. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse du contacteur de clé dans le contact. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CARILLON

PAS D'ALARME SONORE AVEC CLE DANS LE CONTACT, PORTE DU CONDUCTEUR OUVERTE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du commutateur d'allumage. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de clé dans le contact entre le connecteur C1 du BCM et le connecteur C2 du commutateur d'allumage. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur de clé dans le contact. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE PERMANENTE DE L'ALARME SONORE

CAUSES POSSIBLES

ACTIVATION EN ORDRE

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE - LA SONNERIE NE FONCTIONNE PAS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Fermer toutes les portes. Activer la sonnerie avec le DRBIII®. La sonnerie retentit-elle lorsqu'elle est activée par le DRB ?</p> <p>Oui → Si l'alarme sonore fonctionne comme il se doit, rechercher les autres raisons de non fonctionnement de l'alarme sonore. Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes correspondants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***ALARME SONORE INOPERANTE AVEC LA CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR DEBOUCLEE**

CAUSES POSSIBLES

CODES DE DEFAULT DU MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTICHOC
BOUCLE DE CEINTURE DE SECURITE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes ACM actifs et mémorisés. Le DRBIII® affiche-t-il un code ACM ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes en rapport avec les coussins antichocs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, sélectionner les Entrées/sorties ACM. La ceinture de sécurité du conducteur doit être débouclée. Lire l'état du contacteur de ceinture de sécurité. Le DRBIII® affiche-t-il pour le contacteur de ceinture de sécurité du conducteur : Débouclé ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer la boucle de la ceinture de sécurité. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***PAS D'ALARME SONORE AVEC LAMPES EXTERIEURES, PORTE DU CONDUCTEUR OUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

COMMUTATEUR D'ESSAI DE PROJECTEUR DU DRB
PROBLEMES D'OUVERTURE DE PORTE
PROBLEMES D'ECLAIRAGE EXTERIEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Les lampes intérieures doivent s'allumer et s'éteindre correctement. Remarque : Les lampes extérieures doivent s'allumer et s'éteindre correctement. Retirer la clé du commutateur d'allumage. Au DRBIII® sélectionner : Caisse, Affichage de surveillance, Surveillance d'éclairage. Ouvrir la porte du conducteur. Lire l'état du commutateur de porte du conducteur avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il : Fermé ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Se référer à Ouverture de porte pour les symptômes correspondants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Remarque : Les lampes intérieures doivent s'allumer et s'éteindre correctement. Remarque : Les lampes extérieures doivent s'allumer et s'éteindre correctement. Retirer la clé du commutateur d'allumage. Au DRB III, sélectionner : Caisse, Affichage de surveillance, Surveillance d'éclairage. Lire la tension du commutateur des projecteurs en allumant les feux de position. Le DRBIII® affiche-t-il: 2,0 à 3,2 volts?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Se référer à Eclairage extérieur pour les symptômes correspondants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CARILLON

Symptôme :

***L'ALARME SONORE RETENTIT QUAND LA PORTE DU CONDUCTEUR EST OUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

STATUT ERRONE DE CLE DANS LE CONTACT

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE FIL DE DETECTION DE CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE - DETECTION DE CLE DANS LE CONTACT EN COURT-CIRCUIT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Les lampes intérieures doivent s'allumer et s'éteindre correctement. Remarque : Les lampes extérieures doivent s'allumer et s'éteindre correctement. Retirer la clé du commutateur d'allumage. Au DRBIII® sélectionner : Caisse, Ordinateur de caisse, Entrées/sorties. Mettre hors fonction les projecteurs et les feux de stationnement. Lire l'état du contacteur de clé dans le contact. Le DRBIII® affiche-t-il : Contacteur de clé dans le contact OUVERT ?</p> <p>Oui → A ce moment aucun problème n'est découvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur C2 du commutateur d'allumage. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Ordinateur de caisse, Entrées/Sorties. Lire l'état du contacteur de clé dans le contact. Le DRBIII® affiche-t-il contacteur de clé dans le contact : FERME ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du commutateur d'allumage. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit de détection de clé dans le contact vers la masse du châssis. La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection du contacteur de clé dans le contact. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*ALARME SONORE AVEC CEINTURE DU CONDUCTEUR BOUCLEE

CAUSES POSSIBLES

CODES DE DEFAULT DU MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTICHOCs
BOUCLE DE CEINTURE DE SECURITE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes ACM actifs et mémorisés. Le DRBIII® affiche-t-il un code ACM ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes en rapport avec les coussins antichocs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Au DRBIII® sélectionner : Entrées/sorties ACM. Boucler la ceinture de sécurité du conducteur. Lire l'état du contacteur de ceinture de sécurité. Le DRBIII® affiche-t-il pour le contacteur de ceinture de sécurité du conducteur : Bouclée ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer la boucle de la ceinture de sécurité. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CARILLON

Symptôme :

***PROBLEME D'ALERTE SONORE DE VITESSE ELEVEE DU VEHI-
CULE**

CAUSES POSSIBLES

CODE DE PAYS DANS LE MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Avant de poursuivre, s'assurer qu'il y a communication entre le BCM et le PCM et qu'aucun code de défaut apparenté n'est présent.</p> <p>REMARQUE : L'alerte sonore de vitesse élevée ne concerne que les pays du Golfe.</p> <p>Lire le réglage du code de pays dans l'écran Module du DRBIII®.</p> <p>Le réglage de code de pays est-il correct ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Sélectionner le code de pays correct pour le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

DECONNEXION DE L'ALIMENTATION DIRECTE DE BATTERIE AU BCM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

DECONNEXION DE L'ALIMENTATION DIRECTE DE BATTERIE AU BCM

Conditions de surveillance : Chaque fois que le DRBIII® sollicite des codes de défaut du BCM, celui-ci vérifie la tension de batterie sur le circuit IOD.

Condition de mémorisation : Le code de défaut est mémorisé si le BCM détecte une tension faible ou une absence de tension sur le circuit IOD.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT ACTIFS.

FUSIBLE NO. 15 DU PDC

VERIFIER L'ALIMENTATION B (+) PROTEGEE PAR FUSIBLE VERS LA BOITE DE JONCTION.

PANNE IOD DE LA BOITE DE JONCTION

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

FUSIBLE No. 7 DE LA BOITE DE JONCTION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Connecter le DRBIII® au connecteur de liaison de données. Mettre le contact. Au DRB, effacer les codes de défaut du BCM. Couper le contact, puis le remettre. Au DRB, lire les codes de défaut du BCM. REMARQUE : Si le code de défaut est actif, vérifier si le fusible n° 7 de la boîte de jonction n'est pas ouvert. Le DRBIII® affiche-t-il Déconnexion de l'alimentation directe de batterie au BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Utiliser les schémas de câblage se trouvant dans le manuel d'atelier pour isoler un problème intermittent de câblage possible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Inspecter le fusible No. 15 dans le centre de distribution électrique. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Reposer ou remplacer le fusible n° 15 du PDC. Utiliser les schémas de câblage se trouvant dans le manuel d'atelier pour isoler un éventuel problème intermittent de câblage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

COMMUNICATION

DECONNEXION DE L'ALIMENTATION DIRECTE DE BATTERIE AU BCM

— (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau C4 de la boîte de jonction. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour sonder le circuit B (+) protégé par fusible dans le connecteur C4 de la boîte de jonction (cavité 1). La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit B (+) protégé par fusible ouvert entre la boîte de jonction et le PDC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Inspecter le fusible IOD dans la boîte de jonction (Fusible No. 7). Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déposer le fusible No. 7 de la boîte de jonction. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit B+ protégé par fusible au fusible n° 7 de la boîte de jonction (côté sortie du fusible). La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Se référer aux schémas de câblage se trouvant dans le manuel d'atelier pour isoler un court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Poser le fusible No. 7 dans la boîte de jonction. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour sonder le circuit B (+) protégé par fusible dans la cavité 26 du connecteur du module de commande de la caisse de la boîte de jonction. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE EEPROM DU BCM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE EEPROM DU BCM

Conditions de surveillance : Chaque fois que le DRBIII® sollicite des codes de défaut du BCM, celui-ci lance un essai de somme de contrôle EEPROM.

Condition de mémorisation : Le code de défaut est mémorisé si le BCM détecte une erreur de somme de contrôle EEPROM.

CAUSES POSSIBLES

PANNE D'EEPROM INTERNE DU BCM)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Connecter le DRBIII® au connecteur de liaison de données. Mettre le contact. Au DRB, effacer les codes de défaut du BCM. Couper le contact, puis le remettre. Au DRB, lire les codes de défaut du BCM. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE FLASH DU BCM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE FLASH DU BCM

Conditions de surveillance : Chaque fois que le DRBIII® effectue une procédure de reprogrammation rapide, le BCM lance un essai de somme de contrôle rapide.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si le BCM détecte une erreur de somme de contrôle rapide.

CAUSES POSSIBLES

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE FLASH INTERNE DU BCM)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Connecter le DRBIII® au connecteur de liaison de données. Mettre le contact. Au DRB, effacer les codes de défaut du BCM. Couper le contact, puis le remettre. Au DRB, lire les codes de défaut du BCM. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Reprogrammer ou remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme : PAS DE MESSAGE DU DDM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE MESSAGE DU DDM

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position Marche et le fusible IOD est posé.

Condition de mémorisation : Le BCM ne reçoit aucun message du module de porte du conducteur (DDM) pendant 30 secondes ou plus.

CAUSES POSSIBLES

TENTER DE COMMUNIQUER AVEC LES MODULES DE PORTE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, puis Module de porte. Le DRB a-t-il pu communiquer avec les modules de porte ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication et effectuer l'essai correspondant au symptôme Pas de réaction du module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut au DRB. Mettre le contact et attendre environ une minute. Lire les codes de défaut au DRB. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

LE BCM NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU MIC

Conditions de surveillance et de mémorisation :

LE BCM NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU MIC

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position Marche et le fusible IOD est posé.

Condition de mémorisation : Le BCM ne reçoit aucun message du bloc d'instruments (MIC) pendant 30 secondes ou plus.

CAUSES POSSIBLES

TENTER DE COMMUNIQUER AVEC LE BLOC D'INSTRUMENTS (MIC)

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, puis Bloc d'instruments électromécanique. Le DRB a-t-il pu identifier le bloc d'instruments (MIC) ou communiquer avec lui ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication pour les symptômes apparentés. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut au DRB. Mettre le contact et attendre environ une minute. Lire les codes de défaut au DRB. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

PAS DE MESSAGE PCI DU CHANGEUR DE CD

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE MESSAGE PCI DU CHANGEUR DE CD

Conditions de surveillance : Le contact est mis et la radio est allumée.

Condition de mémorisation : Si le DRB interroge le changeur de CD et n'en reçoit pas la réponse correcte.

CAUSES POSSIBLES

CABLE (DIN) DE CHANGEUR DE CD
CIRCUIT OUVERT DU BUS PCI DU CHANGEUR DE CD
CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
CIRCUIT DE MASSE DE LA RADIO OUVERT
CHANGEUR DE CD

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C2 de radio (câble DIN) de la radio et du changeur de CD. Vérifier si le câble n'est pas endommagé. Dans la prochaine étape, vérifier la présence de fils ouverts dans le câble DIN. Mesurer la résistance de chaque circuit de câble DIN entre le connecteur du câble DIN de radio et le connecteur du câble DIN du changeur de disque. Dans l'étape suivante rechercher des câbles en court-circuit vers les connecteurs métalliques de câble DIN. Mesurer la résistance entre chaque circuit du connecteur C2 de la radio (câble DIN) et le connecteur métallique du câble. Les circuits du câble DIN sont-ils en court-circuit mutuel ou ouverts ?</p> <p>Oui → Remplacer le câble DIN du changeur de CD. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous

COMMUNICATION

PAS DE MESSAGE PCI DU CHANGEUR DE CD — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire.</p> <p>Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep.</p> <p>Sélectionner "Oscilloscope".</p> <p>Sélectionner les données actives.</p> <p>Sélectionner "Onde rectangulaire 12V".</p> <p>Presser F2 pour l'oscilloscope.</p> <p>Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du changeur de CD (câble DIN).</p> <p>Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil conducteur rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur de câble DIN du changeur de CD.</p> <p>Rebrancher le connecteur de faisceau C2 de la radio (câble DIN).</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Mettre en fonction la radio et le changeur de CD.</p> <p>Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB.</p> <p>La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du changeur de CD (câble DIN).</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Mettre en fonction la radio et le changeur de CD.</p> <p>Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie du commutateur d'allumage dans le connecteur du câble DIN du changeur de CD.</p> <p>La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer la radio.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du changeur de CD (câble DIN).</p> <p>Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à une alimentation 12V pour sonder chaque circuit de masse du changeur de CD dans le connecteur du changeur (câble DIN).</p> <p>La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Remplacer le changeur de CD.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la radio.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

LE BCM NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU PCM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

LE BCM NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU PCM

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position Marche et le fusible IOD est posé.

Condition de mémorisation : Le BCM ne reçoit aucun message du PCM durant au moins 30 secondes.

CAUSES POSSIBLES

LE BCM NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU PCM
ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE PCM
CIRCUIT OUVERT DU BUS PCI
MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Ordinateur de caisse, Essais des systèmes et Surveillance du PCM. Le DRBIII® affiche-t-il : PCM actif sur le BUS ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Au DRB, tenter de communiquer avec le PCM. Le DRB a-t-il réussi à communiquer avec le PCM ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication et effectuer l'essai correspondant au symptôme. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du PCM. Débrancher le DRBIII® du DLC. Mesurer la résistance du circuit Du bus PCI entre le PCM et le DLC. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le PCM selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme : PAS DE MESSAGE DU PDM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE MESSAGE DU PDM

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position Marche et le fusible IOD est posé.

Condition de mémorisation : Le BCM ne reçoit aucun message du module de porte du passager (PDM) pendant 30 secondes ou plus.

CAUSES POSSIBLES

TENTER DE COMMUNIQUER AVEC LES MODULES DE PORTE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, puis Module de porte. Le DRB a-t-il pu communiquer avec les modules de porte ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication et effectuer l'essai correspondant au symptôme Pas de réaction du module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut au DRB. Mettre le contact et attendre environ une minute. Lire les codes de défaut au DRB. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

AUCUNE RECEPTION DE MESSAGES DU CAPTEUR DE PLUIE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

AUCUNE RECEPTION DE MESSAGES DU CAPTEUR DE PLUIE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position Marche et le fusible IOD est posé.

Condition de mémorisation : Le BCM ne reçoit aucun message du module de capteur de pluie.

CAUSES POSSIBLES

TENTATIVE DE COMMUNICATION AVEC LE MODULE DE CAPTEUR DE PLUIE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, tenter de communiquer avec le module de capteur de pluie. Le DRB a-t-il pu identifier ou communiquer avec le module de capteur de pluie ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication pour les symptômes apparentés. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut au DRB. Mettre le contact et attendre environ une minute. Lire les codes de défaut au DRB. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***ABSENCE DE REACTION DU MODULE DE PEDALES REGLABLES**

CAUSES POSSIBLES
<p>ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM</p> <p>CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT</p> <p>CIRCUIT DE MASSE OUVERT</p> <p>CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI</p> <p>MODULE DE PEDALES REGLABLES</p>

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse.</p> <p>Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM.</p> <p>Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DU REGLAGE DE PEDALES VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du module de réglage de pédales.</p> <p>Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit B (+) protégé par fusible.</p> <p>La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le court-circuit ou le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DU REGLAGE DE PEDALES VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du module de réglage de pédales.</p> <p>Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder chaque circuit de masse.</p> <p>La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert.</p> <p>Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DU REGLAGE DE PEDALES VER 1.</p>	Tous

***ABSENCE DE REACTION DU MODULE DE PEDALES REGLABLES — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du module de réglage de pédales. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension sur 20 volts. Régler la sonde sur X10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du module de pédales réglables. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de pédales réglables conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DU REGLAGE DE PEDALES VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DU REGLAGE DE PEDALES VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***PAS DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS**

CAUSES POSSIBLES

VERIFICATION DE LA TENSION A L'ACM
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI
MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Vérifier que la batterie est complètement chargée.</p> <p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE.</p> <p>Débrancher les connecteurs de faisceau du module de commande de coussin anti-chocs.</p> <p>Brancher l'adaptateur ACM de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM.</p> <p>Mettre le contact, puis reconnecter la batterie.</p> <p>Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage Marche et le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage Marche-démarrage au connecteur ACM.</p> <p>REMARQUE : un circuit ouvert ne provoque pas de condition d'ABSENCE DE REACTION.</p> <p>La lampe d'essai s'allume-t-elle sur les 2 circuits ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer les circuits ouverts Marche et Marche/Démarrage de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : en rebranchant les organes de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie débranchée.</p>	Tous

***PAS DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOCS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>AVERTISSEMENT : COUPER LE CONTACT, DECONNECTER LA BATTERIE ET ATTENDRE DEUX MINUTES AVANT DE POURSUIVRE. Débrancher les connecteurs de faisceau du module de commande de coussin anti-chocs. Brancher l'adaptateur ACM de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder le circuit de masse. REMARQUE : S'assurer que la lampe d'essai est connectée à la borne positive de la batterie. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu. Couper le contact et attendre 2 minutes avant de poursuivre. Débrancher les connecteurs de faisceau du module de commande de coussin anti-chocs. Brancher l'adaptateur ACM de l'appareil d'essai de charge adéquat au connecteur de l'ACM. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension jusqu'à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur de l'ACM. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de coussin anti-chocs conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1.</p> <p>REMARQUE : Lors du rebranchement des éléments de coussin anti-chocs, le contact doit être coupé et la batterie doit être débranchée.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

*ABSENCE DE REACTION DE L'AMPLIFICATEUR

CAUSES POSSIBLES

TENTER DE COMMUNIQUER AVEC LA RADIO
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI
AMPLIFICATEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. REMARQUE : La radio doit être allumée pour que le DRB obtienne une réaction de l'amplificateur. Au DRB, tenter de communiquer avec la radio. Le DRB a-t-il pu identifier la radio ou communiquer avec elle ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes en rapport avec la perte de communication avec la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau C1 de l'amplificateur. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à une alimentation 12V pour sonder les deux circuits de masse. La lampe s'allume-t-elle pour les deux circuits ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau C1 de l'amplificateur. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour sonder les deux circuits B (+) protégés par fusible. La lampe s'allume-t-elle pour les deux circuits ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***ABSENCE DE REACTION DE L'AMPLIFICATEUR — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur de faisceau C1 de l'amplificateur.</p> <p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire.</p> <p>Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep.</p> <p>Sélectionner "Oscilloscope".</p> <p>Sélectionner les données actives.</p> <p>Sélectionner "Onde rectangulaire 12V".</p> <p>Presser F2 pour l'oscilloscope.</p> <p>Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2.</p> <p>Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur de l'amplificateur.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB.</p> <p>La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer l'amplificateur conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***PAS DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE PAR ZONE**

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM

CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE PROTEGEE PAR FUSIBLE

CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI

MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE LA TEMPERATURE PAR ZONE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse. Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit B (+) protégé par fusible. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le court-circuit ou le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer un circuit ouvert ou un court-circuit dans le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PAS DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE PAR ZONE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC.</p> <p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire.</p> <p>Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep.</p> <p>Sélectionner "Oscilloscope".</p> <p>Sélectionner les données actives.</p> <p>Sélectionner "Onde rectangulaire 12V".</p> <p>Presser F2 pour l'oscilloscope.</p> <p>Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension sur 20 volts. Régler la sonde sur X10. Appuyer à nouveau sur F2.</p> <p>Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur de l'AZC.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB.</p> <p>La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande automatique de zone conformément aux instructions du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***PAS DE REPONSE DU MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE**

CAUSES POSSIBLES
ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC UN AUTRE MODULE
CIRCUIT OUVERT DE MASSE
CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Avec le DRB, tenter de communiquer avec le module de commande de coussin gonflable (ACM). Essayer de communiquer avec le bloc d'instruments avec le DRBIII. Le DRB a-t-il pu identifier l'ACM et le MIC ou communiquer avec eux ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes en rapport avec la panne du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du BCM. Utiliser une lampe d'essai de 12 V connectée à une alimentation 12 V pour sonder le circuit de masse (cavité 1). La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PAS DE REPONSE DU MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du BCM.</p> <p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire.</p> <p>Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep.</p> <p>Sélectionner "Oscilloscope".</p> <p>Sélectionner les données actives.</p> <p>Sélectionner "Onde rectangulaire 12V".</p> <p>Presser F2 pour l'oscilloscope.</p> <p>Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2.</p> <p>Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du BCM.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB.</p> <p>La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

*PAS DE REPONSE DU CONTROLEUR ABS

CAUSES POSSIBLES

PAS DE REPONSE DU CAB

REEMPLACER LE FUSIBLE No. 19

CONTROLEUR ABS EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE LA BOITE DE JONCTION

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE

CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI

CONTROLEUR ABS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Dès qu'un ou plusieurs modules communiquent avec le DRB, répondre à la question.</p> <p>Avec le DRB, tenter de communiquer avec le module de commande de coussin gonflable (ACM).</p> <p>Au DRB, tenter de communiquer avec le module de commande de la caisse (BCM).</p> <p>Le DRB peut-il identifier les deux modules ou communiquer avec l'un d'eux ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication et effectuer le diagnostic du symptôme Panne de communication sur le bus PCI.</p> <p>Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact.</p> <p>Déposer et inspecter le fusible No. 19 dans la boîte de jonction.</p> <p>Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Remplacer le fusible No. 19 dans la boîte de jonction.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Déposer et inspecter le fusible No. 19 dans la boîte de jonction.</p> <p>Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Vérifier le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage pour un court-circuit intermittent à la masse ; se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p>	Tous

***PAS DE REPONSE DU CONTROLEUR ABS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Remplacer le fusible No. 19 dans la boîte de jonction. Débrancher le connecteur du faisceau du CAB. Mettre le contact. Déposer et inspecter le fusible No. 19 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer le contrôleur ABS suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du CAB. Débrancher le connecteur C2 du faisceau de la boîte de jonction. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du CAB. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder chaque circuit de masse. La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le(s) circuit(s) de masse ouvert(s). Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Remarque : vérifier que le fusible n° 19 est en place dans la boîte de jonction. Débrancher le connecteur du faisceau du CAB. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

*PAS DE REPONSE DU CONTROLEUR ABS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du CAB.</p> <p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire.</p> <p>Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep.</p> <p>Sélectionner "Oscilloscope".</p> <p>Sélectionner les données actives.</p> <p>Sélectionner "Onde rectangulaire 12V".</p> <p>Presser F2 pour l'oscilloscope.</p> <p>Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2.</p> <p>Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du CAB.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB.</p> <p>La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI.</p> <p>Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p>	Tous
9	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le contrôleur ABS suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'essai de confirmation ABS - VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***PAS DE REACTION DU MODULE DE PORTE COTE CONDUC- TEUR**

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
CIRCUIT OUVERT DE MASSE
CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI
MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de porte du conducteur. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit B (+) protégé par fusible. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou le court-circuit du circuit B (+) protégé par fusible en se référant aux schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de porte du conducteur. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder le circuit de masse. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

*PAS DE REACTION DU MODULE DE PORTE COTE CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de porte du conducteur. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du module de porte du conducteur. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte côté conducteur conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PAS DE REACTION DE L'ECM (BUS PCI) - DIESEL UNIQUEMENT

CAUSES POSSIBLES

MESSAGE ECM SUR LE BUS PCI : PAS DE REACTION

CIRCUIT OUVERT DU BUS PCI

MODULE DE COMMANDE DU MOTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Dès qu'un ou plusieurs modules communiquent avec le DRB, répondre à la question.</p> <p>Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse.</p> <p>Au DRB, sélectionner ABS.</p> <p>Au DRB, sélectionner Caisse puis Bloc d'instruments électromécanique (MIC).</p> <p>Au DRB, sélectionner Système de protection passive puis Coussins anti-chocs.</p> <p>Une communication a-t-elle été établie avec l'un des modules ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Dans la catégorie Communication, se référer au symptôme Panne de communication sur le bus PCI.</p> <p>Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2.</p>	Tous
2	<p>Au DRB, lire les codes de défaut de l'ECM. Ceci afin de vérifier que l'alimentation et les masses vers l'ECM sont opérationnelles.</p> <p>REMARQUE : Si le DRB ne peut lire les codes ECM, effectuer le diagnostic du symptôme PAS DE REACTION A L'ECM (SCI uniquement), si le véhicule démarre. En l'absence de démarrage, effectuer le diagnostic du symptôme Non-démarrage dans la catégorie du groupe motopropulseur.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 de l'ECM.</p> <p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire.</p> <p>Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep.</p> <p>Sélectionner "Oscilloscope".</p> <p>Sélectionner les données actives.</p> <p>Sélectionner "Onde rectangulaire 12V".</p> <p>Presser F2 pour l'oscilloscope.</p> <p>Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2.</p> <p>Connecter le fil conducteur noir à la masse. Connecter le fil conducteur rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur ECM.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB.</p> <p>La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer et programmer le module de commande du moteur en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI.</p> <p>Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***PAS DE REACTION DE L'ECM (SCI UNIQUEMENT) - DIESEL UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES

VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ET DE MASSE DE L'ECM
CIRCUIT DE TRANSMISSION SCI EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION
MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CIRCUIT DE TRANSMISSION SCI
CIRCUIT OUVERT DE TRANSMISSION SCI
MODULE DE COMMANDE DU MOTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Effectuer l'essai du symptôme Vérification des circuits d'alimentation et de masse ECM, dans la catégorie Manœuvrabilité. L'essai est-il réussi ? Oui → Aller à 2 Non → Réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2.	Tous
2	Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'ECM. Débrancher le DRB du DLC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de transmission SCI. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 3 Non → Aller à 4	Tous
3	Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du TCM. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de transmission SCI. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de transmission SCI. Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2. Non → Remplacer le module de commande de la transmission en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2.	Tous

***PAS DE REACTION DE L'ECM (SCI UNIQUEMENT) - DIESEL UNIQUEMENT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Débrancher le DRB du DLC. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'ECM. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du TCM. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de transmission SCI au connecteur DLC (cav. 7) La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de transmission SCI. Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau de l'ECM. Débrancher le DRB du DLC. Mesurer la résistance du circuit de transmission SCI entre le connecteur de l'ECM et le DLC. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit de transmission SCI ouvert. Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer et programmer le module de commande du moteur en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

*PAS DE REACTION DU BLOC D'INSTRUMENTS

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM

CIRCUIT OUVERT DE MASSE

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE

CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse. Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Eteindre toutes les lampes. Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder chaque circuit de masse. La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PAS DE REACTION DU BLOC D'INSTRUMENTS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit B (+) protégé par fusible. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du bloc d'instruments. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Réparer le bloc d'instruments en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

*ABSENCE DE REACTION DU MODULE TRANSDUCTEUR D'INTRUSION

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI
MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Avec le DRB, essayer de communiquer avec le PCM. Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du module transducteur d'intrusion. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder le circuit de masse. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du module transducteur d'intrusion. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit B+ protégé par fusible. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***ABSENCE DE REACTION DU MODULE TRANSDUCTEUR D'INTRUSION — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du module transducteur d'intrusion. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur de l'ITM. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le module transducteur d'intrusion conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

*PAS DE REACTION DU MODULE DE PORTE COTE PASSAGER

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

CIRCUIT OUVERT DE MASSE

CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI

MODULE DE PORTE DU PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de porte du passager. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit B (+) protégé par fusible. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou le court-circuit du circuit B (+) protégé par fusible en se référant aux schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de porte du passager. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder le circuit de masse. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PAS DE REACTION DU MODULE DE PORTE COTE PASSAGER — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de porte du passager. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du module de porte du passager. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte passager conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***ABSENCE DE REACTION DU PCM (BUS PCI) - ESSENCE UNIQUE-MENT**

CAUSES POSSIBLES

PCM, PAS DE REPONSE DU PCI

CIRCUIT OUVERT DU BUS PCI

MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Dès qu'un ou plusieurs modules communiquent avec le DRB, répondre à la question.</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner Caisse, puis Ordinateur de caisse.</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner ABS.</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner Caisse puis Bloc d'instruments électromécanique (MIC).</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner Système de protection passive puis Coussins anti-chocs.</p> <p>Une communication a-t-elle été établie avec l'un des modules ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Dans la catégorie Communication, se référer au symptôme Panne de communication sur le bus PCI.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p>	Tous

***ABSENCE DE REACTION DU PCM (BUS PCI) - ESSENCE UNIQUE-
MENT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Au DRBIII®, lire les codes de défaut du PCM. Ceci afin de vérifier que l'alimentation et les masses vers le PCM sont opérationnelles.</p> <p>REMARQUE : Si le DRBIII® ne lit pas les codes du PCM, suivre la routine du symptôme PAS DE REACTION VERS LE PCM (SCI uniquement).</p> <p>REMARQUE : Si le moteur ne démarre pas et si le DRBIII® affiche Pas de réaction, se référer au symptôme concerné dans les méthodes de diagnostic du groupe motopropulseur.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur de faisceau C3 du PCM.</p> <p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire.</p> <p>Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope sur le connecteur du canal 1 du DRBIII®.</p> <p>Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope.</p> <p>Insérer la Supercard 2 CH8361 dans le DRBIII®.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep.</p> <p>Sélectionner "Oscilloscope".</p> <p>Sélectionner les données actives.</p> <p>Sélectionner "Onde rectangulaire 12V".</p> <p>Presser F2 pour l'oscilloscope.</p> <p>Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2.</p> <p>Connecter le fil noir à la masse du PCM. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI, dans le connecteur du PCM.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer la tension sur l'oscilloscope du DRB III®.</p> <p>La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer et programmer le module de commande de groupe motopropulseur conformément aux indications du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***PAS DE REACTION DU PCM (SCI UNIQUEMENT) - ESSENCE UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES

VERIFIER LES ALIMENTATIONS ET LES MASSES DU PCM
CIRCUIT DE TRANSMISSION SCI EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION
COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT DE RECEPTION SCI
MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION
CIRCUITS SCI EN COURT-CIRCUIT MUTUEL
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CIRCUIT DE TRANSMISSION SCI
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CIRCUIT DE RECEPTION SCI
CIRCUIT OUVERT DE RECEPTION SCI
CIRCUIT OUVERT DE TRANSMISSION SCI
MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effectuer l'essai de vérification des circuits d'alimentation et de masse du PCM dans la catégorie Manoeuvrabilité.</p> <p>REMARQUE : Au DRBIII® en mode générique, tenter de communiquer avec le PCM.</p> <p>REMARQUE : Si le DRBIII® communique avec le PCM en mode générique, cette opération peut être superflue.</p> <p>L'essai est-il réussi ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur C3 du faisceau du PCM.</p> <p>Débrancher le DRBIII® du DLC.</p> <p>Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de transmission SCI.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

***PAS DE REACTION DU PCM (SCI UNIQUEMENT) - ESSENCE UNIQUE-
MENT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du TCM (option). REMARQUE : A défaut de TCM, répondre Oui. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de transmission SCI. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de transmission SCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la transmission en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le DRBIII® du DLC. Débrancher les connecteurs de faisceau du PCM. Débrancher le connecteur du faisceau du TCM (option). Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de transmission SCI. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de transmission SCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le DRBIII® du DLC. Débrancher les connecteurs de faisceau du PCM. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de réception SCI. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de réception SCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Débrancher le DRBIII® du DLC. Débrancher les connecteurs de faisceau du PCM. Mesurer la résistance entre le circuit de transmission SCI et le circuit de réception SCI au connecteur du PCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre les circuits de transmission et les circuits de réception SCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous

COMMUNICATION

*PAS DE REACTION DU PCM (SCI UNIQUEMENT) - ESSENCE UNIQUE- MENT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C3 du faisceau du PCM. Débrancher le DRBIII® du DLC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de réception SCI. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de réception SCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C3 du faisceau du PCM. Débrancher le DRBIII® du DLC. Mesurer la résistance du circuit de réception SCI entre le connecteur C3 du PCM et le DLC. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de réception SCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p>	Tous
9	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C3 du faisceau du PCM. Débrancher le DRBIII® du DLC. Mesurer la résistance du circuit de transmission SCI entre le connecteur C3 du faisceau du PCM et le DLC. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le circuit de transmission SCI ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER 1.</p>	Tous
10	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer et programmer le module de commande de groupe motopropulseur conformément aux indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTOPROPULSEUR VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PAS DE REPONSE DE LA RADIO

CAUSES POSSIBLES

PAS DE REACTION DE LA RADIO

REEMPLACER LE FUSIBLE NO. 30

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE LA RADIO

CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE LA BOITE DE JONCTION

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE

CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

CIRCUIT OUVERT DE MASSE DE RADIO

CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI

RADIO

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. REMARQUE : Dès qu'un ou plusieurs modules communiquent avec le DRB, répondre à la question. Avec le DRB, tenter de communiquer avec le module de commande de coussin gonflable (ACM). Au DRB, tenter de communiquer avec le module de commande de la caisse (BCM). Le DRB peut-il identifier les deux modules ou communiquer avec l'un d'eux ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication et effectuer le diagnostic du symptôme Panne de communication sur le bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déposer et examiner le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Remplacer le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Mettre le contact. Allumer la radio. Déposer et examiner le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Vérifier le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage pour un court-circuit intermittent à la masse ; se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

*PAS DE REPONSE DE LA RADIO — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Remplacer le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Débrancher le connecteur de faisceau C1 de la radio. Mettre le contact. Déposer et examiner le fusible No. 30 dans la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau C1 de la radio. Débrancher le connecteur C3 du faisceau de la boîte de jonction. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Remarque : Le fusible n° 30 doit être en place dans la boîte de jonction. Débrancher le connecteur de faisceau C1 de la radio. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau C1 de la radio. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder chaque circuit B+ protégé par fusible. La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Se référer aux Schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PAS DE REPONSE DE LA RADIO — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau C1 de la radio. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder chaque circuit de masse. La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur de faisceau C1 de la radio. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur de la radio. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

*ABSENCE DE REACTION DU CAPTEUR DE PLUIE

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI

CAPTEUR DE PLUIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse. Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de pluie. Connecter une lampe d'essai de 12 V à la masse pour sonder le circuit de sortie du relais de temporisation des accessoires. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert ou le court-circuit du circuit de sortie du relais de temporisation des accessoires. Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de pluie. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder le circuit de masse. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***ABSENCE DE REACTION DU CAPTEUR DE PLUIE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de pluie.</p> <p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire.</p> <p>Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep.</p> <p>Sélectionner "Oscilloscope".</p> <p>Sélectionner les données actives.</p> <p>Sélectionner "Onde rectangulaire 12V".</p> <p>Presser F2 pour l'oscilloscope.</p> <p>Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension sur 20 volts. Régler la sonde sur X10. Appuyer à nouveau sur F2.</p> <p>Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du capteur de pluie.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB.</p> <p>La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur de pluie conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

*PAS DE REACTION DU MODULE DE SIEGE

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM
CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI
MODULE DE SIEGE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse. Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder les deux circuits B (+) protégés par fusible. La lampe s'allume-t-elle pour les deux circuits ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher les connecteurs de faisceau du module de siège. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder chaque circuit de masse. La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous

***PAS DE REACTION DU MODULE DE SIEGE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de siège. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension sur 20 volts. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur C1 du module de siège. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de siège conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***PAS DE REACTION DU MODULE D'IMMOBILISEUR AVEC CLE A MEMOIRE**

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM
CIRCUIT DE MASSE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE PROTEGEE PAR FUSIBLE
CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT
CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI
MODULE D'IMMOBILISATION AVEC CLE A MEMOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse. Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM. Effectuer la VERIFICATION DU SKIS.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du SKIM. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder le circuit de masse. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer la VERIFICATION DU SKIS.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du SKIM. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer la VERIFICATION DU SKIS.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du SKIM. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit B+ protégé par fusible. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer la VERIFICATION DU SKIS.</p>	Tous

***PAS DE REACTION DU MODULE D'IMMOBILISEUR AVEC CLE A ME-
MOIRE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du SKIM. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du SKIM. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer la VERIFICATION DU SKIS.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer et programmer le module d'immobiliseur avec clé à mémoire en procédant conformément aux instructions d'intervention. Effectuer la VERIFICATION DU SKIS.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***ABSENCE DE REACTION DE L'ENSEMBLE DE LEVIER SELEC-
TEUR - DIESEL UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM

CIRCUIT OUVERT DE MASSE

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE

CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI

ENSEMBLE DE LEVIER SELECTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse. Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 de l'ensemble de levier sélecteur. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder chaque circuit de masse. La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 de l'ensemble de levier sélecteur. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour sonder chaque circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage. La lampe s'allume-t-elle pour chaque circuit ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer un circuit ouvert ou un court-circuit dans le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p>	Tous

***ABSENCE DE REACTION DE L'ENSEMBLE DE LEVIER SELECTEUR - DIESEL UNIQUEMENT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 de l'ensemble de levier sélecteur. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur de l'ensemble de levier sélecteur. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de levier sélecteur conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

*ABSENCE DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION - DIESEL UNIQUEMENT

CAUSES POSSIBLES

TENTER DE COMMUNIQUER AVEC L'ECM

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE/DEMARRAGE)

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE TRANSMISSION SCI

MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, tenter de communiquer avec l'ECM. Le DRB a-t-il pu identifier l'ECM ou communiquer avec lui ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs à l'absence de communication avec l'ECM (SCI uniquement). Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p>	Tous
2	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position de verrouillage. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du TCM. Contact mis, moteur ne tournant pas. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage (Marche/Démarrage). REMARQUE : La lampe d'essai doit éclairer fortement. Comparer l'intensité pendant l'essai à celle produite par la connexion directe à la batterie. La lampe d'essai s'illumine-t-elle fortement ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage (Marche/Démarrage). Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p>	Tous
3	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position de verrouillage. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du TCM. Utiliser une lampe d'essai de 12 V connectée à une alimentation 12 V pour vérifier le circuit de masse dans le connecteur du faisceau du TCM. REMARQUE : La lampe d'essai doit éclairer fortement. Comparer l'intensité pendant l'essai à celle produite par la connexion directe à la batterie. La lampe d'essai s'illumine-t-elle fortement ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p>	Tous

***ABSENCE DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION - DIESEL UNIQUEMENT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du TCM. Débrancher le DRB du DLC. Mesurer la résistance du circuit de transmission SCI entre le connecteur du TCM et le DLC. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la transmission en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit de transmission SCI ouvert. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

Symptôme :

***PAS DE REPONSE DU MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION - ESSENCE UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES
PAS DE REACTION DU MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION
CIRCUIT OUVERT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE/DEMARRAGE)
CIRCUIT OUVERT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (DEMARRAGE)
COURT-CIRCUIT DANS LE CIRCUIT DE SORTIE (DEMARRAGE) PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT
CIRCUIT(S) DE MASSE OUVERT(S)
CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI
MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Contact mis, moteur ne tournant pas.</p> <p>REMARQUE : Dès qu'un ou plusieurs modules communiquent avec le DRB, répondre à la question.</p> <p>Avec le DRB, tenter de communiquer avec le module de commande de coussin gonflable (ACM).</p> <p>Essayer de communiquer avec le bloc d'instruments avec le DRBIII.</p> <p>Le DRB peut-il identifier les deux modules ou communiquer avec l'un d'eux ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication de la caisse et effectuer le diagnostic du symptôme Panne de communication sur le bus PCI.</p> <p>Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1.</p>	Tous
2	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position de verrouillage.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du TCM.</p> <p>Contact mis, moteur ne tournant pas.</p> <p>Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage (Marche/Démarrage).</p> <p>REMARQUE : La lampe d'essai doit éclairer fortement. Comparer l'intensité pendant l'essai à celle produite par la connexion directe à la batterie.</p> <p>La lampe d'essai s'illumine-t-elle fortement ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage (Marche/Démarrage). Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1.</p>	Tous

***PAS DE REPONSE DU MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION - ESSENCE UNIQUEMENT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position de verrouillage. Déconnecter le connecteur de faisceau du TCM. Déposer le relais du démarreur du PDC. Utiliser une lampe d'essai de 12 volts connectée à la masse pour sonder le circuit (Démarriage) de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. REMARQUE : La lampe d'essai doit éclairer fortement. Comparer l'intensité pendant l'essai à celle produite par la connexion directe à la batterie. Observer la lampe d'essai en mettant momentanément le commutateur d'allumage en position Démarriage. La lampe d'essai s'illumine-t-elle fortement ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert (Démarriage) de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Se référer aux Schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1.</p>	Tous
4	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position de verrouillage. Déconnecter le connecteur de faisceau du TCM. Utiliser un voltmètre sur l'échelle des millivolts et mesurer la tension du circuit (Démarriage) de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. REMARQUE : Une condition d'absence de réaction peut exister si la tension est présente sur ce circuit lorsque le commutateur d'allumage est dans n'importe quelle position à l'exception de celle de Démarriage. REMARQUE : Une tension allant jusqu'à 0,080 millivolts peut provoquer cette condition. REMARQUE : contrôler les équipements de deuxième monte pouvant provoquer cette condition. Effectuer cette étape avec le commutateur d'allumage dans toutes les positions à l'exception de celle de Démarriage. Y a-t-il présence d'une tension ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit (Démarriage) de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage en court-circuit vers la tension. Se référer aux Schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p> <p>REMARQUE : Reposer le relais de démarreur d'origine.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du TCM. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à la masse pour vérifier le circuit B+ protégé par fusible. REMARQUE : La lampe d'essai doit éclairer fortement. Comparer l'intensité pendant l'essai à celle produite par la connexion directe à la batterie. La lampe d'essai s'illumine-t-elle fortement ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B(+) protégé par fusible. Se référer aux Schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

*PAS DE REPONSE DU MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION - ESSENCE UNIQUEMENT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position de verrouillage. Déconnecter le connecteur de faisceau du TCM. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12 volts pour vérifier chaque circuit de masse dans le connecteur du faisceau du TCM. REMARQUE : La lampe d'essai doit éclairer fortement. Comparer l'intensité pendant l'essai à celle produite par la connexion directe à la batterie. La lampe d'essai brille-t-elle fortement pour tous les circuits de masse ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le(s) circuit(s) de masse ouvert(s). Vérifier la connexion entre la masse principale et le bloc moteur et/ou le châssis. Se référer aux Schémas de câblage du manuel d'atelier. Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1.</p>	Tous
7	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu. Déconnecter le connecteur de faisceau du TCM. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur du TCM. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1.</p>	Tous
8	<p>Se référer aux schémas pour examiner le câblage et les connecteurs du circuit. Réparer selon les besoins. Faire particulièrement attention à tous les circuits d'alimentation et de masse. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la transmission en se référant au manuel d'atelier. AU DRBIII®, EFFECTUER L'APPRENTISSAGE RAPIDE. Effectuer l'essai CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PAS DE REACTION DU CENTRE D'INFORMATION DU VEHICULE

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE PROTEGEE PAR FUSIBLE

CIRCUIT OUVERT DE BUS PCI

CENTRE D'INFORMATION DU VEHICULE (VIC)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du centre d'information du véhicule. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V pour sonder le circuit de masse. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du centre d'information du véhicule. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

*PAS DE REACTION DU CENTRE D'INFORMATION DU VEHICULE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a une communication sur le bus PCI avec les autres modules du véhicule avant de poursuivre. Réparer au besoin en se référant à la liste des symptômes du menu.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du centre d'information du véhicule. Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062 et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope au connecteur de canal 1 du DRB. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Au DRBIII® sélectionner Outils de module Pep. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner les données actives. Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension à 20 volts. Régler la sonde sur x10. Appuyer à nouveau sur F2. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit du bus PCI dans le connecteur de l'EVIC. Mettre le contact. Observer l'affichage de la tension sur l'oscilloscope du DRB. La tension passe-t-elle de 0 à environ 7,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le centre d'information du véhicule conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DE COMMUNICATION DU BUS PCI

CAUSES POSSIBLES

DEFECTUOSITE INTERMITTENTE DU FAISCEAU DE CABLAGE
CIRCUIT OUVERT DU BUS PCI AU CONNECTEUR DE LIAISON DE DONNEES (DLC)
COURT-CIRCUIT A LA TENSION DU CIRCUIT DU BUS PCI
MODULE EN COURT-CIRCUIT A LA TENSION
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CIRCUIT DU BUS PCI
MODULE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Avant de commencer, déterminer les modules équipant le véhicule. REMARQUE : A chaque tentative de communication avec l'un des modules du véhicule, le DRB affiche l'un des deux messages d'erreur suivants : PAS DE REACTION ou CIRCUIT OUVERT DE BUS +/-. Mettre le contact. Au DRB, tenter de communiquer avec les modules suivants : Module de commande de coussin anti-chocs Module de commande de la caisse MIC (BLOC D'INSTRUMENTS) La communication avec le DRBIII® est-elle établie avec un ou plusieurs modules?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. REMARQUE : Examiner visuellement les faisceaux de câblage concernés. Rechercher des fils effilochés, percés, pincés ou partiellement rompus. REMARQUE : Inspecter les connecteurs de faisceau de câblage concernés. Rechercher des bornes brisées, pliées, déboîtées ou corrodées. REMARQUE : Si le DRB ne parvient pas à communiquer avec un module, chercher le symptôme concerné dans la liste de catégorie. Problèmes découverts ?</p> <p>Oui → Réparer selon les besoins le faisceau et les connecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Essai terminé.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de faisceau du PCM/ECM. Déconnecter le DRB du connecteur de liaison de données (DLC). Déconnecter le câble négatif de la batterie. Mesurer la résistance du circuit du bus PCI entre le connecteur de liaison de données (DLC) et le connecteur de faisceau du PCM/ECM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4 Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COMMUNICATION

*PANNE DE COMMUNICATION DU BUS PCI — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : rebrancher le connecteur du faisceau du PCM/ECM et le câble négatif de batterie. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit du bus PCI au DLC. La tension est-elle supérieure à 7,0 V?</p> <p>Oui → Aller à 5 Non → Aller à 6</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Apposer l'une des sondes d'un voltmètre sur le circuit du bus PCI, au niveau du DLC, et l'autre sonde sur la masse. REMARQUE : A l'étape suivante de l'intervention, couper le contact, patienter une minute puis débrancher un module. Une fois le module déconnecté, mettre le contact moteur afin de chercher un éventuel court-circuit sur la tension. Mettre le contact. Débrancher successivement chacun des modules de commande équipant le véhicule, tout en consultant le voltmètre. La tension demeure-t-elle supérieure à 7,0 volts, tous modules débranchés ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la tension dans le circuit du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Remplacer le module dont le débranchement élimine le court-circuit vers la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Déconnecter le câble négatif de la batterie. Apposer l'une des sondes d'un ohmmètre sur le circuit du bus PCI, au niveau du DLC, et l'autre sonde sur la masse. Débrancher successivement chacun des modules de commande équipant le véhicule, tout en consultant l'ohmmètre. REMARQUE : La résistance totale du bus vers la masse, via tous les modules, est normalement comprise entre 350 et 1 000 ohms. Plus le nombre de modules connectés au bus est grand, plus la résistance totale du bus est faible. La résistance est-elle inférieure à 150,0 ohms, tous modules déconnectés ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Remplacer le module dont le débranchement a éliminé le court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LE DRBIII® NE PEUT COMMUNIQUER AVEC LES MODULES DE PORTE COTE CONDUCTEUR ET/OU PASSAGER**

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE BCM

LIRE LES CODES DE DEFAULT DU BCM)

INSPECTER LES FUSIBLES No. 22 ET 28 DE LA BOITE DE JONCTION

VERIFIER LA TENSION D'ALIMENTATION VERS LE BCM – CAVITE 5 DU CONNECTEUR DU BCM DE LA BOITE DE JONCTION

VERIFIER LA TENSION D'ALIMENTATION VERS LE BCM – CAVITE 25 DU CONNECTEUR DU BCM DE LA BOITE DE JONCTION

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, sélectionner Caisse puis Ordinateur de caisse. Le DRB est-il capable d'identifier ou de communiquer avec le BCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de communication avec le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Au DRBIII® sélectionner Caisse, puis Ordinateur de caisse et lire les codes de défaut. Un code de défaut est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à la catégorie concernée et effectuer l'essai de diagnostic associé au code mémorisé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déposer et inspecter les fusibles n° 22 et 28 de la boîte de jonction. L'un des fusibles est-il ouvert ?</p> <p>Oui → Se référer aux schémas de câblage du manuel d'atelier pour isoler un éventuel court-circuit à la masse, remplacer le fusible et essayer à nouveau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

COMMUNICATION

*LE DRBIII® NE PEUT COMMUNIQUER AVEC LES MODULES DE PORTE COTE CONDUCTEUR ET/OU PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Remarque : Le fusible n° 22 doit être posé dans la boîte de jonction. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage à la cavité 5 du connecteur du module de commande de la caisse de la boîte de jonction. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. REMARQUE : vérifier que le fusible n° 28 est en place dans la boîte de jonction. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage à la cavité 25 du connecteur du module de commande de la caisse de la boîte de jonction. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse conformément à la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

MOTEUR DE VERROUILLAGE/CONTACTEUR DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE

MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR D'OUVERTURE DE PORTE CONDUCTEUR.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte conducteur entrouverte.</p> <p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR D'OUVERTURE DE PORTE CONDUCTEUR.</p> <p>L'état du contacteur passe-t-il de FERME à OUVERT ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage de porte/contacteur de porte ouverte du conducteur selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du DDM.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte conducteur entrouverte.</p> <p>Vérifier le circuit de détection à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V.</p> <p>La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection de contacteur de porte conducteur entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

Symptôme :
***CIRCUIT OUVERT DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE**

CAUSES POSSIBLES
MODULE DE PORTE CONDUCTEUR NE REPONDANT PAS A L'ENTREE
CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU CONTACTEUR DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE
CIRCUIT OUVERT DE MOTEUR DE VERROUILLAGE/CONTACTEUR DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE
CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE
MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Ouvrir la porte du conducteur. Au DRBIII®, sélectionner les Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de porte du conducteur entrouverte. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ? Oui → Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de la porte ouverte du conducteur. Vérifier le circuit de masse à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le circuit de masse ouvert du contacteur de porte conducteur entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Débrancher le connecteur du moteur de verrouillage/avertissement de porte ouverte. Au DRBIII®, sélectionner les Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de porte du conducteur entrouverte. Connecter un fil de pontage entre les circuits de détection et de masse. Le DRBIII® affiche-t-il CONTACTEUR DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE : FERME ? Oui → Remplacer le moteur de verrouillage de porte/contacteur de porte ouverte du conducteur selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 4	Tous

***CIRCUIT OUVERT DE PORTE CONDUCTEUR ENTROUVERTE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du DDM. Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte conducteur entrouverte. Mesurer la résistance du circuit de détection. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de la porte du conducteur selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur d'ouverture de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

Symptôme :

***CIRCUIT OUVERT DE CAPOT ENTROUVERT (SELON L'EQUIPEMENT)**

CAUSES POSSIBLES

BCM NE REpondant PAS A L'ENTREE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR D'AVERTISSEMENT DU CAPOT OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR D'AVERTISSEMENT DU CAPOT OUVERT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE, OUVERTURE INTERNE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lever le capot. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur d'avertissement du capot ouvert. Vérifier le circuit de masse à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur d'avertissement du capot ouvert. Connecter un fil de pontage entre les circuits de détection et de masse. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de capot entrouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur d'avertissement du capot ouvert. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit de détection. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur d'avertissement du capot ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE CAPOT ENTROUVERT (SELON L'EQUIPEMENT)**

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE AU CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT

BCM, COURT-CIRCUIT A LA MASSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, sélectionner les Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de capot ouvert.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de capot entrouvert.</p> <p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT.</p> <p>L'état du contacteur passe-t-il de FERME à OUVERT ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de capot entrouvert selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du BCM.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur d'avertissement du capot ouvert.</p> <p>Vérifier le circuit de détection à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V.</p> <p>La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse du circuit de détection du contacteur de capot entrouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

Symptôme :

***CIRCUIT OUVERT DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

BCM NE REPONDANT PAS A L'ENTREE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DU MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE OUVERTE

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE

BOITE DE JONCTION - CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE

PANNE INTERNE DU MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ouvrir la porte arrière gauche. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE OUVERTE. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière gauche entrouverte. Vérifier le circuit de masse à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière gauche entrouverte. Connecter un fil de pontage entre les circuits de détection et de masse. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE OUVERTE. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière gauche entrouverte selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

***CIRCUIT OUVERT DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE —
(Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière gauche entrouverte. Débrancher le connecteur C1 du faisceau de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de détection. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur d'avertissement de porte arrière gauche ouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur C1 du faisceau de la boîte de jonction. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de porte arrière gauche entrouverte à travers le connecteur C1 entre la boîte de jonction et le connecteur Boîte de jonction-BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

Symptôme :

***COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

MOTEUR DE VERROUILLAGE/CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE

PANNE INTERNE DU MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

CIRCUIT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LA BOITE DE JONCTION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE. Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière gauche entrouverte. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE. L'état du contacteur passe-t-il de FERME à OUVERT ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière gauche entrouverte selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 de la boîte de jonction. Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière gauche entrouverte. Vérifier le circuit de détection à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de détection du contacteur de porte arrière gauche entrouverte en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le BCM de la boîte de jonction. Vérifier le circuit de détection à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*CIRCUIT OUVERT DE HAYON ENTROUVERT

CAUSES POSSIBLES

BCM NE REPONDANT PAS A L'ENTREE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DE CONTACTEUR D'AVERTISSEMENT DE HAYON OUVERT

BOITE DE JONCTION - CIRCUIT OUVERT DE HAYON ENTROUVERT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE-CIRCUIT OUVERT DE HAYON ENTROUVERT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ouvrir le hayon. Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de hayon ouvert. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de hayon entrouvert gauche ou droit. Vérifier le circuit de masse à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse du contacteur de hayon entrouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de hayon entrouvert gauche ou droit. Débrancher le connecteur C1 du faisceau de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de détection. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection de contacteur d'avertissement de hayon ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

*CIRCUIT OUVERT DE HAYON ENTROUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Débrancher le connecteur C1 du faisceau de la boîte de jonction. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de hayon entrouvert à travers la boîte de jonction entre le connecteur C1 et le connecteur Boîte de jonction-BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE HAYON ENTROUVERT**

CAUSES POSSIBLES

CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT GAUCHE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT DROIT EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CIRCUIT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 DETECTION DU CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT EN COURT-CIRCUIT DANS LA BOITE DE JONCTION
 BCM, COURT-CIRCUIT A LA MASSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de HAYON OUVERT. Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de hayon entrouvert gauche. Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de hayon ouvert. L'état du contacteur passe-t-il de FERME à OUVERT ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de hayon entrouvert gauche selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de HAYON OUVERT. Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de hayon entrouvert droit. Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de hayon ouvert. L'état du contacteur passe-t-il de FERME à OUVERT ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de hayon entrouvert droit selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 de la boîte de jonction. Déconnecter les connecteurs de faisceau de contacteur de hayon entrouvert gauche et droit. Vérifier le circuit de détection à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection de contacteur de hayon entrouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

*COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE HAYON ENTROUVERT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déconnecter le BCM de la boîte de jonction. Vérifier le circuit de détection du contacteur de hayon entrouvert à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***CIRCUIT OUVERT DE VITRE BASCULANTE DE HAYON ENTROUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

BCM NE REPONDANT PAS A L'ENTREE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR D'ABATTANT DE HAYON OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR D'ABATTANT DE HAYON OUVERT

BOITE DE JONCTION - CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR D'ABATTANT DE HAYON OUVERTE

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE, OUVERTURE INTERNE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ouvrir la vitre basculante du hayon. Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de lunette soulevable du hayon ouverte. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de lunette soulevable du hayon entrouverte. Vérifier le circuit de masse à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de lunette soulevable du hayon entrouverte. Connecter un fil de pontage entre les circuits de détection et de masse. Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de LUNETTE SOULEVABLE DU HAYON ENTROUVERTE. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de la lunette soulevable du hayon selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

*CIRCUIT OUVERT DE VITRE BASCULANTE DE HAYON ENTROUVERTE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de lunette soulevable du hayon entrouverte.</p> <p>Débrancher le connecteur C1 du faisceau de la boîte de jonction.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de détection.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur d'avertissement de lunette soulevable du hayon entrouverte.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur C1 du faisceau de la boîte de jonction.</p> <p>Déposer le BCM de la boîte de jonction.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de lunette soulevable du hayon entrouverte à travers la boîte de jonction entre le connecteur C1 et le connecteur Boîte de jonction-BCM.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE VITRE BASCULANTE DE HAYON ENTROUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE CONTACTEUR D'ABATTANT DE HAYON OUVERT

CIRCUIT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE VITRE BASCULANTE DE HAYON ENTROUVERTE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

PANNE INTERNE DU MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

CIRCUIT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE LUNETTE SOULEVABLE DU HAYON ENTROUVERTE EN COURT-CIRCUIT DANS LA BOÎTE DE JONCTION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de lunette soulevable hayon entrouverte. Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de lunette soulevable du hayon entrouverte. Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état du contacteur d'avertissement de lunette soulevable hayon entrouverte. L'état du contacteur passe-t-il de FERME à OUVERT ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de la lunette soulevable du hayon selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 de la boîte de jonction. Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de lunette soulevable du hayon entrouverte. Vérifier le circuit de détection à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse du circuit de détection du contacteur d'avertissement de lunette soulevable du hayon ouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le BCM de la boîte de jonction. Vérifier le circuit de détection du contacteur de lunette soulevable du hayon entrouverte à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

Symptôme :

*CIRCUIT OUVERT DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE PORTE DU PASSAGER

CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE

CIRCUIT OUVERT DE MOTEUR DE VERROUILLAGE/CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE

MODULE DE PORTE DU PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ouvrir la porte du passager. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur de moteur de serrure/contacteur de porte passager entrouverte. Vérifier le circuit de masse à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert du contacteur de porte passager entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte du passager entrouverte. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE. Connecter un fil de pontage entre les circuits de détection et de masse. Le DRBIII® affiche-t-il CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE : FERME ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage/contacteur de porte du passager entrouverte selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

***CIRCUIT OUVERT DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du PDM. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte du passager entrouverte. Mesurer la résistance du circuit de détection. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de porte du passager selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur de porte du passager entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

Symptôme :

***COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

MOTEUR DE VERROUILLAGE/CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE

MODULE DE PORTE DU PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte du passager entrouverte. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE. L'état du contacteur passe-t-il de FERME à OUVERT ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage/contacteur de porte du passager entrouverte selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du PDM. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte du passager entrouverte. Vérifier le circuit de détection à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection de contacteur de porte passager entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de porte du passager selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*CIRCUIT OUVERT DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE

CAUSES POSSIBLES

BCM NE REPONDANT PAS A L'ENTREE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE OUVERTE

PANNE INTERNE DU MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ouvrir la porte arrière droite. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE OUVERTE. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de porte arrière droite entrouverte. Vérifier le circuit de masse à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de porte arrière droite entrouverte. Connecter un fil de pontage entre les circuits de détection et de masse. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE OUVERTE. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière droite entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

PORTE ENTROUVERTE

*CIRCUIT OUVERT DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de porte arrière droite entrouverte. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit de détection. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur d'avertissement de porte arrière droite ouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE**

CAUSES POSSIBLES

MOTEUR DE VERROUILLAGE/CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE

PANNE INTERNE DU MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE OUVERTE. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière droite ouverte. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE OUVERTE. L'état du contacteur passe-t-il de FERME à OUVERT ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière droite entrouverte selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du BCM. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de verrouillage/contacteur de porte arrière droite ouverte. Vérifier le circuit de détection à l'aide d'une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de détection du contacteur de porte arrière droite entrouverte en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

Symptôme :
CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis, lors du fonctionnement du siège chauffé.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé dès que le module de siège chauffant perd la sortie de l'élément chauffant du siège.

CAUSES POSSIBLES
CODE DE DEFAULT PRESENT
COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DANS LE SYSTEME DE CHAUFFAGE DU SIEGE CONDUCTEUR
CIRCUIT D'ENTRAINEUR B (+) DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION
COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT A LA TENSION
CIRCUIT DE MASSE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION
COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION DANS LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DU SIEGE CHAUFFANT
CIRCUIT OUVERT DE COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR
CIRCUIT OUVERT DE RECHAUFFEUR DE DOSSIER DE SIEGE DU CONDUCTEUR
CIRCUIT OUVERT DANS LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DU SIEGE CHAUFFANT
CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE CONDUCTEUR
CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR B (+) DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE CONDUCTEUR

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effacer les codes de défaut avec le DRBIII®. Démarrer le moteur. Mettre en fonction le dispositif de chauffage du siège conducteur et le faire fonctionner dans les deux gammes de températures. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut CIRCUIT DE SORTIE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE CONDUCTEUR OUVERT/EN COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE réapparaît-il ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Les conditions de mémorisation du code ne sont pas présentes actuellement. Utiliser les schémas de câblage comme référence et inspecter le câblage et les connecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
2	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège. Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Mesurer la résistance totale du circuit de chauffage du siège du conducteur entre les circuits entraîneur B(+) et de masse du dispositif de chauffage du siège du conducteur dans le connecteur C2 de l'HSM. La résistance est-elle inférieure à 50 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège. Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit entraîneur B(+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur. Une tension QUELCONQUE est-elle présente sur le circuit entraîneur B(+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit entraîneur B(+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur. Tension QUELCONQUE sur le circuit entraîneur B (+) de chauffage du siège du conducteur ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur en court-circuit à la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du dossier du siège chauffé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du conducteur. Une tension QUELCONQUE est-elle présente sur le circuit de masse du dispositif de chauffage du siège conducteur ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer le coussin de siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous
6	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Débrancher le connecteur vert à 2 voies du dossier de siège chauffant du conducteur. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du conducteur. Une tension QUELCONQUE est-elle présente sur le circuit de masse du dispositif de chauffage du siège conducteur ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du conducteur en court-circuit vers la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p> <p>Non → Réparer le circuit entraîneur du dispositif de chauffage du siège du conducteur en court-circuit vers la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance de l'ELEMENT CHAUFFANT DU COUSSIN DE SIEGE. Connecter un fil au circuit entraîneur du siège chauffant (côté coussin) et l'autre fil au circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur (côté coussin) dans le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 3 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Remplacer le coussin/rembourrage du siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Débrancher le connecteur vert à 2 voies du dossier de siège chauffant du conducteur. Mesurer la résistance de l'ELEMENT CHAUFFANT DU DOSSIER DE SIEGE. Connecter un fil au circuit entraîneur du siège chauffant (côté dossier) et l'autre fil au circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du conducteur (côté dossier) dans le connecteur à 2 voies du siège chauffant du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 3 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer le dossier de siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
9	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Débrancher le connecteur vert à 2 voies du dossier de siège chauffant du conducteur. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur du siège chauffant entre le connecteur à 2 voies du dossier du siège chauffant du conducteur (côté faisceau) et le connecteur à 4 voies du coussin du siège chauffant du conducteur (côté faisceau). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur de siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
10	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Débrancher le connecteur vert à 2 voies du dossier de siège chauffant du conducteur. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Mesurer la résistance du circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du conducteur entre le connecteur à 2 voies du dossier du siège (côté faisceau) et le connecteur HSM.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 11</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse du dispositif de chauffage du siège conducteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
11	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur entre le connecteur C2 du HSM et le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du conducteur (côté faisceau).</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur B (+) du dispositif de chauffage de siège conducteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis, lors du fonctionnement du siège chauffé.

Condition de mémorisation : Cette situation s'établit dès que le module de siège chauffant détecte une sortie en court-circuit à la masse.

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAUT PRESENT

CIRCUIT DE L'ENTRAINEUR B (+) DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE DU CONDUCTEUR

CIRCUIT D'ENTRAINEUR B (+) DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COUSSIN DE SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE
MODULE DE SIEGE CHAUFFE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effacer les codes de défaut avec le DRBIII®. Démarrer le moteur. Mettre en fonction le dispositif de chauffage du siège conducteur et le faire fonctionner dans les deux gammes de températures. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut CIRCUIT DE SORTIE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE réapparaît-il ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Les conditions de mémorisation du code ne sont pas présentes actuellement. Utiliser les schémas de câblage comme référence et inspecter le câblage et les connecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner : Caisse, Module de siège à mémoire, Effacer les codes. Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Démarrer le moteur. Mettre en fonction le dispositif de chauffage du siège conducteur et le faire fonctionner dans les deux gammes de températures. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il toujours Sortie du module de siège chauffant en court-circuit à la masse ?</p> <p>Oui → Aller à 3 Non → Aller à 5</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur au circuit de masse du dispositif de chauffage du siège dans le connecteur C2 du HSM. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre le circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur et le circuit de masse du dispositif de chauffage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE. Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur B(+) de chauffage du siège du conducteur vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE. Non → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Mettre le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance du connecteur du coussin du siège du conducteur (côté coussin) à la masse. La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le coussin du siège chauffant du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

Symptôme :
THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis, lors du fonctionnement du siège chauffé.

Condition de mémorisation : Cette situation s'établit dès que le module de siège chauffant détecte une valeur supérieure à la valeur mémorisée en EEPROM.

CAUSES POSSIBLES
COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR
CIRCUIT D'ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE
CIRCUIT D'ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT AVEC L'ALIMENTATION 5 V
CIRCUIT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DU SIEGE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
MODULE DE SIEGE CHAUFFE - CAPTEUR COURT-CIRCUITE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur.</p> <p>Mesurer la résistance entre le circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège et le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur au connecteur du coussin du siège chauffant (côté coussin).</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 800 ohms à la température ambiante ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur court-circuité du revêtement de coussin du siège chauffant.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous

THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur et la masse. La tension est-elle supérieure à 5,5V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la batterie dans le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur et la masse. Présence d'une tension sur le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit entre le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur et le circuit d'alimentation 5 V. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

Symptôme :
THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis, lors du fonctionnement du siège chauffé.

Condition de mémorisation : Cette situation s'établit dès que le module de siège chauffant détecte une valeur inférieure à la valeur mémorisée en EEPROM.

CAUSES POSSIBLES
CAPTEUR OUVERT DE COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT D'ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU CONDUCTEUR
CAPTEUR DEFECTUEUX DE COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR
CIRCUIT D'ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE CONDUCTEUR OUVERT
CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE
MODULE DE SIEGE CHAUFFE
MODULE DE SIEGE CHAUFFE - CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION 5V

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège et la masse. La tension est-elle inférieure à 4,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3</p>	Tous

THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège entre le connecteur du module de siège chauffant et le connecteur du coussin du siège chauffant du conducteur (côté faisceau). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de siège chauffé - circuit d'alimentation 5V ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance entre le circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège et le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur au connecteur du coussin du siège chauffant (côté coussin). La résistance est-elle supérieure à 70 000 (70K) ohms à température ambiante ?</p> <p>Oui → Remplacer le coussin de siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance entre le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur (côté faisceau) et la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

THERMISTANCE GAUCHE RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance entre le circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur (côté coussin) et la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le coussin de siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit d'entrée du capteur de température du siège du conducteur entre le connecteur du module de siège chauffant et le connecteur du coussin du siège chauffant du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entrée du capteur de température du siège conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

**CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR
LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

**CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT
DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER**

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis, lors du fonctionnement du siège chauffé.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé dès que le module de siège chauffant perd la sortie de l'élément chauffant du siège.

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAULT PRESENT

SYSTEME DE CHAUFFAGE DU SIEGE PASSAGER EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION
CIRCUIT D'ENTRAINEUR B (+) DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE PASSAGER EN
COURT-CIRCUIT A LA TENSION

COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT A LA TENSION

CIRCUIT DE MASSE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE PASSAGER EN COURT-
CIRCUIT VERS LA TENSION

COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION DANS LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DU SIEGE CHAUF-
FANT

CIRCUIT OUVERT DE COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER

CIRCUIT OUVERT DE RECHAUFFEUR DE DOSSIER DE SIEGE DU PASSAGER

CIRCUIT OUVERT DANS LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DU SIEGE CHAUFFANT

CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE PASSAGER

CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR B (+) DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE PASSA-
GER

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effacer les codes de défaut avec le DRBIII®. Démarrer le moteur. Mettre en fonction le dispositif de chauffage du siège du passager et le faire fonctionner dans les deux gammes de températures. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut CIRCUIT DE SORTIE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE PASSAGER OUVERT/EN COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE réapparaît-il ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Les conditions de mémorisation du code ne sont pas présentes actuellement. Utiliser les schémas de câblage comme référence et inspecter le câblage et les connecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
2	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège. Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Mesurer la résistance totale du système de chauffage du siège du passager entre les circuits entraîneur B (+) et de masse du dispositif de chauffage du siège du passager dans le connecteur C2 de l'HSM. La résistance est-elle inférieure à 50 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège. Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du passager. Une tension est-elle présente sur le circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du passager ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du passager. Une tension est-elle présente sur le circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du passager ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du passager en court-circuit à la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du dossier du siège chauffé du passager. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du passager. Une tension est-elle présente sur le circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du passager ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer le coussin/rembourrage du siège chauffé du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur (vert) à 2 voies du dossier du siège chauffant du passager. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du passager. Une tension est-elle présente sur le circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du passager ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du passager en court-circuit vers la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Réparer le circuit entraîneur du dispositif de chauffage du siège du conducteur en court-circuit vers la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mesurer la résistance de l'ELEMENT CHAUFFANT DU COUSSIN DE SIEGE. Connecter un fil au circuit entraîneur du siège chauffant (côté coussin) et l'autre fil au circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du passager (côté coussin) dans le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. La résistance est-elle inférieure à 2 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Remplacer le coussin/rembourrage du siège chauffé du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Déconnecter le connecteur (vert) à 2 voies du dossier du siège chauffant du passager. Mesurer la résistance de l'ELEMENT CHAUFFANT DU DOSSIER DE SIEGE. Connecter un fil au circuit entraîneur du siège chauffant (côté dossier) et l'autre fil au circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du passager (côté dossier) dans le connecteur à 2 voies du siège chauffant du passager. La résistance est-elle inférieure à 2 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer le dossier de siège chauffé du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
9	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Déconnecter le connecteur (vert) à 2 voies du dossier du siège chauffant du passager. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de siège chauffant entre le connecteur à 2 voies du dossier de siège chauffant du passager (côté faisceau) et le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager (côté faisceau). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur de siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT OU COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
10	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Déconnecter le connecteur (vert) à 2 voies du dossier du siège chauffant du passager. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Mesurer la résistance du circuit de masse du dispositif de chauffage du siège du passager entre le connecteur à 2 voies du dossier de siège (côté faisceau) et le connecteur HSM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 11</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse du dispositif de chauffage du siège passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous
11	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Mesurer la résistance du circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage de siège du passager entre le connecteur C2 du HSM et le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager (côté faisceau). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur B (+) du dispositif de chauffage de siège passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

Symptôme :
COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU CHAUFFEUR DU PASSAGER

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis, lors du fonctionnement du siège chauffé.

Condition de mémorisation : Cette situation s'établit dès que le module de siège chauffant détecte une sortie en court-circuit à la masse.

CAUSES POSSIBLES
CODE DE DEFAUT PRESENT
CIRCUIT D'ENTRAINEUR B (+) DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE PASSAGER EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
MODULE DE SIEGE CHAUFFE
COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
DOSSIER DE SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DANS LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DU SIEGE CHAUFFANT
MODULE DE SIEGE CHAUFFE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effacer les codes de défaut avec le DRBIII®.</p> <p>Démarrer le moteur.</p> <p>Mettre en fonction le dispositif de chauffage du siège du passager et le faire fonctionner dans les deux gammes de températures.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes de défaut.</p> <p>Le code de défaut CIRCUIT DE SORTIE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE PASSAGER EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE réapparaît-il ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Les conditions de mémorisation du code ne sont pas présentes actuellement. Utiliser les schémas de câblage comme référence et inspecter le câblage et les connecteurs.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Au DRBIII®, sélectionner : Caisse, Module de siège à mémoire, Effacer les codes. REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège. Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Démarrer le moteur. Mettre en fonction le dispositif de chauffage du siège du passager et le faire fonctionner dans les deux gammes de températures. Lire les codes de défaut à l'aide du DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il toujours Circuit de sortie du dispositif de chauffage du siège passager en court-circuit à la masse ?</p> <p>Oui → Aller à 3 Non → Aller à 4</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège. Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du passager à la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage du siège du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE. Non → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
4	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège. Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur B (+) du dispositif de chauffage de siège du passager dans le connecteur à la masse du coussin de siège chauffant (côté coussin). La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le coussin de siège chauffé du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE. Non → Aller à 5</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur (vert) à 2 voies du dossier du siège chauffant du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur du siège chauffant dans le connecteur à la masse du dossier du siège chauffant du passager (côté dossier).</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le dossier de siège chauffé du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies (vert) du coussin du siège chauffant du passager.</p> <p>Déconnecter le connecteur (vert) à 2 voies du dossier du siège chauffant du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur du siège chauffant à la masse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'entraîneur du siège chauffant en court-circuit vers la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis, lors du fonctionnement du siège chauffé.

Condition de mémorisation : Cette situation s'établit dès que le module de siège chauffant détecte une valeur supérieure à la valeur mémorisée en EEPROM.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER

CIRCUIT D'ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE

CIRCUIT D'ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU PASSAGER EN COURT-CIRCUIT AVEC L'ALIMENTATION 5V

MODULE DE SIEGE CHAUFFE - CAPTEUR COURT-CIRCUITE

CIRCUIT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DU SIEGE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager.</p> <p>Mesurer la résistance entre le circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège et le circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager au connecteur du coussin de siège chauffant (côté coussin).</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 800 ohms à la température ambiante ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur court-circuité du revêtement de coussin de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager et la masse. La tension est-elle supérieure à 5,5V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la batterie dans le circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager et la masse. Présence d'une tension sur le circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la tension dans le circuit d'entrée du capteur de température de siège du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies (vert) du coussin du siège chauffant du passager. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit ouvert d'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis, lors du fonctionnement du siège chauffé.

Condition de mémorisation : Cette situation s'établit dès que le module de siège chauffant détecte une valeur inférieure à la valeur mémorisée en EEPROM.

CAUSES POSSIBLES

CAPTEUR OUVERT DE COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT D'ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU PASSAGER

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CAPTEUR DE COUSSIN DE SIEGE CHAUFFE DU PASSAGER

CIRCUIT D'ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE PASSAGER OUVERT

MODULE DE SIEGE CHAUFFE

CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE

MODULE DE SIEGE CHAUFFE - CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION 5V

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège et la masse. La tension est-elle inférieure à 4,5V ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur C1 du module de siège chauffé.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège entre le connecteur du module de siège chauffant et le connecteur du coussin du siège chauffant du passager (côté faisceau).</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
3	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager.</p> <p>Mesurer la résistance entre le circuit d'alimentation 5 V du capteur du siège et le circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager au connecteur du coussin de siège chauffant (côté coussin).</p> <p>La résistance est-elle supérieure à 70 000 (70K) ohms à température ambiante ?</p> <p>Oui → Remplacer le coussin de siège chauffé du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de siège chauffé.</p> <p>Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager à la masse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

THERMISTANCE DROITE RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mesurer la résistance entre le circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager et la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le recouvrement de coussin de siège du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>REMARQUE : Lever le siège au maximum pour accéder aux connecteurs. Le HSM se trouve à l'avant du siège. Les connecteurs de chauffage de siège se trouvent à l'arrière du siège.</p> <p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège chauffé. Déconnecter le connecteur à 4 voies du coussin de siège chauffant du passager. Mesurer la résistance du circuit d'entrée du capteur de température du siège du passager entre le connecteur du module de siège chauffant et le connecteur du coussin du siège chauffant du passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de siège chauffé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entrée du capteur de température du siège passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DU DESEMBUEUR ARRIERE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DU DESEMBUEUR ARRIERE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position Marche.

Condition de mémorisation : Le BCM tente d'activer le relais de désembueur arrière et détecte un courant excessif sur le circuit.

CAUSES POSSIBLES

RELAIS DE DESEMBUEUR ARRIERE
BOITE DE JONCTION
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Connecter une lampe d'essai entre les cavités 85 et 86 du connecteur du relais de désembuage arrière. Mettre le contact. Au DRBIII®, actionner le relais de désembuage arrière et observer la lampe d'essai. La lampe clignote-t-elle lorsque le relais est activé ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de désembueur de lunette arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Débrancher et déposer le module de commande de la caisse. Mettre le contact. Mesurer la tension aux cavités 85 et 86 du connecteur du relais. La tension est-elle supérieure à 1,0 volt aux DEUX cavités ? (Remarque: il ne devrait y avoir de tension que dans l'une des deux cavités)</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DU DESEMBUEUR ARRIERE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DU DESEMBUEUR ARRIERE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position Marche.

Condition de mémorisation : La sortie du relais de désembuage arrière du BCM n'a pas la tension de batterie.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
 CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DE DESEMBUEUR ARRIERE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 FUSIBLE No. 2 DU PDC OUVERT
 CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT
 RELAIS DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE
 COMMANDE DU RELAIS DE DESEMBUEUR ARRIERE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 BOITE DE JONCTION
 MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déposer et inspecter le fusible No. 2 du PDC. Le fusible No. 2 du PDC est-il ouvert ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 4</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Abaisser la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Mesurer la résistance des circuits B (+) protégés par fusible vers la masse dans le connecteur du relais de désembuage arrière. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE. Non → Aller à 3</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DU DESEMBUEUR ARRIERE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du désembueur de lunette arrière à la grille de lunette arrière. Déposer de la boîte de jonction le relais de désembuage de la lunette arrière. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de sortie du relais du désembueur arrière au connecteur du désembueur arrière. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie du relais du désembueur de lunette arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Remplacer le fusible No. 2 du PDC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible dans le connecteur du relais de désembueur arrière. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit B (+) protégé par fusible ouvert à partir du fusible No. 2 du PDC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Connecter une lampe d'essai entre les cavités 85 et 86 du connecteur du relais de désembuage arrière. Mettre le contact. Au DRBIII®, actionner le relais de désembuage arrière et observer la lampe d'essai. La lampe clignote-t-elle lorsque le relais est activé ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de désembueur de lunette arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Débrancher et déposer le module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit de commande du relais de désembueur de vitre arrière à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DU DESEMBUEUR ARRIERE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Débrancher et déposer le module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit de commande du relais de désembueur de vitre arrière entre le connecteur du relais et le connecteur Boîte de jonction-BCM dans la boîte de jonction. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

Symptôme :
*NON-FONCTIONNEMENT DES SIEGES CHAUFFANTS SUITE A
UNE ENTREE DU CONTACTEUR DE CLE AU CONTACT

CAUSES POSSIBLES
OBSERVER LE STATUT DU CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT
CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT
BCM-STATUT DE CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT INCORRECT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : la clé doit être dans le contact.</p> <p>Au DRBIII® sélectionner Ordinateur de caisse et ensuite Entrées/sorties et lire l'état du contacteur de clé dans le contact.</p> <p>Le DRB affiche-t-il: CLE DANS LE CONTACT : FERME ?</p> <p>Oui → Essai achevé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du commutateur d'allumage.</p> <p>Connecter un fil de pontage entre le circuit de détection du contacteur de clé dans le contact et le circuit de masse.</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner Ordinateur de caisse, puis Entrées/Sorties et lire l'état du contacteur de clé au contact.</p> <p>Le DRBIII affiche-t-il : Contacteur de clé dans le contact : Fermé ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du commutateur d'allumage.</p> <p>Eteindre toutes les lampes.</p> <p>Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse dans le connecteur du commutateur d'allumage.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE.</p>	Tous

***NON-FONCTIONNEMENT DES SIEGES CHAUFFANTS SUITE A UNE ENTREE DU CONTACTEUR DE CLE AU CONTACT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du commutateur d'allumage. Débrancher le connecteur C1 du faisceau du BCM. Mesurer la résistance du circuit de détection du commutateur de clé dans le contact entre le connecteur du commutateur d'allumage et le connecteur C1 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur de clé dans le contact. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer et programmer le BCM conformément aux instructions d'intervention. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

Symptôme :
***PANNE DE LA GRILLE DE DESEMBUAGE DE LA VITRE ARRIERE**

CAUSES POSSIBLES
CODER DE DEFAT DE RELAS DE DESEMBUAGE ARRIERE
CONDITON INTERMITTENTE
CIRCUIT DE MASSE DU DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE
GRILLE OUVERTE DE DESEMBUEUR DE LUNETTE ARRIERE
SORTIE DU RELAIS DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE OUVERTE
RELAIS DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE
SORTIE DU RELAIS DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
REMPACER LE FUSIBLE DEFECTUEUX
CIRCUIT B(+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT AU RELAIS
SUBSTITUER LE RELAIS
BOITE DE JONCTION
CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE
CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE EN COURT-CIRCUIT A LA TENSION
MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE LA TEMPERATURE PAR ZONE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Lire les codes de défaut de l'Ordinateur de caisse avec le DRBIII®. Des codes de défaut de relais de désembueur de vitre arrière sont-ils présents ? Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs aux codes de défaut du relais de désembueur de vitre arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Presser le commutateur de désembuage arrière et observer la diode. Le témoin s'allume et s'éteint-il lorsque le commutateur est pressé ? Oui → Aller à 3 Non → Aller à 5	Tous

***PANNE DE LA GRILLE DE DESEMBUAGE DE LA VITRE ARRIERE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact et éteindre toutes les lampes. Ouvrir le hayon. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse du désembueur de lunette arrière. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse du désembueur de vitre arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Mettre le contact. Mettre le désembueur de lunette arrière en fonction. Mesurer la tension entre le circuit de sortie du relais de désembueur de vitre arrière à la grille de désembuage sur la lunette arrière et la masse. La tension est-elle supérieure à 12V ?</p> <p>Oui → Réparer l'ouverture dans la grille de désembueur de vitre arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie du relais de désembuage de la lunette arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Mettre le contact. Lire au DRBIII® l'écran d'Entrées/Sorties du COMMUTATEUR DE DESEMBUEUR ARRIERE. Actionner le commutateur du désembueur de lunette arrière et observer le DRB. Le DRBIII® montre-t-il que le commutateur de désembueur de lunette arrière bascule en/hors fonction ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Aller à 12</p>	Tous
6	<p>Déposer et inspecter le fusible No. 2 du PDC. Le fusible No. 2 du PDC est-il ouvert ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Aller à 9</p>	Tous
7	<p>Déposer de la boîte de jonction le relais de désembuage de la lunette arrière. Mesurer la résistance de la bobine de relais du désembueur de vitre arrière dans les cavités 85 et 86. La résistance est-elle entre 50 et 100 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Remplacer le relais du désembueur de vitre arrière et remplacer le fusible n° 2 du PDC si nécessaire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

*PANNE DE LA GRILLE DE DESEMBUAGE DE LA VITRE ARRIERE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	<p>Déconnecter le connecteur du désembueur de vitre arrière à la grille de vitre arrière. Déposer de la boîte de jonction le relais de désembuage de la lunette arrière. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de sortie du relais du désembueur arrière au connecteur du désembueur arrière. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie du relais du désembueur de lunette arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le fusible No. 2 du PDC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible dans le connecteur du relais de désembueur arrière. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le circuit B (+) protégé par fusible ouvert à partir du fusible No. 2 du PDC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de désembuage arrière. Poser un relais en bon état dans le connecteur du relais de désembueur de lunette arrière. Mettre le contact. Vérifier le fonctionnement du désembuage de la lunette arrière. Le fonctionnement est-il correct ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de désembueur de vitre arrière d'origine. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
11	<p>Activer avec le DRBIII® le RELAIS DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie du relais du désembueur de vitre arrière dans le connecteur C1 de la boîte de jonction. La lampe clignote-t-elle lorsque le relais est activé ?</p> <p>Oui → Les causes de la panne ne sont pas présentes. Examiner le faisceau de câblage en cause pour une panne intermittente éventuelle. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PANNE DE LA GRILLE DE DESEMBUAGE DE LA VITRE ARRIERE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
12	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du BCM. Débrancher le connecteur C1 de commande de température. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de désembueur de lunette arrière entre les connecteurs du BCM et de l'AZC. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 13</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du commutateur de désembuage de la lunette arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
13	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du BCM. Débrancher le connecteur C1 de commande de température. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de détection du commutateur du désembueur de lunette arrière. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection du commutateur de désembueur de vitre arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 14</p>	Tous
14	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du BCM. Débrancher le connecteur C1 de commande de température. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit de détection du commutateur de désembueur de vitre arrière et la masse. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de détection du commutateur de désembueur de lunette arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 15</p>	Tous

SYSTEMES CHAUFFES ELECTRIQUEMENT

***PANNE DE LA GRILLE DE DESEMBUAGE DE LA VITRE ARRIERE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
15	<p>REMARQUE : vérifier que le BCM est connecté avant de poursuivre.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur C1 de commande de température.</p> <p>Connecter un fil de pontage entre le circuit de détection du commutateur de désembueur de vitre arrière dans le connecteur de commande de température et la masse.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Lire au DRBIII® l'état du COMMUTATEUR DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il COMMUTATEUR DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE : FERME ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC de commande automatique de la température par zone.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DU TEMOIN DU COMMUTATEUR DE DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT PROTEGE PAR FUSIBLE DE SORTIE DU RELAIS DU DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

FUSIBLE No. 11 DE LA BOITE DE JONCTION

CIRCUIT PROTEGE PAR FUSIBLE DE SORTIE DU RELAIS DU DESEMBUEUR DE VITRE ARRIERE OUVERT

BLOC DE COMMANDE DE TEMPERATURE (AZC OU MANUEL)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Inspecter le fusible No. 11 de la boîte de jonction. Le fusible No. 11 de la boîte de jonction est-il ouvert ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du bloc de commande de température. Mesurer la résistance du circuit protégé par fusible de sortie du relais de désembueur de vitre arrière à la masse (à partir du côté sortie du fusible n° 11) La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie du relais du désembueur arrière protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le fusible No. 11 de la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du bloc de commande de température. Déposer le relais de désembuage de la lunette arrière. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Vérifier que le fusible No. 11 de la boîte de jonction est posé. Mesurer la résistance du circuit de sortie protégé par fusible du relais du désembueur de vitre arrière entre la borne de sortie du relais et le connecteur C1 du bloc de commande de température. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc de commande de température (AZC ou manuelle). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie du relais du désembueur arrière protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

Conditions de surveillance : Mettre la clé de contact en position Marche.

Condition de mémorisation : Le BCM détecte un courant excessif sur le circuit de commande du relais des feux antibrouillard.

CAUSES POSSIBLES

RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

COURT-CIRCUIT VERS B (+) SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

PROBLEME INTERNE DU BCM - COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DES FEUX ANTIBROUILLARD

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Poser un relais en bon état à la place du relais de feu antibrouillard. Le système fonctionne-t-il correctement ? Oui → Remplacer le relais des feux antibrouillard. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de commande du relais de feu antibrouillard vers la masse à la boîte de jonction. La tension dépasse-t-elle 1 volt ? Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

Conditions de surveillance : Avec le commutateur d'allumage en fonction.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si aucune tension n'est détectée à la cavité du circuit de commande du relais de feu antibrouillard.

CAUSES POSSIBLES

BOBINE DE RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD COURT-CIRCUITEE
 COURT-CIRCUIT A LA SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD
 RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD MANQUANT
 CIRCUIT B (+) OUVERT
 CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE VERS LE RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD OUVERT
 RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD
 CIRCUIT DE COMMANDE DE RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD OUVERT
 CIRCUIT DE COMMANDE DE RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 COMMANDE DE RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD DU BCM
 FUSIBLE No. 24

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Vérifier le fusible No. 24 de la boîte de jonction. Le fusible No. 24 a-t-il fondu ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 4	Tous
2	Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance aux bornes 85 et 86 de la bobine de relais de feu antibrouillard. La résistance est-elle comprise entre 70 et 80 ohms? Oui → Aller à 3 Non → Remplacer le relais des feux antibrouillard. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTI-BROUILLARD — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour mesurer le circuit de sortie du relais de feu antibrouillard vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 0,5 ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie du relais et remplacer le fusible au besoin. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Vérifier la présence du relais de feu antibrouillard dans la boîte de jonction. Le relais est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Poser le relais manquant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Pour que les résultats de cet essai soient valides, il faut qu'une tension soit présente à la cavité n° 3 du connecteur C5 de la boîte de jonction. Mesurer la tension du circuit B (+) vers le fusible No. 24. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Mesurer les cavités du circuit B (+) protégé par fusible du relais de feu antibrouillard dans la boîte de jonction. La tension dépasse-t-elle 10V aux 2 cavités ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Poser un relais en bon état à la place du relais de feu antibrouillard. Le système fonctionne-t-il correctement ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais des feux antibrouillard. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de commande du relais de feu antibrouillard entre le relais et le module de commande de la caisse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTI-BROUILLARD — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de commande du relais de feu antibrouillard vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 10</p>	Tous
10	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE DETRESSE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE DETRESSE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si le BCM tente d'actionner les feux de détresse et détecte un courant excessif.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT INTERNE VERS B (+) DE LA CENTRALE CLIGNOTANTE COMBINEE)

CIRCUIT DE DETECTION DE COMMUTATEUR DES FEUX DE DETRESSE EN COURT-CIRCUIT VERS B(+)

CIRCUIT DES FEUX DE DETRESSE DU BCM EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer la centrale clignotante combinée de la boîte de jonction. Effacer les codes de défaut du BCM avec le DRBIII®. Appuyer sur la touche Panique de la télécommande ou déclencher l'alarme antivol. Au DRB, lire à nouveau les codes de défaut du BCM. Le code "Court-circuit haut du relais des feux de détresse" est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer la centrale clignotante combinée. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Déposer la centrale clignotante combinée de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Utiliser un voltmètre pour sonder la cavité 9 du circuit de détection du commutateur des feux de détresse vers la masse à la douille de la centrale clignotante combinée de la boîte de jonction. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de détection du commutateur des feux de détresse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est mémorisé si le BCM détecte une tension de plus de 4,8 V sur le circuit MUX.

CAUSES POSSIBLES

TENSION DU CIRCUIT MULTIPLEXE DES PROJECTEURS SUPERIEURE A 4,9V)
CIRCUIT MULTIPLEXE OUVERT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS
CIRCUIT OUVERT DE RETOUR DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS
CIRCUIT MULTIPLEXE DES PROJECTEURS DU BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Mettre le contact. Connecter un fil de pontage entre le circuit MUX et le circuit de retour du commutateur des projecteurs au commutateur multifonction gauche. Au DRBIII®, sous Capteurs de la caisse, lire la tension du commutateur des projecteurs. Le DRB affiche-t-il 0V pour "Commutateur des projecteurs" ?</p> <p>Non → Aller à 2</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit MUX du commutateur des projecteurs entre le connecteur C1 du BCM et celui du commutateur multifonction gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit multiplexé ouvert du commutateur des projecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de retour du commutateur des projecteurs entre le BCM et le commutateur multifonction gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de retour du commutateur des projecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est mémorisé si le BCM détecte une tension de moins de 0,3 V sur le circuit MUX.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT MULTIPLEXE DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS
COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION DU COTE GAUCHE
BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Mettre le contact. Le DRB affiche-t-il 5V pour "Commutateur des projecteurs ?</p> <p>Non → Aller à 2</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit MUX du commutateur des projecteurs entre la masse et le connecteur du commutateur multifonction gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit MUX du commutateur des projecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si le BCM tente d'actionner le relais des feux de route et détecte un courant excessif.

CAUSES POSSIBLES

RELAIS DES FEUX DE ROUTE

COURT-CIRCUIT VERS B (+) SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE

CIRCUIT DE COMMANDE DES FEUX DE ROUTE DU BCM EN COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Remplacer le relais des feux de route par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ? Oui → Remplacer le relais des feux de route. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Déposer le relais des feux de route de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Utiliser un voltmètre pour sonder la cavité 86 du circuit de commande du relais des feux de route vers la masse à la boîte de jonction. La tension est-elle supérieure à 1V ? Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si le BCM tente d'actionner le relais des feux de croisement et détecte un courant excessif.

CAUSES POSSIBLES

RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

CIRCUIT DE COMMANDE DE RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT EN COURT-CIRCUIT AVEC B(+)

CIRCUIT DE COMMANDE DES FEUX DE CROISEMENT DU BCM EN COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remplacer le relais des feux de croisement par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais des feux de croisement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déposer le relais des feux de croisement de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Utiliser un voltmètre pour sonder la cavité 86 du circuit de commande du relais des feux de croisement vers la masse à la boîte de jonction. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme : **COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Ceci détecte l'absence du relais des feux de croisement en surveillant la sortie du relais des feux de croisement du BCM par rapport à la tension de batterie.

CAUSES POSSIBLES
RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT
CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT
CIRCUIT DE COMMANDE DE RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE
COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DANS LE CIRCUIT DE COMMANDE DES FEUX DE CROISEMENT DU BCM
ABSENCE DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Remplacer le relais des feux de croisement par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ? Oui → Remplacer le relais des feux de croisement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Vérifier la présence du relais dans la boîte de jonction. Le relais est-il présent ? Oui → Aller à 3 Non → Poser le relais correct. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Cet essai est valide uniquement en cas de présence de tension à la cavité n° 1 du connecteur C5 de la boîte de jonction.</p> <p>Mesurer la tension des circuits B (+) protégés par fusible vers les cavités n° 30 et 85 du relais des feux de croisement.</p> <p>La tension dépasse-t-elle 10V aux 2 cavités ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Déposer le relais des feux de croisement de la boîte de jonction.</p> <p>Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction.</p> <p>Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de commande du relais des feux de stationnement entre la cavité n° 86 du relais et la cavité n° 4 du connecteur du module de commande de la caisse de la boîte de jonction.</p> <p>La résistance était-elle inférieure à 5 ohms?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction.</p> <p>Déposer le relais de feux de croisement de la boîte de jonction.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit de commande de relais de feux de croisement.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si le BCM tente d'actionner le relais des feux de stationnement et détecte un courant excessif sur le circuit de commande.

CAUSES POSSIBLES

RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

CIRCUIT DE COMMANDE DES FEUX DE STATIONNEMENT DU BCM EN COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE

COURT-CIRCUIT VERS B (+) SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Poser un relais en bon état à la place du relais de feux de stationnement. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ? Oui → Remplacer le relais de feux de stationnement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Déposer le relais de feux de stationnement de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Utiliser un voltmètre pour sonder la cavité n° 86 du circuit de commande du relais des feux de stationnement vers la masse à la boîte de jonction. La tension est-elle supérieure à 1V ? Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si le BCM détecte un courant excessif sur le circuit de commande du relais des feux de stationnement.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DE FEUX DE STATIONNEMENT EN COURT-CIRCUIT
 ABSENCE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
 RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
 CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
 B(+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT VERS LE RELAIS DE FEUX DE STATIONNEMENT
 CIRCUIT B (+) OUVERT
 COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DANS LE CIRCUIT DE COMMANDE DES FEUX DE STATIONNEMENT DU BCM
 FUSIBLE No. 6

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier le fusible No. 6 de la boîte de jonction. Le fusible No. 6 a-t-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3</p>	Tous
2	<p>Déposer le relais de feux de stationnement de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie du relais des feux de stationnement entre la cavité n° 30 du relais et la masse. Résistance est-elle inférieure à 0,6 ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie du relais et remplacer le fusible au besoin. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Examiner la boîte de jonction pour voir si le relais de feux de stationnement est présent. Le relais est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Poser le relais manquant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Poser un relais en bon état à la place du relais de feux de stationnement. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de feux de stationnement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Déposer le relais de feux de stationnement de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de commande du relais des feux de stationnement entre la cavité n° 86 du relais et la cavité n° 1 du connecteur du module de commande de la caisse de la boîte de jonction. La résistance était-elle inférieure à 5 ohms?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Cet essai est valide uniquement en cas de présence de tension à la cavité n° 1 du connecteur C5 de la boîte de jonction. Mesurer la tension du circuit B (+) vers le fusible No. 6. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Déposer le relais des feux de stationnement de la boîte de jonction. Mesurer les cavités n° 85 et 87 de B (+) protégées par fusible pour le relais des feux de stationnement à la boîte de jonction. La tension dépasse-t-elle 10V aux 2 cavités ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

Conditions de surveillance : Le contact est mis et le fusible IOD est en place.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est mémorisé si le BCM ne détecte aucune tension sur le circuit de commande.

CAUSES POSSIBLES

BOITE DE JONCTION - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE)

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

EXAMINER LE FUSIBLE NO. 27

BOITE DE JONCTION - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Utiliser une lampe d'essai de 12 V connectée à la masse pour sonder la cavité n° 85 du connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
2	<p>Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai de 12 V connectée à 12 V pour sonder la cavité n° 86 du connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. Au DRB, sélectionner Caisse, Ordinateur de caisse, Essais actuateurs. Observer la lampe d'essai en actionnant le relais de feu antibrouillard arrière. La lampe d'essai clignote-t-elle si le relais est activé ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais des feux antibrouillard arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

— (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit entre la masse et la cavité n° 86 du connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de commande du relais de feu antibrouillard arrière entre la cavité n° 86 du connecteur du relais de feu antibrouillard arrière et la cavité n° 13 du connecteur du BCM de la boîte de jonction. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Examiner le fusible No. 27 de la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Vérifier si le circuit d'alimentation B (+) provenant du fusible du PDC est ouvert ou en court-circuit. Si tout est en ordre, remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Couper le contact. Mesurer la résistance entre la masse et la cavité n° 30 du connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit entre la masse et la cavité n° 86 du connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 9</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

— (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>Couper le contact. Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Remplacer le fusible No. 27 de la boîte de jonction par un fusible en bon état. Connecter un fil de pontage entre les cavités 30 et 87 du connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. Examiner le fusible No. 27 de la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Vérifier si le circuit de sortie du relais de feu antibrouillard est en court-circuit à la masse. Si tout est en ordre, remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le relais des feux antibrouillard arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

Conditions de surveillance : Le contact est mis et le fusible IOD est en place.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si le BCM tente d'actionner le relais des feux antibrouillard arrière et détecte un courant excessif sur le circuit de commande.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE

BOITE DE JONCTION - COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD ARRIERE

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Mettre le contact. Mesurer la tension sur le circuit de commande du relais de feu antibrouillard arrière (cavité n° 86) dans le connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le relais des feux antibrouillard arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Mettre le contact. Mesurer la tension sur le circuit de commande du relais de feu antibrouillard arrière (cavité n° 86) dans le connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Liste des symptômes :

- *LES PROJECTEURS AUTOMATIQUES NE S'ETEIGNENT PAS**
- *LES PROJECTEURS AUTOMATIQUES NE S'ALLUMENT PAS**

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. Intitulé des essais : *LES PROJECTEURS AUTOMATIQUES NE S'ETEIGNENT PAS.

CAUSES POSSIBLES

FONCTIONNEMENT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS
CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE LUMINOSITE DES PROJECTEURS AUTOMATIQUES
CIRCUIT OUVERT DE SIGNAL DE CAPTEUR ULTRALIGHT
CIRCUIT OUVERT DE DETECTION ULTRALIGHT DU BCM
COURT-CIRCUIT DANS LE CAPTEUR DES PROJECTEURS AUTOMATIQUES
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DU CIRCUIT DE SIGNAL DU CAPTEUR ULTRALIGHT
COURT-CIRCUIT DANS LE CIRCUIT DE DETECTION ULTRALIGHT DU BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire au DRBIII® la TENSION DE LA DETECTION DES PROJECTEURS AUTOMATIQUES sous capteurs tout en passant une lampe d'atelier sur le capteur de luminosité des projecteurs automatiques, puis en couvrant celui-ci. La tension de la détection des projecteurs automatiques doit passer de 0,0 à 5,0 V lors de la commutation.</p> <p>A. Tension normale Aller à 2</p> <p>B. La tension reste supérieure à 4,8V. Aller à 3</p> <p>C. La tension reste inférieure à 0,5V. Aller à 7</p>	Tous
2	<p>Sélectionner Capteurs de caisse au DRBIII® et lire la TENSION DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS. Déplacer le commutateur des projecteurs dans les différents modes et comparer les valeurs aux valeurs affichées. Commutateur des projecteurs HORS FONCTION 4,4 VOLTS Feux de stationnement EN FONCTION 3,2 VOLTS Projecteurs EN FONCTION 2,0 VOLTS Allumage automatique des projecteurs EN FONCTION 0,6 VOLT Les valeurs sur le DRB concordent-elles ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le commutateur multifonction gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

*LES PROJECTEURS AUTOMATIQUES NE S'ETEIGNENT PAS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Sélectionner Capteurs de caisse au DRBIII® et lire la TENSION DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS.</p> <p>Déplacer le commutateur des projecteurs dans les différents modes et comparer les valeurs aux valeurs affichées. Commutateur des projecteurs HORS FONCTION 4,4 VOLTS Feux de stationnement EN FONCTION 3,2 VOLTS Projecteurs EN FONCTION 2,0 VOLTS Allumage automatique des projecteurs EN FONCTION 0,6 VOLT</p> <p>Les valeurs sur le DRB concordent-elles ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le commutateur multifonction gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Débrancher le connecteur à 4 voies du capteur de luminosité des projecteurs automatiques/diode de l'antivol.</p> <p>Connecter un fil de pontage entre le circuit de signal et le circuit de retour du capteur ultralight.</p> <p>Au DRBIII®, sous Capteurs, lire la tension du capteur des projecteurs automatiques. Le DRBIII® affiche-t-il une tension du capteur des projecteurs automatiques inférieure à 0,5 volt ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble capteur de luminosité des projecteurs automatiques/diode antivol. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur à 4 voies du capteur de luminosité des projecteurs automatiques.</p> <p>Déconnecter le connecteur C2 du BCM.</p> <p>Utiliser un ohmmètre pour mesurer le circuit de détection ultralight entre le connecteur à 4 voies du capteur de luminosité des projecteurs automatiques et le connecteur C2 du BCM.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de signal du capteur Ultralight. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Sélectionner Capteurs de caisse au DRBIII® et lire la TENSION DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS.</p> <p>Déplacer le commutateur des projecteurs dans les différents modes et comparer les valeurs aux valeurs affichées. Commutateur des projecteurs HORS FONCTION 4,4 VOLTS Feux de stationnement EN FONCTION 3,2 VOLTS Projecteurs EN FONCTION 2,0 VOLTS Allumage automatique des projecteurs EN FONCTION 0,6 VOLT</p> <p>Les valeurs sur le DRB concordent-elles ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Remplacer le commutateur multifonction gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***LES PROJECTEURS AUTOMATIQUES NE S'ETEIGNENT PAS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	<p>Débrancher le connecteur à 4 voies du capteur de luminosité des projecteurs automatiques/diode de l'antivol.</p> <p>Au DRBIII®, sous Capteurs, lire la tension du capteur des projecteurs automatiques. Le DRB III affiche-t-il une tension du capteur de projecteurs auto supérieure à 4,8V ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble capteur de luminosité des projecteurs automatiques/diode antivol. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 9</p>	Tous
9	<p>Débrancher le connecteur à 4 voies du capteur de luminosité des projecteurs automatiques.</p> <p>Déconnecter le connecteur C2 du BCM.</p> <p>Utiliser un ohmmètre pour mesurer le circuit de signal de détection ultralight entre le connecteur à 4 voies du capteur de luminosité des projecteurs automatiques et la masse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse du circuit du signal du capteur Ultralight. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 10</p>	Tous
10	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme : *PANNE D'AVERTISSEUR OPTIQUE

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE DE LA BOITE DE JONCTION
COMMUTATEUR MULTIFONCTION DU COTE GAUCHE
CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE VERS LE COMMUTATEUR MULTIFONCTION DU COTE GAUCHE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Les projecteurs de feux de route doivent être opérationnels pour que les résultats de cet essai soient valides.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du commutateur multifonction gauche.</p> <p>Mesurer la tension du circuit de commande du relais des feux de route dans le connecteur du commutateur multifonction gauche.</p> <p>La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche.</p> <p>Débrancher le connecteur C3 du faisceau de la boîte de jonction.</p> <p>Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit de commande de relais de feux de route entre le connecteur du commutateur multifonction gauche et le connecteur C3 de la boîte de jonction.</p> <p>La résistance était-elle inférieure à 5 ohms?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert dans le circuit de commande du relais des feux de route.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*LES FEUX ANTIBROUILLARD NE S'ETEIGNENT PAS

CAUSES POSSIBLES

RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

BOITE DE JONCTION

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DANS LE CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX ANTIBROUILLARD

CIRCUIT OUVERT/COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DES FEUX ANTIBROUILLARD

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du commutateur de feu antibrouillard en mettant en/hors fonction le commutateur de feu antibrouillard. L'état du commutateur change-t-il ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
2	<p>Poser un relais en bon état à la place du relais de feu antibrouillard. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais des feux antibrouillard. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Débrancher le connecteur C2 du faisceau de la boîte de jonction. Les feux antibrouillard se coupent-ils ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de sortie du relais. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>S'il est branché, débrancher le connecteur du commutateur multifonction gauche. Débrancher le connecteur C2 du BCM. Mesurer le circuit de détection du commutateur des feux antibrouillard vers la masse au connecteur du commutateur multifonction gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse dans le circuit de détection du commutateur des feux antibrouillard. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

*LES FEUX ANTIBROUILLARD NE S'ETEIGNENT PAS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du commutateur de feu antibrouillard en connectant au commutateur multifonction gauche un fil de pontage entre le circuit de détection du commutateur de feu antibrouillard et le circuit de retour du commutateur des projecteurs. L'état du commutateur change-t-il ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*LES FEUX ANTIBROUILLARD NE S'ALLUMENT PAS

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD DE LA BOITE DE JONCTION
COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX ANTI-BROUILLARD

CIRCUIT B (+) OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX ANTI-BROUILLARD

COMMANDE DE RELAIS DE FEU ANTIBROUILLARD DU BCM

CIRCUIT DE DETECTION DE FEU ANTIBROUILLARD DU BCM COURT-CIRCUITE

CIRCUIT OUVERT/COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DES FEUX ANTIBROUILLARD

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE FIL DE SORTIE DU RELAIS DE FEU ANTI-BROUILLARD

FUSIBLE No. 24

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du commutateur de feu antibrouillard en mettant en et hors tension le commutateur de feu antibrouillard. L'état du commutateur change-t-il ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
2	<p>Vérifier le fusible No. 24 de la boîte de jonction. Le fusible No. 24 a-t-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
3	<p>Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie du relais des feux antibrouillard entre la cavité n° 87 du relais et la masse. La résistance est-elle inférieure à 0,5 ohms?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

*LES FEUX ANTIBROUILLARD NE S'ALLUMENT PAS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Débrancher le connecteur C2 de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie du relais des feux antibrouillard entre la cavité n° 87 du relais et la masse. La résistance est-elle inférieure à 0,5 ohms?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le court-circuit à la masse dans le fil de sortie du relais et remplacer le fusible si nécessaire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Pour que les résultats de cet essai soient valides, une tension doit être présente à la cavité 3 du connecteur C5 de la boîte de jonction. Mesurer la tension du circuit B (+) vers le fusible No. 24. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Poser un relais en bon état à la place du relais de feu antibrouillard. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de feu antibrouillard. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Déposer le relais de feu antibrouillard de la boîte de jonction. Débrancher un connecteur d'ampoule des feux antibrouillard. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit de sortie du relais de feu antibrouillard entre la cavité 87 du relais et le connecteur d'ampoule du feu antibrouillard. La résistance est-elle inférieure à 0,5 ohms?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie du relais des feux antibrouillard. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
8	<p>Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de commande du relais des feux antibrouillard entre la cavité n° 86 du relais et la cavité n° 2 du connecteur du module de commande de la caisse de la boîte de jonction. La résistance était-elle inférieure à 5 ohms?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***LES FEUX ANTIBROUILLARD NE S'ALLUMENT PAS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>Déposer le relais des feux antibrouillard de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour sonder la cavité n° 86 du circuit de commande du relais des feux antibrouillard vers la masse à la boîte de jonction. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 10</p>	Tous
10	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
11	<p>Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Au DRBIII®, sous Entrées/sorties de la caisse, lire l'état du commutateur des feux antibrouillard en connectant un fil de pontage entre les circuits de détection du commutateur des feux antibrouillard et de retour du commutateur des projecteurs au niveau du connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. L'état du commutateur change-t-il ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 12</p>	Tous
12	<p>S'il est branché, débrancher le connecteur du commutateur multifonction gauche. Débrancher le connecteur C2 du BCM. Mesurer le circuit de détection du commutateur de feu antibrouillard à la masse au connecteur du commutateur multifonction gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse du circuit de détection du commutateur des feux antibrouillard. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 13</p>	Tous
13	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :

***LES PROJECTEURS DES FEUX DE ROUTE NE S'ETEIGNENT PAS**

CAUSES POSSIBLES
FIL DE COMMANDE DE RELAIS DE FEUX DE ROUTE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
COMMANDE DE FEUX DE ROUTE DE LA BOITE DE JONCTION EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
CIRCUIT DE CLIGNOTEMENT POUR DEPASSEMENT DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION GAUCHE
CIRCUIT DE DETECTION DE FEUX DE ROUTE DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION GAUCHE COURT-CIRCUITE
COURT-CIRCUIT DE LA SORTIE DU RELAIS DE FEUX DE ROUTE AVEC LE CIRCUIT B (+)
RELAIS DES FEUX DE ROUTE
COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX DE ROUTE
PANNE DU BCM - COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX DE ROUTE
COMMANDE DU RELAIS DE FEUX DE ROUTE DU BCM COURT-CIRCUITEE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Au DRBIII®, sous Entrées/sorties de la caisse, lire l'état du commutateur des feux de route en mettant ce commutateur En et Hors fonction. L'état du commutateur des feux de route a-t-il changé ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 7	Tous
2	Remplacer le relais des feux de route par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ? Oui → Remplacer le relais des feux de route. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3	Tous
3	Déposer le relais des feux de route de la boîte de jonction. Les feux de route sont-ils toujours allumés ? Oui → Réparer le court-circuit à la tension dans la sortie du relais des feux de route. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 4	Tous

***LES PROJECTEURS DES FEUX DE ROUTE NE S'ETEIGNENT PAS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Déposer le relais des feux de route de la boîte de jonction. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de commande du relais de feux de route à la masse au connecteur du relais. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Mesurer la résistance du circuit de commande de relais de feux de route entre le connecteur du relais et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Déconnecter le connecteur C3 de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de commande de relais de feux de route entre le connecteur du relais et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le fil de commande de relais de feux de route en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Les feux de route s'éteignent-ils ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>S'il est branché, débrancher le connecteur du commutateur multifonction gauche. Débrancher le connecteur C2 du BCM. Mesurer le circuit de détection du commutateur des feux de route vers la masse au connecteur du commutateur multifonction gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de détection du commutateur des feux de route. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :

***LES PROJECTEURS DES FEUX DE ROUTE NE S'ALLUMENT PAS**

CAUSES POSSIBLES
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE
CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE
CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
RELAIS DES FEUX DE ROUTE
FUSIBLES
CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX DE ROUTE
CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE
CIRCUIT DE COMMANDE DES FEUX DE ROUTE DU BCM
CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX DE ROUTE DU BCM
PONTER LE CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX DE ROUTE VERS LA MASSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état du commutateur de feux de route en mettant en/hors fonction le commutateur de feux de route. L'état du commutateur des feux de route a-t-il changé ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 9	Tous
2	Vérifier les fusibles No. 3 et 16 de la boîte de jonction. Les fusibles ont-ils fondu ? Oui → Aller à 3 Non → Aller à 4	Tous
3	Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie protégé par fusible du relais des feux de route entre le fusible n° 3, puis le fusible n° 16, et la masse. La résistance est-elle inférieure à 0,4 ohms ? Oui → Réparer le court-circuit à la masse de la sortie protégée par fusible du relais de feux de route et remplacer le fusible si nécessaire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Remplacer le(s) fusible(s). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Remplacer le relais des feux de route par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ? Oui → Remplacer le relais des feux de route. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 5	Tous

***LES PROJECTEURS DES FEUX DE ROUTE NE S'ALLUMENT PAS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Pour que les résultats de cet essai soient valides, une tension doit être présente à la cavité n° 1 du connecteur C5 de la boîte de jonction. Mesurer la tension des circuits B (+) protégés par fusible vers les cavités n° 30 et 85 du relais des feux de route. La tension dépasse-t-elle 10V aux 2 cavités ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Déposer le relais des feux de route de la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit de sortie du relais de feux de route entre la cavité 87 du relais et le fusible n° 16 du feu de route droit, puis le fusible n° 3 du feu de route gauche dans la boîte de jonction. Résistance inférieure à 5,0 ohms entre la cavité n° 87 et les deux fusibles de feu de route ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Déposer le relais des feux de route de la boîte de jonction. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mesurer le circuit de commande du relais des feux de route entre la cavité du relais et le connecteur du module de commande de la caisse de la boîte de jonction. La résistance était-elle inférieure à 5 ohms?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Au DRBIII®, sous Entrées/sorties de la caisse, lire l'état du commutateur des feux de route en connectant un fil de pontage entre le circuit de détection du commutateur des feux de route et la masse. L'état du commutateur des feux de route a-t-il changé ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 10</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

*LES PROJECTEURS DES FEUX DE ROUTE NE S'ALLUMENT PAS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
10	<p>S'il est branché, débrancher le connecteur du commutateur multifonction gauche. Débrancher le connecteur C2 du BCM. Sonder le circuit de détection du commutateur des feux de route entre le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche et le connecteur C2 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du commutateur des feux de route. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LES PROJECTEURS DES FEUX DE CROISEMENT NE S'ETEIGNENT PAS**

CAUSES POSSIBLES

RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

COURT-CIRCUIT DANS LA SORTIE B (+) DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

FONCTIONNEMENT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

BCM - LES FEUX DE CROISEMENT NE S'ETEIGNENT PAS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, sous Capteurs de la caisse, lire la tension du commutateur des projecteurs. Déplacer le commutateur des projecteurs dans les différents modes et comparer les valeurs aux valeurs affichées. Commutateur des projecteurs HORS FONCTION 4,4 VOLTS Feux de stationnement EN FONCTION 3,2 VOLTS Projecteurs EN FONCTION 2,0 VOLTS Allumage automatique des projecteurs EN FONCTION 0,6 VOLT Les valeurs sur le DRB concordent-elles ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Remplacer le relais des feux de croisement par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais des feux de croisement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Déposer le relais de feux de croisement de la boîte de jonction. Les lampes s'éteignent-elles ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit de sortie du relais des feux de croisement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Reposer le relais de feux de croisement s'il a été déposé auparavant. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Les projecteurs des feux de croisement s'éteignent-ils ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

***LES PROJECTEURS DES FEUX DE CROISEMENT NE S'ETEIGNENT PAS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LES PROJECTEURS DES FEUX DE CROISEMENT NE S'ALLUMENT PAS**

CAUSES POSSIBLES

FONCTIONNEMENT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

FUSIBLE

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT

BCM - PANNE DU CIRCUIT MULTIPLEXE DES PROJECTEURS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Vérifier les fusibles No. 14 et 15 de la boîte de jonction. Y a-t-il un (ou les deux) fusible(s) fondu(s) ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3	Tous
2	Déposer le relais des feux de croisement de la boîte de jonction. Déposer les fusibles No. 14 et 15 des feux de croisement. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie du relais des feux de croisement entre la cavité n° 87 du relais et la masse. La résistance est-elle inférieure à 0,4 ohms ? Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie du relais et remplacer le fusible au besoin. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Remplacer le fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Sélectionner Capteurs de caisse au DRBIII® et lire la TENSION DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS. Déplacer le commutateur des projecteurs dans les différents modes et comparer les valeurs aux valeurs affichées. Commutateur des projecteurs HORS FONCTION 4,4 VOLTS Feux de stationnement EN FONCTION 3,2 VOLTS Projecteurs EN FONCTION 2,0 VOLTS Allumage automatique des projecteurs EN FONCTION 0,6 VOLT Les valeurs sur le DRB concordent-elles ? Oui → Aller à 4 Non → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Remplacer le relais des feux de croisement par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ? Oui → Remplacer le relais des feux de croisement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 5	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

*LES PROJECTEURS DES FEUX DE CROISEMENT NE S'ALLUMENT PAS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Déposer le relais des feux de croisement de la boîte de jonction. Les fusibles n° 14 et 15 doivent être présents dans la boîte de jonction. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie du relais des feux de croisement entre la cavité n° 87 et les connecteurs du module des feux avant des côtés droit ou gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*LES FEUX DE STATIONNEMENT NE S'ETEIGNENT PAS

CAUSES POSSIBLES

FONCTIONNEMENT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

COURT-CIRCUIT VERS B (+) SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DES FEUX DE STATIONNEMENT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

CIRCUIT DE COMMANDE DES FEUX DE STATIONNEMENT DU BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, sous Capteurs de la caisse, lire la tension du commutateur des projecteurs. Déplacer le commutateur des projecteurs dans les différents modes et comparer les valeurs aux valeurs affichées. Commutateur des projecteurs HORS FONCTION 4,4 VOLTS Feux de stationnement EN FONCTION 3,2 VOLTS Projecteurs EN FONCTION 2,0 VOLTS Allumage automatique des projecteurs EN FONCTION 0,6 VOLT Les valeurs sur le DRB concordent-elles ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Remplacer le relais des feux de stationnement par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de feux de stationnement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Déposer le relais de feux de stationnement de la boîte de jonction. Les lampes s'éteignent-elles ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le court-circuit à la batterie dans le circuit de sortie du relais des feux de stationnement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Reposer le relais des feux de stationnement s'il avait été déposé. Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Les feux de stationnement s'éteignent-ils ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :

*LES FEUX DE STATIONNEMENT NE S'ALLUMENT PAS

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAULT DU BCM
 FONCTIONNEMENT DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS
 RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
 CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DES FEUX DE STATIONNEMENT
 BCM - PANNE DU CIRCUIT MULTIPLEXE DES PROJECTEURS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Vérifier la présence de codes de défaut avec le DRBIII®. Y-a-t-il un (ou plusieurs) code(s) mémorisé(s) ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes et effectuer l'essai correspondant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Au DRBIII®, sous Capteurs de la caisse, lire la tension du commutateur des projecteurs. Déplacer le commutateur des projecteurs dans les différents modes et comparer les valeurs aux valeurs affichées. Commutateur des projecteurs HORS FONCTION 4,4 VOLTS Feux de stationnement EN FONCTION 3,2 VOLTS Projecteurs EN FONCTION 2,0 VOLTS Allumage automatique des projecteurs EN FONCTION 0,6 VOLT Les valeurs sur le DRB concordent-elles ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Remplacer le relais des feux de stationnement par un relais en bon état. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de feux de stationnement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Déposer le relais de feux de stationnement de la boîte de jonction. Débrancher le connecteur de module d'éclairage concerné. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie du relais des feux de stationnement entre la cavité n° 30 du relais et le connecteur du module de feux concerné. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie des feux de stationnement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***LES FEUX DE STATIONNEMENT NE S'ALLUMENT PAS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :
***LES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE NE S'ALLUMENT PAS**

CAUSES POSSIBLES
LIRE LES CODES DE DEFAULT DU BCM
VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION DU COTE GAUCHE
RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE
BOITE DE JONCTION - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU RE- LAIS DE FEU ANTIBROUILLARD ARRIERE
COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX AN- TIBROUILLARD ARRIERE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. Vérifier la présence de codes de défaut avec le DRBIII®. Y-a-t-il un (ou plusieurs) code(s) mémorisé(s) ? Oui → Se référer à la liste des symptômes et effectuer l'essai correspon- dant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Mettre le commutateur multifonction du côté gauche en position Hors fonction. Au DRBIII®, sous Capteurs de l'ordinateur de caisse, surveiller la tension du commutateur des projecteurs. Le DRB affiche-t-il une tension d'environ 0,6V ? Oui → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3	Tous
3	Poser un relais de substitution à la place du relais de feu antibrouillard arrière. Remarque : Le commutateur multifonction du côté gauche doit être Hors fonction. Les feux antibrouillard arrière se sont-ils éteints ? Oui → Remplacer le relais des feux antibrouillard arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 4	Tous
4	Couper le contact. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Les feux antibrouillard arrière se sont-ils éteints ? Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 5	Tous

***LES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE NE S'ALLUMENT PAS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Débrancher le connecteur C1 du faisceau de la boîte de jonction. Les feux antibrouillard arrière se sont-ils éteints ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le court-circuit vers la tension dans le circuit de sortie du relais de feu antibrouillard arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE EXTERIEUR

Symptôme :
***LES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE NE S'ETEIGNENT PAS**

CAUSES POSSIBLES
LIRE LES CODES DE DEFAULT DU BCM
VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION DU COTE GAUCHE
BOITE DE JONCTION - CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE
CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE
BOITE DE JONCTION - CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut du BCM. Y-a-t-il un (ou plusieurs) code(s) mémorisé(s) ? Oui → Se référer à la liste des symptômes et effectuer l'essai correspondant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Placer le commutateur multifonction du côté gauche en position de feu antibrouillard arrière. Au DRBIII®, sous Caisse, Ordinateur de caisse, Capteurs, surveiller la tension du commutateur des projecteurs. Le DRB affiche-t-il une tension d'environ 0,6V ? Oui → Aller à 3 Non → Remplacer le commutateur multifonction du côté gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Déposer de la boîte de jonction le relais des feux antibrouillard arrière. Utiliser une lampe d'essai de 12 V connectée à la masse pour sonder la cavité n° 30 du connecteur du relais de feu antibrouillard arrière. La lampe d'essai s'allume-t-elle ? Oui → Aller à 4 Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Poser un relais de substitution à la place du relais de feu antibrouillard arrière. Mettre les feux antibrouillard arrière en fonction. Les feux antibrouillard arrière s'allument-ils ? Oui → Remplacer le relais des feux antibrouillard arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 5	Tous

***LES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE NE S'ETEIGNENT PAS — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Mettre les feux antibrouillard arrière en fonction. Utiliser une lampe d'essai de 12 V connectée à la masse pour sonder le circuit de sortie du relais de feu antibrouillard arrière à la cavité n° 5 du connecteur C1 de la boîte de jonction. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit ouvert de sortie du relais des feux antibrouillard arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Déposer le BCM de la boîte de jonction. Connecter un fil de pontage entre la masse et la cavité n° 13 du connecteur du BCM de la boîte de jonction (côté boîte de jonction). Les feux antibrouillard arrière s'allument quand le fil de jonction est connecté ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
PANNE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Lorsqu'un signal de température d'air extérieur est attendu et non reçu dans le délai maximum autorisé.

CAUSES POSSIBLES
AZC - CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE
PANNE DE TEMPERATURE EXTERIEURE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. Remarque : Le DRB doit pouvoir communiquer avec le BCM pour continuer. Au DRBIII® sélectionner Caisse, Commande automatique de température, Ecran de surveillance, puis Informations sur le bus PCI et observer l'affichage de la température extérieure. La température extérieure correcte est-elle affichée ? Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Se référer à la catégorie Console suspendue et effectuer l'essai du symptôme en rapport avec le capteur de température extérieure. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

PANNE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Lorsqu'un signal de température d'air extérieur est attendu et non reçu dans le délai maximum autorisé.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Mettre en fonction le commutateur de mode de recirculation, attendre 30 secondes, puis le couper. Mettre en fonction le commutateur de mode de climatisation, attendre 30 secondes, puis le couper. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC détecte une valeur de commutateur de soufflerie supérieure à 250 décomptes A/D.

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE MOTEUR DE SOUFFLERIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Si ce code est mémorisé, remplacer le module AZC. Envisager de réparer. Réparer Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC détecte une valeur de commutateur de soufflerie supérieure à 250 décomptes A/D.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Mettre en fonction le commutateur de mode de recirculation, attendre 30 secondes, puis le couper.</p> <p>Mettre en fonction le commutateur de mode de climatisation, attendre 30 secondes, puis le couper.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC détecte une valeur de commutateur de soufflerie inférieure à 5 décomptes A/D.

CAUSES POSSIBLES
COMMUTATEUR DE MOTEUR DE SOUFFLERIE COURT-CIRCUITE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Si ce code est mémorisé, remplacer le module AZC. Envisager de réparer. Réparer Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE SOUFFLERIE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC détecte une valeur de commutateur de soufflerie inférieure à 5 décomptes A/D.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
ERREUR DE SOMME DE CONTROLE D'ETALONNAGE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE D'ETALONNAGE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD est posé après déconnexion de la batterie.

Condition de mémorisation : Cette condition est mémorisée si la somme de contrôle d'étalonnage ne correspond pas à la valeur mémorisée.

CAUSES POSSIBLES	
AZC - ERREUR DE SOMME DE CONTROLE D'ETALONNAGE	

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Si ce code est mémorisé, remplacer le module AZC. Envisager de réparer. Réparer Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE D'ETALONNAGE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE D'ETALONNAGE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD est posé après déconnexion de la batterie.

Condition de mémorisation : Cette condition est mémorisée si la somme de contrôle d'étalonnage ne correspond pas à la valeur mémorisée.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

ERREUR DE CODE DE PAYS (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE CODE DE PAYS (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC ne reçoit pas le message de code de pays dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

PANNE DE CODE DE PAYS

PROGRAMMER LE CODE DE PAYS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Sélectionner Caisse, Ordinateur de caisse et Ecran du module au DRBIII® et observer le code de pays. Comparer le code de pays au VIN. Le code de pays et le VIN concordent-ils ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Programmer le code de pays correct dans le BCM et essayer le véhicule à nouveau. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ERREUR DE CODE DE PAYS (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE CODE DE PAYS (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC ne reçoit pas le message de code de pays dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES
L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
CAPTEUR INFRAROUGE DEFECTUEUX (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR INFRAROUGE DEFECTUEUX (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne peut lire les valeurs du capteur infrarouge et/ou si ces valeurs sortent des normes du décompte des moteurs de volet d'air HVAC.

CAUSES POSSIBLES
AZC - CAPTEUR INFRAROUGE DEFECTUEUX

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Si ce code est mémorisé, remplacer le module AZC. Envisager de réparer. Réparer Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

CAPTEUR INFRAROUGE DEFECTUEUX (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR INFRAROUGE DEFECTUEUX (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne peut lire les valeurs du capteur infrarouge et/ou si ces valeurs sortent des normes du décompte des moteurs de volet d'air HVAC.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme : **ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF)**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas d'impulsions en retour dans les 5 secondes de l'application de la tension de commande.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR B
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR A
COURT-CIRCUIT MUTUEL DES CIRCUITS D'ENTRAINEURS A ET B
PAS DE REACTION DU CIRCUIT DE VOLET D'AIR MELANGE DU CONDUCTEUR DU MODULE AZC
CIRCUIT D'ENTRAINEUR A OUVERT
CIRCUIT D'ENTRAINEUR B OUVERT
MOTEUR DU CIRCUIT DE VOLET D'AIR MELANGE DU CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur B de volet de mélange d'air côté conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur B de volet de mélange d'air côté conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUC- TEUR (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur A de volet de mélange d'air côté conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur A de volet de mélange d'air côté conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre les circuits A et B entraîneur de volet de mélange d'air côté conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit B entraîneur de volet de mélange d'air côté conducteur en court-circuit vers le circuit A entraîneur de volet de mélange d'air côté conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit entraîneur (A) de volet de mélange d'air côté conducteur entre le connecteur C1 du module AZC et le connecteur du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur A de volet d'air mélangé du conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUC- TEUR (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit entraîneur (B) de volet de mélange d'air côté conducteur entre le connecteur C2 du module AZC et le connecteur de moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur B de volet d'air mélangé du conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. S'assurer que le connecteur de faisceau du moteur de volet de mélange d'air côté conducteur est bien connecté à ce moteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre les circuits A et B entraîneur de volet de mélange d'air côté conducteur. La résistance est-elle entre 26 et 46 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le moteur de volet d'air mélangé du conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas d'impulsions en retour dans les 5 secondes de l'application de la tension de commande.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
**PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUC-
TEUR (AZC) (ACTIF)**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

**PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC)
(ACTIF)**

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimen-
tation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course
du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est plus
grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES
LIRE LES CODES DE DEFAUT DU MODULE AZC COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR B COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR A MOTEUR DU CIRCUIT DE VOLET D'AIR MELANGE DU CONDUCTEUR MOTEUR DU CIRCUIT DE VOLET D'AIR MELANGE DU CONDUCTEUR VERIFIER LA TRINGLERIE DE VOLET D'AIR MELANGE MODULE AZC

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut actifs AZC. Le code de défaut Absence de réaction du volet de mélange d'air du conducteur est-il mémorisé ? Oui → Se référer à la catégorie Chauffage et climatisation et effectuer le diagnostic du symptôme Absence de réaction du volet de mélange d'air du conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur B de volet de mélange d'air côté conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur B de volet de mélange d'air côté conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Déconnecter les connecteurs de faisceau C1 et C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur A de volet de mélange d'air côté conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur A de volet de mélange d'air côté conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déposer du véhicule le moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Tenter de faire tourner manuellement et dans les deux sens le moteur entraîneur du volet de mélange d'air côté conducteur. Le moteur tourne-t-il dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de volet d'air mélangé du conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Déposer du véhicule le moteur de volet de mélange d'air côté conducteur. Faire tourner uniquement le volet de mélange d'air : il doit tourner d'environ 45 degrés de butée à butée. Examiner la tringlerie du volet en recherchant une usure excessive ou une tringlerie manquante. Des problèmes mécaniques sont-ils présents ?</p> <p>Oui → Réparer ou remplacer le volet ou sa tringlerie selon les besoins. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUC- TEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est plus grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES
L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est moins grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT DU MODULE AZC

VERIFIER LE SIGNAL AZC VERS LE VOLET D'AIR MELANGE DU CONDUCTEUR

VOLET D'AIR MELANGE BLOQUE

MOTEUR DU CIRCUIT DE VOLET D'AIR MELANGE DU CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut actifs AZC. Le code de défaut Absence de réaction du volet de mélange d'air du conducteur est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à la catégorie Chauffage et climatisation et effectuer le diagnostic du symptôme Absence de réaction du volet de mélange d'air du conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Connecter une lampe d'essai de 12 V à travers le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mélange d'air côté conducteur. Mettre le contact. Observer la lampe d'essai en tournant le bouton de commande de volet d'air mélangé du conducteur de doux à puissant. Remarque : observer la lampe pendant environ 30 secondes. La lampe clignote-t-elle et continue-t-elle à clignoter ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déposer du véhicule le moteur de volet de mélange d'air côté conducteur. Faire tourner uniquement le volet de mélange d'air : il doit tourner d'environ 45 degrés de butée à butée.</p> <p>Le volet d'air mélangé se déplace-t-il en douceur dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur/actuateur de volet d'air mélangé du conducteur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer ou remplacer le volet d'air mélangé selon les besoins. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUC- TEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE CONDUCTEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimen-
tation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course
du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est moins
grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

ABSENCE DE REACTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC ne reçoit pas le message de réponse relatif au liquide de refroidissement du moteur dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT DU PCM

OBSERVER L'ECRAN ECT DU BLOC D'INSTRUMENTS

MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE LA TEMPERATURE PAR ZONE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut du PCM. Un code de défaut est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à l'information au sujet du diagnostic du groupe motopropulseur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Bloc d'instruments électro/mécanique (MIC), Ecran de surveillance, puis Informations moteur sur le bus PCI et surveiller l'affichage de la température du liquide de refroidissement. Le DRBIII® affiche-t-il approximativement la température correcte du liquide de refroidissement du moteur ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer et programmer le module de commande de groupe motopropulseur conformément aux indications du manuel d'atelier. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Au DRB, effacer les codes de défaut AZC. Mettre le contact, attendre une minute, puis lire les codes AZC. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

ABSENCE DE REACTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DU MOTEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC ne reçoit pas le message de réponse relatif au liquide de refroidissement du moteur dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :
ERREUR DE REGIME DU MOTEUR (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE REGIME DU MOTEUR (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message de régime du moteur dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES
LIRE LES CODES DE DEFAUT DU PCM
OBSERVER L’AFFICHAGE DU REGIME DU MOTEUR DANS LE BLOC D’INSTRUMENTS
MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE LA TEMPERATURE PAR ZONE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut du PCM. Un code de défaut est-il mémorisé ? Oui → Se référer à l'information au sujet du diagnostic du groupe motopropulseur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Bloc d'instruments électro/mécanique (MIC), Ecran de surveillance, puis Informations moteur sur le bus PCI et surveiller l'affichage du régime du moteur. Démarrer le moteur. Le DRB affiche-t-il un régime moteur relativement correct ? Oui → Aller à 3 Non → Remplacer et programmer le module de commande de groupe motopropulseur conformément aux indications du manuel d'atelier. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Au DRB, effacer les codes de défaut AZC. Démarrer le moteur, attendre une minute, puis lire les codes AZC. Le code de défaut est-il réinitialisé ? Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Essai terminé.	Tous

Symptôme :

ERREUR DE REGIME DU MOTEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE REGIME DU MOTEUR (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message de régime du moteur dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme : CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC)

Conditions de surveillance : Le contact est mis.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est affiché si le BCM détecte une tension anormalement élevée sur le circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur.

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT DU SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE
SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR - CIRCUIT OUVERT
CIRCUIT DE MASSE DU CAPTEUR OUVERT
CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR
INSPECTION DU FAISCEAU DE CABLAGE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. Au DRBIII®, effacer tous les codes de défaut du BCM. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Utiliser le DRBIII® pour lire les codes de défaut du BCM. Le DRBIII® affiche-t-il ce code ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 6	Tous
2	Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur. Une tension est-elle présente ? Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3	Tous

CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance entre le circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur et le circuit de masse du capteur. La résistance du circuit doit être d'environ :</p> <p>2,874 ohms à 38 °C (100°F). 3,214 ohms à 35 °C (95°F). 3,659 ohms à 32 °C (90°F). 4,125 ohms à 29 °C (85°F). 4,615 ohms à 27 °C (80°F). 5,238 ohms à 24 °C (75°F). 5,902 ohms à 21 °C (70°F). 6,733 ohms à 18 °C (65°F). 7,633 ohms à 16 °C (60°F). 8,611 ohms à 13 °C (55°F). 9,838 ohms à 10 °C (50°F). 11,199 ohms à 7 °C (45°F). 13,125 ohms à 4 °C (40°F). 14,883 ohms à 2 °C (35°F). 17,143 ohms à -1 °C (30°F).</p> <p>La résistance est-elle conforme aux spécifications ?</p> <p>Oui → Remplacer et programmer le BCM conformément aux instructions d'intervention. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température de l'évaporateur. Mesurer la résistance du circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur entre le connecteur de faisceau C2 du BCM et le connecteur de faisceau du capteur de température de l'évaporateur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du signal du capteur de température de l'évaporateur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température de l'évaporateur. Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur entre le connecteur de faisceau C2 du BCM et le connecteur de faisceau du capteur de température de l'évaporateur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur de température de l'évaporateur conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse du capteur qui est ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Couper le contact.</p> <p>REMARQUE : Examiner le câblage et les circuits. Rechercher des fils effilochés, percés, pincés ou partiellement rompus.</p> <p>REMARQUE : Inspecter les connecteurs de faisceau de câblage concernés. Rechercher des bornes brisées, pliées, déboîtées ou corrodées.</p> <p>REMARQUE : Se référer aux bulletins techniques correspondants.</p> <p>Problèmes découverts ?</p> <p>Oui → Réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC)

Conditions de surveillance : Le contact est mis.

Condition de mémorisation : Ce code de défaut est affiché si le BCM détecte une tension anormalement faible sur le circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur.

CAUSES POSSIBLES

CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR

SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LE CIRCUIT DE MASSE DU CAPTEUR

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

INSPECTION DU FAISCEAU DE CABLAGE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, effacer tous les codes de défaut du BCM. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Utiliser le DRBIII® pour lire les codes de défaut du BCM. Le DRBIII® affiche-t-il ce code ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 5</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température de l'évaporateur. Mettre le contact. Au DRBIII®, effacer tous les codes de défaut du BCM. Actionner le commutateur d'allumage En/hors fonction et attendre environ 10 secondes. Utiliser le DRBIII® pour lire les codes de défaut du BCM. Le DRBIII® affiche-t-il : Circuit ouvert du capteur de température de l'évaporateur ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur de température de l'évaporateur conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMP. EVAP. (MTC ET AZC) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température de l'évaporateur. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur. La résistance est-elle supérieure à 100k ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur pour un court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C2 du faisceau du module de commande de la caisse. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température de l'évaporateur. Mesurer la résistance entre le circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur et le circuit de masse du capteur. La résistance est-elle supérieure à 100k ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer et programmer le BCM conformément aux instructions d'intervention. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le court-circuit vers la masse dans le circuit du signal du capteur de température de l'évaporateur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. REMARQUE : Examiner le câblage et les circuits. Rechercher des fils effilochés, percés, pincés ou partiellement rompus. REMARQUE : Inspecter les connecteurs de faisceau de câblage concernés. Rechercher des bornes brisées, pliées, déboîtées ou corrodées. REMARQUE : Se référer aux bulletins techniques correspondants. Problèmes découverts ?</p> <p>Oui → Réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

ERREUR DE REACTION DU CAPTEUR IAT (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE REACTION DU CAPTEUR IAT (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message de température d'air admis dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT DU PCM

MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE LA TEMPERATURE PAR ZONE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut du PCM. Un code de défaut est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à l'information au sujet du diagnostic du groupe motopropulseur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Au DRB, effacer les codes de défaut AZC. Mettre le contact, attendre une minute, puis lire les codes AZC. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :
ERREUR DE REACTION DU CAPTEUR IAT (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE REACTION DU CAPTEUR IAT (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message de température d'air admis dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES
DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES
L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est plus grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT DU MODULE AZC

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT ENTRAINEUR B DE VOLET DE MODE

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT ENTRAINEUR A DE VOLET DE MODE

MOTEUR DE VOLET DE MODE

MOTEUR DE VOLET DE MODE

VERIFIER LA TRINGLERIE DE VOLET DE MODE

MODULE AZC

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut actifs AZC. Le code Absence de réaction du moteur de mode est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à la catégorie Chauffage et climatisation et effectuer le diagnostic du symptôme Absence de réaction du moteur de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de moteur/actuateur de volet de mode. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur B de volet de mode. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur B de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MODE (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de moteur/actuateur de volet de mode. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur A de volet de mode. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur A de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déposer le moteur/actuateur de volet de mode. Tenter de faire tourner à la main le moteur du volet de mode dans les deux sens. Le moteur tourne-t-il dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Déposer du véhicule le moteur de volet de mode. Faire tourner uniquement le volet de mode : il doit tourner d'environ 45 degrés de butée à butée. Examiner la tringlerie du volet de mode en recherchant une usure excessive ou une tringle manquante. Des problèmes mécaniques sont-ils présents ?</p> <p>Oui → Réparer ou remplacer le volet ou sa tringlerie selon les besoins. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est plus grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme : PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est moins grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES
LIRE LES CODES DE DEFAUT DU MODULE AZC VERIFIER LE SIGNAL AZC VERS LE VOLET DE MODE VOLET DE MODE BLOQUE) MOTEUR DE VOLET DE MODE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut actifs AZC. Le code Absence de réaction du moteur de mode est-il mémorisé ? Oui → Se référer à la catégorie Chauffage et climatisation et effectuer le diagnostic du symptôme Absence de réaction du moteur de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de moteur/actuateur de volet de mode. Connecter une lampe d'essai de 12 V à travers le connecteur du faisceau du moteur/actuateur de volet de mode. Mettre le contact. Observer la lampe d'essai en tournant le bouton de commande de mode à chaque position. Remarque : observer la lampe pendant environ 30 secondes. La lampe clignote-t-elle et continue-t-elle à clignoter ? Oui → Aller à 3 Non → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MODE (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déposer du véhicule le moteur de volet de mode. Faire tourner uniquement le volet de mode : il doit tourner d'environ 45 degrés de butée à butée. Le volet de mode se déplace-t-il en douceur dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer ou remplacer le volet de mode selon les besoins. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :
PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est moins grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES
DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES
L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas d'impulsions en retour dans les 5 secondes de l'application de la tension de commande.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT ENTRAINEUR B DE VOLET DE MODE
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT ENTRAINEUR A DE VOLET DE MODE
 COURT-CIRCUIT MUTUEL DES CIRCUITS ENTRAINEURS A ET B DE VOLET DE MODE
 PAS DE REACTION DU CIRCUIT ENTRAINEUR DE VOLET DE MODE DU MODULE AZC
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR A DE VOLET DE MODE
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR B DE VOLET DE MODE
 MOTEUR DE VOLET DE MODE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de moteur/actuateur de volet de mode. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur B de volet de mode. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur B de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de moteur/actuateur de volet de mode. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur A de volet de mode. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur A de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE MODE (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de moteur/actuateur de volet de mode. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre les circuits entraîneur A et B de volet de mode. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit B entraîneur de volet de mode en court-circuit vers le circuit A entraîneur de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de moteur/actuateur de volet de mode. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit entraîneur (A) de volet de mode entre le connecteur C1 du module AZC et le connecteur du moteur/actuateur de volet de mode. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur A de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de moteur/actuateur de volet de mode. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit entraîneur (B) de volet de mode entre le connecteur C1 du module AZC et le connecteur du moteur/actuateur de volet de mode. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur B de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. S'assurer que le connecteur de faisceau du moteur de volet de mode est bien connecté à ce moteur. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre les circuits entraîneur A et B de volet de mode. La résistance est-elle entre 26 et 46 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le moteur de volet de mode. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas d'impulsions en retour dans les 5 secondes de l'application de la tension de commande.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC détecte une valeur de commutateur de sélection de mode supérieure à 250 décomptes A/D.

CAUSES POSSIBLES		
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE		
ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Si ce code est mémorisé, remplacer le module AZC. Envisager de réparer. Réparer Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC détecte une valeur de commutateur de sélection de mode supérieure à 250 décomptes A/D.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Mettre en fonction le commutateur de mode de recirculation, attendre 30 secondes, puis le couper. Mettre en fonction le commutateur de mode de climatisation, attendre 30 secondes, puis le couper. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC détecte une valeur de commutateur de sélection de mode inférieure à 5 décomptes A/D.

CAUSES POSSIBLES
COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE COURT-CIRCUITE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Si ce code est mémorisé, remplacer le module AZC. Envisager de réparer. Réparer Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SELECTION DE MODE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie si l'AZC détecte une valeur de commutateur de sélection de mode inférieure à 5 décomptes A/D.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas d'impulsions en retour dans les 5 secondes de l'application de la tension de commande.

CAUSES POSSIBLES
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR B
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR A
COURT-CIRCUIT MUTUEL DES CIRCUITS D'ENTRAINEURS A ET B
PAS DE REACTION DE VOLET D'AIR MELANGE DE PASSAGER DU MODULE AZC
CIRCUIT D'ENTRAINEUR A OUVERT
CIRCUIT D'ENTRAINEUR B OUVERT
MOTEUR DU VOLET D'AIR MELANGE DE PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur B du volet de mélange d'air côté passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur B du volet de mélange d'air côté passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur A du volet de mélange d'air côté passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur A du volet de mélange d'air côté passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre les circuits A et B entraîneur de volet de mélange d'air du passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit B entraîneur de volet de mélange d'air du passager en court-circuit vers le circuit A entraîneur de volet de mélange d'air du passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit entraîneur (A) du volet de mélange d'air du passager entre le connecteur C2 du module AZC et le connecteur en ligne C202. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit entraîneur A ouvert de volet de mélange d'air du passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit entraîneur (B) du volet de mélange d'air côté passager entre le connecteur C2 du module AZC et le connecteur en ligne C202. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit entraîneur B ouvert de volet de mélange d'air côté passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Couper le contact. S'assurer que le connecteur de faisceau en ligne C202 est bien connecté. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre les circuits A et B entraîneur de volet de mélangé d'air du passager. La résistance est-elle entre 26 et 46 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Remarque : Avant de remplacer le moteur du volet de mélangé d'air du passager, examiner le faisceau de câblage entre le connecteur C202 en ligne et le moteur du volet de mélangé d'air en recherchant un circuit ouvert ou un court-circuit. Réparer selon les besoins. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le moteur de volet de mélangé d'air de passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas d'impulsions en retour dans les 5 secondes de l'application de la tension de commande.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est plus grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT DU MODULE AZC
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR B
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR A
MOTEUR DU VOLET D'AIR MELANGE DE PASSAGER
MOTEUR DU VOLET D'AIR MELANGE DE PASSAGER
VERIFIER LA TRINGLERIE DE VOLET D'AIR MELANGE
MODULE AZC

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut actifs AZC. Le code de défaut Absence de réaction du volet de mélange d'air du passager est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à la catégorie Chauffage et climatisation et effectuer le diagnostic du symptôme Absence de réaction du volet de mélange d'air du passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur B du volet de mélange d'air côté passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur B du volet de mélange d'air côté passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur A du volet de mélange d'air côté passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur A du volet de mélange d'air côté passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déposer du véhicule le moteur/actuateur du volet de mélange d'air du passager. Tenter de faire tourner à la main le moteur du volet de mélange d'air du passager dans les deux sens. Le moteur tourne-t-il dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de volet d'air mélangé de passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Déposer du véhicule le moteur du volet de mélange d'air du passager. Faire tourner uniquement le volet de mélange : il doit tourner d'environ 45 degrés de butée à butée. Examiner la tringlerie du volet en recherchant une usure excessive ou une tringlerie manquante. Des problèmes mécaniques sont-ils présents ?</p> <p>Oui → Réparer ou remplacer le volet ou sa tringlerie selon les besoins. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est plus grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est moins grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT DU MODULE AZC

VERIFIER LE SIGNAL AZC VERS LE VOLET D'AIR MELANGE DE PASSAGER

VOLET D'AIR MELANGE BLOQUE

MOTEUR DU VOLET D'AIR MELANGE DE PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut actifs AZC. Le code de défaut Absence de réaction du volet de mélange d'air du passager est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à la catégorie Chauffage et climatisation et effectuer le diagnostic du symptôme Absence de réaction du volet de mélange d'air du passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Connecter une lampe d'essai de 12 V à travers le connecteur C202 de faisceau des circuits entraîneurs A et B du volet de mélange d'air du passager (côté faisceau AZC). Mettre le contact. Observer la lampe d'essai en tournant le bouton de commande mélange d'air côté passager de doux à puissant. Remarque : observer la lampe pendant environ 30 secondes. La lampe clignote-t-elle et continue-t-elle à clignoter ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déposer du véhicule le moteur du volet de mélange d'air du passager. Faire tourner uniquement le volet de mélange : il doit tourner d'environ 45 degrés de butée à butée. Le volet d'air mélangé se déplace-t-il en douceur dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur/actuateur du volet de mélange d'air de passager. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer ou remplacer le volet d'air mélangé selon les besoins. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE MELANGE COTE PASSAGER (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est moins grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est plus grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT DU MODULE AZC
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR B
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR A
MOTEUR DE VOLET DE RECIRCULATION
MOTEUR DE VOLET DE RECIRCULATION
VERIFIER LA TRINGLERIE DU VOLET DE RECIRCULATION.
MODULE AZC

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut actifs AZC. Le code de défaut Absence de réaction du volet de recirculation est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à la catégorie Chauffage et climatisation et effectuer le diagnostic du symptôme Absence de réaction du volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur B de volet de recirculation. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur B de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur A de volet de recirculation. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur A de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déposer du véhicule le moteur/actuateur de volet de recirculation. Tenter de faire tourner à la main le moteur du volet de recirculation dans les deux sens. Le moteur de volet de recirculation tourne-t-il dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur/actuateur de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Déposer du véhicule le moteur du volet de recirculation. Faire tourner uniquement le volet de recirculation (volet uniquement) : il doit tourner d'environ 45 degrés de butée à butée. Examiner la tringlerie du volet en recherchant une usure excessive ou une tringle manquante. Des problèmes mécaniques sont-ils présents ?</p> <p>Oui → Réparer ou remplacer le volet ou sa tringlerie selon les besoins. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE EXCESSIVE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est plus grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est moins grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAUT DU MODULE AZC
 VERIFIER LE SIGNAL AZC VERS LE VOLET DE RECIRCULATION
 VOLET DE RECIRCULATION BLOQUE
 MOTEUR DE VOLET DE RECIRCULATION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut actifs AZC. Le code de défaut Absence de réaction du volet de recirculation est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à la catégorie Chauffage et climatisation et effectuer le diagnostic du symptôme Absence de réaction du volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Connecter une lampe d'essai de 12 V à travers le connecteur de faisceau C202 des circuits entraîneurs A et B de volet de recirculation (côté faisceau AZC). Mettre le contact. Observer la lampe d'essai en appuyant sur le bouton de commande de recirculation pour le mettre en fonction. Remarque : observer la lampe pendant environ 30 secondes. La lampe clignote-t-elle et continue-t-elle à clignoter ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)

— (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déposer du véhicule le moteur du volet de recirculation. Faire tourner uniquement le volet de recirculation (volet uniquement) : il doit tourner d'environ 45 degrés de butée à butée.</p> <p>Le volet de recirculation se déplace-t-il en douceur dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur/actuateur de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer ou remplacer le volet de recirculation selon les besoins. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PLAGE INSUFFISANTE DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est établie quand l'AZC surveille la course du volet pendant l'initialisation du système et qu'il détecte que la course mesurée est moins grande que prévu.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES

L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas d'impulsions en retour dans les 5 secondes de l'application de la tension de commande.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR B
COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR A
COURT-CIRCUIT MUTUEL DES CIRCUITS D'ENTRAINEURS A ET B
PAS DE REACTION DU MOTEUR DE RECIRCULATION DU MODULE AZC
CIRCUIT D'ENTRAINEUR A OUVERT
CIRCUIT D'ENTRAINEUR B OUVERT
MOTEUR DE VOLET DE RECIRCULATION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur B de volet de recirculation. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur B de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur A de volet de recirculation. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur A de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE RECIRCULATION (AZC) (ACTIF) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre les circuits entraîneurs A et B de volet de recirculation. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit sur le circuit entraîneur B de volet de recirculation vers le circuit entraîneur A de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit entraîneur (A) du volet de recirculation entre le connecteur C1 du module AZC et le connecteur en ligne C202. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit entraîneur A ouvert de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C202 du faisceau en ligne. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit entraîneur (B) du volet de recirculation entre le connecteur C1 du module AZC et le connecteur en ligne C202. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit entraîneur B ouvert de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. S'assurer que le connecteur de faisceau en ligne C202 est bien connecté. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module AZC. Mesurer la résistance entre les circuits entraîneurs A et B de volet de recirculation. La résistance est-elle entre 26 et 46 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Remarque : Avant de remplacer le moteur du volet de recirculation, examiner le faisceau de câblage entre le connecteur C202 en ligne et le moteur du volet de recirculation en recherchant un circuit ouvert ou un court-circuit. Réparer selon les besoins.</p> <p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le moteur de volet de recirculation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme : **ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE)**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ABSENCE DE REACTION DU MOTEUR DE RECIRCULATION (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Clé de contact en position MARCHE et fusible d'alimentation directe de batterie (IOD) posé.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas d'impulsions en retour dans les 5 secondes de l'application de la tension de commande.

CAUSES POSSIBLES
DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES
L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ERREUR DE VITESSE DU VEHICULE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE VITESSE DU VEHICULE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message de vitesse du véhicule dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

LIRE LES CODES DE DEFAULT DU PCM

OBSERVER L'AFFICHAGE DE LA VITESSE DU VEHICULE DANS LE BLOC D'INSTRUMENTS

MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE LA TEMPERATURE PAR ZONE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, lire les codes de défaut du PCM. Un code de défaut est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Se référer à l'information au sujet du diagnostic du groupe motopropulseur. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Lever les roues motrices. Avertissement : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Sélectionner au DRBIII Caisse, Bloc d'instruments électro/mécanique (MIC), Ecran de surveillance, puis Informations moteur sur le bus PCI et surveiller l'affichage de la vitesse du véhicule. Démarrer le moteur et sélectionner un rapport avant. Le DRB affiche-t-il une vitesse de véhicule supérieure à zéro ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer et programmer le module de commande de groupe motopropulseur conformément aux indications du manuel d'atelier. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Au DRB, effacer les codes de défaut AZC. Effectuer un essai routier et lire les codes de défaut AZC. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :

ERREUR DE VITESSE DU VEHICULE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE VITESSE DU VEHICULE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message de vitesse du véhicule dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES
L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ERREUR DE NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message de n° VIN du véhicule dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

PANNE DE NO. VIN DU VEHICULE

MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Moteur, puis Divers. Comparer le VIN programmé dans le PCM à celui de la plaque d'identification du véhicule. Les VIN concordent-ils ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer et programmer le module de commande de groupe motopropulseur conformément aux indications du manuel d'atelier. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
**ERREUR DE NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE (AZC)
(MEMORISE)**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE NUMERO D'IDENTIFICATION DU VEHICULE (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message de n° VIN du véhicule dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES
DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES
L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs.</p> <p>Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés.</p> <p>Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes.</p> <p>Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse.</p> <p>Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions.</p> <p>Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions.</p> <p>Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC.</p> <p>Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC.</p> <p>Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol.</p> <p>Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins.</p> <p>AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur</p> <p>Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ERREUR D'ATTENUATION VF (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR D'ATTENUATION VF (AZC) (ACTIF)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message d'atténuation de l'éclairage fluorescent VF dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

AZC - PANNE D'ATTENUATION D'ECLAIRAGE FLUORESCENT
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire les codes de défaut du BCM avec le DRBIII. Pour que cet essai soit valide, les codes de défaut suivants NE doivent PAS être présents : circuit ouvert de commutateur des projecteurs, court-circuit à la masse du commutateur des projecteurs, circuit ouvert d'inverseur route-croisement, court-circuit à la masse d'inverseur route-croisement.</p> <p>Sélectionner au DRBIII Commande automatique de température, Ecran de surveillance, puis Informations sur le bus PCI et vérifier la présence du message d'atténuation d'éclairage fluorescent.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il : Message d'atténuation VF : Oui ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :
ERREUR D'ATTENUATION VF (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR D'ATTENUATION VF (AZC) (MEMORISE)

Conditions de surveillance : Toutes les 8 secondes quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Cette condition est enregistrée si l'AZC ne reçoit pas de message d'atténuation de l'éclairage fluorescent VF dans les 8 secondes.

CAUSES POSSIBLES

DES CODES DE MODULE AZC SONT MEMORISES
L'ESSAI POUR LES CODES MEMORISES EST ACHEVE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Commencer par le diagnostic des codes actifs. Si un code devient actif pendant l'essai, passer à la question finale. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut mémorisés. Observer les codes actifs au DRB pendant les étapes suivantes. Mettre le commutateur de sélection de mode en position Panneau avec la commande de ventilateur sur Petite vitesse. Commuter manuellement les boutons de commande de température conducteur et passager de Froid à Chaud et inversement. Déplacer manuellement le bouton de commande du moteur de soufflerie à toutes les positions. Déplacer manuellement le bouton du commutateur de sélection de mode à toutes les positions. Au DRB, effectuer l'autodiagnostic AZC. Au DRB, actionner tous les moteurs de volets AZC. Placer le véhicule sur un élévateur et dégager les roues du sol. Démarrer le moteur. Placer la transmission en prise. Desserrer les freins. AVERTISSEMENT : éloigner mains et pieds des roues en rotation. Se tenir à l'écart des pièces mobiles du moteur Un code AZC devient-il actif ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le code actif. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Pas de problème pour l'instant. Effacer tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LA CLIM. FONCTIONNE AVEC LE COMMUTATEUR DE CLIM. EN POSITION HORS FONCTION (AZC & MTC AVEC MOTEUR A ESSENCE)**

CAUSES POSSIBLES

RECHERCHER D'AUTRES CODES DE DEFAUT DU PCM
MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR
EMBRAYAGE DE LA CLIM.
CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DE DEBRAYAGE DE LA CLIMATISATION EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION
RELAIS DE DEBRAYAGE DE LA CLIMATISATION
VERIFIER L'ABSENCE D'UN COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU SIGNAL DU COMMUTATEUR DE CLIM.
MODULE AZC OU MODULE DE COMMANDE DE CLIMATISATION-CHAUFFAGE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, lire les codes défaut du PCM. Un code de défaut est-il mémorisé ?</p> <p>Oui → Retourner à la liste des symptômes et choisir le(s) symptôme(s). Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER - 2.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Placer le commutateur de mode du module AZC ou du module de commande de climatisation-chauffage à la position Panneau. Mettre la climatisation hors fonction. Au DRBIII®, sous BCM, sélectionner ENTREES/SORTIES. Surveiller l'état du commutateur de sélection de climatisation en faisant tourner ce commutateur Hors/En/Hors fonction. L'état de commutateur est-il passé de Hors fonction à En fonction et retour à Hors fonction ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

*LA CLIM. FONCTIONNE AVEC LE COMMUTATEUR DE CLIM. EN POSITION HORS FONCTION (AZC & MTC AVEC MOTEUR A ESSENCE) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Mettre le contact. Placer le commutateur de mode du module AZC ou du module de commande de climatisation-chauffage à la position Panneau. Mettre la climatisation hors fonction. Au DRBIII®, sélectionner MOTEUR puis ENTREES/SORTIES. Surveiller l'état du commutateur de sélection de climatisation en faisant tourner ce commutateur Hors/En/Hors fonction. L'état du commutateur est-il passé de Hors fonction à Sélectionné et retour à Hors fonction ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer et programmer le module de commande de groupe motopropulseur conformément aux indications du manuel d'atelier. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER - 2.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du débrayage de la climatisation. Démarrer le moteur et observer l'embrayage et le compresseur de clim. Le compresseur fonctionne-t-il avec le connecteur du faisceau débranché ?</p> <p>Oui → Remplacer le débrayage de clim. en se référant au manuel d'atelier. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER - 2.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déposer le relais d'embrayage de climatisation du PDC. Déconnecter le connecteur de faisceau du débrayage de la climatisation. Mesurer la tension du circuit de sortie du relais de débrayage de la climatisation. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de sortie du relais de débrayage de la climatisation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER - 2.</p> <p>Non → Remplacer le relais de débrayage de climatisation. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTO-PROPULSEUR VER - 2.</p>	Tous

***LA CLIM. FONCTIONNE AVEC LE COMMUTATEUR DE CLIM. EN POSITION HORS FONCTION (AZC & MTC AVEC MOTEUR A ESSENCE) — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Débrancher le connecteur de faisceau C2 du module AZC ou le connecteur de faisceau C1 de commande de chauffage/climatisation. Mesurer la résistance du circuit du signal du commutateur de sélection de climatisation entre le connecteur de faisceau C2 du module AZC ou le connecteur C1 du module de commande de chauffage/climatisation et la masse. La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit du signal du commutateur de climatisation pour un court-circuit à la masse. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Les connecteurs de faisceau du BCM doivent être connectés au BCM. Débrancher le connecteur de faisceau C2 du module AZC ou le connecteur de faisceau C1 de commande de chauffage/climatisation. Mettre le contact. Au DRBIII®, sous BCM, sélectionner ENTREES/SORTIES. Observer l'état du commutateur de sélection de climatisation en connectant un fil de pontage entre la masse et le circuit de signal du commutateur de climatisation dans le connecteur C2 du module AZC ou dans le connecteur de faisceau C1 de commande de chauffage/climatisation. L'état du commutateur de sélection de clim. passe-t-il de Hors fonction à En fonction quand le fil de pontage est connecté ?</p> <p>Oui → Remplacer le module AZC ou de commande de climatisation-chauffage conformément aux instructions du manuel d'atelier. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer et programmer le BCM conformément aux instructions d'intervention. Un étalonnage est nécessaire après la réparation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

Symptôme :
***SIGNAL DU COMMUTATEUR DE CLIM. NE FONCTIONNANT PAS CORRECTEMENT (MTC ET AZC)**

CAUSES POSSIBLES
CLIMATISATION EN FONCTION AVEC COMMUTATEUR DE SELECTION DE CLIMATISATION HORS FONCTION
PANNE DE CLIMATISATION SANS PRESENCE DE CODE DE DEFAULT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : cet essai s'applique aux systèmes de commande manuelle et automatique de température.</p> <p>Quelle est la situation ?</p> <p>La climatisation fonctionne avec le commutateur de sélection de climatisation hors fonction</p> <p>En cas de moteur à essence, se référer à *La clim. fonctionne avec le commutateur de clim. en position Hors fonction, dans la catégorie Chauffage et Clim. En cas de moteur Diesel, se référer à *La clim. fonctionne avec le commutateur de clim. en position Hors fonction, dans l'information de diagnostic du groupe motopropulseur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Panne de climatisation sans présence de code de défaut</p> <p>Pour les véhicules à moteur essence, se référer à *Vérification du fonctionnement du système de climatisation en l'absence de codes de défaut dans le manuel de diagnostic du groupe motopropulseur.</p> <p>Pour les véhicules à moteur diesel, se référer à *Panne de climatisation dans le manuel de diagnostic du groupe motopropulseur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LE MOTEUR DE SOUFFLERIE TOURNE TOUJOURS A LA MEME VITESSE (AZC)**

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE

CIRCUIT DE COMMANDE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE EN COURT-CIRCUIT AVEC LE CIRCUIT DE L'ENTRAINEUR GRANDE VITESSE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE

MODULE AZC - VENTILATEUR BLOQUE SUR UNE VITESSE UNIQUEMENT
(REGULATEUR DE MOTEUR DE SOUFFLERIE)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de commande du moteur de soufflerie. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de commande du moteur de soufflerie pour un court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de soufflerie. Mesurer la résistance entre le circuit de commande du moteur de soufflerie et le circuit entraîneur grande vitesse du moteur de soufflerie. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de commande du moteur de soufflerie en court-circuit avec le circuit entraîneur grande vitesse du moteur de soufflerie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

*LE MOTEUR DE SOUFFLERIE TOURNE TOUJOURS A LA MEME VITESSE (AZC) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Reconnecter tous les éléments préalablement débranchés.</p> <p>Utiliser l'oscilloscope du DRBIII, sélectionner Oscilloscope et le régler selon les paramètres suivants : Choisir la gamme de tension sur +10,0 V. Régler la sonde sur x10. Régler la durée sur 20 ms/Div.</p> <p>Utiliser le fil de l'oscilloscope pour sonder le circuit de commande du moteur de soufflerie au connecteur de faisceau du contrôleur de moteur de soufflerie.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Régler le commutateur de soufflerie sur Petite vitesse, puis le déplacer lentement vers Grande vitesse en observant le DRB.</p> <p>La forme d'onde doit être similaire à celle fournie dans les documents de référence (Section 8.0). La tension doit fluctuer entre environ 0,5 V et 5,0 V en position de ventilateur basse vitesse.</p> <p>Le changement doit être progressif. L'onde doit être complètement plate lorsque la vitesse de soufflerie atteint le niveau HI.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il un cycle qui passe d'environ 0,5 à 5,0 V en petite vitesse ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer le module AZC.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le régulateur du moteur de soufflerie.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE (AZC)

CAUSES POSSIBLES

FUSIBLE NO. 1 DU PDC

CIRCUIT D'ALIMENTATION DU MOTEUR DE SOUFFLERIE EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

MOTEUR DE SOUFFLERIE - COURT-CIRCUIT A LA MASSE

CONTROLEUR DU MOTEUR DE SOUFFLERIE EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

VERIFIER L'ALIMENTATION DU CONTROLEUR DU MOTEUR DE SOUFFLERIE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT DE COMMANDE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION

CIRCUIT DE COMMANDE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE OUVERT

CONTROLEUR DU MOTEUR DE SOUFFLERIE OUVERT

MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE ZONE OUVERT

MOTEUR DE SOUFFLERIE OUVERT

CONTROLEUR DU MOTEUR DE SOUFFLERIE OUVERT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déposer et inspecter le fusible No. 1 du PDC. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
2	<p>Remplacer le fusible No. 1 du PDC. Mettre le contact. Faire fonctionner le moteur de soufflerie à toutes les vitesses. Démarrer le moteur et activer le système AZC dans tous les modes et toutes les vitesses. Le moteur de soufflerie fonctionne-t-il correctement sans faire fondre le fusible ?</p> <p>Oui → Se référer aux schémas de câblage situés dans le manuel d'atelier pour isoler une possible condition de court-circuit intermittent à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

*PANNE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE (AZC) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit d'alimentation du moteur de soufflerie. La résistance est-elle de moins de 10 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse dans le circuit d'alimentation du moteur de soufflerie. Remplacer le fusible n° 1 du PDC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie. Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de soufflerie. Remplacer le fusible No. 1 du PDC. ATTENTION : ne pas laisser les contacts du fil de pontage se toucher lors de leur connexion au moteur de soufflerie. Les résultats de cet essai en seraient faussés. Connecter un fil de pontage entre la broche n° 1 du moteur de soufflerie et le circuit d'alimentation du moteur de soufflerie dans le connecteur de faisceau du contrôleur du moteur de soufflerie. Connecter un fil de pontage entre la broche n° 2 du moteur de soufflerie et le circuit de masse dans le connecteur de faisceau du contrôleur du moteur de soufflerie. Le moteur de soufflerie tourne-t-il à grande vitesse sans faire fondre le fusible ?</p> <p>Oui → Remplacer le contrôleur du moteur de soufflerie conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le moteur de soufflerie conformément aux instructions du manuel d'atelier. Remplacer le fusible n° 1 du PDC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Le fusible No. 1 du PDC doit être en place. Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie. REMARQUE : La lampe d'essai doit éclairer fortement. Comparer l'intensité pendant l'essai à celle produite par la connexion directe à la batterie. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour sonder le circuit d'alimentation du moteur de soufflerie dans le connecteur de faisceau du contrôleur du moteur de soufflerie. La lampe d'essai s'illumine-t-elle fortement ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'alimentation du moteur de soufflerie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PANNE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE (AZC) — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de commande du moteur de soufflerie. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de commande du moteur de soufflerie pour un court-circuit à la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du module AZC. Mesurer la résistance du circuit de commande du moteur de soufflerie entre le connecteur de faisceau du contrôleur de moteur de soufflerie et le connecteur C2 du module AZC. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de commande du moteur de soufflerie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>Couper le contact. S'assurer que le connecteur de faisceau du contrôleur de moteur de soufflerie est bien connecté au contrôleur. S'assurer que le connecteur de faisceau C2 du module AZC est bien connecté au module. Tout en sondant, mesurer la tension du circuit de commande du moteur de soufflerie dans le connecteur du faisceau C2 du module AZC. La tension est-elle supérieure à 4,0V?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Remplacer le contrôleur du moteur de soufflerie conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CHAUFFAGE & CLIMATISATION

*PANNE DU MOTEUR DE SOUFFLERIE (AZC) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
10	<p>Couper le contact. Reconnecter tous les éléments préalablement débranchés.</p> <p>Utiliser l'oscilloscope du DRBIII, sélectionner Oscilloscope et le régler selon les paramètres suivants : Choisir la gamme de tension sur +10,0 V. Régler la sonde sur x10. Régler la durée sur 20 ms/Div.</p> <p>Utiliser le fil de l'oscilloscope pour sonder le circuit de commande du moteur de soufflerie au connecteur de faisceau du contrôleur de moteur de soufflerie.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Régler le commutateur de soufflerie sur Petite vitesse, puis le déplacer lentement vers Grande vitesse en observant le DRB.</p> <p>La forme d'onde doit être similaire à celle fournie dans les documents de référence (Section 8.0). La tension doit fluctuer entre environ 0,5 V et 5,0 V en position de ventilateur basse vitesse.</p> <p>Le changement doit être progressif. L'onde doit être complètement plate lorsque la vitesse de soufflerie atteint le niveau HI.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il un cycle qui passe d'environ 0,5 à 5,0 V en petite vitesse ?</p> <p>Oui → Aller à 11</p> <p>Non → Remplacer le module de commande automatique de zone conformément aux instructions du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
11	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du régulateur de moteur de soufflerie.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du moteur de soufflerie.</p> <p>ATTENTION : ne pas laisser les contacts du fil de pontage se toucher lors de leur connexion au moteur de soufflerie. Les résultats de cet essai en seraient faussés.</p> <p>Connecter un fil de pontage entre la broche n° 1 du moteur de soufflerie et le circuit d'alimentation du moteur de soufflerie dans le connecteur de faisceau du contrôleur du moteur de soufflerie.</p> <p>Connecter un fil de pontage entre la broche n° 2 du moteur de soufflerie et le circuit de masse dans le connecteur de faisceau du contrôleur du moteur de soufflerie.</p> <p>Le moteur de soufflerie fonctionne-t-il à plein régime ?</p> <p>Oui → Remplacer le contrôleur du moteur de soufflerie conformément aux instructions du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le moteur de soufflerie conformément aux instructions d'intervention.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Liste des symptômes :

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DU TEMOIN ABS

PANNE D'ENTRAINEUR DU TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DU TEMOIN DE FREIN

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais.
Intitulé des essais : COURT-CIRCUIT DU TEMOIN ABS.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DU TEMOIN ABS

Conditions de surveillance : 10 secondes après la mise en fonction du commutateur d'allumage.

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments détecte un court-circuit dans le circuit entraîneur du témoin ABS.

PANNE D'ENTRAINEUR DU TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS

Conditions de surveillance : 10 secondes après la mise en fonction du commutateur d'allumage.

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments détecte un court-circuit dans le circuit entraîneur du témoin de coussin anti-chocs.

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DU TEMOIN DE FREIN

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis. (REMARQUE : le bloc d'instruments ne peut effectuer de surveillance lorsque le frein de stationnement est serré)

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments détecte un court-circuit dans le circuit entraîneur du témoin des freins.

CAUSES POSSIBLES

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ceci est une panne interne du bloc d'instruments. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le bloc d'instruments conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Liste des symptômes :

CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN ABS

CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS

CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN DES FREINS

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. L'intitulé des essais est : CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN ABS.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN ABS

Conditions de surveillance : 10 secondes après la mise en fonction du commutateur d'allumage.

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments détecte un circuit ouvert dans l'ampoule du témoin ABS.

CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS

Conditions de surveillance : 10 secondes après la mise en fonction du commutateur d'allumage.

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments détecte un circuit ouvert dans l'ampoule du témoin de coussin anti-chocs.

CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN DES FREINS

Conditions de surveillance : Lorsque le contact est mis. (REMARQUE : le bloc d'instruments ne peut effectuer de surveillance lorsque le frein de stationnement est serré.)

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments détecte un circuit ouvert dans l'ampoule du témoin des freins.

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DE LAMPE TEMOIN

BLOC D'INSTRUMENTS

CIRCUIT OUVERT DU TEMOIN ABS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déposer et inspecter l'ampoule du témoin en question. Remplacer au besoin l'ampoule et la douille du témoin. Mettre le contact. Observer le témoin en cause pendant l'essai d'ampoule. Le témoin s'allume-t-il ?</p> <p>Oui → Effacer LE CODE DE DEFAULT et vérifier le fonctionnement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DE L'ABS

Conditions de surveillance et de mémorisation :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DE L'ABS

Conditions de surveillance : Surveillé quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments ne détecte pas de message ABS pendant 6 secondes.

CAUSES POSSIBLES

PAS DE REACTION - BUS PCI - ABS

CONDITION INTERMITTENTE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, tenter d'identifier le module ABS ou de communiquer avec lui. Y a-t-il une réaction du module ABS ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au symptôme *PAS DE REACTION DU CONTROLEUR DU CAB dans la catégorie COMMUNICATION. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut du bloc d'instruments avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DE L'ACM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DE L'ACM

Conditions de surveillance : Surveillé quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Pas de messages ACM reçus pendant 6 secondes.

CAUSES POSSIBLES

PAS DE REACTION - BUS PCI - ACM

CONDITION INTERMITTENTE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, tenter d'identifier l'ACM ou de communiquer avec lui. Y a-t-il une réaction du module ACM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au symptôme *PAS DE REACTION DE L'ACM dans la catégorie COMMUNICATION. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut du bloc d'instruments avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU BCM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU BCM

Conditions de surveillance : Surveillé quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Pas de messages du BCM reçus pendant 6 secondes.

CAUSES POSSIBLES

PAS DE REACTION - BUS PCI - BCM

CONDITION INTERMITTENTE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, tenter d'identifier le BCM ou de communiquer avec lui. Y a-t-il une réaction du module de commande de la caisse ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au symptôme *SIGNAUX OUVERTS DE BUS +/- DEPUIS LE BCM dans la catégorie COMMUNICATION. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut du bloc d'instruments avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques (TSB) correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme : ERREUR DE SOMME DE CONTROLE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ERREUR DE SOMME DE CONTROLE

Conditions de surveillance : Le contact est mis.

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments détecte une panne EEPROM lors de l'autodiagnostic interne.

CAUSES POSSIBLES

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :
STATUT DE MESSAGE EATX

CAUSES POSSIBLES
CONDITION INTERMITTENTE PAS DE REACTION - BUS PCI - EATX BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le contact. Au DRBIII®, tenter d'identifier l'EATX ou de communiquer avec lui. Y a-t-il une réaction du module de commande de la transmission ? Oui → Aller à 2 Non → Se référer au symptôme *ABSENCE DE REACTION DU MO- DULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION dans la caté- gorie COMMUNICATION. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Mettre le contact. Au DRBIII®, effacer les codes de défaut. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ? Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

ABSENCE DE COMMUNICATION SUR LE BUS PCI

CAUSES POSSIBLES
<p>PAS DE REACTION - BUS PCI</p> <p>CONDITION INTERMITTENTE</p> <p>PAS DE REACTION – BUS PCI – BLOC D'INSTRUMENTS</p> <p>BLOC D'INSTRUMENTS</p>

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Quand le bloc d'instruments ne détecte pas de bus PCI, il affiche " pas de bus " .</p> <p>Au DRBIII®, tenter de communiquer avec les modules sur le bus PCI.</p> <p>Le DRBIII® a-t-il pu communiquer avec les autres modules ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie COMMUNICATION pour le(s) symptôme(s) correspondant(s).</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner Surveillances système, puis Balayage du module J1850.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il MIC PRESENT sur le BUS ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Se référer au symptôme " Pas de réaction du bloc d'instruments " dans la catégorie Communication.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut.</p> <p>Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes de défaut.</p> <p>Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU PCM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU PCM

Conditions de surveillance : Le contact est mis.

Condition de mémorisation : Le bloc d'instruments ne détecte pas de message du PCM sur le bus pendant 6 secondes.

CAUSES POSSIBLES

PAS DE REACTION - BUS PCI - PCM

CONDITION INTERMITTENTE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, sélectionner Contrôleur de caisse et essai du système. Le DRBIII® affiche-t-il : PCM actif sur le bus ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au symptôme *PAS DE REACTION DU PCM (BUS PCI) dans la catégorie COMMUNICATION. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut du bloc d'instruments avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU SKIM

Conditions de surveillance et de mémorisation :

LE MIC NE REÇOIT PAS DE MESSAGE DU SKIM

Conditions de surveillance : Surveillé quand le contact est mis.

Condition de mémorisation : Pas de messages SKIM reçus pendant 6 secondes.

CAUSES POSSIBLES

PAS DE REACTION - BUS PCI - SKIM

CONDITION INTERMITTENTE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, sélectionner ALARME ANTIVOL, puis SKIM. Y a-t-il une réaction du module SKIM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au symptôme *SIGNAUX OUVERTS DE BUS +/- DEPUIS LE SKIM dans la catégorie COMMUNICATION. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effacer les codes de défaut du bloc d'instruments avec le DRBIII®. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :
***LE TEMOIN DE COUSSIN ANTI-CHOCS NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT**

CAUSES POSSIBLES
CODE ACM PRESENT BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Mettre le commutateur d'allumage en position Marche. Cette manœuvre démarre la vérification de l'ampoule du témoin des coussins anti-chocs. Le témoin de coussin anti-chocs s'allume-t-il ? Oui → Aller à 2 Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Un code de coussin anti-chocs ou de bloc d'instruments est-il mémorisé ? Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs aux coussins antichocs ou au bloc d'instruments. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Essai terminé.	Tous

Symptôme :

*PANNE DE TOUS LES INDICATEURS

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT B (+) COURT-CIRCUITE A LA MASSE PROTEGE PAR FUSIBLE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier qu'il y a communication sur le bus PCI avec le bloc d'instruments, le PCM et le BCM avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Couper le contact. Déposer et examiner le fusible No. 17 de la boîte de jonction. Remplacer le fusible s'il a fondu en veillant à son ampérage. Mettre le contact et attendre environ une minute. Couper le contact. Déposer et examiner le fusible No. 17 de la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déposer le fusible No. 17 de la boîte de jonction. Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit B(+) protégé par fusible. La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse dans le circuit B(+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déposer et examiner le fusible No. 22 de la boîte de jonction. Remplacer le fusible s'il a fondu en veillant à son ampérage. Mettre le contact et attendre environ une minute. Couper le contact. Déposer et examiner le fusible No. 22 de la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ?</p> <p>Oui → Aller à 4 Non → Aller à 5</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

*PANNE DE TOUS LES INDICATEURS — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Eteindre toutes les lampes intérieures et extérieures. Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments. Fermer toutes les portes du véhicule. Mesurer la résistance des deux circuits de masse du bloc d'instruments. La résistance de l'un des circuits de masse dépasse-t-elle 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit ouvert de masse du bloc d'instruments. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DU TEMOIN DE FREIN

CAUSES POSSIBLES
<p>CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN</p> <p>CONTACTEUR DE FREIN DE STATIONNEMENT</p> <p>CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DU TEMOIN ROUGE DES FREINS</p> <p>BLOC D'INSTRUMENTS</p>

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : commencer par diagnostiquer et réparer les codes de défaut de frein, de MIC ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Le témoin des freins est-il en panne uniquement avec le frein de stationnement engagé ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le contacteur de niveau de liquide de frein en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de frein de stationnement.</p> <p>Connecter un fil de pontage entre le circuit d'entraîneur du témoin rouge d'avertissement des freins et la masse.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer le témoin des freins.</p> <p>Le témoin s'allume-t-il ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de frein de stationnement en se référant au manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de frein de stationnement.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur du témoin rouge des freins.</p> <p>La résistance est-elle supérieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur du témoin rouge d'avertissement des freins.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

*TEMOIN DE FREIN TOUJOURS ALLUME

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAULT PRESENT

CONTACTEUR DU TEMOIN ROUGE D'AVERTISSEMENT DES FREINS

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE L'ENTRAINEUR DU TEMOIN ROUGE DES FREINS

CONTACTEUR DE FREIN DE STATIONNEMENT

FREIN DE STATIONNEMENT - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DANS LE CIRCUIT ENTRAINEUR DU TEMOIN ROUGE D'AVERTISSEMENT DES FREINS

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Le niveau de liquide de frein doit être correct et le connecteur du faisceau du contacteur de niveau de liquide de frein doit être branché correctement.</p> <p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut.</p> <p>Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 15 secondes.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes de défaut.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il un code de témoin des freins ou de MIC ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de CIRCUIT DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN ou de TEMOIN DES FREINS. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur de niveau de liquide de frein.</p> <p>Mesurer la résistance du contacteur du témoin rouge d'avertissement des freins entre les broches 1 et 2.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur (de niveau de liquide) du témoin rouge d'avertissement des freins conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur (de niveau de liquide) du témoin rouge d'avertissement des freins.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du CAB.</p> <p>Mesurer la résistance entre la masse et le circuit entraîneur du témoin rouge des freins.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse de l'entraîneur du témoin rouge des freins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous

***TEMOIN DE FREIN TOUJOURS ALLUME — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>REMARQUE : Les connecteurs du faisceau du contacteur de niveau de liquide de frein et du bloc d'instruments doivent être branchés correctement.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de frein de stationnement. Lire à l'écran des entrées/sorties du DRBIII® l'état du contacteur de frein de stationnement. Le DRBIII® affiche-t-il « Ouvert » ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de frein de stationnement en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact.</p> <p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de frein de stationnement. Débrancher le connecteur du faisceau du bloc d'instruments. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de détection du contacteur de frein de stationnement. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le frein de stationnement – le court-circuit vers la masse dans le circuit entraîneur du témoin rouge d'avertissement des freins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

***LE TEMOIN DE VERIFICATION DU MOTEUR NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT**

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAUT PRESENT

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position Marche. Cette manœuvre démarre la vérification d'ampoule du témoin MIL.</p> <p>Le témoin de vérification du moteur s'est-il allumé pendant environ 4 secondes avant de s'éteindre ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Au DRB, lire LES CODES DE DEFAUT DU MOTEUR.</p> <p>Des codes de défaut du PCM sont-ils présents ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes en rapport avec la MANOEUVRABILITE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DU TEMOIN DE VERIFICATION DES INDICATEURS

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAULT PRESENT

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position Marche. Cette manœuvre démarre la vérification de l'ampoule du MIL. Le témoin de vérification du moteur s'est-il allumé pendant environ 4 secondes avant de s'éteindre ?</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Oui → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>S'assurer que les témoins de température du moteur, de pression d'huile et de tension de batterie fonctionnent correctement avant de poursuivre cet essai. Lire les codes de défaut du moteur au DRBIII®. Des codes de défaut du PCM sont-ils présents ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes en rapport avec la MANOEUVRABILITE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

***PANNE DU TEMOIN DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT - DIESEL UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES

CAPTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Au DRB, sélectionner Caisse, Ordinateur de caisse, puis Capteurs.</p> <p>Connecter un fil de pontage entre le circuit de détection du contacteur de niveau de liquide de refroidissement et le circuit de masse.</p> <p>Au DRB, observer la tension du contacteur de niveau de liquide de refroidissement.</p> <p>Le DRB affiche-t-il une tension nulle ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur de niveau de liquide de refroidissement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse du capteur.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PANNE DU TEMOIN DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT - DIESEL UNIQUEMENT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mesurer la résistance du circuit de détection du capteur de niveau de liquide de refroidissement entre le connecteur de faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement et le connecteur de faisceau C2 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur de niveau de liquide de refroidissement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

***LE TEMOIN DE REGULATION DE VITESSE EN FONCTION NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT**

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAULT PRESENT

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes de défaut de la transmission. Des codes de défaut du PCM sont-ils présents ?</p> <p>Oui → Se référer à la catégorie Maniabilité pour le(s) symptôme(s) correspondant(s) impliquant le système de régulation de vitesse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Vérifier qu'il y a communication avec le bloc d'instruments, le PCM et le module ABS avant de poursuivre cet essai. Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments. L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII® ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous : Couper le contact. Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet. Mettre le contact. REMARQUE : le témoin de régulation de vitesse du PRNDL doit s'allumer pendant 5 secondes environ lors de l'autodiagnostic. Le témoin de régulation de vitesse s'allume-t-il durant 3 à 6 secondes environ ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LA JAUGE DE CARBURANT NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT**

CAUSES POSSIBLES

BLOC D'INSTRUMENTS

CAPTEUR DE NIVEAU DE CARBURANT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par diagnostiquer et réparer les codes du PCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments. L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII® ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous : Couper le contact. Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet. Mettre le contact. Observer l'indicateur de carburant pendant l'autodiagnostic. L'aiguille de l'indicateur de carburant doit se placer aux points d'étalonnage suivants : Butée Vide Vide 1/2 Plein Butée Plein L'indicateur se positionne-t-il correctement aux points d'étalonnage ?</p> <p>Oui → Se référer au manuel d'atelier pour les problèmes relatifs au transmetteur de jauge de carburant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

*PANNE DU TEMOIN DE FEU DE ROUTE

CAUSES POSSIBLES

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par vérifier le fonctionnement correct des feux de route avant de poursuivre cet essai.</p> <p>REMARQUE : S'assurer qu'il y a communication entre le bloc d'instruments et le BCM avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments.</p> <p>L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII® ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous :</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer le témoin de feux de route pendant l'autodiagnostic.</p> <p>Le témoin de feux de route s'est-il allumé pendant environ 4 secondes avant de s'éteindre ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE D'OBSCURCISSEMENT DU BLOC D'INSTRUMENTS

CAUSES POSSIBLES
CODE DE DEFAULT PRESENT AMPOULE OU DOUILLE DE TEMOIN BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a communication avec le bloc d'instruments et le BCM avant de poursuivre cet essai. Au DRBIII®, lire les codes de défaut du BCM. Le DRBIII® affiche-t-il des codes de défaut ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs à la catégorie Eclairage intérieur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déposer le bloc d'instruments. Déposer et vérifier les ampoules et douilles ne fonctionnant pas. Les ampoules et douilles sont-elles en ordre ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ampoule ou la douille si nécessaire en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

***TEMOIN DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
TOUJOURS EN FONCTION - DIESEL UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES

CAPTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE DETECTION DU NIVEAU DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : s'assurer que le système de refroidissement est bien rempli et fonctionne correctement avant de poursuivre cet essai. Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur de bas niveau de liquide de refroidissement. Mettre le contact. Passer à Contrôleur de caisse au DRBIII® et lire la tension du contacteur de niveau de liquide de refroidissement. Le DRBIII® affiche-t-il une tension supérieure à 4,8V ?</p> <p>Oui → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mettre le contact. Lire la tension du contacteur de niveau de liquide de refroidissement avec le DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il une tension supérieure à 4,8V ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur de niveau de liquide de refroidissement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

***TEMOIN DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT TOU-
JOURS EN FONCTION - DIESEL UNIQUEMENT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Débrancher le connecteur C2 du faisceau du module de commande de la caisse. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de détection du contacteur de niveau de liquide de refroidissement du moteur. La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection du contacteur de niveau de liquide de refroidissement du moteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

*PANNE DU TEMOIN DE BAS NIVEAU DE CARBURANT

CAUSES POSSIBLES

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Le témoin de bas niveau de carburant est activé par le MIC, qui utilise les données de carburant reçues du PCM et la position de l'aiguille de l'indicateur de carburant.</p> <p>REMARQUE : s'assurer que le MIC et le PCM communiquent et que l'indicateur de carburant fonctionne correctement avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments.</p> <p>L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII® ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous :</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer le témoin de bas niveau de carburant pendant l'autodiagnostic.</p> <p>Le témoin de bas niveau de carburant s'est-il allumé pendant environ 4 secondes avant de s'éteindre ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***PANNE DU TEMOIN DE MISE HORS FONCTION DE SURMULTI-PLIEE**

CAUSES POSSIBLES

AUTODIAGNOSTIC DU MIC

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments. L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII® ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous :</p> <p>Couper le contact. Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet. Mettre le contact. Observer le témoin de mise hors fonction de surmultipliée pendant l'autodiagnostic. Le témoin de mise hors fonction de surmultipliée s'est-il allumé pendant environ 4 secondes avant de s'éteindre ?</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Oui → Se référer aux diagnostics de la transmission pour le(s) symptôme(s) correspondant(s). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

***L'INDICATEUR DE PRESSION D'HUILE NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT**

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAULT PRESENT

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Au DRBIII®, lire les codes de défaut du groupe motopulseur. Si des codes de tension du capteur de pression d'huile sont présents, se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs à la Maniabilité.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments.</p> <p>L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII® ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous :</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>L'aiguille de l'indicateur de pression d'huile doit se placer aux points d'étalonnage suivants :</p> <p>40 Psi</p> <p>60 Psi</p> <p>80 Psi</p> <p>LOW Psi (bas)</p> <p>Observer l'indicateur de pression d'huile pendant l'autodiagnostic.</p> <p>L'indicateur de pression d'huile fonctionne-t-il correctement lors de l'autodiagnostic ?</p> <p>Oui → Se référer aux diagnostics de maniabilité pour le(s) symptôme(s) correspondant(s).</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DU TEMOIN DU SKIM

CAUSES POSSIBLES

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par diagnostiquer et réparer les codes du SKIM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Mettre le commutateur d'allumage en position Marche et observer la vérification d'ampoule.</p> <p>Le témoin du SKIM s'allume-t-il brièvement avant de s'éteindre ?</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Oui → Essai terminé.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

*MAUVAIS FONCTIONNEMENT DU COMPTEUR DE VITESSE

CAUSES POSSIBLES

PROGRAMMATION DES PNEUS DE L'ABS
PROBLEME D'ENTREE DU COMPTEUR DE VITESSE
BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par diagnostiquer les codes du PCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>REMARQUE : S'assurer que le module ABS est programmé avec la taille de pneus correcte.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments à l'aide du DRBIII®, ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous : Couper le contact. Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet. Mettre le contact. Le compteur de vitesse doit positionner son aiguille aux points d'étalonnage suivants : 0 MPH 20 MPH (25 MPH - UK) (40 km/h) 55 MPH (50 MPH - UK) (80 km/h) 75 MPH (75 MPH - UK) (120 km/h) 110 MPH (110 MPH - UK) (230 km/h) (200 km/h AUS/JAPON) Le compteur de vitesse fonctionne-t-il correctement lors de l'autodiagnostic ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Vérifier avec le DRBIII® que la taille de pneus de l'ABS est correctement programmée. La taille de pneus est-elle correctement programmée ?</p> <p>Oui → Se référer aux diagnostics du groupe motopropulseur pour le(s) symptôme(s) correspondant(s). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Se guider sur les indications du manuel de diagnostics (transmission ou châssis)/manuel d'atelier pour programmer la taille de pneus correcte, puis vérifier le fonctionnement du compteur de vitesse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*LE COMPTE-TOURS NE FONCTIONNE PAS CORRECTEMENT

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par diagnostiquer et réparer les codes du PCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments.</p> <p>L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII®, ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous :</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer le compte-tours pendant l'autodiagnostic.</p> <p>Le compte-tours doit positionner son aiguille aux points d'étalonnage suivants :</p> <p>0 tr/min</p> <p>800 tr/min</p> <p>3000 tr/min (2500 tr/min - diesel)</p> <p>7000 tr/min (6000 tr/min - diesel)</p> <p>Le compte-tours se positionne-t-il correctement aux points d'étalonnage ?</p> <p>Oui → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

*PANNE DE L'INDICATEUR DE TEMPERATURE

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par vérifier le fonctionnement correct du système de refroidissement avant d'effectuer cet essai.</p> <p>REMARQUE : commencer par diagnostiquer et réparer les codes de défaut de PCM, de MIC, de BCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments. L'autodiagnostic peut être effectué manuellement ou au moyen du DRBIII®.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer l'indicateur de température pendant l'autodiagnostic.</p> <p>L'aiguille de l'indicateur de température doit se placer aux points d'étalonnage suivants :</p> <p>40 °C (100 °F)</p> <p>100 °C (210 °F)</p> <p>122 °C (250 °F)</p> <p>Temp. Elevée</p> <p>Temp. critique</p> <p>L'indicateur de température se positionne-t-il correctement aux points d'étalonnage ?</p> <p>Oui → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***PANNE DE TEMOIN DE TEMPERATURE EXCESSIVE DE LA TRANSMISSION**

CAUSES POSSIBLES

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : commencer par diagnostiquer et réparer les codes de défaut de transmission, de PCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments. L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII® ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous : Couper le contact. Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet. Mettre le contact. Observer l'indicateur de température excessive de la transmission lors de l'autodiagnostic. Le témoin de température de la transmission s'est-il allumé pendant environ 4 secondes avant de s'éteindre ?</p> <p>Oui → Essai terminé. Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

BLOC D'INSTRUMENTS

Symptôme :

*PANNE DU VOLTMETRE

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE

BLOC D'INSTRUMENTS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par diagnostiquer et réparer les codes du système de charge ou du PCM avant de poursuivre cet essai.</p> <p>REMARQUE : Vérifier qu'il y a communication avec le bloc d'instruments et le PCM avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic du bloc d'instruments. L'autodiagnostic peut être effectué manuellement ou au moyen du DRBIII®.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Maintenir enfoncé le bouton de remise à zéro du compteur de trajet.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Observer le voltmètre pendant l'autodiagnostic.</p> <p>Le voltmètre doit positionner son aiguille aux points d'étalonnage suivants :</p> <p>9 Volts</p> <p>14 Volts</p> <p>16 Volts</p> <p>Le voltmètre se positionne-t-il correctement aux points d'étalonnage ?</p> <p>Oui → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***PROBLEMES DU TEMOIN DE PRESENCE D'EAU DANS LE CARBURANT - DIESEL UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES

BLOC D'INSTRUMENTS

SITUATION DE PANNE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le commutateur d'allumage en position Marche. Observer le témoin d'eau dans le carburant pendant l'essai d'ampoule. Le témoin d'eau dans le carburant s'allume-t-il brièvement avant de s'éteindre ?</p> <p>Oui → Se référer à l'information sur le diagnostic du groupe motopropulseur pour le(s) symptôme(s) correspondant(s). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le bloc d'instruments en suivant la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme : COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DU RHEOSTAT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DU RHEOSTAT

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : La tension du circuit du signal de rhéostat des lampes du panneau est tombée sous 0,3 V pendant 5 secondes.

CAUSES POSSIBLES
COMMUTATEUR MULTIFONCTION GAUCHE COURT-CIRCUITE
COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU SIGNAL DU RHEOSTAT DES LAMPES DU PANNEAU
COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE RETOUR DU COMMUTATEUR DES PRO-JECTEURS
BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction gauche. Mettre le contact. Au DRBIII®, sous Capteurs, lire la tension des lampes du panneau. La tension est-elle inférieure à 4,0V? Oui → Aller à 2 Non → Remplacer le commutateur multifonction gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction gauche. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit de signal du rhéostat du panneau vers une bonne masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms ? Oui → Réparer le court-circuit à la masse du circuit de signaux du rhéostat du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3	Tous

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE DU RHEOSTAT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction gauche. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit de retour du commutateur des projecteurs vers une bonne masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse du circuit de retour du commutateur des projecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme : CIRCUIT OUVERT DU RHEOSTAT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU RHEOSTAT

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Quand la tension du circuit de signal du rhéostat du panneau dépasse 4,8 V pendant 5 secondes.

CAUSES POSSIBLES

RHEOSTAT D'ECLAIRAGE DU PANNEAU D'INSTRUMENTS

CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL DU RHEOSTAT DES LAMPES DU PANNEAU

CIRCUIT OUVERT DE RETOUR DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS

BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction gauche. Connecter un fil de pontage entre le circuit du signal du rhéostat des lampes du panneau et le circuit de retour du commutateur des projecteurs. Mettre le contact. Au DRBIII®, sous Capteurs, lire la tension des lampes du panneau. Le DRBIII® affiche-t-il Tension de l'éclairage du panneau d'instruments inférieure à 0,5 V ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction gauche. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit du signal du rhéostat des lampes du panneau entre le connecteur C1 du BCM et le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du signal du rhéostat des lampes du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT DU RHEOSTAT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction gauche. Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit de retour du commutateur des projecteurs entre le BCM et le commutateur multifonction gauche. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de retour du commutateur des projecteurs. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'ATTENUATION LUMINEUSE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'ATTENUATION LUMINEUSE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Le BCM a détecté durant 5 secondes un court-circuit vers la batterie soit sur le circuit entraîneur de lampe de courtoisie soit sur le circuit de commande de lampe de courtoisie.

CAUSES POSSIBLES

AMPOULE DE LAMPE DE COURTOISIE EN COURT-CIRCUIT

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DE LAMPE DE COURTOISIE

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE

BCM, CIRCUIT DES LAMPES DE COURTOISIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Répéter cet essai pour chacune des ampoules avant de passer à l'essai suivant : Lampes de courtoisie du panneau d'instruments (2), de lecture arrière, avant en hauteur (2) et du hayon.</p> <p>Couper le contact. Déposer une des ampoules énumérées dans le message précédent. Remarque : ne pas reposer l'ampoule après l'essai. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut du BCM. Au DRB, lire les codes de défaut du BCM. Le code "Court-circuit vers la batterie sur le circuit d'atténuation des lampes" est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer l'ampoule et reposer toutes les autres ampoules déposées durant l'essai. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT D'ATTENUATION LUMINEUSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Déposer le fusible No. 8 de la boîte de jonction. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de commande de lampe de courtoisie dans le connecteur C1 du BCM. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit de commande de lampe de courtoisie et reposer les ampoules. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le fusible No. 8. Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de commande de lampe de courtoisie dans le connecteur C1 de la boîte de jonction (cav. 16). Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit entraîneur de lampe de courtoisie et reposer les ampoules. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse (BCM) et reposer toutes les ampoules déposées durant l'essai. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme : **COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE DE- LESTAGE DE CHARGE**

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE DELESTAGE DE CHARGE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position Marche et le fusible/connecteur IOD est en place.

Condition de mémorisation : Le BCM a détecté durant 5 secondes un court-circuit vers la batterie sur le circuit de délestage intérieur.

CAUSES POSSIBLES	
COURT-CIRCUIT D'AMPOULE DE LAMPE DE LA BOITE A GANTS	
COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DE L'ETAT DE CHARGE DE LAMPE INTERIEURE - COURTOISIE	
COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DE L'ETAT DE CHARGE DE LAMPE INTERIEURE - BOITE A GANTS	
BCM - COMMANDE DE L'ETAT DE CHARGE DE LAMPE INTERIEUR	

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Couper le contact. Déposer l'ampoule de la boîte à gants. Mettre le contact. Au DRB, effacer tous les codes de défaut du BCM. Au DRB, lire les codes de défaut du BCM. Le code "Court-circuit vers la batterie sur le circuit de délestage de charge" est-il présent ? Oui → Aller à 2 Non → Remplacer l'ampoule. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Couper le contact. La boîte à gants doit être fermée et le contacteur de lampe en position Hors fonction. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de délestage de lampe intérieure dans le connecteur C1. Une tension est-elle présente ? Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit de commande de délestage de lampe intérieure. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3	Tous

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE DELESTAGE DE CHARGE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Tous les contacteurs de lampe en hauteur, de lecture arrière et de maquillage doivent occuper la position hors fonction. Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de délestage de lampe intérieure dans le connecteur C1 de la boîte de jonction. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit de commande de délestage de lampe intérieure. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse (BCM). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

PANNE D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage est en position MARCHE et le fusible IOD/connecteur est posé.

Condition de mémorisation : Cette situation est enregistrée si l'entraîneur des lampes du panneau qui assure l'éclairage du panneau d'instruments est coupé par une surchauffe pendant au moins 5 secondes.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU COMMUTATEUR DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU PANNEAU DE COMMANDE HVAC

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ECLAIRAGE PRNDL

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'AMPOULE OU DE DOUILLE DU CENDRIER

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE LA RADIO

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU - HVAC

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU - PRNDL

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU - RADIO

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU - CENDRIER

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU - SIEGES CHAUFFES

BCM, PANNE D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU

PANNE D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le commutateur de siège chauffé du conducteur. Mettre le contact. Effacer les codes de défaut de la caisse. Attendre 5 secondes puis lire les codes de défaut du BCM. Le code de défaut "entraîneur des lampes du panneau" est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le commutateur de siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le commutateur de siège chauffé du passager. Mettre le contact. Effacer les codes de défaut de la caisse. Attendre 5 secondes puis lire les codes de défaut du BCM. Le code de défaut "entraîneur des lampes du panneau" est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le commutateur de siège chauffé du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du panneau de commande HVAC adéquat : C1 pour le système manuel ou C2 pour le système automatique. Mettre le contact. Effacer les codes de défaut de la caisse. Attendre 5 secondes puis lire les codes de défaut du BCM. Le code de défaut "entraîneur des lampes du panneau" est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble du panneau de commande HVAC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de l'éclairage du PRNDL/de la boîte de transfert. Mettre le contact. Effacer les codes de défaut de la caisse. Attendre 5 secondes puis lire les codes de défaut du BCM. Le code de défaut "entraîneur des lampes du panneau" est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer ou remplacer l'éclairage du PRNDL/de la boîte de transfert court-circuité. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le cendrier. Mettre le contact. Effacer les codes de défaut de la caisse. Attendre 5 secondes puis lire les codes de défaut du BCM. Le code de défaut "entraîneur des lampes du panneau" est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de l'ampoule ou la douille du cendrier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

PANNE D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 de la radio. Mettre le contact. Effacer les codes de défaut de la caisse. Attendre 5 secondes puis lire les codes de défaut du BCM. Le code de défaut "entraîneur des lampes du panneau" est-il présent ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer ou remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du panneau de commande HVAC adéquat : C1 pour le système manuel ou C2 pour le système automatique. Débrancher le connecteur C1 du BCM (module de commande de la caisse). Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau dans le connecteur C1 du BCM (cav. 10). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'entraîneur des lampes du panneau en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de l'éclairage du PRNDL/de la boîte de transfert. Débrancher le connecteur C1 du BCM (module de commande de la caisse). Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau dans le connecteur C1 du BCM (cav. 9). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'entraîneur des lampes du panneau en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 9</p>	Tous
9	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 de la radio. Débrancher le connecteur C1 du BCM (module de commande de la caisse). Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau dans le connecteur C1 du BCM (cav. 13). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'entraîneur des lampes du panneau en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 10</p>	Tous

PANNE D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
10	<p>Couper le contact. Débrancher la lampe du cendrier. Débrancher le connecteur C1 du BCM (module de commande de la caisse). Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau dans le connecteur C1 du BCM (cav. 8). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'entraîneur des lampes du panneau en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
11	<p>Couper le contact. Déconnecter les commutateurs de siège chauffé du conducteur et du passager. Débrancher le connecteur C1 du BCM (module de commande de la caisse). Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau dans le connecteur C1 du BCM (cav. 12). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'entraîneur des lampes du panneau en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 12</p>	Tous
12	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PANNE DE TOUTES LES LAMPES DE COURTOISIE**

exclusifmanuel@gmail.com

Symptôme :

*PANNE DE LA LAMPE DU CENDRIER

CAUSES POSSIBLES

CODES DE DEFAUT DU BCM

CIRCUIT OUVERT D'AMPOULE DU CENDRIER

CIRCUIT OUVERT DE MASSE

CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LAMPES DU PANNEAU

BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire les codes de défaut de la caisse. Présence d'un code de défaut de circuit du relais de feux de stationnement en court-circuit basse tension/ouvert ?</p> <p>Oui → Se référer au symptôme Circuit du relais de feux de stationnement en court-circuit basse tension/ouvert dans la catégorie Eclairage extérieur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déposer et examiner l'ampoule du cendrier. L'ampoule est-elle en ordre ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer l'ampoule du cendrier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du cendrier. Mesurer la résistance du circuit de masse dans le connecteur du cendrier. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du cendrier. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau entre le connecteur du cendrier et le connecteur C1 du BCM (cav. 8). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur des lampes du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :
***PANNE DES LAMPES DE COURTOISIE - SAUF CELLES DES PORTES AVANT**

CAUSES POSSIBLES
AMPOULES CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DE LAMPE DE COURTOISIE BCM, LAMPES DE COURTOISIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Déposer et vérifier les ampoules en panne. Les ampoules sont-elles en ordre ? Oui → Aller à 2 Non → Remplacer les ampoules. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible vers la lampe. La tension dépasse-t-elle 10V ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le circuit B (+) protégé par fusible de retour ouvert vers la jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Accéder à l'ampoule en panne. Sonder le circuit de commande de lampe de courtoisie entre le connecteur C1 du BCM et le connecteur d'ampoule. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le circuit ouvert de commande de lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations. Réparer Remplacer le module de commande de la caisse (BCM). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

***LES LAMPES DE COURTOISIE NE FONCTIONNENT PAS A PARTIR DU COMMUTATEUR DU PLAFONNIER UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAUT PRESENT

CIRCUIT OUVERT DU RHEOSTAT DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION DU COTE GAUCHE
BCM, ATTENUATEUR INOPERANT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes de défaut de la caisse. Des codes de défaut sont-ils présents ?</p> <p>Oui → Sélectionner le code concerné de la liste des symptômes et réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du commutateur multifonction du côté gauche. Connecter un ohmmètre entre le circuit du signal du rhéostat du panneau et le circuit de retour du commutateur des projecteurs dans le commutateur multifonction du côté gauche. Observer l'ohmmètre en faisant tourner le rhéostat du commutateur multifonction du côté gauche. La résistance varie entre environ 60 et 7 900 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Remplacer le commutateur multifonction gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

***SEULE LA PORTE DU CONDUCTEUR N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE**

CAUSES POSSIBLES

FIL DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE PORTE OUVERTE DU CONDUCTEUR

CONTACTEUR DE PORTE DU CONDUCTEUR ENTROUVERTE

MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR (CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE)

MODULE DE COMMANDE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE PORTE DU CONDUCTEUR OUVERTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ouvrir la porte du conducteur. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Modules de porte, Entrées/sorties. Lire l'état du contacteur de porte conducteur ouverte. Le DRBIII® affiche-t-il : FERME ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3</p>	Tous
2	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de la porte ouverte du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4 Non → Réparer le fil de masse ouvert vers le contacteur de porte entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Déconnecter le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de porte entrouverte du conducteur entre le connecteur du moteur de verrouillage/contacteur de porte entrouverte et le connecteur C1 du DDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5 Non → Réparer le fil ouvert de détection du contacteur de porte ouverte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***SEULE LA PORTE DU CONDUCTEUR N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Déposer le panneau de garnissage intérieur de porte. Déconnecter le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Vérifier que la porte reste ouverte durant cet essai. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de porte entrouverte du conducteur dans le connecteur C1 à la masse du DDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de contacteur de porte ouverte/moteur de verrouillage de la porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

***SEULE LA PORTE ARRIERE GAUCHE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE**

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE OUVERTE (ARRIERE GAUCHE)
FIL DE MASSE OUVERT
CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE (CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Ouvrir la porte arrière gauche. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Ordinateur de caisse, Entrées/sorties. Lire l'état du contacteur de porte arrière gauche entrouverte. Le DRB III affiche-t-il : "Fermé" ? Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Déposer le panneau de garnissage intérieur de porte. Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Débrancher le connecteur du contacteur d'ouverture/moteur de serrure de porte arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit de détection de porte entrouverte arrière gauche entre le connecteur de moteur de verrouillage/contacteur de porte entrouverte et le connecteur C1 de la boîte de jonction. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le fil ouvert de détection du contacteur de porte ouverte arrière gauche. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Débrancher le connecteur de moteur de serrure de porte arrière côté conducteur/contacteur d'avertissement. Mesurer la résistance du circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le fil de masse ouvert vers le contacteur de porte entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

***SEULE LA PORTE ARRIERE GAUCHE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déposer le panneau de garnissage intérieur de porte. Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Vérifier que la porte reste ouverte durant cet essai. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de porte entrouverte arrière gauche dans le connecteur C1 de la boîte de jonction à la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de contacteur de porte ouverte/moteur de verrouillage de la porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Si les autres causes possibles ont été éliminées, envisager la réparation.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

***LE HAYON N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE**

CAUSES POSSIBLES
BCM - LAMPES EN PANNE
LAMPE DE L'ESPACE DE CHARGEMENT
PANNE DE LAMPE DE COURTOISIE
FIL DE MASSE OUVERT
DETECTION DU CONTACTEUR DE HAYON OUVERT
CONTACTEUR D'AVERTISSEMENT DE HAYON OUVERT
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE (CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Au DRBIII®, sélectionner Entrées/sorties et lire l'état de la désactivation de la lampe du hayon en mettant en et hors fonction le commutateur de la lampe de l'espace de chargement. Le commutateur bascule-t-il ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 7	Tous
2	Sélectionner au DRBIII® Caisse, Ordinateur de caisse, Entrées/sorties. Lire l'état du contacteur de hayon lorsque le hayon est ouvert. Le DRB affiche-t-il : Fermé ? Oui → Si aucune autre cause possible ne subsiste, remplacer le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3	Tous
3	Déconnecter le connecteur du contacteur de hayon entrouvert gauche ou droit. Mesurer la résistance du circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le fil de masse ouvert au connecteur du contacteur de porte ouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Déconnecter le contacteur de hayon entrouvert gauche ou droit. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de lunette soulevable de hayon entrouverte entre le connecteur du contacteur de lunette soulevable entrouverte déconnecté et le connecteur C1 de la boîte de jonction. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 5 Non → Réparer le fil ouvert du contacteur d'abattant de hayon ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

***LE HAYON N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Débrancher le connecteur du contacteur de lunette soulevable de hayon entrouverte gauche ou droit supposé en panne. Le loquet doit être en position déverrouillée pour ce contacteur. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit du contacteur de lunette soulevable entrouverte. La résistance est-elle inférieure à 2 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de contacteur de hayon entrouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Sonder au connecteur de lampe de l'espace de chargement et mesurer la tension du circuit de désactivation de la lampe de courtoisie du hayon avec le commutateur dans les deux positions. La Tension est-elle inférieure à 0,5V pour chaque position ?</p> <p>Oui → Si aucune autre cause possible ne subsiste, remplacer le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Débrancher le connecteur de lampe d'espace de chargement. Mesurer la tension du circuit de mise hors fonction de la lampe de courtoisie du hayon. La tension est-elle supérieure à 2V?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de mise hors fonction de la lampe de courtoisie du hayon. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de lampe d'espace de chargement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :
***SEULE LA LUNETTE SOULEVABLE DU HAYON N'ALLUME PAS
LES LAMPES DE COURTOISIE**

CAUSES POSSIBLES
FIL DE MASSE OUVERT
DETECTION DU CONTACTEUR DE HAYON OUVERT
BCM, CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE VITRE BASCULANTE ENTROUVERTE
CONTACTEUR D'ABATTANT DU HAYON OUVERT)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Sélectionner au DRBIII® Caisse, Ordinateur de caisse, Entrées/sorties. Lire l'état du contacteur de vitre de hayon lorsque la lunette soulevable est ouverte. Le DRB affiche-t-il : Fermé ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3	Tous
2	En l'absence d'autres causes potentielles, remplacer le module de commande de la caisse. Etudier les options de réparation. Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Débrancher le connecteur du contacteur d'abattant du hayon ouvert. Mesurer la résistance du circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le fil de masse ouvert au connecteur du contacteur de porte ouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Débrancher le connecteur du contacteur d'abattant du hayon ouvert. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de lunette soulevable de hayon entrouverte entre le connecteur du contacteur de lunette soulevable entrou- verte déconnecté et le connecteur C1 de la boîte de jonction. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 5 Non → Réparer le fil ouvert du contacteur d'abattant de hayon ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
5	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations. Réparer Remplacer l'ensemble de contacteur de vitre basculante de hayon entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

***SEULE LA PORTE AVANT DROITE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE**

CAUSES POSSIBLES

FIL DE MASSE OUVERT

FIL OUVERT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE PORTE OUVERTE DU PASSAGER

CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROUVERTE

BCM, LAMPES DE COURTOISIE NE FONCTIONNANT PAS UNIQUEMENT A PARTIR DE LA PORTE DU PASSAGER AVANT

MODULE DE PORTE DU PASSAGER (CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ouvrir la porte du passager. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Modules de porte, Entrées/sorties. Lire l'état du contacteur de porte passager entrouverte. Le DRB affiche-t-il : Fermé ?</p> <p>Oui → Remplacer le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur de moteur de serrure/contacteur de porte passager entrouverte. Mesurer la résistance du circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le fil de masse ouvert vers le contacteur de porte entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le connecteur C1 du module de porte du passager. Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte. Mesurer la résistance du circuit de détection de porte entrouverte du passager entre le connecteur de moteur de verrouillage/contacteur de porte entrouverte et le connecteur C1 du PDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert de détection du contacteur de porte ouverte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

*SEULE LA PORTE AVANT DROITE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Vérifier que la porte reste ouverte durant cet essai. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de porte entrouverte du passager dans le connecteur C1 à la masse du PDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de contacteur de porte ouverte/moteur de verrouillage de la porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***SEULE LA PORTE ARRIERE DROITE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE**

CAUSES POSSIBLES

FIL DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE OUVERTE (ARRIERE DROITE)

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE (CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE)

CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE

BCM - PANNE DE PORTE ARRIERE DROITE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Ouvrir la porte arrière droite. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Ordinateur de caisse, Entrées/sorties. Lire l'état du contacteur de porte arrière droite entrouverte. Le DRB affiche-t-il : Fermé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur du moteur de serrure/contacteur de porte entrouverte de la porte arrière côté passager. Mesurer la résistance du circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le fil de masse ouvert vers le contacteur de porte entrouverte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Débrancher le connecteur de moteur de serrure/contacteur de porte entrouverte de la porte arrière côté passager. Mesurer la résistance du circuit de détection de porte entrouverte arrière droite entre le connecteur de moteur de verrouillage/contacteur de porte entrouverte et le connecteur C1 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert de détection du contacteur de porte ouverte arrière droite. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

*SEULE LA PORTE ARRIERE DROITE N'ALLUME PAS LES LAMPES DE COURTOISIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de commande de la caisse. La porte doit être ouverte pendant l'essai. Mesurer la résistance du circuit de détection de porte entrouverte arrière droite dans le connecteur C1 à la masse du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de contacteur de porte ouverte/moteur de verrouillage de la porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à « Réparations ».</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LES LAMPES DE COURTOISIE (SAUF LES DEUX LAMPES DE COURTOISIE DE PORTE AVANT - EN OPTION) SONT EN FONCTION EN PERMANENCE**

CAUSES POSSIBLES

BOITE DE JONCTION

BCM - LES LAMPES DE COURTOISIE RESTENT ALLUMÉES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAÎNEUR DE LAMPE DE COURTOISIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Le commutateur de lampe de courtoisie doit occuper la position Hors fonction. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Les lampes de courtoisie s'éteignent-elles ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Le commutateur de lampe de courtoisie doit occuper la position Hors fonction. Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Sonder le circuit entraîneur de lampe de courtoisie entre la cavité 16 du connecteur C1 de la boîte de jonction et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse sur le circuit entraîneur de la lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :
***PANNE DE LA LAMPE DE COURTOISIE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR**

CAUSES POSSIBLES
AMPOULE CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE CIRCUIT OUVERT DE MASSE DE LAMPE DE COURTOISIE LAMPE DE COURTOISIE DU MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Déposer et examiner l'ampoule de lampe de courtoisie. L'ampoule de la lampe de courtoisie est-elle ouverte ? Oui → Remplacer l'ampoule. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Déposer l'ampoule de la lampe de courtoisie de la porte du conducteur. Débrancher le connecteur C2 du module de porte du conducteur. Sonder le circuit entraîneur de lampe de courtoisie entre le connecteur d'ampoule et le connecteur C2 du module de porte du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur de lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Déposer l'ampoule de la lampe de courtoisie de la porte du conducteur. Débrancher le connecteur C2 du module de porte du conducteur. Sonder le circuit de masse de la lampe de courtoisie entre le connecteur d'ampoule et le connecteur C2 du module de porte du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le circuit ouvert de masse de lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Etudier les options de réparation. Réparer Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

*PANNE DE LA LAMPE DE LA BOITE A GANTS

CAUSES POSSIBLES

AMPOULE DE BOITE A GANTS

CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

CONTACTEUR DE BOITE A GANTS

CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LA LAMPE DE LA BOITE A GANTS

BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer et examiner l'ampoule de la lampe de la boîte à gants. L'ampoule est-elle en ordre ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer l'ampoule de la boîte à gants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur du faisceau de la lampe de la boîte à gants. Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible. La tension est-elle supérieure à 10,5 V ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la lampe de la boîte à gants. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de lampe de la boîte à gants entre le connecteur du faisceau de cette lampe (cav. 2) et le connecteur C1 du BCM (cav. 23). La résistance est-elle supérieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur de la lampe de la boîte à gants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Débrancher le connecteur du faisceau de la lampe de la boîte à gants. Connecter une lampe d'essai entre les cavités 1 et 2 du faisceau de la lampe de la boîte à gants. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de la boîte à gants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Voir les options de réparation</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le BCM (Module de commande de la caisse). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

*PANNE DE LA DIODE DU COMMUTATEUR DE SIEGE CHAUFFE

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT D'AMPOULE DE COMMUTATEUR DE SIEGE CHAUFFE DU CONDUCTEUR
CIRCUIT OUVERT D'AMPOULE DE COMMUTATEUR DE SIEGE CHAUFFE DE PASSAGER
CIRCUIT OUVERT DE MASSE - COTE CONDUCTEUR
CIRCUIT OUVERT DE MASSE - COTE PASSAGER
CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU - COTE PASSAGER
CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU - COTE CONDUCTEUR
BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Déposer et examiner l'ampoule de commutateur de siège chauffé du conducteur. L'ampoule est-elle en ordre ? Oui → Aller à 2 Non → Remplacer l'ampoule du commutateur de siège chauffé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Déposer et examiner l'ampoule de commutateur de siège chauffé de passager. L'ampoule est-elle en ordre ? Oui → Aller à 3 Non → Remplacer l'ampoule du commutateur de siège chauffé du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Couper le contact. Débrancher le connecteur de commutateur de siège chauffé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de masse dans le connecteur du commutateur de siège chauffant du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le circuit ouvert de masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur de siège chauffé du passager. Mesurer la résistance du circuit de masse dans le connecteur du commutateur de siège chauffant du passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 5 Non → Réparer le circuit ouvert de masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

***PANNE DE LA DIODE DU COMMUTATEUR DE SIEGE CHAUFFE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur de siège chauffé du passager. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau entre le connecteur du commutateur de siège chauffant du passager et le connecteur C1 du BCM (cav. 12). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6 Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur des lampes du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur de commutateur de siège chauffé du conducteur. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau entre le connecteur du commutateur de siège chauffant du conducteur et le connecteur C1 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 7 Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur des lampes du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Etudier les options de réparation.</p> <p>Réparer Remplacer le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

*PANNE DES DIODES DE COMMANDE HVAC

CAUSES POSSIBLES
ECLAIRAGE DU BLOC DE COMMANDE HVAC INOPERANT
CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU BLOC DE COMMANDE
CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LAMPES DU PANNEAU
BCM (ECLAIRAGE HVAC)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Débrancher le connecteur du panneau de commande HVAC adéquat : C1 pour le système manuel ou C2 pour le système automatique. Connecter une lampe d'essai entre le circuit de masse HVAC et le circuit entraîneur des lampes du panneau dans le(s) connecteur(s) HVAC. Allumer les lampes du panneau et observer la lampe d'essai. La lampe d'essai s'allume-t-elle ? Oui → Remplacer l'ensemble de panneau de commande HVAC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Couper le contact. Débrancher les connecteurs du HVAC. Mesurer la résistance du circuit de masse dans les connecteurs C1 ou C2 du HVAC (voir le schéma des broches des connecteurs pour déterminer lequel). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le circuit ouvert de masse HVAC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Couper le contact. Débrancher les connecteurs du HVAC. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau entre les connecteurs C1 ou C2 de l'HVAC (se référer au schéma des broches du connecteur pour déterminer lequel) et le connecteur C1 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur des lampes du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Etudier les options de réparation. Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

*PANNE DES LAMPES DE COURTOISIE DU PANNEAU D'INSTRUMENTS

CAUSES POSSIBLES

BCM - LAMPES DE COURTOISIE DU PANNEAU D'INSTRUMENTS INOPERANTES
 AMPOULES OUVERTES
 CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
 CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DE LAMPE DE COURTOISIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer et vérifier les ampoules en panne. Les ampoules sont-elles en ordre ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer les ampoules. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible vers la lampe. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit B (+) protégé par fusible de retour ouvert vers la jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Accéder à l'ampoule en panne. Sonder le circuit de commande de lampe de courtoisie entre le connecteur C1 du BCM et le connecteur d'ampoule. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de commande de lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

*PANNE DU DISPOSITIF DE DESACTIVATION DE LA LAMPE DE COURTOISIE DU HAYON

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
CIRCUIT OUVERT DE DESACTIVATION DE LAMPE DE COURTOISIE DU HAYON
COMMUTATEUR DE DESACTIVATION DE LAMPE DE COURTOISIE DU HAYON
BCM - DESACTIVATION DES LAMPES DE COURTOISIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Débrancher le connecteur de la lampe de l'espace de chargement. Mesurer la tension du circuit B+ protégé par fusible au connecteur de la lampe de l'espace de chargement. La tension dépasse-t-elle 10V ? Oui → Aller à 2 Non → Réparer le circuit ouvert B+ protégé par fusible vers le connecteur de la lampe de l'espace de chargement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Débrancher le connecteur de la lampe de l'espace de chargement. Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de désactivation de lampe de courtoisie du hayon entre le connecteur de la lampe de l'espace de chargement et le connecteur C1 de la boîte de jonction. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le fil ouvert de "Désactivation de lampe de courtoisie du hayon." Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Accéder au connecteur de la lampe de l'espace de chargement mais ne pas le débrancher. Utiliser un voltmètre pour sonder le circuit de désactivation de la lampe de courtoisie du hayon au connecteur de lampe de l'espace de chargement en mettant en et hors fonction le commutateur de désactivation. La tension passe-t-elle d'environ 10 à 0V ? Oui → Aller à 4 Non → Remplacer l'ensemble de lampe de hayon (espace de chargement). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Etudier les options de réparation. Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

*PANNE DES LAMPES EN HAUTEUR, ARRIERE ET DU HAYON

CAUSES POSSIBLES

AMPOULES

CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE

BCM - ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer et vérifier les ampoules en panne. Les ampoules sont-elles en ordre ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer les ampoules. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible vers la lampe. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit B (+) protégé par fusible de retour ouvert vers la jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Accéder à l'ampoule en panne. Sonder le circuit entraîneur de lampe de courtoisie entre la cavité 16 du connecteur C1 de la boîte de jonction et le connecteur de l'ampoule. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur de lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Mettre En fonction le commutateur du plafonnier. Débrancher le fusible No. 8 de la boîte de jonction. Simultanément, mesurer la résistance du circuit entraîneur de la lampe de courtoisie à la cavité 8 du connecteur C1 du module de commande de la caisse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse (BCM). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme :

***PANNE DE LA LAMPE DE COURTOISIE DE PORTE DU PASSAGER**

CAUSES POSSIBLES

AMPOULE

CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE

CIRCUIT OUVERT DE MASSE DE LAMPE DE COURTOISIE

LAMPE DE COURTOISIE DU MODULE DE PORTE PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer et examiner l'ampoule de lampe de courtoisie. L'ampoule de la lampe de courtoisie est-elle ouverte ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ampoule. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déposer l'ampoule de lampe de courtoisie de porte du passager. Débrancher le connecteur C2 du module de porte du passager. Sonder le circuit entraîneur de lampe de courtoisie entre le connecteur d'ampoule et le connecteur C2 du module de porte du passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur de lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déposer l'ampoule de lampe de courtoisie de porte du passager. Débrancher le connecteur C2 du module de porte du passager. Sonder le circuit de masse de la lampe de courtoisie entre le connecteur d'ampoule et le connecteur C2 du module de porte du passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse de lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Etudier les options de réparation.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE D'ECLAIRAGE DE DISPOSITIF DE CHANGEMENT DE RAPPORT/BOITE DE TRANSFERT

CAUSES POSSIBLES

CONNEXION OUVERTE DE MASSE DU PRNDL
CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU
ECLAIRAGE PRNDL
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déconnecter le connecteur de l'éclairage du PRNDL/de la boîte de transfert. Connecter une lampe d'essai entre le circuit de masse et le circuit entraîneur des lampes du panneau dans le connecteur de l'éclairage du PRNDL/de la boîte de transfert. Allumer les lampes du panneau et observer la lampe d'essai. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble d'éclairage du PRNDL/de la boîte de transfert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de l'éclairage du PRNDL/de la boîte de transfert. Mesurer la résistance du circuit de masse dans le connecteur PRNDL. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de l'éclairage du PRNDL/de la boîte de transfert. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau entre le connecteur du PRNDL et le connecteur C1 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur des lampes du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Etudier les options de réparation.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ECLAIRAGE INTERIEUR

Symptôme : *PANNE D'ECLAIRAGE DE LA RADIO

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DE MASSE DE RADIO BCM (ECLAIRAGE DE LA RADIO) CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU ECLAIRAGE DE LA RADIO

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Débrancher le connecteur C1 de radio. Connecter une lampe d'essai entre la connexion de masse de la radio et le circuit entraîneur des lampes du panneau dans le connecteur C1 de la radio. Allumer les lampes du panneau et observer la lampe d'essai. La lampe d'essai s'allume-t-elle ? Oui → Réparer ou remplacer la radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Couper le contact. Débrancher le fil de masse de la radio. Mesurer la résistance du circuit entre la masse et le fil de masse de la radio. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 3 Non → Remplacer ou réparer la tresse de masse de radio. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Couper le contact. Débrancher le connecteur C1 de radio. Déconnecter le connecteur C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit entraîneur des lampes du panneau entre le connecteur C1 de la radio et le connecteur C1 du BCM (cav. 13). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur des lampes du panneau. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
4	Etudier les options de réparation. Réparer Remplacer le BCM. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

*PANNE DES LAMPES DE LECTURE ET DE COURTOISIE

CAUSES POSSIBLES

AMPOULES

CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE

BCM, ENTRAINEUR DES LAMPES DE COURTOISIE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer et vérifier les ampoules en panne. Les ampoules sont-elles en ordre ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer les ampoules. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur C1 de la boîte de jonction. Accéder à l'ampoule en panne. Sonder le circuit entraîneur de la lampe de courtoisie entre le connecteur C1 de la boîte de jonction et le connecteur de l'ampoule. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur ou le commutateur de lampe de courtoisie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Mettre En fonction le commutateur du plafonnier. Débrancher le fusible No. 8 de la boîte de jonction. Simultanément, mesurer la résistance du circuit entraîneur de la lampe de courtoisie à la cavité 8 du connecteur C1 du module de commande de la caisse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse (BCM) en panne. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

Symptôme :
CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Cette condition est immédiatement mémorisée quand le potentiomètre du moteur de siège fournit une valeur supérieure à celle mémorisée en EEPROM par le module de siège à mémoire.

CAUSES POSSIBLES
FIL DE MASSE DE CAPTEUR DE SIEGE OUVERT
SIGNAL DU CAPTEUR D'ELEVATEUR AVANT EN COURT-CIRCUIT AVEC LE MOTEUR
COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE DE L'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE
COURT-CIRCUIT A LA TENSION DANS LE CIRCUIT DU SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT
TENSION ELEVEE DU CAPTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT
CIRCUIT INTERNE DE MASSE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE OUVERT
TENSION ELEVEE DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU MODULE DE SIEGE A ME-MOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur avant de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur de position de siège au connecteur de l'élèveur avant du siège motorisé du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 7	Tous
2	Vérifier que tous les connecteurs de siège et de capteur sont connectés et que le moteur d'élèveur avant fonctionne. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Surveiller le capteur de position de l'élèveur avant en actionnant l'élèveur avant du siège jusqu'aux deux limites. La tension ne dépasse-t-elle 8,0V que lorsque le moteur fonctionne ? Oui → Remplacer l'ensemble de glissières du siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME-MOIRE. Non → Aller à 3	Tous

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur avant de siège motorisé du conducteur. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit du signal de position d'élèveur avant et la masse. La tension est-elle supérieure à 0,2V?</p> <p>Non → Aller à 4</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la tension dans le circuit de signal de position du dispositif de levage de l'avant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
4	<p>Déconnecter le connecteur du capteur de position de l'élèveur avant du siège. Mesurer la tension entre le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège et la masse. La tension est-elle supérieure à 5,5V ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège pour un court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur avant de siège motorisé du conducteur. Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Mettre le contact. Sélectionner Sièges à mémoire, Capteurs au DRBIII®. Lire la tension du capteur de position du dispositif de levage de l'avant. La tension est-elle supérieure à 0,2V?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur avant de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du fil de masse du capteur de position du siège entre le connecteur du module de siège et celui du capteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le fil de masse ouvert du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR SUPÉRIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISÉE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé lorsque le potentiomètre du moteur de siège fournit une valeur inférieure à celle mémorisée en EEPROM par le module de mémoire du siège.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE

CAPTEUR DE DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT (BASSE TENSION)

CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT

CIRCUIT OUVERT DE SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT

BASSE TENSION DU CIRCUIT INTERNE 5V DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE

BASSE TENSION DU CIRCUIT DE DETECTION INTERNE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur avant de siège motorisé du conducteur.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Mesurer la tension du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège.</p> <p>La tension est-elle supérieure à 4,5V?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur avant de siège motorisé du conducteur. Connecter un fil de pontage entre les circuits d'alimentation 5V du capteur de siège et les circuits du signal de position d'élèveur avant. Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Mettre le contact. Lire la tension du capteur de position du dispositif de levage de l'avant. La tension est-elle supérieure à 4,5V?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur avant de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit du signal de position de l'élèveur avant vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1 K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit du signal de position du dispositif de levage avant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur avant de siège motorisé du conducteur. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Mesurer la résistance du circuit du signal de position du dispositif de levage avant entre le connecteur du capteur et le connecteur C1 du module de siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du signal de position du siège avant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR AVANT RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège vers la masse de la caisse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1 K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur avant de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5 V du capteur de siège entre le connecteur du capteur du dispositif de levage de l'avant et le connecteur C1 du module de siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

Symptôme :

CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Cette condition est immédiatement mémorisée quand le potentiomètre du moteur de siège fournit une valeur supérieure à celle mémorisée en EEPROM par le module de mémoire de siège et de rétroviseur chauffants.

CAUSES POSSIBLES

FIL DE MASSE DE CAPTEUR DE SIEGE OUVERT

SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION HORIZONTALE EN COURT-CIRCUIT AVEC LE MOTEUR

COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE DE L'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE

VERIFICATION DU COURT-CIRCUIT A LA TENSION DU SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE DU SIEGE

TENSION ELEVEE DU CAPTEUR DE POSITION HORIZONTALE

CIRCUIT INTERNE DE MASSE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE OUVERT

TENSION ELEVEE INTERNE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur de position du siège à la masse de caisse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 7</p>	Tous
2	<p>Vérifier que tous les connecteurs de siège et de capteur sont connectés et que le moteur de déplacement horizontal fonctionne. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Surveiller le capteur de position horizontale en actionnant le siège horizontalement jusqu'aux deux limites. La tension ne dépasse-t-elle 7,0V que lorsque le moteur fonctionne ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de glissières du siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE. Non → Aller à 3</p>	Tous

CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège et la masse. La tension est-elle supérieure à 5,5V ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège pour un court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit du signal de position horizontale du siège et la masse. Y a-t-il une tension dans le circuit de signal de position horizontale du siège ?</p> <p>Non → Aller à 5</p> <p>Oui → Réparer le circuit du signal de position horizontale pour un court-circuit vers la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Lire la tension du capteur de position horizontale. La tension est-elle supérieure à 0,2V?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Mesurer la résistance du fil de masse du capteur de position du siège entre le connecteur du module de siège et celui du capteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le fil de masse ouvert du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations. Réparer Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.	Tous

Symptôme :

CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Cette condition est immédiatement mémorisée quand le potentiomètre du moteur de siège fournit une valeur inférieure à celle mémorisée en EEPROM par le module de mémoire de siège chauffant et de rétroviseur.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE L'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE
CAPTEUR DE POSITION HORIZONTALE (BASSE TENSION)
CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CIRCUIT DU SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE
CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE DU SIEGE
ALIMENTATION 5V INTERNE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE
BASSE TENSION INTERNE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Mesurer la tension du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège.</p> <p>La tension est-elle supérieure à 4,5V?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Connecter un fil de pontage entre l'alimentation 5V du capteur de siège et le circuit du signal de position horizontale. Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Mettre le contact. Lire la tension du capteur de position horizontale. La tension est-elle supérieure à 4,5V?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit du signal de position horizontale du siège vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1 K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de signal de position horizontale du siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de signal de position horizontale du siège entre le connecteur du capteur et celui du module de siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du signal de position horizontale du siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

CAPTEUR HORIZONTAL RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Couper le contact. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1 K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans l'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Débrancher le connecteur du capteur de position horizontale du siège motorisé du conducteur. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Couper le contact. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège entre le connecteur du capteur et le connecteur du module. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

Symptôme :
CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Cette condition est immédiatement mémorisée quand le potentiomètre du moteur de siège fournit une valeur supérieure à celle mémorisée en EEPROM par le module de mémoire de siège et de rétroviseur chauffants.

CAUSES POSSIBLES
SIGNAL DE POSITION DE L'ELEVATEUR ARRIERE EN COURT-CIRCUIT AVEC LE MOTEUR FIL DE MASSE DE CAPTEUR DE SIEGE OUVERT COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE DE L'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE VERIFICATION DU COURT-CIRCUIT A LA TENSION DU SIGNAL DE POSITION DE L'ELEVATEUR ARRIERE CAPTEUR DE DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE (TENSION ELEVEE) MODULE DE SIEGE A MEMOIRE - COURT-CIRCUIT INTERNE HAUT CIRCUIT INTERNE DE MASSE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE OUVERT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur arrière de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur de position du siège au connecteur du dispositif de levage arrière du siège motorisé du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 2 Non → Aller à 7	Tous
2	Vérifier que tous les connecteurs de siège et de capteur sont connectés et que le moteur d'élévateur avant fonctionne. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Surveiller le capteur de position de l'élévateur arrière en actionnant l'élévateur arrière du siège jusqu'aux deux limites. La tension dépasse-t-elle 7,0 V et uniquement lorsque le moteur fonctionne ? Oui → Remplacer l'ensemble de glissières du siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE. Non → Aller à 3	Tous

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur arrière de siège motorisé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège et la masse. La tension est-elle supérieure à 5,5V ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège pour un court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur arrière de siège motorisé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit du signal de position d'élévateur arrière et la masse. Y a-t-il une tension dans le circuit de signal de position du dispositif de levage arrière du siège ?</p> <p>Non → Aller à 5</p> <p>Oui → Réparer le circuit de signal de position du dispositif de levage de l'arrière en court-circuit à la tension. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur arrière de siège motorisé du conducteur. Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Lire la tension du capteur de position du dispositif de levage de l'arrière. La tension est-elle supérieure à 0,2V?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur arrière de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du fil de masse du capteur de position du siège entre le connecteur du module de siège et celui du capteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le fil de masse ouvert du capteur de position de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Cette condition est immédiatement mémorisée quand le potentiomètre du moteur de siège fournit une valeur inférieure à celle mémorisée en EEPROM par le module de mémoire de siège chauffant et de rétroviseur.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE L'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE

CAPTEUR DE DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE (BASSE TENSION)

CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DU SIGNAL DE POSITION DE L'ELEVATEUR ARRIERE

CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL DE POSITION DE L'ELEVATEUR ARRIERE

BASSE TENSION DU CIRCUIT INTERNE 5V DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE

BASSE TENSION INTERNE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élèveur arrière de siège motorisé du conducteur.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Mesurer la tension du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège.</p> <p>La tension est-elle supérieure à 4,5V?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur arrière de siège motorisé du conducteur. Connecter un fil de pontage entre les circuits d'alimentation 5V du capteur de siège et les circuits du signal de position d'élévateur arrière. Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Mettre le contact. Lire la tension du capteur de position du dispositif de levage de l'arrière. La tension est-elle supérieure à 4,5V?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur arrière de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit du signal de position de l'élévateur arrière vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1 K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de signal de position du dispositif de levage arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur arrière de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit du signal de position du dispositif de levage de l'arrière entre le connecteur du capteur et le connecteur du module. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du signal de position de l'élévateur arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

CAPTEUR DE L'ELEVATEUR ARRIERE RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1 K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans l'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Débrancher le connecteur du capteur de position d'élévateur arrière de siège motorisé du conducteur. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Couper le contact. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège entre le connecteur du capteur et le connecteur du module. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

Symptôme :

CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Cette condition est immédiatement mémorisée quand le potentiomètre du moteur de siège fournit une valeur supérieure à celle mémorisée en EEPROM par le module de mémoire de siège et de rétroviseur chauffants.

CAUSES POSSIBLES

FIL DE MASSE DE CAPTEUR DE SIEGE OUVERT

COURT-CIRCUIT ENTRE LE SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF D'INCLINAISON ET LE MOTEUR

COURT-CIRCUIT A LA BATTERIE DE L'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE

COURT-CIRCUIT A LA TENSION DU SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF D'INCLINAISON

TENSION ELEVEE DU CAPTEUR DE POSITION DU DISPOSITIF D'INCLINAISON

CIRCUIT INTERNE DE MASSE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE OUVERT

TENSION ELEVEE INTERNE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du capteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur de position du siège à la masse de caisse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 7</p>	Tous
2	<p>Tous les connecteurs de siège et de capteur doivent être branchés et le moteur d'inclinaison doit fonctionner. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Surveiller le capteur de position d'inclinaison en actionnant le dispositif d'inclinaison jusqu'aux deux limites. La tension dépasse-t-elle 7,0 V et uniquement lorsque le moteur fonctionne ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de glissières du siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE. Non → Aller à 3</p>	Tous

CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déconnecter le connecteur du capteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège et la masse. La tension est-elle supérieure à 5,5V ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège pour un court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Déconnecter le connecteur du capteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit du signal de position d'inclinaison et la masse. Y a-t-il une tension dans le circuit de signal de position du dispositif d'inclinaison ?</p> <p>Non → Aller à 5</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit de signal de position du dispositif d'inclinaison. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du capteur de position d'inclinaison de siège motorisé du conducteur. Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Lire la tension du capteur de position du dispositif d'inclinaison. La tension est-elle supérieure à 0,2V?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Déconnecter le connecteur du capteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de masse du capteur de position du siège entre les connecteurs MSM et de capteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le fil de masse ouvert du capteur de position de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR SUPERIEURE A LA LIMITE MAXIMALE AUTORISEE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR INFERIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISEE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Cette condition est immédiatement mémorisée quand le potentiomètre du moteur de siège fournit une valeur inférieure à celle mémorisée en EEPROM par le module de mémoire de siège chauffant et de rétroviseur.

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DE L'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE
CAPTEUR DE POSITION DU DISPOSITIF D'INCLINAISON (BASSE TENSION)
CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION 5V DU CAPTEUR DE SIEGE
COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DU SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF D'INCLINAISON
CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF D'INCLINAISON
BASSE TENSION DU CIRCUIT INTERNE 5V DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE
DEFAILLANCE INTERNE DU MODULE DE SIEGE A MEMOIRE (BASSE TENSION)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Déconnecter le connecteur du capteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Mesurer la tension du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège.</p> <p>La tension est-elle supérieure à 4,5V?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du capteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur. Connecter un fil de pontage entre l'alimentation 5V du capteur de siège et le circuit du signal de position d'inclinaison. Le module de siège à mémoire doit être connecté complètement avant de poursuivre. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire et Capteurs. Mettre le contact. Lire la tension du capteur de position du dispositif d'inclinaison. La tension est-elle supérieure à 4,5V?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Déconnecter le connecteur du capteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit du signal de position d'inclinaison vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1 K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de signal de position du dispositif d'inclinaison. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Déconnecter le connecteur du capteur de position du dispositif d'inclinaison. Mesurer la résistance du circuit de signal de position d'inclinaison entre le connecteur du capteur et celui du module. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du signal de position du dispositif d'inclinaison. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1 K) ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans l'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous

CAPTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON RENVOYANT UNE VALEUR INFÉRIEURE A LA LIMITE MINIMALE AUTORISÉE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Déconnecter le connecteur du capteur de position du dispositif d'inclinaison. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Couper le contact. Mesurer la résistance du circuit d'alimentation 5V du capteur de siège entre le connecteur du capteur et le connecteur du module. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit d'alimentation 5V du capteur de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

Symptôme :

***PANNE DE L'ELEVATEUR DE L'AVANT DU SIEGE DU CONDUC- TEUR**

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE - LE-
VER)

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE -
ABAISSE

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE
L'AVANT DU SIEGE - ABAISSE

PANNE DU MOTEUR D'ELEVATEUR DE L'AVANT DU SIEGE DU CONDUCTEUR

COMMUTATEUR DE SIEGE MOTORISE GAUCHE

SORTIE OUVERTE DU MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU SIEGE A ME-
MOIRE

ENTREE OUVERTE DU COMMUTATEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU SIEGE A
MEMOIRE

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE
L'AVANT DU SIEGE - LEVER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire, Actuateurs. Actionner le moteur du dispositif de levage de l'avant vers le haut puis vers le bas. Le moteur d'élévateur avant fonctionne-t-il dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Débrancher le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du commutateur de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur d'abaissement de l'avant du siège entre les connecteurs MSM et de commutateur du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil de détection de déplacement de l'avant du siège (Abaisser). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A ME- MOIRE.</p>	Tous

***PANNE DE L'ELEVATEUR DE L'AVANT DU SIEGE DU CONDUCTEUR — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du commutateur de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de levage de l'avant du siège entre les connecteurs MSM et de commutateur du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil de détection de déplacement de l'avant du siège (Lever). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
4	<p>Le commutateur de siège motorisé du conducteur doit être complètement connecté. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Connecter une lampe d'essai entre le circuit de détection du contacteur de levage de l'avant du siège et le circuit de détection du contacteur d'abaissement de l'avant du siège dans le connecteur du module de siège. Déplacer le contacteur du dispositif de levage du siège dans les positions HAUT et BAS en observant la lampe d'essai. La lampe d'essai s'allume-t-elle lorsque le commutateur est déplacé dans les DEUX sens ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer le commutateur de siège motorisé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Débrancher le connecteur du moteur du dispositif de levage de l'avant du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de l'avant du siège et le connecteur du moteur du dispositif de levage de l'avant du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert de l'entraîneur de déplacement de l'avant du siège vers le haut. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

*PANNE DE L'ELEVATEUR DE L'AVANT DU SIEGE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Débrancher le connecteur du moteur du dispositif de levage de l'avant du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de l'avant du siège entre les connecteurs MSM et du moteur du dispositif de levage de l'avant du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert de l'entraîneur de déplacement de l'avant du siège vers le bas. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Le connecteur du moteur du dispositif de levage de l'avant du siège doit être branché. Connecter un fil de pontage entre le circuit entraîneur de levage de l'avant du siège et le circuit de masse dans le connecteur C2 du module de siège. Connecter un fil de pontage au circuit entraîneur d'abaissement de l'avant du siège et le mettre brièvement en contact avec le circuit B (+) protégé par fusible. Inverser brièvement les fils de pontage de masse et B (+) protégé par fusible pour faire tourner le moteur en sens inverse. Le moteur de l'élévateur avant tourne-t-il dans les deux sens ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
9	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DE SIEGE DU CONDUCTEUR

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE VERS L'AVANT

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE VERS L'AVANT

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE VERS L'ARRIERE

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE VERS L'ARRIERE

PANNE DU MOTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE DU CONDUCTEUR

COMMUTATEUR DE SIEGE MOTORISE GAUCHE

SORTIE OUVERTE DU MOTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE A MEMOIRE

ENTREE OUVERTE DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE A MEMOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire, Actuateurs. Actionner le moteur de déplacement horizontal vers l'avant puis vers l'arrière. Le moteur de déplacement horizontal fonctionne-t-il dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du commutateur de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de déplacement horizontal vers l'avant du siège entre le connecteur du module de siège et le connecteur du commutateur siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil de détection du commutateur de déplacement horizontal du siège vers l'avant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

*PANNE DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DE SIEGE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du commutateur de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de déplacement horizontal vers l'arrière du siège entre le connecteur du module de siège et le connecteur du commutateur du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil de détection du commutateur de déplacement horizontal du siège vers l'arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
4	<p>Le commutateur de siège motorisé du conducteur doit être complètement connecté. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Connecter une lampe d'essai entre le circuit de détection du contacteur de déplacement horizontal vers l'avant du siège et le circuit de détection du contacteur de déplacement horizontal vers l'arrière du siège dans le connecteur du module de siège. Faire passer le contacteur de déplacement horizontal du siège aux positions Avant et Arrière en observant la lampe d'essai. La lampe d'essai s'allume-t-elle lorsque le commutateur est déplacé dans les deux sens ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer le commutateur de siège motorisé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Débrancher le connecteur du moteur de déplacement horizontal de siège. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déplacement horizontal vers l'avant du siège entre le connecteur du module de siège et celui du moteur de déplacement horizontal. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déplacement horizontal vers l'avant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

***PANNE DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DE SIEGE DU CONDUC-
TEUR — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Débrancher le connecteur du moteur de déplacement horizontal du siège du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déplacement horizontal vers l'arrière du siège entre le connecteur du module de siège et celui du moteur de déplacement horizontal. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déplacement horizontal du siège vers l'arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Le connecteur du moteur de déplacement horizontal doit être branché. Connecter un fil de pontage entre le circuit entraîneur de déplacement horizontal vers l'avant du siège et le circuit de masse dans le connecteur C2 du module de siège. Connecter un fil de pontage au circuit entraîneur de déplacement horizontal vers l'arrière du siège et le mettre brièvement en contact avec le circuit B (+) protégé par fusible. Inverser brièvement les fils de pontage de masse et B (+) protégé par fusible pour faire tourner le moteur en sens inverse. Le moteur de déplacement horizontal du siège a-il-tourné dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
9	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

Symptôme :

***PANNE DE L'ELEVATEUR DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUCTEUR**

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE - ABAISSER

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE - ABAISSER

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE - LEVER

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE - LEVER

PANNE DU COMMUTATEUR DE SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

PANNE DU MOTEUR D'ELEVATEUR DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUCTEUR

SORTIE DU MOTEUR DE DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE DU SIEGE A MEMOIRE OUVERTE

ENTREE DU COMMUTATEUR DE DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE DU SIEGE A MEMOIRE OUVERTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire, Actuateurs. Actionner le moteur du dispositif de levage de l'arrière vers le haut puis vers le bas. Le moteur d'élévateur arrière a-t-il fonctionné dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du commutateur de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de déplacement vers le bas de l'arrière du siège entre le connecteur du module de siège et celui du commutateur du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil de détection de déplacement de l'arrière du siège (Abaisser). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

***PANNE DE L'ELEVATEUR DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUC-
TEUR — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Lever le siège du conducteur au maximum pour accéder aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du commutateur de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de déplacement vers le haut de l'arrière du siège entre le connecteur du module de siège et celui du commutateur du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil de détection de déplacement de l'arrière du siège (Lever). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
4	<p>Le commutateur de siège motorisé du conducteur doit être complètement connecté. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Connecter une lampe d'essai dans le connecteur du module de siège, entre le circuit de détection de déplacement vers le haut de l'arrière du siège et le circuit de détection de déplacement vers le bas de l'arrière du siège. Déplacer le commutateur de levage de l'arrière du siège dans les positions Haut et Bas en observant la lampe d'essai. La lampe d'essai s'est-elle allumée quand le commutateur a été déplacé dans LES DEUX directions ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer le commutateur de siège motorisé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Débrancher le connecteur du moteur du dispositif de levage de l'arrière du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déplacement vers le bas de l'arrière du siège entre le connecteur du module de siège et celui du moteur du dispositif de levage de l'arrière du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déplacement de l'arrière du siège (Abaisser). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

*PANNE DE L'ELEVATEUR DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUC- TEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Débrancher le connecteur du moteur du dispositif de levage de l'arrière du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déplacement vers le haut de l'arrière du siège entre le connecteur du module de siège et celui du moteur de dispositif de levage de l'arrière du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déplacement de l'arrière du siège (Lever). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Le connecteur du moteur de déplacement horizontal doit être branché. Connecter un fil de pontage dans le connecteur C2 du module de siège, entre le circuit entraîneur de déplacement vers le haut de l'arrière du siège et le circuit de masse. Connecter un fil de pontage au circuit entraîneur de déplacement vers le bas de l'arrière du siège et le mettre brièvement en contact avec le circuit B(+) protégé par fusible. Inverser brièvement les fils de pontage de masse et B (+) protégé par fusible pour faire tourner le moteur en sens inverse. Le moteur d'élévateur arrière a-t-il tourné dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de glissières de siège. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
9	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DE SIEGE DU CONDUC- TEUR

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DU SIEGE - ABAISSER

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE DETECTION DU COMMUTATEUR DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DU SIEGE - ABAISSER

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DU SIEGE - LEVER)

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE DETECTION DU COMMUTATEUR DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DU SIEGE - LEVER)

COMMUTATEUR DE SIEGE MOTORISE GAUCHE

PANNE DU MOTEUR DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DU SIEGE DU CONDUCTEUR

SORTIE OUVERTE DU MOTEUR DE DISPOSITIF D'INCLINAISON DU SIEGE A MEMOIRE

ENTREE OUVERTE DU COMMUTATEUR DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DU SIEGE A MEMOIRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner au DRBIII® Caisse, Sièges à mémoire, Actuateurs. Actionner le moteur du dispositif d'inclinaison vers le haut puis vers le bas. Le moteur du dispositif d'inclinaison a-t-il fonctionné dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du commutateur de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de déplacement vers le bas du dispositif d'inclinaison du siège entre les connecteurs MSM et de commutateur du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil de détection du commutateur du dispositif d'inclinaison de siège (Abaisser). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

SIEGE A MEMOIRE

***PANNE DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DE SIEGE DU CONDUCTEUR**
— (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Débrancher le connecteur du commutateur de siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de déplacement vers le haut du dispositif d'inclinaison du siège entre le connecteur du module du siège et le connecteur du commutateur du siège. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil de détection du commutateur du dispositif d'inclinaison de siège (Lever). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
4	<p>Le commutateur de siège motorisé du conducteur doit être complètement connecté. Déconnecter le connecteur C1 du module de siège. Connecter une lampe d'essai dans le connecteur du module de siège, entre le circuit de détection de déplacement vers le haut du dispositif d'inclinaison du siège et le circuit de détection de déplacement vers le bas du dispositif d'inclinaison. Déplacer le commutateur du dispositif d'inclinaison du siège dans les positions Haut et Bas en observant la lampe d'essai. La lampe d'essai s'est-elle allumée quand le commutateur a été déplacé dans LES DEUX directions ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Remplacer le commutateur de siège motorisé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs. Déconnecter le connecteur C2 du module de siège. Débrancher le connecteur du moteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déplacement vers le bas du dispositif d'inclinaison du siège entre le connecteur du module de siège et celui du moteur du dispositif d'inclinaison. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur du dispositif d'inclinaison du siège (Abaisser). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

***PANNE DU DISPOSITIF D'INCLINAISON DE SIEGE DU CONDUCTEUR**

— (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact.</p> <p>Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs.</p> <p>Déconnecter le connecteur C2 du module de siège.</p> <p>Débrancher le connecteur du moteur du dispositif d'inclinaison du siège motorisé du conducteur.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déplacement vers le haut du dispositif d'inclinaison du siège entre le connecteur du module de siège et celui du moteur du dispositif d'inclinaison.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur du dispositif d'inclinaison du siège (Lever).</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
8	<p>Se référer au manuel d'atelier pour la dépose du siège et l'accès aux connecteurs.</p> <p>Déconnecter le connecteur C2 du module de siège.</p> <p>Le connecteur du moteur de déplacement horizontal doit être branché.</p> <p>Connecter un fil de pontage dans le connecteur C2 du module de siège, entre le circuit entraîneur de déplacement vers le haut du dispositif d'inclinaison du siège et le circuit de masse.</p> <p>Connecter un fil de pontage au circuit entraîneur de déplacement vers le bas du dispositif d'inclinaison du siège et le mettre brièvement en contact avec le circuit B (+) protégé par fusible.</p> <p>Inverser brièvement les fils de pontage de masse et B (+) protégé par fusible pour faire tourner le moteur en sens inverse.</p> <p>Le moteur du dispositif d'inclinaison du siège a-t-il tourné dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer l'ensemble de glissières de siège.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous
9	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de siège à mémoire.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION - SYSTEME A MEMOIRE.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

Conditions de surveillance : Le contact est mis.

Condition de mémorisation : Le BCM détecte une tension du circuit du signal du capteur de température extérieure supérieure à 4,8 volts pendant 5 secondes ou plus. Plainte du client : L'EVIC affiche une température de -40 °C (-40 °F).

CAUSES POSSIBLES

SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE EN COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION

CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

CIRCUIT DE RETOUR DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE AMBIANTE

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température extérieure. Connecter un fil de pontage entre les circuits de signal et de masse du capteur. Fermer toutes les portes du véhicule. Mettre le contact. Au DRBIII®, sous Capteurs, lire la tension du capteur de température extérieure. La tension est-elle inférieure à 0,5V ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur de température ambiante. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température extérieure. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la tension entre la masse et le circuit du signal du capteur de température extérieure. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit du signal du capteur de température extérieure. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température extérieure. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance du circuit de retour du capteur de température extérieure entre le connecteur de faisceau C2 du BCM et le connecteur de faisceau du capteur. La résistance est-elle supérieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit ouvert de retour du capteur de température extérieure. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température extérieure. Mesurer la résistance du circuit de signal du capteur de température extérieure entre le connecteur de faisceau C2 du BCM et le connecteur de faisceau du capteur. La résistance est-elle supérieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit ouvert du signal du capteur de température extérieure. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme :

COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

Conditions de surveillance : Le contact est mis.

Condition de mémorisation : Le BCM détecte une tension du circuit du signal du capteur de température extérieure inférieure à 0,3 volt pendant 5 secondes, ou la plainte du client est la suivante : L'EVIC affiche 54°C (130°F).

CAUSES POSSIBLES

CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

CIRCUIT DU SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE EN COURT-CIRCUIT VERS LE CIRCUIT DE RETOUR DU CAPTEUR

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température extérieure. Fermer toutes les portes du véhicule. Mettre le contact. Observer l'écran EVIC. L'EVIC affiche-t-il -40 °C (-40 °F) ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur de température ambiante. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température extérieure. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de signal du capteur de température extérieure. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse sur le circuit du signal du capteur de température extérieure. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

COURT-CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température extérieure. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance entre le circuit du signal du capteur de température extérieure et le circuit de retour du capteur de température extérieure. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers le circuit de retour du capteur sur le circuit du signal du capteur de température extérieure. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme : MESSAGES DE BUS MANQUANTS

Conditions de surveillance et de mémorisation :

MESSAGES DE BUS MANQUANTS

Conditions de surveillance : Pendant les essais EVIC sur le microprocesseur, la bobine de boussole et la circuiterie interne.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si, pendant l'autodiagnostic, l'EVIC ne reçoit pas de messages du BCM, du MIC ou du PCM sur le bus PCI.

CAUSES POSSIBLES

PAS DE REACTION - BUS PCI - BCM

PAS DE REACTION - BUS PCI - PCM

PAS DE REACTION - BUS PCI - MIC

CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Utiliser le DRBIII® pour tenter de communiquer avec le BCM. Le DRBIII® a-t-il pu identifier le BCM ou communiquer avec lui ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie COMMUNICATION pour les symptômes correspondants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, sélectionner Contrôleur de caisse et essai du système. Le DRBIII® affiche-t-il PCM actif sur le bus ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Se référer à la catégorie COMMUNICATION pour les symptômes correspondants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, sélectionner Bloc d'instruments électromécanique. Y a-t-il une réaction du bloc d'instruments ?</p> <p>Oui → Remplacer et programmer l'EVIC conformément aux instructions du manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Se référer à la catégorie COMMUNICATION pour les symptômes correspondants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ECHEC DE L'ESSAI DE LA BOUSSE

CAUSES POSSIBLES

CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effectuer l'autodiagnostic de l'EVIC. Couper le contact. Tout en appuyant de façon continue sur les boutons RESET et C/T, mettre le contact. REMARQUE : Cet essai peut aussi être lancé au DRB. L'EVIC ou le DRBIII® affichent-ils "ECHEC DE L'AUTODIAGNOSTIC" ?</p> <p>Oui → Remplacer l'EVIC en se référant au manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT - ESSENCE UNIQUEMENT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT - ESSENCE UNIQUEMENT

Conditions de surveillance : Le contact est mis.

Condition de mémorisation : Le BCM détecte une tension du circuit du signal du capteur de niveau de liquide de refroidissement supérieure à 4,8 volts pendant 5 secondes ou plus.

CAUSES POSSIBLES

CAPTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU CAPTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Mettre le contact. Lire au DRBIII® l'état du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Connecter un fil de pontage entre le circuit de détection du niveau de liquide de refroidissement et le circuit de masse. Surveiller avec le DRBIII® la tension du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Le DRBIII® affiche-t-il 0,0V ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur de niveau de liquide de refroidissement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse du capteur de niveau de liquide de refroidissement. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT - ESSENCE UNIQUEMENT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance du circuit de détection du capteur de niveau de liquide de refroidissement entre le connecteur de faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement et le connecteur de faisceau C2 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection de niveau de liquide de refroidissement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme :
DEMAGNETISER LA BOUSSOLE

CAUSES POSSIBLES
DEMAGNETISER LA BOUSSOLE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : un écran vide de boussole indique qu'une démagnétisation du véhicule est nécessaire.</p> <p>REMARQUE : après la démagnétisation, le véhicule passe en étalonnage rapide automatique lorsque le contact est mis.</p> <p>REMARQUE : s'assurer que la déclinaison correcte est mémorisée par la boussole. Se référer à "Réglage de la déclinaison" dans le manuel d'atelier.</p> <p>Se référer au manuel d'atelier.</p> <p>Voir Réparation pour l'essai de confirmation.</p> <p>Réparer</p> <p>Quand la démagnétisation est terminée, effectuer l'essai de confirmation.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme : PANNE INTERNE DE L'EVIC

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE INTERNE DE L'EVIC

Conditions de surveillance : Lorsqu'une commande d'AUTODIAGNOSTIC provenant du DRBIII® est reçue, l'EVIC effectue une série d'essais sur le microprocesseur, la bobine de la boussole et la circuiterie interne.

Condition de mémorisation : Ce code est mémorisé si, en cours d'autodiagnostic, l'EVIC détecte un problème de microprocesseur, de bobine de boussole ou de circuiterie interne.

CAUSES POSSIBLES

CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Effectuer l'autodiagnostic de l'EVIC. Couper le contact. Enfoncer et maintenir les boutons C/T et RESET. Mettre le contact. REMARQUE : Il est aussi possible de lancer l'autodiagnostic de l'EVIC à partir du DRBIII®. Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, EVIC, Essai système et Autodiagnostic. Observer l'écran de l'EVIC après l'autodiagnostic. Lorsque le code de défaut PANNE INTERNE DE L'EVIC est affiché, se référer à Réparations. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer et programmer l'EVIC selon les indications du manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme :
PAS DE MESSAGES RECUS DU BCM

CAUSES POSSIBLES
CODE DE DEFAUT PRESENT
PAS DE REACTION - BUS PCI - BCM
CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Au DRBIII®, effacer les codes de défaut. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ? Oui → Aller à 2 Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Surveiller les paramètres au DRBIII® en secouant le faisceau de câblage concerné. Se référer aux bulletins techniques qui traiteraient du sujet. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Mettre le contact. Au DRBIII®, tenter d'identifier le BCM ou de communiquer avec lui. Le DRBIII® a-t-il pu communiquer avec le BCM ? Oui → Remplacer l'EVIC en se référant au manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Se référer à la catégorie COMMUNICATION et effectuer les essais adéquats. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme : PAS DE MESSAGES RECUS DU PCM

CAUSES POSSIBLES

CODE DE DEFAUT PRESENT

PAS DE REACTION - BUS PCI - PCM

CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut. Actionner le commutateur d'allumage et attendre environ 1 minute. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → A ce moment, les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies. Observer les paramètres du DRBIII® en secouant le faisceau de câblage correspondant. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Examiner le faisceau de câblage correspondant et les bornes de connecteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII®, Ordinateur de caisse, Essais système et Surveillance du PCM. Le DRBIII® affiche-t-il PCM actif sur le bus ?</p> <p>Oui → Remplacer l'EVIC en se référant au manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Se référer à la catégorie COMMUNICATION et effectuer les essais adéquats. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme :
REGLER LA DECLINAISON CONFORMEMENT AUX INSTRUCTIONS DU MANUEL D'ATELIER

CAUSES POSSIBLES		
REGLER LA DECLINAISON		
ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Se référer au manuel d'atelier pour la méthode de réglage de la déclinaison. Voir Réparation pour l'essai de confirmation. Réparer Quand le réglage de la déclinaison est réalisé, effectuer l'essai de confirmation. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

PANNE DE CONTACTEUR DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

CAUSES POSSIBLES

CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur de niveau de liquide de lave-glace. Mesurer la résistance du contacteur de niveau de liquide du lave-glace entre les broches 1 et 2. La résistance est-elle supérieure à 3000 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de niveau de liquide de lave-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur de niveau de liquide de lave-glace. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse du contacteur de bas niveau de lave-glace. La résistance est-elle supérieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit ouvert de masse du contacteur de niveau de liquide de lave-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur de niveau de liquide de lave-glace. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de niveau de liquide du lave-glace entre le connecteur du contacteur et le connecteur du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit de détection ouvert du contacteur de niveau de liquide du lave-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Liste des symptômes :

- *INDICATION DE CONSOMMATION MOYENNE IMPRECISE OU ERRONEE
- *INDICATION D'AUTONOMIE IMPRECISE OU ERRONEE
- *INDICATION DE DISTANCE JUQU'AU PROCHAIN ENTRETIEN IMPRECISE OU ERRONEE
- *INDICATION DE DUREE D'ALLUMAGE EN FONCTION IMPRECISE OU ERRONEE
- *COMPTEUR DE TRAJET IMPRECIS OU ERRONE

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. L'intitulé des essais est : *INDICATION DE CONSOMMATION MOYENNE IMPRECISE OU ERRONEE.

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : commencer par diagnostiquer et réparer les codes de défaut de BCM, de PCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>REMARQUE : Vérifier l'exactitude des points suivants : taux d'impulsion d'injecteur de carburant, entrée du signal de vitesse, entrée du niveau de carburant, taille et gonflage corrects des pneus.</p> <p>Effectuer l'autodiagnostic de l'EVIC.</p> <p>L'autodiagnostic peut être effectué avec le DRBIII® ou manuellement en suivant la procédure ci-dessous :</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Enfoncer et maintenir les boutons C/T et RESET.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>Continuer à appuyer sur les boutons jusqu'à ce que la version du logiciel s'affiche, puis les relâcher.</p> <p>Observer l'écran de l'EVIC lorsque l'autodiagnostic est terminé.</p> <p>L'EVIC affiche-t-il "ECHEC DE L'AUTODIAGNOSTIC" ?</p> <p>Oui → Remplacer l'EVIC en se référant au manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer et programmer le BCM conformément aux instructions d'intervention.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***PANNE D'ATTENUATION DE L'EVIC**

CAUSES POSSIBLES

AMPOULE OU DOUILLE DE TEMOIN

CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : commencer par diagnostiquer et réparer les codes de défaut de BCM, d'EVIC ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Déposer et inspecter la ou les ampoules ne fonctionnant pas.</p> <p>Un problème existe-t-il avec l'ampoule ou la douille ?</p> <p>Oui → Remplacer si nécessaire l'(les) ampoule(s) ou la(les) douille(s). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'EVIC en se référant au manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme :

***PANNE DE L'EVIC**

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE PROTEGEE PAR FUSIBLE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Diagnostiquer et réparer les codes de défaut de BCM, de PCM ou de communication avant de poursuivre.</p> <p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la console suspendue. Mesurer la tension entre le circuit B (+) protégé par fusible et la masse. La tension est-elle supérieure à 10,5 V ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la console suspendue. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage et la masse. La tension est-elle inférieure à 10,5V ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit ouvert de sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau de la console suspendue. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse de l'EVIC. La résistance est-elle supérieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer l'EVIC en se référant au manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***TEMOIN DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
TOUJOURS ALLUME - ESSENCE UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES

NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par vérifier le fonctionnement correct du système de refroidissement avant d'effectuer cet essai.</p> <p>REMARQUE : commencer par diagnostiquer et réparer les codes de défaut de BCM, d'EVIC, de PCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Inspecter le niveau de liquide de refroidissement. Le liquide de refroidissement est-il au niveau correct et le système de refroidissement fonctionne-t-il correctement ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur de bas niveau de liquide de refroidissement. Mettre le contact. Au DRBIII®, lire la tension de "Contacteur de niveau de liquide de refroidissement". Le DRBIII® affiche-t-il une tension supérieure à 4,5 volts ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de niveau de liquide de refroidissement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de niveau de liquide de refroidissement. Débrancher le connecteur C2 du faisceau du module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit de détection du contacteur de niveau de liquide de refroidissement entre le connecteur de ce contacteur et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection du contacteur de niveau de liquide de refroidissement du moteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CONSOLE SUSPENDUE

Symptôme :

***MESSAGE DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE TOUJOURS AFFICHE**

CAUSES POSSIBLES

CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

CIRCUIT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Commencer par diagnostiquer et réparer les codes de BCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du contacteur de niveau de liquide de lave-glace. Mettre le contact. Sélectionner au DRBIII® Caisse, Ordinateur de caisse, Capteurs. Au DRBIII®, lire la tension du contacteur de bas niveau de liquide lave-glace. La tension du contacteur de niveau de liquide de lave-glace est-elle supérieure à 5 volts ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de niveau de liquide de lave-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de niveau de liquide du lave-glace. Déconnecter le connecteur de faisceau C2 du BCM. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de détection du contacteur de niveau de liquide du lave-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection du contacteur de niveau de liquide du lave-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse par la méthode du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*AFFICHAGE DE TEMPERATURE EXTERIEURE IMPRECIS OU EN PANNE

CAUSES POSSIBLES

CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : commencer par diagnostiquer et réparer les codes de défaut de BCM, d'EVIC, de PCM ou de communication avant de poursuivre cet essai.</p> <p>REMARQUE : Le capteur de température extérieure est câblé vers le BCM. La température extérieure est transmise à l'EVIC via le bus PCI.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Débrancher le connecteur du faisceau du capteur de température extérieure.</p> <p>Mesurer la résistance du capteur de température extérieure en utilisant les valeurs suivantes de température/résistance :</p> <p>Une température de 10°C (50°F) équivaut à une résistance de 17,99 – 21,81 Kilohms.</p> <p>Une température de 20°C (68°F) équivaut à une résistance de 11,37 – 13,61 Kilohms.</p> <p>Une température de 25°C (77°F) équivaut à une résistance de 9,12 – 10,88 Kilohms.</p> <p>Une température de 30°C (86°F) équivaut à une résistance de 7,37 – 8,75 Kilohms.</p> <p>Une température de 40°C (104°F) équivaut à une résistance de 4,90 – 5,75 Kilohms.</p> <p>Une température de 50°C (122°F) équivaut à une résistance de 3,33 – 3,88 Kilohms.</p> <p>La résistance du capteur de température extérieure est-elle comprise entre les spécifications minimales et maximales ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le capteur de température ambiante.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Effectuer l'autodiagnostic de l'EVIC.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Enfoncer et maintenir les boutons C/T et RESET.</p> <p>Mettre le contact.</p> <p>REMARQUE : Il est aussi possible de lancer l'autodiagnostic à partir du DRBIII®.</p> <p>Observer l'écran de l'EVIC à la fin de l'autodiagnostic.</p> <p>L'EVIC affiche-t-il "AUTODIAGNOSTIC REUSSI" ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer l'EVIC en se référant au manuel d'atelier. Si le véhicule est équipé d'un TPM, il faut effectuer un réapprentissage de l'EVIC.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :
***PAS DE VERROUILLAGE/DEVERROUILLAGE DES PORTES SAUF CELLE DU CONDUCTEUR**

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE
CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE
PDM - CIRCUIT OUVERT DE VERROUILLAGE/DEVERROUILLAGE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure/contacteur de porte entrouverte du passager. Débrancher le connecteur du contacteur d'ouverture/moteur de serrure de porte du passager. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de verrouillage de porte entre le connecteur du PDM et celui du moteur de verrouillage de porte. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 2 Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de verrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure/contacteur de porte entrouverte du passager. Débrancher le connecteur du contacteur d'ouverture/moteur de serrure de porte du passager. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déverrouillage de la porte entre le connecteur du PDM et celui du moteur de verrouillage de la porte. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déverrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations. Réparer Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

***VERROUILLAGE IMPOSSIBLE DE TOUTES LES PORTES (SAUF CELLE DU CONDUCTEUR)**

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE

PDM - LES PORTES DES PASSAGERS NE SE VERROUILLENT PAS

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur du module de porte du passager. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de serrure de porte vers la masse de la caisse. La résistance est-elle inférieure à 20 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit du fil d'entraîneur de verrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à « Réparations ».</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :

***PAS DE DEVERROUILLAGE DES PORTES SAUF CELLE DU CONDUCTEUR**

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE

PANNE DU PDM - PANNE DE DEVERROUILLAGE DE PORTE DU PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur du module de porte du passager. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déverrouillage de la porte à la masse de la caisse. La résistance est-elle inférieure à 20 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit du fil d'entraîneur de déverrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LE MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR N'ACTIONNE AUCUNE SERRURE**

CAUSES POSSIBLES

VERIFICATION DE COMMUNICATION SUR LE BUS DU DDM

DDM - SERRURES INOPERANTES

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner au DRBIII® Caisse, Modules de porte. Le DRBIII® affiche-t-il les numéros de pièce et de version du module de porte du conducteur ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au symptôme *CIRCUIT OUVERT DES SIGNAUX DE BUS +/- DEPUIS LE MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR dans la catégorie COMMUNICATION. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :

***LE MODULE DE PORTE DU PASSAGER N'ACTIONNE AUCUNE SERRURE**

CAUSES POSSIBLES

VERIFICATION DE COMMUNICATION SUR LE BUS DU PDM

PANNE DU PDM - PANNE DES SERRURES

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner au DRBIII® Caisse, Modules de porte. Le DRBIII® affiche-t-il les numéros de pièce et de version du module de porte du passager ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer au symptôme *SIGNAUX OUVERTS DE BUS +/- DEPUIS LE MODULE DE PORTE DU PASSAGER dans la catégorie COMMUNICATION. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DES SERRURES AUTOMATIQUES DE PORTE

CAUSES POSSIBLES

LES SERRURES AUTOMATIQUES DE PORTE NE SONT PAS ACTIVEES)

PRESENCE DE CODES DE DEFAUT DU PCM

DDM - SERRURES AUTOMATIQUES INOPERANTES

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII, sous "PREFERENCES DU CLIENT", lire l'état des "Serrures automatiques de porte". Le DRBIII® affiche-t-il SERRURES AUTOMATIQUES DE PORTE ACTIVEES ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Au DRBIII®, activer les serrures autom. de porte et réessayer le système. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Lire les codes de défaut du moteur au DRBIII®. Présence de codes de défaut du TPS ou de VITESSE DU VEHICULE ?</p> <p>Oui → Se référer à MANOEUVRABILITE pour le(s) symptôme(s) correspondant(s). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :

***LES PORTES SE VERROUILLENT AVEC LA CLE DANS LE CONTACT, LA PORTE AVANT EST OUVERTE**

CAUSES POSSIBLES
STATUT INCORRECT DU CONTACTEUR DE PORTE DU CONDUCTEUR ENTROUVERTE
CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT
CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT
CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE
BCM - CIRCUIT OUVERT D'INHIBITION DE SERRURE DE PORTE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE - CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	REMARQUE : la clé doit être dans le contact. Au DRB, lire l'état de Contacteur de clé dans le contact. Le DRB affiche-t-il CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT : FERME ? Non → Aller à 2 Oui → Aller à 6	Tous
2	Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du commutateur d'allumage. Eteindre toutes les lampes. Mesurer la résistance du circuit de masse dans le connecteur C2 du commutateur d'allumage. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le circuit ouvert de masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Débrancher le connecteur C2 du commutateur d'allumage. Déconnecter le connecteur C1 du module de commande de la caisse. Mesurer la résistance du circuit de détection de clé dans le contact entre le connecteur C2 du commutateur d'allumage et le connecteur C1 du BCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 4 Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur de clé dans le contact. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

***LES PORTES SE VERROUILLENT AVEC LA CLE DANS LE CONTACT, LA PORTE AVANT EST OUVERTE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Débrancher le connecteur C2 du commutateur d'allumage. Connecter un fil de pontage entre les circuits de détection de clé dans le contact et de masse dans le connecteur C2 du commutateur d'allumage. Au DRB, lire l'état de Contacteur de clé dans le contact. Le DRB affiche-t-il CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT : FERME ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Ouvrir la porte du conducteur. Au DRB III sélectionner : Caisse, Modules de porte, Entrées/sorties Lire l'état de "Contacteur de porte du conducteur ouverte". Le DRB III affiche-t-il : "Fermé" ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Se référer au symptôme CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR D'OUVERTURE DE PORTE CONDUCTEUR dans la catégorie OUVERTURE DE PORTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :
***PAS DE VERROUILLAGE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR**

CAUSES POSSIBLES
COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE SERRURE DE PORTE DU CONDUCTEUR
DDM - CIRCUIT OUVERT DE VERROUILLAGE DE PORTE CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Déposer le panneau intérieur de garnissage de la porte pour accéder au connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de serrure de porte entre le connecteur C1 du module de porte du conducteur et la masse de la caisse. La résistance est-elle inférieure à 20 ohms ? Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur de serrure de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 2	Tous
2	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations. Réparer Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

***NI VERROUILLAGE NI DEVERROUILLAGE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR**

CAUSES POSSIBLES

DDM - CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE DU CONDUCTEUR
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE DU CONDUCTEUR
 CIRCUIT OUVERT DE MOTEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. La vitre du conducteur doit être abaissée et la serrure de la porte doit être VERROUILLEE. Connecter un fil de pontage entre le circuit entraîneur de serrure de porte du conducteur et le circuit de masse dans le connecteur C1. Connecter un fil de pontage au circuit entraîneur de déverrouillage de porte du conducteur et le mettre brièvement en contact avec le circuit B (+) protégé par fusible en observant la serrure de porte. La serrure du conducteur se DEVERROUILLE-t-elle ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déverrouillage de porte du conducteur entre le connecteur du DDM et celui du moteur de verrouillage de la porte. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déverrouillage de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de verrouillage de porte côté conducteur entre le connecteur du DDM et celui du moteur de verrouillage de porte. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de verrouillage de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

***NI VERROUILLAGE NI DEVERROUILLAGE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations. Réparer Remplacer le moteur de serrure de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

***PAS DE DEVERROUILLAGE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR**

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE DU CONDUCTEUR

DDM - CIRCUIT OUVERT DE DEVERROUILLAGE DE PORTE CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de la porte pour accéder au connecteur C1 du module de porte du conducteur.</p> <p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur de DEVERROUILLAGE de porte entre le connecteur C1 du module de porte du conducteur et la masse de la caisse.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 20 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur de déverrouillage de la porte du conducteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :
***VERROUILLAGE/DEVERROUILLAGE IMPOSSIBLE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE**

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DU MOTEUR DE SERRURE DE PORTE
CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE
CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte.</p> <p>Débrancher le connecteur du contacteur d'ouverture/moteur de serrure de porte arrière gauche.</p> <p>Le connecteur C1 du module de porte du passager doit être branché.</p> <p>Connecter une lampe d'essai entre les bornes des circuits entraîneur de verrouillage de porte et entraîneur de déverrouillage de porte du connecteur de moteur de verrouillage/contacteur de porte entrouverte arrière gauche.</p> <p>Au DRBIII®, actionner les relais de verrouillage et de déverrouillage de porte passager en observant la lampe d'essai.</p> <p>La lampe d'essai s'est-elle allumée quand la serrure a été actionnée dans les deux directions ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de serrure de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte.</p> <p>Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte.</p> <p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur de verrouillage de porte entre le connecteur C1 du PDM et celui du moteur de verrouillage de porte.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de verrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte.</p> <p>Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte.</p> <p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déverrouillage de la porte entre le connecteur du PDM et celui du moteur de verrouillage de la porte.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déverrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*NI VERROUILLAGE NI DEVERROUILLAGE DU HAYON

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DU MOTEUR DE VERROUILLAGE DU HAYON

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage du hayon pour accéder au connecteur du moteur de la serrure du hayon. Débrancher le connecteur du moteur de serrure du hayon. Remarque : Le connecteur C1 du module de porte du passager doit être branché. Connecter une lampe d'essai entre les bornes des circuits entraîneurs de verrouillage et de déverrouillage de porte dans le connecteur du moteur de serrure du hayon. Au DRBIII®, actionner les relais de verrouillage et de déverrouillage de porte passager en observant la lampe d'essai. La lampe d'essai s'est-elle allumée quand la serrure a été actionnée dans les deux directions ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage de hayon. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage du hayon pour accéder au connecteur du moteur de la serrure du hayon. Débrancher le connecteur du moteur de serrure du hayon. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de verrouillage de porte entre le connecteur du PDM et le connecteur du moteur de serrure du hayon. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de verrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage du hayon pour accéder au connecteur du moteur de la serrure du hayon. Débrancher le connecteur du moteur de serrure du hayon. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déverrouillage de porte entre le connecteur du PDM et le connecteur du moteur de serrure du hayon. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déverrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :
***NI VERROUILLAGE NI DEVERROUILLAGE DE LA PORTE AVANT DROITE**

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DU MOTEUR DE SERRURE DE PORTE
CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE
CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte.</p> <p>Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte.</p> <p>Remarque : Le connecteur C1 du module de porte du passager doit être branché.</p> <p>Connecter une lampe d'essai entre les bornes des circuits entraîneurs de verrouillage et de déverrouillage de porte dans le connecteur de moteur dans le verrouillage/contacteur de porte entrouverte des portes des passagers.</p> <p>Au DRBIII®, actionner les relais de verrouillage et de déverrouillage de porte passager en observant la lampe d'essai.</p> <p>La lampe d'essai s'est-elle allumée quand la serrure a été actionnée dans les deux directions ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de serrure de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte.</p> <p>Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte.</p> <p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur de verrouillage de porte entre le connecteur du PDM et celui du moteur de verrouillage de porte.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de verrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte.</p> <p>Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte.</p> <p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager.</p> <p>Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déverrouillage de la porte entre le connecteur du PDM et celui du moteur de verrouillage de la porte.</p> <p>La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déverrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DE COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE

CAUSES POSSIBLES

ESSAYER LA TELECOMMANDE AU MOYEN DU TESTEUR
 BASSE TENSION DE BATTERIE DE TELECOMMANDE RKE
 TELECOMMANDE RKE NON PROGRAMMEE
 TELECOMMANDE RKE NON PROGRAMMEE
 PANNE DE TELECOMMANDE RKE
 PANNE DU MODULE DE PORTE DU PASSAGER - PANNE DE LA COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE
 MODULE DE PORTE DU PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Possibilité d'utiliser le détecteur Miller 9001 ? Non → Aller à 2 Oui → Aller à 5	Tous
2	Déposer les piles de l'émetteur. Utiliser un voltmètre pour tester les piles. La tension est-elle supérieure à 3V dans chaque pile ? Oui → Aller à 3 Non → Remplacer les piles. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Au DRBIII®, sélectionner CAISSE, MODULES DE PORTE, DIVERS, PROGRAMMER LA TELECOMMANDE. Suivre les instructions affichées. Quitter le mode programmation. Essayer les serrures de porte au moyen de la télécommande. Les serrures réagissent correctement ? Oui → Réparation achevée. Au DRBIII®, programmer toutes les télécommandes utilisées avec le véhicule. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 4	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

*PANNE DE COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Utiliser une télécommande en bon état. Au DRBIII®, sélectionner CAISSE, MODULES DE PORTE, DIVERS, PROGRAMMER LA TELECOMMANDE. Suivre les instructions affichées au DRBIII®. Quitter le mode programmation. Essayer les serrures de porte au moyen de la télécommande. Les serrures réagissent correctement ?</p> <p>Oui → Remplacer la télécommande. Programmer toutes les télécommandes utilisées avec le véhicule. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Remarque : Après les réparations, vérifier le fonctionnement des télécommandes.</p>	Tous
5	<p>Utiliser le détecteur en suivant son mode d'emploi et essayer la télécommande à plusieurs reprises. Le testeur indique-t-il STRONG (signal puissant) ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Vérifier les piles et les remplacer si leur tension est inférieure à 3,0 V, puis vérifier à nouveau la télécommande. Si les piles sont en ordre, remplacer la télécommande. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Au DRBIII®, sélectionner CAISSE, MODULES DE PORTE, DIVERS, PROGRAMMER LA TELECOMMANDE. Suivre les instructions affichées. Quitter le mode programmation. Actionner les serrures de porte au moyen de la télécommande. Les serrures réagissent correctement ?</p> <p>Oui → La réparation est complète. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>REMARQUE : Après les réparations, vérifier le fonctionnement des télécommandes.</p>	Tous

Symptôme :

***VERROUILLAGE/DEVERROUILLAGE IMPOSSIBLE DE LA PORTE ARRIERE DROITE**

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DU MOTEUR DE SERRURE DE PORTE

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte. Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur d'ouverture de porte arrière droite. Le connecteur C1 du module de porte du passager doit être branché. Connecter une lampe d'essai entre les bornes des circuits entraîneurs de verrouillage et de déverrouillage de porte du connecteur de moteur de verrouillage/contacteur de porte entrouverte de la porte arrière droite. Au DRBIII®, actionner les relais de verrouillage et de déverrouillage de porte passager en observant la lampe d'essai. La lampe d'essai s'est-elle allumée quand la serrure a été actionnée dans les deux directions ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur de verrouillage de porte arrière droite. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte. Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur d'ouverture de porte arrière droite. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de verrouillage de porte entre le connecteur du PDM et celui du moteur de verrouillage de porte. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de verrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déposer le panneau intérieur de garnissage de porte pour accéder au connecteur de moteur de serrure de porte/contacteur de porte entrouverte. Déconnecter le moteur de verrouillage/connecteur du contacteur de porte ouverte. Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de déverrouillage de porte entre le connecteur du PDM et celui du moteur de verrouillage de la porte arrière droite. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil d'entraîneur de déverrouillage de porte. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :
*PANNE DU RKE - (JAPON UNIQUEMENT)

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT DE MASSE OUVERT CIRCUIT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE OUVERT COURT-CIRCUIT A LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE DIAGNOSTIC CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DE DIAGNOSTIC MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR - PANNE DU RKE CIRCUIT OUVERT DU MODULE DE COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE [RKE])

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Déposer le panneau de garnissage de porte du conducteur. Débrancher le module de commande à distance des serrures (il est placé près du DDM). Couper le contact. Eteindre toutes les lampes. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de masse. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms? Oui → Aller à 2 Non → Réparer le circuit ouvert de masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Déposer le panneau de garnissage de porte du conducteur. Débrancher le module de commande à distance des serrures (il est placé près du DDM). Mesurer la tension entre le circuit B (+) protégé par fusible et la masse. La tension dépasse-t-elle 10V ? Oui → Aller à 3 Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
3	Déposer le panneau de garnissage de porte du conducteur. Débrancher le module de commande à distance des serrures (il est placé près du DDM). Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Mesurer la résistance entre les circuits de masse et de sortie de diagnostic (cavités 5 et 6). La résistance est-elle inférieure à 1 000 (1K) ohms? Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie de diagnostic. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 4	Tous

***PANNE DU RKE - (JAPON UNIQUEMENT) — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte du conducteur. Débrancher le module de commande à distance des serrures (il est placé près du DDM). Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de sortie de diagnostic entre le connecteur du module RKE (cavités 5 et 6) et le connecteur du DDM (cavité 8). La résistance est-elle inférieure à 5 ohms à toutes les bornes ?</p> <p>Oui → Aller à 5 Non → Réparer le circuit ouvert de sortie de diagnostic. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte du conducteur. Débrancher le module de commande à distance des serrures (il est placé près du DDM). Mesurer la tension du circuit de sortie de diagnostic dans le connecteur RKE. La tension est-elle entre 4,8 et 5.2V ?</p> <p>Oui → Aller à 6 Non → Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande à distance des serrures. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SERRURES MOTORISEES/RKE

Symptôme :
***PORTEE MEDIOCRE DE LA COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE- JAPON UNIQUEMENT**

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL D'ANTENNE
MODULE DE COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE - PORTEE MEDIOCRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Déposer le panneau de garnissage de porte du conducteur. Débrancher le module de commande à distance des serrures (il est placé près du DDM). Mesurer la résistance du circuit du signal d'antenne entre les cavités 1 et 2. La résistance est-elle inférieure à 1 ohm? Oui → Aller à 2 Non → Réparer le circuit ouvert du signal d'antenne. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
2	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations. Réparer Remplacer le module de commande à distance des serrures. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

Symptôme :

*PANNE DU RETROVISEUR A MEMOIRE DU CONDUCTEUR

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE MASSE DE CAPTEUR DE RETROVISEUR DU CONDUCTEUR
 MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT DE MASSE DE CAPTEUR
 MASSE DU CAPTEUR DU RETROVISEUR DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LE SIGNAL DE POSITION VERTICALE DU RETROVISEUR
 MASSE DU CAPTEUR DU RETROVISEUR DU CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT VERS LE SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE DU RETROVISEUR
 MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT DE RETROVISEUR A MEMOIRE
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE DU RETROVISEUR
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU SIGNAL DE POSITION VERTICALE DU RETROVISEUR DU CONDUCTEUR
 CIRCUIT OUVERT DU FIL DU SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE DU RETROVISEUR DU CONDUCTEUR
 CIRCUIT OUVERT DU SIGNAL DE POSITION VERTICALE DU RETROVISEUR DU CONDUCTEUR
 RETROVISEUR MOTORISE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT DE MEMORISATION
 MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT DE MEMORISATION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Vérifier les points suivants avant de poursuivre les essais de rétroviseur motorisé.</p> <p>Vérifier que les contacteurs de porte entrouverte fonctionnent correctement avant de poursuivre.</p> <p>Commencer par vérifier si le DDM et le BCM communiquent.</p> <p>Commencer par vérifier si les commutateurs de déplacement de rétroviseur fonctionnent. Sinon, remplacer le DDM.</p> <p>Commencer par vérifier si les commutateurs de sélection de rétroviseur fonctionnent. Sinon, remplacer le DDM.</p> <p>Vérifier si le DDM actionne le rétroviseur du conducteur. Sinon, se référer au MANUEL D'ATELIER.</p> <p>Si tout est en ordre, poursuivre le diagnostic.</p> <p>Continuer Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Utiliser le DRBIII® pour lire la tension de déplacement horizontal du rétroviseur du conducteur.</p> <p>Déplacer le rétroviseur de gauche à droite et observer le DRB.</p> <p>La tension varie-t-elle d'environ 1 à 4V ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

RETROVISEUR MOTORISE

*PANNE DU RETROVISEUR A MEMOIRE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	Utiliser le DRBIII® pour lire la tension de déplacement vertical du rétroviseur du conducteur. Déplacer le rétroviseur de bas en haut et observer le DRB. La tension varie-t-elle d'environ 1 à 4V ? Oui → Aller à 4 Non → Aller à 5	Tous
4	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations. Réparer Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
5	Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Déconnecter le connecteur C2 du DDM. Mesurer la résistance du fil de masse du capteur du rétroviseur entre le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur et le connecteur C2 du DDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 6 Non → Réparer le circuit ouvert du fil de masse du capteur de rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
6	Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Vérifier que le connecteur C2 du DDM est connecté à ce moment. Couper le contact. Eteindre les lampes. Mesurer, dans le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur, la résistance entre la masse et le circuit de masse du capteur du rétroviseur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Aller à 7 Non → Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
7	Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Mesurer la tension entre le circuit du signal de position horizontale du rétroviseur et la masse. La tension est-elle d'environ 5V ? Oui → Aller à 8 Non → Aller à 10	Tous
8	Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Mesurer la tension entre le circuit du signal de position verticale du rétroviseur et la masse. La tension est-elle d'environ 5V ? Oui → Aller à 9 Non → Aller à 10	Tous
9	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations. Réparer Remplacer le rétroviseur motorisé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous

***PANNE DU RETROVISEUR A MEMOIRE DU CONDUCTEUR — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
10	<p>Déconnecter le connecteur C2 du DDM. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Mesurer, dans le connecteur C2 du DDM, la résistance entre le circuit de masse du capteur du rétroviseur et le circuit du signal de position verticale du rétroviseur. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le fil de masse du capteur de rétroviseur en court-circuit avec le fil du signal de position verticale de rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
11	<p>Déconnecter le connecteur C2 du DDM. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Mesurer, dans le connecteur C2 du DDM, la résistance entre le circuit de masse du capteur du rétroviseur et le circuit du signal de position horizontale du rétroviseur. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le fil de masse du capteur du rétroviseur en court-circuit avec le fil du signal de position horizontale du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 12</p>	Tous
12	<p>Déconnecter le connecteur C2 du DDM. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit du signal de position horizontale du rétroviseur. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de signal de position horizontale du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 13</p>	Tous
13	<p>Déconnecter le connecteur C2 du DDM. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit du signal de position verticale du rétroviseur. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de signal de position verticale du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 14</p>	Tous
14	<p>Déconnecter le connecteur C2 du DDM. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit du signal de position horizontale du rétroviseur entre le connecteur C2 du DDM et le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 15</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil du signal de position horizontale du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

RETROVISEUR MOTORISE

*PANNE DU RETROVISEUR A MEMOIRE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
15	<p>Déconnecter le connecteur C2 du DDM. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Mesurer la résistance du circuit du signal de position verticale du rétroviseur entre le connecteur C2 du DDM et le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 16</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du fil du signal de position verticale du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
16	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DU RETROVISEUR MOTORISE RABATTABLE

CAUSES POSSIBLES

ESSAI DE RETROVISEUR ESCAMOTABLE

RETROVISEUR MOTORISE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT DE RETROVISEUR ESCAMOTABLE

CIRCUIT OUVERT DE RETROVISEUR ESCAMOTABLE DE PASSAGER

CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ALIMENTATION DE RETROVISEUR MOTORISE ESCAMOTABLE

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ALIMENTATION DE RETROVISEUR MOTORISE ESCAMOTABLE

CIRCUIT OUVERT DU FIL DE RETOUR DE RETROVISEUR MOTORISE ESCAMOTABLE

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL DE RETOUR DE RETROVISEUR MOTORISE ESCAMOTABLE

MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR - CIRCUIT OUVERT DE RETROVISEUR ESCAMOTABLE

MODULE DE PORTE DU PASSAGER - CIRCUIT OUVERT DE RETROVISEUR ESCAMOTABLE

PANNE DES DEUX RETROVISEURS ESCAMOTABLES

RETROVISEUR MOTORISE DU CONDUCTEUR - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

RETROVISEUR MOTORISE DE PASSAGER - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remarque : Vérifier les points suivants avant de poursuivre les essais de rétroviseur motorisé.</p> <p>Vérifier que les contacteurs de porte entrouverte fonctionnent correctement avant de poursuivre. Dans le cas contraire, se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs à l'ECLAIRAGE INTERIEUR.</p> <p>Commencer par vérifier si le DDM et le BCM communiquent. Sinon, se référer à la liste des symptômes pour les problèmes de COMMUNICATION.</p> <p>Commencer par vérifier si les commutateurs de déplacement de rétroviseur fonctionnent. Sinon, remplacer le DDM.</p> <p>Commencer par vérifier si les commutateurs de sélection de rétroviseur fonctionnent. Sinon, remplacer le DDM.</p> <p>Si tout est en ordre, poursuivre le diagnostic.</p> <p>Continuer Aller à 2</p>	Tous

RETROVISEUR MOTORISE

*PANNE DU RETROVISEUR MOTORISE RABATTABLE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Vérifier que toutes les portes sont fermées. Retirer la clé du commutateur d'allumage. Actionner les rétroviseurs au niveau du commutateur de repliement en observant les deux rétroviseurs. Résultat ?</p> <p>Aucun rétroviseur ne se déploie ni ne se replie. Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Le rétroviseur du conducteur ne se déploie pas ou ne se replie pas. Aller à 3</p> <p>Le rétroviseur de passager ne se déploie pas ou ne se replie pas. Aller à 11</p> <p>Les deux rétroviseurs se plient et se déploient. A ce moment, les rétroviseurs fonctionnent. Rechercher une panne intermittente des commutateurs de porte et de repliement. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du conducteur. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit d'alimentation du rétroviseur rabattable motorisé dans le connecteur C2 du DDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Mesurer la résistance entre la masse et le fil d'alimentation de repliement du rétroviseur dans le connecteur C2 du PDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit d'alimentation de repliement du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Mesurer la résistance entre la masse et le fil de retour du rétroviseur rabattable motorisé dans le connecteur C2 du PDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de retour de repliement du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le rétroviseur motorisé du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PANNE DU RETROVISEUR MOTORISE RABATABLE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Vérifier que le connecteur C2 du DDM est connecté à ce moment. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Connecter une lampe d'essai de 12 V entre les circuits d'alimentation et de retour du rétroviseur motorisé rabattable dans le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. Au DRBIII®, actionner les deux relais de rétroviseur motorisé rabattable du conducteur. La lampe d'essai s'est-elle allumée quand les DEUX relais ont été actionnés ?</p> <p>Oui → Remplacer le rétroviseur escamotable du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Mesurer la résistance du fil d'alimentation du rétroviseur rabattable motorisé entre le connecteur C2 du PDM et le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le fil du circuit ouvert d'alimentation de rétroviseur motorisé escamotable. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Mesurer la résistance du fil de retour du rétroviseur rabattable motorisé entre le connecteur C2 du PDM et le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le fil de circuit ouvert de retour de rétroviseur motorisé escamotable. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
11	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit d'alimentation des rétroviseurs rabattables motorisés dans le connecteur C2 du PDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 12</p> <p>Non → Aller à 15</p>	Tous
12	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Mesurer la résistance entre la masse et le fil d'alimentation de repliement du rétroviseur dans le connecteur C2 du PDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit d'alimentation de repliement du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 13</p>	Tous

RETROVISEUR MOTORISE

*PANNE DU RETROVISEUR MOTORISE RABATTABLE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
13	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Mesurer la résistance entre la masse et le fil de retour du rétroviseur rabattable motorisé dans le connecteur C2 du PDM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de retour de repliement du rétroviseur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 14</p>	Tous
14	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le rétroviseur motorisé de passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
15	<p>Vérifier que le connecteur C2 du PDM est connecté à ce moment. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Connecter une lampe d'essai de 12 V entre les circuits d'alimentation et de retour du rétroviseur motorisé rabattable, dans le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Au DRBIII®, actionner les deux relais de rétroviseur rabattable motorisé du passager. La lampe d'essai s'est-elle allumée quand les DEUX relais ont été actionnés ?</p> <p>Oui → Remplacer le rétroviseur escamotable de la porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 16</p>	Tous
16	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Mesurer la résistance du fil d'alimentation du rétroviseur rabattable motorisé entre le connecteur C2 du PDM et le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 17</p> <p>Non → Réparer le fil du circuit ouvert d'alimentation de rétroviseur motorisé escamotable. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
17	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du rétroviseur motorisé du passager. Mesurer la résistance du fil de retour du rétroviseur rabattable motorisé entre le connecteur C2 du PDM et le connecteur du rétroviseur motorisé du conducteur. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 18</p> <p>Non → Réparer le fil de circuit ouvert de retour de rétroviseur motorisé escamotable. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
18	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DE TOUS LES LEVE-GLACE MOTORISES

CAUSES POSSIBLES

REACTION DU MODULE

MODULE DE PORTE CONDUCTEUR - VITRES INOPERANTES

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire au DRBIII® l'état du MODULE DE PORTE. Le DRBIII® peut-il accéder aux deux modules de porte ?</p> <p>Non → Se référer à la catégorie COMMUNICATION pour le(s) symptôme(s) correspondant(s). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Oui → Remplacer le module de porte côté conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

Symptôme :

***AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE**

CAUSES POSSIBLES

COMMUTATEUR DE VITRE ARRIERE OUVERT
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE GAUCHE - BAISSER
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE GAUCHE - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE GAUCHE - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE GAUCHE - BAISSER
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE - BAISSER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE - BAISSER
 CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE - LEVER
 MOTEUR DE VITRE ARRIERE OUVERT
 MODULE DE PORTE CONDUCTEUR - SORTIE OUVERTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Déconnecter le connecteur du commutateur de vitre arrière. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour vérifier les circuits entraîneurs de levage et d'abaissement de la vitre arrière côté conducteur. La lampe d'essai s'éclaire-t-elle fortement sur les deux circuits ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 8</p>	Tous
2	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Déconnecter le connecteur du commutateur de lève-glace arrière motorisée côté conducteur. Mettre le contact. Avvertissement : La vitre va se déplacer pendant cet essai. Connecter un fil de pontage à la borne de l'entraîneur d'abaissement de la vitre dans le connecteur du commutateur à la masse. Connecter un fil de pontage à la borne du circuit entraîneur de levage de la vitre dans le connecteur du commutateur et le mettre brièvement en contact avec la borne de l'entraîneur de levage de la vitre arrière dans le connecteur du commutateur. Inverser les fils de pontage pour faire tourner le moteur dans le sens inverse. Le moteur de lève-glace tourne-t-il dans les deux sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur de vitre arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3</p>	Tous

***AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière gauche. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de vitre entre le connecteur du commutateur de lève-glace et le connecteur du moteur de lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Bas de l'entraîneur de vitre. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière gauche. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur du lève-glace vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le fil Bas de l'entraîneur de vitre. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière gauche. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de vitre entre le connecteur du commutateur du lève-glace et le connecteur du moteur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Haut de l'entraîneur de vitre. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière gauche. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage du lève-glace vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit du fil d'entraîneur de lève-glace - Lever. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le moteur de vitre arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

*AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
8	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre arrière du côté conducteur entre le connecteur du DDM et le connecteur du commutateur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Bas de l'entraîneur de vitre arrière côté conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de la vitre arrière du côté conducteur entre le connecteur du DDM et le connecteur du commutateur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Haut de l'entraîneur de vitre arrière côté conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de la vitre arrière côté conducteur à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur de levage de la vitre arrière du côté conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
11	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre arrière côté conducteur à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit d'abaissement de la vitre arrière du côté conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 12</p>	Tous
12	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur (circuit ouvert de sortie). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LE DDM N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE**

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR - PANNE DE LEVE-GLACE ARRIERE GAUCHE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Cet essai présuppose que la vitre arrière côté conducteur FONCTIONNE à partir du commutateur de porte arrière côté conducteur. Vérifier que la vitre arrière côté conducteur fonctionne à partir de ce commutateur.</p> <p>Sinon, se référer à la liste des symptômes au sujet des problèmes en rapport avec AUCUN DES DEUX COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE ARRIERE DU COTE CONDUCTEUR.</p> <p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

Symptôme :
***LE COMMUTATEUR ARRIERE N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE**

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DE MASSE PANNE DE COMMUTATEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Commencer par s'assurer que le commutateur de blocage de fenêtre du DDM fonctionne.</p> <p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace électrique. Mesurer la résistance du circuit de masse vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur de lève-glace électrique. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DE LA VITRE DU CONDUCTEUR

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE PORTE CONDUCTEUR - COMMUTATEUR OUVERT
 MODULE DE PORTE CONDUCTEUR - SORTIE OUVERTE
 VERIFICATION DU CIRCUIT DE MOTEUR
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DU CONDUCTEUR - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DU CONDUCTEUR - LEVER
 CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DU CONDUCTEUR - BAISSER
 COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DU CONDUCTEUR - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DU CONDUCTEUR - BAISSER
 COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DU CONDUCTEUR - BAISSER
 PANNE DE MOTEUR - CIRCUIT OUVERT
 PANNE DE MOTEUR - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Connecter le DRBIII et sélectionner : Caisse, Modules de porte, Actuateurs. Activer avec le DRBIII le RELAIS DE RELEVEMENT DE VITRE AVANT COTE CONDUCTEUR, puis le RELAIS BAS D'ABAISSMENT DE VITRE AVANT COTE CONDUCTEUR. La glace se déplace-t-elle vers le haut et le bas ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de porte du conducteur (circuit ouvert d'entrée de commutateur). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Avertissement : La vitre va se déplacer pendant cet essai. Connecter un fil de pontage de la borne de l'entraîneur d'abaissement de la vitre côté conducteur à la borne de masse. Connecter un fil de pontage à la borne de levage de la vitre du conducteur et le mettre brièvement en contact avec le circuit B (+) protégé par fusible. Inverser les fils de pontage pour faire tourner le moteur dans le sens inverse. Le moteur a-t-il déplacé la glace vers le haut et le bas ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de porte du conducteur (circuit ouvert de sortie). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

*PANNE DE LA VITRE DU CONDUCTEUR — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Couper le contact. Mesurer et noter la résistance totale du circuit du moteur entre les circuits entraîneurs de levage et d'abaissement de la vitre du conducteur dans le connecteur C1 du DDM. Cette résistance doit être inférieure à 5,0 ohms. Mesurer et noter la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du conducteur vers la masse dans le connecteur C1 du DDM. La résistance doit être infinie. Mettre le contact. Mesurer et noter la tension du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du conducteur vers la masse dans le connecteur C1 du DDM. La tension doit être nulle. Quelles étaient les indications obtenues ?</p> <p>Résistance totale de plus de 5 ohms Aller à 4</p> <p>Résistance à la masse de moins de 1 000 ohms ; Aller à 7</p> <p>Tension supérieure à 0,02V. Aller à 10</p> <p>Aucun de ces conditions Eliminer le grippage éventuel du lève-glace. Si le mécanisme est en ordre, remplacer son moteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de la vitre du conducteur entre le connecteur du DDM et le connecteur du moteur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Haut de l'entraîneur de vitre côté conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du conducteur entre le connecteur du DDM et le connecteur du moteur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Bas de l'entraîneur de vitre côté conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le moteur de lève-glace électrique. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PANNE DE LA VITRE DU CONDUCTEUR — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique du conducteur. Mesurer la résistance du circuit de levage de la vitre côté conducteur à la masse. La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur de levage de la vitre du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique du conducteur. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du conducteur vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 9</p>	Tous
9	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le moteur de lève-glace électrique (court-circuit interne). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique du conducteur. Mesurer la tension du circuit entraîneur de levage de la vitre du conducteur vers la masse. Existe-t-il UNE tension QUELCONQUE sur le circuit d'entraîneur de lève-glace avant gauche - Lever ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit entraîneur de levage de la vitre du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
11	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du conducteur. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique du conducteur. Mesurer la tension du circuit entraîneur d'abaissement de vitre du conducteur vers la masse. Existe-t-il UNE tension QUELCONQUE sur le circuit du fil d'entraîneur de lève-glace avant gauche - Baisser ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

Symptôme :

***AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE DROITE**

CAUSES POSSIBLES

COMMUTATEUR DE VITRE ARRIERE OUVERT
 CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE DROIT - BAISSER
 CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE DROIT - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE DROIT - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE DROIT - BAISSER
 CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE - BAISSER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE - BAISSER
 CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE - LEVER
 MOTEUR DE VITRE ARRIERE OUVERT
 MODULE DE PORTE PASSAGER - SORTIE OUVERTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Déconnecter le connecteur du commutateur de vitre arrière. Mettre le contact. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à la masse pour vérifier les circuits entraîneurs de levage et d'abaissement de la vitre arrière côté passager. La lampe d'essai s'éclaire-t-elle fortement sur les deux circuits ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 8</p>	Tous
2	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Déconnecter le connecteur du commutateur de lève-glace arrière motorisé côté passager. Mettre le contact. Avertissement : La vitre va se déplacer pendant cet essai. Connecter un fil de pontage à la borne de l'entraîneur d'abaissement de la vitre dans le connecteur du commutateur à la masse. Connecter un fil de pontage à la borne du circuit entraîneur de levage de la vitre dans le connecteur du commutateur et le mettre brièvement en contact avec la borne de l'entraîneur de levage de la vitre arrière dans le connecteur du commutateur. Inverser les fils de pontage pour faire tourner le moteur dans le sens inverse. Le moteur de lève-glace tourne-t-il dans les deux sens ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur de vitre arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 3</p>	Tous

***AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE DROITE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière droit. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique arrière gauche. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de vitre entre le connecteur du commutateur de lève-glace et le connecteur du moteur de lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Bas de l'entraîneur de vitre. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière droit. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique arrière droit. Mesurer la résistance du circuit entraîneur du lève-glace vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit du fil d'entraîneur de lève-glace - Baisser, vers la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière droit. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique arrière droit. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de vitre entre le connecteur du commutateur du lève-glace et le connecteur du moteur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Haut de l'entraîneur de vitre. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière droit. Débrancher le connecteur du moteur de lève-glace électrique arrière droit. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage du lève-glace vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit du fil d'entraîneur de lève-glace - Lever. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le moteur de vitre arrière. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
8	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière droit. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre arrière du côté passager entre le connecteur du PDM et le connecteur du commutateur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de fil d'entraîneur de lève-glace arrière droit - Baisser. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

*AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE DROITE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière droit. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de la vitre arrière du côté passager entre le connecteur du PDM et le connecteur du commutateur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Haut de l'entraîneur de vitre arrière côté passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière droit. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de la vitre arrière côté passager à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur de levage de la vitre arrière côté passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
11	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace arrière droit. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre arrière côté passager à la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur d'abaissement de la vitre arrière côté passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 12</p>	Tous
12	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du passager (circuit ouvert de sortie). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LE DDM N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE DROITE**

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR - PANNE DE LEVE-GLACE ARRIERE DROIT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Cet essai présuppose que la vitre arrière côté passager FONCTIONNE à partir des commutateurs de porte côté passager. Dans le cas contraire, se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs à Vitre arrière côté passager inopérante à partir des deux commutateurs.</p> <p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

Symptôme :
***LE COMMUTATEUR ARRIERE N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE ARRIERE DROITE**

CAUSES POSSIBLES
CIRCUIT OUVERT DE MASSE PANNE DE COMMUTATEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Commencer par s'assurer que le commutateur de blocage de fenêtre du DDM fonctionne.</p> <p>Déposer le panneau de garnissage de porte arrière. Débrancher le connecteur du commutateur de lève-glace électrique. Couper le contact. Eteindre toutes les lampes. Mesurer la résistance du circuit de masse vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur de lève-glace électrique. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE AVANT DROITE**

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE PORTE PASSAGER - COMMUTATEUR OUVERT
 MODULE DE PORTE PASSAGER - SORTIE OUVERTE
 VERIFICATION DU CIRCUIT DE MOTEUR DE PASSAGER)
 CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DE PASSAGER - BAISSER
 CIRCUIT OUVERT DU FIL D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DE PASSAGER - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DE PASSAGER - BAISSER
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DE PASSAGER - LEVER
 COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DE PASSAGER - BAISSER
 COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT D'ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE DE PASSAGER - LEVER
 MOTEUR DE VITRE OUVERT
 COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU MOTEUR DE VITRE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : vérifier qu'il y a communication avec les modules de porte conducteur et passager avant de poursuivre. Connecter le DRBIII et sélectionner : Caisse, Modules de porte, Actuateurs. Activer avec le DRBIII le RELAIS LEVAGE DE VITRE AVANT COTE PASSAGER, puis le RELAIS ABAISSEMENT DE VITRE AVANT COTE PASSAGER. La glace se déplace-t-elle vers le haut et le bas ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de porte passager (entrée ouverte du commutateur). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Avertissement : La vitre va se déplacer pendant cet essai. Connecter un fil de pontage entre la borne du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du passager et la borne de masse. Connecter un fil de pontage à la borne de levage de la vitre du passager et le mettre brièvement en contact avec le circuit B (+) protégé par fusible. Inverser les fils de pontage pour faire tourner le moteur dans le sens inverse. Le moteur a-t-il déplacé la glace vers le haut et le bas ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de porte du passager (circuit ouvert de sortie). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

*AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE AVANT DROITE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Couper le contact. Mesurer et enregistrer la résistance totale du circuit du moteur entre les circuits entraîneurs de levage et d'abaissement de la vitre du passager dans le connecteur C1 du PDM (elle doit être inférieure à 5,0 ohms). Mesurer et enregistrer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du passager vers la masse dans le connecteur C1 du PDM (elle doit être infinie). Mettre le contact. Mesurer et enregistrer la tension du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du passager vers la masse dans le connecteur C1 du PDM (elle doit être nulle). Quelles étaient les indications obtenues ?</p> <p>Résistance totale de plus de 5 ohms Aller à 4</p> <p>Résistance à la masse de moins de 1 000 ohms ; Aller à 7</p> <p>Tension supérieure à 0,02V. Aller à 10</p> <p>Aucun de ces conditions Eliminer le grippage éventuel du lève-glace. Si le mécanisme est en ordre, remplacer son moteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du moteur de lève-glace motorisé côté passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du passager entre le connecteur du PDM et le connecteur du moteur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Bas de l'entraîneur de vitre côté passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du moteur de lève-glace motorisé côté passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de la vitre du passager entre le connecteur du PDM et le connecteur du moteur du lève-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le fil ouvert Haut de l'entraîneur de vitre côté passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le moteur de lève-glace motorisé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***AUCUN DES 2 COMMUTATEURS N'ACTIONNE LA VITRE DE LA PORTE AVANT DROITE — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du moteur de lève-glace motorisé côté passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du passager vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du moteur de lève-glace motorisé côté passager. Mesurer la résistance du circuit entraîneur de levage de la vitre du passager vers la masse. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse du fil de l'entraîneur de levage de la vitre du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 9</p>	Tous
9	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le moteur de lève-glace électrique (court-circuit interne). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du moteur de lève-glace motorisé côté passager. Mesurer la tension du circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du passager vers la masse. Existe-t-il UNE tension QUELCONQUE sur le circuit du fil d'entraîneur de lève-glace de passager - Baisser ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit entraîneur d'abaissement de la vitre du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
11	<p>Débrancher le connecteur C1 du module de porte du passager. Déconnecter le connecteur du moteur de lève-glace motorisé côté passager. Mesurer la tension du circuit entraîneur de levage de la vitre du passager vers la masse. Existe-t-il UNE tension QUELCONQUE sur le circuit du fil d'entraîneur de lève-glace de passager - Lever ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la tension sur le circuit entraîneur de levage de la vitre du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

LEVE-GLACES ELECTRIQUES

Symptôme :

***LE DDM N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE AVANT DROITE**

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE PORTE COTE CONDUCTEUR - VITRE COTE PASSAGER INOPERANTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Cet essai présuppose que la vitre du passager FONCTIONNE à partir du module de porte du passager. Dans le cas contraire, se référer au symptôme Vitre du passager inopérante à partir des deux commutateurs dans la catégorie Lève-glace électriques. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

***LE PDM N'ACTIONNE PAS LA VITRE DE LA PORTE AVANT DROITE**

CAUSES POSSIBLES

MODULE DE PORTE COTE PASSAGER - PANNE DE COMMUTATEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Commencer par s'assurer que le commutateur de blocage de fenêtre du DDM fonctionne.</p> <p>Cet essai présuppose que la vitre du passager FONCTIONNE à partir du module de porte du conducteur. Dans le cas contraire, se référer au symptôme Vitre du passager inopérante à partir des deux commutateurs dans la catégorie Lève-glace électriques. Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de porte du passager. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

TOIT OUVRANT

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES - TOIT OUVRANT

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES - TOIT OUVRANT

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage occupe la position Marche et le fusible IOD/connecteur est en place.

Condition de mémorisation : Le BCM tente d'activer le relais de temporisation de toit ouvrant (accessoires). Ce code est mémorisé si le BCM tente de baisser cette entrée et détecte un courant excessif.

CAUSES POSSIBLES

BOBINE DE RELAIS DE TEMPORISATION DE TOIT OUVRANT

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DE TEMPORISATION DE TOIT OUVRANT

SECTION TOIT OUVRANT DU BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de temporisation de toit ouvrant. Mesurer la résistance de la bobine de relais à travers les bornes 1 et 2 ou 85 et 86 du relais. Quelle est la résistance ?</p> <p>Moins de 65 ohms Remplacer le relais de temporisation de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Entre 65 et 90 ohms Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de temporisation de toit ouvrant. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de commande du relais de temporisation de toit ouvrant au connecteur du BCM de la boîte de jonction. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations.</p> <p>Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*PANNE DE TEMPORISATION DU TOIT OUVRANT

CAUSES POSSIBLES

SECTION TOIT OUVRANT DU BCM

SE REFERER A MOTEUR INOPERANT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Le toit ouvrant fonctionnera pendant environ 45 secondes après la coupure du contact. Si on ouvre une porte avant, l'alimentation du toit ouvrant est immédiatement coupée. Les deux portes avant doivent être fermées. Mettre le contact. Ouvrir et fermer le toit. Résultat de l'essai ?</p> <p>Le toit s'ouvre et se ferme normalement. Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Le toit ne s'ouvre pas. Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs à MOTEUR DE TOIT OUVRANT INOPERANT.</p> <p>Le toit ne se ferme pas. Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs à MOTEUR DE TOIT OUVRANT INOPERANT.</p>	Tous

TOIT OUVRANT

Symptôme :

*PANNE DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT

CAUSES POSSIBLES

LIRE LE CODE DE DEFAULT
 CONTACT OUVERT DE RELAIS
 BOBINE DE RELAIS DE TEMPORISATION DE TOIT OUVRANT
 CIRCUIT OUVERT DE MASSE DE COMMUTATEUR DE TOIT OUVRANT
 FUSIBLE NO. 25 FONDU
 PANNE DU FUSIBLE NO. 25
 PANNE DE LA BOITE DE JONCTION
 CIRCUIT OUVERT DE LA BOITE DE JONCTION, COMMANDE DU RELAIS DE TEMPORISATION DE TOIT OUVRANT
 CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR D'OUVERTURE DU TOIT OUVRANT
 COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DU RELAIS DE TEMPORISATION DE TOIT OUVRANT
 CIRCUIT OUVERT DU COMMUTATEUR DE POSITION DE VENTILATION DU TOIT OUVRANT
 FIL B (+) DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 FIL B (-) DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CIRCUIT OUVERT DE MASSE DU TOIT OUVRANT
 MOTEUR DE TOIT OUVRANT EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CIRCUIT OUVERT DE TOIT OUVRANT MOTORISE "OUVERT"
 CIRCUIT OUVERT DE POSITION DE VENTILATION DU TOIT OUVRANT
 CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS DE TEMPORISATION DE TOIT OUVRANT
 MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE - CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS
 CIRCUIT OUVERT DU MODULE OU DU MOTEUR DE L'ENSEMBLE DE TOIT OUVRANT
 MODULE DE COMMANDE DE TOIT OUVRANT - COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CIRCUIT OUVERT DU MODULE DE COMMANDE DU TOIT OUVRANT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire les codes de défaut de l'ordinateur de caisse au DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il Court-circuit haute tension du relais de temporisation des accessoires ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes relatifs à COURT-CIRCUIT HAUTE TENSION DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous

***PANNE DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de temporisation de toit ouvrant. Mesurer la résistance de la bobine de relais à travers les bornes 1 et 2 ou 85 et 86. Quelle est la résistance ?</p> <p>Moins de 65 ohms Remplacer le relais de temporisation de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Entre 65 et 85 ohms. Aller à 3</p> <p>Plus de 85 ohms. Remplacer le relais de temporisation de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de temporisation de toit ouvrant. Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible dans les cavités 30 et 85 à la masse du relais de temporisation (des accessoires) du toit ouvrant. La tension est-elle supérieure à 10,5V dans les deux cavités ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Aller à 16</p>	Tous
4	<p>Abaissier la boîte de jonction et déposer le relais de temporisation de toit ouvrant. Connecter une lampe d'essai entre le circuit B (+) protégé par fusible et le circuit de commande du relais de temporisation de toit ouvrant (cavités 85 et 86) dans le connecteur du relais. Mettre le commutateur d'allumage en position Marche et observer la lampe d'essai. La lampe d'essai s'allume-t-elle quand le contact est mis ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Aller à 14</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déposer le relais de temporisation du toit ouvrant. Connecter un fil de pontage entre le circuit B (+) protégé par fusible et le circuit de sortie du relais de temporisation du toit ouvrant (cavités 30 et 87) dans le connecteur du relais. Mettre le contact et actionner le toit ouvrant. Le moteur de toit fonctionne-t-il ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de temporisation de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Eteindre toutes les lampes. Accéder au commutateur de toit ouvrant et débrancher le connecteur. Mesurer la résistance du circuit de masse dans le connecteur du commutateur de toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert du commutateur de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

TOIT OUVRANT

*PANNE DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
7	<p>Couper le contact. Accéder au commutateur de toit ouvrant et débrancher le connecteur. Connecter un ohmmètre entre le circuit d'ouverture de toit ouvrant motorisé et le circuit de masse sur le commutateur de toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 5,0 ohms quand le bouton d'ouverture du commutateur de toit ouvrant est pressé ?</p> <p>Oui → Aller à 8</p> <p>Non → Remplacer le commutateur de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Accéder au commutateur de toit ouvrant et débrancher le connecteur. Connecter un ohmmètre entre le circuit d'aération/fermeture de toit ouvrant motorisé et le circuit de masse sur le commutateur de toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 5,0 ohms quand le bouton d'aération/fermeture du commutateur de toit ouvrant est pressé ?</p> <p>Oui → Aller à 9</p> <p>Non → Remplacer le commutateur de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
9	<p>Couper le contact. Eteindre toutes les lampes. Accéder à l'ensemble de toit ouvrant motorisé et débrancher le connecteur du module de commande de toit ouvrant (pour pouvoir abaisser la console suspendue, déposer le garnissage du montant A, les pare-soleil, les poignées d'assistance et le joint de soudure du toit ouvrant). Mesurer la résistance du circuit de masse dans le connecteur du module de commande de toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de masse du toit ouvrant motorisé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Couper le contact. Accéder à l'ensemble de toit ouvrant motorisé et débrancher le connecteur du module de commande de toit ouvrant (pour pouvoir abaisser la console suspendue, déposer le garnissage du montant A, les pare-soleil, les poignées d'assistance et le joint de soudure du toit ouvrant). Accéder au commutateur de toit ouvrant et débrancher le connecteur. Mesurer la résistance du circuit d'ouverture du toit ouvrant motorisé entre le module de commande du toit ouvrant et le commutateur du toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 11</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'ouverture du toit ouvrant motorisé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

***PANNE DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
11	<p>Couper le contact. Accéder à l'ensemble de toit ouvrant motorisé et débrancher le connecteur du module de commande de toit ouvrant (pour pouvoir abaisser la console suspendue, déposer le garnissage du montant A, les pare-soleil, les poignées d'assistance et le joint de soudure du toit ouvrant). Accéder au commutateur de toit ouvrant et déconnecter le connecteur. Mesurer la résistance du circuit d'aération du toit ouvrant motorisé entre le module de commande et le commutateur du toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 12</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'aération du toit ouvrant motorisé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
12	<p>Couper le contact. Abaisser la boîte de jonction et déposer le relais de temporisation de toit ouvrant. Accéder à l'ensemble de toit ouvrant motorisé et débrancher le connecteur du module de commande de toit ouvrant (pour pouvoir abaisser la console suspendue, déposer le garnissage du montant A, les pare-soleil, les poignées d'assistance et le joint de soudure du toit ouvrant). Mesurer la résistance du circuit de sortie du relais de temporisation de toit ouvrant entre le connecteur du module de commande du toit et la cavité 87 du relais. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 13</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de sortie du relais de temporisation du toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
13	<p>Déposer le garnissage du pavillon en se référant au manuel d'atelier. Déconnecter le connecteur du module de commande de toit ouvrant. Appliquer brièvement dans le connecteur du module une tension protégée par fusible de 12 V au circuit B (+) du moteur de toit ouvrant et une masse au circuit B (-) (le moteur devrait tourner). Inverser la polarité en commutant l'alimentation et la masse pour faire tourner le moteur dans l'autre sens. La glace se déplace-t-elle dans les 2 sens ?</p> <p>Oui → Faire tourner le moteur jusqu'à ce que le toit ouvrant soit complètement fermé et remplacer le module de commande du toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le moteur du toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
14	<p>Couper le contact. Déposer le module de commande de la caisse. Abaisser la boîte de jonction et déposer le relais de temporisation de toit ouvrant. Mesurer la résistance du circuit de commande du relais de temporisation du toit ouvrant entre le connecteur du BCM de la boîte de jonction et la cavité 86 du relais. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 15</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

TOIT OUVRANT

*PANNE DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
15	Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer à Réparations. Réparer Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
16	Couper le contact. Déposer et examiner le fusible No. 25 de la boîte de jonction. Le fusible est-il fondu ? Non → Remplacer la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Oui → Aller à 17	Tous
17	Remplacer le fusible No. 25 de la boîte de jonction par un fusible en bon état. Mettre le contact et actionner le toit ouvrant. Couper le contact. Déposer et examiner le fusible No. 25 de la boîte de jonction. Le fusible a-t-il fondu ? Oui → Aller à 18 Non → Le remplacement du fusible ouvert a corrigé le problème. Essai achevé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.	Tous
18	Couper le contact. Déposer le relais de temporisation (des accessoires) du toit ouvrant. Déposer le fusible No. 25 de la boîte de jonction. Mesurer la résistance de la cavité 30 du relais de temporisation (des accessoires) du toit ouvrant dans la boîte de jonction à la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ? Oui → Remplacer la boîte de jonction en panne. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 19	Tous
19	Couper le contact. Abaisser la boîte de jonction et déposer le relais de temporisation de toit ouvrant. Accéder à l'ensemble de toit ouvrant motorisé et déconnecter le connecteur du module de commande du toit ouvrant (pour abaisser la console suspendue, il est nécessaire de déposer le garnissage du montant A, les pare-soleil, les poignées d'assistance et le joint de soudure du toit ouvrant). Mesurer la résistance du circuit de sortie du relais de temporisation du toit ouvrant au connecteur à la masse du module de commande de toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms? Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie du relais de temporisation de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1. Non → Aller à 20	Tous

***PANNE DU MOTEUR DE TOIT OUVRANT — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
20	<p>Déposer le garnissage du pavillon en se référant au manuel d'atelier. Débrancher le connecteur à 2 voies du moteur du toit ouvrant. Déconnecter le connecteur du module de commande de toit ouvrant. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit B (+) du moteur de toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le fil B (+) du moteur de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 21</p>	Tous
21	<p>Déposer le garnissage du pavillon en se référant au manuel d'atelier. Déconnecter le connecteur 2 voies du moteur de toit ouvrant. Déconnecter le connecteur du module de commande de toit ouvrant. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit B (-) du moteur de toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 1 000 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le fil B (-) du moteur de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 22</p>	Tous
22	<p>Déposer le garnissage du pavillon en se référant au manuel d'atelier. Déconnecter le connecteur du module de commande de toit ouvrant. Vérifier que le connecteur du moteur de toit ouvrant est connecté avant de poursuivre. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit B (+) du moteur de toit ouvrant. La résistance est-elle inférieure à 100,0 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur du toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 23</p>	Tous
23	<p>Si aucune autre cause possible ne subsiste, se référer aux réparations.</p> <p>Réparer</p> <p>Remplacer le module de commande de toit ouvrant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

SURVEILLANCE DE PRESSION DES PNEUS

Liste des symptômes :

PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVG

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS AVG

PILE FAIBLE DU CAPTEUR ARG

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS ARG

PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVD

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS AVD

PILE FAIBLE DU CAPTEUR ARD

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS ARD

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DE PNEU DE SECOURS

PILE FAIBLE DU CAPTEUR DE PNEU DE SECOURS

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais.
Intitulé des essais : PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVG.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVG

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Quand l'EVIC détecte une décharge de la batterie depuis le capteur/émetteur avant gauche.

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS AVG

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Quand l'EVIC détecte une absence de transmission du capteur/émetteur avant gauche.

PILE FAIBLE DU CAPTEUR ARG

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Quand l'EVIC détecte une décharge de la batterie depuis le capteur/émetteur arrière gauche.

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS ARG

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Lorsque l'EVIC détecte une absence de transmission du capteur/émetteur ARG.

PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVD

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Quand l'EVIC détecte une décharge de la batterie depuis le capteur/émetteur avant droit.

PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVG — (Suite)

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS AVD

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Lorsque l'EVIC détecte une absence de transmission du capteur/émetteur AVD.

PILE FAIBLE DU CAPTEUR ARD

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Quand l'EVIC détecte une décharge de la batterie depuis le capteur/émetteur arrière droit.

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS ARD

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Lorsque l'EVIC détecte une absence de transmission du capteur/émetteur ARD.

PANNE DU CAPTEUR DE PRESSION DE PNEU DE SECOURS

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Lorsque l'EVIC détecte une absence de transmission du capteur/émetteur de pneu de secours.

PILE FAIBLE DU CAPTEUR DE PNEU DE SECOURS

Conditions de surveillance : Contact mis.

Condition de mémorisation : Lorsque l'EVIC détecte une pile faible pour le capteur/émetteur de pneu de secours.

CAUSES POSSIBLES

PANNE INTERNE DE L'EVIC

PANNE INTERNE DE CAPTEUR/EMETTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Utiliser la procédure décrite dans la description du système pour effectuer le réapprentissage de l'EVIC.</p> <p>Utiliser le DRBIII®, noter puis effacer les codes de défaut.</p> <p>Conduire le véhicule à plus de 40 km/h (25 mph) durant 10 minutes.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes de défaut.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il une panne de capteur ou un message de batterie déchargée pour un capteur ?</p> <p>Oui → Remplacer le capteur/émetteur de pression de pneu désigné.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DE PRESSION DES PNEUS.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous

SURVEILLANCE DE PRESSION DES PNEUS

PILE FAIBLE DU CAPTEUR AVG — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	Mettre le contact. Observer l'écran EVIC. L'EVIC affiche-t-il CAPTEURS DE PNEU EN PANNE/MANQUANTS ? Oui → Remplacer l'EVIC conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE CONFIRMATION DE PRESSION DES PNEUS. Non → Essai terminé.	Tous

Liste des symptômes :

PAS DE RECEPTION DE MESSAGE DU BCM (EXPORTATION UNIQUEMENT)

PANNE DE TEMPORISATION DE PRE-ARMEMENT (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. Ces essais sont intitulés **PAS DE MESSAGE BCM REÇU (EXPORTATION UNIQUEMENT)**.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE RECEPTION DE MESSAGE DU BCM (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : Chaque fois que l'ITM émet un message via le bus vers le BCM.

Condition de mémorisation : Si l'ITM ne reçoit pas de message d'état provenant du BCM.

PANNE DE TEMPORISATION DE PRE-ARMEMENT (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : Pendant le pré-armement de l'antivol.

Condition de mémorisation : Si l'ITM ne reçoit pas de message d'armement provenant du BCM après 60 secondes.

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE

COMMUNICATION ENTRE L'ITM ET LE BCM

MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRB, sélectionner Ordinateur de caisse. Le DRB a-t-il pu identifier l'ordinateur de caisse ou communiquer avec lui ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication pour les symptômes apparentés. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ANTIVOL

PAS DE RECEPTION DE MESSAGE DU BCM (EXPORTATION UNIQUE- MENT) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Au DRB, effacer les codes de l'ITM. Couper le contact. Armer le VTSS et attendre une minute. Désarmer l'antivol et mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes de défaut de l'émetteur-récepteur d'intrusion. Le code de défaut est-il réinitialisé ?</p> <p>Oui → Remplacer le module d'intrusion en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Les causes de la panne ne sont pas présentes. Examiner le faisceau de câblage en cause pour une panne intermittente éventuelle. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUTE TENSION SUR LE CIRCUIT DE RELAIS DE L'AVERTISSEUR SONORE

CAUSES POSSIBLES

RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE - COURT-CIRCUIT INTERNE VERS LA TENSION

COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE D'AVERTISSEUR SONORE

BCM - COURT-CIRCUIT VERS LA TENSION SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE D'AVERTISSEUR SONORE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Remplacer le relais d'avertisseur sonore par un relais en bon état. Utiliser le DRBIII®, noter puis effacer les codes de défaut. Presser le rembourrage d'avertisseur à plusieurs reprises. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. Le code de défaut "Court-circuit haute tension dans le circuit du relais d'avertisseur sonore" réapparaît-il ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer le relais d'origine d'avertisseur sonore. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déposer le relais d'avertisseur sonore du centre de distribution électrique. Déposer le module de commande de la caisse de la boîte de jonction. Mettre le contact. Mesurer la tension entre le circuit de commande du relais d'avertisseur sonore et la masse. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la tension dans le circuit de commande du relais d'avertisseur sonore. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

ANTIVOL

Liste des symptômes :

ITM - PANNE D'EEPROM (EXPORTATION UNIQUEMENT)
PANNE D'INFORMATION EN RETOUR DE BOUCLE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. Ces essais sont intitulés ITM - PANNE D'EEPROM (EXPORTATION UNIQUEMENT).

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ITM - PANNE D'EEPROM (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : En permanence quand le VTSS est armé ou quand son état se modifie.

Condition de mémorisation : En cas de panne d'effacement/écriture en EEPROM.

PANNE D'INFORMATION EN RETOUR DE BOUCLE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : En permanence lorsque le VTSS est armé, pré-armé ou réinitialisé.

Condition de mémorisation : Si un essai interne ITM de bus échoue.

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE

MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut du module d'intrusion. Couper le contact. Armer le VTSS et attendre une minute. Désarmer l'antivol et mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes de défaut de l'émetteur-récepteur d'intrusion. Le DRBIII® affiche-t-il les mêmes codes de défaut ?</p> <p>Oui → Remplacer le module d'intrusion. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Les causes de la panne ne sont pas présentes. Essai achevé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

ITM - PANNE DE TRANSDUCTEUR (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ITM - PANNE DE TRANSDUCTEUR (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : Pendant le mode de pré-armement du VTSS.

Condition de mémorisation : L'ITM émet un signal ultrasonore d'essai pendant le pré-armement. Si ce signal est mal reçu, le code est produit.

CAUSES POSSIBLES

CAPTEURS DE MODULE D'INTRUSION BLOQUES
CONDITION INTERMITTENTE
MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut du module d'intrusion. Couper le contact. Armer le VTSS et attendre une minute. Désarmer l'antivol et mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes de défaut de l'émetteur-récepteur d'intrusion. Le DRBIII® affiche-t-il : Panne de transducteur ITM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Les causes de la panne ne sont pas présentes. Essai achevé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Examiner les volets du module d'intrusion en recherchant un blocage par des débris ou des souillures. Des problèmes sont-ils découverts ?</p> <p>Oui → Nettoyer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Remplacer le module d'intrusion. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :

ITM - ERREUR DE VIN (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

ITM - ERREUR DE VIN (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : Quand l'ITM est désarmé.

Condition de mémorisation : Si le VIN enregistré dans l'ITM diffère de celui du BCM.

CAUSES POSSIBLES

MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

CONTROLLER SI LE VIN DU BCM ET DE L'ITM CORRESPOND A CELUI DU PCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>REMARQUE : Ne pas utiliser d'ITM ni de sirène provenant d'un autre véhicule.</p> <p>Au DRBIII®, afficher et noter le VIN de l'ITM.</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner Ordinateur de caisse.</p> <p>Afficher (et noter) le VIN du BCM.</p> <p>Au DRBIII®, sélectionner Moteur.</p> <p>Afficher et noter le VIN du PCM.</p> <p>Le VIN de l'ITM et celui du BCM correspondent-ils à celui du PCM ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Remplacer les modules dont le VIN diffère de celui du PCM.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut du module d'intrusion.</p> <p>Couper le contact.</p> <p>Armer le VTSS et attendre une minute.</p> <p>Désarmer l'antivol au moyen de la commande à distance et mettre le contact.</p> <p>Au DRBIII®, lire les codes de défaut de l'émetteur-récepteur d'intrusion.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il : Désaccord de VIN ITM ?</p> <p>Oui → Remplacer le module d'intrusion.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Les causes de la panne ne sont pas présentes. Essai achevé.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Liste des symptômes :

PAS DE COMMUNICATION SERIE (EXPORTATION UNIQUEMENT)
PANNE DE COMMUNICATION DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. Ces essais sont intitulés **PAS DE COMMUNICATION SERIE (EXPORTATION UNIQUEMENT)**.

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE COMMUNICATION SERIE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : En permanence quand l'antivol est armé.

Condition de mémorisation : Si l'ITM ne reçoit pas de messages de la sirène.

PANNE DE COMMUNICATION DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : En permanence quand l'antivol est armé.

Condition de mémorisation : Si la sirène ne reçoit pas de messages de l'ITM.

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE
 CIRCUIT OUVERT B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
 COMMANDE DU SIGNAL DE SIRENE - CIRCUIT OUVERT
 CIRCUIT DE COMMANDE DU SIGNAL DE LA SIRENE EN COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE
 MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION
 CIRCUIT OUVERT DE MASSE
 SIRENE DE L'ANTIVOL

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut du module d'intrusion. Couper le contact. Armer le VTSS et attendre une minute. Désarmer l'antivol et mettre le contact. Le DRBIII® affiche-t-il les mêmes codes de défaut ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Les causes de la panne ne sont pas présentes. Examiner le faisceau de câblage en cause pour une panne intermittente éventuelle. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ANTIVOL

PAS DE COMMUNICATION SERIE (EXPORTATION UNIQUEMENT) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Accéder à la sirène de l'antivol. Débrancher le connecteur de la sirène. Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible dans le connecteur de la sirène. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Débrancher le connecteur de la sirène. Utiliser une lampe d'essai de 12V connectée à 12V, pour vérifier le circuit de masse. La lampe d'essai s'illumine-t-elle fortement ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous
4	<p>Utiliser le DRB comme suit :</p> <p>Se servir du câble d'entrée d'oscilloscope CH7058, du câble à l'adaptateur de sonde CH7062, et des sondes d'essai rouge et noire. Brancher le câble d'entrée de l'oscilloscope sur le connecteur du canal 1 du DRBIII®. Fixer les fils rouge et noir et le câble d'adaptateur de sonde au câble d'entrée d'oscilloscope. Sélectionner au DRBIII® : Autonome. Sélectionner "Oscilloscope". Sélectionner "En direct". Sélectionner "Onde rectangulaire 12V". Presser F2 pour l'oscilloscope. Appuyer sur F2 et utiliser la flèche vers le bas pour sélectionner la gamme de tension sur 20 volts. Appuyer à nouveau sur F2. Débrancher le connecteur de la sirène. Connecter le fil noir à la masse du châssis. Connecter le fil rouge au circuit de commande du signal de la sirène dans le connecteur de la sirène. Démarrer le moteur et maintenir son régime au-dessus de 600 tr/min. Observer la tension affichée à l'écran d'oscilloscope du DRBIII®. Une onde carrée de tension est-elle présente pendant 1 à 2 secondes ?</p> <p>Oui → Remplacer la sirène de l'antivol. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Débrancher le connecteur de faisceau de la sirène. Débrancher le connecteur du faisceau du module transducteur d'intrusion. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de commande du signal de la sirène. La résistance est-elle supérieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le court-circuit vers la masse sur le circuit de commande de signal de la sirène. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

PAS DE COMMUNICATION SERIE (EXPORTATION UNIQUEMENT) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Débrancher le connecteur de faisceau de la sirène. Débrancher le connecteur du faisceau du module transducteur d'intrusion. Mesurer la résistance du circuit de commande du signal de sirène entre le module d'émetteur-récepteur d'intrusion et le connecteur de la sirène. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module d'intrusion. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit de commande de signal de la sirène en recherchant un circuit ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :

PAS DE RECEPTION DE MESSAGE DU PCM (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PAS DE RECEPTION DE MESSAGE DU PCM (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : Le contact est mis.

Condition de mémorisation : L'ITM ne reçoit pas de messages du PCM via le bus PCI pendant 12 secondes.

CAUSES POSSIBLES

PCM - PAS DE RECEPTION DE MESSAGE

ESSAYER DE COMMUNIQUER AVEC LE PCM

CIRCUIT OUVERT DU BUS PCI

MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, sous Essais système, sélectionner Surveillance du PCM. Le DRBIII® affiche-t-il : PCM actif sur le BUS ?</p> <p>Oui → Au DRB, effacer les codes de défaut de l'ITM. Actionner le commutateur d'allumage, attendre 1 minute et relire les codes de l'ITM. Si le code est mémorisé à nouveau, remplacer l'ITM conformément aux instructions du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Mettre le contact. Au DRB, tenter de communiquer avec le PCM. Le DRB a-t-il réussi à communiquer avec le PCM ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Se référer à la catégorie Communication et effectuer l'essai correspondant au symptôme. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PAS DE RECEPTION DE MESSAGE DU PCM (EXPORTATION UNIQUE- MENT) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Débrancher le câble négatif de batterie. Débrancher le connecteur de faisceau C3 du PCM. Débrancher le DRBIII® du connecteur de liaison de données (DLC). Mesurer la résistance du circuit du bus PCI entre le connecteur de liaison de données et le connecteur du PCM. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le PCM selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert du bus PCI. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :

LA BATTERIE DE LA SIRENE A ETE TOUCHEE PAR QUELQU'UN (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

LA BATTERIE DE LA SIRENE A ETE TOUCHEE PAR QUELQU'UN (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : En permanence quand l'antivol est armé.

Condition de mémorisation : Si la sirène détecte la perte de tension de batterie.

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE

VIOLATION DU FAISCEAU

MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Examiner le faisceau de câblage vers la sirène en recherchant des indices de violation ou de dégâts. Des problèmes sont-ils découverts ?</p> <p>Oui → Réparer le câblage selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut du module d'intrusion. Couper le contact. Armer le VTSS et attendre une minute. Désarmer l'antivol et mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes de défaut de l'émetteur-récepteur d'intrusion. Le DRBIII® affiche-t-il : La batterie de sirène a-t-elle été violée ?</p> <p>Oui → Réparer la sirène en se référant au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Les causes de la panne ne sont pas présentes. Examiner le faisceau de câblage en cause pour une panne intermittente éventuelle. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Liste des symptômes :

PANNE D'EEPROM DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

PANNE DE BATTERIE INTERNE DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

PANNE DE ROM DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Remarque concernant l'essai : Tous les symptômes énumérés plus haut sont diagnostiqués par les mêmes essais. Ces essais sont intitulés PANNE D'EEPROM DE SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT).

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE D'EEPROM DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : En permanence quand l'antivol est armé.

Condition de mémorisation : Si la somme de contrôle de l'EEPROM ne calcule pas la valeur correcte.

PANNE DE BATTERIE INTERNE DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : En permanence quand le régime du moteur dépasse 600 tr/mn.

Condition de mémorisation : Quand la batterie interne de la sirène ne se charge pas comme prévu, l'ITM mémorise ce code.

PANNE DE ROM DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT)

Conditions de surveillance : En permanence quand l'antivol est armé.

Condition de mémorisation : Si la somme de contrôle de la ROM ne calcule pas la valeur correcte.

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE

SIRENE

ANTIVOL

PANNE D'EEPROM DE LA SIRENE (EXPORTATION UNIQUEMENT) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, effacer les codes de défaut du module d'intrusion. Couper le contact. Armer le VTSS et attendre une minute. Désarmer l'antivol et mettre le contact. Au DRBIII®, lire les codes de défaut de l'émetteur-récepteur d'intrusion. Le DRBIII® affiche-t-il les mêmes codes de défaut ?</p> <p>Oui → Remplacer la sirène. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Les causes de la panne ne sont pas présentes. Essai achevé. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

*L'ALARME SE DECLENCHE D'ELLE-MEME

CAUSES POSSIBLES
DERNIERE CAUSE DE DECLENCHEMENT DU VTSS
CONTACTEUR DE CAPOT OUVERT (EXPORTATION UNIQUEMENT)
CONDITION INTERMITTENTE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Sélectionner Entrées/Sorties au DRBIII® et lire l'état de la dernière cause d'alarme créée par. Des causes sont-elles affichées ?</p> <p>Oui → Vérifier l'absence d'une panne intermittente avec le circuit indiqué par le DRBIII®. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>S'agit-il d'un véhicule destiné à l'exportation équipé d'un contacteur d'ouverture de capot ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
3	<p>Déposer la clé de contact en la gardant en main. Verrouiller le véhicule et fermer toutes les portes, le hayon et le capot. Laisser s'armer l'antivol. Tapoter légèrement le capot près du contacteur d'avertissement d'ouverture pour simuler les vibrations du vent et du bruit. L'antivol s'est mis en état d'alarme ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur d'avertissement du capot ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>REMARQUE : la condition qui a provoqué l'alarme n'est pas présente pour l'instant. La liste suivante peut aider à identifier la condition intermittente. Se référer aux bulletins techniques correspondants. Inspecter les faisceaux de câblage concernés. Rechercher des fils éraillés, percés, pincés ou partiellement brisés. Inspecter les connecteurs de faisceau de câblage concernés. Rechercher des connexions desserrées, brisées, pliées, desserties ou des bornes corrodées. L'une des conditions ci-dessus est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :

***LA CLE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR NE PEUT PAS DESARMER L'ANTIVOL**

CAUSES POSSIBLES

REINITIALISATION DE MODULE DE PORTE CONDUCTEUR
 REINITIALISER LE MODULE DE PORTE
 CIRCUIT OUVERT DE MASSE
 CIRCUIT DE DETECTION DE CONTACTEUR DE BARILLET DE SERRURE COTE CONDUCTEUR EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE
 CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU CONTACTEUR DE BARILLET DE SERRURE COTE CONDUCTEUR
 CONTACTEUR DE BARILLET DE SERRURE COTE CONDUCTEUR

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRBIII®, SOUS VTSS, Affichage de capteur, lire la tension du contacteur du barillet de serrure du conducteur. Tourner la clé dans le barillet de serrure de porte de la position normale à la position de déverrouillage. La tension du contacteur de barillet de serrure de la porte du conducteur passe-t-elle de 5,0 à 1,6 volts ?</p> <p>Oui → Aller à 2 Non → Aller à 3</p>	Tous
2	<p>Réinitialiser le DDM en déposant et reposant le fusible n° 12 d'alimentation de la boîte de jonction dans le centre de distribution électrique. Essayer de désarmer l'antivol à l'aide de la clé. L'antivol peut-il être désarmé maintenant à l'aide de la clé ?</p> <p>Oui → La réinitialisation du module de porte côté conducteur a corrigé le problème. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
3	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de barillet de serrure côté conducteur. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V pour vérifier le circuit de masse du contacteur de barillet de serrure de la porte du conducteur. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Aller à 4 Non → Réparer le circuit de masse ouvert du contacteur de barillet de serrure de la porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

***LA CLE DE LA PORTE DU CONDUCTEUR NE PEUT PAS DESARMER L'ANTIVOL — (Suite)**

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
4	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de porte du conducteur. Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de barillet de serrure côté conducteur. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à une alimentation 12 V pour vérifier le circuit de détection du contacteur de barillet de serrure de la porte du conducteur. La lampe d'essai s'allume-t-elle ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection du contacteur de barillet de serrure de la porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du module de porte du conducteur. Déconnecter le connecteur de faisceau du contacteur de barillet de serrure côté conducteur. Mesurer la résistance du circuit de détection. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le contacteur de barillet de serrure côté conducteur selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du contacteur de barillet de serrure de la porte du conducteur. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :

***LES FEUX DE DETRESSE NE SONT PAS ACTIONNES PAR L'ALARME**

CAUSES POSSIBLES

VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DES FEUX DE DETRESSE

BCM - FEUX DE DETRESSE INOPERANTS LORSQUE L'ALARME DE L'ANTIVOL EST DECLENCHEE

BOITE DE JONCTION

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Allumer les feux de détresse. Les feux de détresse fonctionnent-ils correctement ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Vérifier et diagnostiquer les codes de défaut de module de commande de la caisse correspondants. En l'absence de codes de défaut, se référer au manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous
2	<p>Déposer le BCM de la boîte de jonction. Connecter un fil de pontage entre la cavité 10 de la boîte de jonction et la masse. Les feux de détresse fonctionnent-ils ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

Symptôme :

***LES PROJECTEURS NE SONT PAS ACTIONNES PAR L'ALARME -
BIEN QUE LA FONCTION SOIT ACTIVEE**

CAUSES POSSIBLES

VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DES FEUX DE CROISEMENT

BCM - LES PROJECTEURS NE CLIGNOTENT PAS LORSQUE L'ANTIVOL EST EN ALARME

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre les feux de croisement en fonction. Les feux de croisement fonctionnent-ils correctement ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Se référer à la liste des symptômes de l'Eclairage extérieur et vérifier les codes de défaut du module de commande de la caisse correspondants. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :

***L'AVERTISSEUR SONORE NE RETENTIT PAS LORSQUE L'ALARME EST DECLENCHEE**

CAUSES POSSIBLES

VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DE L'AVERTISSEUR SONORE

BOITE DE JONCTION - CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE

BCM - CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DE RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Presser le commutateur de l'avertisseur sonore situé sur le volant de direction. L'avertisseur sonore fonctionne-t-il correctement ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Vérifier les codes de défaut du module de commande de la caisse correspondants. En l'absence de codes de défaut, se référer au manuel d'atelier pour le diagnostic du système d'avertisseur sonore. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous
2	<p>Déposer le BCM de la boîte de jonction. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à une alimentation 12V pour sonder le circuit de commande du relais d'avertisseur sonore au côté boîte de jonction du connecteur de la boîte de jonction au BCM. En surveillant la lampe d'essai, presser la touche de l'avertisseur sonore sur le volant. La lampe d'essai s'est-elle allumée lorsque la touche a été pressée ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Remplacer la boîte de jonction selon les indications du manuel d'atelier. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

Symptôme :

***SENSIBILITE DU MODULE TRANSDUCTEUR D'INTRUSION (EXPORTATION UNIQUEMENT)**

CAUSES POSSIBLES

TYPE D'INTERIEUR SELECTIONNE DANS L'ITM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Au DRB, sous DIVERS, vérifier l'état actuel du type d'intérieur. Le type sélectionné est-il correct ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Programmer le type d'intérieur qui convient. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :

*PAS D'ARMEMENT DE L'ANTIVOL

CAUSES POSSIBLES

VERIFIER L'ETAT DE L'ANTIVOL

VERIFIER LES CODES DE DEFAUT ET LES INHIBITEURS D'ARMEMENT DE L'ANTIVOL

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE - PAS DE SORTIE D'ALARME

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Vérifier avec le DRBIII® si l'alarme antivol est en fonction. L'alarme antivol est-elle en fonction ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Mettre l'alarme antivol en fonction avec le DRBIII®. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous
2	<p>Vérifier que le hayon, la lunette soulevable du hayon, le capot et toutes les portes sont fermées. Déposer la clé du commutateur d'allumage. Au DRBIII®, lire les codes actifs, l'état des contacteurs d'avertissement de porte ouverte et de clé dans le contact. Le DRBIII® affiche-t-il un code de contacteurs fermés ou VTSS ?</p> <p>Oui → Se référer à la liste des symptômes et diagnostiquer le symptôme approprié dans les catégories ALERTE SONORE, PORTE ENTROUVERTE ou ANTIVOL. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

Symptôme :

***L'ANTIVOL NE SE DECLENCHE PAS DEPUIS LA PORTE DU CONDUCTEUR**

CAUSES POSSIBLES

BCM-PAS DE DECLENCHEMENT DE L'ALARME A PARTIR DE LA PORTE DU CONDUCTEUR
CONTROLLER LA REACTION DU CONTACTEUR DE PORTE DU CONDUCTEUR ENTROUVERTE
AU DRBIII®

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DU CONDUCTEUR avec le DRBIII®. Ouvrir la porte du conducteur. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Se référer au symptôme CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DU CONDUCTEUR dans la catégorie PORTE ENTROUVERTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :
***LE CAPOT NE DECLENCHE PAS L'ALARME - OPTION**

CAUSES POSSIBLES
CONTROLLER LA REACTION DU CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT AU DRBIII® BCM-PAS DE DECLENCHEMENT DE L'ALARME A PARTIR DU CAPOT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Lire l'état du CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT avec le DRBIII®. Lever le capot. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ? Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A. Non → Se référer au symptôme CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT dans la catégorie PORTE ENTROUVERTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.	Tous

Symptôme :

***LA PORTE ARRIERE GAUCHE NE DECLENCHE PAS L'ALARME**

CAUSES POSSIBLES

CONTROLLER LA REACTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE AU DRBIII®

BCM-PAS DE DECLENCHEMENT DE L'ALARME A PARTIR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE avec le DRBIII®.</p> <p>Ouvrir la porte arrière gauche.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Se référer au symptôme CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE dans la catégorie PORTE ENTROUVERTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :
***LE HAYON NE DECLENCHE PAS L'ALARME**

CAUSES POSSIBLES
CONTROLLER LA REACTION DU CONTACTEUR DE HAYON AU DRBIII® BCM-PAS DE DECLENCHEMENT DE L'ALARME A PARTIR DU HAYON

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	Lire l'état du CONTACTEUR DE HAYON avec le DRBIII®. Ouvrir le hayon. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ? Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A. Non → Se référer au symptôme CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT dans la catégorie PORTE ENTROUVERTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.	Tous

Symptôme :

***SEULE LA LUNETTE SOULEVABLE DU HAYON NE DECLENCHE PAS L'ALARME**

CAUSES POSSIBLES

CONTROLLER LA REACTION DU CONTACTEUR DE VITRE BASCULANTE AU DRBIII®
BCM-PAS DE DECLENCHEMENT DE L'ALARME A PARTIR DE LA VITRE BASCULANTE DE HAYON

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire l'état du CONTACTEUR DE VITRE BASCULANTE avec le DRBIII®. Ouvrir la vitre basculante du hayon. Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Se référer au symptôme CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE LUNETTE SOULEVABLE DE HAYON ENTROUVERTE dans la catégorie PORTE ENTROUVERTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :
***LA PORTE AVANT DROITE NE DECLENCHE PAS L'ALARME**

CAUSES POSSIBLES
CONTROLLER LA REACTION DU CONTACTEUR DE PORTE DU PASSAGER ENTROUVERTE AU DRBIII®
BCM-PAS DE DECLENCHEMENT DE L'ALARME A PARTIR DE LA PORTE DU PASSAGER

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DU PASSAGER avec le DRBIII®.</p> <p>Ouvrir la porte du passager.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Se référer au symptôme CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DU PASSAGER dans la catégorie PORTE ENTROUVERTE.</p> <p>Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

Symptôme :

***LA PORTE ARRIERE DROITE NE DECLENCHE PAS L'ALARME**

CAUSES POSSIBLES

CONTROLLER LA REACTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE AU DRBIII®

BCM-PAS DE DECLENCHEMENT DE L'ALARME A PARTIR DE LA PORTE ARRIERE DROITE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Lire l'état du CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE avec le DRBIII®.</p> <p>Ouvrir la porte arrière droite.</p> <p>Le DRBIII® affiche-t-il "FERME" ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Se référer au symptôme CIRCUIT OUVERT DE CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE dans la catégorie PORTE ENTROUVERTE. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

ANTIVOL

Symptôme :

*LE TEMOIN ANTIVOL NE FONCTIONNE PAS

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT D'ALIMENTATION B(+) PROTEGE PAR FUSIBLE DU TEMOIN DE L'ANTIVOL

CIRCUIT OUVERT DE DIODE ANTIVOL

CIRCUIT OUVERT D'ENTRAINEUR DU TEMOIN ANTIVOL

BCM-CIRCUIT INTERNE OUVERT D'ENTRAINEUR DE L'ANTIVOL

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Débrancher le connecteur du faisceau de capteur de projecteurs autom./diode VTSS. Mesurer la tension du circuit B (+) protégé par fusible. La tension dépasse-t-elle 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert B (+) protégé par fusible de l'antivol. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous
2	<p>Débrancher le connecteur du faisceau de capteur de projecteurs autom./diode VTSS. Utiliser une lampe d'essai 12 V connectée à une source 12 V pour vérifier le circuit entraîneur de témoin d'antivol. Mettre le contact. Passer à Antivol au DRBIII® et activer le témoin de l'antivol. La lampe d'essai s'allume-t-elle lorsque le témoin de l'antivol est activé ?</p> <p>Oui → Remplacer l'ensemble capteur d'allumage automatique des projecteurs/diode antivol. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Débrancher le connecteur du faisceau de capteur de projecteurs autom./diode VTSS. Déconnecter le connecteur de faisceau C1 du BCM. Mesurer la résistance du circuit d'entraîneur du témoin de l'antivol. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert d'entraîneur du témoin de l'antivol. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p>	Tous

Symptôme : PANNE DU CAPTEUR DE PLUIE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DU CAPTEUR DE PLUIE

Conditions de surveillance : Mettre le contact.

Condition de mémorisation : Lorsque le BCM détecte une défaillance du module de capteur de pluie.

CAUSES POSSIBLES

CONDITION INTERMITTENTE
COMMUTATEUR MULTIFONCTION
MODULE DE CAPTEUR DE PLUIE
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII®, effacer tous les codes de défaut du BCM. Mettre le commutateur multifonction droit en position AUTO. Au DRBIII®, lire les codes. Le DRBIII® affiche-t-il Panne de capteur de pluie ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Les conditions de mémorisation du code ne sont pas réunies à ce moment. Examiner le câblage concerné en recherchant une panne intermittente. Rechercher des fils effilochés, percés, pin-cés ou partiellement rompus. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du faisceau du commutateur multifonction du côté droit. Mettre le contact. Au DRBIII®, sélectionner Caisse, Module de commande de la caisse et lire la tension du commutateur multifonction. Le DRBIII® affiche-t-il une tension supérieure à 4,75 volts ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction du côté droit. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

PANNE DU CAPTEUR DE PLUIE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Mettre le contact. Mettre le commutateur multifonction droit en position AUTO. Utiliser un brumisateuse pour vaporiser de l'eau dans la zone RSM du pare-brise. Utiliser le DRBIII® pour surveiller les commandes de balayage envoyées au BCM par le RSM. Des commandes de balayage ont-elle été transmises au BCM par le RSM ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de capteur de pluie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

Symptôme :

PANNE DU CAPTEUR DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DU CAPTEUR DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

Conditions de surveillance : Mettre le commutateur d'allumage en position Marche.

Condition de mémorisation : Si la résistance de l'entrée du capteur de niveau de liquide de lave-glace vers le BCM est élevée causant une tension de plus de 4,8 V pendant 5 secondes ou plus.

CAUSES POSSIBLES

VERIFICATION DES CODES DE DEFAULT ACTIFS - PANNE DU CAPTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

VERIFICATION DU CIRCUIT DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII, effacer les codes de défaut du BCM. Couper puis mettre le contact. Placer le commutateur d'essuie-glace dans chaque position intermittente, puis en petite et grande vitesse, puis pousser le commutateur de lave-glace. Attendre 5 minutes avant de lire les codes de défaut du BCM. Au DRBIII, lire les codes de défaut du BCM. Le DRBIII® affiche-t-il « PANNE DU CAPTEUR DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE » ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Essai terminé, le code n'est pas présent pour l'instant.</p>	Tous
2	<p>Au DRBIII, accéder aux capteurs du BCM. Mettre le contact. Lire la tension du contacteur de lave-glace. Est-elle supérieure à 4,8V ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

Symptôme :

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE GRANDE/PETITE VITESSE

CAUSES POSSIBLES

CIRCUIT OUVERT MARCHE/ACCESSOIRES DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE

CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE/ACCESSOIRES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CIRCUIT COMMUN

SORTIE HAUTE VITESSE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE PETITE VITESSE

CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS GRANDE/PETITE VITESSE DE BALAYAGE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS GRANDE/PETITE VITESSE DE BALAYAGE

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déposer le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. Débrancher le connecteur C1 du BCM. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter un fil de pontage au circuit de commande du relais d'essuie-glace rapide/lent entre le connecteur C1 du module de commande de la caisse et la masse. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de commande de relais d'essuie-glace rapide/lent entre la cavité 85 du relais du centre de distribution électrique et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de commande du vitesse de balayage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE GRANDE/ PETITE VITESSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Débrancher le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. Débrancher le connecteur C1 du BCM. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de commande de relais d'essuie-glace rapide/lent entre la cavité 85 du relais du centre de distribution électrique et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de commande du relais d'essuie-glace rapide/lent pour un court-circuit vers la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déposer le disjoncteur C1 de la boîte de jonction. Débrancher le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage entre le relais d'essuie-glace rapide/lent (cavité 86) et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Déposer le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. Déposer le disjoncteur C1 de la boîte de jonction. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter un fil de pontage entre la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage Marche/Acc C2-9 de la boîte de jonction et la masse. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage (marche/acc.) entre le connecteur du relais d'essuie-glace rapide/lent (cavité 86) et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 5</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE GRANDE/ PETITE VITESSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Couper le contact. Déposer le relais de grande/petite vitesse et de mise En/hors fonction d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mesurer la résistance du circuit de relais commun d'essuie-glace entre le relais d'essuie-glace rapide/lent (cavité 30) et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Non → Aller à 6</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit commun de relais d'essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Déposer le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. Débrancher le connecteur du moteur d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie petite vitesse du relais d'essuie-glace rapide/lent (cavité 87A). La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie de petite vitesse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 7</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Débrancher le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. Débrancher le connecteur du moteur d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie grande vitesse du relais d'essuie-glace rapide/lent (cavité 87). La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie grande vitesse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du moteur d'essuie-glace. Débrancher le disjoncteur C1 de la boîte de jonction. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage entre le connecteur du moteur d'essuie-glace et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage (marche/acc.). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 9</p>	Tous

CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE GRANDE/ PETITE VITESSE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>Couper le contact. Débrancher le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter une lampe d'essai entre les cavités 85 et 86 du relais d'essuie-glace rapide/lent du centre de distribution électrique. Mettre le contact, moteur coupé. Au DRBIII, actionner le relais d'essuie-glace. La lampe d'essai clignote en/hors fonction quand le DRBIII actionne le relais d'essuie-glace ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse, pour un court-circuit bas/un circuit ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

Symptôme :

COURT-CIRCUIT DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE GRANDE/PETITE VITESSE

CAUSES POSSIBLES

COURT-CIRCUIT DE LA BOBINE DE RELAIS D'ESSUIE-GLACE RAPIDE/LENT

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE DE LA BOBINE DE RELAIS D'ESSUIE-GLACE RAPIDE/LENT

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Couper le contact. Déposer le relais d'essuie-glace rapide/lent. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder entre les bornes 85 et 86 du relais d'essuie-glace rapide/lent. La résistance est-elle inférieure à 50 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais d'essuie-glace rapide/lent. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 2</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déposer le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. Débrancher le connecteur C1 du BCM. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mettre le contact, moteur coupé. Utiliser un voltmètre pour sonder le circuit de commande du relais d'essuie-glace rapide/lent au connecteur C1 du BCM. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la batterie sur le circuit de commande du relais d'essuie-glace rapide/lent. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Débrancher le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter un voltmètre entre la cavité 85 du relais d'essuie-glace rapide/lent et la masse du châssis. Mettre le contact. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Remplacer le BCM. Court-circuit vers la batterie sur le circuit de commande du relais d'essuie-glace rapide/lent. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage doit être en position Marche et le BCM doit recevoir une tension de batterie sur le circuit B (+) protégé par fusible.

Condition de mémorisation : Si le BCM détecte un courant élevé sur le circuit de commande du relais de mise en/hors fonction des essuie-glace, le code sera mémorisé.

CAUSES POSSIBLES

VERIFICATION DES CODES DE DEFAULT ACTIFS - COURT-CIRCUIT HAUTE TENSION DANS LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE

COURT-CIRCUIT DE BOBINE DE RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE

COURT-CIRCUIT VERS LA BATTERIE SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE

DEFECTUOSITE DU BCM - RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII, effacer les codes de défaut du BCM. Couper puis mettre le contact. Déplacer le commutateur d'essuie-glace à chaque position intermittente puis sur petite et grande vitesse. Au DRBIII, lire les codes de défaut du BCM. Le DRB affiche-t-il "COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Essai terminé, le code n'est pas présent pour l'instant.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déposer le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace. Remarque : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder entre les bornes 85 et 86 du relais d'essuie-glace en/hors fonction. La résistance est-elle inférieure à 50 ohms ?</p> <p>Oui → Remplacer le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

COURT-CIRCUIT HAUT SUR LE CIRCUIT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déposer le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace. Débrancher le connecteur C1 du BCM. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mettre le contact, moteur coupé. Utiliser un voltmètre pour sonder le circuit de commande du relais d'essuie-glace en/hors fonction au connecteur C1 du BCM. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit de commande du relais de mise en/hors fonction d'essuie-glace en court-circuit vers la batterie. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Débrancher le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter un voltmètre entre la cavité 85 du relais d'essuie-glace en/hors fonction et la masse du châssis. Mettre le contact. La tension est-elle supérieure à 1V ?</p> <p>Oui → Remplacer le BCM. Court-circuit vers la batterie sur le circuit de commande du relais d'essuie-glace en/hors fonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

Symptôme :

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage doit être en position Marche et le BCM doit recevoir une tension de batterie sur le circuit B (+) protégé par fusible.

Condition de mémorisation : Si le BCM ne peut détecter de tension sur le circuit de commande du relais de mise en/hors fonction des essuie-glace.

CAUSES POSSIBLES

BOITE DE JONCTION - CIRCUIT OUVERT DE DISJONCTEUR C1

LECTURE DES CODES ACTIFS – COURT-CIRCUIT BASSE TENSION/CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE EN/HORS FONCTION

CIRCUIT OUVERT MARCHE/ACCESSOIRES DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE

CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE EN POSITION MARCHE/ACCESSOIRES

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CIRCUIT COMMUN

SORTIE HAUTE VITESSE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT DE SORTIE DE PETITE VITESSE

CIRCUIT OUVERT DE COMMANDE DE RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE

CIRCUIT DE COMMANDE DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

PANNE DU BCM - COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII, effacer les codes de défaut du BCM. Couper puis mettre le contact. Déplacer le commutateur d'essuie-glace à chaque position intermittente puis sur petite et grande vitesse. Au DRBIII, lire les codes de défaut du BCM. Le DRB affiche-t-il "COURT-CIRCUIT BASSE TENSION/CIRCUIT OUVERT DE SORTIE DU RELAIS D'ESSUIE-GLACE EN/HORS FONCTION ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Essai terminé, le code n'est pas présent pour l'instant.</p>	Tous
2	<p>Débrancher le disjoncteur C1 de la boîte de jonction. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Poser un disjoncteur en bon état à la place du disjoncteur C1 de la boîte de jonction. Le système fonctionne-t-il correctement maintenant ?</p> <p>Oui → Remplacer le disjoncteur C1 de la boîte de jonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Déposer le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace. Déposer le disjoncteur C1 de la boîte de jonction. Remarque : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Connecter un fil de pontage entre la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage Marche/Acc C2-9 de la boîte de jonction et la masse. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage entre le connecteur du relais de mise en/hors fonction des essuie-glace (cavité 86) et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déposer le disjoncteur C1 de la boîte de jonction. Débrancher le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage entre le relais d'essuie-glace en/hors fonction (cavité 86) et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DE MISE EN/ HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
5	<p>Couper le contact. Débrancher le connecteur du moteur d'essuie-glace. Débrancher le disjoncteur C1 de la boîte de jonction. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage entre le connecteur du moteur d'essuie-glace et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie protégé par fusible du commutateur d'allumage (marche/acc.). Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 6</p>	Tous
6	<p>Couper le contact. Déposer le relais de grande/petite vitesse et de mise En/hors fonction d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Mesurer la résistance du circuit de relais commun d'essuie-glace entre le relais d'essuie-glace rapide/lent (cavité 30) et la masse. La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Non → Aller à 7</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit commun de relais d'essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Débrancher le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. Débrancher le connecteur du moteur d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie grande vitesse du relais d'essuie-glace rapide/lent (cavité 87). La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de sortie grande vitesse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 8</p>	Tous
8	<p>Couper le contact. Déposer le relais de grande/petite vitesse d'essuie-glace. Débrancher le connecteur du moteur d'essuie-glace. REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de sortie petite vitesse du relais d'essuie-glace rapide/lent (cavité 87A). La résistance est-elle inférieure à 10 ohms?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse sur le circuit de sortie de petite vitesse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 9</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

COURT-CIRCUIT BAS/CIRCUIT OUVERT DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION D'ESSUIE-GLACE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
9	<p>Couper le contact. Déposer le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace. Débrancher le connecteur C1 du BCM.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter un fil de pontage au circuit de commande de relais d'essuie-glace en/hors fonction entre le connecteur C1 du module de commande de la caisse et la masse. Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de commande de relais d'essuie-glace en/hors fonction entre la cavité 85 de ce relais du centre de distribution électrique et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 10</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de commande du relais de mise en/hors fonction des essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
10	<p>Couper le contact. Débrancher le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace. Débrancher le connecteur C1 du BCM.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Utiliser un ohmmètre pour sonder le circuit de commande de relais d'essuie-glace en/hors fonction entre la cavité 85 de ce relais du centre de distribution électrique et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit vers la masse sur le circuit de commande du relais d'essuie-glace en/hors fonction. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 11</p>	Tous
11	<p>Couper le contact. Débrancher le relais de mise En/hors fonction d'essuie-glace.</p> <p>REMARQUE : Vérifier les connecteurs - Nettoyer ou réparer selon les besoins.</p> <p>Connecter une lampe d'essai entre les cavités 85 et 86 du relais d'essuie-glace en/hors fonction du centre de distribution électrique. Mettre le contact, moteur coupé. Au DRBIII, actionner le relais d'essuie-glace. La lampe d'essai clignote en/hors fonction quand le DRBIII actionne le relais d'essuie-glace ?</p> <p>Oui → Essai terminé.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse, pour un court-circuit bas/un circuit ouvert. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Remarque : Arrêter d'actionner le moteur d'essuie-glace.</p>	Tous

Symptôme :

PANNE DE COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

PANNE DE COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage doit être en position Marche et le BCM doit recevoir une tension de batterie sur le circuit B (+) protégé par fusible.

Condition de mémorisation : Le code est mémorisé si le BCM ne détecte pas une transition de tension de faible à élevée sur le circuit de détection du commutateur d'arrêt des essuie-glace 8 secondes après la mise sous tension du relais en/hors fonction des essuie-glace.

CAUSES POSSIBLES

FONCTIONNEMENT DU COMMUTATEUR D'ARRÊT DES ESSUIE-GLACE

COURT-CIRCUIT A LA TENSION DANS LE CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE

CIRCUIT OUVERT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DANS LE CIRCUIT DE DETECTION DU COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE

CIRCUIT DE MASSE OUVERT

CIRCUIT OUVERT MARCHE/ACCESSOIRES DE SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE

FONCTIONNEMENT DU MOTEUR D'ESSUIE-GLACE

BCM

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Effacer les codes de défaut du BCM avec le DRBIII®. Couper le contact puis le remettre. Placer le commutateur d'essuie-glace avant dans chaque position intermittente, puis en position lente et rapide. Placer le commutateur d'essuie-glace avant en petite vitesse. Lire les codes de défaut du BCM au DRBIII®. Le DRBIII® affiche-t-il PANNE DE COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → A ce moment la condition de mémorisation du code n'est pas présente. Inspecter le faisceau de câblage et les connecteurs correspondants, et réparer selon les besoins. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

PANNE DE COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace avant. Débrancher le connecteur C2 du faisceau de la boîte de jonction. Mettre le contact. Mesurer la tension du circuit de détection du commutateur d'arrêt des essuie-glace dans le connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace avant. Une tension est-elle présente ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la tension dans le circuit de détection du commutateur d'arrêt des essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace avant. Débrancher le connecteur C2 du faisceau de la boîte de jonction. Mesurer la résistance du circuit de détection du commutateur d'arrêt des essuie-glace entre le connecteur de faisceau C2 de la boîte de jonction et le connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de détection du commutateur d'arrêt des essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace avant. Débrancher le connecteur C2 du faisceau de la boîte de jonction. Mesurer la résistance entre la masse et le circuit de détection du commutateur d'arrêt des essuie-glace dans le connecteur de faisceau C2 de la boîte de jonction. La résistance est-elle inférieure à 100 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le court-circuit à la masse dans le circuit de détection du commutateur d'arrêt des essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace avant. REMARQUE : vérifier que le commutateur d'allumage, toutes les lampes et accessoires sont coupés. Utiliser une lampe d'essai 12V connectée à une alimentation 12V pour sonder le circuit de masse dans le connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace avant. La lampe d'essai s'illumine-t-elle fortement ?</p> <p>Oui → Aller à 6</p> <p>Non → Réparer le circuit de masse ouvert du moteur d'essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

PANNE DE COMMUTATEUR DE MISE AU REPOS DES ESSUIE-GLACE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
6	<p>Débrancher le connecteur du moteur d'essuie-glace. Mettre le contact. Utiliser un voltmètre pour mesurer le circuit Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage au connecteur du moteur d'essuie-glace. La tension est-elle supérieure à 10V ?</p> <p>Oui → Aller à 7</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert Marche/Acc de la sortie protégée par fusible du commutateur d'allumage. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
7	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace avant. Mettre le contact. Le DRBIII® étant en Entrées/sorties, lire l'état du commutateur d'arrêt des essuie-glace. Connecter une extrémité d'un fil de pontage au circuit de détection du commutateur d'arrêt des essuie-glace au connecteur de faisceau du moteur d'essuie-glace avant. Tout en observant le DRBIII®, connecter l'autre extrémité du fil de pontage à la masse durant quelques secondes, puis la déconnecter. L'état d'entrée du commutateur d'arrêt des essuie-glace se modifie-t-il quand il y a connexion puis déconnexion de la masse ?</p> <p>Oui → Remplacer le moteur d'essuie-glace. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

Symptôme :

CIRCUIT MULTIPLEXE OUVERT DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE

Conditions de surveillance et de mémorisation :

CIRCUIT MULTIPLEXE OUVERT DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage doit être en position Marche et le BCM doit recevoir une tension de batterie sur le circuit B (+) protégé par fusible.

Condition de mémorisation : Si la tension du circuit MUX du commutateur d'essuie-glace est supérieure à 4,8 volts durant plus de 5 secondes, le code sera mémorisé.

CAUSES POSSIBLES

VERIFICATION DES CODES DE DEFAULT ACTIFS - CIRCUIT MUX DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE OUVERT

CIRCUIT OUVERT DE RETOUR DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE

CIRCUIT MULTIPLEXE DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE OUVERT

DEFECTUOSITE DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION DROIT, CIRCUIT MUX DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE AVANT OUVERT

DEFECTUOSITE DU BCM - CIRCUIT MUX D'ESSUIE-GLACE OUVERT

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII, effacer les codes de défaut du BCM. Couper puis mettre le contact. Déplacer le commutateur d'essuie-glace à chaque position intermittente puis sur petite et grande vitesse. Au DRBIII, lire les codes de défaut du BCM. Le DRB affiche-t-il "CIRCUIT MULTIPLEXE OUVERT DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE" ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Essai terminé, le code n'est pas présent pour l'instant.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction droit. Déconnecter le connecteur C2 du BCM. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit de retour du commutateur des essuie-glace entre le connecteur C2 du BCM et le connecteur du commutateur multifonction droit. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 3</p> <p>Non → Réparer le circuit ouvert de retour de commutateur d'essuie-glace avant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous

CIRCUIT MULTIPLEXE OUVERT DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction droit. Déconnecter le connecteur C2 du BCM. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit MUX du commutateur des essuie-glace avant entre le connecteur C2 du BCM et le connecteur du commutateur multifonction droit. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Aller à 4</p> <p>Non → Réparer le circuit MUX ouvert du commutateur d'essuie-glace avant. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction droit. Mettre le commutateur d'essuie-glace avant en position Hors fonction. Connecter un ohmmètre entre les bornes 7 et 8 du commutateur multifonction droit. Observer l'ohmmètre en déplaçant le commutateur d'essuie-glace avant de Hors fonction à Rapide . La résistance est-elle inférieure à 40 ohms quelle que soit la position ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction droit. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 5</p>	Tous
5	<p>Couper le contact. Sonder avec un fil de pontage entre le circuit de retour du commutateur des essuie-glace et le circuit MUX du commutateur des essuie-glace avant au connecteur C2 du BCM. Mettre le contact. Au DRBIII, lire le capteur "TENSION DU COMMUTATEUR DE MODE D'ESSUIE-GLACE". Le DRBIII affiche-t-il une tension de plus de 4,8V ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE

Symptôme :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT MULTIPLEXE DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE)

Conditions de surveillance et de mémorisation :

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT MULTIPLEXE DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE)

Conditions de surveillance : Le commutateur d'allumage doit être en position Marche et le BCM doit recevoir une tension de batterie sur le circuit B (+) protégé par fusible.

Condition de mémorisation : Si la tension du circuit MUX du commutateur des essuie-glace tombe sous 0,3 volt durant plus de 5 secondes, le code sera mémorisé.

CAUSES POSSIBLES

VERIFICATION DES CODES DE DEFAULT ACTIFS - COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT MULTIPLEXE DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE

COURT-CIRCUIT A LA MASSE DU CIRCUIT MULTIPLEXE DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE

DEFECTUOSITE DU COMMUTATEUR MULTIFONCTION DROIT, CIRCUIT MUX DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE AVANT EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

DEFECTUOSITE DU BCM - CIRCUIT MUX D'ESSUIE-GLACE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
1	<p>Mettre le contact. Au DRBIII, effacer les codes de défaut du BCM. Couper puis mettre le contact. Déplacer le commutateur d'essuie-glace à chaque position intermittente puis sur petite et grande vitesse. Au DRBIII, lire les codes de défaut du BCM. Le DRBIII® affiche-t-il CIRCUIT MUX DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE EN COURT-CIRCUIT A LA MASSE ?</p> <p>Oui → Aller à 2</p> <p>Non → Essai terminé, le code n'est pas présent pour l'instant.</p>	Tous
2	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction droit. Déconnecter le connecteur C2 du BCM. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance du circuit MUX du commutateur des essuie-glace avant entre le connecteur C2 du BCM et la masse. La résistance est-elle inférieure à 5 ohms ?</p> <p>Oui → Réparer le circuit MUX du commutateur des essuie-glace avant en court-circuit à la masse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 3</p>	Tous

COURT-CIRCUIT VERS LA MASSE SUR LE CIRCUIT MULTIPLEXE DE COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE) — (Suite)

ESSAI	MESURES A PRENDRE	APPLICABILITE
3	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur du commutateur multifonction droit. Mettre le commutateur d'essuie-glace avant en position Hors fonction. Utiliser un ohmmètre pour mesurer la résistance entre le circuit MUX du commutateur des essuie-glace avant et le circuit de retour du commutateur des essuie-glace du commutateur multifonction droit. Observer l'ohmmètre en déplaçant le commutateur d'essuie-glace avant de Hors fonction à Rapide . La résistance est-elle inférieure à 40 ohms quelle que soit la position ?</p> <p>Oui → Remplacer le commutateur multifonction droit. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Aller à 4</p>	Tous
4	<p>Couper le contact. Déconnecter le connecteur C2 du BCM. Mettre le contact. Au DRBIII, lire le capteur "TENSION DU COMMUTATEUR DE MODE D'ESSUIE-GLACE". Le DRBIII affiche-t-il une tension de moins de 0,3V ?</p> <p>Oui → Remplacer le module de commande de la caisse. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE CAISSE-VER 1.</p> <p>Non → Essai terminé.</p>	Tous

ESSAIS DE VERIFICATION

ESSAIS DE VERIFICATION

ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE L'ABS - VER 1	APPLICABILITE
<ol style="list-style-type: none"> 1. Couper le contact. 2. Rebrancher tous les connecteurs et organes débranchés. 3. Tous les accessoires doivent être mis hors fonction et la batterie doit être complètement chargée. 4. S'assurer que le contact est mis et utiliser le DRBIII pour effacer tous les codes de défaut de TOUS les modules. Démarrer le moteur et le laisser tourner pendant 2 minutes. Actionner le système qui était en panne. 5. Couper le contact et attendre 5 secondes. Mettre le contact et, au DRBIII, lire les codes de TOUS les modules. 6. Si un code est mémorisé, retourner à la liste des symptômes et diagnostiquer le symptôme neuf ou récurrent. 7. REMARQUE : Pour les pannes de signal de capteur et de pompe/moteur, le CAB doit détecter les quatre roues à 25 km/h (15 mph) pour l'extinction du témoin ABS. 8. Si aucun code n'est mémorisé quand le contact est mis, effectuer un essai routier de 5 minutes au moins. Effectuer plusieurs freinages ABS. 9. Attention : Commencer par vérifier le fonctionnement des freins avant l'essai routier. 10. Lire à nouveau les codes de défaut avec le DRBIII®. Si des codes sont présents, revenir à la liste des symptômes. 11. Si aucun code n'est mémorisé et si le problème du client ne peut plus être dupliqué, la réparation est achevée. <p>Des codes de défaut sont-ils mémorisés ou le problème subsiste-t-il ?</p> <p>Oui → La réparation n'est pas terminée. Se référer au symptôme approprié.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DU REGLAGE DE PEDALES VER 1.	APPLICABILITE
<ol style="list-style-type: none"> 1. Si le module de réglage des pédales a été remplacé, programmer deux positions de pédale en cas de mémoire (selon l'équipement). 2. Activer le réglage des pédales sur toute leur plage de déplacement. 3. Le système de réglage doit être désactivé en marche arrière. 4. Le système de réglage doit être désactivé quand la régulation de vitesse est activée. 5. Utiliser le DRBIII® pour effacer les codes de défaut. 6. Au DRBIII®, lire les codes de défaut. <p>Des codes sont-ils mémorisés ? La panne subsiste-t-elle ?</p> <p>Oui → La réparation n'est pas terminée. Se référer au symptôme approprié.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAIS DE VERIFICATION — (Suite)

ESSAI DE VERIFICATION DE COUSSIN ANTI-CHOCS - VER 1	APPLICABILITE
<p>1. Déposer tous les outils spéciaux et fils de pontage et reconnecter tous les composants déconnectés au préalable - à l'exception de la batterie.</p> <p>2. AVERTISSEMENT : METTRE LE CONTACT, PUIS REBRANCHER LA BATTERIE.</p> <p>3. Connecter le DRBIII® au connecteur de liaison de données - utiliser la version du logiciel la plus récente possible.</p> <p>4. Au DRBIII® effacer les codes mémorisés de tous les modules de système de coussin anti-chocs.</p> <p>5. Couper le contact, attendre 15 secondes puis remettre le contact.</p> <p>6. Attendre une minute ; lire les codes actifs ; si aucun code actif n'est présent, lire les codes inactifs.</p> <p>7. REMARQUE : si le véhicule est équipé d'un commutateur de mise En/hors fonction du coussin anti-chocs, lire les codes de défaut dans toutes les positions du commutateur.</p> <p>8. REMARQUE : Lire les codes de défaut de tous les modules en rapport avec le système de coussin anti-chocs.</p> <p>9. Si le DRBIII® affiche des codes de défaut actifs ou mémorisés, revenir à la liste des symptômes et suivre le cheminement spécifié pour ce code. Si aucun code actif ou mémorisé n'est présent, la réparation est achevée.</p> <p>Des codes sont-ils mémorisés, ou la panne initiale est-elle toujours présente ?</p> <p>Oui → La réparation est inachevée. Se référer à la liste des symptômes pour poursuivre le diagnostic.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAI DE VERIFICATION DE LA CAISSE - VER 1	APPLICABILITE
<p>1. Débrancher tous les fils de pontage et reconnecter tous les éléments et connecteurs préalablement déconnectés.</p> <p>2. REMARQUE : Si le SKIM ou le PCM/ECM ont été remplacés, se référer aux instructions d'intervention relatives aux procédures de programmation correctes.</p> <p>3. Si le module de commande de la caisse (BCM) a été remplacé, mettre le contact durant 15 secondes avant d'essayer de démarrer (pour l'apprentissage du VIN).</p> <p>4. Si le véhicule est équipé d'un antivol, utiliser le DRBIII® et mettre en fonction l'antivol.</p> <p>5. Programmer les autres options selon les besoins.</p> <p>6. (Exportation uniquement) : si le module de transducteur d'intrusion (ITM) a été remplacé, utiliser le DRBIII® pour activer l'ITM et programmer le type d'habitable.</p> <p>7. (Exportation uniquement) : si la sirène a été remplacée, effectuer la procédure de remplacement de sirène au DRBIII®.</p> <p>8. Si le module de porte du passager a été remplacé, utiliser le DRBIII® pour programmer toutes les commandes à distance utilisées avec le véhicule.</p> <p>9. Si le système HVAC AZC a été réparé, mettre le contact, placer l'AZC en mode automatique, couper le contact, déposer le fusible IOD du PDC, attendre plusieurs secondes et reposer le fusible IOD, mettre le contact, ne pas toucher aux commandes AZC pendant au moins une minute.</p> <p>10. Tous les accessoires doivent être mis hors fonction et la batterie doit être complètement chargée.</p> <p>11. Au DRBIII®, noter et effacer tous les codes de défaut de TOUS les modules. Démarrer et laisser tourner le moteur durant deux minutes. Activer toutes les fonctions du système qui a provoqué le problème.</p> <p>12. Couper le contact et attendre 5 secondes. Mettre le contact. Utiliser le DRBIII pour lire tous les codes de défaut de tous les modules.</p> <p>Des codes sont-ils mémorisés, ou la panne initiale est-elle toujours présente ?</p> <p>Oui → La réparation est inachevée. Se référer à la liste des symptômes pour poursuivre le diagnostic.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAIS DE VERIFICATION

ESSAIS DE VERIFICATION — (Suite)

ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTOPROPULSEUR VER - 1	APPLICABILITE
<p>1. Examiner le véhicule pour vérifier la mise en place de tous les organes et leur connexion. Remonter et reconnecter selon les besoins.</p> <p>2. Vérifier l'intégrité de huile moteur. En cas de soupçon de contamination, remplacer l'huile et le filtre.</p> <p>3. Si le PCM n'a pas été remplacé, sauter les étapes 4 à 6.</p> <p>4. Si le PCM a été remplacé, programmer le VIN et le kilométrage. Sinon un code serait mémorisé dans les modules ABS et de coussin anti-chocs. En outre, si le véhicule est équipé d'un immobiliseur avec clé à mémoire (SKIM), les données de clé secrète doivent être mises à jour pour pouvoir démarrer.</p> <p>5. Systèmes ABS et de coussins Anti-Chocs : Saisir le VIN et le kilométrage corrects dans le PCM. Effacer les codes des modules ABS et de coussins anti-chocs.</p> <p>6. Pour l'alarme SKIM : Brancher le DRB au connecteur de liaison de données. Sélectionner Antivol, SKIM, Divers ; placer le SKIM en mode d'accès protégé au moyen du code PIN. Sélectionner la mise à jour des données de clé secrète. Les données seront transférées du SKIM au PCM.</p> <p>7. Essayer de démarrer le moteur.</p> <p>Le véhicule est-il toujours incapable de démarrer ou des codes/symptômes sont-ils encore présents ?</p> <p>Oui → Rechercher des bulletins techniques qui traitent du sujet et se référer à la liste des symptômes.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAI DE VERIFICATION DU GROUPE MOTOPROPULSEUR VER - 2	APPLICABILITE
<p>1. Examiner le véhicule pour vérifier la mise en place de tous les organes et leur connexion. Remonter et reconnecter selon les besoins.</p> <p>2. Si cette procédure intervient après une réparation sans code de défaut, exécuter les étapes 3 et 4.</p> <p>3. Vérifier la disparition du symptôme de panne. En l'absence de code de défaut et de symptôme, la réparation et l'essai sont achevés.</p> <p>4. Si la panne subsiste, la réparation est inachevée. Si nécessaire, consulter tous les bulletins techniques et les mises à jour puis revenir aux Symptômes.</p> <p>5. Si cette vérification suit une réparation de panne avec code, passer aux étapes 6 à 13.</p> <p>6. Brancher le DRBIII® au connecteur de liaison de données. Au DRBIII®, effacer les codes et réinitialiser toutes les valeurs.</p> <p>7. Si le PCM n'a pas été remplacé, sauter les étapes 8 à 10.</p> <p>8. Si le PCM a été remplacé, programmer le VIN et le kilométrage. Sinon un code serait mémorisé dans les modules ABS et de coussin anti-chocs. En outre, si le véhicule est équipé d'un immobiliseur avec clé à mémoire (SKIM), les données de clé secrète doivent être mises à jour pour pouvoir démarrer.</p> <p>9. Systèmes ABS et de coussins anti-chocs : Saisir le VIN et le kilométrage corrects dans le PCM. Effacer les codes des modules ABS et de coussins anti-chocs.</p> <p>10. Pour l'alarme SKIM : Brancher le DRB au connecteur de liaison de données. Sélectionner Antivol, SKIM, Divers ; placer le SKIM en mode d'accès protégé au moyen du code PIN. Sélectionner la mise à jour des données de clé secrète. Les données seront transférées du SKIM au PCM.</p> <p>11. Effectuer un essai routier. Pour l'essai d'un code de clim., la clim. doit fonctionner pendant l'essai suivant.</p> <p>12. Rouler pendant au moins 5 minutes à 64 Km/h (40 mph). Tous les rapports doivent avoir été sélectionnés pendant le trajet. Arrêter et couper le moteur pendant au moins 10 secondes.</p> <p>13. Au DRBIII®, lire les codes.</p> <p>Un code de défaut est-il présent ?</p> <p>Oui → Rechercher des bulletins techniques qui traitent du sujet et se référer à la liste des symptômes.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAIS DE VERIFICATION — (Suite)

ESSAI ROUTIER DE CONFIRMATION - VER-2	APPLICABILITE
<p>1. Examiner le véhicule pour vérifier la mise en place de tous les organes et leur connexion. Remonter et reconnecter selon les besoins.</p> <p>2. Si aucun code n'était mémorisé avant l'essai, aller aux étapes 3 et 4.</p> <p>3. Vérifier la disparition du symptôme de panne. En l'absence de code de défaut la réparation est achevée.</p> <p>4. Si la panne subsiste, la réparation est inachevée. Consulter les bulletins techniques concernés. Retourner à la liste des symptômes de panne selon les besoins.</p> <p>5. Si des codes de défaut subsistent, retourner à la liste des symptômes de panne et adopter la routine de diagnostic ; sinon, poursuivre.</p> <p>6. Si le module de commande du moteur (ECM) n'a pas été remplacé, aller aux étapes 7 et 8 ; sinon aller à l'étape 9.</p> <p>7. Au DRBIII®, effacer les codes de défaut et débrancher le DRBIII®.</p> <p>8. Couper le contact pendant au moins 10 secondes.</p> <p>9. Si le véhicule est équipé d'un contacteur de position de la boîte de transfert, aller à l'étape 10, sinon aller à 11.</p> <p>10. Contact mis, placer le sélecteur de la boîte de transfert à chaque position pendant 15 secondes.</p> <p>11. Vérifier l'absence de codes mémorisés en effectuant les étapes 12 à 15.</p> <p>12. Effectuer un essai routier. Pour certains essais routiers, atteindre au moins 64 km/h (40 mph). En cas d'essai du circuit de commande du relais de clim., maintenir la clim. en fonction pendant au moins 5 minutes.</p> <p>13. Arrêter et couper le moteur pendant au moins 10 secondes, puis redémarrer le moteur et poursuivre.</p> <p>14. A l'issue de l'essai routier, arrêter le moteur et lire les codes de défaut au DRBIII®.</p> <p>15. Si le code de la panne réparée est à nouveau mémorisé, la réparation n'est pas achevée. Relire les bulletins techniques concernés, puis retourner à la liste des symptômes. En l'absence de codes de défaut, la réparation est achevée.</p> <p>Des codes sont-ils mémorisés ? La panne subsiste-t-elle ?</p> <p>Oui → La réparation n'est pas terminée. Se référer au symptôme approprié.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

VERIFICATION DU SKIS (Immobiliseur avec clé à mémoire)	APPLICABILITE
<p>1. Rebrancher tous les organes et connecteurs débranchés.</p> <p>2. Obtenir le PIN assigné au SKIM. Ce numéro est mentionné sur la facture du véhicule et peut être fourni par le Centre Clientèle Chrysler (1-800-992-1997).</p> <p>3. REMARQUE : Saisir le PIN avec prudence : le SKIM n'autorise que trois essais consécutifs. Le SKIM verrouille alors le DRBIII® pendant une heure.</p> <p>4. Pour déverrouiller le DRB, le commutateur d'allumage doit rester en position Marche pendant une heure. Mettre tous les accessoires hors fonction et brancher au besoin un chargeur de batterie.</p> <p>5. Au DRBIII, sélectionner Antivol, SKIM et Divers. Sélectionner ensuite la méthode désirée et suivre les instructions affichées.</p> <p>6. Si le SKIM a été remplacé, toutes les clés du véhicule doivent être programmées pour le nouveau SKIM.</p> <p>7. REMARQUE : Vérifier l'effacement de tous les codes avant de remettre le véhicule en service. Effacer les codes éventuels.</p> <p>8. Au DRB, effacer tous les codes. Effectuer cinq cycles de clé de contact, en laissant chaque fois le contact mis pendant au moins 90 secondes.</p> <p>9. Au DRBIII, lire les codes de défaut du SKIM.</p> <p>Des codes de défaut du SKIM sont-ils présents ?</p> <p>Oui → La réparation n'est pas terminée. Se référer au symptôme approprié.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAIS DE VERIFICATION

ESSAIS DE VERIFICATION — (Suite)

ESSAI DE CONFIRMATION DE PRESSION DES PNEUS	APPLICABILITE
<p>1. Passer à l'écran vide en enfonçant le bouton STEP.</p> <p>2. Enfoncer et maintenir le bouton RESET de l'EVIC pendant 5 secondes (l'EVIC émet un signal sonore).</p> <p>3. L'EVIC efface les compteurs de signal du capteur TPM.</p> <p>4. Le pictogramme du véhicule s'affiche avec les compteurs de transmission à chaque coin. (Le même affichage que pour les pressions, mais avec des compteurs à la place des pressions).</p> <p>5. Conduire le véhicule à plus de 40 km/h (25 mph) durant 10 minutes.</p> <p>6. Les compteurs augmenteront d'une unité chaque fois qu'un signal de capteur est reçu par l'EVIC (environ 1 signal par minute pour chaque roue à l'exception de la roue de secours).</p> <p>7. L'essai s'arrête quand un bouton EVIC est enfoncé ou que le contact est coupé.</p> <p>L'EVIC peut-il être entraîné et les compteurs indiquent-ils la réception des messages de capteur ?</p> <p>Oui → La réparation est terminée.</p> <p>Non → Se référer à Diagnostic des pannes de système, dans Description et Fonctionnement, pour ce système.</p>	Tous

ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION VER - 1	APPLICABILITE
<p>1. Vérifier si tous les organes du moteur et de la transmission sont posés correctement et connectés. Remonter et reconnecter selon les besoins.</p> <p>2. S'il subsiste un défaut non réparé, aller à la liste des symptômes et suivre le chemin correspondant.</p> <p>3. Brancher le DRB au connecteur de liaison de données.</p> <p>4. Le réservoir doit contenir au moins un quart de carburant. Mettre tous les accessoires hors fonction.</p> <p>5. Faire tourner le moteur pour réchauffer la transmission à plus de 43 °C (110 °F).</p> <p>6. Vérifier le niveau du liquide de transmission en se référant au manuel d'atelier. Régler selon les besoins.</p> <p>7. Effectuer un essai routier. Effectuer 15 à 20 sélections de rapport 1-2, 2-3 et 3-4 depuis l'arrêt jusqu'à 72 km/h (45 MPH) avec un papillon ouvert en permanence à 20-25%.</p> <p>8. A moins de 40 km/h (25 mph), effectuer 5 à 8 rétrogradations vers la 1ère à papillon grand ouvert. Rester au moins 5 secondes à chaque fois en 2ème et 3ème.</p> <p>9. Pour un code spécifique, rouler dans les conditions de surveillance et de mémorisation du code pour le dupliquer.</p> <p>10. En cas de code, retourner à la liste des symptômes et effectuer les essais correspondants. Sinon, la réparation est achevée.</p> <p>Des codes sont-ils mémorisés ? La panne subsiste-t-elle ?</p> <p>Oui → La réparation n'est pas terminée. Se référer au symptôme approprié.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAIS DE VERIFICATION — (Suite)

ESSAI DE CONFIRMATION DU SYSTEME DE MEMORISATION	APPLICABILITE
<ol style="list-style-type: none"> 1. Rebrancher tous les organes et connecteurs débranchés. 2. Effacer à présent les codes éventuels de siège chauffant/à mémoire ou de module de porte du conducteur. 3. Si le module de siège à mémoire a été remplacé, utiliser le DRB III® pour réinitialiser les bandes de protection. 4. A l'aide du commutateur à mémoire de la porte du conducteur, programmer le bouton No. 1 du siège du conducteur pour une position désirée et le bouton No. 2 pour une position différente. 5. Déposer la clé de contact et fermer toutes les portes pour permettre au module de commande de la caisse d'achever sa temporisation de 30 secondes. 6. Vérifier que les deux positions mémorisées peuvent être rappelées à partir de l'émetteur RKE et du commutateur à mémoire de la porte du conducteur. 7. Mettre le contact et effacer toutes les codes de défaut de TOUS les modules au DRBIII®. Démarrer le moteur et le laisser tourner pendant 2 minutes. Actionner le système qui était en panne. 8. Couper le contact et attendre 5 secondes. Mettre le contact et, au DRBIII, lire les codes de TOUS les modules. <p>Des codes sont-ils mémorisés ? La panne subsiste-t-elle ?</p> <p>Oui → La réparation n'est pas terminée. Se référer au symptôme approprié.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

ESSAI 1A DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE L'ANTIVOL	APPLICABILITE
<ol style="list-style-type: none"> 1. Vérifier que toutes les portes, le capot, le hayon et la lunette soulevable de hayon sont fermés. 2. Ouvrir la porte du conducteur. 3. Retirer la clé de contact (mais la garder à la main). 4. Abaisser la vitre de la porte du conducteur et verrouiller les portes avec la commande à distance. 5. Fermer la porte du conducteur. 6. Observer le témoin de l'antivol. 7. Le témoin de l'antivol va clignoter rapidement pendant environ 15 secondes, puis commencer à clignoter plus lentement. Si le témoin n'agit pas de cette manière, c'est l'indice d'une défaillance du système. Se référer à la liste des symptômes pour les problèmes liés au code PAS D'ARMEMENT DE L'ANTIVOL. 8. Exécuter un essai du système antivol en reproduisant la plainte originale. 9. Désarmer le système et lire les codes de défaut avec le DRBIII®. 10. Si la plainte d'origine est corrigée et qu'il n'y a plus de codes de défaut, la réparation est terminée. <p>Des codes sont-ils mémorisés ? La panne subsiste-t-elle ?</p> <p>Oui → La réparation est inachevée. Se référer à la liste des symptômes pour poursuivre le diagnostic. Effectuer l'ESSAI DE VERIFICATION DE L'ANTIVOL - 1A.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

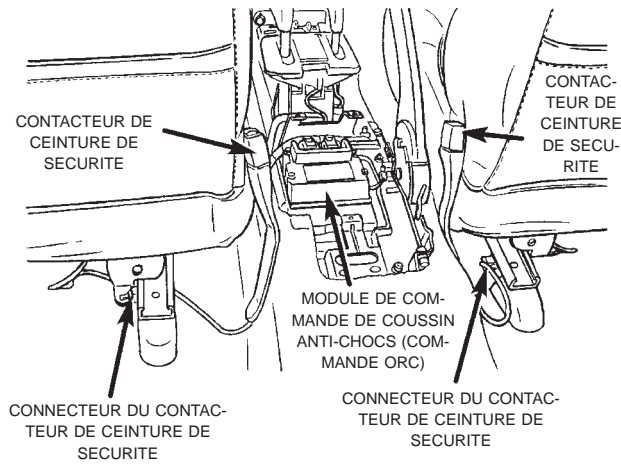
ESSAIS DE VERIFICATION

ESSAIS DE VERIFICATION — (Suite)

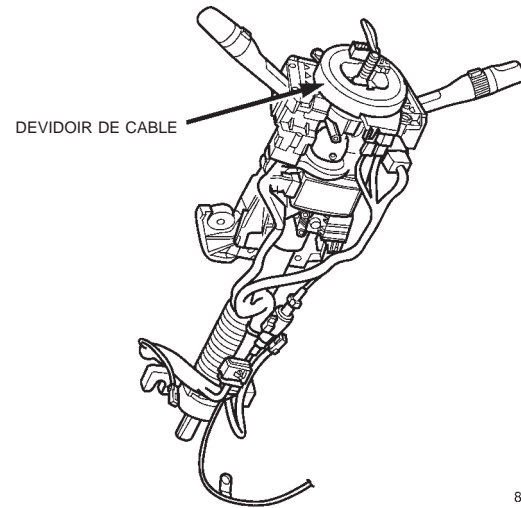
ESSAI DE CONFIRMATION DU FONCTIONNEMENT DE LA TRANSMISSION W5J400 - VER 1	APPLICABILITE
<p>1. REMARQUE : Si le TCM a été remplacé, utiliser le DRB pour programmer le VIN dans le TCM.</p> <p>2. Reconnecter tous les composants déconnectés.</p> <p>3. Brancher le DRBIII® au connecteur de liaison de données.</p> <p>4. Au DRBIII®, effacer les codes ABS.</p> <p>5. Au DRBIII®, effacer les codes ECM.</p> <p>6. Au DRBIII®, effacer les codes de la transmission.</p> <p>7. Au DRBIII®, afficher la température de la transmission. Démarrer et faire tourner le moteur pour réchauffer la transmission au-delà de 43 °C (110 °F).</p> <p>8. Vérifier le niveau de liquide de transmission et le corriger au besoin. Se référer au manuel d'atelier pour la procédure d'appoint de liquide.</p> <p>9. Effectuer la PROCEDURE D'ADAPTATION lors de chaque remplacement du TCM ou de la transmission et en cas de réparation importante de la transmission. Si rien de ceci ne s'applique, effectuer l'ESSAI ROUTIER.</p> <p>10. PROCEDURE D'ADAPTATION</p> <p>11. Au DRBIII®, réinitialiser les valeurs adaptatives de la transmission. Les réglages d'usine seront ainsi restaurés.</p> <p>12. Rouler jusqu'au réchauffement de la transmission à la gamme prescrite.</p> <p>13. REMARQUE : Commencer par les adaptations en rétrogradation. La température de la transmission doit être supérieure à 60 °C (140 °F) et inférieure à 70 °C (158 °F). Le maintien dans cette plage est nécessaire au succès de l'opération.</p> <p>14. Effectuer 4 à 5 rétrogradations 5-4 et ensuite 4-3.</p> <p>15. REMARQUE : Pour les adaptations en passage à la vitesse supérieure, la température de la transmission doit être supérieure à 60 °C (140 °F) et inférieure à 100 °C (212 °F). Le maintien dans cette plage est nécessaire au succès de l'opération.</p> <p>16. Depuis l'arrêt, accélérer modérément et passer tous les rapports avant en maintenant le régime en-dessous de 1 800 tr/min. Répéter l'opération 4 à 5 fois.</p> <p>17. Passer en 5ème à 1 800 tr/min peut s'avérer difficile. Dans ce cas, laisser le régime dépasser cette valeur, puis revenir à 1 800 tours et passer manuellement de la 4ème à la 5ème au moyen du levier.</p> <p>18. Le TCM mémorise les valeurs adaptatives toutes les dix minutes. Le véhicule doit rouler pendant 10 minutes au moins après la fin de l'adaptation. Pour mémoriser manuellement les valeurs sans délai de 10 minutes, utiliser la méthode d'adaptation du DRBIII®.</p> <p>19. Si la qualité des sélections est insuffisante, répéter l'adaptation.</p> <p>20. REMARQUE : Si la qualité des sélections reste insuffisante après réparation et répétition de l'adaptation, une confirmation de la réparation peut s'avérer nécessaire. Consulter aussi les bulletins techniques et mises à jour concernés.</p> <p>21. PROCEDURE D'ESSAI ROUTIER</p> <p>22. Effectuer un essai routier. Effectuer 15 à 20 changements de rapport 1-2, 2-3, 3-4 et 4-5</p> <p>23. Depuis l'arrêt jusqu'à 72 km/h (45 MPH) avec un papillon ouvert en permanence à 20-25 degrés.</p> <p>24. A moins de 40 km/h (25 MPH), effectuer 5 à 8 rétrogradations forcées à papillon grand ouvert vers la 1re. Attendre au moins 5 secondes en 2ème et 3ème entre chaque rétrogradation.</p> <p>25. Au DRBIII®, effectuer l'essai de solénoïde de transmission.</p> <p>26. Au DRBIII®, lire les codes de défaut de la transmission.</p> <p>Apparition de codes de défaut ?</p> <p>Oui → La réparation n'est pas terminée. Se référer au symptôme approprié.</p> <p>Non → La réparation est terminée.</p>	Tous

8.0 EMBLACEMENT DES ORGANES

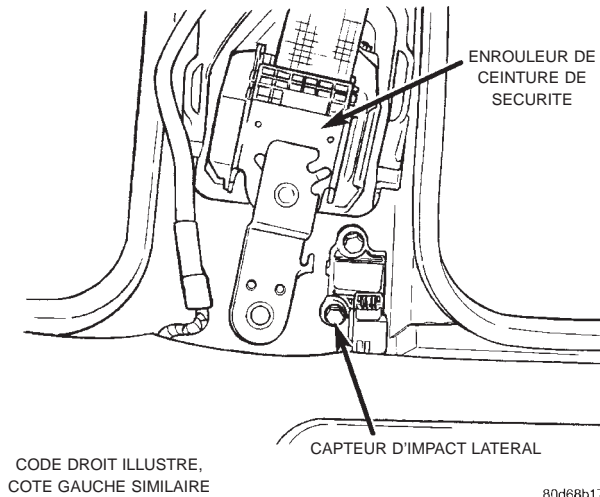
8.1 SYSTEME DES COUSSINS ANTI-CHOC



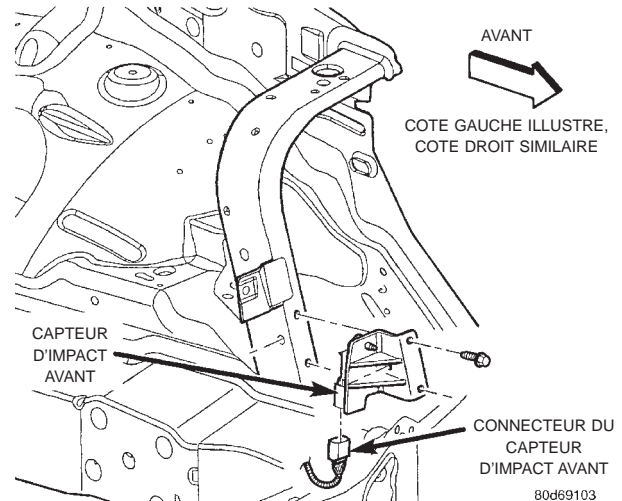
80d694d4



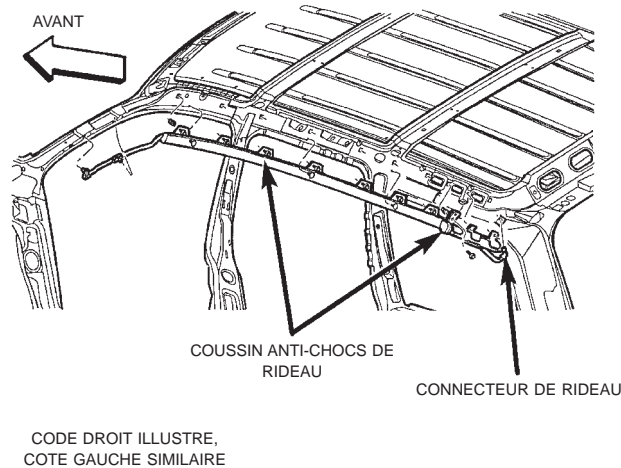
80bcea73



80d68b17



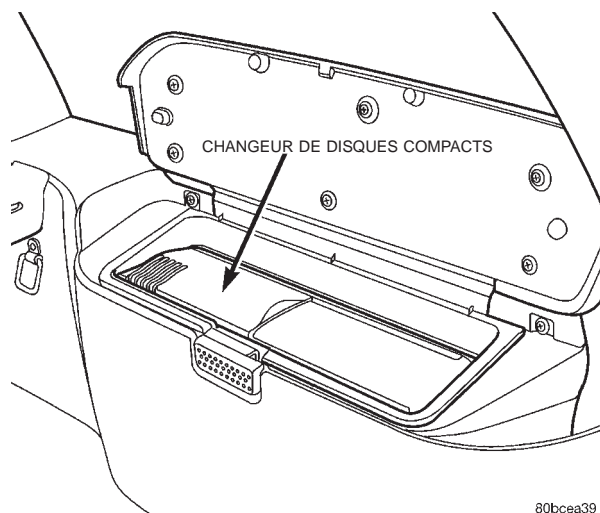
80d69103



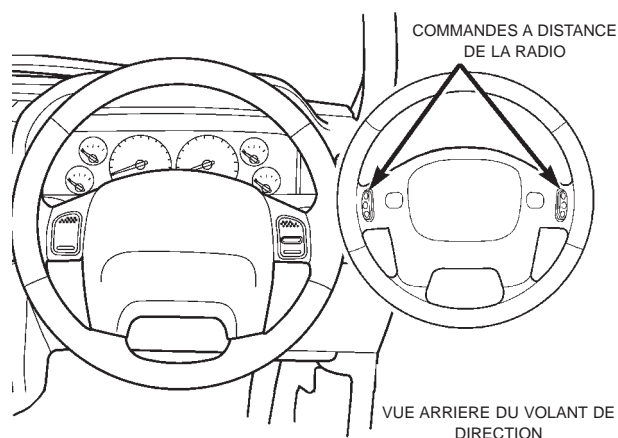
80d691d1

EMPLACEMENTS DES ORGANES

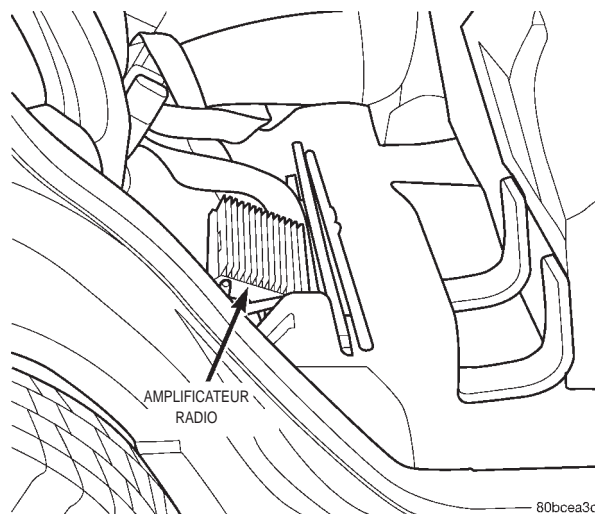
8.2 SYSTEME AUDIO



80bcea39



80bcea3b

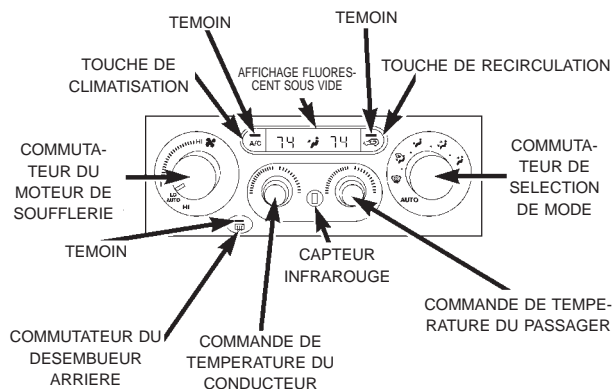


80bcea3c

8.3 COMMANDE AUTOMATIQUE DE ZONE (AZC)

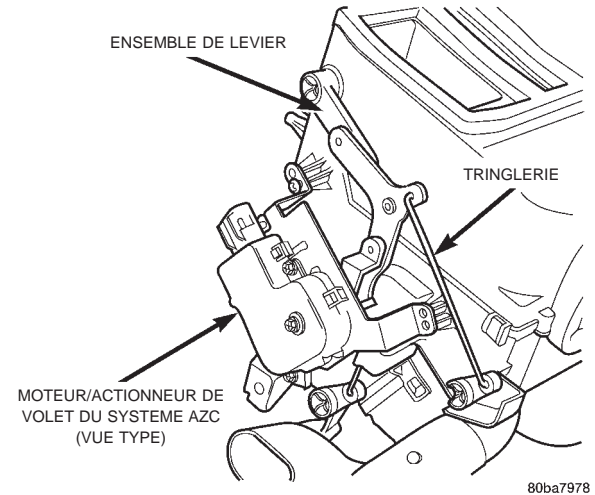
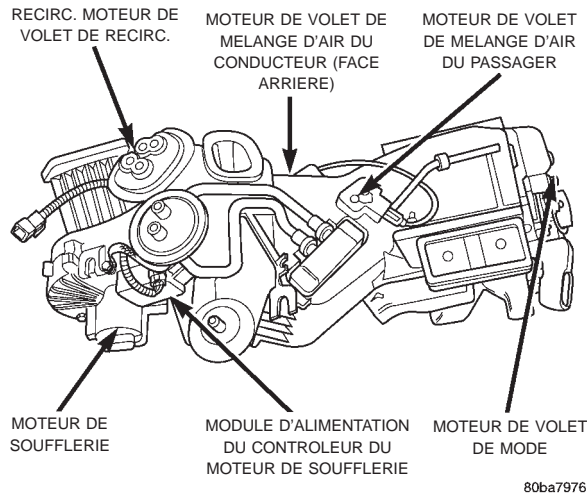
8.3.1 MODULE AZC

MODULE AZC

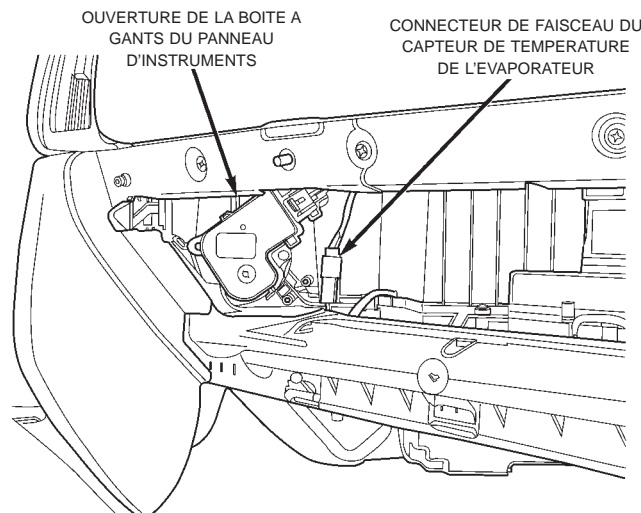


80ba7977

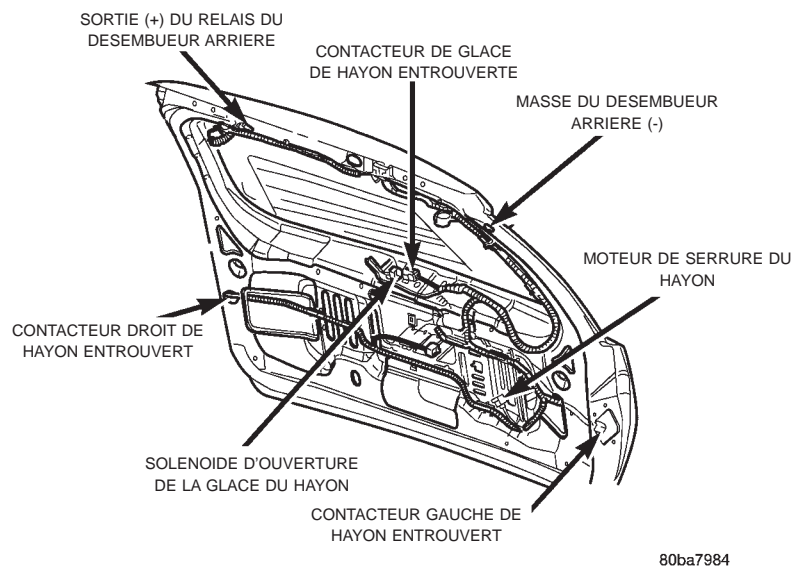
8.3.2 UNITE HVAC



8.3.3 CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR



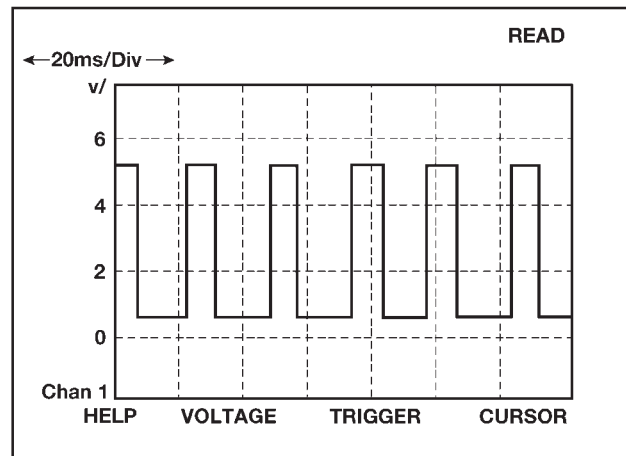
8.3.4 DESEMBUEUR DE LA LUNETTE ARRIERE



EMPLACEMENTS DES ORGANES

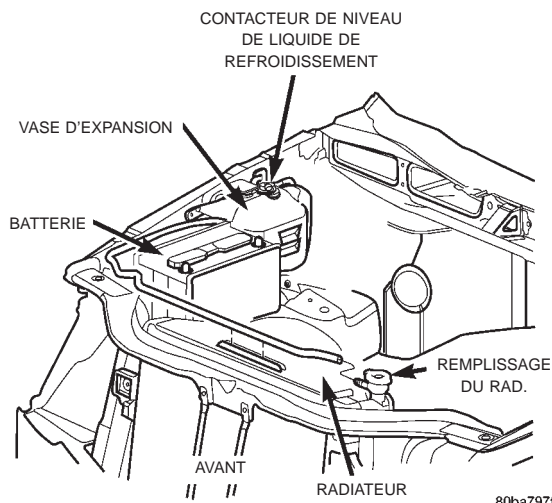
8.3 COMMANDE AUTOMATIQUE DE ZONE (AZC) (Suite)

8.3.5 ECRAN DU DRB III, SIGNAL DU CONTROLEUR DU MOTEUR DE SOUFFLERIE DU MODULE AZC

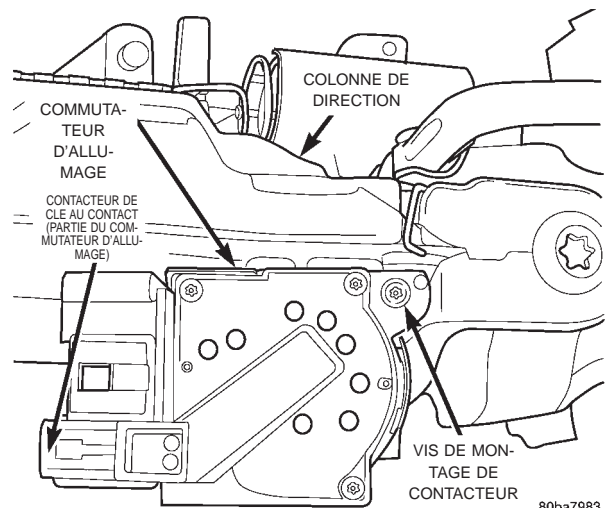


80b3b0c2

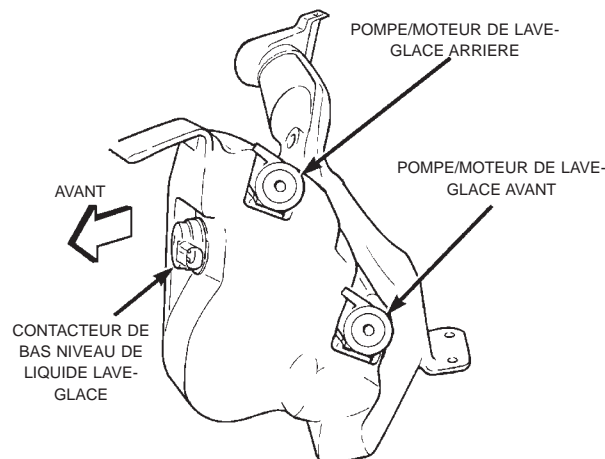
8.4 SYSTEME DE SONNERIE



80ba797f



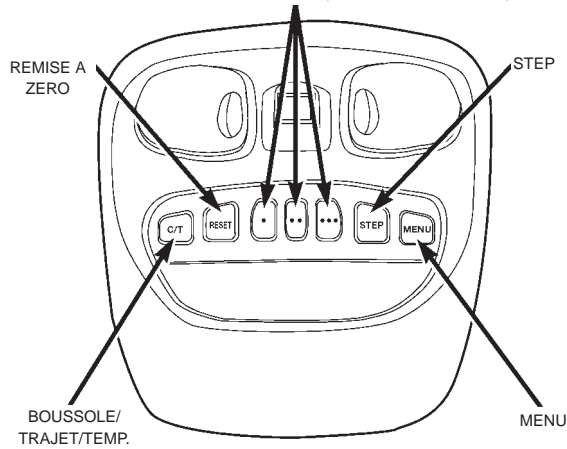
80ba7983



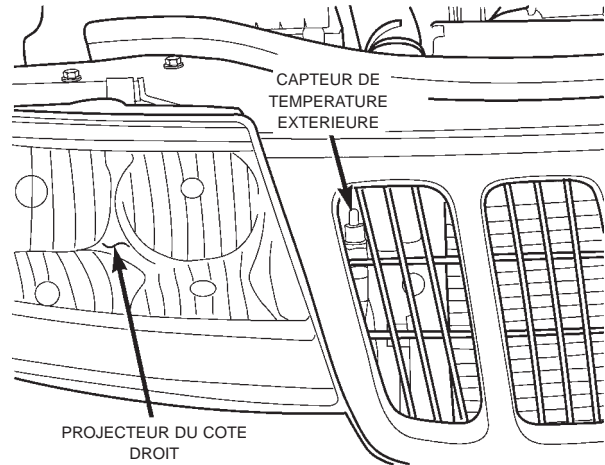
80ba7a00

8.5 CENTRE ELECTRONIQUE D'INFORMATION DU VEHICULE (EVIC)

COMMUTATEURS HOMELINK (SELON L'EQUIPEMENT)



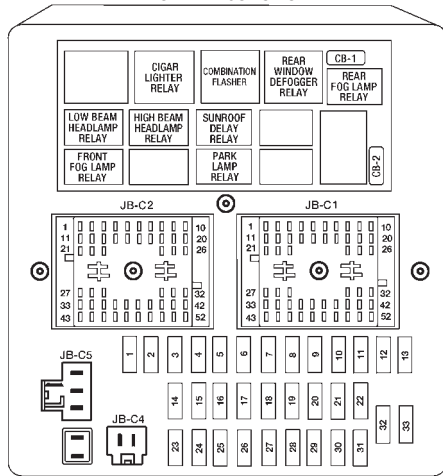
80ba7982



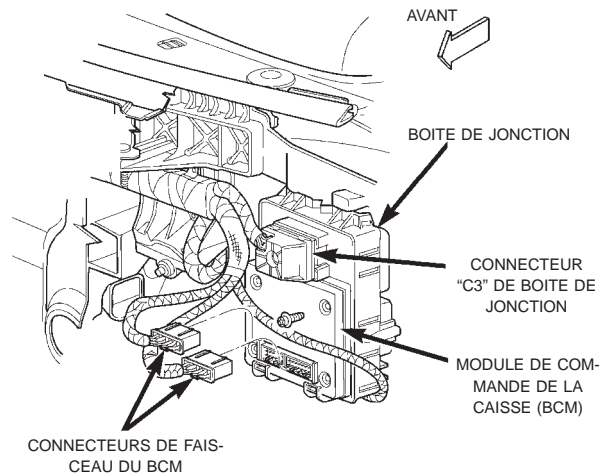
80bcea74

8.6 MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE ET BOITE DE JONCTION

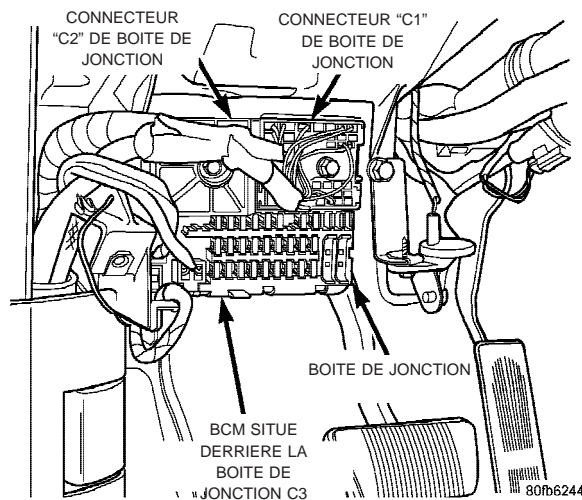
BOITE DE JONCTION



80bbdb8d



80bcea4b

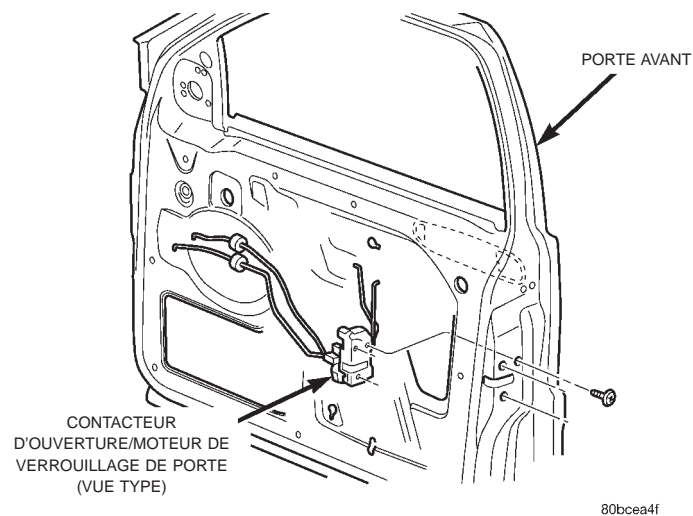


80fb6244

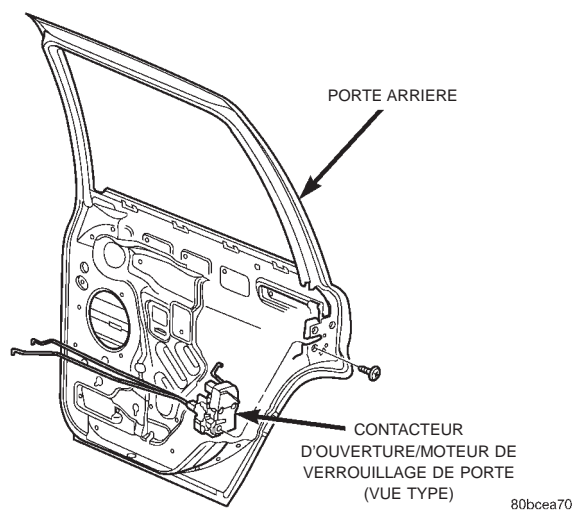
EMPLACEMENTS DES ORGANES

8.7 SERRURES MOTORISEES

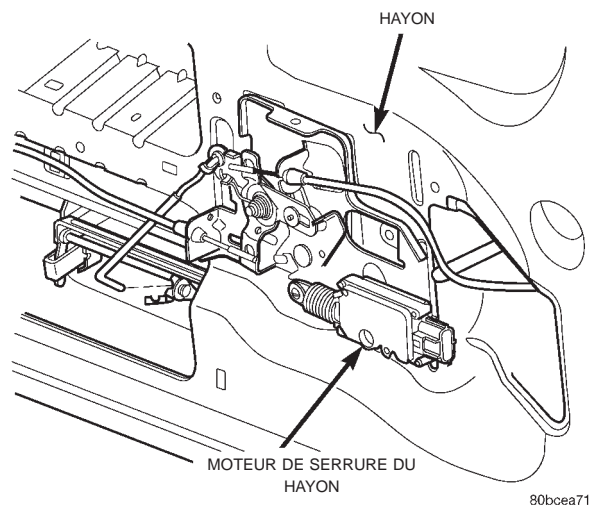
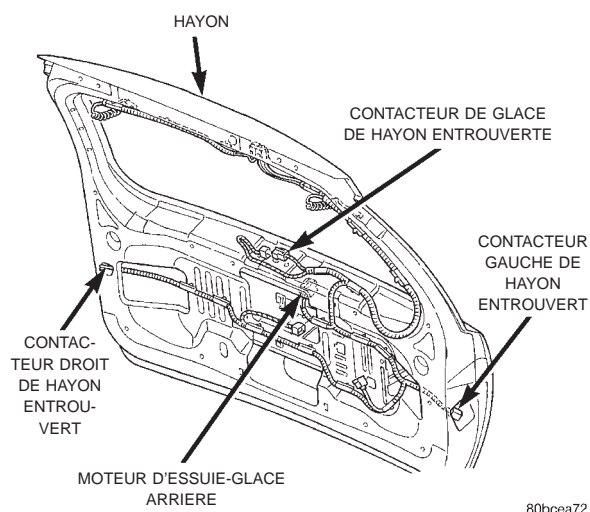
8.7.1 PORTE AVANT



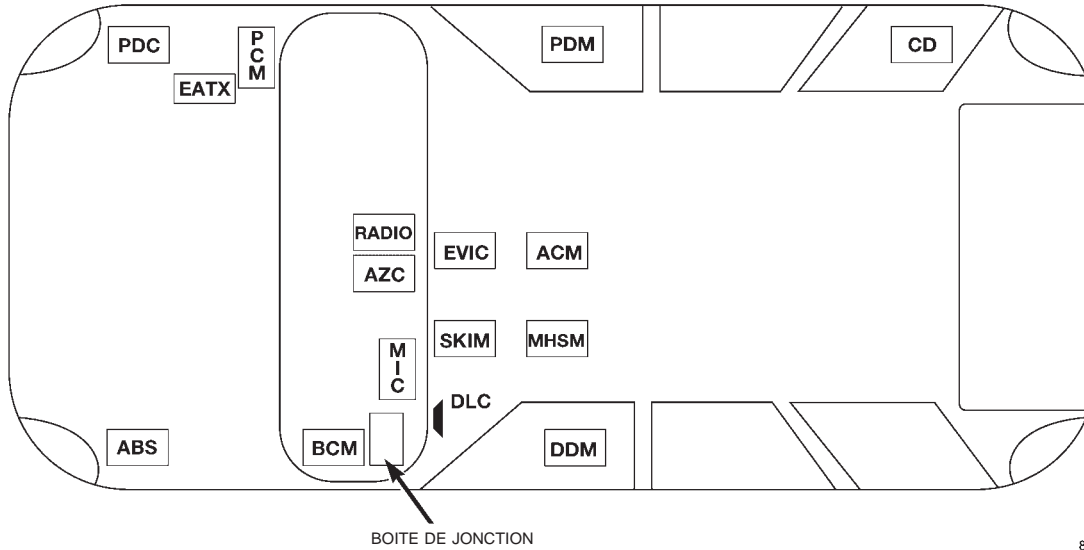
8.7.2 PORTE ARRIERE



8.7.3 HAYON

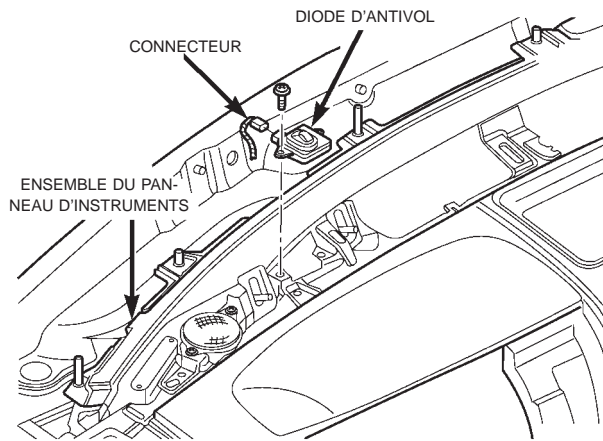


8.8 EMLACEMENT DES ORGANES DU SYSTEME

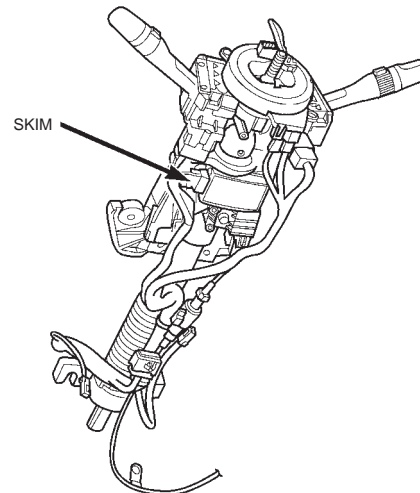


80ba7795

8.9 SYSTEME ANTIVOL (VTSS) ET SKIS

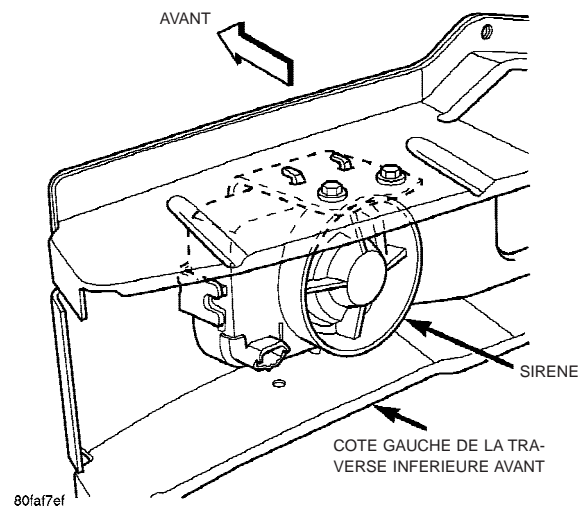


80bcea7b



80bcea7a

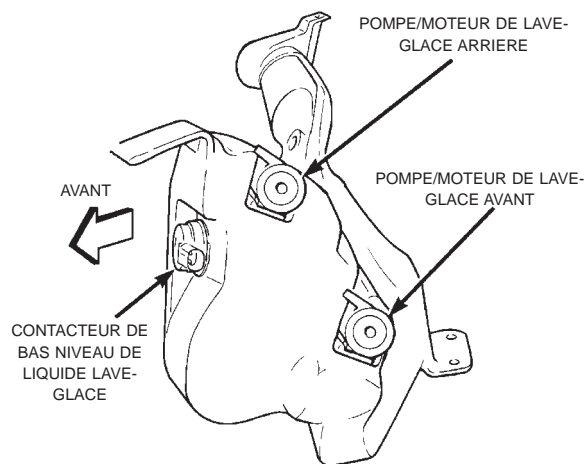
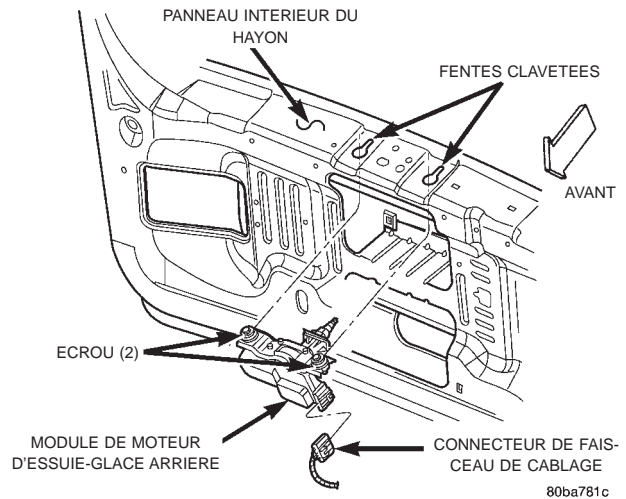
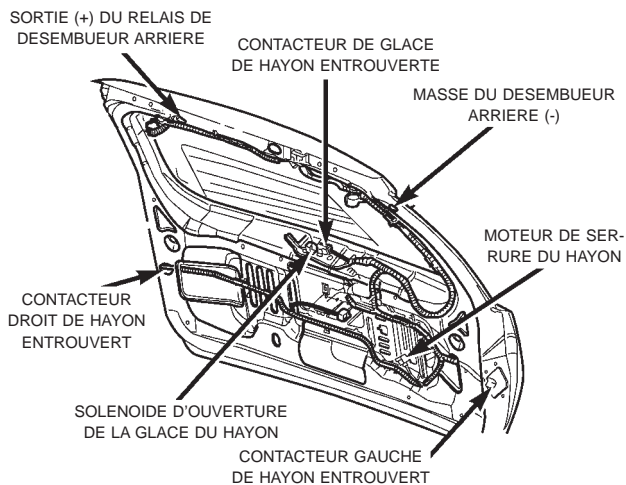
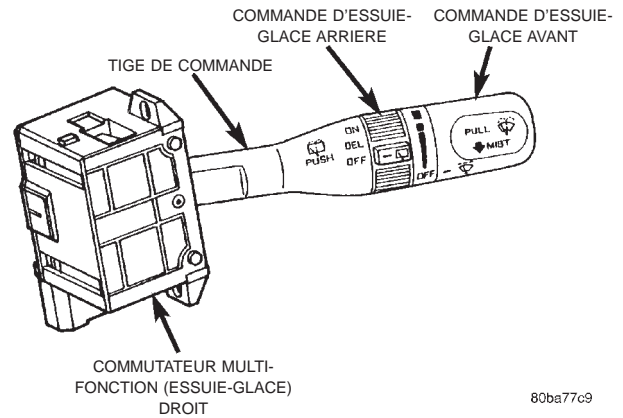
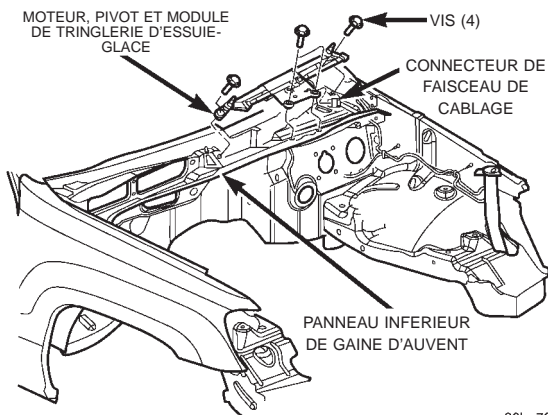
8.9.1 SIRENE ANTIVOL (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION UNIQUEMENT)



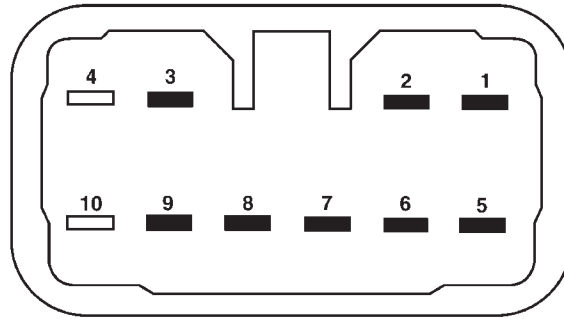
80fal7ef

EMPLACEMENTS DES ORGANES

8.10 ESSUIE-GLACE



EMPLACEMENTS DES ORGANES



COMMUTATEUR MULTIFONCTION (ESSUIE-GLACE) DROIT			
ESSAIS DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE AVANT			
POSITION DU COM-MUTATEUR	CONTINUITE ENTRE	RESISTANCE ENTRE	GAMME DE RESISTANCE(OHMS)
Hors fonction	–	Broches 7 et 8	4286-4379
Balayage intermittent Position 1	–	Broches 7 et 8	1445-1480
Balayage intermittent Position 2	–	Broches 7 et 8	847-870
Balayage intermittent Position 3	–	Broches 7 et 8	556-573
Balayage intermittent Position 4	–	Broches 7 et 8	367-380
Balayage intermittent Position 5	–	Broches 7 et 8	218-229
Balayage lent	–	Broches 7 et 8	99-106
Balayage rapide	Broches 1 et 9	Broches 7 et 8	99-106
Désembuage	–	Broches 7 et 8	49-56
Lavage	Broches 1 et 3	–	–

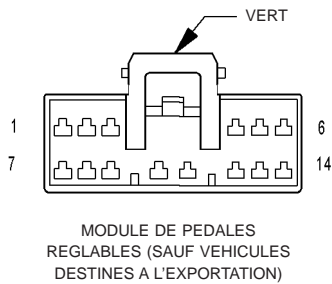
ESSAIS DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE ARRIERE			
POSITION DU COM-MUTATEUR	CONTINUITE ENTRE	RESISTANCE ENTRE	GAMME DE RESISTANCE(OHMS)
Hors fonction	–	–	–
Temporisation	Broches 1 et 6	–	–
En fonction	Broches 1 et 5	–	–
Lavage	Broches 1, 5 et 6	–	–

80b46c79

NOTES

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

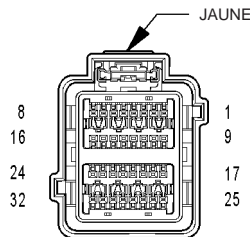
9.0 BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



MODULE DE PÉDALES
REGLABLES (SAUF VÉHICULES
DESTINÉS À L'EXPORTATION)

MODULE DE PÉDALES REGLABLES (SAUF VÉHICULES DESTINÉS À L'EXPORTATION)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Y151 20LG/BR	DETECTION DE CONTACTEUR DE PÉDALES REGLABLES (AVANT)
2	Y152 20LG/OR	DETECTION DE CONTACTEUR DE PÉDALES REGLABLES (ARRIÈRE)
3	Q110 160R/VT	MOTEUR DE PÉDALES REGLABLES (AVANT)
4	F72 16RD/YL	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
5	-	-
6	Q111 160R/GY	MOTEUR DE PÉDALES REGLABLES (ARRIÈRE)
7	Q113 200R/DB (MEMOIRE)	ALIMENTATION DE CAPTEUR DE POSITION DE PÉDALE
8	Q112 200R/YL (MEMOIRE)	DETECTION DE CAPTEUR DE POSITION DE PÉDALE
9	Q114 200R/TN (MEMOIRE)	RETOUR DE CAPTEUR DE POSITION DE PÉDALE
10	Z151 16BK	MASSE
11	Z155 20BK/OR	MASSE
12	L1 18WT/BR	ALIMENTATION DES FEUX DE RECUL
13	D25 20VT/YL	BUS PCI
14	Y153 16DB/RD	ALIMENTATION DE CONTACTEUR DE PÉDALES REGLABLES

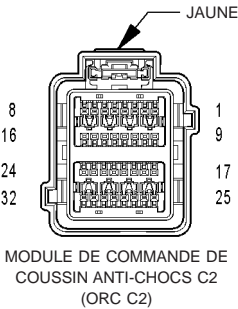


MODULE DE COMMANDE DE
COUSSIN ANTI-CHOC C1
(ORC C1)

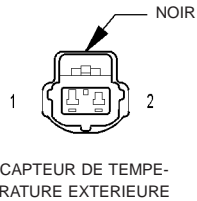
MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOC C1 (ORC C1)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R72 20LB/WT (COUSSINS ANTI-CHOC LATÉRAUX)	LIGNE 2 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU CÔTÉ PASSAGER
2	R74 20LB/YL (COUSSINS ANTI-CHOC LATÉRAUX)	LIGNE 1 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU CÔTÉ PASSAGER
3	-	-
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	-	-
11	-	-
12	-	-
13	-	-
14	-	-
15	R132 20LG/VT (COUSSINS ANTI-CHOC LATÉRAUX)	SIGNAL DU CAPTEUR D'IMPACT LATÉRAL CÔTÉ PASSAGER
16	R134 20LB/BR (COUSSINS ANTI-CHOC LATÉRAUX)	MASSE DU CAPTEUR D'IMPACT LATÉRAL CÔTÉ PASSAGER
17	R131 20LG/YL (COUSSINS ANTI-CHOC LATÉRAUX)	SIGNAL DU CAPTEUR D'IMPACT CÔTÉ CONDUCTEUR
18	R133 20LB/DG (COUSSINS ANTI-CHOC LATÉRAUX)	MASSE DU CAPTEUR D'IMPACT CÔTÉ CONDUCTEUR
19	-	-
20	-	-
21	-	-
22	-	-
23	R59 20LB	MASSE DU CONTACTEUR DE CEINTURE DE SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR
24	R57 20DG	DETECTION DU CONTACTEUR DE CEINTURE DE SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR
25	R73 20LB/BR (COUSSINS ANTI-CHOC LATÉRAUX)	LIGNE 2 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU CÔTÉ CONDUCTEUR
26	R75 20LB/OR (COUSSINS ANTI-CHOC LATÉRAUX)	LIGNE 1 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU CÔTÉ CONDUCTEUR
27	-	-
28	-	-
29	-	-
30	-	-
31	-	-
32	-	-

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

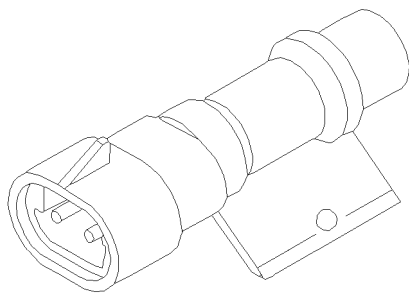


MODULE DE COMMANDE DE COUSSIN ANTI-CHOC C2 (ORC C2)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R45 20DG/LB	LIGNE 2 D'AMORCE 1 COTE CONDUCTEUR
2	R43 20BK/LB	LIGNE 1 D'AMORCE 1 COTE CONDUCTEUR
3	R42 20BK/YL	LIGNE 1 D'AMORCE 1 COTE PASSAGER
4	R44 20DG/YL	LIGNE 2 D'AMORCE 1 COTE PASSAGER
5	-	-
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	R49 20LB	SIGNAL DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE
10	R47 20DB/LB	MASSE DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE
11	R46 20BR/LB	MASSE DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT
12	R48 20TN	SIGNAL DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT
13	-	-
14	-	-
15	-	-
16	F23 18DB/YL	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
17	Z6 20BK/PK	MASSE
18	-	-
19	-	-
20	-	-
21	-	-
22	-	-
23	D25 20YL/VT/OR	BUS PCI
24	F14 20LG/YL	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
25	R63 20TN/LB	LIGNE 2 D'AMORCE 2 COTE CONDUCTEUR
26	R61 20OR/LB	LIGNE 1 D'AMORCE 2 COTE CONDUCTEUR
27	R62 20OR/YL	LIGNE 2 D'AMORCE 2 COTE PASSAGER
28	R64 20TN/YL	LIGNE 1 D'AMORCE 2 COTE PASSAGER
29	-	-
30	-	-
31	-	-
32	-	-



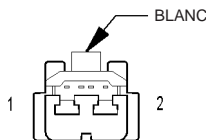
CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	G32 20BK/LB	MASSE DU CAPTEUR
2	G31 20VT/LG	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



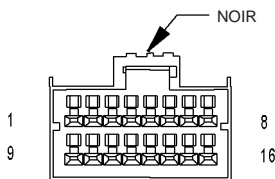
CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (COTE CAPTEUR)

CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE (COTE CAPTEUR)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE
2	-	MASSE DU CAPTEUR



MODULE D'ANTENNE (EXPORTATION)

MODULE D'ANTENNE (EXPORTATION)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X64 18BK/WT	PERMET LE SIGNAL VERS L'AMPLIFICATEUR
2	-	-

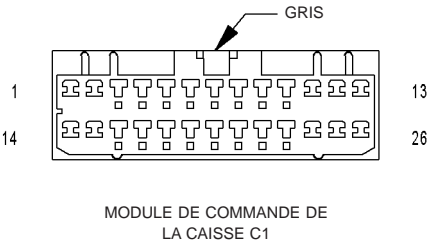


MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE ZONE C1 (AZC)

MODULE DE COMMANDE AUTOMATIQUE DE ZONE C1 (AZC)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	C102 20TN/BK	ENTRAINEUR (B) DU VOLET DE MODE
2	-	-
3	C32 20GY/DB	ENTRAINEUR (A) DU VOLET DE MODE DE RECIRCULATION
4	C100 20YL/DB	ENTRAINEUR (B) DU VOLET DE MODE DE RECIRCULATION
5	-	-
6	C79 20BK/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DU DESEMBUEUR DE LUNETTE ARRIERE
7	-	-
8	Z118 20BK	MASSE
9	C35 20DG/YL	ENTRAINEUR (A) DU VOLET DE MODE
10	C33 20DB/RD	ENTRAINEUR (A) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE CONDUCTEUR
11	-	-
12	-	-
13	-	-
14	C81 20LB/WT	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DESEMBUAGE DE LA LUNETTE ARRIERE
15	-	-
16	-	-

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

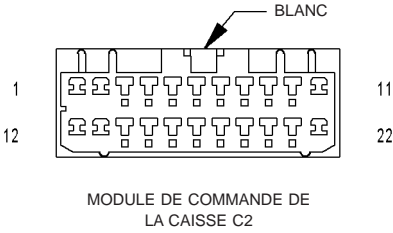
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE C1

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z132 20BK/OR	MASSE
2	G52 20YL	COMMUTATEUR MULTIPLEXE DES PROJECTEURS
3	E19 20RD	SIGNAL DU RHEOSTAT DE L'ECLAIRAGE DU PANNEAU D'INSTRUMENTS
4	-	-
5	G70 20BR/TN (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)	DETECTION DE CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT
6	G26 20LB	DETECTION DU CONTACTEUR DE CLE DANS LE CONTACT
7	G76 18TN/YL	DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE
8	E2 20OR	ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS
9	E2 20OR	ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS
10	E2 20OR	ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS
11	-	-
12	E2 20OR	ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS
13	E2 20OR	ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS
14	Z132 20BK/OR	MASSE
15	D25 20YL/VT/WT	BUS PCI
16	L80 20WT/DG	RETOUR DU COMMUTATEUR DES PROJECTEURS
17	D19 20VT/OR	MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE, ACTIVATION DE CLIGNOTEMENT
18	-	-
19	-	-
20	G69 20BK/OR	ENTRAINEUR DU TEMOIN ANTIVOL
21	-	-
22	V14 20RD/VT	COMMANDE DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DE L'ESSUIE-GLACE
23	M20 20BR/OR	DELESTAGE DE LAMPE DE COURTOISIE
24	M2 20YL	ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE
25	Z234 20BK	MASSE
26	-	-

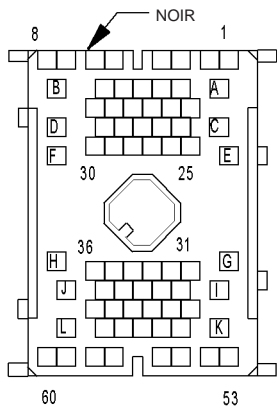
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE C2

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	C103 20DG	SIGNAL DU COMMUTATEUR DE CLIMATISATION
2	V10 20BR	DETECTION DU CONTACTEUR DE POMPE DE LAVE-GLACE
3	V48 20RD/GY	COMMANDE DE BALAYAGE RAPIDE DE L'ESSUIE-GLACE
4	L40 20BR	DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX DE ROUTE
5	V11 20BK/TN	DETECTION DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE
6	P134 20TN/LG	CIRCUIT MULTIPLEXE DU CHAUFFAGE DE SIEGE DU PASSAGER
7	P133 20TN/DG	CIRCUIT MULTIPLEXE DU COMMUTATEUR DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE DU CONDUCTEUR
8	X20 20RD/YL	COMMANDE DE RADIO MULTIPLEXEE
9	G31 20VT/LG	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE EXTERIEURE
10	L109 20WT	SIGNAL DE CAPTEUR ULTRALIGHT
11	V52 20DG/RD	CIRCUIT MULTIPLEXE DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE AVANT
12	C81 20LB/WT	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DESEMBUAGE DE LA LUNETTE ARRIERE
13	-	-
14	-	-
15	L27 20WT/TN	DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX ANTIBROUILLARD
16	C201 20LB/YL	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'EVAPORATEUR
17	G18 20PK/BK	DETECTION DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
18	P132 20OR/BK	MASSE DU CAPTEUR DU COMMUTATEUR DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DE SIEGE
19	X10 20RD/BK	RETOUR DE COMMANDE DE RADIO MULTIPLEXEE
20	G32 20BK/LB	MASSE DU CAPTEUR
21	L110 20BK/YL	RETOUR DU CAPTEUR ULTRALIGHT
22	V9 20WT/BK	RETOUR DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE AVANT

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



C106 (CAG) (DIESEL)

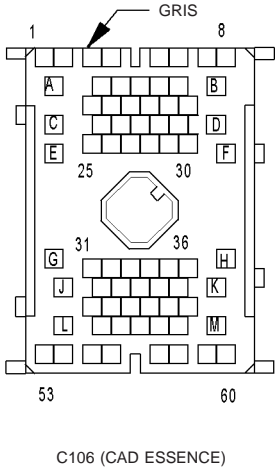
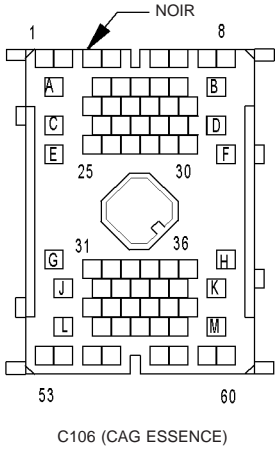
C106 (DIESEL)	
CAV	CIRCUIT
A	-
B	-
C	-
D	-
E	-
F	-
G	-
H	-
J	-
K	-
L	-
M	-
1	F15 20DB/WT
2	-
3	G31 20VT/LG
4	C32 20DB/OR (CAD)
4	G32 20BK/LB (CAG)
5	G18 20PK/BK
6	-
7	-
8	-
9	-
10	Z231 18BK (CAD)
11	G9 18GY/BL (CAD)
11	K4 20BK/LB (CAG)
12	K6 18VT/WT (CAG)
13	-
14	-
15	-
16	K173 18LG
17	-
18	X2 18DG/RD
19	C18 18DB (CAG)
20	Y42 18OR/DB
21	-
22	-
23	-
24	-
25	B7 18WT
26	B6 18WT/DB
27	-
28	-
29	-
30	-
31	-
32	-
33	-
34	-
35	-
36	-
37	-
38	L13 18BR/YL
39	-
40	-
41	-
42	R46 20BR/LB
43	R48 20TN
44	-
45	-
46	-
47	-
48	-
49	-
50	-
51	-
52	-
53	L7 20BK/YL
54	L60 20TN
55	-
56	-
57	L39 20LB
58	-
59	L44 18VT/RD
60	L34 18RD/OR

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHES
DE
CONNECTEURS

exclusifmanuel@gmail.com

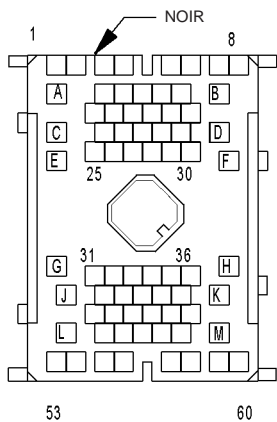
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



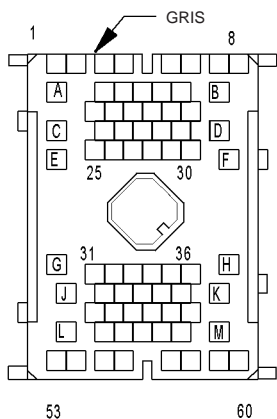
C106 (ESSENCE)	
CAV	CIRCUIT
A	A149 12RD/TN
B	Y180 16LG/RD
C	C1 12DG
D	
E	A10 12RD/DG
F	A1 12RD
G	A145 10WT/RD
H	A146 10OR/WT
J	A147 10RD/GY
K	A148 10PK/WT
L	A2 12PK/BK
M	A20 12RD/DG
1	A141 16DG/WT (CAG)
1	A141 16DG/BK (CAD)
2	F42 18DG/LG (CAD)
2	G18 18PK/BK (CAG)
3	V3 16BR/WT
4	V4 16RD/YL
5	V55 16TN/RD
6	V6 16DB
7	F22 20WT/TN (CAD)
7	F22 20WT/PK (CAG)
8	F12 18DB/WT
9	K52 18PK/BK (CAG)
10	Z231 18BK (CAD)
10	K29 18WT/PK (CAG)
11	K226 18LB/YL (CAG)
11	K512 18RD/YL (CAD)
12	K107 18OR/PK (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)
13	K106 18WT/DG (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)
14	C13 18DB/OR (CAD)
14	T41 18BK/WT (CAG)
15	V35 20LG/RD (CAD)
16	V36 20TN/RD (CAD)
17	G9 18GY/BK (CAD)
18	K25 18VT/LG (CAD)
19	K51 18DB/YL (CAD)
20	K125 18WT/DB (SAUF EXPORTATION)
21	K125 18WT/DB (CAD)
22	K31 18BR (CAD)
23	-
24	-
25	B7 18WT
26	B6 18WT/DB
27	X3 20BK/RD
28	G32 20BK/LB
29	-
30	G31 20VT/LG
31	-
32	-
33	V30 20DB/RD
34	V16 20VT
35	V14 20RD/VT
36	-
37	F45 18YL/RD (MOTEUR 4.7L CAD)
37	F45 20YL/RD (MOTEUR 4.0L CAD)
38	L13 18BR/YL
39	-
40	Z306 20BK/LG
41	Z305 20BK/OR
42	R46 18BR/LB
43	R48 18TN
44	F991 20OR/DB
45	B22 18DG/YL (CAG)
46	-
47	-
48	D25 18VT/YL (SAUF MOTEUR 4.0L CAD)
49	D21 18PK (MOTEUR 4.0L CAG/MOTEUR 4.7L CAD)
49	D21 20PK (MOTEUR 4.7L CAG)
50	D20 20LG (MOTEUR 4.7L CAG)
50	D20 18LG (MOTEUR 4.7L CAD)
51	D32 18LG (CAG)
52	T6 18OR/WT (CAG)
52	T41 18BK/WT (CAD)
53	L7 20BK/YL
54	L60 20TN
55	G18 20PK/BK (CAD)
55	V37 18RD/LG (CAG)
56	L1 18VT/BK
57	L39 20LB
58	K4 20BK/LB (CAD)
58	K4 18BK/LB (CAG)
59	L44 18VT/RD
60	L34 18RD/OR

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



C107 (DIESEL CAG)

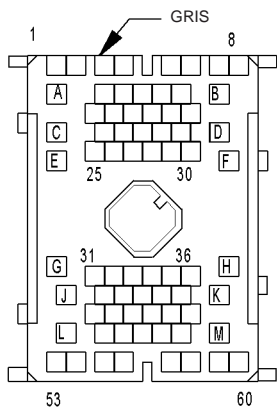


C107 (DIESEL CAD)

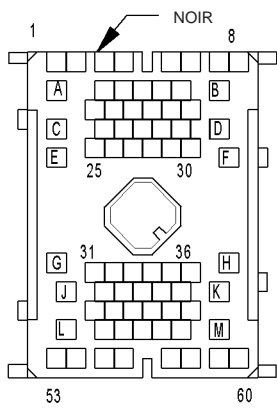
C107 (DIESEL)	
CAV	CIRCUIT
A	-
B	Y180 16LG/RD
C	C1 12DG
D	A149 12RD/TN
E	-
F	A1 12RD
G	A145 10WT/RD
H	A146 10OR/WT
J	A147 10RD/GY
K	A148 10PK/WT
L	A2 12PK/BK
M	-
1	X2 18DG/RD
2	V11 20BK/TN
3	K4 18BK/LB
4	V37 18RD/LG
5	V55 16TN/RD
6	V6 16DB
7	V10 20BR
8	-
9	K226 18DB/WT
10	X3 20BK/RD
11	F15 18DB/WT
12	F45 18YL/RD
13	T41 18BK/WT
14	-
15	G70 20BR/TN
16	G9 18GY/BK (CAD)
17	Z231 18BK (CAD)
18	-
19	-
20	-
21	F991 20OR/DB
22	-
23	X75 18GY/LB
24	Y42 18OR/DB
25	B7 18WT
26	B6 18WT/DB
27	B4 18LG
28	B3 18LG/DB
29	B2 18YL
30	B1 18YL/DB
31	-
32	M1 18PK
33	F20 18DB/PK
34	L50 18WT/TN
35	R47 18DB/LB
36	T2 18TN/BK
37	Z305 20BK/OR
38	Z306 20BK/LG
39	R49 18LB
40	K29 18WT/PK
41	C18 18DB (CAG)
42	-
43	K6 18VT/WT (CAG)
44	-
45	V16 20WT
46	V14 20RD/VT
47	L13 18BR/YL
48	D25 18VT/YL
49	D21 18PK
50	K173 18LG
51	-
52	-
53	L7 18BK/YL
54	L61 20LG
55	L1 18VT/BK
56	V20 18BK/WT
57	L39 20LB
58	F22 18WT/PK
59	L43 18VT
60	L33 18LG/BR

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



C107 (CAD ESSENCE)

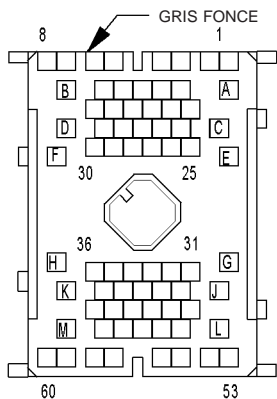


C107 (CAG ESSENCE)

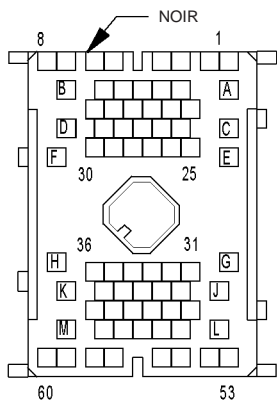
C107 (ESSENCE)	
CAV	CIRCUIT
A	-
B	-
C	-
D	-
E	A10 12RD/DG
F	-
G	-
H	-
J	-
K	-
L	-
M	A20 12RD/DB
1	V37 18RD/LG (CAD)
2	V11 20BK/TN
3	V3 16BR/WT
4	V4 16RD/YL
5	V55 16TN/RD
6	V6 16DB
7	V10 20BR
8	F12 20DB/WT
9	K52 20PK/BK (CAG)
9	K226 18LB/YL (CAD)
10	L13 18BR/YL (EXPORTATION)
11	K512 18RD/YL (CAD)
12	K4 18BK/LB (CAD)
13	-
14	T6 18OR/WT (CAD)
15	G70 20BR/TN (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)
16	G9 18GY/BK (CAD)
17	Z231 18BK (CAD)
18	-
19	D32 18LG/BK (CAD)
20	-
21	-
22	-
23	X75 18GY/LG (EXPORTATION)
24	F42 18DG/LG (CAD)
25	B7 18WT
26	B6 18WT/DB
27	B4 18LG
28	B3 18LG/DB
29	B2 18YL
30	B1 18YL/DB
31	-
32	M1 18PK
33	F20 18DB/PK
34	L50 18WT/TN
35	R47 18DB/LB (CAG)
36	-
37	K51 18DB/YL (CAD)
38	K25 18VT/LG (CAD)
39	R49 18LB (CAG)
39	K31 18BR (CAD)
40	K29 18WT/PK (CAD)
41	K125 18WT/DB (CAD)
42	V32 18OR/DG (CAD)
43	R47 18DB/LB (CAD)
44	V35 18LG/RD (CAD)
45	B22 18DG/YL (CAG)
45	V36 18TN/RD (CAD)
46	C13 18DB/OR (CAD)
47	L13 18BR/YL (CAD)
48	D25 18DG/YL (CAG)
48	D25 18VT/YL (CAD)
49	D21 18PK (CAD)
50	R49 18LB (CAD)
51	-
52	-
53	L7 20BK/YL
54	L61 18YL/LG (CAG)
54	L61 20TN/LG (CAD)
55	-
56	V20 18BK/WT
57	L39 20LB
58	-
59	L43 18VT
60	L33 18RD

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



C200 (CAG)



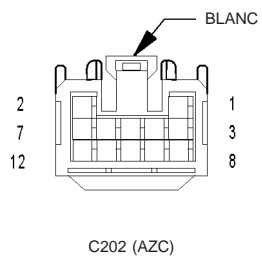
C200 (CAD)

C200

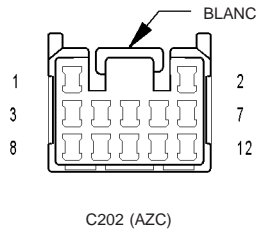
CAV	CIRCUIT
A	-
B	-
C	A1 12RD
D	-
E	-
F	-
G	A2 12PK/BK
H	C1 12DG
J	-
K	-
L	-
M	-
1	X56 18DB/PK (BASE)
1	X84 18OR/GY (SAUF BASE)
2	X86 18OR/RD (SAUF BASE)
2	X54 18VT (BASE)
3	X55 18BR/RD (BASE)
3	X81 18YL/BK (SAUF BASE)
4	X83 18YL/RD (SAUF BASE)
4	X53 18DG/OR (BASE)
5	X53 18DG/OR
6	X55 18BR/RD
7	X54 18VT
8	X56 18DB/PK
9	Y152 20LG/OR (SAUF BASE)
10	D20 20LG (ESSENCE)
11	Y151 20LG/BR (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)
12	Y153 20DB/RD (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)
13	X40 20WT/RD (CD)
14	D25 20YL/VT
15	D25 20YL/VT
16	D32 20LG/BK (ESSENCE)
17	T41 20WT/DG
18	Z4 20WT/BK (CD)
19	Z41 20WT/DG (CD)
20	T6 18OR/BK (ESSENCE)
21	D21 20PK
22	K29 18DG/OR (ESSENCE)
22	B30 18DG/OR (DIESEL)
23	X160 20YL (CD)
24	X112 20RD (CD)
25	-
26	-
27	G70 20BR/TN (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)
28	R47 20DB/LB
29	Z17 20BK (CD)
30	R49 20LB
31	G76 18TN/YL (CAG)
31	G76 20TN/YL (CAD)
32	T2 18TN/BK (DIESEL)
33	-
34	-
35	X51 18WT/DG
36	X57 18DG/WT
37	L7 18BK/YL (EXPORTATION)
38	L13 18BR/YL (EXPORTATION)
39	V10 22BR (CAG)
39	V10 20BR (CAD)
40	X52 18DB/WT
41	X58 18DB/OR
42	-
43	V13 18BR/LG
44	V14 22RD/VT
45	-
46	V20 18BK/WT (CAG)
46	V20 20BK/WT (CAD)
47	V22 18BR/YL
48	R46 20BR/LB
49	X64 18BR/WT
50	Z305 20BK/OR
51	Z306 20BK/LG
52	R48 20TN
53	C32 20DB/OR (CAD)
53	G32 20BK/LB (CAG)
54	G31 20VT/LG
55	Z9 16BK
56	V11 20BK/TN
57	G18 20PK/BK
58	V37 22RD/LG (CAG)
58	V37 20RD/LG (CAD)
59	K4 20BK/LB
60	-

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



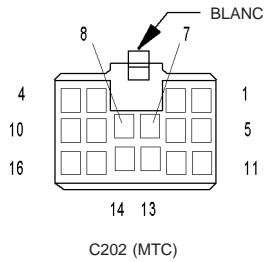
C202 (AZC)	
CAV	CIRCUIT
1	C32 20GY/DB (CAG)
1	C100 20YL/DB (CAD)
2	C32 20GY/DB (CAD)
2	C100 20YL/DB (CAG)
3	C33 20DB/RD (CAG)
3	C96 20WT/DB (CAD)
4	C94 20WT/DG (CAD)
4	C95 20WT/BK (CAG)
5	C94 20WT/DG (CAG)
5	C95 20WT/BK (CAD)
6	C33 20DB/RD (CAD)
6	C96 20WT/DB (CAG)
7	C102 20TN/BK (CAG)
7	C35 20DG/YL (CAD)
8	C102 20TN/BK (CAD)
8	C35 20DG/YL (CAG)
9	C56 20RD/LG
10	-
11	C201 20LB/YL
12	G32 20BK/LB



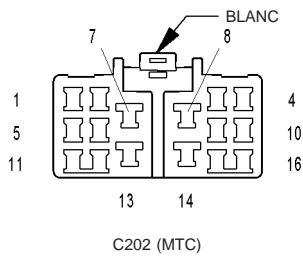
C202 (AZC)	
CAV	CIRCUIT
1	C32 20GY/DB (CAG)
1	C100 20YL/DB (CAD)
2	C32 20GY/DB (CAD)
2	C100 20YL/DB (CAG)
3	C33 20DB/RD (CAG)
3	C96 20WT/DB (CAD)
4	C94 20WT/DG (CAD)
4	C95 20WT/BK (CAG)
5	C94 20WT/DG (CAG)
5	C95 20WT/BK (CAD)
6	C33 20DB/RD (CAD)
6	C96 20WT/DB (CAG)
7	C102 20TN/BK (CAG)
7	C35 20DG/YL (CAD)
8	C102 20TN/BK (CAD)
8	C35 20DG/YL (CAG)
9	C56 20RD/LG
10	-
11	C201 20LB/YL
12	G32 20BK/LB

BRANCHEMENTS
DE
CONNECTEURS

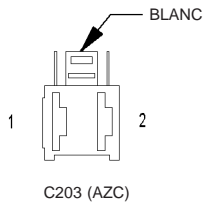
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



C202 (MTC)	
CAV	CIRCUIT
1	-
2	C101 20LB/YL
3	G32 20BK/LB
4	-
5	C67 20RD/LB
6	-
7	-
8	-
9	-
10	C6 14LB
11	Z132 20BK/OR
12	F22 20WT/PK
13	C7 12BK/TN
14	C1 12DG
15	C4 16TN
16	C5 16LG



C202 (MTC)	
CAV	CIRCUIT
1	-
2	C201 20LB/YL
3	G32 20BK/LB
4	-
5	C67 20RD/LB
6	-
7	-
8	-
9	-
10	C6 14LB
11	Z132 20BK/OR
12	F22 20WT/PK
13	C7 12BK/TN
14	C1 12DG
15	C4 16TN
16	C5 16LG



C203 (AZC)	
CAV	CIRCUIT
1	Z118 12BK
2	C1 12DG

exclusifmanuel@gmail.com

DEVIDOIR DE CABLE C2		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R63 20TN/LB	LIGNE 2 D'AMORCE 2 COTE CONDUCTEUR
2	R61 20OR/LB	LIGNE 1 D'AMORCE 2 COTE CONDUCTEUR
3	R43 20BK/LB	LIGNE 1 D'AMORCE 1 COTE CONDUCTEUR
4	R45 20DG/LB	LIGNE 2 D'AMORCE 1 COTE CONDUCTEUR

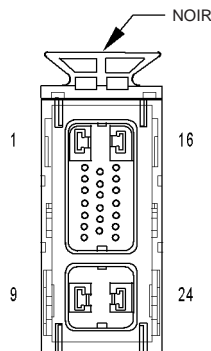
DEVIDOIR DE CABLE C3

DEVIDOIR DE CABLE C4

CHANGEUR DE DISQUES COMPACTS (RADIO HAUT DE GAMME)

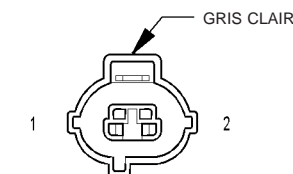
BRANCHEMENTS
DE CONECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



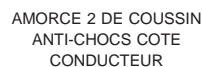
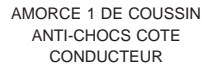
CONTROLEUR ABS

CONTROLEUR ABS		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z101 12BK/OR	MASSE
2	B1 18YL/DB	SIGNAL DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE ARRIERE DROITE
3	B2 18YL	ALIMENTATION 12 V DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE ARRIERE DROITE
4	-	-
5	D25 18VT/YL	BUS PCI
6	B6 18WT/DB	SIGNAL DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE AVANT DROITE
7	B7 18WT	ALIMENTATION 12 V DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE AVANT DROITE
8	-	-
9	A20 12RD/DB	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
10	F20 18DB/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
11	D52 18LG/WT (DIESEL)	BUS(+) CAN C
12	-	-
13	B22 18DG/YL	SIGNAL DE VITESSE DU VEHICULE
14	D51 18DG/WT (DIESEL)	BUS(-) CAN C
15	-	-
16	Z102 12BK/OR	MASSE
17	G9 18GY/BK	DETECTION DU CONTACTEUR DU TEMOIN ROUGE DES FREINS
18	L50 18WT/TN	SORTIE DU CONTACTEUR DES FEUX STOP
19	B3 18LG/DB	SIGNAL DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE ARRIERE GAUCHE
20	B4 18LG	ALIMENTATION 12 V DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE ARRIERE GAUCHE
21	Z231 18BK	MASSE
22	B8 18RD/DB	SIGNAL DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE AVANT GAUCHE
23	B9 18RD	ALIMENTATION 12 V DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE AVANT GAUCHE
24	A10 12RD/DG	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE



CAPTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

CAPTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	G18 18PK/BK (CAG ESSENCE)	DETECTION DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
1	G18 20PK/BK (SAUF CAG ESSENCE)	DETECTION DU CONTACTEUR DE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
2	Z307 20BK	MASSE

BRANCHMENTS
DE
CONNECTEURS

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	-
2	D25 20YL/VT	BUS PCI
3	-	-
4	Z305 20BK/OR	MASSE
5	Z306 20BK/LG	MASSE
6	D32 20LG/DG	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - RECEPTION
7	D21 20PK	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - TRANSMISSION
8	-	-
9	D19 20VT/OR	MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE, ACTIVATION DE CLIGNOTEMENT
10	-	-
11	-	-
12	-	-
13	-	-
14	D20 20LG	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - RECEPTION
15	-	-
16	F33 20PK/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R43 20BK	LIGNE 1 D'AMORCE 1 COTE CONDUCTEUR
2	R45 20BK	LIGNE 2 D'AMORCE 1 COTE CONDUCTEUR

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R63 20TN/LB	LIGNE 2 D'AMORCE 2 COTE CONDUCTEUR
2	R61 20OR/LB	LIGNE 1 D'AMORCE 2 COTE CONDUCTEUR

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

MOTEUR/ACTUATEUR DU
VOLET DE MELANGE D'AIR
COTE CONDUCTEUR (CAG)
(AZC)

MOTEUR/ACTUATEUR DU VOLET DE MELANGE D'AIR COTE CONDUCTEUR (CAG) (AZC)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
A	C95 20WT/BK	ENTRAINEUR (B) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE CONDUCTEUR
B	C33 20DB/RD	ENTRAINEUR (A) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE CONDUCTEUR

MOTEUR/ACTUATEUR DU
VOLET DE MELANGE D'AIR
COTE CONDUCTEUR (CAD)
(AZC)

MOTEUR/ACTUATEUR DU VOLET DE MELANGE D'AIR COTE CONDUCTEUR (CAD) (AZC)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
B	C95 20WT/BK	ENTRAINEUR (B) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE CONDUCTEUR
A	C33 20DB/RD	ENTRAINEUR (A) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE CONDUCTEUR

AMORCE DE COUSSIN ANTI-
CHOCs DE RIDEAU DU
CONDUCTEUR

AMORCE DE COUSSIN ANTI-CHOCs DE RIDEAU DU CONDUCTEUR

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R73 20LB/BR	LIGNE 2 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOCs DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR
2	R75 20LB/OR	LIGNE 1 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOCs DE RIDEAU COTE CONDUCTEUR

CONTACTEUR DU BARILLET
DE SERRURE COTE
CONDUCTEUR

CONTACTEUR DU BARILLET DE SERRURE COTE CONDUCTEUR

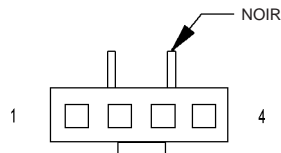
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	G73 20LG/OR	DETECTION DU CONTACTEUR DU BARILLET DE SERRURE COTE CONDUCTEUR
2	Z28 12BK (CAG)	MASSE
2	Z243 12BK (CAD)	MASSE

BRANCHEMENTS
DE
CONNECTEURS

717

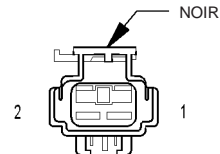
Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



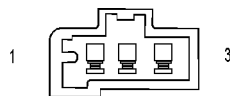
MODULE DE PORTE DU
CONDUCTEUR C3

MODULE DE PORTE DU CONDUCTEUR C3		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	BK	RETOUR DE COMMUTATEUR A MEMOIRE
2	BR	CIRCUIT MULTIPLEXE DE COMMUTATEUR A MEMOIRE
3	OR	ENTRAINEUR DE TEMOIN DE MEMORISATION
4	GY	ENTRAINEUR D'ECLAIRAGE DE COMMUTATEUR



MOTEUR DU LEVE-GLACE
MOTORISE AVANT DU
CONDUCTEUR

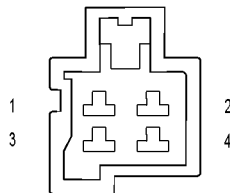
MOTEUR DU LEVE-GLACE MOTORISE AVANT DU CONDUCTEUR		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q21 16WT	ENTRAINEUR DE LA VITRE DU CONDUCTEUR (VERS LE BAS)
2	Q11 16LB	ENTRAINEUR DE LA VITRE DU CONDUCTEUR (VERS LE HAUT)



DOSSIER DU SIEGE CHAUF-
FANT DU CONDUCTEUR
(SIEGE CHAUFFANT / HAUT
DE GAMME I/III)

DOSSIER DU SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR (SIEGE CHAUFFANT / HAUT DE GAMME I/III)

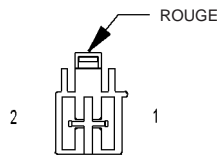
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P88 16BK/BR	ENTRAINEUR DE SIEGE CHAUFFANT
2	Z6 16BK/YL	MASSE
3	-	-



COUSSIN DU SIEGE CHAUF-
FANT DU CONDUCTEUR
(HAUT DE GAMME I/III)

COUSSIN DU SIEGE CHAUFFANT DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME I/III)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P131 16BK/OR	ENTRAINEUR B(+) DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DU SIEGE DU CONDUCTEUR
2	P88 16BK/BR	ENTRAINEUR DE SIEGE CHAUFFANT
3	P135 20LB/BK	ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU CONDUCTEUR
4	P29 20BR/WT	ALIMENTATION 5 V DU CAPTEUR DU SIEGE

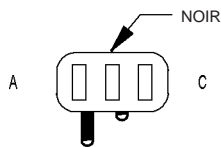
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

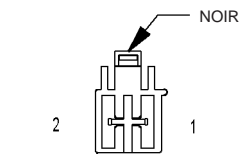
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P19 16YL/LG (SAUF HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT VERS LE HAUT DE L'AVANT DU SIEGE DU CONDUCTEUR
1	P119 16YL/RD (HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE HAUT
2	P21 16RD/LG (SAUF HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT VERS LE BAS DE L'AVANT DU SIEGE DU CONDUCTEUR
2	P121 16RD/GY (HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE BAS



CAPTEUR DU MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)

CAPTEUR DU MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'AVANT DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)

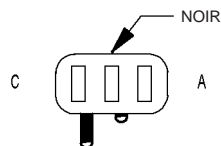
CAV	CIRCUIT	FONCTION
A	P28 20BR/RD	MASSE DE CAPTEUR DE POSITION DU SIEGE
B	P26 20BR	SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF DE LEVAGE AVANT
C	P29 20BR/WT	ALIMENTATION 5 V DU CAPTEUR DE SIEGE



MOTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

MOTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P117 16RD/BR (HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE VERS L'ARRIERE
1	P17 16RD/YL (SAUF HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS L'ARRIERE
2	P115 16GY/LG (HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE VERS L'AVANT
2	P15 16YL/LB (SAUF HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS L'AVANT



CAPTEUR DU MOTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)

CAPTEUR DU MOTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
A	P29 20BR/WT	ALIMENTATION 5 V DU CAPTEUR DE SIEGE
B	P25 20VT/RD	SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE DU SIEGE
C	P28 20BR/RD	MASSE DE CAPTEUR DE POSITION DU SIEGE

exclusifmanuel@gmail.com

exclusifmanuel@gmail.com

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P111 16YL/DB (HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT VERS LE HAUT DE L'ARRIERE DU SIEGE
1	P11 16YL/WT (SAUF HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS LE HAUT
2	P113 16RD/BK (HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE VERS LE BAS
2	P13 16RD/WT (SAUF HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS LE BAS

CAPTEUR DU MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)

CAPTEUR DU MOTEUR DU DISPOSITIF DE LEVAGE DE L'ARRIERE DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
A	P28 20BR/RD	MASSE DE CAPTEUR DE POSITION DU SIEGE
B	P27 20LB/RD	SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF DE LEVAGE ARRIERE
C	P29 20BR/WT	ALIMENTATION 5 V DU CAPTEUR DE SIEGE

MOTEUR D'INCLINAISON DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

MOTEUR D'INCLINAISON DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR

CAV	CIRCUIT	FONCTION
A	P141 16GY/WT (HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR D'INCLINAISON DU SIEGE VERS LE BAS
A	P41 16GY/WT (SAUF HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR D'INCLINAISON DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS LE BAS
B	P143 16GY/LB (HAUT DE GAMME II/III)	ENTRAINEUR D'INCLINAISON DU SIEGE VERS LE HAUT
B	P43 16GY/LB (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	ENTRAINEUR D'INCLINAISON DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS LE HAUT

CAPTEUR DU MOTEUR D'INCLINAISON DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)

CAPTEUR DU MOTEUR D'INCLINAISON DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (HAUT DE GAMME II/III)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
A	P29 20BR/WT	ALIMENTATION 5 V DU CAPTEUR DE SIEGE
B	P47 20LB	SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF D'INCLINAISON
C	P28 20BR/RD	MASSE DE CAPTEUR DE POSITION DU SIEGE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

722

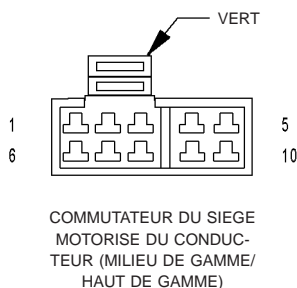
Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

exclusifmanuel@gmail.com

exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

COMMUTATEUR DU SIEGE MOTORISE DU CONDUCTEUR (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME)



CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z238 16BK (CAD)	MASSE
1	Z243 16BK (CAG)	MASSE
2	P43 16GY/LB (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	ENTRAINEUR D'INCLINAISON DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS LE HAUT
2	P43 20GY/LB (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR D'INCLINAISON VERS LE HAUT
3	P17 16RD/YL (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS L'ARRIERE
3	P17 20RD/YL (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU CONTACTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS L'ARRIERE
4	P41 16GY/WT (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	ENTRAINEUR D'INCLINAISON DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS LE BAS
4	P41 20GY/WT (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR D'INCLINAISON VERS LE BAS
5	F35 16RD (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
5	P9 20RD/LB (HAUT DE GAMME II/III)	ALIMENTATION B (+) DU COMMUTATEUR DU SIEGE DU CONDUCTEUR
6	P15 20YL/LB (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU CONTACTEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS L'AVANT
6	P15 16YL/LB (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS L'AVANT
7	P19 20YL/LG (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE HAUT
7	P19 16YL/LG (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE HAUT
7	P21 20RD/LG (CAD HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE BAS
8	P13 20RD/WT (CAD HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE VERS LE BAS
8	P11 20YL/WT (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE VERS LE HAUT
8	P11 16YL/WT (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS LE HAUT
9	P13 20RD/WT (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE VERS LE BAS
9	P13 16RD/WT (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE DU CONDUCTEUR VERS LE BAS
9	P11 20YL/WT (CAD HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE VERS LE HAUT
10	P21 16RD/LG (MILIEU DE GAMME/HAUT DE GAMME I)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE BAS
10	P21 20RD/LG (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE BAS
10	P19 20YL/LG (CAD HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE HAUT

exclusifmanuel@gmail.com

exclusifmanuel@gmail.com

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

MOTEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE MOTORISE DU COTE CONDUCTEUR

MOTEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE MOTORISE DU COTE CONDUCTEUR		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q124 16DG/WT	ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE (VERS LE BAS)
2	Q114 16GY/WT	ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE (VERS LE HAUT)

COMMUTATEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE MOTORISE DU COTE CONDUCTEUR

COMMUTATEUR DE LEVE-GLACE ARRIERE MOTORISE DU COTE CONDUCTEUR		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q14 16GY	ENTRAINEUR DE VITRE ARRIERE COTE CONDUCTEUR (VERS LE HAUT)
2	Q114 16GY/WT	ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE (VERS LE HAUT)
3	E21 200R/RD	ECLAIRAGE DU COMMUTATEUR DE PORTE ARRIERE COTE CONDUCTEUR
4	Q24 16DG	ENTRAINEUR DE VITRE ARRIERE COTE CONDUCTEUR (VERS LE BAS)
5	Q124 16DG/WT	ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE (VERS LE BAS)
6	Z1 16BK	MASSE

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR

CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R57 20DG	DETECTION DU CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR
2	R59 20LB	MASSE DU CONTACTEUR DE CEINTURE DE SECURITE DU CONDUCTEUR

CAPTEUR D'IMPACT LATERAL COTE CONDUCTEUR

CAPTEUR D'IMPACT LATERAL COTE CONDUCTEUR		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	-
2	-	-
3	R133 20LB/DG	MASSE DU CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR
4	R131 20LG/YL	SIGNAL DU CAPTEUR D'IMPACT COTE CONDUCTEUR

exclusifmanuel@gmail.com

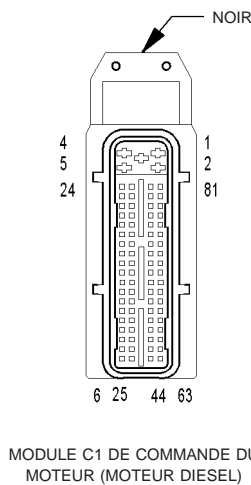
exclusifmanuel@gmail.com

724

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

MODULE C1 DE COMMANDE DU MOTEUR (MOTEUR DIESEL)

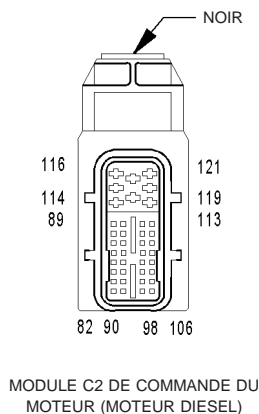


MODULE C1 DE COMMANDE DU MOTEUR (MOTEUR DIESEL)

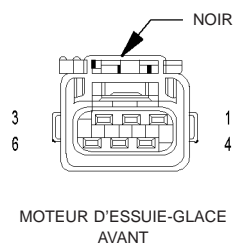
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z108 14BK/DG	MASSE
2	Z108 14BK/DG	MASSE
3	K20 14DB	COMMANDE D'INDUCTEUR D'ALTERNATEUR
4	F142 14RD/DG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE
5	F142 14RD/DG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE
6	D52 18DG/WT	BUS(+) CAN C
7	D25 20VT/YL	BUS PCI
8	K944 20 BR/DG	MASSE DU CAPTEUR DE POSITION DE L'ARBRE A CAMES
9	K44 20YL/GY	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DE L'ARBRE A CAMES
10	-	-
11	Y53 20BK/YL	SIGNAL DU CAPTEUR DE PRESSION D'APPOINT
12	K155 20YL/WT	SIGNAL DE CAPTEUR DE DEBIT D'AIR MASSIQUE
13	Y40 20DG/VT	SIGNAL DU CAPTEUR DE PRESSION DE CARBURANT
14	K22 20RD/DB	SIGNAL 2 DU CAPTEUR DE POSITION DE LA PEDALE DE L'ACCELERATEUR
15	K81 20DB/DG	SIGNAL 1 DU CAPTEUR DE POSITION DE LA PEDALE DE L'ACCELERATEUR
16	Y100 20BR/GY	MASSE DU CAPTEUR DE PRESSION DE CARBURANT
17	-	-
18	-	-
19	F300 20RD/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
20	Z11 20BK/WT	DETECTION NEGATIVE DE BATTERIE
21	K4 18BK/LB	MASSE DU CAPTEUR
22	F991 20RD/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
23	K6 18VT/WT	TENSION B DE REFERENCE DU CAPTEUR
24	K3 20BK	SIGNAL 1 DU CAPTEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN
25	D51 18WT	BUS(-) CAN C
26	-	-
27	-	-
28	-	-
29	K77 20BR/WT	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DE LA BOITE DE TRANSFERT
30	G60 20BR/DB	SIGNAL DU CAPTEUR DE PRESSION DE L'HUILE MOTEUR
31	-	-
32	K25 20VT/DG	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LA BATTERIE
33	-	-
34	K255 20WT/DG	MASSE 1 DU CAPTEUR DE POSITION DE LA PEDALE DE L'ACCELERATEUR
35	Y43 20WT/VT	ALIMENTATION 5 V DU CAPTEUR 1 DE POSITION DE LA PEDALE DE L'ACCELERATEUR
36	C18 20DB	SIGNAL DE PRESSION DE CLIMATISATION
37	-	-
38	V37 20RD/DG	SIGNAL DU COMMUTATEUR DE REGULATION AUTOMATIQUE DE VITESSE
39	K226 20DB/WT	SIGNAL DU CAPTEUR DE NIVEAU DE CARBURANT
40	K2 20DG/RD	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
41	K21 20DG/WT	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'AIR ADMIS
42	Y101 20BK	ECRAN DU CAPTEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN
43	K924 20YL	SIGNAL 2 DU CAPTEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN
44	-	-
45	-	-
46	-	-
47	L50 20WT/DB	SIGNAL DU CONTACTEUR DU FREIN PRIMAIRE
48	K29 20WT/PK	SIGNAL DU CONTACTEUR DU FREIN SECONDAIRE
49	-	-
50	F855 18BR/YL	TENSION A DE REFERENCE DU CAPTEUR
51	-	-
52	-	-
53	-	-
54	Z189 20BR	MASSE DU CAPTEUR DE DEBIT D'AIR MASSIQUE
55	B22 20DG/YL	SIGNAL DU CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE
56	K225 18BK	MASSE 2 DU CAPTEUR DE POSITION DE LA PEDALE DE L'ACCELERATEUR
57	-	-
58	K4 20BK/LB	MASSE DU CAPTEUR D'EAU DANS LE CARBURANT
59	K900 18GY	SIGNAL DE L'ACTUATEUR DE TURBULENCE DU CANAL D'ADMISSION
60	K7 20RD/WT	ALIMENTATION 5 V DU CAPTEUR DE PRESSION DE CARBURANT
61	K51 20DB/YL	COMMANDE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE
62	-	-
63	-	-
64	-	-
65	-	-
66	-	-
67	K173 20GY	COMMANDE DU SOLENOIDE DU VENTILATEUR DU RADIATEUR HYDRAULIQUE
68	-	-
69	C13 20DB/RD	COMMANDE DU RELAIS D'EMBRAYAGE DU COMPRESSEUR DE CLIMATISATION
70	-	-
71	-	-
72	K236 20GY/PK	COMMANDE DU RELAIS N° 2 DE LA BOUGIE DE PRECHAUFFAGE
73	-	-
74	T752 20DG/RD	COMMANDE DU RELAIS DU DEMARREUR
75	K132 20BR/BK	COMMANDE DU RELAIS DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DE L'HABITACLE/VISQUEUX
76	Y42 20RD/BL	COMMANDE DU SOLENOIDE DE DECHARGE
77	K152 20WT	COMMANDE DU RELAIS N° 1 DE LA BOUGIE DE PRECHAUFFAGE
78	-	-
79	-	-
80	K46 20DB/BK	COMMANDE DU SOLENOIDE DE PRESSION DE CARBURANT
81	K46 20DB/BK	COMMANDE DU SOLENOIDE DE PRESSION DE CARBURANT

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

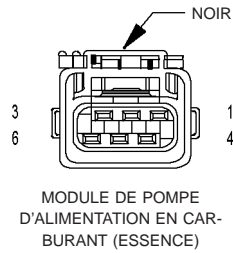


MODULE C2 DE COMMANDE DU MOTEUR (MOTEUR DIESEL)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
100	-	-
101	-	-
102	-	-
103	-	-
104	-	-
105	-	-
106	-	-
107	-	-
108	-	-
109	-	-
110	-	-
111	-	-
112	T41 20BK/WT	DETECTION DU CONTACTEUR DE SECURITE DU DEMARRAGE (T41)
113	-	-
114	-	-
115	K14 14BK/YL	COMMANDE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT N° 4
116	K63 14BK	ENTRAINEUR D'INJECTEUR COMMUN
117	-	-
118	K11 14BK/DB	COMMANDE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT N° 1
119	K38 14BK/DG	COMMANDE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT N° 5
120	K12 14BK/VT	COMMANDE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT N° 2
121	K13 14BK/RD	COMMANDE DE L'INJECTEUR DE CARBURANT N° 3
82	D21 20PK	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - TRANSMISSION
83	-	-
84	-	-
85	-	-
86	-	-
87	-	-
88	-	-
89	K35 20GY/YL	COMMANDE DU SOLENOIDE RGE
90	-	-
91	-	-
92	-	-
93	-	-
94	G123 20DG/WT	SIGNAL DU CAPTEUR D'EAU DANS LE CARBURANT
95	-	-
96	-	-
97	-	-
98	-	-
99	-	-

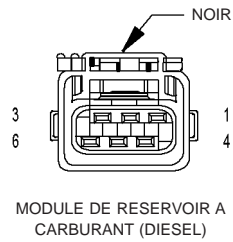


CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	V6 16DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
2	V55 16TN/RD	DETECTION DU CONTACTEUR DE POSITION D'ARRET D'ESSUIE-GLACE
3	-	-
4	Z141 16BK	MASSE
5	V3 16BR/WT	SORTIE LENTE DU RELAIS LENT/RAPIDE D'ESSUIE-GLACE
6	V4 16RD/YL	SORTIE RAPIDE DU RELAIS LENT/RAPIDE D'ESSUIE-GLACE

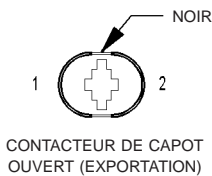
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



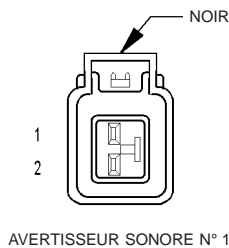
MODULE DE POMPE D'ALIMENTATION EN CARBURANT (ESSENCE)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	A141 16DG/BK	SORTIE DU RELAIS DE LA POMPE D'ALIMENTATION EN CARBURANT
2	-	-
3	K226 20LB/YL	SIGNAL DU CAPTEUR DE NIVEAU DE CARBURANT
4	K4 20BK/LB	MASSE DU CAPTEUR
5	-	-
6	Z150 16BK	MASSE



MODULE DE RESERVOIR A CARBURANT (DIESEL)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	-
2	-	-
3	K226 20LB/YL	SIGNAL DU CAPTEUR DE NIVEAU DE CARBURANT
4	K4 20BK/LB	MASSE DU CAPTEUR
5	-	-
6	-	-

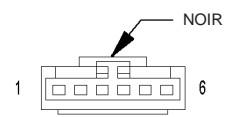


CONTACTEUR DE CAPOT OUVERT (EXPORTATION)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	G70 20BR/TN	DETECTION DE CONTACTEUR DE CAPOT ENTROUVERT
2	Z161 20BK (ESSENCE)	MASSE
2	Z141 20BK (DIESEL)	MASSE



AVERTISSEUR SONORE N° 1		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z307 18BK	MASSE
2	X2 18DG/RD	SORTIE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)

MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)

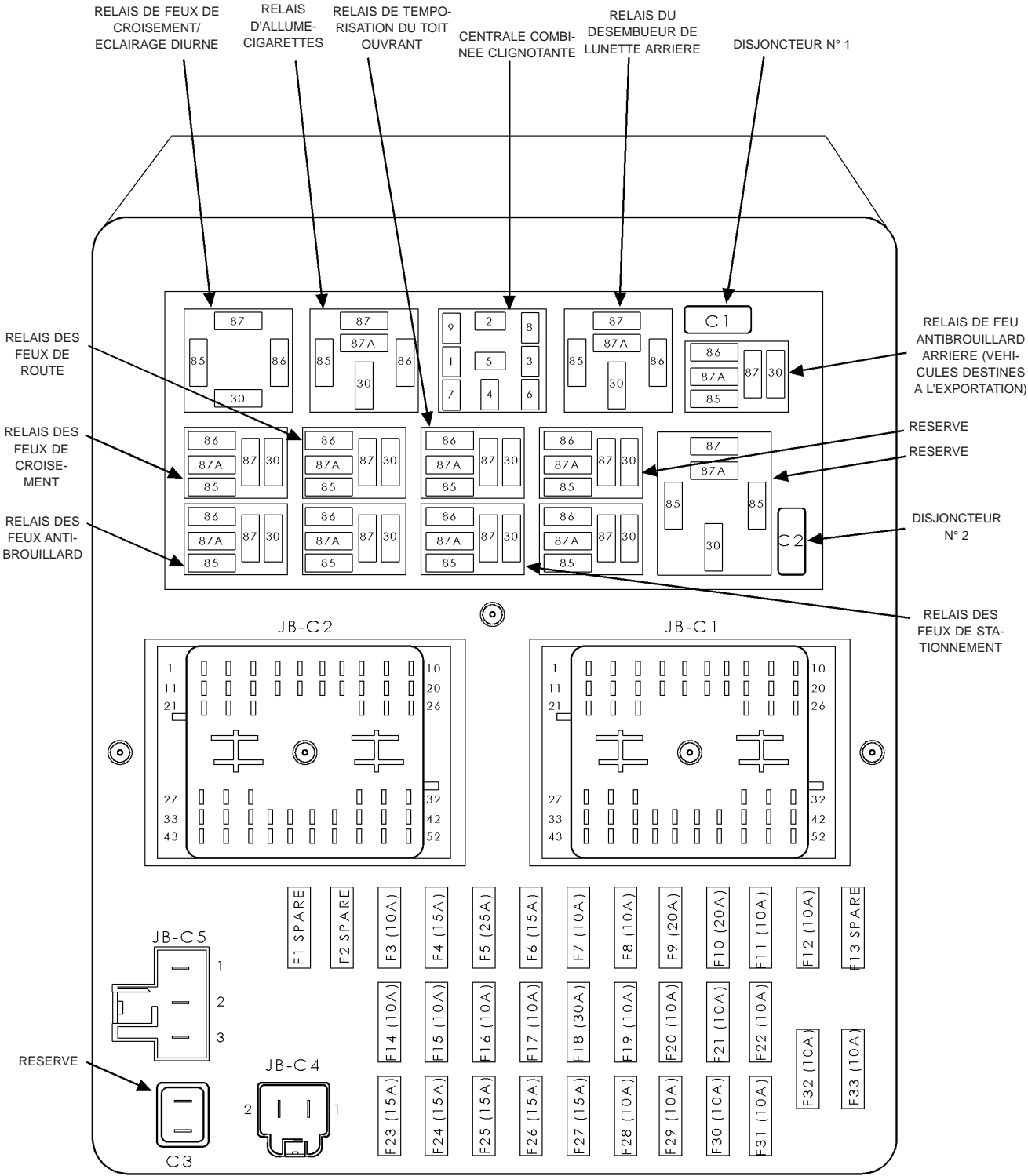
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z155 20BK	MASSE
2	-	-
3	X75 20GY/LG	COMMANDE DU SIGNAL DE SIRENE
4	-	-
5	D25 20YL/VT	BUS PCI
6	F70 20PK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BOITE DE JONCTION AVANT

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

FUSIBLES (BOITE DE JONCTION)

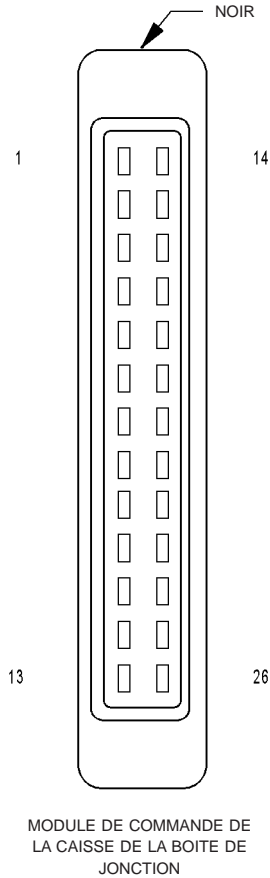
FUSIBLE N°	AMP.	CIRCUIT PROTEGE PAR FUSIBLE	FONCTION
1	-	-	-
2	-	-	-
3	10 A	L33 18RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE
4	15 A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
5	25 A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
6	15 A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
7	10A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
8	15 A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
9	20 A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
10	20A	F72 16RD/YL (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
11	10 A	C15 20BK/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DU DESEMBUEUR DE LUNETTE ARRIERE
12	10 A	F991 200R/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
13	-	-	-
14	10 A	L43 18VT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU FEU DE CROISEMENT GAUCHE
15	10 A	L44 18VT/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU FEU DE CROISEMENT DROIT
16	10 A	L34 18RD/OR	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE
17	10 A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
18	30 A	F9 20RD/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
19	10 A	F20 18DB/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
20	10 A	INTERNE	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
21	10 A	INTERNE	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
22	10 A	INTERNE	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
23	15 A	F32 20PK/DB	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
24	15A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
25	15A	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
26	15 A	F30 18RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS D'ALLUMAGE-CIGARETTES
27	15 A	INTERNE (EXPORTATION)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
28	10A	INTERNE	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
29	10 A	INTERNE	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
30	10 A	X12 20WT/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
31	10 A	F45 20YL/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION DEMARRAGE)
32	10 A	F14 18LG/YL	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
33	10 A	F23 18DB/YL	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES

CAV	CIRCUIT	FONCTION
30	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
85	INTERNE	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
86	INTERNE	COMMANDE DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES
87	Q30 16TN	SORTIE DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES
87 A	-	-

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



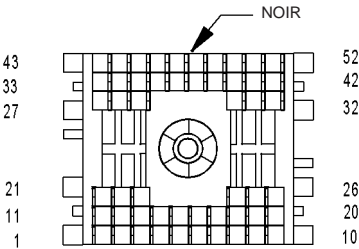
MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE DE LA BOITE DE JONCTION		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	L308	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
2	L26	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD
3	Q29	COMMANDE DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES
4	L307	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE CROISEMENT
5	G5	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
6	X3	COMMANDE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE
7	V16	COMMANDE DU RELAIS LENT/RAPIDE DES ESSUIE-GLACE
8	G80	DETECTION DE CONTACTEUR DE LUNETTE DE HAYON ENTROUVERTE
9	L11	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE
10	L91	DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX DE DETRESSE
11	C80	COMMANDE DU RELAIS DU DESEMBUEUR DE LUNETTE ARRIERE
12	Z2	MASSE
13	L96 (EXPORTATION)	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE
14	L7	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
15	Z1	MASSE
16	M2	ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE
17	-	-
18	-	-
19	M20	DELESTAGE DE LAMPE DE COURTOISIE
20	V55	DETECTION DU CONTACTEUR DE POSITION D'ARRET D'ESSUIE-GLACE
21	G78	DETECTION DU CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT
22	-	-
23	G77	DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE
24	G73	DESACTIVATION DE LA LAMPE DE COURTOISIE DU HAYON
25	V23	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
26	M1	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

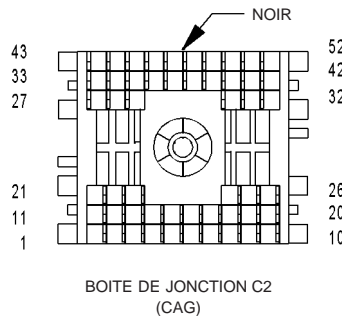
BOITE DE JONCTION C1

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q30 16TN	SORTIE DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES
2	L63 18DG/RD	FEU DE DIRECTION GAUCHE
3	-	-
4	-	-
5	L95 18DG/YL (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	G73 20LG/OR	DESACTIVATION DE LA LAMPE DE COURTOISIE DU HAYON
10	G77 20TN/OR	DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE
11	L7 18BK/YL	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
12	-	-
13	-	-
14	-	-
15	F35 16RD (CAG)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
15	F35 16RD/LB (CAD)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
16	M2 20YL/DG (CAG)	ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE
16	M2 18YL (CAD)	ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE
17	-	-
18	-	-
19	-	-
20	-	-
21	-	-
22	F22 20WT/PK (CAD)	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
23	-	-
24	G80 20VT/YL	DETECTION DU CONTACTEUR DE LUNETTE DE HAYON ENTROUVERTE
25	G78 20TN/BK	DETECTION DU CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT
26	M20 20YL/BK (CAG)	DELESTAGE DE LAMPE DE COURTOISIE
26	M20 18YL/BK (CAD)	DELESTAGE DE LAMPE DE COURTOISIE
27	-	-
28	-	-
29	-	-
30	G5 20DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
31	-	-
32	M1 18PK/RD (CAD)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
33	-	-
34	-	-
35	F9 14RD/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
36	F70 18PK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
37	-	-
38	-	-
39	-	-
40	-	-
41	Y202 14RD/TN	SORTIE DU RELAIS D'ALLUME-CIGARETTES
42	-	-
43	-	-
44	-	-
45	-	-
46	-	-
47	-	-
48	-	-
49	-	-
50	C15 12BK/WT	SORTIE DU RELAIS DU DESEMBUEUR DE LUNETTE ARRIERE
51	-	-
52	-	-



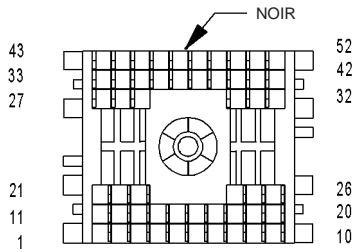
BOITE DE JONCTION C1

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



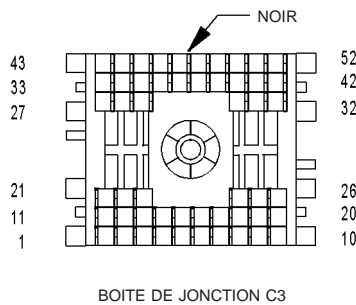
BOITE DE JONCTION C2 (CAG)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X3 22GY/OR	COMMANDE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE
2	-	-
3	L39 20LB	SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD
4	-	-
5	L61 20TN/LG	FEU DE DIRECTION GAUCHE
6	-	-
7	-	-
8	V6 16DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
9	V6 16DB (ESSENCE)	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
10	L62 18BR/RD	FEU DE DIRECTION DROIT
11	F991 20OR/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
12	L39 20LB	SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD
13	-	-
14	-	-
15	V16 22VT	COMMANDE DU RELAIS LENT/RAPIDE DES ESSUIE-GLACE
16	-	-
17	-	-
18	-	-
19	-	-
20	L7 20BK/YL	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
21	L7 20BK/YL	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
22	-	-
23	-	-
24	F37 16RD/LB (SAUF BAS DE GAMME)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
25	F22 20WT/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
26	L60 20TN	FEU DE DIRECTION DROIT
27	F45 20YL/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION DEMARRAGE)
28	V55 16TN/RD	DETECTION DU CONTACTEUR DE POSITION D'ARRET D'ESSUIE-GLACE
29	-	-
30	-	-
31	F72 16RD/YL	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
32	M1 20PK/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
33	V55 16TN/RD (ESSENCE)	DETECTION DU CONTACTEUR DE POSITION D'ARRET D'ESSUIE-GLACE
34	-	-
35	-	-
36	A146 12OR/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
37	-	-
38	L34 18RD/OR	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU FEU DE ROUTE DROIT
39	L43 18VT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU FEU DE CROISEMENT GAUCHE
40	-	-
41	-	-
42	F20 18DB/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
43	F12 20DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
44	-	-
45	A146 12OR/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
46	-	-
47	F32 20PK/DB	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
48	-	-
49	L44 18VT/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU FEU DE CROISEMENT DROIT
50	L33 18RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU FEU DE ROUTE GAUCHE
51	-	-
52	F60 14RD/WT (SAUF BAS DE GAMME)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

BRANCHMENTS
DE
CONNECTEURSBOITE DE JONCTION C2
(CAD)

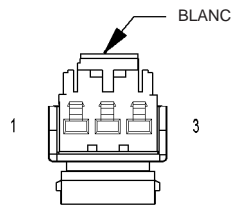
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X3 22BK/RD	COMMANDE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE
2	-	-
3	L39 20LB	SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD
4	-	-
5	L61 20TN/LG	FEU DE DIRECTION GAUCHE
6	-	-
7	-	-
8	V6 16DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
9	V6 16DB (ESSENCE)	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
10	L62 20BR/RD	FEU DE DIRECTION DROIT
11	F991 20OR/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
12	L39 20LB	SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD
13	-	-
14	-	-
15	V16 22VT	COMMANDE DU RELAIS LENT/RAPIDE DES ESSUIE-GLACE
16	-	-
17	-	-
18	-	-
19	-	-
20	L7 20BK/YL	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
21	L7 18BK/YL	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
22	-	-
23	-	-
24	F37 16RD/LB	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
25	F22 18WT/TN	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
26	L60 20TN	FEU DE DIRECTION DROIT
27	F45 20YL/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION DEMARRAGE)
28	V55 16TN/RD	DETECTION DU CONTACTEUR DE POSITION D'ARRET D'ESSUIE-GLACE
29	-	-
30	-	-
31	-	-
32	M1 20PK/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
33	V55 16TN/RD (ESSENCE)	DETECTION DU CONTACTEUR DE POSITION D'ARRET D'ESSUIE-GLACE
34	-	-
35	-	-
36	A146 12OR/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
37	-	-
38	L34 18RD/OR	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DE L'ENTRAINEUR DU FEU DE ROUTE DROIT
39	L43 18VT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DE L'ENTRAINEUR DU FEU DE CROISEMENT GAUCHE
40	-	-
41	-	-
42	F20 18DB/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
43	F12 20DB/WT (ESSENCE)	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
44	-	-
45	A146 12OR/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
46	-	-
47	F32 20PK/DB	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
48	-	-
49	L44 18VT/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU FEU DE CROISEMENT DROIT
50	L33 18RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU FEU DE ROUTE GAUCHE
51	-	-
52	F60 16RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



BOITE DE JONCTION C3		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	F22 20WT/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
2	-	-
3	L60 20TN	FEU DE DIRECTION DROIT
4	L302 20LB/YL	DETECTION DU COMMUTATEUR DE FEU DE DIRECTION DROIT
5	L61 20TN/LG	FEU DE DIRECTION GAUCHE
6	L91 20DB/PK	DETECTION DU COMMUTATEUR DES FEUX DE DETRESSE
7	-	-
8	L305 20LB/WT	DETECTION DU COMMUTATEUR DE FEU DE DIRECTION GAUCHE
9	-	-
10	L309 20PK/LG	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE ROUTE
11	F23 18DB/YL	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
12	F22 20WT/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
13	-	-
14	F85 16VT/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
15	C79 20BK/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DU DESEMBUEUR DE LUNETTE ARRIERE
16	-	-
17	-	-
18	-	-
19	-	-
20	-	-
21	-	-
22	-	-
23	-	-
24	A31 12RD/BK	SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
25	F60 16RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
26	-	-
27	A41 12YL	SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (DEMARRAGE)
28	F14 20LG/YL	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
29	A22 12BK/OR	SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
30	F991 180R/DB (DIESEL)	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
31	Z234 20BK	MASSE
32	F33 20PK/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
33	X12 20WT/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
34	M1 20PK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
35	M1 20PK (AZC)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
36	A21 12DB	SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-DEMARRAGE)
37	-	-
38	F70 20PK/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
39	X3 20GY/OR	COMMANDE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE
40	F30 16RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS D'ALLUMAGE CIGARETTES
41	F33 20PK/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
42	-	-
43	V23 20BR/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
44	M1 20PK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
45	Z132 20BK/OR	MASSE
46	-	-
47	-	-
48	F70 20PK/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
49	-	-
50	G5 20DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
51	G5 20DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
52	F12 20DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)

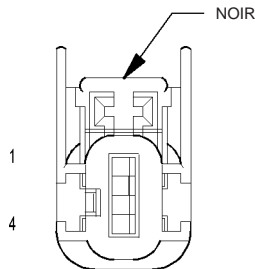
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



HAUT-PARLEUR DE LA
PORTE AVANT GAUCHE

HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE

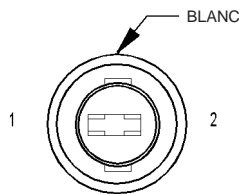
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X85 18LG/DG (CAG HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE (-)
1	X85 18LB/BK (CAD HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE (-)
1	X55 18LG/DG (BASE)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE (-)
2	-	-
3	X87 18LG/RD (CAG HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE (+)
3	X87 18LB/RD (CAD HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE (+)
3	X53 18LG/RD (BASE)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE (+)



CAPTEUR D'IMPACT AVANT
GAUCHE

CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE

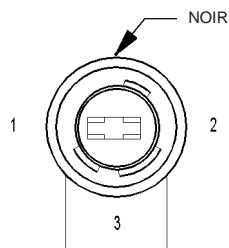
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	-
2	-	-
3	R47 18DB/LB	MASSE DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE
4	R49 18LB	SIGNAL DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT GAUCHE



FEU DE STATIONNEMENT
AVANT GAUCHE

FEU DE STATIONNEMENT AVANT GAUCHE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z141 18BK	MASSE
2	L7 20BK/PK	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT

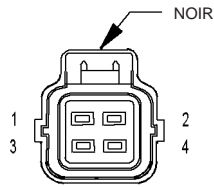


FEU DE
STATIONNEMENT/DE DIREC-
TION AVANT GAUCHE (SAUF
VEHICULES DESTINES A
L'EXPORTATION)

FEU DE STATIONNEMENT/DE DIRECTION AVANT GAUCHE (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	L7 20BK/PK	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
2	Z141 18BK	MASSE
3	L61 20TN/LG	FEU DE DIRECTION GAUCHE

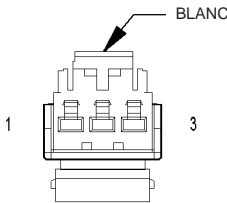
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



MOTEUR DE SERRURE/
CONTACTEUR DE PORTE
ENTROUVERTE DE LA
PORTE ARRIERE GAUCHE

MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DE PORTE ARRIERE GAUCHE

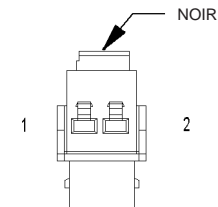
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	G77 18TN/YL	DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE GAUCHE ENTROUVERTE
2	Z243 18BK (CAG)	MASSE
2	Z151 18BK (CAD)	
3	P36 18PK/VT	ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE
4	P35 18OR/VT	ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE



HAUT-PARLEUR DE LA
PORTE ARRIERE GAUCHE

HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE

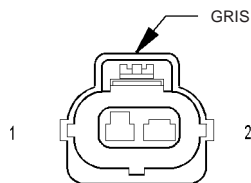
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X91 18WT/VT (HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE (+)
1	X51 18WT/VT (BASE)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE (+)
2	-	-
3	X93 18TN/DG (HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE (-)
3	X57 18TN/DG (BASE)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE (-)



COMMUTATEUR DE RADIO A
DISTANCE GAUCHE

COMMUTATEUR DE RADIO A DISTANCE GAUCHE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X10 20RD/BK	RETOUR DE COMMANDE DE RADIO MULTIPLEXEE
2	X20 20RD/YL	COMMANDE DE RADIO MULTIPLEXEE



CONTACTEUR DE LUNETTE DE
HAYON ENTROUVERTE

CONTACTEUR DE LUNETTE DE HAYON ENTROUVERTE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z309 18BK	MASSE
2	G80 20VT/YL	DETECTION DU CONTACTEUR DE LUNETTE DE HAYON ENTROUVERTE

exclusifmanuel@gmail.com

exclusifmanuel@gmail.com

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

CONTACTEUR DU BOUTON
POUSOIR DE LA LUNETTE
DU HAYON

CONTACTEUR DU BOUTON POUSOIR DE LA LUNETTE DU HAYON

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P101 180R/PK	SORTIE DU CONTACTEUR DE LA LUNETTE DU HAYON
2	F70 18PK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

SOLENOIDE DE DEVER-
ROUILLAGE DE LA LUNETTE
DU HAYON

SOLENOIDE DE DEVERROUILLAGE DE LA LUNETTE DU HAYON

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z1 18BK	MASSE
2	P100 180R/BR	SORTIE DU CONTACTEUR DE FIN DE COURSE DE LA LUNETTE DU HAYON

MOTEUR DE SERRURE
MOTORISEE DU HAYON

MOTEUR DE SERRURE MOTORISEE DU HAYON

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P35 180R/VT	ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE
2	P36 18PK/VT	ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE
3	P101 180R/PK	SORTIE DU CONTACTEUR DE LA LUNETTE DU HAYON
4	P100 180R/BR	SORTIE DU CONTACTEUR DE FIN DE COURSE DE LA LUNETTE DU HAYON

COMMANDE MANUELLE DE
TEMPERATURE C1 (MTC)

COMMANDE MANUELLE DE TEMPERATURE C1 (MTC)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	C103 20DG	SIGNAL DU COMMUTATEUR DE CLIMATISATION
2	Z123 20BK/OR	MASSE
3	C67 20RD/LB	COMMANDE DE POSITION DU VOLET DE MELANGE D'AIR
4	C79 20BK/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DU DESEMBUEUR DE LUNETTE ARRIERE
5	C81 20LB/WT	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DESEMBUAGE DE LA LUNETTE ARRIERE
6	F22 20WT/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE)
7	E2 200R	ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS
8	C4 16TN	ENTRAINEUR DU MOTEUR DE SOUFFLERIE (DOUX)
9	C5 16LG	ENTRAINEUR M1 DU MOTEUR DE SOUFFLERIE
10	C6 14LB	ENTRAINEUR M2 DU MOTEUR DE SOUFFLERIE
11	-	-

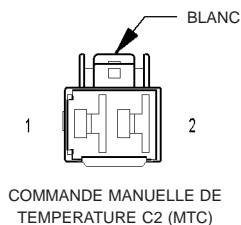
BRANCHEMENTS
DE
CONNECTEURS

exclusifmanuel@gmail.com

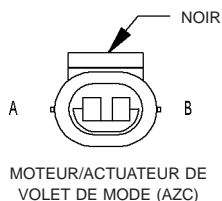
exclusifmanuel@gmail.com

742

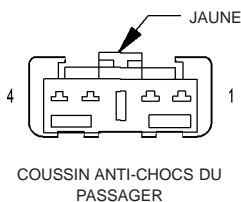
Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com



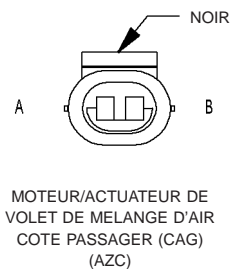
COMMANDE MANUELLE DE TEMPERATURE C2 (MTC)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z118 12BK	MASSE
2	C7 12BK/TN	ENTRAINEUR DE MOTEUR DE SOUFFLERIE (PUISSANT)



MOTEUR/ACTUATEUR DE VOLET DE MODE (AZC)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
A	C102 20TN/BK (CAG)	ENTRAINEUR (B) DE VOLET DE MODE
B	C35 20DG/YL (CAG)	ENTRAINEUR (A) DE VOLET DE MODE
A	C35 20DG/YL (CAD)	ENTRAINEUR (A) DE VOLET DE MODE
B	C102 20TN/BK (CAD)	ENTRAINEUR (B) DE VOLET DE MODE



COUSSIN ANTI-CHOC DU PASSAGER		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R42 20BK/YL	LIGNE 1 D'AMORCE 1 COTE PASSAGER
2	R44 20DG/YL	LIGNE 2 D'AMORCE 1 COTE PASSAGER
3	R64 20TN/YL	LIGNE 1 D'AMORCE 2 COTE PASSAGER
4	R62 20OR/YL	LIGNE 2 D'AMORCE 2 COTE PASSAGER



MOTEUR/ACTUATEUR DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE PASSAGER (CAG) (AZC)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
B	C94 20WT/DG	ENTRAINEUR (A) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE PASSAGER
A	C96 20WT/DB	ENTRAINEUR (B) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE PASSAGER

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

MOTEUR/ACTUATEUR DE
VOLET DE MELANGE D'AIR
COTE PASSAGER (CAD)
(AZC)

MOTEUR/ACTUATEUR DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE PASSAGER (CAD) (AZC)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
B	C96 20WT/DB	ENTRAINEUR (B) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE PASSAGER
A	C94 20WT/DG	ENTRAINEUR (A) DE VOLET DE MELANGE D'AIR COTE PASSAGER

AMORCE DU COUSSIN ANTI-
CHOC DE RIDEAU DU PASSAGER

AMORCE DU COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU DU PASSAGER

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	R72 20LB/WT	LIGNE 2 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU COTE PASSAGER
2	R74 20LB/YL	LIGNE 1 D'AMORCE 1 DE COUSSIN ANTI-CHOC DE RIDEAU COTE PASSAGER

MOTEUR DE SERRURE/
CONTACTEUR DE PORTE
ENTROUVERTE DU PASSAGER

MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DU PASSAGER

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	G74 18TN/RD	DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROU- VERTE
2	Z28 12BK (CAG)	MASSE
2	Z243 12BK (CAD)	MASSE
3	P36 18PK/VT	ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE
4	P35 18OR/VT	ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE

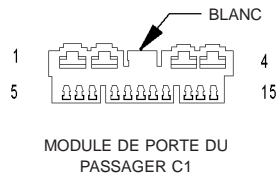
744

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

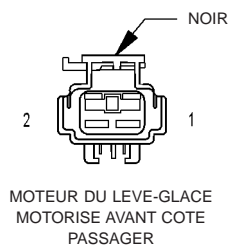
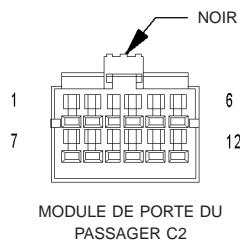
MODULE DE PORTE DU PASSAGER C1

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	A146 12OR/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
2	Q24 16DG	ENTRAINEUR DE VITRE ARRIERE COTE PASSAGER (VERS LE BAS)
3	Q14 16GY	ENTRAINEUR DE VITRE ARRIERE COTE PASSAGER (VERS LE HAUT)
4	Z243 12BK (CAD)	MASSE
4	Z28 12BK (CAG)	MASSE
5	P35 18OR/VT	ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE
6	-	-
7	P36 18PK/VT	ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE
8	-	-
9	D25 20YL/VT	BUS PCI
10	-	-
11	G74 18TN/RD	DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE PASSAGER ENTROU-VERTE
12	E20 20OR/DB	ECLAIRAGE DU COMMUTATEUR DE PORTE ARRIERE COTE PASSAGER
13	Q12 16BR	ENTRAINEUR DU LEVE-GLACE DU PASSAGER (VERS LE HAUT)
14	-	-
15	Q22 16VT	ENTRAINEUR DU LEVE-GLACE DU PASSAGER (VERS LE BAS)



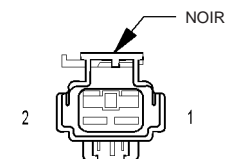
MODULE DE PORTE DU PASSAGER C2

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P95 20OR	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DE RETROVISEUR
2	C118 20BK/WT	MASSE DU CHAUFFAGE DU RETROVISEUR
3	P64 20VT	SIGNAL DE POSITION VERTICALE DE RETROVISEUR
4	P69 20GY	MASSE DE CAPTEUR DE RETROVISEUR
5	P65 20DG	SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE DE RETROVISEUR
6	C117 20BK	ALIMENTATION 12 V DU CHAUFFAGE DU RETROVISEUR
7	P91 20WT	ENTRAINEUR COMMUN DE RETROVISEUR
8	P93 20RD	ENTRAINEUR DE DEPLACEMENT VERTICAL DE RETROVISEUR
9	M21 20PK/DG	ENTRAINEUR DE LAMPE DE COURTOISIE
10	P110 20YL (EXPORTATION)	RETOUR DE RETROVISEUR RABATTABLE
11	P99 20DB (EXPORTATION)	ALIMENTATION DE RETROVISEUR RABATTABLE
12	L121 20BK/RD	MASSE DE LAMPE DE COURTOISIE



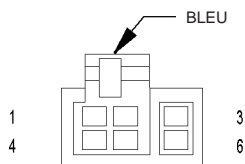
MOTEUR DU LEVE-GLACE MOTORISE AVANT COTE PASSAGER

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q22 16VT	ENTRAINEUR DU LEVE-GLACE DU PASSAGER (VERS LE BAS)
2	Q12 16BR	ENTRAINEUR DU LEVE-GLACE DU PASSAGER (VERS LE HAUT)



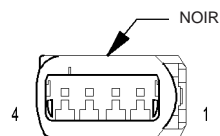
MOTEUR DU LEVE-GLACE
MOTORISE ARRIERE COTE
PASSAGER

MOTEUR DU LEVE-GLACE MOTORISE ARRIERE COTE PASSAGER		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q124 16DG/WT	ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE (VERS LE BAS)
2	Q114 16GY/WT	ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE (VERS LE HAUT)



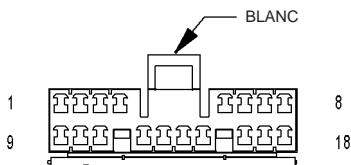
COMMUTEUR DU LEVE-GLACE
MOTORISE ARRIERE
COTE PASSAGER

COMMUTEUR DU LEVE-GLACE MOTORISE ARRIERE COTE PASSAGER		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q14 16GY	ENTRAINEUR DE VITRE ARRIERE COTE PASSAGER (VERS LE HAUT)
2	Q114 16GY/WT	ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE (VERS LE HAUT)
3	E21 200R/RD	ECLAIRAGE DU COMMUTEUR DE PORTE ARRIERE COTE PASSAGER
4	Q24 16DG	ENTRAINEUR DE VITRE ARRIERE COTE PASSAGER (VERS LE BAS)
5	Q124 16DG/WT	ENTRAINEUR DE LEVE-GLACE (VERS LE BAS)
6	Z28 16BK (CAG)	MASSE
6	Z243 16BK (CAD)	MASSE



CAPTEUR D'IMPACT COTE
PASSAGER

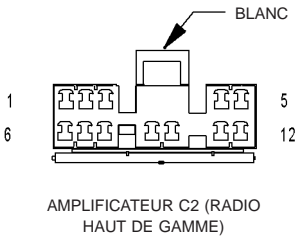
CAPTEUR D'IMPACT COTE PASSAGER		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	-
2	-	-
3	R134 20LB/BR	MASSE DU CAPTEUR D'IMPACT LATERAL COTE PASSAGER
4	R132 20LG/VT	SIGNAL DU CAPTEUR D'IMPACT LATERAL COTE PASSAGER



AMPLIFICATEUR C1 (RADIO
HAUT DE GAMME)

AMPLIFICATEUR C1 (RADIO HAUT DE GAMME)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	D25 18YL/VT	BUS PCI
2	F60 16RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
3	Z9 16BK	MASSE
4	-	-
5	X58 18DB/OR	HAUT-PARLEUR ARRIERE DROIT (-)
6	X57 18DG/WT	HAUT-PARLEUR ARRIERE GAUCHE (-)
7	X56 18DB/PK	HAUT-PARLEUR AVANT DROIT (-)
8	X55 18BR/RD	HAUT-PARLEUR AVANT GAUCHE (-)
9	-	-
10	F60 16RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
11	Z9 16BK	MASSE
12	-	-
13	X64 18BR/WT	PERMET LE SIGNAL VERS L'AMPLIFICATEUR
14	-	-
15	X52 18DB/WT	HAUT-PARLEUR ARRIERE DROIT (+)
16	X51 18WT/DG	HAUT-PARLEUR ARRIERE GAUCHE (+)
17	X54 18VT	HAUT-PARLEUR AVANT DROIT (+)
18	X53 18DG/OR	HAUT-PARLEUR AVANT GAUCHE (+)

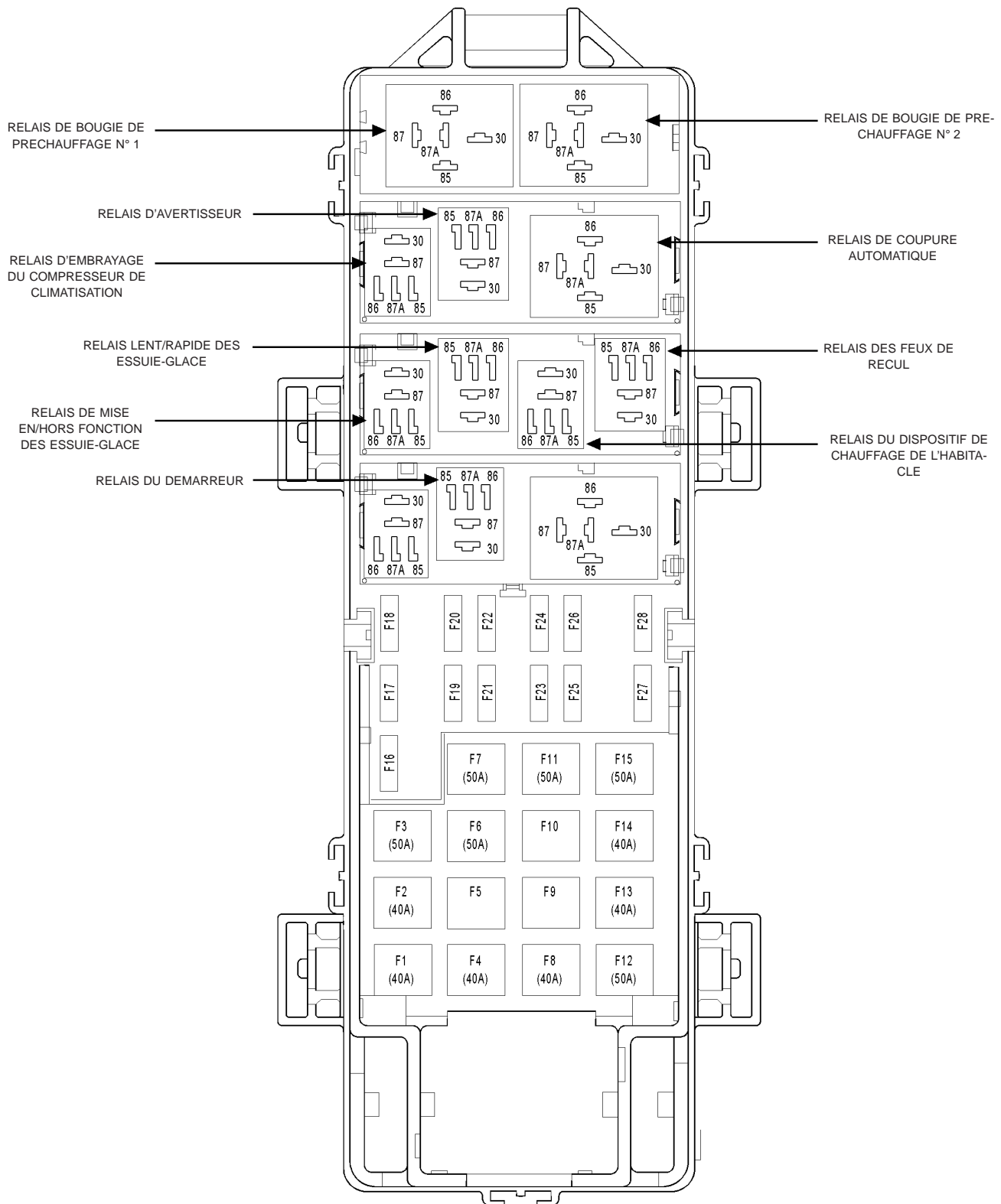
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



AMPLIFICATEUR C2 (RADIO HAUT DE GAMME)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X90 18WT/VT	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE (+)
2	X92 18TN/DG	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE (-)
3	X85 18LG/DG	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE (-)
4	X83 18YL/RD	HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE GAUCHE (+)
5	X84 18OR/GY	HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE DROIT (-)
6	X93 18DG/WT	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE (+)
7	X91 18WT/DG	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE GAUCHE (-)
8	X87 18LG/RD	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT GAUCHE (+)
9	X80 18LB/BK	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE (-)
10	X82 18LB/RD	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE (+)
11	X81 18YL/BK	HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE GAUCHE (-)
12	X86 18OR/RD	HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE DROIT (+)

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

CENTRE DE DISTRIBUTION ELECTRIQUE (DIESEL)



BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

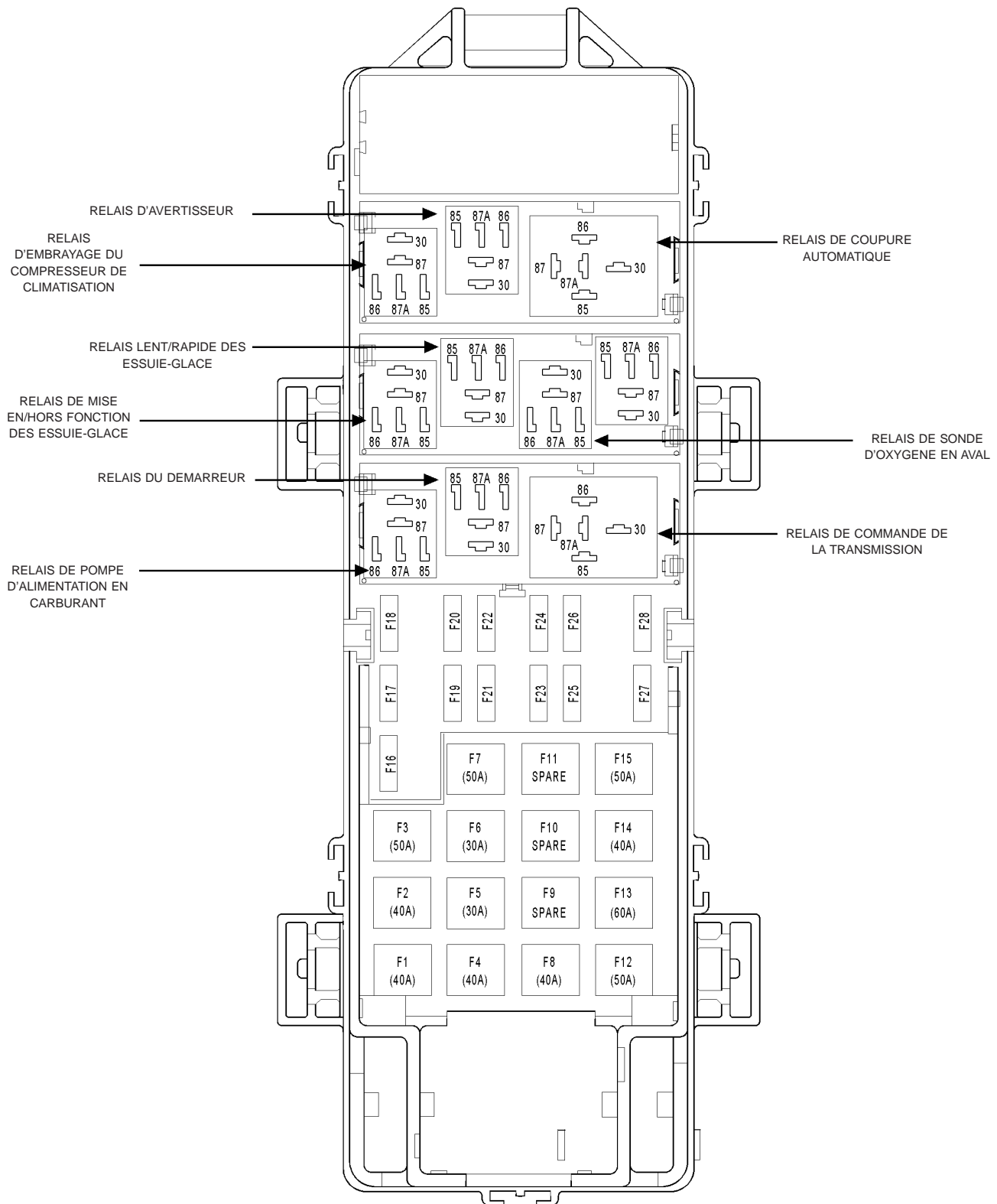
FUSIBLES (DIESEL)

FUSIBLE N°	AMP.	CIRCUIT PROTEGE PAR FUSIBLE	FONCTION
1	40A	C1 12DG	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
2	40A	A149 12RD/TN	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
3	50A	A145 10WT/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
4	40A	A10 12RD/DG	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
5	-	-	-
6	50A	A105 10DB/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
7	50A	A147 10RD/GY	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
8	40A	A1 12RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
9	-	-	-
10	-	-	-
11	50A	A110 10VT/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
12	50A	A146 10OR/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
13	40A	A14 14RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
14	40A	A2 12PK/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
15	50A	A148 10PK/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
16	20A	F15 18 DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE
16	20A	F15 18DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE
17	-	-	-
18	15A	F62 18RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
18	15A	F62 18RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
19	-	-	-
20	-	-	-
21	15A	A17 14RD/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
22	10A	F300 18RD/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
23	15A	A80 18RD/LG	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
24	-	-	-
25	20A	A20 12RD/DB	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
26	20A	F142 14OR/DG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE
27	20A	A148 16LG/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
28	-	-	-

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

CENTRE DE DISTRIBUTION ELECTRIQUE (ESSENCE)



BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

FUSIBLES (ESSENCE)

FUSI- BLE N°	AMP.	CIRCUIT PROTEGE PAR FUSIBLE	FONCTION
1	40 A	C1 12DG	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
2	40 A	A149 12RD/TN	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
3	50 A	A145 10WT/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
4	40 A	A10 12RD/DG	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
5	30 A	A30 14RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
5	30 A	A30 14RD/WT (MOTEUR 4.7L)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
6	30 A	A14 14RD/DG	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
7	50 A	A147 10RD/GY	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
8	40 A	A1 12RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
9	-	-	-
10	40	A16 12GY (MOTEUR 4.0L)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
11	-	-	-
12	50 A	A146 100R/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
13	-	-	-
14	40 A	A2 12PK/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
15	50 A	A148 10PK/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
16	15 A	F142 180R/DG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AU- TOMATIQUE
16	15 A	F142 180R/DG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AU- TOMATIQUE
17	-	-	-
18	15 A	F62 18RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
18	15 A	F62 18RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
19	10 A	A7 14RD/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
20	-	-	-
21	15 A	A17 18RD/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
22	-	-	-
23	-	-	-
24	20 A	A62 16VT/LB (CAG)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
24	20 A	A62 16VT/WT (CAD)	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
25	20 A	A20 12RD/DB	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
26	15 A	F42 18DG/LG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AU- TOMATIQUE
26	15A	F42 18DG/LG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AU- TOMATIQUE
27	20 A	A148 16LG/RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
28	15 A	T15 18YL/BR (MOTEUR 4.0L))	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COMMANDE DE TRANSMISSION

RELAIS D'AVERTISSEUR

CAV	CIRCUIT	FONCTION
30	F62 18RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
85	X3 20BK/RD	COMMANDE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE
86	F62 18RD	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
87	X2 18DG/RD (ESSENCE)	SORTIE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE
87 A	-	-
87	X2 18DG/RD	SORTIE DU RELAIS D'AVERTISSEUR SONORE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

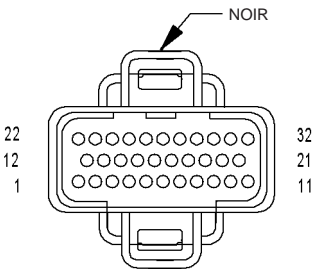
RELAIS LENT/RAPIDE DES ESSUIE-GLACE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
30	V60 16TN/RD (DIESEL)	SORTIE DE RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE
30	V60 16YL/DG (ESSENCE)	SORTIE DE RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE
85	V16 20VT	COMMANDE DU RELAIS LENT/RAPIDE DES ESSUIE-GLACE
86	V6 16DB (DIESEL)	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
86	V6 16DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
87 A	V3 16BR/WT	SORTIE LENTE DU RELAIS LENT/RAPIDE DES ESSUIE-GLACE
87	V4 16RD/YL	SORTIE RAPIDE DU RELAIS LENT/RAPIDE DES ESSUIE-GLACE

RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
30	V60 16TN/RD (DIESEL)	SORTIE DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE
30	V60 16YL/DG (ESSENCE)	SORTIE DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE
85	V14 20RD/VT	COMMANDE DU RELAIS DE MISE EN/HORS FONCTION DES ESSUIE-GLACE
86	V6 16DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
86	V6 16DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
87	V6 16DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
87 A	V55 16TN/RD	DETECTION DU CONTACTEUR DE POSITION D'ARRET D'ESSUIE-GLACE
87	V6 16DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
87 A	V55 16TN/RD (DIESEL)	DETECTION DU CONTACTEUR DE POSITION D'ARRET D'ESSUIE-GLACE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

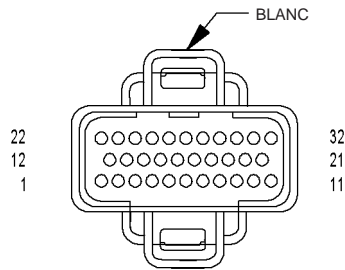


MODULE DE COMMANDE
DU GROUPE MOTOPRO-
PULSEUR C1 (ESSENCE)

MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR C1 (ESSENCE)

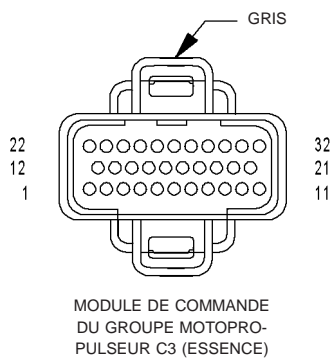
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	K93 14TN/OR	ENTRAINEUR N° 3 DE BOBINE
2	F991 18OR/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLU- MAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
3	K94 14TN/LG (MOTEUR 4.7L)	ENTRAINEUR N° 4 DE BOBINE
4	K4 18BK/LB	MASSE DU CAPTEUR
5	K96 14TN/LB (MOTEUR 4.7L)	ENTRAINEUR N° 6 DE BOBINE
6	T41 18BK/WT	DETECTION DU CONTACTEUR DE SECURITE DE DEMARRAGE (T41)
7	K91 14TN/RD	ENTRAINEUR N° 1 DE BOBINE
8	K24 18GY/BK	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN
9	K98 14LB/RD (MOTEUR 4.7L)	ENTRAINEUR N° 8 DE BOBINE
10	K60 18YL/BK	ENTRAINEUR N° 2 DE COMMANDE D'AIR DE RALENTI
11	K40 18BR/WT	ENTRAINEUR N° 3 DE COMMANDE D'AIR DE RALENTI
12	-	-
13	-	-
14	K77 18LG/BK (SAUF JA- PON)	ENTREE DU CAPTEUR DE POSITION DE LA BOITE DE TRANSFERT
15	K21 18BK/RD	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE L'AIR ADMIS
16	K2 18TN/BK	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU LIQUIDE DE REFROI- DISSEMENT
17	K7 18OR	ALIMENTATION 5 V
18	K44 18TN/YL	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DE L'ARBRE A CAMES
19	K39 18GY/BK	ENTRAINEUR N° 1 DE COMMANDE D'AIR DE RALENTI
20	K59 18VT/BK	ENTRAINEUR N° 4 DE COMMANDE D'AIR DE RALENTI
21	K95 14TN/DG (MOTEUR 4.7L)	ENTRAINEUR N° 5 DE BOBINE
22	A7 14RD/BK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
23	K22 18OR/RD	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DU PAPILLON
24	K41 18BK/DG	SIGNAL DE SONDE D'OXYGENE 1/1
25	K141 18TN/WT	SIGNAL DE SONDE D'OXYGENE 1/2
26	K241 18LG/RD (SAUF VE- HICULES DESTINES A L'EXPORTATION EQUIPEES D'UN MOTEUR 4.0L)	SIGNAL DE SONDE D'OXYGENE 2/1
27	K1 18DG/RD	SIGNAL DU CAPTEUR MAP
28	-	-
29	K341 18PK/WT (MOTEURS 4.7L/4.0L JAPON)	SIGNAL DE SONDE D'OXYGENE 2/2
29	K341 18TN/WT (MOTEUR 4.0L SAUF JA- PON)	SIGNAL DE SONDE D'OXYGENE 2/2
30	-	-
31	Z82 14BK/WT	MASSE
32	Z81 14BK/TN	MASSE

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



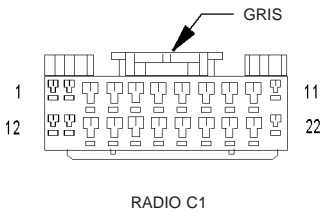
MODULE DE COMMANDE
DU GROUPE MOTOPRO-
PULSEUR C2 (ESSENCE)

MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR C2 (ESSENCE)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	T54 18VT (MOTEUR 4.0L)	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LA TRANSMISSION
2	K26 18VT (MOTEUR 4.7L)	ENTRAINEUR D'INJECTEUR DE CARBURANT N° 7
3	-	-
4	K11 18WT/DB	ENTRAINEUR D'INJECTEUR DE CARBURANT N° 1
5	K13 18YL/WT	ENTRAINEUR D'INJECTEUR DE CARBURANT N° 3
6	K38 18GY	ENTRAINEUR D'INJECTEUR DE CARBURANT N° 5
7	K97 14BR (MOTEUR 4.7L)	ENTRAINEUR N° 7 DE BOBINE
8	K88 18PK (MOTEUR 4.0L)	COMMANDE DU SOLENOIDE DE PRESSION DU REGULATEUR
9	K92 14TN/PK	ENTRAINEUR N° 2 DE BOBINE
10	K20 18DG	ENTRAINEUR D'INDUCTEUR D'ALTERNATEUR
11	T20 18LB (MOTEUR 4.0L)	COMMANDE DU SOLENOIDE D'EMBRAYAGE DU CONVERTISSEUR DE COUPLE
12	K58 18BR/DB	ENTRAINEUR D'INJECTEUR DE CARBURANT N° 6
13	K28 18GY/LB (MOTEUR 4.7L)	ENTRAINEUR D'INJECTEUR DE CARBURANT N° 8
14	-	-
15	K12 18TN	ENTRAINEUR D'INJECTEUR DE CARBURANT N° 2
16	K14 18LB/BR	ENTRAINEUR D'INJECTEUR DE CARBURANT N° 4
17	K173 18LG	COMMANDE DU RELAIS DU VENTILATEUR DU RADIATEUR
18	-	-
19	C18 18DB	SIGNAL DE PRESSION DE CLIMATISATION
20	-	-
21	T60 18BR (MOTEUR 4.0L)	COMMANDE DU SOLENOIDE DE SELECTION DE VITESSE 3-4
22	-	-
23	G60 18GY/YL	SIGNAL DU CONTACTEUR DE PRESSION D'HUILE MOTEUR
24	-	-
25	T13 18DB/BK (MOTEUR 4.0L)	MASSE DU CAPTEUR DE REGIME
26	-	-
27	B22 18DG/YL	SIGNAL DE VITESSE DU VEHICULE
28	T14 18LG/WT (MOTEUR 4.0L)	SIGNAL DU CAPTEUR DE REGIME DE SORTIE
29	T25 18LG/RD (MOTEUR 4.0L)	SIGNAL DU CAPTEUR DE PRESSION DU REGULATEUR
30	K30 18PK/YL (MOTEUR 4.0L)	COMMANDE DU RELAIS DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION
31	K6 18VT/BK	ALIMENTATION 5 V
32	-	-

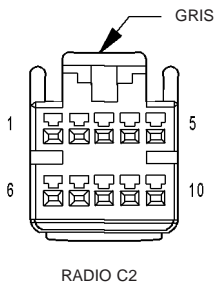


MODULE DE COMMANDE DU GROUPE MOTOPROPULSEUR C3 (ESSENCE)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	C13 18DB/OR	COMMANDE DU RELAIS D'EMBRAYAGE DE LA CLIMATISATION
2	-	-
3	K51 18DB/YL	COMMANDE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE
4	V36 18TN/RD	COMMANDE DU SOLENOIDE A DEPRESSION DE LA REGULATION AUTOMATIQUE DE VITESSE
5	V35 18LG/RD	COMMANDE DU SOLENOIDE D'AERATION DE LA REGULATION AUTOMATIQUE DE VITESSE
6	-	-
7	K42 18DB/LG (MOTEUR 4.7L A HAUT RENDEMENT)	SIGNAL N° 1 DU CAPTEUR DE CLIQUETIS
8	K99 18BR/OR	COMMANDE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DE LA SONDE D'OXYGENE 1/1
9	K512 18RD/YL	COMMANDE DU RELAIS DE SONDE D'OXYGENE EN AVAL
10	K106 18WT/DG (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)	COMMANDE DU SOLENOIDE DE POMPE DE DETECTION DE FUITE
11	V32 18OR/DG	ALIMENTATION DE REGULATION AUTOMATIQUE DE VITESSE
12	F42 18DG/LG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE
13	T6 18OR/BK (MOTEUR 4.0L CAD)	DETECTION DU CONTACTEUR D'ANNULATION DE SURMULTIPLIEE
13	T10 18YL/DG (MOTEUR 4.7L CAD)	DETECTION DE LA SOLICITATION DE GESTION DE COUPLE
13	T6 18OR/WT (MOTEUR 4.0L CAG)	DETECTION DU CONTACTEUR D'ANNULATION DE SURMULTIPLIEE
13	T10 18DG/LG (MOTEUR 4.7L CAG)	DETECTION DE LA SOLICITATION DE GESTION DE COUPLE
14	K107 18OR/PK (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)	DETECTION DU CONTACTEUR DE LA POMPE DE DETECTION DE FUITE
15	K25 18VT/LG	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LA BATTERIE
16	K299 18BR/WT	COMMANDE DU DISPOSITIF DE CHAUFFAGE DE LA SONDE D'OXYGENE 1/2
17	-	-
18	K142 18GY/BK (MOTEUR 4.7L A HAUT RENDEMENT)	SIGNAL N° 2 DE CAPTEUR DE CLIQUETIS
19	K31 18BR	COMMANDE DU RELAIS DE LA POMPE D'ALIMENTATION EN CARBURANT
20	K52 18PK/BK	COMMANDE DU SOLENOIDE DE PURGE ET D'EVAPORATION A RAPPORT CYCLIQUE
21	-	-
22	-	-
23	-	-
24	K29 18WT/PK	DETECTION DU CONTACTEUR DE FREIN
25	K125 18WT/DB	SOURCE D'ALTERNATEUR
26	K226 18LB/YL	SIGNAL DU CAPTEUR DE NIVEAU DE CARBURANT
27	D21 18PK	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - TRANSMISSION
28	-	-
29	D32 18LG/DG (CAD)	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - RECEPTION
29	D32 18LG (CAG)	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - RECEPTION
30	D25 18VT/YL	BUS PCI
31	-	-
32	V37 18RD/LG	SIGNAL DU COMMUTATEUR DE REGULATION AUTOMATIQUE DE VITESSE

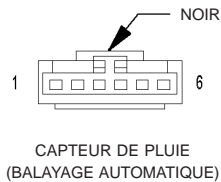
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



RADIO C1		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	F60 16RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
2	X12 20WT/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
3	E2 20OR	ENTRAINEUR DES LAMPES DU PANNEAU D'INSTRUMENTS
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	X54 18VT	HAUT-PARLEUR AVANT DROIT (+)
8	X56 18DB/PK	HAUT-PARLEUR AVANT DROIT (-)
9	X55 18BR/RD	HAUT-PARLEUR AVANT GAUCHE (-)
10	X53 18DG/OR	HAUT-PARLEUR AVANT GAUCHE (+)
11	Z9 16BK	MASSE
12	F60 16RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
13	X64 18BR/WT	PERMET LE SIGNAL VERS L'AMPLIFICATEUR
14	D25 20YL/VT/DB	BUS PCI
15	-	-
16	-	-
17	-	-
18	X51 18WT/DG	HAUT-PARLEUR ARRIERE GAUCHE (+)
19	X57 18DG/WT	HAUT-PARLEUR ARRIERE GAUCHE (-)
20	X58 18DB/OR	HAUT-PARLEUR ARRIERE DROIT (-)
21	X52 18DB/WT	HAUT-PARLEUR ARRIERE DROIT (+)
22	Z9 16BK	MASSE



RADIO C2		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X40 20WT/RD	SORTIE AUDIO COTE DROIT
2	Z4 20WT/BK	MASSE
3	Z5 20BK/LB	ECRAN
4	-	-
5	X112 20RD	SORTIE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
6	X41 20WT/DG	SORTIE AUDIO COTE GAUCHE
7	Z17 20BK	MASSE
8	-	-
9	-	-
10	X160 20YL	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE



CAPTEUR DE PLUIE (BALAYAGE AUTOMATIQUE)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	-
2	D25 20BK/PK	BUS PCI
3	-	-
4	Z155 20BK/OR	MASSE
5	Q30 20BK/LB	SORTIE DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES
6	-	-

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

MOTEUR/ACTUATEUR DU
VOLET DE RECIRCULATION
(AZC)

MOTEUR/ACTUATEUR DU VOLET DE RECIRCULATION (AZC)

CONTACTEUR DU TEMOIN
ROUGE DES FREINS

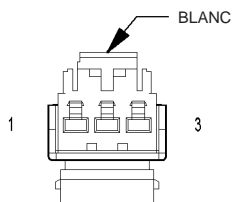
CONTACTEUR DU TEMOIN ROUGE DES FREINS

MODULE DE COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE (JAPON)

MODULE DE COMMANDE A DISTANCE DES SERRURES DE PORTE (JAPON)

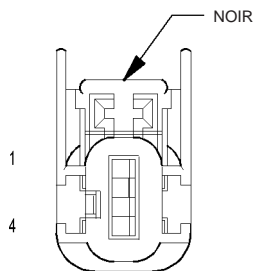
FEU ANTIBROUILLARD
DROIT

FEU ANTIBROUILLARD DROIT



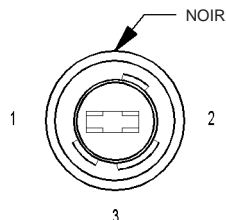
HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE

HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X80 18LB/BK (CAG HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE (-)
1	X80 18LG/DG (CAD HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE (-)
1	X56 18LB/BK (BASE)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE (-)
2	-	-
3	X82 18LB/RD (CAG HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE (+)
3	X82 18LG/RD (CAD HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE (+)
3	X53 18LG/RD (BASE)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE AVANT DROITE (+)



CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT

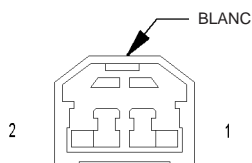
CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	-
2	-	-
3	R46 18BR/LB	MASSE DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT
4	R48 18TN	SIGNAL DU CAPTEUR D'IMPACT AVANT DROIT



FEU DE STATIONNEMENT/DE DIRECTION AVANT DROIT (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)

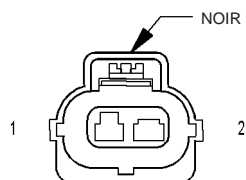
FEU DE STATIONNEMENT/DE DIRECTION AVANT DROIT (SAUF VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	L7 20BK/PK	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
2	Z142 18BK	MASSE
3	L60 20TN	FEU DE DIRECTION DROIT



HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE DROIT

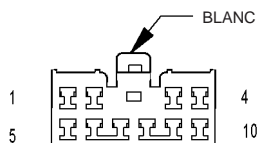
HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE DROIT		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X86 180R/RD	HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE DROIT (+)
2	X84 180R/BK	HAUT-PARLEUR DU PANNEAU D'INSTRUMENTS DU COTE DROIT (-)



CONTACTEUR DROIT DE HAYON ENTROUVERT

CONTACTEUR DROIT DE HAYON ENTROUVERT

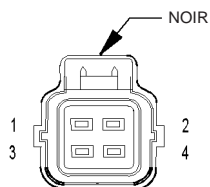
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z1 20BK	MASSE
2	G78 20TN/BK	DETECTION DE CONTACTEUR DE HAYON ENTROUVERT



COMMUTATEUR MULTI-FONCTION DROIT

COMMUTATEUR MULTIFONCTION DROIT

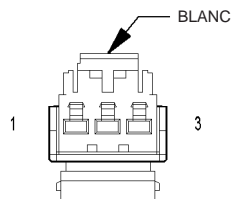
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	V23 20BR/PK	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (MARCHE-ACCESSOIRES)
2	V20 18BK/WT	COMMANDE DU MOTEUR DE POMPE DE LAVE-GLACE ARRIERE
3	V10 20BR	DETECTION DU CONTACTEUR DE LA POMPE DU LAVE-GLACE
4	-	-
5	V13 18BR/LG	COMMANDE DU MOTEUR D'ESSUIE-GLACE ARRIERE
6	V22 18BR/YL	COMMANDE DE TEMPORISATION DU MOTEUR D'ESSUIE-GLACE ARRIERE
7	V9 20WT/BK	RETOUR DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE AVANT
8	V52 20DG/RD	CIRCUIT MULTIPLEXE DU COMMUTATEUR D'ESSUIE-GLACE AVANT
9	V48 20RD/GY	COMMANDE DE BALAYAGE RAPIDE DE LESSUIE-GLACE
10	-	-



MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DE LA PORTE ARRIERE DROITE

MOTEUR DE SERRURE/CONTACTEUR DE PORTE ENTROUVERTE DE LA PORTE ARRIERE DROITE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	G76 18TN/YL	DETECTION DU CONTACTEUR DE PORTE ARRIERE DROITE ENTROUVERTE
2	Z28 18BK (CAG)	MASSE
2	Z151 18BK (CAD)	MASSE
3	P36 18PK/VT	ENTRAINEUR DE DEVERROUILLAGE DE PORTE
4	P35 18OR/VT	ENTRAINEUR DE VERROUILLAGE DE PORTE

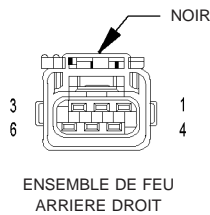


HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE

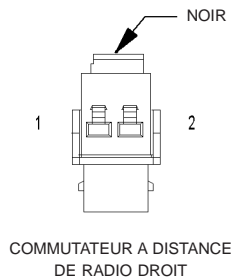
HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X90 18WT/VT (HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE (+)
1	X52 18WT/VT (BASE)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE (+)
2	-	-
3	X92 18TN/DG (HAUT DE GAMME)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE (-)
3	X58 18TN/DG (BASE)	HAUT-PARLEUR DE LA PORTE ARRIERE DROITE (-)

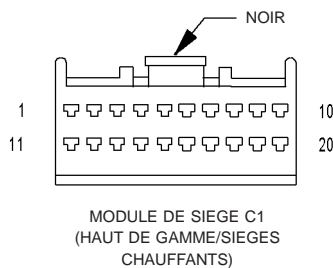
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



ENSEMBLE DE FEU ARRIERE DROIT		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	L1 18VT/BK	ALIMENTATION DES FEUX DE RECUL
2	L95 18DG/YL (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION)	SORTIE DU RELAIS DES FEUX ANTIBROUILLARD ARRIERE
3	L7 18BK/YL	SORTIE DU RELAIS DES FEUX DE STATIONNEMENT
4	L62 18BR/RD	FEU DE DIRECTION DROIT
5	Z151 18BK	MASSE
6	L50 18WT/TN	SIGNAL DU CONTACTEUR DE FREIN PRIMAIRE



COMMUTATEUR A DISTANCE DE RADIO DROIT		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	X10 20RD/BK	RETOUR DE COMMANDE DE RADIO MULTIPLEXEE
2	X20 20RD/YL	COMMANDE DE RADIO MULTIPLEXEE

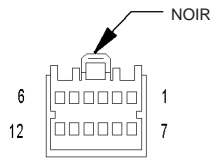


MODULE DE SIEGE C1 (HAUT DE GAMME/SIEGES CHAUFFANTS)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	P15 20YL/LB (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE VERS L'AVANT
2	-	-
3	P11 20YL/WT (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE VERS LE HAUT
4	P43 20GY/LB (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR D'INCLINAISON VERS LE HAUT
5	P19 20YL/LG (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE HAUT
6	P86 20DG/WT (SIEGES CHAUFFANTS)	ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU PASSAGER
7	P27 20LB/RD (HAUT DE GAMME II/III)	SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF DE LEVAGE ARRIERE
8	P25 20VT/RD (HAUT DE GAMME II/III)	SIGNAL DE POSITION HORIZONTALE DU SIEGE
9	P135 20LB/BK (SIEGES CHAUFFANTS)	ENTREE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DU SIEGE DU CONDUCTEUR
10	P28 20BR/RD (HAUT DE GAMME II/III)	MASSE DE CAPTEUR DE POSITION DU SIEGE
11	P41 20GY/WT (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR D'INCLINAISON VERS LE BAS
12	P17 20RD/YL (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT HORIZONTAL DU SIEGE VERS L'ARRIERE
13	-	-
14	P21 20RD/LG (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'AVANT DU SIEGE VERS LE BAS
15	P13 20RD/WT (HAUT DE GAMME II/III)	DETECTION DU COMMUTATEUR DE DEPLACEMENT DE L'ARRIERE DU SIEGE VERS LE BAS
16	P47 20LB (HAUT DE GAMME II/III)	SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF D'INCLINAISON
17	P26 20BR (HAUT DE GAMME II/III)	SIGNAL DE POSITION DU DISPOSITIF DE LEVAGE AVANT
18	P29 20BR/WT	ALIMENTATION 5 V DU CAPTEUR DE SIEGE
19	Z151 20BK/OR (CAD)	MASSE
19	Z155 20BK/OR (CAG)	MASSE
20	D25 20VT/YL	BUS PCI

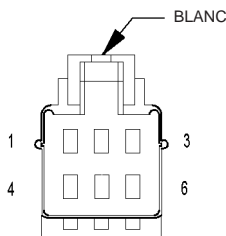
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	M1 20PK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
2	Z132 20BK/OR	MASSE
3	G5 20DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
4	-	-
5	D25 20YL/VT/BK	BUS PCI
6	-	-

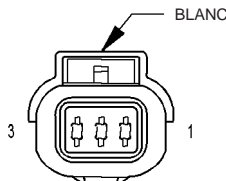
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



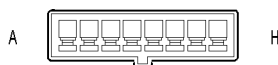
ENSEMBLE DU LEVIER
SELECTEUR C1 (DIESEL)



ENSEMBLE DU LEVIER
SELECTEUR C2 (DIESEL)



SIRENE (EXPORTATION)



MODULE DE COMMANDE
DU TOIT OUVRANT

ENSEMBLE DU LEVIER SELECTEUR C1 (DIESEL)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	F991 200R/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
2	F991 200R/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
3	F991 200R/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
4	T2 20TN/BK	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE RECUL
5	D25 20RD	BUS PCI
6	W0 20DB/WT	DETECTION DU LEVIER SELECTEUR C1
7	W1 20VT/WT	DETECTION DU LEVIER SELECTEUR C2
8	W2 20VT	DETECTION DU LEVIER SELECTEUR C3
9	W3 20BK	DETECTION DU LEVIER SELECTEUR C4
10	W4 20PK/OR	DETECTION DU LEVIER SELECTEUR C5
11	Z234 20WT	MASSE
12	Z234 20WT	MASSE

ENSEMBLE DU LEVIER SELECTEUR C2 (DIESEL)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	-	-
2	-	-
3	F12 20DB/WT	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
4	K2 20WT/PK	SIGNAL DU CONTACTEUR DU FREIN SECONDAIRE
5	F991 200R/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
6	Y1 20DB/PK	COMMANDE DU SOLENOIDE DE VERROUILLAGE DE STATIONNEMENT

SIRENE (EXPORTATION)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z141 18BK	MASSE
2	X75 18GY/LG (ESSENCE)	COMMANDE DU SIGNAL DE SIRENE
2	X75 18GY/LB (DIESEL)	COMMANDE DU SIGNAL DE SIRENE
3	M1 18PK	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE

MODULE DE COMMANDE DU TOIT OUVRANT

CAV	CIRCUIT	FONCTION
A	Q46 200R/WT	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DU MOTEUR DU TOIT OUVRANT
B	Q41 20WT	TOIT OUVRANT OUVERT
C	Q43 20VT	AERATION DU TOIT OUVRANT
D	Z1 16BK	MASSE
E	-	-
F	Q30 16DB	SORTIE DU RELAIS DE TEMPORISATION DES ACCESSOIRES
G	Q5 16RD	B(+) DU MOTEUR DU TOIT OUVRANT
H	Q6 16OR	B(-) DU MOTEUR DU TOIT OUVRANT

exclusifmanuel@gmail.com

exclusifmanuel@gmail.com

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

1 2

BLANC

MOTEUR DE TOIT OUVRANT C1

MOTEUR DE TOIT OUVRANT C1		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q5 16RD	B(+) DU MOTEUR DU TOIT OUVRANT
2	Q6 16OR	B(-) DU MOTEUR DU TOIT OUVRANT

1 3

NOIR

MOTEUR DE TOIT OUVRANT C2

MOTEUR DE TOIT OUVRANT C2		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Z150 20BK	MASSE
2	Q46 20OR/WT	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DU MOTEUR DU TOIT OUVRANT
3	-	-

1 2 4 5

GRIS

COMMUTATEUR DU TOIT OUVRANT

COMMUTATEUR DU TOIT OUVRANT		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	Q43 20VT	AERATION DU TOIT OUVRANT
2	-	-
3	Z150 20BK	MASSE
4	-	-
5	Q41 20WT	TOIT OUVRANT OUVERT

1 2

NOIR

CAPTEUR DE POSITION DE LA BOITE DE TRANSFERT

CAPTEUR DE POSITION DE LA BOITE DE TRANSFERT		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	K77 18LG/BK (MOTEUR ESSENCE)	ENTREE DU CAPTEUR DE POSITION DE LA BOITE DE TRANSFERT
1	K77 20BR/WT (MOTEUR DIESEL)	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DE LA BOITE DE TRANSFERT
2	K4 20BK/LB (MOTEUR DIESEL)	MASSE DU CAPTEUR
2	K4 18BK/LB (MOTEUR ESSENCE)	MASSE DU CAPTEUR

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

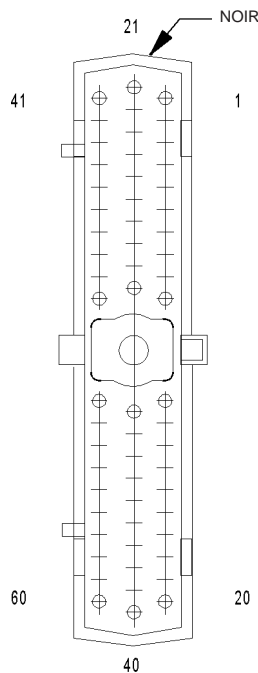
exclusifmanuel@gmail.com

exclusifmanuel@gmail.com

764

Besoin d'un autre manuel contactez moi à cette adresse: exclusifmanuel@gmail.com

BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS

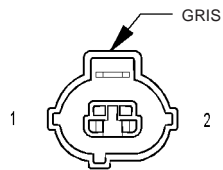


MODULE DE COMMANDE DE
LA TRANSMISSION
(MOTEUR 4.7L)

MODULE DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION (MOTEUR 4.7L)		
CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	T1 18LG/BK	DETECTION DU CAPTEUR DE POSITION DE LA TRANSMISSION T1
2	T2 18TN/BK	COMMANDE DU RELAIS DES FEUX DE RECUL
3	T3 18VT	DETECTION DU CAPTEUR DE POSITION DE LA TRANSMISSION T3
4	-	-
5	-	-
6	K24 18GY/BK	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DU VILEBREQUIN
7	D21 18PK	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - TRANSMISSION
8	F45 18YL/RD	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION DEMARRAGE)
9	T9 18OR/BK	DETECTION DU MANOCONTACT DE SURMULTIPLIEE
10	T10 18YL/DG	DETECTION DE LA SOLLECITATION DE GESTION DE COUPLE
11	F991 18OR/DB	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU COMMUTATEUR D'ALLUMAGE (POSITION MARCHE-DEMARRAGE)
12	K22 18OR/RD	SIGNAL DU CAPTEUR DE POSITION DU PAPILLON
13	T13 18DB/BK	MASSE DU CAPTEUR DE REGIME
14	T14 18LG/WT	SIGNAL DU CAPTEUR DE REGIME DE SORTIE
15	K30 18PK/YL	COMMANDE DU RELAIS DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION
16	T16 14RD	SORTIE DU RELAIS DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION
17	T16 14RD	SORTIE DU RELAIS DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION
18	T118 18YL/DB	COMMANDE DU SOLENOIDE DE COMMANDE DE PRESSION
19	T119 18WT/DB	COMMANDE DU SOLENOIDE 2C
20	T120 18LG	COMMANDE DE SOLENOIDE DE PETITE VITESSE/MARCHE ARRIERE
21	-	-
22	-	-
23	-	-
24	-	-
25	-	-
26	-	-
27	-	-
28	-	-
29	T29 18GY	DETECTION DU MANOCONTACT DE GAMME 2
30	T130 14VT/TN	SIGNAL DU CAPTEUR DE PRESSION PRINCIPALE
31	-	-
32	-	-
33	-	-
34	-	-
35	-	-
36	T16 14RD	SORTIE DU RELAIS DE COMMANDE DE LA TRANSMISSION
37	Z113 14BK/WT	MASSE
38	T138 14GY/LB	ALIMENTATION 5 V
39	Z112 14BK/YL	MASSE
40	T140 18VT/LG	COMMANDE DU SOLENOIDE MS
41	T42 18WT	DETECTION DU CAPTEUR DE POSITION DE LA TRANSMISSION T41
42	T42 18VT/WT	DETECTION DU CAPTEUR DE POSITION DE LA TRANSMISSION T42
43	D25 18YL/VT	BUS PCI
44	-	-
45	-	-
46	D20 18LG	INTERFACE DE TRANSMISSION SERIE - RECEPTION
47	T147 18LB	DETECTION DU MANOCONTACT 2C
48	T48 18DB	DETECTION DU MANOCONTACT 4C
49	T6 18VT/WT	DETECTION DU CONTACTEUR D'ANNULATION DE SURMULTIPLIEE
50	T150 18BR/LB	DETECTION DU MANOCONTACT DE PETITE VITESSE/MARCHE ARRIERE
51	K4 18BK/LB	MASSE DU CAPTEUR
52	T52 18RD/BK	SIGNAL DU CAPTEUR DE VITESSE D'ENTREE
53	Z114 14BK/LG	MASSE
54	T54 18VT	SIGNAL DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LA TRANSMISSION
55	T59 18PK	COMMANDE DU SOLENOIDE DE SOUS-MULTIPLIEE
56	A30 14RD/WT	B (+) PROTEGE PAR FUSIBLE
57	Z12 14BK/TN	MASSE
58	-	-
59	T159 18DG/WT	COMMANDE DU SOLENOIDE 4C
60	T60 18BR	COMMANDE DU SOLENOIDE DE SURMULTIPLIEE

BRANCHEMENTS
DE
CONNECTEURS

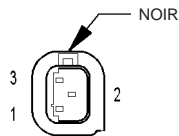
BRANCHEMENTS DE CONNECTEURS



CONTACTEUR DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE LAVE-GLACE

CONTACTEUR DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE LAVE-GLACE

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	V11 20BK/TN	DETECTION DE BAS NIVEAU DE LIQUIDE DE LAVE-GLACE
2	Z141 20BK	MASSE



CAPTEUR D'EAU DANS LE CARBURANT (MOTEUR DIESEL)

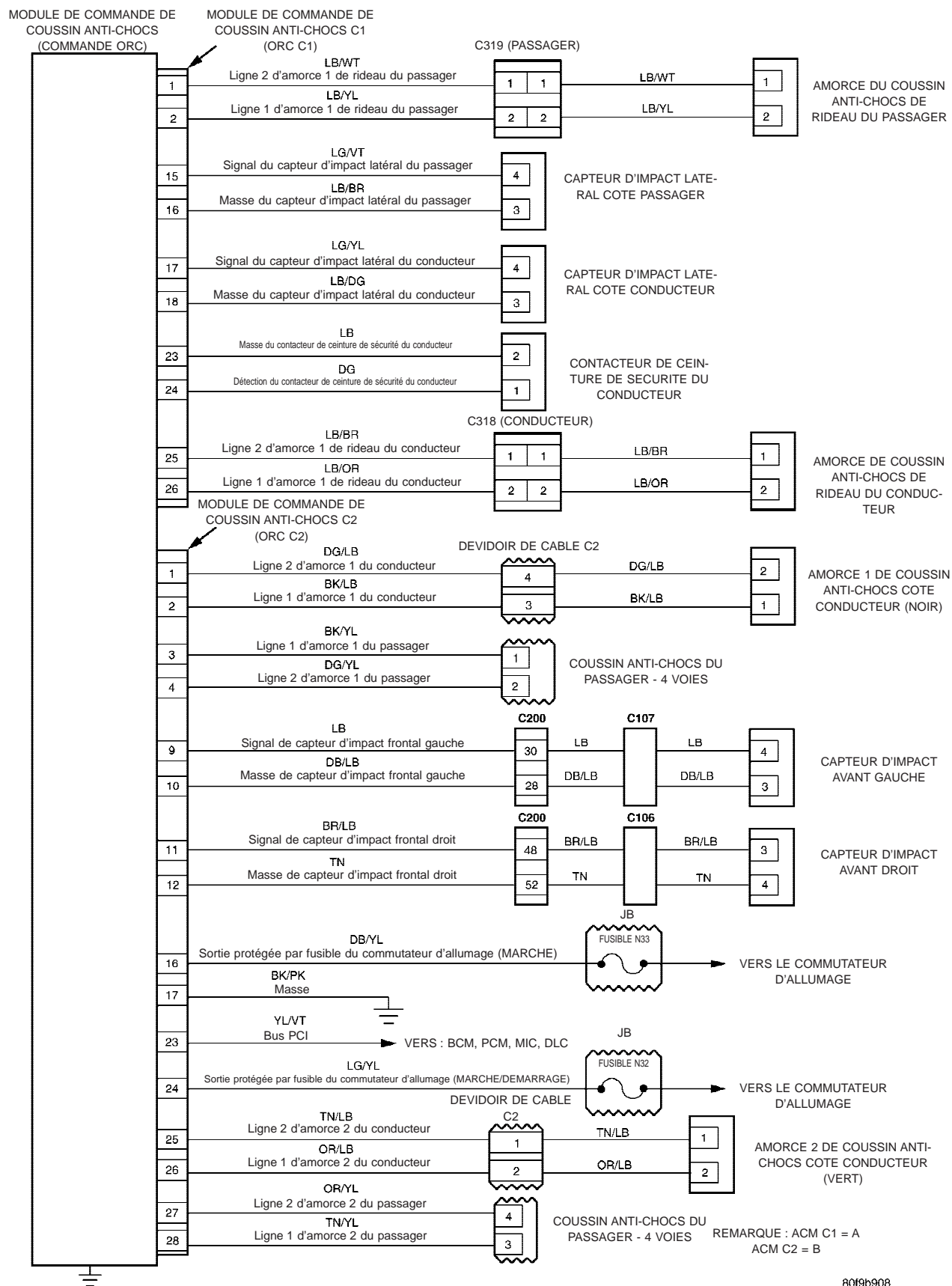
CAPTEUR D'EAU DANS LE CARBURANT (MOTEUR DIESEL)

CAV	CIRCUIT	FONCTION
1	K4 20BK/LB	MASSE DU CAPTEUR
2	G123 20DG/WT	SIGNAL DU CAPTEUR D'EAU DANS LE CARBURANT
3	F15 20RD/DG	SORTIE PROTEGEE PAR FUSIBLE DU RELAIS DE COUPURE AUTOMATIQUE

NOTES

10.0 SCHEMAS

10.1 SYSTEME DES COUSSINS ANTI-CHOCS

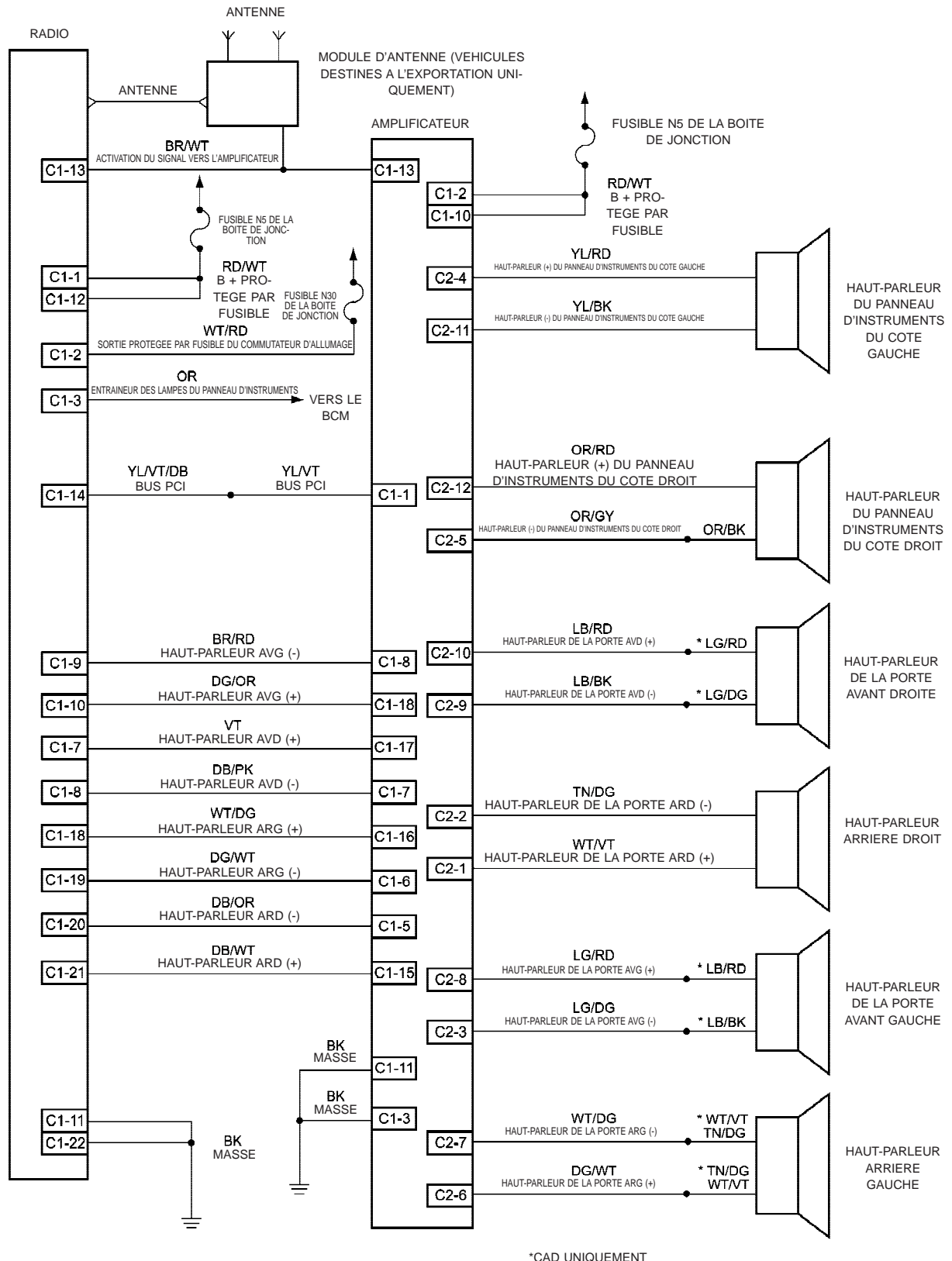


80f9b908

SCHEMAS

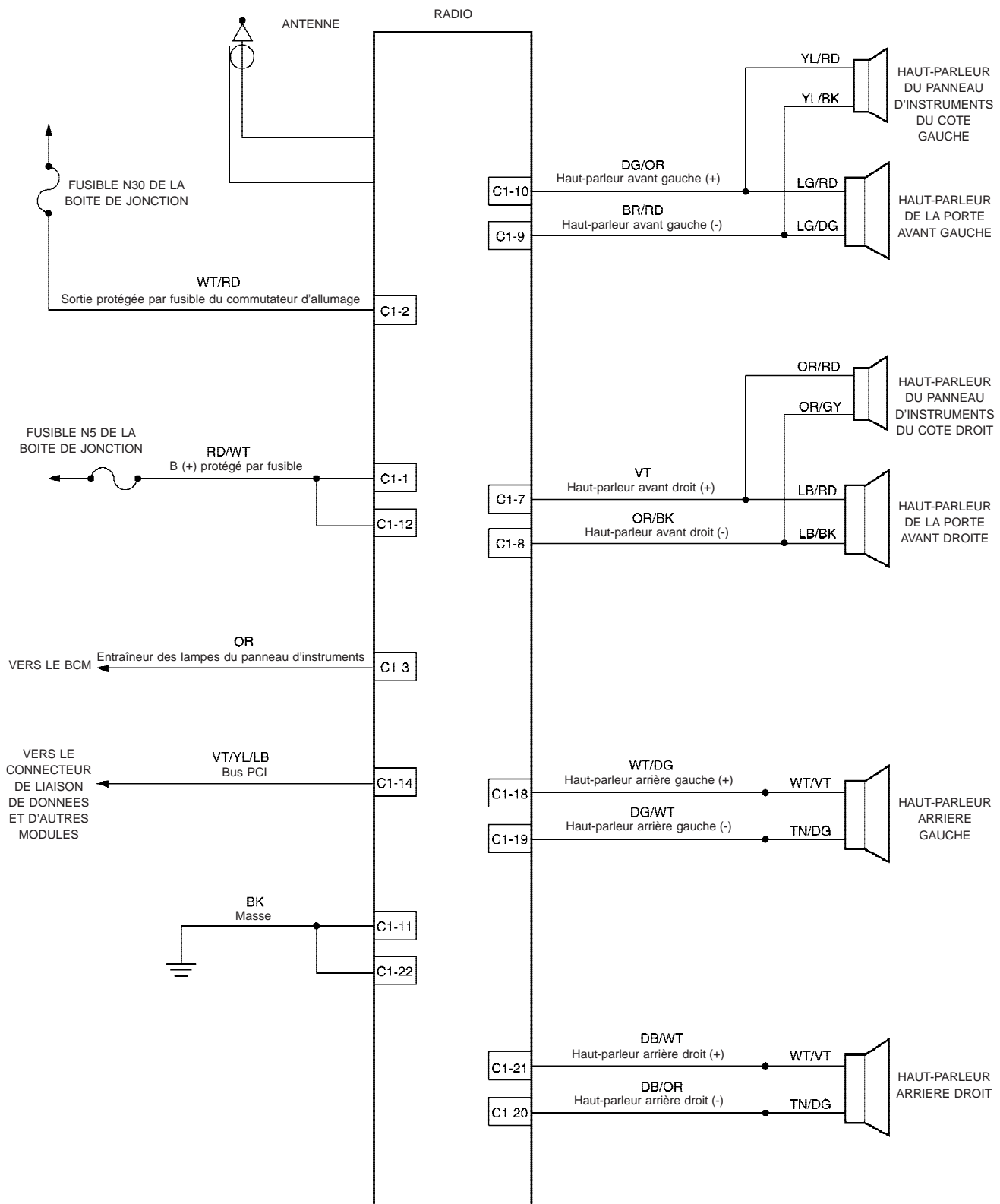
10.2 SYSTEME AUDIO

10.2.1 SYSTEME AUDIO HAUT DE GAMME



80fb4bec

10.2.2 SYSTEME AUDIO DE BASE

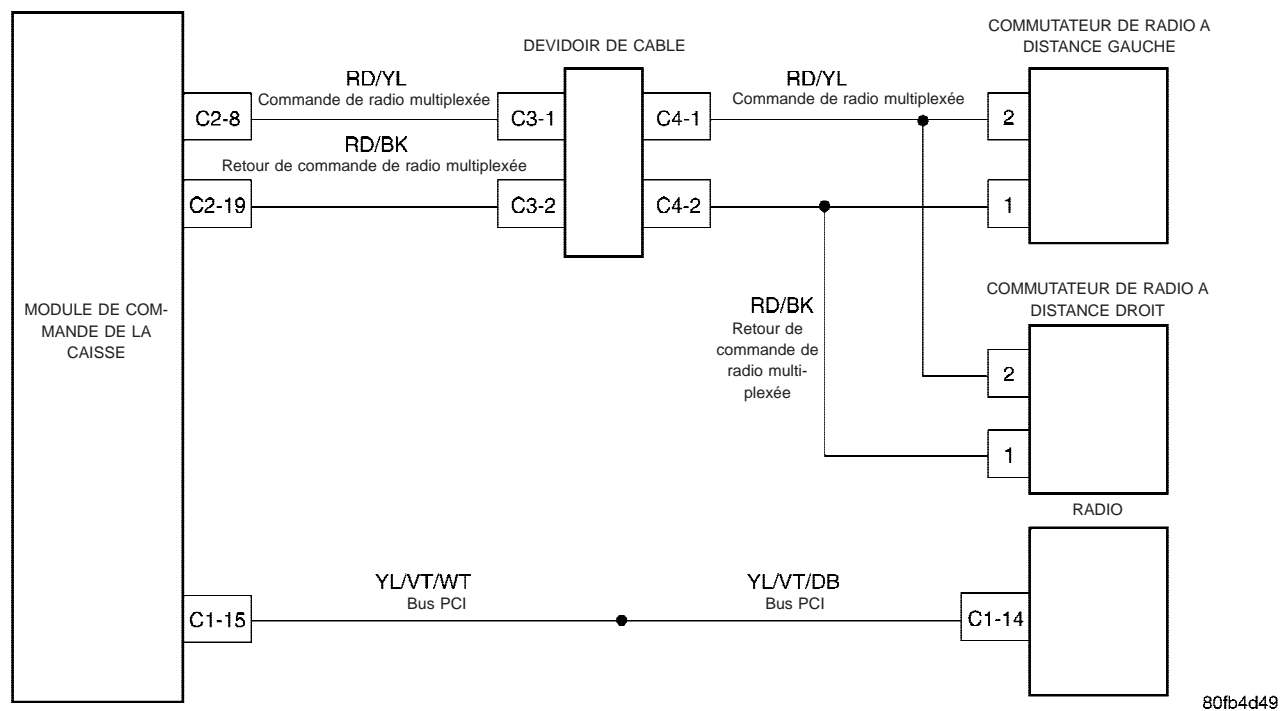


80fo4cde

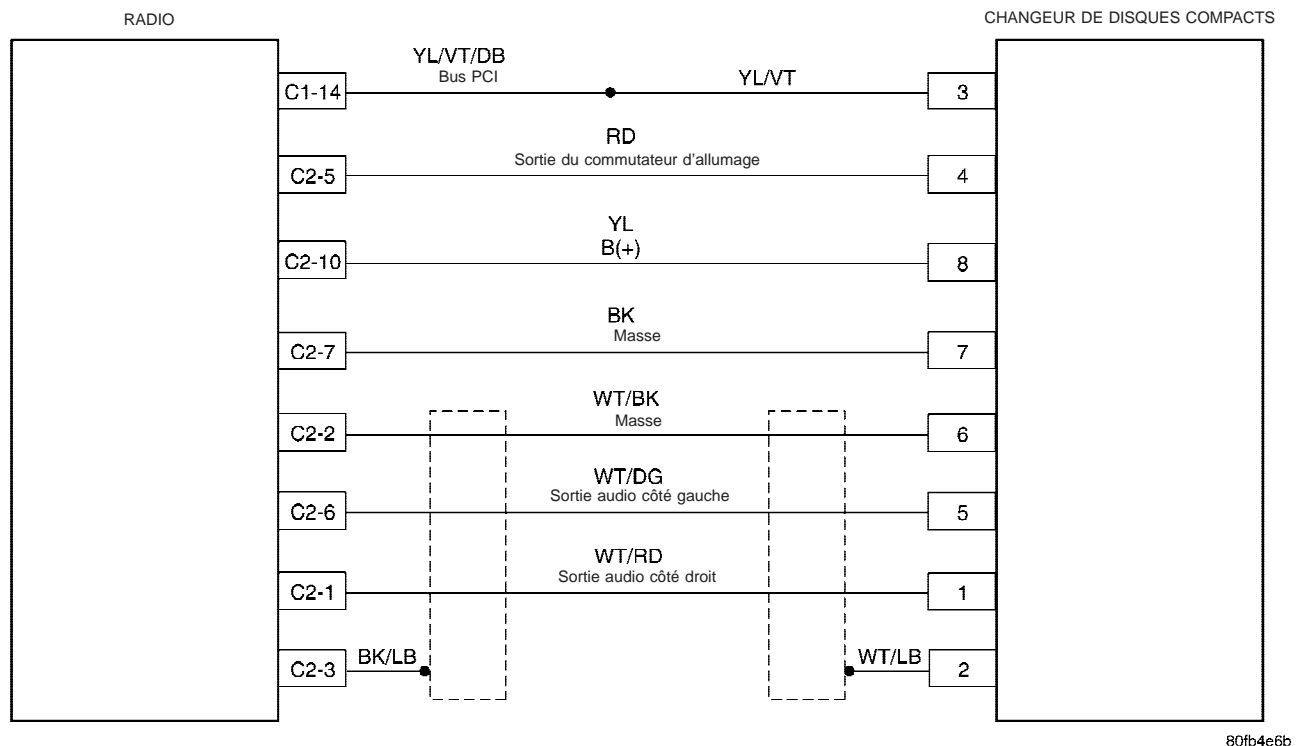
SCHEMAS

10.2 SYSTEME AUDIO (Suite)

10.2.3 COMMANDES A DISTANCE DE LA RADIO

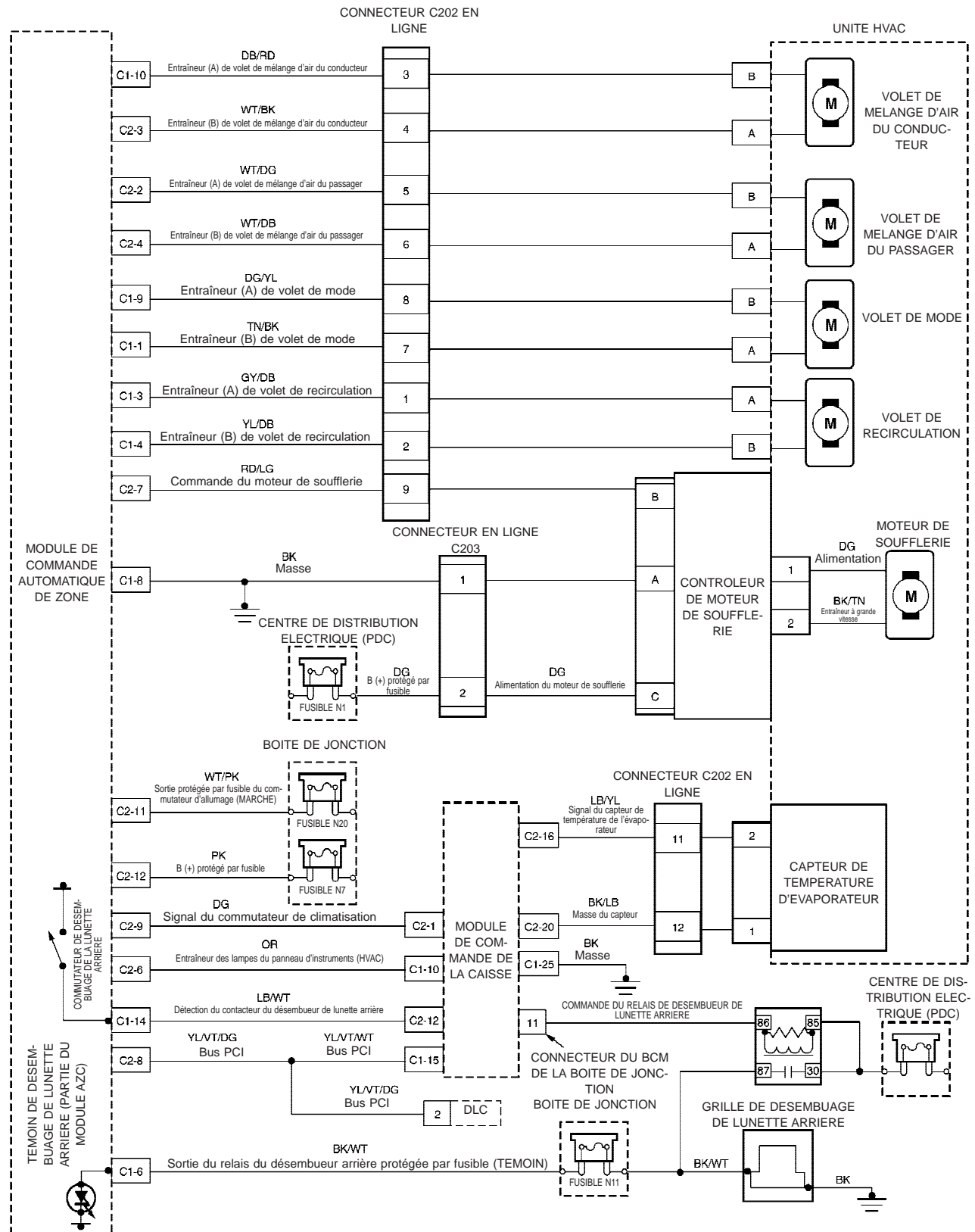


10.2.4 CHANGEUR DE DISQUES COMPACTS



10.3 CHAUFFAGE ET CLIMATISATION

10.3.1 COMMANDE AUTOMATIQUE DE TEMPERATURE PAR ZONE - CAG

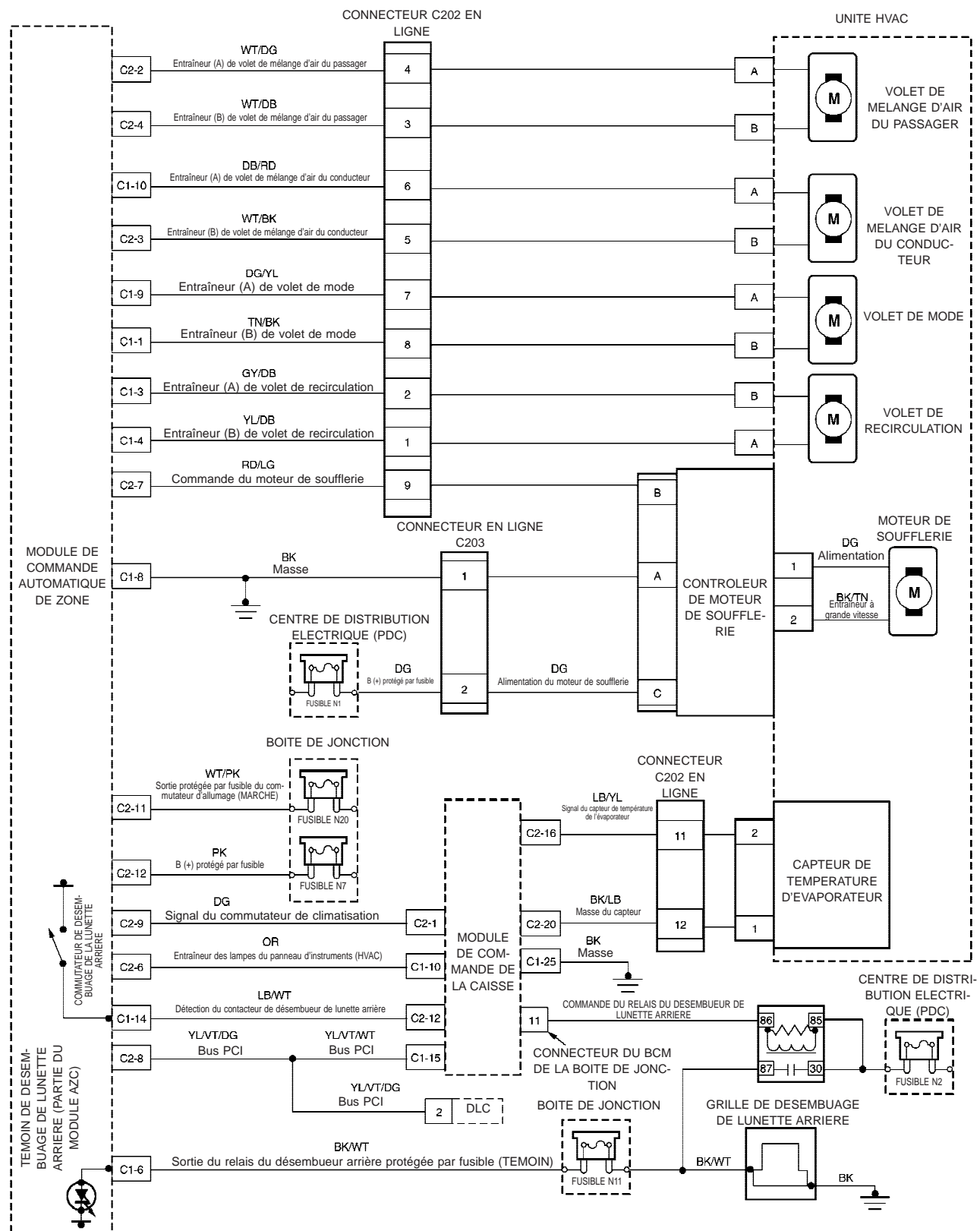


90f9ba38

SCHEMAS

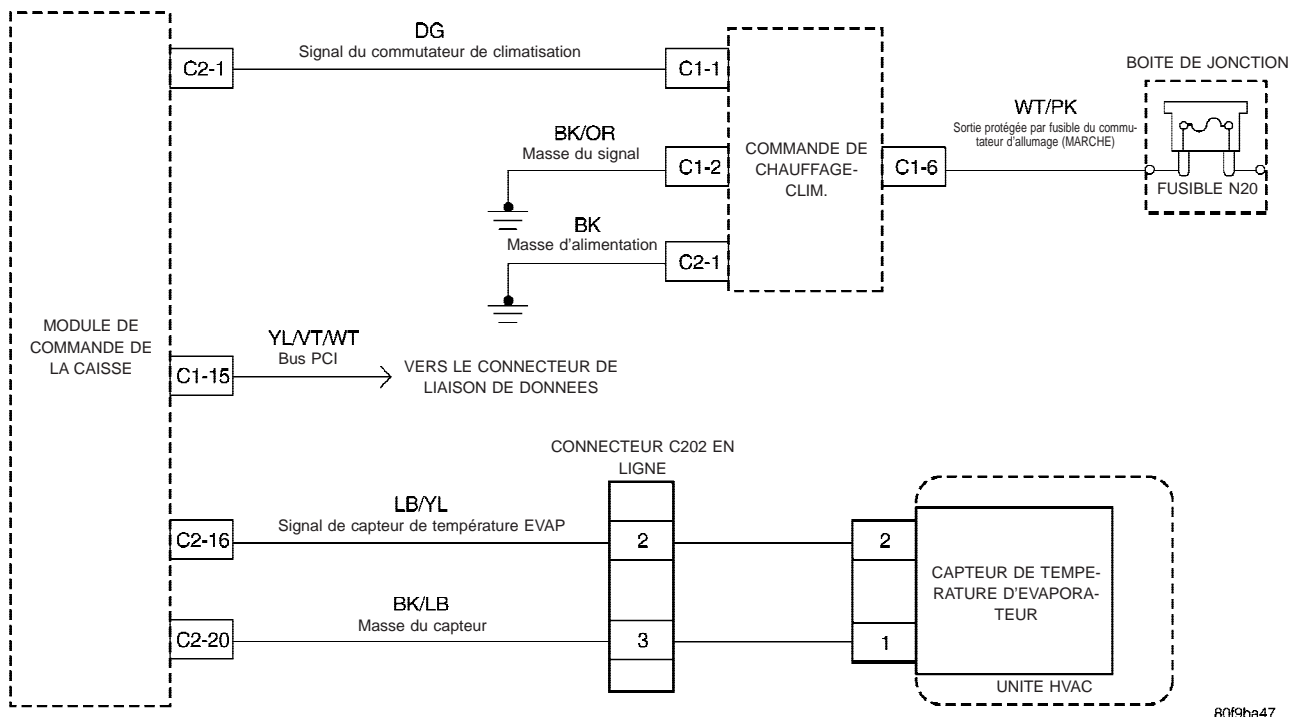
10.3 CHAUFFAGE ET CLIMATISATION (Suite)

10.3.2 COMMANDE AUTOMATIQUE DE TEMPERATURE PAR ZONE - CAD



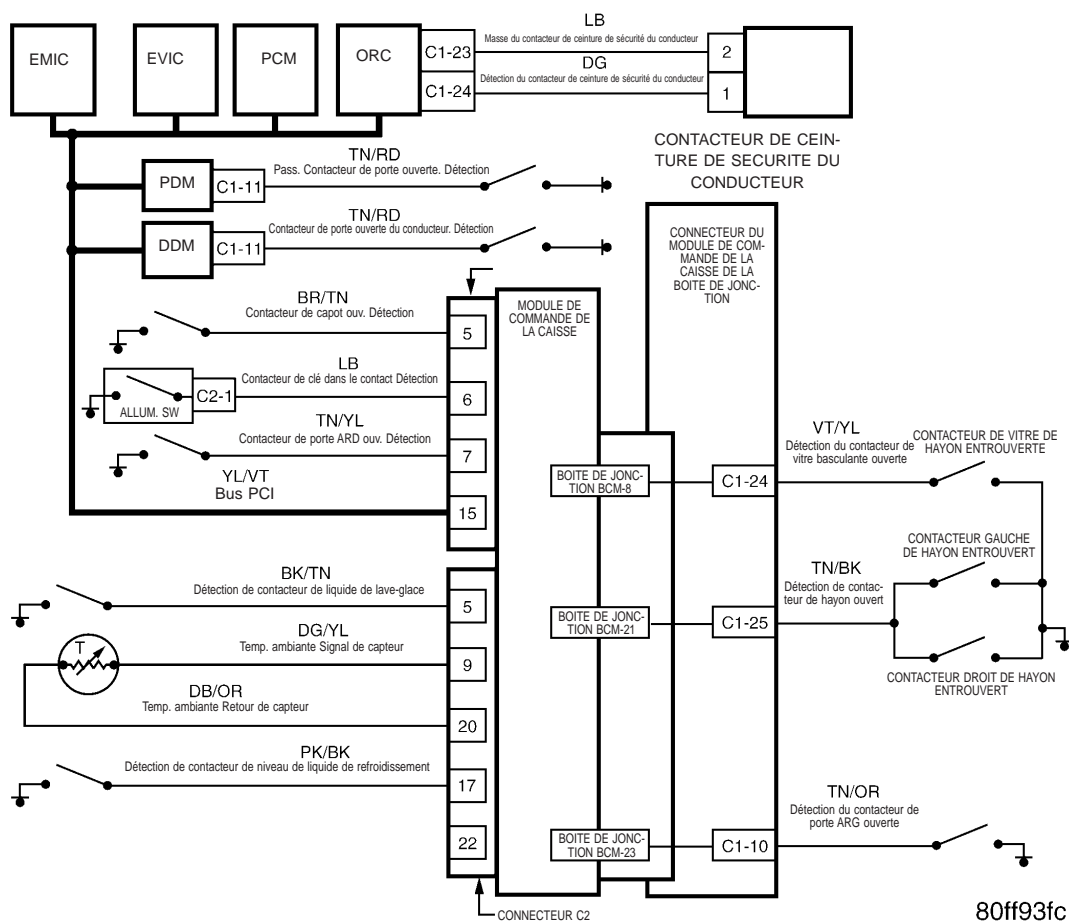
80f9ba43

10.3.3 COMMANDE MANUELLE DE LA TEMPERATURE



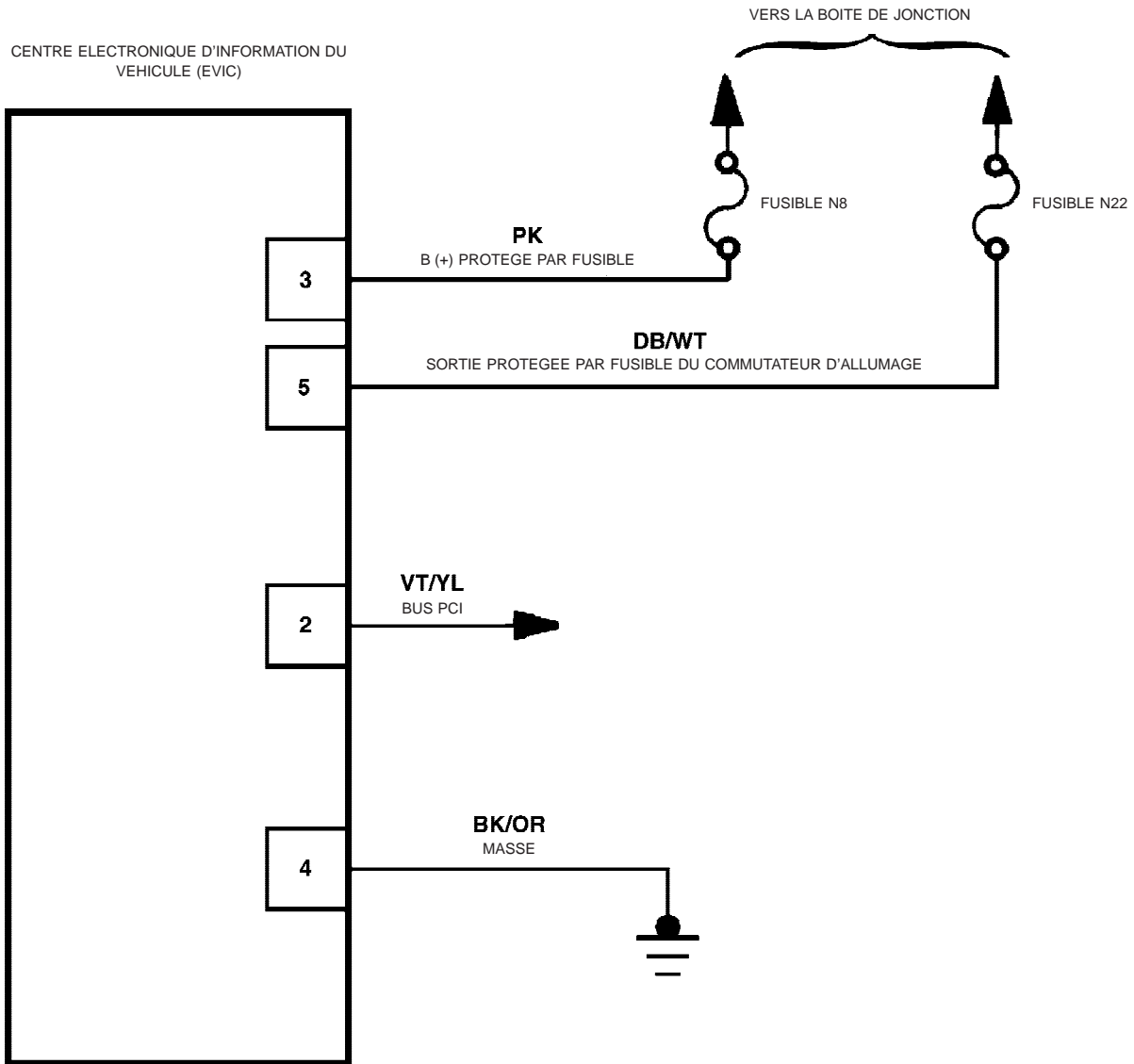
80f9ba47

10.4 SONNERIE D'AVERTISSEMENT



80ff93fc

10.6 EVIC



809e1353

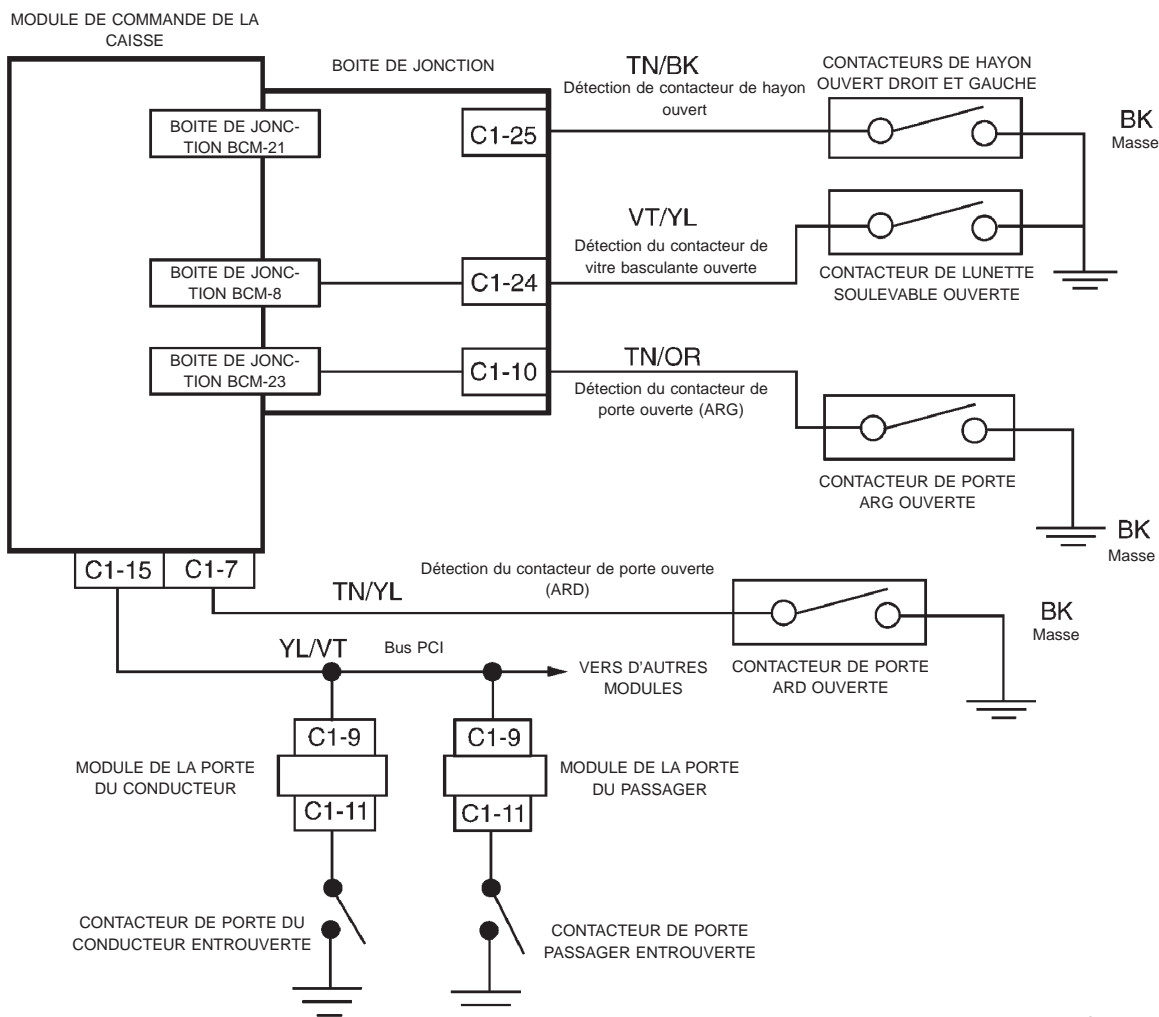
SCHEMAS

10.7 FEUX



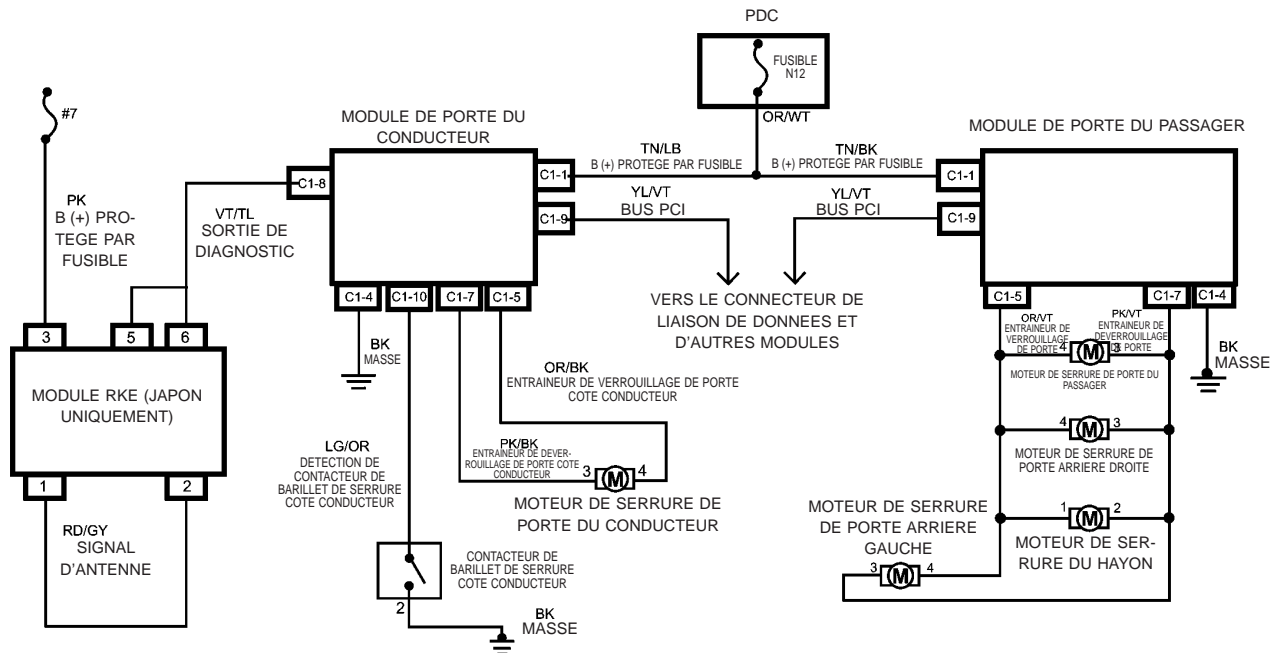
SCHEMAS

10.8 ECLAIRAGE INTERIEUR (Suite)



80be46e7

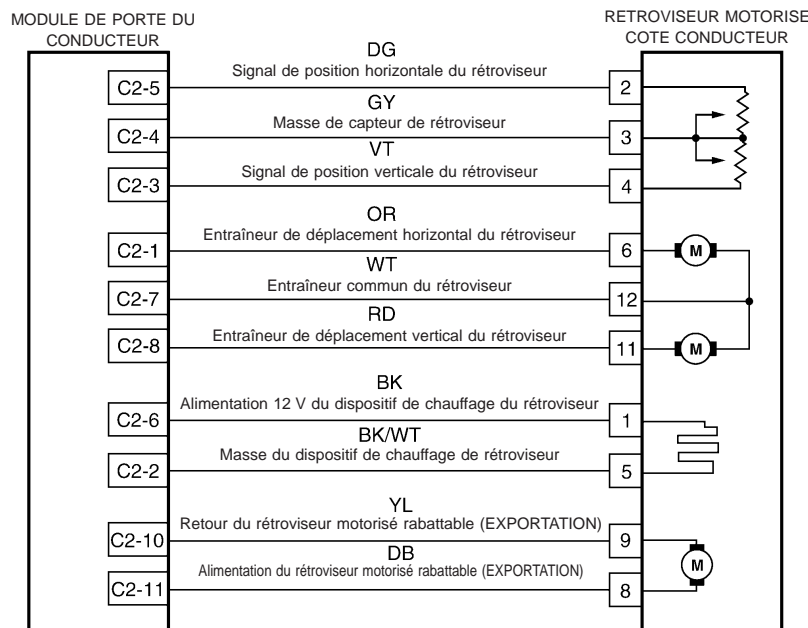
10.11 SERRURES MOTORISEES



80fba5a

10.12 SYSTEME DE RETROVISEURS MOTORISES

10.12.1 RETROVISEUR DU CONDUCTEUR

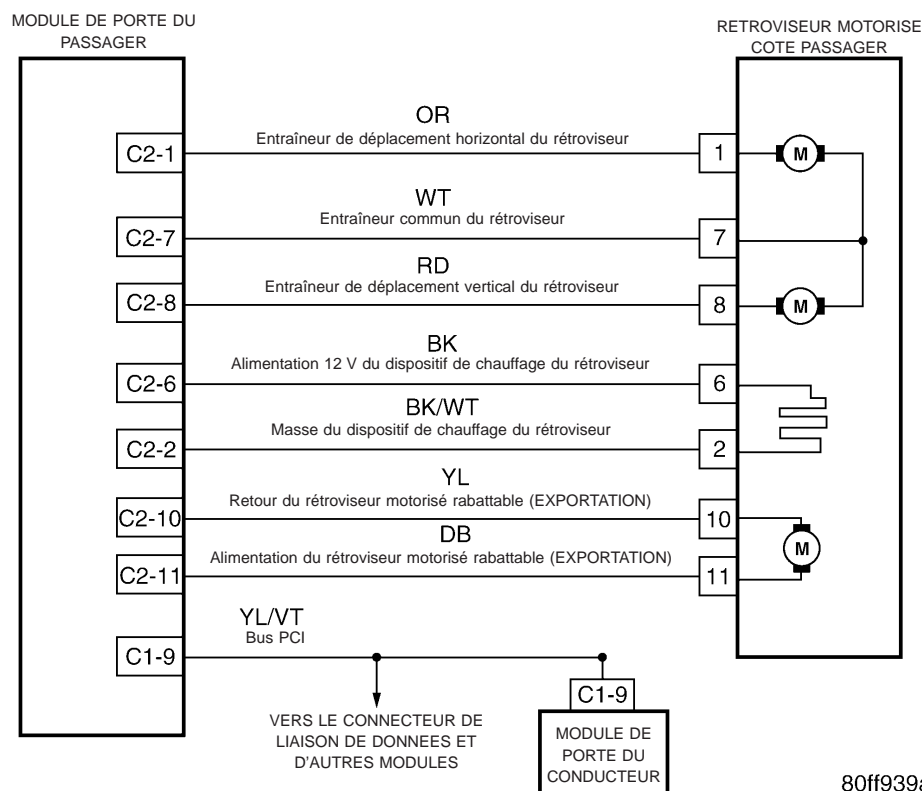


80faf766

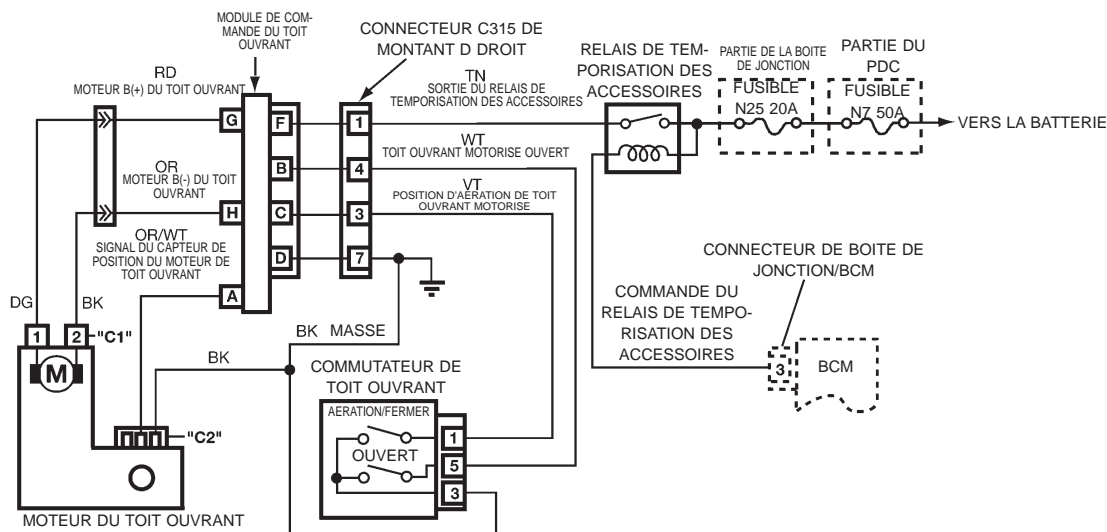
SCHEMAS

10.12 SYSTEME DE RETROVISEURS MOTORISES (Suite)

10.12.2 RETROVISEUR DU PASSAGER

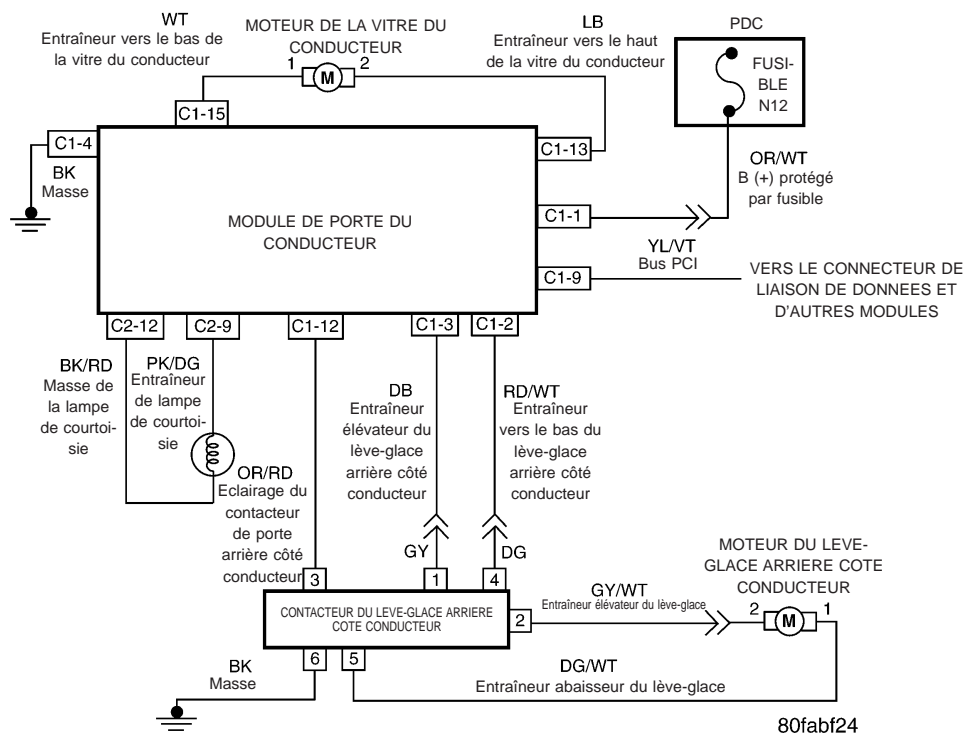


10.13 TOIT OUVRANT MOTORISE

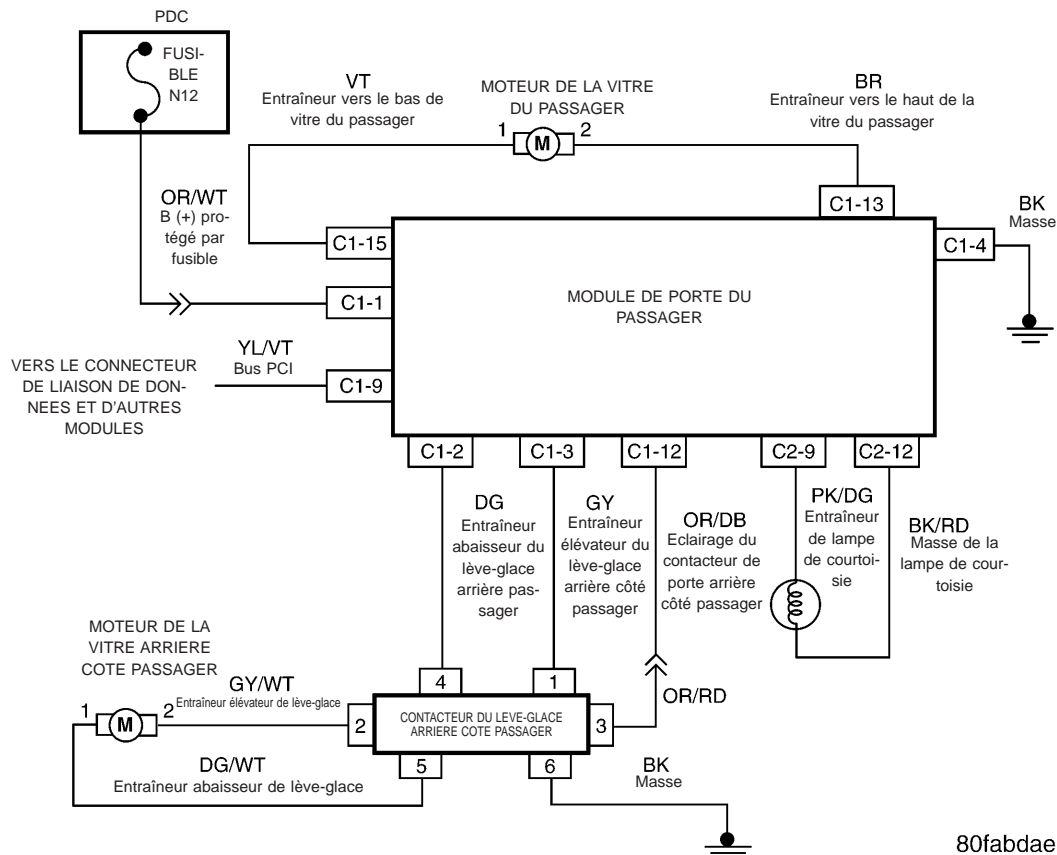


10.14 LEVE-GLACE MOTORISES

10.14.1 COTE CONDUCTEUR



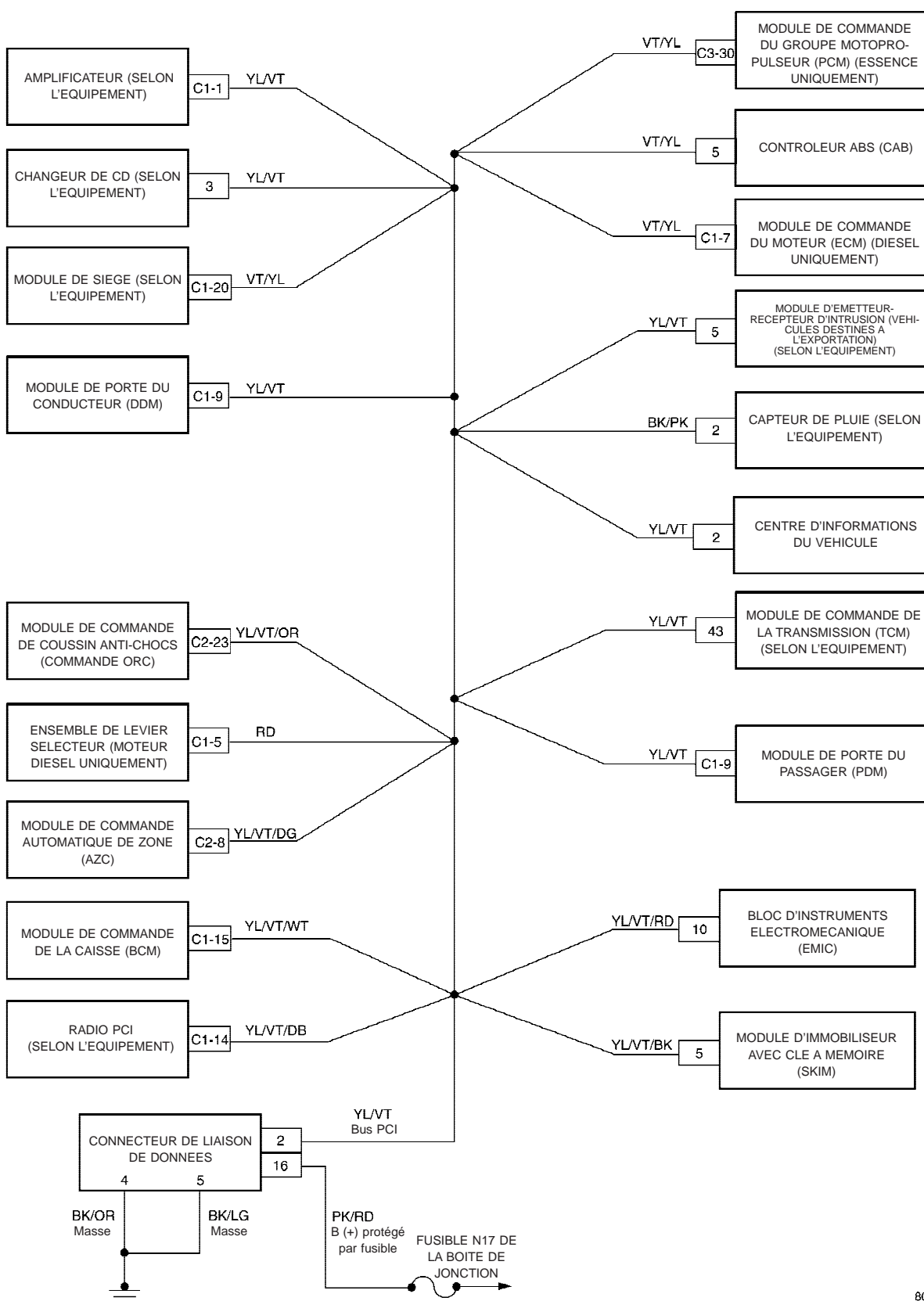
10.14.2 COTE PASSAGER



10.15.1 COMMUNICATION DU VEHICULE – CAG



10.15.2 COMMUNICATION DU VEHICULE – CAD

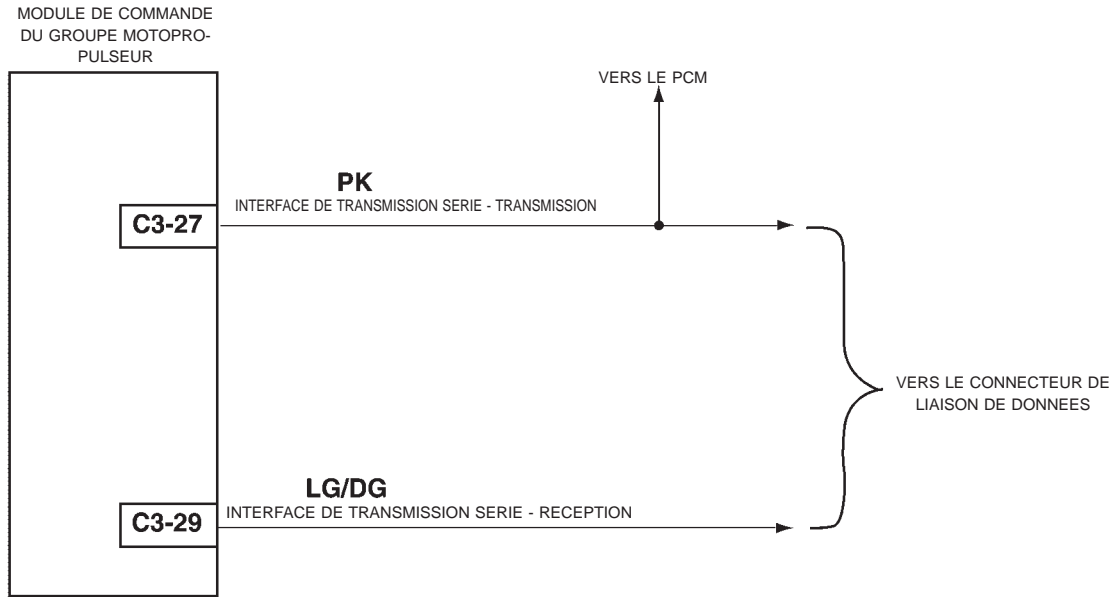


80fb4aa2

SCHEMAS

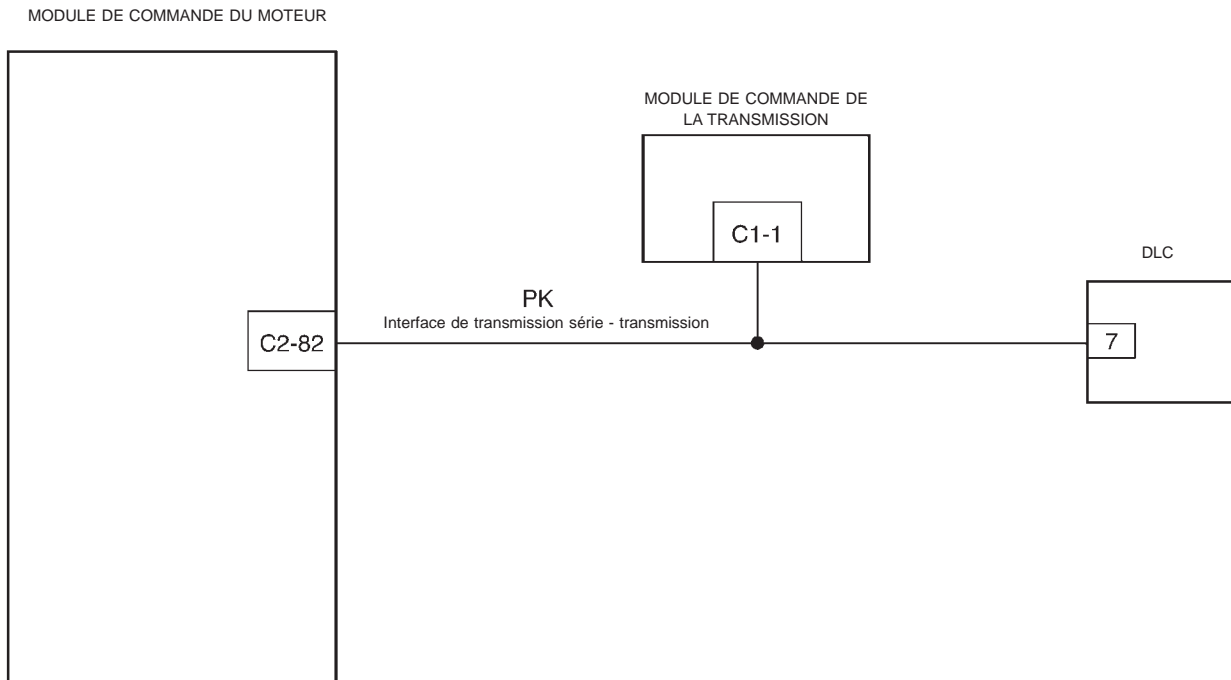
10.15 COMMUNICATIONS DU VEHICULE (Suite)

10.15.3 COMMUNICATION DU PCM



80d835ac

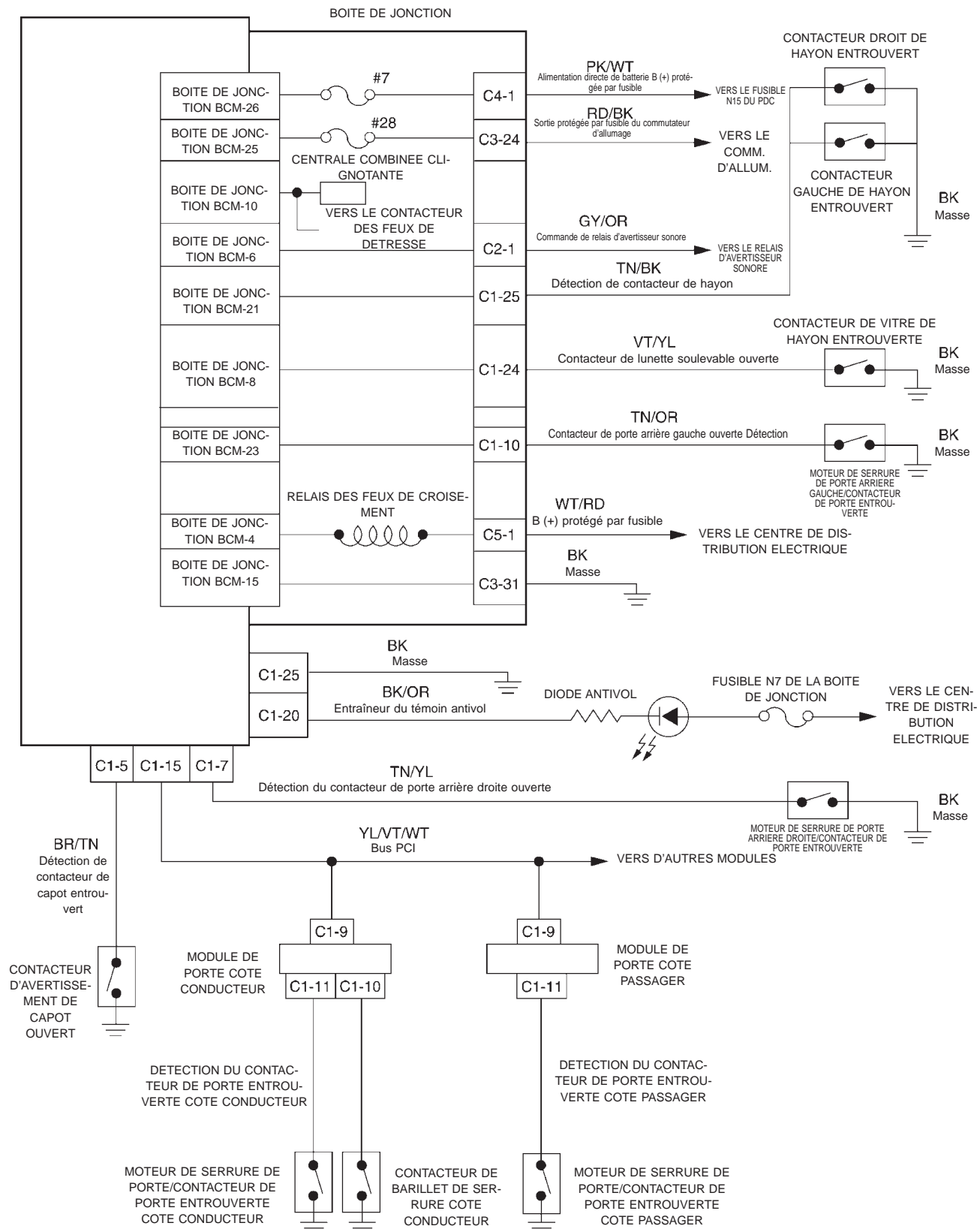
10.15.4 COMMUNICATION ECM - MOTEUR DIESEL



80d9e330

10.16 SYSTEME ANTIVOL (VTSS)

MODULE DE COMMANDE DE LA CAISSE

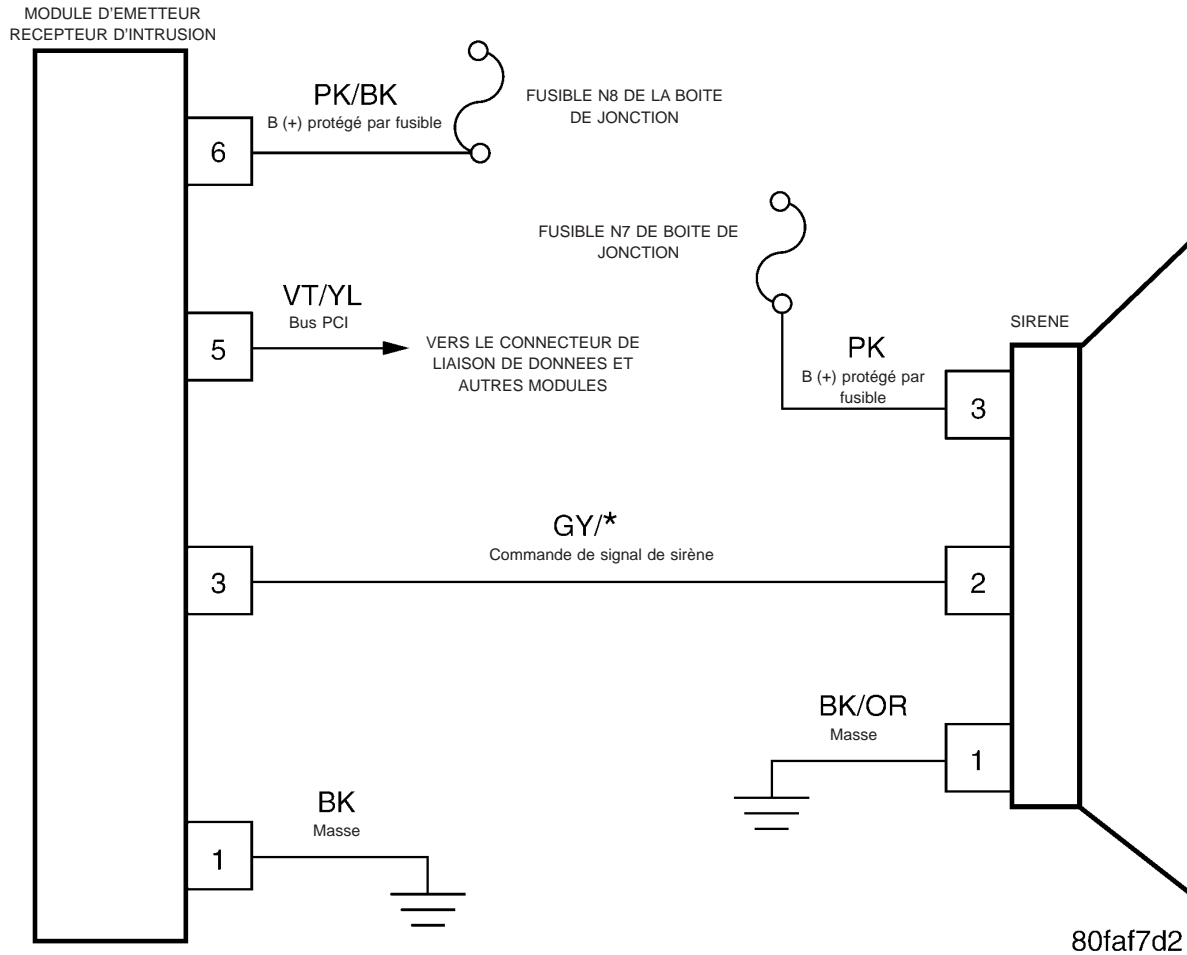


8094292f

SCHEMAS

10.16 SYSTEME ANTIVOL (VTSS) (Suite)

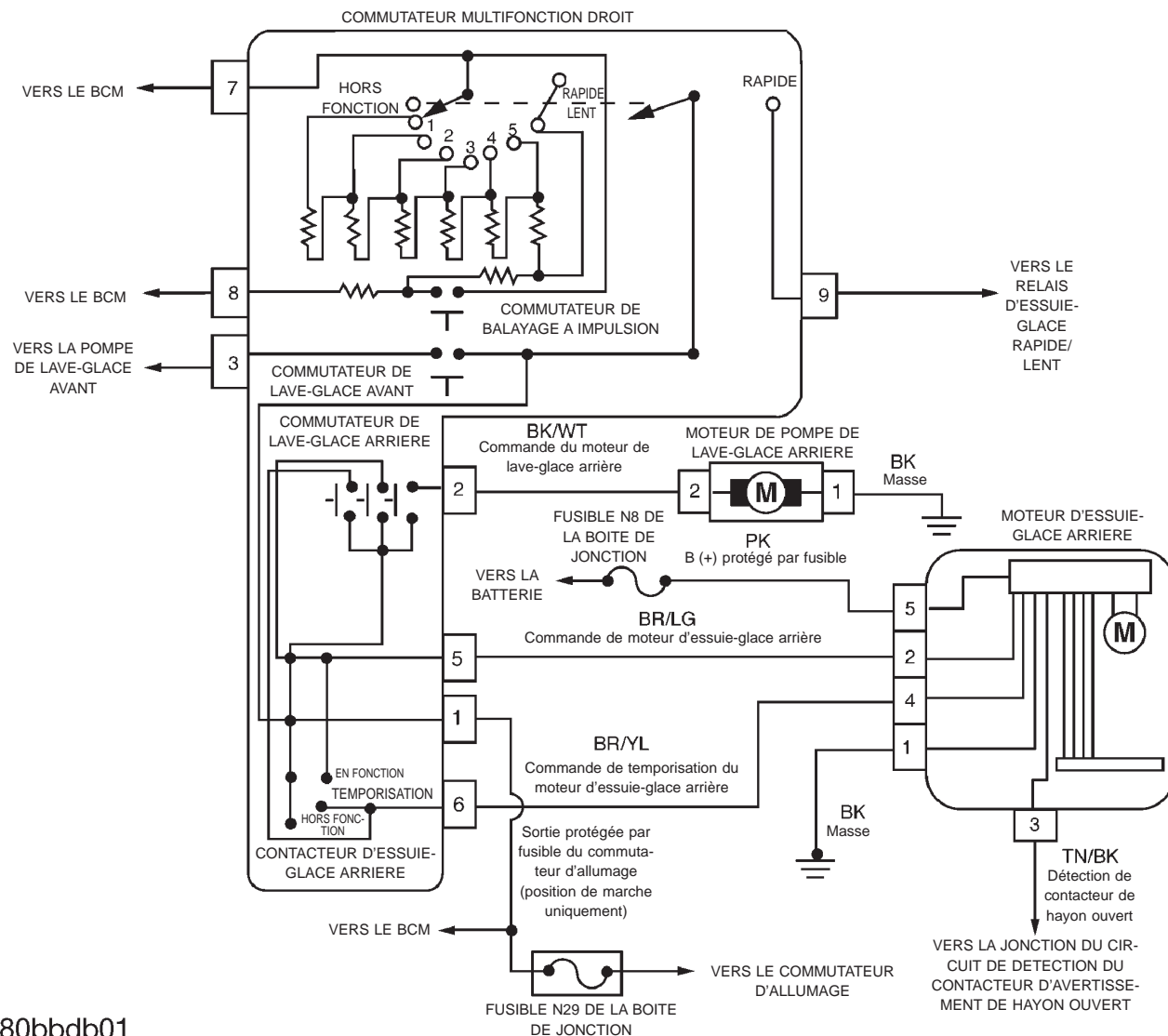
10.16.1 MODULE D'EMETTEUR-RECEPTEUR D'INTRUSION (VEHICULES DESTINES A L'EXPORTATION UNIQUEMENT)



SCHEMAS

10.17 SYSTEME D'ESSUIE-GLACE AVANT (Suite)

10.17.2 SYSTEME D'ESSUIE-GLACE ARRIERE



80bbdb01

SCHEMAS

NOTES

NOTES