

TABLE DES MATIERES

PRECAUTIONS	3	TYPE 9, TYPE 23	22	F
Précautions relatives aux systèmes de retenue supplémentaires (SRS) comprenant les "AIRBAGS" et les "PRETENSIONNEURS DE CEINTURE DE SECURITE"	3	TYPE 11, TYPE 25	24	
Schémas de câblage et diagnostic de défauts	3	TYPE 13, TYPE 27	26	
DEPISTAGE DES PANNES LIEES AUX BRUITS, VIBRATIONS ET DURETES (NVH)	4	Boîtier de communication CAN pour modèles avec moteur diesel	28	G
Tableau de dépistage des bruits, vibrations et duretés (NVH)	4	TYPE 29, TYPE 37	29	
ROUE	5	TYPE 31, TYPE 39	31	H
Inspection	5	TYPE 33	33	
ROUE EN ALUMINIUM	5	TYPE 35	34	
ROUE EN ACIER	5	DIAGNOSTIC DES DEFAUTS	35	I
ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU	6	Schéma de câblage	35	
Equilibrage des roues (type de poids d'adhésif)	6	CONDUITE A GAUCHE	35	
DEPOSE	6	CONDUITE A DROITE	36	
EQUILIBRAGE DES ROUES	6	Procédure d'enregistrement des codes d'identification	37	J
Equilibrage des roues (type de masse d'équilibrage à insérer)	7	Autodiagnostic	37	
EQUILIBRAGE DES ROUES	7	DESCRIPTION	37	K
Permutation	8	FONCTION	37	
SYSTEME DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS	9	CONSULT-II	37	L
Composants du système	9	Comment effectuer des diagnostics de défauts permettant une réparation rapide et efficace	39	
Description du système	9	INTRODUCTION	39	
CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS	9	PROCEDURE DE TRAVAIL	40	
ANTENNE DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS (RECEPTEUR)	9	Inspection préliminaire	40	M
BOITIER DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS	10	Tableau des symptômes	41	
AFFICHAGE	10	DIAGNOSTIC DES DEFAUTS IDENTIFIES PAR L'AUTODIAGNOSTIC	42	
COMMUNICATION CAN	12	Inspection 1 : Antenne de contrôle de pression des pneus	42	
Description du système	12	Inspection 2 : Capteur de pression des pneus	42	
Boîtier de communication CAN pour modèles à moteur à essence	12	Inspection 3 : Boîtier de contrôle de pression des pneus	42	
TYPE 1, TYPE 15	13	Inspection 4 : Ligne de communication CAN	42	
TYPE 3, TYPE 17	16	DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES.	43	
TYPE 5, TYPE 19	18	Inspection 1 : Le témoin d'avertissement ne s'active pas lorsque le contact d'allumage est mis sur ON... ..	43	
TYPE 7, TYPE 21	20	Inspection 2 : Le témoin d'avertissement reste activé lorsque le contact d'allumage est mis sur ON... ..	44	
		Inspection 3 : Les informations de "PRESSION DES		

PNEUS" ne s'affichent pas.	44	VALEURS DE REGLAGE	48
Inspection 4 : L'enregistrement du code d'identification n'a pu être effectué	45	Roue	48
DÉPOSE ET REPOSE	46	Pneu	48
Capteur de pression des pneus	46		
DEPOSE	46		
REPOSE	46		

PRECAUTIONS

PF0:00011

Précautions relatives aux systèmes de retenue supplémentaires (SRS) comprenant les "AIRBAGS" et les "PRETENSIONNEURS DE CEINTURE DE SECURITE"

EES001WV

Utilisés avec une ceinture de sécurité avant, les éléments du système de retenue supplémentaire tels que l'"AIRBAG" et le "PRETENSIONNEUR DE CEINTURE DE SECURITE" aident à réduire les risques ou la gravité des blessures subies par le conducteur et le passager avant lors de certains types de collision. Les informations nécessaires pour effectuer l'entretien sans risque du système sont indiquées dans les sections SRS et SB de ce manuel de réparation.

ATTENTION:

- Pour ne pas affecter le fonctionnement du SRS, ce qui augmenterait les risques de blessures graves ou mortelles en cas de collision entraînant le déploiement de l'airbag, toutes les opérations d'entretien doivent être effectuées par un concessionnaire NISSAN/INFINITI agréé.
- Un entretien incorrect, y compris une dépose et une repose incorrectes du système de retenue supplémentaire (SRS), peut être à l'origine de blessures provoquées par une activation involontaire du système. Pour retirer le câble spirale et le module d'airbag, voir la section SRS.
- Ne pas utiliser d'équipement d'essai électrique sur les circuit en rapport avec le SRS sauf si indiqué dans le manuel de réparation. Les faisceaux de câblage SRS peuvent être identifiés par les faisceaux ou connecteurs de faisceau jaune et/ou orange.

Schémas de câblage et diagnostic de défauts

EES001WV

Pour l'étude des schémas électriques, se reporter aux sections suivantes :

- Se reporter à [GI-15, "Comment lire les schémas de câblage"](#) dans la section GI
- Se reporter à [PG-4, "DISPOSITION DE L'ALIMENTATION ELECTRIQUE"](#) dans la section PG pour en savoir plus sur le circuit d'alimentation électrique.

Pour le diagnostic des défauts, se reporter aux sections suivantes :

- Se reporter à [GI-11, "COMMENT SUIVRE LES GROUPES DE TEST DANS LES DIAGNOSTICS DES DEFAUTS"](#) dans la section GI
- Se reporter à [GI-25, "Comment accomplir un diagnostic efficace en cas d'incident électrique"](#) dans la section GI

DEPISTAGE DES PANNES LIEES AUX BRUITS, VIBRATIONS ET DURETES (NVH)

DEPISTAGE DES PANNES LIEES AUX BRUITS, VIBRATIONS ET DURETES (NVH)

PFP:00003

Tableau de dépistage des bruits, vibrations et duretés (NVH)

EES001WX

Utiliser le tableau ci-dessous pour déterminer la cause du symptôme. Si nécessaire, réparer ou remplacer ces pièces.

Page de référence		Se reporter à WT-5. "ROUE"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Cause possible et PIECES SUSPECTEES		Faux-ronf	Déséquilibre	Pression des pneus incorrecte	Usure inégale des pneus	Déformation ou dommage	Non uniformité	Taille de pneus incorrecte	DIFFERENTIEL	ESSIEU ET SUSPENSION AVANT	ESSIEU ARRIERE ET SUSPENSION ARRIERE	PNEUS	ROUE	ARBRE DE ROUE	FREIN	DIRECTION	
Symptôme	PNEUS	Bruit	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	
		Tremblements	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
		Vibrations			×				×		×	×			×		×
		Flottement des roues	×	×	×	×	×	×	×		×	×		×		×	×
		Trépidations	×	×	×	×	×		×		×	×		×		×	×
		Confort ou tenue de route médiocre	×	×	×	×	×		×		×	×		×			
	ROUE	Bruit	×	×			×			×	×	×	×		×	×	×
		Tremblements	×	×			×				×	×	×		×	×	×
		Shimmy, vibration	×	×			×				×	×	×			×	×
		Confort ou tenue de route médiocre	×	×			×				×	×	×				

× : S'applique

ROUE

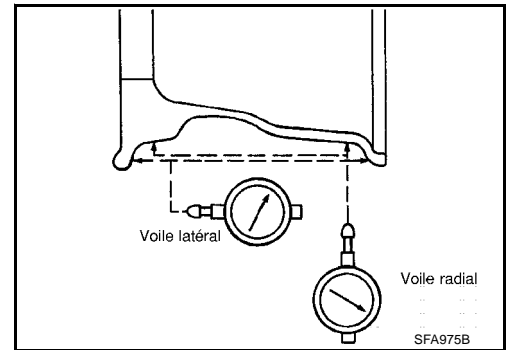
Inspection

ROUE EN ALUMINIUM

1. Vérifier que les pneus ne sont pas usés ou mal gonflés.
2. Vérifier que les roues ne présentent pas de fissures, de déformation et autres dommages. En cas de déformation, déposer le pneu et vérifier le voile de la roue.
- a. Retirer le pneu de la roue en aluminium et monter sur un appareil d'équilibrage des pneus.
- b. Placer le comparateur à cadran comme indiqué sur l'illustration.

Voile de roue (valeur indiquée par le comparateur à cadran) :

Se reporter à [WT-48, "VALEURS DE REGLAGE"](#)



ROUE EN ACIER

1. Vérifier que les pneus ne sont pas usés ou mal gonflés.
2. Vérifier que les roues ne présentent pas de fissures, de déformation et autres dommages. En cas de déformation, déposer le pneu et vérifier le voile de la roue.
- a. Retirer le pneu de la roue en acier et monter la roue sur un appareil d'équilibrage des pneus.
- b. Régler deux comparateurs à cadran comme montré sur l'illustration.
- c. Régler chaque comparateur à cadran sur 0.
- d. Faire tourner la roue et vérifier les comparateurs à cadran en différents points sur la circonférence de la roue.
- e. Mesurer le voile de roue sur chaque point comme indiqué ci-dessous.

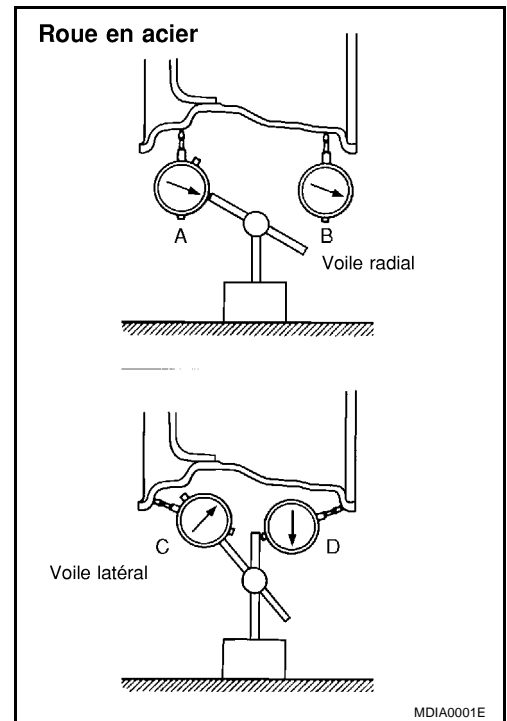
$$\text{Voile radial} = (A+B)/2 \quad : 0,5 \text{ mm}$$

$$\text{Voile latéral} = (C+D)/2 \quad : 0,8 \text{ mm}$$

- f. Sélectionner la valeur de voile positive maximum et la valeur négative maximum. Additionner ces deux valeurs pour déterminer le voile total. Si une valeur positive ou négative fait défaut, utiliser la valeur maximum (négative ou positive) pour déterminer le voile maximum.

Si la valeur totale de voile excède la limite, remplacer la roue en acier.

Voilement de la roue : **Se reporter à [WT-48, "VALEURS DE REGLAGE"](#)**



ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU

Equilibrage des roues (type de poids d'adhésif) DEPOSE

1. Retirer les poids d'équilibrage intérieur et extérieur de la roue.

PRECAUTION:

Veiller à ne pas rayer la roue lors de la procédure de dépose.

2. A l'aide d'un agent de décollement, retirer la bande adhésive à double face de la roue.

PRECAUTION:

Veiller à ne pas rayer la roue lors de la dépose.

- Une fois la bande adhésive double face déposée, essuyer toute trace de solvant sur la roue.

EQUILIBRAGE DES ROUES

- Si l'appareil d'équilibrage des pneus est pourvu de réglages de mode de contrepoids d'adhésion des roues et d'un réglage de mode de masse d'équilibrage à insérer, sélectionner et régler un mode de masse d'équilibrage à insérer adapté aux roues.

1. Fixer les roues sur l'équilibreuse de roue en prenant l'orifice central comme guide. Démarrer l'appareil d'équilibrage des pneus.
2. Lorsque l'indicateur du stabilisateur de roues indique des valeurs de balourd interne et externe, multiplier le balourd externe par 5/3 pour déterminer la masse d'équilibrage à utiliser. Choisir la masse d'équilibrage externe ayant la valeur la plus proche de la valeur calculée ci-dessus et la poser au point externe désigné de la roue de véhicule ou dans l'angle désigné par rapport à la roue de véhicule.

PRECAUTION:

- **Ne pas poser la masse d'équilibrage interne avant d'avoir posé la masse d'équilibrage externe.**
- **Avant de poser la masse d'équilibrage, bien nettoyer la surface de contact sur la roue.**

Valeur de déséquilibre indiqué $\times 5/3 =$ masse d'équilibrage à poser

Exemple de calcul :

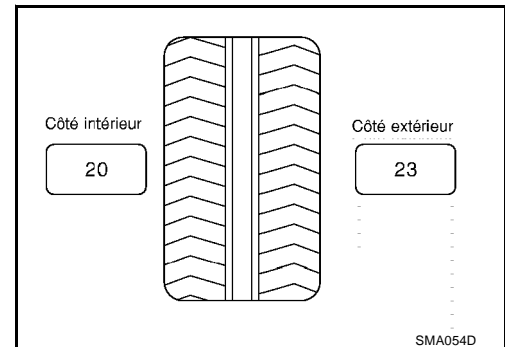
$23 \text{ g} \times 5/3 = 38,33 \text{ g} =$ masse d'équilibrage de 40 g (la plus proche de la valeur de masse d'équilibrage calculée)

Noter que la valeur de masse d'équilibrage doit être plus proche de la valeur calculée de masse d'équilibrage.

Exemple :

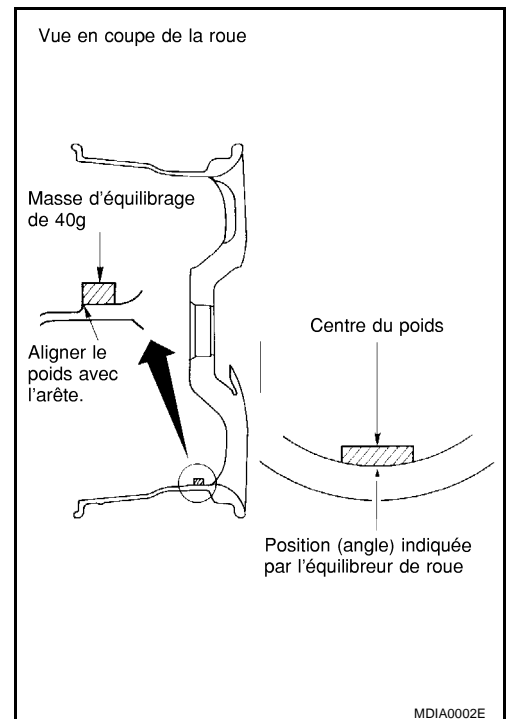
$37,4 = 35 \text{ g}$

$37,5 = 40 \text{ g}$



ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU

- Fixer le poids comme indiqué sur l'illustration.
- En posant le poids sur la roue, l'aligner sur la marche sur la surface arrière de la roue, comme indiqué sur l'illustration. Fixer de manière à ce que le centre du poids et la position (angle) de l'afficheur de l'appareil d'équilibrage des roues soient alignés.
- Ne pas poser plus de 2 poids adhésifs.

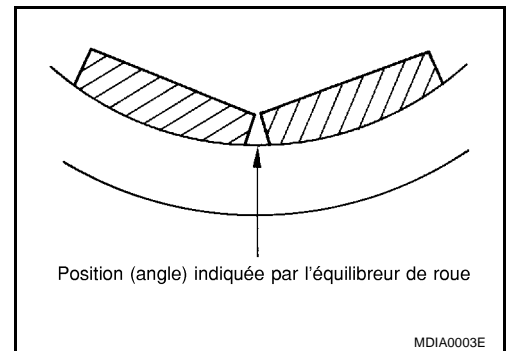


- Si la valeur calculée est supérieure à 50 g, monter deux poids côte à côte, comme indiqué sur l'illustration.

PRECAUTION:

En montant deux poids, ne pas les poser l'un au-dessus de l'autre.

3. Redémarrer l'équilibreuse de roue.
 4. Comme ci-dessus, fixer la masse d'équilibrage à insérer du côté intérieur de la roue en respectant le poids et la position (angle) de déséquilibre indiqué par l'appareil d'équilibrage des roues.
 5. Redémarrer l'équilibreuse de roue. Vérifier que le taux de déséquilibre résiduel n'est pas supérieur à 10 g du côté intérieur et extérieur.
- Si le taux de déséquilibre résiduel est supérieur à 10 g, recommencer la procédure depuis le début.



Valeur acceptable de déséquilibre résiduel

Dynamique (à la ferrure d'attache) : 10 g ou moins (un côté)

Statique (à la ferrure d'attache) : 20 g ou moins

Correction maximale de masse d'équilibrage : 100 g

Equilibrage des roues (type de masse d'équilibrage à insérer) **EQUILIBRAGE DES ROUES**

EES001X0

1. Déposer la roue du véhicule.
2. Fixer la roue sur l'équilibreuse de roue et démarrer l'appareil.
 - Régler le dessus/dessous à l'inverse de la position de montage sur le véhicule. Après avoir installé la roue sur l'appareil d'équilibrage des roues, appliquer une marque sur la surface supérieure de la roue.
 - Régler l'équilibre de la roue à l'aide d'un appareil d'équilibrage des roues avec attache de cône droit. Veiller à ce que le cône fasse contact avec le côté opposé de la roue.
 - S'il est nécessaire d'utiliser un cône universel pour régler l'équilibre de roue, placer le cône contre la face opposée de la roue et la supporter.
 - Utiliser un marteau à tête plastique pour insérer les masses d'équilibrage.

ENSEMBLE DE ROUE ET DE PNEU

PRECAUTION:

Ne pas réutiliser les masses d'équilibrage après leur dépose. S'assurer d'utiliser des masses Nissan neuves sur des roues en acier.

Valeur acceptable de déséquilibre résiduel

Dynamique (à la ferrure d'attache) : 10 g ou moins (un côté)

Statique (à la ferrure d'attache) : 20 g ou moins

Correction maximale de masse d'équilibrage : 60 g

- Retirer la roue de l'appareil d'équilibrage de roues.
- Poser la roue sur le véhicule, la marque sur le côté inférieur.
- Minimiser le déséquilibre en conservant les mêmes positions relatives entre les points de contact du moyeu de roue lors de la repose sur le véhicule, comme lors du réglage de l'équilibre de roue.

PRECAUTION:

Afin de ne pas déformer la roue, effectuer la repose en serrant à angles opposés en 2 - 3 étapes.

Couple de serrage de l'écrou de roue : 98 - 118 N-m (10 - 12 kg-m)

Permutation

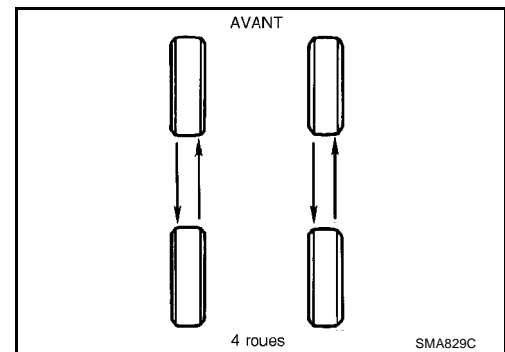
- Après permutation des pneus, régler la pression des pneus.
- Après permutation des pneus, initialiser les codes d'identification des capteurs du système de contrôle de pression des pneus (modèles avec système de contrôle de pression des pneus).
- Resserrer les écrous de roue lorsque le véhicule a parcouru 1 000 km (également dans le cas d'un pneu crevé, etc.).
- Ne pas inclure la roue de secours à usage temporaire lors de la permutation des pneus.

PRECAUTION:

Lors de la repose des roues, les serrer en diagonale en segmentant le travail deux à trois fois pour que les roues ne présentent pas de distorsion.

Couple de serrage de l'écrou de roue : 98 - 118 N-m (10 - 12 kg-m)

EES001X1



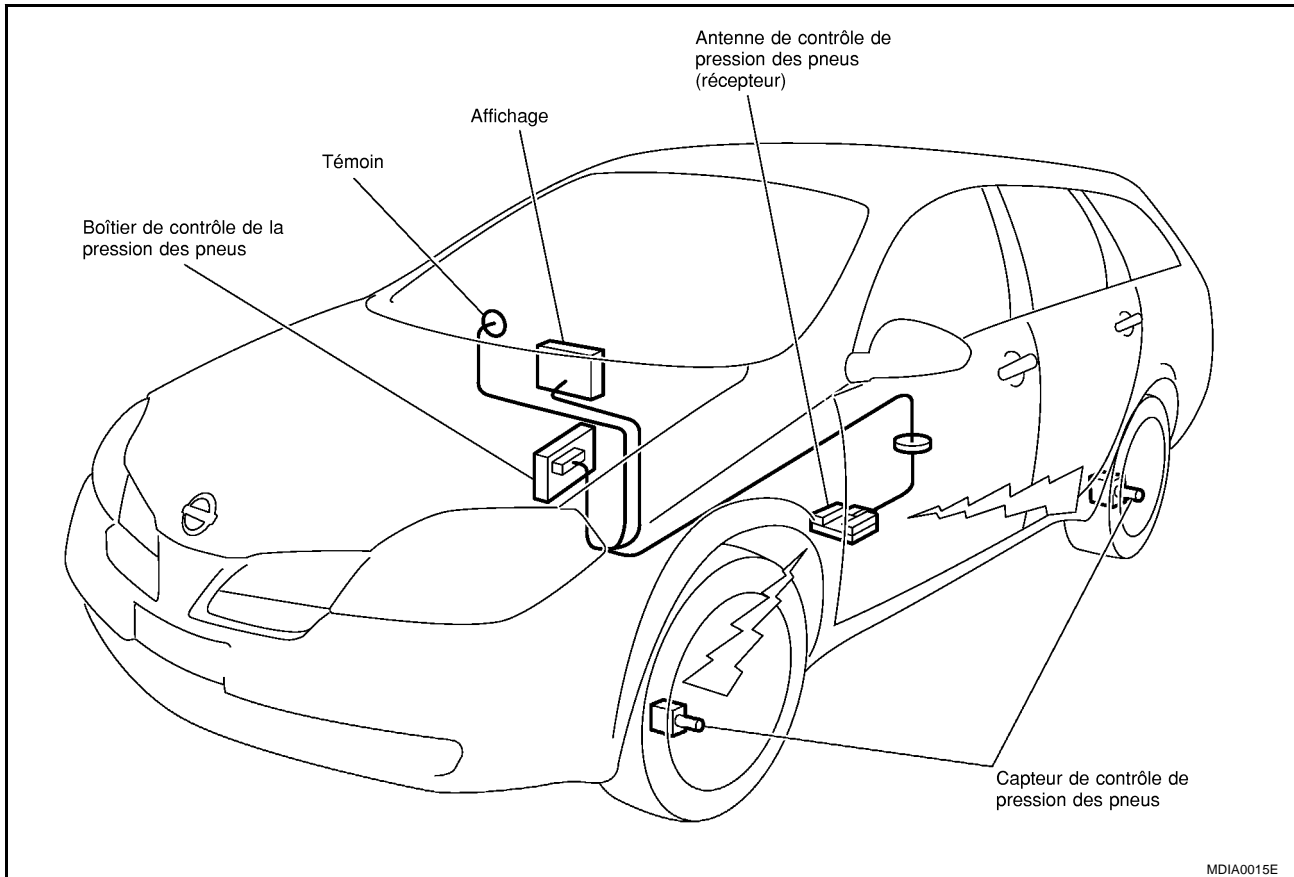
SYSTEME DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS

SYSTEME DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS

PFPP:40720

Composants du système

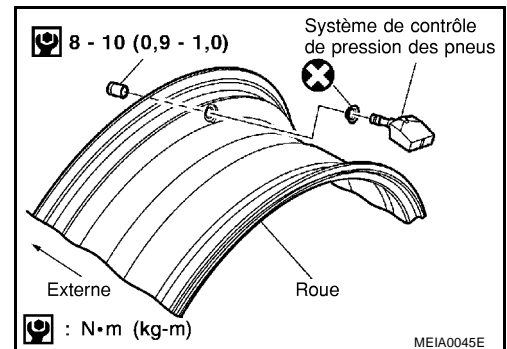
EES001X2



Description du système CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS

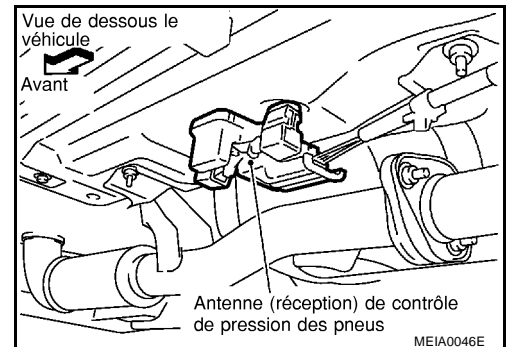
EES001X3

Un capteur de pression des pneus intégré avec une valve est situé sur la roue et transmet un signal de pression d'air détecté sous la forme d'une onde radio.



ANTENNE DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS (RECEPTEUR)

Reçoit le signal d'onde radio transmis par le capteur de pression des pneus.



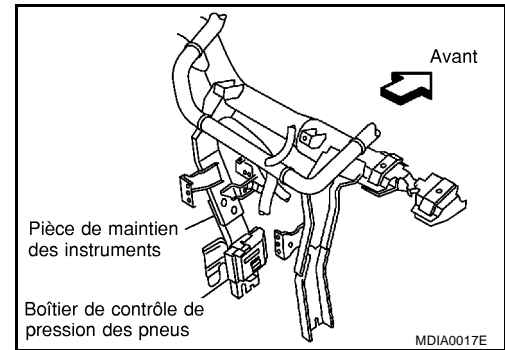
A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

SYSTEME DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS

BOITIER DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS

Ce boîtier lit le signal d'onde radio reçu par l'antenne (récepteur) de contrôle de pression des pneus et commande le fonctionnement du témoin lumineux d'avertissement comme indiqué ci-dessous. Il possède également une fonction d'évaluation afin de pouvoir détecter un défaut de fonctionnement du système.

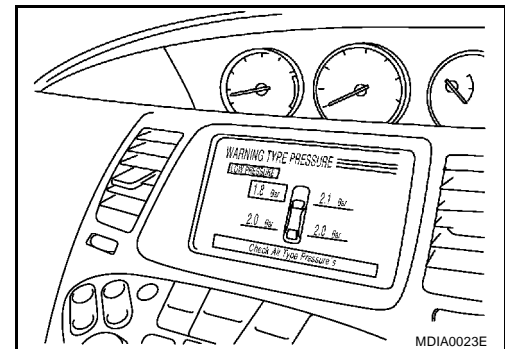
L'illustration indiquée concerne la conduite à droite. La description relative à la conduite à gauche est symétriquement opposée.



AFFICHAGE

Affiche la pression d'air de chaque pneu.

- Après mise sur ON du contact d'allumage, le boîtier d'affichage met environ 6 secondes pour s'initialiser. Appuyer sur le bouton "INFO" de la commande à fonctions multiples jusqu'à ce que "INF. SUR LA PRESSION DES PNEUS" apparaisse à l'écran.



Fonctionnement	Témoin d'avertissement (Instruments combinés)	Affichage
Défaut de fonctionnement du système : antenne (récepteur) de contrôle de pression des pneus manquante	ON	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "Informations détaillées"
Défaut de fonctionnement du système : signal du capteur de pression des pneus manquant	ON	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "Informations détaillées"
Légère perte de pression	CLIGNOTEMENT	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "PRESSION BASSE" "Vérifier la pression de tous les pneus."
Surgonflage	CLIGNOTEMENT	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "PRESSION ELEVEE" "Vérifier la pression de tous les pneus."
Pneu excessivement dégonflé	CLIGNOTEMENT	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "PRESSION BASSE" "Vérifier la pression de tous les pneus."
Pneu crevé	CLIGNOTEMENT	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "CREVAISON" "Vérifier la pression de tous les pneus."
Seule une roue est dégonflée	ON	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "PRESSION BASSE" "Vérifier la pression de tous les pneus."
Les quatre roues sont dégonflées	NOTE: Reste activé lors de parcours à une vitesse inférieure à 20 km/h ; Reste activé une minute si la vitesse dépasse 20 km/h.	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "PRESSION BASSE" "Vérifier la pression de tous les pneus."

SYSTEME DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS

Fonctionnement	Témoin d'avertissement (Instruments combinés)	Affichage	
Seule une roue est surgonflée	ON	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "PRESSION ELEVEE" "Vérifier la pression de tous les pneus."	A
Les quatre roues sont surgonflées	NOTE: Reste activé lors de parcours à une vitesse inférieure à 20 km/h ; Reste activé une minute si la vitesse dépasse 20 km/h.		B
Déséquilibre	ON	"DESEQUILIBRE DE LA PRESSION DES PNEUS" AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "Vérifier la pression de tous les pneus."	C
	NOTE: Reste activé lors de parcours à une vitesse inférieure à 20 km/h ; Reste activé une minute si la vitesse dépasse 20 km/h.		D
Vitesse du véhicule excessive pour la pression réelle des pneus	CLIGNOTEMENT	AVERTISSEMENT PRESSION DES PNEUS "TROP RAPIDE PR PRESSION PNEUS" "Ralentir ou régler la pression des pneus."	WT
	NOTE: Reste allumé si la vitesse du véhicule est supérieure à 160 km/h pendant plus de 3 minutes avec des pneus légèrement dégonflés.		F
Fonctionnement normal	ARRET	INF. SUR LA PRESSION DES PNEUS	G

A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

COMMUNICATION CAN

PFP:23710

Description du système

EES001X4

Le système CAN (Controller Area Network - Réseau local du contrôleur) est une ligne de communication série pour applications temps réel. Il s'agit d'une ligne de communication multiplex intégrée au véhicule permettant la transmission de données à haute vitesse et offrant une excellente capacité de détection d'erreurs. Un véhicule est équipé de nombreuses unités de commande et chaque unité de contrôle partage des informations et est reliée aux autres unités pendant le fonctionnement (pas indépendantes). Avec la ligne de communication CAN, les boîtiers de commande sont reliés à 2 lignes de communication (ligne H CAN, ligne L CAN) permettant une vitesse élevée de transmission des informations avec un minimum de câbles. Chaque boîtier de commande transmet/reçoit des données mais lit de manière sélective les données requises uniquement.

Boîtier de communication CAN pour modèles à moteur à essence

EES001XQ

Aller à système CAN et choisir le modèle dans le tableau ci-dessous.

Type de carrosserie	Berline/Break/Hatchback							
Essieu	4x2							
Moteur	QR20DE		QG18DE		QR20/ QG18DE	QR20/ QG18/ QG16DE		
Transmission	CVT		T/A		6T/M/5T/ M	6T/M/5T/ M		
Commande du frein	ESP		ABS	ESP	ABS	ESP	ABS	
Système ICC	×							
Système de contrôle de la pression des pneus	×	×	×	×	×	×	×	
Boîtier de communication CAN								
ECM	×	×	×	×	×	×	×	
TCM (boîtier de commande de transmission)	×	×	×	×	×			
Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	×	×		×		×		
Actionneur et dispositif électrique ABS (Boîtier de commande)			×		×		×	
Prise diagnostic	×	×	×	×	×	×	×	
Capteur d'angle de braquage	×	×		×		×		
Boîtier de commande d'accès intelligent	×	×	×	×	×	×	×	
Boîtier de contrôle de pression des pneus	×	×	×	×	×	×	×	
Boîtier ICC	×							
Capteur ICC	×							
Instruments combinés	×	×	×	×	×	×	×	
Type de communication CAN	WT-13	WT-16	WT-18	WT-20	WT-22	WT-24	WT-26	
Type de système CAN	conduite à gauche	Type 1	Type 3	Type 5	Type 7	Type 9	Type 11	Type 13
	conduite à droite	Type 15	Type 17	Type  19᜙ 7;	Type 21	Type 23	Type 25	Type 27

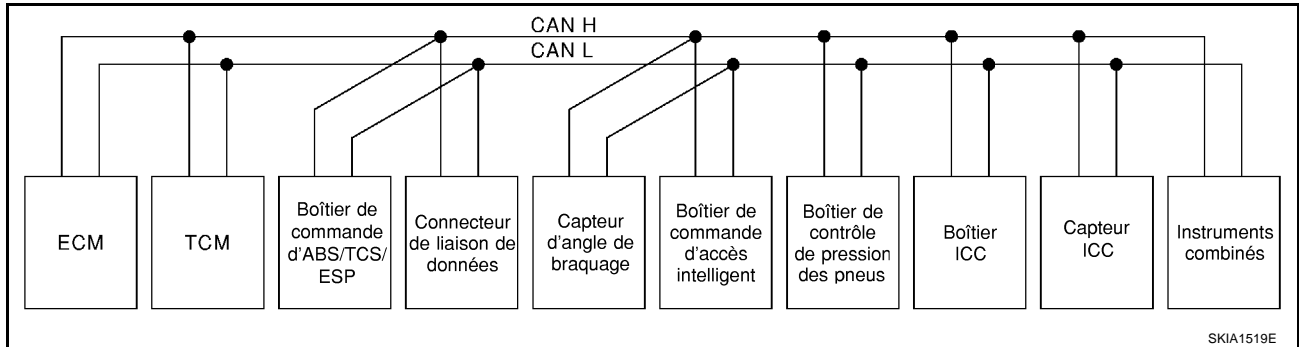
× : S'applique

COMMUNICATION CAN

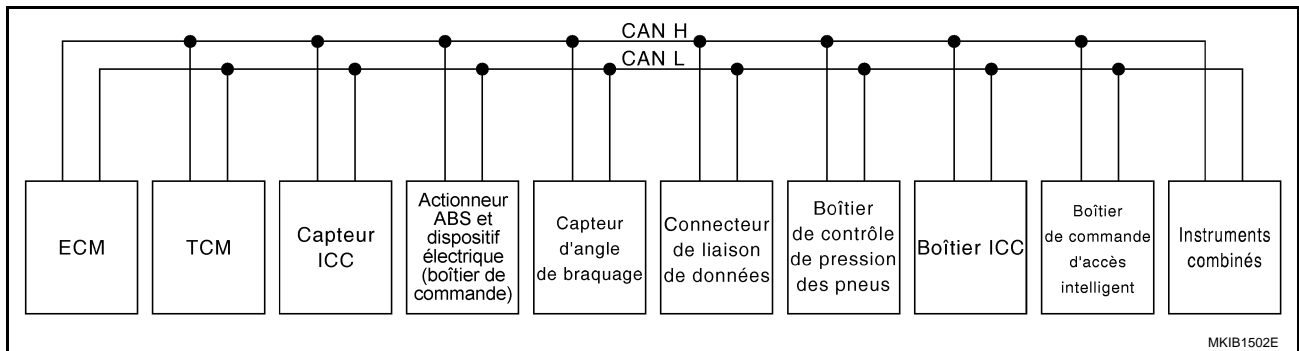
TYPE 1, TYPE 15

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 1)



- Conduite à droite (type 15)



A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	TCM (boîtier de com- mande de trans- mission)	Boîtier de com- mande ESP/ TCS/ ABS	Cap- teur d'angle de bra- quage	Boîtier de com- mande d'accès intelli- gent	Boîtier de con- trôle de pres- sion des pneus	Boîtier ICC	Cap- teur ICC	Instru- ments combi- nés
Signal du régime moteur	T	R	R				R		R
Signal de position de pédale d'accélérateur	T	R	R				R		
Signal de position de papillon fermé	T						R		
Signal de direction ICC	T						R		
Signal de séquence du passage de vitesse		T					R		
Signal de contact de frein de stationnement			T				R		
Signal d'affichage de système ICC							T		R
Signal de capteur ICC							R	T	
Signal de fonctionnement du système ESP	R		T				R		
Signal de fonctionnement du TCS	R		T				R		
Signal de fonctionnement d'ABS	R	R	T				R		
Signal du contact de feux de stop		R	T						
Signal du capteur d'angle de braquage			R	T					
Signal du capteur de vitesse du volant			T				R		
Signal de désembuage de lunette arrière	R				T				
Signal du contact de ventilateur du chauffage	R								T
Signal de commande de climatisation	R								T
Signal de rotation de poulie primaire	R	T					R		
Signal de régime de la poulie d'entraînement secondaire	R	T					R		
Signal de fonctionnement ICC	R						T		
Signal de contact de frein	R						T		
Signal de défaut MI	T								R
Signal de rapport enclenché		T							R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T						R		R
Signal de consommation de carburant	T								R
Signal de vitesse du véhicule			T						R
	R								T
Signal de rappel de ceinture de sécurité					R				T
Signal de position de commande d'éclairage					T				R
Signal de témoin de clignotants					T				R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T				R				

COMMUNICATION CAN

Signaux	ECM	TCM (boîtier de com- mande de trans- mis- sion)	Boîtier de com- mande ESP/ TCS/ ABS	Cap- teur d'angle de bra- quage	Boîtier de com- mande d'accès intelli- gent	Boîtier de con- trôle de pres- sion des pneus	Boîtier ICC	Cap- teur ICC	Instru- ments combi- nés
Signal de sécurité enfants					T				R
Signal d'état de contact de porte					T				R
Signal de compresseur de climatisation	T				R				
Signal de pression des pneus						T			R

A

B

C

D

WT

F

G

H

I

J

K

L

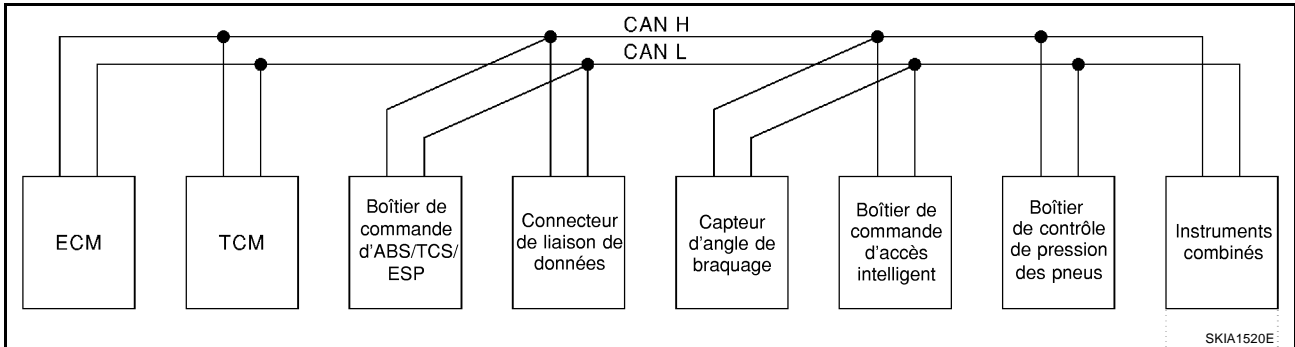
M

COMMUNICATION CAN

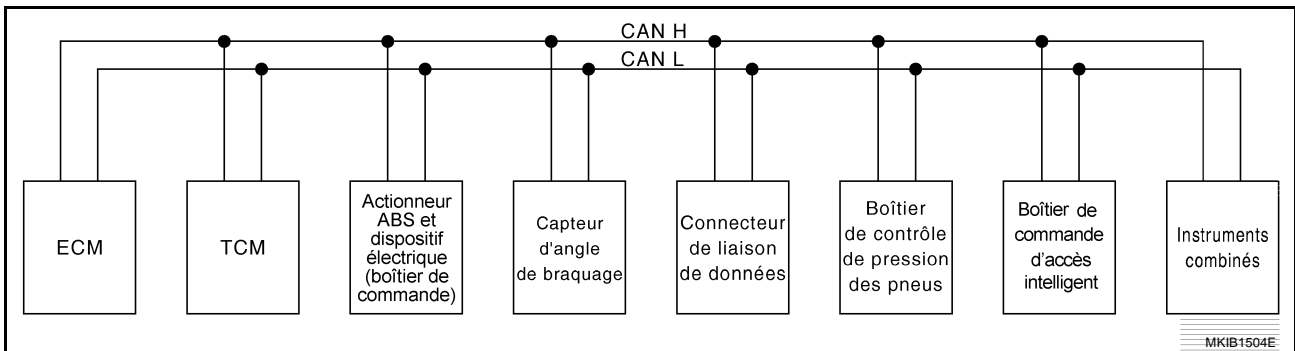
TYPE 3, TYPE 17

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 3)



- Conduite à droite (type 17)



COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	TCM (boîtier de commande de transmission)	Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	Capteur d'angle de braquage	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T	R	R				R
Signal de position de pédale d'accélérateur	T	R	R				
Signal de fonctionnement du système ESP	R		T				
Signal de fonctionnement du TCS	R		T				
Signal de fonctionnement d'ABS	R	R	T				
Signal du contact de feux de stop		R	T				
Signal de capteur d'angle de braquage			R	T			
Signal de désembuage de lunette arrière	R				T		
Signal du contact de ventilateur du chauffage	R						T
Signal de commande de climatisation	R						T
Signal de rotation de poulie primaire	R	T					
Signal de régime de la poulie d'entraînement secondaire	R	T					
Signal de défaut MI	T						R
Signal de rapport enclenché		T					R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T						R
Signal de consommation de carburant	T						R
Signal de vitesse du véhicule			T				R
	R						T
Signal de rappel de ceinture de sécurité					R		T
Signal de position de commande d'éclairage					T		R
Signal de témoin de clignotants					T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T				R		
Signal de sécurité enfants					T		R
Signal d'état de contact de porte					T		R
Signal de compresseur de climatisation	T				R		
Signal de pression des pneus						T	R

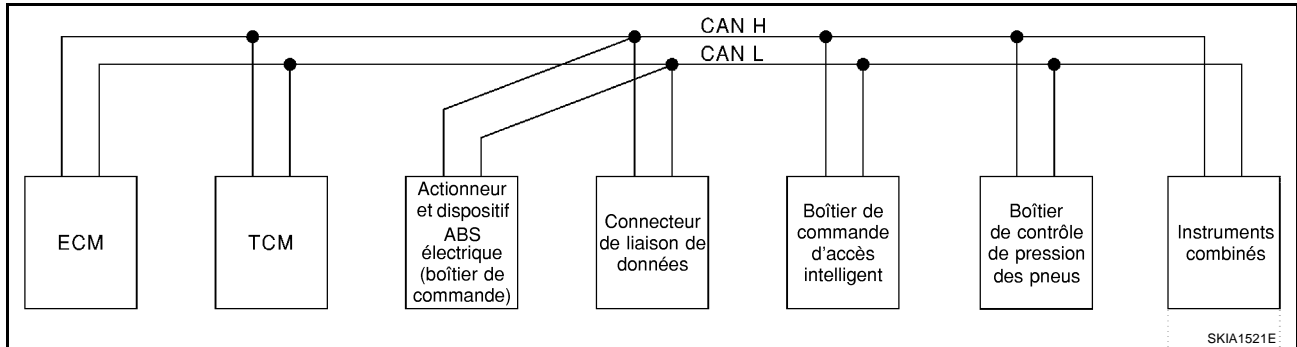
A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

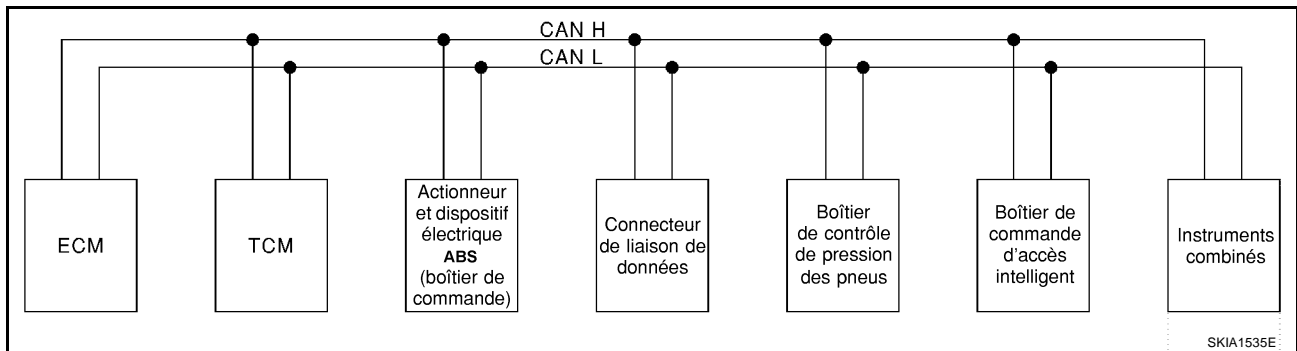
TYPE 5, TYPE 19

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 5)



- Conduite à droite (type 19)



COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	TCM (boîtier de commande de transmission)	Actionneur et dispositif électrique ABS (Boîtier de commande)	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T	R				R
Signal du contact de feux de stop		R	T			
Signal de désembuage de lunette arrière	R			T		
Signal du contact de ventilateur du chauffage	R					T
Signal de commande de climatisation	R					T
Signal de rotation de poulie primaire	R	T				
Signal de régime de la poulie d'entraînement secondaire	R	T				
Signal de défaut MI	T					R
Signal de rapport enclenché		T				R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T					R
Signal de consommation de carburant	T					R
Signal de vitesse du véhicule			T			R
	R					T
Signal de rappel de ceinture de sécurité				R		T
Signal de position de commande d'éclairage				T		R
Signal de témoin de clignotants				T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T			R		
Signal de sécurité enfants				T		R
Signal d'état de contact de porte				T		R
Signal de compresseur de climatisation	T			R		
Signal de pression des pneus					T	R

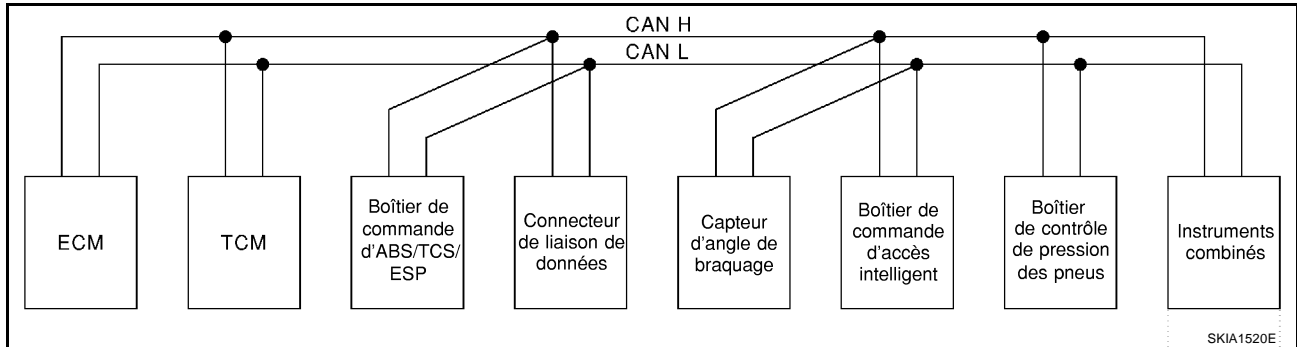
A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

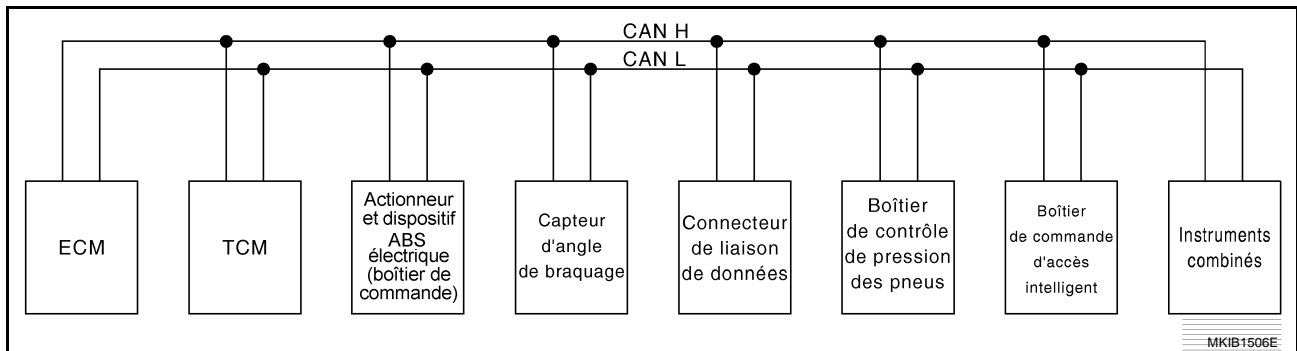
TYPE 7, TYPE 21

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 7)



- Conduite à droite (type 21)



COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	TCM (boîtier de commande de transmission)	Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	Capteur d'angle de braquage	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T		R				R
Signal de position de pédale d'accélérateur	T	R	R				
Signal de fonctionnement du système ESP	R		T				
Signal de fonctionnement du TCS	R		T				
Signal de fonctionnement d'ABS	R	R	T				
Signal du contact de feux de stop		R	T				
Signal du capteur d'angle de braquage			R	T			
Signal de désembuage de lunette arrière	R				T		
Signal du contact de ventilateur du chauffage	R						T
Signal de commande de climatisation	R						T
Signal de défaut MI	T						R
Signal de rapport enclenché		T					R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T						R
Signal de consommation de carburant	T						R
Signal de vitesse du véhicule			T				R
	R						T
Signal de rappel de ceinture de sécurité					R		T
Signal de position de commande d'éclairage					T		R
Signal de témoin de clignotants					T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T				R		
Signal de sécurité enfants					T		R
Signal d'état de contact de porte					T		R
Signal de compresseur de climatisation	T				R		
Signal de commande principale d'ASCD	T						R
Signal de vitesse de croisière de commande automatique de vitesse	T						R
Signal de régime de l'arbre de sortie	R	T					
Signal de pression des pneus						T	R

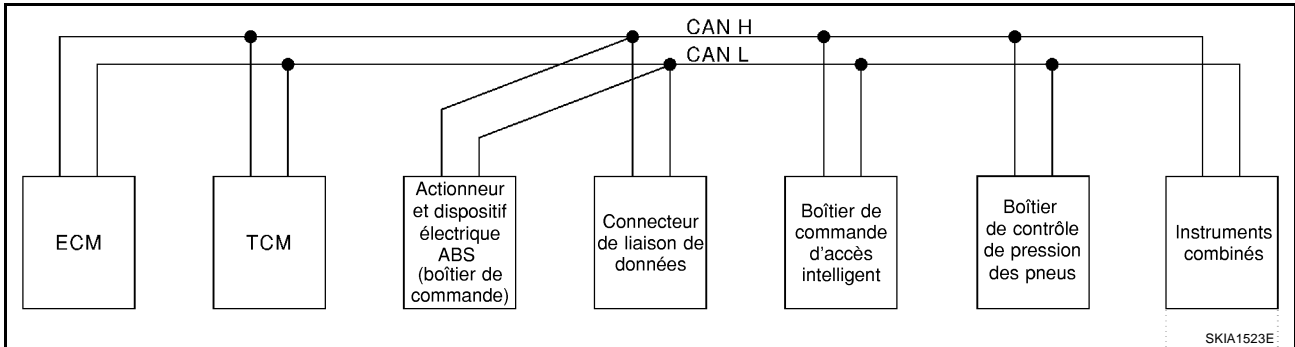
A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

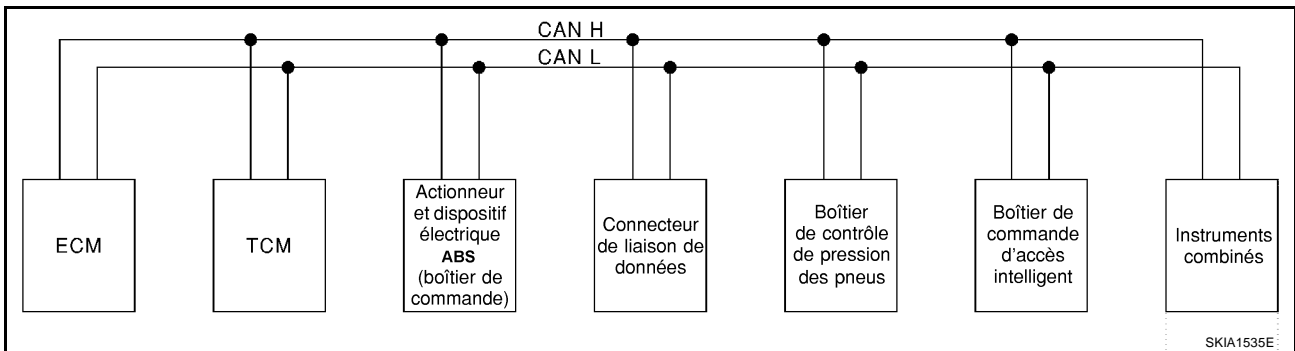
TYPE 9, TYPE 23

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 9)



- Conduite à droite (type 23)



COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	TCM (boîtier de commande de transmission)	Actionneur et dispositif électrique ABS (Boîtier de commande)	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T	R				R
Signal du contact de feux de stop		R	T			
Signal de désembuage de lunette arrière	R			T		
Signal du contact de ventilateur du chauffage	R					T
Signal de commande de climatisation	R					T
Signal de défaut MI	T					R
Signal de rapport enclenché		T				R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T					R
Signal de consommation de carburant	T					R
Signal de vitesse du véhicule			T			R
	R					T
Signal de rappel de ceinture de sécurité				R		T
Signal de position de commande d'éclairage				T		R
Signal de témoin de clignotants				T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T			R		
Signal de sécurité enfants				T		R
Signal d'état de contact de porte				T		R
Signal de compresseur de climatisation	T			R		
Signal de pression des pneus					T	R

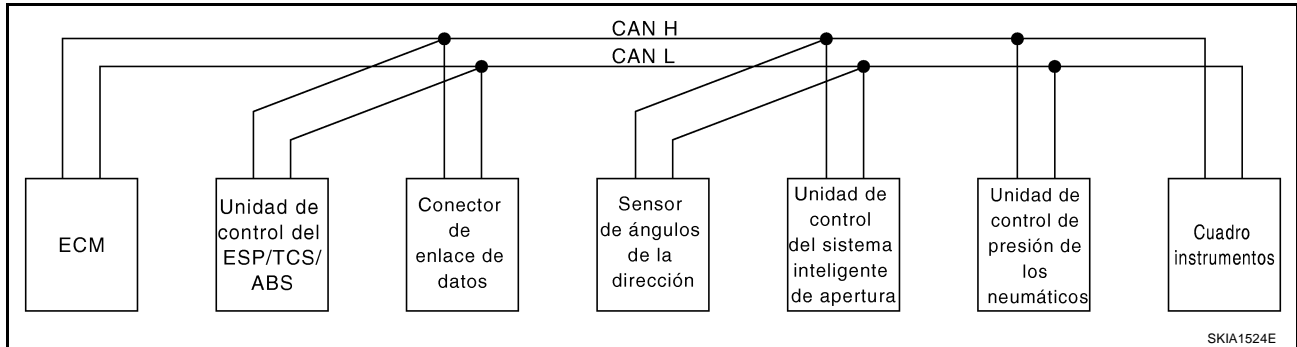
A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

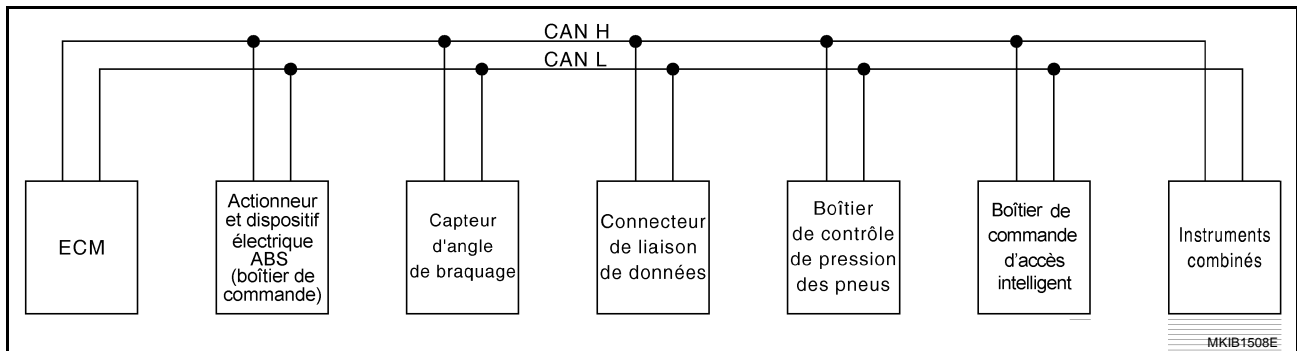
TYPE 11, TYPE 25

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 11)



- Conduite à droite (type 25)



COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	Capteur d'angle de braquage	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T	R				R
Signal de position de pédale d'accélérateur	T	R				
Signal de fonctionnement du système ESP	R	T				
Signal de fonctionnement du TCS	R	T				
Signal de fonctionnement d'ABS	R	T				
Signal du capteur d'angle de braquage		R	T			
Signal de désembuage de lunette arrière	R			T		
Signal du contact de ventilateur du chauffage	R					T
Signal de commande de climatisation	R					T
Signal de défaut MI	T					R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T					R
Signal de consommation de carburant	T					R
Signal de vitesse du véhicule		T				R
	R					T
Signal de rappel de ceinture de sécurité				R		T
Signal de position de commande d'éclairage				T		R
Signal de témoin de clignotants				T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T			R		
Signal de sécurité enfants				T		R
Signal d'état de contact de porte				T		R
Signal de compresseur de climatisation	T			R		
Signal de pression des pneus					T	R

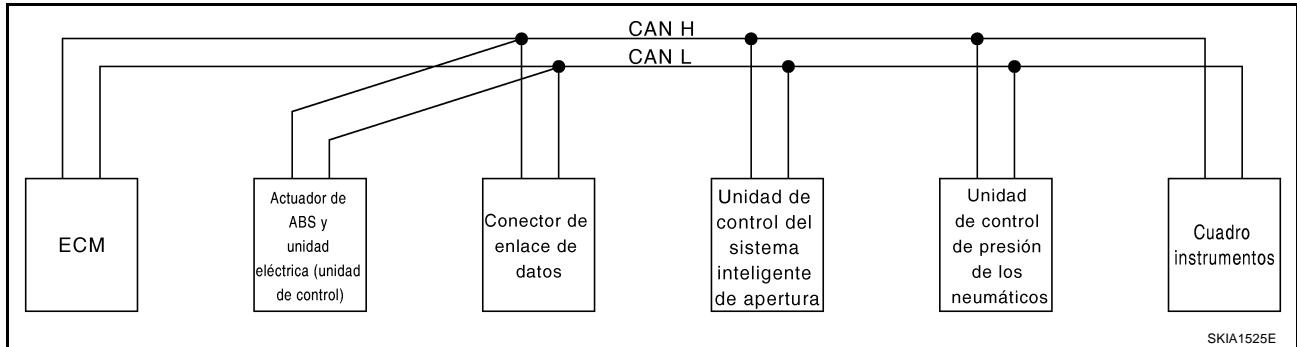
A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

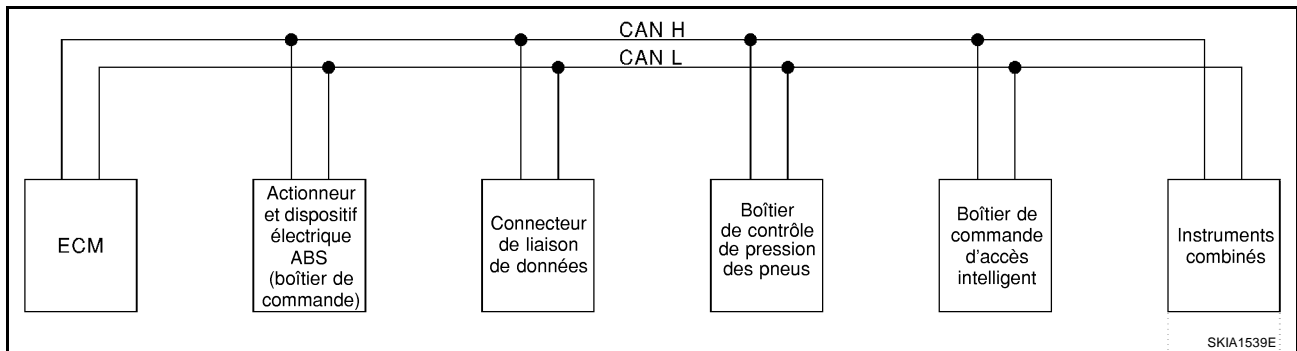
TYPE 13, TYPE 27

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 13)



- Conduite à droite (type 27)



COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	Actionneur et dispositif électrique ABS (Boîtier de commande)	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T				R
Signal de désembuage de lunette arrière	R		T		
Signal du contact de ventilateur du chauffage	R				T
Signal de commande de climatisation	R				T
Signal de défaut MI	T				R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T				R
Signal de consommation de carburant	T				R
Signal de vitesse du véhicule		T			R
	R				T
Signal de rappel de ceinture de sécurité			R		T
Signal de position de commande d'éclairage			T		R
Signal de témoin de clignotants			T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T		R		
Signal de sécurité enfants			T		R
Signal d'état de contact de porte			T		R
Signal de compresseur de climatisation	T		R		
Signal de pression des pneus				T	R

A

B

C

D

WT

F

G

H

I

J

K

L

M

COMMUNICATION CAN

Boîtier de communication CAN pour modèles avec moteur diesel

EES001XR

Aller à système CAN et choisir le modèle dans le tableau ci-dessous.

Type de carrosserie	Berline/Break/Hatchback				
Essieu	4x2				
Moteur	YD	F9Q			
Transmission	T/M 6				
Commande du frein	ESP	ABS	ESP	ABS	
Système de contrôle de la pression des pneus	×	×	×	×	
Boîtier de communication CAN					
ECM	×	×	×	×	
Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	×		×		
Actionneur et dispositif électrique ABS (Boîtier de commande)		×		×	
Prise diagnostic	×	×	×	×	
Capteur d'angle de braquage	×		×		
Boîtier de commande d'accès intelligent	×	×	×	×	
Boîtier de contrôle de pression des pneus	×	×	×	×	
Instruments combinés	×	×	×	×	
Type de communication CAN	WT-29	WT-31	WT-33	WT-34	
Type de système CAN	conduite à gauche	Type 29	Type 31	Type 33	Type 35
	conduite à droite	Type 37	Type 39	–	–

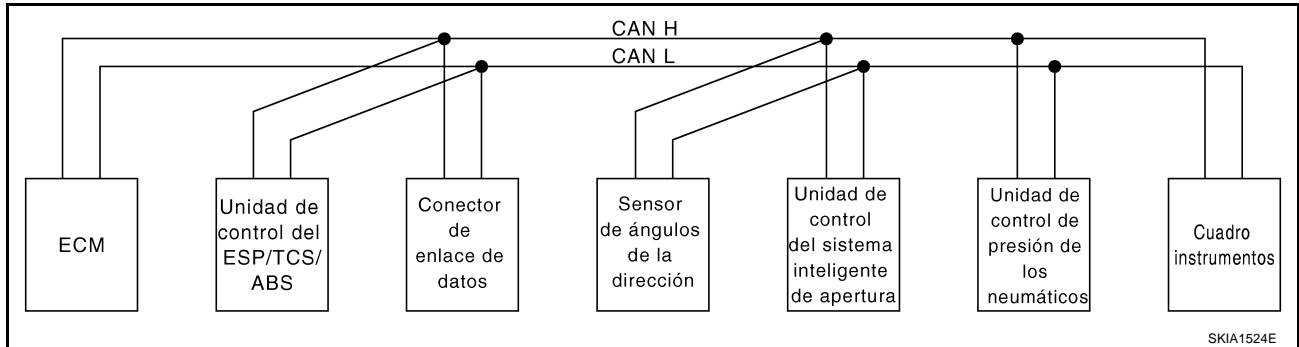
× : S'applique

COMMUNICATION CAN

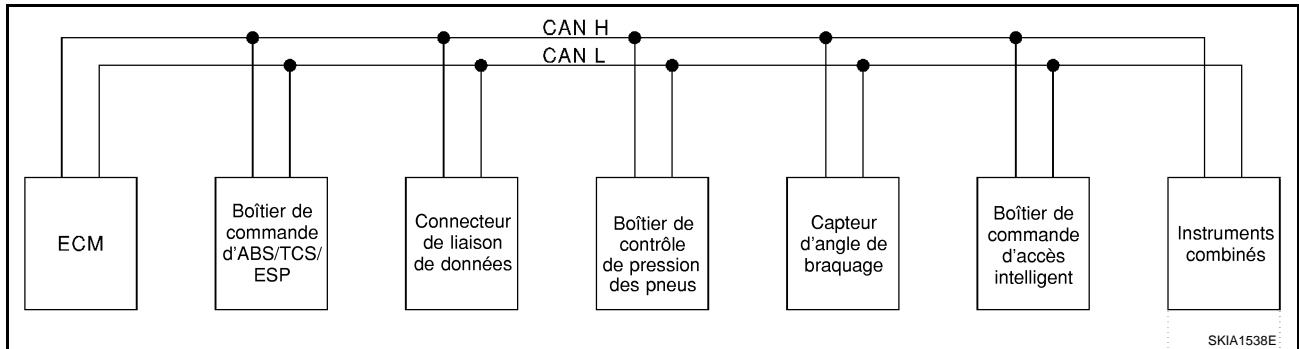
TYPE 29, TYPE 37

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 29)



- Conduite à droite (type 37)



A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

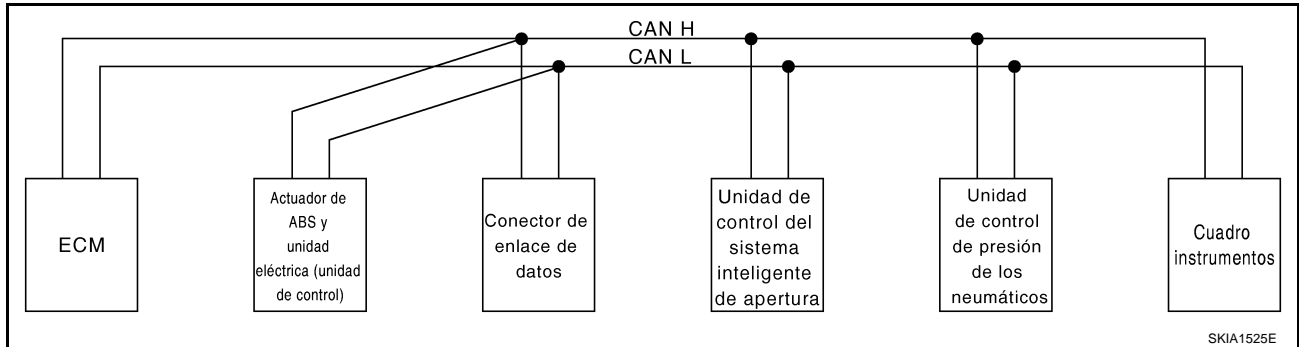
Signaux	ECM	Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	Capteur d'angle de braquage	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T	R				R
Signal de position de pédale d'accélérateur	T	R				
Signal de capteur d'angle de braquage		R	T			
Signal de commande de climatisation	R					T
Signal de défaut MI	T					R
Signal de témoin de préchauffage	T					R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T					R
Signal de consommation de carburant	T					R
Signal de vitesse du véhicule		T				R
	R				R	T
Signal de rappel de ceinture de sécurité				R		T
Signal de position de commande d'éclairage				T		R
Signal de témoin de clignotants				T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T			R		
Signal de sécurité enfants				T		R
Signal d'état de contact de porte				T		R
Signal de compresseur de climatisation	T			R		
Signal de pression des pneus					T	R
Témoin d'engagement de commande automatique de vitesse ASCD (SET)	T					R
Signal de témoin ASCD CRUISE	T					R

COMMUNICATION CAN

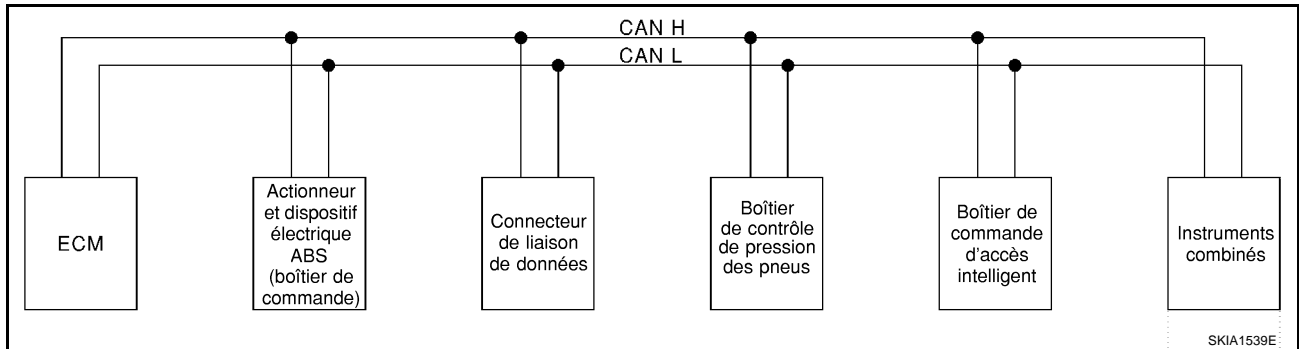
TYPE 31, TYPE 39

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 31)



- Conduite à droite (type 39)



A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M

COMMUNICATION CAN

Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	Actionneur et dispositif électrique ABS (Boîtier de commande)	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T				R
Signal de commande de climatisation	R				T
Signal de défaut MI	T				R
Signal de témoin de préchauffage	T				R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T				R
Signal de consommation de carburant	T				R
Signal de vitesse du véhicule		T			R
	R			R	T
Signal de rappel de ceinture de sécurité			R		T
Signal de position de commande d'éclairage			T		R
Signal de témoin de clignotants			T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T		R		
Signal de sécurité enfants			T		R
Signal d'état de contact de porte			T		R
Signal de compresseur de climatisation	T		R		
Signal de pression des pneus				T	R
Témoin d'engagement de commande automatique de vitesse ASCD (SET)	T				R
Signal de témoin ASCD CRUISE	T				R

COMMUNICATION CAN

TYPE 33

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 33)

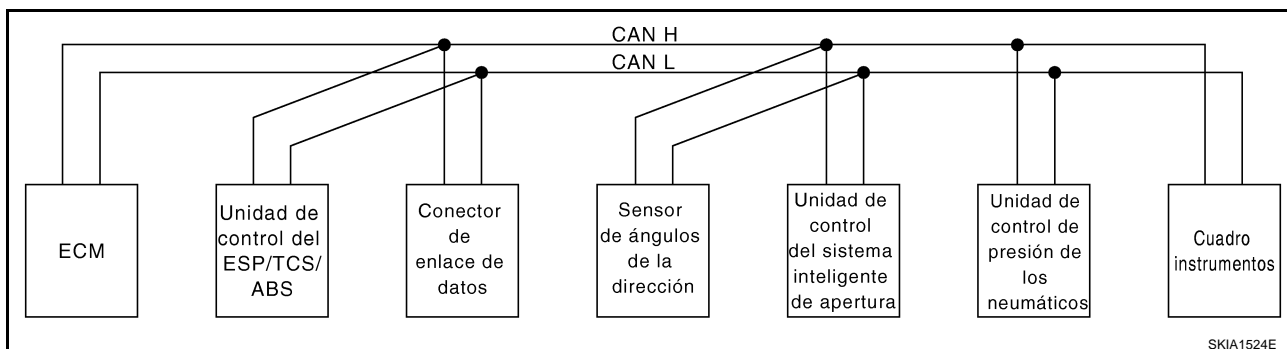


Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	Capteur d'angle de braquage	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T	R				R
Signal de position de pédale d'accélérateur	T	R				
Signal de fonctionnement du système ESP	R	T				
Signal de fonctionnement du TCS	R	T				
Signal de fonctionnement d'ABS	R	T				
Signal de capteur d'angle de braquage		R	T			
Signal de défaut MI	T					R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T					R
Signal de consommation de carburant	T					R
Signal de vitesse du véhicule	R	T				R
					R	T
Signal de rappel de ceinture de sécurité				R		T
Signal de position de commande d'éclairage				T		R
Signal de témoin de clignotants				T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T			R		
Signal de sécurité enfants				T		R
Signal d'état de contact de porte				T		R
Signal de compresseur de climatisation	T			R		
Signal de témoin de préchauffage	T					R
Signal de pression des pneus					T	R

COMMUNICATION CAN

TYPE 35

Schéma du système

- Conduite à gauche (type 35)

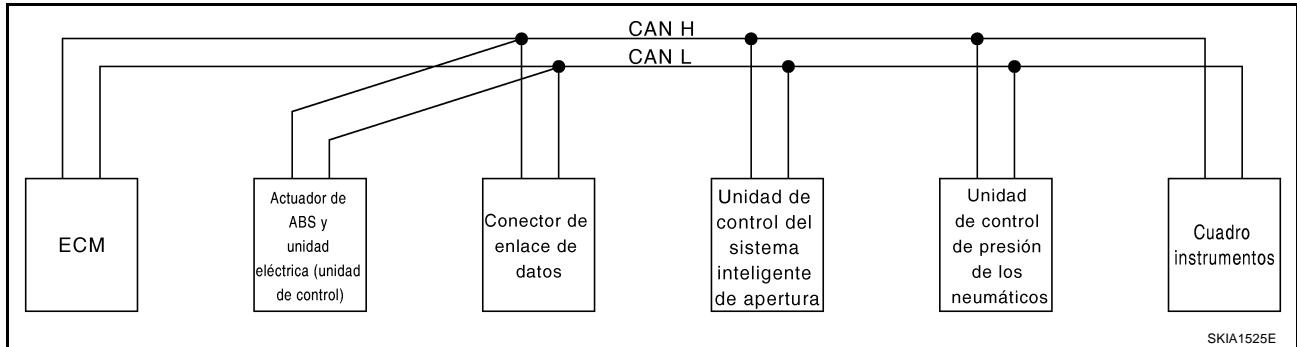


Tableau des signaux d'entrée/de sortie

T : Transmission R : Réception

Signaux	ECM	Actionneur et dispositif électrique ABS (Boîtier de commande)	Boîtier de commande d'accès intelligent	Boîtier de contrôle de pression des pneus	Instruments combinés
Signal du régime moteur	T				R
Signal de fonctionnement d'ABS	R	T			
Signal de défaut MI	T				R
Signal de témoin de préchauffage	T				R
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T				R
Signal de consommation de carburant	T				R
Signal de vitesse du véhicule	R	T			R
				R	T
Signal de rappel de ceinture de sécurité			R		T
Signal de position de commande d'éclairage			T		R
Signal de témoin de clignotants			T		R
Signal de vitesse de ventilateur de refroidissement moteur	T		R		
Signal de sécurité enfants			T		R
Signal d'état de contact de porte			T		R
Signal de compresseur de climatisation	T		R		
Signal de pression des pneus				T	R

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

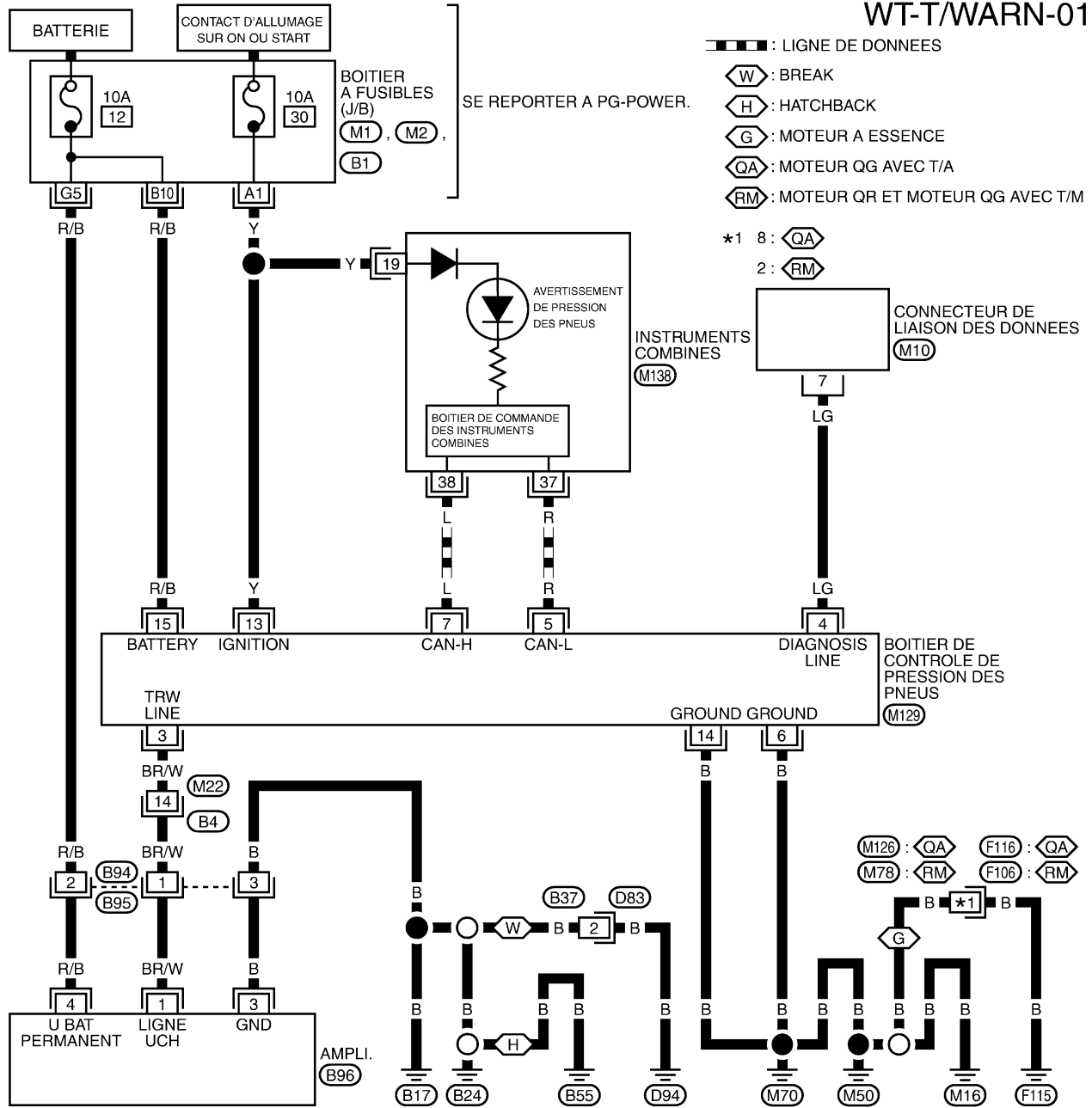
PFP:00004

EES001X9

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Schéma de câblage CONDUITE A GAUCHE

WT-T/WARN-01

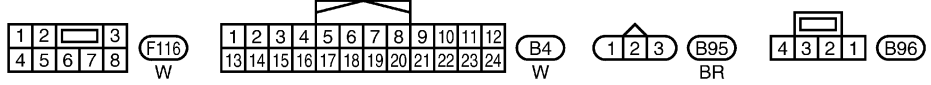
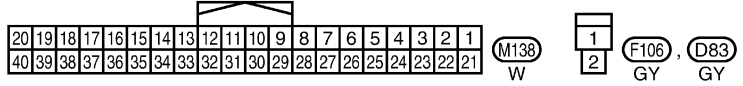
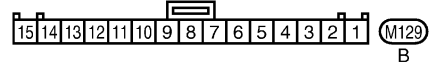
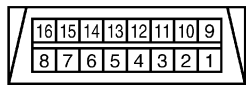


— : LIGNE DE DONNEES

- ◊ W : BREAK
- ◊ H : HATCHBACK
- ◊ G : MOTEUR A ESSENCE
- ◊ QA : MOTEUR QG AVEC T/A
- ◊ RM : MOTEUR QR ET MOTEUR QG AVEC T/M

- *1 8 : QA
- 2 : RM

A
B
C
D
WT
F
G
H
I
J
K
L
M



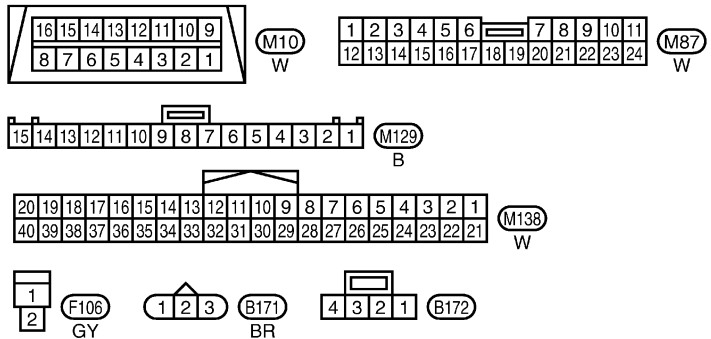
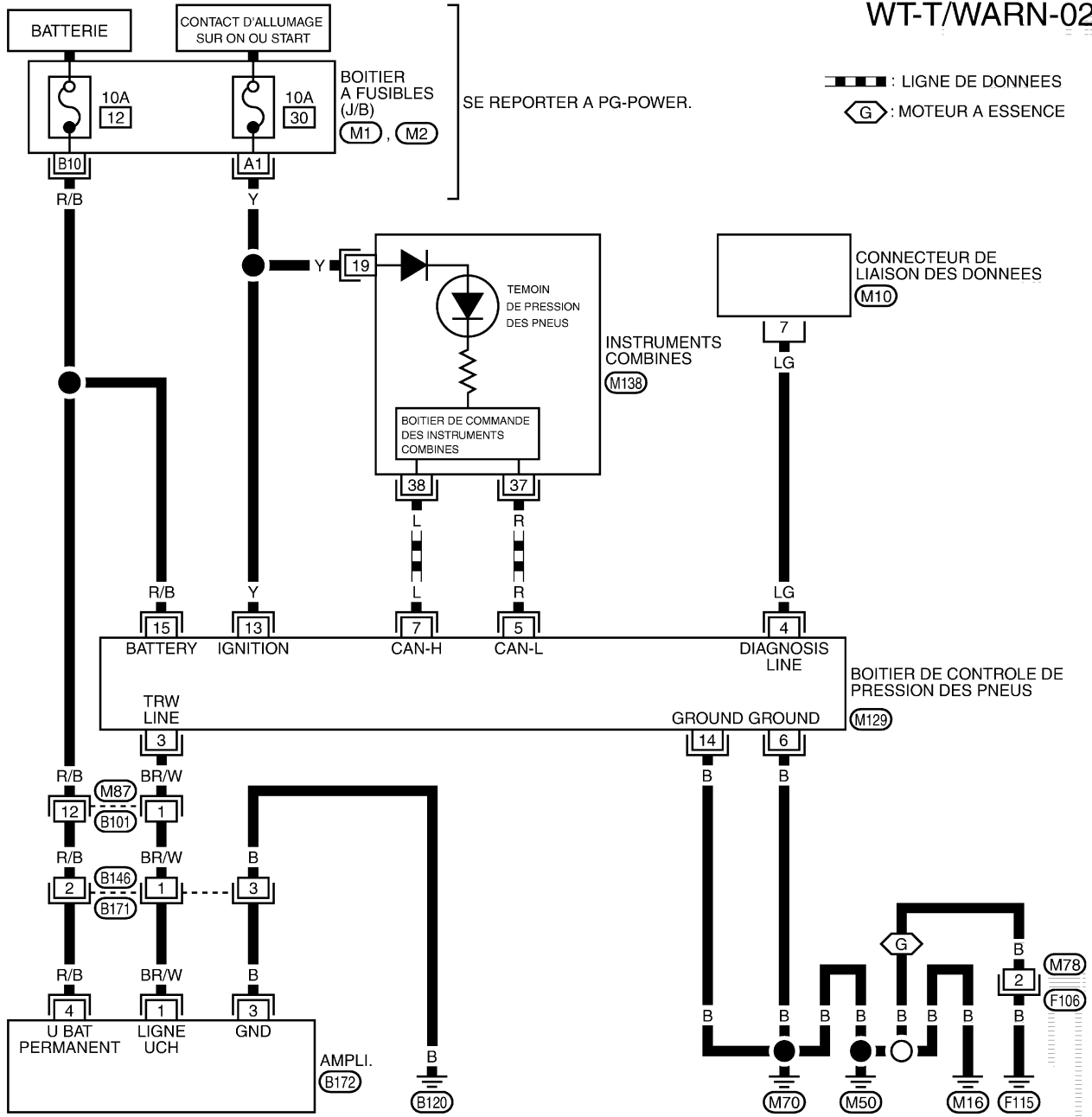
SE REPORTER A CE QUI SUIT.

- ◊ M1, ◊ M2, ◊ B1
- BOITIER A FUSIBLES-
- BOITE DE RACCORDS (J/B)

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

CONDUITE A DROITE

WT-T/WARN-02



SE REPORTER A CE QUI SUIT.
 M1, M2 -BOITIER A FUSIBLES-
 BOITE DE RACCORDS (J/B)

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Procédure d'enregistrement des codes d'identification

EES001XA

Les codes d'identification des capteurs de contrôle de pression des pneus pour deux trains de pneus peuvent être enregistrés de la manière suivante : un train de pneus d'été et un train de pneu d'hiver. L'enregistrement des codes d'identification est effectué par CONSULT-II.

1. Avant de monter la roue (avec le capteur) et le pneu, enregistrer le numéro des codes d'identification de chaque capteur de pression des pneus qui est inscrit sur l'étiquette du capteur.
2. Décider le côté sur lequel le capteur (la roue) va être reposé et reposer les roues sur le véhicule.
3. Mettre le contact d'allumage sur "OFF".
4. Brancher CONSULT-II à la prise diagnostic.
5. Mettre le contact d'allumage sur "ON".
6. Appuyer sur "DEPART", "CNTR PRESSION AIR, SUPPORT DE TRAVAIL", "SUPPORT DE TRAVAIL" et "ENREG ID (ETE)", ou "ENREG ID (HIVER)".
7. Enregistrer (entrée) les codes d'identification de chaque capteur en fonction de l'écran CONSULT-II.

NOTE:

Lorsque "ETE" est sélectionné dans "SELECT TRAIN PNEU", mode "SUPPORT DE TRAVAIL", l'écran d'enregistrement des codes d'identification (écran d'entrée des codes d'identification) s'affiche pour le mode "ENREG ID (ETE)" uniquement.

Dans le cas contraire, si "HIVER" est sélectionné dans le mode "SELECT TRAIN PNEU", l'écran d'enregistrement des codes d'identification s'affiche pour le mode "ENREG ID (HIVER)" uniquement.

Autodiagnostic DESCRIPTION

EES001XB

Pendant la conduite, le système de contrôle de pression des pneus reçoit le signal transmis par le capteur de pression des pneus installé sur chaque roue, et envoie l'avertissement lorsque la pression des pneus devient basse. Le boîtier de commande de ce système évalue la pression et les fonctions des diagnostics des défauts.

FONCTION

Lorsque le système de contrôle de pression des pneus détecte une pression trop basse ou un autre symptôme inhabituel, le témoin d'avertissement dans les instruments combinés s'allume.

CONSULT-II

Fonctionnement

Mode de test de diagnostic	Fonctionnement
Support travail	Ce mode permet au technicien d'initialiser l'enregistrement des codes d'identification du capteur en suivant les indications sur le boîtier de CONSULT-II.
Résultats d'autodiagnostic	Les résultats de l'autodiagnostic peuvent être rapidement lus et effacés.
Contrôle de données	Les données d'entrée/de sortie dans l'ECU peuvent être lues.
Contrôle de support de diagnostic CAN	Les résultats de transmission/réception peuvent être lus par la ligne de communication CAN.
Numéro de pièce ECU	Le numéro de pièce ECU peut être lu.

Application CONSULT-II au système de contrôle de pression des pneus

ELEMENT	CONTROLE DE DONNEES	RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC	SUPPORT DE TRAVAIL	SIG COMMUNIC CAN
Capteur de pression du pneu avant gauche	x	x	x	—
Capteur de pression du pneu avant droit	x	x	x	—
Capteur de pression du pneu arrière gauche	x	x	x	—
Capteur de pression du pneu arrière droit	x	x	x	—
Antenne de contrôle de pression des pneus (récepteur)	x	x	—	—
Signal de vitesse du véhicule	x	x	—	—
Ligne de communication CAN	—	x	—	x

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

× : S'applique

– : Ne s'applique pas

Mode de contrôle de données

Élément (terminologie des écrans CONSULT-II)	Description
CON ALL	Indication de l'état [MAR/ARR] du contact d'allumage.
VITESS VEHIC	Affichage de la vitesse du véhicule calculée à partir du signal de capteur de vitesse du véhicule.
TEMOIN D'AVERTISSEMENT	Le témoin d'avertissement de l'état du système de contrôle de pression des pneus s'affiche.
ETAT DEGONFL	Indique l'état de dégonflage de la pression du pneu MARCHE ... Le pneu se dégonfle légèrement ARRET ... Le pneu garde la même pression
ETAT SURGONFL	Indique l'état de surgonflage du pneu. MARCHE ... Le pneu est légèrement surgonflé ARRET ... Le pneu garde la même pression
DESEQU P/A AV	Indique l'état de déséquilibre des pneus entre l'avant gauche et l'avant droit.
DESEQU P/A ARR	Indique l'état de déséquilibre des pneus entre l'arrière gauche et l'arrière droit.
ETAT CAP AV/GA	Indique l'état de chaque capteur de pression des pneus.
ETAT CAP AV/DR	TX ... Problème de l'émetteur-récepteur.
ETAT CAP AR/DR	BAT ... Tension de la batterie basse. REM ... Changement du temps de transmission du signal de capteur.
ETAT CAP AR/GA	DEF ... Ce code n'est pas utilisé pour l'entretien. WUP ... Active le capteur pour rendre plus courte la transmission du signal. NOR ... Normal.
ETAT P/A AV/GA	Indique l'état de la pression de chaque pneu.
ETAT P/A AV/DR	BON ... Aucun problème.
ETAT P/A AR/DR	MAUVAIS ... Aucun signal de pression n'est reçu du capteur.
ETAT P/A AR/DR	SURGFL1 ... Un ou plusieurs pneus sont surgonflés. SURGFL2 ... Un pneu en particulier est surgonflé. DEGFL1 ... Un pneu en particulier est dégonflé. DEGFL2 ... Un ou plusieurs pneus sont dégonflés. DEGFL3 ... Un ou plusieurs pneus sont fortement dégonflés. FUIITE ... Le pneu présente une fuite d'air.
PRESSION AIR AV/GA	Indique la valeur de la pression du pneu.
PRESSION AIR AV/DR	
PRESSION AIR AR/DR	
PRESSION AIR AR/GA	

NOTE:

Avant de procéder à l'autodiagnostic, s'assurer d'enregistrer les codes d'identification. Sinon, l'emplacement du véritable défaut de fonctionnement risque d'être différent de celui affiché sur CONSULT-II.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Mode de résultats de l'autodiagnostic

Élément de diagnostic	Un élément de diagnostic est détecté lorsque...
SIG MANQU CAP ROUE AV/GA	Le capteur de pression des pneus de la roue avant gauche est manquant.
SIG MANQU CAP ROUE AV/DR	Le capteur de pression des pneus de la roue avant droit est manquant.
SIG MANQU CAP ROUE AR/DR	Le capteur de pression des pneus de la roue arrière droit est manquant.
SIG MANQU CAP ROUE AR/GA	Le capteur de pression des pneus de la roue arrière gauche est manquant.
SIG VIT VEH	Le signal de vitesse du véhicule est manquant.
RECEPTEUR	L'antenne (récepteur) de contrôle de pression des pneus est manquante.
CIRC COMMUNIC CAN	La ligne de communication CAN est défectueuse.
RECEPTEUR [PASSE]	L'antenne (récepteur) de contrôle de pression des pneus manquante est mémorisée.
CAP ROUE AV GA [PASSE]	Le signal du capteur de pression des pneus manquant de la roue avant gauche est mémorisé.
CAP ROUE AV DR [PASSE]	Le signal du capteur de pression des pneus manquant de la roue avant droite est mémorisé.
CAP ROUE AR DR [PASSE]	Le signal du capteur de pression des pneus manquant de la roue arrière droite est mémorisé.
CAP ROUE AR GA [PASSE]	Le signal du capteur de pression des pneus manquant de la roue arrière gauche est mémorisé.
COMM CAN [PASSE]	La ligne de communication CAN défectueuse est mémorisée.

Mode support de travail

Mode	Description	Remarques
SELECT TRAIN PNEU	Ce mode permet de sélectionner le train de pneus été ou le train de pneu hiver.	Lorsque le train de pneus est remplacé par un autre train de pneus, le réglage doit changer en fonction du mode.
ENREG ID (ETE)	Ce mode permet d'enregistrer les codes d'identification de capteur de pression des pneus pour le train de pneus été	Pour plus de détails, se reporter à "Procédure d'enregistrement des codes d'identification"
ENREG ID (HIVER)	Ce mode permet d'enregistrer les codes d'identification de capteur de pression des pneus pour le train de pneus hiver.	Pour plus de détails, se reporter à "Procédure d'enregistrement des codes d'identification"
ANNULATION TPMS	Ce mode permet de sélectionner l'activation ou la désactivation du contrôle de pression des pneus. MARCHE ... Le système est désactivé. ARRET ... Le système est activé.	Lorsque le train de pneu est reposé sans capteur de pression des pneus, le système doit être désactivé.
REGLAGE PRESS RECOMMANDEE	Ce mode permet d'initialiser la valeur standard de pression des pneus.	La valeur standard est indiquée sur l'étiquette de pression des pneus. Lorsque le boîtier de contrôle de pression des pneus est remplacé par un boîtier neuf, la valeur standard doit être entrée

NOTE:

Lorsque "ETE" est sélectionné dans "REGLAGE PNEUS ETE/HIVER", l'écran d'enregistrement des codes d'identification (écran d'entrée des codes d'identification) s'affiche pour le mode "ENREG ID (ETE)" uniquement.

Dans le cas contraire, si "HIVER" est sélectionné dans le mode "REGLAGE PNEUS ETE/HIVER", l'écran d'enregistrement des codes d'identification s'affiche pour le mode "ENREG ID (HIVER)" uniquement.

Comment effectuer des diagnostics de défauts permettant une réparation rapide et efficace

INTRODUCTION

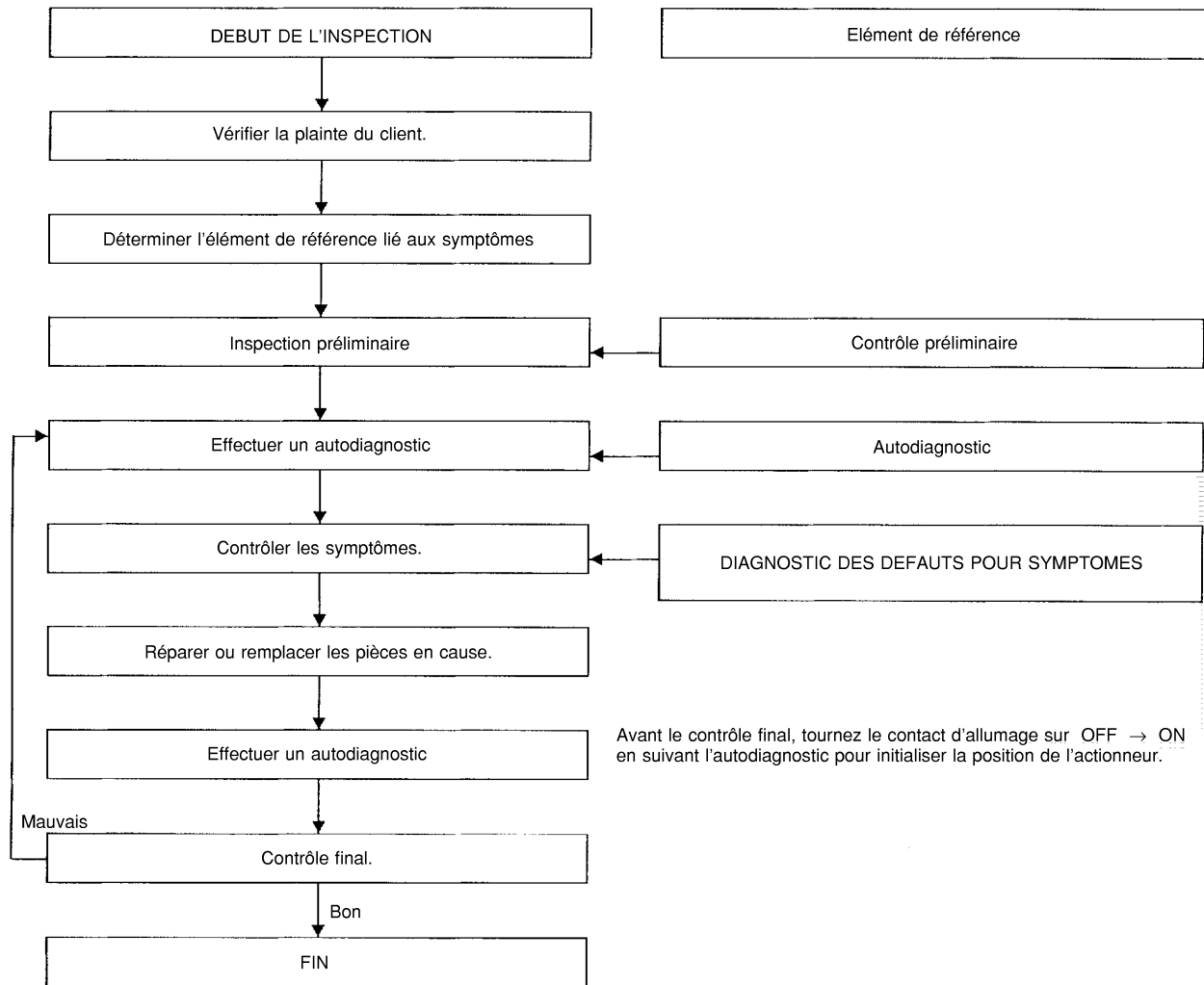
EES001XC

- Avant le dépiage des pannes, vérifier les plaintes du client.
- Si un problème du véhicule est difficile à évaluer, il est fort possible qu'il s'agisse d'un défaut de fonctionnement des faisceaux, des connecteurs de faisceau ou des bornes. Maintenir et secouer ces pièces manuellement pour s'assurer qu'elles sont correctement branchées.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

- Lors de l'usage d'un testeur de circuit pour mesurer la tension ou la résistance de chaque circuit, veiller à ne pas élargir les bornes de connecteur.

PROCEDURE DE TRAVAIL



SEIA0100E

EES001XD

Inspection préliminaire

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFIER LA PRESSION DE TOUS LES PNEUS

- Vérifier la pression de tous les pneus.

Pression de pneu : 220 kPa (2,2 kg/cm²i)

La pression des pneus est-elle satisfaisante ?

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS >> Régler la pression de pneu à la valeur spécifiée. PASSER A L'ETAPE 2.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

2. VERIFIER L'ACTIVATION DU TEMOIN D'AVERTISSEMENT

- Vérifier l'activation du témoin d'avertissement.
- Le témoin d'avertissement s'active-t-il pendant 6 secondes lorsque le contact d'allumage est sur "ON" ?

BON ou MAUVAIS ?

BON >> • Le témoin d'avertissement s'éteint : PASSER A L'ETAPE 4

- Le témoin d'avertissement s'éteint : PASSER A L'ETAPE 3

MAUVAIS >> Vérifier le fusible et les instruments combinés. Si le résultat n'est pas satisfaisant, réparer ou remplacer les pièces défectueuses.

3. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Débrancher le connecteur de faisceau du boîtier de contrôle de pression des pneus.
2. Vérifier que les bornes à broches ne sont pas endommagées.
3. Brancher le connecteur de faisceau à nouveau.

Le résultat de l'inspection est-il satisfaisant ?

BON >> Exécuter l'autodiagnostic.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Tableau des symptômes

EES001XE

Symptôme	Pièce défectueuse	Page de référence
Capteur manquant	Aucune donnée du capteur de pression des pneus (avant gauche) Aucune donnée du capteur de pression des pneus (avant droit) Aucune donnée du capteur de pression des pneus (arrière droit) Aucune donnée du capteur de pression des pneus (arrière gauche)	WT-42
Capteur manquant	Erreur de données du capteur de pression des pneus (avant gauche) Erreur de données du capteur de pression des pneus (avant droit) Erreur de données du capteur de pression des pneus (arrière droit) Erreur de données du capteur de pression des pneus (arrière gauche)	WT-42
Le témoin d'avertissement ne s'allume pas lorsque le contact d'allumage est mis sur ON.	Fusible ou instruments combinés Circuit ou connecteur du boîtier de contrôle de pression des pneus Boîtier de contrôle de pression des pneus	WT-43
Le témoin d'avertissement reste allumé lorsque le contact d'allumage est mis sur ON.	Fusible ou instruments combinés Circuit ou connecteur du boîtier de contrôle de pression des pneus Boîtier de contrôle de pression des pneus	WT-44
Les informations d'affichage de "PRESSION DES PNEUS" ne s'affichent pas.	Fusible Affichage Boîtier de contrôle de pression des pneus	WT-44
L'enregistrement des codes d'identification ne peuvent pas fonctionner.	Capteur de pression des pneus Circuit ou connecteur du boîtier de contrôle de pression des pneus Antenne de contrôle de pression des pneus	WT-45

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS IDENTIFIES PAR L'AUTODIAGNOSTIC

PF0:0000

Inspection 1 : Antenne de contrôle de pression des pneus

EES001XF

1. VERIFIER LE CONNECTEUR

- Débrancher le connecteur du boîtier de contrôle de pression des pneus. Vérifier que les bornes ne sont ni endommagées, ni desserrées. Rebrancher ensuite le connecteur.
- Exécuter l'autodiagnostic à nouveau.

Le résultat de l'inspection est-il satisfaisant ?

BON >> FIN DE L'INSPECTION.
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

2. VERIFIER LE CONNECTEUR DE L'ANTENNE (RECEPTEUR) DU CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS

- Vérifier que le connecteur de l'antenne de contrôle de pression des pneus n'est ni endommagé ni desserré.

Le résultat de l'inspection est-il satisfaisant ?

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer le connecteur de l'antenne de contrôle de pression des pneus.

3. VERIFIER LE CIRCUIT DE L'ANTENNE (RECEPTEUR) DE CONTROLE DE PRESSION DES PNEUS

- Vérifier la continuité du circuit de l'antenne de contrôle de pression des pneus.

Y a-t-il continuité ?

OUI >> Vérifier le capteur de pression des pneus manquant. PASSER A "Inspection 2"
NON >> Réparer ou remplacer le circuit de l'antenne de contrôle de pression des pneus.

Inspection 2 : Capteur de pression des pneus

EES001XG

1. ENREGISTREMENT DES CODES D'IDENTIFICATION

- Effectuer l'enregistrement des codes d'identification.
- Conduire le véhicule pendant minimum 5 minutes.

Le témoin d'avertissement s'allume-t-il ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 2.
NON >> FIN DE L'INSPECTION.

2. REMPLACER LE CAPTEUR DE PRESSION DES PNEUS

- Remplacer la pièce défectueuse du capteur de pression des pneus.

Le témoin d'avertissement s'allume-t-il à nouveau ?

OUI >> PASSER A "Inspection 3".
NON >> FIN DE L'INSPECTION.

Inspection 3 : Boîtier de contrôle de pression des pneus

EES001XH

1. AUTODIAGNOSTIC

- Exécuter l'autodiagnostic.

Le témoin d'avertissement s'allume-t-il à nouveau ?

OUI >> Remplacer le boîtier de contrôle de pression des pneus.
NON >> FIN DE L'INSPECTION.

Inspection 4 : Ligne de communication CAN

EES001XI

Passer à [LAN-13, "COMMUNICATION CAN"](#)

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

PFP:00007

Inspection 1 : Le témoin d'avertissement ne s'active pas lorsque le contact d'allumage est mis sur ON..

EES001XJ

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

1. VERIFIER LE SYSTEME DE DESACTIVATION

- Vérifier le système MARCHE/ARRET de "ANNULATION TPMS" dans le mode "SUPPORT DE TRAVAIL" de CONSULT-II.

Le système est-il désactivé (ARRET) ?

- OUI >> • Réactiver (sélectionner MARCHÉ).
(NOTE : S'assurer que les roues avec le capteur de pression des pneus sont reposées.)
- NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

2. VERIFIER LES INSTRUMENTS COMBINES

- Vérifier le fonctionnement des instruments combinés.

Le résultat de l'inspection est-il satisfaisant ?

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3.
- MAUVAIS >> Vérifier les instruments combinés. Si le résultat n'est pas satisfaisant, réparer ou remplacer.

3. VERIFIER LE TEMOIN D'AVERTISSEMENT

- Débrancher le connecteur du boîtier de contrôle de basse pression des pneus.

Le témoin d'avertissement s'allume-t-il ?

- OUI >> Remplacer les instruments combinés.
- NON >> PASSER A L'ETAPE 4.

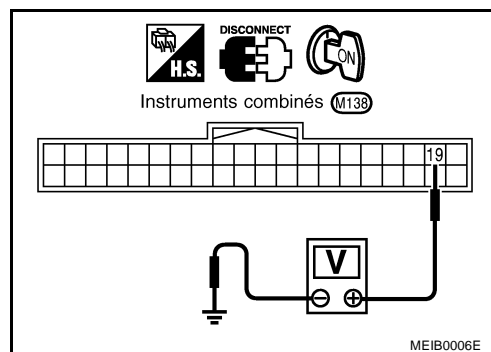
4. VERIFIER LE CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DES INSTRUMENTS COMBINES

- Vérifier la tension entre la borne n° 19 des instruments combinés et la masse.

Tension de la batterie

Y a-t-il tension de la batterie ?

- OUI >> Vérifier les instruments combinés.
- NON >> Réparer ou remplacer le faisceau ou le connecteur de faisceau.



DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

Inspection 2 : Le témoin d'avertissement reste activé lorsque le contact d'allumage est mis sur ON.

EES001XK

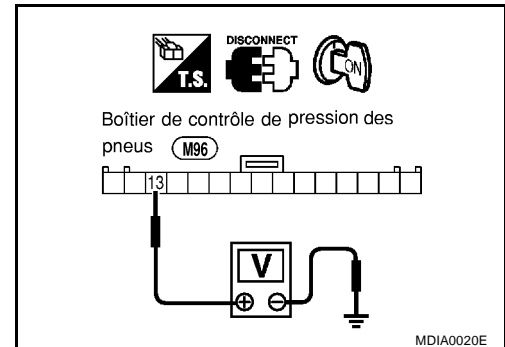
PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

1. VERIFIER LE CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE

- Vérifier la tension entre la borne n° 13 du boîtier de contrôle de pression des pneus et la masse.
- Exécuter l'autodiagnostic à nouveau.

Y a-t-il tension de la batterie lorsque le contact d'allumage est mis sur "ON" ?

- OUI >> PASSER A L'ETAPE 2.
NON >> Réparer ou remplacer le connecteur de faisceau d'alimentation électrique.



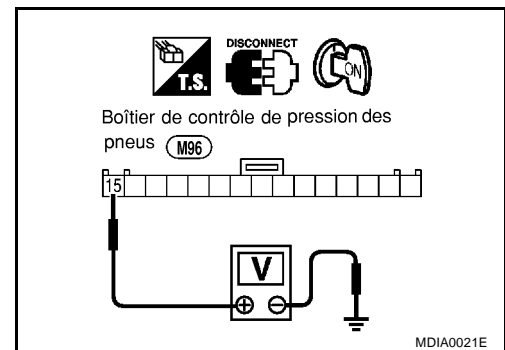
2. VERIFIER LE CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE

- Vérifier la tension entre la borne 2 du boîtier de contrôle de pression des pneus et la masse.

15 - Masse : Tension de la batterie

Y a-t-il tension de la batterie ?

- OUI >> PASSER A L'ETAPE 3.
NON >> Réparer ou remplacer le connecteur de faisceau.

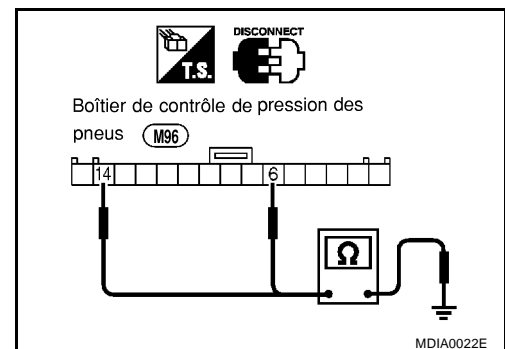


3. VERIFICATION DU CIRCUIT DE MISE A LA MASSE

- Vérifier la continuité entre les bornes 6, n° 14 du boîtier de contrôle des instruments combinés et la masse.
- Exécuter l'autodiagnostic à nouveau.

Y a-t-il continuité ?

- OUI >> Remplacer le boîtier de contrôle de basse pression des pneus
NON >> Réparer ou remplacer le connecteur de faisceau du circuit de masse.



Inspection 3 : Les informations de "PRESSION DES PNEUS" ne s'affichent pas.

EES001XL

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

1. VERIFIER LE FUSIBLE

- Vérifier le fusible n° 12 de 10A pour le boîtier de contrôle de pression des pneus.

Le fusible est-il en bon état ?

- BON >> PASSER A L'ETAPE 2.
MAUVAIS >> Remplacer le fusible.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

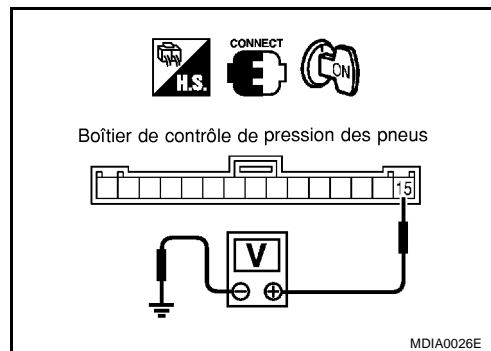
2. VERIFIER LE CIRCUIT

- Mettre le contact d'allumage sur OFF.
- Vérifier la tension entre la borne 15 du connecteur M96 du boîtier de contrôle de pression des pneus et la masse.

15 - Masse : Tension de la batterie

Y a-t-il tension de la batterie ?

- OUI >> Vérifier l'affichage. [DI-84, "Description du système"](#)
NON >> PASSER A L'ETAPE 3.



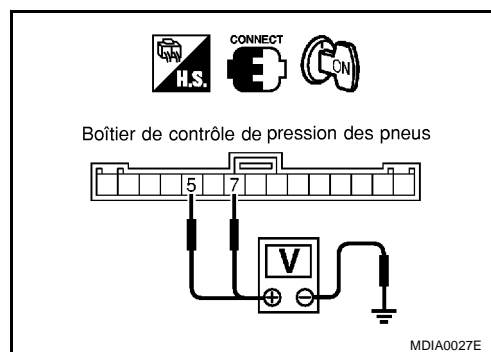
3. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE DE LA COMMANDE

- Mettre le contact d'allumage sur ON.
- Vérifier la tension entre la borne 2 du boîtier de contrôle de pression des pneus et la masse. 2 ou n° 7 du boîtier de contrôle de pression des pneus et la masse

5, 7 - Masse : 0V (minimum) et 5V (maximum) se répètent de manière alternative

Le résultat de l'inspection est-il satisfaisant ?

- BON >> Vérifier les instruments combinés.
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer le connecteur de faisceau entre le boîtier de contrôle de pression des pneus et l'écran.



Inspection 4 : L'enregistrement du code d'identification n'a pu être effectué EES001XM

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

1. ENREGISTREMENT DES CODES D'IDENTIFICATION (TOUS)

- Procéder à l'enregistrement des codes d'identification du capteur de pression des pneus.
- L'enregistrement des codes d'identification du capteur de pression des pneus peut-il être achevé ?

OUI ou NON ?

- OUI >> FIN DE L'INSPECTION.
NON >> Passer à l'inspection 1 : Antenne de commande de pression des pneus dans DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR LES ELEMENTS D'AUTODIAGNOSTIC.

DÉPOSE ET REPOSE

DÉPOSE ET REPOSE

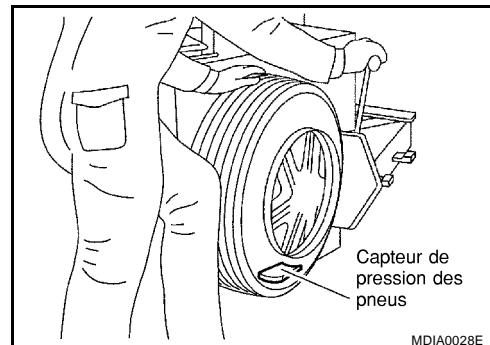
PFP:00000

Capteur de pression des pneus

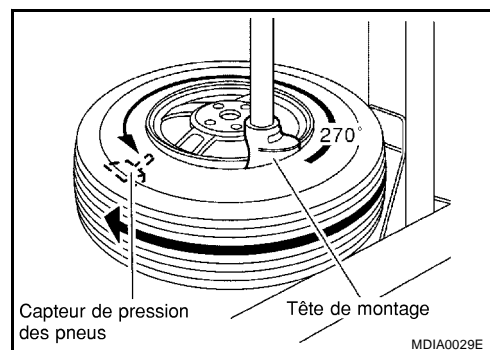
EES001XN

DEPOSE

1. Pneu dégonflé. Dévisser l'écrou de retenue de l'émetteur et faire en sorte que l'émetteur puisse tomber dans le pneu.
2. Faire rebondir le pneu avec précaution de telle sorte que l'émetteur tombe vers le bas du pneu. Placer un presse-démonte-pneu et casser les deux bourrelets en s'assurant que l'émetteur reste en bas du pneu.

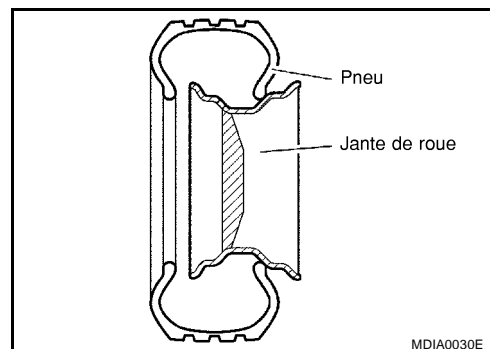


3. Tourner le pneu de façon que le trou pour la valve se situe en bas et le faire rebondir afin que le capteur vienne près du trou pour la valve. Soulever prudemment le pneu pour le poser sur un plateau tournant et positionner le trou pour la valve (et l'émetteur) à 270 degrés de la tête de montage/démontage.
4. Bien lubrifier le pneu et déposer le premier côté du pneu. Aller chercher le capteur de pression des pneus à l'intérieur du pneu et le déposer. Déposer la deuxième partie du pneu.

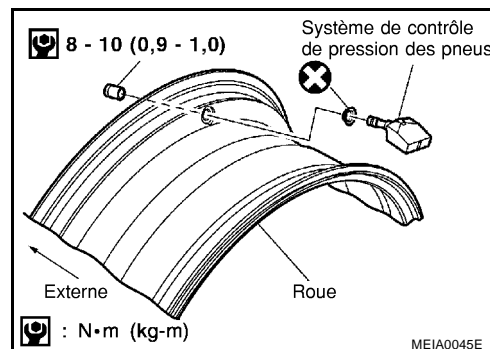


REPOSE

1. Mettre la première partie du pneu sur la jante.



2. Fixer le capteur de pression des pneus sur la jante et serrer l'écrou.

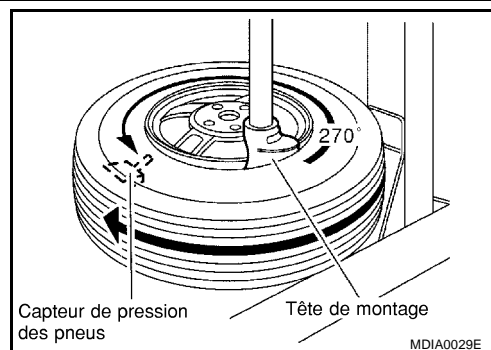


DÉPOSE ET REPOSE

- Placer la roue sur le plateau tournant du presse démonte-pneus. S'assurer que le capteur de pression des pneus est à 270 degrés de la tête de fixation lorsque la seconde partie du pneu est reposée.

NOTE:

Ne pas toucher le capteur de pression des pneus à la tête de fixation.



- Bien lubrifier le pneu et fixer normalement le second côté du pneu. S'assurer que le pneu ne tourne pas relativement à la jante.
- Gonfler le pneu et le reposer dans sa position appropriée.

A

B

C

D

WT

F

G

H

I

J

K

L

M

VALEURS DE REGLAGE

VALEURS DE REGLAGE

PFP:00030

Roue

EES001XO

Type de roue		Aluminium	Acier
Limite de déflexion	Déflexion latérale	Moins de 0,3 mm	Moins de 0,5 mm
	Déflexion verticale	Moins de 0,3 mm	Moins de 0,8 mm
Valeur acceptable de déséquilibre résiduel	Dynamique (à l'arrière)	Inférieure à 10 g (par côté)	
	Statique (à l'arrière)	Inférieure à 20 g	

Pneu

EES001XP

Unité : kPa (kg/cm²)

Taille de pneus	Pression d'air			
	Roue avant		Roue arrière	
	Moteur YD	Sauf modèles avec moteur YD	Berline / Hatchback	Break
205/60R16 215/50R17	240 (2,4)	220 (2,2)	200 (2,0)	220 (2,2)