

# **SYSTEME DE RETENUE SUPPLEMENTAIRE (SRS)**

# SYSTEME DE RETENUE SUPPLEMENTAIRE (SRS)

## TABLE DES MATIERES

52409000131

INFORMATION GENERALES .....	2	ETIQUETTES D'AVERTISSEMENT/ PRECAUTION .....	22
PRECAUTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN DU SRS .....	3	CAPTEURS DE CHOC AVANT .....	23
SPECIFICATIONS D'ENTRETIEN .....	5	UNITE DE DIAGNOSTIC DU SRS (SDU) ...	26
OUTILS SPECIAUX .....	5	MODULE DE SAC GONFLABLE ET UNITE DE CONTACT .....	28
INSTRUMENT D'ESSAI .....	5	METHODE DE DESARMEMENT DU MODULE DE SAC GONFLABLE .....	34
PRODUITS D'ETANCHEITE .....	6	Mise au rebut d'un module de sac gonflable non éclaté .....	34
LOCALISATION DES PANNES .....	6	Mise au rebut d'un module de sac gonflable après éclatement .....	38
ENTRETIEN DU SRS .....	15	METHODE DE MIS EN PLACE DU CABLE DE CAPTEUR .....	39
DIAGNOSTIC APRES COLLISION .....	19		
ENTRETIEN DE COMPOSANT INDIVIDUEL .....	21		

### ATTENTION

- Lire attentivement et tenir compte des informations se trouvant dans les PRECAUTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN DU SRS (page 52B-3) avant de procéder à l'entretien.
- Pour obtenir des informations concernant la localisation des pannes ou l'entretien, toujours tenir compte des procédés décrits dans la section de localisation des pannes (page 52B-6).
- Si des composants du SRS sont déposés ou remplacés conformément aux procédés d'entretien, veiller à suivre les procédés dans la section de L'ENTRETIEN DE COMPOSANT INDIVIDUEL (page 52B-21) pour les composants concernés.
- En cas de doutes concernant le SRS, contacter le distributeur le plus proche.

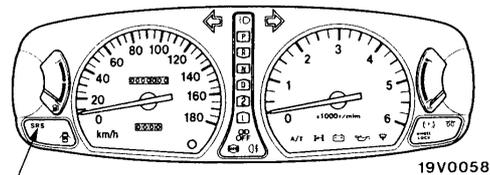
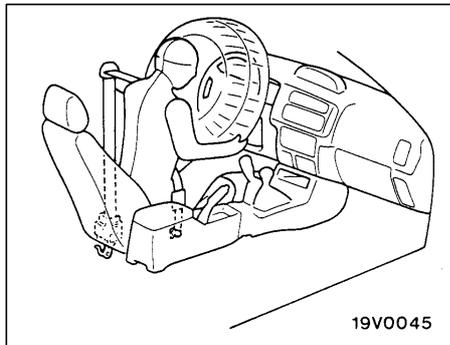
## INFORMATIONS GENERALES

52400010164

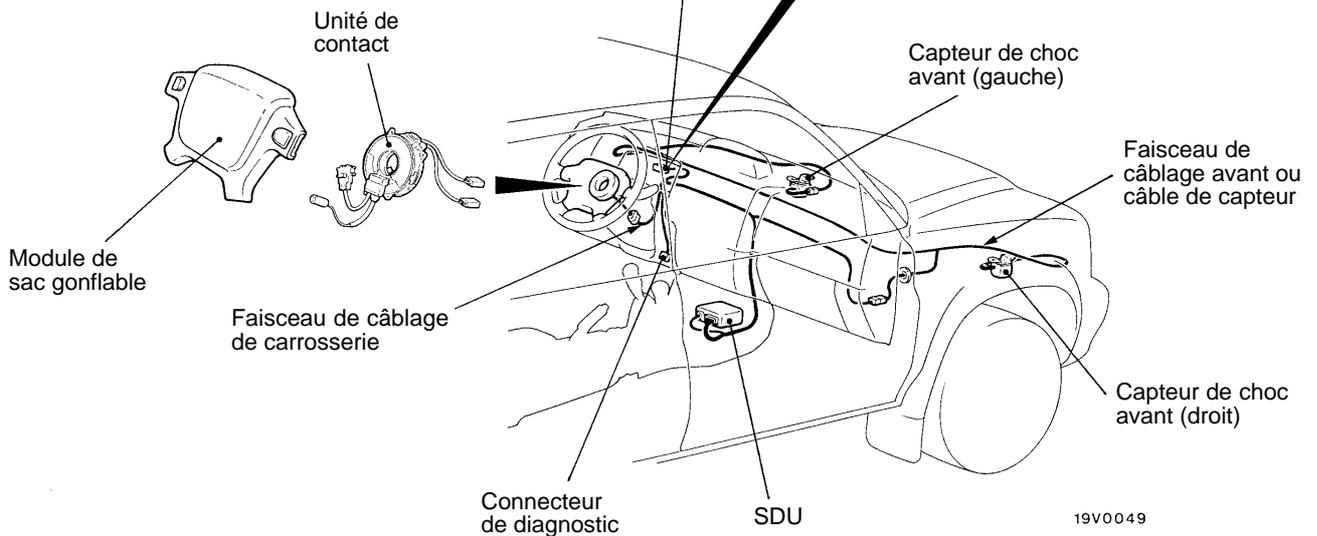
Pour une meilleure sécurité, il existe en option le Système de Retenue Supplémentaire (SRS) qui améliore la sécurité du conducteur en cas de collision.

L'ensemble SRS est constitué des organes suivants: le module de sac gonflable, l'unité de diagnostic du SRS (SDU), le voyant SRS, deux capteurs de choc avant et l'unité de contact. Le module de sac gonflable est logé dans le moyeu du volant de direction et renferme un sac replié et un détonateur de gonflage. La SDU situé sous le tableau de bord réagit aux signaux d'un capteur d'accélération analogique G. Le voyant SRS du tableau de bord permet de savoir si le système est en état de marche ou non. Un capteur de choc avant est fixé sur chacune des doublures d'aile droite et gauche. L'unité de contact est installé sous le volant de direction.

Les interventions sur et autour des organes SRS ne doivent être effectuées que par un personnel qualifié. Ces techniciens doivent s'astreindre à lire ce manuel attentivement avant d'entreprendre l'intervention. Toute intervention sur le SRS exige de l'intervenant la plus grande prudence et le plus grand soin pour ne pas se blesser (risque de déploiement inopiné du sac) et assurer effectivement la protection du conducteur (une négligence risquant de rendre le système inopérant).



Voyant SRS

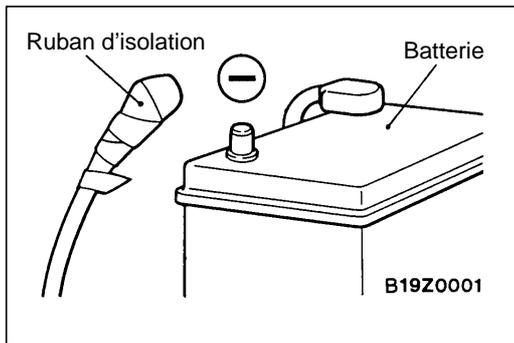


00005049

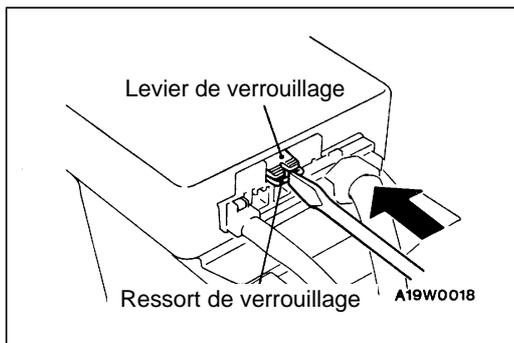
## PRECAUTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN DU SRS

52400030160

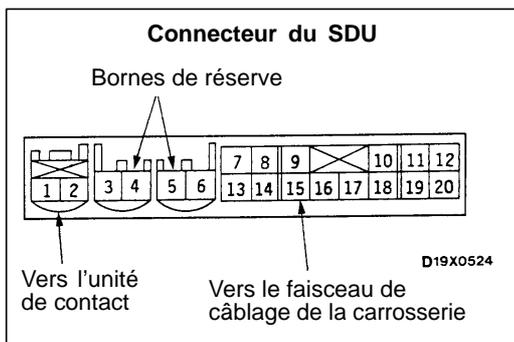
1. Afin d'éviter toute blessure à soi-même ou à d'autres personnes en déployant le sac gonflable par mégarde durant l'entretien, lire et suivre attentivement les précautions et procédés décrits dans ce manuel.
2. Ne pas utiliser des appareils d'essai électriques sur ou auprès des composants du SRS, sauf ceux spécifiés à la page 52B-5.
3. **Ne jamais essayer de réparer les composants suivants:**
  - Unité de diagnostic du SRS (SDU)
  - Unité de contact
  - Module de sac gonflable
  - Capteur de choc avant



4. **Après avoir débranché le câble de la batterie, attendre 60 secondes ou plus et procéder ensuite au travail suivant. Le SRS a été conçu afin de conserver suffisamment de tension pour déployer le sac gonflable pendant une période relativement courte même après que la batterie ait été débranchée. Par conséquent, le fait de déployer par mégarde le sac gonflable si le travail est effectué sur le SRS immédiatement après avoir débranché le câble de la batterie pourrait causer de graves lésions. Isoler la borne (-) débranchée avec du ruban isolant.**



5. Pour libérer le connecteur de l'unité de diagnostic du SRS, placer un tournevis à bout plat (-) contre le ressort de verrouillage du levier de verrouillage de connecteur et pousser horizontalement le ressort vers l'intérieur de l'unité. Ne pas trop forcer pour lever le levier de verrouillage.



6. Ne pas essayer de réparer les connecteurs de faisceau de câblage du SRS. Si un des connecteurs est considéré défectueux d'après les données de diagnostic, remplacer le faisceau de câblage. Si les fils sont considérés défectueux d'après les données de diagnostic, remplacer ou réparer le faisceau de câblage en fonction du tableau suivant.

Connecteur de faisceau (N° des bornes, couleur)	N° de borne de l'unité de diagnostic du SRS	Destination du faisceau	Remède
2 broches, rouge	1, 2	Faisceau de câblage de carrosserie → Unité de contact	Remplacer l'unité de contact.
–	3, 4	–	–
–	5, 6	–	–
14 broches, rouge	7, 8	–	–
	9	Faisceau de câblage de carrosserie → Connecteur de diagnostic	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
	10	Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Contacteur d'allumage (ST)	
	11	Faisceau de câblage de carrosserie → Bloc de jonction (Fusible N°11)	
	12	Faisceau de câblage de carrosserie → Bloc de jonction (Fusible N°10)	
	13	Faisceau de câblage de carrosserie → Instruments (voyant SRS)	
	14	–	–
	15	Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Capteur de choc avant (+) (Droite)	Mettre le câble de capteur en place*. (Voir la page 52B-39.)
	16	Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Capteur de choc avant (+) (Gauche)	
	17	Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Capteur de choc avant (-) (Gauche)	
	18	Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Capteur de choc avant (-) (Droite)	
	19, 20	Faisceau de câblage de carrosserie → Masse	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.

**REMARQUE**

Le câble de capteur portant le repère(\*) est disponible comme pièce de service.

7. Les composants du SRS ne doivent pas être exposés à une température supérieure à 93°C. Il faut donc déposer l'unité de diagnostic du SRS, le module de sac gonflable, l'unité de contact et les capteurs de choc avant avant de mettre le véhicule en cabine de séchage de peinture.
8. Lorsque l'entretien du SRS est terminé, vérifier le voyant SRS afin de s'assurer si le système fonctionne correctement. (Voir la page 52B-16.)
9. S'assurer que la clé de contact soit sur la position OFF lorsque l'on branche ou débranche le MUT-II.
10. En cas de doutes concernant le SRS, contacter le concessionnaire le plus proche.

**REMARQUE**

VU QUE LE FAIT DE DEPLOYER PAR MAGARDE LE SAC GONFLABLE POURRAIT CAUSER DE GRAVES LESIONS, UTILISER UNIQUEMENT LES PROCÉDES ET APPAREILS SPECIFIES DANS CE MANUEL.

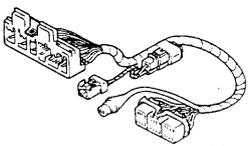
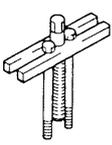
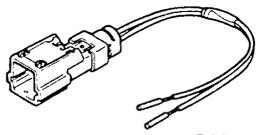
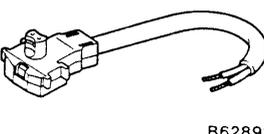
## SPECIFICATIONS D'ENTRETIEN

52400040071

Rubrique	Valeur normale
Résistance du capteur de choc avant $\Omega$	2 000 $\pm$ 20
Résistance de l'unité de contact $\Omega$	Inférieure à 0,4

## OUTILS SPECIAUX

52400070148

Outil	Numéro	Dénomination	Emploi
 B991502	MB991502	MUT-II sub assembly	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lecture des codes de diagnostic</li> <li>• Effacement des codes de diagnostic</li> <li>• Lecture de la période d'anomalie</li> <li>• Lecture du nombre d'effacement</li> </ul>
 B991349	MB991349	Faisceau électrique de vérification du SRS	Vérification du circuit électrique du SRS
 B990803	MB990803	Extracteur de volant de direction	Dépose du volant de direction
 B686560	MB686560	Faisceau d'adaptateur A de sac gonflable du SRS	Déploiement du module de sac gonflable dans le véhicule
 B628919	MB628919	Faisceau d'adaptateur B de sac gonflable du SRS	Déploiement du module de sac gonflable à l'extérieur du véhicule.

## INSTRUMENT D'ESSAI

52400080035

Outil	Dénomination	Emploi
 13R0746	Instrument universel à affichage numérique	Vérification du circuit électrique du SRS Utiliser un instrument universel pour lequel le courant d'essai maximal est de 2 mA ou moins sur la plage minimale de la mesure de résistance.

**PRODUITS D'ETANCHEITE**

5240060015

Rubrique	Produits d'étanchéité à employer	Remarques
Câble de capteur	3M ATD N° de pièce 8625 ou équivalent	Ruban d'étanchéité

**LOCALISATION DES PANNES**

52400310097

**MARCHE A SUIVRE STANDARD POUR LA LOCALISATION DES PANNES DE DIAGNOSTIC**

Voir le CHAPITRE 00 – Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.

**FONCTION DE DIAGNOSTIC**

52400320083

**CONTROLE DES CODES DE DIAGNOSTIC**

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches) qui se trouve sous le couvercle inférieur de tableau de bord et lire les codes de diagnostic. (Voir le CHAPITRE 00 – Méthode pour la localisation des pannes/points d'intervention pour la vérification.)

**EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC**

Voir le CHAPITRE 00 – Méthode pour la localisation des pannes/points d'intervention pour la vérification.

**TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC**

52400330123

Effectuer les contrôles en suivant la procédure décrite dans le tableau de dépannage correspondant au code d'anomalie.

N° de code	Elément de diagnostic	Voir page
11, 12, 13	Système du capteur de choc avant	52B-7
21, 22	Système du module de sac gonflable (détonateur)	52B-8
31, 32	Système du condensateur de l'unité de diagnostic du SRS	52B-9
33*	Système du signal du lancement	52B-10
34*	Système du verrouillage de connecteur	52B-11
41*	Système du circuit de puissance (A) IG <sub>1</sub>	52B-11
42*	Système du circuit de puissance (B) IG <sub>1</sub>	52B-12
43	Système du circuit du voyant SRS Le voyant ne s'allume pas*	52B-13
	Système du circuit du voyant SRS Le voyant ne s'éteint pas	52B-14
44	Système du circuit du voyant de l'unité de diagnostic du SRS	52B-14
45	Système de la mémoire permanente (EEPROM) de l'unité de diagnostic du SRS et du convertisseur A/D	52B-14

**REMARQUE**

- (1) \*: Si la condition du véhicule revient à la normale, le code de diagnostic sera automatiquement effacé et le voyant SRS s'éteindra.
- (2) Si la batterie du véhicule est déchargée, les codes de diagnostic 41 ou 42 seront mémorisés. Lorsque ces codes de diagnostic sont affichés, vérifier la batterie.

## PROCEDURE DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

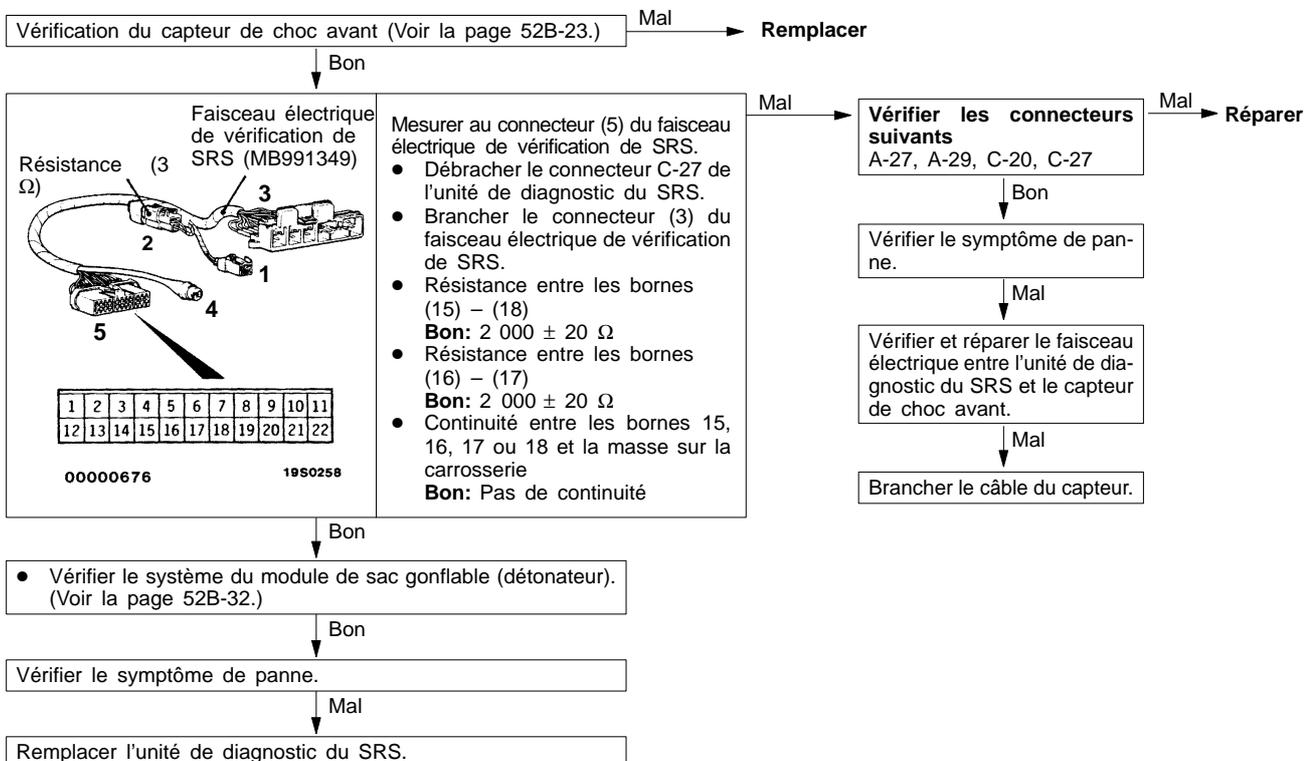
Code N°11, 12, 13 Système du capteur de choc avant	Cause probable
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ces codes de diagnostic sont émis s'il y a une résistance anormale entre les bornes d'entrée du capteur de choc avant. Les causes de panne pour chaque N° de code sont les suivantes. (Voir le tableau 1)</li> <li>Les codes de diagnostic 11, 12 et 13 sont quelquefois produits en combinaison avec les codes de diagnostic concernant le module de sac gonflable (détonateur) (codes N° 21 et 22); quelquefois cependant il est possible que seulement un code apparaisse au lieu que deux codes soient mémorisés. Pour cette raison, il est aussi nécessaire de vérifier le module de sac gonflable en même temps. Les relations entre les codes sont les suivantes. (Voir le tableau 2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du capteur de choc avant</li> <li>Anomalie des faisceau électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>

Tableau 1

N° de code	Cause de panne
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Court-circuit dans le capteur de choc avant ou dans le faisceau électrique</li> <li>Court-circuit dans le capteur de choc avant ou dans les faisceaux électriques du module de sac gonflable (détonateur) menant à la masse de carrosserie du véhicule.</li> <li>Court-circuit dans le capteur de choc avant ou dans les faisceaux électriques du module de sac gonflable (détonateur) menant à l'alimentation électrique</li> </ul>
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faisceau rompu dans le capteur de choc avant droit ou gauche, ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>Court-circuit dans le capteur de choc avant ou dans les faisceaux électriques du module de sac gonflable (détonateur) menant à l'alimentation électrique</li> </ul>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faisceau rompu dans les deux capteurs de choc avant droit et gauche ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>Court-circuit dans le capteur de choc avant ou dans les faisceaux électriques du module de sac gonflable (détonateur) menant à l'alimentation électrique</li> </ul>

Tableau 2

Elément	Capteur de choc avant		
	Court-circuit	Faisceau rompu (un capteur)	Faisceau rompu (deux capteurs)
Module de sac gonflable (détonateur)	Court-circuit	11 ou 21	12 ou 21
	Faisceau rompu	11 ou 22	12 ou 22



Code N°21, 22 Système du module de sac gonflable (détonateur)	Cause probable
<p>(1) Ces codes de diagnostic sont émis s'il y a une anomalie de résistance entre les bornes d'entrée du module de sac gonflable (détonateur). Les causes de panne pour chaque N° de code sont les suivantes. (Voir le tableau 1)</p> <p>(2) Les codes de diagnostic 21 et 22 sont quelquefois produits en combinaison avec les codes d'anomalie concernant le capteur de choc avant (codes N°11, 12 et 13); quelquefois cependant il est possible que seulement un code apparaisse au lieu que deux codes soient mémorisés. Pour cette raison, il est aussi nécessaire de vérifier le capteur de choc avant en même temps. Les relations entre les codes sont les suivantes. (Voir le tableau 2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anomalie de l'unité de contact</li> <li>● Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>● Anomalie du module de sac gonflable (détonateur)</li> <li>● Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>

Tableau 1

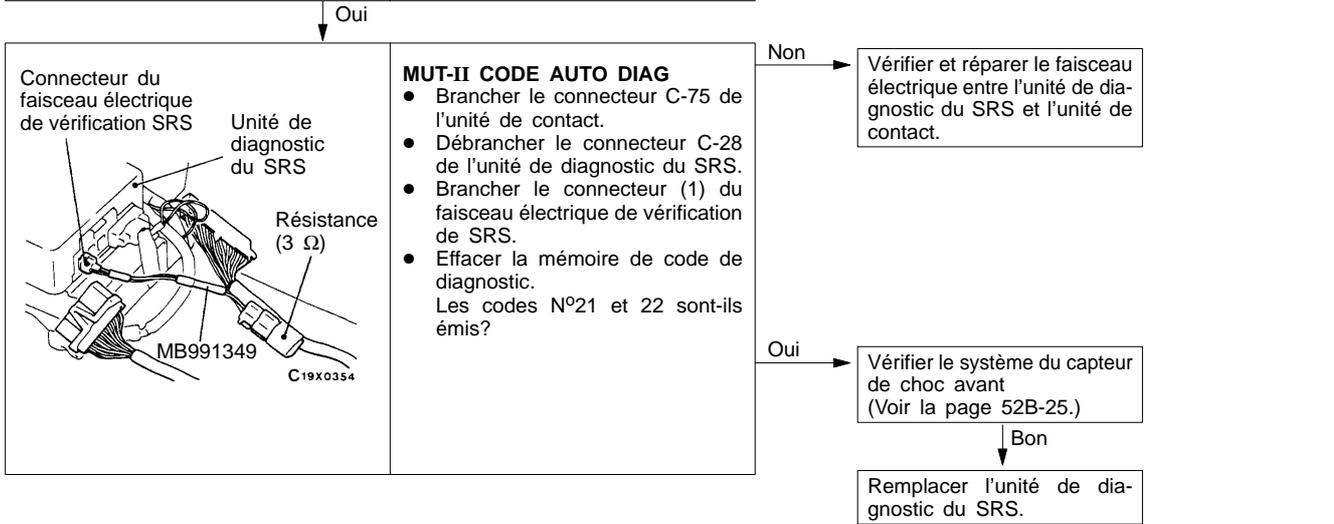
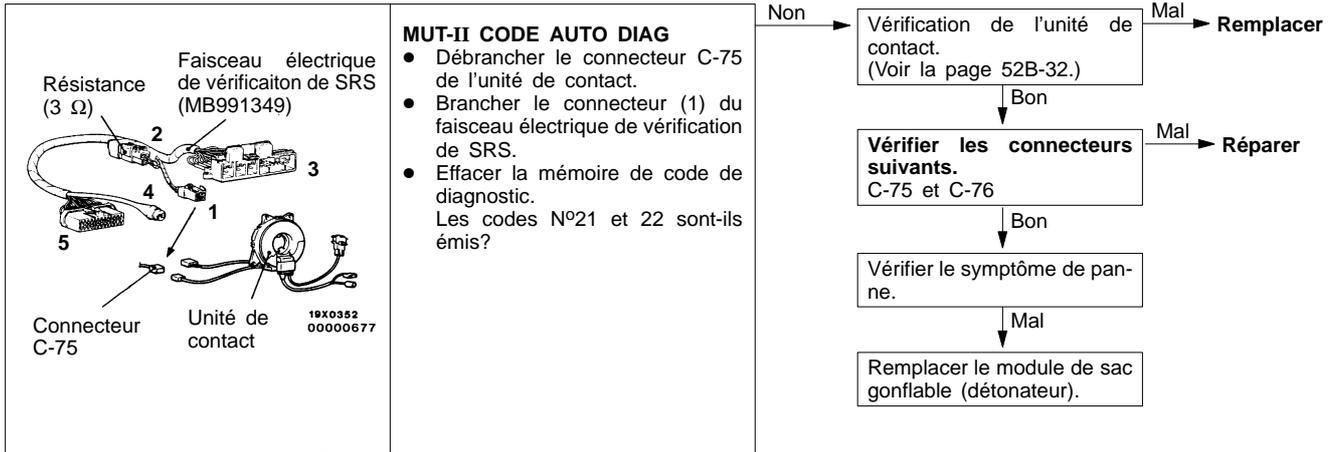
N° de code	Cause de panne
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Court-circuit dans le module de sac gonflable (détonateur) ou court-circuit dans le faisceau électrique</li> <li>● Court-circuit dans l'unité de contact</li> <li>● Court-circuit dans le module de sac gonflable (détonateur) ou dans les faisceaux électriques de capteur de choc avant menant à l'alimentation électrique</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Faisceau rompu dans le module de sac gonflable (détonateur) ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>● Faisceau rompu dans l'unité de contact</li> <li>● Anomalie du contact de connecteur</li> <li>● Court-circuit dans le module de sac gonflable (détonateur) ou dans les faisceaux électriques de capteur de choc avant menant à l'alimentation électrique</li> </ul>

Tableau 2

Elément		Capteur de choc avant		
		Court-circuit	Faisceau rompu (un capteur)	Faisceau rompu (deux capteurs)
Module de sac gonflable (détonateur)	Court-circuit	11 ou 21	12 ou 21	13 ou 21
	Faisceau rompu	11 ou 22	12 ou 22	13 ou 22

**Attention**

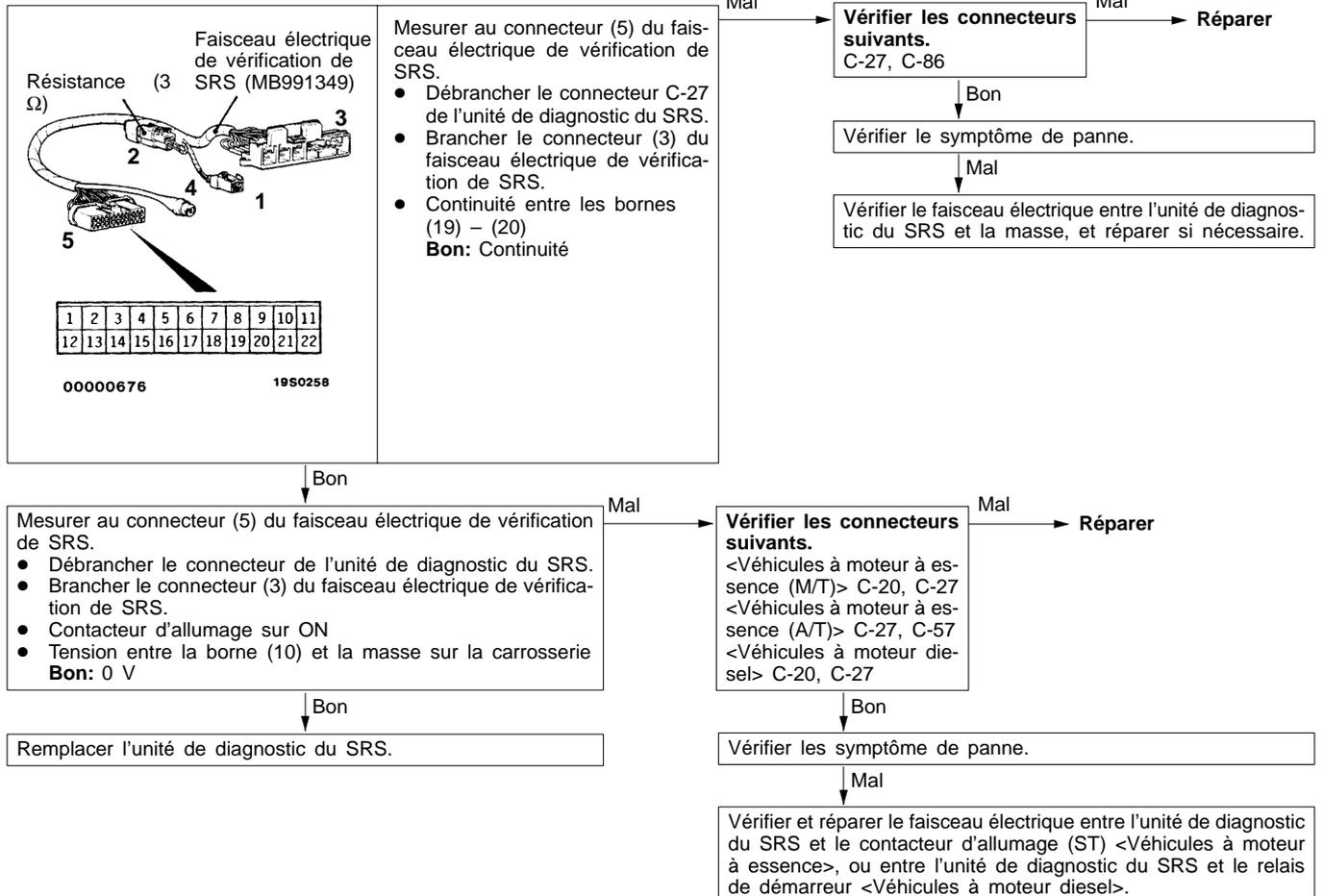
**Ne pas tenter de mesurer la résistance du module du sac gonflable (détonateur). On risque de graves blessures si le courant fourni par l'appareil de mesure pour la mesure de la résistance ou une décharge d'électricité statique fait éclater le module.**



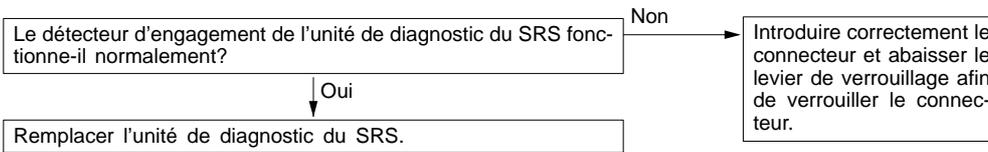
Code N°31, 32 Système du condensateur de l'unité de diagnostic du SRS	Cause probable
<p>Ces codes de diagnostic sont émis si la tension aux bornes du condensateur de l'unité de diagnostic du SRS est supérieure (N°31) ou inférieure (N°32) à la valeur spécifiée pendant 5 secondes ou plus. Cependant, si les codes de diagnostic N°41 et 42 sont émis en raison d'une baisse de tension du système, le code N°32 ne sera pas détecté.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie du capteur de choc avant</li> <li>• Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>

Il y a probablement une anomalie du condensateur dans l'unité de diagnostic du SRS; il faut donc remplacer l'unité de diagnostic du SRS. Cependant, il se peut aussi que le code N°32 soit émis en raison d'un court-circuit dans le capteur de choc avant; il faut donc aussi vérifier le système du capteur de choc avant. (Voir la page 52B-25.)

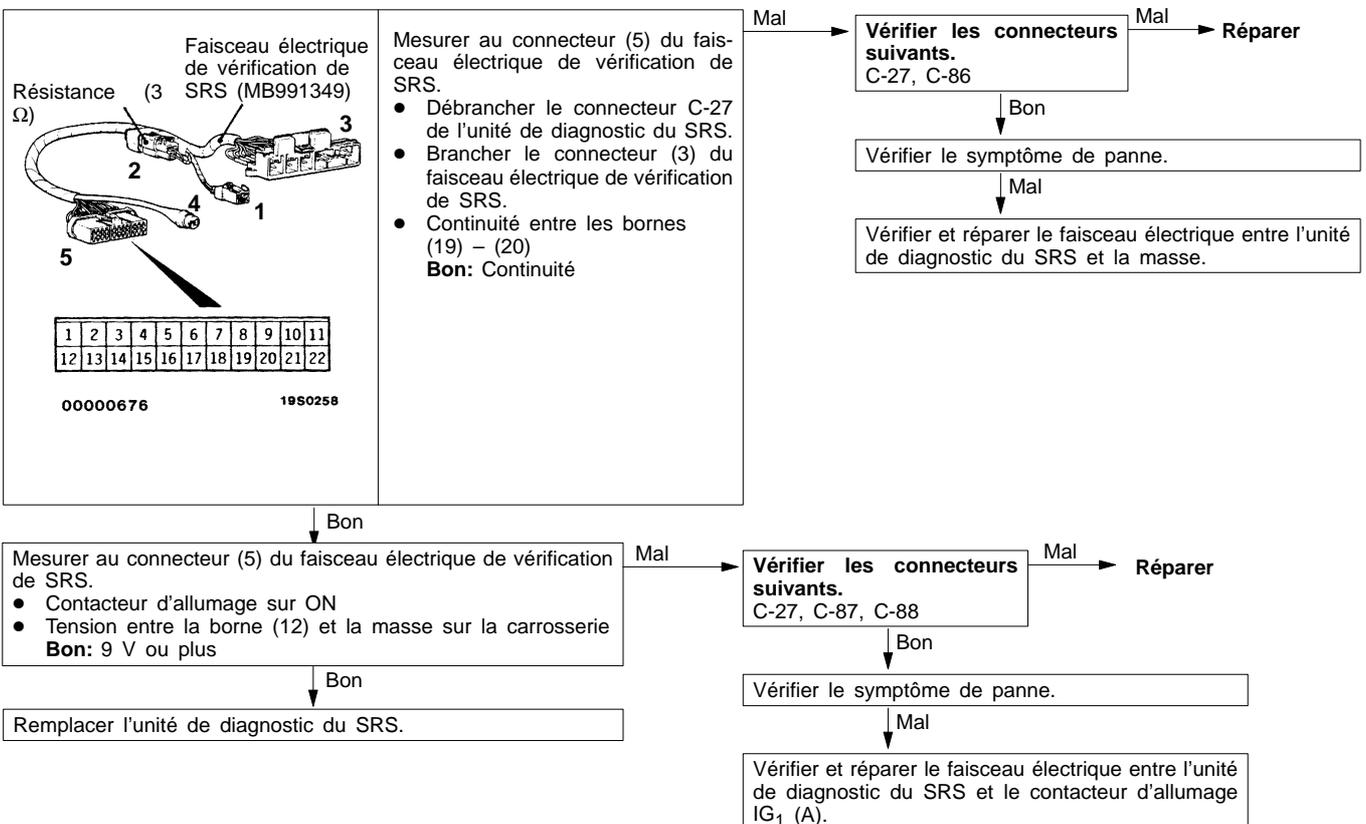
Code N°33 Système du signal du lancement	Cause probable
<p>Le signal du lancement sert à prévenir la détection erronée de baisses de tension de l'alimentation électrique à la borne IG<sub>1</sub> lors du lancement. Ce code de diagnostic est émis si l'émission du signal du lancement se prolonge de façon continue pendant 45 secondes ou plus (il y a court-circuit du faisceau électrique du signal du lancement dans l'alimentation électrique.) Cependant, si la condition du véhicule revient à la normale (sauf lors du lancement), le code de diagnostic N°33 sera automatiquement effacé, et le voyant SRS s'éteindra.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>



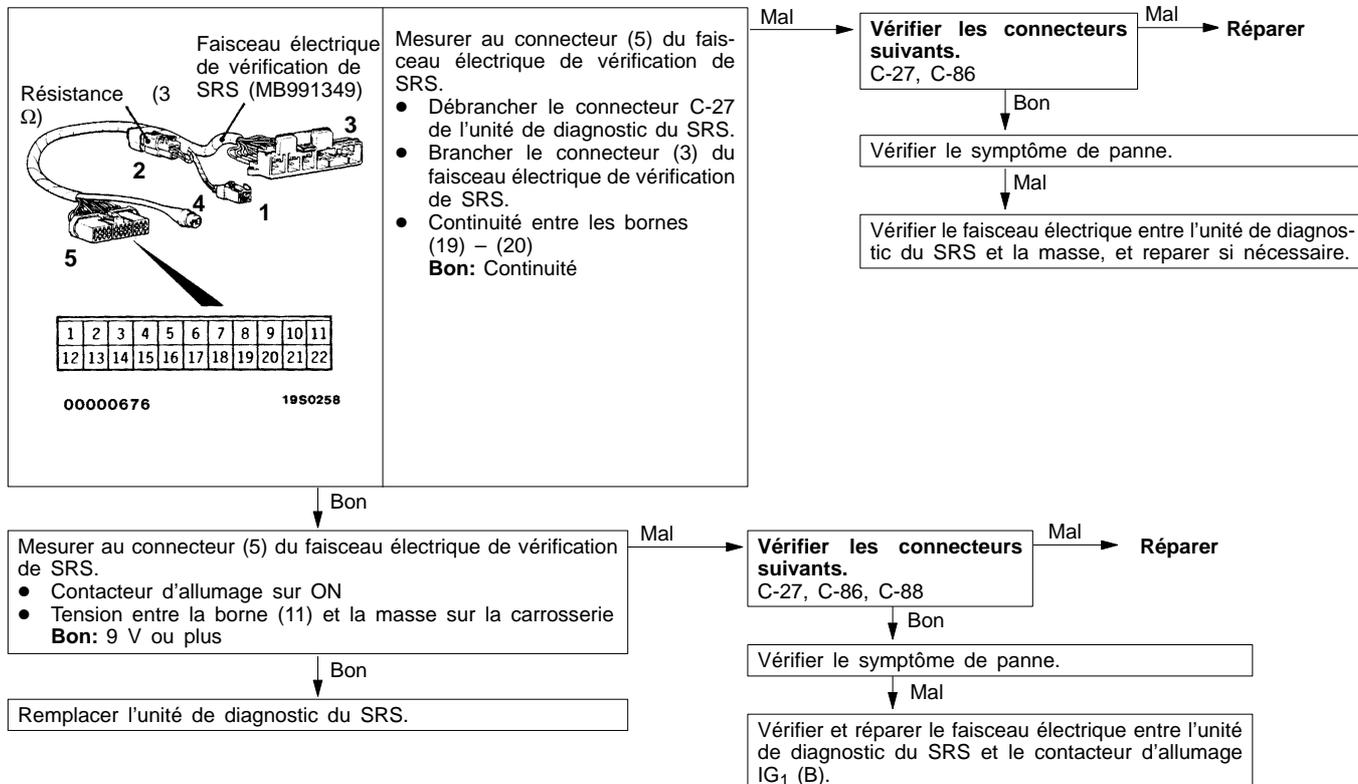
Code N°34 Système du verrouillage de connecteur	Cause probable
Ce code de diagnostic est émis s'il y a détection d'un fil rompu dans la barre de court-circuit à double verrouillage du connecteur de l'unité de diagnostic du SRS. Cependant, si la condition du véhicule revient à la normale, le code de diagnostic N°34 sera automatiquement effacé, et le voyant SRS s'éteindra.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des connecteurs</li> <li>Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>



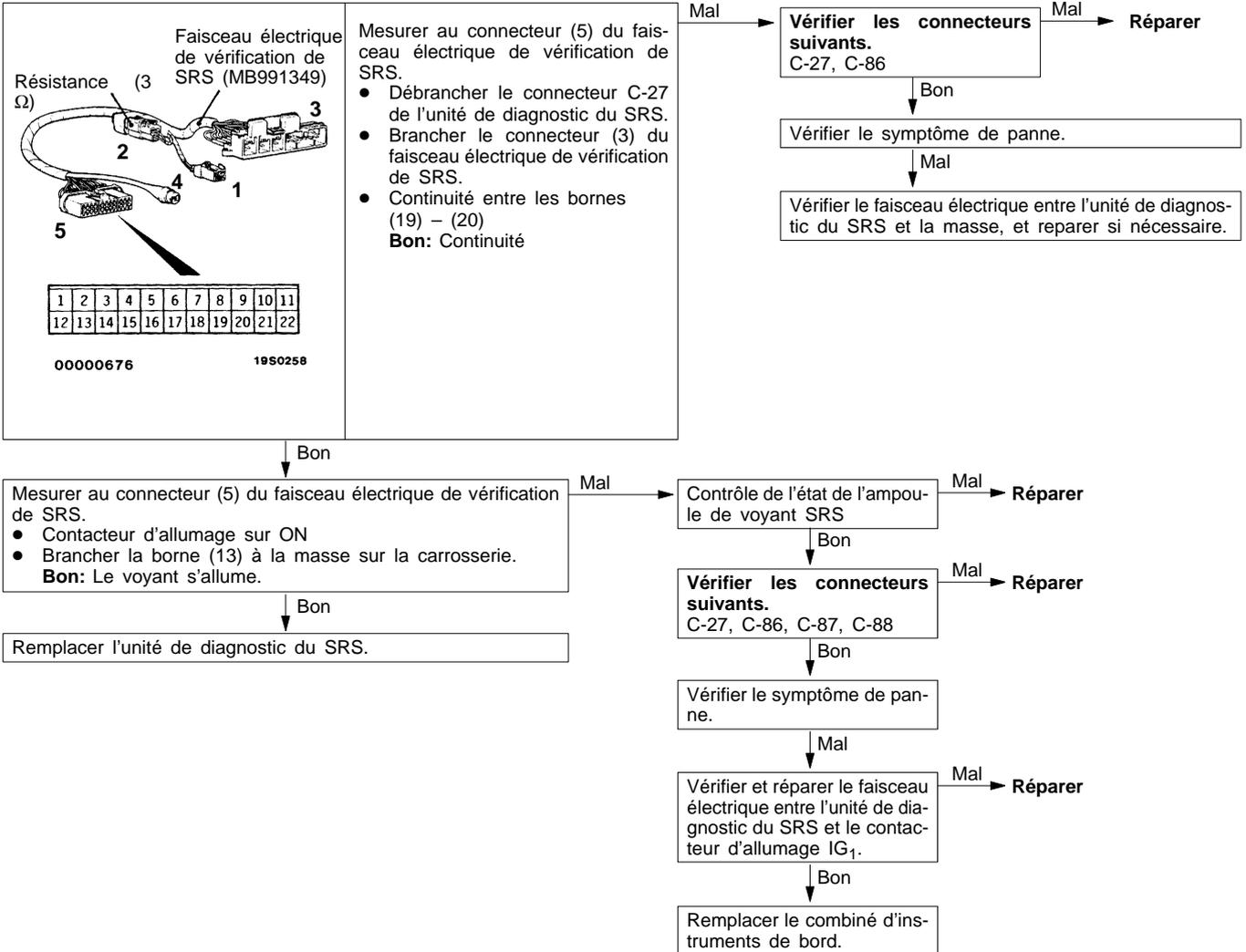
Code N°41 Système du circuit de puissance (A) IG <sub>1</sub>	Cause probable
Ce code de diagnostic est émis si la tension entre la borne (A) IG <sub>1</sub> et la masse est inférieure à la valeur spécifiée pendant une période continue de 5 secondes ou plus. Cependant, si la condition du véhicule revient à la normale, le code de diagnostic N°41 sera automatiquement effacé, et le voyant SRS s'éteindra.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>



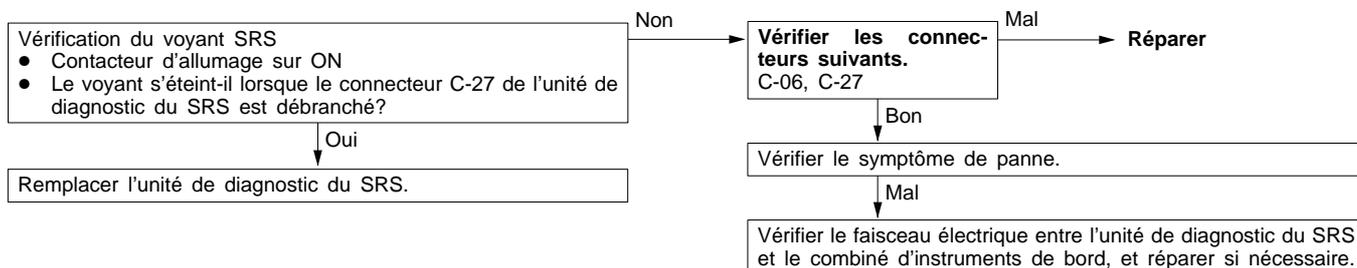
Code N°42 Système du circuit de puissance (B) IG <sub>1</sub>	Cause probable
<p>Ce code de diagnostic est émis si la tension entre la borne (B) IG<sub>1</sub> et la masse est inférieure à la valeur spécifiée pendant une période continue de 5 secondes ou plus.</p> <p>Cependant, si la condition du véhicule revient à la normale, le code de diagnostic N°42 sera automatiquement effacé, et le voyant SRS s'éteindra.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> </ul>



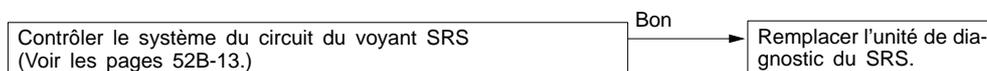
Code N°43 Système du circuit du voyant SRS (le voyant ne s'allume pas.)	Cause probable
<p>Ce code de diagnostic est émis si un faisceau rompu se déclare pendant une période continue de 5 secondes lorsque l'unité de diagnostic du SRS effectue le contrôle du voyant SRS et que le voyant est éteint (transistor OFF). Cependant, si ce code est émis en raison d'une rupture de faisceau et que la condition du véhicule revient à la normale, le code de diagnostic N°43 sera automatiquement effacé, et le voyant SRS reviendra à la normale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>• Ampoule grillée</li> <li>• Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> <li>• Anomalie du combiné d'instruments de bord</li> </ul>



Code N°43 Système du circuit du voyant SRS (le voyant ne s'éteint pas.)	Cause probable
Ce code de diagnostic est émis si un court-circuit avec la masse se produit dans le faisceau électrique entre le voyant et l'unité de diagnostic du SRS lorsque l'unité de diagnostic du SRS effectue le contrôle du voyant SRS et que le voyant est allumé.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> <li>Anomalie du combiné d'instruments de bord</li> </ul>



Code N°44 Système du circuit du voyant SRS	Cause probable
Ce code de diagnostic est émis si un court-circuit se produit dans le circuit du voyant ou si une anomalie du transistor de puissance dans l'unité de diagnostic du SRS est détectée lorsque l'unité de diagnostic du SRS effectue le contrôle du circuit du voyant SRS.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>



Code N°45 Système de la mémoire permanente (EEPROM) de l'unité de diagnostic du SRS et du convertisseur A/D	Cause probable
Ce code de diagnostic est émis s'il y a une anomalie dans la mémoire permanente (EEPROM) de l'unité de diagnostic du SRS ou dans le convertisseur A/D.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>

Remplacer l'unité de diagnostic du SRS.

## TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES SYMPTOMES DE PANNE

52400340126

Identifier les symptômes de panne et vérifier en se référant au tableau des procédures de vérification.

Symptôme de panne	N° de procédure de vérification	Voir page	
La communication avec MUT-II est impossible.	La communication avec tous les systèmes est impossible.	1	52B-15
	La communication avec SRS seulement est impossible	2	52B-15
Lorsque le contacteur d'allumage est mis sur ON (moteur arrêté), le voyant SRS ne s'allume pas.	Voir le code de diagnostic N°43	52B-13	
Le contacteur d'allumage une fois mis sur ON, le voyant SRS reste allumé après qu'environ 7 secondes se soient écoulées.	Voir le code de diagnostic N°43	52B-14	

## PROCEDURE DE VERIFICATION POUR LES SYMPTOMES DE PANNE

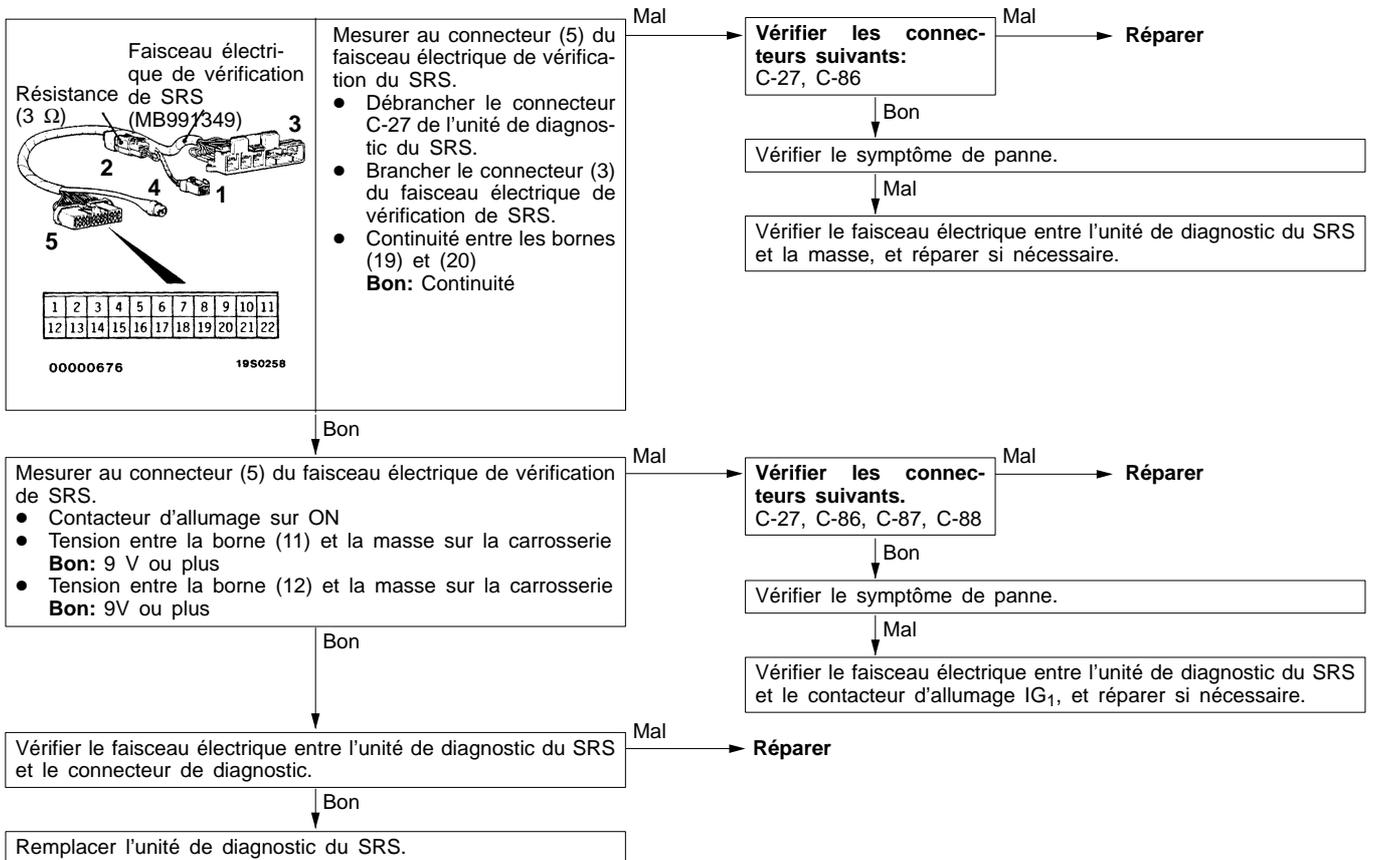
### Procédure de vérification 1

<b>La communication avec MUT-II est impossible. (La communication avec tous les systèmes est impossible.)</b>	<b>Cause probable</b>
La cause est probablement une anomalie du système d'alimentation électrique (y compris la masse) de la ligne de diagnostic.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie des connecteurs</li> <li>• Anomalie du faisceau électrique</li> </ul>

Voir le CHAPITRE 13A – Localisation des pannes.

### Procédure de vérification 2

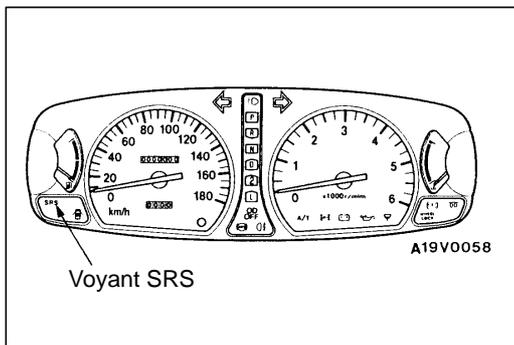
<b>La communication avec MUT-II est impossible. (La communication avec SRS seulement est impossible.)</b>	<b>Cause probable</b>
Si la communication est impossible avec le SRS seulement, la cause est probablement un faisceau rompu dans le circuit d'émission de diagnostic de l'unité de diagnostic du SRS ou dans le circuit de puissance (y compris le circuit de masse.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>• Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>



## ENTRETIEN DU SRS

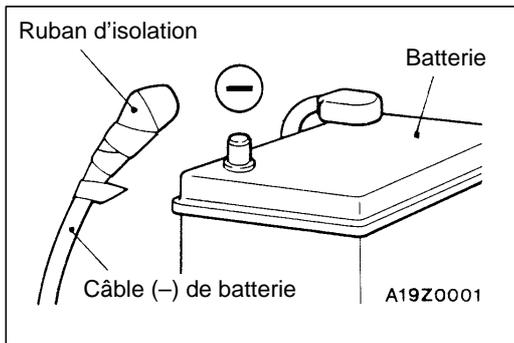
52400390114

Le SRS doit être vérifié par une concessionnaire agréé 10 ans après la date d'enregistrement du véhicule.



## CONTROLE DU VOYANT SRS

Mettre la clé de contact sur la position "ON". Est-ce que le voyant SRS s'allume pendant environ 7 secondes, s'éteint et reste ensuite éteint pendant au moins 5 secondes? Si la réponse est positive, le système de retenue supplémentaire fonctionne correctement. Si la réponse est négative, voir la page 52B-6.

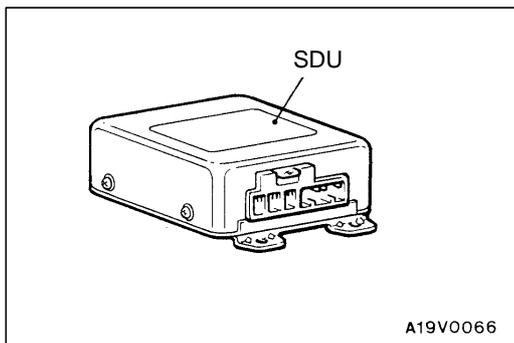


## VERIFICATION VISUELLE DES COMPOSANTS DU SRS

Mettre la clé de contact sur la position "LOCK", débrancher le câble négatif de la batterie et protéger la cosse.

### Attention

**Attendre au moins 60 secondes après avoir débranché le câble de la batterie avant d'effectuer une autre opération. (Voir la page 52B-3.)**



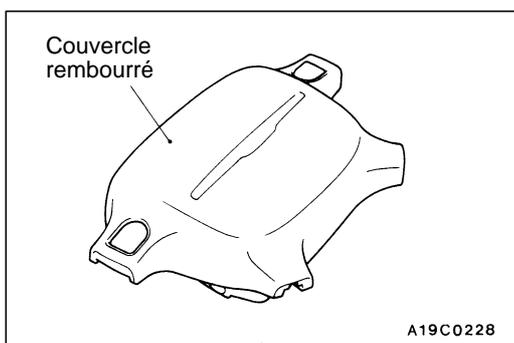
## UNITE DE DIAGNOSTIC DU SRS (SDU)

1. Vérifier que le boîtier de la SDU et les supports ne présentent pas de bosse, ni craquelure ni déformation ni rouille.

### Attention

**Le SRS risque de ne pas être actionné correctement si la SDU n'est pas installée correctement, ce qui pourrait causer de graves lésions ou la mort du conducteur.**

2. Vérifier que le connecteur ne présentent aucun endommagement quelconque, et que les bornes ne sont pas déformées ni rouillées.  
Remplacer la SDU si la pièce concernée ne passe pas la vérification visuelle en question. (Voir la page 52B-26.)



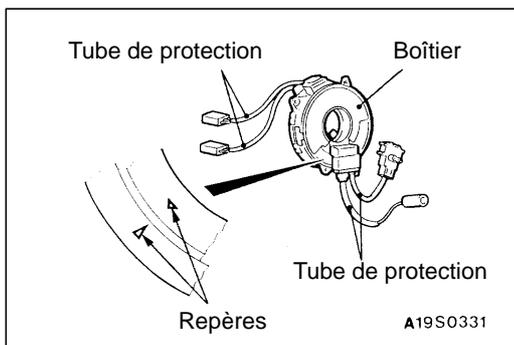
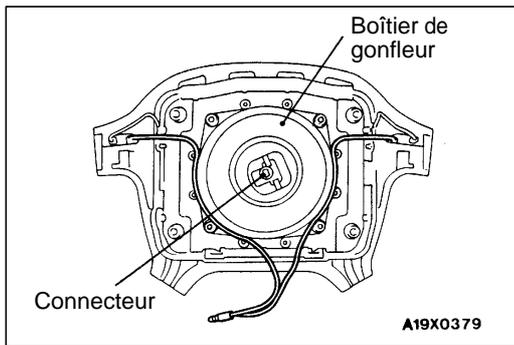
## MODULE DE SAC GONFLABLE, VOLANT DE DIRECTION ET UNITE DE CONTACT

1. Déposer le module de sac gonflable, volant de direction et l'unité de contact. (Voir la page 52B-28.)

### Attention

**Le module de sac gonflable déposé doit être posé dans un endroit propre et sec avec le couvercle rembourré orienté vers le haut.**

2. Vérifier que le couvercle rembourré ne présente pas de bosse, craquelure ou déformation.



3. Vérifier que le connecteur n'est pas endommagé, que les bornes ne présentent pas d'anomalie et que le faisceau ne présente pas de courbe.
4. Vérifier que le gonfleur de sac gonflable ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
5. Vérifier que le faisceau et les connecteurs ne sont pas endommagés et que les bornes ne sont pas déformées.

6. Vérifier que les connecteurs d'unité de contact et le tube de protection ne sont pas endommagés et que les bornes ne sont pas déformées.
7. Vérifier visuellement que le boîtier d'unité de contact n'est pas endommagé.
8. Aligner les repères de l'unité de contact, et après avoir mis en ligne droite les roues avant du véhicule, poser l'unité de contact sur le commodo.

#### Alignement des repères de l'unité de contact

Tourner l'unité de contact à fond dans le sens des aiguilles d'une montre, puis revenir en arrière d'environ 3 tours plus 4/5 de tour en sens inverse pour faire coïncider les repères.

#### Attention

**Si le repère de l'unité de contact n'est pas aligné correctement, le volant de direction risque de ne pas tourner librement, ou le câble dans l'unité de contact risque d'être touché, ce qui affecte ainsi le fonctionnement normal du SRS et ce qui pourrait d'autre part causer de graves lésions au conducteur.**

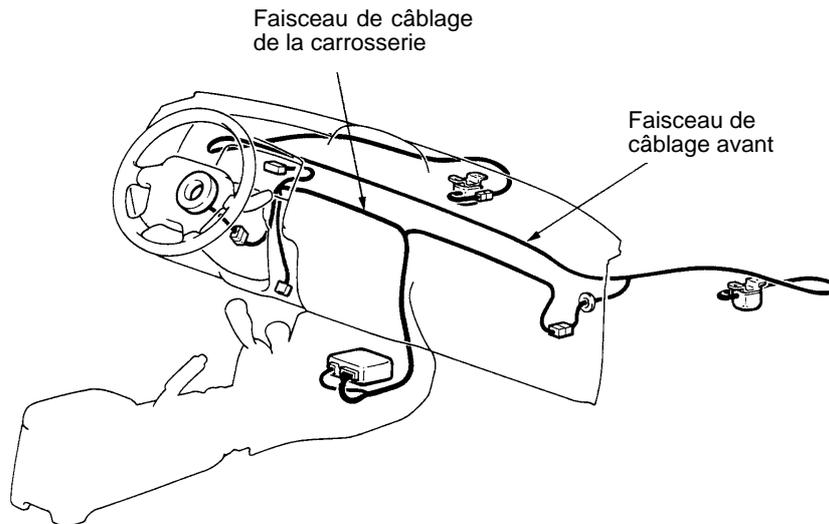
9. Poser les couvercles inférieurs de colonne de direction, le volant de direction et le module de sac gonflable.
10. Vérifier que le volant de direction ne présente pas de bruit, déformation ou d'irrégularité quelconque de fonctionnement.
11. Vérifier que le jeu libre du volant de direction n'est pas excessif.

REPLACER TOUTE PIÈCE VÉRIFIÉE VISUELLEMENT N'AYANT PAS PASSÉ L'INSPECTION EN QUESTION.  
(Voir la page 52B-28.)

#### Attention

**Le SRS risque de ne pas être actionné correctement si un des composants ci-dessus n'est pas installé correctement, ce qui pourrait causer de graves lésions ou la mort au conducteur.**

## FAISCEAU DE CABLAGE DE LA CARROSSERIE ET FAISCEAU DE CABLAGE AVANT

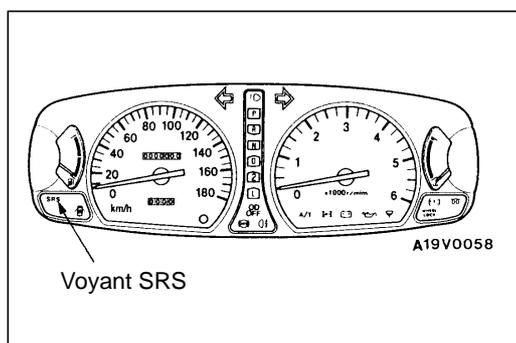


A19V0048

1. Vérifier que les connecteurs ne présentent pas de défaut de contact.
2. Vérifier que les faisceaux ne sont pas pliés, que les connecteurs ne sont pas endommagés, et que les bornes ne sont pas déformées.  
REPLACER TOUT CONNECTEUR OU FAISCEAU PRESENTANT UN ASPECT ANORMAL. (Voir la page 52B-3.)

### Attention

Le SRS risque de ne pas être actionné correctement si les faisceaux du SRS ou les connecteurs sont endommagés ou branchés incorrectement, ce qui pourrait causer de graves lésions ou la mort au conducteur.



### CONTROLE APRES LA POSE

Rebrancher la cosse négative de la batterie, et mettre la clé de contact sur la position "ON". Est-ce que le voyant SRS s'allume pendant environ 7 secondes, s'éteint et reste ensuite éteint pendant au moins 5 secondes? Si la réponse est positive, le SRS fonctionne correctement. Si la réponse est négative, voir la page 52B-6.

**DIAGNOSTIC APRES COLLISION** 52400110154

Pour vérifier et entretenir le SRS après une collision (que le sac gonflable ait été déployé ou non), effectuer les opérations suivantes.

**VERIFICATION DE LA MEMOIRE DE L'UNITE DE DIAGNOSTIC DU SRS**

1. Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches).

**Attention**

**Veiller à ce que la clé de contact soit sur la position OFF lorsque l'on branche ou débranche le MUT-II.**

2. Lire (et noter) tous les codes de diagnostic affichés. (Voir la page 52B-6.)

**REMARQUE**

Si l'alimentation de la batterie a été débranché ou rompu lors de la collision, il est impossible que le MUT-II puisse communiquer avec l'unité de diagnostic du SRS. Vérifier et réparer si nécessaire le faisceau de câblage de carrosserie avant d'effectuer une autre opération.

3. Consulter la liste des données (durée d'une anomalie et combien de fois les mémoires sont effacées) à l'aide du MUT-II.

**Liste des données**

N°	Type de données d'entretien	Capacité
91	Durée d'une anomalie	Durée maximum mémorisable: 9999 minutes (7 jours environ)
92	Chiffre indiquant le nombre de fois que la mémoire s'est effacée.	Le plus grand nombre mémorisable: 250

4. Effacer les codes de diagnostic et après avoir attendu 5 secondes ou plus, lire (et noter) tous les codes de diagnostic. (Voir la page 52B-6.)

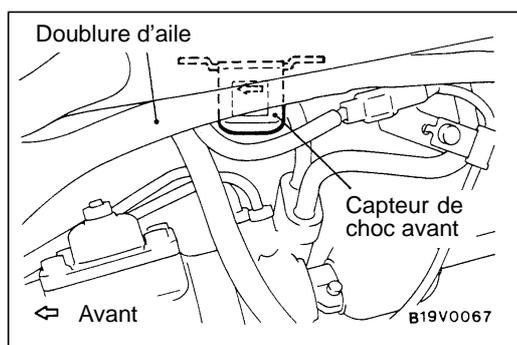
**PROCEDE DE REPARATION****LORSQUE LE SAC GONFLABLE S'EST DEPLOYE LORS DE LA COLLISION**

1. Remplacer les pièces suivantes par des neuves.
  - Unité de diagnostic du SRS (SDU) (Voir la page 52B-26.)
  - Module de sac gonflable (Voir la page 52B-28.)
  - Capteurs de choc avant (Voir la page 52B-23.)

2. Contrôler les pièces suivantes et les remplacer le cas échéant.
  - Unité de contact (Voir la page 52B-28.)
  - Volant de direction, colonne de direction et raccord intermédiaire
    - (1) Vérifier que le faisceau de câblage (incorporé dans le volant de direction) et les connecteurs ne sont pas endommagés et que les bornes ne sont pas déformées.
    - (2) Poser le module de sac gonflable pour vérifier l'encastrement ou l'alignement du volant.
    - (3) Vérifier que le volant de direction ne présente pas de bruit, déformation ou irrégularité quelconque de fonctionnement et de jeu libre excessif.
3. Vérifier que les faisceaux ne sont pas pliés, que les connecteurs ne sont pas endommagés ou ne présentent pas de défauts de contact et que les bornes ne sont pas déformées. (Voir la page 52B-18.)

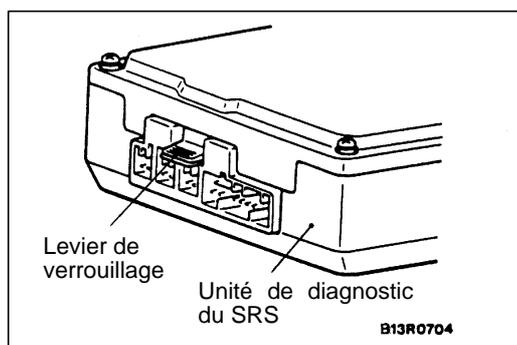
### LORSQUE LE SAC GONFLABLE NE S'EST PAS DEPLOYE DANS LE CAS D'UNE COLLISION A PETITE VITESSE

Vérifier les composants du SRS. Si les composants du SRS présentent des détériorations telles que des bosses, craquelures ou déformations, les remplacer par des neufs. Pour ce qui concerne les pièces déposées pour l'inspection, le remplacement de pièces par des neuves et les précautions à prendre lors du travail, se reporter à ENTRETIEN DE COMPOSANT INDIVIDUEL, page 52B-21.



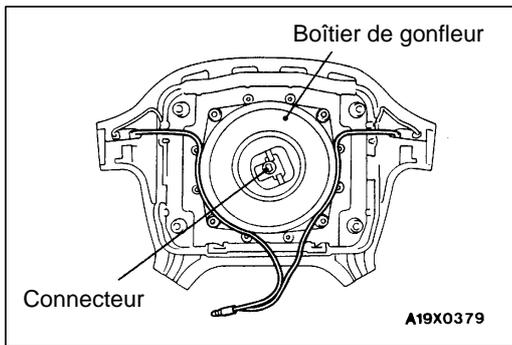
### Capteurs de choc avant

1. Vérifier que la doublure d'aile n'est pas déformée ou rouillée.
2. Vérifier que le capteur de choc avant ne présente pas de bosse, craquelure, déformation ou rouille.
3. Vérifier que les faisceaux de capteur ne présentent pas de courbe, que les connecteurs ne sont pas endommagés, et que les bornes ne sont pas déformées.



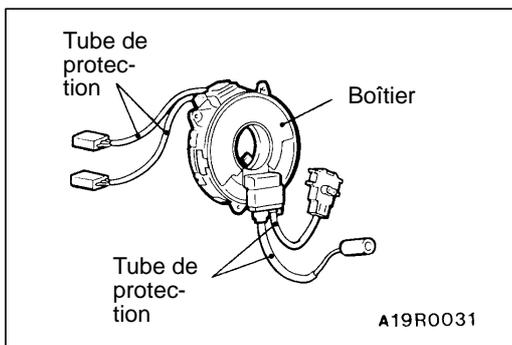
### Unité de diagnostic du SRS (SDU)

1. Vérifier que le boîtier de l'unité de diagnostic du SRS et les supports ne présentent pas de bosse, craquelure ou déformation.
2. Vérifier que les connecteurs et le levier de verrouillage ne sont pas endommagés et que les bornes ne sont pas déformées.



### Modules de sac gonflable

1. Vérifier que le couvercle rembourré ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
2. Vérifier que les connecteurs ne sont pas endommagés, que les bornes ne présentent pas d'anomalie et que les faisceaux ne présentent pas de courbe.
3. Vérifier que le boîtier du gonfleur de sac gonflable ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
4. Poser le module de sac gonflable sur le volant de direction pour vérifier l'encastrement ou l'alignement du volant.



### Unité de contact

1. Vérifier que les connecteurs de l'unité de contact et le tube de protection ne sont pas endommagés, et que les bornes ne sont pas déformées.
2. Vérifier visuellement que le boîtier n'est pas endommagé.

### Volant de direction, colonne de direction et raccord intermédiaire

1. Vérifier que le faisceau de câblage (incorporé dans le volant de direction) et les connecteurs ne sont pas endommagés et que les bornes ne sont pas déformées.
2. Poser le module de sac gonflable pour vérifier l'encastrement ou l'alignement du volant.
3. Vérifier que le volant de direction ne présente pas de bruit, déformation ou irrégularité quelconque de fonctionnement et de jeu libre excessif.

### Connecteur de faisceau (faisceau de câblage de carrosserie et faisceau de câblage avant)

Vérifier que les faisceaux ne sont pas pliés, que les connecteurs ne sont pas endommagés ou ne présentent pas de défauts de contact et que les bornes ne sont pas déformées. (Voir la page 52B-18.)

## ENTRETIEN DE COMPOSANT INDIVIDUEL

52400290148

Lorsqu'un composant du SRS doit être déposé ou remplacé par suite de l'entretien, localisation des pannes, etc., suivre chaque procédé (Page 52B-23 – Page 52B-33.)

### Attention

1. Les composants du SRS ne doivent pas être exposés à une température supérieure à 93°C. Il faut donc déposer l'unité de diagnostic du SRS, le module de sac gonflable, l'unité de contact et les capteurs de choc avant de mettre le véhicule en cabine de séchage de peinture.
2. Lorsqu'un composant du SRS est déposé pour une vérification, réparation de tôle, peinture, etc., celui-ci doit être posé dans un endroit propre et sec jusqu'à sa repose.

## ETIQUETTES D'AVERTISSEMENT/PRECAUTION

52400300063

Plusieurs étiquettes de précaution relatives au SRS se trouvent dans le véhicule, comme indiqué dans l'illustration ci-dessous. Suivre les instructions des

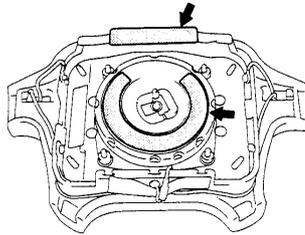
étiquettes lors de l'entretien du SRS. Si les étiquettes sont sales ou endommagées, les remplacer par des neuves.

Volant de direction



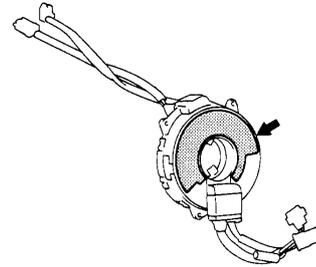
19N0245

Module de sac gonflable



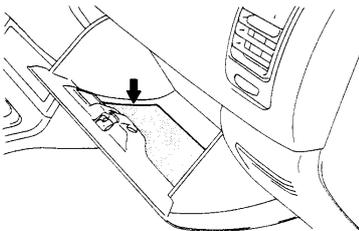
19V0059

Unité de contact



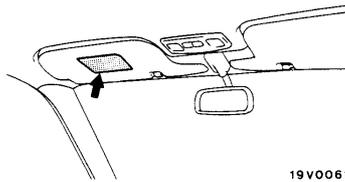
19X0015

Boîte à gants



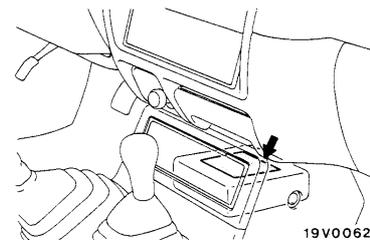
19V0060

Pare-soleil



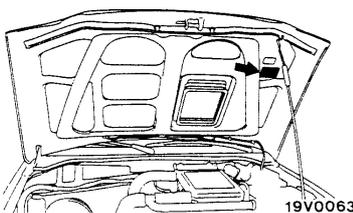
19V0061

Unité de diagnostic du SRS



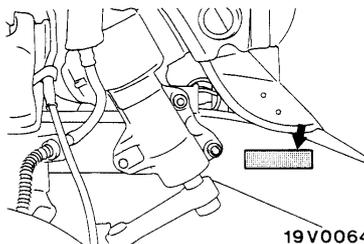
19V0062

Capot



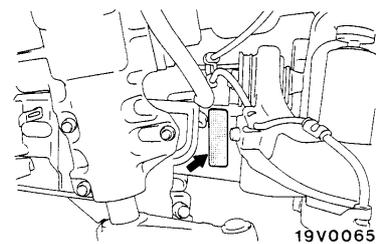
19V0063

Châssis &lt;2WD&gt;



19V0064

Châssis &lt;4WD&gt;



19V0065

00005050

## CAPTEURS DE CHOC AVANT

52400150071

## Attention

1. Ne jamais essayer de réparer ou démonter un capteur de choc avant. S'il est défectueux, le remplacer.
2. Manipuler les capteurs de choc avant très prudemment, tout en veillant à ne pas les

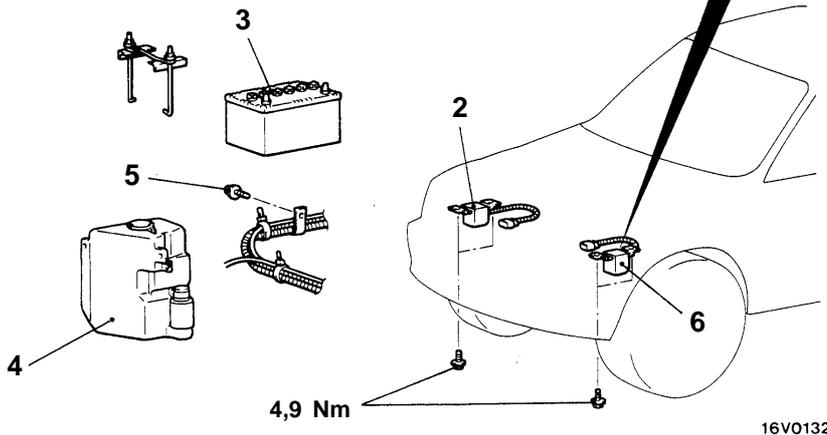
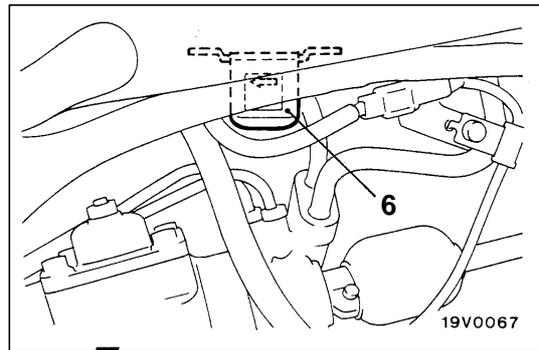
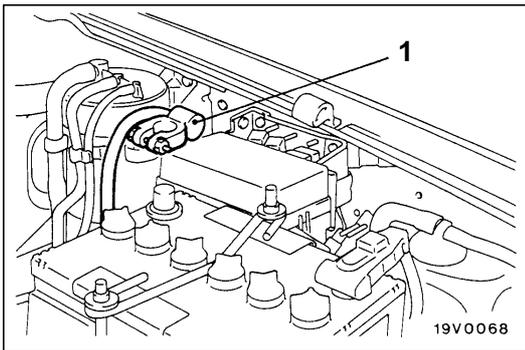
laisser tomber ou à ne pas les soumettre à des chocs. Si un capteur présente une bosse, craquelure, déformation ou rouille, le remplacer par un neuf.

3. Remplacer les capteurs par des neufs après avoir déployé le sac gonflable.

## DEPOSE ET POSE

## Opération précédant la dépose

- Mettre la clé de contact sur la position "LOCK".

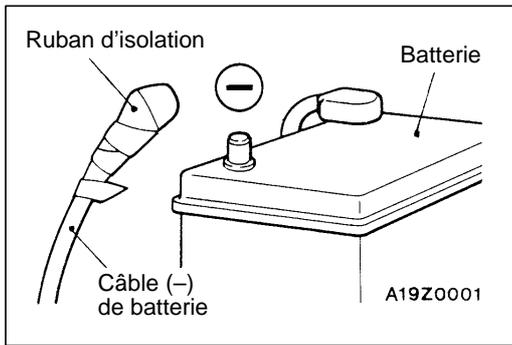


00005051

## Procédure de dépose

- ◀A▶ ▶C▶
- Vérification après la pose
1. Branchement du câble (-) de batterie
- ▶B▶
2. Capteur de choc avant (droit)
  3. Batterie
  4. Réservoir de liquide de lave-glacé de pare-brise

- ▶B▶ ▶A▶
5. Boulon de l'attache de faisceau de câblage
  6. Capteur de choc avant (gauche)
- Vérification avant la pose

**POINTS D'INTERVENTION POUR LA DEPOSE****◀A▶ DEBRANCHEMENT DU CABLE NEGATIF (-) DE LA BATTERIE**

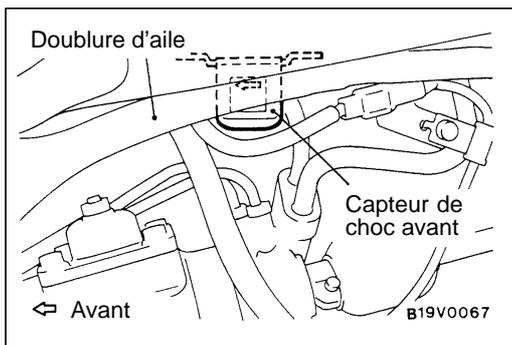
Débrancher le câble négatif de la batterie et protéger la cosse.

**Attention**

Attendre au moins 60 secondes après avoir débranché le câble de la batterie avant d'effectuer une autre opération. (Voir la page 52B-3, alinéa 4.)

**POINTS D'INTERVENTION POUR LA POSE****▶A◀ VERIFICATION AVANT LA POSE**

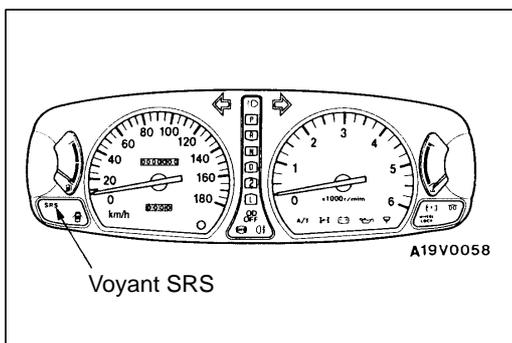
Pour mettre en place un capteur de choc avant neuf, le vérifier visuellement et mesurer la résistance entre les bornes. (Voir le point précédent "VERIFICATION".)

**▶B◀ POSE DU CAPTEUR DE CHOC AVANT**

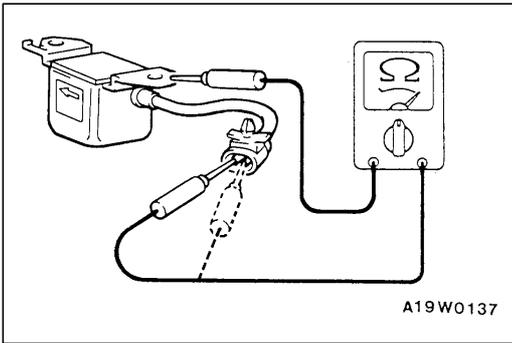
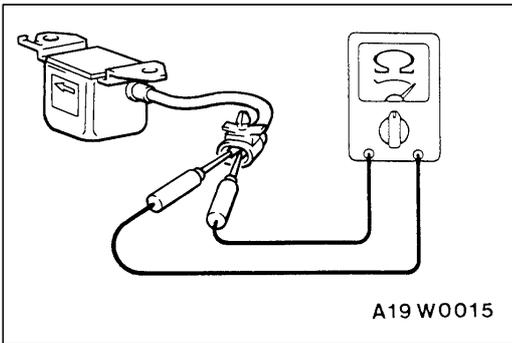
1. Brancher fermement le connecteur.
2. Placer le capteur de choc avant en l'orientant vers l'avant du véhicule comme indiqué par la flèche sur l'illustration, et le fixer fermement.

**Attention**

Le SRS risque de ne pas être actionné correctement si un capteur de choc avant n'est pas installé correctement, ce qui pourrait causer de graves lésions ou la mort au conducteur du véhicule.

**▶C◀ VERIFICATION APRES LA POSE**

1. Rebrancher la cosse négative de la batterie.
2. Mettre la clé de contact sur la position "ON".
3. Est-ce que le voyant "SRS" s'allume pendant environ 7 secondes, s'éteint et reste ensuite éteint pendant au moins 45 secondes?
4. Si la réponse est positive, le SRS fonctionne correctement. Si la réponse est négative, voir la page 52B-6.



## VERIFICATION

52400160067

1. Vérifier que le capteur de choc avant ne présente pas de bosse, craquelure, déformation ou rouille.

### Attention

**Si le capteur de choc avant présente une bosse, craquelure, déformation ou rouille, le remplacer par un neuf.**

2. Mesurer la résistance entre les bornes et vérifier qu'elle correspond à la valeur normale.

**Valeur normale:  $2\ 000 \pm 20\ \Omega$**

### Attention

**Toujours remplacer le capteur par un neuf si la résistance ne correspond pas à la valeur normale.**

3. Vérifier que la doublure d'aile n'est pas déformée ou rouillée.
4. Faire un essai de continuité électrique entre la borne et la masse sur le support. S'il y a continuité, l'isolation est défectueuse. Remplacer le capteur par un neuf.

## UNITE DE DIAGNOSTIC DU SRS (SDU)

52400210113

### Attention

1. Débrancher la borne négative (-) de la batterie et attendre 60 secondes au moins avant de commencer le travail. Isoler la borne de batterie débranchée avec du ruban isolant. (Voir la page 52B-3, alinéa 4.)
2. Ne jamais essayer de démonter ou réparer la SDU. Si elle est défectueuse, la remplacer.
3. Veiller à ne pas laisser tomber la SDU ni la soumettre à des chocs ou vibrations.

Si une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille est évidente sur la SDU, la remplacer par une neuve.

4. Après le déploiement du sac gonflable, remplacer la SDU par une neuve.
5. Ne jamais utiliser un ohmmètre sur ou auprès de la SDU, et utiliser uniquement l'instrument d'essai spécial décrit à la page 52B-5.

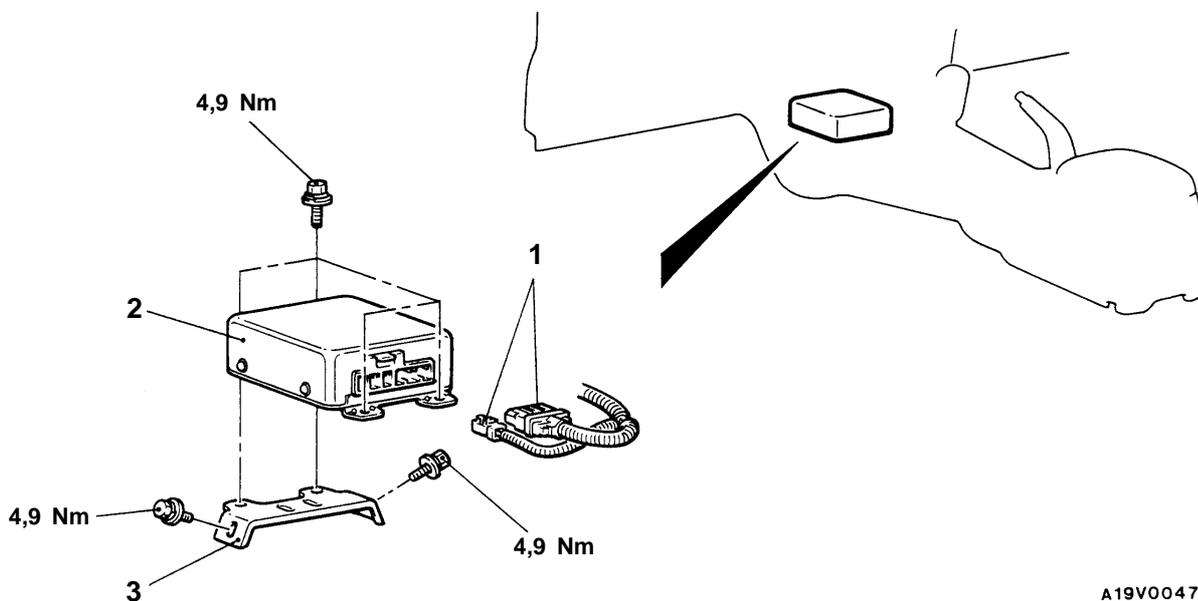
### DEPOSES ET POSE

#### Opérations précédant la dépose

- Mettre la clé de contact sur la position "LOCK".
- Dépose de la console de plancher avant (Voir le CHAPITRE 52A.)

#### Opération succédant à la pose

- Pose de la console de plancher avant (Voir le CHAPITRE 52A.)

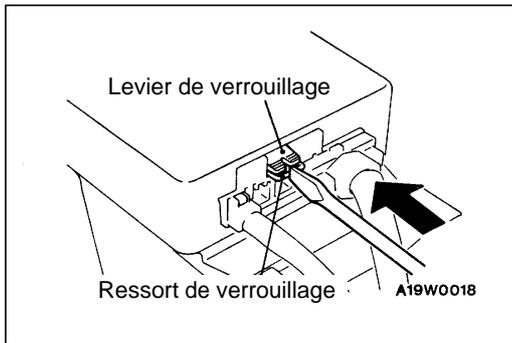


A19V0047

#### Procédure de dépose

- C◄
- Vérification après la pose
  - Branchement du câble (-) de la batterie
- ◄A► ►B◄
1. Connecteur du faisceau

- A◄
2. Unité de diagnostic du SRS (SDU)
  3. Support de l'unité de diagnostic du SRS (SDU)



## POINTS D'INTERVENTION POUR LA DEPOSE

### ◀A▶ DEBRANCHEMENT DU CONNECTEUR DE FAISCEAU

1. Pour libérer le connecteur de l'unité de diagnostic du SRS, placer un tournevis à bout plat (-) contre le ressort de verrouillage du levier de verrouillage de connecteur et pousser horizontalement le ressort vers l'intérieur de l'unité.

#### Attention

**Ne pas trop forcer pour lever le levier de verrouillage.**

2. Tout en abaissant les verrouillages de chaque connecteur, retirer les connecteurs de l'unité de diagnostic du SRS.

#### Attention

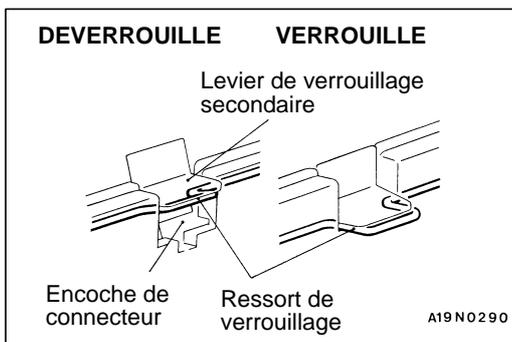
**Un dispositif de double verrouillage étant utilisé pour les connecteurs de l'unité de diagnostic du SRS, veiller à ne pas trop forcer pour retirer les connecteurs, car ceux-ci pourraient être endommagés.**

## POINTS D'INTERVENTION POUR LA POSE

### ▶A◀ POSE DE L'UNITE DE DIAGNOSTIC DU SRS

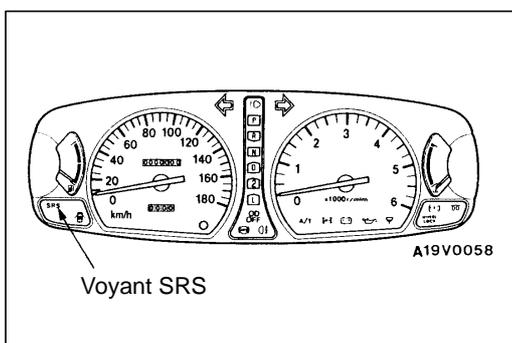
#### Attention

**Le SRS risque de ne pas être actionné correctement si l'unité de diagnostic du SRS n'est pas installée correctement, ce qui pourrait causer de graves lésions ou la mort du conducteur du véhicule.**



### ▶B◀ BRANCHEMENT DU CONNECTEUR DE FAISCEAU

Après avoir branché chaque connecteur de faisceau fermement et correctement à l'unité de diagnostic du SRS, veiller à enfoncer le levier de verrouillage de l'unité de diagnostic du SRS.



### ▶C◀ VERIFICATION APRES LA POSE

1. Rebrancher la cosse négative de la batterie.
2. Mettre la clé de contact sur la position "ON".
3. Est-ce que le voyant SRS s'allume pendant environ 7 secondes, s'éteint et reste ensuite éteint pendant au moins 45 secondes?
4. Si la réponse est positive, le SRS fonctionne correctement. Si la réponse est négative, voir la page 52B-6.

**VERIFICATION**

52400220093

- Vérifier que la SDU et les supports ne présentent pas de bosse ni craquelure ni déformation.
- Vérifier que le connecteur ne présente aucun endommagement quelconque, et que les bornes ne sont pas déformées.

**Attention**

**Si une bosse, craquelure, déformation ou rouille est évidente sur la SDU, la remplacer par une neuve.**

**REMARQUE**

Pour la vérification de la SDU autre que celle décrite ci-dessus, se reporter à la section concernant la localisation des panes. (Voir la page 52B-6.)

**MODULE DE SAC GONFLABLE ET UNITE DE CONTACT**

52400240143

**Attention**

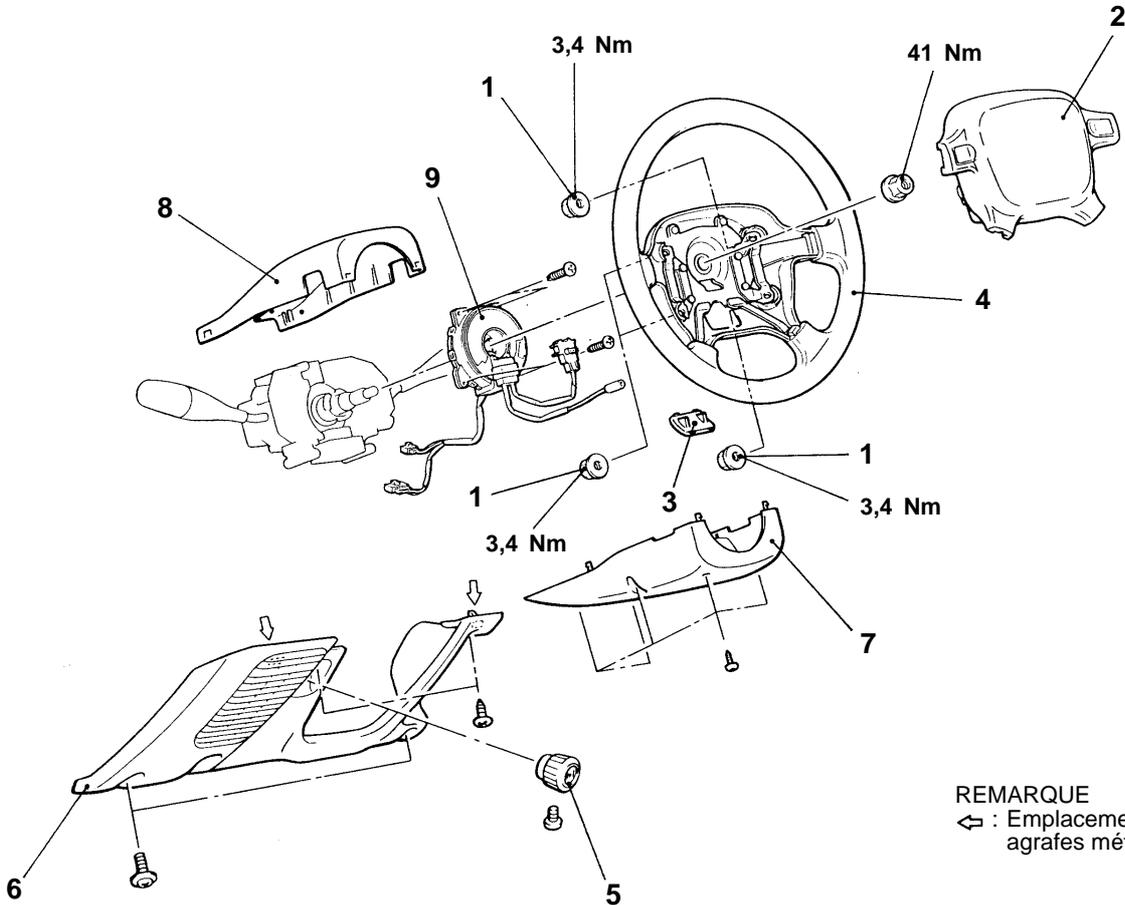
1. Débrancher la borne négative (-) de la batterie et attendre 60 secondes au moins avant de commencer le travail. Isoler la borne de batterie débranchée avec du ruban isolant. (Voir la page 52B-3, alinéa 4.)
2. Ne jamais tenter de démonter ou de réparer un module de sac gonflable et l'unité de contact.  
Si un de ceux-ci est défectueux, le remplacer.
3. Veiller à ne pas faire tomber le module de sac gonflable et l'unité de contact et à ne pas les mettre en contact avec de l'eau, de la graisse ou de l'huile.  
Si une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille est évidente, remplacer la pièce concernée par une neuve.

4. Le module de sac gonflable doit être posé sur une surface plane et placé de manière à ce que la surface de rembourrage soit orientée vers le haut.  
Ne rien poser sur la surface de rembourrage.
5. Ne pas exposer le module de sac gonflable à une température supérieure à 93°C.
6. Après avoir déployé le sac gonflable, remplacer l'unité de contact par un neuf.
7. Porter des gants et des lunettes de protection lorsque l'on manipule un sac gonflable déjà déployé.
8. Un module de sac gonflable non déployé doit être jeté uniquement en suivant la méthode prescrite (Voir la page 52B-34.).

DEPOSE ET POSE

Opération précédant la dépose

- Après avoir mis le volant de direction et les roues avant en ligne droite, retirer la clé de contact.



REMARQUE  
 ↔ : Emplacement des agrafes métalliques

A19V0054

Procédure de dépose du module de sac gonflable

- ▶D◀ • Vérification après la pose
- Branchement du câble (-) de la batterie
- 1. Ecrou de fixation du module de sac gonflable
- 2. Module de sac gonflable
- Vérification avant la pose

◀A▶

▶A◀

Procédure de dépose de l'unité de contact

- ▶D◀ • Vérification après la pose
- Branchement du câble (-) de la batterie
- 1. Ecrou de fixation du module de sac gonflable
- 2. Module de sac gonflable
- 3. Couvercle
- 4. Volant de direction
- 5. Bouton de câble d'accélération <Véhicules à moteur diesel>
- 6. Cache inférieur côté conducteur
- 7. Couvercle inférieur de colonne
- 8. Couvercle supérieur de colonne
- 9. Unité de contact
- Vérification avant la pose

◀A▶

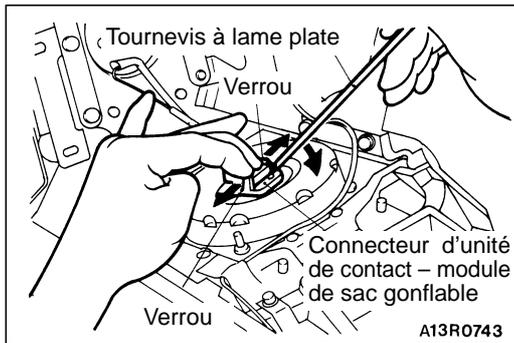
◀B▶

▶C◀

◀C▶

▶B◀

▶A◀



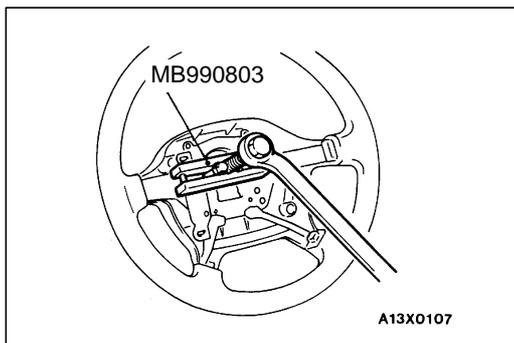
## POINTS D'INTERVENTION POUR LA DEPOSE

### ◀A▶ DEPOSE DU MODULE DE SAC GONFLABLE

Lors du débranchement du connecteur d'unité de contact du module de sac gonflable, pousser le verrou du sac gonflable vers le côté extérieur pour l'ouvrir entièrement. Utiliser un tournevis à lame plate, comme indiqué dans l'illustration ci-contre à gauche, pour extraire et déposer le connecteur correctement.

#### Attention

1. Lors du débranchement du connecteur d'unité de contact - module de sac gonflable, veiller à ne pas le forcer.
2. Le module de sac gonflable doit être posé dans un endroit propre et sec avec le couvercle rembourré orienté vers le haut.



### ◀B▶ DEPOSE DU VOLANT DE DIRECTION

#### Attention

Ne pas frapper avec un marteau sur le volant de direction, car cela pourrait endommager le mécanisme de la colonne conçu pour s'écraser sous une charge d'une certaine intensité.

### ◀C▶ DEPOSE DE L'UNITE DE CONTACT

#### Attention

L'unité de contact doit être posée dans un endroit propre et sec.

## POINTS D'INTERVENTION POUR LA POSE

### ▶A▶ VERIFICATION AVANT LA POSE

1. Lors de la pose du module de sac gonflable et de l'unité de contact neufs, se reporter à la "VERIFICATION".

#### Attention

Jeter le module usagé en suivant la méthode prescrite. (Voir la page 52B-34.)

2. Brancher la borne (-) de la batterie.
3. Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic.

#### Attention

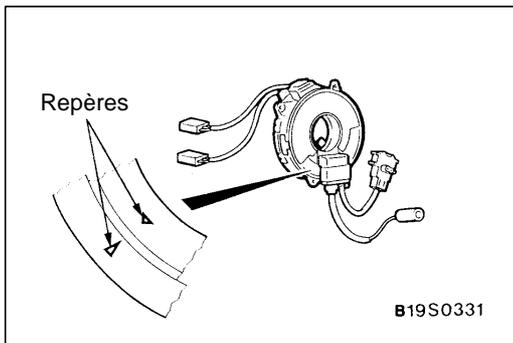
Veiller à ce que la clé de contact soit sur la position OFF lorsque l'on branche ou débranche le MUT-II.

4. Mettre la clé de contact sur la position "ON".

5. Effectuer l'autodiagnostic en utilisant le MUT-II pour vérifier que le SRS fonctionne correctement, sauf que le circuit du module de sac gonflable est en circuit ouvert.
6. Mettre la clé de contact sur la position "LOCK", débrancher le câble négatif de la batterie et protéger la cosse.

#### Attention

Attendre au moins 60 secondes après avoir débranché le câble de la batterie avant d'effectuer une autre opération. (Voir la page 52B-3, alinéa 4.)



### ►B◄ POSE DE L'UNITÉ DE CONTACT

Aligner les repères de l'unité de contact et après avoir mis en ligne droite les roues avant du véhicule, poser l'unité de contact sur le commodo.

#### Alignement des repères de l'unité de contact

Tourner l'unité de contact à fond dans le sens des aiguilles d'une montre, puis revenir en arrière d'environ 3 tours plus 4/5 de tour en sens inverse pour faire coïncider les repères.

#### Attention

Si les repères de l'unité de contact ne sont pas alignés correctement, le volant de direction risque de ne pas tourner librement, ou le câble dans l'unité de contact risque d'être touché, ce qui affecte ainsi le fonctionnement normal du SRS et ce qui pourrait d'autre part causer de graves lésions au conducteur du véhicule.

### ►C◄ POSE DU VOLANT DE DIRECTION

1. Avant de poser le volant de direction, veiller à aligner d'abord les roues avant du véhicule en ligne droite et aligner les repères de l'unité de contact.

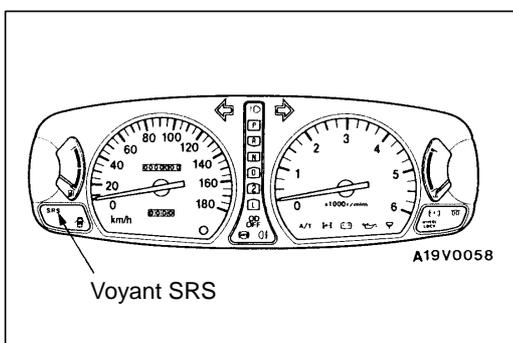
#### Attention

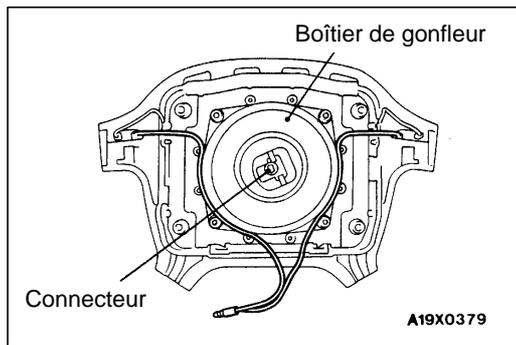
Lors de la repose du volant de direction, veiller à ce que le faisceau de l'unité de contact ne reste pris ou pincé.

2. Après la fixation, tourner le volant de direction à fond dans les deux sens pour vérifier si tout est normal.

### ►D◄ VERIFICATION APRES LA POSE

1. Rebrancher le câble négatif de la batterie.
2. Mettre le contacteur d'allumage en position "ON".
3. Est-ce que le témoin d'anomalie "SRS" s'allume et s'éteint environ 7 secondes plus tard? Reste-t-il éteint pendant au moins 45 secondes?
4. Dans l'affirmative, le système SRS fonctionne normalement. Sinon, se reporter à la page 52B-6.





## VERIFICATION

52400250146

### CONTROLE DU MODULE DE SAC GONFLABLE

Si une pièce défectueuse est évidente durant la vérification suivante, remplacer le module de sac gonflable par un neuf. Jeter le module usagé en suivant la méthode prescrite. (Voir la page 52B-34.)

#### Attention

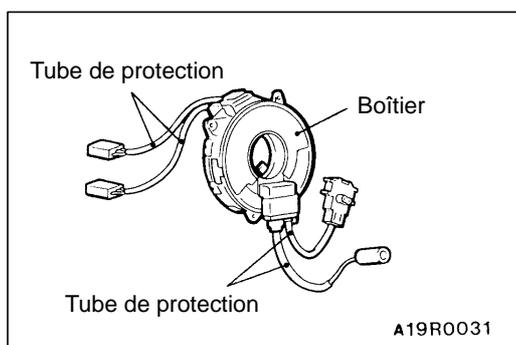
**Ne jamais essayer de mesurer la résistance de circuit du module de sac gonflable (détonateur) même si l'on utilise le testeur spécifié. Si la résistance de circuit est mesurée avec un testeur, cela peut causer le déploiement du sac gonflable et entraîner de graves blessures.**

1. Vérifier que le couvercle rembourré ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
2. Vérifier que les connecteurs ne sont pas endommagés, que les bornes ne présentent pas d'anomalie et que le faisceau ne présente pas de courbe.
3. Vérifier que le boîtier du gonfleur de sac gonflable ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
4. Poser le module de sac gonflable sur le volant de direction pour vérifier l'encastrement ou l'alignement du volant.

#### Attention

**Si le module de sac gonflable présente une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille, le remplacer par un neuf.**

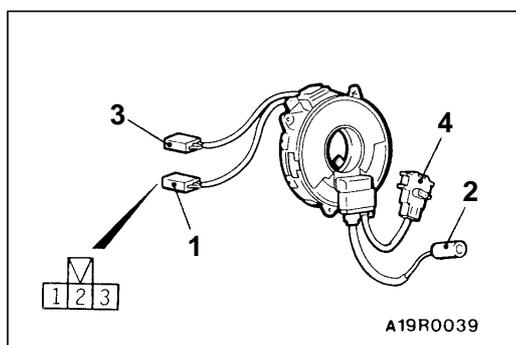
**Jeter le module usagé en suivant la méthode prescrite. (Voir la page 52B-34.)**



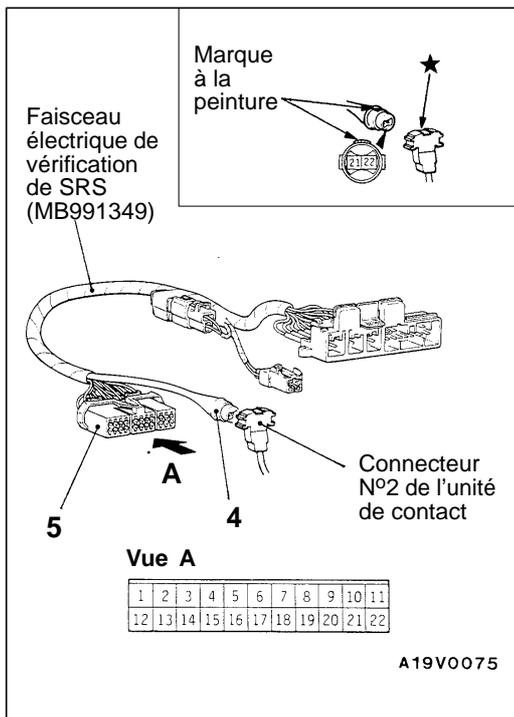
### CONTROLE DE L'UNITE DE CONTACT

D'après le résultat des vérifications suivantes, même si une seule anomalie est évidente, remplacer l'unité de contact par un neuf.

1. Vérifier que les connecteurs d'unité de contact et le tube de protection ne sont pas endommagés, et que les bornes ne sont pas déformées.
2. Vérifier visuellement que le boîtier n'est pas endommagé.



3. Vérifier qu'il y a continuité entre la borne 3 du connecteur N°1 de l'unité de contact et le connecteur N°2 de l'unité de contact.



4. Pour relier le connecteur N°4 du faisceau électrique de vérification de SRS au connecteur N°2 de l'unité de contact, présenter la marque à la peinture du connecteur N°4 en face du creux \* du connecteur N°2.
5. Vérifier qu'il y a continuité entre les bornes 21 et 22 du connecteur N°5 de faisceau électrique de vérification de SRS.

## METHODE DE DESARMEMENT DU MODULE DE SAC GONFLABLE

52400120157

Lorsqu'on met au rebut un véhicule équipé de sac gonflable, ou lorsqu'on met au rebut un sac gonflable, il est indispensable de commencer par

désarmer le sac gonflable en procédant comme indiqué ci-après.

### MISE AU REBUT D'UN MODULE DE SAC GONFLABLE NON ECLATE

#### Attention

1. Quand on met le véhicule au rebut, faire éclater le sac gonflable à l'intérieur du véhicule. Quand on continue d'utiliser le véhicule et uniquement le module de sac gonflable doit être jeté, procéder à cette opération à l'extérieur du véhicule.
2. L'éclatement d'un sac gonflable s'accompagnant d'un fort dégagement de fumée, choisir un endroit bien ventilé. D'autre part, il ne faut jamais procéder à cet essai à proximité d'un détecteur d'incendie.
3. L'éclatement d'un sac gonflable s'accompagne d'une détonation retentissante. Dans la mesure du possible, procéder à cette opération hors d'une zone résidentielle et prévenir les personnes présentes dans le voisinage.
4. Le personnel effectuant le travail ainsi que les personnes qui se trouvent à proximité doivent se doter de protections d'oreilles adéquates contre le bruit.

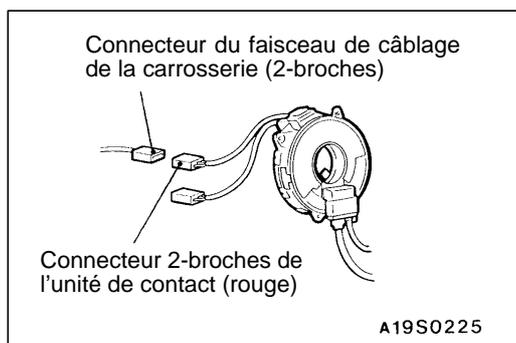
#### ECLATEMENT A L'INTERIEUR DU VEHICULE

##### (Cas de la mise au rebut du véhicule complet)

1. Garer le véhicule dans un lieu isolé. Ouvrir toutes les glaces et portières du véhicule.
2. Débrancher le câble négatif (-) et le câble positif (+) aux cosses de la batterie et retirer la batterie du véhicule.

#### Attention

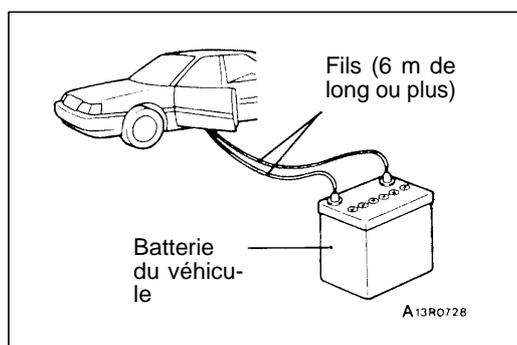
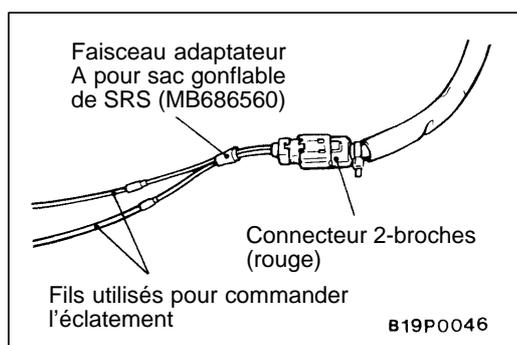
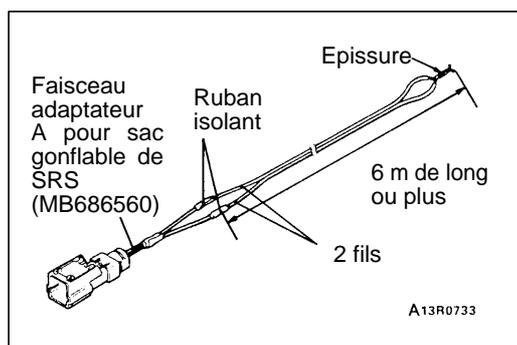
Après avoir débranché les câbles de la batterie, attendre 60 secondes au moins avant de continuer le travail. (Voir la page 52B-3, alinéa 4.)



3. Pour faire éclater le module de sac gonflable:
  - (1) Déposer le cache inférieur de la colonne de direction.
  - (2) Débrancher le câble de liaison entre le connecteur 2-broches (rouge) de l'unité de contact et le connecteur du faisceau de câblage de la carrosserie.

## REMARQUE

Pour éviter l'éclatement accidentel du sac gonflable par une décharge d'électricité statique etc., les deux broches du connecteur de l'unité de contact sont automatiquement court-circuités lorsqu'on débranche la liaison avec le faisceau de câblage de la carrosserie.



- Raccorder deux fils électriques ayant chacun au moins 6 mètres de long aux deux conducteurs du faisceau adaptateur A pour sac gonflable de SRS (outil spécial) et isoler les connexions avec du ruban isolant. Pour éviter l'éclatement accidentel du sac gonflable, les autres bouts des fils doivent être court-circuités, c'est-à-dire raccordés l'un à l'autre.

- Brancher le connecteur 2-broches (rouge) de l'unité de contact au faisceau adaptateur A pour sac gonflable de SRS et dérouler les fils à utiliser pour le déclenchement hors du véhicule.

- En se tenant le plus loin possible du véhicule, séparer les deux fils précédemment mis en court-circuit l'un sur l'autre. Faire éclater le sac gonflable en raccordant ces fils aux bornes de la batterie (qui a été retirée du véhicule).

**Attention**

- S'assurer qu'il n'y a personne aux alentours ou à l'intérieur du véhicule et mettre des lunettes de protections avant de faire éclater le sac gonflable.
- Le détonateur est brûlant immédiatement après l'éclatement. Le laisser refroidir au moins 30 minutes avant d'y toucher.

Bien qu'ils ne soient pas toxiques, éviter d'inhaler les gaz produits par l'éclatement du sac gonflable. Pour la manipulation du sac gonflable après éclatement, voir les instructions données sous le titre "Mise au rebut d'un module de sac gonflable après éclatement", page 52B-38.

- Si le module de sac gonflable n'éclate pas au terme de la procédure ci-dessus, ne pas s'approcher. Contacter le distributeur.

## ECLATEMENT A L'EXTERIEUR DU VEHICULE

## Attention

1. Provoquer l'éclatement en un lieu dégagé et plat, à une distance d'au moins 6 m de tout obstacle ou personne.
2. Ne pas opérer par fort vent. Même si le vent est faible, placer le module de sac gonflable en aval du vent par rapport à la batterie.

1. Débrancher le câble négatif (-) et le câble positif (+) aux cosses de la batterie et retirer la batterie du véhicule.

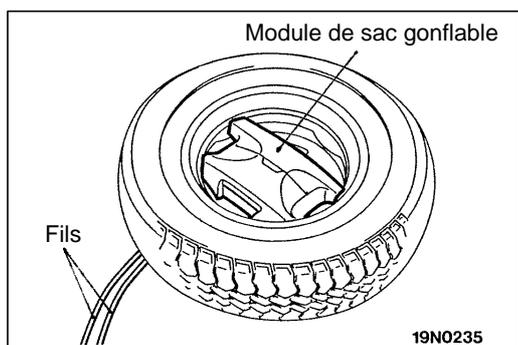
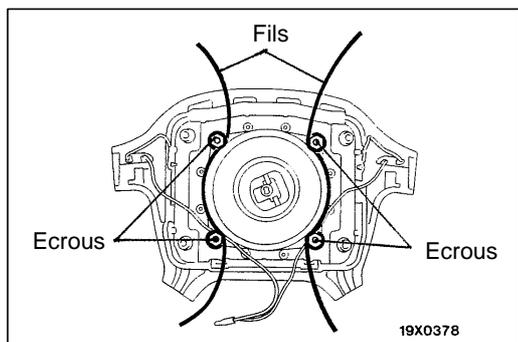
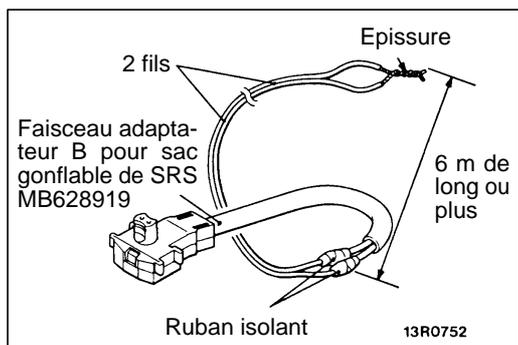
## Attention

Après avoir débranché les câbles de la batterie, attendre 60 secondes au moins avant de continuer le travail. (Voir la page 52B-3, alinéa 4.)

2. Déposer le module de sac gonflable et le sortir du véhicule. (Voir la page 52B-28.)

## Attention

Poser le module de sac gonflable sur une surface plate. Le poser avec le côté de l'enjoliveur rembourré tourné vers le haut. Ne rien poser dessus.



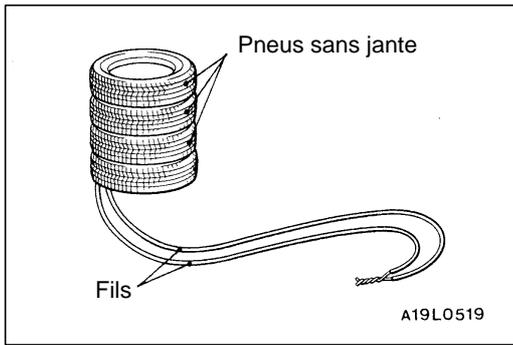
3. Raccorder deux fils électriques ayant chacun au moins 6 mètres de long aux deux conducteurs du faisceau adaptateur B pour sac gonflable de SRS et isoler les connexions avec du ruban isolant. Pour éviter l'éclatement accidentel du module de sac gonflable, les autres bouts des fils doivent être court-circuités, c'est-à-dire raccordés l'un à l'autre.

4. Mettre des écrous de récupération sur les 4 boulons à l'arrière du module de sac gonflable, et attacher à chaque boulon un morceau de gros fil qui servira à fixer l'ensemble la jante.
5. Saisir le faisceau adaptateur B pour sac gonflable de SRS préalablement raccordé à des fils électriques pour le passer sous la jante d'une vieille roue avec son pneu. Raccorder le faisceau au module de sac gonflable.

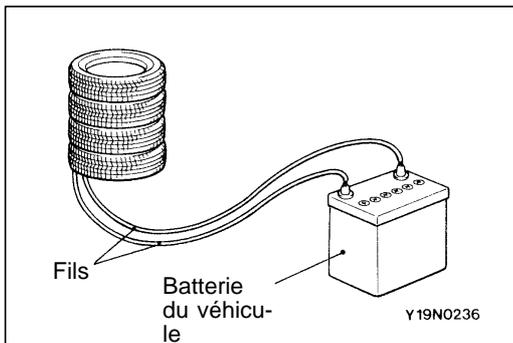
6. Poser le module de sac gonflable ainsi préparé dans la roue et fixer l'ensemble à la jante, sac gonflable vers le haut, au moyen des fils attachés aux boulons.

## Attention

Laisser un espace sous la roue qui ne doit pas reposer entièrement sur le sol. S'il n'y a aucun espace, la réaction produite à l'éclatement du sac gonflable risque d'endommager le faisceau adaptateur.



7. Poser trois vieux pneus sans jante au-dessus de la roue où est fixé le module de sac gonflable.



8. En se tenant le plus loin possible du véhicule, se mettre à couvert et séparer les deux fils précédemment mis en court-circuit l'un sur l'autre. Faire éclater le sac gonflable en raccordant ces fils aux bornes de la batterie (qui a été retirée du véhicule).

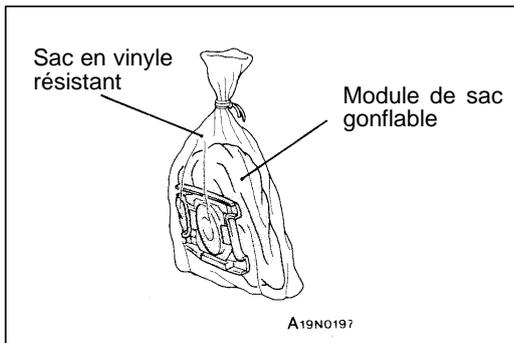
#### Attention

1. S'assurer au préalable qu'il n'y a personne aux alentours du véhicule.
2. Le détonateur est brûlant immédiatement après l'éclatement. Le laisser refroidir au moins 30 minutes avant d'y toucher. Bien qu'ils ne soient pas toxiques, éviter d'inhaler les gaz produits par l'éclatement du sac gonflable. Pour la manipulation du sac gonflable après éclatement, voir les instructions données sous le titre "Mise au rebut d'un module de sac gonflable après éclatement". (Voir la page 52B-38.)
3. Si le module de sac gonflable n'éclate pas au terme de la procédure ci-dessus, ne pas s'approcher. Contacter le distributeur.

## MISE AU REBUT D'UN MODULE DE SAC GONFLABLE APRES ECLATEMENT

Après éclatement, le module de sac gonflable doit être éliminé de la même manière que les autres déchets d'atelier ordinaire en observant les lois locales et/ou les règlements qui sont en vigueur, toutefois prendre les précautions suivantes.

1. Le détonateur est brûlant immédiatement après l'éclatement. Le laisser refroidir au moins 30 minutes avant d'y toucher.
2. Même après éclatement, ne pas mettre le module de sac gonflable en contact avec de l'eau ou de l'huile.
3. Il subsiste parfois sur le module de sac gonflable des dépôts de produits chimiques. Ces produits chimiques peuvent irriter les yeux et/ou la peau. Pour manipuler le module de sac gonflable, porter des gants et des lunettes de protection. **SI CES PRODUITS CHIMIQUES ONT PENETRE DANS LES YEUX OU SONT ENTRES EN CONTACT AVEC LA PEAU, SE RINSER IMMEDIATEMENT A GRANDE EAU POUR LES ELIMINER. S'IL EN RESULTE UNE IRRITATION, CONSULTER UN MEDECIN.**

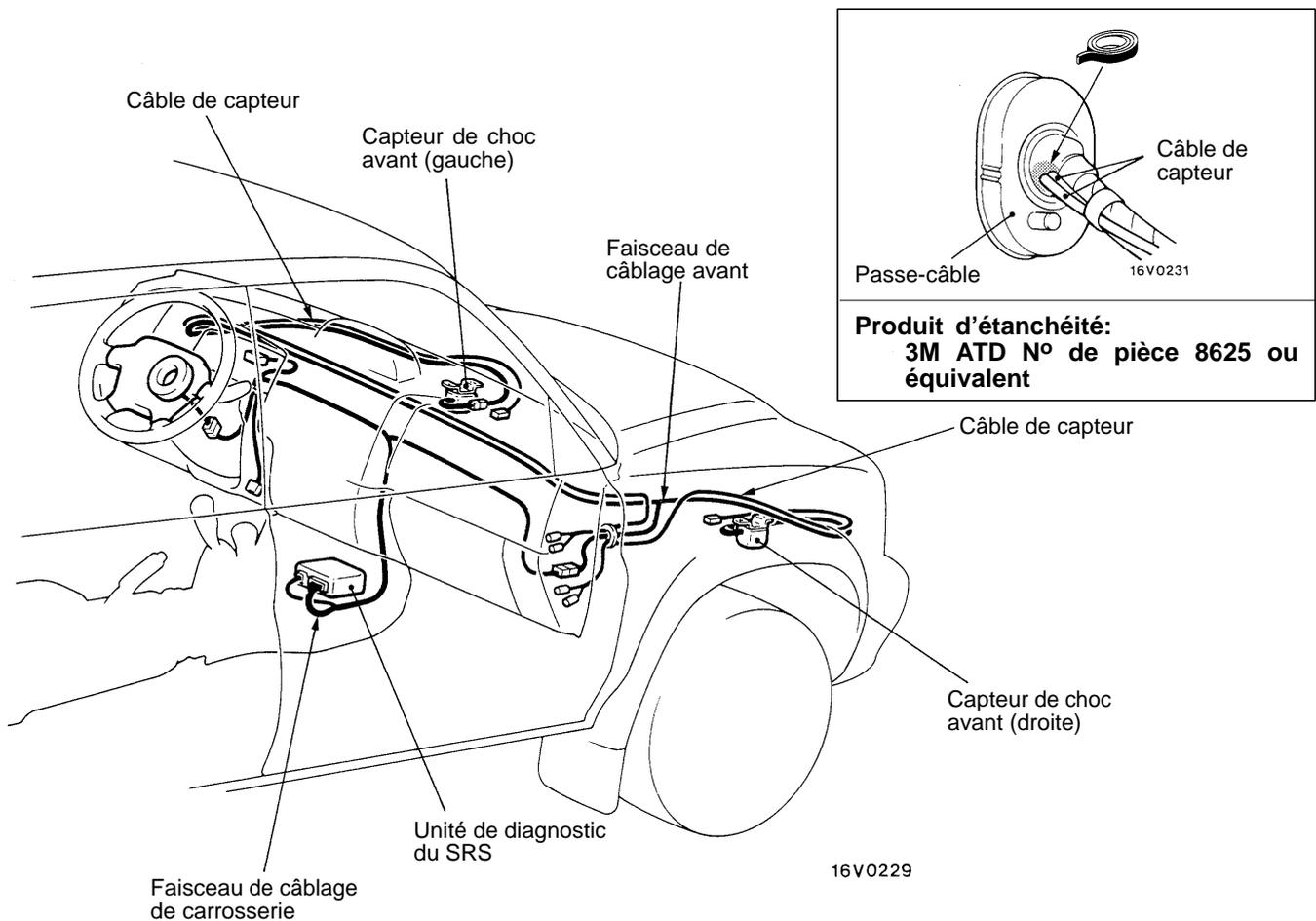


4. Pour le jeter, enfermer soigneusement le module de sac gonflable dans un sac en vinyle très résistant.
5. Une fois ce travail terminé, il faut toujours se laver les mains.

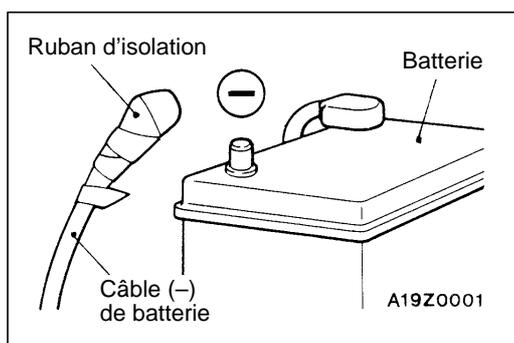
## METHODE DE MIS EN PLACE DU CABLE DE CAPTEUR

52400130013

Si le faisceau de câblage avant entre les capteurs de choc avant et le faisceau de câblage de carrosserie est défectueux, mettre le câble du capteur en place (Voir la page 52B-4.)



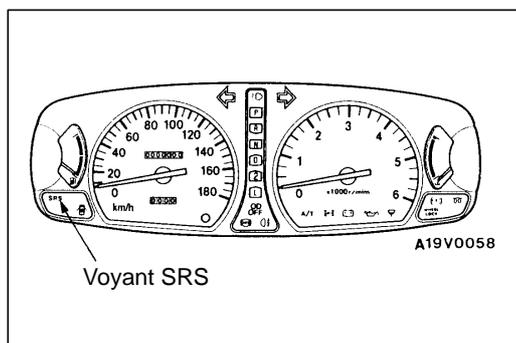
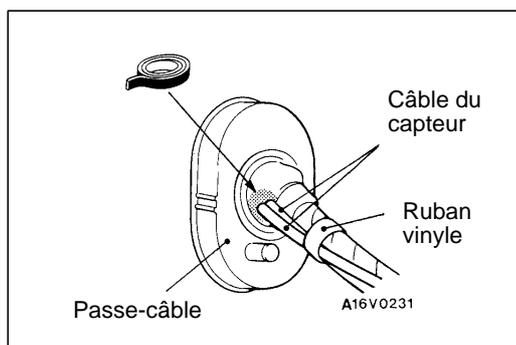
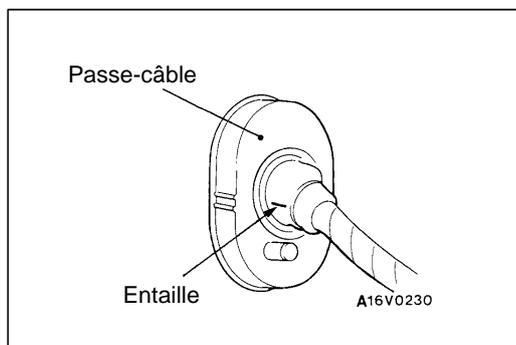
00005053



1. Débrancher le câble négatif de la batterie et protéger la cosse.

**Attention**

Attendre au moins 60 secondes après avoir débranché le câble de la batterie avant d'effectuer une autre opération. (Voir la page 52B-3, alinéa 4.)



2. Entailler le passe-câble comme indiqué sur l'illustration et passer le câble du capteur dans l'entaille.
3. Faire cheminer le câble du capteur avec le faisceau de câblage avant et l'y fixer avec du ruban vinyle.
4. Colmater l'entaille faite dans le passe-câble avec l'enduit d'étanchéité prescrit.
5. Brancher le câble du capteur aux capteurs de choc avant et au faisceau de câblage de carrosserie.

#### VERIFICATION APRES LA POSE

1. Rebrancher la cosse négative de la batterie.
2. Mettre la clé de contact sur la position "ON".
3. Est-ce que le voyant "SRS" s'allume pendant environ 7 secondes, s'éteint et reste ensuite éteint pendant au moins 45 secondes?
4. Si la réponse est positive, le SRS fonctionne correctement. Si la réponse est négative, voir la page 52B-6.

## CHAPITRE 52B

# SYSTEME DE RETENUE SUPPLEMENTAIRE (SRS)

## GENERALITES

### PRESENTATION DES CHANGEMENTS

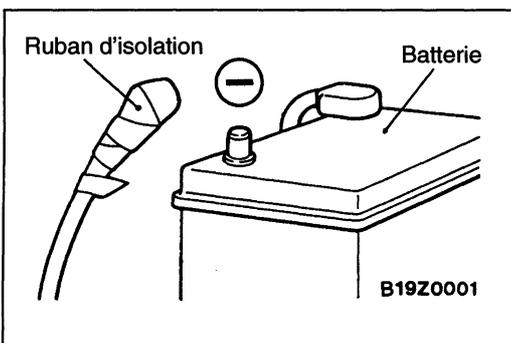
L'introduction d'un sac gonflable côté passager a entraîné des modification du bloc de commande des sacs gonflables (SRS-ECU). En outre, le module de sac gonflable côté conducteur a été modifié. Il s'ensuit l'addition de la méthode d'intervention ci-dessous, les autres méthodes d'intervention restant inchangées.

### PRECAUTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN DU SRS

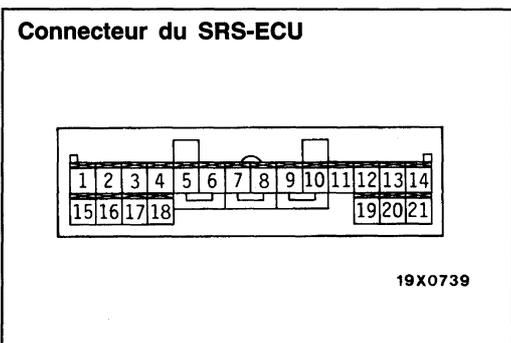
1. Afin d'éviter toute blessure à soi-même ou à d'autres personnes en déployant le sac gonflable ou en déclenchant le dispositif de maintien en tension de ceinture de sécurité par mégarde durant l'entretien, lire et suivre attentivement les précautions et procédés décrits dans ce manuel.
2. Ne pas utiliser des appareils d'essai électriques sur ou auprès des composants du SRS, sauf ceux spécifiés au manuel de base.
3. **Ne jamais essayer de réparer les composants suivants:**
  - Bloc de commande électronique des modules de sac gonflable SRS (SRS-ECU)
  - Capteur de choc frontal
  - Unité de contact
  - Module de sac gonflable (Côté conducteur et côté passager avant)

#### REMARQUE

Si un de ces composants est considéré défectueux d'après les données de diagnostic, celui-ci doit être remplacé uniquement conformément aux procédés d'ENTRETIEN DE COMPOSANT INDIVIDUEL de ce manuel, à la page 52B-13.



4. **Après avoir débranché le câble de la batterie, attendre 60 secondes ou plus et procéder ensuite au travail suivant. Le SRS a été conçu afin de conserver suffisamment de tension pour déployer le sac gonflable pendant une période relativement courte même après que la batterie ait été débranchée. Par conséquent, le fait de déployer par mégarde le sac gonflable si le travail est effectué sur le SRS immédiatement après avoir débranché le câble de la batterie pourrait causer de graves lésions.**



5. Ne pas essayer de réparer les connecteurs de faisceau de câblage du SRS. Si un des connecteurs est considéré défectueux d'après les données de diagnostic, remplacer le faisceau de câblage. Si les fils sont considérés défectueux d'après les données de diagnostic, remplacer ou réparer le faisceau de câblage en fonction du tableau suivant.

Borne N° du SRS-ECU	Connecteur de faisceau (N° des bornes, couleur)	Destination du faisceau	Remède
1 à 4	21 broches, jaune	–	–
5		Faisceau de câblage de carrosserie → Unité de contact → Module de sac gonflable (côté conducteur)	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage. Remplacer l'unité de contact.
6			
7		Faisceau de câblage de carrosserie → Module de sac gonflable (côté passager avant)	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
8			
9, 10		–	–
11		Faisceau de câblage de carrosserie → Connecteur de diagnostic	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
12, 17		Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Capteur de choc frontal (Gauche)	Mettre le câble de capteur en place*
13		Faisceau de câblage de carrosserie → Bloc de jonction (fusible N°11)	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
14		Faisceau de câblage de carrosserie → Bloc de jonction (fusible N°10)	
15		Faisceau de câblage de carrosserie → Voyant SRS	
16		–	–
18, 19		Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Capteur de choc frontal (Droite)	Mettre le câble de capteur en place*
20, 21		Faisceau de câblage de carrosserie → Masse	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.

**REMARQUE**

Le câble de capteur portant le repère (\*) est disponible comme pièce de service.

6. Les composants du SRS ne doivent pas être exposés à la chaleur supérieure à 93°C. Il faut donc déposer le SRS-ECU, les modules de sac gonflable, l'unité de contact et les capteurs de choc avant, avant de mettre le véhicule en cabine de séchage de peinture.
7. Lorsque l'entretien du SRS est terminé, vérifier le voyant SRS afin de s'assurer si le système fonctionne correctement.
8. S'assurer que la clé de contact est sur la position OFF lorsque l'on branche ou débranche le MUT-II.
9. En cas de doutes concernant le SRS, contacter le concessionnaire le plus proche.

**REMARQUE**

VU QUE LE FAIT DE DEPLOYER PAR MEGARDE LE SAC GONFLABLE POURRAIT CAUSER DE GRAVES LESIONS, UTILISER UNIQUEMENT LES PROCEDES ET APPAREILS SPECIFIES DANS CE MANUEL.

## LOCALISATION DES PANNES

### TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

Effectuer les contrôles en suivant la procédure décrite dans le tableau de dépannage correspondant au code d'anomalie.

N° de code	Élément de diagnostic		Voir page
11, 12, 13	Système du capteur de choc avant		52B-4
14	Système du capteur analogique d'accélération G dans le SRS-ECU		52B-5
15, 16	Système du capteur d'accélération G de sûreté à l'intérieur du SRS-ECU		52B-5
21, 22, 61, 62	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur		52B-6
24, 25, 64, 65	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant		52B-7
31, 32	Système du condensateur du SRS-ECU		52B-5
34*	Système de verrouillage du connecteur		52B-7
35	Système SRS-ECU (après déploiement du sac gonflable)		52B-8
41*	Système du circuit de puissance (A) IG <sub>1</sub>		52B-8
42*	Système du circuit de puissance (B) IG <sub>1</sub>		52B-8
43	Système du circuit du voyant SRS	Le voyant ne s'allume pas.*	52B-9
		Le voyant ne s'éteint pas.	52B-9
44*	Système du circuit du voyant SRS		52B-10
45	Système de la mémoire permanente (EEPROM) du SRS-ECU et du convertisseur A/D		52B-5
51, 52	Système du module de sac gonflable (circuit d'allumage du détonateur) côté conducteur		52B-5
54, 55	Système du module de sac gonflable (circuit d'allumage du détonateur) côté passager avant		52B-5

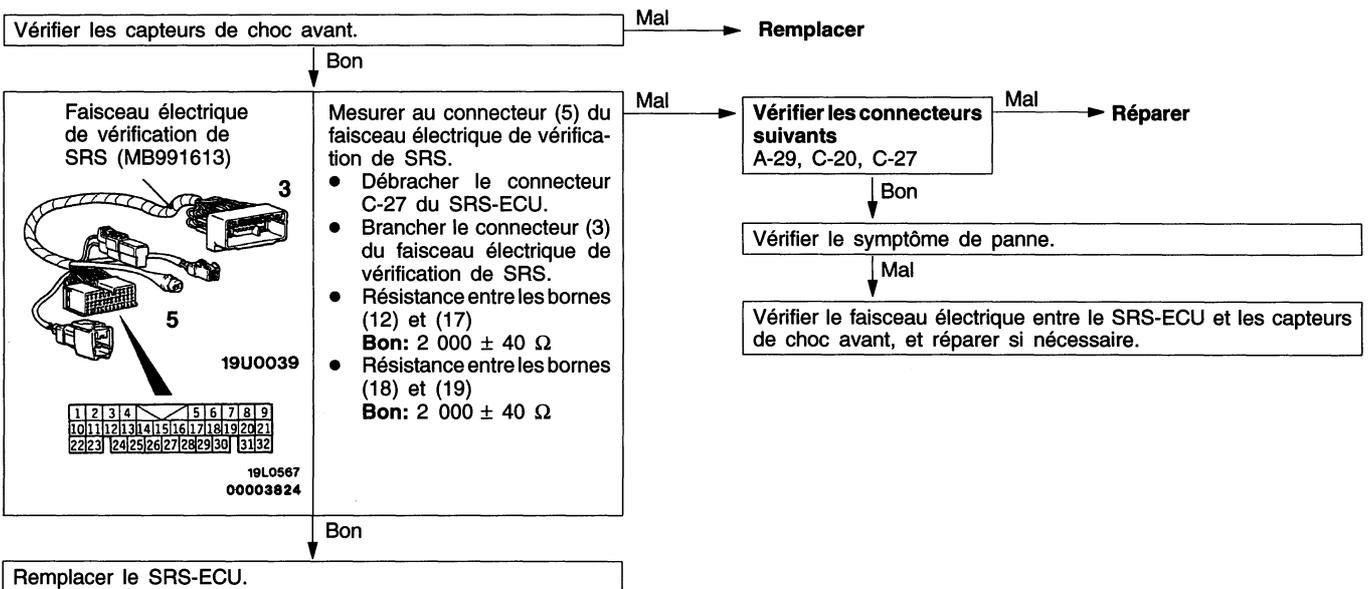
#### REMARQUE

- (1) \*: Si la condition du véhicule revient à la normale, le code de diagnostic sera automatiquement effacé et le voyant SRS s'éteindra.
- (2) Si la batterie du véhicule est déchargée, le code de diagnostic 41 ou 42 seront mémorisés. Lorsque ces codes de diagnostic sont affichés, vérifier la batterie.

**PROCEDURE DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC**

Code N°11, 12, 13 Système du capteur de choc avant	Cause probable
Ces codes de diagnostic sont émis s'il y a une résistance anormale entre les bornes d'entrée du capteur de choc avant. Les causes de panne pour chaque N° de code sont les suivantes. (Voir le tableau 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie du capteur de choc avant</li> <li>• Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>• Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>

N° de code	Cause de panne
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Court-circuit dans les capteurs de choc avant ou dans le faisceau électrique</li> <li>• Court-circuit dans les faisceaux électriques des capteurs de choc avant menant à la masse de carrosserie du véhicule.</li> <li>• Court-circuit dans les faisceaux électriques des capteurs de choc avant menant à l'alimentation électrique</li> </ul>
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faisceau rompu dans les capteurs de choc avant droit ou gauche, ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>• Court-circuit dans les faisceaux électriques des capteurs de choc avant menant à l'alimentation électrique</li> </ul>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faisceau rompu dans les deux capteurs de choc avant droit et gauche ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>• Court-circuit dans les faisceaux électriques des capteurs de choc avant menant à l'alimentation électrique</li> </ul>



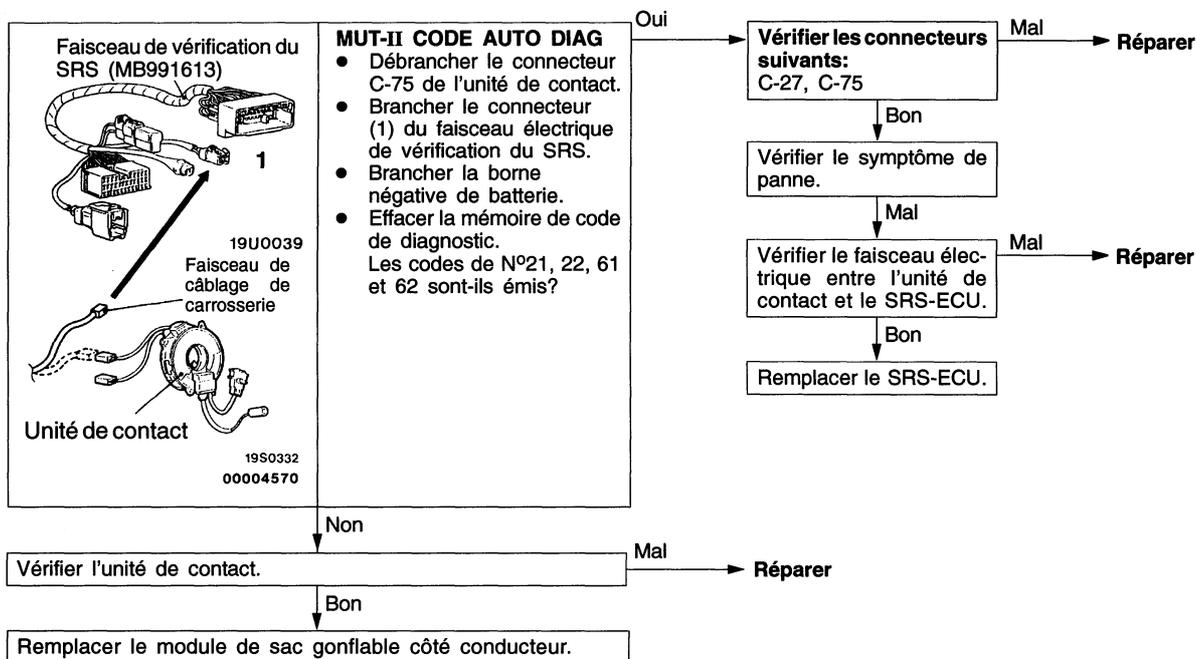
Code N°14, 15, 16, 31, 32, 45, 51, 52, 54, 55 Système à l'intérieur du SRS-ECU	Cause probable
Ces codes diagnostic sont émis si une anomalie du SRS-ECU est détectée. Les causes de panne pour chaque N° de code sont les suivantes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>

N° de code	Élément de diagnostic	Cause de panne
14	Capteur d'analogique d'accélération G	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quand le capteur analogique d'accélération G ne fonctionne pas.</li> <li>Quand les caractéristiques du capteur analogique d'accélération G sont anormales.</li> <li>Quand la sortie du capteur analogique d'accélération G est anormale.</li> </ul>
15	Capteur de d'accélération G de sûreté	<ul style="list-style-type: none"> <li>Court-circuit dans le capteur d'accélération G de sûreté</li> </ul>
16		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fil coupé dans le capteur d'accélération G de sûreté</li> </ul>
31	Condensateur	<ul style="list-style-type: none"> <li>La tension à la borne du condensateur est plus élevée que la valeur prescrite pendant cinq secondes ou plus.</li> </ul>
32		<ul style="list-style-type: none"> <li>La tension à la borne du condensateur est plus basse que la valeur prescrite pendant cinq secondes ou plus. (Cette anomalie n'est pas signalée si le code d'anomalie N°41 ou 42 indiquant une baisse de la tension de batterie est déjà présent.)</li> </ul>
45	Mémoire permanente (EEPROM) et convertisseur A/D	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quand le système de la mémoire permanente (EEPROM) et le convertisseur A/D sont anormales.</li> </ul>
51	Module de sac gonflable (circuit d'allumage du détonateur) côté conducteur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Court-circuit dans le circuit d'allumage du détonateur</li> </ul>
52		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fil coupé dans le circuit d'allumage du détonateur</li> </ul>
54	Module de sac gonflable (circuit d'allumage du détonateur) côté passager avant	<ul style="list-style-type: none"> <li>Court-circuit dans le circuit d'allumage du détonateur</li> </ul>
55		<ul style="list-style-type: none"> <li>Fil coupé dans le circuit d'allumage du détonateur</li> </ul>

Remplacer le SRS-ECU.

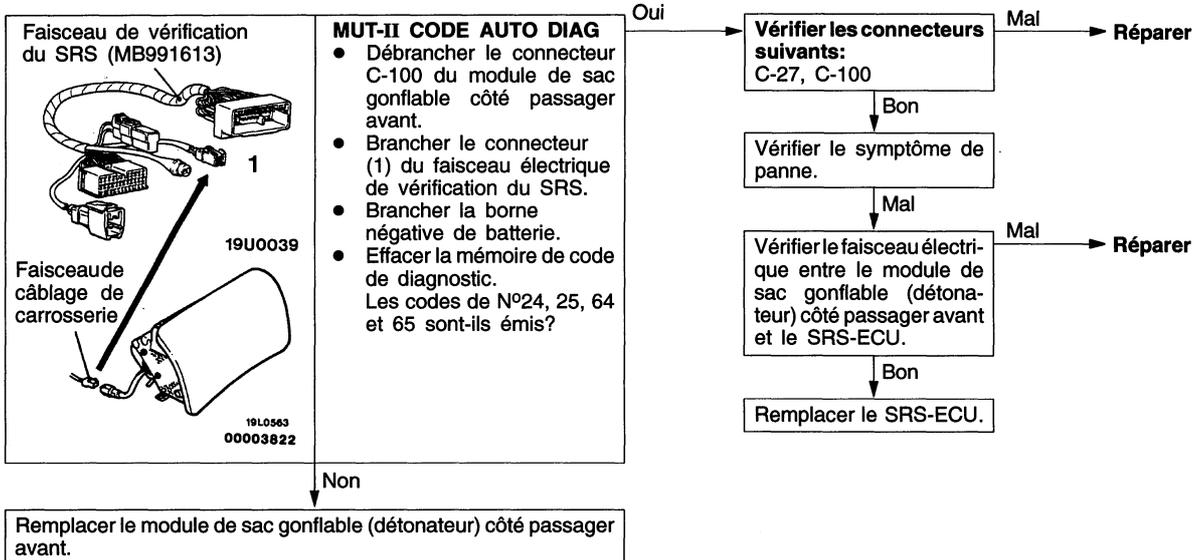
Code N°21, 22, 61 ou 62 Système du module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur.	Cause probable
Ces codes de diagnostic sont émis s'il y a une anomalie de résistance entre les bornes d'entrée du module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur. Les causes de panne pour chaque N° de code sont les suivantes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie de l'unité de contact</li> <li>• Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>• Anomalie du module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur</li> <li>• Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>

N° de code	Cause de panne
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Court-circuit dans le module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur ou court-circuit dans le faisceau électrique</li> <li>• Court-circuit dans l'unité de contact</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faisceau rompu dans le module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>• Faisceau rompu dans l'unité de contact</li> <li>• Anomalie du contact de connecteur</li> </ul>
61	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Court-circuit sur le fil reliant module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur à l'alimentation</li> </ul>
62	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Court-circuit sur le fil reliant module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur à la masse.</li> </ul>

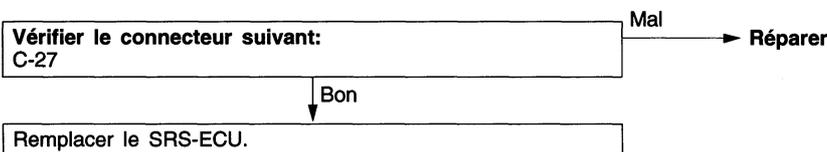


Code N°24, 25, 64 ou 65 Système du module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant	Cause probable
Ces codes de diagnostic sont émis s'il y a une anomalie de résistance entre les bornes d'entrée du module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant. Les causes de panne pour chaque N° de code sont les suivantes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie du module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant</li> <li>Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>

N° de code	Cause de panne
24	<ul style="list-style-type: none"> <li>Court-circuit dans le module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant ou court-circuit dans le faisceau électrique</li> </ul>
25	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faisceau rompu dans le module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>Anomalie du contact de connecteur</li> </ul>
64	<ul style="list-style-type: none"> <li>Court-circuit sur le fil reliant module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant à l'alimentation</li> </ul>
65	<ul style="list-style-type: none"> <li>Court-circuit sur le fil reliant module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant à la masse.</li> </ul>



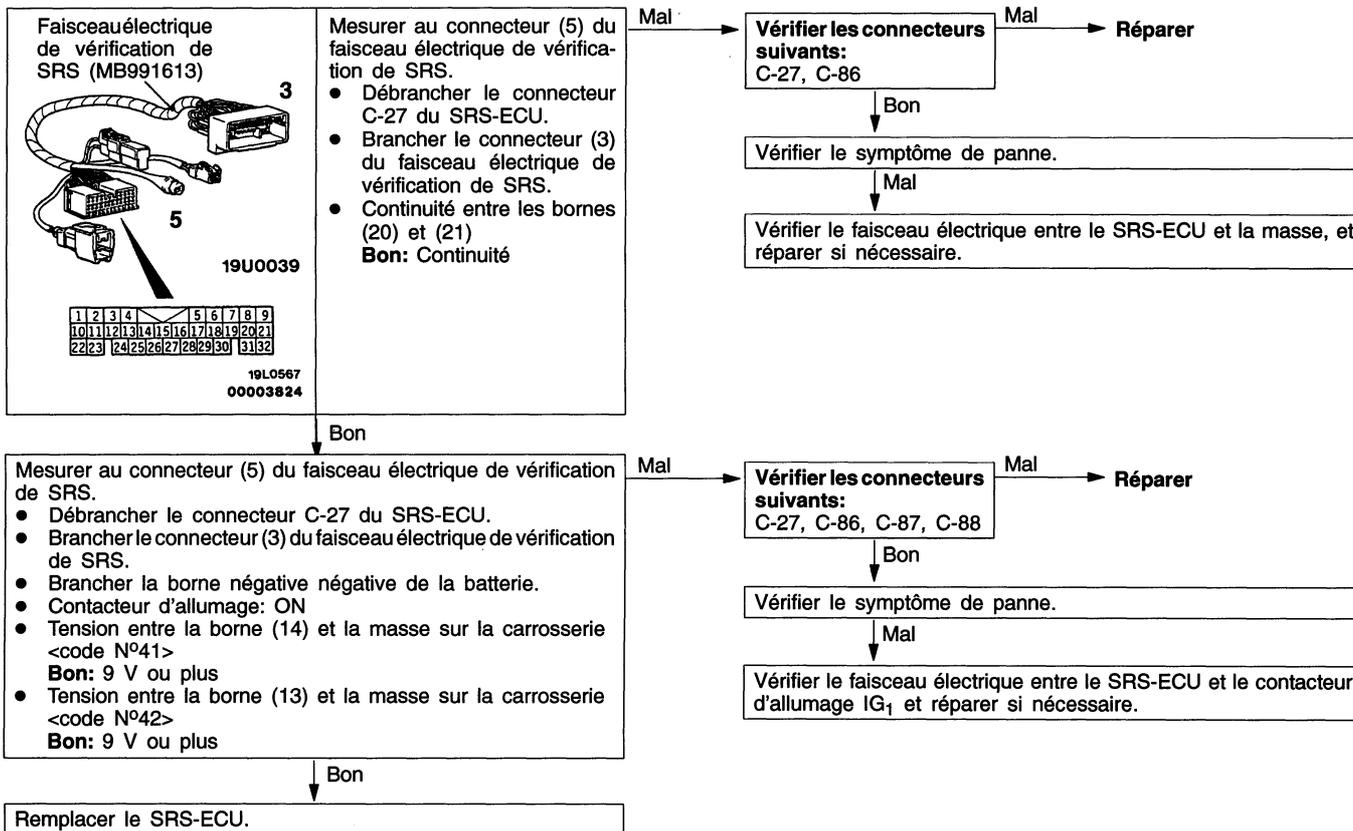
Code N°34 Système de verrouillage du connecteur	Cause probable
Ce code de diagnostic est émis s'il y a un faux contact dans les connexions du SRS-ECU. Cependant, si la condition du véhicule revient à la normale, le code de diagnostic N°34 sera automatiquement effacé, et le voyant SRS s'éteindra.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des connecteurs</li> <li>Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>



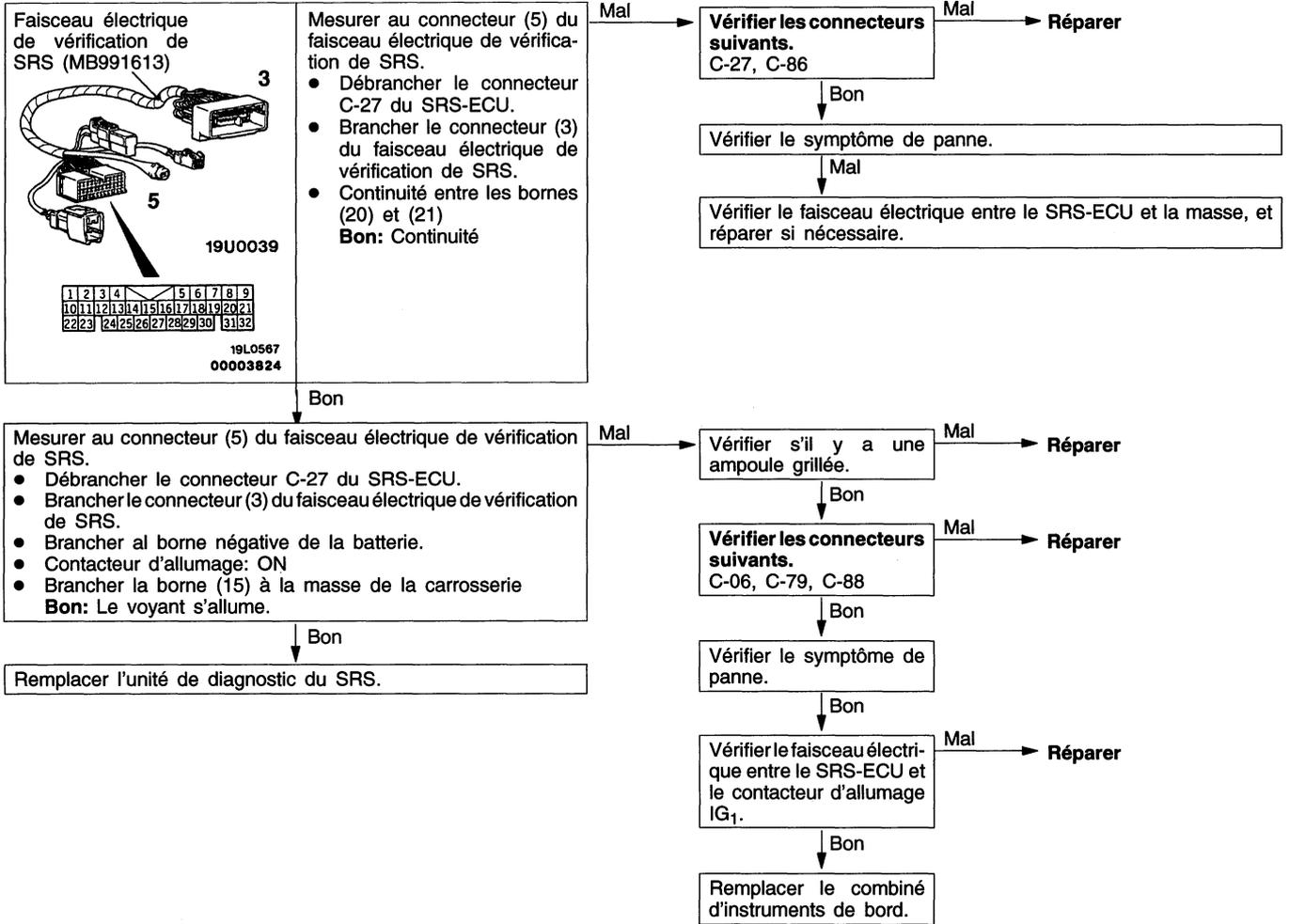
<b>Code N°35 Système SRS-ECU (après déploiement du sac gonflable)</b>	<b>Cause probable</b>
Ce code est émis quand le sac gonflable a éclaté. Si ce code est émis alors que le sac gonflable n'a pas éclaté, le SRS-ECU est probablement défectueux.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>

Remplacer le SRS-ECU.

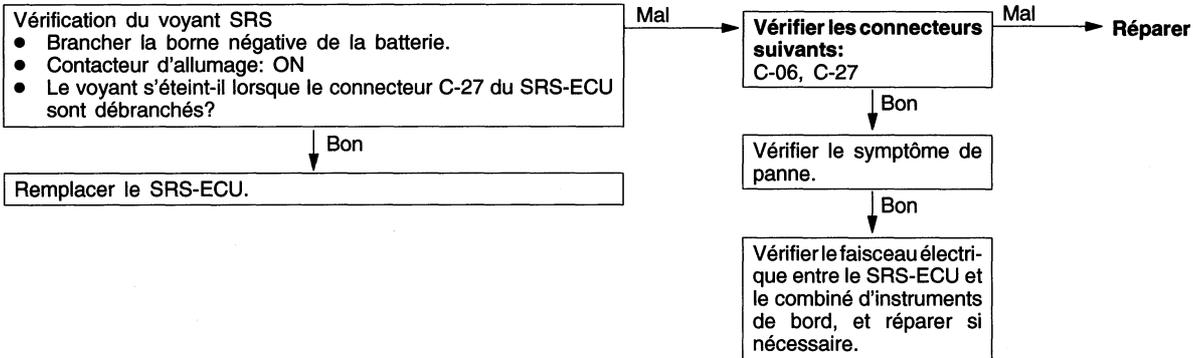
<b>Code N°41 Système du circuit de puissance (Circuit de fusible N°10)</b>	<b>Cause probable</b>
<b>Code N°42 Système du circuit de puissance (Circuit de fusible N°11)</b>	
<p>Ce code N° 41 est émis si la tension entre la borne (SRS-ECU, borne 14) IG<sub>1</sub> et la masse est inférieure à la valeur spécifiée pendant une période continue de 5 secondes ou plus.</p> <p>Ce code N° 42 est émis si la tension entre la borne (SRS-ECU, borne 13) IG<sub>1</sub> et la masse est inférieure à la valeur spécifiée pendant une période continue de 5 secondes ou plus.</p> <p>S'efface automatiquement, et le témoin d'anomalie SRS s'éteint.</p> <p>Si la batterie du véhicule est déchargée, les codes d'anomalie N°41 et 42 sont mis en mémoire. Si ces codes sont présents au diagnostic, contrôler la batterie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie du SRS</li> </ul>



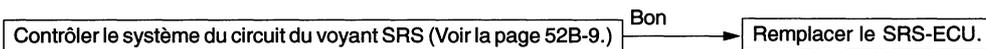
Code N°43 Système du circuit du voyant SRS (le voyant ne s'allume pas.)	Cause probable
<p>Ce code de diagnostic est émis si un faisceau rompu se déclare pendant une période continue de 5 secondes lorsque le SRS-ECU effectue le contrôle du voyant SRS et que le voyant est éteint (transistor OFF). Cependant, si ce code est émis en raison d'une rupture de faisceau et que la condition du véhicule revienne à la normale, le code de diagnostic N°43 sera automatiquement effacé, et le voyant SRS reviendra à la normale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>● Ampoule grillée</li> <li>● Anomalie du SRS-ECU</li> <li>● Anomalie du combiné d'instruments de bord</li> </ul>



Code N°43 Système du circuit du voyant SRS (le voyant ne s'éteint pas.)	Cause probable
Ce code de diagnostic est émis si un court-circuit avec la masse se produit dans le faisceau électrique entre le voyant et le SRS-ECU lorsque le SRS-ECU effectue le contrôle du voyant SRS et que le voyant est allumé.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>• Anomalie du SRS-ECU</li> <li>• Anomalie du combiné d'instruments de bord</li> </ul>



Code N°44 Système du circuit du voyant SRS	Cause probable
Ce code de diagnostic est émis si un court-circuit se produit dans le circuit du voyant ou si une anomalie du transistor de puissance dans le SRS-ECU est détectée lorsque le SRS-ECU effectue le contrôle du circuit du voyant SRS.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>• Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>



## DIAGNOSTIC APRES COLLISION

Pour vérifier et entretenir le SRS après une collision (que le sac gonflable ait été déployé ou non), effectuer les opérations suivantes.

### VERIFICATION DE LA MEMOIRE DE L'UNITE DE DIAGNOSTIC DU SRS

1. Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches).

#### Attention

**Veiller à ce que la clé de contact soit sur la position OFF lorsque l'on branche ou débranche le MUT-II.**

2. Lire (et noter) tous les codes de diagnostic affichés. (Voir la page 52B-3.)

#### REMARQUE

Si l'alimentation de la batterie a été débranché ou rompu lors de la collision, il est impossible que le MUT-II puisse communiquer avec l'unité de diagnostic du SRS. Vérifier et réparer si nécessaire le faisceau de câblage de carrosserie avant d'effectuer une autre opération.

3. Consulter la liste des données (durée d'une anomalie et combien de fois les mémoires sont effacées) à l'aide du MUT-II.

#### Liste des données

N°	Type de données d'entretien	Capacité
91	Durée d'une anomalie	Durée maximum mémorisable: 9999 minutes (7 jours environ)
92	Chiffre indiquant le nombre de fois que la mémoire s'est effacée.	Le plus grand nombre mémorisable: 250

4. Effacer les codes de diagnostic et après avoir attendu 5 secondes ou plus, lire (et noter) tous les codes de diagnostic. (Voir la page 52B-3.)

## PROCEDE DE REPARATION

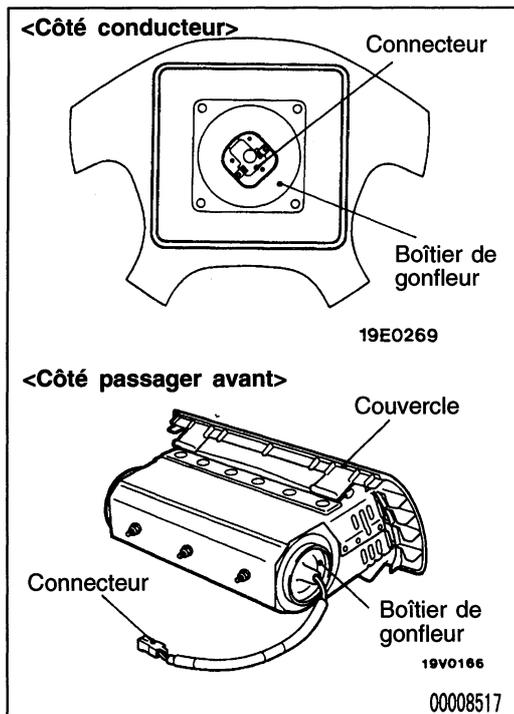
### LORSQUE LE SAC GONFLABLE S'EST DEPLOYE LORS DE LA COLLISION

1. Remplacer les pièces suivantes par des neuves.
  - SRS-ECU (Voir la page 52B-14.)
  - Module de sac gonflable (côté conducteur et côté passager avant) (Voir la page 52B-15.)
  - Capteurs de choc avant

2. Contrôler les pièces suivantes et les remplacer le cas échéant.
  - Unité de contact
  - Volant de direction, colonne de direction et raccord intermédiaire
    - (1) Vérifier que le faisceau de câblage (incorporé dans le volant de direction) et les connecteurs ne sont pas endommagés et que les bornes ne sont pas déformées.
    - (2) Poser le module de sac gonflable (côté conducteur) pour vérifier l'encastrement et ou l'alignement du volant.
    - (3) Vérifier que le volant de direction ne présente pas de bruit, déformation ou irrégularité quelconque de fonctionnement et de jeu libre excessif.
3. Vérifier que les faisceaux ne sont pas pliés, que les connecteurs ne sont pas endommagés ou ne présentent pas de défauts de contact et que les bornes ne sont pas déformées. (Voir la page 52B-1.)

### LORSQUE LE SAC GONFLABLE NE S'EST PAS DEPLOYE DANS LE CAS D'UNE COLLISION A PETITE VITESSE

Vérifier les composants du SRS. Si les composants du SRS présentent des détériorations telles que des bosses, craquelures ou déformations, les remplacer par des neufs. Pour ce qui concerne les pièces déposées pour l'inspection, le remplacement de pièces par des neuves et les précautions à prendre lors du travail, se reporter à ENTRETIEN DE COMPOSANT INDIVIDUEL, page 52B-13.



### Modules sac gonflable

1. Vérifier si couvercle rembourré ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
2. Vérifier si les connecteurs ne sont pas endommagés, si les bornes ne sont pas déformées et si le faisceau ne présente pas de courbe.
3. Vérifier si le boîtier du gonfleur de sac gonflable ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
4. Poser le module de sac gonflable sur le volant de direction pour vérifier l'encastrement ou l'alignement du volant.

## ENTRETIEN DE COMPOSANT INDIVIDUEL

Lorsqu'un composant du SRS doit être déposé ou remplacé par suite de l'entretien, localisation des pannes, etc., suivre chaque procédé (Page 52B-14 – Page 52B-18.)

### Attention

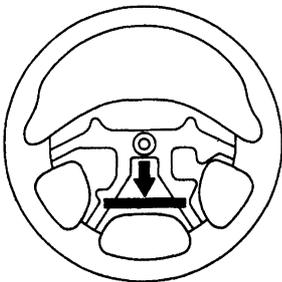
1. Les composants du SRS ne doivent pas être exposés à une température supérieure à 93°C. Il faut donc déposer l'unité de diagnostic du SRS, le module de sac gonflable, l'unité de contact et les capteurs de choc avant de mettre le véhicule en cabine de séchage de peinture.
2. Lorsqu'un composant du SRS est déposé pour une vérification, réparation de tôle, peinture, etc., celui-ci doit être posé dans un endroit propre et sec jusqu'à sa repose.

## ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT/PRECAUTION

Plusieurs étiquettes de précaution relatives au SRS se trouvent dans le véhicule, comme indiqué dans l'illustration ci-dessous. Suivre les instructions des

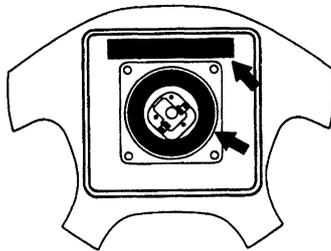
étiquettes lors de l'entretien du SRS. Si les étiquettes sont sales ou endommagées, les remplacer par des neuves.

Volant de direction



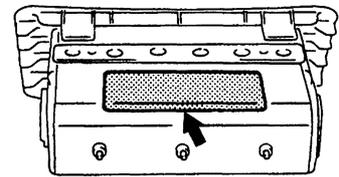
19E0267

Module de sac gonflable  
(côté conducteur)



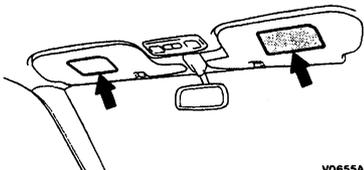
19E0268

Module de sac gonflable  
(côté passager avant)



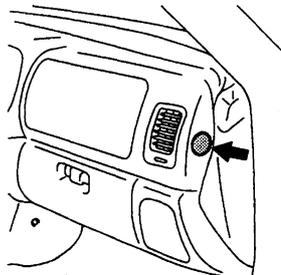
19V0127

Pare-soleil



V0655AA

Tableau de bord



V0656AA

00008516

## BLOC DE COMMANDE ELECTRONIQUE DES MODULES DE SAC GONFLABLE SRS (SRS-ECU)

### Attention

1. Débrancher la borne négative (-) de la batterie et attendre 60 secondes au moins avant de commencer le travail. Isoler la borne de batterie débranchée avec du ruban isolant. (Voir la page 52B-1.)
2. Ne jamais essayer de démonter ou réparer le SRS-ECU. S'il est défectueux, le remplacer.
3. Veiller à ne pas laisser tomber le SRS-ECU ni le soumettre à des chocs ou vibrations. Si une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille est évidente sur le SRS-ECU, le remplacer par un neuf.
4. Après le déploiement du sac gonflable, remplacer le SRS-ECU par un neuf.
5. Ne jamais utiliser un ohmmètre sur ou auprès du SRS-ECU. Utiliser uniquement l'instrument d'essai spécial décrit à la manuel de base.

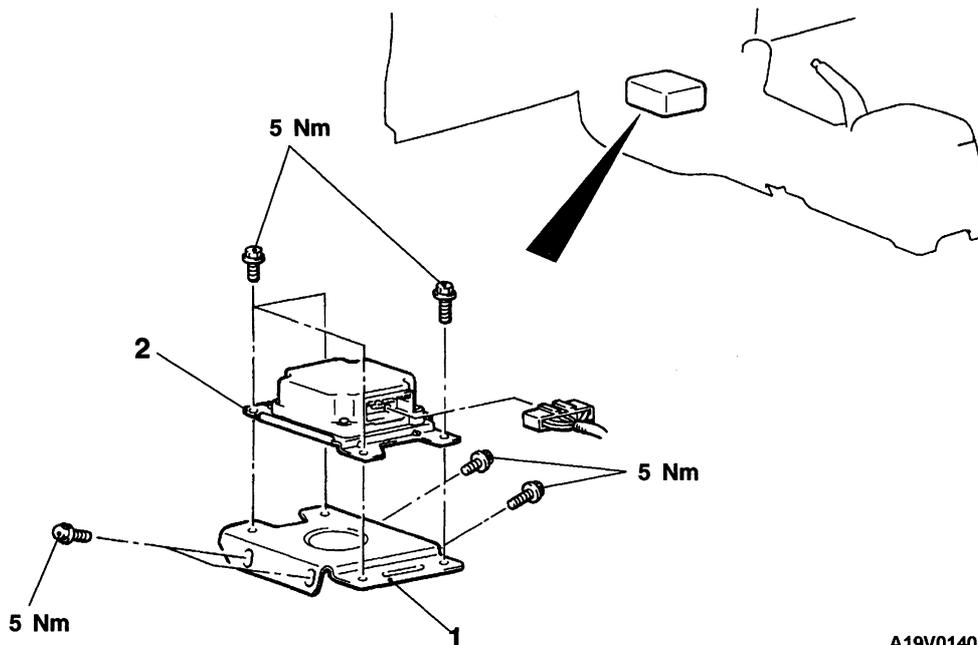
### DEPOSES ET POSE

#### Opérations précédant la dépose

- Mettre la clé de contact sur la position "LOCK".
- Dépose de la console de plancher

#### Opération succédant à la pose

- Pose de la console de plancher



A19V0140

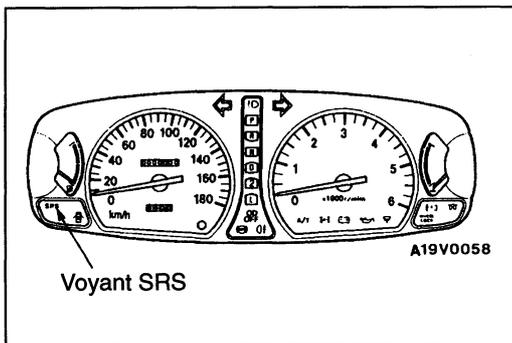
#### Procédure de dépose

- B◄
- Vérification après la pose
  - Branchement du câble négatif de la batterie

- A◄
1. Support du SRS-ECU
  2. SRS-ECU

**POINTS D'INTERVENTION POUR LA POSE****►A◄ POSE DU SRS-ECU****Attention**

Le SRS risque de ne pas être actionné correctement si le SRS-ECU n'est pas installé correctement, ce qui pourrait causer de graves lésions ou la mort du conducteur/passager avant du véhicule.

**►B◄ VERIFICATION APRES LA POSE**

1. Rebrancher le câble négatif de la batterie.
2. Mettre le contacteur d'allumage sur "ON".
3. Est-ce que le "voyant SRS" s'allume et s'éteint environ 7 secondes plus tard? Reste-t-il éteint pendant au moins 5 secondes?
4. Dans l'affirmative, le système SRS fonctionne normalement.  
Sinon, se reporter à la page 52B-3.

**VERIFICATION**

- Vérifier si le SRS-ECU et les supports ne présentent pas de bosse ni craquelure ni déformation.
- Vérifier si le connecteur ne présente aucun endommagement quelconque, et si les bornes ne sont pas déformées.

**Attention**

**Si une bosse, craquelure, déformation ou rouille est évidente sur le SRS-ECU, le remplacer par un neuf.**

**REMARQUE**

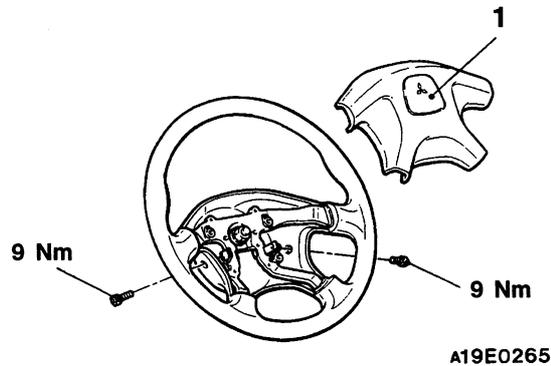
Pour la vérification du SRS-ECU autre que celle décrite ci-dessus, se reporter à la section concernant la localisation des pannes. (Voir la page 52B-3.)

**MODULE DE SAC GONFLABLE****Attention**

1. Débrancher la borne négative (-) de la batterie et attendre 60 secondes au moins avant de commencer le travail. Isoler la borne de batterie débranchée avec du ruban isolant. (Voir la page 52B-1.)
2. Ne jamais démonter ou de réparer les modules de sac gonflable.  
Si un de ceux-ci est défectueux, le remplacer.
3. Veiller à ne pas faire tomber les modules de sac gonflable et à ne pas les mettre en contact avec de l'eau, de la graisse ou de l'huile.  
Si une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille est évidente, remplacer la pièce concernée par une neuve.
4. Les modules de sac gonflable doivent être posés sur une surface plate, avec la face de déploiement tournée vers le haut.
5. Ne pas exposer les modules de sac gonflable à une température supérieure à 93°C.
6. Après le déploiement du sac gonflable, remplacer le module de sac gonflable.
7. Porter des gants et des lunettes de protection lorsque l'on manipule un sac gonflable déjà déployé.
8. Des modules de sac gonflable non déployés doivent être jetés uniquement en suivant la méthode prescrite. (Voir la page 52B-19.)

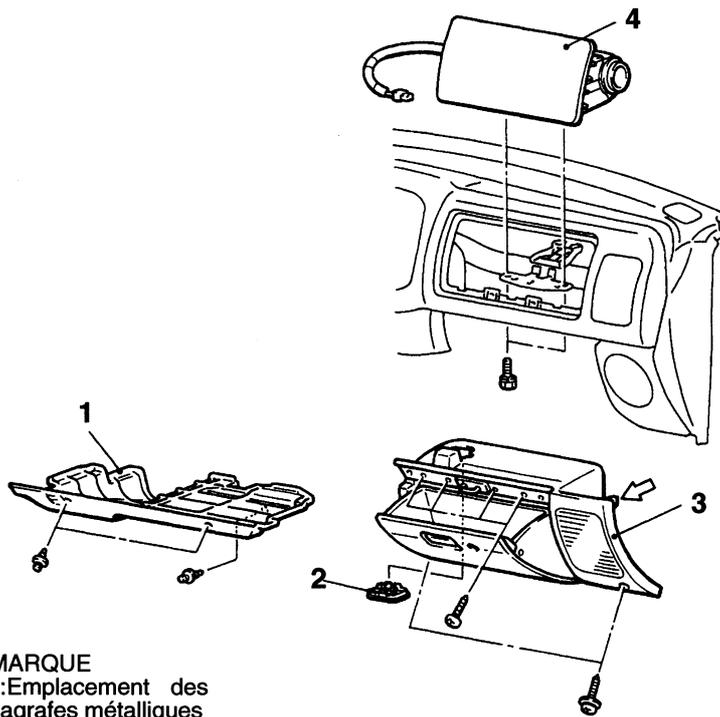
**DEPOSE ET POSE****<Module de sac gonflable (côté conducteur)>****Opération précédant la dépose**

- Après avoir mis le volant de direction et les roues avant en ligne droite, retirer la clé de contact.

**Procédure de dépose du module de sac gonflable**

- C◄
- Vérification après la pose
  - Branchement du câble négatif de la batterie

- ◄A►
- A◄
1. Module de sac gonflable
- Opération succédant à la pose

**<Module de sac gonflable (côté passager avant)>**

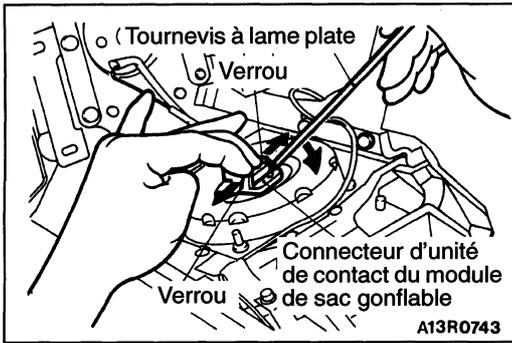
REMARQUE  
 ◄ : Emplacement des agrafes métalliques

AV0657AA

**Procédure de dépose du module de sac gonflable**

- C◄
- Vérification après la pose
  - Branchement du câble négatif de la batterie
1. Couvercle inférieur

- B◄
- ◄B►
- A◄
2. Bouchon de connecteur
  3. Ensemble boîte à gants
  4. Module de sac gonflable
- Vérification avant la pose



## POINTS D'INTERVENTION POUR LA DEPOSE

### ◀A▶ DEPOSE DU MODULE DE SAC GONFLABLE (COTE CONDUCTEUR)

Lors du débranchement du connecteur d'unité de contact du module de sac gonflable, pousser le verrou du sac gonflable vers le côté extérieur pour l'ouvrir entièrement. Utiliser un tournevis à lame plate, comme indiqué dans l'illustration ci-contre à gauche, pour extraire et déposer le connecteur correctement.

#### Attention

1. Lors du débranchement du connecteur d'unité de contact-module de sac gonflable, veiller à ne pas le forcer.
2. Le module de sac gonflable doit être posé dans un endroit propre et sec avec le couvercle rembourré orienté vers le haut.

### ◀B▶ DEPOSE DU MODULE DE SAC GONFLABLE (COTE PASSAGER AVANT)

#### Attention

Après dépose, le module de sac gonflable doit être conservé dans un local propre et sec, en le posant avec la face de déploiement tournée vers le haut.

## POINTS D'INTERVENTION POUR LA POSE

### ▶A◀ VERIFICATION AVANT LA POSE

1. Lors de la pose du module de sac gonflable et de l'unité de contact neufs, se reporter à la "VERIFICATION".

#### Attention

**Jeter le module usagé en suivant la méthode prescrite. (Voir la page 52B-19.)**

2. Brancher la borne (-) de la batterie.
3. Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic.

#### Attention

**Veiller à ce que la clé de contact soit sur la position OFF lorsque l'on branche ou débranche le MUT-II.**

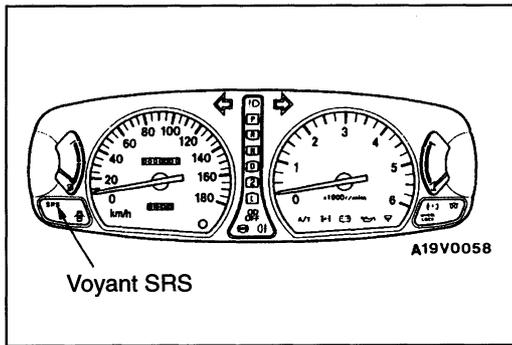
4. Mettre la clé de contact sur "ON".
5. Effectuer l'autodiagnostic en utilisant le MUT-II pour vérifier que le SRS fonctionne correctement, sauf que le circuit du module de sac gonflable est en circuit ouvert.
6. Mettre la clé de contact sur "LOCK", débrancher le câble négatif de la batterie et protéger la cosse.

#### Attention

**Attendre au moins 60 secondes après avoir débranché le câble de la batterie avant d'effectuer une autre opération. (Voir la page 52B-1.)**

### ►B◄ POSE DU BOUCHON DE CONNECTEUR

Fixer les connecteurs combinés du module de sac gonflable du passager et le faisceau de câblage de la carrosserie derrière le bouchon de connecteur, puis mettre le bouchon de connecteur en place contre l'ensemble boîte à gants.



### ►C◄ VERIFICATION APRES LA POSE

1. Rebrancher le câble négatif de la batterie.
2. Mettre le contacteur d'allumage sur "ON".
3. Est-ce que le "voyant SRS" s'allume et s'éteint environ 7 secondes plus tard? Reste-t-il éteint pendant au moins 5 secondes?
4. Dans l'affirmative, le système SRS fonctionne normalement.  
Sinon, se reporter à la page 52B-3.

## VERIFICATION

### CONTROLE DU MODULE DE SAC GONFLABLE

Si une pièce défectueuse est évidente durant la vérification suivante, remplacer le module de sac gonflable par un neuf. Jeter le module usagé en suivant la méthode prescrite. (Voir la page 52B-19.)

#### Attention

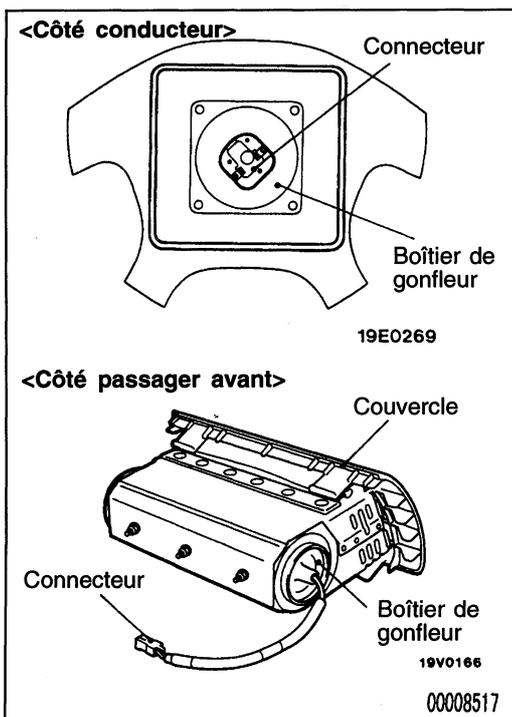
**Ne jamais mesurer de la résistance de circuit du module de sac gonflable (détonateur) même si l'on utilise le testeur spécifié. Si la résistance de circuit est mesurée avec un testeur, cela peut causer le déploiement du sac gonflable accidentel et entraîner de graves blessures.**

1. Vérifier si le couvercle rembourré ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
2. Vérifier si les connecteurs ne sont pas endommagés, si les bornes ne présentent pas d'anomalie et si le faisceau ne présente pas de courbe.
3. Vérifier si le boîtier du gonfleur de sac gonflable ne présente pas de bosse ni craquelure ni déformation.
4. Poser le module de sac gonflable sur le volant de direction pour vérifier l'encastrement ou l'alignement du volant.
5. Installer le module de sac gonflable (côté passager avant) contre le tableau de bord et la traverse. Vérifier qu'il est bien fixé et aligné.
6. Installer le cache du module de sac gonflable (côté passager avant) en vérifiant que tout est bien fixé et aligné.

#### Attention

**Si le module de sac gonflable présente une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille, le remplacer par un neuf.**

**Jeter le module usagé en suivant la méthode prescrite. (Voir la page 52B-19.)**



## METHODE DE DESARMEMENT DU MODULE DE SAC GONFLABLE (COTE PASSAGER AVANT)

Lorsqu'on met au rebut un véhicule équipé de sac gonflable, ou lorsqu'on met au rebut un sac gonflable, il est indispensable de commencer par

désarmer le sac gonflable en procédant comme indiqué ci-après.

### MISE AU REBUT D'UN MODULE DE SAC GONFLABLE (COTE PASSAGER AVANT) NON ECLATE

#### Attention

1. Quand on met le véhicule au rebut, faire éclater le sac gonflable à l'intérieur du véhicule. Quand on continue d'utiliser le véhicule et uniquement le module de sac gonflable doit être jeté, procéder à cette opération à l'extérieur du véhicule.
2. Le déploiement d'un sac gonflable s'accompagnant d'un important dégagement de fumée, éviter dans la mesure du possible de procéder à cette opération dans une zone résidentielle.
3. L'éclatement d'un sac gonflable s'accompagne d'une détonation retentissante. Dans la mesure du possible, procéder à cette opération hors d'une zone résidentielle et prévenir les personnes présentes dans le voisinage.
4. Le personnel effectuant le travail ainsi que les personnes qui se trouvent à proximité doivent se doter de protections d'oreilles adéquates contre le bruit.

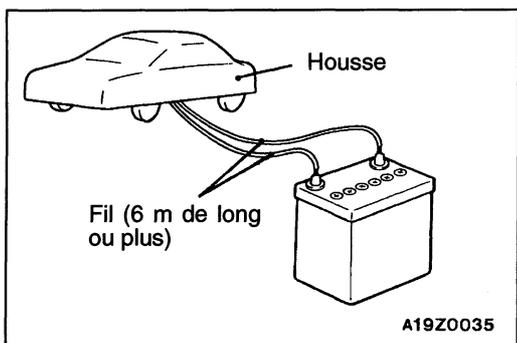
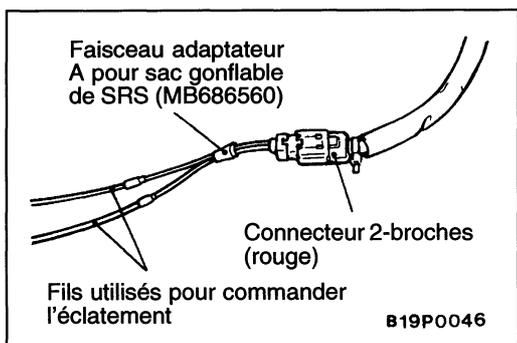
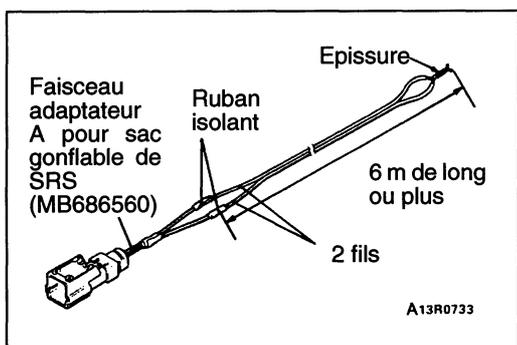
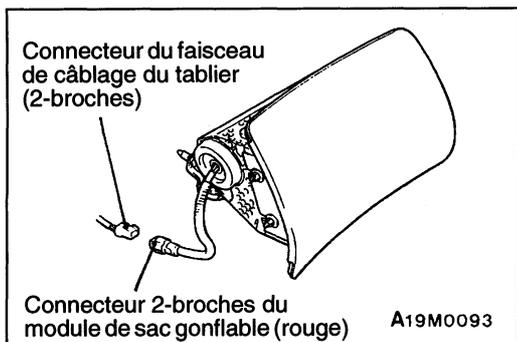
### ECLATEMENT A L'INTERIEUR DU VEHICULE

#### (Cas de la mise au rebut du véhicule complet)

1. Garer le véhicule dans un lieu isolé. Ouvrir toutes les glaces et portières du véhicule.
2. Débrancher le câble négatif et le câble positif aux cosses de la batterie et retirer la batterie du véhicule.

#### Attention

Après avoir débranché les câbles de la batterie, attendre 60 secondes au moins avant de continuer le travail. (Voir la page 52B-1.)



3. Pour faire éclater le module de sac gonflable:
  - (1) Déposer la boîte à gants. (Voir la page 52B-16.)
  - (2) Débrancher le câble de liaison entre le connecteur (rouge, 2-broches) du module de sac gonflable et le connecteur du faisceau de câblage du tablier.

**REMARQUE**

Pour éviter l'éclatement accidentel du sac gonflable par une décharge d'électricité statique etc., les deux broches du connecteur du module de sac gonflable sont automatiquement court-circuités lorsqu'on débranche la liaison avec le faisceau de câblage du tablier.

4. Raccorder deux fils électriques ayant chacun au moins 6 mètres de long aux deux conducteurs du faisceau adaptateur A pour sac gonflable de SRS (outil spécial) et isoler les connexions avec du ruban isolant. Pour éviter l'éclatement accidentel du sac gonflable, les autres bouts des fils doivent être court-circuités, c'est-à-dire raccordés l'un à l'autre.

5. Brancher le connecteur 2-broches (rouge) du module de sac gonflable au faisceau adaptateur A pour sac gonflable de SRS et dérouler les fils à utiliser pour le déclenchement hors du véhicule.

6. Fermer toutes les glaces complètement, fermer les portières et recouvrir le véhicule d'une housse pour minimiser le bruit.

**Attention**

**Une glace endommagée risquant de casser, il est indispensable de couvrir le véhicule d'une housse.**

7. En se tenant le plus loin possible du véhicule, séparer les deux fils précédemment mis en court-circuit l'un sur l'autre. Faire éclater le sac gonflable en raccordant ces fils aux bornes de la batterie (qui a été retirée du véhicule).

**Attention**

1. **S'assurer qu'il n'y a personne aux alentours ou à l'intérieur du véhicule et mettre des lunettes de protections avant de faire éclater le sac gonflable.**

2. **Le détonateur est brûlant immédiatement après l'éclatement. Le laisser refroidir au moins 30 minutes avant d'y toucher.**

**Bien qu'ils ne soient pas toxiques, éviter d'inhaler les gaz produits par l'éclatement du sac gonflable. Pour la manipulation du sac gonflable ou du dispositif de maintien en tension après éclatement, voir les instructions données sous le titre "Mise au rebut d'un module de sac gonflable (côté passager avant) après éclatement", page 52B-23.**

3. Si le module de sac gonflable n'éclate pas au terme de la procédure ci-dessus, ne pas s'approcher. Contacter le distributeur.
8. Après éclatement, jeter le module de sac gonflable comme indiqué sous le titre "Mise au rebut d'un module de sac gonflable (côté passager avant) après éclatement", page 52B-23.

### ECLATEMENT A L'EXTERIEUR DU VEHICULE

#### Attention

1. Provoquer l'éclatement en un lieu dégagé et plat, à une distance d'au moins 6 m de tout obstacle ou personne.
2. Ne pas opérer par fort vent. Même si du vent est faible, placer le module de sac gonflable en aval du vent par rapport à la batterie.

1. Débrancher le câble négatif et le câble positif aux cosses de la batterie et retirer la batterie du véhicule.

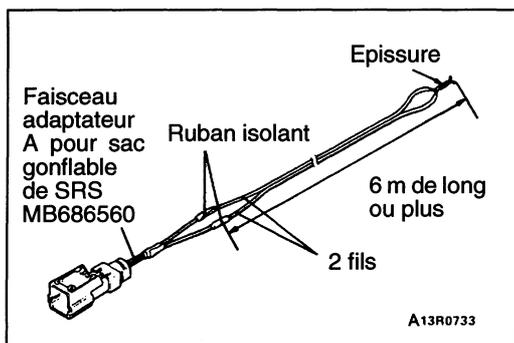
#### Attention

Après avoir débranché les câbles de la batterie, attendre 60 secondes au moins avant de continuer le travail. (Voir la page 52B-1.)

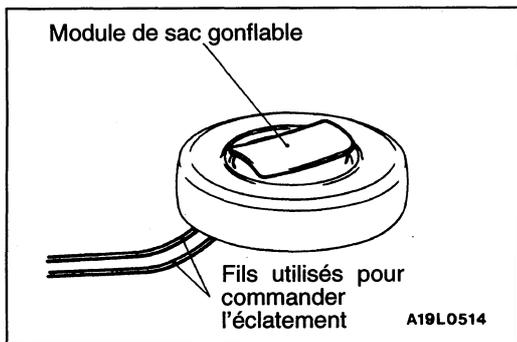
2. Déposer du véhicule le module de sac gonflable. (Voir la page 52B-16.)

#### Attention

Poser le module de sac gonflable sur une surface plate. Le poser avec le côté de l'enjoliveur rembourré tourné vers le haut. Ne rien poser dessus.



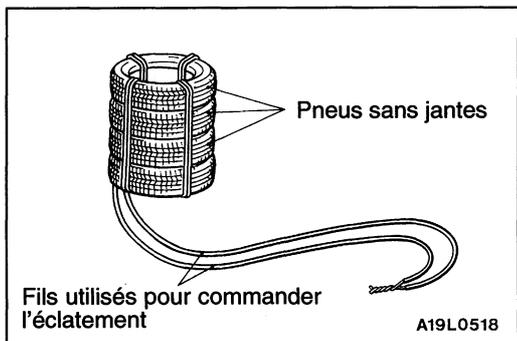
3. Raccorder deux fils électriques ayant chacun au moins 6 mètres de long aux deux conducteurs du faisceau adaptateur A <Module de sac gonflable (côté passager avant) et module de sac gonflable latéral> pour sac gonflable de SRS et isoler les connexions avec du ruban isolant. Pour éviter l'éclatement accidentel du module de sac gonflable, les autres bouts des fils doivent être court-circuités, c'est-à-dire raccordés l'un à l'autre.



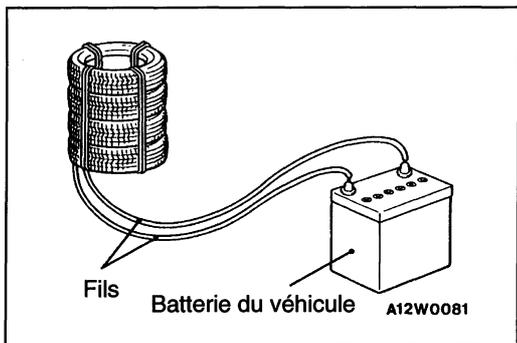
4. Préparer le module de sac gonflable comme suit:
  - (1) Raccorder les fils électriques qu'on utilisera pour commander l'éclatement au faisceau adaptateur A pour sac gonflable SRS en les passant à travers la jante d'une vieille roue avec son pneu par en-dessous. Raccorder le faisceau au module de sac gonflable.
  - (2) Poser le module de sac gonflable avec la face de déploiement tournée vers le haut et passer des morceaux de gros fil de fer dans le trou de la ferrure du module de sac gonflable pour attacher le module fermement à la jante de la vieille roue (en 4 endroits).

**Attention**

1. Laisser un espace sous la roue qui ne doit pas reposer entièrement sur le sol. S'il n'y a aucun espace au-dessus du faisceau adaptateur A, la réaction produite à l'éclatement du sac gonflable risque d'endommager le faisceau adaptateur A.
2. Veiller à ce qu'au moment de l'éclatement, le connecteur du faisceau adaptateur A pour sac gonflable SRS ne se trouve pas coincé sous le pneu.



- (3) Poser trois vieux pneus sans jante au-dessus de la roue où est fixé le module de sac gonflable. Poser 4 liens de corde pour maintenir la pile de pneus.



5. En se tenant le plus loin possible du véhicule, se mettre à couvert et séparer les deux fils précédemment mis en court-circuit l'un sur l'autre. Faire éclater le sac gonflable en raccordant ces fils aux bornes de la batterie (qui a été retirée du véhicule).

**Attention**

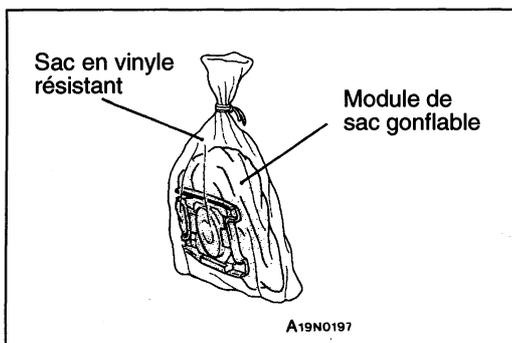
1. S'assurer au préalable qu'il n'y a personne aux alentours du véhicule.
2. Le détonateur est brûlant immédiatement après l'éclatement. Le laisser refroidir au moins 30 minutes avant d'y toucher. Bien qu'ils ne soient pas toxiques, éviter d'inhaler les gaz produits par l'éclatement du sac gonflable. Pour la manipulation du sac gonflable après éclatement, voir les instructions données sous le titre "Mise au rebut d'un module de sac gonflable (côté passager avant) après éclatement". (Voir la page 52B-23.)

3. Si le module de sac gonflable n'éclate pas au terme de la procédure ci-dessus, ne pas s'approcher. Contacter le distributeur.
6. Après éclatement, jeter le module de sac gonflable comme indiqué sous le titre "Mise au rebut d'un module de sac gonflable (côté passager avant) après éclatement".

### MISE AU REBUT D'UN MODULE DE SAC GONFLABLE (COTE PASSAGER AVANT) APRES ECLATEMENT

Après éclatement ou déclenchement, éliminer le module de sac gonflable doit de la même manière que les autres déchets d'atelier ordinaire en observant les lois locales et/ou les règlements qui sont en vigueur, toutefois prendre les précautions suivantes.

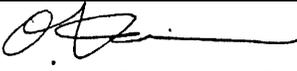
1. Le détonateur est brûlant immédiatement après l'éclatement. Le laisser refroidir au moins 30 minutes avant d'y toucher.
2. Même après éclatement, ne pas mettre le module de sac gonflable en contact avec de l'eau ou de l'huile.
3. Il subsiste parfois sur le module de sac gonflable des dépôts de produits chimiques. Ces produits chimiques peuvent irriter les yeux et/ou la peau. Pour manipuler le module de sac gonflable, porter des gants et des lunettes de protection. SI CES PRODUITS CHIMIQUES ONT PENETRE DANS LES YEUX OU SONT ENTRES EN CONTACT AVEC LA PEAU, SE RINCER IMMEDIATEMENT A GRANDE EAU POUR LES ELIMINER. S'IL EN RESULTE UNE IRRITATION, CONSULTER UN MEDECIN.
4. Pour le jeter, enfermer soigneusement le module de sac gonflable dans un sac en vinyle très résistant.
5. Une fois ce travail terminé, il faut toujours se laver les mains.





# SERVICE BULLETIN

PRODUCTION GROUP, AFTER SALES SERVICE DEP.  
MITSUBISHI MOTOR SALES EUROPE BV

<b>SERVICE BULLETIN</b>		No.: ESB-97E52-502	
		Date: 1997-09-26	<Modèle> <M/A>
<b>Référence:</b>	CORRECTION DE L'AVERTISSEMENT RELATIF AU SAC GONFLABLE ET L'UNITE DE CONTACT	(EC,EXP) ECLIPSE (D30)	96-10
<b>Groupe:</b>	SYSTEME DE RETENUE SUPPLEMENTAIRE (SRS)	(EC,EXP) L2000 (K60, K70)	96-10
<b>CORRECTION</b>		(EC,EXP) CARISMA	96-10
		O. Kai - E.V.P. & G.M. After Sales Service Dept.	

### 1. Description:

Ce manuel de service vous informe de la correction de l'avertissement relatif au module de sac gonflable et à l'unité de contact.

### 2. Manuels concernés:

Manuel	N°. de Pub.	Langue	Page(s)
'96 CARISMA Manuel d'Atelier Châssis	PWDE9502	(Anglais)	52B-22
	PWDS9503	(Espagnol)	
	PWDF9504	(Français)	
	PWDG9505	(Allemand)	
	PWDD9506	(Néerlandais)	
	PWDW9507	(Suédois)	
	PWDI96E1	(Italien)	
'96 ECLIPSE Manuel d'Atelier Châssis	PWUE95E1	(Anglais)	52B-24
	PWUS95E1	(Espagnol)	
	PWUF95E1	(Français)	
	PWUG95E1	(Allemand)	52B-25
	PWUD95E1	(Néerlandais)	
'97 L200 Manuel d'Atelier Châssis	PWUI95E1	(Italien)	52B-28
	PWTE96E1	(Anglais)	
	PWTS96E1	(Espagnol)	
	PWTF96E1	(Français)	
	PWTG96E1	(Allemand)	

### 3. Détails:

'96 CARISMA Manuel d'Atelier Châssis, Page 52B-22

'96 ECLIPSE Manuel d'Atelier Châssis, Page 52B-24

'97 L200 Manuel d'Atelier, Page 52B-28

**VERIFICATION**

- Vérifier si le SRS-ECU et les supports ne présentent pas de bosse ni craquelure ni déformation.
- Vérifier si les connecteurs et le levier de libération ne présentent aucun endommagement quelconque, et si les bornes ne sont pas déformées.

**Attention**

**Si une bosse, craquelure, déformation ou rouille est évidente sur le SRS-ECU, le remplacer par un neuf.**

**REMARQUE**

Pour la vérification du SRS-ECU autre que celle décrite ci-dessus, se reporter à la section concernant la localisation des pannes. (Voir la page 52B-5.)

**MODULE DE SAC GONFLABLE ET UNITE DE CONTACT**

52400240044

**Attention**

1. Débrancher la borne négative (-) de la batterie et attendre 60 secondes au moins avant de commencer le travail. Isoler la borne de batterie débranchée avec du ruban isolant. (Voir la page 52B-3)
2. Ne jamais tenter de démonter ou de réparer un module de sac gonflable et l'unité de contact.  
Si un de ceux-ci est défectueux, le remplacer.
3. Veiller à ne pas faire tomber les modules de sac gonflable et l'unité de contact et à ne pas les mettre en contact avec de l'eau, de graisse ou de l'huile.  
Si une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille est évidente, remplacer la pièce concernée par une neuve.

4. Le module de sac gonflable doit être posé sur une surface plane et placé de manière à ce que la surface de rembourrage soit orientée vers le haut.  
Ne rien poser sur la surface de rembourrage.
5. Ne pas exposer le module de sac gonflable à une température supérieure à 93° C. <Mal>
6. ~~Après avoir déployé le sac gonflable, remplacer l'unité de contact par un neuf.~~
7. Porter des gants et des lunettes de protection lorsque l'on manipule un sac gonflable déjà déployé.
8. Un module de sac gonflable non déployé doit être jeté uniquement en suivant la méthode prescrite (Voir la page 52B-31.)

&lt;Bon&gt;

Quand un sac gonflable s'est déployé, remplacer les modules de sac gonflable. Contrôler l'unité de contact et la remplacer par une nouvelle pièce si elle est défectueuse.

## MODULE DE SAC GONFLABLE ET UNITE DE CONTACT

52400230010

### Attention

1. Débrancher la borne négative (-) de la batterie et isoler la borne de batterie débranchée avec du ruban isolant.

### Attention

Attendre 60 secondes au moins avant de commencer le travail. (Voir la page 52B-4.)

2. Ne jamais tenter de démonter ou de réparer un module d'airbag ou l'unité de contact. Si un de ceux-ci est défectueux, le remplacer.
3. Veiller à ne pas faire tomber les modules d'airbag et l'unité de contact et à ne pas les mettre en contact avec de l'eau, de la graisse ou de l'huile. Si une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille est évidente, remplacer la pièce concernée par une neuve.

4. Le module d'airbag doit être posé sur une surface plane et placé de manière à ce que la surface de rembourrage soit orientée vers le haut.

Rien ne poser sur la surface de rembourrage.

5. Ne pas exposer le module d'airbag gonflable à une température supérieure à 93° C.

&lt;Mal&gt;

6. ~~Après avoir déployé l'airbag, remplacer l'unité de contact.~~

7. Porter des gants et des lunettes de protection lorsque l'on manipule un airbag déjà déployé.

8. Un module d'airbag non déployé doit être jeté uniquement en suivant la méthode prescrite. (Voir la page 52B-30)

## DEPOSE ET POSE

### <Module d'airbag (côté conducteur), unité de contact>

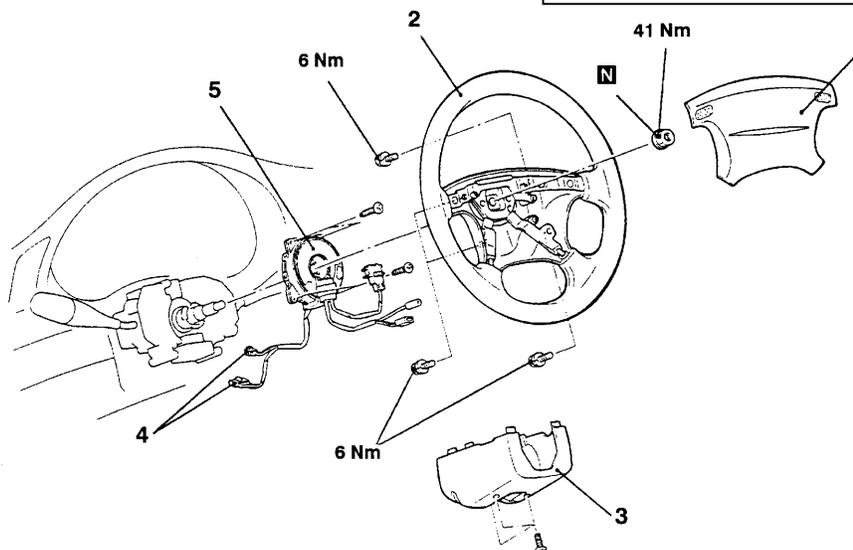
#### Opération précédant la dépose

Après avoir mis le volant de direction et les roues avant en ligne droite, retirer la clé de contact.

### <Bon>

Quand un sac gonflable s'est déployé, remplacer les modules de sac gonflable. Contrôler l'unité de contact et la remplacer si défectueuse.

52400240105



B19X0566

#### Etapes pour la dépose de l'unité de contact

- ▶E◀ • Vérification après la pose
- Branchement du câble (-) de la batterie
- ◀A▶ ▶D◀ 1. Module d'airbag (Côté conducteur)
- ◀B▶ ▶C◀ 2. Volant de direction
- 3. Protection inférieure de colonne
- 4. Connection de l'unité de contact et du faisceau de carrosserie
- ▶B◀ 5. Unité de contact
- ▶A◀ • Vérification avant la pose

#### Etapes pour la dépose du module d'airbag (Côté conducteur)

- ▶E◀ • Vérification après la pose
- Branchement du câble (-) de la batterie
- ▶D◀ 2. Module d'airbag (Côté conducteur)
- ▶A◀ • Vérification avant la pose

**VERIFICATION**

- Vérifier que la SDU et les supports ne présentent pas de bosse ni craquelure ni déformation.
- Vérifier que le connecteur ne présente aucun endommagement quelconque, et que les bornes ne sont pas déformées.

**Attention**

**Si une bosse, craquelure, déformation ou rouille est évidente sur la SDU, la remplacer par une neuve.**

**REMARQUE**

Pour la vérification de la SDU autre que celle décrite ci-dessus, se reporter à la section concernant la localisation des pannes.. (Voir la page 52B-6.)

**MODULE DE SAC GONFLABLE ET UNITE DE CONTACT**

52400240143

**Attention**

1. Débrancher la borne négative (-) de la batterie et attendre 60 secondes au moins avant de commencer le travail. Isoler la borne de batterie débranchée avec du ruban isolant. (Voir la page 52B-3)
2. Ne jamais tenter de démonter ou de réparer un module de sac gonflable et l'unité de contact.  
Si un de ceux-ci est défectueux, le remplacer.
3. Veiller à ne pas faire tomber les modules de sac gonflable et l'unité de contact et à ne pas les mettre en contact avec de l'eau, de graisse ou de l'huile.
4. Si une bosse, craquelure, déformation ou de la rouille est évidente, remplacer la pièce concernée par une neuve.

4. Le module de sac gonflable doit être posé sur une surface plane et placé de manière à ce que la surface de rembourrage soit orientée vers le haut.  
Ne rien poser sur la surface de rembourrage.
5. Ne pas exposer le module de sac gonflable à une température supérieure à 93° C. <Mal>
6. ~~Après avoir déployé le sac gonflable, remplacer l'unité de contact par un neuf.~~
7. Porter des gants et des lunettes de protection lorsque l'on manipule un sac gonflable déjà déployé.
8. Un module de sac gonflable non déployé doit être jeté uniquement en suivant la méthode prescrite (Voir la page 52B-31.)

Quand un sac gonflable s'est déployé, remplacer les modules de sac gonflable. Contrôler l'unité de contact et la remplacer si défectueuse.

&lt;Bon&gt;



# SERVICE BULLETIN

QUALITY INFORMATION ANALYSIS

OVERSEAS SERVICE DEPT. MITSUBISHI MOTORS CORPORATION

<b>SERVICE BULLETIN</b>		No.: MSB-97E52-004	
		Date: 1998-02-15	<Modèle> (EC,EXP)L200 (K60,K70)
Référence: MODIFICATION DE POSITION DE L'ETIQUETTE D'AVERTISSEMENT DU SYSTEME SRS		<M/A> 97-10	
Groupe: SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRE	N° de concept: 97-SY-029		
INFORMATION	OVERSEAS SERVICE DEPT	<i>R. Usami</i> R. USAMI - MANAGER QUALITY INFORMATION ANALYSIS	

### 1. Description:

Ce Service Bulletin vous informe d'une modification de la position d'application de l'étiquette d'avertissement du système de sécurité supplémentaire.

### 2. Manuels concernés:

Manuel	N° de Pub.	Langue	Page(s)
L200 Technical Information Manual	PYTE96E1	(Anglais)	6-10
L200 Manuel d'Atelier	PWTE96E1	(Anglais)	52B-22
	PWTS96E1	(Espagnol)	
	PWTF96E1	(Français)	
	PWTG96E1	(Allemand)	

### 3. Date effective:

À partir d'Octobre 1997

### 4. Détails:

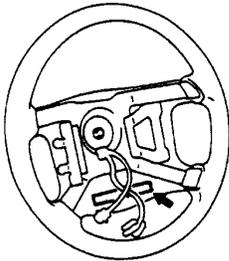
SRS - Étiquette d'avertissement/Précaution, page 2

# ÉTIQUETTES D'AVERTISSEMENT/PRECAUTION

Plusieurs étiquettes de précaution relatives au SRS se trouvent dans le véhicule, comme indiqué dans l'illustration ci-dessous. Suivre les instructions des

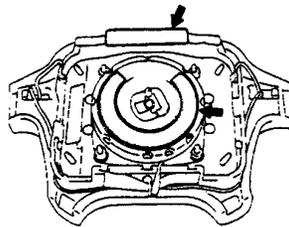
étiquettes lors de l'entretien du SRS. Si les étiquettes sont sales ou endommagées, les remplacer par des neuves.

Volant de direction



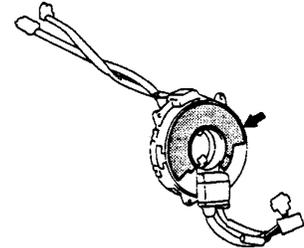
19N0245

Module de sac gonflable



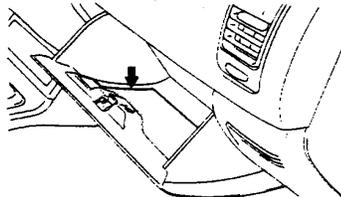
19V0059

Unité de contact



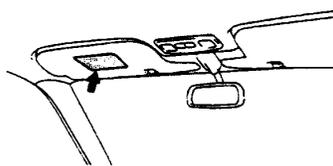
19X0015

Boîte à gants



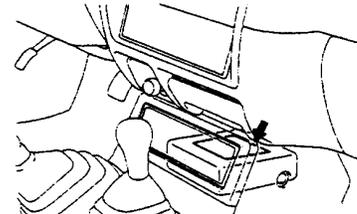
19V0060

Pare-soleil



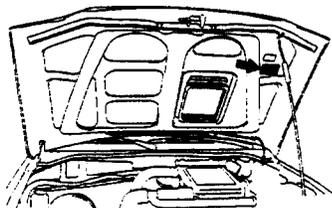
19V0061

Unité de diagnostic du SRS



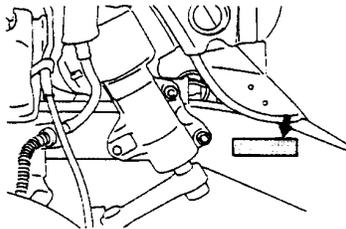
19V0062

Capot



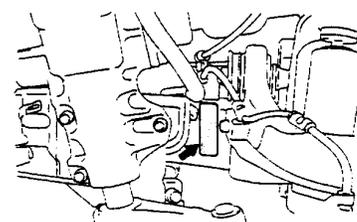
19V0063

Châssis <2WD>



19V0064

Châssis <4WD> \*1



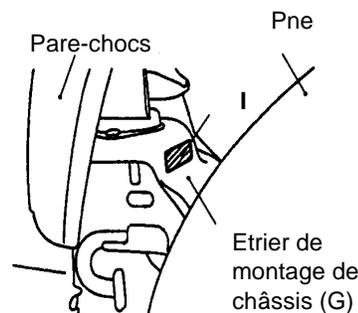
19V0065

<Ajouté>

<Ajouté>

00005050

Châssis <4WD> \*2



**NOTE**

L'étiquette I est fixée en position soit au châssis <4WD> \*1 soit au châssis <4WD> \*2.

V0205AA



# SERVICE BULLETIN

QUALITY INFORMATION ANALYSIS

OVERSEAS SERVICE DEPT. MITSUBISHI MOTORS CORPORATION

<b>SERVICE BULLETIN</b>		No.: MSB-98E52-502	
		Date: 1999-10-31	
<b>Sujet:</b> CORRECTION RELATIVE A L'EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC		<b>&lt;Modèle&gt;</b> (EX,EXP)ECLIPSE (D30) (EX,EXP)GALANT (E50-80) (EX,EXP)L200 (K00) (EX,EXP)L300 (P0, P10, P20, P30) (EX,EXP)COLT (CJ0A) (EX,EXP)LANCER (CK0A) (EX,EXP)CARISMA	<b>&lt;M/A&gt;</b> 98-10 98-10 98-10 98-10 98-10 98-10 98-10
<b>Groupe:</b> INTERIEUR	<b>N° de concept:</b> 98AL070710		
<b>CORRECTION</b>	OVERSEAS SERVICE DEPT	 T.NITTA - VICE GENERAL MANAGER QUALITY INFORMATION ANALYSIS	

## 1. Description:

Le présent Bulletin de Service vous informe d'une correction relative à l'effacement des codes de diagnostic.

## 2. Manuels concernés:

Manuel	N° de Pub.	Langue	Page(s)
'96 COLT/LANCER Manuel-d'Atelier Châssis	PWME9511	(Anglais)	52B-6
	PWMS9512	(Espagnol)	
	PWMF9513	(Français)	
	PWVG9514	(Allemand)	
	PWMD9515	(Néerlandais)	
	PWMW9516	(Suédois)	
'98 COLT/LANCER Manuel-d'Atelier Châssis	PWME9511-A	(Anglais)	52B-5
	PWMS9512-A	(Espagnol)	
	PWMF9513-A	(Français)	
	PWVG9514-A	(Allemand)	
	PWMD9515-A	(Néerlandais)	
	PWMW9516-A	(Suédois)	
'96 ECLIPSE Manuel-d'Atelier Châssis	PWUE95E1	(Anglais)	52B-6
	PWUS95E1	(Espagnol)	
	PWUF95E1	(Français)	
	PWUG95E1	(Allemand)	
	PWUD95E1	(Néerlandais)	
	PWUI95E1	(Italien)	
'97 GALANT Manuel-d'Atelier Châssis	PWDE9611	(Anglais)	52B-8
	PWDS9612	(Espagnol)	
	PWDF9613	(Français)	
	PWDG9614	(Allemand)	
	PWDD9615	(Néerlandais)	
	PWDW9616	(Suédois)	

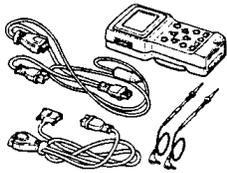
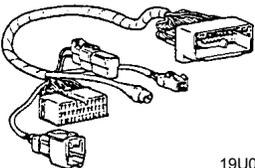
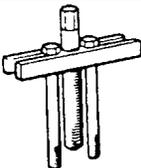
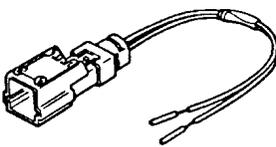
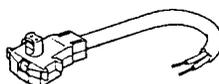
Manuel	N° de Pub.	Langue	Page(s)
'96 CARISMA Manuel-d'Atelier Châssis	PWDE9502	(Anglais)	52B-6
	PWDS9503	(Espagnol)	
	PWDF9504	(Français)	
	PWDG9505	(Allemand)	
	PWDD9506	(Néerlandais)	
	PWDW9507	(Suédois)	
	PWDI95E1	(Italien)	
'97 L200 Manuel-d'Atelier Châssis	PWTE95E1	(Anglais)	52B-6
	PWTS95E1	(Espagnol)	
	PWTF95E1	(Français)	
	PWTG95E1	(Allemand)	
'98 L300 Manuel-d'Atelier Châssis	PWWE8608-Q	(Anglais)	52B-6
	PWWS8613-Q	(Espagnol)	
	PWWF8612-Q	(Français)	
	PWWG8609-Q	(Allemand)	
	PWWD8610-Q	(Néerlandais)	
	PWWW8611-Q	(Suédois)	

**3. Détails:**

- '96 COLT/LANCER Manuel-d'Atelier Châssis, page 3
- '98 COLT/LANCER Manuel-d'Atelier Châssis, page 4
- '96 ECLIPSE Manuel-d'Atelier Châssis, page 5
- '97 GALANT Manuel-d'Atelier Châssis, page 6
- '96 CARISMA Manuel-d'Atelier Châssis, page 7
- '97 L200 Manuel-d'Atelier Châssis, page 8
- '98 L300 Manuel-d'Atelier Châssis, page 9

## OUTILS SPECIAUX

52400070117

Outil	Numéro	Dénomination	Emploi
	MB991502	MUT-II sub-assembly	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lecture des codes de diagnostic</li> <li>• Effacement des codes de diagnostic</li> <li>• Lecture de la période d'anomalie</li> <li>• Lecture du nombre d'effacement</li> </ul>
 19U0039	MB991613	Faisceau de vérification du SRS	Vérification du circuit électrique du SRS
	MB990803	Extracteur de volant de direction	Dépose du volant de direction
	MB686560	Faisceau adaptateur A pour sac gonflable de SRS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Déploiement du sac gonflable et déclenchement du dispositif de maintien en tension de ceinture de sécurité à l'intérieur du véhicule</li> <li>• Déploiement du sac gonflable (côté passager avant) à l'extérieur du véhicule.</li> </ul>
	MR203491 or MB628919	Faisceau adaptateur B pour sac gonflable de SRS	Déploiement du sac gonflable (côté conducteur) à l'extérieur du véhicule

## INSTRUMENT D'ESSAI

52400080035

Outil	Dénomination	Emploi
 13R0748	Instrument universel à affichage numérique	Vérification du circuit électrique du SRS Utiliser un instrument universel pour lequel le courant d'essai maximal est de 2 mA ou moins sur la plage minimale de la mesure de résistance.

## LOCALISATION DES PANNES

52400310097

### MARCHE A SUIVRE STANDARD POUR LA LOCALISATION DES PANNES DE DIAGNOSTIC

Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.

### FONCTION DE DIAGNOSTIC

52400320063

#### CONTROLE DES CODES DE DIAGNOSTIC

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches) qui se trouve sous le couvercle inférieur de tableau de bord et lire les codes de diagnostic.

(Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.)

#### EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC

<Mal>

<Bon>

► Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.

#### EN CAS D'UTILISATION DU MUT-II

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et effacer les codes de diagnostic.

Attention

Couper le contacteur d'allumage avant de débrancher ou de brancher le MUT-II.

## LOCALISATION DES PANNES

### MARCHE A SUIVRE STANDARD POUR LA LOCALISATION DES PANNES DE DIAGNOSTIC

Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.

### FONCTION DE DIAGNOSTIC

#### CONTROLE DES CODES DE DIAGNOSTIC

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches) qui se trouve sous le couvercle inférieur de tableau de bord et lire les codes de diagnostic.

(Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.)

#### EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC

~~Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.~~ **<Mal>**

### TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

Effectuer les contrôles en suivant la procédure décrite dans le tableau de dépannage correspondant au code d'anomalie.

N° de code	Elément de diagnostic		Voir page
14	Système du capteur analogique d'accélération G dans le SRS-ECU		52B-6
15, 16	Système du capteur d'accélération G de sûreté pour choc frontal à l'intérieur du SRS-ECU		52B-6
17	Système du capteur d'accélération G de sûreté pour choc latéral à l'intérieur du SRS-ECU		52B-6
21, 22, 61, 62	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur		52B-7
24, 25, 64, 65	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant		52B-8
31, 32	Système du condensateur du SRS-ECU		52B-8
34*	Système de verrouillage du connecteur		52B-9
35	Système SRS-ECU (après déploiement du sac gonflable)		52B-9
41*	Système du circuit de puissance (A) IG1		52B-9
42*	Système du circuit de puissance (B) IG1		52B-9
43	Système du circuit du voyant SRS	Le voyant ne s'allume pas.*	52B-10
		Le voyant ne s'éteint pas.	52B-10
44*	Système du circuit du voyant SRS		52B-10
45	Système de la mémoire permanente (EEPROM) du SRS-ECU		52B-11
51, 52	Système du module de sac gonflable (circuit d'allumage du détonateur) côté conducteur		52B-11
54, 55	Système du module de sac gonflable (circuit d'allumage du détonateur) côté passager avant		52B-11
71, 72, 75, 76	Système du module de sac gonflable latéral (détonateur) <Droite>		52B-11
73, 74	Système du module de sac gonflable latéral (circuit d'allumage du détonateur) ) <Droite>		52B-12
79, 93	Système de la communication du capteur de choc latéral <Gauche>		52B-12

#### <Bon>

#### EN CAS D'UTILISATION DU MUT-II

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et effacer les codes de diagnostic.

Attention

Couper le contacteur d'allumage avant de débrancher ou de brancher le MUT-II.

## LOCALISATION DES PANNES

### MARCHE A SUIVRE STANDARD POUR LA LOCALISATION DES PANNES DE DIAGNOSTIC

Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.

### FONCTION DE DIAGNOSTIC

#### CONTROLE DES CODES DE DIAGNOSTIC

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches) qui se trouve sous le couvercle inférieur de tableau de bord et lire les codes de diagnostic.

(Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.)

#### EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC

~~Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.~~ **<Mal>**

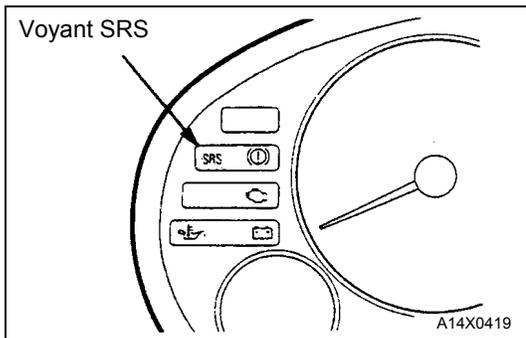
↑ **<Bon>**

#### EN CAS D'UTILISATION DU MUT-II

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et effacer les codes de diagnostic.

Attention

Couper le contacteur d'allumage avant de débrancher ou de brancher le MUT-II.



### VERIFICATION DU TEMOIN SRS

1. Vérifier que le témoin SRS s'allume quand la clé de contact est en position ON.
2. Vérifier qu'il s'allume pendant approximativement 7 secondes et qu'ensuite il s'éteint.
3. Dans le cas contraire, vérifier les codes de diagnostic.

## INSTRUMENT D'ESSAI

52400080035

Outil	Dénomination	Emploi
	Instrument universel à affichage numérique	Vérification du circuit électrique du SRS Utiliser un instrument universel pour lequel le courant d'essai maximal est de 2 mA ou moins sur la plage minimale de la mesure de résistance.

## LOCALISATION DES PANNES

52400310097

## MARCHE A SUIVRE STANDARD POUR LA LOCALISATION DES PANNES DE DIAGNOSTIC

Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.

## FONCTION DE DIAGNOSTIC

52400320063

## CONTROLE DES CODES DE DIAGNOSTIC

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches) qui se trouve sous le couvercle inférieur de tableau de bord et lire les codes de diagnostic.

(Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.)

## EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC

~~Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.~~ **<Mal>**

↑ **<Bon>**

EN CAS D'UTILISATION DU MUT-II  
Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et effacer les codes de diagnostic.  
Attention  
Couper le contacteur d'allumage avant de débrancher ou de brancher le MUT-II.

## TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

52400330222

Effectuer les contrôles en suivant la procédure décrite dans le tableau de dépannage correspondant au code d'anomalie.

N° de code	Elément de diagnostic	Voir page
14	Système du capteur analogique d'accélération G dans le SRS-ECU	52B-9
15, 16	Système du capteur d'accélération G de sûreté pour choc frontal à l'intérieur du SRS-ECU	52B-9
17	Système du capteur d'accélération G de sûreté pour choc latéral à l'intérieur du SRS-ECU	52B-10
21, 22, 61, 62	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur	52B-10
24, 25, 64, 65	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant	52B-11
31, 32	Système du condensateur du SRS-ECU	52B-11
34*	Système de verrouillage du connecteur	52B-12
35	Système SRS-ECU (après déploiement du sac gonflable)	52B-12
41*	Système du circuit de puissance (A) IG1	52B-12
42*	Système du circuit de puissance (B) IG1	52B-13
43	Système du circuit du voyant SRS	Le voyant ne s'allume pas.*
		Le voyant ne s'éteint pas.
44*	Système du circuit du voyant SRS	52B-15
45	Système de la mémoire permanente (EEPROM) du SRS-ECU	52B-15

## FONCTION DE DIAGNOSTIC

### CONTROLE DES CODES DE DIAGNOSTIC

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches) qui se trouve sous le couvercle inférieur de tableau de bord et lire les codes de diagnostic.

(Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.)

### EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC

~~Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.~~ **<Mal>**

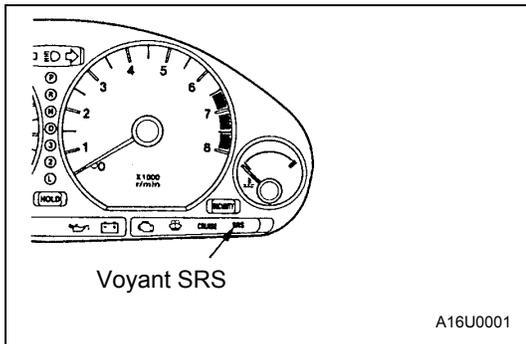
↑ **<Bon>**

#### EN CAS D'UTILISATION DU MUT-II

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et effacer les codes de diagnostic.

Attention

Couper le contacteur d'allumage avant de débrancher ou de brancher le MUT-II.



### VERIFICATION DU VOYANT SRS

Mettre la clé de contact sur la position "ON". Est-ce que le voyant SRS s'allume pendant environ 7 secondes, s'éteint et reste ensuite éteint pendant au moins 5 secondes ? Si la réponse est positive, le système de retenue supplémentaire fonctionne correctement. Si la réponse est négative, voir la page 52B-6.

## TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

Effectuer les contrôles en suivant la procédure décrite dans le tableau de dépannage correspondant au code d'anomalie.

N° de code	Elément de diagnostic	Voir page	
14	Système du capteur d'accélération analogique G	52B-7	
15	Système du capteur d'accélération G de sûreté	52B-7	
21, 22	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur	52B-7	
24*1, 25*1	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant	52B-8	
26, 27	Système du dispositif de maintien en tension du côté conducteur (détonateur)	52B-9	
28, 29	Système du dispositif de maintien en tension du côté passager avant (détonateur)	52B-9	
31, 32	Système du condensateur du SRS-ECU	52B-10	
35	Système SRS-ECU (après déploiement du sac gonflable ou déclenchement du dispositif de maintien en tension de ceinture de sécurité)	52B-10	
41*2	Système du circuit de puissance (A) IG1	52B-10	
42*2	Système du circuit de puissance (B) IG1	52B-11	
43*2	Système du circuit du voyant SRS	Le voyant ne s'allume pas	52B-12
		Le voyant ne s'éteint pas	52B-13
44*2	Système du circuit du voyant SRS	52B-13	

**PRODUITS D'ETANCHEITE**

5240060015

Rubrique	Produits d'étanchéité à employer	Remarques
Câble de capteur	3M ATD N° de pièce 8625 ou équivalent	Ruban d'étanchéité

**LOCALISATION DES PANNES**

52400310097

**MARCHE A SUIVRE STANDARD POUR LA LOCALISATION DES PANNES DE DIAGNOSTIC**

Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.

**FONCTION DE DIAGNOSTIC**

52400320063

**CONTROLE DES CODES DE DIAGNOSTIC**

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches) qui se trouve sous le couvercle inférieur de tableau de bord et lire les codes de diagnostic.

(Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes / points d'intervention pour la vérification.)

**EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC**

~~Voir le CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes/points d'intervention pour la vérification.~~

**<Mal>**

↑  
**<Bon>**

**EN CAS D'UTILISATION DU MUT-II**

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et effacer les codes de diagnostic.

Attention

Couper le contacteur d'allumage avant de débrancher ou de brancher le MUT-II.

**TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC**

52400330123

Effectuer les contrôles en suivant la procédure décrite dans le tableau de dépannage correspondant au code d'anomalie.

N° de code	Élément de diagnostic	Voir page
11, 12, 13	Système du capteur de choc avant	52B-7
21, 22	Système du module de sac gonflable (détonateur)	52B-8
31, 32	Système du condensateur de l'unité de diagnostic du SRS	52B-9
33*	Système du signal du lancement	52B-10
34*	Système du verrouillage de connecteur	52B-11
41*	Système du circuit de puissance (A) IG1	52B-11
42*	Système du circuit de puissance (B) IG1	52B-12
43	Système du circuit du voyant SRS Le voyant ne s'allume pas*	52B-13
	Système du circuit du voyant SRS Le voyant ne s'éteint pas	52B-14
44	Système du circuit du voyant SRS	52B-14
45	SDU non-volatile memory (EEPROM) and A/D converter system	52B-14

**REMARQUE**

- (1) \*: Si la condition du véhicule revient à normale, le code de diagnostic sera automatiquement effacé et le voyant SRS s'éteindra.
- (2) Si la batterie du véhicule est déchargée, les codes de diagnostic 41 ou 42 seront mémorisés. Lorsque ces codes de diagnostic sont affichés, vérifier la batterie.

## LOCALISATION DES PANNES

### MARCHE A SUIVRE STANDARD POUR LA LOCALISATION DES PANNES DE DIAGNOSTIC

Voir CHAPITRE 13 – Méthodes de réglage pour l'entretien (MPI). (Voir le Manuel d'Atelier '95 L300 <N° de pub. PWWF9411>.)

### FONCTION DE DIAGNOSTIC

#### CONTROLE DES CODES DE DIAGNOSTIC

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic (16 broches) qui se trouve sous le couvercle inférieur de tableau de bord et lire les codes de diagnostic.

Voir CHAPITRE 13 – Méthodes de réglage pour l'entretien (MPI). (voir le Manuel d'Atelier '95 L300 <N° de pub. PWWF9411>.)

#### EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC

<Mal>

~~Voir CHAPITRE 13 – Méthodes de réglage pour l'entretien (MPI). (voir le Manuel d'Atelier '95 L300 <N° de pub. PWWF9411>.)~~

↑ <Bon>

#### EN CAS D'UTILISATION DU MUT-II

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et effacer les codes de diagnostic.

Attention

Couper le contacteur d'allumage avant de débrancher ou de brancher le MUT-II.

### TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

Effectuer les contrôles en suivant la procédure décrite dans le tableau de dépannage correspondant au code d'anomalie.

N° de code	Élément de diagnostic	Voir page	
14	Système du capteur analogique d'accélération G dans le SRS-ECU	52B-7	
15, 16	Système du capteur d'accélération G de sûreté à l'intérieur du SRS-ECU	52B-7	
21, 22, 51, 54* <sup>1</sup> , 61, 64* <sup>1</sup>	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté conducteur	52B-8	
24, 25, 51, 54, 61, 64	Système du module de sac gonflable (détonateur) côté passager avant	52B-9	
31, 32	Système du condensateur du SRS-ECU	52B-19	
34* <sup>2</sup>	Système de verrouillage du connecteur	52B-10	
35	Système SRS-ECU (après déploiement du sac gonflable)	52B-10	
41* <sup>2</sup>	Système du circuit de puissance (A) IG1 (fuse No. 14 circuit)	52B-10	
42* <sup>2</sup>	Système du circuit de puissance (B) IG1(fuse No. 15 circuit)	52B-10	
43	Système du circuit du voyant SRS	Le voyant ne s'allume pas.* <sup>2</sup>	52B-11
		Le voyant ne s'éteint pas.	52B-12
44*	Système du circuit du voyant SRS	52B-12	
45	Système de la mémoire permanente (EEPROM) du SRS-ECU	52B-12	



# SERVICE BULLETIN

QUALITY INFORMATION ANALYSIS  
OVERSEAS SERVICE DEPT. MITSUBISHI MOTORS CORPORATION

<b>SERVICE BULLETIN</b>		No.: MSB-97E52-001	
		Date: 1997-04-30	<Model> <M/Y>
Subject: ADDITION OF SRS AIR BAG MAINTENANCE PROCEDURE		ALL MODELS	91-10
Group: INTERIOR	Draftno: 96-AL-022		
INFORMATION	OVERSEAS SERVICE DEPT	 R. USAMI - MANAGER QUALITY INFORMATION ANALYSIS	

### 1. Description:

In the SRS air bag troubleshooting, items of cause of trouble in the inspection procedure for each diagnostic trouble code, have been added.

### 2. Applicable Vehicles:

- '91~'10 SIGMA
- '92~'10 3000GT
- '91~'10 COLT/LANCER
- '93~'10 GALANT
- '92~'10 SPACE RUNNER/SPACE WAGON
- '95~'10 L400
- '91~'10 PAJERO/MONTERO
- '97~'10 L200

### 3. Applicable Manuals:

Manual	Pub. No.	Language	Page(s)
SIGMA Workshop Manual chassis	PWGE9004-G	(English)	52B-14
	PWGS9005-F	(Spanish)	
	PWGF9006-F	(French)	
	PWGG9007-F	(German)	
	PWGD9008-F	(Dutch)	
	PWGW900-F	(Swedish)	
3000GT Workshop Manual chassis	PWUE9119-D	(English)	52B-12
'97 3000GT Workshop Manual chassis Supplement	PWUE9119-F	(English)	52B-6
COLT/LANCER Workshop Manual chassis	PWME9117-D	(English)	52B-12
	PWMS9118-D	(Spanish)	
	PWMF9119-D	(French)	
	PWMG9120-D	(German)	
	PWMD9121-D	(Dutch)	
	PWMW9122-D	(Swedish)	

Manual	Pub. No.	Language	Page(s)
95' COLT/LANCER Workshop Manual chassis Supplement	PWME9117-E	(English)	52B-7
	PWMS9118-E	(Spanish)	
	PWMF9119-E	(French)	
	PWMG9120-E	(German)	
	PWMD9121-E	(Dutch)	
	PWMW9122-E	(Swedish)	
'97 COLT/LANCER Workshop Manual chassis Supplement	PWME9117-F	(English)	52B-5
	PWMS9118-F	(Spanish)	
	PWMF9119-F	(French)	
	PWMG9120-F	(German)	
	PWMD9121-F	(Dutch)	
	PWMW9122-F	(Swedish)	
'96 COLT/LANCER Workshop Manual chassis	PWME9511	(English)	52B-8
	PWMS9512	(Spanish)	
	PWMF9513	(French)	
	PWMG9514	(German)	
	PWMD9515	(Dutch)	
	PWMW9516	(Swedish)	
GALANT Workshop Manual chassis	PWDE9211-B	(English)	52B-13
	PWDS9212-B	(Spanish)	
	PWDF9213-B	(French)	52B-11
	PWDG9214-B	(German)	
	PWDD9215-B	(Dutch)	
	PWDW9216-B	(Swedish)	
'96 GALANT Workshop Manual chassis Supplement	PWDE9211-D	(English)	52B-7
	PWDS9212-D	(Spanish)	
	PWDF9213-D	(French)	
	PWDG9214-D	(German)	
	PWDD9215-D	(Dutch)	
	PWDW9216-D	(Swedish)	
SPACE RUNNER/SPACE WAGON Workshop Manual chassis	PWDE9104-D	(English)	52B-9
	PWDS9105-D	(Spanish)	
	PWDF9106-D	(French)	
	PWDG9107-D	(German)	
	PWDD9108-D	(Dutch)	
	PWDW9109-D	(Swedish)	
'95 SPACE RUNNER/SPACE WAGON Workshop Manual chassis Supplement	PWDE9104-E	(English)	52B-8
	PWDS9105-E	(Spanish)	
	PWDF9106-E	(French)	
	PWDG9107-E	(German)	
	PWDD9108-E	(Dutch)	
	PWDW9109-E	(Swedish)	

Manual	Pub.No.	Language	Page(s)	
'97 SPACE RUNNER/SPACE WAGON Workshop Manual chassis Supplement	PWDE9104-G	(English)	52B-6	
	PWDS9105-G	(Spanish)		
	PWDF9106-G	(French)		
	PWDG9107-G	(German)		
	PWDD9108-G	(Dutch)		
	PWDW9109-G	(Swedish)		
'95 L400 Workshop Manual chassis	PWWE9410	(English)	52B-9	
	PWWS9411	(Spanish)		
	PWWG9412	(French)		
	PWWG9413	(German)		
	PWWD9415	(Dutch)		
	PWWW9416	(Swedish)		
'97 L400 Workshop Manual chassis Supplement	PWWE9410-B	(English)	52B-5	
	PWWS9411-B	(Spanish)		
	PWWG9412-B	(French)		
	PWWG9413-B	(German)		
	PWWD9415-B	(Dutch)		
	PWWW9416-B	(Swedish)		
PAJERO Workshop Manual chassis	PWJE9086-F	(English)	52B-10	
MONTERO Workshop Manual chassis	PWJS9087-F	(Spanish)		
PAJERO Workshop Manual chassis	PWJF9088-F	(French)		
	PWJG9089-F	(German)		
	PWJD9090-F	(Dutch)		
	PWJW9091-F	(Swedish)		
'96 PAJERO Workshop Manual chassis Supplement	PWJE9086-G	(English)	52B-10	
'96 MONTERO Workshop Manual chassis Supplement	PWJS9087-G	(Spanish)		
'96 PAJERO Workshop Manual chassis Supplement	PWJF9088-G	(French)		
	PWJG9089-G	(German)		
	PWJD9090-G	(Dutch)		
	PWJW9091-G	(Swedish)		
'97PAJERO Workshop Manual chassis Supplement	PWJE9086-H	(English)	52B-6, 52B-7	
'97 MONTERO Workshop Manual chassis Supplement	PWJS9087-H	(Spanish)		
'97 PAJERO Workshop Manual chassis Supplement	PWJF9088-H	(French)		
	PWJG9089-H	(German)		
	PWJD9090-H	(Dutch)		52B-7
	PWJW9091-H	(Swedish)		52B-6, 52B-7
'97 L200 Workshop Manual chassis	PWTE96E1	(English)	52B-8	

#### 4. Details:

- SIGMA Workshop Manual chassis, Page 5
- 3000GT Workshop Manual chassis, Page 6
- '97 3000GT Workshop Manual chassis Supplement, Page 7
- COLT/LANCER Workshop Manual chassis, Page 8
- '95 COLT/LANCER Workshop Manual chassis Supplement, Page 9
- '97 COLT/LANCER Workshop Manual chassis Supplement, Page 10
- '96 COLT/LANCER Workshop Manual chassis Supplement, Page 11
- GALANT Workshop Manual chassis, Page 12
- '96 GALANT Workshop Manual chassis Supplement, Page 13
- SPACE RUNNER/SPACE WAGON Workshop Manual chassis, Page 14
- '95 SPACE RUNNER/SPACE WAGON Workshop Manual chassis, Page 15
- '97 SPACE RUNNER/SPACE WAGON Workshop Manual chassis, Page 16
- '95 L400 Workshop Manual chassis, Page 17
- '97 L400 Workshop Manual chassis Supplement, Page 18
- PAJERO Workshop Manual chassis, Page 19
- MONTERO Workshop Manual chassis, Page 19
- '96 PAJERO Workshop Manual chassis Supplement, Page 20
- '96 MONTERO Workshop Manual chassis Supplement, Page 20
- '97 PAJERO Workshop Manual chassis Supplement, Page 21
- '97 MONTERO Workshop Manual chassis Supplement, Page 22
- '97 L200 Workshop Manual chassis, Page 23

<b>TEST 2</b>	<b>SRS WARNING LAMP DOES NOT ILLUMINATE</b>
---------------	---

- (1) Read (and write down) all of the displayed diagnosis codes and service data (fault duration and how many times memories are erased) using the Multi- use Tester <vehicles without front passenger’s air bag> or MUT-II <all models>

**NOTE**

- (1) if the Multi-use Tester or Mut-II displays “CAN’T COMM”. check the Multi-use Tester or MUT-II and vehicle side diagnosis connector for poor connections (Refer to P.52B-12.) and perform TEST 4.
- (2) Maximum stored period: 9999 minutes (approximately 7 days)
- (3) Maximum number of times to be stored: 250
- (4) Check diagnosis codes against SELF-DIAGNOSIS QUICK REFERENCE CHART and perform service indicated there.

**SELF-DIAGNOSIS QUICK REFERENCE CHART**

After carrying out test 1 or 2, use the following table to repair.

Diagnosis code No.	Explanation	Service
-	Normal. The SRS is in good order	-
11	The circuits for the front impact sensor are shorted together, the (-) side of the harness between the air bag module and the SDU is shorted to the earth, or the (+) side of the harness between the front impact sensor and the SDU is shorted to the earth	Perform TEST 5 <Vehicles without front passenger’s air bag> L.H. drive vehicles refer to P 52B-22
12	Right or left impact sensor circuit is open, or the wire from the sensor to the SDU is open-circuit.	R.H. drive vehicles: refer to P. 52B-26 <Vehicles with
13	Right and left impact sensor circuits are open or the wires from the sensors to the SDU are open-circuit	Front passenger’s air bag> refer to P.52B-32
21	The circuits for the driver’s side air bag module (squib) are shorted together other or the circuit is earthed.	Perform TEST 6 <Vehicles without front passenger’s air
22	The driver’s side air bag module (squib) circuit is open or the wire from the driver’s side air bag module to the SDU (clock spring) is open circuit, the harness connection is defective, or the (+) side of the harness between the driver’s side air bag module and the SDU is shorted to the earth. <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-top: 5px;">                     Disconnected connector in driver’s side air bag module (squib). <b>&lt;Added&gt;</b>                      Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.                 </div>	bag> L.H. drive vehicles: refer to P52B-35 R.H. drive vehicles refer to P.52B-39 <Vehicles with front passenger’s air bag>: refer to P.52B-45
24	The circuits for the front passenger’s side air bag module (squib) are shorted together other or the circuit is earthed.	Perform TEST 13 (Refer to P.52B-64)
25	The front passenger’s side air bag module (squib) circuit is open or the wire from the front passenger’s side air bag module to the SDU (clock spring) is open circuit, the harness connection is defective or the (+) side of the harness between the front passenger’s side air bag module and the SDU is shorted to the earth.	

## TEST 2

## SRS WARNING LAMP DOES NOT ILLUMINATE

- (1) Read (and write down) all of the displayed diagnosis codes and service data (fault duration and how many times memories are erased) using the Multi-use Tester <1993 models> or MUT-II <all models>

## NOTE

- (1) if the Multi-use Tester or Mut-II displays "CAN'T COMM". check the Multi-use Tester or MUT-II and vehicle side diagnosis connector for poor connections (Refer to P.52B-10.) and perform TEST 4.
- (2) Maximum stored period: 9999 minutes (approximately 7 days)
- (3) Maximum number of times to be stored: 250
- (4) Check diagnosis codes against SELF-DIAGNOSIS QUICK REFERENCE CHART and perform service indicated there.

**SELF-DIAGNOSIS QUICK REFERENCE CHART**

After carrying out test 1 or 2, use the following table to repair.

Diagnosis code No.	Explanation	Service
-	Normal. The SRS is in good order	-
11	The circuits for the front impact sensor are shorted together, the (-) side of the harness between the air bag module and the SDU is shorted to the earth, or the (+) side of the harness between the front impact sensor and the SDU is shorted to the earth	Perform TEST 5 <Vehicles without front passenger's air bag> refer to P 52B-20 <Vehicles with Front passenger's air bag> refer to P.52B-24
12	Right or left impact sensor circuit is open, or the wire from the sensor to the SDU is open-circuit.	
13	Right and left impact sensor circuits are open or the wires from the sensors to the SDU are open-circuit	
21	The circuits for the driver's side air bag module (squib) are shorted together other or the circuit is earthed.	Perform TEST 6 <Vehicles without front passenger's air
22	The driver's side air bag module (squib) circuit is open or the wire from the driver's side air bag module to the SDU (clock spring) is open circuit, the harness connection is defective, or the (+) side of the harness between the driver's side air bag module and the SDU is shorted to the earth. Disconnected connector in driver's side air bag module (squib). <Added> Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.	bag> refer to P52B-27 <Vehicles with front passenger's air bag>: refer to P.52B-31
24	The circuits for the front passenger's side air bag module (squib) are shorted together other or the circuit is earthed.	Perform TEST 13 (Refer to P.52B-47)
25	The front passenger's side air bag module (squib) circuit is open or the wire from the front passenger's side air bag module to the SDU (clock spring) is open circuit, the harness connection is defective or the (+) side of the harness between the front passenger's side air bag module and the SDU is shorted to the earth.	

<b>Code No. 15 Safing G-sensor system in the SRS-ECU</b>	<b>Probable cause</b>
This code is output if there is a short or open circuit between the terminals of the safing G-sensor inside the SRS-ECU. The trouble causes for each diagnosis code No. Are as follows	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

Code No.	Trouble symptom
15	Short circuit in the safing G-sensor
16	Open circuit in the safing G-sensor

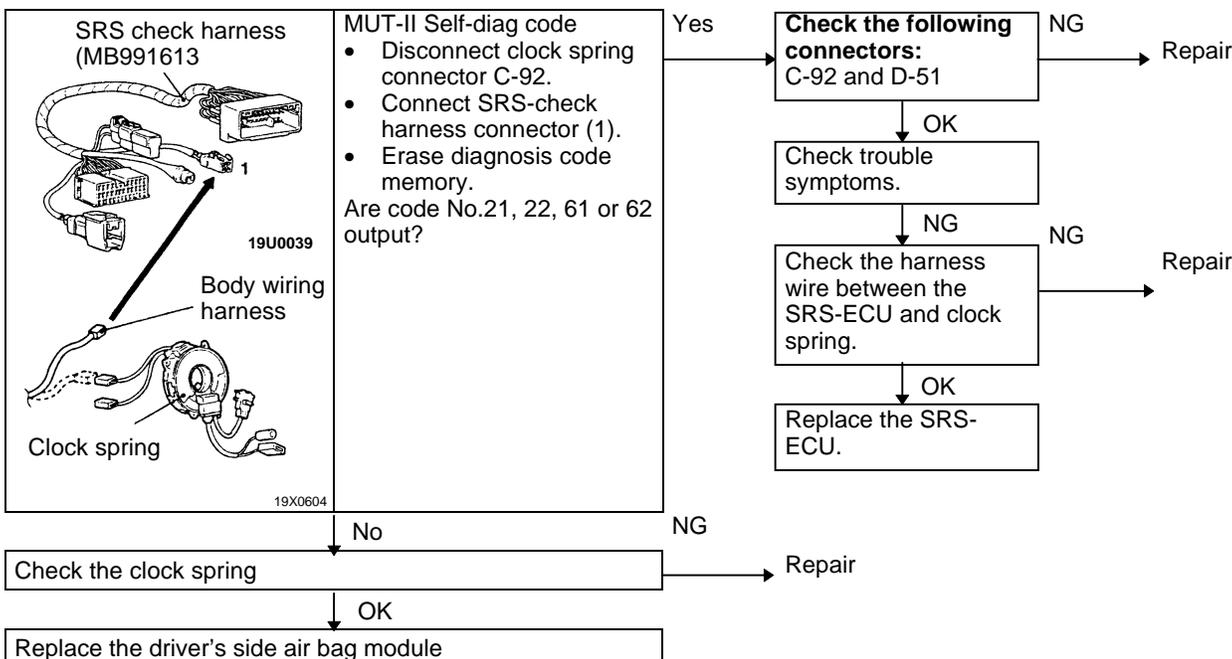
Replace the SRS-ECU

<b>Code No. 21, 22, 61 or 62 Driver's side air bag module (squib) system</b>	<b>Probable cause</b>
These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the driver's side air bag module (squib). The trouble causes for each diagnosis code No. Are as follows.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malfunction of clock spring</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Malfunction of wiring harness or connectors</li> <li>Malfunction of driver's side air bag module (squib)</li> <li>Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

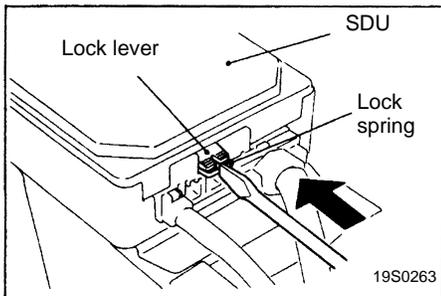
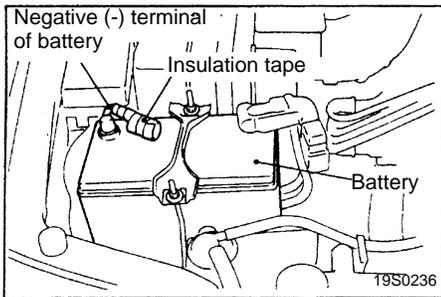
<Added>

Code No.	Trouble symptoms
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in driver's side air bag module (squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in driver's side air bag module (squib) or open harness</li> <li>Open circuit in clock spring</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib).</li> <li>Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>Malfunction of connector contact</li> </ul>
61	Short in driver's side air bag module (squib) harness leading to the power supply
62	Short in driver's side air bag module (squib) harness leading to the earth

<Added>



Code No. 21, 22	Air bag module (squib) system	Probable cause of trouble						
(Explanation)	These codes are output when the resistance value between the air bag module (squib) terminals in the SDU is out of the normal range. The probable causes of trouble associated with the respective code Nos. Are as follows.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Defective clock spring</li> <li>Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Defective harness, connector</li> <li>Defective air bag module (squib)</li> <li>Defective SDU</li> </ul>						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Code No.</th> <th>Probable cause of trouble</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Air bag module (squib) or harness short-circuited</li> <li>Clock spring short-circuited</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>22</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Air bag module (squib) or harness open-circuited</li> <li>Clock spring open-circuited</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Connector in loose contact</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	Code No.	Probable cause of trouble	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Air bag module (squib) or harness short-circuited</li> <li>Clock spring short-circuited</li> </ul>	22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Air bag module (squib) or harness open-circuited</li> <li>Clock spring open-circuited</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Connector in loose contact</li> </ul>	<p style="text-align: right;"><b>&lt;Added&gt;</b></p>
Code No.	Probable cause of trouble							
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Air bag module (squib) or harness short-circuited</li> <li>Clock spring short-circuited</li> </ul>							
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Air bag module (squib) or harness open-circuited</li> <li>Clock spring open-circuited</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Connector in loose contact</li> </ul>							



**Caution**

1. After the ignition switch has been placed at the LOCK position and the negative (-) terminal of the battery has been disconnected, wait for more than 60 seconds before starting work. Wind a tape around the disconnected (-) terminal for insulation. (Refer to P.52B-4, No. 5)
2. Do not attempt to measure the air bag module (squib) circuit resistance. Use of a tester in measuring the circuit resistance will supply current to the squib, or erroneous deployment due to static electricity could cause serious injury.
3. To unlock the SDU connector, place a flat-tipped screwdriver against the lock spring at the lock lever notch and push the spring toward the unit. In this case, do not force the lock lever up.

## INSPECTION PROCEDURE FOR DIAGNOSIS CODES

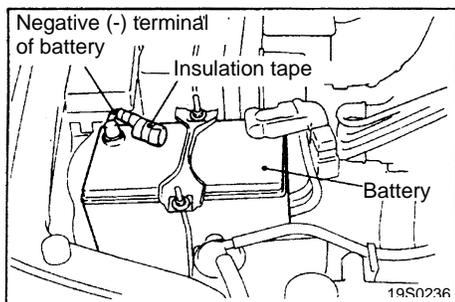
Code No. 21,22 Air bag module (Driver's side squib) system	Probable cause of trouble
(Explanation) These codes are output when the resistance value between the air bag module (squib) terminals in the SDU is out of the normal range. The probable causes of trouble associated with the respective codes Nos. are as follows. <Refer to the chart 1.>	Defective clock spring
	Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position
	Defective harness, connector
	Defective air bag module (driver's side squib)
	Defective SDU

<Added>

### CHART 1

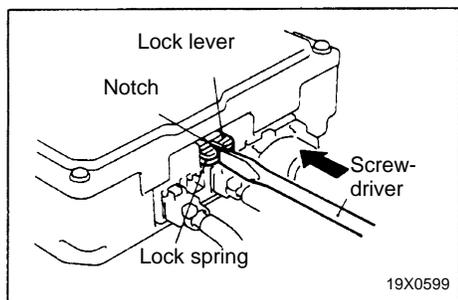
Code No.	Probable cause of trouble
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Air bag module (driver's side squib) or harness short-circuited</li> <li>• Clock spring short-circuited</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Air bag module (driver's side squib) or harness open-circuited</li> <li>• Clock spring open-circuited</li> <li>• Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>• Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>• Connector in loose contact</li> </ul>

<Added>



### Caution

1. After the ignition switch has been placed at the LOCK position and the negative (-) terminal of the battery has been disconnected, wait for more than 60 seconds before starting work. Wind a tape around the disconnected (-) terminal for insulation. (Refer to P.52B-4, No. 5)
2. Do not attempt to measure the air bag module (squib) circuit resistance. Use of a tester in measuring the circuit resistance will supply current to the squib, or erroneous deployment due to static electricity could cause serious injury
3. To unlock the SDU connector, place a flat-tipped screwdriver against the lock spring at the lock lever notch and push the spring toward the unit. In this case, do not force the lock lever up.



## TROUBLESHOOTING

### INSPECTION CHART FOR DIAGNOSIS CODES

Inspect according to the inspection chart that is appropriate for the malfunction code.

Code No.	Diagnosis item	Reference page	
14	Analog G-sensor system in the SRS-ECU	-	
15, 16	Safing G-sensor system in the SRS-ECU	-	
21, 22, 61, 62	Driver's side air bag module (squib) system	52B-5	
24, 25, 64, 65	Front passenger's side air bag module (squib) system	52B-6	
31, 32	SRS-ECU capacitor system	-	
34*	Connector lock system	-	
35	SRS-ECU capacitor system	-	
41*	IG <sub>1</sub> (A) power circuit system	52B-7	
42*	IG <sub>1</sub> (B) power circuit system	52B-7	
43	SRS warning lamp drive circuit system	Lamp does not illuminate. *	52B-7
		Lamp does not switch off.	-
44	SRS warning lamp drive circuit system	-	
45	SRS-ECU non volatile memory (EEPROM) and A/D converter system	-	
51, 52	Driver's side air bag module (squib ignition drive circuit) system	-	
54, 55	Front passenger's side air bag module (squib ignition drive circuit) system	-	

#### NOTE

- (1) \*: if the vehicle condition return to normal, the diagnosis code will be automatically erased, and the SRS warning lamp will return to normal.
- (2) If the vehicle has a discharged battery it will store the fault codes 41 or 42. When these diagnosis codes are displayed, check the battery.

#### INSPECTION PROCEDURE CLASSIFIED BY DIAGNOSIS CODE

Code No. 21,22, 61 or 62 Driver's side air bag module (squib) system	Probable cause
<p>These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the driver's side air bag module (squib). The trouble causes for each diagnosis code No. are as follows.</p> <p style="text-align: right;"><b>&lt;Added&gt;</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of clock spring</li> <li>• Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>• Malfunction of wiring harnesses or connectors</li> <li>• Malfunction of driver's side air bag module (squib)</li> <li>• Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

Code No.	Trouble symptoms
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in driver's side air bag module (squib) or harness short</li> <li>• Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Open circuit in driver's side air bag module (squib) or open harness</li> <li>• Open circuit in clock spring</li> <li>• Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib).</li> <li>• Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>• Malfunction of connector contact</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>&lt;Added&gt;</b></p>
61	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in driver's side air bag module (squib) harness leading to the power supply</li> </ul>
62	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in driver's side air bag module (squib) harness leading to the earth</li> </ul>

Code No. 15 Safing G-sensor system in the SRS-ECU	Probable cause
This code is output if there is a short or open circuit between the terminals of the safing G-sensor inside the SRS-ECU. The trouble causes for each diagnosis code No. Are as follows	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

Code No.	Trouble symptom
15	Short circuit in the safing G-sensor
16	Open circuit in the safing G-sensor

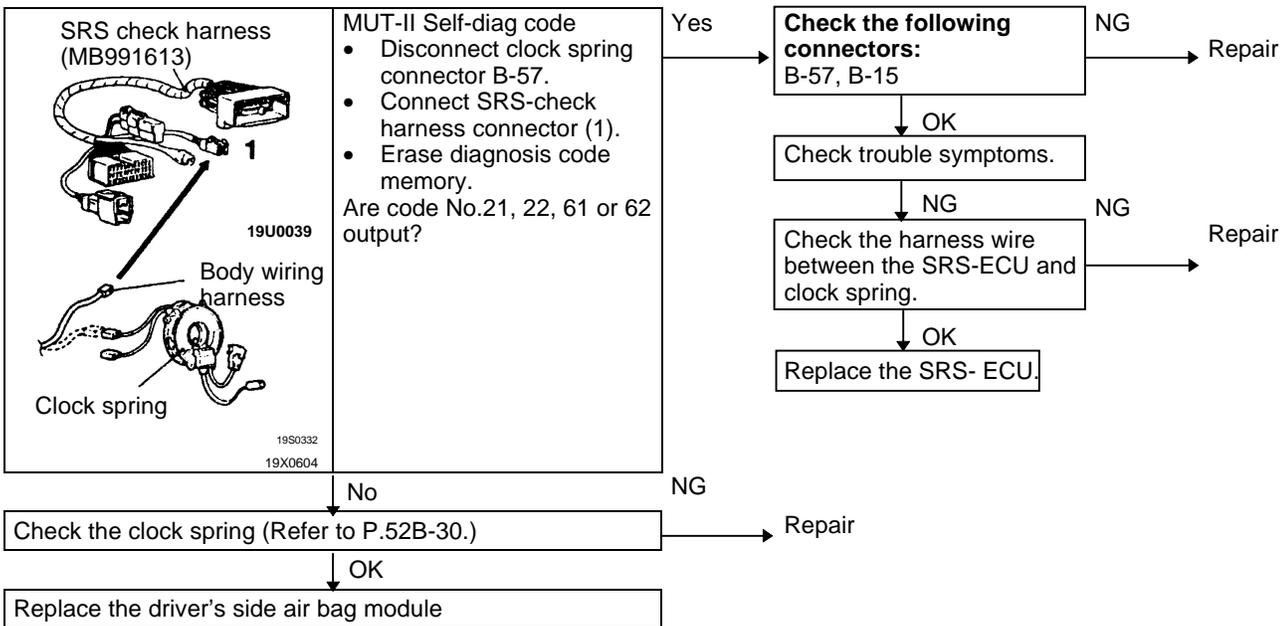
Replace the SRS-ECU

Code No. 21, 22, 61 or 62 Driver's side air bag module (squib) system	Probable cause
These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the driver's side air bag module (squib). The trouble causes for each diagnosis code No. are as follows.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malfunction of clock spring</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Malfunction of wiring harness or connectors</li> <li>Malfunction of driver's side air bag module (squib)</li> <li>Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

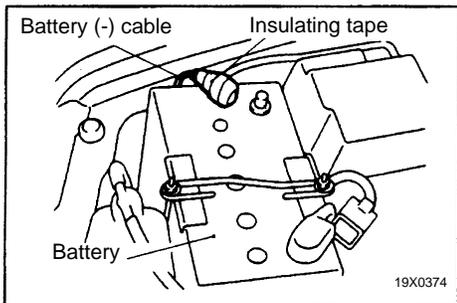
<Added>

Code No.	Trouble symptoms
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in driver's side air bag module (squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in driver's side air bag module (squib) or open harness</li> <li>Open circuit in clock spring</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib).</li> <li>Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>Malfunction of connector contact</li> </ul>
61	Short in driver's side air bag module (squib) harness leading to the power supply
62	Short in driver's side air bag module (squib) harness leading to the earth

<Added>

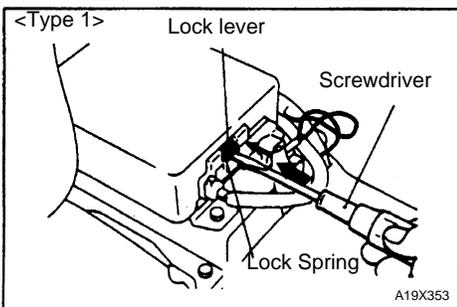


Code No. 21 or 22	Air bag module (driver's side squib) system	Probable cause																	
(Comment) (1) These codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the air bag module (driver's side squib). The trouble causes for each code No. are as follow		<ul style="list-style-type: none"> <li>Malfunction of clock spring</li> <li>Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Malfunction of harness or connectors</li> <li>Malfunction of air bag module (driver's side squib)</li> <li>Malfunction of SDU</li> </ul>																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Code No.</th> <th>Trouble Symptom</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>21</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>22</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in air bag module (driver's side squib) or open harness</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Malfunction of connector contact</li> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	Code No.		Trouble Symptom	21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul>	22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in air bag module (driver's side squib) or open harness</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Malfunction of connector contact</li> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul>	<p style="text-align: right;"><b>&lt;Added&gt;</b></p>											
Code No.	Trouble Symptom																		
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul>																		
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in air bag module (driver's side squib) or open harness</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Malfunction of connector contact</li> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul>																		
(2) Diagnosis codes 21 and 22 are sometimes generated in combination with malfunction codes relating to the front impact sensor (code Nor. 11, 12 and 13), but sometimes only one should also be inspected at the same time. The relationships between the codes are as follows.																			
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="2"></th> <th colspan="3">Front impact sensor</th> </tr> <tr> <th>Short</th> <th>Open circuit (1 sensor)</th> <th>Open circuit (2 sensors)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th rowspan="2">Air bag module (driver's side squib)</th> <th>Short</th> <td>11 or 21</td> <td>12 or 21</td> <td>13 or 21</td> </tr> <tr> <th>Open circuit</th> <td>11 or 22</td> <td>12 or 22</td> <td>13 or 22</td> </tr> </tbody> </table>			Front impact sensor			Short	Open circuit (1 sensor)	Open circuit (2 sensors)	Air bag module (driver's side squib)	Short	11 or 21	12 or 21	13 or 21	Open circuit	11 or 22	12 or 22	13 or 22
		Front impact sensor																	
		Short	Open circuit (1 sensor)	Open circuit (2 sensors)															
Air bag module (driver's side squib)	Short	11 or 21	12 or 21	13 or 21															
	Open circuit	11 or 22	12 or 22	13 or 22															



**Caution**

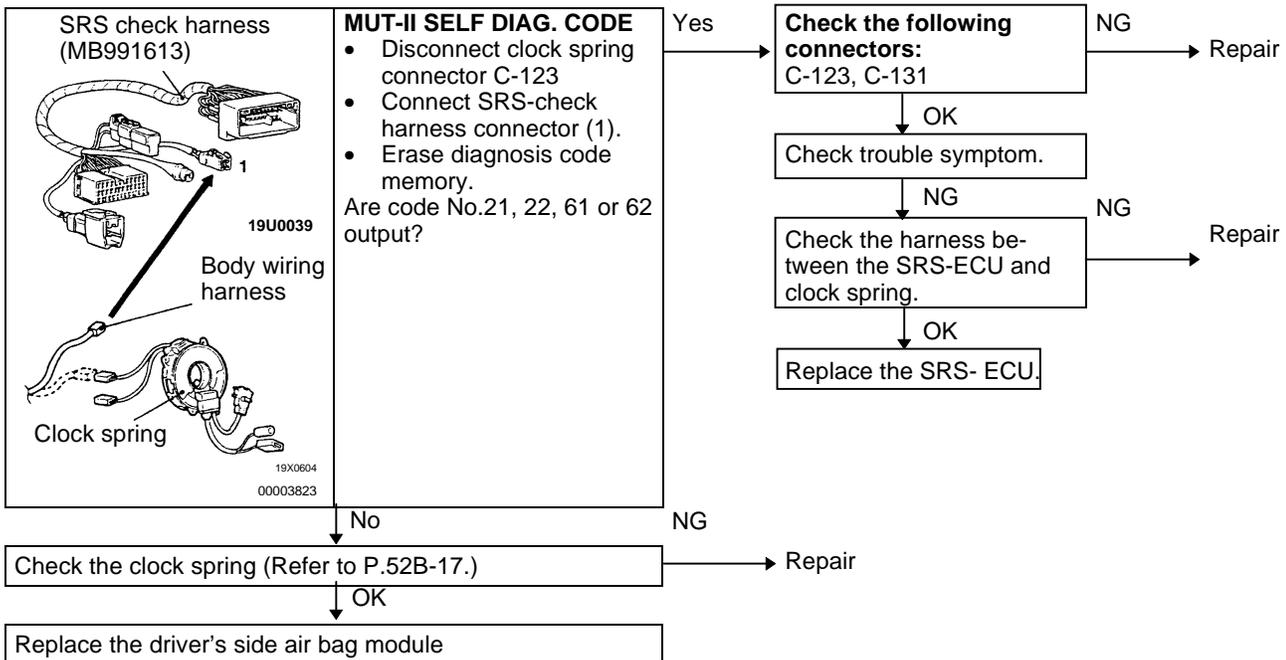
1. Turn the ignition key to the "LOCK" position, disconnect the negative battery cable and tape the terminal. Wait at least 60 seconds after disconnecting the battery cable before doing any further work. (Refer to P. 52B-6)



2. Remove the SDU connector lock by the following procedure.  
 If there is no notch in the connector lock lever (Type 1). Place a (-) screwdriver against the lock spring (metal section) of the connector lock lever as shown in the illustration, and push the spring horizontally toward the inside of the unit.  
 (1) Do not use excessive force to raise the lock lever.  
 (2) Do not insert the screwdriver into the gap between the lock lever and the lock spring.

Code No. 21,22 Air bag module (Driver's side squib) system	Probable cause
These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the air bag module (driver's side squib). The trouble causes for each code No. are as follows	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of clock spring</li> <li>• Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>• Malfunction of harnesses or connectors</li> <li>• Malfunction of air bag module (driver's side squib)</li> <li>• Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

Code No.	Trouble symptom
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>• Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Open circuit in air bag module (driver's side squib) or open harness</li> <li>• Open circuit in clock spring</li> <li>• Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib). <b>&lt;Added&gt;</b></li> <li>• Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>• Malfunction of connector contact</li> </ul>
61	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in air bag module (driver's side squib) harness leading to the power supply</li> </ul>
62	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in air bag module (driver's side squib) harness leading to the earth</li> </ul>



## TEST 2

## SRS WARNING LAMP DOES NOT ILLUMINATE

- (1) Read (and write down) all of the displayed diagnosis codes and service data (fault duration and how many times memories are erased) using the MUT or MUT-II

## NOTE

- (1) if the MUT or MUT-II displays "CAN'T COMM". check the MUT or MUT-II and vehicle side diagnosis connector for poor connections (Refer to P.52B-7.) and perform TEST 6.
- (2) Maximum stored period: 9999 minutes (approximately 7 days)
- (3) Maximum number of times to be stored: 250
- (4) Check diagnosis codes against SELF-DIAGNOSIS QUICK REFERENCE CHART and perform service indicated there.

**SELF-DIAGNOSIS QUICK REFERENCE CHART**

After carrying out test 2 or 3, use the following table to repair.

Diagnosis code No.	Explanation	Service
-	Normal. The SRS is in good order	-
14	Analog G sensor output signal is abnormal Analog G sensor does not function or its characteristic is abnormal	Replace the SDU (Refer to P.52B-34.)
15	The circuits for the safing impact sensor are shorted together or the circuit is earthed	
16	The safing input sensor circuit is open or the wire from the air module to the SDU is open circuit	Perform TEST 7
21	The circuits for the air bag module (squib) are shorted together other or the circuit is earthed.	
22	The air bag module (squib) circuit is open or the wire from the air bag module to the SDU (clock spring) is open circuit, the harness connection is defective, or the (+) side of the harness between the air bag module and the SDU is shorted to the earth. Disconnected connector in driver's side air bag module (squib). Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position	
31	The DC/DC converter (integrated in the SDU) terminal voltage is higher than the specified value for 5 seconds.	Replace the SDU (Refer to P.52B-34.)

**INSPECTION PROCEDURE CLASSIFIED BY DIAGNOSTIC TROUBLE**

<b>Code No. 14 Analog G-sensor system in the SDU</b>	<b>Probable cause</b>
(Comment) The SDU monitors the output of the analog G sensor inside the SDU. It outputs this code when any of the following are detected <ul style="list-style-type: none"> <li>• When the analog G sensor is not operating</li> <li>• When the characteristics of the analog G sensor are abnormal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of SDU</li> </ul>

The cause is probably a malfunction of the analog G-sensor inside the SDU, so replace the SDU

<b>Code No. 15 or 16 Safing G-sensor system in the SDU</b>	<b>Probable cause</b>
(Comment) This code is output if the resistance between the terminals of the safing G sensor inside the SDU is different from normal. The trouble causes for each diagnosis code No. are as follows	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of SDU</li> </ul>

Code No.	Trouble symptom
15	Short circuit in the safing G-sensor
16	Open circuit in the safing G-sensor

<b>Code No. 21 or 22 Driver's side Air bag module (squib) system</b>	<b>Probable cause</b>
(Comment) These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the air bag module (driver's side squib). The trouble causes for each code No. are as follows	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of clock spring</li> <li>• Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>• Malfunction of harnesses or connectors</li> <li>• Malfunction of air bag module (driver's side squib)</li> <li>• Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

**<Added>**

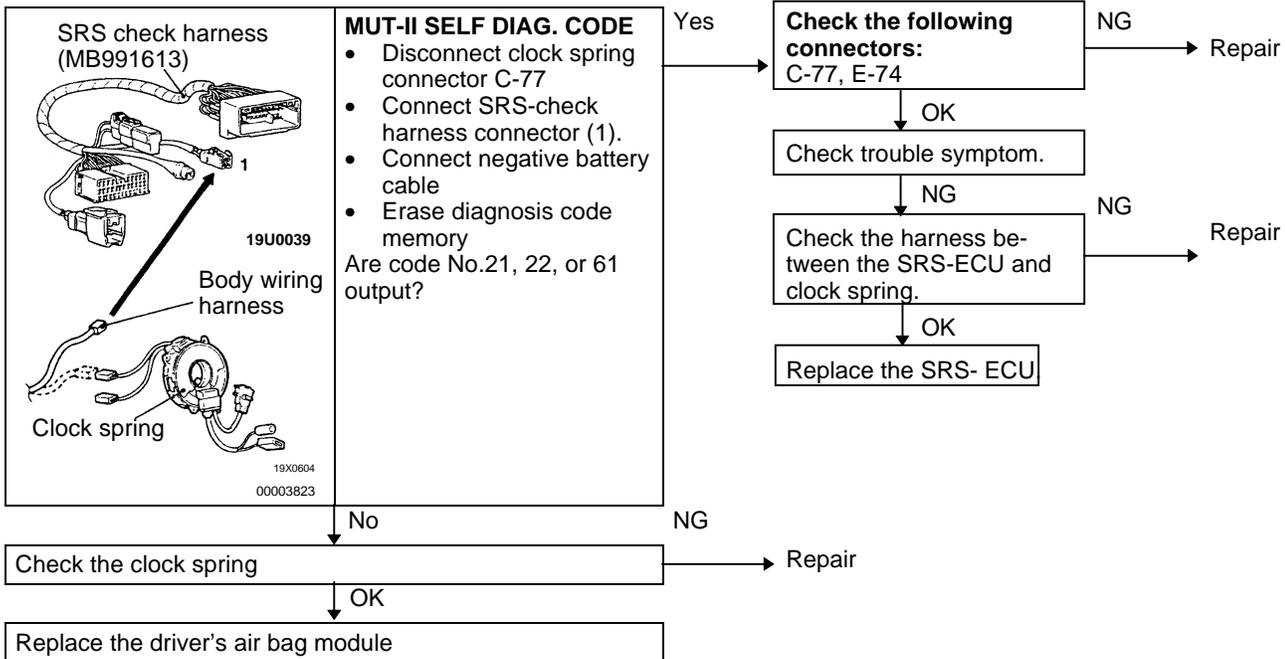
Code No.	Trouble Symptom
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>• Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Open circuit in Air bag module (driver's side squib) or harness</li> <li>• Open circuit in clock spring</li> <li>• Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>• Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>• Malfunction of connector contact</li> </ul>

**<Added>**

Code No. 21,22, or 61 Air bag module (driver's side squib) system	Probable cause
<p>These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the air bag module (driver's side squib). The trouble causes for each diagnosis code No. are as follows.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malfunction of clock spring</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position. <b>&lt;Added&gt;</b></li> <li>Malfunction of harnesses or connectors</li> <li>Malfunction of air bag module (driver's side squib)</li> <li>Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

<Added>

Code No.	Trouble symptoms
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in air bag module (driver's side squib) or open harness</li> <li>Open circuit in clock spring</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib). <b>&lt;Added&gt;</b></li> <li>Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position. <b>&lt;Added&gt;</b></li> <li>Malfunction of connector contact</li> </ul>
61	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in air bag module (driver's side squib) harness leading to the power supply</li> </ul>



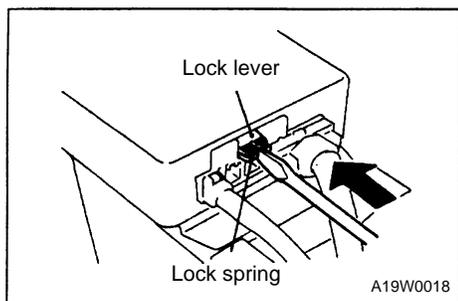
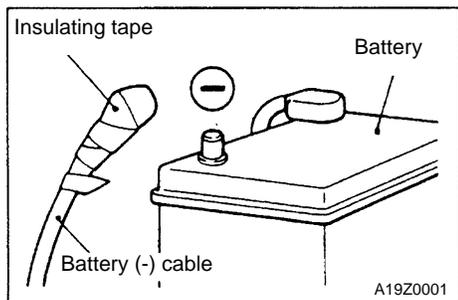
Code No. 21 or 22 Air bag module (Driver's side squib) system	Probable cause
<p>(Comment)</p> <p>(1) These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the air bag module (driver's side squib). The trouble causes for each code No. are as follows</p> <p>(2) Diagnosis codes 21 and 22 are sometimes generated in combination with malfunction codes relating to the front impact sensor (code Nos. 11, 12 and 13), but sometimes only one may be output instead of both being memorised. Because of this, the front impact sensor should also be inspected at the same time. The relationship between the codes are as follows. (Refer to chart 2.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of clock spring</li> <li>• Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>• Malfunction of harnesses or connectors</li> <li>• Malfunction of air bag module (driver's side squib)</li> <li>• Malfunction of SDU</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>&lt;Added&gt;</b></p>

**Chart 1**

Code No.	Trouble symptom
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>• Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Open circuit in air bag module (driver's side squib) or open harness</li> <li>• Open circuit in clock spring</li> <li>• Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib).</li> <li>• Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>• Malfunction of connector contact</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>&lt;Added&gt;</b></p>

**Chart 2**

Item	Front impact sensor		
	Short	Open circuit (1 sensor)	Open circuit (2 sensors)
Air bag module (driver's side squib)	Short	11 or 21	12 or 21
	Open circuit	11 or 22	12 or 22



**Caution**

1. After the ignition switch has been placed at the LOCK position and the negative (-) terminal of the battery has been disconnected, wait for more than 60 seconds before starting work. Wind a tape around the disconnected (-) terminal for insulation. (Refer to P.52B-3, No.5)
2. do not attempt to measure the air bag module (squib) circuit resistance. Use of a tester in measuring the circuit resistance will supply current to the squib, or erroneous deployment due to static electricity could cause serious injury
3. To unlock the SDU connector, place a flat-tipped screwdriver against the lock spring at the lock lever notch and push the spring toward the unit. In this case, do not force the lock lever up.

Code No. 15 or 16 Safing G-sensor system in the SRS-ECU	Probable cause
This code is output if there is a short or open circuit between the terminals of the safing G-sensor inside the SRS-ECU. The trouble causes for each diagnosis code No. Are as follows	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

Code No.	Trouble symptom
15	Short circuit in the safing G-sensor
16	Open circuit in the safing G-sensor

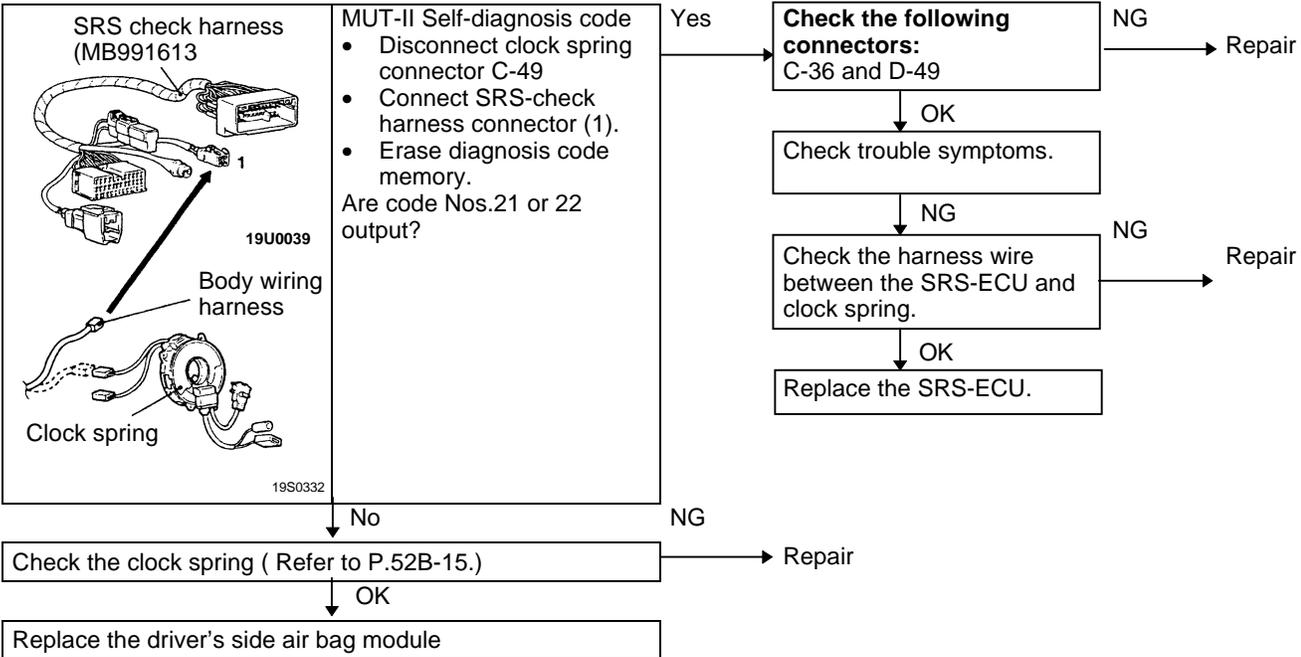
Replace the SRS-ECU

Code No. 21 or 22 Driver's side air bag module (squib) system	Probable cause
These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the driver's side air bag module (squib). The trouble causes for each diagnosis code No. Are as follows.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Malfunction of clock spring</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Malfunction of wiring harness or connectors</li> <li>Malfunction of driver's side air bag module (squib)</li> <li>Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

<Added>

Code No.	Trouble symptoms
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in driver's side air bag module (squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in driver's side air bag module (squib) or open harness</li> <li>Open circuit in clock spring</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib).</li> <li>Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>Malfunction of connector contact</li> </ul>

<Added>

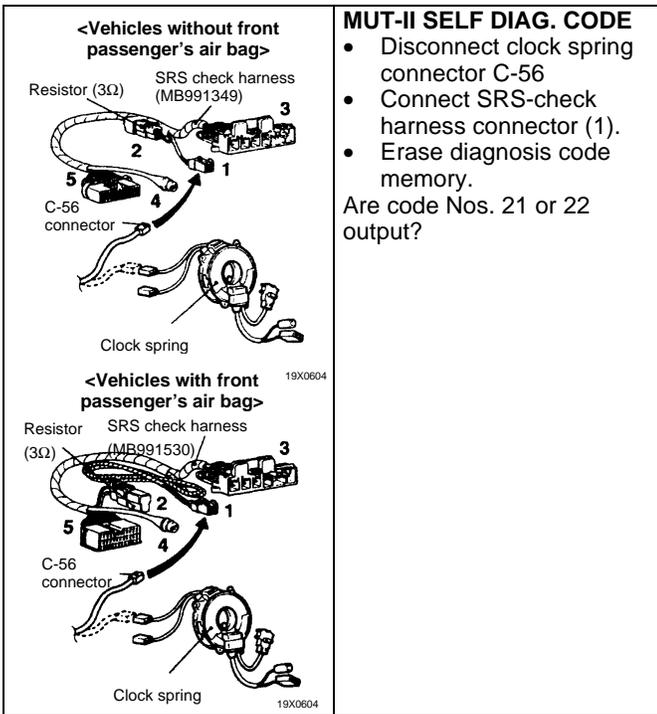




Code No. 21 or 22 Driver's air bag module (squib) system	Probable cause
<p>(1) These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the driver's air bag module (squib) . Refer to table 1 for the conditions for output of each diagnosis code.</p> <p>(2) Diagnosis codes 21 and 22 are sometimes generated in combination with diagnosis codes relating to the front impact sensor (code Nos. 11, 12 and 13), but sometimes only one may be output instead of both being memorised. Because of this, the front impact sensor should also be inspected at the same time. Refer to table 2 for the failure mode combinations.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>malfunction of clock spring</li> <li>Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>Malfunction of harnesses or connectors</li> <li>Malfunction of air bag module (driver's side squib)</li> <li>Malfunction of SDU</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>&lt;Added&gt;</b></p>

**TABLE 1: CONDITIONS FOR OUTPUT OF EACH DIAGNOSIS CODE**

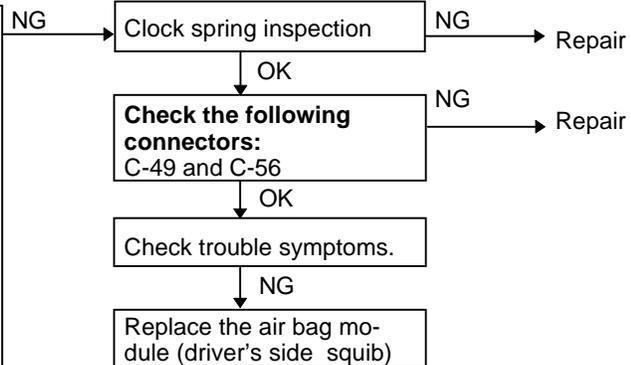
Code No.	Trouble symptoms
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> <li>Short in driver's side air bag module (squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in air bag module (driver's side squib) or open harness</li> <li>Open circuit in clock spring</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib).</li> <li>Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>Malfunction of connector contact</li> <li>Short in driver's air bag module (squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul> <p style="text-align: right;"><b>&lt;Added&gt;</b></p>



**MUT-II SELF DIAG. CODE**

- Disconnect clock spring connector C-56
- Connect SRS-check harness connector (1).
- Erase diagnosis code memory.

Are code Nos. 21 or 22 output?



Yes  
To next page

**INSPECTION PROCEDURE CLASSIFIED BY DIAGNOSTIC TROUBLE**

<b>Code No. 14 Analog G-sensor system in the SRS-ECU</b>	<b>Probable cause</b>
The SRS-ECU monitors the output of the analog G-sensor inside the SRS-ECU. It outputs this code when any of the following are detected <ul style="list-style-type: none"> <li>• When the analog-G sensor is not operating</li> <li>• When the characteristics of the analog-G sensor are abnormal</li> <li>• When the output from the analog G-sensor is abnormal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

Replace the SRS-ECU

<b>Code No.15 or 16 Safing G-sensor system in the SRS-ECU</b>	<b>Probable cause</b>
This code is output if there is a short or open circuit between the terminals of the safing G-sensor inside the SRS-ECU. The trouble causes for each diagnosis code No. Are as follows	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

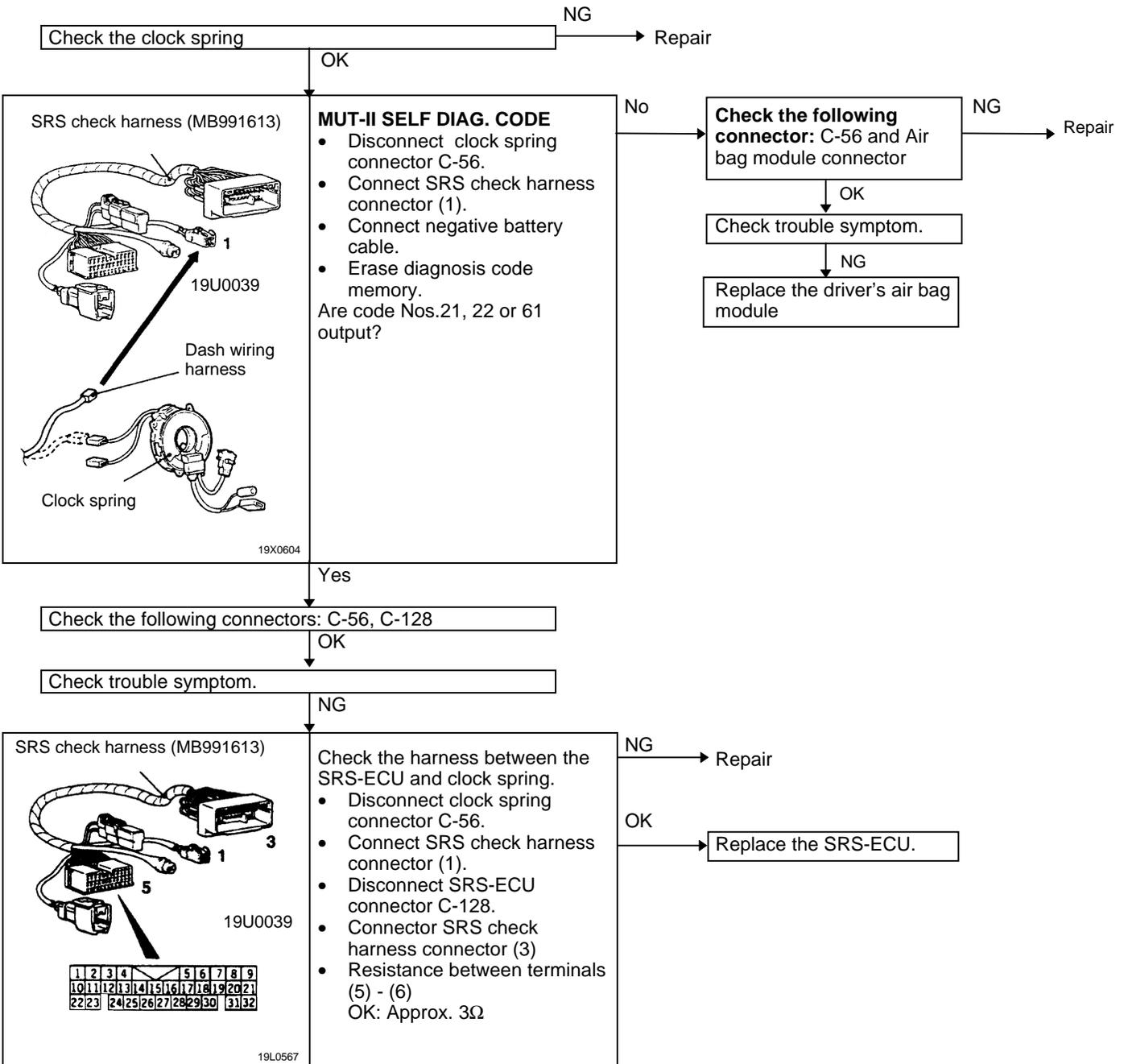
Code No.	Trouble Symptom
15	Short circuit in the safing G-sensor
16	Open circuit in the safing G-sensor

Replace the SRS-ECU

<b>Code No. 21, 22 or 61 Air bag module (driver's side squib) system</b>	<b>Probable cause</b>
These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the air bag module (driver's side squib). The trouble causes for each code No. are as follows	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of clock spring</li> <li>• Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>• Malfunction of harnesses or connectors</li> <li>• Malfunction of air bag module (driver's side squib)</li> <li>• Malfunction of SRS-ECU</li> </ul>

<Added>

Code No.	Trouble symptoms
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in air bag module (driver's side squib) or harness short</li> <li>Short in clock spring</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>Open circuit in air bag module (driver's side squib) or open harness</li> <li>Open circuit in clock spring</li> <li>Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib). <b>&lt;Added&gt;</b></li> <li>Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>Malfunction of connector contact</li> </ul>
61	<ul style="list-style-type: none"> <li>Short in air bag module (driver's side squib) harness leading to the power supply</li> </ul>



Code No. 21 or 22 Air bag module (squib) system	Probable cause
<p>(1) These diagnosis codes are output if there is abnormal resistance between the input terminals of the air bag module (squib). The trouble causes for each code No. are as follows (Refer to chart 1.)</p> <p>(2) Diagnosis codes 21 and 22 are sometimes generated in combination with malfunction codes relating to the front impact sensor (code Nos. 11, 12 and 13), but sometimes only one may be output instead of both being memorised. Because of this, the front impact sensor should also be inspected at the same time. The relationship between the codes are as follows. (Refer to chart 2.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malfunction of clock spring</li> <li>• Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib)</li> <li>• Open-circuit in clock spring due to inappropriate neutral position</li> <li>• Malfunction of harnesses or connectors</li> <li>• Malfunction of air bag module (squib)</li> <li>• Malfunction of SDU</li> </ul> <p style="text-align: right;">↑ &lt;Added&gt;</p>

**Chart 1**

Code No.	Trouble symptom
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Short in air bag module (squib) or harness short</li> <li>• Short in clock spring</li> <li>• Short in air bag module (squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Open circuit in air bag module (squib) or open harness</li> <li>• Open circuit in clock spring</li> <li>• Disconnected connector in the driver's side air bag module (squib).</li> <li>• Open circuit in clock spring due to inappropriate neutral position.</li> <li>• Malfunction of connector contact</li> <li>• Short in air bag module (squib) or front impact sensor harnesses leading to the power supply</li> </ul> <p style="text-align: right;">&lt;Added&gt;</p>

**Chart 2**

Item	Front impact sensor			
	Short	Open circuit (1 sensor)	Open circuit (2 sensors)	
Air bag module (squib)	Short	11 or 21	12 or 21	13 or 21
	Open circuit	11 or 22	12 or 22	13 or 22

**Caution**

**Do not attempt to measure the air bag module (squib) circuit resistance. Use of a tester in measuring the circuit resistance will supply current to the squib, or erroneous deployment due to static electricity could cause serious injury.**



# SERVICE BULLETIN

QUALITY INFORMATION ANALYSIS  
OVERSEAS SERVICE DEPT. MITSUBISHI MOTORS CORPORATION

<b>SERVICE BULLETIN</b>		No.: MSB-01E52-001	
		Date: 2001-07-16	<Modèle> <M/A>
Sujet: MODIFICATION DE L'ECU SRS ET DU CAPTEUR D'IMPACT FRONTAL		(EC)L200(K60,K70)	97-99
Groupe: INTERIEUR	N° de concept: 00SY011308		
INFORMATION	INTERNATIONAL CAR ADMINISTRATION OFFICE	 T.MASAKI-MANAGER TECHNICAL SERVICE PLANNING	

### 1. Description:

On a utilisé l'ECU SRS et le capteur d'impact frontal modifiés.

### 2. Manuels concernés:

Manuel	N° de Pub.	Langue	Page(s)
'97 L200 Manuel-d'Atelier Châssis	PWTE96E1	(Anglais)	52B-5, 15, 25
	PWTS96E1	(Espagnol)	
	PWTF96E1	(Français)	
	PWTG96E1	(Allemand)	
'99 L200 Manuel-d'Atelier Châssis Supplément	PWTE96E1-C	(Anglais)	52B-1, 2, 4, 8, 9
	PWTS96E1-C	(Espagnol)	
	PWTF96E1-C	(Français)	
	PWTG96E1-C	(Allemand)	

### 3. Interchangeabilité:

Non Interchangeabilité

### 4. Date effective:

A partir du 1° février 2000 (Modification technique N° : YW5519)

A partir du 21 février 1999 pour les livraisons KD

## SPECIFICATIONS D'ENTRETIEN

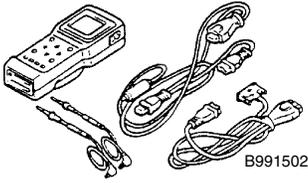
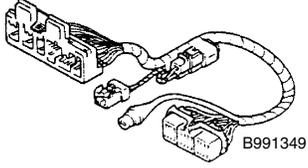
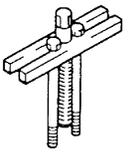
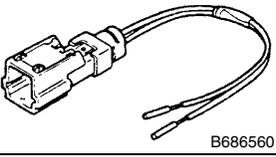
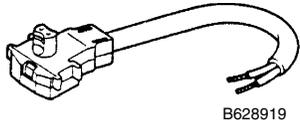
52400040071

Rubrique	Valeur normale
Résistance du capteur de choc avant $\Omega$	<del>2000 <math>\pm</math> 20</del> <Ancien> (Jusqu'au 31 janvier 2000)
Résistance de l'unité de contact $\Omega$	Inférieure à 0,4

820  $\pm$  82 <Nouveau>(A partir du 1<sup>er</sup> février 2000)

52400070148

## OUTILS SPECIAUX

Outil	Numéro	Dénomination	Emploi
 B991502	MB991502	MUT-II sub assembly	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lecture des codes de diagnostic</li> <li>• Effacement des codes de diagnostic</li> <li>• Lecture de la période d'anomalie</li> <li>• Lecture du nombre d'effacement</li> </ul>
 B991349	MB991349	Faisceau électrique de vérification du SRS	Vérification du circuit électrique du SRS.
 B990803	MB990803	Extracteur de volant de direction	Dépose du volant de direction
 B686560	MB686560	Faisceau d'adaptateur A de sac gonflable du SRS	Déploiement du module de sac gonflable dans le véhicule
 B628919	MB628919	Faisceau d'adaptateur B de sac gonflable du SRS	Déploiement du module de sac gonflable à l'extérieur du véhicule.

## INSTRUMENT D'ESSAI

52400080035

Outil	Dénomination	Emploi
 13R0746	Instrument universel à affichage numérique	Vérification du circuit électrique du SRS Utiliser un instrument universel pour lequel le courant d'essai maximal est de 2 mA ou moins sur la plage minimale de la mesure de résistance.

## PROCEDURE DE VERIFICATION POUR LES SYMPTOMES DE PANNE

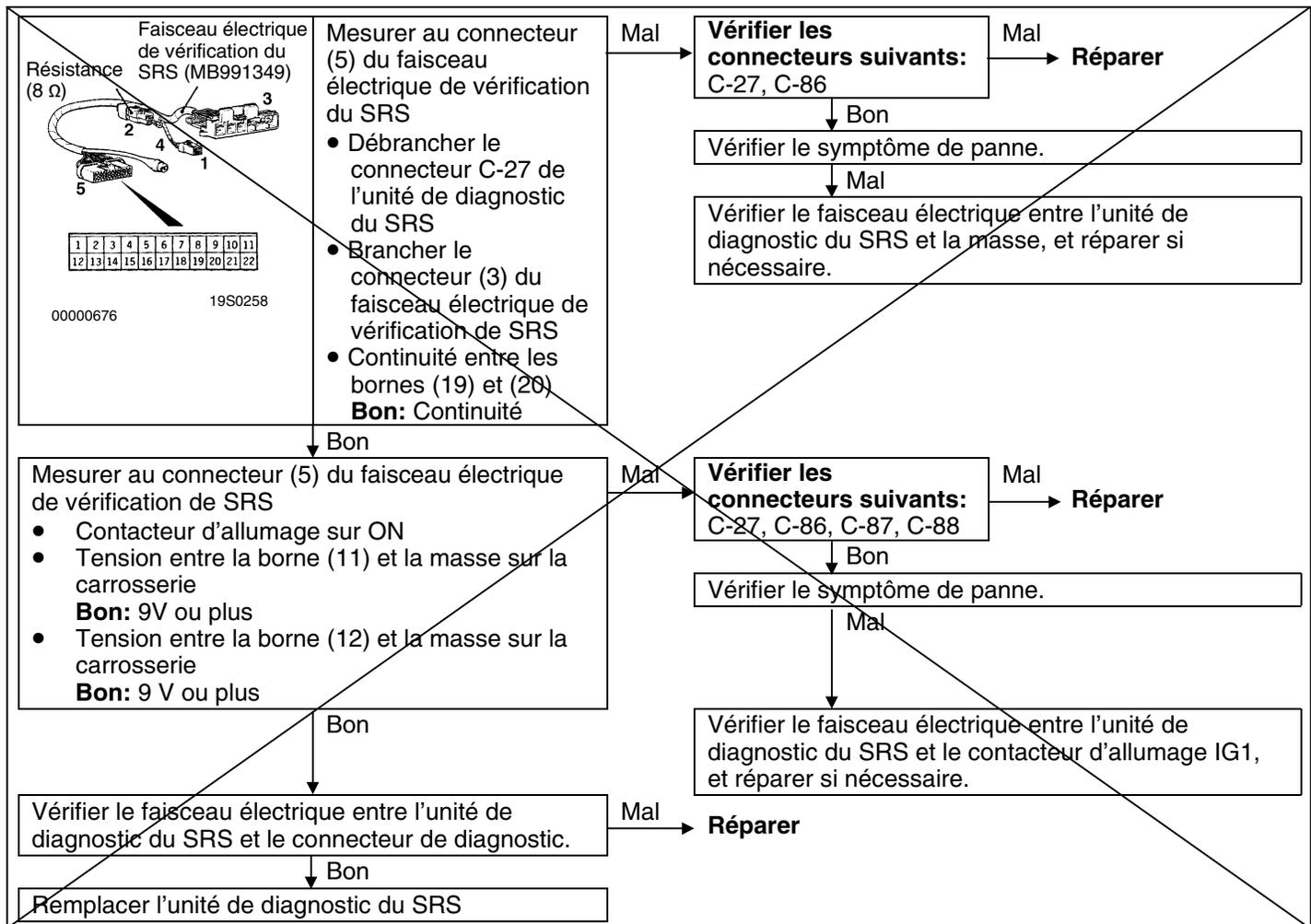
### Procédure de vérification 1

<b>Lam communication avec MUT-II est impossible. (La communication avec tous les systèmes est impossible.)</b>	<b>Cause probable</b>
La cause est probablement une anomalie du système d'alimentation électrique (y compris la masse) de la ligne de diagnostic.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des connecteurs</li> <li>Anomalie du faisceau électrique</li> </ul>

Voir le CHAPITRE 13A – Localisation des pannes.

### Procédure de vérification 2

<b>La communication avec MUT-II est impossible. (La communication avec SRS seulement est impossible.)</b>	<b>Cause probable</b>
Si la communication est impossible avec le SRS seulement, la cause est probablement un faisceau rompu dans le circuit d'émission de diagnostic de l'unité de diagnostic du SRS ou dans le circuit de puissance (y compris le circuit de masse.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie de l'unité de diagnostic du SRS</li> </ul>



<Ancien>

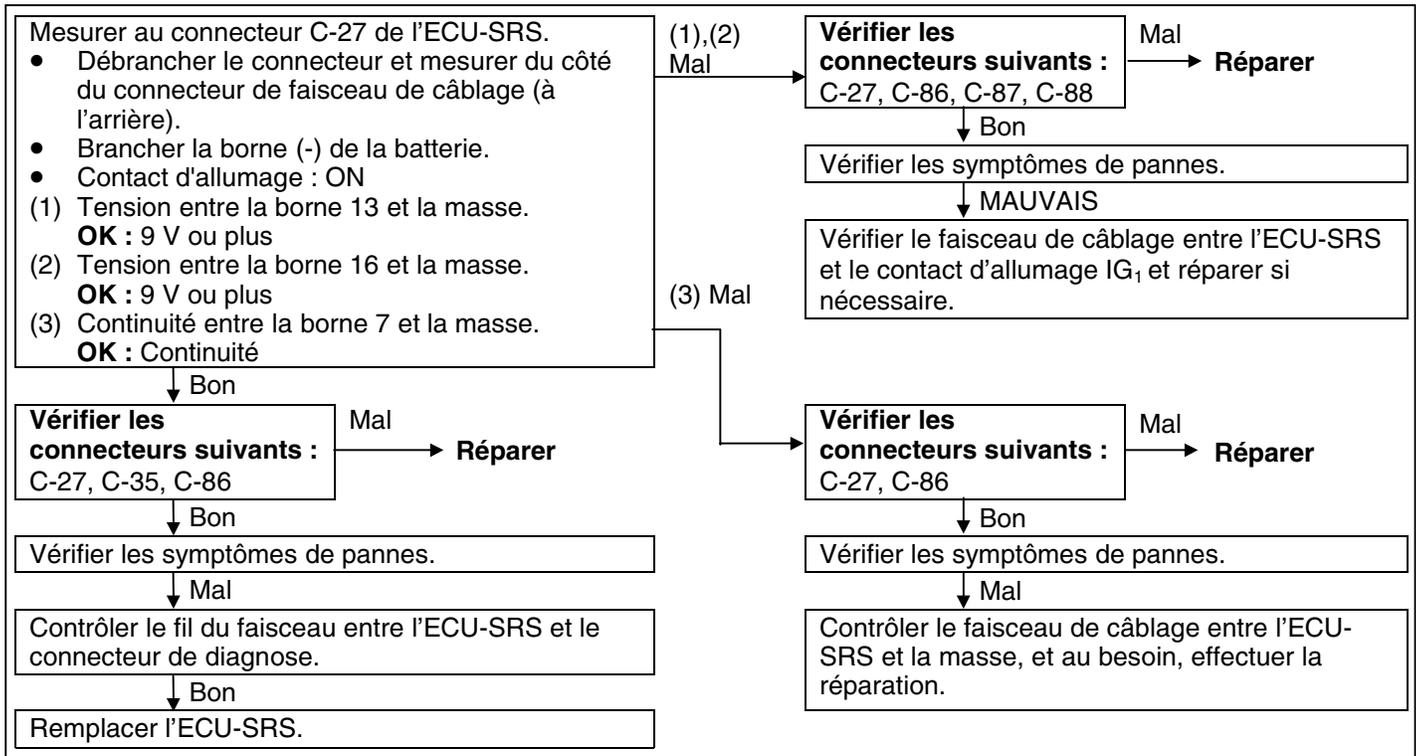
La page suivante sera ajoutée ici.

## ENTRETIEN DU SRS

52400390114

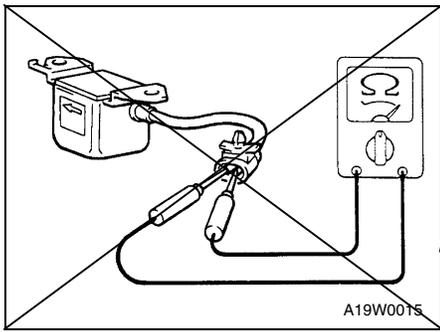
Le SRS doit être vérifié par un concessionnaire agréé 10 ans après la date d'enregistrement du véhicule.

<Ajouté>

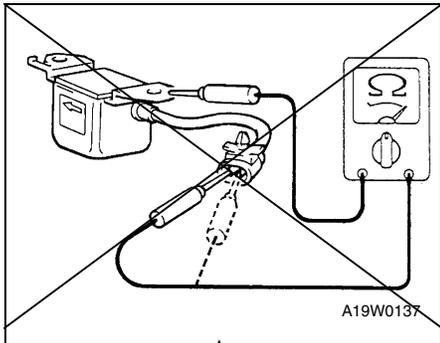


<Nouveau>

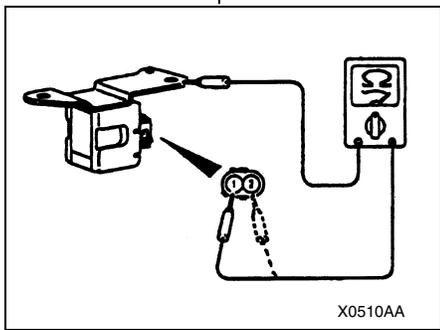
52400160067



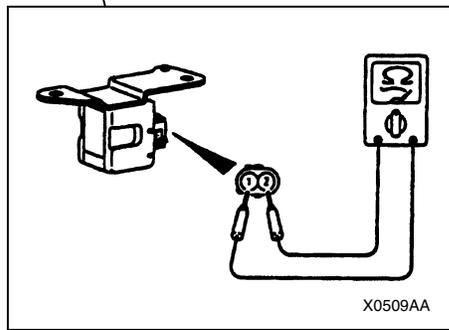
<Ancien>



<Ancien>



<Nouveau>



<Nouveau>

### VERIFICATION

1. Vérifier que le capteur de choc avant ne présente pas de bosse, craquelure, déformation ou rouille.

#### Attention

**Si le capteur de choc avant présente une bosse, craquelure, déformation ou rouille, le remplacer par un neuf.**

2. Mesurer la résistance entre les bornes et vérifier qu'elle correspond à la valeur normale.

Valeur normale:  $2000 \pm 20 \Omega$  <Ancien>       $820 \pm 82 \Omega$  <Nouveau>

#### Attention

**Toujours remplacer le capteur par un neuf si la résistance ne correspond pas à la valeur normale.**

3. Vérifier que la doublure d'aile n'est pas déformée ou rouillée.
4. Faire un essai de continuité électrique entre la borne et la masse sur le support. S'il y a continuité, l'isolation est défectueuse. Remplacer le capteur par un neuf.

## CHAPITRE 52B

# SYSTEME DE RETENUE SUPPLEMENTAIRE (SRS)

### GENERALITES

#### PRESENTATION DES CHANGEMENTS

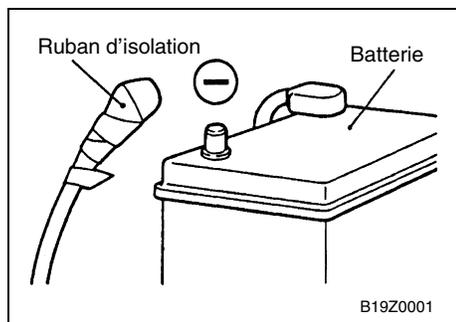
l'introduction d'un sac gonflable côté passager a entraîné des modification du bloc de commande des sacs gonflables (SRS-ECU). En outre, le module de sac gonflable côté conducteur a été modifié. Il s'ensuit l'addition de la méthode d'intervention ci-dessous, les autres méthodes d'intervention restant inchangées.

#### PRECAUTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN DU SRS

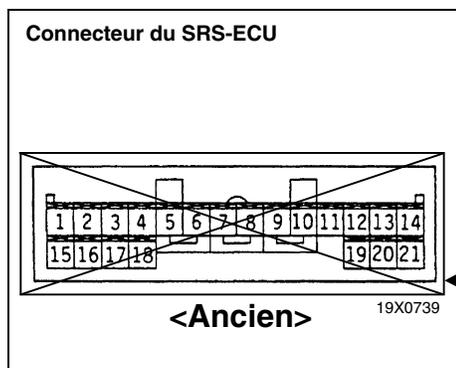
1. Afin d'éviter toute blessure à soi-même ou à d'autres personnes en déployant le sac gonflable ou en déclenchant le dispositif de maintien en tension de ceinture de sécurité par mégarde durant l'entretien, lire et suivre attentivement les précautions et procédés décrits dans ce manuel.
2. Ne pas utiliser des appareils d'essai électriques sur ou auprès des composants du SRS, sauf ceux spécifiés au manuel de base.
3. **Ne jamais essayer de réparer les composants suivants :**
  - Bloc de commande électronique des modules de sac gonflable SRS (SRS-ECU)
  - Capteur de choc frontal
  - Unité de contact
  - Module de sac gonflable (Côté conducteur et côté passager avant)

#### REMARQUE

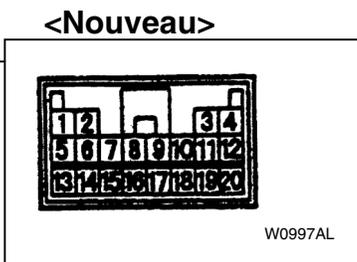
Si un de ces composants est considéré défectueux d'après les données de diagnostic, celui-ci doit être remplacé uniquement conformément aux procédés d'ENTRETIEN DE COMPOSANT INDIVIDUEL de ce manuel, à la page 52B-13.



4. **Après avoir débranché le câble de la batterie, attendre 60 secondes ou plus et procéder ensuite au travail suivant. Le SRS a été conçu afin de conserver suffisamment de tension pour déployer le sac gonflable pendant une période relativement courte même après que la batterie ait été débranchée. Par conséquent, le fait de déployer par mégarde le sac gonflable si le travail est effectué sur le SRS immédiatement après avoir débranché le câble de la batterie pourrait causer de graves lésions.**



5. Ne pas essayer de réparer les connecteurs de faisceau de câblage du SRS. Si un des connecteurs est considéré défectueux d'après les données de diagnostic, remplacer le faisceau de câblage. Si les fils sont considérés défectueux d'après les données de diagnostic, remplacer ou réparer le faisceau de câblage en fonction du tableau suivant.



<Nouveau>	Borne N° du SRS-ECU <Ancien>	Connecteur de faisceau (N° des bornes, couleur)	Destination du faisceau	Remède
17 à 19	<del>1 à 4</del>	<del>21</del> broches, jaune	-	-
11	<del>5</del>	<b>&lt;Ancien&gt;</b>	Faisceau de câblage de carrosserie → Unité de contact → Module de sac gonflable (côté conducteur)	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage. Remplacer l'unité de contact.
12	<del>6</del>	<b>&lt;Nouveau&gt;</b>	Faisceau de câblage de carrosserie → Module de sac gonflable (côté passager avant)	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
9	<del>7</del>		-	-
10	<del>8</del>		Faisceau de câblage de carrosserie → Connecteur de diagnostic	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
5, 6	<del>9, 10</del>		Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Capteur de choc frontal (Gauche)	Mettre le câble de capteur en place*
20	<del>11</del>		Faisceau de câblage de carrosserie → Bloc de jonction (fusible N° 11)	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
3, 4	<del>12, 17</del>		Faisceau de câblage de carrosserie → Bloc de jonction (fusible N° 10)	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
	13		Faisceau de câblage de carrosserie → Voyant SRS	-
16	<del>14</del>		-	-
8	<del>15</del>		Faisceau de câblage de carrosserie → Faisceau de câblage avant → Capteur de choc frontal (Droite.)	Mettre le câble de capteur en place*
14, 15	<del>16</del>		Faisceau de câblage de carrosserie → Masse	Réparer ou remplacer chaque faisceau de câblage.
1, 2	<del>18, 19</del>			
7	<del>20, 21</del>			

**REMARQUE**

Le câble de capteur portant le repère (\*) est disponible comme pièce de service.

- Les composants du SRS ne doivent pas être exposés à la chaleur supérieure à 93°C. Il faut donc déposer le SRS-ECU, les modules de sac gonflable, l'unité de contact et les capteurs de choc avant, avant de mettre le véhicule en cabine de séchage de peinture.
- Lorsque l'entretien du SRS est terminé, vérifier le voyant SRS afin de s'assurer si le système fonctionne correctement.
- S'assurer que la clé de contact est sur la position OFF lorsque l'on branche ou débranche le MUT-II.
- En cas de doutes concernant le SRS, contacter le concessionnaire le plus proche.

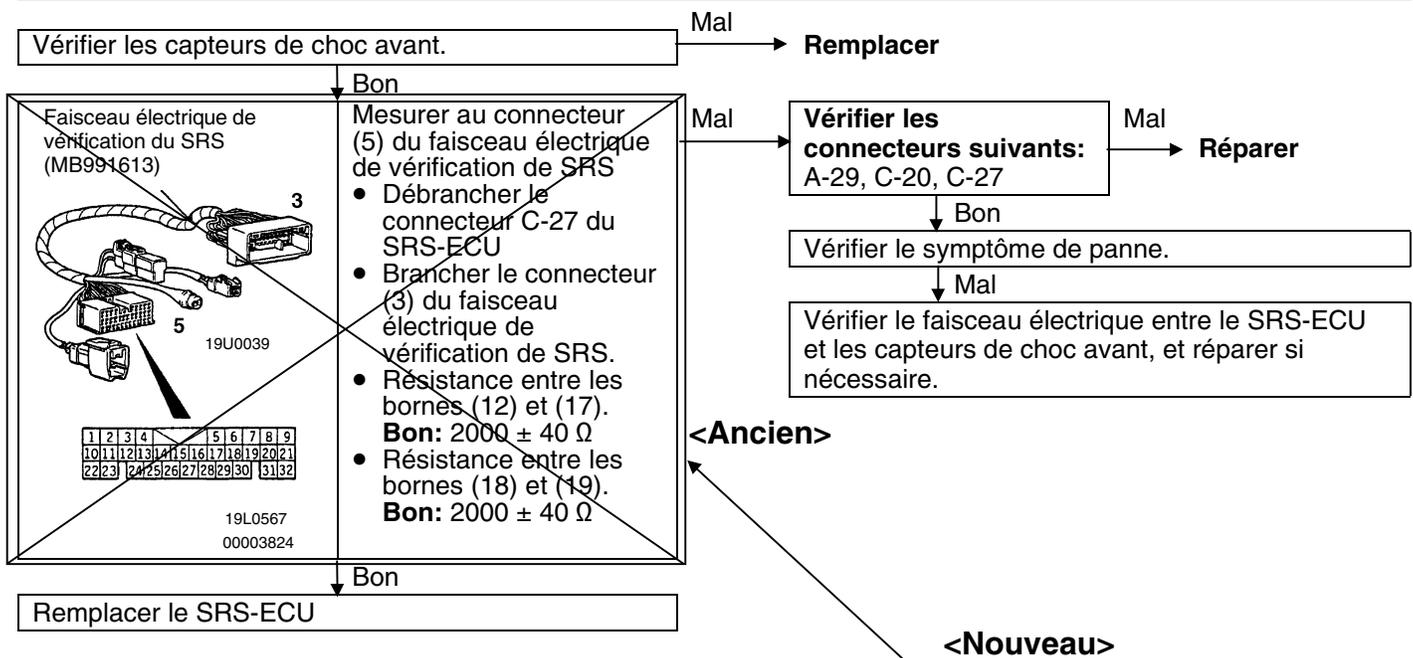
**REMARQUE**

VU QUE LE FAIT DE DEPLOYER PAR MEGARDE LE SAC GONFLABLE POURRAIT CAUSER DE GRAVES LESIONS, UTILISER UNIQUEMENT LES PROCEDES ET APPAREILS SPECIFIES DANS CE MANUEL.

## PROCEDURE DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

Code N°11, 12, 13 Système du capteur de choc avant	Cause probable
<p>Ces codes de diagnostic sont émis s'il y a une résistance anormale entre les bornes d'entrée du capteur de choc avant.</p> <p>Les causes de panne pour chaque N° de code sont les suivantes. (Voir le tableau 1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du capteur de choc avant</li> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>

N° de code.	Cause de panne
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Court-circuit dans les capteurs de choc avant ou dans le faisceau électrique</li> <li>Court-circuit dans les faisceaux électriques des capteurs de choc avant menant à la masse de carrosserie du véhicule.</li> <li>Court-circuit dans les faisceaux électriques des capteurs de choc avant menant à l'alimentation électrique</li> </ul>
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faisceau rompu dans les capteurs de choc avant droit ou gauche, ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>Court-circuit dans les faisceaux électriques des capteurs de choc avant menant à l'alimentation électrique</li> </ul>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faisceau rompu dans les deux capteurs de choc avant droit et gauche ou fil rompu dans le faisceau électrique</li> <li>Court-circuit dans les faisceaux électriques des capteurs de choc avant menant à l'alimentation électrique</li> </ul>



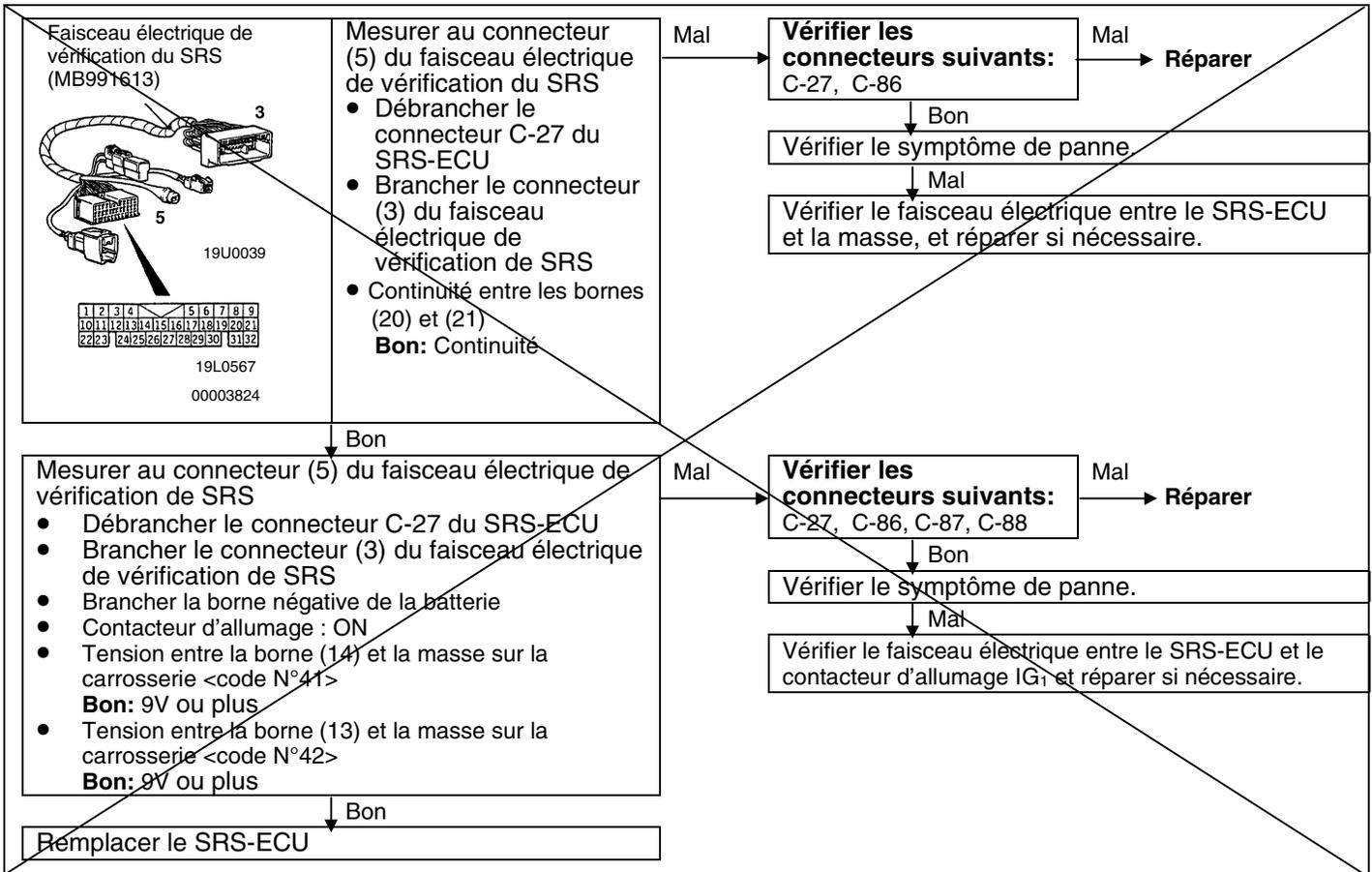
Mesurer au connecteur C-27 de l'ECU-SRS.

- Débrancher le connecteur et mesurer du côté du faisceau de câblage (à l'arrière)
- Brancher la borne (-) de la batterie
- Résistance entre les bornes (1) et (2).  
**OK :**  $820 \pm 82 \Omega$
- Résistance entre les bornes (3) et (4).  
**OK :**  $820 \pm 82 \Omega$

Code N°35 Système SRS-ECU (après déploiement du sac gonflable)	Cause probable
Ce code est émis quand le sac gonflable a éclaté. Si ce code est émis alors que le sac gonflable n'a pas éclaté le SRS-ECU est probablement défectueux.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du SRS-ECU</li> </ul>

Remplacer le SRS-ECU

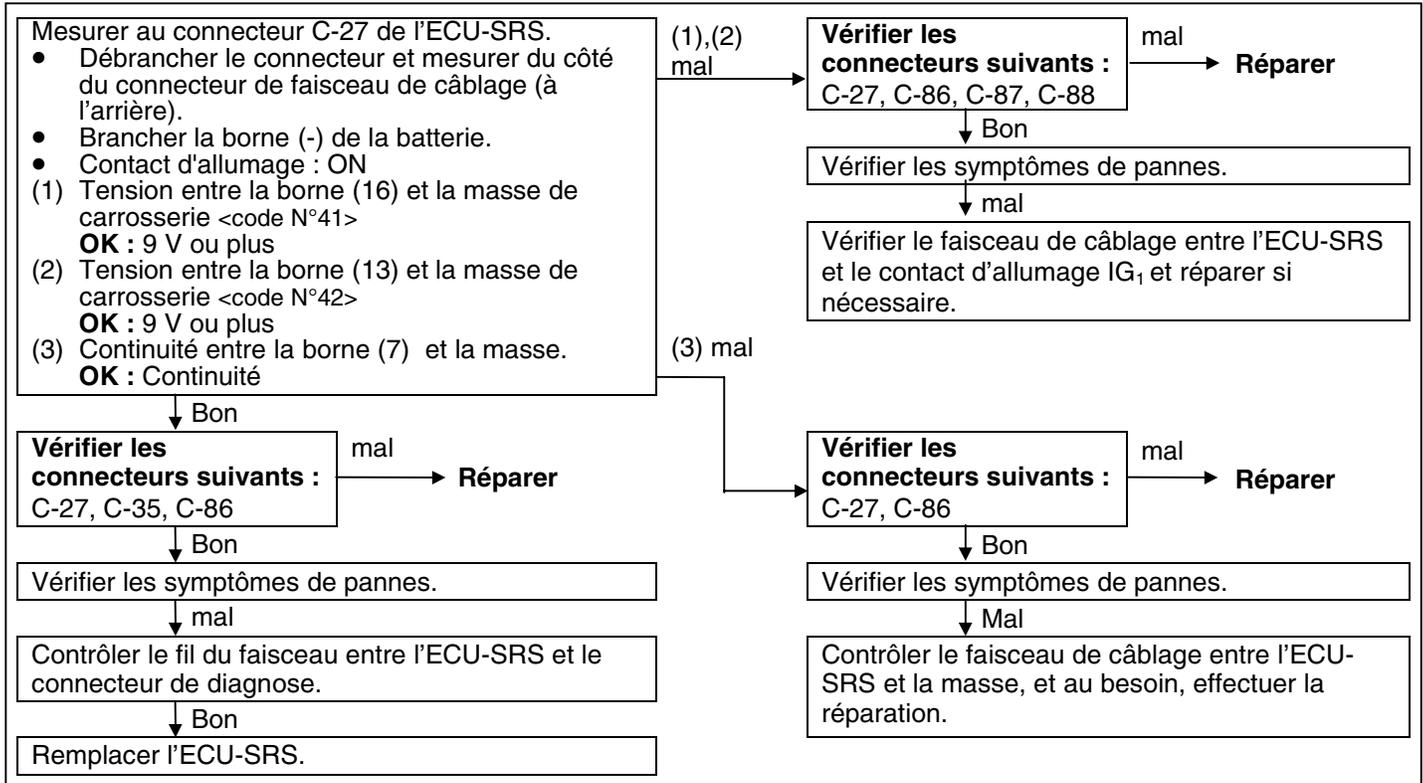
Code N°41 Système du circuit de puissance (circuit de fusible N°10)	Cause probable
<b>Code N°42 Système du circuit de puissance (circuit de fusible N°11)</b> Ce code N°41 est émis si la tension entre la borne (SRS-ECU, borne 14) IG <sub>1</sub> et la masse est inférieure à la valeur spécifiée pendant une période continue de 5 secondes ou plus. Ce code N°42 (est émis si la tension entre la borne (SRS-ECU, borne 13) IG <sub>1</sub> et la masse est inférieure à la valeur spécifiée pendant une période continue de 5 secondes ou plus. S'efface automatiquement, et le témoin d'anomalie SRS s'éteint. Si la batterie du véhicule est déchargée, les codes d'anomalie N°41 et 42 sont mis en mémoire. Si ces codes sont présents au diagnostic, contrôler la batterie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>Anomalie du SRS</li> </ul>



<Ancien>

La page suivante sera ajoutée ici.

<Ajouté>



<Nouveau>

Code N°43 Système du circuit du voyant SRS (le voyant ne s'allume pas.)	Cause probable
<p>Ce code de diagnostic est émis si un faisceau rompu se déclare pendant une période continue de 5 secondes lorsque le SRS-ECU effectue le contrôle du voyant SRS et que le voyant est éteint (transistor OFF). Cependant, si ce code est émis en raison d'une rupture de faisceau et que la condition du véhicule revienne à la normale, le code de diagnostic N°43 sera automatiquement effacé, et le voyant SRS reviendra à la normale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie des faisceaux électriques ou des connecteurs</li> <li>• Ampoule grillée</li> <li>• Anomalie SRS-ECU</li> <li>• Anomalie du combine d'instruments de bord</li> </ul>

<Ancien>

